

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.



MYŚLCIE O JUTRZE!!
OSZCZĘDZAJCIE, ABYŚCIE MIELI Z CZEGO CZERPAĆ W POTRZEBIE!!!

LOKUJCIE OSZĘDNOŚCI W POCZTOWEJ KASIE OSZCZĘDNOŚCI
WSZYSTKIE URZĘDY W PAŃSTWIE PRZYJMUJĄ WKŁADY I WYDAJĄ KSIĄŻECZKI OSZCZĘDNOŚCI

POCZTOWEJ KASY OSZCZĘDNOŚCI

WKŁADY OPROCENTOWANE W STOSUNKU 9 PROCENT (DZIEWIĘĆ ZŁOTYCH OD STU ROCZNIE).
WŁAŚCICIEL KSIĄŻECZKI ŻADNYCH PODATKÓW — Z TYTUŁU POSIADANYCH OSZCZĘDNOŚCI LUB POBIERANYCH PROCENTÓW NIE PŁACI.
KORRESPONDENCJA W P. K. O. WOLNA JEST OD OPŁAT POCZTOWYCH

NAJNIŻSZY WKŁAD NA KSIĄŻECZKĘ OSZCZĘDNOŚCI WYNOSI 1 ZŁOTY.

„SARMACJA”

TOWARZYSTWO ŻEGLUGI MORSKIEJ
SP. AKC.

utrzymuje swojemi statkami „Wisła” i „Wawel”
stałą komunikację między Gdańskiem a portami
morza Bałtyckiego, Północnego i Londynem. —

Ekspedycją towarów zajmuje się towarzystwo „Bergenske
Baltic Transport”, Ltd. w Gdańsku Hundegasse 89.

Centralne biuro „Sarmacji”: Warszawa Miodowa 7 m. 11, telef. 18-74.

„POLSKA LINJA LOTNICZA”

PRZEWÓZ: PASAŻERÓW, — POCZTY — TOWARÓW

INFORMACJE: WARSZAWA: tel. 9-00, 8-50 — LWÓW: tel. 6-10, 22-75 — KRAKÓW: tel. 32-22, 35-58,
GDAŃSK: tel. 415-31 — WIEDEŃ: tel. 72-5-75, 45-4-62.

ROZKŁAD LOTÓW

Polskiej Linji Lotniczej, Nowy-Świat 24, Tel. 9-00.

I. Warszawa — Gdańsk

Godzina	Kierunek	Godzina
8,30	↓ Warszawa ↑	17,30
11,30	↓ Gdańsk ↑	14,30

II. Warszawa — Lwów

9,00	↓ Warszawa ↑	18,00
12,00	↓ Lwów ↑	15,00

III. Kraków — Lwów

12,30	↓ Kraków ↑	10,45
15,15	↓ Lwów ↑	8,00

IV. Warszawa — Kraków

8,45	↓ Warszawa ↑	15,00
11,15	↓ Kraków ↑	12,30

V. Kraków — Wiedeń

12,30	↓ Kraków ↑	11,30
15,30	↓ Wiedeń ↑	8,30

DOSTAWA POCZTY I PRZESYŁEK W TYM SAMYM DNIU.

Dowóz do i z lotniska z wyjątkiem w Warszawie i Gdańsku uwzględniono w cenie biletu.

Cena numeru 50 gr.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr 9.

Warszawa, wrzesień 1925 r.

Rok II.

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

BEZPOŚREDNI DOSTĘP DO BAŁTYKU TO DOSTĘP DO WSZYSTKICH RYNKÓW ZBYTU, NARODÓW I KULTUR, TO NIEODZOWNY WARUNEK NASZEJ NIEPODLEGŁOŚCI GOSPODARCZEJ I POLITYCZNEJ. POPIERANIE KORZYSTANIA POLSKI Z DOSTĘPU DO MORZA LEŻY W INTERESIE KAŻDEGO POLAKA.

YACHTEM Z POLSKI DO SZWECJI



Fot. K. Pistel.

Yacht morski „Witeź” 75 ton, własność Yacht-Klubu Polski, zainicjowanego przez grupę członków L. M. i R. w Warszawie, 20-go sierpnia, pod komendą komandora Klubu Yacht-Klubu Polski gen. M. Zaruskiego, odpłynął do Karlshamnu (Szwecja), przebywając tę drogę z Gdyni w ciągu 46 godzin. Obecnie „Witeź” wraca, zatrzymując się przedtem przy wyspie Bornholm i jest spodziewany w tych dniach z powrotem w Gdyni.

G D Y N I A

EKSPLOATACJA PORTU GDYŃSKIEGO W CZASIE JEGO BUDOWY



Draga ssąca przy pracy pogłębiania portu gdyńskiego do 10 metrów.



Draga ssąca pogłębia port gdyński i nadwarstwu tereny celem podniesienia ich poziomu.

Rząd polski, oddając budowę portu gdyńskiego Konsorcjum francusko-polskiemu, zdawał sobie sprawę z konieczności uruchomienia tego portu już podczas jego budowy. Program na rok 1924 przewidywał tylko budowę 200 metrów mola północnego. To też w r. 1925 można było korzystać tylko z dotychczasowej przystani przy molo południowym. Ruch statków oceanicznych w r. 1924 był jednak już znaczny (wywożono głównie robotników do Francji). Ogółem w r. 1924 weszło i wyszło z portu gdyńskiego 27 oceanicznych statków, weszło 631 ton ładunku, a wyszło 9086 ton ładunku, podczas gdy w r. 1923 nie było wogóle obrotu towarowego. Natomiast już w pierwszych 5-ciu miesiącach r. 1925 weszło i wyszło z portu gdyńskiego 26 statków oceanicznych, które przywiozły 941 ton, a wywiozły 8254 ton ładunku. Widać więc, że nawet przy tak prymitywnych warunkach portowych, jakimi Gdynia w r. 1925 wykazała się zdolna, ruch ten miał tendencję zwyżkową. Tymczasem w r. b. dn. 27 lutego zawarto z Konsorcjum, prowadzącym budowę, umowę dodatkową, która pozwoliła na wykończenie budowy portu już w r. 1929. Jak dotąd, zatwierdzono program robót tylko na 1925 r., program dalszych lat jest już jednak wyjaśniony i ma być wkrótce ostatecznie ustalony.

W r. 1925 będzie wykończonych 450 metrów nadbrzeży, z nich 250 m. w awanporcie, a 200 w basenie wewnętrznym. W czerwcu ulepszono komunikację kolejową na molo południowe. Dziś przystań mola południowego jest dostę-

pną dla wagonów kolei normalno-towarowej, a na terenie portowym sieć kolejowa jest dostatecznie obszerna, aby pomieścić kilka pociągów węglowych, w razie, gdyby statek po węgiel się opóźnił. Obecnie już może być stały eksport węgla przez Gdynię. Przy dwóch zmianach można przez Gdynię przepuścić do 1.000 ton węgla dziennie. Ale to są urządzenia tymczasowe. Już w roku obecnym w awanporcie będzie wykończonych 250 metrów nadbrzeży żelazo-betonowych. Na wiosnę roku przyszłego mogłaby być skończona instalacja do nowoczesnego eksportu węgla, która mogłaby naładować na statek morski do 200 ton węgla na godzinę. W ten sposób bardzo obniży się koszty ładunku. Dziś opłaty portowe w Gdyni są bardzo niskie. Ustawa o opłatach portowych przewiduje stawki bardzo niskie, ponieważ zdawano sobie sprawę z tego, że port niewykończony, nieotwarty dla ruchu, nie może mieć stawek ani w przybliżeniu równych bliższemu portowi gdańskiemu. Koszty ładunku w Gdyni są wysokie, nie dlatego, żeby siła robocza była droga, ale dlatego, że brak tu urządzeń, któreby koszt obecnego prymitywnego sposobu załadunku zmniejszyły.

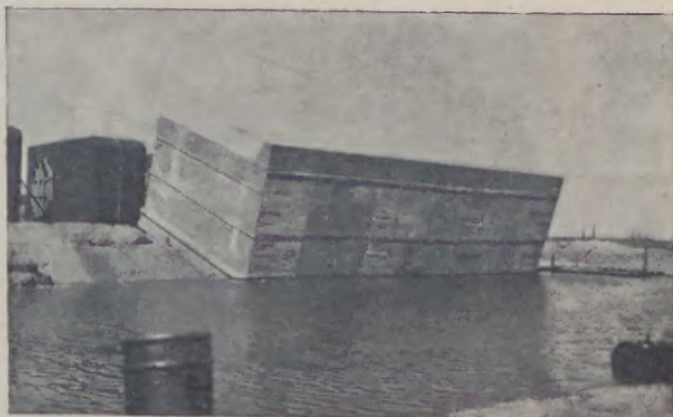
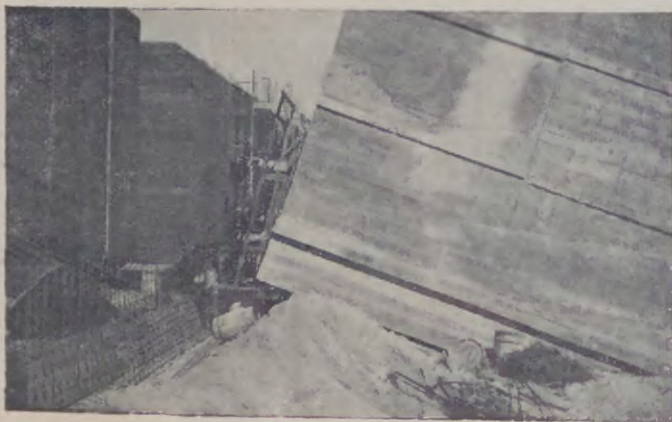
Oprócz wymienionych 250 metrów nadbrzeży w awanporcie r. 1925 da nam jeszcze 200 metrów nadbrzeży z połączeniem kolejowym w porcie wewnętrznym. Tu projektuje się pierwszy większy magazyn dla Gdyni o powierzchni 4.500 m. kwadratowych; 2 dźwigi o nośności 5 ton każdy uzupełnią urządzenia tych nadbrzeży. Tu już

będziemy posiadali urządzenia, które nam pozwolą na racjonalną eksploatację portu w kierunku importowym i eksportowym. Zwłaszcza zboże, które u nas idzie przeważnie w workach, wobec braku elewatorów na stacjach załadowniczych, będzie mogło wówczas w większych masach być załadowane. Rok 1926 ma nam dać wykończenie większej części mola i łamacza fal, czyli zastłon dla awanportu. W końcu 1926 roku port mógłby już być uważany za zupełnie spokojny, niezależnie od pory roku i kierunków wiatru. Nadbrzeża w porcie wewnętrznym już w r. 1926 będą mogły przepuścić 100.000 ton. W tym samym roku węgla będzie mogło przejść przy molo dotychczasowe ok. 300.000 ton, a przy nadbrzeżach awanportu przy odpowiedniej intensywności pracy — nawet do miliona ton. Tego rodzaju rozdział pracy — t. j. specjalizacja, a więc eksport na molo południowe, pozwala na znacznie intensywniejsze wykorzystanie nadbrzeży. Generalcargow będzie załadowane w basenie wewnętrznym.

W r. 1927 awanport będzie wykończony i w tym czasie powstanie port naftowy. W 1928 r. basen wewnętrzny będzie wykończony i wówczas może u jego nadbrzeży szczytowych powstać elewator zbożowy.

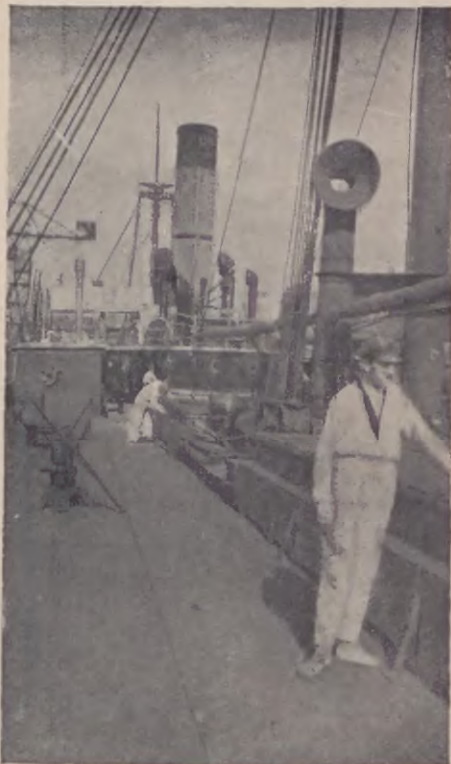
Pirs i reszta basenu zewnętrznego będzie wykończona dopiero w r. 1929, to też racjonalny ruch emigracyjny i pasażerski, ruch drzewny, dopiero w tym czasie nabierze większego rozmachu.

INŻ. ST. ŁĘGOWSKI.



Spuszczanie pierwszego kesonu w Gdyni, obok budowa dalszych. Kesony słożą jako nadbrzeże lub jako molo dla ochrony transportu.

O. R. P. „WILJA”



Na pokładzie O. R. P. „Wilja” w przeddzień uroczystości.

stanu, żeby nazajutrz móc przyjąć godnie p. ambasadora i zaproszonych gości.

Rzesza robotników stoczni kończy odbijanie starej farby i malowanie czerwonym minium. Ogłuszający stuk młotków i zgrzyt elektrycznych narzędzi trwa bezustannie do godziny 18-ej, kiedy syrena stoczni ogłasza zakończenie dziennej pracy.

Personel stoczni opuszcza okręt, ale szczupła załoga pracuje dalej nad „tulaletą” „Wilji”.

Serce rośnie, gdy się widzi tych naszych dzielnych chłopaków, pracujących ochotczo i z zapałem, nad upiększeniem „swojego” okrętu. Nie ustępują pod tym względem swoim kolegom z flot o wiekowej tradycji, a również, jak oni, okraszają sobie pracę dowcipnymi rozmowami.

Niejedno tam można posłyszeć i „warszawskie” i kaszubskie i poznańskie przymówienie, a wszystko połączone kitem wyrabiającej się już rodzinnej marynarskiej gwary.

Dowódca i oficerowie również niezmordowanie w ciągłym ruchu. Bo tu trzeba dopatrzyć, tam zarządzić, tu znów odebrać dostarczony przez stocznice materiał i t. d.

