

Naczelne Dowództwo W. P.
(Sztab Generalny).

Poczta polowa Nr. 53. 12. Lutego 1920 r.

66867



ODDZIAŁ II.

Ew/G. Nr. 6705/II.

DO

ADJUTANTURY GENERALNEJ.

w B e l w e d e r z e.

Przedkłada się do wiadomości odpisy raportów
Attache wojskowego w Szwecji, Norwegji i Danji
Nr. 12/t, 14/t, 15/t, 17/t, 19/t.

5 załączników.

Za zgodność:

w.z. Szefa Oddziału II.

P R Z E Z D Z I E C K I m.p.

Major Szt.Gen.

O t r z y m u j a :

Adjutantura Generalna,
M.S. Wojsk. Oddz. II.

NACZELNE DOWÓDZTWO WOJSK POLSKICH

ADJUTANTURA GENERALNA

WARSZAWA

L: Dz. 668675 dnia 3/10 1920 r.

zaimp. Wydział

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

23 stycznia 1921 r.

I2/t.

Stan budownictwa morskiego
w Szwecji w roku 1920

Do
Naczelnego Dowództwa Oddział II
w W a r s z a w i e .

Do roku 1913 budownictwo floty komercyjnej, w Szwecji, było słabo rozwinięte. Budowano wtedy na warsztatach krajowych zaledwie 11.000 ton rocznie, co stanowiło 1/5 tonażu nabywanego zagranicą. Budowano statki małego tonażu nie przewyższającego 2.000 ton.

Od roku 1913 zaczyna się rozwój zakładów krajowych. Zaznaczyć trzeba, że budownictwo morskie w Szwecji zawsze należało do najdroższych w Europie.

Tonaż wybudowany w kraju, od roku 1913 przedstawia się w następujących cyfrach:

Lata	Tonaż brutto	Uwagi
<i>w roku</i> 1913 <i>wynosi</i>	21.500 <i>tonne</i>	liczba oficjalna szwec.
1914	15.400	"
1915	14.026	"
1916	21.829	"
1917	20.338	"
1918	39.207	"
1919	53.067	"
<i>201 w</i> 1920	75.000	cyfra nie oficjalna

W tablicy tej nie uwzględniono statki wojskowe wybudowane w tym że okresie na warsztatach krajowych, a mianowicie: pancernik Sverige 7.000 ton zdany w 1917 roku, pancerniki Gustav V i Drottning Victorja (jeszcze nie zdane) 2 torpedowce po 800 ton, zdane w 1918 roku

3 podwodne łodzie, zdane w 1920 roku.

Cyfry kapitałów akcyjnych towarzystw żeglugowych, też świadczą o rozwoju budownictwa. Kapitał żeglugowych stowarzyszeń równał się, w roku 1914, 11.590.000 koron, w roku 1920 doszedł do 40.000.000, czyli powiększył się o 245%.

Można oczekiwać, że rok 1920 jest rokiem blizkim maksimum, i że z powodu wygórowanych cen i wysokiego kursu waluty, akcyjne towarzystwa będą nabywać parowce za granicą.

Z 75.000 brutto ton, wydanych w roku 1920, 69.000 przedstawia statki stalowe, większej pojemności.

Budowa statków drewnianych i kombinowanych, która rozwinęła się w czasie wojny, znowu upadła, niektóre stowarzyszenia nawet zbankrutowały..

Z zakładów budujących statki betonowe, utrzymał się tylko jeden i nie robi on zbyt dobrych interesów. Ogólnie przyznano, że statki betonowe nadają się tylko do żeglugi na wodzie spokojnej, t. j. jeziorach, rzekach i wybrzeżach, na morzach zaś szybko się psują i są nietrwałe.

Do zakładów czynnych w roku 1920 należą:

Kockumns Mekaniska Verkstad, w Malmö.

Założony w roku 1866, kapitał obecny stanowi 1.850.000 koron, w roku 1920 dywidenda wynosiła 10 %. Ilość zatrudnionych robotników równa się 1.400.

