

BIULETYN

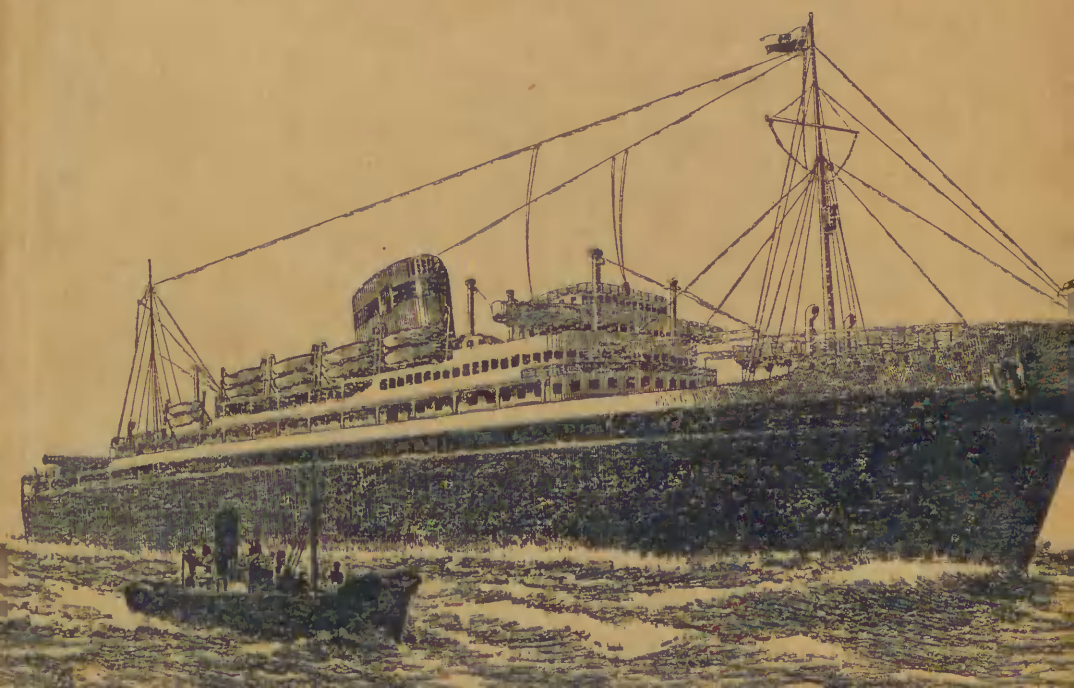
Biura Propagandy i Informacji
Morskich i Muzeum Morskiego
Stanisława hr. Ledóchowskiego
Warszawa, ul. Przemysłowa Nr. 32

Rok I/1937

Nr. 1

BULLETIN

du Bureau de Propagande et des Inform-
ations Maritimes et du Musée Maritime
C-te Stanislas Ledóchowski
Varsovie, 32, rue Przemysłowa



Printed in Poland

TREŚĆ NUMERU 1

OD WYDAWNICTWA	str. 2
MUZEUM MORSKIE	„ 3
GDYNIA-AMERYKA	
LINJE ŻEGLUGOWE S. A.	„ 14
FELIETON MORSKI	„ 32
KRONIKA MORSKA	„ 36
OGŁOSZENIA	„ 39



II 0366
9425

BIULETYN

BIURA PROPAGANDY I INFORMACJI MORSKICH
I MUZEUM MORSKIEGO

STANISŁAWA HR. LEDÓCHOWSKIEGO

Warszawa □ □ ul. Przemysłowa 32 □ □ tel. 9-72-35

Rok 1937

Nr. 1



WYSOKI PROTEKTOR POLSKIEJ IDEI MORSKIEJ, PAN PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ PROF. IGNACY MOŚCICKI, SWOJĄ PODRÓŻ REPREZENTACYJNA DO TALLIN W R. 1930 ODBYŁ NA POKŁADZIE STATKU TRANSATLANTYCKIEGO „POLONIA”.

Zdjęcie z archiwum Gdynia - Ameryka Linje Żeglutowe S. A.)

OD WYDAWNICTWA

ISTNIEJĄCE od roku 1952 Biuro Propagandy i Informacji Morskich St. hr. Ledóchowskiego gromadzi wszelkiego rodzaju wiadomości i materiały z życia morskiego na całym świecie. Pragnąc spopularyzować te zbiory, przystępujemy do wydawania Biuletynu informacyjnego, w którym m. in. będą stopniowo zamieszczane opisy i fotografie ciekawszych materiałów i obiektów, znajdujących się w naszym posiadaniu, oraz w istniejącym przy Biurze Muzeum Morskim.

Oddając pierwszy numer Biuletynu do rąk Czytelników, pozwalamy sobie wyrazić nadzieję, że spotka się on z życzliwym przyjęciem i przyczyni się do propagandy idei morskiej w społeczeństwie.

Biuro Propagandy
i Informacji Morskich
St. hr. Ledóchowskiego.

A NOS LECTEURS

LE BUREAU de Propagande et des Informations Maritimes C-te St. Ledóchowski, qui existe depuis 1952, concentre le matériel qui se rapporte à la vie maritime du monde entier.

Ayant pour but la popularisation de nos collections, nous avons décidé d'éditer un Bulletin d'information, dans lequel on pourra trouver, entre autres, les descriptions et les photos du matériel le plus intéressant qui se trouve dans notre Bureau ainsi que dans notre Musée Maritime.

Présentant le premier numéro du Bulletin à nos lecteurs nous espérons trouver leur bon accueil, qui aidera de servir la propagande des idées maritimes.

Bureau de Propagande
et des Informations Maritimes
C-te St. Ledóchowski.



FRAGMENT MUZEUM MORSKIEGO.
GABLOTKI Z PROSPEKTAMI I MODELE ŻAGLOWCÓW

MUZEUM MORSKIE STANISŁAWA HR. LEDÓCHOWSKIEGO

Biuro Propagandy i Informacji Morskich St. hr. Ledóchowskiego szczyci się posiadaniem pierwszego i, jak dotychczas, jedyne w Polsce Muzeum Morskiego, które zostało zapoczątkowane jeszcze w roku 1924. Rozrastając się stopniowo, Muzeum zgromadziło jedyną w swoim rodzaju kolekcję modeli okrętowych, oraz tablice, ilustracji i wydawnictw, odnoszących się do życia morskiego we wszystkich częściach świata.

W chwili obecnej Muzeum zajmuje 8-pokojowy lokal przy ulicy Przemysłowej Nr. 52 w Warszawie. W specjalnie urządzonej pomieszczeniu znajduje się ok. 30 modeli statków, zarówno historycznych, jak i nowoczesnych, modele lotnicze, oraz ok. 50 gablotek, wypełnionych wydawnictwami morskimi w różnych językach. Na uwagę zasługuje nadto bogaty zbiór fotografii i obrazów morskich. Uzupełnieniem tych eksponatów są plakaty, witraże, panoramy, oraz tablice, na których wywieszane są aktualne rozkłady jazdy poszczególnych linii okrętowych, polskich i zagranicznych.

Muzeum jest dostępne do zwiedzania dla wszystkich, po uprzednim porozumieniu telefonicznym (Nr. 9.72-55).

Eksponaty, znajdujące się w naszym Muzeum Morskim, były niejednokrotnie wypożyczane na różne wystawy, targi, pokazy i t. p. Na Wystawie Światowej w Brukseli w roku 1935



FRAGMENT MUZEUM MORSKIEGO. SALONIK.

wykonany w naszych warsztatach model M/S „Piłsudski” zwrócił uwagę JKMości Leopolda III. Modele nasze znajdują się również na Międzynarodowej Wystawie w Paryżu, oraz w Muzeum Przemysłu i Techniki w Warszawie.

Wzamian za bezinteresowne wypożyczenie eksponatów, Biuro Propagandy i Informacji Morskich St. hr. Ledóchowskiego otrzymało wiele podziękowań, z których kilka zamieszczamy w naszym Biuletynie.

Liga Morska i Kolonjalna
Oddział Nauczycielski
L. Dz. 55/55

Warszawa, 27/5-1955 r.

Do Jaśnie Wielmożnego Pana
Hr. Stanisława Ledóchowskiego

w miejscu
Przemysłowa Nr. 24

Zarząd Oddziału Nauczycielskiego Ligi Morskiej i Kolonjalnej ma zaszczyt złożyć serdeczne podziękowanie Jaśnie Wielmożnemu Panu Hrabie z racji uświetnienia Wystawy Dydaktycznej Morskiej w Muzeum Narodowym, trwającej od 10 lutego do 24 marca 1955 r., wielce instruktywnymi eksponatami z dziedziny modelarstwa okrętowego, dającymi przegląd ewolucji techniki budowy jednostek morskich w historycznym ich znaczeniu.

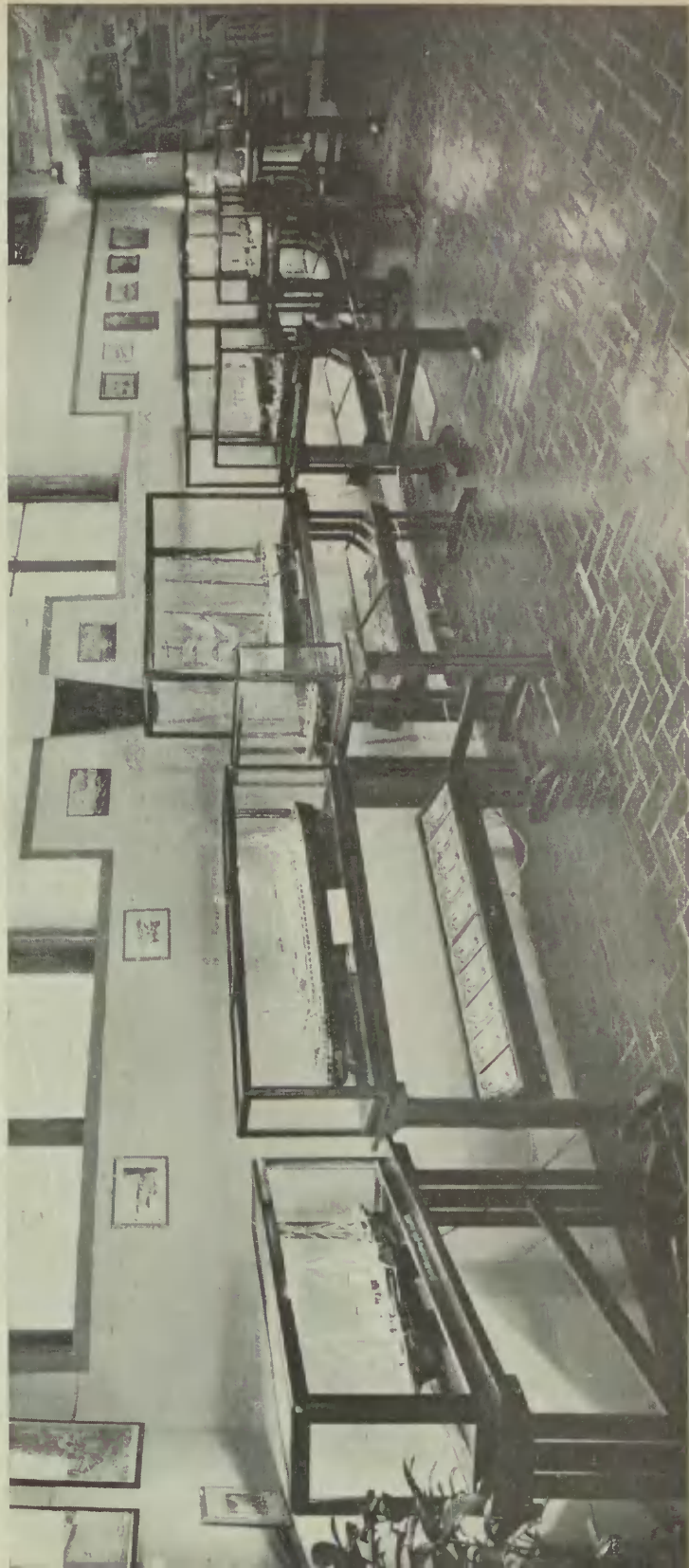
Stwierdzamy z prawdziwym zadowoleniem, że eksponaty ze zbiorów Jaśnie Wielmożnego Pana Hrabiego swoją wy-



FRAGMENT MUZEUM MORSKIEGO.
CZĘŚĆ ZBIORÓW MODELI OKRĘTOWYCH I LOTNICZYCH.