Nazajutrz, 8 sierpnia, gdy rano wychodzimy na pokład, zupełnie inny przedstawia się nam widok. Zniknęły wszelkie ślady wczorajszych robót, pokład uprzątnięty, luki ponakrywane brezentami, a trap, przez który p. ambasador wstąpi wkrótce na okręt, udekorowany flagami.

Marynarze przebrani w odświętne mundury, wykapani i wyświeżeni, w niczem nie przypominają wczorajszych farbą popstrzonych i uznojonych pracowników.

O 11 m. 30 zajeżdżają samochody i wkrótce przy dźwięku bosmańskiego gwizdka wstępuje na okręt p. ambasador Chłapowski, któremu towarzyszą: attaché wojsk. i morsk. pułk. szt. g. Merberg, szef misji zakupów pułk. Łojko-Radziejowski, konsul polski w Hawrze p. Winiarz i wicekonsul p. Mikucki. Równocześnie przybyli: w zastępstwie prefekta, generalny sekretarz depart. Dolnej Sekwany p. Labregère, podprefekt p. Jozon, zastępca burmistrza p. Le Grand, dowódca stacji marynarki wojennej komandor Bergosse du Petit - Thours i wielu innych.

Pan ambasador, po przedstawieniu oficerów, przechodzi przed frontem ustawionej w dwuszerę załogi, poczem pod przewodnictwem komandora Burhardta zwiedza szczegółowo okręt.

O. R. P. „Wilja”, zakupiony niedawo dla przewozu materiałów wojskowych z Francji do Polski jest największą jednostką naszej marynarki wojennej i wogóle największym okrętem morskim pływającym pod polską banderą.

Przy wyporności 8000 ton, może on brać 5000 ton ładunku.

Jak na „cargo” bardzo foremny kadłub solidnej budowy. Ze swoimi dwoma masztami i smukłym kominem, okręt, dziś jeszcze czerwony, będzie, pomalowany na przepisowy szary kolor, robił bardzo dodatnie wrażenie.

Wkrótce po powrocie ambasadora na pokład, oficer dyżurny melduje: „pięć



Pol. Petelenz. Ambasador Chłapowski i K-dor Burhardt podnoszą banderę.

minut przed”, t. zn. do południa brakuje jeszcze tylko 5 minut.

Pan ambasador i dowódca okrętu udają się na rufę i z odkrytymi głowami ujmują w ręce linkę, na której za chwilę ma się podnieść poraz pierwszy bandera.

Gdy dzwon okrętowy ośmiokrotnym dźwiękiem oznajmia południe, wolno i majestatycznie podnosi się bandera wojenna. Wojskowi salutują, cywilni zdejmują kapelusze i mimo prostoty tego aktu, jakiś dziwny uroczysty nastrój daje się odczuć wszystkim zgromadzonym. Boć z tą chwilą dopiero, kiedy na rufie zaszeleściła bandera, a na grotmaszcie podniósł się znak, O. R. P. „Wilja” otrzymał oficjalny charakter wojennego okrętu.

Po podniesieniu bandery p. ambasador i goście udają się do salonu dowódcy, komandor Burhardt dziękuje p. ambasadorowi, iż raczył uświetnić tę uroczystość swoją obecnością i wznosi toast na cześć Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, jako najwyższego zwierzchnika siły zbrojnej.

Następnie p. ambasador w języku francuskim składa podziękowanie tym wszystkim, którzy przyczynili się do pomyślnego przeprowadzenia na naszym okręcie robót i wznosi toast na cześć Prezydenta Rzeczypospolitej francuskiej.

W odpowiedzi, zastępca prefekta podniósł kielich na pomyślność sprzymierzonej Polski i na zdrowie jej Prezydenta.

Wśród ożywionej rozmowy spędzono czas do chwili, kiedy zameldowano, że samochody gotowe.

Przed opuszczeniem okrętu zwrócił się p. ambasador z krótką, po wojskowemu i serdecznie wypowiedzianą przemową do ustawionej na pokładzie załogi.

Wyraził swoje zadowolenie z prze-
glądu okrętu i załogi. Podkreślając zna-
czenie dostępu do morza dla Polski, we-
zwał marynarzy, żeby nie ustawali w
pracy i nabywając doświadczenia i pra-
ktyki narazie na tym pół-handlowym
okręcie, kładli podwaliny naszej siły
zbrojnej na morzu, koniecznej dla bezpie-
czeństwa państwa i obrony marynarki
handlowej.

Przemówienie najwidoczniej trafiło do
serc marynarzy, gdyż w ich gromkiem
„Cześć panu ambasadorowi“, czuć by-
ło coś więcej, niż zadośćuczynienie wy-
mogom regulaminu.

O godzinie 13½ podejmował p. am-
basador gości i oficerów O. R. P. „Wi-
lja“ śniadaniem w hotelu Continental,
podczas którego wygłosił tak piękne
przemówienie, iż uważano za stosowne
przytoczyć je tu in extenso w dosłownym
tłumaczeniu.

„Panowie!

Jakkolwiek moje rozliczne zajęcia w
Paryżu, pozwalają mi tylko w wyjątko-
wych wypadkach udawać się na prowincję,
było mi szczególnie miło wziąć
udział w uroczystości, którą dziś obcho-
dziliśmy w Hawrze i z prawdziwą przy-
jemnością zabieram głos przy tej sposo-
bności. Mogę zapewnić, iż przywiązuję
największą wagę do rozwoju polskiej
marynarki handlowej i wojennej, gdyż
widzę w niej węzeł, który łączy Polskę
z innymi krajami kuli ziemskiej, kraja-
mi Zachodu szczególnie, a z Francją w
pierwszym rzędzie.

Znaczenie tego jest w istocie doniosłe
i nie przesadzę, twierdząc, że między
licznymi przyczynami, które spowodowa-
ły zglubę Polski z końcem XVIII-go wie-
ku, brak zainteresowania się morzem,
nie był ostatnią.

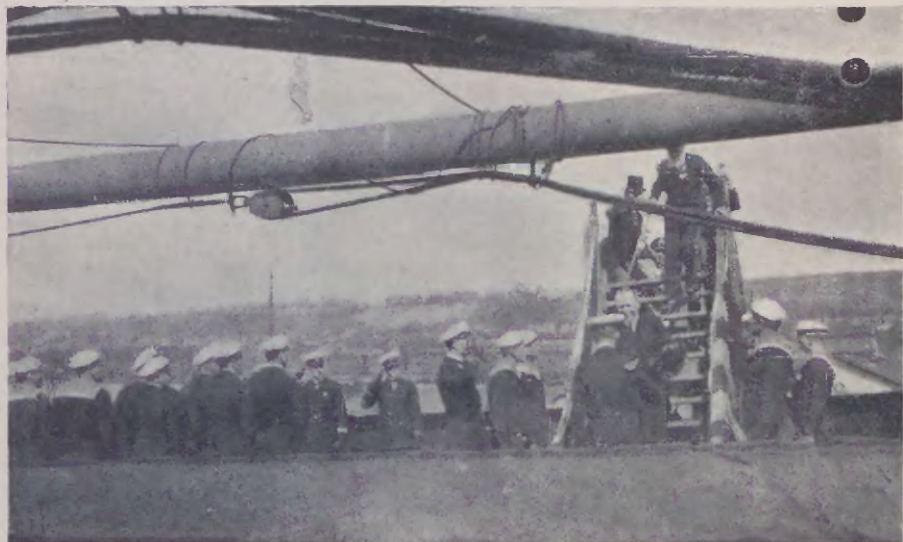
Zaiste, polityka wyłącznie kontynen-
talna sprawiła, że dawna królewska
Rzeczpospolita z własnej winy zerwała
ostateczne węzły z innymi krajami, wę-
zły, które miały wielkie znaczenie poli-
tyczne i ekonomiczne.

Na szczęście, w obecnej chwili jest
inaczej.

Oto traktat wersalski, który, napra-
wiając dawne błędy, daje nam dostęp
do morza, — oto Rząd polski, który mi-
mo trudności obecnej chwili, podejmuje
olbrzymie zadanie budowy marynarki
wojennej, ułatwiając równocześnie przy-
szłe stworzenie marynarki handlowej.

W tem miejscu, pozwólcie mi pano-
wie na pewną refleksję.

Wspomniłem przed chwilą o dostę-
pie do morza i to przywodzi mi na myśl
polską krainę długiego a wąskiego kształ-
tu, która łączy nas z Bałtykiem, a któ-
ra zwana jest powszechnie pod nazwą
„kurytarza“. Jest to słowo źle dobrane
i zgubne. Kurytarz w mieszkaniu, to
miejsce, w którym panuje hałas, rozlega
się echo i wieją przeciągi, miejsce, w
którym się nigdy nie przebywa, które
zaledwie się mebluje i które się za-
ledwie toleruje. Nic podobnego w stosun-
ku do prowincji, o której myślę, a która
zasługuje na miano „Polski morskiej“!
(Pologne maritime). Ta prowincja tak
malownicza przez swoje wzgórza, wiel-
kie jeziora i piękne lasy, jest nam szcze-
gólnie droga; polska do szpiku kości,
manifestowała ona zawsze swój charak-
ter narodowy, posyłając do parlamentu
niemieckiego i sejmu pruskiego deputo-
wanych polskich i opozycyjnych, a sko-
ro się raz skończyła niewola, przeciw
której tak gorzko walczyła, podjęła ona
szlachetne zadanie: otworzyć reszcie
kraju bramę na morze i świat.



Ambasador Chłupowski witany przez dowódcę okrętu „Wilja“.

Fot. Petelenz

Apeluję do wszystkich, a szczególnie
do naszych przyjaciół Francuzów: skoń-
czmy raz mówić o „kurytarzu polskim“
lub o „kurytarzu gdańskim“, a mówmy
jedynie o „Polsce morskiej“.

Tak panowie, to dzięki temu, że ta
Polska morska jest częścią naszej ojczy-
zny, możemy posiadać marynarkę han-
dlową i wojenną — z których ta druga
nie jest przeznaczona do zdobyczy —
daleko od tego! Jej celem jest zachować,
bronić, ochraniać nasze połączenie bezpo-
średnie i mieć kontrolowanie ze światem,
zarówno jak swobodę naszego handlu,
swobodę konieczną, ażeby nasza wol-
ność polityczna była efektywną, zupełną
i bez zastrzeżeń.

Ta wolność wiedzie nas przede-
wszystkiem ku naszej starszej siostrze
między narodami, ku Francji przyjaznej
i sprzymierzonej.

Przez to oto jesteśmy jej bliżsi, wy-
mieniamy nasze towary, zacieśniając łą-
czące nas więzy, udając się z jednego
kraju do drugiego bez przekraczania gra-
nic, zupełnie jakbyśmy byli sąsiadami.
Odległość, która nas dzieli zmniejsza się
przez to, droga jest wolna, i oto jeszcze
wzmocniona ta przyjaźń, która skłania
mnie powiedzieć z głębi serca: Niech
żyje Francja“!

Rzęsiste oklaski i wyrazy uznania
rozbrzmiały po tem przemówieniu p.
ambasadora.

Następnie przemówił zastępca prefe-
kta wznosząc toast na cześć p. Prezy-
denta Rzeczypospolitej Polskiej.

Senator z dep. Dolnej Sekwany i
sprawozdawca budżetu marynarki w Se-
nacie p. Brindeau wznosił toast na po-
myślność Polski jako państwa morskie-
go, a p. Le Grand wiceburmistrz i wice-
prezes towarzystwa „Przyjaciół Polski“
na pomyślność marynarki polskiej i jej
oficerów.

Pod silnem wrażeniem polskiego prze-
mówienia p. ambasadora i pełnych sym-
patji toastów naszych francuskich przy-
jaciół powracaliśmy na O. R. P. „Wilja“.
Gdy przejeżdżaliśmy koło stoczni
Normanda zaczerwieniły już daleko po-
sunięte w budowie kadłuby łotewskich
łodzi podwodnych.

Gdy pomyśleliśmy, że program floty
trzydziestomilionowej Polski jeszcze tuła
się po biurkach i szufladach i żadna je-
szcze blacha nie zabrzmiała pod uderze-
niem młotka na znak jego realizacji —
smutno nam było

Paryż, w sierpniu 1925 r.



Nowy basen portowy Klein-Hünigen bazylejskich urzędów portowych nad Renem,
skąd ma być przeprowadzony kanał wzdłuż Renu.

Fot. Atlantic

ŚWIATOWA MARYNARKA HANDLOWA MORSKA 1925 R.

W ciągu ostatniego roku sprawozdawczego (od 30.VI 1924 do 30.VI 1925 r.) ogólny tonaż światowy parowy i motorowy zwiększył się o 866.236 ton, zaś tonaż żaglowy wykazał zmniejszenie o 248.385 ton, czyli w sumie cała flota światowa zwiększyła się o 617.851 ton. Znacznie się zwiększył w porównaniu z r. 1924, tonaż wielu krajów. Wielka Brytania i Irlandia wykazuje wzrost o 334.873 ton; Włochy — o 196.449 ton i Norwegia — o 175.249 ton. Znacznie się zmniejszył natomiast tonaż St. Zjednoczonych, gdyż o całe 579.487 ton.

Tonaz żaglowy zmniejszył się od czasu przedwojennego, powiedzmy od czerwca 1914 r. o 1.718.000 tonn brutto. Obecny odsetek żaglowców w stosunku do ogólnego tonażu światowego wynosi już tylko 3½%. Z ogólnego światowego tonażu żaglowego Stany Zjednoczone posiadają obecnie 1.105.000 ton, co wynosi 48% światowego tonażu żaglowego; pozatem znaczniejsze floty żaglowe posiadają: Francja 192.000 ton, Wielka Brytania i Irlandia 136.000 ton, Kanada 106.000 ton i Włochy 98.000 ton.

Z tablicy poniżej podanej widzimy, iż wszystkie główne kraje, z wyjątkiem Niemiec, wykazują zwiększenie posiadanego tonażu w porównaniu z rokiem 1914. Naprz. morska flota St. Zjednoczonych wzrosła za ostatnie 11 lat o kolosalną liczbę 9% milionów tonn, z których co prawda przeszło 25% stoi bezczynnie.

W 1914 r. Anglia posiadała niemal 44½% światowego tonażu morskiego, parowego, stalowego i żelaznego; obecnie odsetek ten spadł poniżej 33%. St. Zjednoczone zajmują obecnie drugie miejsce co do tonażu z 11.605.000 ton — co wynosi około 20% floty światowej. Pomimo stałego wzrostu swego tonażu w ostatnich latach, Niemcy, jak to widać z załączonej tablicy, nie mogą osiągnąć dotąd swego stanu przedwojennego, do którego im brakuje jeszcze 2.105.000 ton.