Zakład posiada: 3 stocznie do budowy; 2 baseny do reparaacji, największy może zmieścić statki 160 metrów długości.

Zakład buduje też kotły i maszyny parowe, statki zaczęto budować dopiero od roku 1914, przedtem zakład był zatrudniony wyrobem wagonów kolejowych, maszyn i t.p.

W 1919 roku zakład wybudował 9.000 ton dw.

w 1920 r. wydano 2 statki po 2.200 dw., jeden mały kamacz lodu, w budowie znajdowały się: 2 parowce po 2.500 ton, 1 parowiec 2.200 ton, 2 parowce po 6.600 ton z motorami Dizela, mają być wydane w r. 1921.

Warsztaty wybudowały pancernik Gustav V, spuszczonej w r. 1918 roku. W przeszłym roku, z powodu nie dostarczenia na czas pancernika, zakład prosił rząd o cofnięcie zobowiązania

RIISBILSMDKI
INSTITUTE
ARCHIVES
IN
SWE

ale rząd prośbę odrzucił.

Warsztaty wybudowały w tym roku dwie podwodne kłodzie, budowa których została trochę opóźniona, z powodu niedostarczenia na czas akumulatorów.

Trzy podwodne kłodzie znajdują się jeszcze w budowie.

Zakład posiada obstalunki na 30.000 ton, tak że warsztaty są zajęte na parę lat.

Götaaverken, w Göteborgu.

Założone w roku 1906, kapitał obecnie równa się 8.800.000 kor szw., w zeszłym roku dywidenda wynosiła 6%. Głównym akcjonariuszem jest pan Dan Broström. Jest to najpoważniejszy zakład w Szwecji. Ilość robotników wynosi - 2.500 i 150 urzędników biurowych.

Zakład posiada: 4 stocznie dla statków większej pojemności i 1 stocznia dla mniejszych; 1 pływający dok podejmujący 12.000 ton. Rozmiary maksymalne L - 165 met. szerokość - 23,5 metra, zanurzenie 7,5 metra; 1 „slip” - 270 stóp dla statków 1500 ton, 1 „slip” - 190 stóp dla 900 ton. Zakłady mają warsztaty budujące kotły i maszyny, a także mają patent na budowę motorów Diesla.

Działalność zakładu wyraża się: w roku 1919 wydano 4 statki ogólnej pojemności 27.310 ton; w 1920 roku - statek motorowy „Buenos Ayres” 9.400 ton dla A.B. Nordstjerna, statek zaopatrzone w dwa motory Diesel ogólnej siły 3.100 koni, - statek motorowy „Elmaren” 9.400 ton dla A.B. Transatlantyk, statek ten jest identyczny z „Bullaren”, zaopatrzone w dwa motory Diesla siły 4.000 koni. W zakończeniu - parowiec „Liljewach” 8.000 ton, spuuszczony w czerwcu 1920 roku, statek ten jest pierwszym z serii 15 statków zamówionych przez stowarzyszenie Grangesberg, parowce te zaopatrzone są w specjalne przyrządy do transportowania rudy żelaznej; na stoczni drugi statek tegoż stowarzyszenia 8.000 ton, ma być ukończony w 1921 roku; na stoczni trzeci statek tejże spółki ale motorowy - statek motorowy dla Nordstjerna 9.400 ton, - statek motorowy 8.000 ton, dla Svenska Lloyd, - silny sta-

tek ratowniczy na 1.200 koni, dla Göteborg Børgserings. W sumie zakład wydaje 27.000 ton dw., prócz tego zakład wyrabia maszyny parowe i motorowe dla innych zakładów.

Na warsztatach tegoż zakładu został wybudowany pancernik Drottning Victorja, 7.000 ton, będzie wydany dopiero w tym roku, spóźnienie spowodowało nie otrzymanie na czas płyt pancernych.

Pożar, w maju 1920 roku uszkodził lokal transformacji elektrycznej, ale nie wywarło to powstrzymania intensywności roboty.