FRAGMENT MUZEUM MORSKIEGO.
CIEKAWE PRZEJŚCIE MIĘDZY DWOMA POKOJAMI, ZBUDOWANE W KSZTAŁCIE
POMOSTU OKRĘTOWEGO.

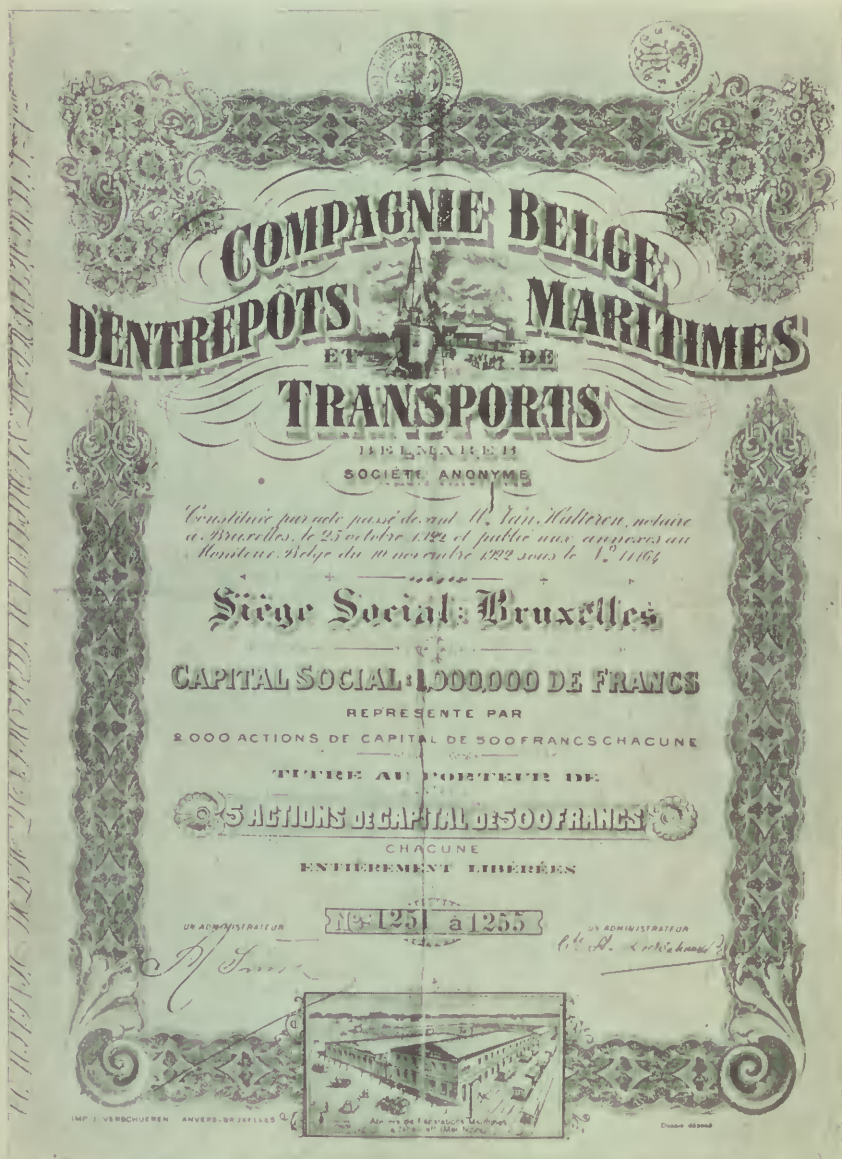


MODELE OKRĘTOWE Z MUZEUM MORSKIEGO STANISŁAWA HR. LEDOCHOWSKIEGO WZBUDZAŁY NAJWIĘKSZE ZAINTERESOWANIE ZWIEDZAJĄCYCH NA DYDAKTYCZNEJ WYSTAWIE MORSKIEJ, KTÓRĄ ODDZIAŁ NAUCZYCIELSKI LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ ZORGANIZOWAŁ W MUZEUM NARODOWYM W WARSZAWIE W ROKU 1935.

Compagnie Belge D'Entrepôts

dawniej: Składy Portowe St. H.

WARSZAWA — BRU



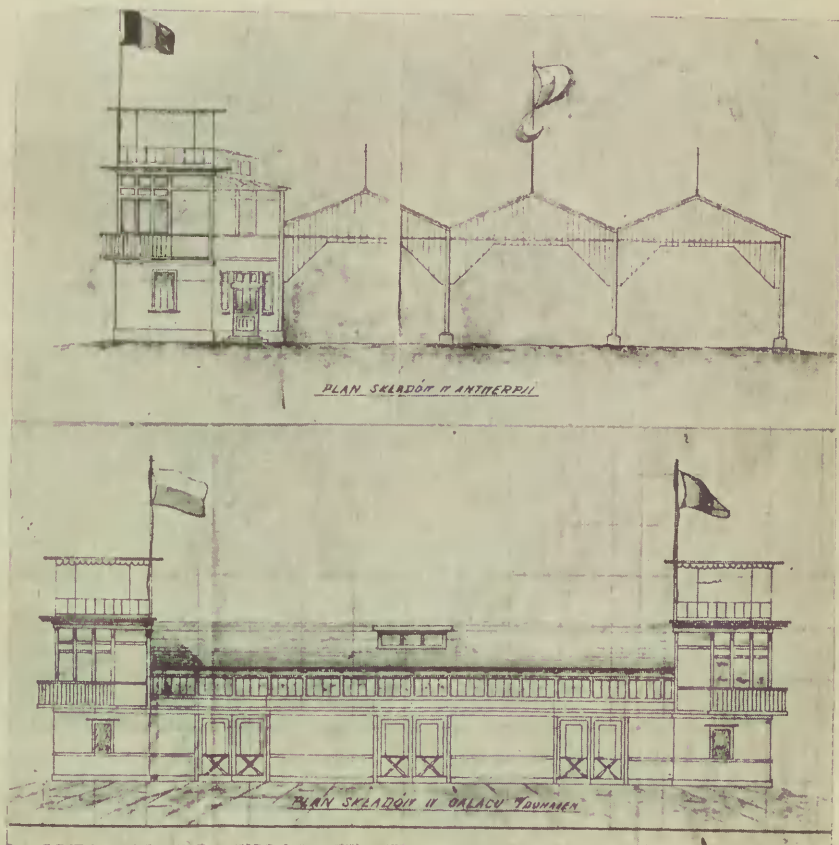
REPRODUKCJA AKCJI TOWARZYSTWA.

Maritimes et de Transports

Ledóchowski, Spółka Akcyjna

SELA — MIKOŁAJÓW

Towarzystwo Składów Portowych St. hr. Ledóchowski posiadało przed wojną w Mikołajowie nad Morzem Czarnym fabrykę dla remontu okrętów i duże warsztaty modeli okrętowych, jak również obszerne składy portowe z własną bocznicą kolejową. Po wojnie, w przewidywaniu rychłej możliwości wznowienia interesów rosyjskich, otworzone zostały składy portowe w Brukseli i Antwerpii, z uwagi na to, że największe obroty północnych portów Morza Czarnego koncentrować się będą w Belgii, (gdyż cały przemysł metalurgiczny i węglowy w południowej Rosji jest w rękach belgijskich), jak również w Galacu, jako porcie wymiany towarów z Centralną Europą, oraz w Warszawie, gdyż tu najlepiej znany jest handel i przemysł rosyjski. (C. d. na str. 12)



PLANY SKŁADÓW W ANTWERPII I GALACU.

Le vapeur « Prosper » vient de débarquer au N° 21 plus de 1000 mètres cubes planches, bastins et madriers rouges de Pologne, ainsi qu'une partie de très beaux sapins non équarris pour menuiserie. Les gros bois portent la marque P  E. Ils sont de bonne qualité et d'un conditionnement qui donnera toute satisfaction aux acheteurs.

Ce chargement est arrivé à la consignment de la « Compagnie belge d'Entrepôts maritimes et de Transports », que nos lecteurs connaissent bien, qui a aussi dirigé sur Rotterdam le bateau « Thémis » avec une pleine cargaison de sapin blanc.

Ces expéditions confirment ce que nous avons dit précédemment au sujet de l'activité de cette société qui, malgré les difficultés actuelles des achats en Pologne, parvient quand même à importer régulièrement sur Anvers. Il convient de remarquer, en effet, que les agents anglais paient en scierie les bois à raison de 2 1/2 Lst. le mètre cube et que les agents hollandais offrent de 40 à 50 florins, en scierie, pour les bois de menuiserie. Ajoutons que le fret a fortement augmenté, qu'il se paie en livres, et que le marché belge est moins avantageux pour ces productions que les marchés anglais et hollandais.

Il nous faut donc savoir gré à la « Compagnie belge d'Entrepôts maritimes et de Transports », que dirige avec compétence et distinction M. le comte Ledochowski, de réserver à la Belgique la plus grosse partie de son importation.

* * *

Wycinek z pisma belgijskiego „L'Echo du Bois” Nr. 59 z dnia 25 września 1925 r.

Compagnie Belge
d'Entrepôts Maritimes et de Transports

Bureau Central : BRUXELLES, Avenue d'Auderghem 322

Entrepôts et Magasins : ANVERS, Basain n. 101 (Ancien 73)

Agence : VARSOVIE, rue Poczty, boîte 21-12

Dépôt et Ateliers de
opérations Maritimes : SIOLOAIEFF (Mer Noire)

Département Maritime

Département Bois



SKŁADY DRZEWA W ANWERPII.

* * *

L'importante firme « Compagnie Belge d'Entrepôts Maritimes et de Transports » attend un de ces jours le bateau « Starkad », qui vient de quitter le port de Dantzig, chargé de madriers et de bastings de sapin rouge, marqués P[👑]E. Ce nouveau bateau, arrivant à intervalle régulier après le « Mottlau » et le « Tove » montre que cette société, bien agencée, dispose en Pologne d'importantes réserves de bois lui permettant d'organiser des arrivages bi-mensuels presque réguliers.

* * *

Wycinek z pisma belgijskiego „L'Echo du Bois” Nr. 26 z dnia 26 czerwca 1923 r.

* * *

Parmi les arrivages de Pologne, les bastins et madriers de sapin rouge de la marque P[👑]E se font remarquer par leur belle ordonnance. Cette fois encore, ceux débarqués au n° du vapeur *Oswiga* seront très appréciés des connaisseurs et ne manqueront pas de leur donner toute satisfaction. Cette production est le monopole de la Cie Belge d'Entrepôts Maritimes et de Transports qu'administre, avec la compétence que l'on sait, M. le comte Stanislas Ledochowski, un gentleman véritable, avec lequel il est infiniment agréable de traiter.

Cette société, dont les entrepôts sont installés au n° 74 de nos bassins, importe aussi des chênes en grumes et en sciages, sur dosse et quartier de toutes épaisseurs. Ces bois sont généralement expédiés dans d'excellentes conditions de qualité et ont rencontré ici la plus grande faveur. Ainsi qu'on le verra par l'annonce que nous publions d'autre part, le bureau central de la Cie Belge d'Entrepôts Maritimes et de Transports est à Bruxelles, 322, Avenue d'Auderghem, et il est relié au téléphone sous le n° 353.20.