Ciekawe są również dane, zawarte w świeżem wydaniu „Lloyd's Register Book“, dotyczące rozpowszechnienia różnych rodzajów siły popędowej. Zwraca naszą uwagę ogromne rozpowszech-

nienie parowych turbin oraz silników spalinowych na okrętach. Obecnie na całym świecie znajdują się 1.404 parowce o pojemności 9.100.274 ton, zaopatrzone w turbiny, oraz 2.145 statków (łącznie ze statkami pomocniczymi) o pojemności 2.714.073 ton, zaopatrzonych w silniki spalinowe podczas, gdy w 1914 r. wynosiły tylko 730.000 ton, względnie 220.000 ton. Rozpatrując typ maszynierii obecnie używanej spotykamy ciekawy szczegół, iż 36 statków o tonażu 110.000 ton posiada stosunkowo nowy system popędu, a mianowicie: elektryczne motory, połączone z wałem śruby okrętowej; motory te otrzymują prąd od generatorów, poruszanych zapłonem turbin parowych lub maszyn ropowych. Z 939 statków, służących do przewożenia ropy naftowej (od 1.000 ton i więcej) o ogólnym tonażu 5.177.630 ton, 315 o 1.708.978 tonnach zarejestrowane są w Wielkiej Brytanii i Irlandii, zaś 374 o pojemności 2.281.324 ton zarejestrowane są w Stanach Zjednoczonych Ameryki.

Bardzo pouczająca jest poniższa tablica dająca porównanie pomiędzy zastosowaniem węgla lub ropy jako paliwa w żegludze morskiej:

	Procent ogólnego tonażu światowego brutto	
	1914 r.	1925 r.
Okręty żaglowe i morskie barki	8,06	3,50
Maszyny spalinowe, opalane ropą naftową, etc.	0,45	4,20
Kotły opalane ropą naftową	2,65	27,54
Kotły opalane węglem	88,84	64,76
Razem	100,00	100,00

Jak widzimy tylko 64½% tonażu marynarki handlowej zależne jest całkowicie od węgla, podczas gdy w 1914 r. odsetek ów sięgał niemal 89. Tonaż trawlerów i innych statków rybackich na całym świecie wynosi 796.000 ton. Około 353.000 ton przypada na holowniki i statki ratownicze, zaś 325.000 ton na barki parowe, pogłębiarki i podobne sta-

tki pomocnicze. Pomimo, że obecnie buduje się bardzo mało statków kołowych, ogólny tonaż istniejących kołowców sięga jeszcze około 405.000 tcn.

Porównanie tonażu brutto posiadanego w czerwcu 1925 r.:

Właściciel	Parowce i motorowce		1925 r. Razem
	Parowce i motorowce	Żaglowce	
W. Brytania i Irlandia	19.304.670	136.041	19.440.711
Inne kraje	43.075.706	2.125.001	45.200.707
Ogółem	62.380.377	2.261.042	64.641.418

w czerwcu 1924 r.

Właściciel	Parowce i motorowce		1924 r. Razem
	Parowce i motorowce	Żaglowce	
W. Brytania i Irlandia	18.954.178	151.680	19.105.858
Inne kraje	42.559.982	2.857.747	44.917.729
Ogółem	61.514.140	2.509.427	64.023.567

Tonaz morskich parowców i motorowców stalowych i żelaznych różnych krajów:

	Brutto ton czerwiec 1914 r.	Brutto ton czerwiec 1925 r.
Wielka Brytania i Irlandia	18.877.000	19.274.000
Stany Zjednocz. Am. Półn.	1.837.000	11.605.000
Japonia	1.642.000	3.741.000
Francja	1.918.000	3.262.000
Niemcy	5.098.000	2.993.000
Włochy	1.428.000	2.864.000
Holandia	1.471.000	2.585.000
Norwegia	1.923.000	2.555.000
Ang. Dominja	1.407.000	2.260.000
Szwecja	992.000	1.215.000
Dania	768.000	1.008.000
Belgia	341.000	628.000
Finlandja	—	48.427
Łotwa: parowce i motorowce	—	43.286
Kajpeda: ogólny tonaż	—	9.110
Polska: parowce i motorowce	—	8.448
Ogólny tonaż światowy	41.514.000	58.785.000

JĘTKIEWICZ

ADMINISTRACJA OKRĘTOWA

Każdy okręt, należący do marynarki handlowej, dobrze kierowany przez swoje towarzystwo, przynosi zysk. Najpotężniejsze obecnie towarzystwa żeglugowe świata rozpoczęły swą egzystencję jednym lub dwoma statkami i przez umiejętność otrzymywania frachtów, dokładną i szybką obsługę, dobrą i lojalną personel okrętowy i doskonałą administrację w porcie, jak również i na morzu, doszły do tego, czem są obecnie.

Linie okrętowe pasażerskie i okrętowe czuwają stale nad tem, aby każdy ich statek był dobrze kierowany i aby rozmaite formalności portowe były dokładnie i szybko załatwiane. Rozchodzi się nie tylko o bezpieczeństwo nawigacji na morzu, lecz o wewnętrzną gospodarkę na każdym statku, czyli o jego administrację.

Na pasażerskim statku oficerem administracyjnym jest tak zwany skarbnik, czyli po angielsku purser. Na frachtowym statku zaś oficer, sprawujący funkcje administracyjne i mający opiekę nad frachtem, zwany jest supercargo. Jest to stanowisko bardzo odpowiedzialne i wymagające od człowieka wiele taktu i przedsiębiorczości.

Skarbnik jest oficjalnym reprezentantem handlowego towarzystwa żeglugowego na statku i jest on łącznikiem pomiędzy towarzystwem, do którego należy statek, a pasażerami na nim podróżującymi, jest on jak również łącznikiem pomiędzy swoim towarzystwem i rozmaitemi agenturami w portach, do których okręt zajeżdża i które załatwiają wyładowywanie i ładowanie statków i dostarczają dla nich frachtów.

Na statku pasażerskim winien on być człowiekiem wysoce taktownym i światowym wobec czego wymaganiem od niego jest dużo znajomości życiowej i umiejętności obchodzenia się z ludźmi. Oto przykład, gdzie takt skarbnika uratował dobrą opinię, jaką się cieszyło jego towarzystwo żeglugowe:

Jeden z wielkich parowców, na którym prawie że wszystkie kajuty były zajęte, wyjeżdżał z portu. Na pokładzie tłok i, jak zwykle bywa, pasażerowie w pełni pośpiechu przed wyjazdem i załatwiania rozmaitych drobnych formalności na przystani etc., byli rozumie się mocno podenerwowani, głodni, zmęczeni i kapryśni, jak dzieci. Jeden rzut oka na kajutę i natychmiast z pośpiechem do biura skarbnika, „Panie Skarbniku, pan chyba nie przypuszcza, abym mógł zostać w nurez 54-ym“. Skarbnik

był obleżony przez tłum niezadowolonych pasażerów, lecz, nie tracąc głowy, każdemu powiedział z sympatycznym i przyjacielskim uśmiechem: „Proszę uprzejmie poczekać aż zakończę rejestrację pasażerów i z całą przyjemnością postaram się panu zamienić kajutę”. Jeden z dyrektorów linii okrętowej, który był w podróży na tym statku, kiedy się nareszcie uspokoiło i znalazł się sam na sam z skarbnikiem powiedział: „Okropna sytuacja. Człowieku! poco obiecałeś, kiedy wiesz, że okręt jest przepełniony i niema mowy o zamianie tylu kajut”. Skarbnik uśmiechnął się i powiedział: „Poczekaj i zobaczysz”. Nazajutrz z całego tłumu zdezerwotowanych i niezadowolonych pasażerów, zjawili się tylko dwóch i nawet ci zachowali się spokojnie i pogodnie i dali się łatwo przekonać, że ich kajuty są zupełnie znośne. „Teraz wyobraź sobie”, powiedział skarbnik dyrektorowi, „co by się stało, o ilebym wszystkim powiedział gorzką prawdę, to jest, że wszystkie kajuty są zajęte i że nie jestem w stanie zrobić tylu zamian. Nie przyzwyczailiby się nigdy do swych kajut, narzekaliby w podróży na linię i uważaliby swą podróż za całkowicie zepsutą”. Dyrektor się zamyślił i powiedział: „Widzę dopiero teraz, że robota twoja nie jest tak łatwą i gładką, jak przypuszczałem”.

Skarbnik zna doskonale charakter ludzki i na okręcie pasażerskim potrafi uprzyjemnić pasażerom czas, ponieważ jest ich towarzyszem i przyjacielem na terenie, który dla osób, stale mieszkających na lądzie, jest obcym.

Jest on na okręcie reprezentantem z ramienia komendanta statku wobec wszelkich władz, załatwia wszystkie formalności portowe, ma pod sobą rejestrację całej załogi i pasażerów, wypłaca załodze pensję i zaliczki i oprócz tego ma wiele drobnych obowiązków administracyjnych.

Przyjazd i wyjazd okrętów jest związany z formalnościami, wykonanie których przestrzegane jest przez władze każdego państwa, posiadającego porty.

Są zawsze dwie władze. Jedną jest towarzystwo żeglugowe, do którego należy statek, druga jest państwo, do którego statek przybywa lub z którego wyjeżdża.

Są drukowane blankiety, na których winny być ściśle i dokładnie wyszczególnione wszelkie dane, potrzebne władzom portowym.

W każdym porcie są następujące władze, którym każdy okręt obowiązany jest składać raporty: władze sanitarne, kapitan portu, władze celne i władze imigracyjne.

Okręty pasażerskie obowiązane są dostarczać władzom listę pasażerów, na której winny być wymienione dokładnie dane o każdej osobie. Na liście tej są notatki lekarza okrętowego co do stanu zdrowia każdej osoby.

Dokumenty, wymagane przez w poszczególnych portach, są następujące: dokument urzędu morskowego, że okręt zameldował swój wyjazd z portu i swe przeznaczenie etc. Tak zw. (clearance papers), lista załogi, raporty frachtowe (cargo manifests), lista wiktuałów i napojów dla konsumpcji załogi i pasażerów, lista pasażerów i wyszczególnienie ich bagażu.

Wszystkie dokumenty podpisane są przez komendanta statku, skarbnik zaś

jest odpowiedzialny za dokładne sporządzenie wszystkich dokumentów i zaprezentowanie ich poszczególnym władzom, które się do niego zgłaszają po ich odbiór.

Oprócz wymienionych dokumentów, skarbnik i jego asystenci obowiązani są dostarczyć rozmaite raporty swemu towarzystwu po powrocie z podróży do portu domowego.

Na każdym okręcie wymagana jest szczegółowa rejestracja załogi.

Żałoga jest podzielona na następujące działy: nawigacyjny - pokładowy, maszynowy - techniczny, administracyjny i spożywczo - posługowy.

Naczelną władzą na statku jest komendant, któremu podlegają wszystkie działy. Każdy dział kierowany jest przez oficerów, odpowiedzialnych wobec komendanta za sprawne działanie powierzonych im działów.

Żałoga zapisywana jest na każdą całkowitą podróż. Każdy członek załogi podpisuje swą zgodę odbycia całkowitej podróży do portów przeznaczenia i z powrotem, w obecności rządowego komisarza okrętowego, który jest tu przedstawicielem prawa państwowego czyli obrońcą praw załogi i okrętu, i w obecności komendanta lub skarbnika.

Żałoga otrzymuje swą pensję dopiero po powrocie z podróży, lecz ma prawo żądać zaliczki w rozmaitych portach, do których okręt zajeżdża.

Po ukończonej podróży następuje obliczenie i wypłacenie pensji przez skarbnika w obecności rządowego komisarza okrętowego.

Obowiązkiem skarbnika jest też prowadzenie t. zw. log book, czyli

książki, do której winny być wpisane wszystkie najważniejsze zdarzenia podczas podróży, kary wymierzone poszczególnym członkom załogi za niewykonanie rozkazów oficerów, nieposzanowanie władzy i niedbalstwo, wypadki śmierci lub choroby, dezercja etc.

Po ukończonej podróży każdy członek załogi przy wypłacie, przy której jest obecny komisarz rządowy, ma prawo odwołać się do komisarza o rozpatrzenie jego sprawy, o ile się czuje pokrzywdzonym przez komendanta i oficerów, co do wymiaru kary wyznaczonej mu podczas podróży.

Komendant i oficerowie jednakże zwykle obchodzą się ze swą załogą taktownie i po ludzku, a o ile się zdarzają wypadki, gdy wymagana jest bezwzględna surowość i szorstkość, to tylko, aby podtrzymać dyscyplinę na wysokim poziomie i uzyskać posłuszeństwo i dokładne wykonanie rozkazów szczególnie, gdy bezpieczeństwo statku i wszystkich na nim podróżnych od tego zależy.

Supercargo na okrętach frachtowych w dodatku do wymienionych już obowiązków skarbnika, w wielu wypadkach przyczynia się do otrzymania przez jego statek frachtów w portach, gdzie statek ten jest nieznan.

Czuwa stale nad tem, aby okręt, na którym służy, przynosił dochody swemu towarzystwu i aby we wszystkich portach, które zwiedził, zostawić dobrą opinię u władz portowych, czuwa stale nad tem, aby statek nie przestał być tem, na co przez towarzystwo swoje został przeznaczony, a mianowicie instytucją zarobkową.

HENRYK E. MARKOE.



„Illustrazione Italiana”.
Mussolini w towarzystwie admirała Simonetti na pokładzie pancernika „Cavour”
podczas ostatnich manewrów pod Rzymem.

ZALOTY NA SPIDO

— Nie patrz na mnie tak dziwnie!
 — Co widzisz w moim spojrzeniu?
 — Jesteś nieustannie zajęty tylko mną, a masz przed sobą Rembrandta...
 — Do wszystkich czartów z Rembrandtem!... Cóż mnie obchodzi dziś te stare, opatrzone półniska, gdy mam ciebie przy sobie?!

Na dźwięk obcej mowy poruszył się stary dozorca w galerji „Maurytshuis”. Wydostał się ze swego kąta. Obszedł naokoło ciekawie Wisienkę i Tadzka. Obejrzał ich od stóp do głów.

Wisienka zaniepokoiła się tą ciekawością dozorca.

— Przejdźmy do innej sali... — zdecydowała.