Zakład ma ogromne obstalunki i jest zajęty na kilka lat. Obstalunki stanowią, prawie 170.000 ton, z których 12 statków - 8.000 ton dla Grängesberg; trzy po 7.000 ton dla Svenska Lloyd, jeden statek naftowy 7.500 ton, dwa statki dla Transatlantyku, jeden dla Nordstjernen i t.d.

Lindholmens Verkstad, w Göteborgu.

Ekzystuje już przeszło 50 lat. W roku 1919 złączył się z warsztatami Metala Verkstaðt, z którymi był zresztą zawsze w bliskich stosunkach, bo Lindholmen był założony przy pomocy Metala. Obecny kapitał równy się 5.000.000 koron. Dochód w roku 1919 stanowił 1.372.000 koron, z których 600.000 poszło na wypłaty akcjonariuszom, to jest dywidenda wynosiła 12 %. Liczba zatrudnionych robotników wynosi 750.

Zakład posiada: 4stocznie (1 dla 12.000 ton, dwie na 10.000 ton i jedna na 5.000 ton), 1 dok reparacyjny - 400 stóp długości i 52,6 szerokości, 1 slip na 1.500 ton, 1 slip na 1.000 ton, 1 dźwig mniejszej siły, drugi pływający siły 80 ton.

Specjalnością zakładu są wielkie kotły, Metala Verk wyrabia przeważnie mechanizmy.

Działalność zakładu wyraża się: w roku 1919 wybudowano wszystkiego dwa statki ogólnej pojemności 10.000 ton dw. w 1920 wybudowano statek Bravalla - 3.100 ton i w budowie znajdowały się także statek dla Transatlantyku, 2 parowce po 800 ton dla Transatlantyku. Zakład w roku zeszłym miał wydać 6.200 ton dw., co jest nieznaczne na tak wielkie przed-

siębiorstwo, co prawda to wykonano w tym że roku wiele robót reparacyjnych. Zamówienia są niewielkie, dotychczas wiadomo tylko o 2 parowcach po 8.000 ton dla Transatlantyku.

Eriksberg Mechaniska Verkstad

Założony w 1876 roku. Kapitał zakładowy wynosił 1.500.000 koron. Dochód roku zeszłego wynosił 1.474.000 k., z tego dywidendy wypłacono 10 %. W ostatnich latach ilość akcji została zwiększona i kapitał podwojony, obecnie stanowi 3.000.000 kor. Największa ilość akcji znajduje się w rękach p. Broströma. Liczba zatrudnionych robotników wynosi 1.000.

Zakład posiada: dwie stocznie na 8.000 ton, jeden pływający dok na 1.700 ton, jeden slip na 3.000 ton. W listopadzie miał przybyć zamówiony w Niemczech dok pływający na 7.000 ton.

Zakład buduje też kotły i maszyny parowe.

Działalność zakładu wyraża się: W roku 1919 wydano 3.900 ton dw., w 1920 parowiec Hybernja - 3750 ton dla Svensk Lloyd, Galin - dla tegoż stowarzyszenia, Gunhild - 1.000 ton dw. dla Hugo Silven, w budowie dwa parowce po 3.700 ton dla Svenska Lloyd i obstalowane 5 takich że statków dla Svenska Lloyd.

Hälsingborg Varv, w Hälsingborgu

Założony w 1870 roku, z kapitałem zakładowym 300.000 koron. Parę lat temu nowe stowarzyszenie zakupiło warsztaty i powiększyło kapitał do 900.000 koron, teraz zaś powiększono znów do 1.200.000 koron. Ostatnia dywidenda równała się 10 %.

Liczba zatrudnionych robotników stanowi 250.

Zakład posiada: 1 stocznia do budowy statków na 3.000 ton fabrykuje kotły, maszyny parowe, a w szczególności maszyny wspomocnicze (servo-motory), które sprzedaje innym zakładom.

Projektowane było znaczne rozszerzenie zakładu, ale zostało powstrzymane z powodu częstych strejków.

Działalność zakładu wyraża się: w roku 1919 wybudowano 2.800 ton dw., w 1920 wydany został statek 1.400 ton dw. tow. Brandt & C., drugi takiż statek jest zamówiony.