* * *

Wycinek z pisma belgijskiego „L'Echo du Bois” Nr. 52 z dnia 5 sierpnia 1924 r.

Dla rozszerzenia tych zamierzeń przekształcono dotychczasowe Towarzystwo Składów Portowych na Towarzystwo Akcyjne Compagnie Belge d'Entrepôts Maritimes et de Transports, które miałyby za zadanie połączyć liniami okrętowymi północne porty Morza Czarnego z Galacem, Antwerpią i Gdynią.

W oczekiwaniu na wznowienie interesów z Rosją, zorganizowano przy warszawskich składach wystawę towarów przychodzących do Polski, co ściągnęło do tych składów duże ilości towarów importowanych. Oprócz tego nadechodziły na skład wszystkie przesyłki amerykańskie, które nadsyłało towarzystwo okrętowe Wallford, posiadające wówczas monopol na powyższe przesyłki. Zaznaczyć należy, że towary nadchodziły do składów warszawskich całymi pociągami, tak że składy pracowały intensywnie kilka lat, do czasu zmniejszenia się importu masowego.

W składach w Antwerpii utworzono pierwszą polską placówkę eksportu drzewa do Belgii, jak również eksportu takich towarów, jak dachówka cementowa, siatki jednolite itp.

Jak widać z zamieszczonych fotografii składów w Antwerpii, oraz z wycinków gazet belgijskiej branży drzewnej, obroty składów doszły w krótkim czasie do bardzo poważ-

* * *

A peine les bois du «Yainville» sont-ils arrivés, que la «Compagnie belge d'Entrepôts maritimes et de Transports», dont le bureau central est à Bruxelles, au n° 322 de l'avenue d'Auderghem, annonce un nouveau chargement de bastins, planches et planchettes, embarqué à Danzig dans le vapeur «Château Palmer».

Les acheteurs habituels de ces bois marqués **S[👑]L** et **BELMAREB** feront bien de ne pas attendre qu'ils soient entrés en notre port, car les amateurs sont nombreux et les quantités affrétées sont insuffisantes pour les contenter tous.

Ils trouveront aux annonces des détails intéressants au sujet de ces nouvelles offres de la «Compagnie belge d'Entrepôts maritimes et de Transports», dirigée avec la correction que l'on sait par M. le comte Stanislas Ledochowski.

* * *

Wycinek z pisma belgijskiego „L'Echo du Bois” Nr. 55 z dnia 31 sierpnia 1926 r.

* * *

M. le comte St. Ledochowski, le directeur courtois de la Compagnie belge d'Entrepôts maritimes et de transports, ne borne pas son activité inlassable à la gestion d'une importante maison de bois qu'il a su classer parmi les meilleures de notre pays, mais il a fondé en Pologne une usine de métal déployé dont les produits sont exportés dans le monde entier.

Les catalogues artistiques, quoique rédigés en langue polonaise, sont si suggestifs qu'on en comprend aisément la portée et la signification. Les diverses utilisations de cet excellent produit sont indiqués par de nombreux croquis du plus vif intérêt.

M. le comte Ledochowski, que nous avons plaisir à rencontrer récemment, à notre Bourse aux bois de Bruxelles, nous disait qu'il installait actuellement en Hollande la représentation de ses usines de métal déployé. Ne serait-ce pas une affaire pour l'un ou l'autre de nos collègues belges?

* * *

Wycinek z pisma belgijskiego „L'Echo du Bois” Nr. 6 z dnia 8 lutego 1927 r.

nych cyfr, a łącznie z później utworzonymi firmami osiągnęły tak korzystny rezultat, że 80% importowanej do Belgii debiny i 60% sosny pochodziło z Polski. Rezultaty te świadczą same za siebie, szczególnie, że składy w Belgii miały konkurencję w dobrze zorganizowanych firmach szwedzkich, norweskich i lotewskich.

Oddział Morski Towarzystwa, mając przedstawicielstwa różnych towarzystw, a m. inn. Państwowej Żeglugi Egipskiej, załatwiał wszelkie czynności związane z przyjmowaniem przychodzących statków.

Oddział, dysponując szerokimi wiadomościami w dziedzinie eksportowej, informował powstające w Polsce towarzystwa żeglugowe, a w szczególności Towarzystwo „Żegluga Polska”, o możliwościach i warunkach przewozu między Polską i Belgią.

Znaczny materiał, zdobyty w latach ożywionej działalności Towarzystwa i zgrupowany obecnie w Biurach i Muzeum Morskim, może posłużyć dla innych towarzystw okrętowych z chwilą otwarcia portów Morza Czarnego, oraz dla projektowanej żeglugi polskiej na Dunaju.

W każdym numerze Biuletynu pragniemy zamieszczać opisy i fotografie posiadanych przez nas materiałów, dotyczących życia morskiego w poszczególnych państwach. Pozwoli to na stopniowe skompletowanie wiadomości o marynarce handlowej całego świata.

Nous avons l'intention de publier dans chaque numero de notre Bulletin le matériel descriptif et photographique concernant la marine marchande dans les differents pays. De cette manière nous esperons completer successivement les renseignements sur la marine marchande du monde entier.

Przedewszystkim przystąpimy naturalnie do zobrazowania pracy marynarki polskiej. Dział ten rozpoczynamy szkicem działalności największego polskiego Towarzystwa żeglugowego, Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A., które, w stosunkowo krótkim czasie i pomimo uciążliwych warunków finansowych, osiągnęło w swej pracy wyniki, do jakich trudno byłoby dojść nawet najbogatszym przedsiębiorstwom zagranicznym.



G D Y N I A - A M E R Y K A L I N I E Ż E G L U G O W E S. A.

Powołane do życia wołą czynników rządowych, reprezentujących ogólną wolę narodu, dążącego do umocnienia i rozbudowy swego stanu posiadania na wybrzeżu i morzu polskim, powstało 1 marca 1950 r., jako jedno z ogniw, tworzących łańcuch polskiej potęgi morskiej „Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe S. A. Linia Gdynia—Ameryka” z siedzibą w Gdyni. Linia ta, łącząca Gdynię z New Yorkiem przez Kopenhagę i Halifax, była obliczona w głównej mierze na ruch migracyjny. Ze zmianą koniunktury, gdy nasilenie migracyjne zmniejszyło się znacznie i wyłoniły się możliwości rozbudowy ruchu turystycznego, zreorganizowano w roku 1954 Towarzystwo, rozszerzając działalność przedsiębiorstwa. Przy reorganizacji Towarzystwo otrzymało nową nazwę „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe S. A.” z siedzibą w Warszawie. Przyjęła się odą popularną nazwa, utworzona z trzech pierwszych liter brzmienia firmy, tj. GAL z godłem przedsiębiorstwa, przedstawiającym trójząb Neptuna na tle barw narodowych.

Przy organizacji przedsiębiorstwa w r. 1950 nabyto od duńskiej Spółki Akcyjnej „The East Asiatic Company Ltd., Baltic America Line” 5 statki: „Polonia”, „Lithuania” (przemianowana na „Kościuszko”) i „Estonia” (przemianowania na „Pułaski”), oraz przejęto istniejące organizację, składającą się z szeregu biur własnych: w Czechosłowacji, na Łotwie, w Stanach Zjednoczonych, Kanadzie oraz sieci agentur. Początkowo do nowo-

LINHA DE
NAVEGAÇÃO S.A.



**Esperado de GDYNIA em 5 de Outubro de 1936
Sahirá para EUROPA (Kiel-Holtenau e GDYNIA)**

NO DIA

20 DE OUTUBRO DE 1938

Excellentes acomodações em 1ª de luxo, 2ª, 3ª e 4ª classe com camarotes, a preços modicos.

15 DNI NA BLISKIM WSCHODZIE

WYCIECZKI NA

s/s „POLONIA“

PALESTYNA
GRECJA
TURCJA
RUMUNIA

Canj. ryczałtowa
od zł **345.-**

Osoby te dwa tygodnie



GDYNIA - AMERYKA LINIE ŻEGLUGOWE S. A.
Linia Palestyńska

Linia Palestyńska

¹ J. B. Thompson, "The Role of the State in the Development of the American Economy," *Journal of American History*, 1964, 51, 3, 423-44.

**PODRÓŻYJCIE DO AMERYKI I KANADY
WYŁĄCZNIE POLSKIMI OKRĘTAMI**



POLSKIE TRANZATLANTYCKIE TOWARZYSTWO OKRĘTOWE SP. AKC.

LINJA GDYNIA-AMERYKA
BEZPOŚREDNIA KOMUNIKACJA MORSKA BEZ PRZESIADANIA

GDYNIA — HALIFAX (KANADA)
GDANSK — NEW-YORK (STANY ZJEDNOCZONE)

LINJA POŁUDNIOWO AMERYKAŃSKA



GDYNIA AMERYKA LINJE ŻEGLUGOWE S.A.

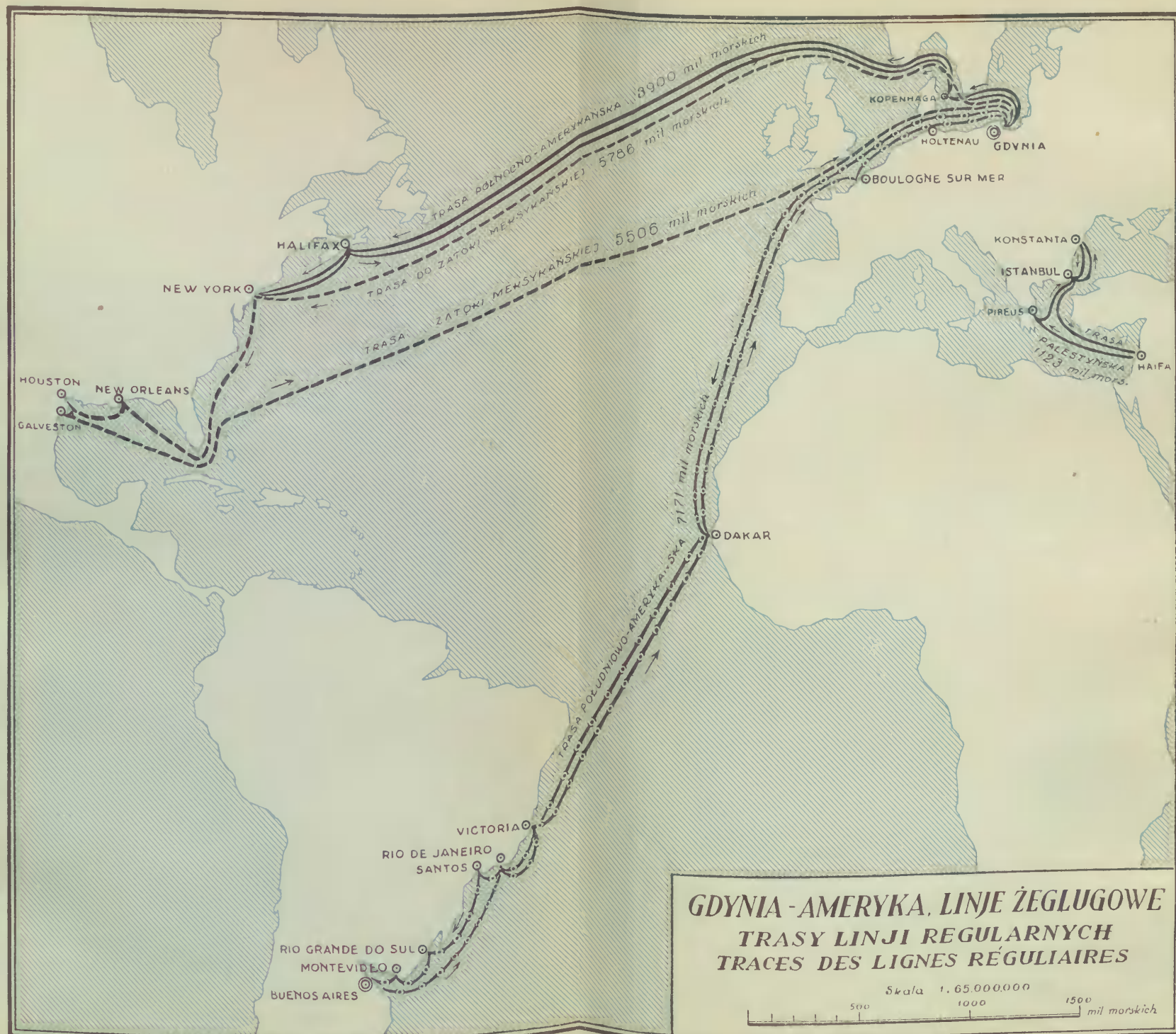
REPRODUKCJA PLAKATÓW REKLAMOWYCH GDYNIA - AMERYKA LINJE ŻEGLUGOWE S. A.