Tadek szedł posłusznie. Było mu wszystko jedno, gdzie iść, byle z nią. Wyprostował młodą, wiotką swoją postać i poszedł za śliczną, zielonooką, zgrabną, harmonijną Wisienką.

Młodziutka pani nadała się znów.

— Twoje zachowanie się zwraca uwagę wszystkich!

— Gwiżdżę na wszystkich, gdy mam ciebie.

Wisienka zwróciła duże oczy na to nieoczekiwane oświadczenie. Stała właśnie przed płótnem rodzajowym Steena.

— Proszę Cię, Tadziku, bądź rozsądny...

— Cóż jest nierozsądnego w tym co mówię?...

— Oglądajmy obrazy...

— Jak chcesz...

Tadeusz spojrział na płótno. Wesoło musiało się żyć Holendrom z czasów J. Steena. Przy pełnych dzbanach dobrze podpite towarzystwo śpiewało pieśń frywolną. Młyny zalotne, rozkochałe nasuwały myśli zapustne. Nie wytrzymał też Tadek.

— Jak myślisz, czy ta dama w czerwonym brokacie słucha pieśni zalotnego młodziana?

— Która dama?

— Ta na obrazie...

— Chyba że na obrazie...

Wisienka natychmiast podeszła do innego płótna. Chciała w ten sposób zręcznie ominąć konieczność wysłuchania nowych komentarzy swego nowożeńca. Niestety, taktyka zabiegów małżonka. Niestety, taktyka zabiegów. Stała znów przed płótnem Steena. Znowu scena orgiastyczna — pijacka. Znowu miny zakazane, nieprzyzwoite. Na ten raz Tadek chciał ją zatrzymać:

— Nie podoba Ci się ten obraz...

— Nie...

— Wolisz Rembrandta?

— Wolę...

— A ja przedkładam ponad wszystkie te skarby czyjeś oczy zielone, czyjeś ręce kochane, czyjeś usta... gderliwe. Spojrzała na swego męża miękko, rozkosznie, kusząco. Zachęcony tym spojrzeniem poprosił Tadek:

— Wracajmy z tej Hagi do Rotterdamu...

— Co zostawiłeś w tem Rotterdamie?

Nie nie odpowiedział. Przycisnął tylko do piersi swojej rękę Wisienki i westchnął.

Wietrzny był dzień. Ciężkie, ołowiane chmury sunęły po firmamencie i ginęły za murami wysokich, miejskich

kamienic. Mokre jezdnie ulic mówiły o deszczu, który dopiero co przestał padać. Tadek z Wisienką wyszli z hotelu na ulicę Rotterdamu i gapili się po szybach wystawowych. Szli od ulicy do ulicy aż dobrnęli do pobraża portu.

Zaszedł im drogę jakiś pijany czelczyzna i żądał czegoś, wołał o coś. Tadek nie odpowiadał na tą wymowę pijaczyny. Zirytowany czelczyzna zaczął więc żywo gestykulować i wołać:

— Nie rozumie pan po-holendersku. D-j pan guldena — mówię po-niemiecku. Muszę się upić!...

Stanęli właśnie u kupy, na której biała farba na niebieskiem tle wymalowano napis „Spido”. Pijak mamrotał coś dalej. Tadek ujrzał po-angielsku wydrukowany afisz zapraszający do przejażdżki po porcie Rotterdamu. Nie zastanawiał się długo. Wprowadził Wisienkę na krykę. Niebawem nadjechał mały, zgrabny okrecik. Nie wiedząc co i jak znaleźli się na pokładzie tego statku.

Białe lakierowane krzesła lśniły na czystym pokładzie. Zaroił się ludzie. Zahuczała syrena i statek odbił od brzegu. Tadek usadowił Wisienkę w wygodnym fotelu i sam uplasował się w miejscu najlepszym do obserwacji.

Na ujściu Moselli był ruch niezwykły. Małe stateczki, holowniki, duże oceanowe okrety płynęły, sypały, huczały. U wybrzeży pracowały dźwigi, żelazne kosze, parowe i elektryczne elewatory. Ładowano i rozładowywano okrety ze wszystkich krajów świata.

Tadek był oszołomiony tym ruchem; miast przekomarzać się z Wisienką chlonał w siebie widoki portu. Zaniepokoiło to młodą żonkę:

— Co się z Tobą dzieje Tadek? — nieśmiało go zaatakowała.

— Jakto co? Nie widzisz ile tu skar-bów?

— Więc cóż z tego?

— Szukam flagi polskiej... Miedzy tą ciżbą stalowych potworów musi być choć jeden nasz z nad rodzimego Bałtu.

Niestety mijali flagi japońskie, południowo-amerykańskie, greckie i grenlandzkie — polskiej nie było. Na okretach tych wrzała praca. Biegali po nich majtkowie. Skrzypiały lewary z wę-glem. Dymyły kominy.

U pobraża niedaleko u wylotu morza stał amerykański pancernik wojenny. Co robił w Rotterdamie ten rekin bojowy oceanów?

— Nic nie mówisz... — skarżyła się Wisienka...

— Cóż Ci mam mówić? Wystarczy, że widzimy te cuda. Potęga mórz jawi się tu w wizji najrealniejszej, w bogactwie namacalnym, życie dającym. Czem byłaby Hollandja, gdyby nie jej porty?

Okret wysunął się poza linję latarni. Załopotany skrzydła mew. Z niebieskawo-zielonej dali zerwał się wiatr błogosławiony, morski. Na horyzoncie ukazał się olbrzymi transatlantyki okret pasażerski. Zaryczała syrena. W radosnym tym poryku olbrzymia usłyszał Tadek powitanie oceanów...

— Daleko zabawniejszy byłby w Ha-dze... — dąsała się Wisienka...

— Bo tam interesowałaś mnie tylko ty... — odparł.

— A teraz już jesteś dla mnie obo-jętny?...

— Tego nie powiedziałem. Uroczył mnie rozmach wielkiego portu. Chciał-bym taki rozbudować na polskim pobrażu! Niechby z całego świata przy-chodziły do nas okrety. Niechby i na-sza flaga łopotiała na wicherze wszyst-kich mórz i oceanów. Czy wiesz, czem byłaby wtedy Polska?

Wisienka uniknęła odpowiedzi na to pytanie suchem stwierdzeniem:

— Obrazy Rembrandta są arcydziełami, które trzeba było obejrzeć...

— Nie przeczę... Czem są jednak te stare płótna wobec życia wielkiego portu?

— Mówisz jak barbarzyńca...

— Mówię jak poeta rozkochany w potędze narodu. Naród nasz musi urosć w siłę przez morze... Błogosławie przy-padek, który mnie tu sprowadził i dał poznać zagadkę mocy realizowanej przez wylot na oceany!

Rotterdam.

NAD OBCEM MORZEM.

Wichry, piaski, pustka, morze,
 fal posepnych martwe szklivo —
 żywa wściekłość, martwe łoże,
 rozpedzony huf szatański,
 głucha szarość wicherów z nimi —
 a w tej pustce pół bezpańskiej
 zgasty ołtarz jeszcze dymi
 i w głębinę iskry miota.

Szarość, wichry, jęk, tęsknota.

Morze, morze beznadziejne,
 zielonawa, szara głębi —
 (Stony oddech rani, ziębi,
 obezwładnia, dławi, gnębi...)

Wichr, lecący z Oceanu
 o brzeg z jękiem się rozbija,
 o skalistą pierś uderza —
 — a na brzegu, jak lilija,
 w otchłani patrzy biała wieża,
 w zimne dale Oceanu,
 w zielonawy nurt odmetów,
 w kołysane,

gnane,

rwane

żagle łodzi i okretów...

Wół spieniony w głąz uderza
 swej zielonej piersi młotem: —
 drży latarni morskiej wieża,
 fale kładą się pokotem...

Na ginący ślad pobraża
 fala się z łoskotem rzuca,
 fala w martwy ląd uderza...

a z milezających, pustych łanów,
 gdzie się wichry w pustce wodzą,
 ku głębinie bezpamiętnej,
 poszarpanej w prądy, wiry,
 w głuchą bezdeń Oceanów,
 jakby martwe cienie, schodzą
 zapatrzone w głąb menhiry...

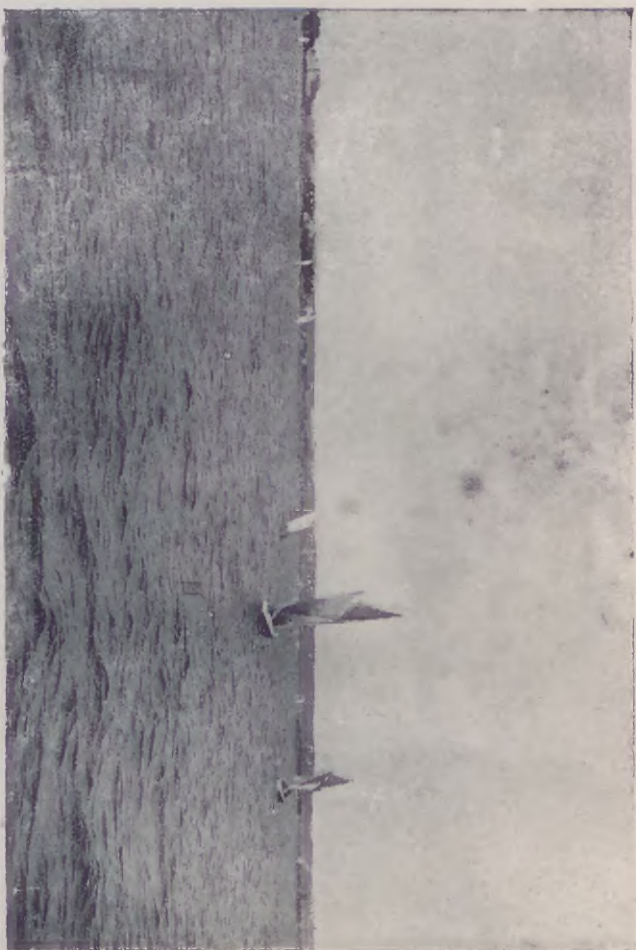
Ku głębinie bezpamiętnej
 skamieniały orszak schodzi.
 w toń się graży,

w otchłani dąży,
 jakby cień styksowej łodzi...

Wichry, piaski, pustka, morze,
 i litanje szarych fal...

EDWARD LIGOCKI

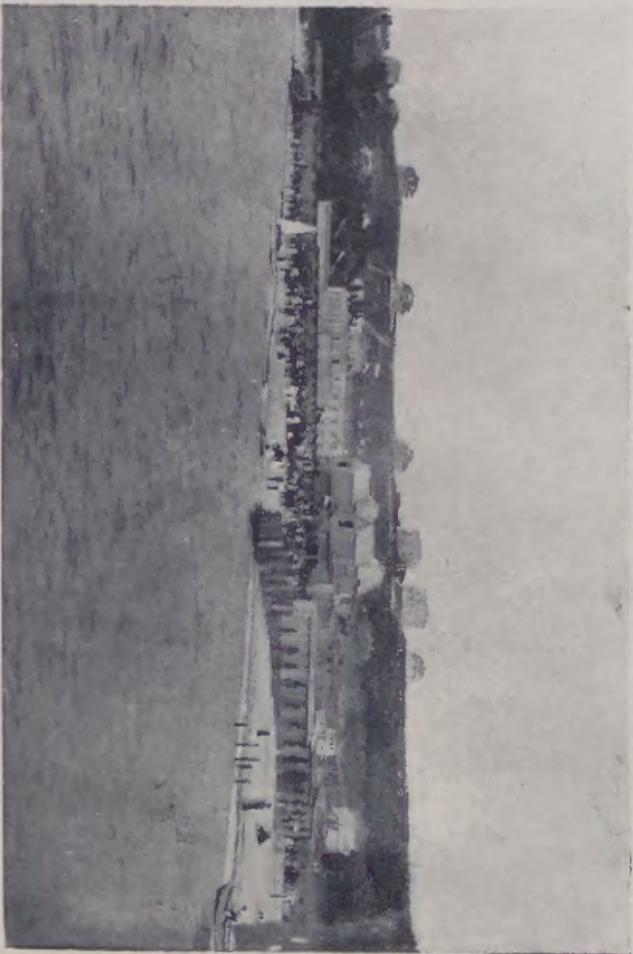
V R E G A T Y W G D Y N I



Fot. H. Piśtel.



Fot. H. Piśtel.



- 1) *Bieg kutrów rybackich.* 2) *Na trybunie (p. admirałowa Jolicet, inż. Pauli, dyr. Włocławski).* 3) *Członkowie komisji regatowej.* 4) *Trybuna regat.*

NEW-YORK OD STRONY OCEANU



Panorama części portu w New-Yorku z lotu ptaka. Na pierwszym planie wyspa z pomnikiem wolności.



Okręt pasażerski „Majestic” i doki portu nowojorskiego

PRZEZ ATLANTYK^{*)}

W jednym z licznych parków Kopenhagi, prześlicznej bombonierki wśród stolic, widziałem, jak dzieci puszczały po stawie prawdziwy parowiec. Smużąc gładką powierzchnię, włóczęąc za sobą biały dymek pary, pykając, jak motorówka, wędrował okręciś małego Duńczyka, prześliczne cacko, zupełnie podobne do okrętu, którym jego ojciec, czy brat starszy żegluguje przez ocean. Patrząc na malca zrozumiałem, że naród, do którego on należy, we krwi ma morze.

Podczas podróży mówili mi Duńczycy ze zrozumiałą dumą, że Danja nigdy nie uległa nieprzyjacielowi. Małeńka Danja, przyparta do morza, zapędzona, rzekłbyś, w kozi róg Europy, oparła się wszystkim najazdom. I narzuciło mi się pytanie: Co jej dało hart taki, co pomnożyło tak siły jej, że, nikomu nie uległszy, na obcych brzegach powbiła swoje sztandary, pewien czas rywaliżowała z ówczesną Anglią?

Jedna jest na to tylko odpowiedź — morze.