A. B. Öresundsvarvet, w Landskronie.

Założony w 1916 roku z kapitałem zakładowym 600.000 kor.

W początku 1917 roku zakład przeszedł w inne ręce i kapitał powiększono do 4.200.000 koron, a w lutym 1919 roku znów go powiększono do 6.300.000 koron.

Jest to zakład posiadający największy kapitał z zakładów szwedeckich, ale okoliczności jego ufundowania nie zapowiadają mu pewnej przyszłości.

Od samego założenia tego zakładu, Niemcy przejawili względem niego wiele zainteresowania. W 1917 roku niemal wszystkie akcje znajdowały się u niejakiego Szmidta, szweda, którego można podejrzewać, że jest to podstawiona figura niemieckiego konsorcjum składającego się z Hugo Stinnes, Kosmos Linien i Hamburga-Ameryka Linjen. Następnie akcje przeszły w ręce niejakiego Jensen w Kopenhadze (jeden z Jensenów jest przedstawicielem niemieckiej firmy Hugo Stinnes, w Kopenhadze). Dyrektor zakładów szwedzki, szykanowany przez Niemców, którzy narzucali mu inżynierów i robotników niemieckich, zmuszony był ustąpić i był zamieniony panem Fritschen, chociaż szwedzi pochodzenia niemieckiego.

Czysty dochód roku 1919 równał się 19.000 koron. Ponieważ zaś 25.000.000 koron było awansowano przez Hugo Stinnes na urządzenie i rozszerzenie warsztatów, długo akcjonariusze będą czekać póki dostaną dywidendę. Obstawunki są niekorzystne i zapewne należy oczekiwać krachu.

Liczba zatrudnionych robotników wynosi 1.200.

Zakłady posiadają: 4 stocznie do budowy statków po pojemności 4.000, 6.000 i 20.000 ton dw., jeden warsztat reparacyjny, dok - największy w Szwecji rozmiarami L-189, szerokości 31 metr, głębokości 7,2 metra.

Zakład ma dźwignię na 60 ton i wysokość podjęcia 25 metrów.

Działalność zakładu wyraża się: W 1919 roku - pierwszy rok większej produkcji - 7.500 ton; w roku 1920 - dwa statki po 4.000 z turbinami Laval obstalunek duńskiego stowarzyszenia żeglugowego, w budowie jeden parowiec 4.000 ton z turbinami Laval dla A.B. Svea

jeden parowiec 3.300 ton dla A.B. Frederike, jeden 8.000 dla kompanji duńskiej, jeden 4.300 dla Brostrom, jeden 4.300 dla norweskiej kompanji. Na 1921 rok obstalowano 1 parowiec w 10.000 ton dla Svenska Ostasiatiska kompanji z Goteberga. Zakład przyjmuje obstalunki.

Linnhamns Skeppsvarv, w Linnhamn koło Malme

Zakończony w 1916 roku. Kapitał zakładowy 350.000 koron, został powiększony w tym roku do 900.000 koron, dywidenda stanowi 10 %. Warsztaty są zakupione przez Svenska Lloyd, który buduje wyłącznie dla siebie. Zakład jest w stanie rozszerzania się. Liczba robotników wynosi 700.

Zakład posiada: trzy stocznie do budowy statków od 5 - 6.000 ton, warsztaty budujące kotły i parowe maszyny. W sierpniu zakład ucierpiał od pożaru.

Działalność zakładu wyraża się: w roku 1919 wydano 7.000 ton dw. W 1920 roku jeden parowiec 2.400 ton dw. sprzedano Norwegji, jeden parowiec 2.400 ton dla Svenska Lloyd. W budowie: 1 parowiec 2.400 ton dla Svenska Ll. jeden motorowy statek 1.000 dw. dla Svenska Ll., dwa parowce po 1.100 dw też dla Svenska Ll.

Warsztaty mają obstalunek na 14 statków, z których 4 po 3.400 ton.