(Ze zbiorów Muzeum Morskiego)



REPRODUKCJA PROSPEKTÓW WYCIEZKOWYCH GDYNIA — AMERYKA
LINIE ŻEGLUGOWE S. A.

(Ze zbiorów Muzeum Morskiego)



założonej spółki weszło dwóch akcjonariuszów, t. j. przedsiębiorstwo państwowe „Żegluga Polska”, które przejęło większość akcji, oraz dawniejsi właściciele, t. j. „The East Asiatic Co. Ltd.” W r. 1954 przy reorganizacji Towarzystwa większość akcji przeszła do Państwa Polskiego, które przejęło akcje „Żeglugi Polskiej” i zmniejszyło udziały „The East Asiatic Co. Ltd.” Aparat administracji oraz sieć biur i agentur, zarówno w kraju jak i za granicą, uległy od czasu organizacji w r. 1950 również przebudowie. Nowe rozmieszczenie placówek GAL-u wiązało się poniekąd z założeniem Syndykatu Emigracyjnego. Obecnie organizacja lądowa GAL-u przedstawia się jak następuje: biura portowe w Gdyni i Konstancy 7 biur w Europie: w Krakowie, Lwowie, Rzeszowie, Kopenhadze, Rydze, Pradze i Bukareszcie; 15 generalnych agencji w Europie: w Berlinie, Budapeszcie,



REPRODUKCJA PROSPEKTÓW LINII POŁNOCNO-AMERYKAŃSKIEJ GDYNIA — AMERYKA
LINIE ŻEGLUGOWE S. A.

(Ze zbiorów Muzeum Morskiego)

Esbjergu, Gotheborgu, Hamburgu, Helsinkach, Leningradzie, Londynie, Moskwie, Oslo, Paryżu, Sonderborgu, Tallinie, Sztokholmie i Wiedniu oraz sieć biur i agencji w Skandynawii, a mianowicie: Centralne Biuro na Skandynawię w Kopenhadze, generalne agencje w 7 większych miastach oraz agencje w mniejszych miastach Szwecji, Norwegii i Finlandii. W Palestynie posiada GAL generalną agencję z trzema oddziałami: w Haifie, Tel-Awivie i Jerozolimie. Na terenie Stanów Zjednoczonych istnieją biura GAL'u w New Yorku, Bostonie, Chicago i Pittsburgu. W Kanadzie: w Montrealu, Toronto, Winnipegu i Edmontonie. Ponadto w Stanach Zjednoczonych i w Kanadzie posiada GAL kilkaset agentur. W Ameryce Południowej GAL posiada agencje w Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Victoria, Santos, Montevideo i Buenos Aires. Na terenie kraju i Europy biura GAL'u zatrudniają obecnie około 17 pracowników umysłowych i fizycznych, a na statkach od 1233 do 1550, zależnie od sezonu. Na terenie Stanów Zjednoczonych 70 pracowników umysłowych i fizycznych. Przy założeniu przedsiębiorstwa przejęto 3 statki parowe, a mianowicie: ss. „Polonia” — 7.500 ton rej. brutto, ss. „Kościuszko” — 6.522 ton i ss. „Pułaski” — 6.544 ton. W roku 1935 uruchomiono zbudowany w stoczni włoskiej w Montafcalone pod Triestem statek „Piłsudski” — 14.293,58 ton brutto rej., w roku 1936 zbudowany w tej samej stoczni statek „Batory” o pojemności 14.286,84 ton brutto rej. W budowie są dwa motorowce dla Linii Południowo - Amerykańskiej GAL'u po 11.500 ton brutto. Początkowo utrzymywano tylko jedną linię regularną Północno - Amerykańską (Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York), na której kursowały trzy statki: ss. „Polonia”, ss. „Kościuszko” i ss. „Pułaski”. W okresie letnim statki te odbywały podróże turystyczne na wodach europejskich, ciesząc się znaczną frekwencją pasażerów. Eksploatacja Linii Północno-Amerykańskiej oparta została na nowych i znacznie rozszerzonych podstawach od chwili uru-



MODEL FLAGOWEGO STATKU GAL'U, MOTOROWCA „PIŁSUDSKI”, WYKONANY
W WARSZTATACH ST. HR. LEDOCHOWSKIEGO.

(Ze zbiorów Muzeum Morskiego)



P. ALEKSANDER R. LESZCZYŃSKI

NACZELNY DYREKTOR GDYNIA — AMERYKA LINJE ŻEGLUGOWE S. A.

uchomienia motorowców „Pilsudski” i „Batory”. Podczas gdy w roku 1935 na trasie Linii Północno - Amerykańskiej statki GAL'u odbyły 14 podróży i przewiozły do Ameryki 4.272 pasażerów, to w roku 1936, podczas odbytych w tym kierunku 20 podróży, przewieziono 7.752 osób, zaś w kierunku z Ameryki do Polski w roku 1935, podczas 14 podróży, przewieziono 3.586 pasażerów, podczas gdy w czasie 18 podróży w tym kierunku w roku 1936 przewieziono 7.701 osób. Razem w roku 1935 przewieziono tam i z powrotem 7.658 osób, a w roku 1936 — 14.855 czyli prawie dwukrotnie więcej. Tak znaczne zwiększenie ruchu osiągnięto dzięki uruchomieniu nowych motorowców oraz intensywnemu rozwinięciu akcji akwizycyjnej, którą przeprowadzono również wśród klienteli nie polskiej, ze szczególnym uwzględnieniem rynku skandynawskiego. Rezultatem tej akcji była poważna w porównaniu z rokiem 1935 liczba cudzoziemców, przewiezionych w obu kierunkach w roku 1936, bo wynosząca 9.997 osób. Cyfra powyższa dowodzi, że na Północno - Amerykańskiej swej linii GAL przestał się opierać wyłącznie na pasażerach — Polakach, co bardzo dobrze świadczy zarówno o jego zasięgu propagandowym, jak i o samych statkach. Przewóz pocztą na linii Północno-Amerykańskiej należy także do korzyści, jakie GAL osiągnął dzięki uruchomieniu nowych, szybkich statków. Podczas gdy w roku 1935 ilość pocztą przewiezioną wzrosła w porównaniu z rokiem 1934 o 14% z Ameryki i 46% do Ameryki, to w roku 1936 przewozy te w stosunku do 1935 r. odpowiednio wzrosły o 59% i 89%. Ruch frachtowy na Linii Północno-Amerykańskiej cechuje w ostatnich latach silna zwyżka przewozów w kierunku zachodnim i wzrost przewozu towarów wysokowartościowych. Przeciętnie ładunek na statkach tej linii wynosi 2.000 ton. Najwięcej przewozi się przetworów mięsnych, słoju, tkanin, konserw jarzynowych, mebli

WYCIECZKI MORSKIE
KWIECIEŃ - WRZESIEŃ



GDYNIA-AMERYKA LINIE ŻEGLUGOWE

GDYNIA-AMERYKA
LINIE ŻEGLUGOWE



BEZPOŚREDNIA
KOMUNIKACJA
GOTŁA-ROPERAGA-
BALFAZ-NEW YORK



MAROKKO
WYSPY
KANARYJSKIE
MADEIRA

WYCIECZKA WIOSENNA 5 N - 29 N 1934
LINIA GDYNIA-AMERYKA



OTWARCIE SEZONU WYCIECZKOWEGO 1936
MS. BATORY SZLAKIEM POŁUDNIA
RYN - AMI



PALESTINE LINE
GOSPODARZA STANOWIA: NAWA WODNA PRZEDSIĘWZIENIA: CESTOWA
GDYNIA-AMERICA SHIPPING LINES, LTD.



REPRODUKCJA PROSPEKTÓW LINII PALESTYŃSKIEJ GDYNIA — AMERYKA
LINIE ŻEGLUGOWE S. A.

(Ze zbiorów Muzeum Morskiego)

giętych, drzewa obrobionego, nasion, cementu. W drodze powrotnej przewozi się maszyny, miedź, bawełnę i części samochodowe. Frachtowe wyniki eksploatacyjne stwierdzają w roku ostatnim wzrost przewozów w kierunku do Ameryki o 200%, w kierunku do Polski o 7,5%, wpływy zaś pieniężne z tego tytułu wzrosły w porównaniu z rokiem ubiegłym w kierunku na zachód o 220,3%, w kierunku na wschód o 15,5%. Zmniejszenie nasilenia migracyjnego zmusiło GAL do skierowania jednego ze statków na inną trasę. Zdobyto w roku 1955 nowy teren działalności przez uruchomienie Linii Palestyńskiej, dla której portem wyjściowym stała się Konstanca. Linia ta miała na celu przede wszystkim przewóz emigrantów i to nie tylko z Polski, ale również z krajów ościennych. Dalszymi celami było zorganizowanie ruchu turystycznego, który od samego początku zaczął rozwijać się silnie, szczególnie wśród publiczności żydowskiej. Linia Palestyńska wykazała górzę poważne rezultaty. W roku 1955 odbyło 5 podróży i przewieziono 5.800 pasażerów. W roku 1955 odbyło 29 podróży, przewożąc 28.000 pasażerów. Z uwagi na wzmagający się ruch w drugiej połowie 1955 r., przeniesiono na tę linię drugi statek „Kościszko”, wycofany z Linii Północno-Amerykańskiej. Zaznaczyć należy, że linia ta została także wyzyskana jako do pełniące ogniwo trasy z Ameryki do Gdyni, przewozi bowiem pasażerów z Ameryki przez Polskę do Konstancy, a stamtąd do Palestyny. W roku 1956 na Linii Palestyńskiej, na skutek przyczyn natury politycznej,





MODEL NOWEGO MOTOROWCA, BUDOWANEGO OBECNIE W STOCZNI DUŃSKIEJ DLA
LINII POŁUDNIOWO - AMERYKANSKIEJ GAL'U, WYKONANY W WARSZTATACH
ST. HR. LEDÓCHOWSKIEGO.

pilo załamanie wysokiej dotąd koniunktury, wskutek czego wycofano z Linii tej statek „Kościuszko”. Linia Palestyńska stworzyła również duże możliwości dla ruchu towarowego, który zwiększył się od ok. 1.700 ton z roku 1953 do przeszło 13.600 ton w roku 1955. Znaczna część przewozów przypadała jednak na przewozy, dokonywane poza Polską, np. między Czechosłowacją, Rumunią, Turcją, Palestyną i Grecją. Na linię tę, ze względu na istniejącą w Gdyni Linie Lewantyńską kierowane były z Polski tylko ładunki bardziej kosztowne. W roku 1956 na Linii Palestyńskiej przewieziono 20.592 osoby, co w porównaniu z rokiem poprzednim wynosi o 26.94% mniej pasażerów. To samo dotyczy ruchu towarowego. W stosunku do roku 1955 przewieziono towarów o 17.48% mniej. Załamanie koniunktury, wywołane ograniczeniami emigracji i rozruchami arabskimi, które zatamowały ruch turystyczny żydowski spotęgowało się z chwilą ustanowienia ograniczeń dewi-

SOUTH AMERICA LINE

Name of passenger _____

Date of sailing _____

Leaving port _____

MONTEVIDEO

Class _____

Cabin No. _____

GDYNIA AMERICA L

SHIPPING LINES, Ltd.