Jakże, tedy, powinniśmy cenić ów bursztynowy brzeg kaszubski, na który z „wielkiego morza“ zapędziła się Bałtyckie fale, pas brzegu, z którego Niemcy za wszelką cenę usiłują nas wyrugować. Jest to szlak historyczny, szlak Władysława IV szlak Stefana Batorego, na którego rozniewał się burmistrz gdański, szlak Czarneckiego, który przebył morze wpław. Niestety szlak zapomniany. Szumiąc husarskimi skrzydłami po budziackim szlaku, roznosząc na kopytach końskich „proch zakrwawionej przez Tatarów gliny“, przodkowie nasi mniemali, że na zachodzie starczy jedno Jagiellowe i Witoldowe zwycięstwo, jeden Grunwald. I nikt w Rzeczypospolitej Babińskiej nie zdawał się widzieć, jak na to dziedzictwo Jana z Kolna kładzie teutońskie swe pazury pomorski „Smetek“. A dziś? Dziś, kiedy pierwszym oddechem podnosi się pierś odnowionej Rzeczypospolitej, cały nasz hufiec od wieków wiecznych zwrócony na Wschód, pod grozą utraty niepodległości musi się odwrócić czołem do morza!

Powracam jednak do podróży. Na dygresję tę pozwoliłem sobie, gdyż przy czyniła się ona w znacznej mierze do utrwalenia północnej mojej orientacji: Daleka droga z Gdańska do New-Jorku, około 4.000 mil morskich. Wszystko się precyzuje w wielkiej morskiej samotni. Prądy myśli zdają się ożywiać mózg wędrownika, jak prądy magnetyczne — igłę kompasową.

Dla nas, Polaków, właściwa odskocznia w podróży transoceanicznej jest dopiero Kopenhaga. Gdańsk robi wrażenie wąskiej, przymkniętej furty, u której stoi zakapturzony żandarm niemiecki. Ale niewarto mówić o kwitnącym jak piwonja celniku gdańskim, o szumnie gdańskim, o „suwerenności“ i „niemieckiej ojczyźnie wolnego państwa“. Zbyt dobrze o tem wiemy.

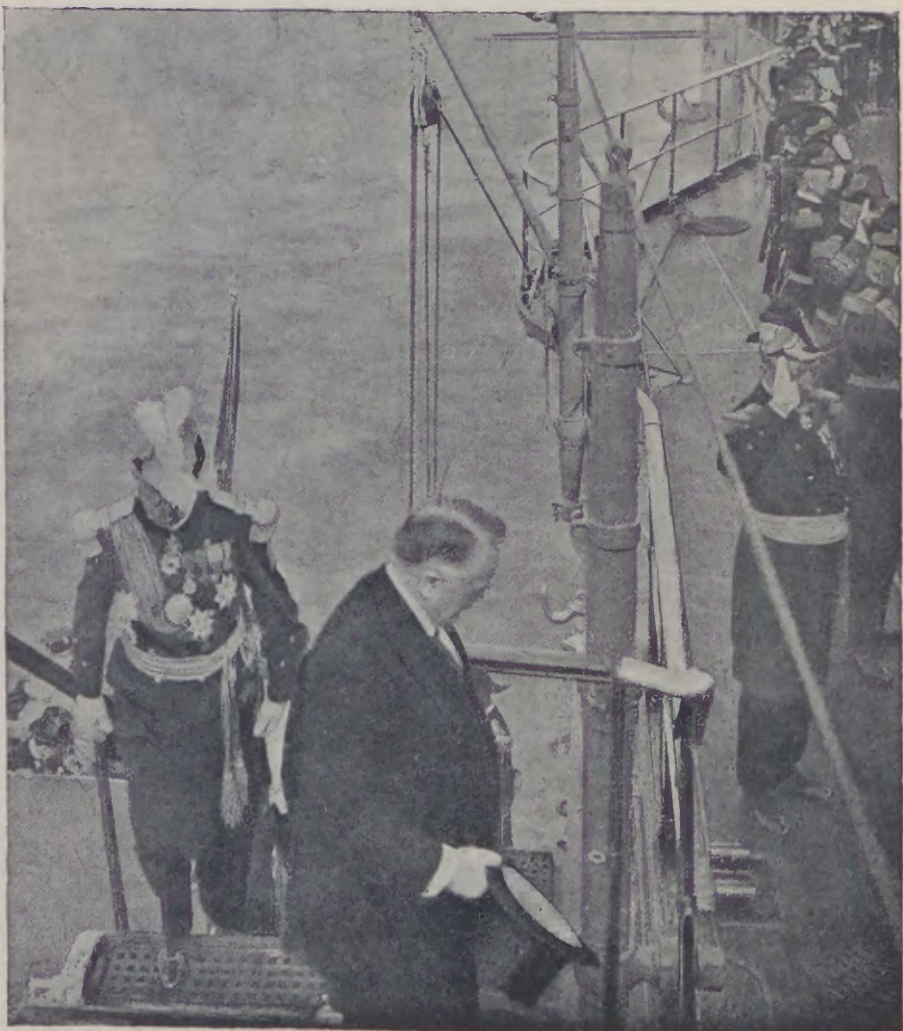
Dopiero przepłynawszy wieczną smugę na Kategatt, dzielącą pono wody Bałtyku od wód Morza Północnego, czujemy się na śródziemnomorskich wodach. Są to burzliwe, chaotyczne, zdradzieckie, zielonookie wody. W zaraniu naszej ras smużyły go drakary Wikingów. Wody zmieszane z krwią. Nie mogłem

oprzeć się temu wrażeniu, obserwując na nich cudowne słońca zachody. Raz słońce, podobne do medalu z rozpalonego żelaza osunęło się poprzez tuman brązowy w jezioro parującej krwi. Innym razem całe niebo czerwieniło się, jak rana, ceglasta, okrutna czerwienia. Nieporównane zachody! Po bujowisku kolory morzy leje się rzeka krwi i pryska różowym napianem. Niesamowity mrok zdaje się wstawać z tej tragicznej wody. W omgle perlisto-fioletowej, rzekłbyś, unoszą się nad falami cienie „Black Prince“, „Queen Elisabeth“, „Lüthzowa“ i wielu, wielu skartaczowanych i pogrążonych w Jutlandzkiej bitwie okrętów. A przecie stało się to zaledwie przed dziewięć laty. Kadłuby ich służą schronieniem dla potworów morskich. Kto wie, czy nie żeglujemy nad nimi?

Prozaiczna choroba morska wyrwywa co chwila łuki w szeregach podróżnych, włóczęgów i tułaczy. Świat ogranicza się do jeżdżących pod nogami pokładów, do precezyjnych mechanizmów i ludzi ziemniejszych od stali. Wszystko się dzieje pod znakiem wszechwładnego dolara. O trzy tysiące mil od Nowego Świata jesteśmy już w królestwie businessu. Widzi się jakby nie żywych ludzi, a cyfry, podrygające w takt jazzu. Potracają nas, coprawda, tragedje, ale i one wyrażają się cyframi. Ktoś stracił ciężko

zapracowane dolary, padając ofiarą oszustów. Naprzeciwko u stołu siedzi Niemka, jedzie do Ameryki, bo jej nic innego nie pozostaje. Chodzi w wysoko rozciętych sukniach i głęboko zasiada w klubowym fotelu. Przy niej uwija się warty kupczyk niemiecki. Ma on talizman — złote ćwierć dolara, osadzone w pierścieniu. Wiezie głowy sławnych ludzi, wyrobione z jakiejś ciężkiej trupiej gumy. To jego towar, made in Germany.

We mgłach zamajaczył sztywny Albion. Wpłynęliśmy w ujście Tyne, jak w paszczę brytyjskiego lwa. W porcie węglowym, Newcastle, wypadło dłużej popasać. Szeroka rzeka łni między zżużlonemi wysokimi brzegami, na których piętrzą się żelazne konstrukcje. Ruchome mosty zwodzone, wieże z obracającym się pomostem, a na nich całe wagony, żorawie, wysokie komin, krzyżaki nowoczesnych elewatorów z gąsienicą wagonetek, chodzących jak żywe, pył węglowy, wiszący we mgłach nad miastem, jak szczężoga, nawet ruina zdewastowanych terenów i domostw, wszystko na brzegu świadczy o nieobliczonej na efekt, ale namacalnej potędze. Nie okręty tu stworzone są dla kraju, ale kraj dla okrętów. Ciągna się rzędami w górę rzeki. Wzdłuż japońskiego parowca-cysterny z kominem na rufie pyka jakaś motorowa łupina. Flagi



Prezydent republiki francuskiej po ostatniej rewii morskiej wstępuje w asyście admirała Dumesnil'a na krążownik „Provence“

^{*)} patrz rys. na str. 9.

całego świata wieją na wszelkiego rodzaju statkach. Gdy opuszczaliśmy port z zapasem taniego węgla, z pełnego morza waliła mgła gęsta jak całun. Poprzez nas parowiec sowiecki, wielkie żółto-brązowe, rzekłbyś, zadżumione pudło z czerwoną flagą, na której widniały białe rosyjskie litery: R. S. F. S. R. Wysunął się skądś, z pośród konińców i pozostał za nami we mgle, pełznąc po zamglonym morzu jak koszmara.

Wykreśliłmy na północ. Droga nasza biegła między Orkadami a Szkocją. Po jednej stronie nad jałowym wybrzeżem piętrzyła się latarnia Portland Islas, po drugiej prostopadłe urwiska Szkocji. Naogół jałowe brunatne wywiejska. Smućą się po nich szare domki. Wicher północny tam hula. To są wrota Atlantyku, północny Rubikon. Stąd nie ma już powrotu do Europy. Przed nami ocean. Spojrzałem w kierunku rufy. U prostopadłej, porysowanej ścian, nad którą tylko darniny i chmury, rozbiły się fale, tryskając w górę gajzerami piany. Niepostrzeżenie chwyciła nas za bary długa oceaniczna fala. Smęgi tęczy, powstający w odskosie z pod dziobu dalej w morze sięga. Szare i białe mewy, ruchliwe czarne norki opuściły nas, nawet albatrosy i fregaty się nie pokazyją. Pod monotonny akompaniament wicherów i fal przebywamy jedną z największych pustyni. Żegluga przez Atlantyk jest wielką żegluga. Czekały nas dnie okrutnej chwiejby i zdradzieckie, gwałtowne burze. Ledwie zapadły za horyzont szczyty szkockich skał fala, sięgając coraz wyżej zaczęła zlewać pokłady. Wkrótce ocean, jak okiem sięgnąć, chwiał się zawrotnie i szalał: góry szklane i parowy pod muslinem z piany. Sam widok takiego morza jest okrutny. Szmargdowe, cennie przeświecające grzebienie biegną wówczas na równi z górnym pokładem, ba, z kapitańskim pomostem. Pod taranami balwanów blachy poszycia grznią otchłanie. W parę minut nadleciał ryk, gwizd, jakby tysiąc kół młyńskich wareszało w szalonym pedzie, a skroś ten łoskot przebiegała niesamowita nuta, jak z krtań. Siła wiatru 11°. Drzwi uszczelniono. Ociekając wodą, kapitan schodził po schodni, wiodącej z salonu do przedkajucia I klasy.

— Co się tam dzieje, kapitanie — spytałem, zataczając się z fotela na fotel. — Burza?

— O prawie przeszła! (almost finished).

Lecz ja usłyszałem i zrozumiałem: Wszystko skończone (all finished) — i krew ścięła mi się w żyłach. Po chwili dopiero doszedłem właściwego znaczenia odpowiedzi i pomyślałem, że było to lepsze od Grand Guignolu. Na Boga! Dlaczego Polacy szukają sztucznych emocji w czterech ścianach, kiedy tak łatwo o prawdziwe wrażenia na morzu? W oburtowaniu górnego pokładu sztorm wybił prostokątną dziurę.

Odład upływały dni rzeźwe, drażone w szmaragdzie, turkusie lub błękitach, a także dni płowe, drażne, rzekłbyś, w lodzie (maj jest rzeźwy na Atlantyku). W pobliżu Newfoundlandzkich ławic napotkaliśmy wieloryby. Pióropusze piany tryskały tu i ówdzie na tle szklanym, ruchomym; gdzieś pod fontanną przewaliło się obte szyfrowe cielsko. Statki wielorybnicze, pierwsze, jakie napotkaliśmy od tygodnia, oskrzydlały je, jak eskadry. Z pod odskosu z dziobu porywały się ryby latające i

wpadały w szkło oceanu, jak kamień, ginąc bez śladu.

U stóp Nowej Szkocji napadła nas zniecka burza śnieżna. Nocy tej natych samych wodach zatonął Raifuku Maru, parowiec japoński z ładunkiem zboża, które przesypało się, namokło, pociągnęło okręt na dno. — Biedni japończycy śmiesznie wołali (radiowali) — mówiono mi potem w New-Jorku — my wielkim niebezpieczeństwem... wielkim niebezpieczeństwem... — Raifuku zginął w oczach Homera, który nie mógł podejść zbyt blisko, by go tonący frachtowiec nie zatopił. Nie ocalał ani jeden człowiek z trzydziestu kilku marynarzy.

Szeroki, jak zatoka, jest port nowojorski, drugi co do wielkości port na świecie. Na dwa stany otwiera się zeń panorama: na New Jersey i na New-Jork. W perłowym tumanie majaczą białe pałace Long Island, olbrzymie koło i inne atrakcje Coney Island, a na tle

dalekich olbrzymów sławny posąg wolności wydaje się zaledwie — duży. Na kilkanaście mil w górę rzeki Hudson ciągną się doki. Od wczoraj już brylantowe sznury — parowiec pasażerski wygląda na morzu jak łańcuch światła — ściągają do tej metropolii. Oszałamiający wiew intensywnego, pulsującego życia wiał od lądu. Wszystkie bandery, statki frachtowe i luksusowe, statki typów najróżniejszych manewrowały. Całe pociągi przesunęły się na płaskodennych, zaopatrzonych w śruby, barkach. I dwukominowiec nasz, który wydawał się w Gdańsku imponujący, w Kopenhadze — okazał się, nawet w Newcastle — wcale niczego spaść tu do poziomu zwykłego transportowca. Jak zatoka maleje, widziana z pełnego morza, jak morze maleje wobec oceanu, zmaleliśmy wobec drapaczów nieba, tam, gdzie Atlantyk się kończy.

Z WYCIEZKI LIGI M. I R. DO FRANCJI, WŁOCH I AFRYKI

— On contracte des connaissances, des amitiés pour se séparer alors — mówi przysłowie francuskie. Z takim uczuciem żegnaliśmy się dn. 16 czerwca r. b. w Warszawie uczestnicy wycieczki członków Ligi Morskiej i Rzecznej, wracającej z Francji, Algieru, Tunisu i Włoch. Wyruszyliśmy w podróż dn. 14 maja r. b. z portu naszego Gdynia na statku „Pologne”.

