

# DZIEŃ POMORSKI

BEZPARTYJNE PISMO CODZIENNE

Najbliższy numer liczy 40 str.

Naczelny Redaktor przyjmuje codziennie od godz. 12-2 w pol.

Wydawca: Pomorska Spółdzielnia W. dawnicza

Konto czekowe P. K. O. Nr 160-315

Cena numeru w Toruniu i na prowincji gr. 20

Rekopia w redakcję nie zwraca

Redakcja Administracja: Toruń, Szeroka 11

Tel. Redakcji dzienny 402, nocny 211  
Telefon Administracji 286

Oddziały: Gdańsk, Stadtgraben 6, telefon 214-94 — Gdynia, ul. 10 lutego, tel. 13-44 — Grudziądz, Sienkiewicza 9, tel. 442.  
Wejnerowo, Gdańska 4, telefon 64, — Bydgoszcz, ul. Mostowa 6, tel. 22-18, — Inowrocław, ul. Dworcowa 3, telefon 312.

ok IV.

Toruń, niedziela 14 lutego 1932

Nr. 36

## Nasz głos w rocznicę

Rocznica złączenia Polski z Niemcami zbiega się z momentem niezwykle ważkim, skomplikowanym i trudnym. Nad horyzontem świata zawisły ciężkie, skłębione chmury, brzemienne obciążone groźnymi powikłaniami i wykwitami. Do trwającego już od długiego czasu, niebywałego kryzysu gospodarczego ogarniającego głęboko organizmy wszystkich państw cywilizowanego świata dołącza się i niebywale zawiły splot komplikacji życia międzynarodowo-politycznego. Do sal genewskiej Konferencji Brojoniowej wdziera się odległy huk i trzask karabinów maszynowych, wróżbny echem dolatujący z odległych pól Mandżurji. Obok zbiorowego szumu polityków i mężów stanu, dążących do utrwalenia pokoju i ułożenia nowych stosunków międzynarodowego życia, — na arenę działań międzynarodowych z coraz większą brutalnością, oraz większym impetem bezprzekłaniaj furji występuje jawna propaganda przeciwników pokoju, dążąca do obalenia istniejącego w Europie i w świecie, a traktatami zawarowanego porządku rze-

czony jest to dalekie, a jednak jakże bliskie, na którym przypadło nam w tym roku obchodzić dzisiejszą rocznicę złączenia Pomorza, na tym właśnie odcinku polskim, przeciw któremu najsiłniej zwracają się owa propaganda burzycieli pokoju — na tym geograficznym skrawku Europy, który w sensie niemal do końca stanowi dziś klucz zagadnienia: czy pokój Europy będzie trwałym, czy

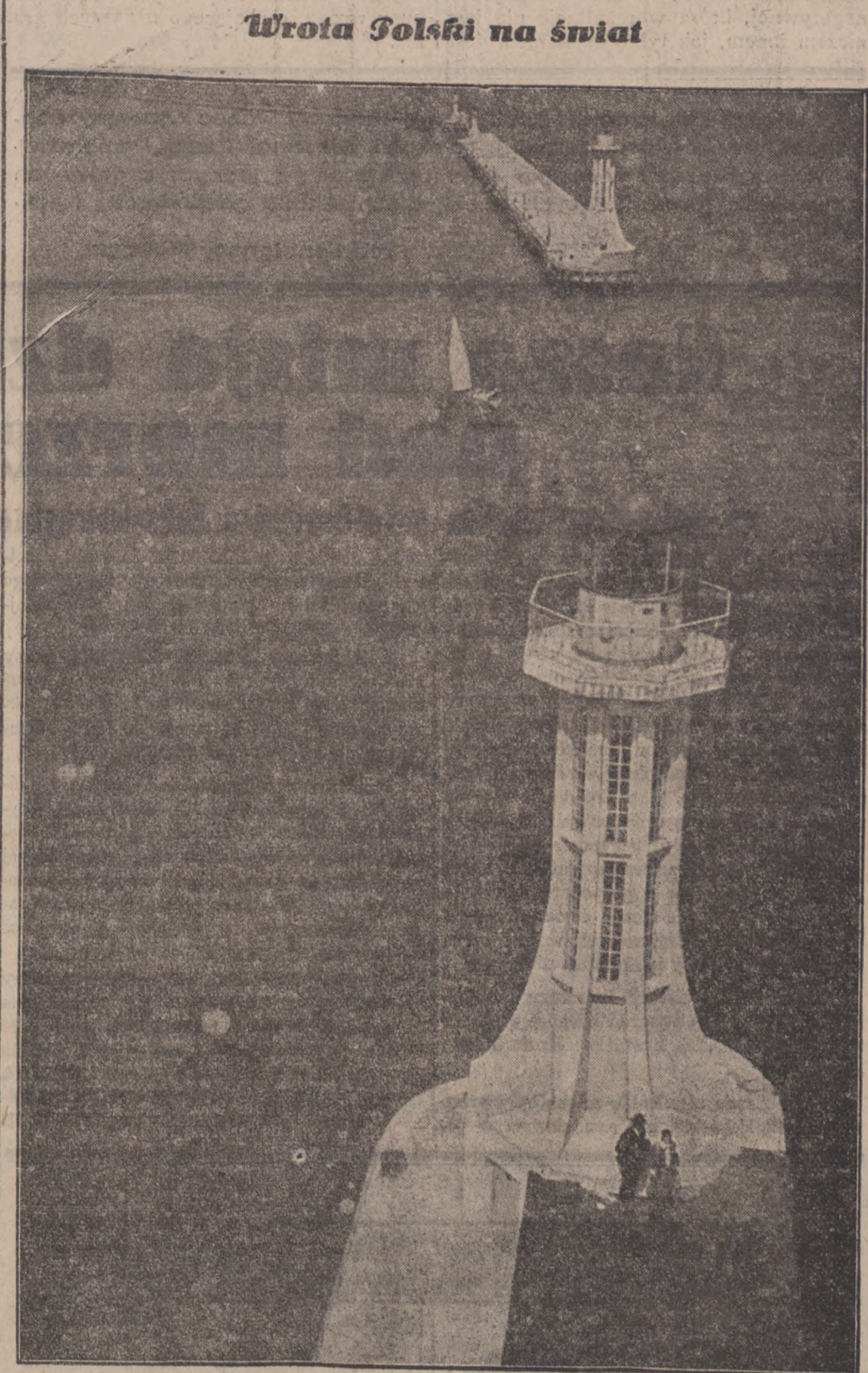
w tych warunkach, świadomi olbrzymiego znaczenia, jakie dla sprawy pokoju ma nie tylko sama Polska, ale Europa i całe państwo Pomorza, — zabieramy nasz głos my prasa pomorska, jako wyraz państwowy i pokojowo myślicy ludności tej ziemi.

Wierzymy sobie całkowicie sprawę z politycznej i celowości tego naszego głosu nie w dzisiejszym momencie. Zdajemy sobie sprawę, że głos nasz — to nie jest stwierdzenie wobec samej Polski, ale ludność Pomorza czuwa, pracuje i pozostaje jej stanu posiadania ani w jej interesie nie utraci, — ale wyraźne i stanowcze stwierdzenie wobec Europy i świata, iż nierozdzielnie z Polską złączona ludność tutejsza stoi twardo i nieśmiało na straży Polskiego Morza i jego doń dostępu, zagwarantowanego aktami pokojowymi. Zdajemy sobie sprawę, że takiego stwierdzenia, wypowiedzianego przez społeczeństwo nadmorskich ziem Rzeczypospolitej, nie może zabraknąć właśnie w dzisiejszym momencie przełomowym, kiedy się przybliża nam pamięć dalekich dzieł — ważnych i rozbrojenia i międzynarodowego porządku politycznego i gospodarczego.

W naszym głosem, który dotrzeć może daleko poza granice Polskiego Morza, dziś raz jeszcze niedwuznacznie i stanowczo powtórzmy chcemy ten pewnik: Rzeczpospolita Polska przez usta najwyższego Piastuna Jej Majestatu i Prezydenta Mościckiego, już przed laty tu właśnie, na Pomorzu, wypowiedziała: — że „ziemia pomorska nigdy nie może stać przedmiotem przetargów w interesie światowej, gdyż na straży tych traktatów stoi cała Polska”.

Chcemy naszym głosem stwierdzić wyznawaną przez nas zasadę, wskazaną Narodowi przez Twórcę jego Niepodległości, Marszałka Piłsudskiego, iż Polska stoi dziś w wysiłku pokojowej i tylko pokojowej pracy, — a jednocześnie przypomnieć jednak i tę prawdę, wypowied-

zianą przez Jego przedstawiciela, Gen. Rydza-Smigłego, że, gdyby ktokolwiek z zewnątrz pokusił się zamierzać o naruszenie warunków tej naszej pokojowej pracy, to wówczas poleje się morze krwi, które wypłynie daleko poza granice Polski.



Zdjęcie powyższe przedstawia główny wjazd do portu gdynińskiego z częścią falochronów i latarniami morskimi.

Chcemy tym naszym głosem, który zabieramy w dwunastą rocznicę złączenia Pomorza z Polską, wypowiedzieć zdecydowanie i twardo, że skarbu, jakim jest Polskie Morze, nigdy nikomu, w żadnych

okolicznościach, pod żadnym warunkiem czy pozorem, ani za żadną cenę Polska ani dobrowolnie nie odda, ani też odebrać sobie nie pozwoli. Polskie Morze jest nasze i tylko nasze. I takim pozostanie, chociażby się przeciw tej prawdzie jeszcze zacieklej, niż do-

praca nad Polskim Morzem i na Polskim Morzu.

Jedynie taką jest odpowiedź Pomorza na bijące o jego granicę zakusy zewnętrzne. Innej — nie trzeba. Albowiem to, czego Polska w ciągu dwunastu lat swej gospodarki nad swoim Morzem dokonała, jest aż nadto wystarczającą legitymacją jej bezspornych praw do jego posiadania. Gdyby nie było innych sprawdzianów, już samo jedno jedyne stworzenie z nicości własnego wielkiego portu, skutecznie konkurującego z wszystkimi innymi portami na Bałtyku o wielowiekowej tradycji, a umiającego ułożyć podział sfery działania z sąsiadującym z nim portem w Gdańsku, — jest faktem, który w historii gospodarczej świata nie miał i nie ma precedensu. Świat powinien uprzytomnić sobie, że taki fakt mógł powstać jedynie tylko jako wynik naprawdę potężnej, naprawdę olbrzymio konstruktywnej siły woli Narodu, który na swoim mikroskopijnym skrawku wybrzeża czuje się nietylko pewnym siebie gospodarzem, ale cenę tego właśnie skrawka swej ziemi umiał postawić ponad wszystkie inne swoje dobra materialne. Takim samym faktem, o nie mniejszej mocy przekonującej, jest stworzenie z nicości i cegła, niezmordowana rozbudowa polskiej floty handlowej, jako silnej podstawy dla polskiej ekspansji gospodarczej ku dalekim lądom i morzom. Świat powinien zrozumieć, że na dokonanie w tak krótkim czasie wysiłku o tak zasadniczym i podstawowym znaczeniu, zdobyć się mogła znów tylko naprawdę potężna i zdecydowana siła woli całej Polski, całego jej społeczeństwa.

I wreszcie takim samym faktem, o nie mniejszym znaczeniu gatunkowym, jest to zbiorowe psychiczne nastawienie całego Narodu, które z niesłabnącym entuzjazmem raz poraz wydobywa z siebie coraz to nową inicjatywę, związaną z zagadnieniami posiadania morza i z siecią tych wszystkich spraw, jakie w każdej dziedzinie, go: obojętnej czy obronnej, społecznej czy kulturalnej, łączą Państwo Polskie z Pomorzem i morzem. Świat powinien zdać sobie sprawę, że ten, nawet w krajach geograficznie morskich niespotykany, olbrzymi rozrost idei morskiej, ogarniający całą Polskę, — jest zjawiskiem gigantycznej wprost przemiany, jaka się dokonała w zbiorowej psychice trzydziestodwu-miljonowego narodu, poprzednio przez wieki całe zrosłego z pracą tylko na lądzie. I że od tej idei morskiej, która dziś już stała się krwią i ciałem organizmu polskiego myślenia, — Naród polski nie odstąpi już nigdy.

Niech ten głos nasz, jako wyraz państwowy i pokojowo myślącej opinii ludności Pomorza, dotrze zarówno do tych w których ręku waży się dziś losy pokoju świata, jak i do tych, którzyby ten pokój dziś burzyć chcieli. Niech im właśnie w dzisiejszym dniu, w dwunastą rocznicę zjednoczenia Pomorza z Polską, powie jasno i dobitnie, że stojmy tu na Pomorzu twardym frontem zwrócić do naszego Morza, którego nam nie zdoła wydrzeć żadna siła ludzka na świecie.

Wydawnictwa:

„DZIEŃ POMORSKI“

„Gazeta Gdańska“ — „Gazeta Morska“  
„Dzień Grudziądzki“ — „Dzień Bydgoski“  
„Dzień Kujawski“ — „Nadgoplanin“ —  
„Głos Wągrowiecki“ — „Głos Obornicki“

**Stefan Kirtiklis**  
Wojewoda Pomorski

## O nieprzebyty wał obronny

Z zadowoleniem i żywą radością witam inicjatywę „Dnia Pomorskiego” i złączonych z nim „Lenników” wydania specjalnego numeru, poświęconego sprawie i zagadnieniom morza. Zadowolone moje jest tem większe, że dzień wydania tego numeru zbiega się z dwunastą rocznicą powrotnego połączenia się Pomorza z Niepodległą Rzeczpospolitą i z 650-leciem zjednoczenia tej ziemi z Macierzą.



Należy życzyć, ażeby taka właśnie inicjatywa, która nas wszystkich, całą społeczność pomorską, kieruje wyraźnym i zdecydowanym frontem do morza, kontynuowaną była odtąd w przyszłości jak najczęściej i jak najszerszej. Albowiem Polska powinna wciąż jaknajśliszszym głosem stwierdzać wobec świata, że jej niezaprzeczone i niczem obalić niedające się prawo do posiadania własnego morza i własnego doń dostępu — idzie w pierwszym rzędzie w kierunku Bałtyku. Być może bowiem, że właśnie w wielkim wspólnym okrzyku: — „Idźmy do naszego morza!” — zawrze się rzetelny i najistotniejszy wysiłek młodego pokolenia polskiego, a nam pozwoli, choćby na chwilę, zapomnieć o niesnaskach i troskach dnia codziennego. Jestem pewny, że w tym dniu rocznicy zjednoczenia Pomorza z Polską, ponad owe niesnaski i troski wydobędzie się z duszy całej społeczności zgodne zrozumienie tej prawdy, iż zagadnienie obronności Pomorza przed niebezpieczeństwem zewnętrznym — to nie frazes czy wybieg taktyczny, ale GŁĘBOKA I ISTOTNA TREŚĆ, bez której byt tej ziemi musiałby stanąć pod groźnym znakiem zapytania.

Obronność Pomorza nie polega tylko na samej ilości karabinów, ćwiczących w tej lub owej organizacji, ale przede wszystkim na stałym, systematycznym, zgodnym w swej celowości wysiłku gospodarczym, na bronieniu każdej piędzi ziemi i każdego warsztatu pracy przed zachwianiem się czy upadkiem, na który czyha uporczywy, wciąż czujna zachłanność wroga. Obronność Pomorza polega w pierwszym rzędzie na skoordynowaniu wysiłku tych wszystkich zrzeszonych, którzy w szeregach Wojska Polskiego służyli: — na realizowaniu i zrealizowaniu hasła WIELKIEJ ARMII REZERWOWEJ POMORZA, opartej o wszystkie bez wyjątku organizacje byłych wojskowych, jako o czynnik zaprawiony, do walki i do twardej pracy. Polega dalej na wyteżonej i zgodnej pracy nad przysposobieniem wojskowemu i wychowaniem fizycznym młodzieży, zarówno szkolnej, jak rzemieślniczej, kupieckiej, wiejskiej czy pracującej w innych jeszcze warsztatach pracy. Polega na stałym otaczaniu Wojska Polskiego szczerą i silnie akcentowaną sympatią, na wytwarzaniu doła Armii atmosfery powszechnej życzliwości i przywiązania, jako dookoła ośrodka, jedynie powołanego do pełnienia wania akcji — w ścisłym tego słowa znaczeniu — obronnej.

Atoli przede wszystkim — zagadnienie obronności Pomorza przed zakusami

wroga polega na wytworzeniu pewnej atmosfery SKOORDYNOWANEGO WYSIŁKU W CAŁYM SPOŁECZEŃSTWIE POMORSKIM. Dla każdego bowiem z państwowych myślicy obywateli w Polsce nie może być żadnej innej zasady w postępowaniu jednostkowym czy zbiorowym, jak tylko taka zasada, z której da się wydobyc jaknajwięcej siły i mocy dla Państwa.

Dlatego też również i budzenie przez prasę dynamiki sił społecznych, opartej o wielką, powszechną i wspólną nam wszystkim w Polsce tęsknotę do morza, jest dziś na Pomorzu pracą istotnie państwową. Twierdzą, że przeżywamy dzisiaj chwilę o tak doniosłym i przełomowym znaczeniu, iż nie stać nas na wątpliwą „przyjemność” załatwiania takich czy innych rachunków partyjno-politycznych, nie stać nas na luksus zaprzętania uwagi społecznej drugorzędniemi sprawami, dającymi się — zależnie od subiektywnego kąta patrzenia — tak albo inaczej oświetlać. Zawsze bowiem twierdziłem i twierdzą, że wytwarzanie pozytywnych wartości pracy jest działaniem bardziej celowym i skutecznym, niż uprawianie pracy negatywnej, która w rezultacie nie jest niczem innym, jak tylko działaniem des-

trukcyjnym.

Dla tej właśnie przyczyny, reprezentować chciałbym jako Wojewoda Pomorski hasło odwrócenia umysłów społeczeństwa na Pomorzu OD DRUGORZĘDNYCH, choć dziś może ważnymi wydających się spraw i kwestyj, które napełniają przekreślić dzień jutrzejszy, — a natomiast nakierowania umysłów i zbiorowych wysiłków ku SPRAWOM I ZAGADNIENIOM NAPRAWDĘ WIELKIM, naprawdą istotnym i nieprzemijającym. Chodzi mi o wytworzenie dynamiki powszechnego zrozumienia, czem jest Pomorze dla mocarstwowości Państwa, a co za tem idzie, — o skierowanie naszych oczu i serc ku Morzu, ku temu źródłu siły, potęgi i rozwoju Polski, konkretnie mówiąc, o należyte zorganizowanie szerokiego zaplecza dla Gdyni.

Wierzę bowiem głęboko, że JEDYNE TEN ZWARTY I RZUMNIE SKOORDYNOWANY FRONT WSZYŚKICH PAŃSTWOWO MYŚLĄCYCH UMYSŁÓW, — będzie takim niezłomnym wałem obronnym, o który muszą się rozbić wszelkie, choćby najbardziej zaciekle i uporczywie ataki i zakusy wroga, czekającego u naszych granic.

„Polski lud pomorski spełnił swój dziejowy wobec Ojczyzny obowiązek, zachowując dla Niej polskość prastarej Ziemi Pomorskiej. A własny, niezależny dostęp do morza stał się jednym z głównych czynników, gwarantujących naszą niezależność gospodarczą i polityczną”.

Prezydent Ignacy Mościcki.

## Nasza misja dziejowa nad morzem

### w oświetleniu głośnego historyka niemieckiego

Jak spienione fale oceanu o wały nadbrzeżne — uderzają argumenty niemieckiej propagandy przeciwkorytarzowej o zachodnie granice Polski, o granicę Pomorza. Niemcy nacjonalistyczne nie mogą przeboleć utraty ziemi Pomorskiej, nie mogą przeboleć, co najważniejsza, że Polska odzyskała dostęp do morza. W wir walki wciąga się po tamtej stronie prasę, uczony, instytucje naukowe, wysuwa się argumenty z najróżniejszych dziedzin, najbardziej naciągane. Lecz Polska w obronie granic Polski i dostępu do morza i bezpodstawnej a tendencyjnej propagandzie niemieckiej przeciwstawia nasze prawa geograficzne, historyczne, etnograficzne i gospodarcze. Często w tej walce o polskie ziemie dostarczają nam broń w postaci druzgoczących wprost argumentów sami Niemcy i literatura niemiecka.

Głośne jest w historii literatury niemieckiej i w historii politycznej Niemiec z okresu wojen napoleońskich nazwisko: Ernst Moritz Arndt.

Kiedy ziemie niemieckie zalane były przez wojska napoleońskie, górczem słowem w pi-

śmie i prozie wzywał ziomków do walki o wolność. Uczucia patriotyczne tego niemieckiego piewcy wolności są więc absolutnie niepodważalne.

Otóż ten sam Ernst Moritz Arndt, znany również jako historyk, w dziele swoim „Germanien und Europa” wyraża bardzo charakterystyczny pogląd na sprawę, o którą Niemcy obecnie tak zacięty stacają walkę.

Arndt, omawiając zagadnienie granic państwowych rozróżnia granice naturalne i językowe. Z granic naturalnych w pierwszym rzędzie stawia on granicę morską, wobec której nawet w razie potrzeby, jeśli tego wymaga dobro państwa, na dalszy plan zejść muszą prawa językowe jako drugorzędne. Arndt pisze dosłownie:

„Przy oznaczaniu geograficznej granicy jakiegoś narodu lub państwa, wymienięm granicę językową; muszę o tem powiedzieć moje zdanie: Geograficzna granica jest dla mnie pierwszą, językowa drugą. POLSKA NP. GDYBY JESZCZE BYŁA PAŃSTWEM, MUSIALABY PANOWAĆ NAD

## Baczmy na morze!

Pomorze polskie czyli gdańskie należało do Polski od r. 994 do 1227, następnie podlegało samodzielnym księżdom polsko-pomorskim od r. 1227 do r. 1290, znów przeszło pod władzę królów polskich od r. 1290 do r. 1308. Następnie przeszło pod okupację Krzyżaków od roku 1308 do r. 1454, wróciło do Polski od r. 1454 do czasów pierwszego rozbioru w 1772 r., a od r. 1772 do dnia 10 lutego 1920 r. znajdowało się pod okupacją Niemiec. Widzimy zatem, że Polska władła tą ziemią przez 569 lat, księżta polsko-pomorscy przez 63 lata, a więc we władaniu Polski Pomorze znajdowało się przez 632 lata, gdy tymczasem okupacja Krzyżaków trwała 146 lat, a Prusaków 148 lat, czyli władanie niemieckie tą ziemią.

H. Bagiński — Zagadnienie dostępu Polski do morza.

„Niemca już społeczeństwa, niema rządu ani kraju, w którymby się z potęgą morską i z polityką morską nie liczone a wypadki zeszłego stulecia, prawie do ostatniej, które pchnęły politykę europejską na tory polityki oceanicznej, wszechświatowej, zmuszają cały nacisk położyć na rozwój floty i na ekspansję narodów kolonialną, czyli na politykę zamorską”.

Prof. Szelański — „Walka o Bałtyk”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

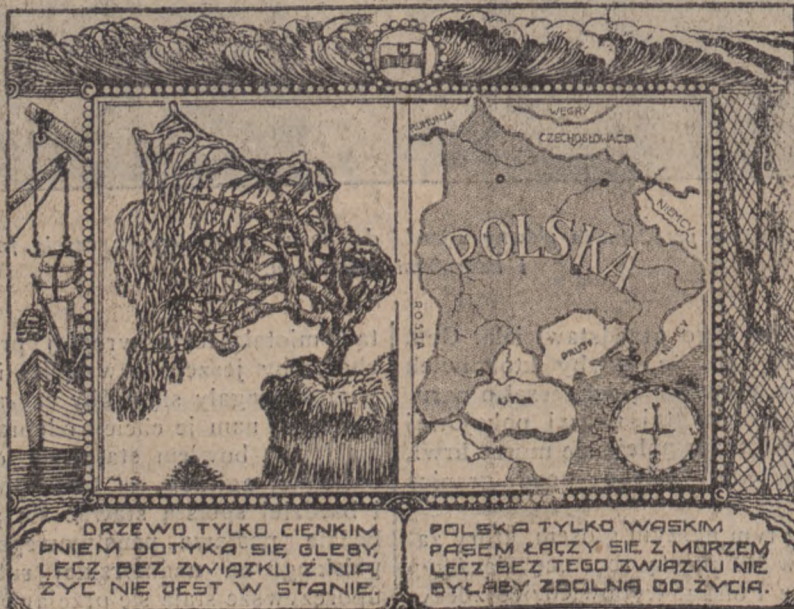
W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamiował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane”.

W. Kalinka — „Sejm Czterolętny”.



Te słowa historyka niemieckiego z przed wieku są tylko potwierdzeniem hasła, głoszonego dzisiaj przez obrońców Pomorza. Dziś jesteśmy państwem w rzeczywistości i nasze prawa do panowania nad morzem są przykazaniami narodowymi.

Pozatem słowa powyższe są wymowną ilustracją dzisiejszej obłudy polityki niemieckiej, która nie waha się grozić zburzeniem pokoju w imię głoszonej przez siebie barbarzyńskich hasła rewizjonistycznych.

# Wychowanie wojskowe młodzieży nad morzem

Nasz wywiad z Dowódcą O. K. VIII p. Gen. St. Pasławskim

Nad polskim morzem trwa praca na wszystkich frontach bez przerwy. Osobną jej pozycją stanowią wysiłki i nieustrudzone zabiegi władz wojskowych. Idzie ona w wielu kierunkach. Nasze lokalne władze wojskowe w pierwszym rzędzie zainteresowały się młodzieżą szkolną, aby z niej stworzyć twórczych pionierów idei polskiego morza.

Znaczenie zapoczątkowanej przez nasze władze wojskowe akcji zorganizowania obozów letnich nad morzem jest daleko szersze, niżby to się mogło napozór zdawać. Jest to bowiem niejako częścią wielkiego programu, zmierzającego do realizacji jednajszerej po jej idei morskiej.

Aby zapoznać szerszy ogół społeczeństwa z akcją władz wojskowych w kierunku organizowania obozów letnich nad morzem przez władze wojskowe, zwróciliśmy się do Dowódcy O. K. VIII p. Generała Stefana Pasławskiego z prośbą o zaznajomienie nas z organizacją obozów letnich w Cetniewie.

P. generał Pasławski podniósł na wstępie ogromne znaczenie, jakie ma pobyt młodzieży nad morzem dla jej rozwoju fizycznego.



Morze nasze — mówi p. generał Pasławski — hartuje młodzież i przyspiesza w wysokim stopniu jej zdrowy rozwój. Przeprowadzone pomiary młodzieży przychodzącej i odchodzącej dały wyniki wprost zdumiewające. Prostu wieść się nie chce, że w ciągu jednego miesiąca przyrost wynosi od 1 i pół do 2 i pół cm., w kilku wypadkach zanotowano aż do 5 cm. Przyrost na wadze wynosi, jak to wynika znowu z przeprowadzonych przez nas badań, przeciętnie 4 kg, przy dość forsownych ćwiczeniach fizycznych. Cyfry te w porównaniu z cyframi, jakie osiąga się w innych obozach są znacznie wyższe i wskazują dobitnie na dobroczynne działanie naszego morza. Chciałbym tu sprostować pewien pogląd, jaki utrzymuje się wśród społeczeństwa, jakoby dość ostre nasze wiatry morskie działały ujemnie. Mamy klasyczne przykłady, że wiatry nadmorskie nawet w okresie od sierpnia do września bynajmniej nie są przykre. Przeciwnie, wpływają one w wysokim stopniu hartująco i podporajają na młodzież. Widzimy z tego, że pobyt nad naszym szarym Bałtykiem jest zbawienny nie tylko w lecie. Uważam, że bardzo dodatni i zbawienny pobyt nad morzem daje się zauważyć w czasie od czerwca do połowy września. Wiatry w tym okresie choć miejscami silne, są jednak ciepłe. Młodzież, która w tym czasie korzysta z pobytu nad morzem magazynuje siły i zdrowie do przyszłych zmagania z życiem.

## Obozy letnie w Cetniewie

Obozy letnie dla młodzieży organizujemy rok rocznie na terenie Cetniewa. Teren ten w chwili, kiedy objeśliśmy go w posiadanie był zupełnie pusty, przyczem działanie fal morskich, deszczy i wiatrów na tym odcinku było i jest wprost destrukcyjne. Opady wodne, które w pewnych porach roku są tu dość częste, wyrwają prosto bruzdy w terenie, fale zaś morskie w opniu zupełnie widocznym, wskutek specjalnego tutaj silnego prądu morskiego porywają wbrzeże. Postanowiliśmy tedy przedsięwziąć pewne prace w kierunku umocnienia wbrzeża i zadrzewienia terenu, by wstrzymać

napór gwałtowny prądu morskiego i wiatrów. Akcję tę zapoczątkowaliśmy już w r. 1929. Realizujemy obecnie plan budowy wału ochronnego na całym odcinku morza, którego pewną już część wybudowano. Wał ten oparł się dotychczas szczęśliwie burzom. W obecnej zimie wyjątkowo jednak silne burze w pewnym stopniu go uszkodziły. Budowa wału, którą wykonuje się siłami saperów, będzie całkowicie ukończona w roku bieżącym.

Prace, jakie prowadzimy na terenie Cetniewa obejmują również sadzenie drzew, które zapoczątkowane w r. 1929 kontynuuje się rok rocznie na przedwiosniu i jesieni. Dotychczas zasadzono na tym obszarze już około 35.000 drzew. Celowe ugrupowanie drzew zmierzać ma do osłony od wiatrów stałych budowli i namiotów.

Powoli, ale systematycznie dążymy do utworzenia pewnego rodzaju dzikiego parku w Cetniewie. W obrębie tego parku znajdować się będzie stadion sportowy, którego budowę już zapoczątkowano. Pragniemy stworzyć na tej przestrzeni wielki ośrodek życia sportowego.

— Jak upływa, panie generale, życie w obozie?

## Rola obozów w życiu młodzieży

— Cetniewo zaczyna się zaludniać z

początkiem lipca. Obozy podzielone są na dwa turnusy. Pierwszy turnus młodzieży obozuje od 1 do 15 lipca, drugi od połowy do końca lipca. Młodzież w obozach rozdzielona jest na kilka kompanii, na których czele stoją oficerowie. Pragnę tu zaznaczyć, że personel tak instruktorski, jak i podoficerski przygotowany jest do należytego obchodzenia się z młodzieżą. Młodzież, przebywająca w obozach korzysta z pełnej swobody, przyczem obozuje w dużych namiotach zbiorowych.

Program zajęć codziennych obejmuje elementarne ćwiczenia P. W., częściowo strzelanie, tak z broni małokalibrowej jak i wojskowej, musztrę oraz prymitywne ćwiczenia polowe. To jedna część dnia. Druga część dnia młodzieży upływa na ćwiczeniach fizycznych. Młodzież uprawia lekką atletykę i gry sportowe pod kierownictwem wyspecjalizowanych oficerów. Program dnia uzupełniają pogadanki i wykłady o treści wojskowej i ogólnokształcącej, urządzone przez specjalny personel pod okiem profesorów gimnazjalnych. Kursy te stanowią przepisowe zakończenie okresu P. W., jaki upoważnia młodzież do korzystania z pewnych ulg w służbie wojskowej.

Trzeba dodać, że stałymi już punktem mieszkańców Cetniewa są uczniowie

„Niech słońce, która otacza żołnierza polskiego, będzie dzisiaj udziałem i polskiego Marynarka, a Polska Marynarka Wojenna niech stanie się jednym z najmocniejszych ogniw mocarstwowej potęgi Rzeczypospolitej!”

Józef Piłsudski.

## Młode wilczęta morskie na Bałtyku

### Z rozwoju morskiego przysposobienia wojskowego

Młode pokolenie od kilku lat zaprawia się i ćwiczy w sztuce żeglarskiej na morzu. Przed laty to wychowanie i pasowanie młodych kadetów na „wilków morskich” szło leniwie. Dziś dokonano już poważnego dzieła w tej dziedzinie. Stworzono tabor morski, stworzono ramy organizacyjne. Czuwa nad tem państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego.

Tabor morski składał się w pierwszym okresie z 4 jachtów i 2 jolii. Teren ćwiczebny znajdował się początkowo na półwyspie Helkim w gminie Bór Jastarnia. Już w czerwcu 1930 r. Wojskowy Yacht Klub przystąpił do zorganizowania w Jastarni letnich kursów żeglarskich.

Kursy trwały 2 miesiące, wykorzystano tabor morski Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego oraz jachty „Junak”. Ukończyło kurs około 70-ciu jachtmenów.

Doświadczenie zdobyte na kursie w Jastarni wykazało, że Jastarnia nie jest odpowiednią dla kursów żeglarskich. Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego postanowił ośrodek morski przenieść na stałe do Gdyni. Wkrótce Komendant Obwodu P. W. i W. F. 65 pułku piech. w Gdyni, w porozumieniu z Dyrektorem Państwowej Szkoły Morskiej przystąpił do organizacji tego Ośrodka Morskiego w Gdyni. Zawrzała

praca nad zorganizowaniem Ośrodka Morskiego, ściągnięto z Jastarni cały tabor morski, uzyskano miejsce w porcie w Gdyni i na molo rybackim, przystąpiono do budowy hangaru, a w listopadzie 1930 r. cały tabor morski ulokowano na zimę w nowowbudowanym hangarze.

W tym czasie Państwowa Szkoła Morska urządziła 3 miesięczny kurs teoretyczny dla początkujących żeglarzy w Gdyni i okolicy; uczestników kursu było 30, rekrutowali się oni przeważnie z młodzieży szkół średnich i harcerstwa. Jednocześnie przystąpiono do remontu taboru morskiego. Zakupiono łódź motorową ratowniczo-holowniczą, niezbędną na wypadek jakich awaryj. Na wiosnę 1931-go, cały Ośrodek Morski był już kompletnie zorganizowany; tabor morski tworzyły jachty: „Kondor”, „Gryf”, „Kaper” oraz 2 jole, 2 szalupy wiosłowe i motorówki.

## Fundacja oficerskich domów wypoczynkowych

Mały skrawek tego terenu odstąpiłszy Fundacji Oficerskich Domów wypoczynkowych, której początki sięgają 1927 roku, kiedy z inicjatywy pułk. dr. Gilewicza lekarze VIII. korpusu zawiązali stowarzyszenie, które wybudowało nad morzem t. zw. „Biały Dworek”, na gruncie oddanym przez ówczesnego dowódcę O. K. VIII, generała Berbeckiego. Generał Berbecki, widząc powodzenie tej akcji, wybudował tam cztery baraki, które do dziś dnia służą jako letniska dla rodzin oficerskich.

Inicjatywa dowództwa VIII. korpusu odbiła się głośnym echem u władz centralnych. W r. 1929 generał Konarzewski, jako szef administracji armii zainicjował utworzenie Fundacji Oficerskich Domów wypoczynkowych. Fundacja ta posiada m. in. domy wypoczynkowe w Krynicy, Rabce i t. d. i ona to przejęła domy oficerskie w Cetniewie i przystąpiła w roku 1930 do budowy trzech will, a w r. 1931 do budowy pięknego kasyna dla letników. Obecnie oficerskie domy wypoczynkowe pomieścić mogą przeszło 250 osób.

Dzięki wydatnej pomocy sejmiku powiatu morskiego — kończy p. generał Pasławski — wybudowano ostatnio drogę, wiodącą od wielkiego bulwaru nadmorskiego, który przebiega również przez terytorium wojskowe w Cetniewie, do kompleksu domów wypoczynkowych. Wybudowanie tej drogi przyczyniło się w znacznym stopniu do podniesienia możliwości eksploatacyjnych i do stworzenia bezpośredniego dostępu do obozów letnich P. W.

W ten sposób władze wojskowe realizują ze swej strony wielki program morski w dziedzinie wychowania naszej młodzieży.



Marszałek Piłsudski na pokładzie monitora rzeczno-wodnego w Toruniu dekoruje oficerów marynarki wojennej.

Inż. Eugenjusz Kwiatkowski

# Morze — źródłem naszej siły

Ostatnio ukazała się na półkach księgarskich świetna książka b. min. przem. i handlu, p. Inż. Eug. Kwiatkowskiego, p. t. „Dysproporcje”, będąca kapitalnym przekrojem rozwoju państwowości polskiej. Autor, którego nazwisko, jako właściwego twórcy naszego portu w Gdyni, z czcią i wdzięcznością wymawiane jest przez całą Polskę, upoważnił naszą Redakcję do przedrukowania w dzisiejszym naszym numerze ustępów ze swej książki, dotyczących Gdyni i morza

(Redakcja).

„Najdawniejszym, a może i najważniejszym posłannictwem Polski było ustalenie wyraźnej linii rozgraniczającej dwie rasy, dwa związki kultur, dwie niezgłębione możliwości rozwoju: germańsko-niemiecką i słowiańsko-polską. Zjednoczenie zachodnich, pobratymczych Słowian, opartych szeroko i mocno podstawą o Bałtyk, wymagało oczywiście wieków, nieustannych wysiłków, ofiar, skoncentrowanej i świadomej woli; otwierało jednak nieocenione możliwości rozwoju, narzucało konsekwentnie linie ewolucji, harmonizujące czynniki potęgi gospodarczej z czynnikami potęgi politycznej. Wielkie wybrzeże morskie, skierowane frontem ku Europie zachodniej, byłoby nieodzownie zadecydowało o historii politycznej i gospodarczej, o rozwoju społecznym i kulturalnym Polski na całe tysiąclecia. Samodzielna praca na morzu, to najbardziej bezpośredni, najżywszy, najczynniejszy kontakt z cywilizacją całego świata; to nieodparty przymus rozwoju handlu, a w konsekwencji, rozwoju produkcji, rozkwitu miast, podniesienia i doprowadzenia w głąb warstw społecznych dobrobytu, a więc i oświaty, to źródło lepszej organizacji społecznej, doskonałych praw, znaczących środków obronnych.

Przeblisku uświadomienia tej roli Polski dawnej, tego jej posłannictwa dziejowego przejawiały się nieraz i za Piastów i za Jagiellonów, i później nawet aż do ostatnich chwil upadku Rzeczypospolitej szlacheckiej ale najjaśniejszą może zostały sformułowane przez biskupa Dymitra Solikowskiego, który w r. 1573 pisał:

„Każdemu panu i narodowi więcej na morskiem państwie zależy, niżli na ziemskim. Kto ma państwo morskie a nie używa go, albo da sobie wydierać, wszystkie korzyści od siebie oddala, a wszystkie szkody na siebie przywołuje, z wolnego niewolnikiem się staje, z bogatego ubogim”.

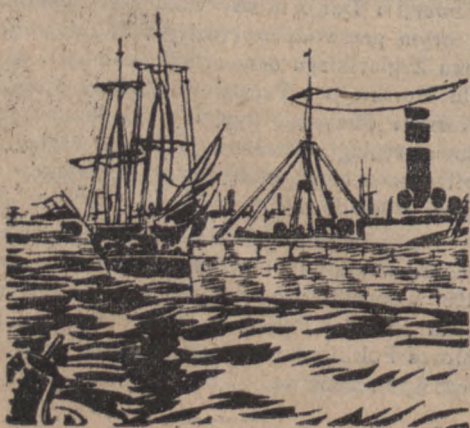
## Zamiast na zachód — na wschód

Niestety, stopniowo ale nieodwołalnie, wzrok dawnej Polski odwraca się wciąż od zachodu i wybrzeża morza bałtyckiego, ucieka od drogi wielkiego oporu ale i wielkich korzyści, ucieka od naturalnego posłannictwa i obowiązku, oddala się od ŹRÓDŁA SWOJEJ SIŁY, kierując się coraz bardziej, coraz wyraźniej i zdecydowanie, coraz konsekwentniej nawet na wschód, do źródła swej słabości.

Jeżeli fundamentem handlu wewnętrznego są i pozostaną zawsze miasta, to handel zewnętrzny, szczególnie w dawnych wiekach prawie całkowicie musiał się opierać o drogi komunikacyjne wodne, rzeki i morze, a współzależność ta była wówczas znacznie nawet silniejsza niż obecnie. Eksport tak wielkiego Państwa jak Polska, przedstawiał się całkiem poważnie.

„Przez Gdańsk — pisze Surowiecki — „od najdawniejszych czasów najwięcej z Polski wychodziło płodów zagranicę; w tym porcie opatrywała się cała północ z zachodem Europy. W 14. już wieku prócz własnych swoich, 300 okrętów zatrudniało się na rok ich wywozem. Cellariusz z wielu innych Hezy 100.000 łasztów samego zboża, które wówczas co rok przedawano do obcych krajów; w jednym zaś roku summa ta doszła podług niego do 365.000 łasztów, czyli do 10.950.000 korcy”.

Ponadto corocznie wywożono około



60.000 wołów, znaczne ilości koni, owiec, świń, drzewa, lnu, konopi, potażu, skór. Również niemałe ilości produktów polskich przechodziły przez inne porty nadbałtyckie, w których rozwijał się zarazem handel importowy. Tu więc przewijały się olbrzymie źródła bogactw, związane najściślej z interesem warstwy szlacheckiej, oddającej poważną część produkcji swego gospodarstwa na wywóz, oraz stanowiącej prawie wyłącznego konsumenta dla towarów zagranicznych.

## Zelazna konsekwencja polityki pruskiej

Niestety, przebliski tego programu morskiego, rozrzucające w historii fragmentaryczne, nieskoordynowane wysiłki i poczynania, rozrywające wątek raz za razem, jak próby budowy polskich portów w Elblągu, w Pucku i na Helu, jak organizacja kaprów pod banderą królewsko-polską, jak zainteresowania morskie i Zygmunta Augusta i Henryka Walejsza i Stefana Batorego i Władysława IV, nie pozostawiły po sobie trwałszych śladów nawet w psychice nastawieniu społeczeństwa polskiego. Były to bowiem raczej rapsody historyczne, niż przemysłany wysiłek konsekwentnej polityki gospodarczej.

Już w 18 wieku polityka pruska z żelazną konsekwencją dążyła do odebrania Polsce Pomorza z Toruniem i Gdańskiem, do odcięcia Polski od Bałtyku przez położenie równoległej do wybrzeża granicy pruskiej, a następnie do zaboru Wielkopolski i zagarnięcia Śląska, będącego wówczas w posiadaniu cesarza austriackiego.

Jest sprawą dokumentaryczną i ponad wszelką wątpliwość ustaloną, że zachodnie granice Polski w 11. stuleciu opierały się o rzekę Łabę, a początek 12-go wieku doprowadził panowanie Polski nad brzegami Bałtyku aż po Rugję, łącznie więc ze Szczecinem, Kołobrzegiem i Gdańskiem. K. Hampe w pracy swej p. t. „Der Zug nach dem Osten“ wykazuje, że w ciągu 10 wieków złożyto podbojami na ludności słowiańskiej 200 tys. km<sup>2</sup>, a obszar wynoszący zwyż połowę dzisiejszej Polski, a równy dwu piątym terenu obecnej Rzeszy Niemieckiej. Jan Długosz, kronikarz dawnej Polski, mówi o Krzyżakach: „Latrones cruce signati“, „zbójcy krzyżem znaczeni“, charakteryzując wyraźnie tą lapidarną metodą, kto na tym terenie był zaborcą, a kto obrabowywanym. Tomasz Święcki w swej głęboko ujętej pracy z pierwszych lat 19 stulecia pisze o podstawach polityki pruskiej, formujących się już w pierwszych okresach państwowego istnienia Polski w ten

sposób, że „szczególnym celem zaborów Niemców ziemia pomorska być zaczęła”.

Należy zaznaczyć, że przed pierwszym rozbiorem Polski nasza granica państwowa dosięgała prawie rzeki Odry, a więc i na zachodzie i na północy nie odzyskała nowa Polska nawet tego, co bezspornie posiadała już przed rozbiorem.

**OBCENY STAN FAKTYCZNY NA POMORZU JEST I POZOSTANIE DLA NAS NA ZAWSZE NAJISTOTNIEJSZYM WARUNKIEM POLITYCZNEGO BYTU I SAMODZIELNEJ EGZYSTENCJI GOSPODARZEJ.** Trzeba tylko wyobrazić sobie Polskę, jako olbrzymi balon, uczepony podstawą u wskiego wybrzeża morskiego. Wewnątrz tego balonu ciśnienie gospodarcze musi ustawicznie wzrastać. Powiększa się ono przez niezbędny import, który w perspektywie lat musi wykazać tendencję do rozwoju; wzrastać ono będzie przez narastanie ludności miejskiej, przez wzrastającą produkcję i organizujący się handel. Ilość drobin gospodarczych, zamkniętych w tym polskim balonie, będzie się ustawicznie mnożyć, ruch ich będzie się potęgował, a więc i wewnętrzne ciśnienie musi ustawicznie wzrastać. Ściany opierające się o nasze granice lądowe są jednak nieprzenikliwe dla wyrównania się tych ciśnień. One są przeszkodą osmozy gospodarczej, a nie jej pomocą. **JEDYNĄ NAPRAWDĘ WOLNĄ GRANICĄ, JEDYNYM MIEJSCEM WYRÓWNIANIA WCIAŻ ROSNĄCYCH CIŚNIEŃ, JEDYNYM, NIEOGRANICZONYM KONTAKTEM GOSPODARCZYM Z CAŁYM ŚWIATEM JEST WŁAŚNIE GRANICA MORSKA.**

## Antypolski front w Niemczech

Dziś przez porty w Gdańsku i Gdyni przechodzi około 12 milionów ton towarów rocznie z Polski i do Polski, a cyfra ta stale, nawet w okresie kryzysu wzrasta. Oznacza to, że kilkudziesięciokilometrowa granica morska Polski — jako element gospodarczy — równoważy się dziś w obrocie towarowym z około 5.500 km. granicy lądowej. Każdy metr, każdy kilometr granicy morskiej pracuje więc dla Polski 100 razy intensywniej, prędzej i przyjaźniej, niż metr czy kilometr granicy lądowej.

Ktokolwiek więc wystawia hasło rewizji tej granicy Polski w sensie oddzielenia od nas, wbrew woli 90% ludności i wbrew wielowiekowej historii Polskiego Pomorza, winien jasno i bez obłudy mówić: domagam się ponownego podziału Polski i wpędzenia jej za pośrednic-

twem niewoli gospodarczej w niewole polityczną.

Front antypolski w Niemczech jest dziś bardziej jednolity i zwarty, jest szerszy i głębszy zarazem, bardziej żądny nie tylko rewindykacji i dawnych zaborów Polskich, ale i zemsty, niż kiedykolwiek dawniej. Nastawienie antypolskie w każdym celu, w każdej sprawie jest dziś w Niemczech wstępnym warunkiem egzystencji każdego z rządów.

Należy sobie wyraźnie i jasno zdać sprawę w Polsce z tego, że gdyby nawet późniejsze pokolenia niemieckie pogodziły się kiedyś z utratą Poznańskiego, to żadne z nich nie pogodzi się z przynależnością Polski do Pomorza i Górnego Śląska. Dla narodu niemieckiego program ten pozostanie zawsze kwestją ambicji; dla polityków niemieckich wypływa on ze świadomości, że Pomorze i Śląsk są podstawą niezależności gospodarczej i politycznej Polski, a jako takie stwarzają mocną zapórę dla germańskiej tendencji parcia na wschód, a jednocześnie paraliżują swobodę ruchów niemieckich na zachodzie. W ostatecznym rezultacie są to dwa najbardziej przeciwnie i najmocniejsze hamulce przedkroju kontynentalnej supremacji Niemiec w Europie.

Omawiana akcja niemiecka zaprzęga do jego antypolskiego rydwanu olbrzymie środki materialne i dziś jest w stanie uderzać w całą klawijaturę polityczną Europy.

## Miłość społeczeństwa ku własnemu morzu

Sama konieczność wskazuje nam na niezbędność podtrzymania i nieprzerwanego rozwoju naszej polityki morskiej. Każdy nowy metr wybrzeża, każdy nowy dźwig, każdy skład towarowy, każda nowa placówka handlowa w Gdyni, każde ulepszenie komunikacji, każdy nowy okręt, każda nowa fabryka na wybrzeżu, każdy bank, każda nowa wież cementująca Gdynię z Pomorzem, a całe województwo Pomorskie z resztą państwa, to wielka zdobycz, to poważny akt naszego dorobku państwowego.

Powstają dopiero zaczątki agencji morskich, niejasno zarysowują się nowe potrzeby w zakresie komunikacji telegraficznej i telefonicznej, związanej z siecią międzynarodową, wylaniają się wciąż nowe potrzeby, związane z miejskim ośrodkiem portu, ma powstać z nicości własne prawo morskie, własna literatura techniczna i komercyjna. Ale stokrotnie wyżej, ponad wszystkie wymienione tu problemy, wznosi się zagadnienie psychiczne. Nie można zaprzeczyć, że zrodziła się już i krzewi się dalej miłość społeczeństwa polskiego ku własnemu morzu.

Ale miłość — to tylko uczucie, które może się wzmacniać i które może zanikać. Przez wieki całe, wbrew narzucającym się okolicznościom i potrzebom, byliśmy narodem rolników. Dziś musimy się stawać narodem wielofunkcyjnym, społeczeństwem kupców, przemysłowców, rolników, pracowników fizycznych i umysłowych. Przez szereg stuleci zasklepiliśmy się w zagadnieniach lądowych; dziś musimy znaleźć miejsce dla zagadnień morskich. Praca ta wymaga skierowania wzroku w przyszłość i zrozumienia, że wytrwała i świadoma polityka morska daje istotnie rezultaty później, wolniej, ale i obficiej, niż jakikolwiek inny wysiłek.



## Narodowy Obowiązek

Dn. 13 lipca 1930 r. J. EKSCIELENCJA KS. DR. STANISŁAW OZONIEWSKI, BISKUP CHELMIŃSKI, dokonał w Gdyni poświęcenia statku „Dar Pomorza“ i wygłosił podniosłe przemówienie. Z tego przemówienia Arcypasterza Ziemi Pomorskiej przypominamy poniższe wnioski zdania.

„...Pomorze słusznie zrozumiało, że jest strażnicą polskiego Bałtyku i że jest istotnie tą dzielnicą, która wykazać pragnie światu mocarstwowość Rzeczypospolitej... Tak jak Pomorze, ta część Rzeczypospolitej jest tym wspaniałym symbolem naszego państwa, tak też „Dar Pomorza“ jest symbolem polskości Pomorza, które przez swój wysiłek zadokumentowało, co społeczeństwo zdziałać może.

Jeżeli wszyscy tak pojmować będą swój narodowy obowiązek, to Polska utrwali swoją mocarstwowość po wsze czasy. Oby dar społeczeństwa pomorskiego wydał jaknajobfitsze owoce”.

S. Kilchen

Dyrektor departamentu morskiego M. P. i H.

# Podstawy polskiej polityki morskiej

B. Minister Eug. Kwiatkowski w świeżo wydanej książce „Dysproportcje“ pisze:

„Na przestrzeni obejmującej 80% granicy polskiej został wystawiony nieprzebyty mur chiński, którego szczyty są posypywane wciąż nowymi szczytami tłuczonego szkła; przedstawia on taki sam splot trudności i przeszkód dla przebycia towaru, jak dziś dla ołowika przedstawia komunikacja międzyplanetarna.“



Powyższe scharakteryzowanie przeszkód naszej wymiany towarowej ze światem przez wszystkie prawie granice lądowe i konieczności szukania wolnego ujścia i wolnej wymiany przez nasze porty i naszą granicę morską, daje najlepsze podłoże do uzasadnienia polskiej polityki morskiej.

Polską racją stanu, polskie gospodarstwo krajowe nie może istnieć, gdy obce organizmy państwowe, częstokroć nam wrogie i dążące do unicestwienia naszej niepodległości, mają kontrolę nad naszym handlem zagranicznym. Morze więc i w tych warunkach staje się nie jednym z elementów i instrumentów naszej wymiany towarowej ze światem, ale **JEDY-NEM** ujściem, jedyną drogą, łączącą nas z naszymi rynkami zbytu i zakupu.

Gdy Traktat Wersalski utworzył wolne miasto Gdańsk, wydzielając go z Prus celem dania Polsce technicznej możliwości wykorzystania dostępu do morza, to większość Narodu Polskiego rozumiała, że zagadnienie morskie jest tem rozwiązane, jak również rozumieli tak sami autorzy tego projektu. Zdawało się nam, że wieki tradycji łączności gospodarczej Polski z Gdańskiem, naturalne geograficzne położenie Gdańska u ujścia Wisły, ta nierozzerwalność historyczna węzłów, łączących Polskę z dawnym Gdańskiem, węzłów, które należycie rozumiane były przez ówczesny Gdańsk, który pomimo przeważającej ludności niemieckiej przez blisko 20 lat opierał się wchłanianiu go przez Prusy i jeszcze w 1815 roku szukał na Kongresie Wiedeńskim możliwości powrotu do Polski, — że wszystko to jest dostatecznym podłożem, aby polską politykę morską oprzeć na Gdańsku i pozostawić mu, jak w czasie istnienia pierwszej Rzeczypospolitej, wykorzystywania morza „za nas“.

Jednak 100 lat rządów pruskich zmieniło radykalnie ludność i strukturę miasta Gdańska, nad czym pracowała usilnie i metodycznie racja stanu Pruskiego. Gdańsk — wolne miasto, od samego początku stanął wrogo do powstającej państwowości polskiej, wtedy, kiedy i Rząd Polski i opinia polska, zahypnotyzowane urojoną przeszłością, otwały mu serce, niepomnąc, że prawdziwa rzeczywistość historyczna daje nam zupełnie inne oblicze Gdańska w przeszłości, jako monopolisty naszego handlu zagranicznego, nie dopuszczającego polskiego kupca do handlu i zbierającego potężny haracz za pośrednictwo.

Jakżeby się inaczej potoczyły wypad-

ki, gdyby Gdańsk, zaraz po powstaniu jako wolne miasto, okazał się „filopolski“, działał tanim kosztem na nasz sentyment narodowy, nie ujawniając na każdym kroku swej antypatii do Polski i wrogięgo stosunku do interesów gospodarczych naszego Państwa. Oddalibyśmy mu napewno jak lat temu kilkadziesiąt cały monopol handlu morskiego i na tem skończyłaby się samodzielność naszej polityki morskiej.

Historja wyda w tej sprawie wyrok sprawiedliwy i orzecze, że dzięki tej nienawiści, jaką zionął od początku Senat w. m. Gdańska w stosunku do Polski, nastąpiło **RADYKALNE OTRZEŻWIENIE OPINII POLSKIEJ** i uleczenie jej z mrzonek wyimaginowanej przeszłości stosunku Gdańska do Polski, Gdańskowi i jego wrogiemu ustosunkowaniu się do wszystkiego co polskie zawdzięczamy to, że nastąpił w Narodzie Polskim przewrót

pojęć co do roli Gdańska, co stało się znakiem podłożem do powstania samodzielnej narodowej polskiej polityki morskiej, uniezależnionej od Gdańska, a natomiast włączającej również i wykorzystanie portu gdańskiego do swego programu.

Dopiero Rząd Marszałka Piłsudskiego po przewrocie majowym, a w Rządzie tym Min. Kwiatkowski, zaczął budować filary polskiej polityki morskiej. W 1927 roku następuje urealnienie się budowy Gdyni, chociaż już od 1921 r. idea ta nurtowała i społeczeństwo i poszczególnych członków przemijających rządów. W 1927 r. powstaje Żegluga Polska i podnosi polską banderę.

W tych warunkach polska polityka morska kształtuje się już jasno i prosto, a polega ona na następujących filarach: 1) budowie własnego portu w Gdyni, 2) budowie polskiej floty narodowej, 3)

połączeniu Gdyni i Gdańska liniami okretowymi z naszymi naturalnymi rynkami zbytu i zakupu oraz naszymi ośrodkami wychodźstwa, 4) budowie i rozbudowie istniejących kolei do portów jak i dróg wodnych, 5) przeorganizowaniu naszej wymiany towarowej, aby odbywała się ona miast przez granice lądowe — przez nasze porty, a więc dopasowaniu do tego naszych taryf kolejowych do portów (wyjątkowe taryfy portowe), taryf kombinowanych kolejowo-morskich, ceł preferencyjnych przez porty itd., 6) wykorzystaniu realnem portu gdańskiego, ale nie w ten sposób, aby Polska służyła Gdańskowi i aby Gdańsk miał monopol na nasz handel zamorski, ale aby Gdańsk służył Polsce i w ramach polskiej polityki gospodarczej wykorzystywał swe położenie geograficzne; jednak racją stanu Państwa Polskiego musi być dominującym czynnikiem w jego stosunku do Polski i musi górować nad racją stanu w. m. Gdańska, szczególnie gdy już dziś, ta racja stanu w. m. Gdańska identyfikuje się z racją stanu Rzeczy Niemieckiej.

Oto są te podstawy, na których będzie się opierać polska polityka morska.

## Tradycje i wspomnienia floty polskiej Od Zygmunta Augusta do Władysława IV

Młoda flota polska ma swoje stare żeglarskie tradycje i wspomnienia, które daleko sięgają w przeszłość. Granice swego państwa o brzeg morski oparł już Mieszko I. Lecz niestety od połowy XII wieku od dostępu do morza odcinał Polskę zaborczy zakon krzyżacki. Nad morze Polska wróciła dopiero po długiej wojnie z zakonem w roku 1454. Wypadki polityczne w ciągu XVI i XVII wieku zmuszały Polskę do zajęcia bezpośredniego stanowiska w polityce morskiej. Posiadanie floty okazało się dla Polski koniecznością.