SOUTH AMERICA LINE

SANTOS

GDYNIA AMERICA

SHIPPING LINES, LTD.

Frame of passenger

Date of sailing

Landing ports

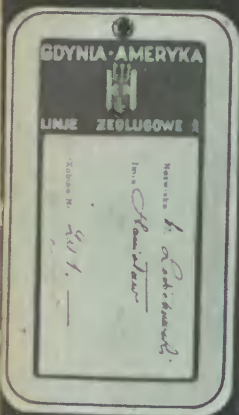
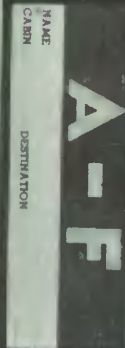
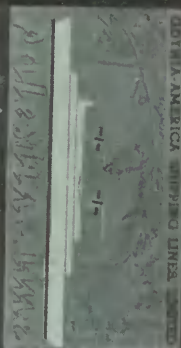
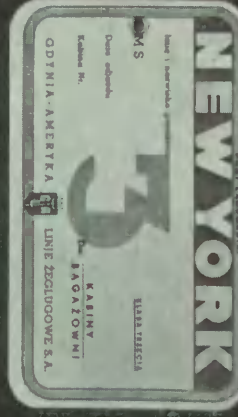
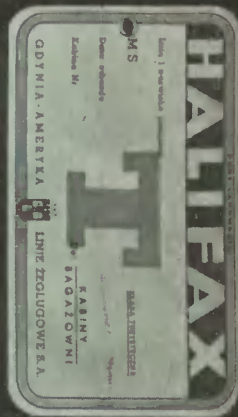
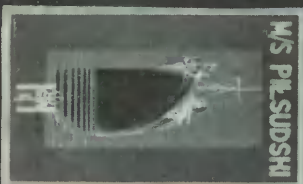
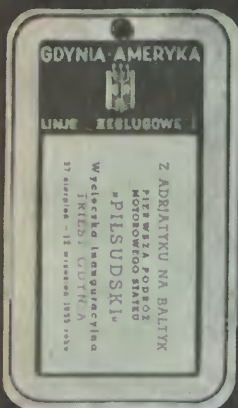
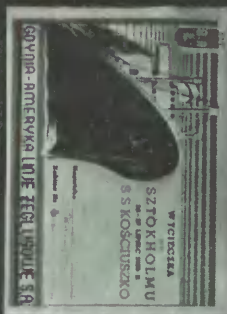
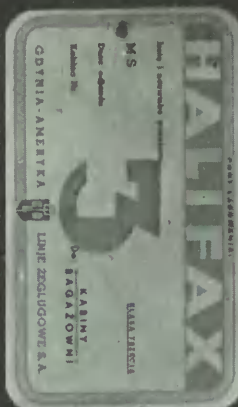
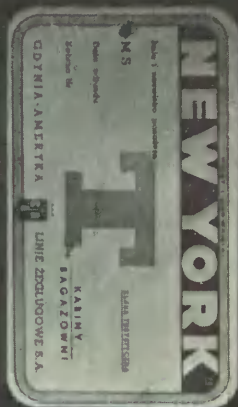
Class

Cabin No.

213

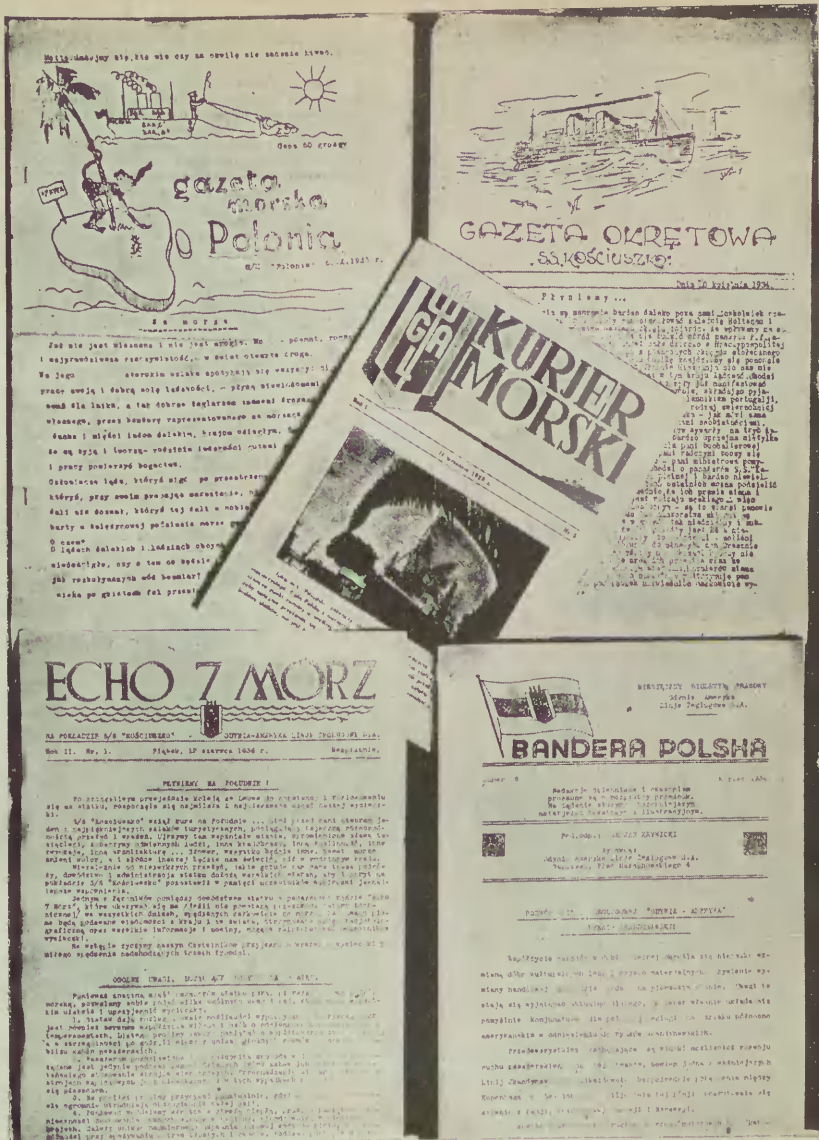
LINIA POLUDNIOWO-AMERYKAŃSKA
 SOUTH AMERICA LINE
 DATA ODIAZDU
 DATE OF SAILING
 s/s
 imię i nazwisko pasażera
 name of passenger
 kabina
 Cabin
 Klasa
 Class
 PORT PRZEZNACZENIA (PORT OF DESTINATION)

NALEPKI I PRZYCZEPKI BAGAŻOWE, UŻYWANE NA LINII POŁUDNIOWO - AMERYKAŃSKIEJ
GDYNIA — AMERYKA LINJE ŻEGLUGOWE S. A.



WZORY NALEPEK I PRZYCZEPEK BAGAŻOWYCH GDYNIA — AMERYKA
LINIE ŻEGLUGOWE S. A.

(Ze zbiorów Muzeum Morskiego)



GAZETA OKRĘTOWA I BIULETYN PRASOWE, WYDAWANE PRZÉŻ GDYNIA — AMERYKA
LINJE ŻEGLUGOWE S. A.

(Ze zbiorów Muzeum Morskiego)

zowych. Na linii tej zainicjowano w r. 1957 szereg wycieczek turystycznych jednorejsowych, pozwalających na utrzymanie trwałości ruchu turystycznego. W końcu lutego 1956 roku została uruchomiona linia Południowo - Amerykańska, której trasa biegnie z Gdyni przez Kanał Kiłowski, Morze Północne, Zatokę Biskajską i Atlantyk do Dakaru, a następnie do portów Południowej Ameryki: Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande do Sul, Montevideo, Buenos Aires. W drodze powrotnej statki zawiązują również do Boulogne-sur-Mer. Na linii tej kursował początkowo tylko

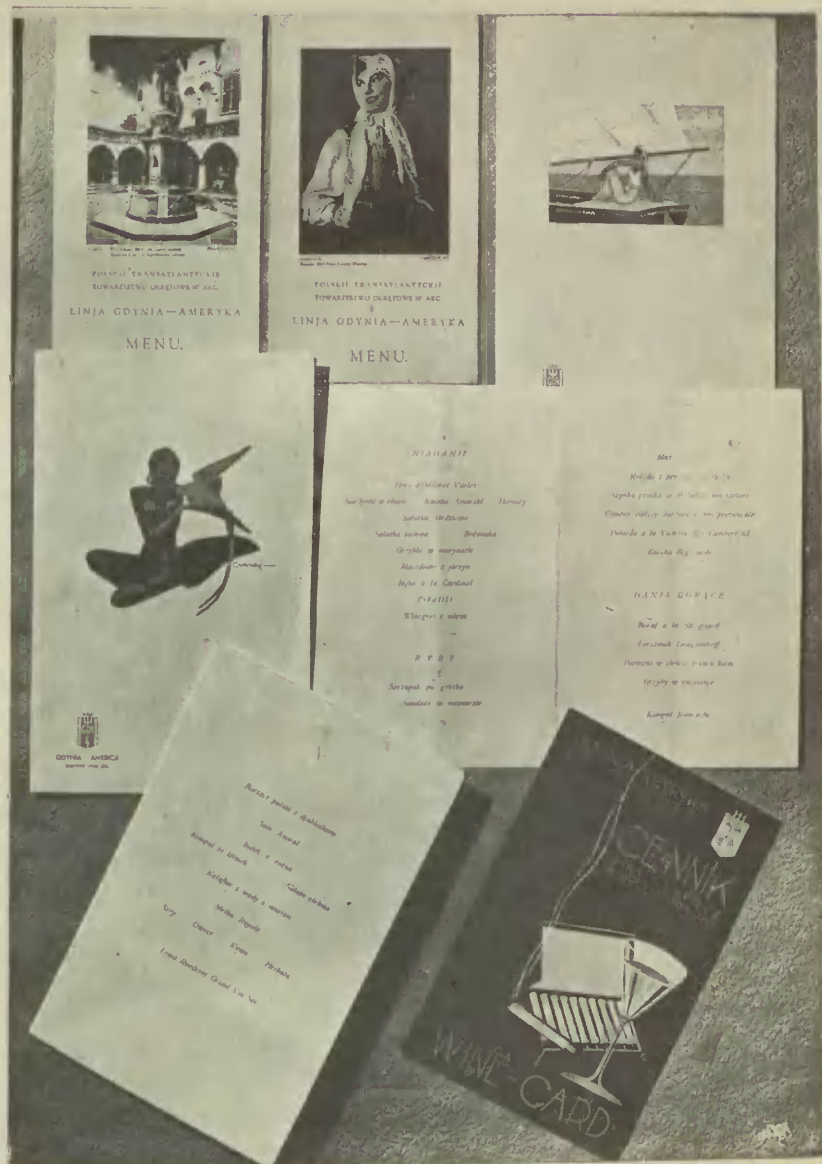


REPRODUKCJA ARTYSTYCZNYCH OKŁADEK DO JADŁOSPISÓW, UŻYWANYCH
NA STATKACH GDYNIA — AMERYKA LINJE ŻEGLUGOWE S. A.