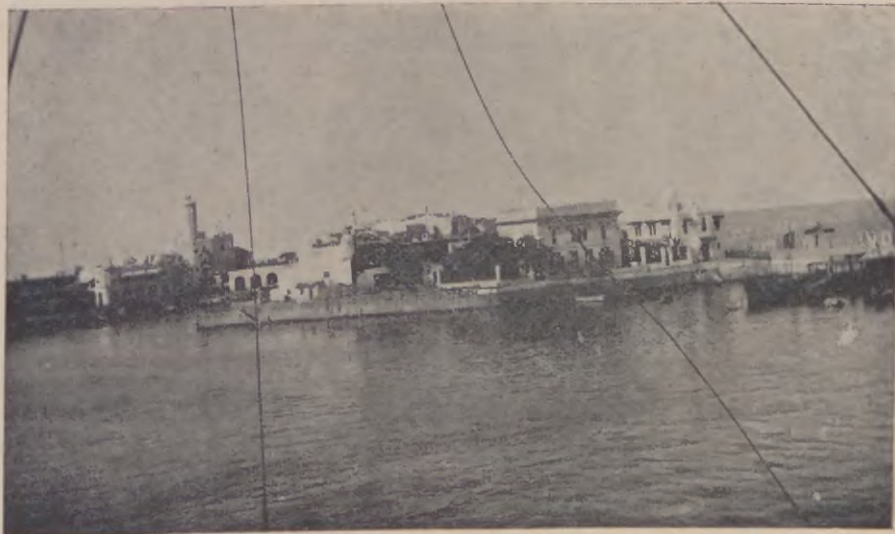
Podróż na statku pasażerskim w letnich miesiącach, kiedy morze jest spokojne, sprawia niezwykłą przyjemność. Ma się bowiem wrażenie, że jedzie się po wodzie w jakimś hotelu czy pensjonacie, gościem załudnionym, dającym wszelkie przyjemności komfortowego letniska, szczególnie dobre wyżywienie, rozrywki towarzyskie, nie wyłączając bringe'a oraz spacerów, co prawda nie po ogrodzie pomiędzy drzewami, ale na pokładzie w świeżym morskim powietrzu bez kurzu, które się wdycha z całą rozkoszą. A przed oczami rozprzestrzenia się bezbrzeżne morze.

Dnia 19 maja rano o świcie stanęliśmy w Hayrze, skąd po niespełna trzygodzinnej podróży koleją przyjechaliśmy do Paryża. Sześciodniowy pobyt w Paryżu umożliwił nam pobieżne zobacze-

nie osobliwości tej metropolii świata i okolicy, mianowicie Louvre, Inwalidy z z grobem Napoleona, Notre Dame, Sainte Chapelle, Madeleine, Panteon, muzeum Cluny, pałacu Luksemburskiego, łuku triumfalnego z grobem nieznanego żołnierza, kościoła Sacre Cocur, Wersalu i Fontainebleau. Wieczory spędzaliśmy na wystawie sztuk dekoracyjnych, w teatrach i oczywiście także w kabinach, które jak Casino de Paris i Folie bergere ze swoimi wspaniałymi wystawami i obrazami stanowią nadzwyczajną atrakcję. Do pewnego stopnia oficjalnym momentem naszego pobytu paryskiego było przyjęcie naszej wycieczki u dyrektora francuskiej Ligi Morskiej i Kolonjalnej pana Rodes Saint, który nas w serdecznych słowach witai.

Przecudny Paryż w majowej zieleni żegnaliśmy z żalem dn. 25 maja, kiedy ekspres południowy powiódł nas przez malowniczą Środkową i południową Francję do Marsylii. Jest to największe miasto portowe Francji, prześliczne położone na skalistym wybrzeżu morza Śródziemnego.

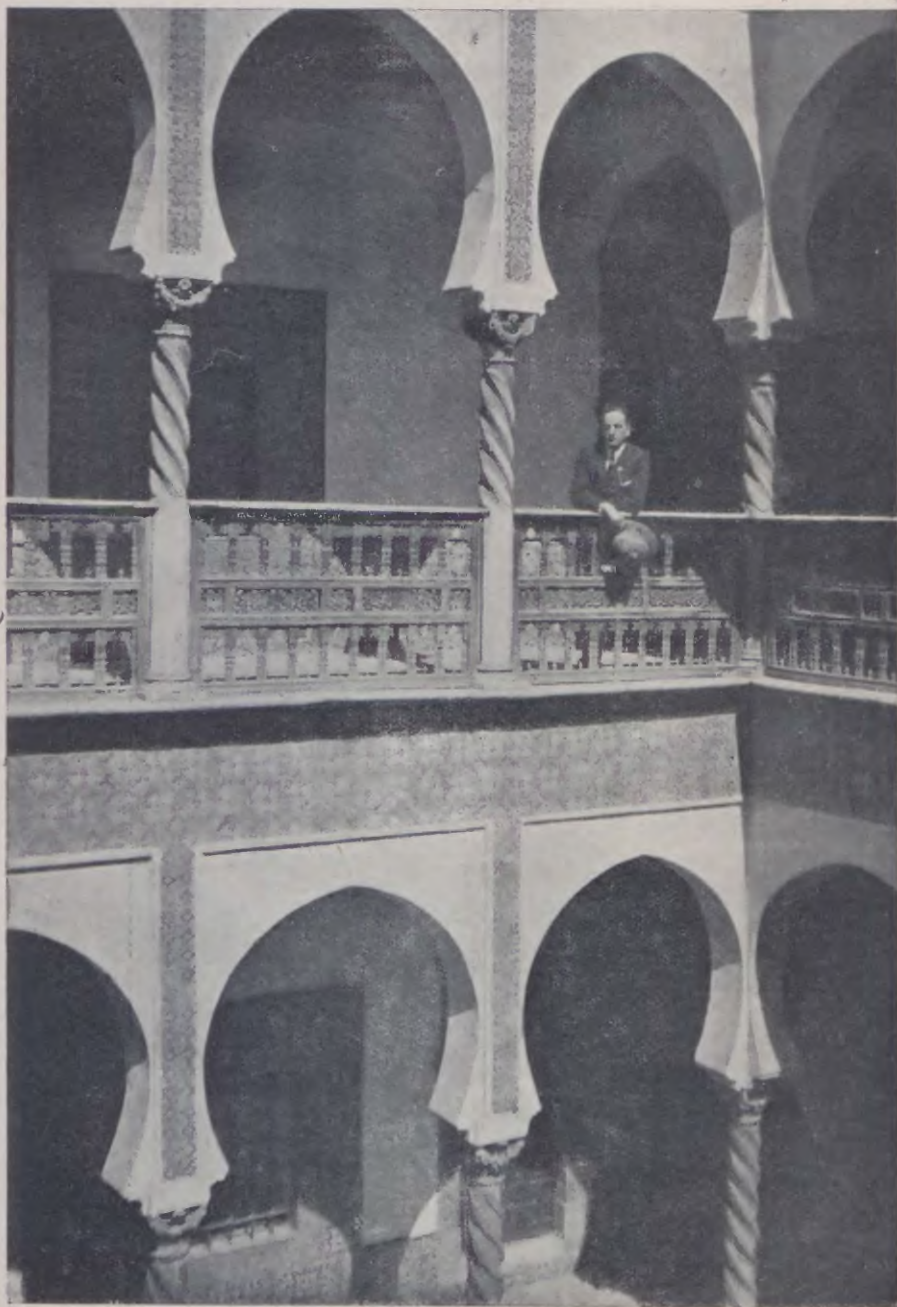
Ścisłe wedle programu odjeżdżamy dn. 26 maja w południe do Algieru na luksusowym statku „Duc d'Aumale”.



Fragment portu algierskiego.

Zaraz po wyjeździe z portu statek zaczął się trochę kołysać wskutek wiatru, wiejącego z boku od strony Hiszpanji. Strach przed chorobą morską ogarnął wszystkich. Ale wnet morze się uspokoiło i płynęliśmy spokojnie po szafirowych falach w stronę Afryki, mijając od czasu do czasu stada brązowoczerwonych delfinów, igrających w srebrnych grzbietach powierzchni morza i nadaremnie usiłujących prześcignąć statek szybujący wytrwale naprzód. Dzięki przypadkowi, że na statku jechał nowomianowany gubernator Algieru, zostaliśmy w porcie algierskim, dokąd przybyliśmy następnego dnia po wyjściu z Marsylii, przywitani ceremonijalnie strzałami armatnimi. Miasto Algier, liczące przeszło 200 tysięcy mieszkańców, położone jest na wysokim wybrzeżu afrykańskim i posiada duży naturalny port. Jakkolwiek spostrzega się w architekturze miasta tendencję zachowania stylu maurytańskiego, a zwłaszcza przy gmachach publicznych, to jednakże miasto posiada naogół wygląd miasta europejskiego i główna ulica rue d'Isly przypomina ulice handlowe większych miast europejskich, a stara arabska dzielnica, t. zw. „Kasbali”, ginie w nowoczesnym mieście. Pobyt w Algierze przypomina nam się specjalnie mile. Spotkaliśmy tam studentów Polaków, studujących na uniwersytecie algierskim, turystów i kuracjuszy z Polski. Bardzo serdecznie przywitał nas miejscowy honorowy konsul polski p. Rozée, wielki przyjaciel Polaków i twórca algierskiego Towarzystwa Przyjaciół Polski. Dzięki jego inicjatywie Dyrektor Oddziału francuskiej Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Algierze p. Celerier urządził dla nas uroczyste przyjęcie, na którym zebrało się około 100 osób i pomiędzy którymi byli i przedstawiciele algierskiej kolonii polskiej. Na zebraniu tem odczuwało się serdeczność naszych stosunków z Francuzami. W przemówieniu swem p. Celerier podkreślił olbrzymie znaczenie marynarki handlowej dla nowoczesnego państwa i wyraził nadzieję, że wkrótce ukazywać się będzie polska bandera w francuskich portach Afryki. Nader przyjemny pobyt w Algierze urozmaicaliśmy sobie wycieczką w góry z głębokimi wąwozami „Gorges de Chiffa”, gdzie z wielkim zacięciem oglądaliśmy dzikie małpy, żyjące w krzewach i skałach, przechodzące do turystów po pożywienie, trzymając się jednakże zdaleka, i wreszcie wycieczką do Bourareah, miejscowości położonej na wysokiej górze, skąd widać wspaniałą panoramę miasta Algieru i zatoki Algierskiej.

Zegnani przez konsula polskiego i przedstawicieli kolonii polskiej wsiadliśmy wieczorem 30 maja do pociągu pociągów, który nas zawiózł przez górzystą okolicę, tak zwaną Kabylję, do oryginalnego miasta Konstantyna (Constantine), położonego na wschód od Algieru, zbudowanego na strzelistych skałach, ze wszelkich stron odgradzonych przepadziastymi głębokimi wąwozami. Miasto to, dziś ważny punkt handlowy, liczące przeszło 100,000 mieszkańców, odegrało w historii północnej Afryki wybitną rolę. Tutaj była ongiś silna twierdza Punicka, która została zburzona przez Rzymian, a przez cesarza Konstantyna na początku IV wieku odbudowana. Po dłuższym panowaniu Turków zdobyli Konstantynę Francuzi w roku 1837 i od tamtego czasu znajduje się w ich posiadaniu. Jak wszędzie w północnej Afryce tak i tutaj widać dobrą administrację



Dzielnica pałacu arcybiskupiego w Algierze.

francuską, która nie szczędzi pieniędzy, aby miasta rozbudować i kraj zaopatrzyć we wszystkie najlepsze środki komunikacyjne. W Konstantynie zwraca uwagę ulica, częściowo wykuta w skałę, częściowo podtrzymywana betonowymi podporami. Ulica ta biegnie w wysokości przeszło 100 m. naokoło miasta wzdłuż spadzistej ściany skały, i stąd otwierają się oczom przednie widoki na głębokie wąwozy i doliny. Zwracają uwagę również wspaniałe, wysokie, betonowe mosty, a szczególnie most wiszący na linach, łączący poprzez głęboki wąwóz, przez który przepływa rzeka Rummel, miasto z jednym z nowych przedmieści. Z Konstantyny jest dobre połączenie koleją lub samochodem do miejscowości Biskra, położonej 160 km. na południe od Konstantyny za górami północnej Afryki, już przy samem wejściu do pustyni Sahary. Część naszego towarzystwa, chcąc zobaczyć morze piasku i beduinów na wielbłądach zdecydowała się pojechać do Biskry mimo upału duszącego na pustyni.

Pociągi, idące z Konstantyny do Tu-

nisu, mają stale dwie lokomotywy, mimo to idą wolno, gdyż muszą się wspinać po wysokich górach przez liczne tunele.

Miasto Tunis, nieco mniejsze od Algieru, zachowało bardziej, niż Algier, charakter arabski. Znaczną część miasta stanowi arabska dzielnica z licznymi, ciasnymi, przykrytymi uliczkami, w których trudno się przedostać przez barwny krzykliwy tłum tubylców w turbanach, fezach i chustach. W okolicy Tunisu zainteresowaliśmy się pobliską Kartaginą, która nas jednakże rozczarowała, gdyż ze słynnego miasta punickiego Kartago nie pozostało oprócz kilku zapadłych grobów punickich. Większe ślady pozostały w Kartaginie z rzymskich czasów, jak ruiny termów i cysterny dzisiaj jeszcze używane. Miasto Tunis nad przepiękną zatoką, obramowaną z jednej strony górami, przypomina Neapol, a zwłaszcza, gdy się patrzy na panoramę Tunisu z tarasu restauracji „Belvedere” w parku miejskim.



Uczestnicy wycieczki Ligi M. i R. w ogrodzie Marengo w Algierze.

Po dwudniowym pobycie w Tunisie i zwiedzeniu przez część naszego towarzystwa świętego miasta arabskiego Kerman na południu od Tunisu, ruszyliśmy na statku włoskim „Italia” w stronę Palermo, pozostawiając za sobą z żalem Afrykę pełną egzotycznych i barwnych kolorów. Niestety pobyt w Palermo był obliczony na pół dnia, więc ograniczyliśmy się do zwiedzenia najciekawszych tam rzeczy, mianowicie katedry, pochodzącej z XIII wieku, zamku dawnych królów Sycylii i katakumb u Franciszkanów. Dalsza podróż na tym samym statku przez wieczór i noc zawiodła nas do Neapolu, dokąd przybyliśmy nad ranem. Według programu pobyt w Neapolu był obliczony na 3 dni. Pierwszego dnia zwiedziliśmy miasto, szczególnie katedrę, muzeum starożytne, akwarium i stary zamek królów Neapolitańskich dynastii Anjou. Pozostałe dwa dni całkowicie wypełniły wycieczki do Pompei i na Wezuwusz.