Zabiegi o utworzenie własnej floty wznawiano trzykrotnie w naszych dziejach w latach 1557 — 1637. Po raz pierwszy za króla Zygmunta Augusta, gdy Moskwa zajęła Inflanty wraz z wygodnym portem nad zatoką fińską, Narwą. Przez Narwę Iwan Groźny zapatrywał się drogą morską, we wszelkiego rodzaju materiały wojenne przeciwko Polsce. Zygmunt August zrozumiał, iż należy odciać Moskwę od dowozu morskiego. Mogła to uczynić tylko siła zbrojna morską, której Polska nie miała. Wówczas podsunął królowi Wacław

Dunin Wąsowicz w roku 1557 myśl zorganizowania floty kaperów.

### KAPROWIE I ICH ROLA.

Kaperstwo było to zorganizowane i uprawnione korsarstwo morskie przeciw okrętom nieprzyjacielskim lub przewożącym kontrabandę wojenną. *Kaprami* nazywano prywatnych posiadaczy małych statków handlowych, którzy dobrowolnie zgłaszali się do jednej ze stron wojujących i podejmowali się na swój koszt utrzymywać straż na morzu i nie dopuszczać do przewożenia kontrabandy. Ochotnik taki miał prawo uzbroić swój statek i posługiwać się banderą tej strony, której służył. Kaperstwo polskie zorganizował pierwszy sam autor projektu Wąsowicz. W ten sposób powstała *zaimprovizowana polska „armata wodna“*. Liczba kaperów szybko się zwiększała. — W roku 1567 było już przeszło 30 okrętów kaperskich, na których czele stał gdańszczanin Scharping. Organizacja kaperska szybko i w znacznym stopniu zahamowała handel bronią. Działalność kaperów polskich wywołała jednak żywe niezadowolenie innych państw morskich, które z handlu z Moskwą czerpały znaczne zyski. Także Gdańsk wystąpił przeciwko kaprom i zmusił ich do przeniesienia się z portu gdańskiego do niezem nieobronionego Pucka. Stało się to główną przyczyną upadku kaperstwa.

### PIERWSI TWÓRCY FLOTY NARODOWEJ.

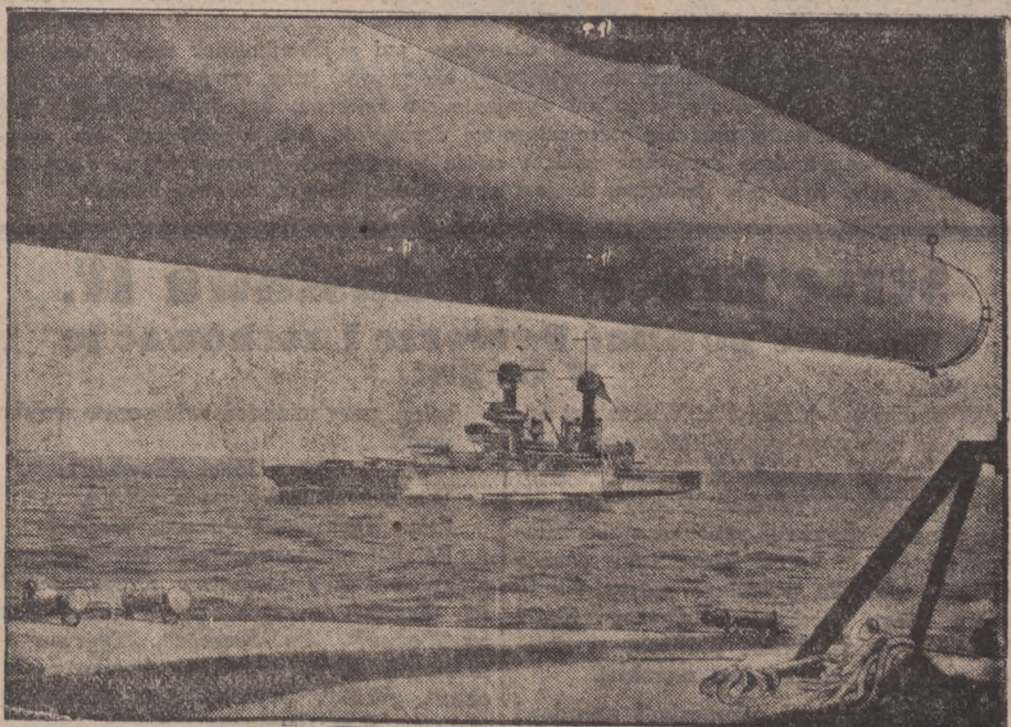
Zygmunt August postanowił wobec tego stworzyć stałą *flotę narodową* i w roku 1570 polecił komisji morskiej budowę pierwszego *galionu wojennego*, dużego dwumasztowego żaglowca o pojemności około 400 ton. Dn. 14 czerwca 1571 ten pierwszy okręt polski został w Elblągu uroczystie spuszczonej na wody i otrzymał nazwę „Smok“.

Po raz drugi w dziejach Polski poczył tworzyć flotę król Zygmunt III pod groźą niebezpieczeństwa inwazji szwedzkiej. Nakazał on utworzenie floty, złożonej z 10 okrętów, których budowę powierzył szkotowi Jakobowi Murreyowi. Do roku 1626 było wybudowanych już 7 okrętów polskich, które wyszły z zaimprovizowanych warsztatów w Pucku. Uzbrojenie każdego z nich składało się przeciętnie z 20 dział. Statki te odniosły kilkakrotnie poważniejsze zwycięstwa nad *flotą szwedzką*, z których najważniejsze jest zwycięstwo, odniesione 28 listopada roku 1627 w bitwie pod Oliwą, które w całej Europie zrobiło wielkie wrażenie.

### 12 OKRĘTÓW WOJENNYCH WŁADY-SŁAWA IV.

Poraz trzeci sprawa utworzenia floty ożyła za Władysława IV. Król Władysław IV nie szczędził środków, aby stworzyć wielką flotę, wyekwipował 12 okrętów wojennych, dla których zorganizował bazę w zatoce puckiej, budując forte „Kazimierzowo“ i „Władysławowo“ na Helu. Dzięki opornemu stanowisku sejmowi jednak oraz zabiegom Gdańska możliwość utrzymania floty została przekreślona, a polityka morska Władysława IV *doznała ciosu śmiertelnego*. Z jej zanikiem z wód Bałtyku zniknęła bandera polska aż do odrodzenia Polski.

### Okrety, jakich nam brak



Potężny pancernik amerykański w ramach groźnie w powietrze sterczących łuf dalekonośnych dział siostrzanego pancernika — jest wymowną „ilustracją“ do genuewskiej konferencji rozbrojeniowej. Z drugiej strony jednak pan cernik taki jest bronią nie do pogardzenia w okresie kiedy wciąż jeszcze kierować się trzeba tezą: wpięć bezpieczeństwo — potem rozbrojenie.

## Budujmy flotę wojenną!

### Kilka cyfr ku przestrodze

Na szczególną uwagę zasługuje budżet marynarki wojennej Niemiec. Marynarka ta liczy 15.000 ludzi i rozporządza administracją, wynoszącą obok 14 admirałów, 205 kpt. i 736 oficerów niższych szarż, jeszcze personelem złożonym z 1617 urzędników oraz 11.926 sił pomocniczych i robotników. Przed wojną administracja olbrzymiej floty niemieckiej potrzebowała tylko 92 oficerów i 79 wyższych urzędników. — Wydatki Rzeszy na marynarkę, jak wspomnieliśmy, z 15.000 ludzi wynoszą 158 milionów Rmk, równocześnie zaś Włochy na 75.000 ludzi marynarki, z tego 15 tys. wyższych szarż, z tonażem trzykrotnie wyższym od niemieckiego, lotnictwem morskim oraz dobrze zaopatrzoną organizacją obrony wybrzeża, wydaje 270 milj. Rmk., zaś Francja na 57.000 ludzi, z tego 20.000 wyższych szarż, czterokrotnie większym tonażem, bardzo silną obroną podwodną,

aeronautyką i obroną wybrzeży wydaje 460 milj. Rmk. Jeszcze bardziej zdumiewające są niemieckie wydatki na budowę statków wojennych. Podczas gdy budowa jednej tony najnowocześniejszych luksusowych parowców jak „Bremen“ i „Europa“ kosztuje 1.290 Rmk, to admiralicia niemiecka oblicza koszt budowy 1 tony okrętu, jak „Ersatz Preussen“ na 4.000 Rmk. — Budowa pancerników w Anglii, przy krótszym dniu pracy i wyższych płacach robotniczych kosztuje zaledwie 58 proc. kosztów niemieckich. Małe krążowniki typu „Leipzig“ (6.000 ton) jakoby kosztują 41 tys. 875 milj. mk., z czego 24 milj. idą na budowę, a 17.875 na uzbrojenie. Ameryka buduje krążowniki typu Ohama o wyporności 9.000 ton za 42 miliony mk., t. zn. okręt o 1½ razy większym tonażu, silniejszym uzbrojeniu (12 armat 15 cm. zamiast 9) i większej szybkości.

# Historyczny testament Mściwoja

## W 650 rocznicę zjednoczenia Pomorza z Polską

Akt donacyjny ostatniego księcia pomorskiego Mściwoja II, przekazujący Pomorze Wschodnie w dziedziczne posiadanie przedstawicieli Piastów wielkopolskich, Przemysłowi II, wystawiony 15 lutego 1282 r. w Kępnie wielkopolskim, jest wydarzeniem o poważnym znaczeniu historycznym a zarazem jest faktem o dużym znaczeniu aktualno-politycznym.



W polskiej literaturze historycznej mało miejsca poświęcono omówieniu tego dokumentu; stało się to po części i z tej przyczyny, że z treścią tego aktu zapoznano się dopiero w roku 1877 dzięki Wojciechowi Kętrzyńskiemu, który odnalazł kopję dokumentu Mściwoja II, pochodzącą z XV wieku, w zbiorach Augusta Bielowskiego w bibliotece Ossolińskich we Lwowie i podał ją do wiadomości publicznej w Przewodniku Naukowo-Literackim t. V zeszyt 12 (Lwów) i w Altpreussische Monatschrift XIV, 1877; w tych czasopismach podał ten znakomity historyk Prus i Pomorza po raz pierwszy tekst owego dokumentu ostatniego księcia pomorskiego. Poza tym drukowany jest ten akt w Kodeksie dyplomatycznym wielkopolskim (III, 752/54 n. 2033) i u Perlbacha: Pommerellisches Urkundenbuch I, nr. 333, gdzie ten wydawca użytkował też drugą istniejącą kopję dokumentu ze zbioru Muzeum Czartoryskich w Krakowie.

Zanim omówimy sam dokument Mściwoja II, musimy wprzód ustalić zagadnienie połączenia Pomorza z Wielkopolską na tle stosunku Pomorza do Polski od początków historycznej Polski.

### W okresie rozterek i odrębności

Przynależność Pomorza do Polski Mieszka I i Bolesława Wielkiego jest dowodnie dostatecznie stwierdzona. Jednakowoż faktem jest, że polityka polska, zmierzająca do opanowania terytorium państwowego o linie wybrzeża morskiego, napotykała na pewien opór ze strony silnie w pogaństwie tkwiącego szczepla lechickiego Pomorza. Chrystianizacja Pomorza, dokonana w okresie Krzywoustego, nie zdołała dostatecznie silnie związać ludności tej ziemi z Polską, później zaś osłabły jeszcze bardziej wpływy z Polski po testamentach i śmierci Bolesława Krzywoustego. W okresie Bolesławów i po schyłku XII w. Pomorze pozostaje w zależności od monarchów Polski, względnie w stosunku lennym od senjorów krakowskich. Jednakże rządzący na Pomorzu imieniem władców polskich książęta — marchjonowie pomorscy — spokrewnieni wielokrotnie z Piastami, zmierzają stopniowo lecz konsekwentnie do coraz pełniejszego uniezależnienia się od senjorów krakowskich, co się im, podobnie, lecz w wyższym stopniu, aniżeli książętom dzielnicowym Polski, udaje w trzecim dziesiątku lat XIII w. głównie dzięki ambitnej polityce najwybitniejszego księcia Pomorza świętopelka, syna Mściwoja I a ojca Mściwoja II. Pamiętać należy też, że Pomorze rozpadło się z końcem XII wieku na dwie oddzielne jednostki polityczne a to: na Zachodnie Pomorze (ducatus Sclavorum, od Leby i Głdy), które weszło w roku 1181 w stosunek lenny do cesarstwa i na Wschodnie Pomorze (ducatus Pomeraniae) z Gdańskiem, które za świętopelką osiągnęło na krótki okres czasu faktyczną niezależność od Polski. Przez cały okres swego panowania prowadził świętopelk własną politykę zagraniczną, politykę świadomą ruszającą ze strony

Zakonu niebezpieczeństwa. Był to czas, kiedy Piastów sujawscy i wielkopolscy, mający swe spory graniczne ze świętopelką, działali wspólnie Zakonem przeciw księciu wschodniego Pomorza.

### Pod naporem niebezpieczeństwa niemieckiego

Po śmierci świętopelki (r. 1266) zmienił się wnet stosunek Pomorza Wschodniego do Polski, gdyż drobne spory graniczne z Polską musiały ustąpić przed ciężkim położeniem Pomorza, w jakim się ono znalazło za Mściwoja

II-go skutkiem polityki ekspansyjnej margrabiów brandenburskich, którzy od południowego zachodu poczęli zdobywać akcje w kierunku Pomorza i morza. Niebezpieczeństwo od Brandenburgji zbliżyć do siebie musiało książąt Wielkopolski i Pomorza: Bolesława Pobożnego i Mściwoja II. Poza Mściwoja II, mając na celu skupienie w swem ręku całego terytorium wschodnio-pomorskiego, dążył do odebrania swemu bratu Warcisławowi Gdańska a także zajęł ziemie gniewską i białogrodzką, które ich dziedzic, a stryjowie Mściwoja II, Sambor i Racibor, zapisali byli Zakonowi. Stąd szereg trudności i powikłań, wśród których Mściwoj czas jakiś oscylował między po-

moją Brandenburezyków, (którzy dopomogli Mściwojowi do wzięcia Gdańska, który sami później od Mściwoja zabrali) i Bolesława wielkopolskiego, (który Mściwojowi znów dopomógł do wyparcia Brandenburezyków z Gdańska, a w końcu zrzucił on właściwie, cele Brandenburgji i zdecydował się na ścisły i trwały związek z Polską. Wyrazem tego zwrotu stanowczego w polityce Mściwoja II było udzielenie Bolesławowi skutecznej pomocy przeciw Brandenburezykom w walkach o ważny, graniczny gród Santok (1278), najmówniejszym zaś dowodem nowego kursu polityki tej jest właśnie fakt przekazania w dziedzictwo przez bezdzietnego Mściwoja II całego Pomorza Wschodniego — po śmierci Bolesława Pobożnego — jego bratankowi, Przemysłowi II, wielkopolskiemu. Przemysł II był synem Przemysła I, ten zaś synem Władysława Odönica i Jadwigi, siostry świętopelki (ojca Mściwoja II).

### Historyczny akt w Kępnie

Pomijamy kwestję, czy i o ile Mściwoj miał też na celu wzmocnienie swej trudnej pozycji (w toczącym się właśnie procesie z Krzyżakami o zapisy stryjów) przez związek z Wielkopolską, przedstawimy zaś znaczenie dokumentu donacyjnego Mściwoja II, wystawionego w Kępnie 15 lutego 1282.

Z przytoczonych poniżej ustępów dokumentu możemy się zorientować w charakterze czynu Mściwoja II z 15. 2. 1282 r. Nie jest to zatem żaden układ typu umowy dziedziczenia na przeżycie, nie jest to przekazanie dziedzictwa na wypadek i po śmierci nadawcy, lecz jest TO DAROWIZNA ZA ŻYCIA, dająca prawo do natychmiastowego objęcia rządów.

### Zwycięstwo twórczej ideologii i jedności państwowej

Pomijając sprawę wyjątkowości tego rodzaju nadania, z którego zresztą Przemysł skorzystał istotnie dopiero po śmierci Mściwoja II (25. 12. 1294), musimy stwierdzić na podstawie tekstu dokumentu, że Mściwoj II rozumiał dobrze doniosłość i konieczność swego kroku. Poza działającym tu niewątpliwie poczuciem wspólnoty szepcowej krwi i łączności kulturalno-kościelnej z Polską, rozstrzygającym momentem było dążenie do zbiorowego łącznego przeciwstawienia się agresywnej polityce Brandenburgji i Krzyżaków. Tak też to pojmując nauka historyczna — śmiećka, nie szczędząc Mściwojowi II z powodu jego polskiej polityki bardzo dosadnej i nie wybrednej w stylu krytyki.

Jeżeli krok Mściwoja II był silnym uderzeniem w dwustronne usiłowania kolonizacyjne Niemców na Pomorzu Wschodnim, to nie mniejsze znaczenia ma akt ten dla ukształtowania się losów Polski na przełomie XIII i XIV w. Dzięki połączeniu się Pomorza z Wielkopolską stało się możliwym wyniesienie Przemysła II do godności królewskiej, przez co powstał OŚRODEK KONSOLIDACJI POLSKI po okresie rozbitcia dzielnicowego. Koronacja Królewska Przemysła II rozpoczęła istotnie nowy okres dziejów Polski królewskiej, idący STOPNIOWO KU TERYTORJALNEMU ZJEDNOCZENIU. Inicjatywa polityczna z Pomorza pełniąca losy państwowości polskiej silnie naprzód W KIERUNKU MOCARSTWOWYM. Choć Przemysł II niedługo przeżył swą koronację królewską, w czym zresztą czynną była niezawodna w działaniu robota brandenburska, i chociaż Pomorze całe niedługo potem zajęli prawie w harmonji z Brandenburgją Krzyżacy, to jednak węzły naturalne, wzmocnione w roku 1282, starczyły dla zwycięstwa polskiej polityki nad morzem w XV wieku.

### Znaczenie aktu dla odrodzonej Polski

Poza ścisłe historycznym znaczeniem aktu z 15. 2. 1282 r. należy też podnieść jego znaczenie aktualno-polityczne. Należy w dyskusję (narzuconą zresztą Polsce dzisiejszej przez politykującą naukę obcą), co do praw Polski do Pomorza, włączyć jako ważne ogniwo, akt Mściwoja II.

Jeśli z powodu zaginięcia nie posłużył oryginał tego aktu do wypuklenia praw Polski do Pomorza w procesach Łokietka z Zakonem Krzyżackim, to należy dzisiaj, po stwierdzeniu wiarygodności dokumentu mściwojowego, wciągnąć go do arsenału naszych, nie wyludzonych, przez nas, lecz dobrowolnie i samorzutnie nam nadanych uprawnień do posiadania ziemi pomorskiej.

DR. MARCIN DRAGAN.

## Dokument Mściwoja II.

Z historycznego dokumentu Mściwoja II. nadającego Pomorze Przemysłowi II. wielkopolskiemu, przytaczamy w ścisłym tłumaczeniu z łaciny, co następuje:

My, Mściwoj z Opatrzności Bożej Książę Pomorza obwieszczamy tak współczesnym, jak i przyszłym pokoleniom, które niniejszy dokument zobaczą, że my ani siła, ani obawa nie powodowani, lecz z własnego popędu i samorzutnie w imieniu naszym, naszych następców (prawnych) i spadkobierców tytułem prawdziwej i czystej istotnej darowizny wśród żyjących dajemy.

Przekazujemy i odstępujemy naszemu ukochanemu synowi, dostojnemu księciu Przemysłowi z łaski Bożej Księciu Polski całe terytorium naszego księstwa mianowicie Pomorza z wszystkimi miastami, grodami, wsiami, lennikami, kościołami, patronatami, państwami, ziemiami i to uprawionemi i nieuprawionemi, gajami, biegami wód, tam, gdzie one do kraju wpływają i tam, gdzie kraj opuszczają, z dochodami, lennami, przynależnościami i wszystkimi serwitutami (ciężarami), prawa i wymiary sprawiedliwości, i wszystkie rzeczowe i osobowe sprawy (sądowe), zwane czy to zyskowymi, czy mieszczanami, które posiadamy i które kiedykolwiek moglibyśmy posiadać w księstwie i w miastach i wszystkim innym wyżej wymienionem, które z jakiegokolwiek bądź powodu lub z jakiegokolwiek przyczyny nam przysługują lub przysługiwać będą, celem posiadania, zatrzymania i objęcia i cokolwiekby się jemu lub jego spadkobiercom w przyszłości podobało, na stałe wykonywać.

Postanawiamy wymienione księstwo w imieniu tegoż Przemysława zatrzymać w posiadaniu, dopóki go osobiście nie weźmie w posiadanie, do którego to objęcia każdego czasu zezwolenie mu dajemy i uczymy tak, że we własnym zakresie na podstawie naszego ze zwołania i przyznania (w swoje prawa) wstąpić może. Wymieniony Przemysław, książę Polski, co się tyczy wspomnianego Księstwa i wszystkiego wyżej wymienionego (prawnie) działając, zawarować i odrzucić oraz Księstwo samo i tegoż prawa zatrzymać i posiadać i wszystko razem i osobno czynić może, co my samibyśmy czynili i wykonywać mogli teraz i w przyszłości wprowadzając go w nasze prawo i na nasze miejsce. Przyrzekamy, że mu ani z powodu wymienionej zrobionej darowizny, ani z jakiegokolwiek innej przyczyny jakiegokolwiek procesu lub sporu nie wytoczymy, ani spowodujemy, ani na wytoczenie przez kogokolwiek się nie zgodzimy, i że ani wymienionego księstwa, ani jednej części tegoż komukolwiek nie damy oraz nie przeciwnego tej darowiznie lub szkodliwego nie uczynimy. Jeśli wspomniana darowizna miałaby miarę (dozwoloną), przekroczyć, to darujemy i chcemy, żeby było tyle darowizn, ile jest ziem, według których darować można."

## Serce króla Władysława IV. pragnie powitać Pomorze i zachować je w Gdyni

W podziemnych grobach wileńskich odnaleziono niedawno groby królów polskich.

Tam — na wschodnich rubieżach Rzeczypospolitej, w naszym Wilnie serdecznie spoczywało przez setki lat serce Władysława IV, to serce, które tak gorącą miłością było dla polskiego morza, — to serce, które natchnęło Błękitnego Króla do zrealizowania poraz pierwszy w dziejach naszych polskiej idei morskiej.

Już Zygmunt III zaprzysiągł narodowi polskiemu w Paktach Konwentach stworzenie siły zbrojnej na morzu. Jednak dopiero jego syn, Władysław IV przysięgł tej dokonać czynem.

Twórca floty wojennej polskiej, sławnej wodnej armaty, która pod dowództwem pierwszych polskich admirałów Wąsowicza, Sierpinka, Dittmanna odniosła świetne zwycięstwo pod Oliwą, nie znalazł następców, którzyby polską myśl morską przejęli, rozwinęli i głęboko wszczepili w duszę narodową dawnej Rzeczypospolitej.

Lecz serce królewskie, w świątyni wileńskiej złożone, nie przestawało przez stulecia całe bić w rytm szumu polskiego Bałtyku i wolać:

**"POLSKA NA MORZE!" — OKRĘTÓW DLA POLSKIEGO MORZA!"**

Czy to wołanie królewskiego serca usłyszał tam, w tem samym polskim Wilnie — Ten, któremu danem było stać się potem Wskrzęsićcielem Polskiej Floty Wojennej?

Usłyszał pewnie, bo wnet po pamiętnym dniu 11 listopada 1918 r., o samym wschodzie słońca naszej niepodległości ukazał się dekret następujący:

**"Z DNIEM 28 LISTOPADA 1918 R. ROZKAZUJE UTWORZYĆ MARYNARKĘ, mianując jednocześnie pułkownika marynarki Bogumiła Nowotnego szefem**

sekcji przy ministerstwie spraw wojskowych.

**Józef Piłsudski.**

Warszawa, 28 listopada 1918 r.

Zmawtychwstała Armata Wodna!

Polskie morze rozbiły okrętami, najpiękniejszymi z klejnotów Rzeczypospolitej. Zamiast dawnych z przed stuleci „Panny Wodnej”, „św. Jerzego”, „Tygrysa” — skrzę się dziś w słońcu jak diamenty „Wicher”, „Wilk”, „Rys”, bieleją perły żagli „Iskry”, „Daru Pomorza”...

Zamiast portów budowanych przez Błękitnego Króla pod Puckiem — „Władysława” i „Kazimierzowa” — rozkwita Cud Bałtyku, Uśmiech Polski Niepodległej: — Gdynia nasza дума, chluba i nadzieja.

Zwyciężyło Serce Królewskie. Zapaliło w duszy narodu płomień jasny, czysty, niezszacalny płomień polskiej ideologii morskiej.

**DZIS GDYNIA A WRAZ Z NIA CAŁE POMORZE WOLA O SERCE SWEGO KRÓLA!**

Tu nad bursztynowym brzegiem spocząć ono winno.

Tu do snu wieczystego niech je kołysze tak drogi mu, znany i bliski szum polskiej fali, — niech dolatuje doń zwycięski, donośny głos syren okrętowych, — niech pieśńi je synowską pieśczęcią uśmiechnięta piosenka polskich marynarzy: „Od morza jesteśmy, od morza”...

Wszakże i ono: Od morza jest!

Serce Władysława IV tu u nas na Pomorzu — w Gdyni — w twierdzy nadmorskiej spocząć winno!

Wierzmy, że WILNO JE NAM ODDA. Wszak wie, że podczas niewoli nie mogliśmy się o nie upominać! Wszak wie, że to serce królewskie będzie tu symbolem naszej niepodległości i nierozdzielnej jedności z Macierzą.

Zofja Żelska-Mrozowicka.

# Na dalekie morza i lądy

Jak już donosiliśmy, ku uczczeniu 12-iej rocznicy zaślubin Polski z Morzem odbyła się na statku polskiej Linji Gdynia-Ameryka „Kościuszko” uroczysta akademja, której głównym punktem było pełne treści przemówienie Prezesa Zarządu Ligi Morskiej Kolonjalnej, P. Gen. Dyw. Gustawa Orlicz-Dreszera. Z przemówienia tego podając najważniejsze ustępy, pragniemy, by głos nieustraszonego bojownika o wolność i mocarstwowe stanowisko Państwa donoszącym odbił się nie tylko w całej Polsce ale i zagranicą.

Z szczerem wzruszeniem zabieram głos na tem miejscu. Na statku „Kościuszko” odbyłem już bowiem podróż po dalekich morzach do Stanów Zjednoczonych, czując niewysłowioną radość, że mogę odbywać ją na statku polskim. Bo udziałem właśnie naszego pokolenia jest ta wielka radość i duma, że, mogąc pracować nad rozwojem własnego niepodległego Państwa, wiemy jednocześnie, iż nasza bandera płynie i pływac będzie zawsze po wszystkich morzach.

Dzisiejsza polska rzeczywistość jest taką, że wymaga od nas żywiołowej pracy już nie tylko w samym kraju, ale również i wśród wszystkich tych naszych rodaków, którzy żyją poza granicami Ojczyzny. Węzły łączności pomiędzy nimi a krajem macierzystym winny być wciąż zacieśniane. Albowiem przeznaczeniem naszego pokolenia jest konieczność produktywnego działania i tej żmudnej pracy, która ma przetrwać zachwaszczony grunt, poczem dopiero plon zbierać będą przyszłe polskie pokolenia.

## Bastion i forteca Polski

Państwo dłużej żyje niż człowiek. To też pracując dziś, winniśmy pracować dla przyszłości. Skoro powoli zanikają już wreszcie skutki katastrofalnych przejść gospodarczych, których widownia były polskie ziemie pod rządami zaborców i podczas wielkiej wojny, powstała dla nas dziś w wolnym państwie konieczność stworzenia nowych orientacji i fundamentów nowej gospodarki narodowej. Spory, dzielące naród a temsamem hamujące szybszy rozwój spraw polskich, godne są jedynie potępienia. Jako naród o tysiącletniej przeszłości i o trzydziestu dwóch milionach mieszkańców, jako naród o wysokiej kulturze, mamy prawo do naszego mocarstwowego rozwoju. Dorobek trzynastoletniego istnienia Niepodległości Państwa jest tak wielki, podstawy zaś trwałości bytu Polski tężeją z roku na rok tak silnie, że jakkolwiek pesymizm co do tych faktów pozabawiony byłby wszelkiej podstawy, Polska bowiem — „Saison-Staat” nie będzie nigdy.

Wszyscy Polacy mają daleko idące obowiązki przede wszystkim wobec własnego polskiego wybrzeża morskiego. Z morskiej fortuny bałtyckiej, od zarania dziejów należącej do Słowian i przez Polskę w ciągu wielu wieków posiadanej, — dziś został nam niestety tylko skromny skrawek dostępu do morza, po który nadomiar znowu wyciągają się chciwe obce ręce. Trzeba rozumieć znaczenie i doniosłość bogactw, które nam daje morze. Błędy przeszłości spowodowały, że tylko kilkadziesiąt kilometrów morskiego brzegu wróciło do Ojczyzny. Ale zato ten brzeg, który odzyskałszy, musi się dla nas stać bastionem morskim i fortecą, z której Polska rzucić będzie pociski swej gospodarczej ekspansji do wszystkich portów świata.

## Kaszubi na wysuniętej placówce narodowej

W łączności z tem nie zapominajmy o wielkopomnych zasługach Kaszubów. Mały, lecz jedyny i uparty polski szczerp kaszubski całą duszą przeciwstawił się zakusom germanizacji i tem uratował dla Polski morze i wybrzeże. Ta cicha, a wieki już trwająca walka kaszubskiego chłopca z naporem fal germańskiej jest jedną z najwspanialszych kart polskiej historii. W ten to bowiem sposób Kaszubi dali Polsce podstawę do wyjścia na morze i na świat szeroki. Wy, mieszkający tu nad morzem, musicie jednak pamiętać, że na Was również i nadal spoczywa ten główny obowiązek pionierski, obowiązek utrzymania tej placówki, torowania morskich dróg gospodarczych i propagandy samej idei morza. Naród winien to czuć i wiedzieć, że mając własny brzeg i własną flotę, możemy być niezależnymi od nikogo na Atlantyku i na wielkich oceanach.

## W żywej łączności z wychodźstwem

W emigracji naszej za morza i w ogóle do obcych państw brakowało nam Polakom dotychczas, niestety, systematyczności i planowości. A przecież narody inne, nawet tak małe jak Portugalczycy, zdołały przez swą emigrację skolonizować tak wielkie obszary, jak Brazylja i Peru. Czas już, by Polska nauczyła się systematycznej planowej polityki emigracyjnej. Czas już, by Polska przestała być czemś w rodzaju „obory zarodowej” dla świata, wysyłającej za granicę tylko „bydło robocze”, pracujące dla innych, a tracące niebawem wszelką łączność z krajem ojczystym. Nadprodukcji ludności, o ile w Polsce istnieje, tak bezmyślnie wysyłać na dalszą metę niepodobna. Anglik, zamieszkały za granicami swego państwa, kupuje towarów angielskich za 30 dolarów miesięcznie, Polak-emigrant zaś w tym samym czasie kupuje polskiego towaru zaledwie za 5 centów. A jednak gdyby n. p. każdy Polak w Stanach Zjednoczonych kupował towarów polskich miesięcznie tylko za pół dolara, wówczas bilans handlowy Polski, dotychczas wciąż jeszcze wobec Stanów Zjednoczonych ujemny, stałby się odrazu aktywnym. W kilku stanach brazylijskich emigranci polscy tworzą n. p. już realne podstawy dla systematycznej polityki gospodarczej, eksportowej i importowej. Ale ten ich realny wysiłek nie powinien iść na marne dla Polski. Na tego rodzaju wysiłki powinno się w Polsce zwrócić bardzo troskliwą uwagę, powinno się te pozytywne żywioły w kolonjach jak najżywiej wzmacniać i popierać. Skoro

w Polsce mamy nadprodukcję w ludziach, to tem konieczniejszą rzeczą staje dziś zaprowadzenie rozumnej i planowej celowości w polskiej polityce emigracyjnej.

## Maksimum wysiłku

Propaganda morza i wybrzeża w kraju i wśród emigrantów winna się stać w tym kierunku czynnikiem bardzo pomocnym i skutecznym. Podczas mego pobytu w Stanach Zjednoczonych położyliśmy podstawy, które — jak ufam, — będą fundamentem takiej właśnie systematycznej pracy wśród emigracji. Mam tu na myśli Komitet w Chicago, do którego wchodzi zgórą 700 tysięcy zrzeszonych Polaków z Ameryki. Dzięki żywemu kontaktowi, jaki z tą olbrzymią rzeszą nawiązała i stale utrzymuje Liga Morska i Kolonjalna, owe 700 tysięcy ludzi czują swą łączność z Polską, czują się Polakami. Jestem pewien, że idąc właśnie tą drogą, stosując mądrą propagandę i rozumną politykę emigracyjną i kolonizacyjną, nie trudno byłoby nam w krótkim czasie zwiększyć ogólny stan liczebny polskiego narodu na całym świecie do 40 milionów ludzi.

Propaganda nasza nie powinna być tylko słowna, lecz za słowem winien postępować zawsze realny czyn. Zarząd centralny Ligi Morskiej i Kolonjalnej będzie popierał wszelkie pozytywne wysiłki zmierzające w tym kierunku, a wraz z Ligą zaś — wszyscy bez wyjątku Polacy powinni niejako zarazić się uporczywym i mocnym pragnieniem zdobywania się na maksimum wysiłku przy wyznoszeniu tych właśnie zrebów wielkiego mocarstwa polskiego.

## Nowy statek polskiej floty handlowej



Oficerowie nowego pasażersko-towarowego statku „Żegluga Polskiej” p. n. „Słask” wybudowanego w stoczni duńskiej w Naskov. —

## Istotne cele

„Nam o inną rzecz chodzi. Pozornie mniejszą, a w gruncie rzeczy stokroć większą, niż zawojuowanie jakiejś nawet znacznej krainy. Chodzi o założenie w wielu miejscach osad handlowych i związanie jednym łańcuchem pokojowych i kwitujących stacyj krajów Wschodu z krajami Zachodu. To dałoby tak wielkie bogactwa i wpływy w nasze ręce, że dorównalibyśmy rychło największej na kuli ziemskiej potędze...”

Wacław Sieroszewski „Ocean”, 1917 r.

# „Dar Pomorza”

## Duma Pomorza na dalekich falach oceanu

Wśród wielu cennych skarbów Pomorza — jest jeden szczególnie dla nas drogi. To „Dar Pomorza”, — nasz okręt, — oczko w głowie i duma naszej dzielnicy.

Któż z ziem Rzeczypospolitej poszczycić się może takim żywym symbolem swej polskości, takim czynem pozytywnym, dokonanym w myśl polskiej idei morskiej, takim zbiorowym wysiłkiem całego zjednoczonego społeczeństwa, takim płynącym do bezkresną dal okrzykiem, wołającym do wszystkich ludów świata: „Polska Niepodległa żyje! Polskiem jest Pomorze!”

Nasz jest „Dar Pomorza”. Składaliśmy grosz po groszu, biedni i bogaci, kupcy, rolnicy, rzemieślnicy — wszyscy! Wszyscy! by stworzyć i ofiarować ten biały okręt Ojczyźnie.

„Pomorze jest dumne — mówił min. Janta-Poleczyński na uroczystości poświęcenia „Daru Pomorza”, — dumne, że do budowy Państwa dodaje swą ofiarę i przyczynia się do budowy a nie rozpraszania”. DAR POMORSKIEGO SERCA.

Z wybrzeżem łączy się życie Polski, bez niego — śmierć, wołał na tej samej uroczystości min. Kwiatkowski. — Tu leżą podstawy Państwa, tu się rozpoczynają i tu się kończą”. A gen. Pałowski: „Okręt ten — to dzieło naszej miłości do Macierzy. Społeczeństwo pomorskie wręcza Rzeczypospolitej dar swego serca!”

Stosy broszur historycznych o niezaprzeczonych prawach Polski do Bałtyku nie mają tej wymowy, co ten pływający okrzyk Pomorza: „Pomorze i Polska, to jedno!”

„Dar Pomorza” powraca w tej chwili do Ojczyzny z dalekiej półrocznej podróży, z drugiej półkuli świata. Oto garść wyjątków ze wspomnień z błękitnej drogi, odbytej przez naszą młodzież morską na pokładzie naszego okrętu.

### Z DRUGIEJ PÓLKULI DO OJCZYZNY.

Na otwartym oceanie dzień za dniem szybko, choć monotonnie, przemija ogromne, granatowe fale łagodnie kołyszą nasz okręt, który chciwie łapiąc wiatr wszystkimi żaglami, chyżo mknie w rozświetloną dal...

Wieczorem od czasu do czasu słuchamy radja z Warszawy, co nam, zagubionym na Oceanie, sprawia ogromną radość...

## Wizja z przed lat dwudziestu...

...Olbrzymi statek przeszywał morską toń. Widać było w pobliżu piaszczyste wybrzeże. Pochyłe sosny na niem stały i jasne domki świeciły się wśród zieleni. Piotr zapytał jeszcze otaczających go oficerów:

— Jak nazywa się ląd, który tam widać?

Odrzekli chórem:

— „Pommern”.

Wyteżył wzrok w tamtą stronę. Wpatrzył się w żółte, lśniące na słońcu wybrzeża. Podźwignął ręce i wyciągnął je do dalekich — dalekich białych domków kaszubskich, o których marzył przez całe życie. Wyszeptał:

— Pomorze!...

Drgnęło, usłyszawszy ten dźwięk półkole oficerów. Złowrogo zaświeciły oczy...

(Stefan Żeromski, „Uroda życia” Parz-1912 r.)

Pierwszego listopada zarzuciliśmy nareszcie kotwicę w porcie Santa Cruz na wyspie Teneriffe, należącej do archipelagu wysp Kanaryjskich. Dochodząc do portu zauważyliśmy stojącą na kotwicy piękną fregatę, niemal zupełnie podobną do „Daru Pomorza”. Okazało się, że jest to okręt szkolny marynarki handlowej niemieckiej, który Niemcy wybudowali po oddaniu Francji na zasadzie traktatu pokojowego dzisiejszego „Daru Pomorza”. Stojmy tu obok tych Niemców i wyobraźmy sobie ich wściekłość, gdy na nas patrzają.

Piątego listopada wieczorem podnieśliśmy kotwicę. Stołica wysp Kanaryjskich, owianych czarem południowego egzotyizmu pozostała za nami.

### NA RÓWNIKU.

22 listopada przeszliśmy równik. Dnia tego wieczorem rozpoczęły się uroczystości równikowe. Przed całą załogą przedelfowało dwóch nurków, którzy zamiast hełmów mieli główce kompasowe. Chwiejąc wielkimi łbami, zameldowali, że wyłowili z morza jakiś stwór dziwny „mieniący się Trytonem, ministrem pełnomocnym Neptuna, który prosi o widzenie się z komendantem.

Komendant łaskawie przyzwolił i po chwili ukazał się Tryton, przybrany w fantastyczny strój ze starych lin. W niezrównanej starej polszczyźnie oznajmił, że przybywa w imieniu Neptuna, pana mórz i oceanów, by powitać banderę polską, przemierzającą wody równikowe.

W dalszym ciągu uroczystości, które odbywały się nazajutrz, komendant otrzymał glej żelazny, „uprawniający korab „Dar Pomorza” do „przebycia Equadoru i bezpiecznego żeglowania po wszystkich morzach świata”. Neptun sam osobiście przybył następnie wraz z fantastyczną świtą, w której były syreny, djabły, a nawet krokodyl i zyrafa, — i zasiadłszy na tronie, wygłosił wspaniałe przemówienie, poczem odbył surowy sąd, wreszcie dokonał chrztu równikowego. Nowicjusów kapano w beczce bez dna potężnym strumieniem wody morskiej, malowano głowy pędzlem półmetryj długości umaczanym w kadzi mydła, mazo smolą, golono drewnianą brzytwą wielkości tegiego chłopca, a czasem wieszano na rei „Chrzesz” trwał do południa...”

Za kilka tygodni powróci do Ojczyzny. Przywiezie z sobą słońce i błękit, radości i wspomnienia z podróży, których tak mało w Polsce M.



Chroni przed  
grypą!

Panflavin w pastylkach

Do nabycia we wszystkich aptekach.



**J. Sosnański**  
Dyrektor Urzędu Morskiego

# Rozwój Portu Gdynińskiego w świetle cyfr

w krótkim informacyjnym artykule o porcie gdynińskim czytelnik może zainteresować przede wszystkim pytania: Co zrobiono w ostatnim czasie? W jakim stanie znajduje się budowa? Jak się rozwija żegluga w porcie? Jakiego postępi obrót towarowy?

Na te pytania postaram się możliwie zwięźle odpowiedzieć.

**Budowa portu** zdecydowanie posuwa się naprzód. Ukończenie pierwszej serii robót nastąpiło w r. 1930. W dn. 15 lutego 1930 r. została przez Ministra Przemysłu i Handlu zawarta dalsza umowa na t. zw. drugą serię robót, termin ukończenia których wyznaczono na dzień 1 kwietnia 1934 r. Drugą serię robót wykonuje to samo przedsiębiorstwo co i serię pierwszą, t. j. Konsorcjum Francusko-Polskie. Terytorjum portu handlowego w stanie obecnym wynosi około 950 ha, w czem powierzchnia wodna zajmuje ok. 320 ha. Zupełnie wykończony tymczasem jest awanport (97 ha), Basen Węglowy (33 ha), Basen Południowy

(25 ha), Basen Marsz. Piłsudskiego (27 ha).

Roboty w innych częściach portu: Basenie im. Ministra Eugenjusza Kwiatkowskiego (16 ha), Basenie Prezydenta (23 ha) i w Kanale Przemysłowym z przyległymi basenami Stoczni i Nr. V-tego są w toku.

Długość falochronu wynosi 2540 m. b., a długość nabrzeży ok. 9200 m. b., z których 8400 m. b. są ukończone całkowicie, a 6200 m. b. już są oddane do eksploatacji, to znaczy, że w chwili obecnej może lądować się w porcie jednocześnie 62 okręty morskie średniej wielkości. Głębokość przy tych nabrzeżach wynosi od 8 mtr. (przy Nabrzeżu Rotterdamskim), do 12 mtr. (przy Nabrzeżu Francuskim). — Średnia głębokość w porcie jest 10 mtr., to znaczy, że do Gdyni mogą zawiązać największe statki odbywające podróże do portów bałtyckich. Baseny i kanały są rozplanowane w ten sposób, że dają statkom wygodny postój i możliwość łatwego manewru.

Szwecji, Holandji, Norwegji, Danji. Wyliczać linii szczegółowo na tem miejscu nie będę i pozwolę sobie tylko z wielkim zadowoleniem podkreślić, że jedna z linii do Ameryki, mianowicie Gdynia — Halifax — New York (Polsko-Transatl. T-wo Okręt.) i obydwie linje do Anglii: linja Gdynia — Londyn i linja Gdynia — Hull (Polsk.-Bryt. T-wo Okręt.) są obsługiwane przez statki polskie. Również P. P. „Żegluga Polska” posiada aż 4 linje regularne

do portów Holandji, państw Skandynawskich, Finlandji i Lotwy. Pogorszyła się sytuacja linii obsługujących specjalnie emigrację, z powodu zamknięcia granic krajów imigracyjnych. Z tego powodu zaprzestali niestety swoich regularnych podróży do Gdyni okręty dwóch francuskich towarzystw żeglugowych: Compagnie Generale Transatlantique i Chargeurs Réunis.

## Ruch okrętowy i obrót towarowy

Z całym zadowoleniem trzeba zaznaczyć, że pomimo kryzysu ruch okrętowy i obrót towarowy w porcie wciąż i to znacznie wzrasta.

Przytaczam następujące tablice statystyczne:

### 1) Ruch statków

Rok	Weszło		Wyszło	
	Statków	N. R. T.	Statków	N. R. T.
1924	29	40.469	29	40.469
1925	85	74.919	79	71.549
1926	312	209.928	316	213.086
1927	542	426.722	532	421.226
1928	1.108	984.980	1.093	972.974
1929	1.543	1.457.621	1.552	1.461.986
1930	2.238	2.029.822	2.219	2.014.299
1931	3.144	2.649.268	3.148	2.665.400

### 2) Obrót towarów.

Rok	Import	Eksport	Razem
1924	981 ton	9.187 ton	10.167 ton
1925	1.646 „	53.925 „	55.571 „
1926	310 „	404.251 „	404.561 „
1927	6.411 „	891.683 „	898.094 „
1928	192.712 „	1.765.057 „	1.957.769 „
1929	329.647 „	2.492.858 „	2.822.502 „
1930	504.117 „	3.121.631 „	3.625.748 „
1931	553.549 „	4.741.565 „	5.300.114 „

a więc widzimy, że w roku 1931 w porównaniu z rokiem poprzednim

**OBRÓT TOWAROWY WZROSŁ PRZESZŁO O 47 PROC.**

### Eksport i import

Tonażowo eksport wciąż niewspółmiernie przewyższa import. Tłómaczy się to ogromnymi ilościami wywozu węgla; ilość eksportowego węgla w roku 1931 wyniosła 4.167.047 ton, nie licząc 206.047 t. węgla bunkrowego (dla własnych potrzeb okrętów) i koks. Wydatnio zwiększył się eksport bekonów 51.821 t. do Anglii; ruszyło się również przez Gdynię drzewo: materiały i wyroby drzewne w r. 1931 tworzą

już dość znaczną pozycję — 27.644 ton. Pierwszy raz w większej ilości również wywieziono zagranicę ziemniaki (15.572 t.). Eksport cukru wyniósł 115.529 ton; ładną pozycję również stanowi ryż kuszony — 21.171 t., ruszyły również sole potasowe (32.791 t.), szyny kolejowe (10.289 t.); cynk eksportowy utworzył pozycję 15.142 t. Oto są główne pozycje wywozowe.

W krótkim artykule nie może być miejsca na analizę cyfrową, ograniczam się więc do podania głównych pozycji.

### Postępy i perspektywy na przyszłość

Przechodząc do przywozu przez Gdynię, muszę skonstatować, że i w tym względzie port nasz zrobił postępy. Zapoczątkował transporty towarów, które dawniej wyłącznie przywożono przez porty obec. Mam na myśli przede wszystkim bawełnę, która w roku 1931 nadeszła do Gdyni w ilości 30.800 bal. Nie jest to jeszcze dużo, ale są wszelkie podstawy do oczekiwania w r. 1932 znacznego zwiększenia się tego importu. Podobnie jak w latach ubiegłych, znaczną pozycję w imporcie stanowią ryż surowy (75.286 t.), żelazo (dla hut) 341.901 t. Kryzys w rolnictwie wywołał zmniejszenie się importu wszelkich nawozów sztucznych i produktów chemicznych, które stanowiły w latach poprzednich bardzo poważną rubrykę obrotu. Oczekuje się znacznego zwiększenia importu przez Gdynię towarów kolonialnych, owoców suszonych i świeżych, śledzi świeżych i solonych, dla przyjęcia których port już przygotowuje dogodne warunki składowania.

Czytelnikom, którzy chcieliby badać systematycznie obroty portu, jego życie i rozwój, mogę zalecić miesięcznik p. t. „Wiadomości Portu Gdynińskiego”, będący oficjalnym organem Urzędu Morskiego.

## Urządzenie przeladunkowe i składowe

Niezwykle ważnym czynnikiem dla prosperowania portu są jego urządzenia przeladunkowe i składowe. W tym też kierunku zwrócić jest baczna uwaga i sporo już zostało dokonane tak przez władze państwowe, jak i inicjatywę prywatną.

Ilość mechanicznych urządzeń przeladunkowych doprowadzono dotychczas do 42, z których 29 stanowi własność państwowa, 13 zaś należy do właścicieli prywatnych. Wszystkie urządzenia są wyłącznie elektryczne i są wyrazem najnowszych zdobyczy techniki w tej dziedzinie. Do osłobliwości naszego portu można zaliczyć zwłaszcza 2 urządzenia taśmowe i jedną wywrotnicę wagonową do ładowania węgla. Wydajność urządzeń taśmowych (jedno

państwowe, drugie firmy „Skarbpol”) może być doprowadzona do 600 t. na godzinę, wydajność zaś wywrotnicy (firmy „Polskarob”) do przeszło 400 ton na godzinę. Dźwigów bramowych jest 36 o nośności od 1½ t. do 7 t. każdy. Prócz tego są 2 dźwigi pływające i waga — zasobnik do przeladunku rudy o pojemności 200 ton.

Nie mniej ważnym warunkiem powodzenia portu jest jego zdolność składowa. Ilość hangarów czyli magazynów portowych w chwili obecnej wynosi 18 o ogólnej powierzchni 105.700 m<sup>2</sup>, z czego 46.000 m<sup>2</sup> powierzchni hangarów stanowi własność portu, reszta należy do firm prywatnych.

Wymienię największe z nich:

Hangar portowy Nr. 2 (nabrz. Rotterdamskie)	pow. 13.260 m <sup>2</sup>
Hangar portowy Nr. 6 (nabrz. Amerykańskie)	pow. 12.000 m <sup>2</sup>
Skład cukru eksport firmy „Cukroport”	pow. 13.000 m <sup>2</sup>
Chłodnia Portowa	pow. 10.000 m <sup>2</sup>
Skład Monopolu Tytoniowego	pow. 10.700 m <sup>2</sup>
Skład Łuszczarni Ryżu	pow. 8.600 m <sup>2</sup>
Hangar portowy Nr. 3 (nabrz. Polskie)	pow. 7.500 m <sup>2</sup>

(Niekóre z nich, jak Chłodnia i Skład Monopolu są kilkupiętrowe).

### Komunikacja i budowa nadbrzeżna

Decydujące znaczenie dla portu morskiego posiada należąca do budowy kolejowej sieci portowej. Otóż w tym kierunku zrobiono również wiele. Ogólna długość torów osiągnęła już 85.000 m. b. Liczba ta w bliskiej przyszłości jeszcze znacznie się zwiększy. Funkcjonuje kolej na terenie portu, śmiało rzec można, wzorowo.

Ulice i drogi kołowe w porcie handlowym osiągnęły długość ok. 12.500 m. b., z czego 10.300 m. b. oddane jest do ruchu. Dla udogodnienia ruchu kołowego buduje się obecnie 4 wiadukty ponad torami kolejowymi. Wobec rozwijającego się intensywnego ruchu samochodów ciężarowych oraz autobusów, nawierzchnia 2-eh ulic zrobiona jest ze specjalnego asfaltu i kostki szwedzkiej.

Dla uzupełnienia wiadomości o stanie budowy portu należy dodać, że Port posiada własny wodociąg, doprowadzony do wszystkich nabrzeży (około 15 kilom. rurociągu) i własną rezerwową elektrownię (dostawę prądu dla portu jest elektrownia wodna w Gródku).

Na wykończeniu jest t. zw. Hala Rybna z chłodniami. Hala ta jest przeznaczona dla hiektacyjnej sprzedaży ryb z połowów miejscowych i dalekomorskich.

Tyle o budowie i urządzeniach. Przechodzę do żeglugi w porcie.

### 12 linii regularnych żeglugi portowej

Wyrazem powodzenia portu i jego należytej

## Stocznia Gdynińska S. A. i jej praca

Ostatni rok pracy Stoczni Gdynińskiej dowodzi, iż rozwój zakresu jej działalności ciągle postępuje naprzód. Jeszcze przed dwoma laty nie mogła Stocznia poważnie myśleć o tych robotach, które obecnie wykonuje, zmieniając już do minimum potrzebę oglądania się na stocznie zagraniczne, chyba tylko dla budowy bardzo dużych jednostek.

Przyjrzyjmy się bliżej, jakie poważniejsze roboty wykonała Stocznia w roku 1931 poza bieżącym remontem. Do tego rodzaju robót należy zaliczyć przede wszystkim budowę statku kwarantanowego „Samarytanka” dla portu gdynińskiego i zamianę poszycia oraz przebudowę O. R. P. „Mewa”. Roboty te zostały wykonane ku zadowoleniu zamawiających.

Fakt powierzenia Stoczni dla robót dokowalnych statku niemieckiego „Hinrich Peters”, szw. 2-kiego „Ture” a przez Marynarkę Wojen. łodzi podwodnej wartości 15 milionów zł, wskazuje na to, że Stocznia zyskała już tyle zaufania u klientów, iż

nie wahają się oddawać jej poważniejszych remontów wraz z dokowaniem, co niewątpliwie wychodzi na dobre dla portu gdynińskiego.

W ślady tych instytucji poszła obecnie także „Żegluga Polska”, która oddała do doku Stoczni Gdynińskiej dla reparacji s/s „Tczew”, na którym zmienia się 4 płyty i 6 wręgów. Fakt ten należy powitać ze szczególnym zadowoleniem.

Ta mała garstka faktów mówi sama za siebie i wydaje najlepsze świadectwo Stoczni, która nie będąc przedsiębiorstwem państwowym, dokonuje jednak bardzo ważnego państwowego zadania, szkoląc personel techniczny i rzemieślniczy, a tem samem zakładając podwaliny pod niezależnienie się państwa polskiego od zagranicy w dziedzinie okrętownictwa.

Dlatego też Stocznia Gdynińska, zatrudniająca wyłącznie Polaków, ma prawo oczekiwać poparcia od czynników odpowiedzialnych, jak również od każdej państwowej myślicznej jednostki.



# Zagadnienie rozwoju portu gdyńskiego

Wywiad z prezesem Izby Przem. Handl. w Gdyni, p. Konsulem Korzonem

Pragnąc dać w specjalnym wydaniu naszego pisma poświęconem sprawom morza i portów polskich, możliwie jak najdokładniejszy obraz sytuacji w naszym handlu morskim oraz warunków rozwoju gospodarczego portu w Gdyni, zwróciliśmy się do jednego z czołowych przedstawicieli gdyńskich sfer gospodarczych, prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej i Rady Interesentów Portu, p. konsula Napoleona Korzona z prośbą o wyrażenie swej opinii w zakresie interesujących szeroki ogół, aktualnych zagadnień ekonomicznych. P. konsul Korzon z całą uprzejmością zadość uczynił naszej prośbie.

W sferach fachowych słyszy się zdanie, że rozwijające się tak pomyślnie w latach ubiegłych obroty portu gdyńskiego, obecnie wskutek ogólnego kryzysu gospodarczego z konieczności ulegną skurczeniu. Czyby wobec tego Pan Konsul, nie zechciał wypowiedzieć nam swego poglądu, jak wedle Jego przewidywań zapowiada się praca portu gdyńskiego w roku bieżącym?

— Oczywiście — stwierdza p. konsul Korzon — eksport przez port gdyński, jak wogóle eksport polski, nie może uchronić się od wpływu ogólnego kryzysu gospodarczego. Dążenia poszczególnych państw do zamknięcia się w rynkach wewnętrznych względnie do wyrównania bilansów handlowych przez odgródnienie się wysokimi cłami nie mogą nie wpłynąć bardzo ujemnie na skurczenie wymiarów towarowej morskiej.

— A wprowadzane ostatnio portowe cła preferencyjne? — wtrącamy.

— Owszem, ostatnie zarządzenia celne, wprowadzające cła preferencyjne dla towarów importowanych przez porty polskie powinny przyczynić się do częściowego ożywienia obrotów importowych w Gdyni. Jednak — zdaniem moim — konstrukcja przydziału cel preferencyjnych musi być bardzo uważnie zbadana i obmyślana, by przyniosła korzyści portowi gdyńskiemu i konsumentowi, nie wprowadzając zamieszania w handlu wewnętrznym polskim.

## O silną organizację importerów

Należyty rozdział może być przeprowadzony — moim zdaniem — tylko w wypadku, jeżeli zostanie stworzona silna organizacja importerów, obejmująca cały handel branżowy polski, która to organizacja byłaby w stanie dać zapewnienie: z jednej strony, że, korzystając z ułatwień importowych, przyciągnie do portu zamienne towary eksportowe i stworzy w porcie potrzebne urządzenia dla zapewnienia szybkiego i taniego tranzytu; z drugiej strony, że będzie w stanie gwarantować, iż różnice na cłach preferencyjnych pójdą na korzyść konsumenta, a nie pośrednika.

— A jak przedstawia się obecnie sytuacja na eksportowym rynku węgla wobec wzmoczonej ostatnio dzięki deprecjacji funta konkurencji angielskiej?

— Sytuacja obecna na rynku eksportowym wobec dewaluacji funta angielskiego i wzmoczonej konkurencji angielskiej przedstawia się dla węgla polskiego wprost katastrofalnie. O ile eksport węgla nie otrzyma szybkiej pomocy w formie ulg taryfowych, ulg w świadczeniach socjalnych i t. p., to eksport węgla polski może już w najbliższym czasie całkiem się załamać.

Należy zdać sobie sprawę z tego, iż koniunktura, która powstała dla węgla polskiego podczas strajku angielskiego, może w danej chwili się odwrócić i węgiel angielski może w bardzo szybkim tempie odzyskać swe dawne stracone pozycje na rynkach skandynawskich.

## Angielska walka o zdobycie straconych rynków

Byłoby to oczywiście klęską dla naszego eksportu węglowego.

Dowiedzieliśmy się ostatnio, iż, nie bacząc na spadek funta angielskiego, cena węgla angielskiego została w funtach papierowych obniżona o 1 sh. 6 pensów na tonie. Świadczy to o tem, iż Anglicy rozpoczynają bardzo energiczną walkę o zdobycie straconych rynków.

Koszta węgla, sprzedawanego na rynkach eksportowych, nie pokrywają kosztów własnych wydobycia, a tymczasem ceny na rynkach skandynawskich obniżają się. Bez bardziej wydajnej pomocy, która dała możliwość obniżenia kosztów produkcji i transportów, kopalnie nie będą w stanie dłużej czas wytrzymać strat przy eksporcie.

— Jeszcze jedno pytanie, panie Konsulu: ciekawi byłibyśmy również poznać pańską opinię w sprawie ewtl. ulepszeń w dziedzinie komunikacyjnej, tak ważnej dla pomyślnego rozwoju portu w Gdyni.