Solvesborgs varv och rederi A/B, w Solvesbergu.

W roku 1917, stowarzyszenie obecne zakupiło nie wielkie warsztaty „Solvesborg Skeppsvarv”. Początkowo kapitał równał się 1.000.000 koron następnie powiększono go do 1.439.000. Towarzystwo nie wydało jeszcze dywidendy, ale sytuacja jego jest dobra. Liczba zatrudnionych robotników wynosi 450, przedsiębiorstwo mogłoby powiększyć ilość robotnika, gdyby nie brak mieszkań dla nich. Obecnie budowane są specjalne lokale jako mieszkania robotnicze.

Zakład posiada: jedną stocznnię do budowy statków, jeden dok 285 metrów długości i 12 głębokości, żuraw na

50 ton. Zakład miał wiele trudności z otrzymanie potrzebnych materiałów, ostatecznie zrobili zamówienie w Niemczech, ale nie od razu udało się im go sprowadzić.

Działalność zakładu wyraża się: dotychczas nie wydano ani jednego statku, w budowie znajduje się jeden parowiec 2.000 dw., drugi parowiec z drzewa 230 ton (ma być wystawiony na sprzedaż. Specjalność zakładu jest reperacja statków.

Jest to jeden z rzadkich zakładów szwedeckich, na którym nie było strejków.

Oscarhamns Mekaniska Verkstad, w Oscarhamnie

założony w 1884 roku. Kapitał zakładowy 600.000 koron powiększono teraz do 1.200.000 kr. Zatrudnionych robotników jest 650.

Zakład posiada: dwie stocznie, dwie drugie są projektowane, stocznie są dla statków od 10.000 do 12.000 ton. 2 slipy dla 7.000 ton są w budowie i będą zakończone na początku 1921 roku.

Działalność zakładów wyraża się: w 1919 roku wydano statek 3.000 ton dw. i pasażerski statek 800 ton. W roku 1920 - jeden statek 2.900 ton dla Svenska Ll. W końcu roku 1920 był wydany statek Rigin - 800 ton dw., z maszynami turbo-elektrycznymi. W budowie trzy statki ładunkowe po 3.000 ton dla Svenska Lloyd'u i statek ładunkowy na 2.100 ton dla A/B Atran.

Norkopings Varv och Verkstad A/B, w Norkopingu.

Założony w 1916 roku. Kapitał zakładowy 650.000 kor. Dywidenda 10 %. Liczba zatrudnionych robotników 300. Zakład wybudował hotel i restaurację dla robotników, gdzie mieści się 75 ludzi.

Zakład posiada: trzy stocznie dla statków na 3.500 ton dw., 1 slip dla statków do 3.000 dw. Zakłady wykonują wszelkie prace budowlane z żelaza lub drzewa, dla statków do 3.000 ton dw. Tartak należący do zakładów wydaje do 2.000 sztandarów drzewa rocznie. Warsztaty są zastoso-

wane do budowy wagonów towarowych dla kolei żelaznej, które sprzedają się Norwegji i Szwecji.

Działalność zakładów wyraża się: w roku 1919 - dwa statki ogólnego tonażu 1.300 ton dw.ę w 1920 roku jeden statek motorowy 650 ton dw., w budowie jeden parowiec 1.000 ton, jeden 1.000 ton drugi 800 ton dla norweskich kompanji. Zakład nie ma wielkich obstalunków na statki.

Bergsunds Mekaniska Verkstad, w Sztokholmie na Melar

Zakończony w 1870 roku. Kapitał zakładowy 3.700000 kor. W roku 1919 stowarzyszenie miało deficyt 141.000 kr., to już drugi rok, że spółka ta ponosi deficyt, przyczyną temu jeden kontrakt bardzo niewygodny dla stowarzyszenia, prócz tego firma wybudowała za 400.000 koron statek betonowy, który dotychczas nie może być sprzedany. Personal wynosi 600 robotników.

Zakład posiada: trzy stocznie, jeden slip na 430 ton.

Specjalność zakładu są wyroby żelazne, wyrabiają motory, maszyny, kotły oraz mosty żelazne.