W odkopanej Pompei zwraca przede wszystkim uwagę teatr, termy, szkoła gladiatorów, forum i kilka odrestaurowanych domów rzymskich, z których najpiękniejszy jest dom Wetjusza, wybudowany ze smakiem i bogato upiękaszony malowidłami ściennymi, które się dobrze zachowały. Sensacyjne wrażenie zrobił oczywiście na nas Wezuwusz, na który wjechaliśmy koleją zębatą aż do samego krateru. Kilkaset metrów szeroki, i około 100 m. głęboki krater jest morzem ze zeschniętej lawy, z którego pośrodku sterczy około 100 m. wysoki pagórek o kształcie piramidy, utworzony z zastygłej lawy, z którego drga nieustannie czerwony ogień, mieszający się z dymem. Organom tym towarzyszą głuchoe odgłosy gotującej się wewnątrz lawy. Zależnie od siły lawy, napierającej od środka wulkanu, krater zmienia się. Takie zmiany dadzą się przewidzieć zapomocą specjalnych instrumentów seismograficznych, które mierzą ciśnienie lawy. Znajdujące się na Wezuwuszu obserwatorium przeprowadza stale badania w tym kierunku.

Przecudna panorama, którą daje zlotka Neapolitańska z dymiącym Wezuwuszem, jest chyba jedyną na świecie. Specjalnie imponujący widok otwiera się oczom od strony najnowszej części miasta Posilipo, zbudowanej na wysokich

skalach. Stąd oczy sięgają na odległość kilkunastu kilometrów w dal i obejmują całą zatokę z miastem i nad całym obrazem z dominującym Wezuwuszem. Na olbrzymiej ciemnoniebieskiej zatoce wydają się żaglowce, jak białe motylki, które usiadły na dużej murawie.

Jakkolwiek przysłowie mówi: „Neapol ujrzeć i umrzeć” nie okazywaliśmy chęci do umierania, tylko wesoło wsiedliśmy do pociągu w stronę wiecznego miasta. Ruch w Rzymie zastaliśmy ogromny nie tylko z powodu licznych pielgrzymek, przybyłych na „Anno Santo”, ale przede wszystkim z powodu zjazdu faszystów w związku z uroczystością 25-lecia panowania króla Wiktora Emanuela III. Wszędzie ponaklejane podpisy: „viva il Re” (niech żyje król i wesołe wystrojone tłumy, mieszające się z oficerami, żołnierzami, barwnymi karabinierami oraz faszystami w mundurach, obrazują nastroje dzisiejszych Włoch. Zwiedziliśmy w Rzymie wszystko, co było można w przeciągu naszego trzydniowego pobytu, byliśmy w bazylikach św. Piotra, Pawła i Jana, w muzeum Watykańskim,

kaplicy Sykstyńskiej, w Koloseum, na Forum Romanum i Palatimum. Udało się nam także uzyskać audiencję u Papieża, który był łaskaw nas specjalnie przyjąć i nam swego błogosławieństwa udzielić.

Po Rzymie przewidywała nasza podróż powrotna do kraju dwa etapy, i to Wenecję i Wiedeń. W Wenecji zatrzymaliśmy się tylko przez dobę. Trafiliśmy właśnie na początek sezonu. Na Lido widać tłumy kąpiące się, a wieczorem na placu św. Marka niezliczone stoliki pozajmowane przez publiczność, spożywającą „gelati” i słuchającą znakomitej orkiestry municypalnej.

Po tylu wrażeniach naszej długiej podróży, które się poprostu pietrzyły, nie zdobyliśmy się na większe zainteresowanie się Wiedniem, dokąd przybyliśmy po cudownej podróży przez Karyntię i Semmering.

Musimy się przyznać, że Wiedeń oglądaliśmy dość powierzchownie. Przyczyną była bliskość Warszawy, za którą już tęskniliśmy.

Jednak w domu najlepiej.

DR. WŁADYSŁAW SOWIŃSKI



Grupa wycieczkowiczów na Georges de Chiffa w Algierze.



Nowe pływaki, które mogą utrzymać na powierzchni wody 2-ie osoby i dają się schować w ręcznej walisce.

KRONIKA

Rynek frachtowy w lipcu.

Frachty w lipcu ulegały dalszej niższe, z wyjątkiem frachtów bałtyckich i frachtu zbożowego z Montreal, który niespodzianie podskoczył w górę. W związku z brakiem pszenicy na przednówku powstały terminowe zamówienia na Hamburg, z warunkiem dostarczenia ładunku przed 31 lipca. Powstały w Kanadzie popyt na tonaż podniósł natychmiast fracht z 9-9½ centów za 100 lbs zboża do Europy na 14 centów. Pewien większy statek holenderski, który mógł wykonać podróż w 11 dniach, mając silne maszyny, uzyskał nawet fracht 17 centów. Pod koniec jednak podaż tonażu osłabiła korzyści konjunktury.

Frachty bałtyckie poszły w górę dopiero w drugiej połowie lipca, dla portów szwedzkich i fińskich blisko 1 (szyling) za tonnę przy ładunku masowym z Anglii.

Włoski parowiec „Valdirosa” opuścił 18 lipca port gdański z ładunkiem 7.500 ton naszego węgla do Genui. W następnym tygodniu opuściło port gdański jeszcze 8 statków z naszym węglem, a mianowicie 2 parowce, 2 żaglowce i 4 wielkie lichtugi (berlinki) morskie po 600 tonn każda. Według bander statki te miały: 1 parowiec i 1 żaglowiec banderę szwedzką, 1 parowiec, 1 żaglowiec i 2 lichtugi morskie — banderę niemiecką, 2 lichtugi morskie — banderę gdańską.

Węgiel ten skierowany został do Danii, Szwecji i Łotwy. Lichtugi morskie, po dwie, zostały zaholowane do Danii i do Lipawy.

Przeładunek węgla na razie odbywa się tylko w Gdańsku, a mianowicie w strefie wolnego Nowego Portu („Valdirosa”), w kanale portowym i przy dworcu wiślanym, oraz na Troylu przy przystani firmy Alldag.

Fracht „Valdirosy” wynosił 11½ szylingów od tony przy 11 dniach zastrzeżonego w umowie frachtowej postoju.

W bliskim czasie oczekuje się przystosowania Gdyni do szybkiego ładowania naszego węgla.

Port gdański jest przepełniony statkami pod balastem, szukającymi ładunku węgla z Polski. Sytuacja jest bardzo korzystna dla przewozów morskich polskich na własnych statkach.

Frachty śródziemnomorskie i czarnomorskie są obecnie niskie. Jako przykład może służyć fracht 6 szyl. 3 pen. od tony za statek 5.800 tonnowy z Algieru do Stanów Zjednoczonych.

Natomiast fracht węglowy ze Stanów do Genui nie jest bynajmniej tak niski, jak się rozgłasza, twierdząc, iż węgiel ten służy statkom amerykańskim jako balast (sic!). Ostatnie notowania są: Hampton Roads — Zachodnie Włochy dol. 2,45 i dol. 2,50 za tonnę, co wynosi 10 szyl. 3 pency za tonnę. Przy udoskonaleniu środków ładowania naszego węgla tak, że statek 7.500 tonn będzie mógł być załadowany w trzech dniach, fracht się będzie musiał obniżyć dla naszego węgla nawet do 10 szyl. za tonnę do Zachodnich Włoch.

NIEMCY. Żegluga i stocznienienieckie przechodzą kryzys.

W Niemczech notuje się ostatnio znaczny spadek wszelkich akcji, lecz akcje żeglugowe spadły o 30% więcej.

Wielki kryzys przechodzi w Niemczech przemysł budowy okrętów. Ostatni zjazd żeglugowców uznał, iż Niemcy mają za wiele stocznii. Poruczenie stoczniom innej fabrykacji również nie jest celowe, gdyż cały przemysł metalowy w Niemczech cierpi wskutek nadprodukcji.

Na posiedzeniu komisji budżetowej reichstagu jej członkowie socjalistyczni oświadczyli, iż pożyczka 50 mil. marek w celu zmniejszenia skutków bezrobocia na stoczniach, była z powyższych względów zupełnie chybiona.

Tymczasem Wolne Miasto Hamburg pożycza swoim prywatnym stoczniom węgla. Szybkie ładowanie jej najjeszcze 25% wysokości rządowej pożyczki Rzeszy, jednakowoż tylko do ogólnej wysokości 1.950 000 mar. złotych, które wyasygnowało na ten cel.

Najwięcej ze wszystkich stocznii niemieckich jest zatrudniona Deutsche Werft, która ma sporo zamówień skandynawskich.

Powodzenie jej tłumaczy się tem, że nie montuje ona motorów niemieckich, lecz weszła w porozumienie z warsztatami motorów spalinowych Burmeister i Wain w Kopenhadze. Motory tej firmy są już w znacznej mierze standaryzowane (wszystkie okazy mają jednakowe załączniki części) i mogą być szybko naprawiane w bardzo licznych portach.

SZWECJA. Stawki płacy dla szwedzkich oficerów marynarki handlowej.

Związek szwedzkich kapitanów i oficerów okrętowych (Sveriges Fartygsbeförläsningsförening) ułożył wspólnie z związkiem szwedzkich armatorów (Sveriges Redareförening) taryfę płac dla kapitanów i oficerów okrętowych ważną od 1 lutego do 31 stycznia 1927 r. Podaje taryfę dla oficerów w skróceniu.

Wysokość płacy miesięcznej zależy od wielkości okrętu, ilości lat służby, granic żeglugi i rodzaju zatrudnienia okrętu. Pretensja do płacy rozpoczyna się z chwilą naładowania okrętu a wygasa z wyładowaniem okrętu przy końcu podróży. Począwszy od najmniejszego statku 500 tonnowego do największych 6.750 tonn i więcej otrzymują:

miesięcznej płacy początkowej

1-y oficer 250 kor. (352 zł.)

2-i oficer 205 kor. (288 zł.)

3-i oficer 175 kor. (246 zł.)

miesięcznej płacy najwyższej

1-y oficer 433 kor. (611 zł.)

2-i oficer 306 kor. (432 zł.)

3-i oficer 235 kor. (332 zł.)

Najwyższą płacę w każdej grupie okrętów otrzymuje 1-y oficer po 10 latach, 2-i oficer po 7 latach a 3-i oficer po 5 latach służby u tego samego armatora.

Jedyny oficer otrzymuje oprócz płacy taryfowej dodatek 10 kor. (14 zł.) na okrętach do 819 tonn, na większych okrętach 20 kor. (27 zł.).

Dodatek radiotelegraficzny wynosi dla oficera miesięcznie 75 kor. (106 zł.) za nadgodziny 1-y oficer otrzymuje wynagrodzenie według taryfy 2-ego oficera.

Kapitanowie szwedcy nie mają ustalonej taryfy płac. Tłumaczy się to tem, że płaca ich jest przeważnie tak wysoka, że straciłoby oni na taryfie. W towarzystwie żeglugi „Svea” kapitanowie otrzymują przeciętnie 9.000 kor. (12.712 zł.). Starsi zaś otrzymują powyżej 10.000 kor. (14.000 zł.).

tach, 2-i oficer po 7 latach a 3-i oficer JAPONJA. Motorowce japońskiej marynarki handlowej.

Mimo posiadania zapasów ropy naftowej (Sachalin) Japonia nie stosowała dotychczas w żegludze morskiej motorów spalinowych, z bardzo nielicznymi wyjątkami. Mianowicie towarzystwo Nippon Yusen Kaisha zamówiła kilka statków motorowych na stoczniach angielskich, towarzystwo zaś konkurencyjne Mitsui zbudowało statek motorowy „Akagisan Maru” na własnej nowozałożonej stocznii w Tama, koło Okayamy. Statek ten jest pierwszym motorowcem zbudowanym w Japonii, jednak motor otrzymał od firmy Burmeister i Wain w Kopenhadze. Jest to statek frachtowy dwupokładowy, o pojemności 5 — 4.630 ton brutto. Motory jego składają się z czterech cylindrów o długim suwie tłoka, czterotaktowe.

J. KLEJNOT-TURSKI.

DLIAŁ OFICJALNY L. M. R.

L. M. i R. NA TARGACH MIĘDZY-NARODOWYCH WE LWOWIE. Liga Morska i Rieczna przystępuje do budowy pawilonu morskiego na Piątym Międzynarodowych Targach we Lwowie. W pawilonie uwidocznione będą: rybołówstwo, fożjografia wybrzeża polskiego, modele okrętów, eksponaty stożni gdańskiej, wyroby bursztynowe, szkolnictwo morskie handlowe i wojenne, miny i torpedy, oraz modele statków wojennych i t. p.

KUPNO YACHTU. Liga Morska i Rieczna jako członek Yacht-Klubu Polski nabyła yacht-jollę „Kormoran” (15 qm. R. Jolla). Yacht ten został nabyty w Hamburgu. W najbliższym czasie Liga ma zamiar nabyć jeszcze jeden sportowy statek żaglowy, tym razem w Finlandji.

„ALBUM MORZA POLSKIEGO“. W najbliższym czasie ukaże się piękny album, wydany nakładem Ligi Morskiej i Riecznej, bogato ilustrowany zdjęciami, szkicami i wykresami ze szczegółowymi opisami marynarek państw obcych. Wykonanie albumu będzie na wysokim poziomie artystycznym utrzymane. Album będzie odbity na papierze kredowym i oprawiony w twardą okładkę.