## Sprawa sieci połączeń telefonicznych

W tej materii podnieść mogę tylko to, co już kilkakrotnie akcentowano w wystąpieniach Rady Interesentów Portu, że podstawową rzeczą dla rozwoju gospodarczego Gdyni jest tworzenie niezbędnej sieci połączeń telefonicznych. Sprawa telefonów dla handlu morskiego i dla żeglugi jest równie ważna, jak sprawa odpowiedniej komunikacji kolejowej z zapleczem.

Stworzone ostatnio połączenie telefoniczne przez Słupsk nie rozwiązuje bynajmniej zagadnienia. Koniecznością jest przede wszystkim wybudowanie kabla morskiego, łączącego Gdynię ze Szwecją. Poza to należy ulepszyć połączenia krajowe, w pierwszym rzędzie z Katowicami. Warto wskazać przy tej okazji, że Gdynia dotychczas nie ma wogóle żadnego połączenia telefonicznego z Tallinem. Takie dżwolagi oczywiście nie mogą mieć miejsca.

Brak komunikacji telefonicznej z Gdyni powoduje m. in. fakt, że większość firm zmuszona jest utrzymywać swe placówki w Gdańsku, aby móc szybko i sprawnie

komunikować się ze światem.

Co do kolejowej komunikacji towarowej, to jest ona w zupełności zadawalająca i nie nasuwa żadnych poważniejszych zastrzeżeń. Komunikacja osobowa natomiast z Warszawą i Katowicami pozostawia wiele do życzenia.

## Import bawełny przez Gdynię

Na jedno jeszcze pragnąłbym wskazać — mówi p. Konsul już przy pożegnaniu — mimo ogólnych pesymistycznych widoków, w Gdyni istnieją możliwości, które niewątpliwie przyczynią się do umocnienia się tej pozycji wśród innych portów. Przed kilku dniami odbyła się tu konferencja w sprawie bezpośredniego przywozu bawełny, podczas której przemysł włókienniczy przez usta swych przedstawicieli dał wyraz opinii, że port gdyński będzie w stanie podjąć całość importu bawełny do Polski, odbierając go Bremie. Techniczne warunki nie stoją temu na przeszkodzie, chodzi jedynie o należyte rozwiązanie problemu finansowania tego importu i konsygnacji towaru w porcie.

# Port gdyński zelektryzowała elektrownia „Gródek“

Lata 1926—1928 były dla budowy Portu Gdyńskiego latami przełomowymi. Gdynia stała się z dnia na dzień wielkim portem światowym. Rok 1928 można powiedzieć, że zdecydował o dalszym rozwoju Gdyni, gdyż w tym roku Port uzyskał stałą elektryfikację, która

Świeckim i jest oddalona od Gdyni o 140 km. Pomimo tak znacznej odległości, „Gródek“ śmiało rzucił przesyłową linię elektryczną 60.000-woltową i ponadto w przewidywaniu dalszego rozwoju wyposażył ją technicznie dla podniesienia napięcia do 100.000 woltów. W

ry obliczyć zapotrzebowania energii elektrycznej i siłą rzeczy byłoby trzeba budować elektrownię bardzo wielką. „Gródek“ natomiast, rzucając linię elektryczną do Gdyni, niezależnie od swojej produkcji dawał możliwość wykorzystania swoich rezerw w postaci już istniejących połączeń z elektrowniami węglowymi w Grudziądzu i Toruniu.

## DRUGI ZAKŁAD W ŻURZE

Ponadto „Gródek“, wierząc wytrwale w silny rozwój Gdyni wypełnił warunki koncepcyjny i stworzył swój drugi zakład wodny w Żurze, podważając w ten sposób swoją możliwość produkcyjną i w ten sposób zabezpieczając Gdyni możliwość jaknajwiększego poboru energii elektrycznej.

Na terenie Portu Handlowego w Gdyni „Gródek“ posiada monopol dostawy i sprzedaży energii elektrycznej do roku 1934. Cały szereg instalacji i stacji transformatorowych służy do należytego obsłużenia terenu. Można śmiało powiedzieć, że „Gródek“ tchnął w życie Portu Gdyńskiego nową duszę. Elektryczność ożywiła Port i stała się podstawą wszelkich poczyniń w Porcie.

Odnosnie najbliższych zamiarów elektryfikacyjnych „Gródka“ w Porcie Gdyńskim zanotować należy projekt budowy elektrowni węglowej tuż nad brzegiem morskim. W ten sposób zostanie rozwiązany całkowicie problem elektryfikacji Portu i całej okolicy.

Dla całości omówienia sprawy elektryfikacji brzegu morskiego należy dodać, że „Gródek“ dostarcza ponadto hurtowo energię elektryczną Wielkiej Gdyni, złożonej z miasta i okolicy. Na tym zaś terenie detaliczną sprzedaż zajmują się Miejskie Zakłady Elektryczne, które wykazują niezwykle ożywioną działalność i nowoczesne metody pracy.

## LINJA ELEKTRYCZNA GRÓDEK — GDYNIA GŁÓWNĄ MAGISTRALĄ

W zakończeniu nadmieniamy, że w związku z ogólnym projektem „Gródka“, mającym na celu dokonanie wspólnej elektryfikacji Pomorza i Pozańskiego dotychczasowe linie elektryczne „Gródka“ zostaną włączone w ogólny system i w ten sposób linia elektryczna Gródek — Gdynia stanie się główną magistralą, której przedłużenie sięgnie aż do Poznania, a następnie aż do Zagłębia Węglowego.

W tym wielkim systemie elektryfikacyjnym podstawowe zapasy energii elektr. będą czerpane z elektrowni parowych, natomiast elektrownie wodne „Gródka“ w Gródku i Żurze zostaną wykorzystane dla celów pokrycia obciążenia szczytowego, to znaczy dostarczania energii w godzinach największego zapotrzebowania.



mu zapewniła wszystkie nowoczesne zasady rozwojowe. Czynną tego dokonała POMORSKA ELEKTROWNIA KRAJOWA „GRÓDEK“, znana popularnie pod krótką nazwą „GRÓDEK“. Wartość tego czynu o znaczeniu państwowotwórczym polegała ponadto na szybkości decyzji i szybkości wykonania, z jaką „Gródek“ przeprowadził elektryfikację Portu.

## W AMERYKAŃSKIM TEMPIE PRACY

W tem miejscu należy nadmienić, że elektrownia wodna „Gródek“ leży w powiecie

samej Gdyni — stanęła potężna stacja transformatorów obciążona dla pojemności 20.000 KM. Wszystko to zostało wykonane w amerykańskim tempie i trwało zaledwie 5 miesięcy.

Na czeł polegała zasługa „Gródka“ w dziedzinie elektryfikacji Portu?

Można było przecież zbudować elektrownię węglową w samej Gdyni i w ten sposób rozwiązać ten problem, ale w roku 1928 taka budowa w Gdyni nie była rzeczą łatwą, gdyż trudność polegała na tem, że nie można było z gó-

METALOWA FABRYKA MASOWEJ PRODUKCJI  
**„PRODMETAL“**  
Inżynier Aleksander Krzywiec  
BYDGOSZCZ, ul. Słaska 15 — Telefon Nr. 402

### Uposażenia cukrowni i rafinerji cukru:

metale łożyskowe marki „Sitzg“, pilniki i frezy do noży dyfuzyjnych, sworznie cementowane do łańcuchów, odlewy brązowe i mosiężne, armatura kotłowa, WIRNIKI i t. d.

### Łańcuchy transportowe:

#### Uposażenia dla sieci tramwajowych:

przerwyce sekcyjne, zaciski do drutu, izolatory, szczotkotrzyמצe i t. d.

#### Uposażenia dla sieci elektrycznych:

złączka faliste, złącza kablowe, złącza koncentryczne, kontakty miedziane, części ebonitowe i t. d.

#### Uposażenia aeroplanowe:

pomki benzynowe, regulatory przepływu benzyny, chłodnice, pompy zastrzykowe Mallvert, Wright, pompy tłuszczone, krany obrotu benzyny L. D.

#### Fabryka pilników specjalnych:

pilniki dyfuzyjne, pilniki tartaczne, pilniki do styków szyn tramwajowych, frezy do noży dyfuzyjnych.

#### Pilniki ślusarskie:

#### Fabryka aparatów gazowych:

kuchenki gazowe 1, 2 i 4-płomienne, piekarniki, kuchenki szafkowe z piekarnikiem, piec cukiernicze, restauracyjne i t. d.

#### Uposażenia fabryk kabli i przewodników

#### elektrycznych:

ornie i matryce do pras olowianych, kalibry dwudzielne do skrętek, biegi do opłatek, szpile maszynowe stalowe, części ziemne itd.

#### Odlewnia metali:

poślizgachnych, wszelkiego rodzaju, w koki lech i piasku, do 500 kg. wagi jednej sztuki. Fabryka eksportuje swoje białe metale łożyskowe zagranicę.

**Budujemy Polska Flotę**

**Zygmunt Zabierzowski**  
Komisarz Rządu m. Gdyni

# Gdynia miasto

Miasto Gdynia w jego obecnym stanie jest pierwszą fazą organizmu gospodarczego, którego istotnym przeznaczeniem jest przeobrażenie się w sprawne i elastyczne narzędzie portu w Gdyni.

Podstawy gospodarcze tego organizmu zakłada organizm główny, z którym miasto jest funkcjonalnie związane, a więc — port.

Port zaś gdyniński będzie portem przeladunkowym dla wywozu naszych artykułów masowych: węgla, żelaza, drzewa i szeregu produktów przemysłowych, a także wielu produktów rolnych; tranzytowym — dla obsługi krajów Europy i Państw Bałtyckich, — oraz nie ulega najmniejszej wątpliwości, — że rozwinie się jako wielki port składowy, gdzie poważna ilość surowców lub półsurowców wchłaniać będzie przemysł miejscowy, by w uszlachetnionej formie wejść na rynki własne lub obce.

Z powyższego założenia nie trudno wyciągnąć wniosek, że portowe miasto Gdynia będzie wielkim organizmem gospodarczym, spełniającym szereg domosłych prac i funkcji związanych z portem, jako najdonioślejszym organem współpracy gospodarstwa społecznego Polski z gospodarstwami różnych społeczności międzynarodowych.

## Zadanie przyszłej Wielkiej Gdyni

Postaramy się wyliczyć zasadnicze prace i zadania przyszłej Wielkiej Gdyni: — techniczna przeladunkowa praca portu będzie wymagała stałej armii pracy robotników portowych; organizacja zamiany transportu morskiego na ląd i odwrotnie — poważnego zastępu fachowców żeglugowych w postaci poważnej ilości firm i kompanij żeglugowych, spedycyjnych, maklerskich etc., handel międzynarodowy — powoła szeregi banków i domów handlowych, przemysł przetwórczy lub uszlachetniający — wytworzy kadry fachowców poszczególnych dziedzin przemysłu i zgrupuje na stałe poważne zastępy robotników i rzemieślników.

Przytoczone rozważania oparłem nie na teoretycznych przesłankach, lecz na obserwacji przejawów życia gospodarczego i społecznego dzisiejszej Gdyni. Port obecnie zatrudnia od 1500 do 3000 robotników zależnie od nateżenia pracy przeladunkowej i inwestycyjnej; zakłady przemysłu przetwórczego — olejarnia, suszarnia owoców, łuszcarnia ryżu — od 300 do 500 robotników i rzemieślników; przeciętna zatrudnienia robotników w Gdyni w roku ub. wynosiła blisko 7 i pół tysiąca ludzi. W sezonie budowlanym Gdynia ściąga i daje pracę zastępowi przewyższającemu 15,000 robotników.

Transport morski i handel zagraniczny zgrupował już w Gdyni szereg poważnych, nawet transoceanicznych przedsiębiorstw żeglugowych i placówek handlu zagranicznego. Sześć konsulatów państw morskich współdziała na terenie Gdyni nad rozwinięciem i pogłębieniem współpracy gospodarczej Rzeczypospolitej Polskiej ze społecznością międzynarodową.

W konsekwencji przeznaczenia portowego miasta Gdyni, które wywołuje, narzuca i pogłębia coraz wszechstronniejszy rozwój portu, wynika dla miasta cały szereg poważnych zagadnień przede wszystkim natury gospodarczej, które należy planowo i szybko rozwiązać.

Zagadnienia te dzielą się na dwie grupy: na grupę spraw związanych z budową rozwijającego się miasta i na grupę spraw formowania się miasta jako organizmu gospodarczego skupienia ludności.

## Fundamentalne inwestycje

Pierwsza grupa — to inwestycje fundamentalne. A więc: budowa ulic, wodociągów i kanalizacji, elektryfikacja, budowa szkół powszechnych, szkół średnich i domów Opiekł Społecznej. Nazwy wymienionych inwestycji mówią o ich przeznaczeniu; bez ich ufundowania nie można mówić o rozwoju a nawet o istnieniu miasta. Są one warunkiem „sine qua non” istnienia portowego miasta. Można sobie, nawet w późniejszych czasach wyobrazić istnienie pięćdziesięciu, lub stu tysięcy mieszkańców miasta bez wodociągów, kanalizacji, elektryczności, lecz nie można poddawać w dy-

skusjach najmniejszej wątpliwości tezę o bezwzględnej konieczności istnienia obok nowożytnego portu 32-miljonowego państwa, miasta, któreby nie posiadało w sposób racjonalny rozwiązane zagadnienia bezwzględnych warunków zdrowotności, higieny, bezpieczeństwa i oświaty publicznej — a więc zdrowej wody, nieszwanującej kanalizacji sanitarnej, dostatecznego oświetlenia, nowoczesnego szpitala i szkół.

Z powołanych rozważań należy wyciągnąć dalsze konsekwencje. Wymienione inwestycje są bardzo kosztowne, dotychczas pochłonęły kilkadziesiąt milionów złotych, za które wzniesiono urządzenia kanalizacyjne, wybudowano część niezbędnych ulic, przeprowadzono częściową elektryfikację miasta i okolic i zbudowano kilka budynków użyteczności publicznej.

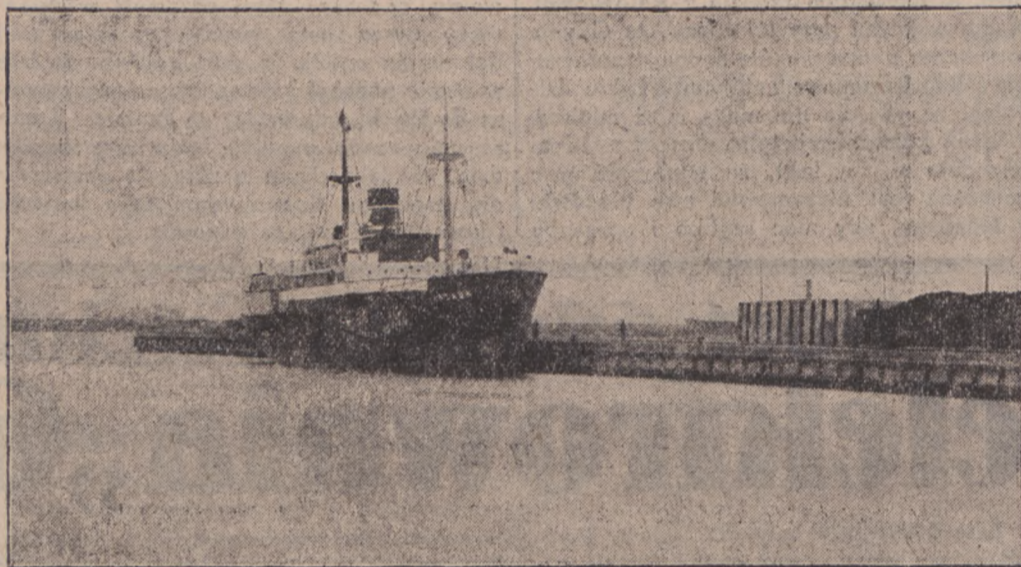
Rozumie się samo przez się, że przyszłych inwestycji nie może wykonać na

własny rachunek i z własnych funduszy nowopowstająca społeczność gminy, jeszcze płynna, w 95 proc. składająca się z elementów czerpiących swoje dochody z pracy. Interesy ogólnospołeczne i ogólnopństwowe wymagają, aby znalezione zostały fundusze na ten cel poza źródłami własnymi miasta.

## Gospodarczy rozwój miasta

Druga grupa zagadnień, to kompleks spraw gospodarczego rozwoju miasta, a więc wchodzi tu kwestje aprowizacji, mieszkalnictwa, zagadnienie Gdyni jako ośrodka handlowego i przemysłowego i t. d. Wymienione zagadnienia stwórzają nierozdzielnie funkcjonalnie związaną całość. W celu jednak przejrzystości dzielię tę grupę na 3 najważniejsze zagadnienia konkretne.

## Benjaminiek naszej żeglugi handlowej



Nowozbudowany statek „Żegluga Polskiej” — „Słask”, który w końcu ub. miesiąca wypłynął w pierwszą swoją podróż do Helsingforsu na regularnej polskiej linii bałtyckiej.

**Dr. Władysław Smoleń**

## Import owoców i artykułów kolonialnych a portowe cła preferencyjne

Dnia 31 grudnia zeszłego roku ukazało się rozporządzenie ministerjalne w sprawie częściowej zmiany taryfy celnej, mającej pierwszorzędne znaczenie dla „portów polskiego obszaru celnego”, a w pierwszym rzędzie dla Gdyni. Rozporządzenie to bowiem ustanawia cła morskie preferencyjne dla owoców i niektórych artykułów kolonialnych, wprowadzając drogą morską przez Gdynię lub Gdańsk.

Warunki, pod którymi uzyskuje się prawo do zapłaty najmniejszego cła, przewidzianego w powyższym rozporządzeniu, były przedmiotem długich narad i dyskusji, zarówno w dotychczasowych Ministerstwach, jak też w zainteresowanych sferach gospodarczych.

Ostatecznie reguluje je obwieszczenie, mające być ogłoszone w najbliższych dniach, które, jako warunek uprawniający do korzystania z najniższego cła, określa alternatywnie albo eksport pewnych określonych artykułów do wyraźnie oznaczonych rynków zbytu, albo też opłatę pewnych kwot na cele popierania eksportu. W jednym i drugim wypadku towar musi być sprowadzony drogą morską.

Wejście w życie tego rozporządzenia przyczyni się w dużym stopniu do zwiększenia ruchu i obrotu towarowego w Gdyni, a równocześnie przyspieszy zaprowadzenie bezpośrednich połączeń okrętowych między portami włoskimi i hiszpańskimi a Gdynią w zakresie importu świeżych owoców, jak również między Polską a Brazylią, skąd nadchodzi transporty kawy.

W ślad za tem wzmożą się transakcje w zakresie handlu owocami w Gdyni, zwiększy się czynność spedytorów portowych, wyłoni się konieczność budowy magazynów, specjalnie przystosowanych do składania owoców, jednym słowem, rozporządzenie ministerjalne, wprowadzające preferencyjne cła morskie, leży wybitnie w orbicie interesów, związanych z rozwojem portu gdynińskiego.

W związku z tem wyrażam zupełnie indywidualne zapatrywanie, iż w naszych warun-

kach gospodarczych i finansowych, i w uwzględnieniu coraz większych trudności, na jakie napotyka polski eksport wobec zapór reglamentacyjnych i celnych, stawianych przez poszczególne państwa, można było w daleko ściślejszym stopniu związać import owoców południowych i niektórych towarów kolonialnych z eksportem i uzyskanie prawa do opłaty najniższych stawek celnych uczynić w pierwszej i głównej mierze zależnym od wywozu produktów i artykułów polskich i to wyłącznie drogą morską.

Gdyby zaś, idąc po linii mniejszego oporu, pozostawiono obok warunku eksportu możliwość zastąpienia go opłatami na rzecz eksportu, należałoby ustalić te opłaty stosunkowo wysoko, aby w ten sposób skłonić importera do szukania korzyści raczej w propagandzie eksportu, a nie w opłacie gotówkowej.

Jest to tembardziej konieczne, ponieważ Skarb Państwa wskutek ostatnich zniżek celnych poniesie znaczny uszczerbek w dochodach celnych, który nie wyrównają, ani opłaty na popieranie funduszu eksportowego, ani też zwiększony import. — Natomiast przez zastosowanie pewnego rodzaju przymusu eksportowego w zamian za ulgi celne, nastąpiłoby intensywniejsze niż dotąd wyszukiwanie nowych rynków zbytu dla polskich produktów, zwiększone obroty przez port gdyniński i co najważniejsze polepszenie naszego bilansu handlowego.

Dowodząc konieczności związania importu, opartego na ulgach celnych z eksportem, nie myślę bynajmniej o przerzuceniu na importerów obowiązku zajmowania się eksportem. — Są to dwie zupełnie różne dziedziny handlu. Byłoby tylko kwestją odpowiedniej organizacji Związków lub Zrzeszeń Importerów, którzy musieliby znaleźć odpowiedni wykładnik w organizacjach eksportowych, i poprzez te organizacje, mając do dyspozycji całą różnicę między elementem ulgowym, a zwyczajnym.

Pierwsze — dotyczy stworzenia dogodnych warunków dla formowania się osiadłej ludności miasta, zamast dotychczasowej jej płynności — co w pierwszym rzędzie wiąże się z kwestją mieszkaniową w Gdyni.

Drugie — wiąże się ściśle z samym przeznaczeniem Gdyni — to kwestja stworzenia zdrowego i silnego elementu kupieckiego i to zarówno w skali miasta jako pewnego skupiska ludności, jak i w skali handlu zagranicznego.

Trzecie zagadnienie polega na stworzeniu istotnych warunków dla osiedlenia się w rejonie Wielkiej Gdyni, zdrowego przemysłu związanego z tętnem potrzeb miasta oraz z tętnem rozwijającego się portu, handlu i przemysłu w szczególności uszlachetniającego.

Pokrótko pozwolę sobie sprzeciwić mojemu poglądom na poruszone zagadnienia. Na pierwszy plan wysuwa się kwestja budownictwa mieszkaniowego. Gdynia, budowana w dwudziestym wieku nie może być poza City tylko miastem domów koszarowych. Musi być ona również miastem domków własnych, jedno- lub dwurodzinnych. Realizacja tego planu wymaga rozwiązania sprawy terenów miejskich. Kwestja ta w najbliższym czasie częściowo zostanie załatwiona przez oddanie przez Państwo gminie miasta Gdyni terenów państwowych, otaczających miasto, a zdalnych do budownictwa mieszkaniowego.

## Z Gdyni trzeba stworzyć poważny ośrodek przemysłowo-handl.

Rozwiązanie drugiego i trzeciego zagadnienia t. zn. praca nad stworzeniem w Gdyni poważnego ośrodka przemysłowego, i handlowego zależy przede wszystkim od stanowiska inicjatywy prywatnej całego kraju.

W Gdyni wszystkie prawie dziedziny handlu, a zwłaszcza hurtowego, leżą oddłgiem. Parę przykładów: Gdynia dotychczas nie posiada ani jednej poważniejszej instytucji handlowej w dziedzinie aprowizacyjnej. A nie należy zapominać, że prócz aprowizacji miasta w powszechnym tego słowa znaczeniu, hurtownie aprowizacyjne w Gdyni mogą zafundować tak poważną dziedzina jak aprowizacja setek przepływających przez port statków. Do tej pory nie znam w Gdyni poważniejszej hurtowni materiałów tekstylnych.

To samo zjawisko widzę w dziedzinie przemysłowej. Przy budowie miasta 99 proc. potrzebnych do budowy i normalnego biegu życia artykułów przemysłowych sprowadza się z dalekiego zaplecza.

Rozumie się, że w wielu dziedzinach fabryki i zakłady przemysłowe budowane w Gdyni będą posiadały daleko większą zdolność konkurencyjną, aniżeli fabryki z zaplecza, ponieważ odpadną im koszty transportu, również niższą jest w Gdyni skala obciążenia podatkowego.

Przypuszczam, że te dwa przykłady powinny bliżej zainteresować nasz kapitał rodzimy i ruchliwą inicjatywę prywatną.

Ze swej strony mogę podnieść, że miasto kupcom i przemysłowcom pragnącym przenieść lub budować swe zakłady gospodarcze w Gdyni da szereg udogodnień i ulg.

## Apel do opinii publicznej

Na zakończenie pozwalam sobie odnieść się z apelem do opinii publicznej.

Jak Polska długa i szeroka, wszędzie istnieje ogromny sentyment i zachwyt powszechny nad żywiołowym rozwojem Gdyni. Wszyscy rozumiemy jak ogromne korzyści gospodarstwu społecznemu oddał już port, pozostawiając w organizmie naszego życia gospodarczego setki milionów złotych, które uprzednio otrzymywał obcy pośrednik przy zakupie towaru i obcy armator przy przewozie towaru morzem.

Zapomina się jednak, że ten sentyment gospodarczy, ten zachwyt nad żywiołowym rozwojem Gdyni TRZEBA PRZEKUĆ NA ZŁOTO, TRZEBA ZMIENIĆ NA WARTOŚCI GOSPODARCZE, wkładając w rozwój portowego miasta Gdyni swe większe lub mniejsze kapitały.

A przecież nigdzie przez długie dziesiątki lat rentowność kapitału prywatnego w Polsce nie będzie tak wielka jak w Gdyni.

# Polskie panczerze na Bałtyku

## Ku nowemu jutru marynarki wojennej

Śmiając kroki ku „nowemu jutru“ już rozpoczęliśmy.

Dwanaście lat temu, znacząc granice Państwa na brzegu Bałtyku, osiągnęliśmy pewien punkt zwrotny w zaraniu konsolidowania się naszego niepodległego bytu.

Skrawek przez Niemców nawet zaniedbanego wybrzeża morskiego otworzył przed współczesnym pokoleniem możliwości, które dają dostęp do morza, te możliwości, które sprawiają, że Państwo uzyskuje przez nie faktyczną nieskrępowaną niepodległość ekonomiczną i polityczną.

Ku „nowemu jutru“ pełnięty został przed dwunastu laty Naród, bogaty w swe historyczne doświadczenia, i nie pozbawiony w czasach niewoli sentymentu dla morza.

Dawny nasz kierunek myślowy zorientowany był raczej wyłącznie ku rubieżom wschodnim. Broniąc Zachodu jego „Przedmurzem“ się staliśmy nie mieliśmy już ani czasu ani siły oprzeć się silnie o zachodnie kresy, o morze.

Zaniedbaliśmy dziedzinę morską. Szlak wybrzeża Bałtyku od obecnej Meklemburgji, ongiś nasz własny, słowiański, kureżył się w średniowieczu, kureżył się i w nowszych czasach, aż prócz Gdańska w obcym państwie, nie pozostało właściwie nie z przebogatego ongiś słowiańskiego dziedzictwa.

Inny żywioł, konsekwentny w swym „Draug nach Osten“ opanował od wschodu i zachodu małą zapórę naszego wybrzeża — aż w skutki brzemienne ten stan rzeczy przywiódł o katastrofę z końca XVIII w.

W te doświadczenia bogaci, gdyśmy rozpoczęli przed dwunastu laty kroki „ku nowemu jutru“ przez rozwinięcie sztandarów naszych nad morskim brzegiem, musieliśmy myślowo w nowo wstąpić dziedzinę, w te, które dawniej zaniedbaliśmy — w dziedzinę morską.

### PIERWSZY HISTORYCZNY AKT.

Przeżywana rzeczywistość pełnięta nas do tworzenia nowej, dziadom nieznannej: „Polski na morzu“.

Naczelnik Państwa Józef Piłsudski już w kilkanaście dni po objęciu władzy, bo 28 listopada 1918 r. powołuje do życia „Polską Marynarkę“, dając przez to podstawy prawne do działania tych nielicznych wówczas jednostek w Polsce, które ze sprawami morskimi były obeznane.

Przeżyta rzeczywistość bezpośrednio wskazała jak ważną kwestję, w pewnych okresach zasadniczą, dla politycznej niepodległości może być oparcie się o morze i zapewnienie przezeń jedynej czasem możliwości komunikowania się ze światem: To rok 1920 i konieczność zaopatrzenia walczącej Armii w materiał wojenny i amunicję drogą morską.

Idea dawna, łącznika Zachodu ze Wschodem w ciągu ubiegłych lat dwunastu została zahamowana dla pulsacji naszego codziennego życia gospodarczego. Mur przeszło tysiąca kilometrów granicy wschodniej odgradził nasze życie gospodarcze od wschodniego, eksperymentującego u siebie sąsiada.

Od Zachodu kilkakrotna wojna celna z zachodnim sąsiadem stała się też przeszkodą hamującą nasze z nim gospodarcze stosunki.

### NAST POCHÓD I NASZ DORÓBEK.

Pozostały dwa ledwie kierunki: północ i północny. Północ to Karpaty, za którymi system państw o zupełnie innym, wskazywanym szlakiem Dunaju kierunku handlowym. Pozostała północ, czyli morze; skrawek naszego wybrzeża dający przemożne możliwości rozwoju naszego życia ekonomicznego a z nim przemożne możliwości naszego wzrostu politycznego, DLA POLSKI NOWEGO JUTRA, POLSKI MORZOWIEJ, POLSKI MOCARSTWOWEJ.

Bilans ubiegłych dwunastu lat, wykazuje budzący podziw u obcych bilans o saldzie dodatnim. Wkroczyliśmy pełnym krokiem w dziedzinę nie posiadającą w społeczeństwie tradycji: PRACY DLA MORZA, PRACY NA MORZU. Szerokim prądem płynie życie gospodarcze kraju nowym łóżyskiem do Gdańska i Gdyni, pulsując coraz mocniej ku wrażliwej zaradności zdziwionych sąsiadów, wbrew ich wpływom, chęciom i apetytom. Wbrew możnemu i powszechnemu kryzysowi, nowe łóżysko życia gospodarczego kraju wyłabia podstawy mocne, niezależne od obcych. Prawdziwa niezależność gospodarcza kraju nie związana z dobrym lub złym sąsiadem w staje się faktem. Polska idzie „ku nowemu jutru“, ku mocarstwowości, której ekspansji nikt dziś przewidzieć nie zdola.

Gdynia, ta najwłaściwsza dla Polaka miejscowość kuracyjna, dla spleenu, zwątpienia, pesymizmu i niewiary, — wzrastającej tonaż naszej marynarki handlowej i obrót handlowy przechodzący przez nasze porty, — są tego jasnym, niezaprzeczoną, potwierdzającym się mimo kryzysu niezalanym, dowodem.

Gdy przed kilku laty dla morza posiadaliśmy zaledwie sentyment, a nabytek skrawka wybrzeża odczuły był w szerokich masach jako rzecz krzywdząca nas, „że tak mało“, a jednak

przyjęta entuzjastycznie, lecz bez zdawania sobie sprawy, co z tym otrzymanym klejnotem należy począć, — dzisiaj niema już nikogo, kto by nie zdawał sobie jasno sprawy, że bez tego skrawka wybrzeża morskiego, nietylko dalszy rozwój, dalsza nasza przyszłość, nasze „nowe jutro“, ale wogóle nasza dalsza egzystencja byłaby niemożliwą.

To bodaj powód, że nasi „najserdeczniejsi“, obaczywszy, że z tym klejnotem (dostępem do morza) umiemy się obchodzić i że doprowadzić



W daleki świat.

KAZIMIERZ WIERZYŃSKI

### Pieśń marynarzy

*W naszych żaglach zwiniętych spi wielka marszruta,  
W naszych masztach spią skrzydła lotniejsze niż ptak,  
W naszych mapach spi przestrzeń bezbrzeżnie rozsnuta  
Puls uderza w maszynach i gra poszum flag.*

*W naszych żaglach zwiniętych spi wiatr, oddech świata  
Wiatr, co morza podnosi i rzuca na ląd:  
Wieczny ruch, który w górze z podniebia wylata,  
Niewidzialny, poczęty niewiadomo skąd.*

*Dobra igła kompasu, jak z dłoni nam wróży  
Nieomylny kierunek wśród pustki i wód,  
Płyniemy poślubieni, jak Kolumb, podróży,  
Ten sam nas duch prowadzi, który jego wiódł.*

*Prosto z zatoki Gdyńskiej na Bałtyk i z fali,  
Pełnej złotych bursztynów, bijącej o Hel,  
Na morza, na Atlantyk — i dalej i dalej,  
Niech z masztów naszych czerwień i łopoce i biel!*

*Żegnajcie i witajcie, dalekie wybrzeża  
Sygnały portów, mola, panoramy miast!  
Wiatr wyprawy nam sprzyja, puls równo uderza,  
Syreny gwizdzą w niebo na wyjazd i wjazd.*

*O, pozdrowione bądźcie morza, oceany  
I lądy, których blady rozpięzcha się ślad  
Flota nasza pokłonem bandery rozwianej  
Jak ojczyznę ogromną, salutuje świat.*

on nas może do nowego jutra mocarstwowego ku któremu serjo zdążamy, — podnieśli krzyk podnieśli alarm o rewizję granic na ich korzyść, abyśmy kiedyś „porosnąwszy w pierze“, NIE PODNIEŚLI ALARMU O REWIZJĘ NA KORZYŚĆ NASZĄ.

Cudzego nie chcemy, politykę pokojową akcentujemy stale i szczerze, LECZ WARA KOMUKOLWIEK OD TEGO CO NASZE! — z tego zdaje sobie sprawę każde polskie dziecko, każda matka od kołyski w nie to wpaja. każde pół miliona przybywających rocznie Polse nowych obywateli to pół miliona głów to milion nowych rąk, które bronić będą w razie potrzeby granic Rzeczypospolitej.

### SILA ZBROJNA NA MORZU.

Bronić trzeba naszych granic lądowych, zapewniających nam dostęp do morza, bronić tej krainy pomorskiej, którą Opatrzność wróciła na Ojczyznę łono. Głorjną okryta nasza Armja jak Przysposobienie Wojskowe oraz niezłomna wola Narodu są tego gwarancją. Ale tam, gdzie ulan z koniem nie wjedzie, tam, gdzie kończy się zasięg lądowych dział, tam, gdzie na szlakach wód rozciągają się będzie nasze „znaczenie morskie“, gdzie splót interesów naszych i podczas wojny nadal będzie musiał egzystować — tam działać może tylko nasza Siła Zbrojna na morzu, nasza MARYNARKA WOJENNA. Ona to ma być osłoną i tarczą naszej nieskrępowanej obcą złą wolą i obcymi środkami wojennymi niezawisłości ekonomicznej i związanej z nią niezawisłości politycznej.

I w tej dziedzinie mimo wszelkich przeciwności, mimo wojny 1920 r., mimo inflacji, kryzysu, braku zrozumienia w szerokich sferach społeczeństwa, mimo biedy i trosk o dzień dzisiejszy, bilans ubiegłych 12 lat, tak krótki dla powstania z niczego i życia współczesnej floty wojennej zamyka się saldem dodatnim.

Mamy i organizacyjnie i faktycznie poważny zaczątek naszej Marynarki Wojennej. Mamy pięć jednostek wojennych (3 łodzie podwodne i 2 kontr-torpedowce), będących w swoich typach, najsilniejszymi tego rodzaju okrętami na narazie wyłącznie obchodzącym nas Morzu Bałtyckim. Lecz trwająca lata całe budowa nowoczesnych okrętów wojennych wymaga ciągłości i konieczności dalszej budowy nowych jednostek, które zapewnić nam mają stworzenie takiej floty wojennej, która będzie w stanie spełnić te zadania, które w naszej sytuacji będą konieczne. A do tego jeszcze daleko.

### TWÓRZMY CORAZ SILNIEJSZĄ MARYNARKĘ WOJENNĄ.

Obowiązkiem społeczeństwa jest konieczność rozwoju floty wojennej zrozumieć, popierać i wytworzyć atmosferę przychylną, która ułatwi naszym czynnikom miarodajnym, a więc w pierwszym rzędzie całemu ustawodawczym uchwaleniu i wykonaniu, realnego i na szereg lat obliczonego „PROGRAMU ROZBUDOWY FLOTY WOJENNEJ“, rzeczy niestety kosztownej, lecz koniecznej dla Państwa.

Zachęta i podnieta w tej sprawie niech będzie opinia, jaką darzy kwestję Marynarki Wojennej w Polsce Wódz Narodu, Wskrzesiciel Polskiej Marynarki, Marszałek Piłsudski, który z okazji jej dziesięciolecia życzył marynarce wojennej, aby była JEDNEM Z NAJMOGNIERZYSZYCH OGNIW NASZEJ MOCARSTWOWOŚCI!

O tem winien być szczerze przekonany każdy obywatel Państwa.

Na morzu jest już czego bronić a będzie jeszcze więcej — Marynarkę Wojenną trzeba tworzyć długie lata, w życiu jej trzeba ciągłości, trzeba wydatków, trzeba „programu jej rozbudowy“ — jeśli chce się, aby była ona faktycznie „jednym z najmocniejszych ogniów naszej mocarstwowości“ naszego „nowego jutra“!

Komandor por. Karol Korytowski.

## Okrety-to żywe symbole narodowe

Nadawanie okrętom nazw jest zwyczajem, sięgającym czasów starożytnych. Wiemy, że w starożytnej Grecji nadawano okrętom nazwiska bogów lub nazwy symboliczne, również ozdabiano je posązkami bogów. W starych sagach skandynawskich znajdujemy nazwy okrętów. Są to jednak opowiadania z czasów, gdy pierwsze wyprawy Wikingów należały już do odległej przeszłości. Jest więc rzeczą wątpliwą, czy wspomniane w sagach nazwy okrętów w rzeczywistości istniały.

Dopiero z czasów około r. 1000 p. Chr. mamy pewne wiadomości o nazwach okrętów, jak np. „Robak Smok“ Olafa Fryggvassona, lub „Mara“ Wilhelma Normandzkiego, na którym wypłynął na zdobycie Anglii.

Od tego czasu bodaje nam historia już czę-

sto nazwiska okrętów „jużto uległych zatonieciu lub innym katastrofom, jużto uczestniczących w bitwach i wyprawach morskich.

O pewnego rodzaju chrzcie okrętów dowiadujemy się z historii dopiero pod rokiem 1418, w którym to roku biskup iryjski z Bangoru, wybudowany statek w Southampton nazwy „Grace a Dieu“, pobłogosławił tuż przed pierwszą jego podróżą.

Jeśli więc historia wspomina o tym jednym wypadku tak wczesnie, to można przyjąć za rzecz pewną, że ten akt kościelny poprzedzały już podobne ceremonie. W następnych stuleciach powtarzały się już częściej błogosławienia nowo wybudowanych okrętów. W wieku XVIII do tych ceremonij zaczęto powszechnie przypisywać większą wagę. Akt chrztu okrętu

stawał się regułą, a do jego wykonania proszono bądź dygnitarzy kościelnych lub świeckich, bądź też ograniczano się na osobistościach, które miały pewien związek z budową okrętu. Dziś każdy okręt otrzymuje nazwę, a jeśli jest to większy okręt, to i chrzest taki odbywa się bardzo uroczystie.

Dla naszych okrętów tak pasażerskich jak i handlowych, szczególnie znaczenie ma nadawanie im nazw wielkich ludzi, nazw miast, czy dzielnic polskich, jest to bowiem doskonała propaganda o Polsce na wszystkich morzach świata i w portach dalekich krain, jest wzmocnieniem węzłów wspólnoty między wychodźstwem a ojczyzną oraz podniesieniem znaczenia mocarstwowego Polski.

# Zadania i prace Instytutu Bałtyckiego

Stefan Żeromski powiedział, że Polacy mają „duszę lądową”. Dzieje dawnej Rzeczypospolitej potwierdzają to określenie. Społeczeństwo szlacheckie nie miało zupełnie zrozumienia dla znaczenia morza jako podstawowego czynnika rozwoju i bytu państwa. Za to zaniedbanie zapłaciłmy utratą bytu niepodległego.

Gdy więc po półtorawiekowej niewoli odzyskaliśmy niewielki skrawek własnego morza, społeczeństwo otoczyło troskliwą opieką to nasze okno na świat. Co prawda, przez pierwsze lata opieka ta była raczej wynikiem instynktownego wyuczucia, niż świadomej działalności. Z biegiem czasu jednak, naprzód nieśmiało, potem pod wpływem twardej rzeczywistości z coraz większym rozpędem i rosnącą żywiołowością, skierowaliśmy świadome wysiłki dla gospodarczego wyzyskania tego skromnego, ale własnego dostępu do morza. Powstał prawdziwie gigantyczny plan i pełna konsekwencji realizacja budowy własnego portu — Gdyni. Poczynania te, którym początkowo towarzyszyły niedowierzanie i ironiczne uśmiechy Gdańska i Niemiec, budzą dziś podziw i szacunek w całym świecie, a dla nas są wzrastającym wciąż źródłem bogactwa narodowego.

## Pierwszy etap działalności

W ślad za temi gospodarczymi wysiłkami wysunęła się konieczność przemiany dotychczasowej „lądowej duszy” polskiej, potrzeba naukowych badań podstaw naszego życia gospodarczego w oparciu o własny dostęp do morza. Wobec zaś wzrastającej z każdym ofensywą wrogich nam czynników na to nasze okno na świat i na prowadzącą doń dzielnicę — Pomorze, wysunęła się konieczność naukowej obrony naszych praw do tego morza i do tej ziemi, by zbudować trwałe i bezsporny fundament naszej państwowości wobec całego świata cywilizowanego.

Taką była ideowa geneza Instytutu Bałtyckiego w Toruniu.

Działalność Instytutu Bałtyckiego datuje się od roku 1926. Początki jego były więcej niż skromne. Pierwszy jego dyrektor, prof. Stanisław Srokowski, razem z gronem inicjatorów stworzył ideologiczne podstawy jego działalności. Kierunek praktycznej pracy wskazał i jej podstawy stworzył drugi dyrektor, nieodżałowanej pamięci śp. dr. Teodor Tyc. Temi torami idzie dziś wiernie Instytut Bałtycki, coraz bardziej rozbudowując swe ramy organizacyjne i coraz więcej dodając do ogólnego dorobku naszej nauki.

Ogólny kierunek prac Instytutu spoczywa w ręku Zarządu, na którego czele stoi jako prezes po śmierci starosty krajowego śp. Józefa Wybickiego — obecny starosta krajowy p. Wincenty Łącki. W

skład kuratorium Instytutu wchodzi: Wojewoda Pomorski p. Kirtiklis, Ks. Biskup chełmiński dr. Okoniewski, wojewoda śląski dr. Grażyński i kurator Bernard Chrzanowski. Dyrektorem Instytutu jest dr. Józef Borowik, sekretarzem generalnym dr. Roman Lutman.

Siedziba Instytutu mieściła się dotąd w Toruniu w skromnym mieszkaniu przy ul. Franciszkańskiej l. 14. W niedługim czasie, dzięki życzliwemu poparciu Magistratu, zostanie ona przeniesiona do obecnego lokalu przy ul. Żeglarskiej l. 7, gdzie dawniej mieściła się Biblioteka Wojskowa. Dalszym dowodem zewnętrznej rozbudowy Instytutu jest utworzenie Oddziału Instytutu Bałtyckiego w Gdyni.

## Akcja wydawnicza i dział informacji naukowych

Wyniki dotychczasowej działalności Instytutu Bałtyckiego mówią same za siebie. Na plan pierwszy wysuwa się akcja wydawnicza, poświęcona sprawom Pomorza, Gdyni i naszego handlu morskiego, oraz odparciu niemieckich pretensyj do Pomorza. W dwóch serjach „Pamiętnika Instytutu Bałtyckiego” p. n. „Dominium maris” i „Balticum” okazało się dotąd 7 tomów prac i rozpraw wybitnych uczonych. Wydana w czterech

językach publikacja „Port Gdynia” rozszala się szeroko po świecie, budząc zainteresowanie naszym portem. Będąca w toku wydawania serja odczytów, wygłaszanych w Gdyni, ma stworzyć zrab światopoglądu morskiego.

Istniejący od roku przy Instytucie Bałtyckim Dział Informacji Naukowej rozbudowuje się na ośrodek, koncentrujący i koordynujący prace uczonych polskich, zajmujących się zagadnieniem Pomorza i morza polskiego. Dąży on do utrzymania stałego kontaktu ze wszystkimi pracownikami naukowymi w tym zakresie, oraz naukowymi instytucjami w kraju i zagranicą, gromadzi materiały i informacje naukowe z tego zakresu, wydaje własne komunikaty informacyjne, oraz opracowuje bibliografię z zakresu Pomorza, Prus Wschodnich i polskiego morza.

W związku z tym działem informacji naukowej pozostaje tworzenie fachowej biblioteki, archiwum prasowego i kartoteki bibliograficznej. W ten sposób buduje się podstawy warsztatu pracy naukowej w dziedzinie zagadnień pomorskich i bałtyckich.

## Naukowe zjazdy pomorzoznawcze

Ważnym czynnikiem pracy naukowej w tych dziedzinach są Naukowe Zjazdy Pomorzoznawcze, których organizacja

spoczywa w ręku Instytutu Bałtyckiego. Zadaniem ich jest naukowe omawianie poszczególnych zagadnień pomorskich na stałych, możliwie perjodycznych zjazdach uczonych i fachowców w danym zakresie. W maju zeszłego roku odbył się taki zjazd, poświęcony problemowi narodowościowemu na Pomorzu, którego sprawozdanie ukazało się w ostatnim czasie. Następny zjazd poświęcony będzie sprawie osadnictwa i stanu posiadania ziemi na Pomorzu. Na czele Komitetu Wykonawczego tych zjazdów stoi prof. dr. Stanisław Pawłowski z Poznania.

Niedawno utworzony Oddział Instytutu Bałtyckiego w Gdyni zorganizował serję odczytów z cyklu „Światopogląd Morski”, oraz zajmuje się sprawami morza i handlu morskiego.

Pozatem należy wspomnieć o akademickim kursie dla dziennikarzy i publicystów, urządzonym w styczniu 1930 r. dla pogłębienia wiadomości o sprawach pomorskich i morskich wśród dziennikarzy i publicystów polskich. Wyniki referatów tego kursu ukazały się w dwóch tomach „Pamiętnika Instytutu Bałtyckiego”. Dalej wspomnieć należy również o dwóch konkursach naukowych, poświęconych zagadnieniom handlu morskiego na Bałtyku i uprzemysłowieniu Gdyni. Wreszcie wspomnieć trzeba i o tem, że Instytut Bałtycki przez szereg zasiłków popierał prace polskich uczonych nad zagadnieniami pomorskimi i bałtyckimi.

## Po sześciu latach pracy

Krótki ten przegląd dotychczasowych prac Instytutu Bałtyckiego nie wyczerpuje oczywiście całokształtu jego działalności. W każdym razie pozwala on stwierdzić, że Instytut Bałtycki jest placówką żywą, pracującą świadomie i owocnie na obranym polu. Dotychczasowe wyniki tej pracy nabierają właściwego znaczenia wtedy, gdy się je porówna ze skromnymi środkami, jakie mu stoją do dyspozycji, szczególnie z ogromnymi zasobami finansowymi, jakie posiadają analogiczne instytuty naukowe w Niemczech: w Krolawie, Wrocławiu czy Kilonji, posiadające własne wspaniałe urządzone budynki, doskonale zorganizowane warsztaty pracy naukowej i materialne warunki pracy.

Dlatego też Instytut Bałtycki, spoglądając na sześciolletnią swą działalność, spokojnie oczekuje sądu postronnych, wiadcąc, że dotychczasowa jego praca znalazła oddźwięk w całym społeczeństwie. Przez swą pracę w niemałym stopniu przyczynił się on właśnie do przemiany „lądowej duszy” Polaków na „duszę morską”, która przez własny dostęp do morza patrzy w szerokie horyzonty, wiodące nas do rodziny wielkich narodów.

Dr. Roman Lutman  
Sekretarz Gener. Inst. Bałt.

## „Dar Pomorza”



Lud pomorski — pomny na swe obowiązki gospodarza Morza Polskiego — pierwszy w Rzeczypospolitej stanął do apelu Komitetu Floty Narodowej, wzywającego społeczeństwo polskie do fundowania statków morskich, pierwszy ufundował ze swych drobnych składek statek szkolny marynarki handlowej. Okręt ten poświęcono uroczystości dnia 13 lipca 1930 r. i szlusznie nazwano „Darem Pomorza”. Pełni on dziś zaszczytną służbę statku Państwowej Szkoły Morskiej-szkolac na swym pokładzie oficerów polskiej floty handlowej.

## Słońce nad morzem

„Początek rozbudowy polskiej floty wojennej jest najlepszą rekwizją rozwoju mocarstwowego Państwa i kwitnącej pomyślności Narodu”.  
Józef Piłsudski.

Ileć się przychodzi nam święcić błękitną rocznicę powrotu Ojczyzny naszej do morza, słońce zalewa nam duszę jasnością, gdyż stwierdzamy, jak bardzo z roku na rok rozrasta się Polska Idea Morska i coraz głębsze zapuszcza korzenie w świadomości naszego narodu.

Do bezpowrotnej już przeszłości należą absurdalne dawne pojęcia, że Polska jest krajem tylko pół, szumiących złotemi zbożami i że „Polak stworzony tylko do pługa lub lancy ulańskiej”. Liczne zastępy polskich marynarzy którzy w czasach niewoli na obcych okrętach uczyli się służyć morzu, a po zmartwychwstaniu Polski w jednym okamgnieniu stworzyli pierwsze kadry naszej młodej marynarki — świadcy niebicie o tem, że właśnie ku lazrowym berkesom rwła się odruchowo dusza polska. Stare zaś Kazimierzowskie spichrze w Gdańsku, to symbole i pomniki przeszłości, wskazujące na prastare a naturalne drogi ekspansji Polski, tej Polski, co w pszenicznym, chodząc wieńcu i w czarne brylanty strojna, nieprzebrane skarby swej ziemi w świat daleki przez szafirowy most Bałtyku przerzucać winna.

„Navigare necesse!” — trzeba żeglować!  
Silne polskie ręce kierować bowiem umieją nie tylko pługiem, lecz i sterem — umieją nie-

tylko lancy ulańskiej, lecz i strasliwą torpeda strzec niepodległości Ojczyzny.

Dziś rozumiemy już wszyscy, że Państwo bez morza to więziły skuty łańcuchami bezwładny, to człowiek bez płuc, bez oddechu, suchotniczy żywot wiodący. Natomiast państwa, oparte o morze, sływały zawsze z bogactwa, dzięki najtańszemu i najłatwiejszemu sposobom komunikacji i transportu, nieskrepowane ciasnotą granic, cel ani paszportów.

O potęgę Ludzi Morza uczą nas dzieje od Fenicjan starożytnych, poprzez Grecję i Rzym, Hiszpanję i Holandję, przebogata Wenecja, Genuę i miasta Hanzeatyckie, aż po tę maleńką wyspę Albionu, której lud żeglarski zawładnął niemal całym globem ziemskim.

Polska, testamentem Chrobręgo związana ze swą naturalną granicą — Bałtykiem, od stuleci prowadzi śmiertelną walkę z Niemcami o swoje morze i Pomorze, straż nad niem pełniąc. Ileć się ulegając przemocy, dawała się odepchnąć od bursztynowego brzegu i traciła Pomorze, tyleć się upadała i słabła. Natomiast powracała do świetności i blasku, gdy je odzyskiwała z powrotem.

Dziś Polska, ślubnym nierozzerwalnym pierścieniem Gdyni związana z Bałtykiem, poprzysięgła mu, IŻ GO NIE OPUSCI AŻ DO ŚMIERCY i że zdaje sobie jasno sprawę z tego iż słońce naszej Niepodległości i Mocarstwowej Potęgi świeci pełnią promiennego blasku nad Polskiem Morzem!

Morze — to nie tylko źródło materialnego bogactwa państwa. Niezmierzony są MORALNE DARY MORZA DLA DUSZY NARODU!

„Pragnę morza, okrętów, marynarki dla Polski — wolał ks. kardynał Dalbor, — aby dusza Narodu naszego rozszerzyła się i wzmacniła. Bieg dziejów sprawił, iż dusza polska zasklepiała się w sobie. Życie na morzu, współzawodnictwo z innymi narodami w handlu morskim, przyczyni się, że dusza polska wyjdzie z ciasnych ram, w których się dotąd obracała nauczy się innym okiem patrzeć na świat i na własny kraj, znajdzie miarę wedle której będzie siebie i innych mierzyć”.

Morze poszerza widnokrąg myśli! Potężne jego fale rozwalają ciasny partykularz zasklepijony w prowincjonalizmie mentalności i szeroko wdziera się w głąb duszy szumiącym życiem świata.

Morze wpaja w serce poczucie braterstwa ludów, dozwala narodom nawiązać błogosławiony kontakt między sobą. Na błękitnym pomoście spotykają się różne ludy i rasy, ściągają się światopoglądy, cywilizacje zwyczajaj i obyczaje, następnie wzajemna wymiana nie tylko bogactw ziemi lecz i walorów moralnych, zacieśniają się węzły braterskie ludzkości.

„Bo świat jest wszędzie taki sam” śpiewa niefrasobliwie marynarska piosenka.

Są dwa niezmiernie cenne dary morza — Polskiego Morza dla Polskiej Duszy.

Pierwszym z nich — to WIARA W SŁOŃCE, które dla nas wreszcie wzeszło i które nad morzem najpromienniejszym dziś świeci. Ta wiara w słońce, jest też wiarą we własne siły. Trudno doprawdy wyobrazić sobie najbardziej zgorzkniałego, ponurego pesymistę, w najczar-

niejszy kiry rozpaczy i boleści spowitego, któremu by się oczy nie zaśmiały najsloneczniejszą w świecie uciechą na widok naszej Gdyni, kipiącej młodym, bujnym, wiosennym rozrostem, na widok polskiej bandery kołysanej wiatrem od morza na strzelistych masztach naszych okrętów — „Wichru”, „Rysia”, „Daru Pomorza”, „Iskry”, „Śląska”...

Ten uśmiech słoneczny — to właśnie Odrodzenie Duszy Narodowej, to strząśnięcie z Niej kajdan, to Przyszłość Mocarstwowej Polski!

Drugim darem Polskiego morza jest zrozumienie tej cudownej prawdy, że morze jest szafirowym cementem, który jednoczy wszystkie serca polskie.

W Ojczyźnie naszej szaleje wciąż jeszcze tak nieludzka walka partyjna, nienawiść świeci takie orgie, zaciętrzewienie i oszczerstwo takie sięja spustoszenia, że gdziekolwiek trzech ludzi się zejdzie, wybucha natychmiast roznieżona walka partyjna pełna złości i jadowitej goryczy. A dziwna rzecz, dziwna, choć tak prosta: — na błękitnej platformie polskiej idei morskiej cichnie burza. Morze nas godzi! Nie jątrzy, lecz ucisza. Nie dzieli lecz łączy. Cementuje serca w jeden Błękit, jeden Czarny, jedno Słoneczne Jutro!

NAD POLSKIM MORZEM ŚWIECI PROMIENISTE SŁOŃCE POLSKIE! To właśnie dlatego rocznica powrotu Ojczyzny naszej do Bałtyku, jest jedną z najpromienniejszych, najradośniejszych, najbardziej uśmiechniętych rocznic polskich.

**Dr. Czesław Wiecki**  
przez bydgoskiego oddziału L. M. i K.

## Zagadnienia Morskie a Liga Morska i Kolonjalna

„Gdybyśmy, jak służymy jazdą, nawy-  
kli również do służby morskiej, posiada-  
jąc Bałtyk i Morze Czarne, jeśli nie prze-  
wyższylibyśmy, eprostałibyśmy naprawdę  
wszystkim Europejczykom i bogactwa  
wschodnie przeszłyby do rąk naszych”.  
(Szymon Dobrowolski, wiek XVII).

Kopciuszkiem w szeregu zagadnień poli-  
tyki Rzeczypospolitej przedrozbiorowej  
były zagadnienia morskie i kolonjalne. Tak  
się złożyło, że z biegiem czasu polityka pol-  
ska coraz więcej nastawiała się aktywnie  
do spraw wynikających ze stosunków z są-  
siadami od wschodu, a tylko od czasu do  
czasu, jak za Zygmunta III a szczególnie  
następcy jego, Władysława IV, przelotnie i  
jakby drugorzędnie pojawiało się zaintere-  
sowanie sprawami morza. Nawet tak  
energicznemu i przewidującemu kró-  
lowi, jak Stefan Batory, nie można zaoszczę-  
dzić zarzutu, że sprawami temi nie zajmo-  
wał się wcale. Powoli urobiła się opinia,  
że Polacy nie posiadają nietylko zamiłowa-  
nia, ale nawet kwalifikacji dla zawodu ma-  
rynarza czy pozaoceanicznego kupca i ko-  
lonizatora. Wybiali się wprawdzie w tej  
dziedzinie i nawet wstawili niejedni, przez  
Jana z Kolna i Arciszewskiego prowadzi  
szereg nazwisk znakomych działaczy mor-  
skich aż po Maurycego Beniowskiego, kró-  
la Madagaskaru. Jednakże ludzie ci stano-  
wili — zdawało się — raczej wyjątki, po-  
twierdzające regułę. Sprawy morskie i ko-  
lonjalne Rzeczypospolite zaniedbywała na-  
ogół nie doceniając nawet ich wagi nie tyl-  
ko jako źródła bogactwa narodowego, ale  
niemniej jako ostoi szansa niepodległości.  
Trudno powiedzieć, ażeby stulecie nie-  
woli mocniej postawiło w umysłach polskich  
te zagadnienia. Troski i kłopoty codzienne,  
silniej się piętrzące pod obuchem poli-  
tyki zaborców, ustawiczna walka o każdą  
niemal piędź ziemi, o każdą duszę, zasłoniły  
ogółowi szersze horyzonty polityczne  
i tylko bardzo nieliczne jednostki uprzytom-  
niały sobie żywiej doniosłość znaczenia  
morza.