(Ze zbiorów Muzeum Morskiego)

statek „Pułaski“, począwszy zaś od października 1936 r. dodany został jeszcze ss. „Kościszko“. Eksploatacja tej linii przeszła już okres eksperymentalny. Początkowo odbywała się ona wspólnie z bratnim przedsiębiorstwem „Żegluga Polska“, której statek towarowy „Wisła“ był zrazu, po uruchomieniu naszego ss. „Pułaski“, niejako dopełnieniem wspólnej obsługi regularnej. Dopełnieniem obsługi frachtowej na tej linii stały się także zaczarterowane dwa obce statki: „P. N. Danm“ i „Alssund“, które zostały przeniesione z linii GAL'u, biegnącej do Zatoki Meksykańskiej. Będą one kursowały do czasu, gdy na Linii Południowo - Amerykańskiej pełnić zaczną

służbę dwa duże motorowce pasażersko - towarowe, zamówione w roku 1937. Pierwszy z zamówionych statków budowany jest w angielskiej stoczni Swan & Hunter w Newcastle-on-Tyne w Anglii i będzie uruchomiony w jesieni 1938 roku, a drugi — budowany w duńskiej stoczni w Nakskov rozpocznie swą służbę na Linii Południowo - Amerykańskiej na wiosnę roku 1939. Długość każdego motorowca wyniesie ok. 145 m. Wysokość kadłuba ok. 11,2 m., szerokość ok. 21 m., zanurzenie zaś ok. 8 m. Szybkość



JADŁOSPISY I CENNIKI BAROWE, UŻYWANE NA STATKACH GDYNIA — AMERYKA
LINIE ŻEGLUGOWE S. A.

(Ze zbiorów Muzeum Morskiego)

obydwu motorowców wynosić będzie 17 węzłów, t. j. 17 mil morskich na godzinę. Wyporność statków obliczona jest na 15.000 ton brutto, nośność (D. W.) 7.200 ton. Statki te będą wykwapowane w najbardziej nowoczesne instalacje chłodnicze i odpowiednio silne motory oraz wygodne urządzenia pasażerskie. Pojemność i szybkość ich, ustanowienie nowych punktów wyokrętowania w portach Europy zachodniej, wpłynie niewątpliwie na zwiększenie się frekwencji pasażerskiej w kierunku powrotnym. Nie ulega wątpliwości, że — podobnie jak na Linii Północno - Amerykańskiej — uruchomienie dwóch nowoczesnych jednostek morskich wpłynie wydatnie na rozwój naszej żeglugi. W pierwszym roku istnienia Linii Południowo - Amerykańskiej GAL'u (1956) przewieziono na niej w obu kierunkach 5.459 pasażerów. Ruch towarowy linii ilustruje najlepiej fakt, że wyzyskiwana jest stale maksymalna pojemność towarowa statków. W roku 1956 przewieziono w obu kierunkach 51 856 ton ładunku, t. j. 22,25% ogólnego przewozu przez Gdynię do Ameryki Południowej. Wywóz składa się przeważnie z ładunków masowych, jak: półfabrykaty żelazne, słód, biel cynkowa oraz dykty. Importuje się natomiast kawę z Brazylii (w roku 1956 przewieziono 3 696 ton kawy dla Polski), garbniki, skóry surowe, wełnę i t. p. Poezty przewieziono w roku 1956 do Ameryki Południowej 144 worki. Z końcem roku 1956 została uruchomiona nowa linia GAL'u do portów zatoki Meksykańskiej. Trasa



REPRODUKCJA PROSPEKTÓW I ROZKŁADÓW JAZDY, WYDAWANYCH W AMERYCE PRZEZ GDYNIA — AMERYKA LINJE ŻEGLUGOWE S. A.

(Ze zbiorów Muzeum Morskiego)



REPRODUKCYJA PROSPEKTÓW WYCIECZEK, URZĄDZANYCH NA WODACH AMERYKANSKICH PRZEZ GDYNIA — AMERYKA LINJE ŻEGLUGOWE S. A.
(Ze zbiorów Muzeum Morskiego)

tej linii biegnie z Gdyni przez New York do New Orleans, Galvestonu i Houstonu w stanie Texas. GAL zaczął charterować początkowo dla tej linii dwa statki duńskie: „Alssund” i „P. N. Damm”, które od maja r. b. skierowane zostały na linię Południowo - Amerykańską, a na ich miejsca kursują dwa większe motorowce norweskie: „Vigrid” i „Vigilant”. Okazało się to konieczne ze względu na zwiększenie ładunków. Statki te w części odciążają ładunek motorowców: „Pilsudski” i „Batory” przez wstępowanie do New Yorku. Nowozacarterowane statki są szybsze od poprzednich dwóch dzierżawionych przez GAL na tej linii i pozwalają na częstsze odjazdy, t. j. na



REPRODUKCYJA PROSPEKTOW WYDAWANYCH W AMERYCE PRZEZ GDYNIA — AMERYKA LINJE ŻEGLUGOWE S. A.

(Ze zbiorów Muzeum Morskiego)

większą liczbę rejsów w roku. Tonaż ich po 7.500, a przeciętny ładunek (zależnie od rodzaju towaru) ok. 6.000 ton jest dwukrotnie większy od ładunku na poprzednio czarterowanych statkach. Poza tym motorowce te mają pomieszczenia dla 12 pasażerów w kabinach z wszelkimi wygodami. Na Linii do Zatoki Meksykańskiej ładunki w kierunku zachodnim, t. j. do Ameryki składają się ze słodu, wytloków buraczanych, blachy żelaznej, żelaza handlowego, celulozy, lnu, nasion, szmat lnianych i bawełnianych, drzewa i dykty. W kierunku do Gdyni idą tą linią: bawełna, złom żelazny i drobnica. GAL postanowił przystąpić w związku z rozwojem i możliwościami tej linii do budowy dwóch nowych motorowców. Będą to statki o pojemności ok. 400.000 stóp sześciennych, nośności (D. W.) 6.500 ton i szybkości 14 i pół węzła. Specyfikacje armatora zostały już przesłane do stoczni i obecnie rozpatrywane są oferty tych stoczni. Statki te mają być wyposażone w najnowocześniejsze instalacje chłodnicze dla przewozu łatwo psujących się towarów, jak również i prowiantów oraz będą miały pomieszczenie dla 12 pasażerów w kabinach, urządzonych z nowoczesnym komfortem. W sezonie letnim, pomiędzy stałymi rejsami statków, GAL organi-

zuje wycieczki morskie. Pierwsze próby turystyki morskiej robiono w bardzo ograniczonej formie już w roku 1930. W roku 1931 rozpoczęto pionierską akcję turystyki morskiej i w roku tym osiągnięto cyfrę pasażerów 1.120. Inicjatywa ta została niezwykle życzliwie przyjęta w społeczeństwie, czego dowodem szybki rozwój wycieczek w latach następnych. W roku 1932 urządzono 5 wycieczek przy udziale 2.895 pasażerów, zaś w latach następnych skupiały one coraz więcej turystów, tak, że w roku 1935 przewieziono 6.100 pasażerów, a w roku 1936 — 7.392 pasażerów, czyli że w porównaniu z rokiem poprzednim wzrost frekwencji wyniósł 20,5%. Zasięg wycieczek został rozszerzony na kraje bałtyckie, Fiordy i Nordkap, kraje Morza Północnego, brzegi Anglii, Francji, na morze Śródziemne, Afrykę, wyspy Kanaryjskie i t. d. W roku 1936 Linia zorganizowała 5 wycieczki z New Yorku. W sezonie zimowym i wiosennym kilka wycieczek do Indii Zachodnich i Bermudy. Była to pierwsza na większą skalę podjęta impreza na terenie amerykańskim. Wycieczki amerykańskie, w których brało udział 1.482 pasażerów, obok dodatnich wyników finansowych spełniły doskonale swą rolę propagandową dla Polski, popularyzując polskie aspiracje morskie w krajach, gdzie dotąd o Polsce skąpe dochodziły wiadomości. Obraz powyższy, ilustrujący jedną tylko część polskiego aktywizmu morskiego stwierdza, że mimo trudności okresu kryzysowego, ekspansja polska na terenie morskim stale rośnie i rozwija się, mając przed sobą w perspektywie poważne możliwości.



PIĘKNY MODEL NOWEGO MOTOROWCA, BUDOWANEGO DLA LINII POŁUDNIOWO - AMERYKANSKIEJ GAL'U, WYKONANY PRZEZ WARSZTATY ST. HR. LEDOCHOWSKIEGO.

PRZYJACIELSKA USŁUGA

— ...I to wszystko jest prawda, jakem podoficer polskiej marynarki wojennej, a nie biskup połowy, albo kapitan żandarmerii. I działa się nie tak dawno, bo trzy lata temu. Tylko nazwiska tego kolegi wam nie powiem, bo bestia jest żonaty, a to nigdy nie wiadomo, co „rodzącej” żonie, nawet po trzech latach, do głowy przyjść może.

Wtedy tedy ów podoficer, nazwijmy go bosmanmat Ignacy, wraca któregoś dnia na okręt strasznie markotny. Pół dnia do nikogo gęby nie otwiera. Aż wreszcie już pod wieczór, kiedy czas było spać (a spałem nad jego koją), powiada do mnie:

— Karol, czy ty jesteś moim przyjacielem?

-- Się wi — odpowiadam. -- A bo co?

— A bo nie — mówi i przewraca się w koi, aż okręt trzeszczy.

Z takiego gadania i sam admirał nie byłby mądry. Więc ja widząc, że Ignacego coś gniecie, a wyjść nie chce, zupełnie jak tego, co chory na falę do Rygi pojechać nie może — mówię cichuśko, żeby inni nie słyszeli:

— Ignas, synu mój, powiedz, co ci dolega. Może co pomogę?

— Pomozesz, Karolku, naprawdę?

— Już nie takim jak ty durniom pomagałem i dobrze wyszło.

— Kiedyś taki mądry, to zgadnij...

— Widzisz go, jaki cwany. A cholera wie coś ty przeskrobał. Może cię wódz na czym przyłapał i paka...??

— E tam...

— Nie? No widzisz! Powinienem był pamiętać, że z ciebie podoficer klasa, drugiego takiego służbisty we łodzi nie ma. Więc może dziecko które chore?

— Też nie.

— To cię może żona zdradza? — wybuchnałem, bo już miał i tego zgadywania dosyć. — Ale na to niema lekarstwa.

— Właśnie że nie — weale się Ignas nie oburzył. — Ale już jesteś blisko.

— Rozumiem — błysnęło mi nagle w mózgu — kobieta. La femme.

Tym razem zgadłem. Historia była bardzo prosta, ale i opłakana. Przed kilku miesiącami wysłano Ignacego do szkoły w Toruniu. Wiadomo, Toruń miasto garnizonowe, więc i kobiety z całej Polski się tam zjeżdżają — na łowy; jedna złowi ulana, druga lotnika, trzecia artylerzystę, czwarta piechura, piąta saperka, czy nawet taborytę, ale najzjadlejsze to są zawsze na marynarzy. Nie wiadomo nawet czemu, boć to przecież brać nasza tak się do żeniaczki nadaje, jak ksiądz do tańca. Trzy czwarte życia na okręcie wśród wichrów i sztormów, służba dwadzieścia cztery godziny na dobę, a jak nawet zejdziesz na ląd, to i tak nigdy nie wiesz, czy cię z łózka albo od stołu za łeb nie wyciągną.

Poznał sobie więc nasz Ignac, bez trudu, jedną panią z lepszego towarzystwa. Wysoka była, zlekka tęgawa, choć niezbyt gruba, blondynka, wdowa po urzędniku policji. Złośliwi powiadali, że urzędnik ten, co sobie

z bandytami i złodziejami dawał rady, z babą ani rusz nie mógł, i w końcu, nie wiedząc gdzie uciec, na lepszy świat się wyniósł. Ale tego wówczas ani Ignacy ani ja nie wiedzieliśmy.