ODDZIAŁ L. M. R. W WILNIE. „Tydzień Bandery” w Wileńszczyźnie odbył się pod protektorem pp. wojewody Wł. Raczkiewicza, gen. E. Rydz-Śmigłego, J. E. ks. biskupów J. Matulewicz, K. Michalkiewicz, Wł. Bandurskiego i prezydenta miasta W. Bańkowskiego. W niedzielę dnia 7 czerwca rozpoczęto „Tydzień Bandery” uroczystą mszą św. w miejscowej bazylice. Tegoż dnia odbyła się w uniwersytecie wileńskim Akademia, na którą z racji jej propagandowego znaczenia wstęp był bezpłatny. Wieczo-

rem w ogrodzie pobernadyńskim zorganizowano wielką zabawę, połączoną z loterią fantową i przeróżnymi atrakcjami. W następne dni urządzono wiele imprez, z których uroczystość na rzece Wilji p. t. „Bajka Morza” oraz kwesta uliczna dały najwięcej dochodu. Przez cały czas rozsprzedawano wydawnictwa propagandowe Ligi; dnia 14 czerwca zakończono „Tydzień Bandery” wyciecz-

ką na jezioro Trockie, połączoną z zabawą i pokazem manewrów flotyli łodzi. Dochód netto wyniósł zł. 3.455,69 gr. Cel agitacyjny osiągnięto całkowicie, zainteresowano ogół społeczeństwa wileńskiego zamierzeniami Ligi Morskiej i Riecznej.

ODDZIAŁ L. M. R. W KRZEMIEN CU urządziła „Tydzień Bandery” w okresie od 12 do 19 lipca. Akcja objęła



„Tydzień Bandery” w Wilnie.



Z uroczystości „Tygodnia Bandery” w Wilnie: „Pancernik Gdynia”.



Zarząd oddziału Ligi M. R. w Krzemieńcu. Siedzą od lewej pp.: J. Zaleski, W. Galński, M. Szumski (wiceprezes), gen. A. Jastrzębski (prezes) ks. M. Jakowlew, M. Martinkowa. Stoją od lewej ku prawej pp. Kl. Krzechlik, M. Sadczykow, F. Szczygieł, (sekretarz) Trejger i W. Pierwencew

nietylko Krzemieniec, ale i powiat, w którym potworzyły się Komitety Gminne „Tyd. Bandery“.

„Tydzień Bandery“ w Krzemieńcu rozpoczęła rewja straży ogniowej, defilada orkiestry przez miasto, potem zbiórka uliczna, sprzedaż broszur, znaczków i nalepek na okna. Zbiórka cieszyła się wielkim powodzeniem. Po południu w ogrodzie „Tivoli“ loteria fantowa.

Wieczorem przedstawienie amatorskie urządzone staraniem 12 puł. W kinach otrzymano część dochodu na rzecz L. M. R.

Dnia 18 i 19 urządzono festyn dla dzieci. Wieczorem bale maskowe, w kinie „Światowid“ wyświetlono obraz specjalnie sprowadzony na „Tydzień Bandery“ przez Komitet.

W dniu 18 odczyty w sali liceum przez p. Mroczkowskiego i Dziewulskiego, pierwszy o morzu, drugi o ks. J. Poniatowskim.

Dnia 19 rano—zbiórka uliczna. „Tydzień Bandery“ dałby większy zysk, gdyby go urządzono po zbiorach w polu.

Zarząd zaznacza, że wielkiej pomocy doznał od instytucji i osób miejscowych.

Zarząd pragnie podziękować paniom: Barańskiej, Puławskiej, Szumtowskiej, Pierwencewej, Sadczykowej i Białeckiej; panom: dr. Müllerowi i Puławskiemu za urządzenie loterii, pani Doroszyńskiej i pp. Dziewulskiemu, Mrocz-

kowskiemu i Wosiowi za odczyty, p. Tkaczyńskiemu za bezinteres. zdjęcia fotograf. Trupie amatorskiej 12 puł. za przedstaw. Magistratowi m. Krzemieniec. Konsyst. Prawosławnemu i Resursie Obywatelskiej za ofiary, pp. E. Goldenbergowi i M. Feldmanowi za urządzenie balów maskowych, pp. właścicielom

kin Masłowskiemu i Kopilowiczowi oraz właścicielce kawiarni „Tivoli“ za odstąpienie części dochodów w czasie „Tygodnia“ na rzecz L. M. R., Komitetowi Gminnemu, wszystkim osobom, które pracą swą w Krzemieńcu i gminach przyczyniły się do zebrania funduszu na zakup statku szkolnego.



Tydzień „Bandery“ w Krzemieńcu, Zbiórka uliczna



Tydzień Bandery" w Krzemieńcu Zbiórka przy kościele parafialnym

ZAWIAZANIE ODDZIAŁU L. M. i R. W BYDGOSZCZY. Z inicjatywy p. inż. Franciszka Siemiradzkiego odbyło się w dn. 13 lipca b. r. w auli szkoły przemysłowej w Bydgoszczy zebranie organizacyjne celem założenia Oddziału Ligi Morskiej i Rzeczej. Do zarządu wybrano: przewodniczący — Karol Weber, zastępca — v. admirał Konstanty Biergel, skarbnik — Mieczysław Myśliński; E. Fiuger, członkowie Zarządu: pp. starosta — Stanisław Niesiołowski, radca — Tytus Podoski, komandor Kazimierz Skrowaczewski, inż. Franciszek Siemiradzki, Marjan Buczkowski, inż. Edward Stecewicz, dr. Jan Szymański. Adres Oddziału: Bydgoszcz, ul. św. Trójcy 11, inż. Franciszek Siemiradzki.

ZAWIAZANIE ODDZIAŁU L. M. R. W STANISŁAWOWIE. Dnia 26 czerwca odbyło się zebranie organizacyjne, na którym zawiazano Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej w Stanisławowie. Wybrano Radę składającą się z 80 osób; godność prezesa Rady powierzono p. wojewodzie stanisławowskiemu Aleksandrowi Des-Loges, godności vice-prezesów przyjęli pp. generał brygady Aleksander Kowalewski, vice-prezes sądu dr. Marjan Wawszkowicz. Do Zarządu wybrano: przewodniczący — starszy radca skarbowy, dyr. Okr. Skarb. Kazimierz Lityński, zastępca — naczelnik wydz. wojew. Józef Kasztelewicz, sekretarz insp. skarb. Józef Brzoza, skarbnik dyr. B. Gosp. Krajowego dr. Józef Drzewiecki; członkowie Zarządu: dyr. Karol Haczewski, dyr. dr. Michał Jezieniecki, płk. Euzebjusz Hauser, dyr. Wawrzyniec Furmankiewicz, dr. Jakób Grauer, dyr. Michalina Stachewiczówna, Julian Polak, dr. Ferdynand Rydet, ppłk. Stanisław Sopotnicki, Marja Sokołowska.

Adres Oddziału: Stanisławów, ul. 3 Maja 27, dyr. Kazimierz Lityński.

ODDZIAŁ L. M. R. W GDYNI przekazał dodatkowo na „Tydzień Bandery”

zł. 242, osiągniętych z rozsprzedanych wydawnictw propagandowych Ligi, oraz zł. 100, ofiarowanych przez miasto i powiat Śrem, co z sumami poprzednimi wynosi razem zł. 1.084,50 gr.

ODDZIAŁ L. M. R. W STAROGARDZIE osiągnął w czasie „Tygodnia Bandery” sumę 538,86 gr., która całkowicie została przekazana na fundusz statku szkolnego. Stosując się do miejscowych warunków i okoliczności, „Tydzień Bandery” w Starogardzie urządzono w dniu 23 czerwca r. b. (uroczystość „Wianków” opisana w Nr. 7 „Morza”) oraz w dniu 12 lipca r. b. festyn ludowy, połączony z przeróżnymi atrakcjami.

ODDZIAŁ L. M. R. W GRUDZIANOWIE urządził „Tydzień Bandery” w czasie trwania Pierwszej Pomorskiej Wystawy Rolnictwa i Przemysłu, organizując szereg imprez i zbiórek, które wraz z sumami, osiągniętymi z rozsprzedania wydawnictw propagandowych, dały zł. 6.821,23 gr. dochodu. Należy przytem zaznaczyć, że Oddział Grudziński znajduje się w stadium organizacji i że natychmiast po założeniu przystąpił do zorganizowania „Tygodnia Bandery”.

Ważniejsze Wiadomości z ostatniego miesiąca

Z Polski.

Linja kolejowa przez Inowrocław i Bydgoszcz dla łatwiejszego dowozu węgla kamiennego do Gdyni ma być ukończona w r. p.

Obywatele m. Pucka domagają się drogą memorjatów u władz, by siedzibą nadmorskiego starostwa było nie Wejherowo, ani Gdynia, tylko Puck.

Gdynia z małej wioski staje się miastem. Na ostatniem posiedzeniu Związku

celowej eksploatacji wybrzeża został wysunięty projekt zbudowania w Gdyni po jednej ulicy przez inne miasta Polski. Projekt ten został przedłożony rządowi. Szkolny statek „Lwów” po czterech miesiącach drogi wraca przez Rotterdam do ojczystego portu.

Przez nasz rząd powołany został komitet przy ministerstwie robót publicznych do spraw rozbudowy Gdyni jako miasta przy budującym się porcie. Wobec sponstwowanego w ciągu najbliższych 10 lat wzrostu ludności Gdyni do 60,000, co wynika z przybliżonych obliczeń na podstawie przewidywanej wielkości łanunków, plan będzie zakreślony w szerszych ramach.

W Pucku odbyły się wykłady naukowe na tematy, z naszym Pomorzem związane, prof. Józefa Czekalskiego, Demla, prof. Sobieskiego i Skoczylasa.

Wobec ostrego kryzysu, jaki przechodzi szereg towarzystw okrętowych w Niemczech, wiele z tych towarzystw pragnie przenieść swą działalność do portów Polski.

Warszawski związek strzelecki przystępuje do przygotowania szerokich kadr społecznych dla naszej marynarki wojennej.

Praca dr. Stawskiego „Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich” ukazała się w przekładzie angielskim, francuskim i włoskim.

Stan. Srokowski, b. konsul w Królewcu, w broszurze „Z krainy Czarnego Krzyża” rzuca pacyfistyczny projekt stworzenia z Prus Wschodnich kantonalnego państwa na wzór Szwajcarii.

Ze świata.

Przyjaźń Anglii z Estonją staje się coraz większa. Prasa stale podkreśla, że gdyby Anglja wydzierżawiła od Estonji część wysp Oesel i Dago i uczyniła z nich swoje nowe Malty, promieniowanie Sowiecki na Bałtyk i nowopowstałe państwa nadbałtyckie, byłoby b. ograniczone.

Dyssubordynacja w bolszewickiej kronstackiej marynarce wojennej stale wzrasta. Do Rygi przybyła eskadra estońska, złożona z 5 u statków wojennych. Dowódca eskadry, szef estońskiej marynarki wojennej, służył wisiętą członkiem rządu lotewskiego.

Obecny program obrony morskiej Holandji dotyczy przede wszystkim zabezpieczenia Indji holenderskich.

Wniosek Mac Donald'a o zmniejszeniu budżetu angielskiej marynarki wojennej został odrzucony 267 głosami przeciw 140.

W zatoce gaskońskiej między wybrzeżem hiszpańskim a południowo-zachodniem wybrzeżem francuskim stwierdzono przesunięcie dna morskiego. Pomiar wykazały, że w miejscach o głębokości 5000 m. znajduje się obecnie ląd na głębi 130 m.

Na Isarsze pomiędzy Monachjum a miejscowością kąpielową Toeltz odbyły się ostatnie zawody składanych kajaków płociemych, zdolnych, dzięki swej niezwykłej lekkości, do przetrzymywania wód b. płytkich i burzliwych.

**ZAKŁADY MLECZARSKIE
JULJANA CHARAZIŃSKIEGO**

Warszawa, Leszno 24, tel. 126-66.

PROSIMY NASZYCH PP. PRENUMERATORÓW O ŁASKAWĘ UREGULOWANIE NALEŻNOŚCI ZA PRENUMERATĘ.

ADMINISTRACJA.

NIEZBĘDNY W DOMU, W BIURZE,
W PODRÓŻY

„MAŁY REMINGTON”

TRWAŁY!

LEKKI!

TANI!



T-wo „BLOCK-BRUN” Sp. Akc.

WARSZAWA, HOTEL BRISTOL.

ODDZIAŁY W WIĘKSZYCH MIASTACH.

BIURO PRAWNE

DLA SPRAW REFORMY ROLNEJ, PAR-
CELACJI, SERWITUTÓW, SCALENIA i t. p.

EMERYTOWANEGO SĘDZIEGO

LUCJANA SZAFRANA

Koncesjonowane do Nr. Ad 3192/25 za ze-
zwoleniem Min. Ref. Rol. i Min. Spr. Wewn.

WARSZAWA ul. ŻŁOTA 21, II p. m. 6. TELEFON 289-82.

Nr. CZEKU P. K. O. 11,392.

PRACOWNIA OKRYĆ I KOSTJUMÓW
DAMSKICH,
ORAZ ROBÓT FUTRZANYCH

H. GOLDLUST

ŁÓDŹ, CEGIELNIANA Nr. 6.

PRZYJMUJE OBSTALUNKI Z WŁASNEGO I POWIERZONEGO
MATERJAŁU I WYKONYWA PODŁ. NAJNOWSZYCH MODELI.

CENY PRZYSTĘPNE.

FILIŻANKĘ

DOBREJ KAWY

przyrządzić można nie tylko z czystej kawy
ziarnistej lecz przede wszystkim dodając
także nieco „Francka” domieszki do kawy,
gdyż dobra przymieszka czyni napój pełniej-
szy, podnosi smak i barwę kawy ziarnistej.

PRAWDZIWA „FRANCKA” DOMIESZKA DO KAWY,

sporządzona z najczystszych i najwyszukań-
szych surowców, uznana została dotychczas
za najlepszą. — Jest zdrowa i pożywna.

TRIOLAN



TRIOLAN

mydło przetłu-
szczone hygieni-
czne jedyne rze-
czywiście udelikat-
niające cerę.

Poleca:

FRYDERYK PULS Sp. Akc.

W WARSZAWIE

Przedpłata rocznie 4 zł, pojedynczy numer 50 gr. Cena ogłoszeń: Okładka 1/1 str. (II i III) zł. 400 — 1/2 str. (IV) zł. 450 —
1/3 zł. 250. Normalna 1/1 str. zł. 300 — 1/2 170 — 1/4 100 — 1/8 zł. 75. Opisowe 1/1 str. zł. 350 — 1/2 200 — 1/4 zł. 125. Kolorowe o 50% drożej.

Przypominamy o odnowieniu prenumeraty na II-e półrocze 1925 r. Konto administracji w P. K. O. Nr. 9747.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA.

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

Druk. Sp. Akc. Wyd.-Drukarska „Praca”, Fr. Bogucki, Kredytowa 2-4, telef. 60-70.