### Zagadnienia morskie wnikają w duszę narodu

W wyzwolonej Polsce zagadnienia mor-  
skie powoli coraz głębiej wnikały do duszy  
narodu i coraz więcej znajdują zrozumie-  
nia. Wprawdzie sprawa szła początkowo  
dość opornie. Inicjatywa prywatna n. p.  
w sprawie postawienia marynarki handlo-  
wej nie było dużo. Na głębsze wody  
popchnęły dopiero całe zagadnienie pa-  
ństwa, a w nich min. inż. E. Kwiatkowski,  
czyli tworząc marynarkę handlową,  
czy przyspieszając sprawę rozbudowy por-  
tu gdyńskiego. Całkowitego uznania pod  
tym względem nie odmawiają rządowi po-  
majowym nawet najbardziej opozycyjni po-  
litycy. Coraz częściej i gęściej prują fale  
mórz świata statki polskie, unosząc ban-  
derę ojczyzną do portów wszystkich krajów,  
— coraz więcej młodzieży polskiej kształci się  
w nowych szkołach morskich i zapewnia po-  
woli statki polskie załogami polskimi, za-  
dając skutecznie kłam przestarzałej opinii,  
jakoby Polak nie nadawał się na żeglarza.  
Jednakże zagadnienia morskie i kolon-  
jalne nie pozostaną na stałe „oczkiem w  
głowie” polityki naszej, jeżeli skutecznych  
i rozumnych usiłowań państwa nie poprze  
skutecznie i żywo rozumne społeczeństwo.  
Pozyskanie społeczeństwa do tej współpra-  
cy jest zadaniem Ligi Morskiej i Kolonjal-  
nej, powstałej przy wydatnym poparciu czyn-  
ników rządowych.

### Koordynacja wysiłków społecznych

Liga Morska koordynuje wysiłki spon-  
taniczne i różnorodne społeczeństwa, na-  
dając im jednolity kierunek. Nawiązuje  
ona dalej coraz ściślejsze stosunki z emi-  
gracją naszą, dając do tego, iżby praca  
emigracji przyczyniła się do wzrostu bo-  
gactwa narodowego. W tym wzglę-  
dzie Liga Morska i Kolonjalna nie prze-  
puszcza żadnej możliwości pracy. Świeżo  
wzięła przez swe udziały w kraju w opiekę  
swą poszczególne szkoły polskie na emi-  
gracji i nawiązuje m. in. bezpośrednią wy-  
mianę myśli między uczącą się młodzieżą  
w kraju i za morzami.

### Prace Ligi Morskiej i Kolonjalnej

O wszystkich zagadnieniach morskich i  
kolonjalnych informuje Liga bardzo obficie  
w swym miesięczniku p. t. „Morze”, poda-  
jąc bogaty materiał ekonomiczny i przed-  
stawiając życie na morzu, emigracji i w Ko-  
lonjach.

Zakres działania Ligi zyskuje powoli na  
terenie. Porównując stan pracy choćby z  
przed dwóch lat ze stanem dzisiejszym, mo-  
żna wykażać poważny dorobek w tej dzie-  
dzinie.

Prace Ligi i jej zadania najwięcej winny  
znaleźć zrozumienia na Pomorzu, które z  
natury swego położenia geograficznego i  
swej historii ze sprawami morza szczególnie  
silnie jest związane. Pomorzanie winni bez  
wyjątku znaleźć się w szeregach Ligi, a  
miesięcznik „Morze” winien być wykład-

ny i rozchwytywany we wszystkich czytel-  
niach publicznych, lokalach restauracyjnych  
i t. p. Domagać się pisma tego winien  
tam każdy uświadomiony Polak.

Dnia 11 lutego 1932 święciliśmy 12-tą  
rocznicę dotarcia do morza i ponowienia  
zaślubin Polski z Morzem. Dzień ten nie  
powinien minąć bez echa. Winien był przy-  
pomnieć nam znowu wagę spraw morskich  
i odświeżyć odwieczne stwierdzenie, że  
„navigare necesse est”, że „trzeba żeglo-  
wać po morzu”. A w żywym przejęciu się  
temi zagadnieniami, winien jeszcze silniej  
i liczniej niż dotychczas szeregować spo-  
łeczeństwo polskie w Lidze Morskiej i Kolon-  
jalnej, w służbie dla Morza Polskiego, w  
oddaniu dla polskich zagadnień morskich i  
kolonjalnych, kładących coraz ważniejsze  
podwaliny pod rozrost potęgi Najjaśniejszej  
Rzeczypospolitej.

### A. Kryniwicki

## Widoki i możliwości rozwoju naszego rybołówstwa morskiego

Heleńko mówimy o dziś panujących sto-  
sunkach gospodarczych, nie możemy nie-  
stety pominąć słowa — kryzys. Wszyscy  
go odczuwamy w mniejszym lub większym  
stopniu, wszyscy jesteśmy nim dotknięci.  
Niektóre dziedziny życia gospodarczego zo-  
stały poważnie zagrożone i mogą nawet u-  
lec zagładzie, o ile nie zdołają się przysto-  
sować do nowego, nieznanego przed kilku  
laty, położenia, wytworzonego przez ogólną  
wszechświatową zmianę stosunków.

Rybołówstwo morskie ponosi także  
skutki tego ujemnego stanu rzeczy. Ceny  
na ryby spadają, nabywcy czynią mniejsze  
niż przedtem zakupy, rybak zmuszony jest  
więcej sprzedawać swoją zdobycz taniej, do-  
stosowując cenę ryby do cen innych pro-  
duktów spożywczych. Nie byłoby to wiel-  
ką klęską, gdyby jednocześnie tanie były  
również główne przedmioty, niezbędne dla  
rybaków. Za sieci, liny, żelazo, skórę, ma-  
terjały pędne trzeba płacić jednakże pra-  
wie takie same ceny, jak przedtem. Otrzy-  
mując mniej za rybę, nie może rybak w na-  
leżytym stopniu uzupełnić swego sprzętu,  
podstawy swego zawodu. Jednym słowem,  
rybak ubożeje, bo coraz mniejsze kwoty  
przeznaczać może na podtrzymanie swego  
gospodarstwa.

Jednakże zdobyć rybaka znajduje jaki  
taki zbytek, bo nasze rybołówstwo nie jest w  
stanie całkowicie pokryć krajowego zapo-  
trzebowania na ryby morskie. Powstają

tylko niekiedy trudności ze zbyt masowo  
poławianych szprotów, zmniejsza się wy-  
wóz zagranicę lososi i węgorzy, ów prawie  
jedyne wywóz ryb z Polski, podtrzymy-  
wany niemal wyłącznie z połowów morskich.

Długoletnia, uporczywa praca czyn-  
ników rządowych, zmierzająca do podnie-  
sienia rybołówstwa morskiego, dała pokaźne  
wyniki. Powstają nowe porty rybackie, po-  
stępuje zmechanizowanie pracy rybaków  
na statkach, wprowadzono ulepszone na-  
rządzia połowu, tworzą się podstawy do  
uregulowania handlu rybą, a także dla wy-  
tworzenia w kraju sieci, — kształci się ry-  
baków w rybołówstwie dalekomorskim.

Ilość statków motorowych: siła moto-  
rów od 1920 r. wzrosła podwójnie. Nowe  
statki są coraz większe i część rybaków  
odbywa teraz wyjazdy na połowy dalsze,  
przy Bornholmie. W roku ubiegłym ban-  
dera polską na ośmiu statkach Polsko-Ho-  
lenderskiego Towarzystwa ukazała się na  
Morzu Północnym. Poraz pierwszy statki  
polskie uczestniczyły w połowach śledzia.

Wzrasta również ilość połowów: w 1927  
— 1787 ton, w 1928 — 2321 ton, w 1929 r.  
— 2783 ton, w 1930 r. — 3110 ton, w 1931  
r. około 6000 ton, a razem z połowami śle-  
dzia na Morzu Północnym — około 7500  
ton.

Pomijając więc kryzys, spostrzec można  
nie zastój, ale właśnie powolny rozwój ry-  
bołówstwa morskiego. Kryzys dotyka ry-

ARTUR OPPMAN (Or-Or)

### Czaty nad Wisłą

(Fragmenty).

Prze do Bałtyku Wisły prad  
Jak koń bojowy bez wędzidla  
Na swój pomorski rwie się front,  
Jakbyś jej przypiał orle skrzydła,  
O, Wisło! faluj w kraje świata:  
Czuwa nad brzegiem polska czata.

Palec na palec kładziem w krzyż  
I przysięgamy, naród cały:  
Na krew i płomień, stal i spiż  
Zwrócim ją Tobie, Orle biały!  
Falą ostatnią z pierwszą zbrata  
W jednym uścisku polska czata.

O, Wisło! Matko plennych ziem,  
Gdzie bohaterzy i olbrzymy,  
Póki pierś polska żywie tchem  
Jednej tej fali nie stracimy!  
Płyn. Zdzierzy wroga po kres świata  
Polskiego morza polska czata!...

baka jako jednostkę, ale mniej się odbija  
na całości rybołówstwa morskiego.

Dlaczego to się dzieje?

Odpowiedź na to daliśmy powyżej. Na-  
sze teraźniejsze rybołówstwo morskie nie  
jest w stanie pokryć całkowitego zapotrze-  
bowania kraju na ryby morskie. Popyt na  
śledzie w kraju nie ustał, wszyscy je ku-  
pują i spożywają, wszyscy swemi drobnie-  
zakupami składają się na zatrudnienie ty-  
sięcy obcych rybaków, robotników, rzem-  
ieślników, kupców — dają zarobek statkom,  
przewożącym do nas dziesiątki tysięcy be-  
czek śledzi. Cierpiąc na ostry brak go-  
tówki, nie przestajemy sprowadzać z zagra-  
nicy śledzi, płacąc za nie miliony złotych,  
czyli placąc częścią swych innych produ-  
któw, wywożonych zagranicę i sprzedawa-  
nych tam po niskich cenach.

Oczywiście, rozwój naszego rybołow-  
stwa morskiego jest zbyt powolny, gdyż w  
tej dziedzinie nie potrafiliśmy dotychczas  
wyzyskać wszystkich możliwości, związa-  
nych z dostępem do morza. Nie umieliśmy  
prowadzić pracy na morzu w zakresie szer-  
okim i wszechstronnym. Na wysiłki kilku  
osób, zajmujących się rybołówstwem mor-  
skim, patrzyliśmy się — jeżeli nie z nie-  
chęcią, to z lekceważeniem, albo w najlep-  
szym wypadku — z obojętnością. Ale ry-  
bołówstwo morskie zdobywa sobie coraz  
szersze koła osób, interesujących się nim.  
I nie zważając na wszechświatny obecny  
kryzys, można rzucić śmiało hasło: — zaj-  
mujmy się tą sprawą należycie, przestańmy  
na nią spoglądać z pobłażaniem, rozsze-  
rzajmy połowy własne na dalsze wody!  
Niech bandera polskich statków rybackich  
ukazuje się liczniej na Morzu Północnym,  
Atlantyku i Oceanie Lodowatym!

Mówiąc to, nie lekamy się kryzysu. Nie  
dotknął on — i prawdopodobnie nie dotknie  
on zbyt silnie — rybołówstwa morskiego.  
Przecwnie, wzmocnienie pracy w rybołow-  
stwie pozwoli na częściowe zwalczanie  
kryzysu, dając wdzięczną pracę całej rze-  
szy ludu przy samym rybołówstwie i w  
przemysle pomocniczym. Kraj przestanie  
płacić obcym miliony złotych, corocznie  
bezwrotnie wypływających zagranicę.

Zapewne usłyszymy sprzeciwy, że jest  
to zadanie bardzo trudne, które będzie wie-  
le kosztować i z którym nie damy sobie  
rada. Istotnie, nie jest ono łatwe. Trudno-  
ści będą istotnie wielkie. Ale czem wła-  
ściwie jest życie, jeśli nie stałą walką z tru-  
dnościami? Niedość biadać i zalamywać  
ręce, — ale należy stałe, bezustannie, upo-  
czywie i wytrwale dążyć do osiągnięcia  
postawionego celu, — należy rozszerzać  
naszą pracę na morzu.

Bierzmy przykład chociażby z naszych  
sąsiadów na zachodzie. Dla niektórych z  
nich praca taka przed kilkudziesięciu laty  
była również nową, nieznaną. Teraz zaś  
— rozwinęła się ona w duży przemysł, da-  
jąc utrzymanie dziesiątkom tysięcy praco-  
wników, a niektóre przedsiębiorstwa ni-  
emieckie, bez względu na kryzys, wypłaciły  
swoim akcjonariuszom za 1930 rok po 12  
proc. dywidendy.

### Przedsiębiorstwa komunalne m. Tczewa

Miasto Tczew posiada Elektrownię z  
Centralą Okręgową, Gazownię, Wodociąg  
i Kanalizację.

**Elektrownia.** Budowę Elektrowni w  
Tczewie rozpoczęto 1899 roku w bardzo  
skromnych rozmiarach. Dopiero w 1911 ro-  
ku rozszerzył się zakres działalności Elek-  
trowni przez zelektryfikowanie powiatu  
tczewskiego, czem stworzono tak zwaną  
Centralę Okręgową.

Przy przejściu miasta Tczewa na łono  
Ojczyzny dnia 30 stycznia 1920 r. produkcja  
Elektrowni w Tczewie wynosiła 1.300.000  
KW rocznie. Dzięki propagandzie i umie-  
jelnemu dostosowaniu polityki taryfowej  
już w 1922 r. produkcja wynosiła 1.066.000  
KW, w roku 1923 wyprodukowano 2.180.000  
KW, a obecnie produkcja wynosi 4.500.000  
KW rocznie.

Od czasu przejścia miasta Tczewa przez  
władze polskie wymieniono wszystkie ma-  
szyny, 60 proc. sieci żelaznych na mie-  
dziane oraz przebudowano gmach Elektro-  
wni.

Długość sieci wynosi 400 km. Elektro-  
wnia tczewska zaopatruje 2 miasta, 30  
gmin, 20 obszarów dworskich, 3 cegielnie,  
1 cukrownię, 2 gorzelnie, 4 młyny, 2 wia-  
traki, 5 dworców kolejowych, 6 fabryk i  
wiele innych warsztatów drobnego prze-  
mysłu.

**Gazownia.** Gazownię miasta Tczewa  
uruchomiono 30 listopada 1867 roku. Po  
przejściu przez władze polskie miasta Tcze-

wa przystąpiła Gazownia do generalnych  
remontów, gdyż Gazownia stała nieczynna,  
więc przebudowano zapadnięte piece, na-  
prawiono zepsute aparaty, uruchomiono  
zborniki i t. d.

Produkcja gazu w 1920 roku wynosiła  
510.000 m<sup>3</sup>, a obecnie wynosi przeszło  
800.000 m<sup>3</sup> gazu.

**Wodociąg.** Zakład Wodociągowy uru-  
chomiono 1 kwietnia 1906 roku.

Po przejściu przez władze polskie mia-  
sta Tczewa w 1920 roku przeprowadzono  
częściową elektryfikację Wodociągów, gdyż  
motory gazowe całkowicie prawie były zu-  
żyte. Gruntowna przebudowa Zakładu Wo-  
dociągowego nastąpiła w 1929 roku, to jest  
wymieniono pompy leżące na kompresory,  
czyli pompy mamutowe.

Obecne zapotrzebowanie wody wynosi  
około 1.000.000 m<sup>3</sup>, czyli na dobę i głowę  
mieszkańca przypada 110 litrów wody.

**Kanalizacja.** W Tczewie kanalizację do  
użytku publicznego oddano 19-go kwietnia  
1909 roku. System kanałów jest rozdziel-  
czy, ścieki prowadzą grawitacyjnie do naj-  
niższych punktów miasta przy Wiśle, gdzie  
zbudowano stację ścieków i pomp. Ogólna  
długość kanałów wynosi 30 km.

W myśl statutów miejskich wszystkie  
nieruchomości w obrębie miasta muszą być  
przyłączone do sieci kanalkowej i wodocią-  
gowej.

Łączna wartość przedsiębiorstw miej-  
skich wynosi około 10.000.000 zł.

# Polski przemysł cukrowniczy

## Eksport cukru przez Gdynię

Dla polskiego przemysłu cukrowniczego, który rok rocznie sprzedaje na zagranicznych rynkach mniej więcej połowę swej produkcji jak też melasu i wyśódków suszonych — posiada wolny dostęp do morza i własny port polski niezmiernie doniosłe znaczenie. To też zagadnieniu temu polskie cukrownictwo poświęciło dużo uwagi i starań. Znaczenie to uwydatnia się tem więcej, gdy zwróci się uwagę na stanowisko, jakie zajmuje przemysł cukrowniczy w całokształcie naszego gospodarstwa narodowego. Przemysł ten należy do najważniejszych organizmów gospodarczych Polski i jako najważniejsza gałąź przemysłu rolnego, wywiera on decydujący wpływ na stan kultury rolnej w Polsce. Dla uprawy buraka cukrowego Polska posiada idealne wprost warunki, na co składają się bardzo dobra gleba, korzystny klimat i duża ilość robotników rolnych. Kraj o charakterze tak wybitnie rolniczym nie może nie doceniać znaczenia produkcji buraka cukrowego nie tylko dla całego rolnictwa, lecz także wobec kwestji zatrudnienia rąk roboczych — ca 550.000 robotników znajduje zatrudnienie przy uprawie buraka cukrowego i w cukrowniach — a wreszcie też wobec całego szeregu innych przemysłów obsługujących rolnictwo plantujące buraki i cukrownictwo. Przemysłowi, którego produkcja roczna przedstawia wartość ca pół miljaru złotych, i który z tytułu akcyzy od cukru wnosi do Skarbu Państwa rocznie ca 150 milionów złotych, starano się oczywiście zapewnić odpowiednie warunki istnienia i rozwoju; analogicznie, jak to czyniły i czynią inne państwa buraczane, również Polska zapewniła swemu cukrownictwu własny rynek wewnętrzny za pomocą cła ochronnego, umożliwiając mu zarazem utrzymanie produkcji na pewnym wyższym poziomie, któryby chociaż w części odpowiadał potrzebom rolnictwa co do prowadzenia intensywnej gospodarki zapomocą plantowania buraków cukrowych.

O żywotności tego przemysłu świadczy fakt, że zdołał on w krótkim czasie odrobić straty i to bardzo poważne, poniesione w czasie wojny i w latach powojennych, i to wyłącznie własnym wysiłkiem bez pomocy finansowej Państwa tak, że obecnie posiada on warsztaty na wysokim poziomie urządzeń technicznych, odpowiadających wymogom racjonalnej gospodarki. Gdy w kampanji 1913/14 na ziemiach obecnej Polski obszar plantacji buraczanych wynosił 175.000 ha, z których otrzymano 4 i pół miliona ton buraków i 515.000 ton cukru w art. cukru białego, a w kampanji 1921/22 cyfry te spadły do 82.000 ha, 1 miliona ton buraków i 160.000 ton produkcji cukru, to po systematycznych wysiłkach i stopniowym rozwoju produkcji, osiągnięto w kampanji 1926/27 poraż pierwszy przedwojenną cyfrę obszaru plantacji, a w kampanji 1929/30 najwyższy, jak dotychczas poziom produkcji, mianowicie z 242.000 ha plantacji otrzymano przeszło 5 milionów ton buraków i wyprodukowano 825.000 ton cukru. Od tej kampanji począwszy następuje wprawdzie cofnięcie się produkcji, co jednakże jest wynikiem zupełnie celowej akcji przeprowadzonej przez przemysł cukrowniczy z uwagi na przewlekły ogólno-światowy kryzys cukrowy. Umieszczanie nadwyżek produkcyjnych na rynkach zagranicznych stawało się coraz trudniejsze, a ce-

ny otrzymywane coraz gorsze. Licząc się z wytworzonymi warunkami należało dostosować produkcję do możliwości warunków zbytu, co przeprowadzono w sposób racjonalny rozkładając ciężary związane z taką restrykcją produkcji równomiernie na wszystkie warsztaty. Jak wiadomo, restrykcje takie zostały na podstawie zawartego międzynarodowego porozumienia głównych przemysłowców cukrowniczych eksportujących cukier, przeprowadzone we wszystkich krajach należących do tego porozumienia. W wyniku omawianej akcji produkcja cukru w Polsce obniżyła się w kampanji 1930/31 do 704.000 ton, a w codopiero zakończonej kampanji 1931/32 do okragło 450.000 ton. Ostatnie obliczenia światowej produkcji wykazują zmniejszenie jej o ca 3 miliony ton w kampanji 1931/32 w porównaniu do poprzedniej kampanji, co w poważnej mierze poprawiło światową sytuację statystyczną, i po dalszych restrykcjach produkcji, które w wykonaniu międzynarodowego porozumienia nastąpią, zwłaszcza co do produkcji cukru trzcinowego — niewątpliwie ugruntuje podstawy do uzdrowienia światowego rynku cukrowego.

Jeżeli polskie cukrownictwo umiało przeprowadzić nie tylko swoją odbudowę, ale dalej także prowadzić jednolitą politykę gospodarczą i zapewnić sobie mimo ciężkiego kryzysu trwałe podstawy egzystencji i rozwoju, to w dużej mierze zawdzięcza to swemu ściśtemu zespoleniu się. Wszystkie cukrownie Polski w ogólnej liczbie 69 należą do dwóch terytorjalnych (w Poznaniu i w Warszawie) związków zawodowych jak też do istniejących przy tych

związkach organizacji kartelowych, skupiających sprzedaż cukru co do warunków i liberalacji, przyczem ponadto ca 95 proc. całej produkcji podlega centralnej sprzedaży na wspólny rachunek. Sprzedaż tę ma sobie powierzona Bank Cukrownictwa Spółka Akcyjna w Poznaniu z oddziałami w Warszawie, Lwowie i w Gdańsku jako centralna instytucja finansowa cukrownictwa.

Uważając własny rynek wewnętrzny za najważniejszą podstawę zbytu, cukrownictwo wraz ze swą centralną instytucją sprzedaży dokłada wszelkich starań dla rozbudowy tego rynku, który posiada niewątpliwie duże możliwości rozwoju. Dobrze zorganizowany aparat sprzedaży cukru, jak najdalej idące uwzględnienie potrzeb rynku, regularne i szybkie zaopatrywanie wszystkich zakątków kraju, — czemu służą magazyny i punkty sprzedaży cukru we wszystkich ważniejszych centrach konsumpcyjnych oraz cała sieć mniejszych i większych hurtowników — dalej wykorzystanie wszelkich środków komunikacyjnych, szeroko zakrojona i systematycznie przeprowadzona akcja propagandowa, wszystko to przyczyniło się, że konsumpcję cukru zdołano podnieść z ca 4 kg na rok i głowę ludności do 12 kg.

Ostatnio daje się zauważyć w Polsce pewne zmniejszenie konsumpcji w związku z ogólnym kryzysem gospodarczym, który narówni z innymi krajami, dotknął także Polskę, zmniejszając siłę nabywczą szerokiej warstw ludności. Stopień tego zmniejszenia konsumpcji jest jednakże mniejszy, aniżeli w całym szeregu innych artykułów pierwszej potrzeby, a także mniejszy, aniżeli w innych krajach, wynoszący ca 3 proc.

kampanji 1930/31 w stosunku do kampanji poprzedniej; pierwszy okres obecnej kampanji 1931/32 przyniósł w miarę zaostrażającego się ogólnego kryzysu dalsze obniżenie konsumpcji.

Umieszczając rok rocznie mniej więcej połowę swej produkcji cukru na rynku wewnętrznym, musiało cukrownictwo polskie dla reszty produkcji szukać zbytu zagranicą, gdzie dzięki znowu scentralizowaniu sprzedaży w jednym rektu oraz fachowemu i sumiennemu prowadzeniu interesów przez Bank Cukrownictwa, zdołano zapewnić stałe rynki zbytu. Jako eksporter występuje polski przemysł cukrowniczy ze swymi produktami na rynkach światowych już od ca 10 lat, jednakże dopiero od kampanji 1923/24 eksport ten uwydatniał się we większych rozmiarach. W pierwszych latach transporty cukru eksportowego były kierowane wyłącznie do portu w Gdańsku. Wzrastający eksport od kampanji 1924/25 począwszy, jak też doświadczenia ze strajkiem gdańskich robotników portowych w 1924 r., nakazywały szukać także innych dróg i w następnych kampanjach kierować część wysyłek na Szczecin, a od kampanji 1928/29 począwszy także na Hamburg, celem wyyskania koniunktur (arbitrażowe sprzedaż cukru białego). W roku 1927 poraż pierwszy rozpatrywano możliwość skierowania transportów cukru przez Gdynię, co zrealizowano po przeprowadzeniu potrzebnych prac przygotowawczych przy eksporcie cukru z kampanji 1928/29, wysyłając 21.500 ton do tegoż portu. Odtąd przemysł cukrowniczy z roku na rok w większej mierze wykorzystuje tę drogę eksportu. W następnej kampanji 1929/30 wysłano już 82.500 ton do portu w Gdyni z ogólnych wysyłek 441.500 ton, przyczem już zupełnie zaniechano wysyłek cukru do Szczecina. Kampanja 1930/31 przynosi dalszy wzrost wysyłek do Gdyni, które wynoszą 104.000 ton mimo znacznego obniżenia się ogólnej cyfry eksportu, wynoszącej tylko 311.000 ton. W ten sposób udział portu w Gdyni w przejęciu transportów cukru eksportowego wzrósł z 7 proc. w 1928/29 do 33,5 proc. w kampanji 1930/31.

Dla umożliwienia sobie wykorzystania naszego portu dla swych transportów eksportowych, przemysł cukrowniczy wybudował w roku 1930 i 1931 w Gdyni 3 duże magazyny cukrowe, które mogą pomieścić ca 70.000 ton cukru. Budowę i eksploatację tych magazynów przeprowadza utworzona specjalnie w tym celu firma „Cukroport” — Składy Portowe Zachodnio-Polskich Cukrowni Sp. z o. odp. w Poznaniu.

Ta możliwość wykorzystania naszego portu dla przesyłek cukru eksportowego nabiera tem większego znaczenia, jeżeli się uwzględni, że poza najważniejszymi odbiorcami polskiego cukru, jakimi były Anglja i Holandja, w ostatnich latach wysunęły się coraz więcej na pierwsze miejsce w tej mierze kraje bałtyckie, które z racji położenia geograficznego stanowią naturalne rynki zbytu naszego cukru. To też mimo przeprowadzonej restrykcji produkcji i wobec tego zmniejszenia cyfry eksportu, polski przemysł cukrowniczy niewątpliwie nadal zatrzyma zawsze w pewnej mierze również charakter przemysłu eksportowego i dlatego nadal dbać musi o tę najważniejszą bramę wyjściową, jaką stanowią dla jego eksportu, nasz port w Gdyni.

## BANK CUKROWNICTWA

SPÓLKA AKCYJNA

### W POZNANIU

UL. SEWERYNA MIELŻYŃSKIEGO 7

Konto przekazowe w Banku Polskim  
w Pocz. Kasie Oszczędn. Nr. 202764

Adres dla telegramów: Bacukro Poznań

tel. Nr. 12-17, 21-47, 36-48, 54-06, 54-59

## „Cukroport”

Składy Portowe Zachodnio-Polskich Cukrowni

Sp. z o. o. w Poznaniu

Budowa i eksploatacja magazynów portowych

Posiada trzy własne magazyny w Gdyni o łącznej pojemności ca 70.000 ton.

# Niema Kaszub bez Polonji a bez Kaszub Polski

Najbardziej na północ wysunięty pas województwa pomorskiego zamieszkuje Kaszubi, potomkowie prastarego a potępionego niegdyś szczepu Pomorzan. Kaszubi w zaraniu naszych dziejów brali czynny udział w powstawaniu narodu polskiego. Jest to lud rdzennie polski, osiadły nad brzegami Bałtyku w powiatach puckim, wejherowskim, kartuskim oraz w części powiatów kościerskiego i chojnickiego. Do Kaszub należy także północno-zachodni pas obszaru W. M. Gdańska i części powiatu bytowskiego, słupskiego i lęborskiego w Pomoraniu Pruskiej.

Kaszubi na Pomorzu polskim noszą różne nazwy, nadane im czy to z powodów jakiejś odrębności w ubiorze, czy też sposobu mówienia, używania pewnych zwrotów językowych i t. p.

W poszczególnych okolicach nazywają Kaszubów na Pomorzu polskim **Lyczakami, Lasakami, Bylakami, Rybakami** i t. d. a na Pomorzu niemieckim **Słowińcami, Niniakami, Kabatkami, Karwatkami**. Są to nazwy o typie wybitnie przezwiskowem. Kabatkami np. nazywają mieszkańców parafii ceceniewskiej i głowczyckiej, Karwatkami nazwano rybaków nadmorskich w powiecie lęborskim i słupskim od długiego ubioru, zwanego karwatką. Od używanego przez ludność powiatu kościerskiego płaszczka, zwanego kidlonem, nazwano ich Kidlonami. Niniakami nazwano pewną grupę ludności powiatu słupskiego i lęborskiego z powodu ciągłego używania przez nich zwrotu „ninia”, naszego „eje-no”. Ludność okolic Pucka, Swarzewa i Oksywji przezwają **Belakami** dlatego, iż mówią „bel” zamiast „był”. Lyczakami przezwano mieszkańców lesistych okolic Kościerzyny, Lesokami — mieszkańców lasów kartuskich, Drobolakami zaś lud żarnowski od szybkiego mówienia.

## Język kaszubski

Mowa dzisiejszych Kaszubów jest narzeczem języka polskiego ze szczytkami mowy wymarłych Pomorzan... Jest to narzecz twarde, które w swym archaizmie porównać można do gwary górali tatrzańskich. Mowa południowych Kaszub różni się od południowo-wschodniej grupy Kociewiaków w okolicy Starogardu używających narzecz, pokrewnego gwarom z za Wisły.

Niemcy zawsze usiłowali dowieść, że Kaszubi stanowią jakoby oddzielną grupę narodowościową, posługując się w celach polityki zaburczej argumentami i twierdzeniami pseudonaukowymi.

Dzisiaj zagadnienie przynależności Kaszu-

bów do ludu polskiego wobec poważnych dowodów naukowych i jednogłośnej opinii uczonych nie ulega najmniejszej wątpliwości. Wybitny uczyony prof. Baudouin de Courtenay pisząc o mowie Kaszubów, powiedział, że kaszubszczyzna jest bardziej polska niż sama polszczyzna.

Wrażenie to należy rozumieć w tym kierunku, iż w zakresie szeregu procesów głosowych, w których występują różnice polsko-kaszubskie, kaszubszczyzna jest bardziej konsekwentna od polszczyzny, t. j. bardziej radykalnie przeprowadza procesy głosowe, które występują mniej konsekwentnie w innych gwarach polskich.

Okoliczność ta pozwala przypuszczać, że w przeszłości Kaszuby i wogóle Pomorze były ośrodkiem kulturalnym, z którego szerzyły się wpływy na całą Polskę. Okres ten przypada na czasy przedhistoryczne. Po tym okresie nadszedł okres inny, kiedy Polska łądowa zyskała przewagę i obecnie wywiera silny wpływ na Kaszuby. Kaszubski jednak język wkracza obecnie do polszczyzny literackiej, w zakresie morskim i żeglarskim podobnie jak niedawno Podhale w zakresie górskim.

Kaszuby dają swej Macierzy nowe skarby, podobnie jak je kiedyś dawały w epoce przed Mieszkiem.



Rybakcy nad Bałtykiem.

## Złotogłowie kaszubskie

### Znaczenie sztuki ludowej na Kaszubach

Aksamit, jedwab, złoto, srebro, perły, złote łańcuchy stroili dawne ubiory kaszubskie. — O przepychu tego stroju świadczą najwymowniej zachowane po dziś dzień, niestety w nie zbyt licznych już okazach złotogłowie kaszubskie czyli aksamitne czepeczki męzatek, wyszywane złotem i srebrem w tulipany, serca stylizowane, owoce, granitu itd.

Kaszubskie czepeczki czyli złotogłowie są przepysznie haftowane złotem lub srebrnymi niciami na kosztownych aksamitach lub jedwabach, a zdobne są w motywy, które sięgają czasów renesansu i baroku. Poza te wpływy przeważają jednak na czepeczkach kaszubskie ozdoby i ornamenty ludowe.

Złotogłowie kaszubskie wyrabiane były prawdopodobnie w klasztorze Norbertanek w Żukowie w powiecie Kartuskim oraz Bene-

dyktynek w Żarnowcu w pow. Puckim, gdzie to kształciły się córki pomorskich rodów szlacheckich, a także mieszczańskich. Z klasztorów pomorskich rozchodziły się po dworach, domach mieszczańskich a wreszcie po „czeczach”.

#### ZABYTKI WE WDZYDZACH.

Po skasowaniu przez rząd pruski klasztoru w Żukowie w r. 1835, złotogłowie zaczynają ginąć. Haftowano je jeszcze około r. 1840, później zaś zastępowano je wyrobami maszynowymi, aż i one zaginęły.

Kosztownych złotogłowiów kaszubskich jest w całej Polsce tylko około 20 sztuk. Najwięcej znajduje się ich w muzeum wiejskim we Wdzydzach, zebranych przez założyciela tego muzeum, nauczyciela ludowego Izidora Gulgowskiego.

Kosztowne złotogłowie kaszubskie, za które płacono niemal tyle co za krowę, składa się z denka, przypadającego na tył głowy, oraz z opasującej denko kryzy, ozdobionej haftem i koronkami z czarnych jedwabnych lub złotych nici. Bogata wieśniaczka kaszubska, gburka, po nałożeniu czepeka na głowę, opasywała go u góry jedwabną czyli „dębową” chustką i przywiązywała pod brodą barwnymi wstążkami.

#### BARWNE ZŁOTOGŁOWIA.

Tło czepeców bywało utramarynowe, zielone, różowe lub czarne, stanowiąc doskonały kontrast do złotych i srebrnych ornamentów i haftów. Ornamenty, które ozdabiano czepeczki, wykutały z kłótkiej łądy i rozwijały się w środku denka w duży kwiat, dookoła którego gęsto usiane są inne ozdoby, na aksamitnym tle. Wszystkie płatki kwiatów wypełnia wypukły haft z grubym podkładem z papieru lub pergaminowych paszków, ciętych przeważnie ze starych ksiąg klasztornych. Wymyślny sposób wykonania obok szlachetnych w swej prostocie ornamentów stawia złotogłowie kaszubskie wśród innych polskich czepeców na pierwszym miejscu.

Złotogłowie kaszubskie mają dla nas znaczenie nie tylko jako przedmioty artystycznego zdobnictwa ludowego. Wykazują one dobitnie wraz z całą ludową sztuką kaszubską, że Kaszuby były zawsze ściśle związane z kulturą reszty Polski. Złotogłowie te zbliżają się pod względem kształtu i zdobnictwa do typu czepeców krakowskich, wielkopolskich, kujawskich itd. A mimo sąsiedztwa z Niemcami ozdoby ich i ornamenty, jak zresztą całe zdobnictwo stroju kaszubskiego, było wolne od wpływów niemieckich.

## Nazwy miejscowości pomorskich i ich dzieje

**Gdynia:** Nazwa ta zachodzi już w r. 1253 pod formą Gdyna i jest pierwotna. Zachowała się ona bez większych zmian do dnia dzisiejszego, mimo że od połowy 14-go wieku w dokumentach niemieckich stale spotyka się nazwę Gdingen.

**Oksywie** jest również nazwą pierwotną. Dowodzą tego odmiany pisowni, zachodzące od 1209 r. przez cały wiek 13-ty aż do wieku 14-go jak Oxive, Oxive, Oxiva, Oxivia. Od 17-go wieku pisze się po polsku Oxiwie względnie Oksywie.

Nazwa Pucka jest pierwotna i zachodzi już w różnych podobnych odmianach pismo-

wni średniowiecznej.

Miasto **Kościerzyna** występuje w r. 1284 pod nazwą Costrina, od wieku 16-go już w obecnej formie.

**Kartuzy** zawdzięczają swoją nazwę klasztorowi Kartuzów, założonemu w r. 1381 obok dzisiejszego miasta. Klasztor ten nosił nazwę „Cartusia Paradisi B. Mariae Virginis”. Osadę powstającą pod klasztorem zwano już w wieku 17-tym Kartuzy.

Nazwę **Lubawy** spotyka się już w najstarszych dokumentach z r. 1216 i 1243, w których brzmi ona **Lubouia**.

IZYDOR GULGOWSKI

## Pieśń o Ziemi Kaszubskiej

A czy znosz, te, bracie młody,  
Te pomoście twoje rody?  
Tech Kaszubów, Kocewiaków  
I tech Gochów, Borowiaków?

A czy znosz, te, bracie młody,  
Twoje bore, twoje wody?  
Stare chujci nad drogami,  
Bjole brzuści nad wodami?

A czy znosz, te, bracie młody,  
Twojej zemi jarne płody?  
Jako dziewczka krasnolita  
Kapie w słoncu se bukwiła!

Tam na HELSCIEJ biolej zemi  
Szumją fale Bałtyku  
Tam na Helskiej biolej zemi  
Jest rebackie twarde plemie.

Na OKSYWSCIEJ górze szary  
Czuwa pilno kościół stary,  
O przeszłości swiasty marzy,  
Jak ten sługa czujnej straży.

PUCKIE miasto wszesciem znane  
W ksegach Polski zapisane  
Tu Czortliński ze secami,  
Jechiś z swymi kompanami.

Znasz te, bracie, kalwaryjo  
Na WEJROWSCIEJ gónej z...  
Gdzie Pon Jezus straceł zece,  
Za kaszubskie godne plemie.  
Wszystkie troski, co nabandzesz,  
Tu jich zaros se pozbandzesz

Gdzie Pon Jezus se objawił  
I kaszubski naród zbawił.

OLIWO, stolico swiasta  
Samborów, dzelnych Mestwinów  
Tutaj kaszubskie ksągenta  
Omieslały dobro synów.

Płyńcie Wisła jak płynęła,  
Nad nią leży GDONSK nasz stary,  
Ze do Polski nie należy,  
Temu Kaszub nie do wiary.

A cieć stary GDONSK opuscys  
Na południe kroki zwrocysz  
Tam kraj swiasty!  
Matce Bosci poswianny  
Raj Maryji je nazwony.

Nad jezorem klasztor stoi,  
Nad nim stara mieć zeleni  
KARTUZJANIE tu mieszkałe  
Cude w dzelach doskonałe.

Na raduncim brzegu stoi  
Dla pobożnych dusz przystanek  
Stary klasztor Norbertanek,  
Przez Mestwinów zbudowany  
O ŻUKOWO z wieków znane.

Tu kaszubscy szlachciec chwalił  
ako sługa Boga swego,  
Tu kaszubscy szlachciec chwalił  
Droge życia zakonnego.

Ze BETOWO Niemc zagrabił  
To do lecha jest galganstwo  
Tam se rychtych Chrystus rozdel,  
Co kaszubsci kraj webawił.

Bo jak wieta:  
Betowo a nasz Betlejem  
Jest, jak mówią, jedno miasto  
Ze żedowie ta letere  
Pokroncele, jakby casto.

Przeswietna KOSCERZYNO  
Stolico kaszubskiej zemi,  
Była zawsze Polsce wierna  
Je to chwałą nieśmiertelną.

A jak kseżec nad gwiazdami,  
Nad wszytciem jezorami  
Stoji WDZYDZKIE!  
Na czter wiatre je rozcante,  
Na ksztołt krzyża je rozpiante.

A po toniach rebe skaczę  
W łufce morsce gape kraczę,  
Czolem cecho wode pruje,  
Rebok z niego serce snuje.

To kolebka je STOLEMOW,  
Wielkoludow i olbrzymow.  
Tak se ludze powiadało,  
Prze kominku dziecom bajo

Z nich se rozdel JASEK Z KNIEJI  
Zacny kaszubsci poeta,  
JAROSZ Z WIELA nazywany  
Nom Kaszubom dobre znany.  
Pocma dalej pod Betowo  
Aż do włosci BORZYSZKOWO.

Na bacznosci mniej se troche,  
Tu kraj, gdzie mnieskają „Goche”.

Tu Goch panem na swej roli  
Pluc se w kasze nie pozwoli,  
Ani żed tu nie wetrzymo  
Pędzy w strone Jerozlemi.

Na południe suche płoski,  
A nad rzeką cemus loski,  
Nad drogami brzuście stare,  
Mchem pokryte chejcie szare.

Jest tu wioska SZWORNIGACE,  
Kozdy cy tam powie „bracie”  
Dawaj różkę, a nie bęć tacł,  
Zażejmi sobie tobaci.

Tam dostatek jest niemasty,  
Sedem snopków na morg, cały,  
Jako posog dla Rozeli,  
Mandel jazdzy je w kobielei.

Niezadlugo, het daleko,  
Widac wieże miasta CHOJNC  
Tam je Kaszub koniec!

Końc je także piosnci naszej  
O kaszubscim starym rodze  
Brońmy zawsze zemni naszej  
Zyjmy razem sobie w zgodze.

Wolno spiewac tu każdemu  
W tem kaszubsko-polskiem domu!  
Wróg nasz Polsci nie odbije  
Cieć kaszubsci naród żyje!  
Ze zbioru „Morze polskie i Pomorze w pieśni”

# Zegluga na Wiśle



Udział Polski w handlu międzynarodowym jest jeszcze bardzo słaby. W zagranicznym obrocie handlowym jest Polska skazana jeszcze na pośrednictwo sąsiadów, pociągające za sobą różne ujemne następstwa; wzrost ceny towarów importowanych i kompresję ceny towarów eksportowanych i to o koszt pośrednictwa, co obciąża nasz bilans handlowy.

Bramami przepustowymi dla naszego handlu zagranicznego są nasze dwa porty, Gdynia i Gdańsk. Gdańsk nie rozumiał jeszcze wprawdzie, że warunki jego rozwoju i przyszłości leżą w aktywnie pojętej współpracy z gospodarczym organizmem Polski — ale życie samotne zmusiło go do organizowania swego handlu w oparciu o rynek polski. Udział obu portów w naszym handlu zagranicznym wzrasta od szeregu lat zarówno w skali procentowej jak i absolutnej. Ogólna ilość eksportu z Polski w 1930 r. wynosiła 18.922.132 tony — eksport przez Gdańsk wyniósł 7.476.811 ton — eksport przez Gdynię 2.932.658 ton; razem wywóz drogą morską wyniósł 10.409.469 ton, czyli 55 proc. całego wywozu Polski.

Import morzem przez Gdańsk i Gdynię wyniósł razem 1.121.782 tony, co w stosunku do całego przywozu do Polski w 1930 r., wynoszącego 3.571.023 tony, stanowi 31,4 proc.

Obroty towarowe morzem przez nasze porty wyniosły 11.531.251 ton, co w porównaniu z ogólnym obrotem towarowym Polski z zagranicą w wysokości 22.493.155 ton stanowi 51,3 proc. Wzrost obrotu drogą morską spotęguje się jeszcze gdy zwiążemy polskie morze z najodleglejszymi zakątkami kraju siecią dogodnych i tanich dróg komunikacyjnych, umożliwiających przewóz w elu towarów, niewytrzymałych dziś ze względu na wyższe koszty transportu, konkurencji i wymagających dlatego tanich dróg wodnych. Żegluga na nich nie jest tak szybka jak transport kolejowy, musi się przytem liczyć z warunkami przyrody — jednakże koszty transportu drogą wodną są znacznie niższe od taryf kolejowych, to też w ostatnich czasach zwrócono się wszędzie znowu ku budowie dróg wodnych, ułatwiających obrót towarów masowych posiadających małą wartość w stosunku do swej obojętności lub do swego ciężaru, dla których każda oszczędność na koszta przewozu ma pierwszorzędne znaczenie.

## Zagadnienie regulacji Wisły

Również i w Polsce mają drogi wodne, a zwłaszcza najgłówniejsza z nich Wisła, przecinająca prawie wszystkie dzielnice nasze, niesłychanie doniosłe gospodarcze i polityczne znaczenie. Wisła jest najnaturalniejszą arterią komunikacyjną, łączącą oba porty w Gdyni i Gdańsku z naszą stolicą. Jest ona jednak zdana do żeglugi towarowej i pasażerskiej tylko na odcinku Warszawa—Gdańsk—Gdynia, którego długość wynosi około 440 km. Sprawa uczynienia z niej i na dalszych odcinkach rzeki żeglownej pozostaje u nas prawie nietkniętą. Nasza żegluga zaś, rozwijająca się pomysłnie prze dwojną, tonie w marazmie zaniedbania, posilkując się statkami i barkami z przed trzydziestu i więcej lat. A jednak musimy sami na naszych naturalnych drogach wodnych rozwinąć żeglugę i postarać się o wielką ilość własnych i nowoczesnych statków, aby nie dopuścić do opóźnienia żeglugi naszej przez żywioły obce. W pierwszym rzędzie jednak musimy uregulować Wisłę i to w jaknajszerszym tempie i wszelkimi środkami, jakimi będziemy rozporządzali. Od Wisły odśrodkowo przejść musimy do dalszej rozbudowy naszej sieci dróg wodnych, t. j. do regulacji Narwi i Bugu celem rozszerzenia na znaczniejsze przestrzenie zakresu oddziaływania Wisły. Tu należy również i koncepcja połączenia Wisły przez Brdę i Noteć z Wartą. Wisła łączy się wprawdzie za pomocą skanalizowanego ujścia Brdy, kanału bydgoskiego, Noteci i Warty z Odrą. Ponieważ jednak ujście Noteci i Warty leży poza naszą granicą zachodnią, nie ma Warty połączenia z Wisłą, leżącego na terytorjum Polski. Połączenie takie jest niestety do wykonania przez budowę kanału do Gopła

z górnego biegu Warty z okolicy Koła lub Konina, lub przez odgałęzienie Warty poniżej Obornika na najkrótszej drodze do Noteci. Takie odgałęzienie stworzy dogodną komunikację wodną pomiędzy Poznaniem a Wisłą i Gdańskiem i umożliwi przez to rozwój żeglugi wiślanej.

## Zegluga na Wiśle

Podstawą żeglugi na Wiśle w dobie obecnej jest żegluga parowa, uprawiana w postaci ruchu osobowo - towarowego, czyli pospiesznego oraz ruchu holowniczego, czyli towarowego. Ruch osobowo - towarowy uprawia się na Wiśle na parowcach, przeważnie boczno-kołowych o sile maszyn

sadnicze wady — jest stary i niewystarczający. Holowniki rekrutują się przeważnie z przerobionych statków niemieckich wyranżerowanych z powodu swej nieużyteczności. Wogóle tabor całej polskiej żeglugi śródlądowej jest bardzo nieliczny, bo składa się ze 166 statków z własnym napędem mechanicznym i 1882 statków bez własnego napędu mechanicznego. Podczas gdy przeważną część statków grupy pierwszej, bo 157 zbudowana jest ze stali, przypadają na grupę drugą 1702 statki drewniane, a tylko 180 statków stalowych. Ogólna siła maszyn statków z własnym napędem mechanicznym wynosi 15.609 KM, a ich zdolność przewozowa w tonach 6.137, zdol-

da, cukier, melasa i tytoń i to na większe odległości.

Barka jest nieco późniejszym statkiem towarowym. Odnacza się solidniejszą konstrukcją i służy do przewozu tańszych towarów masowych jak węgiel, buraki, materiały budowlane i t. p.

Do przewozu tych samych towarów służy i krypa. Ładowność krypy wynosi około 50 ton. Krypa jest statkiem lekkim o małym zagłębieniu i służy do transportu na krótszych przestrzeniach; kwalifikuje się ona doskonale na ruchomy warsztat pracy dla bardzo ubogich szyprów, operujących bardzo małym kapitałem inwestycyjnym.

Tabor berlinek składa się z trzech zasadniczych typów: berlinek „Finowmasskahn” 40×4,60 m o udźwigu 200 do 300 ton — berlinek „Breslauermasskahn” 55×8 m o udźwigu około 550 ton, oraz „Saakmasskahn” 50×6 m ładujących do 200 ton. Sporadycznie spotyka się „wezerki” „Weiseimasskahn” i inne budowane przez szyperów według własnego widzimisie. Żaden z tych typów nie odpowiada właściwie warunkom nawigacyjnym na Wiśle. Tabor zatrudniony na Wiśle wynosi w tej chwili około 200 barek o nośności ca 50.000 ton i 69 holowników i statków pasażerskich o sile 10600 HP.

## Zdolność przewozowa całej floty wiślanej

wynosi na linii Warszawa—Gdańsk—Gdynia około 1 milion ton w przeciągu sezonu nawigacyjnego.

Przedsiębiorcami transportowymi na Wiśle są szyprowie i nieliczne wielkie przedsiębiorstwa przewozowe. Szyprowie nasi w ilości około 180 są przeważnie właścicielami jednego lub dwóch statków. W ostatnich latach, zwłaszcza po wojnie, stracił znaczenie samodzielnych przedsiębiorstw przewozowych. Dziś są zależni od wielkich przedsiębiorców, posiadających holowniki parowe i operujących większymi kapitałami.

Do największych i najstarszych przedsiębiorstw holowniczych należy bezspornie Lloyd Bydgoski. Instytucja ta zdołała opanować ruch towarowo - holowniczy w zupełności na kanałach, Brdzie i Noteci, a w ostatnich czasach rozszerzyła zakres działania również i na Wisłę oraz Wartę. Dziś obsługują statki Lloyd Bydgoskiego komunikację towarową zwykłą i pospieszną na szlakach Warszawa—Gdańsk—Gdynia i docierają do portów zagranicznych w Szczecinie, Hamburgu a nawet Czechosłowacji i Litwy, przewożąc różnorodne towary poczynając od cukru i węgla a skończywszy na zbożu, cementie i saletrze chilijskiej.

Ruch towarowy utrzymuje Lloyd Bydgoski przy pomocy własnego taboru holowniczego, składającego się z 18 parostatków, używanych jako siła pociągowa dla 100 barek własnych i obcych, kontraktowanych w miarę potrzeby i stanowiących własność miejscowych szyprów.

Żegluga Lloyd Bydgoskiego usprawnia jego port przeładunkowy w Kapuściskach Małych pod Bydgoszczą, w którym przeładowuje się ładunki masowe jak drzewo, węgiel, zboże, cukier, melasa i t. p. z wagonów do barek i vice versa.

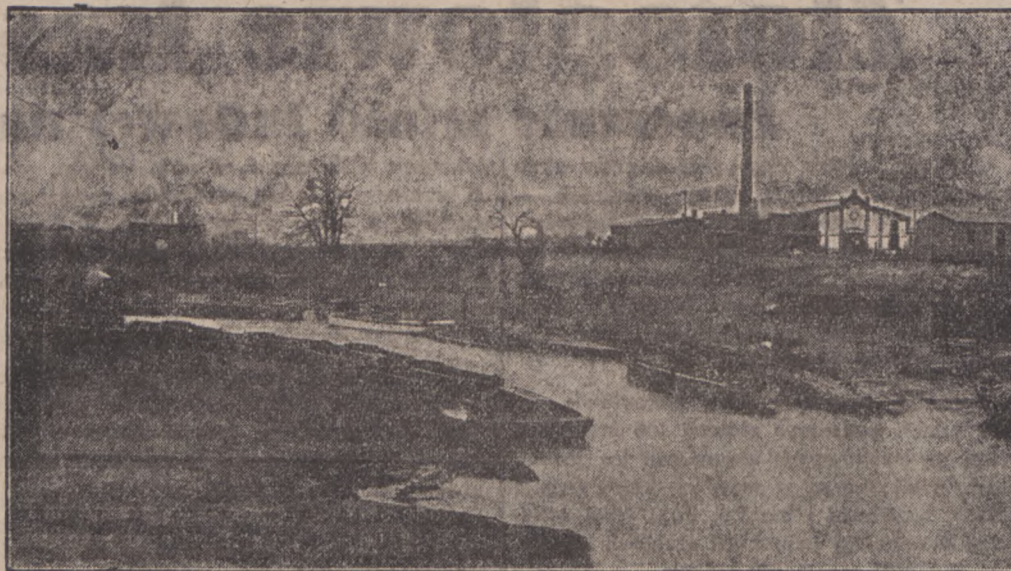
Jako czołowe przedsiębiorstwo żeglugi towarowej i holowniczej na Wiśle jest Lloyd Bydgoski ściśle związany z miastem Bydgoszczą. Miasto Bydgoszcz wraz z fundacjami charytatywnymi, stojącymi pod jego zarządem posiada w Lloydzie Bydgoskim przeszło 50 proc. akcji. Reszta kapitału akcyjnego znajduje się w rękach poważnych finansowych grup krajowych.

Ruch pasażerski - towarowy uprawia na Wiśle warszawska „Vistula”, dzierżawiąca tabor pasażerski po Zjednoczonym Warszawskim Towarzystwie Transportu i Żeglugi Polskiej w Warszawie. Dzięki statkom pasażerskim przychodzą czasami do Warszawy i z górnej Wisły — na dolnej Wiśle pracuje od czasu do czasu dorywczo kilka gdańskich holowników.

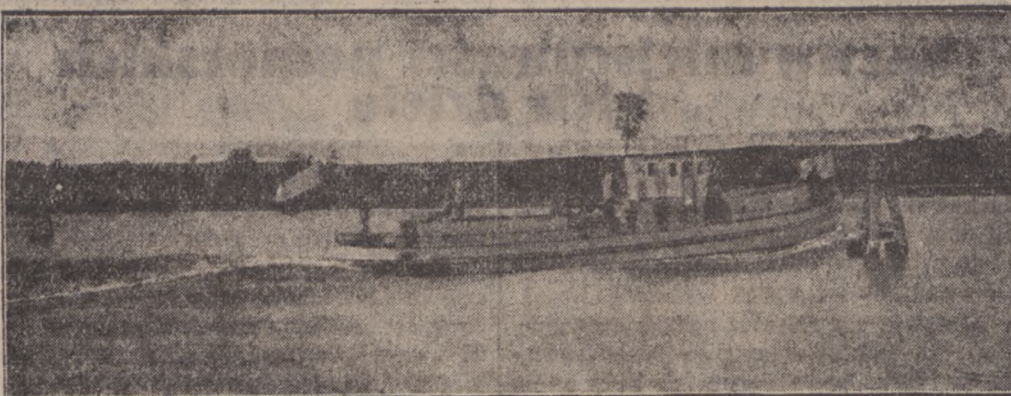
Żegluga towarową uprawia na dolnej Wiśle poza Lloydem Bydgoskim jeszcze „Standard Nobel”, posiadający 9 tanków o pojemności 200 do 500 ton.

Przedsiębiorstwa żeglugowe, pracujące na Wiśle, są zrzeszone w Radzie Zjazdów Żeglugowców, której celem jest wyjaśnianie ogólnych potrzeb polskiej żeglugi śródlądowej i opracowywanie środków jej rozwoju.

Marceli Maryński.



FABRYKA MASZYN I STOCZNIA „LLOYDU BYDGOŚKIEGO” W KAPUŚCISKACH MAŁYCH.



STATEK WYBUDOWANY W STOCZNI „LLOYDU BYDGOŚKIEGO” próba działania silnika.

około 150 KM. Umieszczenie kół napędowych po bokach statku podwaja szerokość statku mierzoną w szerz właściwego kadłuba. Parowce boczno-kołowe ładują oprócz kilkuset pasażerów jeszcze kilkadziesiąt ton towarów. Szybkość ich sięga do 18 km na godzinę. Parowce osobowo - towarowe kursują według zgóry ogłoszanego rozkładu jazdy i to we dnie i w nocy. Żegluga pasażerską uprawia się u nas na większą skalę tylko na terenie b. Kongresówki między miejscowościami pozbawionymi komunikacji kolejowej.

Dla żeglugi holowniczej służą parowce w przeważnej części tylnokołowe o sile 200 do 250 KM. W tylnokołowcach odpowiada szerokość statku ściśle szerokości kadłuba. Używa się je do żeglugi na drogach mieszanych, t. j. kanałach i na Wiśle.

## Tabor pływający

Tabor pływający na Wiśle ma dwie za-

ność przewozowa zaś statków bez własnego napędu mechanicznego wynosi 116.275 ton. W porównaniu z Francją i Niemcami przedstawia się tabor nasz następująco:

Barek		Parostatków	
ton		HP.	
Francja . . .	2.862.000	Francja . . .	153.000
Niemcy . . .	7.000.000	Niemcy . . .	600.000
Polska . . .	116.000	Polska . . .	15.600

Tabor przewozowy dzieli się na berlinki, barki i krypy. Najlepszym statkiem, bo najlepiej zbudowanym, jest berlinka, spotykana jednak tylko na dolnej Wiśle, co jest zrozumiałe z uwagi na bliskość morza, wywołującą konieczność budowy statków o lepszej konstrukcji. Berlinka jest statkiem krytym o pojemności 200 do 600 ton i nadaje się do transportowania najkosztowniejszych produktów masowych jak mąka, so-

## Spółka Osadnicza w Poznaniu

Spółka Akcyjna

POZNAŃ, Tel. 31-16., ul. Rzeczypospolitej 1.

Koncesjonowana Instytucja przez Ministerstwo Reform Rolnych

do przeprowadzania parcelacji na terenie woj. Pomorskiego i Poznańskiego. Wyłączenia z art. 4. i 5. Ustawy o wykon. Reform Rolnych. Poleca ze swych terenów w Poznaniu i nad Bałtykiem.

## Działki Budowlane

Ceny zniżone. Odplaty długoletnie, po umiarkowanym procencie. Udzielamy wszelkich wskazówek przy podjęciu czynności budowlanej.



# Nasze okno na świat

## Ku rozszerzeniu naszego handlu morskiego

### Sieć regularnych linii okrętowych powinna połączyć Gdynię ze światem

Stworzenie własnych regularnych połączeń z Gdyni do ważniejszych ośrodków międzynarodowego handlu morskiego, położonych w bezpośrednim naszym sąsiedztwie, jest jednym z naczelnych wskazań polityki żegluga polskiej. Twórca naszej żeglugi handlowej, Eugeniusz Kwiatkowski, b. minister przem. i handlu dał temu wyraz w słowach, które mimo upływu szeregu lat, nie straciły na swej aktualności, — że **GDYNIE POWIĄZAĆ NALEŻY TRWAŁE Z PORTAMI NA BAŁTYKU I MORZU PÓLNOCNEM.** Jest to bowiem nasz naturalny teren działania, na którym posiadając dwa porty morskie, powinniśmy dążyć do jak największej samodzielności.