Dopiero owego wieczoru opowiadał mi nasz bosmat jak i co. Ze to do konfidencji wielkiej między nimi doszło, jako-że on biedaczek od żony był daleko i przez to, jak to powiedzieć, tklivości kobiecej mu brakowało. Wiadomo, człowiek miękkiego serca.

No i romans trwał przez dłuższy czas pobytu w Toruniu. Ignas przejmował się tem zbyt, że to dla żołnierza czy marynarza miłostka — nie wielkiego.

Słynny generał niemiecki Moltke nawet mówił, że żołnierz nie powinien nigdy babę ze sobą wozic — bo to kłopot — a żyć kosztem zawrowanego kraju. Bosmat więc zasady Moltkego sumiennie w życiu stosował.

Ale wszystko na świecie ma swój koniec, nawet romans toruński. Więc któregoś dnia Ignas żegna się czule z ukochaną i powiada:

— No, do widzenia, wracam do Gdyni, napiszę stamtąd.

A baba na to:

— Jedziesz? To i ja z tobą! Weźmiemy ślub na Oksywiu.

W Ignaca piorun trzasł. Tegoby brakowało... Przed oczyma stała mu żona z dziećmi, dowódca floty, porucznik, co żandarmerią dowodził, i sprawa o bigamię. Ładna historia.

Więc wykręcił się sianem, że tak od razu, to nie można, że on pojeździe wpierw i „zbadą teren“, że nie ma grosza, że teraz manewry, to i nie pora o żeniactwie myśleć, że w morzu i utonąć łatwo można, a co ona wówczas biedna wdowa uczyni?...

Pochowałam już jednego męża — powiada owa pani — to mi śmierć nie pierwszyna. Zresztą gotowam poczekać do jesieni, aż się kampania skończy. Ale biada ci, jeśli mnie zdradzisz.

Ignas pojechał więcej martwy niż żywy i dopiero w Gdyni, kiedy „Góral“ odbił, a szerokie tchnienie wolnego morza przeszło bosmata nawskroś — wrócił trochę do siebie. Adres dał oczywiście fałszywy, a tam napisał zaraz, że na dwa lata w pływanie dalekie wynusza. Pisz do mnie do Honolulu — poste restante.

Aż tu tego właśnie dnia przychodzi do komendy portu depesza z prośbą o doręczenie takiemu i takiemu bosmanmatowi. Ignas pokazał mi ją. Była krótka:

— „Jutro wieczorem przyjeżdżam. Daj na zapowiedzi. Inaczej ekar-ga. Alicja“.

Przyznacie panowie, że było czego się martwić.

Nazajutrz popołudniu ubrałem się pięknie i poszedłem na dworzec. Obiecałem Ignacemu, że go z biedy wyciągnę. Ale jak...? Czym się czasem nie przechwalił... Bo dworzec był coraz bliżej, czas leciał, fortele szumiały w głowie jak rój pszczoł, ale żaden jakoś nie był tym właściwym.

Co tu z babą robić? Żeby była jaka młoda dziewczyna, możnaby coś zelgać. Ale taka kuta na cztery nogi, co urzędnika policji do grobu wpędziła, nie uwierzy. Można jeszcze mieć przykrość. Widać, że mądra, skoro się dowiedziała właściwego przydziału Ignasia.

Idę tak i myślę, mało mi łeb nie pęknie, aż tu nagle ktoś mnie chwytą za rękaw. Patrzę — Franek — ten z handlowej marynarki — na „Roburze XXII” mechanik. Przywitaliśmy się.

— Chodź na łajbę — powiada do mnie. — Dziś o 20,30 odpływam do Gibraltaru z węglem, to znajdzie się szklanka wina na odejściu.

— Dobrze Franuś, — mówię. — Ja do wina, a szczególnie dobrego to amator, bo od tego w głowie się rozjaśnia i wigor festny w członki wstępuje. Naodwrot niż od wódki, co tylko wątrobę męci, do głupstw skłapiając, których potem żałować przychodzi. Ale teraz nie mam czasu, bo muszę przyjaciela z opresji ratować.

— To chodź tu do knajpy, kiedy tak wino lubisz, postawię ci kieliszek Vermutu.

Poszliśmy. Niedarmo mówiłem, że wino w głowie rozjaśnia. Po czwartej kolejce wiedzieliśmy już obaj z Frankiem co czynić. A po szóstej pożegnaliśmy się: on wrócił na swój okręt, ja poszedłem na dworzec.

Ściemniało się już, kiedy pociąg zajechał przed peron. Poznałem ją odrazu, bo mi Ignasz pokazał fotografię. Ale i bez fotografii poznałbym z samego opisu. Kobieta jak piec, mocno już starszawa (od Ignacego o dobre pięć lat), trochę wypłowiała, ale zawzięta i pewna siebie. Że też nasz bosmat mógł się na taką jędcę zlakomić. Lubczyka mu zadała, czy co? Jakby w tym Toruniu bezbabie jakieś było i ładnych panienek brakowało.

Podszedłem, zasałutowałem, jak samemu admirałowi, i miodowym głosem powiadam:

— Proszę pani, kolega mnie prosił, żeby panią powitać, bo okręt wypłynął zrana i pod Jastarnią stoi, a on ma służbę, więc zejść nie mógł. Zresztą to i daleko.

Pani Alicja zmierzyła mnie od stóp do głów nieżyczliwym spojrzeniem. Ale egzamin ten musiał wypaść nieźle (dawniej byłem chłopcem dość foremnym — póki się nie zestarzał) — bo się rozchmurzyła i mówi:

— Więc co będzie? Ten galgan nawet w dzień mego przyjazdu musi mieć służbę...

A no, — tłumaczę jej, — jak nie może góra do Mahometa, to musi Mahomet do góry. Mam rozkaz sprowadzić panią do Jastarni, do tęskniącego Ignasia.

— A jak to się jedzie, panie kapral?

Mat jestem, do usług, mat polskiej marynarki wojennej, nie kapral. Jedzie się koleją albo płynie statkiem żeglugi przybrzeżnej. Ale koleją zajedzie pani dopiero na rano, a tam Ignasz tęskni i pani pewno zdrożona. Więc lepiej statkiem.

— Jak żyję, nie jeździłam po morzu... Czy to aby bezpiecznie?

— Nie pływała pani po morzu?... Owszem bezpiecznie bardzo i komfortowo. Proszę mi zaufać.

Kiedy przybyliśmy do portu, noc była ciemna. Dama potykała się o szyny i belki, ocierała o bramy dźwigów, uciekała w popłochu przed ścielącymi za sobą tuman kurzu węglowego wagonami. Zaledwie zdążyła przytem wykrzusić parę komplementów dla mnie i parę ciepłych uwag pod adresem tego galgana Ignacego, który na listy nieodpisywał i adres

zły podał. Wytlumaczyłem, że go w ostatniej chwili przeniesiono — i listy musiały zginąć.

Na wybrzeżu pilotowym czekał na nas mały kuter motorowy. Siedliśmy. — Odbij! — skomenderowałem.

Zaledwie kuter zatańczył na krótkiej fali awanportu, pani Alicja jęknęła, zakrywając dłonią oczy. Tego snąć jej energiczna natura nie przewidziała i wytrzymać nie mogła...

Było za dwie minuty wpół do dziewiątej kiedy dobiliśmy do wielkiego czarnego kadłuba, tu i owdzie tylko poznaczonego złotymi światłami iluminatorów. Pół żywą kobietę wciągnąłem z niemalym trudem (taka była) po stromym trapie na pokład parowca.

— Ta pani ma ważną sprawę do kapitana — szepnąłem wachtowemu. — Zresztą płynię z wami. Proszę ją zaprowadzić na razie do kabiny młodszego mechanika.

Po czym zwróciwszy się do niej, dodałem:

— Więc już wszystko w porządku. Zechce pani zejść do kabiny. A proszę się kłaniać ode mnie Ignasiowi i stwierdzić, żem dokumentnie spełnił polecenie...

Nazajutrz rano nieco trwożnie rozejrzałem się po redzie. Stało na niej kilkanaście parowców, ale nie było między nimi widać pękatego komina „Robura XXII“.

— No, chłopie — rzekłem do Ignacego — wyłaż i ucałuj mnie. Wybawiłem cię z kłopotu. Twoja donna już tu prędko nie wróci. A Gibraltarcie także bardzo ładna miejscowość. Nawet jedyna podobno w Europie, gdzie żyją małpy.

— Człowieku cóżś zrobił?

— Nic. Franuś z „Robura XXII“ pomógł mi i już tam zatrajluje swego starego, że to pomyłka czy wypadek. Na frachtowcach „blindy“ często się trafiają. Zresztą pomoże im nawet przy obieraniu kartofli... Luksus. Kobieta na okręcie. Nie to co u nas w marynarce wojennej — klasztor.

— Wysadzą ją w pierwszym porcie.

— Co to — to nie, mój drogi. Ta lajba idzie wprost do Gibraltaru. A wiesz, że oni niechętnie zachodzą... Pilotaż, opłaty portowe, to drogo kosztuje. Dla jednej głupiej baby nie zaryzykują kilkudziesięciu dolarów.

— Dziękuję ci z całego serca. Ale że się udało?

— Co się nie miało udać? W Anglii czy we Francji każde dziecko potrafi odróżnić frachtowiec od parowca pasażerskiego czy wojennego. Ale u nas to nawet i gazety mieszają marynarkę wojenną z handlową, a o „Iskrze“ piszą, że to parowiec. Nic dziwnego, że babę zbujałem prawdziwie po morsku...

No i tak, moi panowie. Dobrze to, co się dobrze kończy. „Robur XXII“ wrócił po trzech miesiącach i Franek zameldował mi, że wszystko odbyło się w ślubnym porządku. Podobno teraz w Gibraltarcie jest o jedną małpę więcej...

Jim Poker.

KRONIKA MORSKA

ROZWÓJ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Stały wzrost ruchu pasażerskiego i towarowego powoduje ciągły brak tonażu statków polskich, które mogą zaspokoić zaledwie mały procent zapotrzebowania na transporty morskie. Czynione ostatnio wysiłki w kierunku powiększenia tonażu polskiej floty handlowej spowodowały wzrost ilości statków, pływających pod polską banderą. Obecny stan ilościowy naszej floty handlowej jest ciągle niedostateczny, nie należy jednak zapominać, że na tym ważnym odcinku życia gospodarczego rozpoczęliśmy pracę bardzo późno, a za tym i osiągnięte wyniki nie mogą być lepsze. Rozwój polskiej floty handlowej w latach od 1927 do 1936 przedstawia następująca tabela:

ROK	Razem		W tej liczbie parowców		W tej liczbie statków motorow.	
	Ilość	BRT.	Ilość	BRT.	Ilość	BRT.
1. I. 1927	6	11 242				
1. I. 1928	10	14 722				
1. I. 1929	18	23 364				
1. I. 1930	25	41 334	23	38 480	2	2 854
1. I. 1931	31	65 050	30	63 489	1	1 561
1. I. 1932	33	67 834	32	66 273	1	1 561
1. I. 1933	40	65 903	35	63 905	5	1 998
1. I. 1934	55	64 358	35	60 697	20	3 661
1. I. 1935	63	65 309	43	61 648	20	3 661
1. I. 1936	72	81 351	49	61 397	23	19 954
1. I. 1937	75	97 315	50	60 999	25	36 316

REKORD PORTU GDYŃSKIEGO

Obroty towarowe portu gdyńskiego w czerwcu r. b. wyniosły rekordową liczbę 828.516,7 ton. W porównaniu z czerwcem r. ub. wzrost jest ogromny: wynosi 46,7 proc. Pierwszy to raz się zdarzyło, że czerwiec, miesiąc z pierwszego półrocza, przyniósł rekordowy przeładunek.