Z problemem rozbudowy żeglugi handlowej w ogóle, a regularnej w szczególności łączy się cały szereg zagadnień natury ogólno-gospodarczej i nawet ogólnopolskiej. Samo posiadanie portów w Gdyni i w Gdańsku nie wystarcza, aby zagadnienia te rozwiązać w sposób planowy i metodyczny. Porty są biernym instrumentem, służącym potrzebom handlu, który eksportować może na równi z inicjatywą polską, inicjatywą obcą. Żegluga dopiero stanowi ten czynnik aktywny, który z własnych portów prowadzi handel rodzimy na obce rynki, skierowuje na właściwe drogi, nasila go i utrwała. I tu jednak są pewne warunki zasadnicze, od których zależy, czy statek, płynący pod ojczystą banderą, rzeczywiście spełnił swoją rolę pionierską w dziedzinie naszej ekspansji gospodarczej na morzu.

#### Trzy główne typy żeglugi

Istnieją trzy rodzaje żeglugi: żegluga nieregularna, żegluga stała i żegluga regularna. Są pozatem ogniwami pośrednimi, które mają mniejsze znaczenie. Żegluga nieregularna (tramps) polega na tem, że statki mają wprawdzie swą bazę w porcie ojczystym, kursują jednak w dowolnych kierunkach w zależności od przeznaczenia ładunku, który przewożą. Zdarza się przytem, że statki takie uskuteczniają przewóz ładunków obcych pomiędzy portami obcymi, gdy otrzymają tu, lub owdzie korzystne frachty. Tak tedy ten typ żeglugi ma charakter wyraźnie zarobkowy, zależny od wielu wpływów postronnych i dlatego w gruncie rzeczy — bierny. Posiada on głównie znaczenie jako szkoła doświadczeń morskich i jako źródło polepszenia bilansu płatniczego kraju.

Żegluga nieregularna, która sama w sobie nie stanowi zdecydowanego czynnika ekspansji gospodarczej swego kraju, toruje jednak drogę do powstania linii stałych na tych szlakach, gdzie frekwencja ładunków się wzmacnia i nabiera cech trwałości. Żegluga stała tworzy linię okrętową we właściwym tego słowa znaczeniu, nie przestrzega jednakże regularności rejsów i utrzymuje komunikację w miarę potrzeby i kompletowania się pełnych ładunków.

Ewolucja ta, od statków - trampów począwszy, poprzez żeglugę stałą, znajduje swe ukoronowanie w t. zw. regularnych liniach okrętowych. Są to linie, utrzymywane pomiędzy portem macierzystym a portem, lub odpowiednim kompleksem portów obcych, przy czem statki odchodzą w regularnych odstępach czasu stosownie do zgóry ułożonego rozkładu i niezależnie od ilości otrzymanego ładunku. Ten typ żeglugi posiada dla danego kraju znaczenie najdonioślejsze, jest jednak, zwłaszcza w obecnych warunkach, najbardziej kosztowny i najtrudniejszy do urzeczywistnienia.

#### Znaczenie żeglugi regularnej

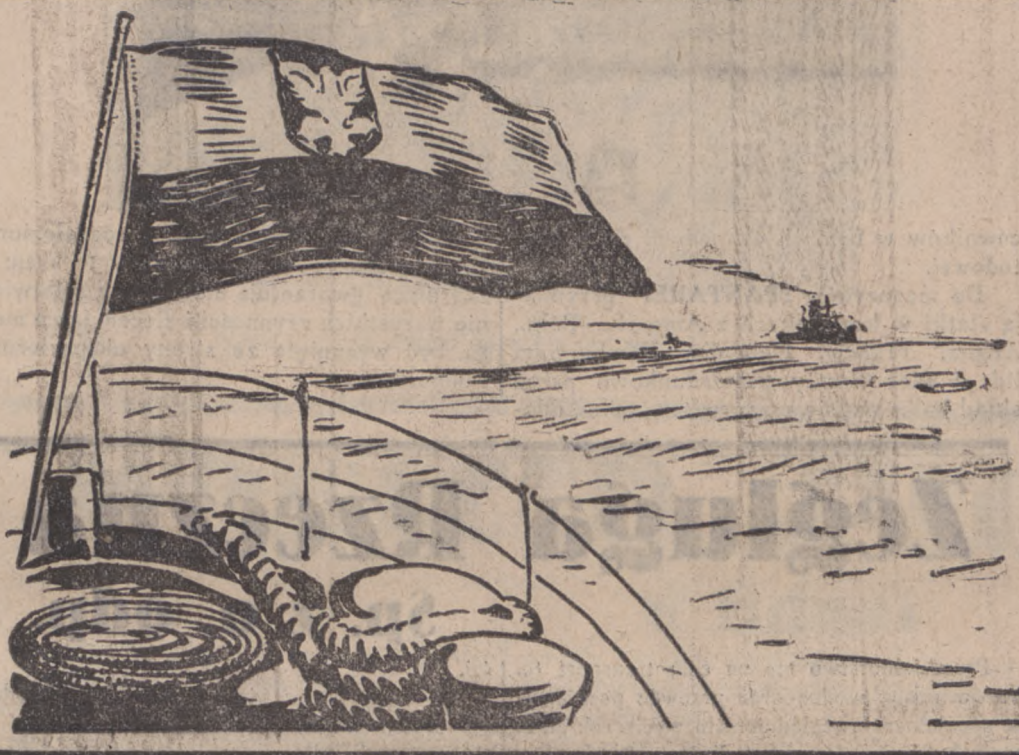
Dlaczego tak wielką wagę przykładamy do regularnych połączeń okrętowych? Jest to rzeczą zupełnie jasną: kupiec wysyłający lub sprowadzający towar, liczy się z terminem jego dostawy na miejsce przeznaczenia, przyczem szybkość i sprawność transportu decyduje nie tylko o cenie, lecz często wogóle o powodzeniu danej transakcji. Co więcej, zdobywając pewien rynek zagraniczny i pragnąc go utrzymać, handel musi zapewnić mu terminowość i regularność dostawy towaru, w przeciwnym bowiem razie wejdzie na rynek jego konkurent. Regularność komuni-

kacji okrętowej jest tedy nieodzownym warunkiem stabilizacji i rozwoju stosunków handlowych pomiędzy krajami morskimi.

Dla nas w Polsce, ma ona jednak znaczenie jeszcze donioślejsze. Odcieci w ciągu wieków od morza, przyszliśmy na wybrzeże jako nowicjusze w zakresie handlu morskiego i rozpoczęliśmy pracę pozbawieni tradycji morskiej, bez odpowiednio zorganizowanego aparatu handlowego, wyprzedzeni o kilka stuleci przez inne kraje, które od dawien dawna związane były ze sobą więzami wzajemnych stosunków gospodarczych. W tych warunkach wejście na obce rynki z wytworami naszego przemysłu i rolnictwa było i jest rzeczą niesłychanie trudną. Tak samo trudne jest wyzwolenie się od obcego pośrednictwa w dziedzinie importu, który utarł sobie wiekowe

ścieżki przez obce kraje i porty. Otóż właśnie największym sprzymierzeńcem handlu polskiego w tej dziedzinie jest nasza żegluga i to przede wszystkim żegluga regularna.

Wysyłając towar polskim statkiem w świat, wysyłając go w odpowiednim czasie z gwarancją regularnej dostawy, — już przez to samo wyrabiamy sobie dobrą markę zagranicą. Linie regularne spełniają wszakże jeszcze to ważne zadanie, że ściągają polskie towary na obsługiwane przez się linie i przez akwizycję frachtów we własnym, a zarazem wspólnym interesie, potęgują obrotu towarowy przez własny port morski. Słuszne jest tedy zdanie, że w dziedzinie aktywizacji polskiego handlu morskiego, własne regularne linie okrętowe spełniają pierwszorzędą, twórczą rolę.



## Placówka nauki polskiej w Gdańsku

### Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki

Dziesiąty już rok dobiega do końca od chwili, gdy w Gdańsku założone zostało Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki, owocnie rozwijające swą działalność.

Szczególne intensywne prace zaznaczyły się ostatnie lata, a to od 1927 r., gdy Zarząd ówczesny zainicjował wydawanie „Rocznika Gdańskiego”, naukowego organu Towarzystwa, poświęconego zagadnieniom związanym ze sprawami Gdańska. Dotychczas ukazały się już trzy tomy „Rocznika” za lata 1927, 1928 i 1929. Obecnie zaś drukuje się nowy podwójny tom — IV i V — za lata 1930 i 1931. Podobnie jak poprzednie przyniesie on szereg poważnych rozpraw historycznych, literackich i ekonomicznych, oraz obszerny przegląd literatury. Znajdą się też w nim ciekawe ilustracje — a mianowicie reprodukcje nieznanych portretów Daniela Chodowieckiego, słynnego malarza XVIII w., urodzonego w Gdańsku Polaka.

Oprócz „Rocznika” Towarzystwo wydało w 1931 roku pięknie ułożoną przez dr. Władysława Pniewskiego, a przez Stan. Brzęczkowskiego zilustrowaną antologię poezji polskich p. t. „Morze Polskie i Pomorze w Pieśni”.

W ostatnich zaś tygodniach nakładem Towarzystwa ukazała się we francuskim języku broszura Alfreda Siebeneichena „O polityce ekonomicznej Polski i Gdańska”, będąca odpowiedzią na broszurę o podobnym tytule, wydaną przez gdańskiego senatora dr. Althoffa. W druku znajduje się również we francuskim języku napisany szkic historyczny dra Tadeusza Bierowskiego p. t. „Gdańsk a Polska w 1920 r.”

W opracowaniu znajduje się obszerna dzieła dr. Stanisława Bodniaka, traktujące o sprawach bałtyckich Polski ostatniego Jagiellona a oparte na niewyżyskanych dotychczas źródłach archiwum gdańskiego. Wyjdzie ta książka z druku zapewne już w miesiącach wiosennych.

Jeżeli się zważy, w jak trudnych warunkach musi prowadzić swą pracę Towarzystwo, to trzeba przyznać, że działalność wydawnicza jego jest bardzo żywa.

Oprócz tego Towarzystwo — za wyjątkiem miesięcy letnich — co miesiąc urządza odczyt. Odczyty te wygłaszają wybitni pracownicy nauki na temat zagadnień gdańskich z dziedziny historii, ekonomii, literatury, dzieł sztuki pięknych i t. p.

Chcąc — dalej — przyczynić się ze swej strony do rozwoju nauki polskiej, Towarzystwo ze skromnych swych środków utrzymywało w ciągu 1930 i 1931 r. lokal, w którym uczeni polscy, przyjeżdżający do Gdańska celem badań naukowych, znajdowali bezpłatne wygodne mieszkanie. W tej „Polskiej Stacji Naukowej” gościł już szereg młodych i starszych badaczy polskich i niejedną z nich dokonał tu ważnej i ciekawej pracy. Niektóre z nich mają się ukazać w wydawnictwach Towarzystwa.

Nawiązawszy stosunki wymienne z licznymi towarzystwami naukowymi polskimi i zagranicznymi, Towarzystwo przystąpiło też do gromadzenia biblioteki naukowej polskiej, która po skatalogowaniu i uzyskaniu odpowiedniego lokalu zostanie udostępniona tym, którzy zechcą z niej korzystać. Stworzy to warsztat polskiej pracy naukowej w Gdańsku.

Towarzystwo korzysta z każdej sposobności, aby zaznaczyć istnienie ogniska nauki polskiej w Gdańsku. W marcu 1930 z jego inicjatywy odbył się w Gdańsku zjazd przedstawicieli towarzystw naukowych z Pomorza, Poznania i Warszawy, który dał początek instytucji co rok odbywających się zjazdów pomorzoznawczych.

Jesienią 1930 r. Towarzystwo zorganizowało na wystawie „Goethe i Wschód”, odbywającej się w Muzeum Miejskim w Gdańsku, dział polski p. t. „Goethe a Polska”, w którym dzięki swym zasługom zgromadziło w tym zakresie wszystkie niemal muzealne zabytki.

W związku z tą wystawą Towarzystwo wydało doskonałą broszurę prof. dr. S. Wukadzińskiego p. t. „Goethe und Polen”.

Towarzystwo przyczyniło się też do urządzania wystawy malarstwa polskiego — w maju 1930 r. w Muzeum Miejskim w Gdańsku.

#### Polskie linie okrętowe

Niestety ten najważniejszy dział naszej komunikacji morskiej dotychczas nie został należycie rozwinięty. Posiadamy narazie tylko cztery linie regularne, — bałtycką, obsługiwane przez statki „Żegluga Polskiej”, polsko-brytyjską, z Gdyni do Londynu i Hull'u, utrzymywaną przez Polsko-Bryt. Tow. Okrętowe, transatlantycką linię Gdynia—Ameryka do Nowego Jorku i Halifaxu oraz ostatnio powstałą linię Gdynia—Rotterdam, utworzoną również przez „Żegluga Polska”. Nie mamy natomiast własnych linii okrętowych do tak ważnych ośrodków handlowo-morskich jak Stockholm, Goeteborg, Kopenhaga, Hamburg, Antwerpja i t. d.

Tymczasem zagraniczne towarzystwa żegluga krążą się silnie dokoła wciągnięcia Gdyni w obręb swych interesów i wpływów. Najkrótsze połączenie ze Szwecją, największym naszym kontrahentem handlowym na morzu, o potrzebie którego dawno się u nas mówiło, zrealizowane zostało przez towarzystwo szwedzkie, które uruchomiło linię regularną Gdynia—Karlskrona. Donoszą również ostatnio, że istnieją poważne projekty utworzenia również szwedzkiej linii okrętowej Gdynia—Sztokholm i Gdynia—Malmö—Goeteborg, przy czem linie te mają być subwencjonowane przez rząd szwedzki. Wyjaśnić tu należy, że opłacalność linii regularnych stoi zazwyczaj pod znakiem zapytania. W pierwszym okresie zwłaszcza dopóki obrotu towarów nie jest jeszcze usystematyzowany i dopóki linia sama przyzwyczajając musi kupiectwo do orjentowania się w stronę nowego szlaku komunikacyjnego, jest ona niemal zawsze deficytowa. Dlatego też tworzenie tych linii połączone jest z tak poważnymi trudnościami. Straty te jednakże równoważy z nadwyżką postępujący w ślad za banderą rozwój handlu krajowego.

#### Obca konkurencja i jej skutki

Jak wielką wagę przywiązują nasi morscy sąsiedzi do regularnej komunikacji morskiej, świadczy o tem najlepiej fakt, że z chwilą uruchomienia w początkach stycznia naszej linii z Gdyni do Rotterdamu, niemal natychmiast utworzono linię konkurencyjną Amsterdam—Gdynia, obsługiwana raz na tydzień, przez statki towarzystwa holenderskiego, — w ślad za nią zaś powstała druga linia na tym samym szlaku polska, t. j. pomiędzy Rotterdamem a Gdynią, którą uruchomiło towarzystwo niemieckie Norddeutscher Lloyd. Wytwarza to oczywiście dla polskiej linii niesłychanie ciężką sytuację.

Niewątpliwie dla naszego handlu morskiego powstanie tych wszystkich linii, realizujących postulat o związaniu Gdyni z portami Bałtyku i Morza Północnego posiada pewne dodatnie cechy. Linie te jednakże, o ile są w posiadaniu obcych towarzystw okrętowych, nie spełnią w stosunku do naszej ekspansji gospodarczej tej roli pomocniczej i współdziałającej, jaka przypada w udziale żegludzie polskiej. Pozostaną one zawsze forpocztemi wpływów obcych i przede wszystkim interesów swych krajów i swego kupiectwa będą miały na oku.

Aby realizować planowo nasz program morski, musimy dążyć do tego, by żegluga regularna, bazująca w Gdyni, w naszych przedewszystkiem była ręką. Kupcy polscy zaś we własnym interesie i w imię dobra całokształtu gospodarki krajowej, powinni posługiwać się w miarę możliwości statkami polskimi, dopomagając w ten sposób do rozwoju własnej regularnej żeglugi. Praktykowany dziś system sprzedaży towaru loco miejsce wytwórczości, lub w najlepszym wypadku franko wagon w Gdyni, kiedy dobrowolnie rezygnujemy z wyboru tych lub innych środków komunikacji morskiej, powinien ustąpić miejsca celowemu forsowaniu żegludzi własnej, gdzie to jest tylko możliwe. Z drugiej zaś strony nasze czynniki decydujące powinny zwrócić szczególną uwagę na problem regularnej komunikacji morskiej polskimi statkami, prowadząc w kierunku rozbudowy polskich linii regularnych ostrożną, dobrze przemyślaną, lecz zarazem stanowczą politykę.

W. M.

# „Pantarei”

## Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Spółka Akcyjna w Gdyni

Rok 1931/32 staje się nowym etapem rozwoju portu Gdyni. W ostatnim czasie miarowicie zostały nawiązane z krajami zamorskimi nowe linie komunikacyjne, a szczególnie z Holandją i Hamburgiem, dzięki czemu wysokowartościowe towary kolonialne, owoce itd. i co zatem idzie drobnica, mogą być kierowane przez port gdyniński, a nie jak dotychczas przez obce porty i dalej tranzytem drogą lądową przez Niemcy do kraju.

Oczywiście przyczyniły się do tego w znacznym stopniu ulgi celne przyznane portom polskim, które ponadto przełamują pewien opór ze strony odbiorców w zainteresowaniu się nowymi drogami, przez które z korzyścią dla kraju winny płynąć ładunki.

Opracowywanie drobnicy i wysokowartościowych towarów wymaga bardzo kwalifikowanego aparatu i szeregu niezbędnych urządzeń i inwestycji oraz koncesyj, które pozwoliłyby na nieskrepowany obrót w handlu zamorskim. Natomiast masowe transporty ze względu na ich jednolitość i zazwyczaj bezpośrednie przeładowywanie ze statku na wagony i vice versa nie wymagają tych warunków, które są niezbędne dla drobnicy.

Czy port gdyniński ma w tym zakresie odpowiednio placówki ekspedycyjne, które mogłyby sprostać swojemu zadaniu w całej jego rozciągłości?

W 1929 roku wyłącznie na kapitałach polskich w wysokości zł. 1.000.000 została zorganizowana Spółka Akcyjna „PANTAREI” Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe w Gdyni. Na Nabrzeżu Polickim, przy którym koncentruje się linie komunikacyjne z krajami zamorskimi w obrocie towarami wysokowartościowymi, „PANTAREI” zbudowała własne magazyny, obszerne, murowane, o przestrzeni ca 6.000 m<sup>2</sup>. Przed rampami magazynów od strony wody zostały załadowane dźwigi elektryczne dla przeładunku towarów. Z obu stron magazynów przechodzą poczwórne tory kolejowe, dzięki czemu operacje przeładunkowe jednocześnie mogą być dokonywane z kilku statków i załadowane do większej ilości wagonów.

Linia własnego keju rozciąga się na 140 mtr., a głębokość wody przed kejem dochodzi do 12 mtr., dając tem samym możliwość przybijania nawet statków transoceanicznych.

Składy „PANTAREI” są podzielone na następujące oddziały:

- 1) **Oddział wyladunkowy** czyli t. zw. **składy tranzytowe**, w których towary mogą być magazynowane w ciągu 1 roku bez deklarowania i rewizji.
- 2) **Oddział wolno-cłowy**, w którym towary po zadeklarowaniu i rewizji mogą zalegać w ciągu lat 2-eh bez uiszczenia opłat celnych i skąd mogą być częściowo odbierane.
- Do tegoż oddziału należą piwnice wolno-cłowe, zbudowane pod magazynami, dla przechowywania towarów łatwopsujących się, a mianowicie owoców, win itd.
- 3) **Oddział dla wolnego obrotu**, w którym towary mogą być magazynowane po załatwieniu formalności celnych wzgl. wolne od cla oraz dla wywozu zagranicę.
- 4) **Ponadto oddział eksportowy** pod dozorem akcyzowym dla magazynowania cukru i innych towarów znajdujących się pod kontrolą Urzędu Akcyz i Monopolów.
- 5) **Składy tranzytowe dla zaopatrzenia okrętów.**

Cały ten kompleks jest objęty koncesją o domach skladowych publicznych, dzięki czemu klienci korzystający z składów „PANTAREI” mogą otrzymać zaliczki i kredyty zastawowe pod towar na podstawie t. zw. warrantów.

Wreszcie biura „PANTAREI” oraz Zarząd mieszczą się w lokalach, zbudowanych

przy magazynach w porcie, co niewątpliwie wpływa dodatnio na załatwienie wszystkich formalności, związanych z operacjami transportowymi bez zwłoki.

Kwalifikowany aparat techniczny składa się z długoletnich doświadczonych pra-



cowników w firmach ekspedycji międzynarodowej.

Do magazynów „PANTAREI” przybijają statki w komunikacji z Ameryką Półn., Anglią, Francją, Holandją, Hamburgiem itd., a więc koszty przeładunkowe przez skład kalkulują się rzeczywiście nisko, udo-

stepniając tem samym szerokim warstwowi kupiectwa korzystanie z usług tutejszego portu.

Istnienie odpowiedzialnej placówki ekspedycyjnej zorganizowanej na poziomie, odpowiadającym wszystkim potrzebom trans-

portów międzynarodowych z rozgałęzioną siecią agencji i korespondentów w kraju i zagranicą, gwarantuje nienaganne załatwienie wszystkich czynności i zleceń, jakie mogą być wysunięte ze strony eksporterów i importerów.

## Żegluga Rieczna „Vistula” Sp. z o. odp.

Przedsiębiorstwo ma na celu transport towarów drogą wodną oraz przewóz pasażerów ze specjalnym uwzględnieniem wycieczek zbiorowych (turystycznych) na liniach: Sandomierz — Warszawa, Warszawa — Tczew, Warszawa — Gdańsk, Tczew — Gdynia.

W ten sposób utworzono pierwsze regularne codzienne połączenie wodne naszego wybrzeża z centrum kraju, a zwłaszcza stolicy Warszawy ze wspaniałe rozbudowującym się portem morskim Gdynią (przy przesiadce w Tczewie).

Na linii Warszawa — Tczew kursują statki: Polska, Francja, Bałtyk, Goniec i Kaniowczyk. Są to wszystko duże dwupokładowe pospieszne statki luksusowo urządzone, mogące pomieścić 250 pasażerów i 60 ton towaru.

Do Gdańska kursują duże towarowo-osobowe statki o bardzo silnej konstrukcji, mogące przewieźć na wielkiej wodzie do 150 ton, na małej do 100 ton towaru oprócz pasażerów, a to Warneńczyk, Jagiello, Faust, Marś, Eleonora, Kraków, Lech, Pospieszny Stanisław i inne.

Linie Sandomierz — Warszawa obsługują statki mniejsze przystosowane do miejscowych warunków oraz potrzeb tamtejszej publiczności.

### Czy był to reumatyzm, czy też co innego —

w każdym bądź razie czuję się teraz zupełnie zdrowa i mogę jak dawniej pracować, pisze m. in. pani Wł. Suska, Warszawa, Stare Miasto 4/6. W ciągu szeregu lat leczyłam się w najrozmaitszy sposób, chcąc pozbyć się moich dokuczliwych i męczących bólów, które występowały coraz to w innym miejscu: w krzyżu, plecach a czasem znów w stawach rąk i nóg. To z pewnością pogoda, przeziębienie — twierdzili jedni i radzili trzymać się ciepło, lecz niestety, nie mogłem długo uleżeć w łóżku. To chyba reumatyzm, podągra — utrzymywali inni, zalecając ścisłą dietę. Nie jadłam prawie wcale mięsa i próbowałam ciągle coraz to nowe leki. Lecz skutek był wręcz przeciwny, czułam się coraz gorzej i gorzej. Co też mi doprawdy dolegało to i dziś, rzeczywiście, powiedzieć nie mogę — wiem tylko jedno, od czasu, gdy zaczęłam za-

żywać Togal, nie czuję już żadnych bólów i mogę, jak dawniej normalnie pracować. Tysiąc udręczonych odzyskało przy pomocy Togalu swe zdrowie! Przy reumatyzmie, podagrze i łamaniu w krzyżu, rwaniu w stawach, bólach nerwowych i głowy, grypie, przeziębieniach i pokrewnych cierpieniach działają tabletki Togal szybko i pewnie. Togal nie tylko usmierza ból, lecz i w zarodku zwalcza te niedomagania. Nawet w chronicznych wypadkach osiągnięto przy pomocy Togalu pomyślne rezultaty. Nieškodliwe dla serca, żołądka i innych organów. Przeszło 6000 orzeczeń lekarskich. Spróbujcie więc sami dziś jeszcze, lecz łądacie we własnym interesie tylko tabletki Togal. Niema bowiem nic lepszego! Do nabycia we wszystkich aptekach.

W samej Warszawie jest stale dwupokładowy statek Bajka, komfortowo urządzony, a służący specjalnie dla zbiorowych wycieczek w okolicy stolicy.

Ogółem Spółka posiada 32 statki pasażersko-towarowe do żeglugi rzecznej. Tabor „Vistuli” wciąż jest odnawiany i uzupełniany oraz przystosowany do najnowszych wymogów techniki.

Na linii Tczew — Gdynia kursuje statek morski przybrzeżny typu pospiesznego.

Na statkach wszystkich linii mają pasażerowie zapewnione całodzienne wyżywienie (śniadanie, obiad i kolacja w cenie około 3,50 zł); za pościel, o ile wymagana (można mieć własną) dopłata wynosi tylko 3 zł na cały czas pobytu na statku. W luksusowo urządzonej kabinie znajdują się na każdym statku pianina do dyspozycji gości. Podróż może urozmaicić nawet i dancing. Specjalne bilety turystyczne (cena ta sama) wprowadzone jako nowość przez dyrekcję umożliwiają podróż tylko w dzień (zmiana statku i nocleg na wybrzeżu), a nawet przerwy dla zwiedzenia okolic przybrzeżnych.

Zarząd stara się, aby podróżni jadący z

**Siłcie tylko**

# Silva

znane z swej jakości  
z Browaru  
**W. Sommer** s<sup>ka</sup>  
Gruźniadź.

### Przegląd Morski

Miesięcznik Marynarki Wojennej, wydaje Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Poświęcony jest naukowemu zagadnieniu rozwoju siły zbrojnej na morzu i wszelkim kwestiom natury strategicznej, politycznej, organizacyjnej, taktycznej i technicznej, związanym z istnieniem, rozwojem, przebiegiem życia i pracy Marynarki Wojennej.

Posiada w dziedzinie współpracowników pierwszorzędne siły naukowe ze świata wojskowego, wojskowo-morskiego i pokrewnych dziedzin życia państwowego i społecznego.

„Przegląd Morski” jest jedynym fachowym tego rodzaju czasopismem w Polsce, dającym wszechstronne oświetlenie w dziedzinie polityki i strategii morskiej.

Skład redakcji stanowią: Redaktor Naczelny — Komandor por. Korytowski Karol.

Zastępca Red. Nacz. i Wydawca Komandor ppor. dypl. Klossowski Jerzy. Wszelkie szczegółowe informacje można uzyskać u sekretarza Redakcji w siedzibie Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu.

Tczewa do Gdyni bezpośrednio (bez wysiedlenia w Gdańsku) byli wolni od obowiązku paszportów; pasażerów jadących do Gdańska paszporty obowiązują.

Transport towarowy jest o 50 procent tańszy niż kolejowy oraz dużo szybszy np. Gdynia — Warszawa dwa dni, Gdańsk — Toruń 18 godzin. To też w lecie cały transport owoców jarzyn i drobiu do Gdańska odbywa się drogą wodną. Na Pomorzu odsłaja się towar bezpośrednio do mieszkania adresata za niewielką opłatą odpowiadającą miejscowym warunkom spedytorskim. Przystanki wraz ze składnicą towarową znajdują się w każdym większym mieście przybrzeżnym wzdłuż całej Wisły.

Bilety osobowe są około 50 procent tańsze niż kolejowe, a choć podróż trwa trochę dłużej, ale za to jest też dużo więcej wygod: swoboda ruchu, piękne widoki, świeże powietrze, możliwość każdej chwili posiłku, a nawet koncerty i dancing.

Wycieczki zbiorowe otrzymują zniżki dochodzące do 50 proc. (płaci się 25 proc. ceny kolejowej). Dla wycieczek wynajmujących cały statek nie obowiązują normalne przystanki, ani co do miejsca ani co do czasu.

W przeszłym roku na statku „Francja”, należącym do Żegluga Riecznej odbyła podróż do Puław wycieczka polska z Ameryki. Gesjom amerykańskim brakło poprostu słów dla wyrażenia uznania dla wygod i komfortu, jaki zastali na statku. Zapewniali dyrekcję, że jednym z najprzyjemniejszych wspomnień z kraju będzie bezwzględnie ta wycieczka, dzięki której mogli poznać piękno wybrzeży królowej polskich rzek.

Zarząd linii, który mieści się w Warszawie (ul. Sewerynow 3) postawił sobie za naczelne zadanie dać wszystkim pasażerom, za możliwie jaknajniższą opłatą, jak najwięcej wygod, a w pierwszym rzędzie skierować ruch turystyczny oraz zwykły osobowy i towarowy na linię wodną, a tem samym podnieść jeszcze więcej znaczenie Wisły jako łącznika centrum kraju z naszym wybrzeżem i jego perłą — polską Gdynią.

# Bank Gospodarstwa Krajowego

Oddział w Poznaniu

załatwia wszelkie transakcje bankowe

# Węgiel i morze

## 32 milionów ton przewieźliśmy w okresie sześciu lat

Zboże polskie wobec pojawienia się w ciągu XIX wieku na rynkach światowych nowych wytwórców zboża — zwłaszcza poza Europą, — nie może odgrywać tej roli, jaką odgrywało przed rozbiorem. Rola ta dziś przypada węglowi. Jeden z najgłośniejszych towarów naszych, zarówno w wytwórczości jak w wywozie, węgiel, mógł się stać powodem katastrofy gospodarczej całego kraju. W połowie 1925 r. Niemcy nagłe uniemożliwiły wóz naszego węgla do siebie, a byli uprzednio nabywcami około 60 proc. całej wywożonej z Polski ilości. Zakaz niemiecki obliczony był na ruinę kopalń śląskich. Był to rzeczywiście cios ciężki, ale górnictwo polskie zniósło go i tem usilniej obsługiwać zaczęło inne rynki zagraniczne. W krajach najbliższych tradycyjnych odbiorców trudno było ułokować te ilości, jakie uprzednio nabywali Niemcy, około 1/2 miliona ton miesięcznie. Dla eksportu polskiego pozostały w Europie tylko kierunki ku północy i zachodowi, dostępne albo przez terytorjum niemieckie, albo przez własny dostęp do morza.

Spółeczeństwo polskie zdecydowanie weszło na drogę bezpośredniego morskiego obrotu z zagranicą i pomimo trudnych warunków, w jakich po wojnie żyjemy, zdobyło się na wielki wysiłek finansowy i techniczny, na budowę własnego portu w Gdyni i wielkiej magistrali kolejowej łączącej wybrzeże z Zagłębiem Węglowym, oraz na utworzenie własnej floty handlowej. Wysiłek ogromny, ale opłacający się, bo dający gospodarczą niezależność i nawracający do tradycyjnej drogi polskiej ekspansji.

Stad się to mogło jedynie dzięki energicznemu wzmocnieniu wywozu węgla ku północy. Tam spotkał się węgiel polski z silną konkurencją Anglików i Niemców. Ale to kopalń polskich nie zniechęciło. — Rynki skandynawskie i bałtyckie coraz chętniej stawały się odbiorcami polskiego węgla, nie tylko z powodu jego niskiej ceny, ale i dla jego właściwości. Jest to znakomity, wysoko kaloryczny węgiel opałowy i kotłowy, nadający się znakomicie dla obsługi lokomotyw i okrętów, znoszący długie przechowanie i dalekie przewozy. I oto po kilku latach walki o rynki zamorskie możemy stwierdzić, że wywóz zamorski węgla, który w roku 1925, wynosił 10 proc. całego eksportu węgla, wyniósł w roku ubiegłym 70 proc.

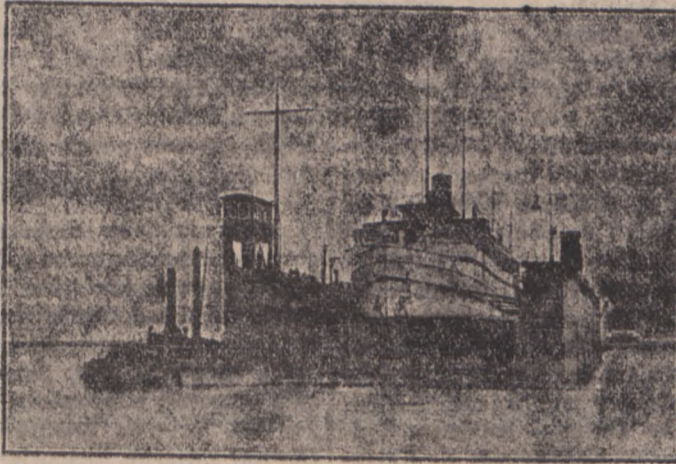
Przez Gdańsk i Gdynię w ciągu 6 1/2 lat przewieźliśmy 32 milj. ton węgla, których bez tych portów nie byliśmy mogli wywieźć, a które walucie naszej dały cenny wkład dewizowy. Ponad 25.000 górników zawdzięcza chleb temu eksportowi. Jemu zawdzięcza wiele kopalń możliwość utrzymania się w ruchu. A nawzajem bez tego eksportu rozbudowa naszych portów byłaby nie do pomyślenia i w stosunkach z zagranicą byłibyśmy w dalszym ciągu zależni od niemieckich kolei i niemieckich portów.

Port Gdański ponownie stał się portem przedewszystkiem eksportowym. W sumie jego obrotów tonaż wywozowy w r. 1930 wynosił 88 proc. z olbrzymią przewagą węgla nad innymi artykułami wywozu. Port Gdyni eksportowi węgla

zawdzięcza szybkie tempo rozwoju i możliwość inwestycji, które pozwalają mu odgrywać coraz większą rolę w imporcie morskim do Polski, zwłaszcza towarów ciężkich, wymagających wiele robocizny przy przeladunku, jak np. rudy żelazne lub cynkowe, fosforyty, złom żelazny. — Dzięki węglowi ożywiło się wybrzeże nasze, dzięki własnym portom utrzymała się wytwórczość górnicza na poziomie przedwojennych ilości wydobytego węgla. Połączone ścisłym węzłem wzajemnych potrzeb Polskie Zagłębie Węglowe

i Polskie Wybrzeże Morskie, stanowiące tak cenny, tak niezbędny wkład do polskiego życia gospodarczego, uzupełniają się wzajemnie. Wytworzone w hutach śląskich wielkie dźwigi portu w Gdyni są widomym łączności tej symbolem, a zarazem oznaką ze strony polskiego państwa i polskiego społeczeństwa niezłomnej woli pełnego wykorzystania własnego dostępu do morza.

Dr. Wacław Olszewicz,  
wiceprezes Towarzystwa Przyjaciół  
Nauki w Katowicach.



Pływający dok stoczni gdyńskiej na wodach portu.

# Koncern „Progress” w Gdyni

Dnia 15 stycznia tego roku zostały wykonane wszelkie budowy na moło węglowym w Gdyni, wzniesione kosztem Koncernu węglowego „Progress” w Katowicach. Koncern ten, który co do wielkości swej stoi po „Roburze” na drugim miejscu i reprezentuje 22 proc. całego przemysłu węglowego na Górnym Śląsku, i na czele któ-



rego stoi b. minister inżynier Andrzej Nosowicz, zawarł swego czasu z Rządem kontrakt, wynajmując na lat 30 dwieście metrów nadbrzeża śląskiego w Gdyni. Minister Nosowicz zrozumiał doniosłe znaczenie, jakie musi mieć dla Państwa dobrze rozbudowany własny port i jakie znaczenie ekonomiczne dla całego kraju stanowi niezależność handlowa od Gdańska. Jego poczucie obywatelskie i patriotyczne dało

mu siłę i energię do pokonania całego szeregu poważnych przeszkód i trudności natury finansowej.

Kosztem około dwóch milionów złotych wystawił „Progress” na swem nadbrzeżu dwa krany 7 i pół-tonowe, zaopatrzone w automatyczne wagi, jedyne tego rodzaju w Gdyni, jakoteż dwa wielkie budynki i warsztaty mechaniczne. Budynek administracyjny, prawdopodobnie jeden z najładniejszych w Gdyni, odpowiada wszelkim wymagom technicznym nowoczesnego biura, w którym pracuje około 20 urzędników. Budynek robotniczy należy do rzędu najlepiej urządzonych w całej Polsce. Ogrzewalnia i kantyna dla robotników przychodnich, dla nich też rozbiórnia i kapielnie z płynącą stałą ciepłą i zimną wodą; to samo osobno dla robotników stałych, kranistów i monterów. Wszystko razem może wzbudzić podziw u każdego z gości zagranicznych. Budowa gmachu odbywała się pod dozorem i kierownictwem dyr. „Progressu” inż. Perutza. Zastępcą dyrektora jest niedawno zaangażowany przez Koncern inż. Szezerbo-Rawicz. Placówek pracy tak urządzonych w Polsce jest zapewne niewiele i stanowią one najlepszą dla nas reklamę, szczególnie w takim porcie, jak Gdynia, zwiedzanym często przez obcokrajowców.

Kilka cyfr statystycznych, dotyczących pracy „Progressu” w Gdyni, daje najlepszy



Pamiętka z nad  
Polskiego Morza

Najpiękniejsze wyroby bursztynowe, wykonane w Gdyni z naturalnego, najprzedniejszego polskiego surowca w obfitym wyborze znajdują się stale na składzie fabrycznym firmy

**Piotr Trzeźniak Gdynia**

ul. Podjazdowa, róg Starowiejska.  
Najniższe ceny fabryczne udostępniają każdemu nabycie bursztynowej pamiętki.

## Zapobiegajcie chorobom

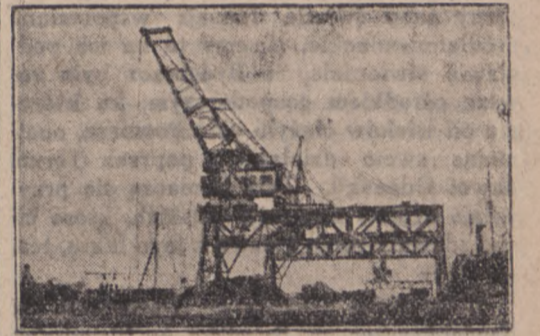
Hasło to, obiegające całą kulę ziemską, nawołując wszystkie kulturalne społeczeństwa do walki z odwiecznym wrogiem ludzkości — chorobami, zmobilizowało wszystkie twórcze umysły lekarskie do przeciwdziałania szerzącemu się złu. Jedynym, według dzisiejszego stanu wiedzy, wypróbowanym i zapobiegającym wszelkim infekcjom w jamie ustnej i krtani, gdzie najłatwiej się lokują zarazki grypy, anginy, dyfterytu, szkarlatyny, odry jest środek zapobiegawczy Paramint „Erbe”.

Paramint „Erbe” są to tabletki o przyjemnym smaku i zapachu, rozpuszczane kilka razy dziennie w ustach w ilości 1—2 pastylek, zapobiegają infekcji.

Paramint „Erbe” stanowią też skuteczny środek dezynfekujący wzdęcie, gdzie zachodzi może obawa zakażenia, a mianowicie: przy pielęgnowaniu osób chorych zakażnie, podczas epidemii, tak w domu, jak i w szpitalach, szkołach i t. d. Paramint „Erbe” chroni przed gripą, przeziębieniem katarem. Dr. L. K.

obraz postępów, osiągniętych ostatnio na tem polu.

Przeladowano w roku 1928 . . .	134.396 ton węgla
„ „ „ 1929 . . .	227.699 „ „
„ „ „ 1930 . . .	312.824 „ „
(po wybudowaniu kranów progressowskich)	
Przeladowano w roku 1931 . . .	650.389 ton węgla



I tak dzięki wytrwałej pracy, zabiegom i zrozumieniu, a przede wszystkim wierze w przyszłość ekonomiczną kraju powstał warsztat pracy w Gdyni, zorganizowany wzorowo. Szereg Polaków otrzymało pracę u siebie w kraju; może rozwijać swe kształcenie się w dziedzinie handlu morskiego, a ludzi tych u nas brak wielki i coraz więcej nam ich potrzeba.

„Progress” zakłada u siebie w Gdyni również oddział maklerski. Klarowanie statków będzie przeprowadzał sam i niezależni się od firm obcych, szczególnie niemieckich, które coraz więcej zaczynają odzyskiwać konkurencję pracy niezależnej już dziś Polski.

Choć chwilowo horyzont handlowy dla węgla polskiego jest zamknięty i Anglja nierośnie zaczyna wypierać nas ze zdobytych rynków, to jednak mamy nadzieję, że Rząd, rozumiejąc doniosłe znaczenie naszego zbuntu węgla zagranicę i wiedząc, jak wielkie znaczenie ten eksport ma dla naszego bilansu handlowego, znajdzie drogę dla poparcia wysiłków Górnego Śląska i wielkie wkłady ciężkiego przemysłu, poczynione w naszym porcie nie będą daremne i jeśli chwilowo eksport ten może być nie do pokonania przejściowe trudności, wkrótce dalej będzie się rozwijał w przyspieszonym tempie dla dobra gospodarczego całej Polski.

# Schenker i S-ka, Oddział w Gdyni

SCHENKER I S-KA, Oddział w Gdyni, jest jedyną z najpoważniejszych międzynarodowych placówek na terenie Gdyni z zakresu ekspedycji międzynarodowej. Dlatego też firma Schenker i S-ka cieszy się wielkimi względami polskich eksporterów, którzy za jej pośrednictwem wysyłają swoje towary zagranicę. Niezależnie bowiem od tego, firma o tak poważnych stosunkach międzynarodowych, łatwo zabiegać może o akredytywy dla polskich eksporterów, może ona z wielkim powodzeniem likwidować wszelkie małe nieporozumienia i dyferencje, jakie zwykłe przy większych międzynarodowych transakcjach mogą powstać.

Jeżeli chodzi o eksport produktów polskich, to firma SCHENKER I S-KA dotąd prowadzi, w szczególności w transportach żywnościowych, lwią część eksportu polskiego. Mamy na myśli transporty belonów, trzy czwarte eksportu których idzie za pośrednictwem firmy, jaj masła, ziemniaków itd.

Obecnie wyłaniają się nowe możliwości eksportu żywności polskiej do Stanów Zjednoczonych. I tu firma SCHENKER I S-KA ze względu na swój oddział w Nowym Jorku daje eksporterom polskim poważne usługi przy nawiązaniu stosunków z importerami amerykańskimi. W tej chwili pertraktacje ze Stanami

Zjednoczonymi utkwily na martwym punkcie ze względu na brak umowy sanitarnej polsko-amerykańskiej. Państwowy Instytut Eksportowy jednak razem z Poselstwem Polskim w Nowym Jorku starają się o usunięcie przeszkód i należy wyrazić nadzieję, że w niedługim czasie drogi polskiego eksportu do Stanów Zjednoczonych będą wolne.

W imporcie firma SCHENKER I S-KA zajmuje również w Gdyni dość poważne stanowisko, w szczególności przy rozwijającym się obecnie ruchu ładunków zbiorowych towarów kolonialnych, owoców południowych itd.

Eugeniusz Wcisło

Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy

# Pomorze i Bydgoszcz

## Znaczenie Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy

Jakiegokolwiek napotykaliby się tezy ze strony „historyków” niemieckich odnośnie do „odwrotnie” germańskich ziem Pomorza, to zawsze najmiarodajniejszym w rny być, — zdaniem naszym, — właśnie niemieckie źródła w tym względzie. dawne prace kartograficzne wydane w Lipsku i Hamburgu, które mieliśmy sposobność oglądać, a prócz innych oczywiście źródeł, także przedwojenne niemieckie wydawnictwa gospodarcze, zawierające ceny, rzeczowy materiał, pozbawiony tych wszelkich tendencji, jakie wybujały dopiero po wielkiej wojnie.

Mając jedno z takich ciekawych, a w zupełności rzeczowych, gospodarczych źródeł przed sobą, z prawdziwą satysfakcją czytamy w niem:

„..... erhob sich seit etwa 1230 die Burg Bydgoszcz, im Munde der deutschen Nachbarn Bromberg genannt”. — A zaś dalej: „So gedieh Bromberg ..... zu hoher Blüte ..... so dass es 1604 von einem Zeitgenossen als eine der ersten Handelsstädte des ganzen Königsreich Polen bezeichnet werden konnte”, — a stało się to na skutek opieki, jaką dawały: „Königliche Mandate und Reichstagsbeschlüsse (scil. polnische)”.

### O SIEMSET LAT WŁADANIA POLSKIEGO.

W innym zaś miejscu, omawiającem rozpoczęcie już w okresie rozbiorowym polski budowy kanału Bydgoszcz—Nakło w r. 1772 i ukończenie go w r. 1774, czytamy:

„So hatte in zwei Jahren die Einsicht und Willenskraft des Preussischen Königs ein Kulturwerk geschaffen, das in 800 Jahren Polnischer Herrschaft nicht zu Stande gebracht worden war”.

A więc u schyłku 18-go wieku — osiemset lat władania polskiego!

W tem miejscu małą dygresją chcemy sprostować powszechne, a mylne zapatrywanie, jakoby słynne bydgoskie młyny i magazyny zbożowe były dziełem niemieckim. Tożsamo bowiem źródło wyjaśnia rzecz tę w innym miejscu:

„..... so wurden die bereits aus Polnischer Zeit herrührenden Königlichen Mühlen bald nach 1772 vergrößert .....”.

Nie zajmując się jednak w tym artykule stroną polityczną, na którą bądźco bądź połączny snop światła rzucają wspomniane źródła niemieckie, chcemy tu na ich podstawie stwierdzić, że Bydgoszcz była zawsze ośrodkiem gospodarczym, ku któremu od wieków ciążyło całe Pomorze, obejmując swem działaniem poprzez Toruń, nawet Gdańsk<sup>2)</sup>. Tem tłumacza się przywileje królów i sejmów polskich, które jasno zdawały sobie sprawę z tego faktu, tem

<sup>1)</sup> Dr. Erich Schmidt, — „Denkschrift der Handelskammer zu Bromberg, — Historischer Rückblick auf die wirtschaftliche Entwicklung Brombergs vor 1875. — Bromberg, September 1900, Strona 5, 6 i 7. — Podkreślenia autora niniejszego artykułu.

<sup>2)</sup> Ibidem.

tłumaczy się później, za czasów zaborczych, dalsza intensyfikacja gospodarcza tego ośrodka drogą zakładania placówek przemysłowych wszelkich branż i forsowania rozwoju handlowego, czego ostatecznym wyrazem było powołanie w Bydgoszczy do życia Izby Handlowej, we wrześniu 1875 roku.

### CENTRALNY WĘZEL KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ NA POMORZU.

Mówiąc przeto o znaczeniu gospodarczym Izby bydgoskiej dla Pomorza, niepodobna pominąć milczeniem, czem jest obecnie sama Bydgoszcz (ca 120 tys. mieszk.), jako metropolia ziem północno - zachodnich Polski, dla tego okręgu pod względem komunikacyjnym, przemysłowym i handlowym. Ziemi te tworzą bowiem jedną gospodarczą całość i właśnie skutkiem tego rozwinęły doskonałą sieć komunikacyjną kolei żelaznych, samochodową i wogóle kolejową. Historycznie rzecz biorąc, były one zawsze z sobą gospodarczo połączone za czasów zaborczych i osobno rządzone, posiadając swoją odrębną rejencję (Regierungsbezirk) w Bydgoszczy. Rzut oka na mapę przekonuje, że Bydgoszcz jest centralnym węzłem komunikacji kolejowej na Pomorzu; krzyżują się bowiem tutaj wszystkie ważniejsze linie kolejowe jak: Gdańsk — Toruń, Bydgoszcz — Toruń — Brodnica, Bydgoszcz — Tczew — Kościerzyna — Kartuzy — Wejherowo, Bydgoszcz — Brodnica — Lubawa, Bydgoszcz — Łaskowice — Chojnice, Bydgoszcz — Nakło — Wyrzysk, ponadto przechodzi tu główna linia kolejowa Bydgoszcz — Berlin i magistrala kol. Śląsk — Gdynia, oraz główna szosa Bydgoszcz — Piła (Schneidemühl), wreszcie nie bez znaczenia jest droga wodna spławnicą Noteci połączonej kanałem bydgoskim z

Brdą i Wisłą. Temu rozwojowi sieci komunikacyjnej, co działo się przy wydatnym poparciu ze strony Izby bydgoskiej, przypisać też należy fakt, że Bydgoszcz stała się najważniejszym ośrodkiem przemysłowym, z którym nie może konkurować żadne inne miasto ziem północno-zachodnich. Jeszcze z chwilą odzyskania Bydgoszczy dla Polski, przemysł i handel był w ogromnej przewadze niemieckiej, spolszczenie jego jednak już w 1920 r. poczyniło wielkie i zdecydowane postępy. Skoncentrowany jest tu szereg branż mających siedzibę w mieście i okolicy: spożywcza, drzewna, metalowo - maszynowa, ceramiczna, budowlana, chemiczna, elektrotechniczna, skórzana, konfekcyjno - tekstylna, papiernicza, graficzna i inne, z których wiele, mimo istniejącego ciężkiego kryzysu, wykazuje przy współdziałaniu Izby znaczną żywotność, a nawet pewną ekspansywność.

### ZRZESZENIA GOSPODARCZE.

Wykładnikiem wspólności interesów gospodarczych Pomorza i Bydgoszczy niech będzie również fakt, iż w Bydgoszczy mają swą siedzibę najważniejsze zrzeszenia gospodarcze, z którymi Izba współpracuje, a które obejmują swą działalnością prawie całe Pomorze, mianowicie: Związek Fabrykantów, Związek Eksporterów Drzewnych, Oddział Związku Transportistów Kolejowych, Związek Pracodawców, Centralny Związek Pracodawców, który w roku 1925 przeniósł nawet swą siedzibę z Grudziądza do Bydgoszczy, Związek właścicieli tartaków i kupców drzewnych, Związek właścicieli tartaków na Pomorzu, Związek Gospodarzy Zawodów Miejskich, Zrzeszenie Fabryk Papy Dachowej, Okręgowy Związek Restauratorów, Koło Polskiego

KANTOROWICZ

Toruń, Szeroka 18

Śniadalnica Restauracja

obady już od 1.— zł



Związku Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych, Stowarzyszenie Techników Korporacja Przemysłu Młynarskiego, Pomorski Związek Handlarzy Bydła, Związek Kupców Podróżujących i Agentów Handlowych, Związek Publicznie Ustanowionych i Zaprzysiężonych Rewizorów Ksiąg i Inne.

### ROLA IZBY BYDGOSKIEJ.

Przesłanki powyższe, które w krótkim zarysie, na jaki, względ redakcyjny dopuszczamy, pozwoliliśmy sobie przedstawić, stwierdzają ponad wszelką wątpliwość, że Izba bydgoska, reprezentując zwarty kompleks regionalnych interesów, miała i ma szereg poważnych zadań do spełnienia, czego najlepszym dowodem, że agendy jej zwłaszcza w ostatnim czasie, poważnie się rozrosły i praca teje sła faktu, — jak zresztą wszystkich istniejących Izb Przemysłowo - Handlowych, odgrywających bardzo poważną rolę w administracji stosunków gospodarczych, — stanowi niezmiernie ważny czynnik w ukształtowaniu się i rozwoju życia gospodarczego tutejszego okręgu.

Ten też pogląd niezawodnie docenili czynnicy rządowe w swem niedawnym zarządzeniu, przeciwstawiając się naruszeniu tego, co, — jak na wstępie wykazaliśmy, — wieki budowały, a nawet zaborczy rząd pruski w dobrze zrozumianym interesie tej pałaci kraju, szczególną otaczał opieką.

## Rozwój powiatu bydgoskiego w zestawieniach cyfrowych

Jednym z największych powiatów województwa poznańskiego jest powiat bydgoski, o obszarze 1.375 km. z liczbą mieszkańców 58.407. W skład powiatu wchodzi trzy miasta — Koronowo, Fordon i Solec Kujawski oraz 120 gmin wiejskich i 40 obszarów dworskich. — Pod względem zaludnienia 66 proc. przypada na gminy wiejskie, 15 na obszary dworskie a 19 proc. na miasta. Opodatkowaniu podlega 94,5 proc. obszaru powiatu, pozostałe zaś 5,5 proc. wolne jest od opodatkowania, jako obszar przypadający na drogi, wody i t. d. Pod względem uprawy ziemi na pola orne, ogrody i sady przypada 50,3 proc., na lasy 35,3 proc., łąki 8,6 proc. i inne 5,8 proc.

W związku z wysoką kulturą rolną powiatu rozwinęły się bardzo przemysł. Powiat posiada 20 tartaków, 6 cegieln, 12 młeczarni, 1 papiernię, 6 gorzeln, browar, fabrykę karbidu, dla której dostarczają siły elektrycznej turbiny wodne o sile 2.000 km., 4 młyny parowe, 21 młynów wodnych i fabrykę farb. Wysokie

uprzemysłowienie powiatu łączy się niewątpliwie z istnieniem kolejki wąskotorowej o łącznej długości 117,05 km., która łączy wszystkie niemal środowiska rolniczo przemysłowe z Bydgoszczą, umożliwiając w wysokim stopniu rozwój wyżej cytowanych przedsiębiorstw. Główne warsztaty kolei powiatowej znajdują się w Koronowie, przyczyniając się do rozwoju tego miasta. Przyjęty w r. 1920 przez władze polskie tabor i urządzenia kolejowe okazały się niewystarczające i zmusiły powiat do zakupienia m. i. trzech parowozów, około 25 wagonów a ponadto do pobudowania względnie przebudowania 13 obiektów bądź to na budynki stacyjne, parowozownie, domy mieszkalne i t. d. Zaznaczyć należy, że kolej powiatowa ma na utrzymaniu m. i. most położony na Brdzie w wysokości 24 m. Porównując dane statystyczne ruchu na kolei powiatowej w okresie przedwojennym i dzisiaj, widzimy znaczny wzrost za czasów polskich.

Oprócz dogodnej komunikacji kolejowej

posiada powiat gęstą sieć dróg umocnionych, wynoszących 270,6 km. Od chwili przejścia powiatu przez władze polskie wybudowano 13,5 km. dróg umocnionych, położono na długości 103,5 km. nowych powłok szosowych, obsadzono 13,3 km. dróg powiatowych drzewa mi owocowymi. W trosce o dobre utrzymanie dróg zakupiono wał parowy, a potrzebny materiał czerpie powiat z własnego przedsiębiorstwa eksploatacji kamieni, położonego w powiecie.

Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt istnienia własnej lecznicy powiatowej z pomieszczeniem dla 100 chorych. Lecznicę tą ostatnimi czasy bardzo poważnie rozbudowano, a ponadto są projektowane urządzenie żłóbka i domu dla starców. Jedną z najstarszych instytucji powiatu, to komunalna Kasa Oszczędności pow. bydgoskiego, istniejąca od r. 1876, która przez długoletnią swą pracę zdołała zyskać zaufanie całej ludności powiatu

W DZIEDZINIE BUDOWY WIELKICH OBJEKTÓW DLA PRZEMYSŁU

przodują fabryki **H. CEGIELSKI** Sp. Akc. w Poznaniu

które zbudowały w Polsce:

**NAJWIĘKSZY KOCIOŁ PAROWY** o pow. ogrz. 1200 m<sup>2</sup>. i wydajności 60.000 kg. godz. pary.

**NAJWIĘKSZY ZBIORNIK GAZOWY** o pojemności 30.000 m<sup>3</sup>.

**NAJWYŻSZĄ KONSTRUKCJĘ ŻELAZNĄ** masztów antenowych o wysokości 200 mtr.

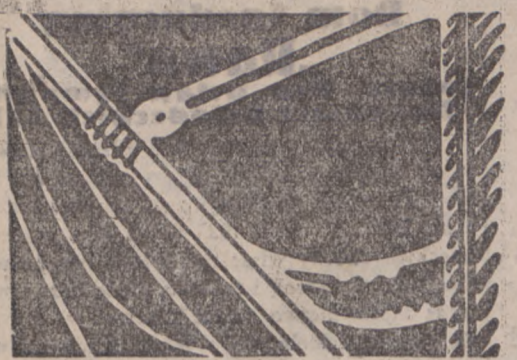


ROK ZAŁOŻ. 1846.

**NAJWIĘKSZĄ PIECOWNIĘ KOMOROWĄ** dla gazowni.

**WIELKĄ HAŁĘ MONTAŻOWĄ** o wadze 2.000 ton, oraz

**PIERWSZE W POLSCE I EUROPIE** parowozy z mechanicznym podawaniem węgla.



# Polska bandera handlowa w porcie gdańskim

Traktat Wersalski, łącznie z decyzjami Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, jak również zawartymi pomiędzy Polską i Gdańskiem umowami dał Rządowi Polskiemu w 1921 r. prawną podstawę do utworzenia przy Komisaracie Generalnym Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku Urzędu Marynarki Handlowej, zaś ustawa z dnia 3. IV. 1922 r. ściśle określiła funkcje i zakres Urzędu.

Głównym zadaniem Urzędu Marynarki Handlowej jest wykonywanie z ramienia Ministerstwa Przemysłu i Handlu opieki i kontroli nad statkami morskimi pod banderą Polską na wodach gdańskich. Czynność ta łączy w sobie identyczne funkcje Urzędu Morskiego w kraju, jak również konsulatów polskich w portach zagranicznych.

Współpraca Urzędu z Urzędem Morskim w Gdyni, uzupełnia się wzajemnie, m. in. polega na zorganizowaniu stałej kontroli statków zawijających kolejno do jednego z obydwu portów. Ustępowanie łączności z Radą Portu rozwiązano w sposób pozytywny i logiczny, gdyż kierownik Urzędu jest równocześnie członkiem Polskiej Delegacji Rady Portu, wskutek czego z łatwością może wnikać we wszystkie sprawy związane z administracją portu i żegluga na wodach portowych. Analogicznie rozstrzygnięto również współpracę Urzędu w dziedzinie badania nieszczęśliwych wypadków ze statkami, a mianowicie zarządzo, no współpracę kierownika Urzędu z Izłą Morską w Gdyni. Urząd ponadto współpracuje z całym szeregiem organizacji społecznych przez okazywanie im poparcia we wszelkich poczynaniach mających na celu szerzenie idei morskiej.

Rezultatem tej współpracy było założenie w 1930 r. Domu Marynarza Polskiego w Gdańsku. Placówka ta okazała się nadzwyczaj popularną i w krótkim czasie znakomicie przyczyniła się do wzmocnienia kontroli nad robotnikami marynarzami w Gdańsku.

Bandera polska na wodach gdańskich kilkakrotnie ulegała poważniejszym zmianom w swojej frekwencji, dającym się ująć w trzy zasadnicze okresy, a mianowicie okres od 1920 do 1926 r., następnie od 1926 r. do 1930 r. i od 1930 r. do chwili obecnej. Pierwszy okres cechuje niepewność w rozwoju marynarki handlowej z powodu stałych likwidacji powstających towarzystw. Wystarczy przypomnieć niektóre z nich, jak na przykład towarzystwo „Polsko-Amerykańska Żegluga Morska”, które powstało w r. 1919 z kapitałem około czterech milionów dolarów i składało się z czterech jednostek: s/s „Wisła”, s/s „Kościuszko”, s/s „Poznań”, s/s „Warszawa”, o ogólnym tonażu 46491 B. R. T.

Likwidacja towarzystwa nastąpiła już właściwie w 1923 r., gdyż nie posiadało ono odpowiednich kierowników i nie było przystosowane do ówczesnych warunków gospodarczych.

Z innych towarzystw należy jeszcze wymienić towarzystwo żeglugowe „Sarmacja”, które posiadało pięć jednostek, a mianowicie s/s „Warta”, s/s „Wisła”, s/s „Kraków”, s/s „Wawel” i s/s „Bug” o ogólnym tonażu 3475 B. R. T. Towarzystwo to stworzone zostało w 1920 r. i pracowało przy pomocy kapitału norweskiego, współpracując z towarzystwem „Bergenske Baltic Transports A. G.”. W rezultacie „Bergenske Baltic” w r. 1927 wchłonęła w siebie „Sarmację”.

Dopiero rok 1926 przynosi przełom w dziedzinie organizacji marynarki handlowej. Nastąpiło to z chwilą, gdy Rząd zdecydował się nadać całej akcji pionierskiej tworzenia żeglugi odpowiednie poparcie, biorąc bezpośredni udział w tworzeniu przedsiębiorstw państwowych lub akcyjnych z większością kapitału rządowego w myśl ustawy o komercjalizacji przedsiębiorstw państwowych. W tym okresie powstają przedsiębiorstwa: P. P. „Żegluga Polska”, Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A., Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe i Towarzystwo Transatlantyczne „Gdy-

nia-Ameryka”. Wymienione cztery towarzystwa są dziś kregosłupem marynarki handlowej i składają się z 30 statków o ogólnym tonażu około 80.000 ton.

W owym okresie bandera polska w Gdańsku coraz większą zdobywa sobie pozycję.

Trzeci i ostatni okres datujący się od roku 1930 zawiera w sobie zmniejszenie ilości wizyt statków polskich w porcie gdańskim na rzecz Gdyni, jak również cechuje go zmiana w polityce dalszego rozwoju marynarki handlowej przez budowanie nowych statków.

Port gdański obsługują następujące polskie linie regularne:

1. Polsko-Brytyjskie Tow.: Gdańsk—Gdynia—Hull i z powrotem, Gdańsk—Gdynia—

London i z powrotem. Podróż na statku towarowym i z powrotem wraz z 3-dniowym postojem 10 dni. Połączenie raz na tydzień.

2. Żegluga Polska linia „Bałtycka”: Gdynia—Gdańsk—Lipowo—Pernawa—Ryga, Gdynia—Gdańsk—Tallinn—Helsinki. Komunikacja co tydzień.

3. Linja Gdynia—Ameryka. Czasowo zawijanie do portu gdańskiego zawieszono.

4. Pasażerska żegluga przybrzeżna: Gdańsk—Sopoty—Gdynia—Hull. Funkcjonuje tylko latem.

Prace Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku w dostatecznym stopniu podkreślają potrzebność i ważność tej placówki Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

# Port gdański i jego obroty w roku 1931

W roku ub. we wszelkich działach życia gospodarczego zaznaczyły się skutki ciężkiego kryzysu, który obecnie gospodarka całego świata przeżywa. Odbiło się to przede wszystkim w zmniejszonej cyfrze obrotów wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw.

Większość portów europejskich, co do których posiadamy już dane za rok ubiegły, wykazuje poważny spadek obrotów. Tak np. w Szczecinie suma obrotów towarowych cofnęła się z 4.888.000 ton w 1930 na 3.762.000 ton w 1931 roku czyli że była mniejsza o 24 procent. W Bremie obroty towarowe były mniejsze o 23,5 proc. w portach jugosłowiańskich o 26 proc., w Rotterdamie przywóz cofnął się o 9,5 proc., wywóz o 19 proc. Co do innych portów nie mamy jeszcze danych definitywnych i dlatego ich tu nie podajemy, w każdym razie wszędzie ruch zmniejszył się mniej lub więcej.

Na tle tego ogólnego zmniejszania się obrotów, zamknięcie cyfrowe ruchu w porcie gdańskim za rok 1931 należy uważać za naogół pomyślnie: ruch okrętowy przy wejściu i wyjściu zmniejszył się o 159.834 ton czyli o 1,9 proc., obroty towarowe natomiast wzrosły o 12.411 ton czyli o 1,4 proc. w porównaniu z rokiem 1930. Przy dalszym szczegółowym rozpatrywaniu ruchu portowego w Gdańsku zobaczymy, że kryzys odbił się i tutaj również w sposób niekorzystny. W porównaniu jednak z innymi portami Gdańsk w r. ub. obroną ręką wyszedł z trudności kryzysowych.

**BILANS RUCHU OKRĘTOWEGO ZA ROK 1931**  
Ruch okrętowy w Gdańsku w 1931 r. przed

stawiał się następująco: zawinęło do portu 5.960 okrętów o pojemności 4.061.733 ton; opuściło port 5.971 okrętów o pojemności 4.064.333 t. W roku 1930 pojemność okrętów przy wejściu wyniosła 4.143.098 t. przy wyjściu 4.142.802 t., różnica na niekorzyść roku ubiegłego jest jak widzimy nieznaczna. Tonaż przeciętny okrętów wyniósł 681 t., nie różniąc się od cyfry 1930 roku. W układzie kolejności poszczególnych bander, biorących udział w ruchu portowym w 1931 r. większe zmiany nie zaszły. Bandera niemiecka zajmuje pierwsze miejsce, jednakże odstęp między nią a banderami Danii i Szwecji jest znacznie mniejszy, ponieważ w poszczególnych miesiącach bandery te zajmowały pierwsze miejsce. Bandera polska znajduje się na piątym miejscu, za Lotwą, wyprzedzając 22 pozostałe bandery.

Przy szczegółowym rozpatrywaniu ruchu towarowego natrafimy odrazu na te niepomyślne objawy, o których wspomnieliśmy poprzednio. Aczkolwiek suma obrotów towarowych zwiększyła się o 1,4 proc., nie nastąpiło to przy równomiernym wzroście ruchu tak w kierunku przywozowym, jak i w eksporcie. Podczas gdy eksport w 1931 r. w porównaniu z r. ub. zwiększył się z 7.122.462 t. do 7.576.205 t. a więc o 453.743 t. czyli o 6,4 proc., import cofnął się z 1.090.632 t. w 1930 r. na 754.300 t. w 1931 r. tj. o 336.332 t. czyli o 30,8 proc. Ponieważ eksport posiada dużą cyfrową przewagę nad importem, w sumie ogólnej mamy wzrost. Zmniejszenie się jednak importu i to tak daleko idące, jest niewątpliwie objawem bardzo niekorzystnym.

**IMPORT W CYFRACH**  
Przechodząc z kolei do rozpatrywania szcze-

**Gustaw Molenda i Syn**  
Fabryki Sukna w Bielsku  
**oprócz 40%**  
eksportowanych materiałów sprzedają we własnych składach fabrycznych:  
TORUŃ, Szeroka 19.  
GDYNIA, Portowa 56.  
BYDGOSZCZ, Gdańska 7.  
POZNAN, Pl. Św. Krzyski 1.  
GDAŃSK, Langgasse 37.  
KATOWICE, Kochanowskiego 2.  
WARSZAWA, Nalewki 29.  
BIAŁYSTOK, Sienkiewicza 16.  
WILNO, Niemiecka 22.  
ŁÓDŹ, Piotrkowska 47.  
najprzedniejsze bielskie materiały.

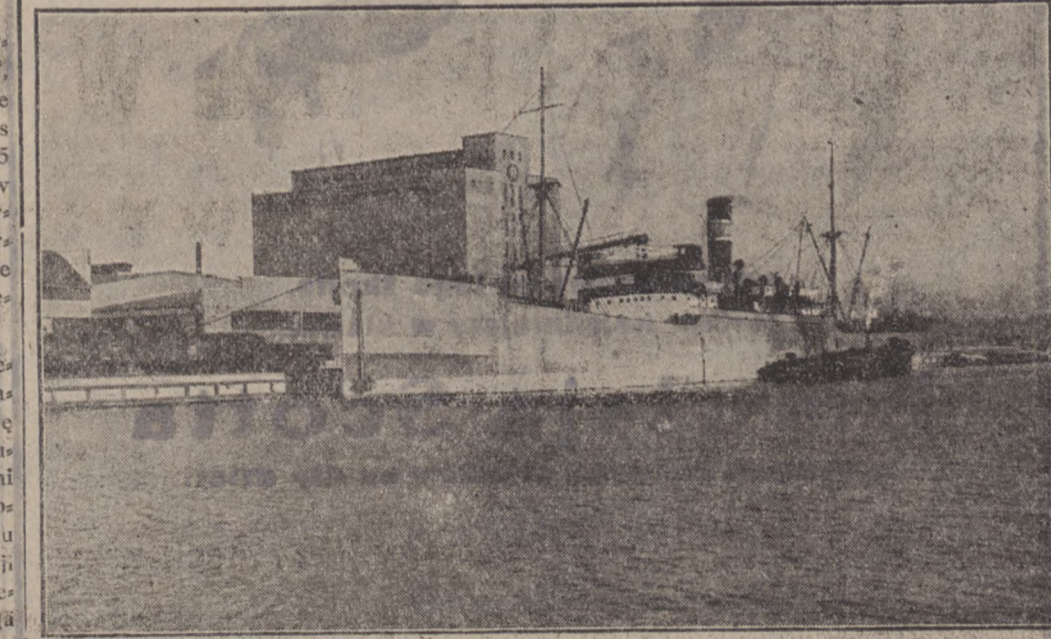
gółowego ruchu towarowego w porcie gdańskim, stwierdzamy, że w imporcie pierwsze miejsce tak samo, jak w roku ub. zajmuje grupa rud i metali z cyfrą 439.783 t. w porównaniu z 586.551 t. w 1930 r. Zmniejszenie nastąpiło wskutek cofnięcia się produkcji hutniczej w polskim i czechosłowackim okręgach przemysłowych, zaopatrujących się w surowce przez port gdański. Na drugim miejscu w imporcie stoja, tak, jak w roku ubiegłym, nawozy sztuczne i chemikalja, których przewieziono 122.865 t. w porównaniu z 258.763 t. w roku 1930. Nastąpił więc tutaj spadek importu o przeszło 50 proc. Tłomaczy się to za równo względami ogólnego gospodarstwa, jak i zarządzeniami rządowymi, mającymi na celu ograniczyć przywóz nawozów sztucznych do Polski w związku z rozwijającą się produkcją własną. Trzecie miejsce w przywozie zajmują artykuły spożywcze i kolonialne, których przewieziono 103.803 t. w porównaniu ze 130.768 t. w roku 1930. Pozatem w imporcie wymienić jeszcze należy węgiel i inne materiały palne z cyfrą 49.871 t., papier 8.253 t., materiały i surowce włókiennicze 9.559 t. i szereg innych

### WZROST EKSPORTU

W eksporcie wzorem lat ubiegłych na pierwszym miejscu jest węgiel, który wykazał po zatem duży wzrost a mianowicie z 5.409.060 na 5.910.862 t. Węgiel był przez Gdańsk eksportowany do 17 rozmaitych państw z Danją, Szwecją, Francją i Włochami na czele. Dalej w eksporcie króczy drzewo, którego wywieziono 977.346 t. w porównaniu z 824.301 t. w roku poprzednim. Pierwsze miesiące 1931 r. przyniosły znaczną poprawę eksportu drzewa przez Gdańsk, do czego przyczyniło się zamknięcie rynku niemieckiego. W końcu r. wskutek załamania się funta eksport ten zaczął się zmniejszać. Na trzecim miejscu w wywozie stoja artykuły spożywcze z cyfrą 504.257 t. w porównaniu z 731.954 t. w 1930 r. Dalej w eksporcie wymienić należy nawozy sztuczne i chemikalja — 85.590 t., metale i wyroby metalowe — 62.159 t., materiały budowlane — 22.393 t., papier — 12.941 t. oraz szereg innych

### PRZEWIDYWANIA I WNIOSKI

Krótki powyższy przegląd ruchu portowego w Gdańsku pozwala stwierdzić, że w 1931 roku zaszły różne zmiany i przesunięcia wewnątrz ruchu towarowego, nie miały one jednak decydującego wpływu na ogólne zamknięcie bilansu za rok 1931. Komplikująca się coraz bardziej sytuacja gospodarcza wywrze niewątpliwie w roku bieżącym swoje piętno także na gdańskim ruchu portowym, należy jednak przypuszczać, że pomyślnie rozwijająca się współpraca między portem gdańskim a jego zapleczem gospodarczym pozwoli temu portowi przezwyciężyć obecny wszechświatowy kryzys ekonomiczny.



Statek fiński „Bore IX”, który przybył ostatnio do Gdyni z Ameryki Południowej z ładunkiem nasion oleistych, przed okazałym i stylowym gmachem Gdynińskiej Olejarni.

# Pomorskie Stowarzyszenie Ubezpieczeń w Toruniu

Gdy Traktat Wersalski zdecydował o wcieleniu Pomorza w skład ziem Rzeczypospolitej Polskiej i tworzyć się zaczęła własna administracja, powstało między innymi zagadnienie, jak rozstrzygnąć kwestję dalszego kontynuowania działalności ubezpieczeniowej, istniejącego na Pomorzu od roku 1785 prawnopublicznego Zakładu p. n. „Westpreussische Provinzial Feueresocietät“ mającego swoją siedzibę w Gdańsku.

Ponieważ przeważna część ubezpieczonych znalazła się na terenie przypadłym Polsce, a centrala, jak wspomnieliśmy, znajdowała się w Gdańsku, miarodajne czynniki państwowe dążyły do przeprowadzenia jaknajszerszego rozrachunku mienia Westpr. Prov. Feueresocietät, mające na uwadze, by fundusze stworzone z biegiem lat przez ubezpieczających się bez dłuższej przerwy nadal służyły właściwym swoim celom. Niestety dobra wola Polski spotkała się ze zdecydowanym oporem „strony przeciwnej“, która dla utrudnienia wszczęcia pertraktacji zmieniła charakter Instytucji na prywatne Towarzystwo Akcyjne „Die Danzig“ z siedzibą w Gdańsku. Liczyła ona przedewszystkiem na uzyskanie od władz polskich prawa działania dla niemieckich Zakładów Ubezpieczeniowych na Pomorzu, a w liczbie ich i na rozwinięcie „Die Danzig“, która zasobna w archiwum i aparat techniczny uniemożliwiłaby rozwinięcie jakiegokolwiek konkurencji ze strony polskiej.

## Organizacja stowarzyszenia

Ponieważ taki stan rzeczy nie rokował nadziei nietylko zwrotu funduszy, ale nawet i aktów Westpr. Ministerstwo b. dzielnicy pruskiej powołało do życia z dniem 1. VI. 1921 roku Zakład publiczno-prawny z siedzibą w Toruniu pod nazwą „Pomorskie Stowarzyszenie Ubezpieczeń od Ognia“, działające na podstawie ustawy pruskiej z dnia 25. 7. 1910 r. o publicznych Zakładach Ubezpieczeń od Ognia. Stwierdziło dobro publicznemu jest wyłącznym celem Stowarzyszenia. Naczelny i bezpośredni zarząd nad Instytucją sprawuje Dyrektor Generalny, z którym współdziała Rada Zarządzająca, składająca się z 7-miu członków, wybieranych przez Pomorski Wydział Krajowy z grona ubezpieczonych w Instytucji. Nadzór nad jej sprawami wykonuje Starosta Krajowy Pomorski oraz Ministerstwo Skarbu.

Bez funduszy, za pożyczone od Pomorskiego Związku Krajowego dwa miliony marek, rozpoczęła Pomorskie Stowarzyszenie Ubezpieczeń swe czynności, organizując personel biurowy i akwizytorski. Silnie rozwinięta konkurencja ze strony prywatnych Zakładów ubezpieczeniowych, działających na Pomorzu już od roku i zaczynająca się dewaluacja pieniądza ujemnie wpływająca na celowość umów ubezpieczeniowych utrudnia rozwój instytucji.

### W PIERWSZYM OKRESIE ROZWOJU

Pomimo tak niepomyślnych warunków P. S. U. przetrwało szczęśliwie krytyczny okres czasu i z rokiem 1924, po przeprowadzeniu stałej waluty, wchodzi we właściwy okres rozwoju, który najlepiej ilustrują poniższe cyfry:

Rok	Składek zainkasowano w latach:	Wyplacono odszkodowań:
1924	642.480.— zł.	373.689.73 zł.
1925	1.331.099.33 „	1.465.585.51 „
1926	1.552.043.10 „	1.019.380.54 „
1927	1.940.550.11 „	1.326.570.31 „
1928	2.637.173.67 „	1.322.057.61 „
1929	2.981.870.67 „	3.594.595.66 „
1930	3.105.135.67 „	4.210.067.03 „
1931	3.113.710.69 „	2.264.519.79 „

Przepisy statutu nakładają Stowarzyszeniu jaknajwydatniejsze rozwijanie akcji przeciwpożarowej w pierwszym rzędzie przez popieranie Straży Ogniowych, co spełnia Stowarzyszenie, przyznając na ten cel:

W roku 1924	3.515.— zł
„ „ 1925	22.380.— „
„ „ 1926	26.833.— „
„ „ 1927	49.044.— „
„ „ 1928	71.676.— „
„ „ 1929	64.629.69 „
„ „ 1930	77.639.70 „
„ „ 1931	27.880.01 „

Przy braku apetytu, zepsutym żołądku, upośledzonym trawieniu, obstrukcji, zaburzeniach przemiany materji, pokrzywce i swędzeniu, naturalna woda gorzka „Franciszka-Józefa“ usuwa z organizmu substancje gnilne zatrzymujące organizm. Zadać w aptekach i drogeriach.

## DZIAŁ UBEZPIECZEŃ OD GRADOBICIA.

Poza działaniem ubezpieczeń od ognia na zadanie ubezpieczających został uruchomiony w roku 1927 dział ubezpieczeń od gradobicia na zasadach opłaty stałej składki. Dział ten stale się

W roku 1929	wydano polis 466	na sumę ubezp. 7.618.324.— zł.	zebr. składek 131.951.91 zł.
„ „ 1930	„ „ 385	„ „ 6.949.252.— „	„ „ 166.010.41 „
„ „ 1931	„ „ 80	„ „ 1.942.666.— „	„ „ 38.660.11 „

Stowarzyszenie posiada dwa własne domy, w Toruniu przy ul. Żeglarskiej 22, gdzie mieszczą się biura Dyrekcji i w Tczewie, Rynek 7, gdzie mieści się reprezentacja, pozatem dla północnej części Pomorza utworzona została z rokiem 1928 Reprezentacja w Gdyni.

Jak z powyższego krótkiego zarysu wynika, zdecydowany krok władz naszych stworzył własnymi siłami silną już dzisiaj placówkę ubezpieczeniową, cieszącą się coraz większym zaufaniem społeczeństwa pomorskiego.

## WALKA Z PODPALENIAMI.

Podkreślić tu wypada inicytywę generalnego dyrektora Pom. Stow. Ubezpieczeń p. Chwastka w sprawie zorganizowania akcji, zmierzającej do zdecydowanej walki z plagą zbrodniczych podpałów, których ilość, wzmagająca się na terenie naszego województwa w latach ubiegłych

rozwija, a wyniki jego operacji okazały się następujące:

Wyplacono szkód w r. 1929	107.269.50 zł.
„ „ „ 1930	43.237.13 „
„ „ „ 1931	11.688.12 „

w zastraszający sposób, skłoniła zainteresowane czynniki do szukania środków zaradczych.

Wyrazem konieczności rozpoczęcia energicznej walki z tą przestępczością było zebranie przedstawicieli zainteresowanych czynników, zwołane z inicytywą p. dyr. Chwastka w dniu 23. 10. ub. roku w Urzędzie Wojew., na którym postanowiono zorganizować za pomocą specjalnych lotnych brygad śledczych intensywną i skoordynowaną walkę z plagą zbrodniczych podpałów. Akeja ta dała, jak to wynika z przytoczonych poniżej cyfr, nieoczekiwane poprostu wyniki.

Podezas gdy w miesiącu styczniu 1930 roku Pom. Stow. Ubezpieczeń miało szkód ustalonych na sumę 350.087,76 zł., a w roku 1931 na sumę 118.048,25 zł., to cyfra ta spadła w styczniu roku bież. do 35.000 zł.

# Pierwsza w Polsce wytwórnia smalcu „Standard“ w Toruniu

## Zdolność przetwórcza fabryki wynosi 40 ton na dobę

W związku ze znaczną, stale wzrastającą konsumpcją smalcu powstała konieczność stworzenia i wyhodowania produkcji smalcu w Polsce, która by z drugiej strony przyczynić się mogła do zmniejszenia, stopniowo nawet do zupełnego zahamowania importu smalcu zagranicznego, który wynosił rocznie około 17.000 ton.

Wyrazem dążeń w tym kierunku było powstanie Wytwórni Smalcu „Standard“ w Toruniu, która założoną została w lipcu 1930 r.

Fabryka „Standard“ jest pierwszą wytwórnią smalcu w Polsce, która wyrabia smalec standaryzowany, tak co do gatunku jak i opakowania. Najnowsze urządzenia fabryki, umożliwiające ostatnim wynomom techniki umożliwiają wyrób smalcu czystego wolnego od

wody i kwasów, oraz wszelkich zanieczyszczeń, posiadającego zatem wielką zdolność konserwowania. Zdolność przerobowa fabryki, mieszczącej się w Toruniu przy ul. Grudziądzkiej 124/26, wynosi ca 40 ton na dobę.

Fabrykacja w kraju czystego smalcu wieprzowego standaryzowanego przyczyniła się w znacznym stopniu do prawie już całkowitego zahamowania importu zagranicznego. — Z drugiej strony spowoduje zapewne wzrost konsumcji smalcu, gdyż towar standaryzowany niewątpliwie wyprze całkowicie konsumcję wszelkich tłuszczów sztucznych i margaryn, które właśnie dzięki standaryzacji zdołały przyjąć się na rynku.

W ostatnim czasie Toruńska Wytwórnia Smalcu „Standard“ przeszła również do raf-

## Dom Spedycyjny „Rawa“ (właśc. Władysław Szymański Bydgoszcz Sniadeckich 37).

Do jednego z najstarszych przedsiębiorstw ekspedycyjnych w Bydgoszczy zalicza się firmę spedycyjną „RAWA“. Istnieje bowiem od roku 1895. W roku 1923 nabył ją z rąk niemieckich obecny właściciel Władysław Szymański. Przez wyteżoną i rzetelną pracę oraz umiejętne kierownictwo zdołał postawić p. Szymański swe przedsiębiorstwo mimo trudnych warunków gospodarczych na poziomie swego zasnania. Pomny roli spedytora w życiu gospodarczym p. Szymański postarał się dla swej firmy o koncesję celną, urządził składnice dla towarów i mebli według najnowszych wymagań w swych obszernych magazynach, nawiązał szerokie stosunki z pokrewnymi firmami spedycyjnymi tak w kraju jak i zagranicą. — Firma zatrudnia stale zajętych kilkudziesięciu pracowników umysłowych i fizycznych i utrzymuje większy własny tabor. Dzięki swej sprawności firma „RAWA“ zyskała sobie cały zastęp handlu i przemysłu w początek swych klientów i stała się bardzo poważną placówką w pośrednictwie transportów towarowych i meblowych w kraju i zagranicą. Szczególnie należy podnieść, że firma ta specjalizuje się zwłaszcza w dostawie drobnicowych przesyłek dla kupiectwa w zbiorowych transportach. Nie tylko w zakresie importu, ale i eksportu zajęła firma niepoślednie miejsce wśród największych firm spedycyjnych w Polsce.

nowania tłuszczu roślinnych. Zaznaczyć tu wypada, że rok bieżący stanowi przełom w dziedzinie konsumcji oleju rafinowanego. Dotychczas konsumcja oleju rafinowanego wynosiła 12—15.000 ton zaspakajana była wyłącznie przez przywóz oleju „soya“, utarło się bowiem mniemanie, że krajowy olej rzepakowy nie stanowi dla rolnictwa rozwiązania niezwykle ważnego problemu odnośnie uprawy rzepaku. Jak wiadomo corocznie bywa rzepak eksportowanym, w roku bież. sytuacja była dla rolników wręcz katastrofalna. Ceny surowców zagranicznych były tak niskie, że eksport byłby zgola nierentowny. Ceny rzepaku, wahały się na poziomie 22—24.— za 100 kg. i to bez nabywców. Dzięki temu, że fabryka „Standard“ przystąpiła do zorganizowania sprzedaży oleju rzepakowego, rafinowanego na wielką skalę można było skutecznie również odpowiednio duże zakupy. Zapotrzebowanie to przyczyniło się do wzrostu cen rzepaku do 38. a obecnie do 40.— zł. za 100 kg. Utrzymanie wysokich cen na rzepak leży w granicach naszej polityki handlowej, i ma przyczynić się do znacznego rozszerzenia uprawy rzepaku, a co za tem idzie do zahamowania importu olejów.

Należy jeszcze zaznaczyć, że olej rzepakowy rafinowany przewyższa znacznie pod względem gatunku i wydajności dotychczas jedynie konsumowany olej „soya“. Stwierdzają to wyraźnie giełdy zagraniczne, notujące olej rzepakowy o 70 — 80 procent wyżej.

Z chwilą ukazania się oleju rzepakowego na rynku odstąpili miejscowi konsumenci w zupełności od konsumcji „soya“, oczywiście w ramach możliwości, gdyż olej rzepakowy narazie jeszcze nie pokrywa zapotrzebowania.

Jak z powyższego wynika „Standard“ spełnia bardzo doniosłe zadania, leżące w interesie gospodarczym Państwa.

Wiesz  
MAMUSIU!



odkąd dajesz mi tego Skotta,  
jestem najsilniejszy w klasie.

## Emulsja Scotta

znakomita odżywka witaminowa dla dzieci.

Wzmacnia i rozwija organizm dziecka i chroni go przed krzywicą (angielską chorobą) i chorobami zakaźnymi, jak kochłusz, dyfteryja, szkarlatyna, grypa i t. p.

Lecz żądajcie tylko oryginalnej Emulsji Scotta, naśladownictwa bowiem są mało wartościowe.

150

100 letni istnienia jest  
najlepszym dowodem  
niezrównanej dobroci naszych

## bielskich materjałów

Nagrodzone na P. W. K.

Do nabycia w wszystkich  
większych miastach  
w własnych składach fabr.

## Gustaw Molenda i syn

Fabryki sukna w Bielsku

# Czuwajmy!

## Wróg u granic...

Wymowną ilustracją do ostatniego przemówienia pła Tebinki w Sejmie, który wskazał na konieczność tworzenia wafu piersi polskich na zachodnich rubieżach Polski, są rewelacyjne doniesienia, jakie w ostatnim numerze zamieszcza I. K. C. Stojąc na straży tych ziem zachodnich, narażonych na ustawiczne ataki naszego sąsiada zachodniego, uważamy za wskazane zaznać jemu ludność pomorską bliżej z niebezpieczeństwem, jakim grozi ożywiona akcja Niemców z za kordonu na terenie Polski. Doniesienia I. K. C. dotyczą skandalicznych stosunków na pograniczu polskim w powiecie Chodzieskim. Chodzież jednak nie jest wypadkiem odosobnionym, lecz częścią tylko systematycznej agtacji wyrotowej, uprawianej przez Niemcy w całym polskim pasie pogranicznym.

Korespondent I. K. C. donosi: Powiat chodzieski zalewany jest przez Niemców, którzy setkami przechodzą granice za przepustkami granicznymi, tak, iż niema nad nimi żadnej kontroli. Sami Niemcy polscy zaś w ostatnim czasie tak dalece rozzuchwali się pod wpływem agitacji antypolskiej, iż z przekonaniem swym bynajmniej się nie ukrywają głosząc głośno rychły powrót ziem polskich do Niemiec. Agitatorzy niemieccy posuwają się tak dalece, iż odważają się nawet w wioskach w Polsce werbować członków do szeregów hitlerowskich. Młodzieńcy z Polski po stronie niemieckiej potajemnie odbywają ćwiczenia wojskowe. Ludność podżegają, aby nie płaciła podatków.

Cała ta akcja agitacyjna na pograniczu polskim kieruje nadprezydent niemieckiej prowincji pogranicznej Marchii granicznej poznańsko-zachodnio-pruskiej, Fritz von Bülow, ostatni pruski prezydent regencji w Bydgoszczy, który po wypędzeniu Niemców z Poznańskiego i Pomorza schronił się do Pół, gdzie został nadprezydentem nowo utworzonej prowincji. Głównym zadaniem tego pana, pozbawionego wszelkich skrupułów etycznych i moralnych, jest utrzymanie nie kontaktu i kierowanie mniejszością niemiecką w Polsce. Aby ułatwić to zadanie Bülowowi mianował go o rząd niemiecki komisarzem zdawczo odbiorczym z Polską, z którego to tytułu otrzymał paszport dyplomatyczny. Z paszportu tego von Bülow korzysta bardzo często, lecz bynajmniej nie w celach służbowych, a jedynie, aby komuni-kować się z przywódcami mniejszości w Polsce i odbywać z nimi poufne narady i kłopoty przeciwko Polsce. Von Bülow ma licznych pomocników po obu stronach kordonu, którzy buntują ludność pogranicza polskiego przeciwko Polsce. Skandaliczne są wizyty, jakie nadprez. pruskiej prowincji składa przywódcy mniejszości niemieckiej w pow. chodzieskim, właścicielowi majątku ziemskiego b. landratowi pruskiemu Klitzingowi. Skandalicznym był zwłaszcza zjazd, jak się odbył u b. landrata z okazji jego urodzin, na którym urzędnicy niemieccy z za kordonu zjawili się w charakterze

oficjalnym. Podczas uroczystego przyjęcia von Bülow dziękował Klitzingowi w imieniu Rządu Rzeszy za pracę dla dobra niemiecką w Polsce i życzył mu, aby doczekał się niedługo chwili, gdy wojska niemieckie zafkują na jego pałac flagą niemiecką.

Za pośrednictwem Bülowa również płyną do Polski milionowe fundusze na podtrzymanie niemieczyny w Polsce.

O zalewie powiatów pogranicznych przez Niemców z za kordonu świadczy również takie drobne szczegóły, jak ten, iż do po-

wiatu chodzieskiego przyjeżdżają nawet lekarze niemieccy z Pół i wykonują swą praktykę, że niemieccy sprowadzają z za kordonu rzemieślników niemieckich, aby nawet pod względem ekonomicznym szkodzili Polsce.

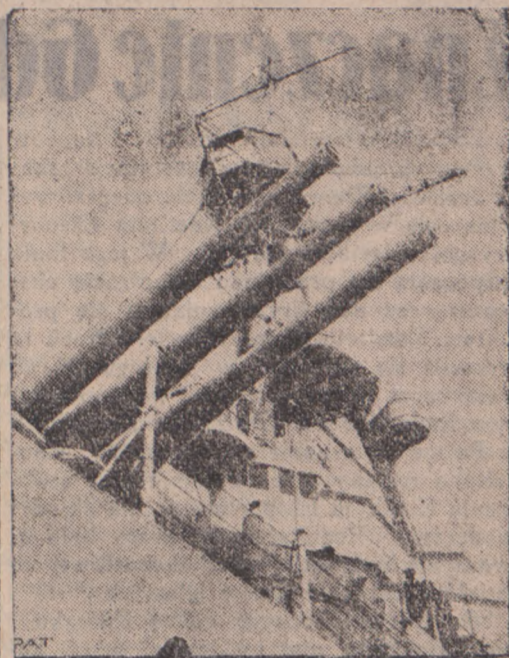
Są to stosunki istotnie niebywałe, których rząd polski nie może dłużej tolerować. Nadużywaniu paszportu dyplomatycznego i stanowiska urzędowego do roboty antypolskiej musi być położony kres.

**„GDAŃSK POLSKĄ ZAWZDY STAŁ, BEZ POLSKI OBEJŚĆ SIĘ NIE MÓGŁ I NIE MOŻE”**

WOJEWODA JAN SIERAKOWSKI

(Słowa wypowiedziane w drugiej połowie 16 wieku na ratuszu gdańskim).

### Groźny strażnik



Ilustracja nasza przedstawia widok jednego z masztów i trzech dalekonośnych dział na amerykańskim okręcie wojennym „USS Chicago”

# „Żegluga Wielkopolska”

## na Warcie i jej dopływach

### Sp. z o. o. w Poznaniu na straży naszych rzek polskich

W rydwanie szeregu firm polskich broniących meźnie granic naszych przed zalewem niemieckim, przoduje „Żegluga Wielkopolska na rzece Warcie i jej dopływach”, zrzeszająca u siebie polskich szklarzy. Oni to, ci pionierzy naszej żeglugi śródlądowej, widząc coraz większą ekspansję na rzeki nasze niemieckich szklarzy, zrozumieli głoszone hasła „w

jedności siła” i dziś zorganizowani w spółdzielnię p. n. „Żegluga Wielkopolska na rzece Warcie i jej dopływach”, zwalczają meźnie zakusy niemieckie na ziemię naszą i rzeki, doprowadzając żeglugę polską do dawnej jej świetności. Trzeba sobie uprzytomnić, że broniąc nas

szerego morza, w pierwszym rzędzie winniśmy uzdrowić stosunki w żegludze śródlądowej na naszych głównych arteriach rzecznych, łączących nas z naszym portem morskim. Ta komunikacja śródlądowa to kwestja zapewnienia taniego przewozu dla naszego przemysłu i handlu, to żadokumentowanie przed światem naszej potężnej drogi wodnej.

Organizowanie tej tak ważnej placówki na terenie poznańskim napotkało swego czasu na bardzo wielkie trudności, gdyż wszelkie interesy transportowe skupiały się w rękach niemieckich firm żeglugowych, które widząc sprawny rozwój pierwszej polskiej spółdzielni żeglugowej, starały się wszelkimi siłami i brudną konkurencją zniszczyć ją.

Celem spółdzielni „Żegluga Wielkopolska” jest podniesienie dobrobytu członków przez zjednoczenie właścicieli statków rzecznych, usprawnienie żeglugi, oraz zawieranie umów zbiorowych na przewóz wszelkiego rodzaju towarów. Poza to spółdzielnia ma na celu uskuteczniczenie przewozu ładunków i transportów na rzece Warcie, jej dopływach i Wiśle, oraz wzajemne popieranie się członków we wszystkich sprawach, a przede wszystkim w kierunku uzyskania kredytów na zakup szkut i statków.

„Żegluga Wielkopolska” przewozi własnymi szkatami towary różnego rodzaju, jak zboże, cukier, węgiel, drzewo i inne, ze wszystkich miejsc położonych nad rzeką Wartą i Notecią do portów morskich, czy też tranzytem przez Niemcy, na eksport do krajów zagranicznych.

Statystyka załadunkowa towarów na eksport tej spółdzielni przedstawia się w stosunku do lat ubiegłych następująco:

w roku 1928 przewieziono 30.256.299 kg zboża, cukru, węgla i mączki oraz 7909 cbm drzewa, przyczem użyto 160 berlinek;

w roku 1929 przewóz wzrósł do 62.134.148 kg zboża i cukru i użyto 403 berlinek;

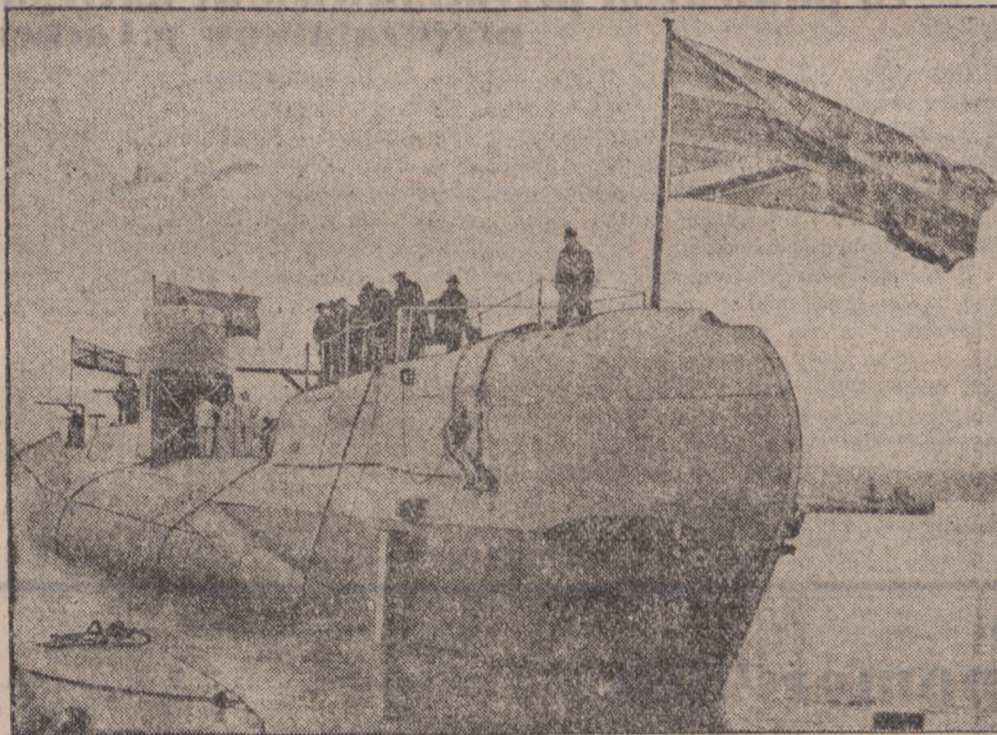
w roku 1930 przewóz wynosił 90.392.500 kg zboża, cukru, węgla i mączki, przyczem zatrudniono 394 berlinek;

a w roku 1931, w którym kryzys gospodarczy znacznie się zaostrzył, przewieziono 41.000 kg zboża i mączki oraz cukru, do czego użyto 161 szkut.

Zestawienie powyższe świadczy najlepiej o rozwoju tej młodej spółdzielni. Zarząd spółdzielni spoczywa w rękach wybitnych fachowców pp. Stanisława Matowskiego i Konrada Witta. W Radzie Nadzorczej zasiadają właściciele szkut w osobach pp. Stefana Wagnera, Pawła Zakrockiego, Antoniego Rudnickiego, Władysława Czary i Józefa Lisińskiego. „Żegluga Wielkopolska” liczy dziś 65 członków i tyleż szkut, gdyż każdy członek jest właścicielem szkuty. Poza to posiada własny holownik.

Kupno holownika, który nabyto z własnych funduszy członków, było rzeczą nieodzowną, gdyż dotychczas — z braku polskich holowników — szklarze nasi byli zmuszeni posługiwać się holownikami niemieckimi, które, nie mając żadnej konkurencji, ściągaly od członków Spółdzielni bardzo wysokie stawki za holowanie szkut. Poza to przez zakupno holownika „Żegluga Wielkopolska” ma prawo korzystania ze specjalnych ulg taryfowych.

### Angielska łódź podwodna najnowszego typu



Koszty budowy powyższej łodzi podwodnej, która niedawno opuściła stocznię w Chatham wynosiły 6 milionów zł.

# Dobra i zła oszczędność

## Walka o pieniądź i pończocha

Ciężki kryzys, który przeżywamy obecnie wraz z całą Europą sprawia, że myśli nasze krąży nieustannie dokoła zagadnień: jak przetrwać chude lata? Jak ocalić resztki dawniejszego dostatku? Jakim umiejętnym połączycielcem wypłynąć na szersze wody tak upragnionego dobrobytu?

Zazwyczaj spotykamy dwa sprzeczne ze sobą programy działania, dwa wręcz odmiennie kryzysowe światopoglądy, dwie zasadniczo różne gospodarcze ideologie:

Hasłem jednej jest: pończocha, hasłem drugiej — wyścig pieniądza.

Wyznawcy pończochy są to przeważnie trwożni i zgorzkniali pesymiści, którzy pragną oszczędzać najbardziej mikroskopijne nawet grosiki na czarną godzinę, bo to „panie tego, nikt nie wie co może przyjść i może przyjść jeszcze gorzej!” A nuż wybuchnie wojna. A nuż zwali się nam na głowę bolszewizm? (Przedewszystkiem zagrabiłby wszystkie „oszczędności!”) A nuż to, a nuż tamto!

„PONCZOCHNICZY” NIE MAJĄ RACJI! Wiele oszczędzają... Najlepszą skrywką jest poń-

czocho, siennik, tajemnicza szkatulka, przepaściste głębiny skrzyni, stary porfel figlarnie ukryty w szafie między warstwami bielizny...

Inni przeciwnie. Chwytają w lot świetne nieraz konjunktury, doskonale kryzysowe okazje, korzystny spadek cen, wyznają zasadę, że pieniądź, który jest okrągły musi się toczyć i zamiast go chować i oszczędzać, puszczają w obieg, na start do wielkiego wyścigu pracy. Zasada ta niewątpliwie jest słuszną.

Wypaczona, chorobliwa oszczędność nie tylko przetrada się w nieproduktywne skąpstwo, przynoszące szkodę jednostkom, lecz utrudnia walkę z kryzysem, hamuje rozpęd twórczej i śmiałej energii ku przewyższeniu zastoju. Klin klinem zwalczyć trzeba „chwytając diabła za rogi!” Zastój na rynku obrotów pieniężnych jest najlepszą pożywką dla kryzysu. Powiększa bezrobocie. Utrudnia sytuację kredytową, walutową i bankową. Nie pomoże biadanie, że wóz gospodarstwa powszechnego ugrzązł w błocie. Trzeba wóz z błota wyciągnąć. Wyciągnąć — to ruszyć z miejsca.

PIENIĄDZ NIE MOŻE MARNOWAĆ SIĘ W UKRYCIU.

Wszelkie obroty pieniężne — to obroty koła, wydobywające wóz z bagna kryzysowego zastoju. Pieniądź nie może marnieć w bezwładzie, lecz musi pracować, mnożyć się, rosć, postępnieć i wydawać błogosławione owoce.

W dzisiejszej epoce wartość najrealniejszą ma ruchomość, czy towar, który za t. zw. „psie pieniądze” można dziś nabyć bez trudności. Gotówka choćby najtroskliwiej na dnie pończochy przechowywana jest niebezpieczną i niepewną wartością w okresie kataklizmu na wet... parytetu złota.

Świat należy do śmiałych. Trzeba iść na przód z wiarą w lepszą przyszłość i w jasne jutro, i odbudowywać zombardowane przez wojnę gmachy dobrobytu energją rozumnych pociągnięć ekonomicznych, a nie chować się trwożnie w mroczne zakamarki, zamieszkałe przez drżących strachajłów — wyznawców pończochy.

**Jerzy Tuszkiewicz**  
Pracownik Zw. Wł. i Kup. Drzew. w Bydgoszczy

## Znaczenie Gdyni w eksporcie drzewnym

Związek właścicieli tartaków i kupców drzewnych, jako najstarsza instytucja branży drzewnej Ziemi Zachodnich, odegrał wybitną rolę w organizacji Komitetu Eksportowego materiałów tartych. W jego łonie rozpoczęła się praca nad organizacją eksportu, oraz nad krystalizującym się projektem Komitetu Eksportowego. Praca ta wyraziła się zarówno w szeregu zebrań Związku w tej sprawie, jak i we współpracy z Radą Naczelną Związków Drzewnych w Polsce na gruncie warszawskim. Chodziło o to, aby urzeczywistnić ideę stworzenia Komitetu Eksportowego dla eksportu drzewa. Rezultatem tej pracy było utworzenie **bydgoskiej sekcji eksportowej** materiałów tartych z drzew iglastych.

Jednym z obecnych celów Związku i powstałej przy nim bydgoskiej sekcji komitetu eksportowego jest nawiązanie bezpośrednich stosunków handlowych naszych producentów i kupców z zagranicznymi importerami i zorganizowanie bezpośredniego eksportu.

Nieodzownym warunkiem przy eksporcie drzewa jest taniśność przewozu, wygodne i tanie warunki składowania w porcie drzewa przeznaczonego do wywozu morzem, wygodne i tanie warunki ekspedycyjne, jak również ważny moment o charakterze prestiżowym. Towar polski, wyprodukowany przez nasz przemysł drzewny, powinien w przeważnej swej większości być zaprezentowany importerom zagranicznym w **porcie czysto polskim**, gdyż tylko w ten sposób i przez kontrolę Komitetu Eksportowego wyrobimy dla naszego drzewa tę markę, na którą zasługuje, a która często mu jest odmawiana na rynkach zagranicznych, przez rozmaite czynniki konkurencyjne.

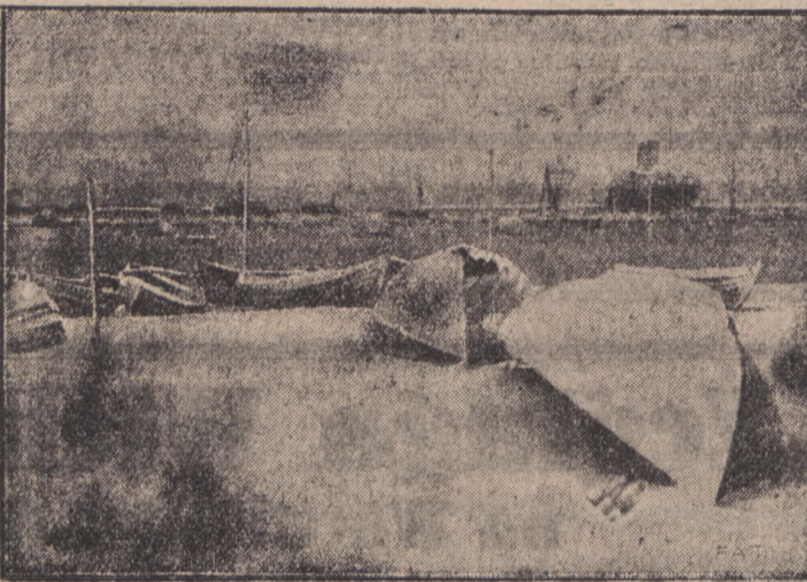
Gdynia jest naszą bazą wypadową, skąd nasz eksport idzie na ciężką walkę zdobycia zagranicznych rynków, a raczej na zacięłą obronę tych rynków, które czynniki zagraniczne chcą nam wydrzeć lub zamknąć. Walka, którą prowadzimy jest walką o byt — a dlatego, że jest ona taką, wierzymy niezłomnie w zwycięstwo, gdyż tylko w zwycięstwie na rynku zagranicznym możemy zapewnić sobie pozycję należąca.

Zamknięcie granicy niemieckiej, choć przyniosło ciężki cios materialny całemu przemysłowi drzewnemu, zwłaszcza kresów zachodnich, miało i poważne rezultaty. **Primo**, wyzwoliło przemysł drzewny Wielkopolski i Pomorza od zależności od rynku niemieckiego, **secundo** — zmusiło nasz przemysł do samodzielnego szukania nowych rynków zbytu. Radosnym objawem dla całego przemysłu drzewnego były zwolnienie przez Ministerstwo Rolnictwa, a ostatnio przez Ministerstwo Przemysłu i Han-

dlu (w dniu 15 grudnia 1931 r.) konferencje poświęcone sprawom przemysłu drzewnego. Ta ostatnia szczególnie skrytykowała nasze cele i zadania, a także położyła podwaliny do **współpracy przemysłu drzewnego z lasami państwowymi**. Jeżeli cele wytknięte przez wspomniane konferencje będą choć w części zrealizowane

(przy nieodzownem poparciu czynników międzynarodowych), to będziemy mogli śmiało powiedzieć, żeśmy zrobili **wielki krok naprzód** i że idziemy drogą, która zaprowadzi nasz przemysł do zdobycia takiego stanowiska na rynkach zagranicznych, jakie mu się słusznie należy.

### Gdynia w zimie



Niezwykle malowniczo przedstawia się Gdynia nie tylko w lecie, ale także i w zimie. Charakterystyczny a piękny widok zimy przedstawia w szczególności port rybacki z licznymi łodziami wyrzuconymi na brzeg, pokryty śniegiem.

## Gdynia - przyszłym polskim portem bawełnianym

**Co powiedział przedstawicielowi naszego pisma przez kartel przedsalników p. Lachert**

Donosiliśmy już o konferencji w sprawie importu bawełny przez port gdyński, która dn. 11 bm. odbyła się w Gdyni, w Urzędzie Morskim. Po zakończeniu konferencji goście zwiedzili port, w szczególności magazyny długoterminowo, poczem na pokładzie statku „Łódź” podejmowani byli śniadaniem.

Podczas pobytu gości na statku, reprezentant naszego pisma miał sposobność rozmawiać z prezesem kartelu przedsalników z Łodzi, p. Lachertem, który wyraził w imieniu wszystkich przybyłych przedstawicieli przemysłu łódzkiego opinie, że port gdyński ma wszelkie dane po temu, aby w niedługiej przyszłości stał się wielkim polskim portem bawełnianym.

Jednym z decydujących czynników w tym względzie będzie preferencja celna, udzielona ustawowo portom polskim, która wejdzie w ży-

cie z dn. 1 stycznia przyszłego roku. Wówczas jedynie import przez Gdynię wzgl. Gdańsk będzie korzystał z przywileju celnego, gdy import drogą lądową za pośrednictwem portów obcych opłacać będzie cło w wysokości 6 zł. od 100 kg., a od r. 1934 — nawet 12 zł. od 100 kg. Chodzi więc tylko o to, aby w ciągu bieżącego roku przysposobić odpowiednio cały aparat handlowy i techniczny do przewozu bawełny na większą skalę.

Korzystną dla Gdyni okolicznością, wedle opinii p. Lacherta, jest tendencja eksporterów amerykańskich do wejścia w bezpośrednie stosunki z odbiorcami z pominięciem obcego pośrednictwa. W ten sposób skierowanie transportów bawełny, przeznaczonej dla przemysłu łódzkiego, wprost do Gdyni trafia na grunt podatny, zwłaszcza w Ameryce, która walczy

## Gustaw Molenda i Syn Fabryka sukna w Bielsku

Zakłady firmy wyrabiają męskie materiały wełniane o bardzo dobrej jakości, nie ustępujące w niczem najlepszym materiałom angielskim.

Prócz produkcji własnych cywilnych materiałów zakłady przyjmują również zamówienia na: prawie wełny, farbowanie wełny i przędz, wykończenie różnych wełnianych towarów firm obcych, przyczem powierzoną pracą oddziały wykonują ku zupełnemu zadowoleniu licznej klienteli. Z warsztatów tych korzystają nie tylko firmy miejscowe, lecz również fabrykanci łódzcy, zgierscy i tomaszowscy, a z pralni wełny nawet domy zagraniczne.

Pragnąc wejść w kontakt bezpośredni z konsumentami i umożliwić publiczności nabyć do jakości i pochodzenia, firma utworzyła w większych miastach Rzeczypospolitej 10 własnych składów sprzedaży detalicznej (wyszczególnionych w ogłoszeniu). W miastach, w których publiczność nie może nabyć naszych towarów wprost ze składu, a których nasi wojażerowie z kolekcją nie odwiedzili, prosimy o zażądanie oferty z najbliższego naszego oddziału.

Cały Toruń

1077

spieszmy dziś wieczór do

## Esplanady

triumfuje znakomita rewja Alexia Marvella Nally  
Urbańska w najnowszych kreacjach tancecznych

### Z pozółkłych kart historii

## Ród książąt pomorskich

W kościele klasztornym w Oliwie spoczywają pod skromną płytą marmurową szczątki książąt pomorskich, którzy przez szereg stuleci rezydowali na swoim zamku gdańskim, sprawiając w imieniu książąt i królów polskich rządy nad naszą nadmorską ziemią.

Niełatwe to były rządy. Już w zaraniu wieków, kiedy Gdańsk i Pomorzanie występują na arenie historii — w r. 1000 wymienia to miasto królestwa czeska jako osadę graniczną Bolesława Chrobrego, zaś bulla papieża Eugenjusza III stwierdza w r. 1148 jego przynależność do Polski, oddając gród i jego zaplecze na rzece bisкупа kujawsko-włocławskiego — książęta pomorscy staczej miasili zacięte walki przeciw wpałającym zewsząd w ich kraj sąsiadom. Jako pierwszych książąt wymieniają Świętobora (ok. 1100), Świętopelka I. (ok. 1140) i Subisława I. (ok. 1170). Są oni blisko spokrewnieni z rodem książąt szczecińskich, z którym pieczętują się wspólnie Gryfem.

Niemieccy historycy przypisują założenie klasztoru w Oliwie księciu Subisławowi I., który ok. 1170 miał przyjąć chrzest. Dokument założenia pochodzi jednak z r. 1178 i jest wystawiony przez Sambora I. Jest to najstarszy dokument oświeczonej ziemi i zawiera szereg ciekawych szczegółów. Jest tam też wzmianka o „moście w Gdańsku”, jako o przystani dla statków przy bagnistych brzegach Motławy. Wynika z tego, że już wtedy istniał w Gdańsku **portowy ruch**.

Klasztor w Oliwie był nie tylko krzewicielem wiary chrześcijańskiej, lecz niestety także **głównym ośrodkiem** **uzupełnienia**. Nie-

mieccy cystersi oliwscy sprowadzali bowiem licznych kolonistów z Niemiec, których osadzali na swoich włościach i rozległych posiadłościach. Niebawem osiedlili się też w samym Gdańsku, obok polskiej osady rybackiej na Haku, liczni kupcy niemieccy, zwłaszcza z Lubeki, którzy importowali do kraju przeważnie sukna a wywozili z niego bursztyn, skóry, zboże itd.

Sambor I. (1178—1207) wybudował w pobliżu swego zamku drugi kościół dla swoich poddanych, który nazwał imieniem patronki swego rodu, św. Katarzyny. Jako datę fundacji wymieniają dzień 25 listopada 1185. W tym samym czasie powstał kościółek św. Mikołaja, patrona żeglarzy. W r. 1227 przeszedł on na własność zakonu Dominikanów.

Sambor I. był tak wybitną postacią, że nazywają często Gryfonów rodem Samborów. Książęta Szwecji, Grzymisław II. i jego brat Marcin (Martinus) pochodzą z tego samego rodu. Obie jego linje łączą ścisłe więzy kolidacyjne. Dobrosława, żona Grzymisława, była siostrą Świntysława, żony Mestwina, brata Sambora I. Ich młodszą siostrą Damrawa, wyszła za Subisława II., następcę Sambora I., który jednak wesełnie zmarł. Wszystkie trzy siostry były córkami Świętopelka. Rezydencją książęcej wdowy było Chmielno koło Kartuz, gdzie zmarła dnia 25 maja 1223 r. Ufundowany przez nią, św. Piotrowi poświęcony kościół stał tam do r. 1845, ustępując niestety miejsca nowocześniejszej budowie.

Grzymisław II. był ostatnim potomkiem świeckiej gałęzi rodu Gryfonów. Po nim na-

stał jego kuzyn i szwagier Mestwin I. (1207 do 1220), który, obejmując zarazem po wczesnej śmierci Subisława II. dziedzictwo Sambora, zjednoczył w swym ręku całe Pomorze. Mestwin sprowadził do swojej dzielnicy mnichów z Prémontré we Francji, dla których założył w r. 1209 klasztor w Żukowie. Zakonniko-czy-zukowskie stały się wychowawczyniami córek wielu rodów szlacheckich i znaczniejszych kłupców gdańskich. Trzy księżniczki pomorskie wstąpiły do tego zakonu, a córka Świętopelka II., Witosława, była nawet przez dłuższy czas jego przełożoną.

Gryfoni byli skłiganeci z licznymi domami panującymi. Książę Bolesław II. szczeciński ożenił się z Marosławą, córką Mestwina I., druga córka tego księcia była żoną Władysława Odonicza. Córka Sambora II. Świntysława (Małgorzata) wyszła za króla duńskiego Krzysztofa I. Od drugiej córki tego księcia Salomei pochodził książęta kujawscy, a od córek Świętopelki Eufemji, książęta Rugji.

Mestwin I. podzielił swoją dzielnice między czterech synów. Najstarszy z nich Świętopelk dzierżył jednak rodzaj prymatu.