Nie w tym jednak tkwi istotny moment: zasadniczą rzeczą jest b. znaczna wyżka obrotów portu w ciągu całego pierwszego półrocza r. b. Gdy w pierwszych

sześciu miesiącach 1936 r. ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły 3.676.814,6 ton (w tym zamorskie 3.609.084,7 ton), w tym samym okresie 1937 r. wzrosły do 4.411.250,8 ton (zamorskie 4.342.876,3), czyli o 19,9% (zamorskie o 20,3%). Ponieważ praktyka dotychczasowa wykazała, że drugie półrocze jest w porcie gdyńskim ruchliwsze, niż pierwsze, przypuszcza się ogólnie, że tegoroczne obroty towarowe osiągną wielkiej rekordowej liczby 9 milionów ton (w 1936 r. 7.882.111,5 ton). Po gwałtownych skokach wzwyż w pierwszych latach rozwoju portu, po trzyletnim okresie stabilizacji (lata 1934—36), r. 1937 zapisze się jako data ponownego szybkiego wzrostu przeładunku. Gdy w r. 1936 zanotowano nieznaczny 3,2

proc. wzrost w stosunku do r. 1935, w roku bieżącym wzrost przekroczy prawdopodobnie 20 proc.

GDYNIA — WSCHODNIE PORTY SZWECJI.

Jedna z firm maklerskich w Gdyni uruchomiła ostatnio stałą żeglugę pomiędzy Gdynią, Gdańskiem a wschodnimi portami Szwecji przy pomocy żaglowców z pomocniczymi motorami.

Istnieje zamiar regularnego obsługiwanie portów Kalmar, Karlskro-

na, Vestervia i Sztokholm. Jednym z ważniejszych artykułów wywozu z Gdyni mają być makuchy.

PODNIESIENIE BANDERY POLSKIEJ NA JACHCIE „KRZYSZTOF ARCISZEWSKI”.

W dniu 25 lipca w Stacrow pod Poczdamem na stoczni Buchholza odbyła się skromna, lecz podniosła uroczystość podniesienia bandery polskiej na nowo zakupionym dla Akademickiego Związku Morskiego jachcie, który otrzymał nazwę „Krzysztof Arciszewski”. Piękny, pełnomorski dwumasztowiec przygotowany do dalszych podróży morskich przez stocznnię Buchholza, jedną z największych stoczní niemieckich, która wybudowała wszystkie niemieckie łodzie na olimpiadę, będzie odtąd służył polskiej młodzieży żeglarskiej w kształtowaniu jej morskiego twardego charakteru. Na uroczystości byli obecni przedstawiciele konsulatu generalnego Rzplitej w Berlinie, płk. Kewisz, przewodniczący niemieckiego związku żeglarsstwa, załoga lwowskiego oddziału Akademickiego Związku Morskiego, oraz grupa przybyłych gości. Jacht w dn. 28 lipca odpłynął, pod dowództwem kapitana Leszka Wieleżyńskiego z załogą: Lempicki, Mięśowicz i Międzybrodzki, drogą wodną do Szczecina a następnie morzem do Gdyni, skąd rozpocznie programowe podróże szkolne na Bałtyku.

PRZYSZŁOŚĆ PORTU W WIELKIEJ WSI (WŁADYSŁAWOWA).

Jak wiadomo duże zainteresowanie całego kraju skupia się obecnie na będącym już na wykończeniu porcie rybackim otwartego Bałtyku w Wielkiej Wsi, który z kąpieliskiem Hallerowem i terenami Międzymorza nosić będzie historyczną nazwę Władysławowa. — W planach zagospodarowania wybrzeża przyszłość Wielkiej Wsi (Władysławowa) uzasadniona jest następująco.

Wykończony port w Wielkiej Wsi

(Władysławowo) stanie się w wielkim stopniu narzędziem pobudzenia życia gospodarczego wybrzeża i stworzy wielkie możliwości rozwoju. Na port w Wielkiej Wsi patrzymy, jak na bazę naszego rybołówstwa i jak na bazę naszej bliskiej turystyki morskiej. Port w Wielkiej Wsi połączony już w najbliższej przyszłości kanałem z Puckiem i Gdynią uaktywni dziś jeszcze nie rozwinięty brzeg zatoki Puckiej. Port w Wielkiej Wsi to centralny dworzec turystyki i komunikacji nadbrzeżnej i ważny warsztat przemysłu rybnego.

LONDYN NA PIERWSZYM MIEJSCU POD WZGLĘDEM TONAŻU STATKÓW.

Z ogłoszonych ostatnio danych wynika, że pod względem tonażu statków, które przybyły do portów, pierwsze miejsce w świecie zajmuje Londyn. W r. 1936 tonaż statków, które weszły do portu londyńskiego, wynosił 22,586 tys. ton rej. netto, na drugim miejscu stoi Rotterdam — 20,572 tys. t., na trzecim Hamburg — 19,216 tys. t., na czwartym Antwerpia — 18,800 tys. t., na piątym Nowy Jork — 18,618 tys. ton, na szóstym Kobe — 17,289 tys. t.

W zestawieniu tym Gdynia stoi na 28-ym miejscu z 4,920 tys. t. statków na wejściu, Gdańsk na 35-ym miejscu z 3,295 tys. t.

ŁOTWA ROZBUDOWUJE SWOJE PORTY.

Łotewski Departament Morski opracował plany rozbudowy portu Jelgava. Projekt ten przewiduje wybudowanie morskiego urzędu celnego w głównej części nowego portu, ponadto budowę portu, przystosowanego specjalnie dla wywozu, który znajdować się ma na prawym brzegu rzeki Aa. — Port wywozowy otrzyma dwa baseny, wyposażone we wszystkie nowoczesne urządzenia jak magazyny, elewatory, chłodnie itd.

Ponadto projektowana jest budowa portu zimowego. Rozbudowa

portu Jelgava, umożliwi kierowanie całego importu drogą morską do Jelgawy z ominięciem przeładunku w Rydze. — Port Jelgava położony jest nad rzeką Aa w kierunku południowo-wschodnim od Rygi.

PORT W SZCZECINIE W I PÓŁROCZU RB.

W ciągu pierwszych sześciu miesięcy rb. obroty towarowe w porcie szczecińskim wyniosły 5,550 tysięcy ton, co w porównaniu z tymże okresem ub. roku stanowi spadek o 8 procent, jednakowoż w porównaniu z półroczem 1935 stanowi wzrost o 45 procent.

Zaznaczyć należy, że rok 1936, w którym przeładowano 8,4 mil. ton, stanowi rekord portu szczecińskiego nie tylko powojenny, ale i przed wojną: najwyższe obroty towarowe portu wyniosły 6 mil. ton.

W przywozie pierwszych sześciu miesięcy rb. przeładowano 1,824,035 ton wobec 1,701,035 ton ub. roku i 1,625,670 ton 1935 r., w wywozie zaś 1,531,121 ton, wobec 1,897,712 ton ub. roku a 710,222 ton 1935 r. Jak widzimy spadek obrotów powstał głównie wskutek zmniejszonego wywozu.

RUMUŃSKA FLOTA NAFTOWA NA DUNAJU

Donoszą z Bukaresztu, że rumuński przemysł naftowy postanowił założyć towarzystwo żeglugowe na Dunaju, które w przyszłości zajmować się będzie transportem całej nafty rumuńskiej. Dotychczas rumuńska flota handlowa na Dunaju posiadała tylko 3 nowoczesne okręty — cysterny, które obecnie wejdą w skład taboru nowego towarzystwa. Równocześnie nowe towarzystwo zamówi dalszych sześć statków-cystern w stoczniach rumuńskich.

WZROST RUCHU MORSKIEGO WE WŁOSZECH.

W pierwszym półroczu r. b. załadowano i wyladowano w portach włoskich 21,0 mil. ton towarów, tj. o

5,7 mil. ton więcej niż w analogicznym okresie r. ub.

ŻEGLUGA JAPOŃSKA WYCOFUJE SIĘ Z PRZYBRZEŻNEJ KOMUNIKACJI INDII.

Od pewnego czasu prowadzona była w Indiach intensywna kampania przeciw obsłudze żeglugi przybrzeżnej statkami obcymi, a przede wszystkim japońskimi. Zważywszy, że rząd Indii zamierzał ostatnio wydać specjalną ustawę, zakazującą utrzymywanie żeglugi przybrzeżnej przez obce bandery — Japonia sama się wycofała z żeglugi kabotażowej u wybrzeży indyjskich.

Sprawa ta będzie w najbliższym czasie aktualna prawdopodobnie i w stosunku do niemieckich towarzystw żeglugowych, których penetrację na wody indyjskie kilkakrotnie stwierdzono. Zaznaczyć należy, że Indie chciałyby wykluczyć z żeglugi przybrzeżnej również i angielskie towarzystwa żeglugowe, nie mogą jednak przeprowadzić tego ograniczenia z uwagi na nacisk rządu W. Brytanii.

ROLA CZYNNIKA MORSKIEGO I KOLONIALNEGO W ŻYCIU NARODU.

Alfred Jacobson, członek wyższej rady Francji Zamorskiej wygłosił niedawno w Akademii Nauk Moralnych i Politycznych w Paryżu odczyt na powyższy temat, w którym po zwięzłym zarysie historycznym od Richelieu'go po nasze czasy skomentował statystyki, odnoszące się do portów marynarki wojennej i handlowej, floty rybackiej, budownictwa okrętowego i franc. posiadłości zamorskich, z demograficznego i ekonomicznego punktu widzenia. Zakończył poglądem na znaczenie moralne marynarki i kolonii. Flota morska — powiedział m. inn. — stanowi w świecie element wielkości i prestiżu. Nie ma środowiska gdzieby z większym zamilowaniem nie uprawiano tych szlachetnych cnót, które po wszystkie czasy urabiały prawdziwych ludzi.



SIATKI JEDNOLITE EXPANDED METAL

„METAALGAAS“
„METAL DEPLOYE“
„STRECK METALL“

stosowane do

**żelazo-betonu,
do tynków
i do ogrodzeń**

Wykonywa i dostarcza
w kraju i eksportuje jedyna
w Polsce

**POLSKA FABRYKA
SIATKI JEDNOLITEJ**

Hr. ST. LEDÓCHOWSKI S. A.

WARSZAWA, Przemysłowa 24 32 – Tel. 972-35

used for

**Reinforced concrete
Facings
and Fences**

Exported by sole factory
in Poland

**POLISH EXPANDED
METAL WORKS**

Hr. ST. LEDÓCHOWSKI Ltd.

ŻEGLUGA



SHIPPING AND TRADE

Zł 1,50

Przedstawicielstwo.
Representatives

ANVERS

Agence Maritime Mathias Rohde & Co S. A.
Rue des douze Mois 9

BREMEN

Mathias Rohde & Co's
Burenstrasse 9

HAMBURG

Mathias Rohde & Co's
Herdinhandstrasse 38-40

ROTTERDAM

Edmond Courmes
Huisman Oudekerkplein 25 b



OFFICES • GDYNIA, ŚWIĘTOJAŃSKA 44 — GDAŃSK, WERFTGASSE 1a • REDAKCJA
LISTOPAD - GRUDZIEŃ 1 9 3 6 NOVEMBER - DECEMBER

PRZODUJĄCE PISMO MORSKIE

„ŻEGLUGA”

SHIPPING and TRADE

GDYNIA, 3 maja 27 • GDAŃSK, Werftgasse 1a

WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO TRANSPORTOWE

SPÓŁKA Z OGR. POR.

GDAŃSK G D Y N I A

HUNDEGASSE 117 ŚWIĘTOJAŃSKA 56

Adres telegr.: WARTRANS



PRZEŁADUNKI MA-

SOWE — DROBNI-

CA — BAWĘŁNA

FRACHTOWANIE

A SEKURACJA

Zakłady Graficzne
„POLSKA ZJEDNOCZONA”
Warszawa, Nowolipie 2
Telefony: 11-40-25, 11-40-45