Świętopelk II. (1220—1266) jest najwybitniejszym reprezentantem rodu Gryfonów. Krótko po objęciu rządów zrzucił on jarzmo duńskie, wypędził Duńczyków ze Słupska i weleli Pomoranie do swej dzielnicy dziedzicznej. Rozszerzył też swoje granice przez zagarnięcie okolic Nakła, Chojnic i Człuchowa. Spór z Leszkiem Białym zakończył się, jak wiadomo, zamordowaniem polskiego księcia w r. 1227 w Gąsawie. Ciężkie walki atacał on z pogańskimi Prusakami, którzy w r. 1224 opanowali Gdańsk i zniszczyli klasztor w Oliwie. Według podania, poganie zapędzili konwent oliwski do Gdańska i wymordowali mnichów

wśród strasznych męczarni. Toteż Świętopelk i jego bracia wspomagali początkowo wydatnie zakon krzyżacki w jego walkach z Prusakami, którego wojsko osadło w r. 1233 przed niechayną zagładą jedynie dzięki odsieczy Świętopelka. W rok później poganie napadli poraz wtóry na odbudowany klasztor oliwski i zrownali go z ziemią, przyczem padło szczęściu mnichów i załoga książęca, licząca 34 wojowników.

Rychło jednak Świętopelk docenił niezbezpieczeństwo krzyżackie, zagrażające nie tylko jego dzielnicy, ale i Polsce. To też, gdy zachłani krzyżacy podstępem zajęli północne polacie jego dzielnicy wraz z Gdańskiem, połączył on się z Prusakami i wyruszył ze swego zamku w Sartowicach przeciwko niemieckim zdobywcom. Zarazte to były walki, o których wspominają liczne podania (dzielnice kobiety chełmińskie i elbląskie).

Wprawdzie udało mu się odebrać Gdańsk, przed którego murami w latach 1243, 1247 i 1252 rozgrywały się krwawe bitwy, wskutek których uciurpiał też znacznie klasztor w Oliwie, wreszcie musiał jednak ulec przewadze i zawrócić pokój.

W r. 1227 sprowadził Świętopelk do Gdańska OO. Dominikanów i oddał im kościół św. Mikołaja. Papież Aleksander IV. nadał im w r. 1260 na dzień ich patrona, 5 sierpnia, odpust, który w połączeniu ze słynnym jarmarkiem przetrwał do naszych czasów pod nazwą gdańskiego „domnika”.

Mestwin II., ostatni z książąt pomorskich, zapisał swoją dzielnice w r. 1282 na mocy aktu donacyjnego w Kępie, swemu krewniakowi Przemysławowi Wielkopolskiemu. Czyn ten stanowi do dziś dnia moralną i historyczną podstawę przynależności Pomorza do Polski.

Al. Schudlin-Czarliński.



KRONIKA

niedziela 14 lutego

TORUN

Kalendarzyk rzym.-kat. Sobota Grzegorza II. Niedziela Walentego.

- Zgłoszenia przyjmują kasjer na ślizgawce. Nocny dyżur aptek. Muzeum Miejskie. Książnica Miejska im. Kopernika. Świetlica w szkole powsz. Z Biblioteka Wiedzy Wojsk.

Repertuar Teatru.

Sobota, 13 b. m. o godz. 20 — „Papa Kawaler“, premiera.

Niedziela, 14 b. m. o godz. 16 — „Awantura w raj“; o godz. 20 — „Papa Kawaler“.

Repertuar kin.

- Palace, ul. Mickiewicza — „Król królów“. Światowid, ul. Prosta — „Najeźdźcy. Mers, ul. Warszawska — „Miłość w pustyni“. Lux, ul. Strumykowa — „Odrodzenie“.

Kino Corso. I. Filip i Flap za kratami. — II. Żywy Kabel. Dramat cyrkowy.

MARS Kino teatr dźwiękowy ul. Warszawska

Emocjonujący dźwiękowiec wschodni „Miłość w pustyni“ Potężny dramat osnuty na tle walki dwóch mężczyzn o miłość piękniejszą kobietę Wschodu.

Przebieg scenowy o godz. 17.15 19-tej i 21-iej w niedzielę od 15.15. Ceny miejsc od 0.30—1.70 Zysy dochód przeznaczony na dalszą budowę „DOMU ZOŁNIERZA“

Poświęcenie Żłóbka Zw. Pracy Obyw. Kobiet w Toruniu

Dnia 14 lutego, w niedzielę o godz. 14-tej w lokalu Związku Pracy Obywatelskiej Kobiet w Toruniu przy ul. Łaziennej 24, I ptr., odbędzie się uroczyste poświęcenie i otwarcie żłóbka dla dzieci w wieku od 15-tu miesięcy do 4 lat.

Związek Pracy Obyw. Kobiet w Toruniu uprzejmie zaprasza na tę uroczystość wszystkich swych przyjaciół i sympatyków.

Ku uwadze płatników podatku przemysłowego

Urząd Skarbowy zwraca uwagę płatnikom podatku przemysłowego, że termin składania zeznań o obrocie w myśl art. 55 ustawy o państwowym podatku przemysłowym z dnia 15 lipca 1925 r.

Baczność oficerowie rezerwy!

W dniu 13 lutego b. r. (poniedziałek) o godzinie 9.30 odbędzie się uroczysta msza św. w kościele katedralnym św. Jana w Toruniu, ku uczczeniu wiekopomnej rocznicy 650-lecia zespoleń Pomorza z Polską.

Prosimy i polecamy wszystkim członkom Koła Toruńskiego Z. O. R. wzięcie jak najliczniejszego udziału na nabożeństwie w miejscu i czasie wyżej podanem. Zarząd.

„Papa kawaler“.

Dziś w sobotę, dnia 13 b. m. o godz. 20-tej premiera świetnej komedji w 7 obraz. Chłid Carpentera p. t. „Papa Kawaler“, która ukazuje nam jako ostatnia nowość repertuarowa. Reżyseruje p. R. Wasilewski, który od tworzy rolę tytułową.

W pozostałych głównych rolach wystąpią pp. Pawłowska, Krolikowska, Zarembina, Leniewski, Hańcza, Dębowski, Jaroń, Krugłowski i t. d.

Premjera zapowiada się doskonale, to też polecenie się publiczności jest zwykłe.

Echa nadużyć w Kasie Chorych miasta Torunia

8 urzędników oskarżonych o zdefraudowanie 100 tys. zł

Przed tutejszym Sądem Okręgowym rozpoczęła się w dniu wczorajszym rozprawa przeciwko 8 urzędnikom Kasy Chorych m. Torunia, którzy w czasie od stycznia 1930 do maja 1931 r. dopuścili się nadużyć na szkodę Kasy Chorych na przeszło 100.000 zł.

Trybunałowi przewodniczy wiceprezes S. O. Lipiński, jako wotanci zasiadają: sędzia S. O. Łupkowski i asesor Paleński. Oskarża prok. Marski. Do rozprawy powołano przeszło 20 świadków.

Po otwarciu przewodu sądowego przystąpiono do odczytania aktu oskarżenia, który zawiera 24 stron pisma maszynowego. Akt oskarżenia zarzuca inkasentowi Kasy Chorych m. Torunia Bolesławowi Siłkowskiemu, że w ciągu pełnienia swych czynności przywłaszczył sobie pieniądze inkasowane z tytułu składek członkowskich na rzecz Kasy w łącznej sumie 48.330,21 zł., dalej oskarżonemu Bolesławowi Mosińskiemu, że w podobny sposób przywłaszczył sobie na szkodę Kasy Chorych 40.066,14 zł., oskarżonemu Franciszkowi Bergerowi, że sprzeniewierzył 13.320,37 zł., oskarżonemu Franciszkowi Horyzie, że przywłaszczył sobie 2.500,52 zł. Kasjer Kasy Chorych Alfred Raczynski

znalazł się na ławie oskarżonych pod zarzutem przywłaszczenia sobie 217,50 zł. oraz sfalszowanie ksiąg. Wreszcie oskarżeni Fredrych, Zarembski i Raczynski odpowiadają za to, że jako urzędnicy kasy przyjmowali od wymienionych inkasentów podarki w postaci pożyczek pieniędzy, których nie zwracali, brali udział w libacjach, zarządzanych przez defraudantów, a nadewszystko o to, że tolerowali popełniane przez oskarżonych sprzeniewierzenia, nie wykonywali kontroli, którą z tytułu swych stanowisk winni byli wykonywać, a tem samem stali się współwinni.

B. dyrektor Kasy Maksymilian Gordon wreszcie oskarżony jest o tolerowanie nadużyć, a ponadto, jak opiewa akt oskarżenia, b. dyr. Gordon polecił nieinkasować należności od firmy „Broda“ wskutek czego należność kasy Chorych w firmie Broda urosła do 40.000 zł. i stały się nieściągalne.

Akt oskarżenia zarzuca dalej b. dyr. Kasy Gordonowi że w r. 1927 udzielił kilkakrotnie pożyczek z pieniędzy Kasy Chorych na wypłatę robocizny Drukarni Robotniczej. Pożyczki te, sięgające 1.000 zł., otrzymywał dyr. Drukarni Robotniczej Antezak.

Wszyscy oskarżeni sprzeniewierzone pieniądze częściowo przetrwonili na hulankach i różnych libacjach.

Po odczytaniu aktu oskarżenia przystąpiono do przesłuchania oskarżonych. Wszyscy przesłuchani oskarżeni przeważnie do winy się nie poczuwają, podają znacznie mniejsze sumy, które rzekomo albo zgubili, albo wy pożyczali. Przyznają natomiast, że chodzili po lokalach, rachunki jednak placili wszyscy razem. Zeznania oskarżonych rzucają bardzo ujemne światło na gospodarkę Kasy Chorych m. Torunia. Z zeznań oskarżonych wynika, że pozbawieni byli jakiegokolwiek kontroli, a pracowano i załatwiano wszelkie sprawy w Kasie w sposób zupełnie familijny.

W godzinach popołudniowych przystąpiono do przesłuchania świadków. Rozprawa potrwa prawdopodobnie kilka dni.

STRUMYKOWA 3 LUX Rewelacja sezonu! Monumentalny film! Gigantyczne arcydzieło 100% dźwiękowiec

ODRODZENIE Wedł. Hr. Lwa Tolstoja ZMARTWYCHWSTANIE. W roli Katuszy LUPE VELEZ Księcia Dymitra JOHN BOLES. Passe partout nieważne.

Odwolanie odczytu inż. Perkitnego

Odczyt znanych podróżników inż. Perkitnego i Kroczykiewicza, zapowiadziany na sobotę 13 bm. o godz. 20 w auli gimnazjum męsk. nie odbędzie się z powodu choroby jednego z prelegentów.

O terminie odczytu powiadomi się P. T. Publiczność w najbliższym czasie.

Pokaz jazdy figurowej na lodzie

Zawody w jeździe szybkiej na lodzie i pokazy jazdy figurowej, które odbędą się w niedzielę 14 lutego na ślizgawce przy ul. Mickiewicza i budzą wielkie zainteresowanie.

Jest to pierwsza tego rodzaju impreza w tym roku. Spodziewany jest start najlepszych lyżwiarzy jak pp. Gęstwicka, Wojtczakowa, Zaremba, Zembił, oraz młodzieży, która szczególnie obsadzi licznie biegi do eliminacji na zawody o mistrzostwo miasta Torunia.

Zgłoszenia do zawodów bezpłatnie przyjmują kasjer na ślizgawce.

O rozwój tenisu stołowego

Poważny rozwój tenisa stołowego (ping-pong) na terenie Pomorza spowodował Polski Zw. T. S. do zorganizowania Pomorskiego Okr. Zw. T. S.

Celem ujęcia sportu wymienionego w odpowiedniej ramy rozwojowe, uprasza się wszystkich zrzeszenia uprawiające tenis stołowy o przysłanie swych upoważnionych delegatów na zebranie organizacyjne P. Okr. Zw. T. S., które odbędzie się w niedzielę dnia 28 lutego 1932 r. w Okr. Osr. W. F. w Toruniu (róg ulicy Łazienniej i św. Jana) o godz. 11-tej.

Porządek dzienny obejmuje m. in.: przyjęcie członków, uchwalenie statutu, wybór władz, wolne wnioski i głosy.

W 650 rocznicę przyłączenia Pomorza do Polski

Uroczyste nabożeństwo dziękczynne w kościele św. Jana

Ku uczczeniu wiekopomnej rocznicy 650-lecia zespoleń Pomorza z Polską odprowadzone zostanie w poniedziałek dnia 15 lutego o godz. 9.30 w kościele katedralnym św. Jana uroczyste nabożeństwo, w którym udział wezmą przedstawiciele władz, organizacje społeczne i t. d. Poniżej umieszczamy zaproszenie ks. prałata Wyszyńskiego, skierowane do przedstawicieli władz, organizacji i społeczeństwa.

Zaproszenie.

Jako proboszcz kościoła katedralnego św. Jana w Toruniu mam zaszczyt zaprosić wszystkich P. T. Władze, wszystkie Organizacje społeczne i Towarzystwa oraz Wiernych na

UROCYSTA MSZA.

którą odprawię, na prośbę kilku Towarzystw miejscowych w poniedziałek 15 lutego 1932 r. o 9.30 na podziękowanie Panu Bogu za szczególną łaskę spełnienia się za naszych czasów testamentu Mestwina II księcia pomorskiego, który przed 650 laty drogą testamentu przekazał Pomorze na wieczne czasy Państwu Polskiemu.

Organizacje społeczne i Towarzystwa raczą wziąć udział ze swymi przedstawicielami.

Ks. Józef Wyszyński, proboszcz kościoła św. Jana.

Uroczysta akademja na cześć Ojca św. Piusa XI.

odbędzie się w niedzielę w Teatrze Miejskim

Toruń, 14. II. W niedzielę, dnia 14 b. m. odbędzie się w Toruniu w Teatrze Miejskim o godz. 12.30 uroczysta akademja ku czci Jego Świątobliwości Ojca Świętego Piusa XI, a pierwszego w odrodzonej Polsce Nuncjusza Apostolskiego, z okazji 10-lecia Chwalebego Pontyfikatu Jego, urządzona staraniem połączonych parafjalnych Akcji Katolickich miasta Torunia.

Program uroczystej akademji obejmuje pieśń inauguracyjną, którą wykona chór kościelny św. Jana pod dyrekcją p. Rutkowskiego z akomp. orkiestry smyczkowej 63 p. p. w Toruniu, dalej przemówienie wstępne oraz odczyt p. sędziego Pietrykowskiego. W programie ponadto pieśni w wykonaniu chóru męskiego, oraz produkcje orkiestry 63 p. p. pod batutą p. kapelmistrza por. Grabowskiego.

Ku czci Mikołaja Kopernika

Doroczne posiedzenie publiczne Tow. Naukowego

W piątek dnia 19 lutego b. r. w 459 rocznicę urodzin Mikołaja Kopernika odbędzie się o godz. 18 w sali posiedzeń Rady Miejskiej doroczne posiedzenie publiczne Towarzystwa Naukowego w Toruniu ku czci Mikołaja Kopernika. Przemówienie wstępne wygłosi prezes Towarzystwa Naukowego ks. Alfons Mańkowski. Program posiedzenia publicznego obejmuje wykład p. dr. Karola Górskiego z Poznania oraz referaty p. sędziego Pietrykowskiego kustosa Muzeum p. Chmarzyńskiego. Sprawozdanie z działalności księżnicy Miejskiej im. Kopernika w r. 1931 wygłosi p. dyr. Mocarski, sprawozdanie z działalności tymczas. kom. organizac. Pom. Instytutu Naukowego z r. 1931 wygłosi p. sędzia Pietrykowski.

Z miast

Podwieczorek P. B. K. „Pod Orlem“. — Polski Biały Krzyż urządza w niedzielę, 14 lutego „Pod Orlem“ Podwieczorek — czarna kawa. Dla miłośników bridża będą zarezerwowane stoliki. Karty bridżowe do nabycia w lokalu, lub własne. Początek o godz. 16.30.stęp, jak zwykle, tylko za zaproszeniami.

Walne zgromadzenie członków toruńskiego Koła Sędziów odbędzie się w dniu 27 lutego 1932 r. o godz. 17 w sali rozpraw Sądu Apelacyjnego w Toruniu. Na porządku dziennym m. in.: sprawozdanie Zarządu i Komisji rewizyjnej za rok ubiegły, wnioski członków, wybór Zarządu, Komisji rewizyjnej i członków. Sąd honorowego oraz zastępców na rok następný, wnioski i interpelacje.

Teżoż dnia o godz. 18-tej odbędzie się walne zgromadzenie Oddziału Pomorskiego Zrzeszenia Sędziów i Prokuratorów w Toruniu z takim samym porządkiem dziennym z tem, że zamiast wyboru członków Sądu honorowego, nastąpi wybór członków Kuratorium funduszu zapomogowego. Zarząd.

Zapisy kandydatów do Konserwatorium Muzycznego. Konserwatorium Pom. Tow. Muzycznego w Toruniu podaje do wiadomości, że z rozpoczęciem drugiego półrocza szkolnego

kowski.

Program tegorocznych uroczystości kopernikowskich obejmuje ponadto otwarcie wystaw zbiorów W. Amrogowicza w Muzeum Miejskim. Wystawa zbiorów Amrogo wicza dostępna jest również codziennie w godzinach otwarcia Muzeum Miejskiego od 11 do 14.

Uroczystości rozpoczną się mszą św., która odprawiona zostanie w kościele św. Jana o godz. 8.30.

Teżoż dnia o godz. 12 odbędzie się walne zebranie Towarzystwa Naukowego w gmachu muzeum, ul. Wysoka 16. Początek obrad obejmuje sprawozdanie zarządu, komisji rewizyjnej i wydziału. Wstęp tylko dla członków.

w bieżącym miesiącu przyjmują się w kancelarii zapisy kandydatów do klas: śpiewu (prof. Downar-Zapolskiej), fortepian (prof. Drzewickiej, Kuszczewskiej, Lisickiego, Łopatyńskiego i Swengrubnowy), skrzypiec (prof. Popławskiego, Wojciechowskiej i Zinsera) oraz wiolonczeli (prof. Z. Wojciechowskiej) i instrumentów dętych (prof. Lindemana). Opłata wynosi: wpisowe 10 zł. (jednorazowo), czynsze od 25 do 40 zł. miesięcznie zależnie od przedmiotu i kursu.

Kancelaria otwarta od 10—14 i od 16—19 codziennie za wyjątkiem niedziel i świąt.

Walne zebranie Koła Przyjaciół Harcerzy w Toruniu odbędzie się w niedzielę 14 lutego o godz. 17-tej w auli gimnazjum żeńskiego przy ul. W. Garbary. Zarząd prosi o jaknajliczniejszą przybycie.

Wystawa prac ręcznych. Staraniem Rodziny Wojskowej i p. Rymkiewicz, dyr. wzięcia karnego dla kobiet w Fordonie, otwarta zostanie wystawa wszelkiego rodzaju prac ręcznych, jako to dywanów, kilimów, szali itd. Dodać należy, że welny do swych wyrobów przedą kobiety ręcznie na kolowrotkach i farbują roślinnymi farbami, przez co trwałość ich jest pawszejsza. Wstęp 20 groszy od osoby. Wystawa mieścić się będzie w Kasyńce garni-

# Biblioteki i czytelnictwo w Inowrocławiu

Bardzo ciekawą statystykę zbiorów bibliotecznych i czytelnictwa w Inowrocławiu za rok 1930 podaje Magistrat w jednym z ostatnich orędowników.

Poważniejszych zbiorów było w r. 1930 w Inowrocławiu 19, z ogólną liczbą książek 29172.

Największą ilość książek miała w tym czasie biblioteka Państwowego Gimnazjum Męskiego im. Jana Kasprówicza z 9577 tomami, w tem biblioteka nauczycielska 3879 i uczniowska 5698 tomów.

Na drugim miejscu znajdowała się biblioteka Państw. Seminarjum Naucz. Żeńskiego z 5480 tomami. Na trzecim miejscu dopiero była Publ. Biblioteka Miejska z 2632 tomami, na czwartym — Biblj. Prac. Kolejowych z 2314 tomami, na piątym — Tow. Czyteln. Ludowych z 1920 dziełami, na szóstym czytelnia księgarni p. Knasta z 1900 tomami.

Pozostałe czytelnie posiadały poniżej tysiąca tomów, aż do czyteln. Narod. Uniw. Robotniczego z 4-ma dziełami.

Najstarszą biblioteką jest biblioteka gimnazjalna, założona w 1800 r. Biblj. Tow. Czyt. Ludowych została założona w 1881 r., a trzecia z kolei biblj. Tow. Gimn. „Sokół” w 1884 r. Inne biblioteki powstawały od 1919 r.

Najwięcej dzieł jest treści literackiej, bo aż 21063. Treści naukowej było 3651 dzieł, treści kształc.-zawodowej 980, religijnej 575 i wreszcie treści różnej i książek dla dzieci 633.

W ciągu 1930 roku wypożyczono 40,253 dzieł, a korzystało z nich 3705 osób. Przez ciętnie wypożyczono jednemu czytelnikowi 34 książki.

W bibliotekach szkolnych książki czytano przez cały rok szkolny, w bibliotekach publicznych najintensywniej czytano w jesieni i w zimie. Jedynie czytelnia księgarni p. Knasta wykazuje wzmoczone ruch od czerwca do września, co da się wytłumaczyć poważną ilością książek nowszych, czytanych przez kuracjuszy.

W roku ub. jak wiemy, została skompletowana i uzupełniona Publiczna Biblj. Miejska, podobnie stało się i z wielu innymi bibliotekami, zwłaszcza w stowarzyszeniach, które utworzyły w ostatnim czasie kilka nowych bibliotek. Jedną z ostatnich, o

dość poważnej ilości książek jest biblj. „Rodziny Policyjnej”.

Powstawanie nowych zbiorów i uzupełnianie starych jest u nas widoczną koniecznością. Statystyka za rok 1930 wykazuje bowiem wielką ruchliwość wszystkich bibliotek, z czego można wnioskować, że mają one widoki rozwoju.

Wziąwszy pod uwagę, że gros wypożyczających stanowi młodzież szkolna (9 biblj. szkolnych) i częściowo kuracjusze, trzeba przyjąć, że w Inowrocławiu ogół społeczeństwa czyta mało. Z bibliotek publicznych korzystało niespełna siedemset osób.

## Z Sejmiku Rolniczego w Świeciu

W dniu 11 b. m. na sali p. Chelstowskiego odbył się w Świeciu informacyjny zjazd rolniczy, który mimo silnego mrozu obelany był licznie. Jak w innych miejscowościach, tak i w Świeciu wygłoszone zostały przez naczelników wydziałów Izby Rolniczej referaty na tematy aktualne.

W szeroko rozwiniętej dyskusji podkreślono niesłychaną rozbieżność między kosztami produkcji, a cenami uzyskiwanymi przez rolników za swoje wytwory co w skutku prowadzi do zaniku wypłacalności rolników. Szczególnie podnoszono bardzo wysoką cenę, pobieraną przez Dyрекcję Lasów Państwowych, względnie jej organy za drzewo, tak niezbędne dla rolnika. Bardzo głośno domagano się obniżenia cen węgla, żelaza, nawozów pomocniczych, smarów oraz obniżenia taryfy kolejowej dla Pomorza. Ciężar jaki spoczywa na rolnictwie w postaci składek na ubezpieczenia społeczne, a szczególnie na kasy chorych jest dziś wprost niemożliwy do zniesienia i dla tego rolnicy tak jak w innych powiatach również i w Świeciu do-

magali się obniżenia bardzo wydatnego składek na rzecz kas chorych i innych zakładów ubezpieczeń. Na uwagę zasługuje niemal jednomyślna opinia rolników, że o ile składki te w najbliższych dniach nie zostaną obniżone, rolnictwo zmuszone będzie zaniechać ich płacenia nie ze zlej woli, lecz z powodu niemożności ponoszenia tego ciężaru z braku pieniędzy.

Pięknym objawem była opinia wyrażona przez wielu członków zebrania aby Pomorska Izba Rolnicza nie redukowała szkół rolniczych, przez siebie utrzymywanych lecz wszelkimi siłami starała się o utrzymanie obecnego stanu szkolnictwa. Naczelnik Wydziału oświaty p. inż. Jacyna zapewnił zebranych, że Izba w miarę sił i środków będzie starała się iść w kierunku utrzymania obecnego poziomu szkolnictwa rolniczego.

Zebraniu przewodniczył radca Izby p. Januszewski, a przy stole przydzielonym zasiadł również prezes Pow. Towarzystwa Rolniczego p. Czajkowski.

### Podgórz

— Akademia papieska odbędzie się w niedzielę o godz. 7-mej wieczorem na sali Hotelu centralnego. Na program złożą się: referat okolicznościowy p. Nowaka, występy Chóru kościelnego im. Piusa X. i deklamacje.

### Sępólno

— Nowe ceny z ważnością od dnia 6. II. br. ustalił Starosta Powiatowy następujące ceny na: Przetwory zbóż chlebowych: 1 kg. mąki żytniej wymiału typu urzędowego w sprzedaży hurt. 0,33 zł., 1 kg. mąki żytniej wymiału typu urzędowego w sprzedaży detal. 0,36 zł., 1 kg. mąki pszennej wymiału 65 proc. mąki pszennej w sprzedaży hurt. 0,36 zł., 1 kg. mąki pszennej wymiału 65 proc. w sprzedaży detalicznej 0,38 zł., 1 chleb wagi 1 kg z mąki żytniej typu urzędowego 0,36 zł., 1 bułka pszenna wagi 50 gr. 0,04 zł.

Mięso i jego przetwory: 1 kg. wieprzowiny (karbonady, karkówki, boczków, szynki lub łopatki) 1,20 zł., 1 kg. słoniny świeżej 1,70 zł., 1 kg. sadła 1,90 zł., 1 kg. smalcu 2,60 zł., 1 kg. nogi lub łba 0,70 zł., 1 kg. słoniny wędzonej 2,20 zł.

Wołowina. Ceny pozostaną bez zmian. Skopowina. 1 kg. mięsa skopowego 1,40 zł. Cielęcina: 1 kg. przedniej części 1,20 zł., 1 kg. śledniej części 1,40 zł.

Wyroby mięsne: 1 kg. wątróbki I gat. 1,40 zł., 1 kg. wątróbki II gat. 1,00 zł., 1 kg. pasztetówki 2,00 zł., 1 kg. kiełbasy czosnkowej 1,40 zł., 1 kg. kiełbasy królewskiej 1,70 zł., 1 kg. kiełbasy krakowskiej 2,00 zł., 1 kg. kiełbasy polskiej 2,40 zł., 1 kg. kiełbasy metki 2,40 zł., 1 kg. salcesonu z językiem 1,70 zł., 1 kg. salcesonu zwyczajnego 1,00 zł., 1 kg. szynki gotowanej 3,50 zł., 1 kg. szynki wędzonej 3,50 zł., 1 kg. poledwicy 4,40 zł., 1 kg. kaszanki 0,60 zł.



Młodzieńcza cere  
zachowasz nazawsze my-  
jąc się codziennie  
MYDELM BEBE SZOFMANA

Wstap w szeregi LOPP.

# Sieć naszych wydawnictw

ogarnia

całe Pomorze

i północną

część Wielkopolski



REKLAMA, to złoty róg obfitości dla każdego kupca.  
REKLAMA stwarza klienta i powiększa obrót

A najskuteczniejsza reklama, to ogłoszenia w naszych wydawnictwach, najpoczytniejszych na terenie Pomorza i Wielkopolski. Reklama umieszczona

w „Dniu Pomorskim”

pojawi się równocześnie w „Dniu Grudziądzkim” w Grudziądzu w „Dniu Bydgoskim” w Bydgoszczy w „Gazecie Morskiej” w Gdyni i Wejherowie w „Dniu Kujawskim” w Inowrocławiu w „Gazecie Gdańskiej” w Gdańsku w „Nadgoplaninie” w Strzelnie w „Głosie Wągrowieckim” w Wągrowcu w „Głosie Obornickim” w Obornikach

czyli rozejdzie się pomiędzy kilkudziesięciu tysiącami Czytelników.

Ta reklamaczytana jest przez wszystkie sfery kupujące i zapewnia 99. Kupcom najlepsze widoki powodzenia

Wszyscy w zrozumieniu swego interesu ogłaszają się w

**Dniu Pomorskim**

Programy radjowe

Niedziela, 14 lutego.

Warszawa: 10,00 Nabożeństwo ze Lwowa. 11,58 Sygnał czasu, hejnał krak. 12,05 Program na dzień bież. 12,10 Urząd. kom. Państw. Inst. Met. 12,15 Poranek symf. z Filh. Warsz. Wyk.: Ork. filh. pod dyr. K. Wilkomirskiego i R. Katz (fortep.). W programie utwory Beethovena. 14,00 Odczyt roln. z Poznania. 14,20 i 15,00 Transmisja z Katowic. Koncert chóru kopaln. im. Moniuszki. 14,40 Odczyt roln. ze Lwowa. 15,55-16,20 Program dla dzieci starszych i młodzieży: a) „Co się dzieje na świecie”, radjotyg. w opracow. J. Milewskiego, b) Feljton p. t. „Z elektrycznej Szwecji” (wraz z wycieczką wakac.), wygl. p. A. Iwanicki, 16,20 Muzyka lekka. Ork. Dobbri (płyty). 16,40 Odczyt ze Lwowa. 16,55 Piosenki Chóru Dana (płyty). 17,15 „Złoty sen alchemika”, dr. F. Burdecki. 17,30 „Wiadomości przyjemne i pożyteczne”. 17,45 Chór Katedry Lyońskiej (płyty). 1) G. Grose: Tristis est anima, 2) C. Franck: Domine Deus. 17,55 Kom. Zw. Prac. Gmin. Wiejskich. 18,00 Tr. z sali Rady Miejskiej Akademji ku czci Ojca Świętego Piusa XI. 19,00 Rozmaitości. 19,25 Ork. dęta (płyty). 19,40 Program na dzień nast. 19,45 Słuchowisko Al. Fredry „Jestem zabójcą” z M. Frenklem. 20,15-21,40 Koncert popul. Wyk.: Ork. P. R. pod dyr. J. Ozimińskiego, A. Michalchowskiego (bas). 21,40 Kwadrans literacki. Azorin „Opowieść don Pabla”. 21,55 Recital fortep. Benno Moisewitscha 1. Brahms: a) Intermezzo A-dur, b) Capriccio B-moll, c) Intermezzo Es-moll, d) Intermezzo C-dur; 2. Weber: Perpetuum mobile; 3. Medtner: Conte E-mol; 4. Debussy: Le fille aux cheveux de lin; 5. Ibert: Le petit anc blanc; 6. Palmgren: Refrain de berceau; 7. Strawiński: Etjuda fis-moll. 22,40 Urząd. kom. Państw. Inst. Met. i komun. policyjny. 22,45 Wiadomości sportowe. 23,00 do 24,00 Muzyka taneczna z hotelu Polonia Palace.

Kraków: 19,25 Odczyt p. t. „Z młodych lat Orkana” wygl. prof. K. Sosnowski. Poznań: 10,15-11,45 Naboż. z Kat. pozn., kazanie wygl. ks. dyr. Kozłowski. 12,05 „O likwidacji szkód pogorzelowych”, p. A. Labiak. 12,25 „Wysokie płony podstawa gospodarcza” inż. K. Temler. 12,45-13,05 Wykład dla gospodyń p. t. „Porządki w obejściu i zagrodzie” p. S. Sarjusz-Zaleski. 14,00 Produkcja i zastosowanie nawozów azotowych w Polsce” inż. E. Kwiatkowski. 18,00-19,00 Koncert solistów. Wyk.: S. Marynowicz-Madejowa (sopran), prof. S. Pawlak (skrz.), prof. F. Łukasiewicz (akomp.).

Poniedziałek, 15 lutego.

Warszawa: 11,20 Komun. meteor. Gl. W. St. Meteor. dla komunikacji lotn. 11,45 Codzienny przegląd Prasy Polskiej. 11,58 Sygnał czasu z Warsz. Obs. Astr., hejnał krak. 12,10 Płyty gramof. 13,10 Urząd. kom. Państw. Inst. Met. 13,15 Kom. gosp. 14,45 Listy od dzieci omówi p. W. Tatarkiewicz. 15,00 Utwory skrz. Misza Elman (płyty). 15,15 Przegląd komunik. 15,25 Odczyt z Wilna. 15,45 Gielda pieniężna oraz kom. Centr. Biura Hydr. dla żegl. i ryb. 15,50 Zespoły kameralne (płyty). 16,20 Francuski (kurs element.). Lektor L. Roquigny. 16,40 do 17,10 Utwory fortep. w wyk. I. Friedmana. 17,10 Transm. ze Lwowa „Z za kulis pokoju brzeskiego”, wygl. red. Adam Nechay. 17,35 do 18,50 Muzyka lekka i tan. z kaw. „Gastromaja”. Ork. pod kier. J. Zuck'a i H. Pewnera. 18,50 Rozmaitości. 19,15 Wiadomości bież. rolnicze wygl. p. J. Platek. 19,30 Wiadomości sportowe. 19,35-19,45 Piosenki Chóru Warsa. 19,45 Prasowy Dziennik Radjowy. 20,00 Feljton muzyczny. 20,15-22,15 Sen o Rivierze — operetka w 3 akt. Roberta Stolza w radjofoniz. i reżyserji M. Makowieckiej. (premiera). W przerwie między I a II aktem Dodatek do Pras. Dziennika Radj., między II a III aktem urząd. kom. Państw. Inst. Met. i komunikat policyjny. 22,20-23,00 Mikrofon w „Cyрку Warszawsk.”. 23,00-24,00 Muzyka tan. z dane. Adria. Ork. pod kier. Golda i Petersburskiego.

Gieldy

Warszawskie notowania walutowe.

z dnia 12 II. 1932 r.

Table with columns: Transakcje, Sprzedaż, Kupno, WALUTY, DEWIZY. Includes entries for Dolary St. Zjedn., Belgja, Białogród, Bukareszt, etc.

Notowania ziemiopłodów w Poznaniu

Table listing prices for various agricultural products like zyto nowe suche, pszenica, jęczmień, etc., with prices per 100 kg.

Table listing prices for Koniczyna czerwone, złote, szwedzka, Gorczyca, Słoma żytnia luźna.

Notowanie kupców zbożowych w Toruniu

Toruń, 11. II. 1932.

Table listing prices for various types of wheat and rye, such as Pszenica dworska, Pszenica targowa, etc.

Notowania ziemiopłodów w Berlinie

Table listing prices for various agricultural products in Berlin, including Pszenica nowa, Zyto nowe, etc.

„BENZYNOPOL”

Telefon 2039 BYDGOSZCZ Podwaite 1/75. OLEJE automobilowe, maszynowe, łożyskowe, cylindrowe, smary i t. p. Benzynę specjalną dla samochodów oraz Benzol Górnośląski. Uwaga! stacja benzynowa czynna jest dzień i noc Uwaga! P. P. stałym odbiorcom udzielamy kredytu.

Advertisement for PASTILLES VALDA, featuring a decorative border and text: MOŻNA WYKURZYĆ KATARV, także wylczyć go stosując oryginalne PASTILLES VALDA.

Komunalna Kasa Oszczędności powiatu Kościerskiego w Kościerzynie

załatwia inkasa na Korzystnych warunkach. Kapitał własny zł. 320.000.— Gmach własny Wkłady około zł. 1.300,00 —

Oprócz mej dotychczasowej działalności zastępowania sporów mieszkaniowych i dzierżawnych, obejmuję w przyszłości także... Dr. Drews, Adwokat fachowy dla spraw mieszkaniowych. Tel. 23592. Gdańsk, Fieichergasse 41-42

PRZETARG PRZYMUSOWY. We wtorek, dnia 16 lutego br. o godz. 11 sprzedawać będą za gotówkę najwięcej dającemu przy ul. Nadgórnej 26; radio Philips komp. Gr. 74. Dobrzański, kom. sądowy w Grudziądzu.

PRZETARG PRZYMUSOWY. We wtorek, dnia 16 lutego 1932 o godz. 10 przed poł. sprzedawać będą w drodze przetargu przymusowego najwięcej dającemu za natchmiastową gotówkę w Boguszewie pow. Grudziądz co następuje: 7 krów, 1 jałowicę i 1 swinie. — zbiórka reflektantów w Boguszewie przed dworcem; następnie o godz. 12 w pol. w Rywałdzie i Starej Rudzie pow. Grudziądz: 3 krowy oraz większą ilość pszenicy, żyta, jęczmienia i owsa, — zbiórka reflektantów przed oberżą p. Cichockiego za zezwoleniem; następnie o godz. 2 popoł. w Białobłotach: 15 swin, 2 cielaki, 6 koni, 15 krów oraz większą ilość pszenicy i żyta, — zbiórka reflektantów przed majatkami. Jeranowski, kom. sąd. Grudziądz, Kościuszki 7a. Gr. 72.

PRZETARG PRZYMUSOWY. We wtorek, dnia 16 lutego br. sprzedawać będą w drodze przetargu przymusowego najwięcej dającemu za gotówkę w biurze moim przy ul. Nadgórnej 46 o godz. 9,30: 2 opony samochodowe i 1 parę bucików męskich; o godz. 10 przy ul. Rybackiej 3: bufet, 2 kredensy, wisząca, 4 p. firan, leżanka, szafa, umywalnia, dywan; serwantka, zegar stojący, stół owalny, 6 krzesel, lampa o godz. 10,30 przy ul. Chełmińskiej 1b: biurko z krzesłem, 3 szafy, stół okrągły i stół rozkładany; o godz. 11 przy ul. Chełmińskiej 72: większą ilość towarów kolonialnych, urządzenie sklepowe i biurko, kanapę, otomane, 3 obrazy, gobeliny, konia, wóz, maszynę do szycia, szafa, 2 nocne stoliki i umywalkę; o godz. 11,30 przy ul. Chełmińskiej 81 u p. Smolińskiej: maszynę do szycia; o godz. 11,15 przy ul. Chełmińskiej 94: 1 zgrubiarke kompl.; o godz. 11,30 przy ul. Chełmińskiej: 2 obrazy w ramie, 1 lustro z podstawą, umywalkę z marmurem i lustrem, 2 nocne stoliki, 2 p. firan i pluszowy krajobraz, — zbiórka licytantów przed koszarami 66 p. p. Gr. 71. Kowalski, kom. sądowy w Grudziądzu.

PRZETARG PRZYMUSOWY. W poniedziałek, 15. 2. br. sprzedawać będą w drodze przetargu przymusowego najwięcej dającemu za natchmiastową gotówkę w Grudziądzu przy ul. 3-go Maja 17 st. nr. o godz. 10 w dalszym ciągu: biżuterię, pierścionki, zegarki, łańcuszki, oraz szereg innych rzeczy sprzedawać będą partjami; we wtorek, dnia 16. 2. br. w Bzowie powiat Świecie u p. Budzily o godz. 10: 1 wirówkę, 1 basen dębowy; w Górnej Grupie pow. Świecie u p. Koczorowskiego o godz. 12: 1 maszynę do szycia, 1 szafę do rzeczy, 1 kanapę, 1 obraz, 1 bieliźniarkę; we czwartek, dnia 18. 2. 32. w Grudziądzu, Pl. 23 Stycznia 28 o godz. 11: 1 samochód osobowy; w Grudziądzu przy Pl. 23 Stycznia 17 o godz. 12: 40 litrów atramentu różnego gatunku w butelkach; w Grudziądzu, Pl. 23 Stycznia 2-3 o godz. 13: 1 samochód osobowy; w Grudziądzu przy ul. Toruńskiej 4 o godz. 14: 2 biurka, 1 szafę do książek, 1 szafę ogniotrwałą, 2 fotele gobelinowe, 1 kanpę, 1 maszynę do pisania, 2 stoły biurowe, 1 rower meski stary, 1 stojak do odzieży; w piątek, dnia 19. 2. br. w Wielkim Węlczu pow. Grudziądz u p. Kowalskiego o godz. 12: 1 plug, 1 srutownik komp., 1 warchlak, 15 prosiat, 1 swinie, 1 rower, 6 ctr żyta w siemie. Gr. 73. Zieleniewicz, kom. sądowy w Grudziądzu.

Jedyny pierwszorzędny „Salon” w Bydgoszczy Restauracja Pod „Strzechą” vis a vis Teatru Miejskiego. Codziennie five o'clock z występami pierwsz. sil artystycznych. Telef. 370.

Reklama dzwignią handlu!

Na post!

Wszelkie konserwy rybne, sery, wędz. szprotki i biki lingi, grzyby litewskie najtaniej i stale świeże tylko ARACZEWSKI Toruń 1037 Chełmińska przy Rynku.

Uzycie lekcyj

francusk ego, angielskiego niemieckiego, gry na fortepianie. Adamska, Sukienicza 4. Toruń. 2322

Karakulowe

palto z skunksowym kołnierzem okazynie sprzedam zaraz. Hotel „Trzy Korony” pokój 17. 497

Znakomite

śniadania i obiady rewelacyjnie tanio smacznie, obite jak na sutem weselu polca „PROBUS” Bydgoszcz Stary Rynek 5 Punkt spotkania się przyjacielskich i znajomych. 134a

ODZIEŻ

balowa wieczorowa czyści chemicznie najszybciej 174 „BARWA” KAŁAMAJSKIEGO TORUŃ, SZEROKA 21.

Bank Ludowy w Kościerzynie. Spółdzielnia z odpowiedz. nieograniczoną. Rok założenia 1902. Telefon 74. Wykonuje wszelkie operacje bankowe. Za oszczędności złożone w BANKU LUDOWYM odpowiada przeszło 1.000 członków (w tem około 800 właścicieli gospodarstw rolnych) całym majątkiem. Udziały deklarowane wynoszą ponad 1.000.000 zł. Dobrze oprocentowanie! Całkowita gwarancja!

BANK ZWIĄZKU SPOŁEK ZAROBKOWYCH Sp. Akc. CENTRALA POZNAŃ CZŁYNI WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH MIASTACH POLSKI

# „BOISMINE” Sp. z o.o. GDYNIA ul. SZKOLNA

Przeladunki węgla /// Eksport drzewa /// Ekspedycja Morska /// Eksploatacje leśne

35

NAJWIĘKSZE PRZEDSIĘBIORSTWO TRANSPORTOWE W POLSCE

## C. HARTWIG, Sp. Akc.

CENTRALA W POZNANIU.

Kapitał akcyjny: 2.000.000 ZŁ.  
Rek założenia 1858.

Rezerwy: 1.329.536 Zł.  
Adr. teleg.: „CEHARTWIG”.

Międzynarodowi ekspedycjonarze i maklerzy okrętowi. Oficjalni ekspedycjonarze Polskich Kolei Państwowych, Międzynarodowego Targu w Poznaniu i największych koncernów przemysłowych.

Koncesje celne przy wszystkich Oddziałach. Magazyny wolnocelowe i domy składowe publiczne.

Specjalnie urządzone magazyny z bocznicami kolejowymi przy wszystkich oddziałach na przeszło 100.000 ton. 250 wozów i samochodów ciężarowych, 50 wozów meblowych i 100 koni. 500 pracowników. Wartość własnych nieruchomości 6 milionów złotych

**ODDZIAŁY:** BYDGOSZCZ, Dworcowa 54.  
GDAŃSK, Hundegasse 89.  
GDYNIA, Fortawa róg Św. Wojciecha.  
KATOWICE, Poprzeczna 21.  
KRAKÓW, Gertrudy 2.  
ŁÓDŹ, Piotrkowska 77.  
LWÓW, Leona Sapiehy 34.  
POZNAŃ, Towarowa 15/20.  
WARSZAWA, Marsz. Focha 12.  
WILNO, W. Stefańska 29.  
ZBASZYŃ, Przy Dworcu.

W Austrii: C. HARTWIG Transportgesellschaft m. b. H., Wien, I. Hegelgasse 7.  
W Niemczech: C. HARTWIG Speditionsges. m. b. H., Neu-Bentschen.

## Franciszek Wienczek

mistrz introligatorski

Telefon nr. 345 **Toruń** ul. Mostowa 38.

skład papieru — przybory rysunkowe — książki handlowe — artykuły szkolne

introligatornia — oprawy artystyczne — oprawa obrazów

— — — dostawa papiernicza — — —

rok założenia 1913

firma nagrodzona złotym medalem

### Zanim

Kupisz nowe, zjdziesz do „Okazjopolu” obejrzeć używane jadalnie sypialnie, pojedyncze meble jak łóżka, stoly, szafy, lustra, rowery, maszyny do szycia, patefony, siódła oficerskie przepisowe, elektroluxy do odkurzenia, futra męskie i damskie jaknowe, płaszcze, ubrania, obuwie, powózka parokonna, sortownicze do kaszy, teodolit uniwersalny, opalograf oraz wszelkie używane rzeczy za bezcen.

„Okazjopol”

Grudziądz, Plac 23 Stycznia 28 (dawn. nr. 14) w podwórzu. 347

### Okazja

Sprzedaję korzystnie: gabinet męski dębowy, (bielotek, biurko i fotel) sypialkę dębową i orzechową kompletne, oddzielnie: szafy, bielizniarki, łóżka, stoly, kanapy, leżanki, fotele, zastawę stołową na 12 i 6 osób, wirówki do mleka, maszyny do prania, maszyny do szycia, rowery, zegary, obrazy, garderobe męska, damska, obuwie męskie, damskie i dziecięce oraz wiele innych rzeczy.

Sklep Okazjowy

Grudziądz, ul. Narutowicza 15. 221. 447

### Otrzymawszy

przedstawicielstwo nabywania wełny. — Próby z podaniem ilości proszę nadświadczyć. L. Starnawski dyrekt. Owczarni Toruń, Kochanowskiego Nr. 1. 1081

### Mleczarnia

z zapędem i nowoczesnymi urządzeniami, położona w Lubiance pow. toruńskiego jest natychmiast do sprzedania. — Do mleczarni należy 4-ro morgowy ogród owocowy. — Okolica bardzo dobra. Cena podług umowy. Zgłoszenia osobiste lub pisemne kierować do mleczarni w Lubiance.



## DAWNEJ FORTEPIAN

Dziś **RADJOODBIORNIK**

to najodpowiedniejszy prezent dla młodej pary.

„CZWÓRKA” PHILIPSA



4-lampowy bateryjny odbiornik z wbudowanym głośnikiem; silny i czysty odbiór całej Europy na głośnik.

Cena wraz z 4-ma lampami Philips „Miniwatt” i z wbudowanym głośnikiem zł. 550.—

Informacje i demonstracje w firmie:

„Auto-Radjo-Skład”  
Toruń Mostowa 36

Reperacje przy maszynach do pisania i innych biurowych. Nawijanie maszyn elektrycznych. Reperacje radjoodbiorników.

43

## Jan Sietowski

Gdynia, ul. Starowiejska telef. 1603

Rewelacyjną nowością 1932 roku jest bezsprzecznie wino

## „REINE DES REINETTES”

nie ustępujące w smaku i wyglądzie drogim SZAMPANOM

a przewyższające pochodzeniem Krajowym i niską ceną 6 zł. 1 butelka.

Żądajcie wszędzie MAKOWSKIEGO z KRUSZWICY.

1054

Najstarszy Hotel w Kościerzynie  
„**DWOR KOSCIERSKI**”  
dawn. HAMBURSKI

ul. Wilsona 30 Telefon 10

**Wł. Wojciech Tessar**

Poleca pokoje stale ogrzewane. Dla Kuchni podróżujących 10% zniżki. — Wiedeńska Kuchnia Kawiarnia

## HOTEL POMORSKI

Telefon 5 Kościerzyna Gdańska 15

NAJWIĘKSZY HOTEL NA MIEJSCU

Przystępny dla podróżnych do każdej porze. Centralne ogrzewanie etc. Sala do zabaw i zebrań.

Restauracja — Winiarnia.

Poleca swoją dobrą kuchnię. Dziennie koncert Dancing. właśc. **A. Piechowska**

## HOTEL

# CONTINENTAL

wł. Bałtyckie Tow. Terenowe z o. o.

Naprzeciwko dworca głównego  
Tel. 250-51 i 263-06.

3100

Przeszło 1000 łóżek  
Łazienki, ogrzewanie woda  
Telefony w pokojach

**GDAŃSK**

# Polska Agencja Morska Sp. z o. o.

Gdynia, ul. Świętojańska

Gdańsk, Elisabethwall 4

**Maklerstwo okrętowe, frachtowanie,  
asekuracja, dostawa bunkru**

**PRZEDSTAWICIELSTWA**

P. P. „Żegluga Polska“, Gdynia. Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe S. A., Gdynia. Ellerman's Wilson Line, Ltd. Hull. Polsko-Transatlantyczne T-wo Okrętowe S. A., Gdynia. Cie. Francaise de Nav. à Vapeur. „Chargeurs Réunis“, Paris. United Fruit Coy, New York.

Regularna komunikacja okrętowa z Gdyni/Gdańska do wszystk. gł. portów Europy i Ameryki. / Adr. tel. PAM.

## Boismine i Feliks Wierciński

Towarzystwo Ekspedycyjne i Handlowe  
Sp. z ogr. odpow. w Gdyni



Zwózka wszelkich materiałów budowlanych, spedycja kolejowa i mebli. - Największy zakład przewozowy w Gdyni i okolicy. Załatwia wszelkie zwózki po cenach dostępnych na życzenia również poza Gdynią

**UWAGA**

# OSZCZĘDNOŚĆ

**UWAGA**

Oto hasło dnia dzisiejszego wszystkich narodów. Społeczeństwa bogate i silne oszczędzają i dlatego tylko też są bogatymi, że oszczędzały i oszczędzają nadal.

**JESLI CHCEMY BYC NARODEM BOGATYM MUSIMY OSZCZĘDZAĆ.**

**Komunalna Kasa Oszczędności powiatu Strzelińskiego w Strzelnie przyjmuje wszelkie depozyty i daje najwyższe procenty. Pamiętajcie tylko K.K.O. Strzelno**

Jeśli masz jakieś oszczędności nie przetrzymuj ich w domu. Nietylko, że żadnych nie otrzymujesz z nich korzyści, lecz nawet narażasz się na stratę. Nie namyślaj się więc dłużej i zanieś wszelkie zaoszczędzone pieniądze do K. K. O., która zapewnia najwyższy procent i bezpieczeństwo popularne. Przez wkłady zaś kapitał twój wzrośnie i pomoże innym w tych ciężkich czasach.

**Komunalna Kasa Oszczędności powiatu Strzelińskiego w Strzelnie ul. Cegielka 11**



## WIRÓWKI MILENA

Najniższe ceny,  
najdogodniejsze  
warunki spłaty.

W własnym interesie należy przed zakupem wirówki zażądać od nas oferty. Wirówki kupuje się u nas nadzwyczaj korzystnie, o czym się można przez zapytanie o ceny, przekonać.

**BRACIA RAMME**  
Bydgoszcz, ul. Św. Trójcy 14 b.  
Telefon 79.

## MEBLE

sypialnie  
jadalnie  
gabinety  
saloniki  
kuchnie

biurowe i wyściełane

## Zenon Kowalewski

Telefon 332 TORUŃ Nowy Rynek 18.  
największy polski magazyn na Pomorzu

Miejsce spotkań dla przyjezdnych

## RESTAURACJA GRUDZIĄDZ

Plac 23 Stycznia 29 — Telef. 735

Obiady z 3 dań 90 gr. Gorące potrawy oraz napoje wszelkiego gatunku o każdej porze dnia. Lokal obok przystanku tramw. 3 min. od dworca.

Kolacja à la carte już od 50 gr. począwszy 827a

właśc.: Józef Grzeszkowiak

Miejsce spotkań dla przyjezdnych

### Przeprowadzki

wozami meblowymi uskutecznia **W. Poczekał**  
Bydgoszcz, Pomorska 62  
tel. 65 712 zal. 1869 r.

### Potrzebny

rzędcę rolnik doświadczony samotny skromnych wymagań. Oferty pocztą Szrenka majątek „Dziernia” 1075

## BANK ZWIĄZKU SPÓŁEK ZAROBKOWYCH S. A.

GDAŃSK, Holzmarkt 18.

ODDZIAŁ GDAŃSKI

Centrala w Poznaniu — Rok założenia 1886

Adres telegr. „Zarobkowy”  
Nr. telefonu 267 51.

**KAPITAŁ ZAKŁADOWY i REZERWOWY: złotych 23.000.000**

■ załatwia wszelkie czynności wchodzące w zakres bankowości. ■

# KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI W ŻNINIE

Jako Instytucja finansowa prawa publicznego o popularnej pewności

przyjmuje **oszczędności** począwszy od 1 złotego **6% do 10%** za oprocentowaniem

Rachunki bieżące i książeczki czekowe Komunalnej Kasy Oszczędności w Żninie posiadać powinien każdy

**Kupiec, Rzemieślnik i Przemysłowiec.**

Za zobowiązania Komunalnej Kasy Oszczędności w Żninie odpowiada powiat całym swym majątkiem, wynoszącym przeszło 2.000.000 zł.  
Dyskontujemy weksle i udzielamy pożyczki na dogodnych warunkach.

Przy wkładach zapewniamy najściślejszą tajemnicę.

## THE BRITISH AND POLISH TRADE BANK A.G. GDAŃSK — DOMINIKS WALL 6.

Adr. teleg.: Trabanque

Telefon Nr. 283.51

**Kapitał akcyjny G 5.000.000**

Założony przez Bank Gospodarstwa Krajowego w Warszawie  
i Anglo-International Bank Ltd. w Londynie

Złatwia wszelkie transakcje, wchodzące w zakres bankowości: akredytywy, remburs, lombard, dyskont, przekazy itd.

### SPOŁDZIELNIA MLECZARSKA z o.o. W GDYNI

dostarcza produkty nabiałowe, w szczególności **mleko stassanizowane, masło deserowe** na czystych kulturach duńskich, **śmietane, jaja** i tp.

Rozwózka własnymi wozami.

Punkty sprzedaży w Gdyni: przy ul. 10 lutego, Świętojańskiej i Starowiejskiej oraz w samej Mleczarni, przy Szosie Gdańskiej (Grabówek).

## GDYŃSKA SPÓŁKA DRZEWNA

Spółka z ogran. odpow.

**GDYNIA-GRABÓWEK**

Szosa Gdańska

**SKŁAD DRZEWA BUDOWLANEGO**

TARTAK PAROWY I MECHANICZNA OBRÓBKA DRZEWA.

TELEFON 1400

TELEFON 1400

## SYNDIKAT DER HOLZINDUSTRIELLEN DANZIG-POMMERELLEN G. m. b. H. & CO.

Telefon 231 85 i 231 86  
Skrzynka pocztowa 212

**GDANSK-KAISERHAFEN**

Adres telegraficzny:  
Holzsyndikat Danzig

Spedycja i składowanie drzewa różnych gatunków przy własnym pomoście przeladunkowym przy wejściu do Portu  
200.000 qm. placów składowych. / / / / / 20.000 qm. otwartych i krytych magazynów.  
Tor łącznikowy 62.

# Bacon-Export Gniezno Spółka Akcyjna

Dyrekcja i Biuro główne w Bydgoszczy  
ulica Jagiellońska 22, telefon 2257.

## Fabryki bekonów:

Bydgoszcz telefon 276  
Gniezno .. 292  
Grodzisk .. 94  
Szczecin .. 357

Fabryka smalcu w Bydgoszczy telefon 2912  
Fabryka szynek w Warszawie .. 102672  
Chlwnia zarodowa w Jelonku pod Gnieznem

(Kłodowla świń rasy Yorkshire)

Staly zakup młodych świń w wadze od 80 do 100 kg. przez centrale jak również przez filje

1046

## MŁYN LUBICKI Tow. z ogr. por.

Telefony Nr. 96 i 166 BIURO w TORUNIU, ul. Kopernika 10 Adres telegr Lubihurt

Zakłady Przemysłowe w Lubliczu (Pomorze)

Młyn pszenny - Młyn żytni - Wytwórnia kasz

Specjalność: „GWIAZDA LUBICKA” najszybsza mąka pszenna z znakiem ochronnym.  
Poważni agenci z większych ośrodków  
pożądani.

## „MONOPOL”

Telefon 588 Toruń Mostowa 10

Polecamy do dalszej sprzedaży —  
masło wyborowe codziennie świeże,  
ser szwajcarski, tyłczyki oraz wszelkie  
sery śmietankowe po cenach  
hurtowych.

Kupujemy za gotówkę masło mleczarskie.

## Okulista

Dr. med. Alfred Działowski

osiedlił się w Gdyni

przy ul. Starowiejskiej dom p. kpt. Schmidta

Przyjmuje od 12-1 i od 4-5.

Telefon 1333

Telefon 1333

Starzejemy się  
przez  
niedbalstwo!

Aby pozostać młoda i piękna,  
bądź wierna Kremowi Simon'a,  
którego światowe powodzenie  
gwarantuje niezaprzeczoną  
skuteczność.

Nie suchy i nie trwały,  
a doskonale przenikający  
pory skóry, krem ten wygładza  
skórę i daje cerze aksamitną  
świeżość młodości.

Puder i Mydło Simon'a są nie-  
zbędnymi dodatkami do Kremu.  
Crème Simon upiększa i  
odmładza.

CRÈME SIMON  
Paris

## SAMOZATRUCIE

Samozatrucie jest przyczyną wielu dolegliwości (ból artre-  
tyczny i łamanie w kościach, ból i zawroty głowy, wzdęcia,  
odbijania, ból w wątrobie, niesmak w ustach, brak apetytu,  
swędzenie skóry, skłonność do obstrukcji, plamy, zmarszczki  
i wrzuty na skórze, skłonność do tyfca, podenerwowanie  
i bezsenność, nerwowe bicie serca, młodość język obłożony,  
TRUCIZNY wewnętrzne, wytwarzające się we własnym orga-  
nizmie, zanieczyszczają krew, niszczą organizm i przys-  
pieszają starość. Choroby samozatrucia i złej przemiany materji  
LECZY NIE LEKARSTWA A KREW CZYSTĄ. Wątroba i nerki  
są organami czyszczącymi krew i sokii ustroju. Najracjonal-  
niejszą i zgodną z naturą kuracją jest unormowanie czynności  
wątroby i nerek. 20-letnie doświadczenie i najwyższe ozna-  
czenia wykazały, że zioła lecznicze

„CHOLEKINAZA” H Niemojewskiego  
jako zioło i moczopędne są jedynym naturalnym czynnikiem  
odczyszczającym sokii us roju od truciźn własnych i zapewnia-  
jącym szybki powrót do zdrowia. Bezpłatne broszury Dr.  
med. H. Niemojewskiego wysyła lab. fiz. chem.

„CHOLEKINAZA” H. NIEMOJEWSKIEGO,  
WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 5,

po przysłaniu niniejszego ogłoszenia.

F36

## „ADRIA”

lokal nowootwarty w Bydgoszczy przy  
ul. Dworcowej 24, narożnik ul. Gamma  
(dawniej Gastronomja) poleca tanio

śniadania, obiady  
i kolacje.

Lokal dobrze ogrzany.

Bez koncertu.

Telefon 1544.

## Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń Sp. Akc.

Założone w roku 1870.

## UBEZPIECZA

od wypadków: ognia, kradzieży z włamaniem, gradobicia, przewozowych  
(transport) oraz od skutków przerwy w ruchu (chomage) na korzystnych warunkach.

T-stwo rozporządza kapitałem gwarancyjnym, przekraczającym **zł. 10.000.000.-**

CENTRALA T-stwa mieści się w Warszawie, ul. Jasna nr. 4 (dom własny).

ODDZIAŁ T-stwa w Poznaniu, ul. 27 Grudnia nr. 10 (dom własny).

Numer telefonu 41-34 i 11-20.

Reprezentacje i agencje T-stwa znajdują się we wszystkich większych miejscowościach, które udzielają wszelkich  
informacyj w sprawie ubezpieczeń każdej chwili bezpłatnie.

# Kabel Polski

## Spółka Akcyjna w Bydgoszczy

jest najstarszą w Polsce fabryką kabli, założoną w r. 1920.

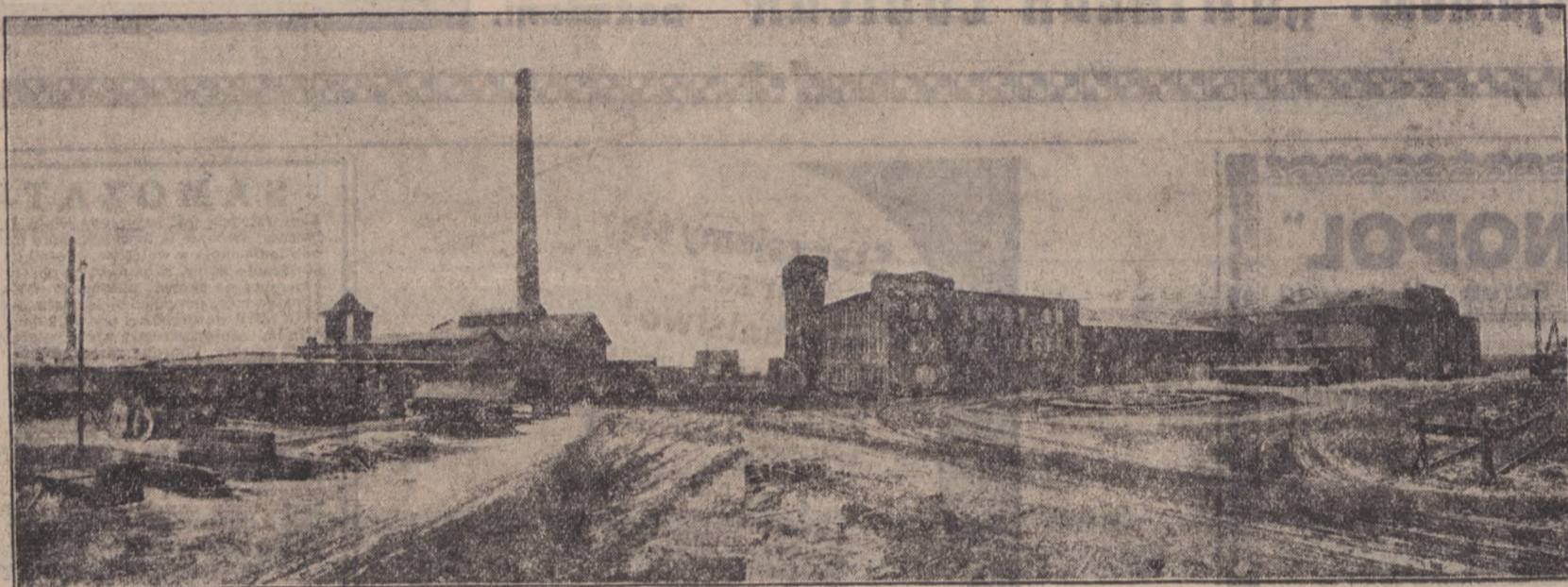
Za wyroby swoje uzyskała Fabryka szereg zaszczytnych odznaczeń a mianowicie

**Złoty Medal Rządowy** na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu,

**Wielki Medal Złoty** Komitetu Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu,

**Dyplom na Medal Złoty** na Wystawie Wodnej w Bydgoszczy,

**Dyplom na Medal Złoty** na Targach Północnych w Wilnie.



**Kapitał zakładowy Spółki wynosi zł. 5.000.000**

Zarząd stanowią:

Dypl. Inż. Tadeusz Gajczak i Dypl. Inż. Felician Karśnicki.

Spółka Akcyjna Kabel Polski produkuje wszelkiego rodzaju kable, tak ziemne jak i napowietrzne dla prądu słabego i silnego do **60 KW** **włączenie**. Ponadto przewody elektryczne wszelkiego rodzaju do instalacji świetlnej, dla celów radiowych, do reklam neonowych i t. p. Specjalnością firmy są nadto **kable blokowe**, oraz **kontaktowe** dla **sygnalizacji kolejowej**. — Fabryka zatrudnia stale kilkuset robotników i kilkadziesiąt osób personelu technicznego, handlowego i administracyjnego. W ostatnich latach podjęto nowy dział **produkcji kabli dalekosiężnych**, dzięki czemu kablowe połączenie telefoniczne **Warszawa - Łowicz - Łódź - Katowice - Cieszyn**, mogło zostać wykonane w kraju krajowymi kablami.

Wobec zamierzenia Ministerstwa Poczt, rozbudowy sieci kablowych telefonicznych, ma Spółka wielkie widoki rozwoju, o ile znajdą się środki na sfinansowanie zamierzeń Rządu.



# FABRYKA PAPY DACHOWEJ „STAROGARD”<sup>1932</sup> CENTRALA W GDYNI

Fabryka w Starogardzie, tel. 79

Telefon Numer 1900 i 1941

dostarcza z własnej produkcji, względnie jako hurtownicy:

Papę asfaltową  
Smółę destylowaną  
Lepnik  
Asfalt  
Karbolineum

Portland-Cement  
Wapno  
Gips  
Kredę  
Trzcinę do sufitu

Zelazo  
Armatury  
Blache  
Gwoździe  
Piece żelazne

Kafle  
Terrakotę  
Płyty glazurowe  
Szamotówkę  
Węgiel - Koks

oraz wszystkie inne materiały budowlane.

**WYŁĄCZNI REPREZENTANCI CEGIELN: Maternia, Bysewo i Głukowo na teren Gdynski**

## St. Śmigiel

GDYNIA, ul. Starowiejska

SKŁAD FARB

POLECA:

FARBY

LAKIERY

POKOSTY

TAPETY

LISTWY

KREDY

KLEJ

oraz wszelkie przybory malarskie

ZAŁOŻONY 1901

TELEFON 21824  
247 26

## BANK LUDOWY

Sp. z nieogr. odpow.

**GDĄŃSK, Holzmarkt 4**
**Najstarszy bank polski na miejscu**
**WKLADY OSZCZĘDNOŚCIOWE  
INKASO - WYMIANA WALUT - SAFY**

Solecymy do natychmiastowej dostawy z naszych składów

wszelkie maszyny  
i narzędzia rolnicze

oraz  
części zapasowe do tychże  
Ceny umiarkowane. Dogodne warunki  
zapłaty. Własny warsztat  
reparacyjny.

**Bracia Ramme**  
Bydgoszcz

Grunwaldzka 24  
(stary nr. Św. Stanisła 14 6)  
Rok zał. 1905      Telefon nr. 79

# STOCZNIA GDAŃSKA

THE INTERNATIONAL SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD. GDĄŃSK

## Buduje:

kotły parowe każdego rodzaju i wielkości, grupowe kotły opłomkowe o wysokiej sprawności, maszyny parowe każdej wielkości dla pary przegrzanej, silniki Diesla do 1500 KM, bez sprężarki, maszyny gazowe i urządzenia na gaz ssany, przetworniki-prądnicze, silniki elektryczne prądu stałego i trójfazowego, urządzenia transportowe, wagony dla kolejek wąskotorowych jak: wagoniki dla buraków i węgla, otwarte i zamknięte, wywrotki, truki leśne.

Maszyny i aparaty dla:

przemysłu gumowego, przemysłu cukrowniczego, lodowni i urządzeń chłodniczych, wodociągów, urządzeń czerpakowych, pompy odśrodkowe, i tłokowe, zbiorniki dla wszystkich celów, rurociągi pędnie, części lane z odlewu szarego stali i brązu, dzwony kościelne ze specjalnego brązu, części prasowane, konstrukcje żelazne: żorawie, mosty, więzary dachowe, budowle żelazno kratowe.

**Na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu odznaczone medalem „Grand Prix” i medalami złotymi.**

Odwiedziny naszych inżynierów, opracowywanie projektów, dla poważnych reflektantów bezpłatnie.

Biura własne w Polsce:

- 1) Warszawa, ul. Jasna 11 m, 5 tel. 699-18
- 2) Kraków, ul. Wiślna 12, tel. 130-49.
- 3) Katowice, ul. Wita Stwosza 3, tel. 27-10.
- 4) Poznań, ul. Słowackiego 18, tel. 77-85.
- 5) Gdynia, Kamienna Góra, Villa mare nostrum, tel. 17-47
- 6) Łódź, ul. Traugotta 9, tel. 141-83.
- 7) Lwów, ul. Romanowicza 11, tel. 48-88.

ADRESY TELEGRAFICZNE: Stocznia Warszawa, Stocznia Lwów, Stocznia Poznań, Stocznia Łódź, Stocznia Katowice, Stocznia Kraków, Stocznia Gdynia.

# UNIDA-OELWERKE G. m. b. H.

Tel. 25839

GDAŃSK-SCHELLMUHL

Tel. 25839

**Rafinerja olejów** dla wszelkich krajowych i zagranicznych olejów spożywczych

Najnowocześniejsze

**Zbiorniki** dla szybkiego przeładunku wszystkich olejów surowych dla fabrykacji mydła i olejów spożywczych.

## Pierwszorzędne Nasiona

gospodarcze, warzywne, kwiatowe i leśne, narzędzia ogrodnicze, oraz rośliny

poleca w wielkim wyborze

**B. Kozakowski-Toruń**

Skład i Kodowla Nasion - Skr. poczt. 1

Cennik główny wysyłamy darmo i oplatnie

## SPÓŁDZIELNIA TRANSPORTOWA i OSZCZĘDNOŚCIOWA

„WISŁA”

TELEFON 25334

E. G. M. B. H.

Przyjmuje wszelkie transporty wodne do Gdańska, Gdyni oraz do miejscowości położonych nad Wisłą i jej dopływach i do sąsiednich miejscowości Wschodnich i Zachodnich Niemiec.

Gdańsk - Holzmarkt 4.

RACHUNEK BIEŻĄCY:

British and Polish Trade Bank A.-G. Gdańsk.  
Bank Ludowy Gdańsk, Holzmarkt 4.

## WARSZAWSKIE

## TOWARZYSTWO TRANSPORTOWE

S. Z O. O.

Gdynia,  
ul. Świętojańska  
telefon 1331, 1350

Adres  
telegraficzny:

Gdańsk,  
Hundegasse 117  
telef. 229-51, 238-69

„WARTRANS”



## EKSPEDYCJA MORSKA I LĄDOWA

### SPECJALNOŚĆ:

Przeładunek towarów masowych, jak — ruda, fosforyty, cukier, tomasyna, cement, węgiel, siarczany amonu i t. d.

Roczna ekspedycja przeszło **JEDEN MILJON TON.**  
Clenie oraz załatwianie wszelkich formalności celnych i kolejowych.

### WARANTOWANIE TOWARÓW.

Ekspedycja drobnicy wszelkiego rodzaju.

**Specjalność — wydział bawełniany.**

Specjalny Wydział eksportu i importu towarów żywnościowych, jak: bekony, słonina, smalec, masło, jaja i t. d.

### Nowoczesne magazyny

w portach w Gdyni i Gdańsku.

## HOTEL „POD ORŁEM”

w Toruniu

Największy na Pomorzu nowoczesnie urządzony

Własna centrala telefoniczna. Wanny.

Garaże do dyspozycji gości  
Śniadania na piętrze

### Restauracja Hotelowa

wydaje pierwszorzędne obiady na maśle.

### WIECZOREM DANCING TOWARZYSKI

Występy pierwszorzędnych sił artystycznych. Koncertuje jedna z najlepszych orkiestr polskich. GENY NISKIE!

Fabryka konserw i wyrobów mięsnych

**POELS & CO.**

Telefon nr. 25 TORUN Rzeźnia Miejska

Tania sprzedaż mięsa z uboju eksportowego jak: łebki, sadio, nóżki, wątroba, kości, smalec

Oddziały: I. Chełmińska 6, II. Grudziądzka 90, III. Sienkiewicza 19, IV. Droga Treposka (Rzeźnia miejska).

# CENTRALA ROLNIKÓW

SPÓŁKA AKCYJNA

Hurtownia „Rolników” Spółdzielni Rolniczo-Handl. należących do Związku Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych T. Z.  
w POZNANIU, Pl. Wolności 18

ODDZIAŁ:

w GDAŃSKU, Langgasse 67

Własne magazyny — czyszczarnie przemysłowe — eksport zboża i innych produktów rolnych — import nawozów sztucznych.

Przedstawicielstwo w KATOWICACH ul. Marjańska nr. 13.

ZŁATWIA wszelkie transakcje, wchodzące w zakres handlu ziemiopłodami, paszami, nawozami sztucznymi opałem i t.p. za pośrednictwem Spółdzielni Rolniczo-Handlowych, pod nazwą „ROLNIK” w Wielkopolsce, na Pomorzu i Górnym Śląsku.

## P.P. ŻEGLUGA POLSKA

**G D Y N I A**

Adr. tel.: „Polmorsk”

Tel.: 1030. 31. 32. 33.

Utrzymuje regularną komunikację okrętową dla przewozu towarów.

**Gdynia-Tallinn/Helsingfors i z powrotem**

co 7 dni

(co 14 pasażersko-towarowy s. s. „Śląsk”)

**Gdynia - Rotterdam i z powrotem**

co 10 dni

Własne składy tranzytowe i wolnego obrotu.

Rozkłady jazdy na żądanie.

**ALFA** Krajowa fabryka płyt i papierów fotograficznych

poleca swe

**płyty i nowe papiery fotograficzne**

dla pp. Zawodowców i Amatorów.

Amatorski

„Alfagaz” normalny i twardy. Najgorszy negatyw daje jeszcze dobrą odbitkę.

Dla pp. Zawodowców:

„Alfaport” papier o doskonałej gradacji z łagodnymi półtonami, łatwo sepjujący się w kąpielach „Senol” lub „Carbon-Toner”.

„Alfabrom” papier do powiększeń i do szybkiego kopjowania.

do nabycia w wszystkich składach fotograficznych

„ALFA” BYDGOSZCZ Garbary 2-3 1067

Budowniczy

**Marian Trojański**

st. cechu murarzy cieżki i kamieniarzy BYDGOSZCZ, Toruńska 4 tel. 737

wykonuje roboty budowlane 1067

Specjalność: Przebudówki i tynki szlachetne z materiałów krajowych w miejscu i na prowincji.

Z dniem 1 lutego otwarto został w Gdyni ul. świętojańska dom p. Stankiewicza I-e piętro (w domu, gdzie kawiarnia Cristal) 11

**GABINET KOSMETYCZNY**

Janina Piętkowska — absolwentka i asystentka l'Universite de Beaute w Paryżu. Wszelkie zabiegi z zakresu racjonalnej kosmetyki według najnowszych metod. Pielęgnacja skóry i włosów. Usuwanie wad i braków cery. Maquillage. Dyplomy zagraniczne i krajowe. Porady bezpłatnie. 11-2 i 5-7.

Wina

Wódki

Likiery

Koniaki

w wielkim wyborze

poleca

**H. NOWACZYR**

TORUN

Stary Rynek 5 tel. 129

Probiernia

**Polska Agencja Eksportu Drewna w Gdyni**

Sp. z o. p. Gdynia, ul. Świętojańska tel. 10-90.

ODDZIAŁ GDAŃSKI: Gdańsk, Töpfergasse 33, tel. 243-31243-32.

**TARTAK SLIPROWY W WISŁOUJSCIU**

przejmuje do przetarcia i usku-  
tecznienia przeładunek bloków  
sliprowych, tymbrow oraz okraglaków

# PORT GDAŃSKI

Najważniejszy port importowy i eksportowy  
dla Polski i Wolnego Miasta Gdańska

Największy Port Eksportowy na Morzu Bałtyckim dla węgla (5.874.602 t w r. 1931)  
Centrum handlu i eksportu drzewa. Port tranzytowy dla Czechosłowacji,  
Węgier, Rumunii, U. S. S. R. Regularne linie okrętowe do wszystkich  
największych zamorskich i europejskich portów.  
Przeładunek towarów w r. 1931 8.330.469 ton.

Nowoczesne urządzenia przeładunkowe

Wolna strefa celna, stocznie, stacje bunkrowe

Zarząd:

Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku  
Gdańsk, Neugarten 28/29.

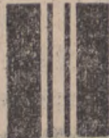
## „MARMUR-GRANIT” Sp. z o. p. GDYNIA

Szosa Gdańska, vis a vis Szkoły Handlu Morskiego — Telefon 1336.

poleca i dostarcza w każdej ilości:

Firma nie  
posiada  
w Gdyni  
żadnych  
oddziałów.

**GRANITY** naturalne i sztuczne  
**MARMURY** naturalne i sztuczne  
**TYNKI** szlachetne



**LASTRIKA** (terrazzo)  
**TŁUCZNIĘ** wszelkiego rodzaju  
**GRYSIKI** w różnych kolorach

Towar firmo-  
wy z marką  
„Marmur-  
Granit” może  
być nabyty  
tylko w po-  
wyższej fir-  
mie.

Wykonuje się również wszelkie roboty, wchodzące w zakres tej dziedziny.

Farby, lakiery, pokosty, terpentyny, kredę, kleje roślinne, kostne i skórne, szelak, aniliny, bejce, bronzy, politory, pendzle, ławkowce, szczotki, szablony, oleje maszynowe, cylindrowe, samochodowe „Polmin” i inne wyroby. Najtańsze źródło zakupu dla pp. malarzy stolarzy, urzędów, formacyj wojskowych i dla odsprzedawców.

**Skład detaliczny: Drogerja pod Orłem, Toruńska 10, Tel. 673**

**Stacje benzynowe „POLMIN”** Państwowa fabryka olejów mineralnych nr. 1, Plac 23  
Stycznia — nr. 2 ul. Gen. Hallera — nr. 3 Dworzec  
Autobusowy Tuszewska-Grobla nr. 5-7, Telefon 813.

Dworzec Autobusowy, Tuszewska-Grobla nr. 5-7, tel. 813 — Przyjazd i odjazd autobusów — Poczekalnia z bufetem —  
Mycie i smarowanie samochodów, części zamienne, akcesoria na miejscu.

**L. Edmund Hanczewski. Grudziądz, Toruńska nr. 10, Centrala telef. 673**  
Hurtownia techniczno-drogeryjna i przyborów malarskich. Magazyny: Tuszewska-Grobla nr. 9-11. Biura: Toruńska nr. 10

**OBUWIE**

damskie  
męskie  
dziecięce

poleca  
w wielkim  
wyborze

Firma

**JAN ZIELINSKI**  
największy sklep  
obuwia

Toruń,  
ul. Szeroka 31  
Bydgoszcz,  
ul. Gdańska 12

Wszystkie  
**oberżę**

czyszcz 70 zł. miesięcznie.  
płatny zgóry za 12 miesięcy.  
Płoszyński, Grudziądz, Plac  
23 Stycznia 27. 1047

**Książkę**

Jak przechodzić samemu  
kurs gimnazjalny poleca  
Księgarnia Bydgoszcz Śnia-  
deckich 46. Złoty 50 prze-  
syłać znaczkami lub P.K.O.  
1825. 115

**CAŁY ŚWIAT PISZE** na Amerykańskich  
maszynach do pisania **światowej sławy**

**„REMINGTON“**



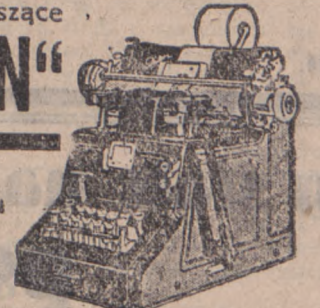
**Różne modele:**  
Zupełn. ciche „Remington-NOISELESS“  
Wzorowe biurowe model 92.  
Normalne biurowe model 10 S.  
Podróżne „MAŁY REMINGTON“  
Statystyczne model 31.  
Buchalteryjne „REMINGTON RACHUJĄCY“

**Dogodne warunki spłaty!**

**NAJLEPSZE  
MASZYNY DO LICZENIA**

10-klawiszowe piszące

**„DALTON“**



Arytmometry  
**„BRUNSVIGA“**

Elektryczne:  
**„MADAS“ i „MILJONER“**

Szczegółowe opisy na każde żądanie

**Tow. Przemysłowo-Handlowe BLOCK-BRUN Sp. Akc.**  
**Oddział w Bydgoszczy, ul. Gdańska 42 - tel. 438.**

**Najlepsze  
wyroby  
cukiernicze**

także  
do wysyłek  
do domów

poleca  
**Cukiernia i kawiarnia  
Dorsch**  
Toruń

Stary Rynek 18  
Telefon 179

**Pianina**

znanej jakości poleca na do-  
godnych warunkach spłaty  
**O. Majewski**  
fabr. pianin 2518  
Bydgoszcz, ul. Dworcowa 7  
Tel. 1892. Ocierty na żądanie

**Sprzedam**  
tanio skład kolonialny z to-  
warem i urządzeniem i wol-  
nem mieszkaniem. Płoszyń-  
ski, Grudziądz, Plac 23-go  
Stycznia 27. 1049

**„Satria“**

**Polskie Tow. Ubezpieczeń  
Sp. Akc.**

WARSZAWA, Plac Napoleona 3  
**Oddział w Poznaniu**  
ul. 27 Grudnia 10  
Telef. 41-34 i 11-20 - P. K. O. Nr. 203.822

**Przyjmuje do ubezpieczenia:**

1. Właściciele przedsiębiorstw prze-  
mysłowych, handlowych, domów,  
samochodów, teatrów, lekarzy,  
nauczycieli i myśliwych od odpo-  
wiedzialności prawnocywilnej.
2. Samochody od uszkodzeń powsta-  
łych wskutek nagłego zewnętrznego  
wydarzenia oraz od ognia,  
wybuchu i kradzieży całego samo-  
chodu lub poszczególnych części.
3. Od następstw nieszczęśliwych  
wypadków osób wszelkich zawo-  
dów i stowarzyszenia oraz do-  
żywczo ubezpieczenia od wy-  
padków na kolejach i okrętach.

**Reprezentacje i agentury  
we wszystkich miastach  
Rzeczypospolitej.**



**Niezrównane w smaku  
i pożywności, a przytem  
w cenach przystępnych  
są czekolady  
„Kosma“**

**Uwaga!** posiadacze rowerów, maszyn  
do szycia, maszyn do pisania,  
patefonów!  
TANIO! reperuje i zakłada części zapasowe.  
Lakierowanie od 10.—.  
**Gdynia, ul. Szkolna 10 vis a vis szkoły.  
A. Sokolowski.**

**BROWAR  
POMORSKI**  
JOZEF A CHRONOWSKIEGO

Tel. 195 - PODGORZ FORUN Tel. 195  
poleca swe za wymienite  
uznane piwa pod nazwa  
**„SMIETANKA POMORSKA“**  
**„SŁODOWE, „KARAMEL PO-  
MORSKI“, KOZŁAK (BOCK)“**

**BERNARD DULNY architekt**

(były etatowy kierownik Państwowego  
Urzędu Budownictwa)  
**Przedsiębiorstwo budowlane  
i biuro architektoniczne**  
Wykonuje wszelkie prace wchodzące w za-  
kres budownictwa  
Wyrabla się posadzki drzewo-kamiennie „FAMA“

**G D Y N I A,**  
ul. Starowiejska róg Ks. J. Poniatowskiego  
Telefon 1820

**Pod Gdynią przy sta-  
cja kole. Rumja-Zagórze**  
**parcele budowl.**  
600 m<sup>2</sup> i więcej już od 1.— zł. za metr kwadr.,  
50 parcel pod lasem i rzeką dla will i domków  
letnich 2 zł. za metr kwadratowy.  
**parcele rolne i łakowe  
60 gr. m<sup>2</sup>**  
na dogodnych warunkach na sprzedaż.  
**R. KUSCHE, RUMJA**  
now. Morsk.  
Realność fabryczna z siłą wodną i dom dwor-  
ski na sprzedaż lub do wdzierżawienia.

**Szkoła muzyczna**  
w Gdyni ul. 10 lutego d. „Bałtyk“  
z prawem publiczności  
39 Dyrektor **Jan Nimiński**  
Klasy: fortepianu, skrzypiec wielonaczeln., śpiewa  
solowego, przedm. teoryt. i ensamblowa.

**Towarzystwo Handlowe „CENTROHURT“** S.n. z o.o. **GDYNIA**  
Szosa Gdanska Tel. 1029 i 1031

DZIAŁ I.  
Wielkie materiały budowlane jak:  
**Cement, Wapno, Smołę, Pape,  
Lepnik, Żelazo, Gwoździe,  
Gips, Glazure - terakota.**

DZIAŁ II.  
**Węgiel — Koks**  
wagonowo i ze składów  
z dostawą do domu

DZIAŁ III.  
**Owies, Otreby, Srót,  
Grysik, Sieczkę, Słome.**

Ceny bezwzględnie konkurencyjne oraz dogodne warunki płatności.

**Własny Oddział w KACKU MAŁYM obok dworca.**

# Państwowe Zakłady Przemysłowo - Zbożowe

Dominikswall 10 II.

Oddział w Gdańsku

Telefony 250 - 57-58-59

Kupujemy stale na eksport:  
**pszenicę**  
**żyto**  
**jęczmień**

Adres te'graficzny:

„PEZETPEZET”

Mosse-Code Supplement

Mosse-Code mit Condenser

Wiegens Blitz-Code 1908

Wiegens Blitz-Code 1929

Składnice w Gdańsku i Gdyni z pojemnością 20.000 to.

# Cukrownia Chetmża

Spółka Akcyjna

## PIANINA

od zł 1.800  
 poczawszy poleca  
 w pierwszorzędnym  
 wykonaniu i w wiel-  
 kim wyborze

Fabryka Pianin  
**B. SOMMERFELD**  
 Bydgoszcz

Śniadeckich 2  
 Gdańska 27

Filja: Grudziądz, Groble-  
 wa 41, Gdańsk, Hundegasse  
 12.

## Pianina Jähnego

sprzedaje z gwarancją na  
 dogodnych warunkach

Fabryka Fortepianów

**W. Jähne**  
 Bydgoszcz

Gdańska 149, tel. 2225

Filje: 139

Grudziądz,

Toruńska 17/19.

Poznań, Gwarna 10.

## Komunalna Kasa Oszczędności

powiatu grudziądzkiego  
 w Grudziądzu

Tel. 220-284

ul. Wybickiego nr. 39

Zal. w r. 1846

Złatwia wszelkie transakcje bankowe

Przyjmuje wkłady oszczędnościowe  
 z korzystnym oprocentowaniem za-  
 leżnie od terminu płatności wkładu

Za wkłady gwarantuje powiat grudziądzki  
 całym swoim majątkiem i siłą podatkową

Wkładcom zapewnia się najściślejszą tajemnicę

Triumfuje

KTO

KAWĘ

ARACZEWSKIEGO

stale kupuje.

## „MIOZA”

pierwszorzędny gabinet  
 kosmetyki paryskiej,  
 stosowanie systematycznych  
 zabiegów usuwających brzo-  
 ki najbardziej zniszczonej  
 cery. Manicure wykonuje  
 rutynowa manie-  
 rzystka. Długotrwałe przy-  
 ciemnianie brw, rzęs i wło-  
 sów. Przyjęcia dla Panów  
 godziennie od 5-6 po poł.  
 Bezpłatna fachowa rada. Ceny  
 przystępne.

Toruń, Szeroka 37,  
 II. piętro.

## Kaszka

kukurydzana (marmalada)  
 poleca 968

St. Grelewicz

Toruń, W. Garbary 19.

POLISH PETROLEUM COMPANY POLSKIE TOW. NAFTOWE M. B. H.

Telefon Nr. 287-46

GDAŃSK, KREBSMARKT 7/8

Adr. tel. „Poltank” Gdańsk

Eksport polskich produktów naftowych.

Stacja bunkrowa w Nowym Porcie, Weichselstr. 8/o dla zaopatrywania statków  
 w oleje pędne i smarowe. — Instalacje magazynowe i przeladunkowe dla pro-  
 duktów naftowych płynnych i stałych, o łącznej pojemności zbiorników ca.  
 60.000 tonn w Nowym Porcie, Schellmühl i Kaiserhafen

DZWIĘKOWE KINO SWIATOWID

Najnowszy 100 proc. gigantyczny dzwilkowiec wojenny przewyższający film „Na zachodzie bez zmian”

DZWIĘKOWE KINO PALACE

Najwspanialszy film świata w nowym opracowaniu dźwiękowym z udziałem najlepszych chórów świata



Regularna komunikacja okrętowa

Ekspedujemy następujące statki z Gdańska i Gdyni do portów:

Table listing shipping routes and schedules to various ports including Stavanger, Bergen, Trondheim, Oslo, Gothenburg, Amsterdam, Rotterdam, Antwerp, Ostende, Gandawa, London, Tyne Dock, Hull, Garston i Preston, Cardiff i Swansea, Pasajes, Bilbao, Santander, Musel, La Coruna, Vigo, Oporto, Lizbona, Cadix, Huelva, Sevilla, Gibraltar, Villa Sanjurjo, Oran, Melilla, Tarragona, Valencia, Marsylja, Genua, Livorno, Neapel, Messina, Catania, Palermo, Algier, Egipt, Palestyna, Syria, Turcja, porty Morza Czerwonego, Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Gdynia, Karlskrona, Morze Śródziemne, Linja Hamburg, Morze Bałtyckie, Z Buenos Aires do Gdańska, Lizbona, Gdańsk.

Ogłoszenie

Poniżej podajemy wierzytelności firmy „Pepege” Pol. Przemysł Gumowy Sp. Akc. w Grudziądzu, do wiadomości, iż Sąd Grodzki Oddział Egzekucyjny w Grudziądzu w dniu 9 lutego 1932 r. powziął następującą uchwałę:

- 1. Wobec ustalenia przy sprawdzaniu wierzytelności, że niektóre weksle wystawione akceptowane, indosowane lub poręczone przez dłużniczkę znajdują się jeszcze w obiegu, wyznacza się dodatkowy termin sprawdzenia tych wierzytelności, a to w dniach 21, 22 i 23 kwietnia 1932 r. od godz. 12 do 14 w biurach dłużniczki (Grudziądz, Tuszeńska Grobla 57/59).
- 2. Ze względu na wyznaczony termin dodatkowego sprawdzenia wierzytelności, znosi się wyznaczony termin złożenia listy sprawdzonych wierzytelności t. j. 15 lutego r. b. i wyznacza się termin do wyłożenia listy sprawdzonych wierzytelności w Sądzie Grodzkim w Grudziądzu na dzień 28 maja 1932 r. (biuro nr 19).

Stosownie do art. 40 i 43 ust. o odroczeniu wypłat (rozporz. Prezydenta Rz. P. z dnia 6 marca 1928 roku Dz. U. Nr. 27/23 poz. 244) dodatkowe sprawdzenie wierzytelności dokonywać się będą w biurach dłużniczki w terminie i czasie jak wyżej w uchwale punkt 1 wymienionym

Po myśli art. 41 wyżej cytowanej ustawy, lista sprawdzonych wierzytelności wyłożoną będzie w terminie jak wyżej w uchwale punkt 2 wymienionym. Osobom interesowanym (wierzytelności), a to po myśli art. 42 wyżej cytowanej ustawy, przysługujące prawo w terminie siedmiodniowym od daty wyłożenia listy (28. 5. rb.) czyli do dnia 4 czerwca 1932 r. włącznie, zaskarżyć postanowienie nadzorców sądowych co do wciągnięcia lub odmowy wciągnięcia wierzytelności na listę. Skargę należy złożyć w Sądzie Grodzkim w Grudziądzu, który spór ostatecznie rozstrzyga. Rozstrzygnięcie Sądu nie pozbawia stron prawa wyłączenia powództwa przed Sąd właściwy, a to zgodnie z art. 47 wyżej cytowanej ustawy. Wobec tego, iż art. 63 wyżej cytowanej ustawy nadaje wierzytelności wpisanej do listy wierzytelności po zatwierdzeniu tejże tytułu egzekucyjnego, przeto Nadzór Sądowy zaznacza, iż wciągnięcie na listę wierzytelności preferencji z tytułu weksli uzależnia bezwzględnie od przedłożenia odpowiednich weksli, a to celem ostemplowania. Jednocześnie nadmieniamy, iż pretenzje z tytułu weksli zgłoszone w poprzednich terminach, a nie przedłożonych do ostemplowania, nie będą wciągnięte na listę wierzytelności.

„PEPEGE” Polski Przemysł Gumowy S. A. NADZÓR SĄDOWY: Jerzy Iwanowski, inżynier; Marjan Mickiewicz, inżynier; Władysław Rogoziński, adwokat.

LICYTACJA PRZYMUSOWA

Dnia 17 lutego 1932 r. o godz. 9 przed poł. sprzedawac będą w drodze przymusowej nawięcej dajacemu za natychmiastową gotówkę u p. Kaliksta Zmudzkiego w Nowem przy Rynku następujące przedmioty: około 1300 tabliczek czekolady, około 650 kg. różnych cukierków, pralinek i konfektów, około 1000 paczek różnych pierników, 400 figurek czekoladowych, mydła, cykorji, kaw, herbaty, świece, 150 butelek z sokiem, kakao, odórki, musztarda itp. towary kolonialne. Chojraccki, komornik sądowy w Nowem 1102

W rejestrze handlowym wpisano przy firmie „Cedła” Towarzystwo Akcyjne Grębocin dnia 29 stycznia 1932 roku. Prokura Czesława Gawronskiego z Warszawy wygasła. Bronisławowi Wyżykowskiemu z Grębocina udzielono prokury. Toruń, dnia 29 stycznia 1932 r. Sąd Grodzki.

UCHWAŁA. W sprawie upadłości nad majątkiem Firmy Bracia Bazańscy w miejsce dotychczasowego zarządcy masy mianuje się zarządcą masy upadłości Stanisława Nożyńskiego zam. w Toruniu. 5 N. 23/29. 1086 Toruń, dnia 22 stycznia 1932 r. Sąd Grodzki.

BYDGOSZCZ

PRZETARG PRZYMUSOWY. W dniu 15. 2. 32 r. o godz. 11 sprzedam nawięcej dajacemu za gotówkę przy ul. Gdańskiej 131 st. nr. w I-ie Herze: maszyny do pisania „Adler” i pianino marki „Majewski”. Stężycki, komornik sądowy w Bydgoszczy.

PRZETARG PRZYMUSOWY. W poniedziałek dnia 15. 2. 32 sprzedawac będą nawięcej dajacemu za gotówkę o godz. 11 w Chometowie u p. Smarzyńskiego: 1 powózka; w srode dnia 17. 2. 32 r. o godz. 10 w Zakowie: 3 jaloowice, 2 krowy, 2 maciory, 8 prosiat, 12 warchlaków, 2 zrebce, 1 konia. Pluciński, komornik sądowy w Szubinie.

PRZETARG PRZYMUSOWY. W dniu 15. 2. 32 sprzedam nawięcej dajacemu za gotówkę o godz. 10 przy ul. Gdańskiej 149 st. nr.: nowy fortepian, o godz. 10,30 przy ul. Gdańskiej 138 st. nr.: bibliotekę i biurko. Stężycki, komornik sądowy w Bydgoszczy.

PRZETARG PRZYMUSOWY. Dnia 15 bm. o godz. 8,30 sprzedam w mojej kancelarii przy ul. Śniadeckich 26 za natychmiastową zapłatą: małą maszynę do pisania. Kucharz, komornik sądowy w Bydgoszczy.

LICYTACJA

W sobote dnia 13 bm. o godz. 10 i pół sprzedawac będą w firmie Hartwig przy ul. Dworcowej 54 nawięcej dajacemu za gotówkę: 2 pary męskich kaloszy, 8 par śniegowców dziecięcych, 40 par śniegowców damskich, 41 par trzewików damskich. Wałkiewicz, komornik sądowy z poł.

SPRZEDAŻ PRZYMUSOWA

W sobote t. j. dnia 13. II. 32 r. sprzedawac się będzie za gotówkę w Składnicy Skarbowej przy ul. Kolarskiej o godz. 10-tej; wino i likiery; przy ul. Pomorskiej 5 o godz. 11-tej; 2 szafy, przy ul. Dworcowej 73a o godz. 12-tej; urządzenie składowe i pianino. I. Urząd Skarbowy.

PRZETARG PRZYMUSOWY

W sobote dnia 13. II. 1932 r. o godz. 12,30 po poł. sprzedam przy ulicy Ossolińskich 8/10 st. nr. nawięcej dajacemu za natychmiastową zapłatą: duże lustro z podstawką. M. Bertrand, komornik sądowy w Bydgoszczy.

PRZETARG PRZYMUSOWY

W sobote dnia 13. II. 1932 r. o godz. 12-tej w południe sprzedam przy ulicy Jagiellońskiej 54 II ptr. nawięcej dajacemu za natychmiastową zapłatą: płaszcz zimowy ciemnego koloru, 1 futro brązowe. M. Bertrand, komornik sądowy w Bydgoszczy.

PRZETARG PRZYMUSOWY

W sobote dnia 13. II. 1932 r. o godz. 11-tej przed poł. sprzedam przy ul. Trzeciego Maja 14a st. nr. nawięcej dajacemu za natychmiastową zapłatą: maszynę do pisania „Corona”. M. Bertrand, komornik sądowy w Bydgoszczy.

Sprzedaz miesa w Taniej Jatce Rzeźni Miejskiej

przyjmuje z dniem 13 lutego br. Administracji Rzeźni Miejskiej.

Tania Jatką będzie otwarta codziennie z wyjątkiem piatku od godz. 8.30 do 11-tej przedpołudniem.

Dyrekcja Rzeźni i Targowic Miejskich

MAGISTRAT M. BYDGOSZCZY

Wydział VIII (Urząd Budown. Naz.)

ogłasza niniejszem

PRZETARG

publiczny pisemny na „Warunkach obowiązujących przy ubieganiu się o roboty i dostawy miejskie w Bydgoszczy”

na dostawę ławek szkolnych.

Koszorysy przetargowe nabywac można w godzinach urzędowych poczynawszy od dnia 15-go lutego b. r. za opłatą 3.— zł. w Wydziale VIII. ul. Jana Kazimierza 5, I. ptr., gdzie udzielac się będzie również bliższych wyjaśnień i gdzie zostaną wyłożone do wglądu rysunki oraz projekt umowy.

Oferety składac należy we wskazanym Urzędzie w godz. 12-tej, o której nastapi otwarcie ofert. nieprzekraczalnym terminie do dnia 23-go lutego b. r. Do oferty dolaczyc kwit na złożone w Głównej Kasie Miejskiej wadium w wysokości 5 proc. (słownie: pięć procent) sumy oferowanej.

Bydgoszcz, dnia 12 lutego 1932 r.

(—) Inż. arch. Raczkowski, Radca budownictwa.

INOWROCLAW

Ref. 6007, 5874, 4306, 6047, 5821, 6046.

PRZETARG PRZYMUSOWY

W poniedziałek dnia 15 lutego br. o godz. 10-tej przed południem sprzedam publicznie przez licytację u p. Kazimierza Prackiego przy ulicy Poznańskiej 78 za natychmiastową zapłatą: jeden samochód marki Studabaker P. Z. 44739, 6 cylindrów — jedna czyszczarka z motorem — jedną bibliotekę, jeden stół o crągły, cztery krzesła, jedna maszyna do pisania marki „Adler”, jedna szafa żelazna, sześć biurków, 240 ctr. mąki pszennej, 80 ctr. srunu, 240 ctr. mieszanek, 60 ctr. kuchni słończnikowego, jedna kanapa, dwa fotele klubowe, pokryte gobeliną, trzy wozy robocze, dwa konie walaczy. Czajkowski, komornik sądowy w Inowrocławiu.

HOTEL DWORCOWY W KOŚCIERZYNIE

ul. Dworcowa 8 — Tel. 26. 3 minuty od Dworca wł. Fr. Radtke poleca czysto utrzymane pokoje, pierwszorzędną kuchnię, dobrze pielęgnowane napoje, autogaraże.

Chcesz kupić tanie i dobre OBUWIE

przekonaj się w nowoostartym w składzie w Bydgoszczy przy ul. Kościelnej 18. Naprzeciw Halli. 1075

5 pokoi

kuchnia, łaz. Stary Rynek, oddam najchętniej na biura Banńska, Poniatowskiego r. Toruń. 1079

Szukam

2 pokoje i kuchnię w śródmieściu Czysznie według umowy. Złozzenia „Mars” Admin. „Dzień Pomorski” pod nr. 1103.

Umieblowany

pokój komfortowy (oddzielne wejście) do wynajęcia Toruń, ul. Chelmińska 13 III p. 1104

Linguaphone

sprzedam, ukończony naukę angielskiego. Toruń, Łazienna 28, P.A.T. 1085

Sprzedam

kamienicę 2-piętrową, skład i 2 morgi ogrodu. Dochód około 6.000 rocznie, wpłaty 25.000 reszta pozostanie na dłuższy czas. N. Płoszyski, Grudziądz Plac 23 Stycznia 27. 1048

Tanio

sprzedaje kola transmisyjne, fragarze rury, blachy, wszelkie użytkowe żelwo, oraz zakupuje stare metale i żelazo. Składnica Starogo Zelaza, Bydgoszcz, Marszałka Focha 34. 1076

Wózki

dziecięce najnowsze modele polca Fabryka Wózków Dziecięcych Bydgoszcz, 3-go Maja 12. Wykonuje reperacje. Hurt. 1079

Urzednik gospodarczy

potrzebny od zaraz jako samodzielny administrator na majątek 600 morgowy. Kaucja 3000.— zł. 1083 Zgłoszenia Różewicki, Inowrocław, Lucjana 20.

Traktor

„Fordson” mało używany za 3.000.— zł. do oddania. Zgłoszenia Różewicki, Inowrocław, Lucjana 20. 1082

Pokój

umeblowany całodziennie doskonale utrzymanie (kuchnia warszawska) jazienka, do wynajęcia Kłowniczka 33 m. 3. 1080

RAZ

spróbować znaczą ARACZEWSKIEGO KAWĘ stale kupować.

REPERTUAR TEATRU TORUNSKIEGO

W sobote, dn. 13 bm. o godz. 20-tej PREMIERA Papa kawaler Komedja w 7 obrazach Childs Carpenter’a.

W niedziele, dn. 14 bm. o godz. 16-tej „Awantura w raju” Farsa w 3 aktach Arnalda i Bacha. (Ceny zniżone).

W niedziele, dn. 14 bm. o godz. 20-tej Papa kawaler Komedja w 7 obrazach Childs Carpenter’a.

We wtorek, dnia 16 bm o godz. 20-tej Papa kawaler Komedja w 7 obrazach Childs Carpenter’a

BERGENSKE Baltic Transports, Ltd.A.G.

Zawszega się zmiany! — O zgłoszenia ładunków proszaja i informacji udzielaja agenci

Telegramy

Z ostatniej chwili

Ucisk pruski na Kaszubach

Skandaliczny wyrok sądu niemieckiego na działacza polskiego

Slupsk, 13. 2. (PAT.). O północy nad w Slupsku ogłosil wyrok uznajacy Bauera winnym krzywoprzysiestwa i skazujacy go na 1 rok wziezienia zaliczeniem aresztu prewencyjnego.

Obrońcy Bauera, dr. Lewiński i Kwaczek wnieśli o rewizję do najwyższego trybunału Rzeszy w Lipsku.

Slupsk, 13. 2. (PAT.). W związku z wyrokiem w procesie slupskim przeciw przesowi polskiego towarzysztwa w Bytowie Janowi Bauerowi, oskarżonemu o krzywoprzysiestwo, korespondent PAT. zwrócił się do bawiacego w Slupsku prezesa Związku polskich towarzysztw szkolnych p. Jana Baczewskiego z prośbą o udzielenie wyjaśnień. Prezes Baczewski swój pogląd wyraził w następujący sposób:

Pomimo skazania Bauera jestem przekonany, że nie popełnił on nic kargodnego a jest tylko OFIARA PRADÓW ANTYPOLSKICH, PA-

Plugawa propaganda antypolska w Niemczech

Essen, 13. 2. (Pat). Jedna z największych księgarni tutejszych w niezwykły sposób zareklamowała książkę Nitram'a pod tytułem „Achtung Ostmarkenrundfunk“, który opisuje napad Polski na Prusy Wschodnie i wojnę polsko - niemiecką. W książce tej pojawia się też afisz w formie dodatku nadzwyczajnego „Wojska polskie dziwniejszej nocy przekroczyły granicę Prus Wschodnich!“, „Donoszą, że Polacy atakują na szeregu frontach!“. Dalej następuje opis, mający charakter komunikatu frontowego. Dopiero, czytając afisz, dokładnie, nabiera się przekonania, że chodzi tu o reklamę dla książki. Osobny komentarz zapewnia, że Polska gotowa jest napaść na Prusy Wschodnie podobnie, jak napadła na Wilno i że książka Nitram'a nie odbiega daleko od prawdy.

Ten nowy jaskrawy przykład antypolskiej propagandy, zwłaszcza w okresie konferencji rozbrojenkowej wskazuje, w jaki sposób Niemcy podburzają szerokie masy przeciwko Polsce.

Projekt ustawy o szkolnictwie uchwalony przez komisję sejmową

Warszawa, 13. 2. (Pat). W sejmowej komisji oświatowej toczyły się obrady na protokół ustawy o szkolnictwie polskim. Budżet referował poseł Smulikowski (BBWR). Przedstawiciele Klubu Narod. wypowiedzieli się za pozostawieniem dotychczasowego 8-klasowego gimnazjum. Z bardziej kompromisowymi wnioskami wystąpili członkowie Koła żydowskiego i P. P. S. Uchwalono większością 18 głosów reformę szkolnictwa średniego według projektu rządowego.

W dalszym ciągu komisja przystąpiła do debaty nad artykułami, dotyczącymi szkolnictwa zawodowego. Po dyskusji zabrał głos przedstawiciel rządu p. miceminister Pieracki, który radością podkreślił fakt, że cała komisja ma zrozumienie dla szkolnictwa zawodowego i jego ważności dla życia całej Polski. Szkoły zawodowe będą przygotowywać młodzież zarówno do praktycznego życia, jak też do uzupełnienia specjalnymi kursami umożliwiając dostępną na uniwersytet i politechnikę. Równie traktowanie wszystkich obywateli jest także w tej dziedzinie wytyczną dla rządu. Komisja projekt rządowy przyjęła z poprawkami referenta.

NUJACYCH NA TERENIE KASZUB

Wyrok skazujący Bauera, skazuje na śmierć wszystkie mniejszości narodowe, nie tylko polską. Uzasadnienie bowiem wyroku zmusza nas do za-

stanowienia, czy wobec takiego stanu rzeczy nie należy zrezygnować z pruskiego rozporządzenia o szkolnictwie mniejszościowym, gdyż te warunki mogą a nawet muszą każdego zaprowadzić na ławę oskarżonych.

Dlaczego min. Strasburger podał się do dymisji?

Minister dr. Henryk Strasburger upoważnił przedstawiciela P. A. T. do podania następującego jego oświadczenia:

Za najważniejszy moment 8-letniej działalności w Gdańsku uważam wizytę rządu polskiego na początku roku 1929, który określił podstawy, na jakich polityka polska względem Gdańska powinna być oparta. Podstawy te najzupełniej odpowiadają moim poglądom. Rząd polski wypowiedział się wtedy wyraźnie za zacieśnieniem stosunków gospodarczych pomiędzy Polską a Wolnym Miastem oraz wyraził zdecydowaną wolę poparcia rozwoju Wolnego Miasta, zającą jednakże równego prawa dla roz-

woju ludności polskiej w Gdańsku. W ciągu ostatniego półtora roku rozwój wydatnie - politycznych Gdańska, sprawa coraz więcej trudności w wykonaniu tego programu. Zanikanie warunków niezbędnych do współpracy polsko - gdańskiej oraz wzrastający niepokój ze strony ludności polskiej, której nie byłem w stanie zapewnić warunków swobodnego rozwoju ekonomicznego i kulturalnego, skłoniły mnie do wzniesienia prośby o zwolnienie mnie ze stanowiska, na którym nie miałem już możliwości z pożytkiem nadal pracować.

Doniesie ulgi dla rolnictwa pomorskiego

w spłacie zaległych składek do Kas Chorych

(o) Warszawa, 13. 2. (Tel. wł.). Minister Pracy i Opieki Społecznej wydał Kasom Chorych na terenie województw Poznańskiego i pomorskiego zarządzenie, ustalające zasadę spłat zaległości tytułem składek od pracodawców rolnych do Kas Chorych. Za zaległości uznane zostały sumy zaległych składek wraz z odsetkami za zwłokę za czas od 1 stycznia 1932 r.

Spłata zaległości rozpocznie się od 1 stycznia 1933 r., a zostały one rozłożone w ten sposób, że w r. 1933 pracodawcy spłaca 10 proc., w r. 1934 - 15 proc., a w latach 1935, 1936 i 1937 po 25 proc. Kary za zwłokę zostały obniżone w ten sposób, że nie mogą one przekraczać 12 proc. zaległych składek.

Ustawa o spłacie zaległości podatkowych w Sejmie

(o) Warszawa, 13. 2. (Tel. wł.). Projekt ustawy o spłacie zaległości podatkowych, uchwalony na ostatnim posiedzeniu Rady Ministrów jest ustawą ramową, zawierającą upoważnienie dla Ministra Skarbu w kierunku wydania zarządzeń, zmierzających do odraczenia lub częściowego umarzenia zaległości podatkowych. Równocześnie dotyczy ona zmniejszania lub umarzenia kar za zwłoki, odsetek i kosztów egzekucyjnych. Nie jest to jednak anulowanie podatków i wszelkich ulg, jakie w spłacie zaległości podatkowych Ministerstwo Skarbu przyznawać będzie. Chodzi bowiem o konieczność oderwania się od narastających stale zaległości podatkowych. Leży to zarówno w interesie skarbu jak i płatników. Projekt od-

nosi się tylko do zaległości nie przewiduje natomiast jakichkolwiek ulg dla należności z podatków bieżących. Projekt został przesłany już do Sejmu i będzie rozpatrzony w szybkim terminie, poczem rząd wyda zarządzenia wykonawcze.

Jednocześnie został skierowany do Sejmu projekt ustawy o postępowaniu egzekucyjnym władz skarbowych. Ustawa zmierza do zeszkolenia całej akcji egzekucyjnej w ręku władz skarbowych, aby wprowadzić w państwie jednolitą politykę egzekucyjną i aby uniknąć akcji egzekucyjnej przez różne organa na tych samych płatnikach. W ten sposób uniknie się wyczerpania niektórych płatników i stworzy się podstawy do równomiernego egzekwowania.

Audjencjeup. Wojewody

P. Wojewoda Pomorski przyjął ostatnio na audjencji ks. prob. Golomskiego z Torunia w sprawie sprawy kościoła na Mokrem, p. Bendę, dyrektora Teatru Miejskiego w Toruniu, pp. mecenasa Doerffera i dyrektora Januskiewicza, zapraszających p. Wojewodę na akademie papieską, ks. kanonika Lewandowskiego z Pelplina, delegację „Lectura Młodych“ w osobach pp. Ciesielskiego, Twardowskiego i Chmielowskiego, p. burmistrza Zawackiego z Chełmu oraz delegację zarządu Dzielnicy Sokołostwa w osobach prezesa Samolińskiego, mecenasa Slupskiego oraz redaktora Kurta z Grudziądza. Poza tem przyjął p. Wojewoda pp. starostów Henszla z Wejherowa, z Sepólna, Czarnockiego z Kartuz i dr. Bogocza z Torunia.

Hiszpania popiera polskie tezy rozbrojenia Czechosłowacja gotowa do najdalszych ustępstw

Genewa, 13. 2. (Pat). W debacie generalnej zabrał głos min. spr. zagr. Hiszpanji Zalucwa, który stwierdził, że nie wojnę chemiczną czy wojnę podwodną należy znieść, lecz samą wojnę. Delegat Hiszpanji popiera propozycje polskie, wyrażając nadzieję, że konferencja oceni ich wartość.

Następnie zabrał głos minister spr. zagr. Danji von Munch. Stwierdził on, że tezy, przedstawione przez głównych mówców są bardzo rozbieżne i aby dojść do porozumienia trzeba uznać, że konferencja jest tylko pierwszym etapem. Równowaga zbrojeń, których domaga się delegacja niemiecka, nie da się zrealizować. Delegat Danji uznaje, że pewne państwa, znajdujące się w sytuacji specjalnej nie mogą się zgodzić na redukcję swych zbrojeń. Propozycję francuską uważa von Munch za nielata dla zrealizowania.

Trzecim ministrem, który zabrał głos był minister spraw zagr. Czechosłowacji Benesz. Oświadczył on, że Czechosłowacja jest gotowa do uznania nakazanych ograniczeń zbrojeń, wyzreczenia się wojny chemicznej i bakteriologicznej oraz bombardowania powietrznego. Delegacja czechosłowacka gotowa jest przyjąć projekt francuski W konkluzji minister Benesz oświadczył, że delegacja czechosłowacka nie opuści obrad, zanim nie podpisze pierwszej konwencji o ograniczeniu i redukcji zbrojeń.

Kto wygrał?

Warszawa, 13. 2. (PAT.). W pierwszym dniu ciągnięcia Państw. Loterii Klasowej główne wygrane padły na numery: 30.000 zł. na nr. 129.269, 2.000 zł. na nr. 135.397 i 600 zł. na nr. 142.872.

Szanghaj w przededniu walnej bitwy mimo wysiłków mocarstw

Szanghaj, 13. 2. (PAT.). Wczoraj rano O. Jaquinot i pułk. Hayley Bei oraz 13 zakonnic francuskich ze sztandarem Czerwonego Krzyża udali się czterema samochodami ciężarowymi do Chapei w celu niesienia pomocy ludności cywilnej.

W Woosung toczą się gwałtowne walki. Admirał Nomura zażądał od komendanta krążownika „Berwick“, stojącego obecnie na kotwicy w Woosung, by zmienił stanowisko przed godz. 15. Fakt ten tłumaczy zamiar Japończyków wznowienia intensywnego ognia na pozycje chińskie.

Szanghaj, 13. 2. (PAT.). Żądanie Chińczyków przedłużenia zawieszenia broni w dzielnicy Chapei w celu usunięcia osób cywilnych z placu boju, zostało odrzucone przez Japonję.

Wobec tego Chińczycy naruszyli zawieszenie broni i otworzyli ogień wczoraj rano. Artyleria chińska nie przestaje pracować. Dużo pocisków eksplodowało w pobliżu dzielnicy angielskiej i amerykańskiej koncesji międzynarodowej.

Posłowie angielski, amerykański i francuski, którzy przybyli do Szanghaju, przeprowadzają poufne rokowania pokojowe z posłem japońskim w Chinach oraz dowódcami japońskim i chińskim sił zbrojnych w Szanghaju celem niedopuszczenia do rozegrania się decydującej bitwy w Szanghaju.

Ching jeszcze raz apelują do Ligi Narodów

Genewa, 13. 2. (PAT.). Wczoraj w południe rozeszła się w kuluarach Ligi sensacyjna

wiadomość, że delegat Chin zażądał zwolnienia nadzwyczajnego zgromadzenia Rady Ligi dla rozpatrzenia konfliktu japońsko-chińskiego. Istotnie delegat chiński złożył sekretarjatow generalnemu Ligi notę, zawierającą to żądanie.

Ponieważ tekst noty chińskiej nie został opublikowany, krąży tu rozmaite wersje. Przypuszczają, że Chinom chodzi o zachowanie 14-dniowego terminu, przewidzianego przez art. 14 dla zgłoszenia przez jedną ze stron żądania zwolnienia nadzwyczajnego zgromadzenia. Termin ten upłynął wczoraj. Przewodniczący Rady Ligi Paul Boncour zwołał na wczoraj posiedzenie nadzwyczajne komitetu Rady Ligi, t. j. komitetu 12-tu bez udziału delegatów stron zainteresowanych.

Advertisement section containing subscription rates for 'Dziennik Pomorski' and contact information for the Torun printing house. Includes details about monthly and annual subscriptions and contact for the publisher.