Działalność zakładu wyraża się: w roku 1919 jeden statek 1140 ton dw. W roku 1920 wybudowano jeden statek 1150 ton dw. „Norttälje”, dla kompanji tej że nazwy.

W tym że roku miał być ukończony holownik 190 koni

Finboda Varv, w Sztokholmie

Zakończony w 1873 roku. W 1916 roku było zakupione przez obecne stowarzyszenie. Kapitał 5.000.000 koron. Dywidenda stanowi 8 %. Liczba robotników wynosi 400. Zakład ma specjalne domy z mieszkaniami dla robotników fabrycznych.

Zakład posiada: 1 stocznię 160 metrów długości, 1 slip 260 stóp dla statków do 1.700 ton, 1 dok pływający 2.200 ton długości 230 stóp, szerokości 44 stopy, 2 doki większy 100 metrów długości i 19 szerokości 5,5 metrów głębokości. Specjalność reparacja statków kabotażnych. Zakład jest w trakcie rozszerzania się, buduje się jedna stocznia na 12.000 ton

Działalność zakładu wyraża się: w roku 1919 nie wybu-



dowano żadnego statku. W 1920 roku wybudowano motorowy statek „Finn” - 3.000 ton dw. dla Svea, założono w lipcu motorowy statek Frost też dla Svea.

Zakład dużej ucierpiał z powodu przeżytego kryzysu w personelu i materiale.

Södra Varvet, w Sztokholmie

Zakład ten jest założony jeszcze w XVII wieku, jest on najstarszy w Szwecji. Znajduje się on w zonie projektowanego rozszerzenia portu & więc grozi mu zaniknięcie. Robotników nalicza 200.

Zakład posiada: 1 stocznię, 1 dok pływający na 350 ton.

Działalność zakładu wyraża się: W roku 1919 jeden statek 2.500 ton dw. W 1920 roku jeden parowiec 2.250 ton dw., sprzedany kompanji norweskiej, we wrześniu drugi taki statek był założony.

Vaxholms Varv, pod Sztokholmem

Założony w 1917 roku. Początkowo kapitał wynosił 1.200.000 kor., obecnie kapitał powiększono do 6.000.000. Dotychczas nie wypłacano dywidendy. Zatrudnionych robotników jest 150.

Zakład posiada: dwie stocznie, jeden mały warsztat reparacyjny, jest przewidziana budowa doku pływającego. Projekt powiększenia zakładu jest ogromny.

Działalność zakładu wyraża się: w roku 1919 wydano statek motorowy drewniany na 430 ton dw., w 1920 roku w budowie statek 2.700 tondw., dla Nordiska Lloyd, jest to pierwszy statek żelazny wybudowany na tych warsztatach. W budowie dwa statki żelazne motorowe.

Erik Brodins Varv, w Gefle

Założony w 1917 roku. Kapitał 1.000.000 koron. Liczba robotników - 225.

Zakład posiada: 1 stocznię na 4.500 ton dw., 1 slip na 1.500 ton. W roku 19 wybudowano 2 żaglowce żelazne motorowe po 800 ton. W 20 r. parowiec 3.215 tondw..

Frankowski
kapitan.

27 stycznia 1921 roku

I4/t.

Szkoła bolszewicka w Szwecji

Do
Naczelnego Dowództwa Oddział II
W W a r s z a w i e .

Rozp.

W zeszłym roku, w sierpniu, otworzone w Sztokholmie, staraniem tutejszego Związku Młodzieży Socjalistycznej (Socjal-Dem. Ungdomsfoerbund, S.D.U.F.) i przy poparciu finansowym i moralnym Rządu Sowieckiego, kursa komunistyczne dla agitatorów bolszewickich / Kommunistiche Aftonskolan/.

Celem kursów jest przygotowanie przyszłych mówców i agitatorów dla szerzenia propagandy bolszewickiej.

Na kursach wykłada się: historję socjalizmu, historję rewolucji światowej, organizacja Związków Zawodowych, propaganda, Rosja Sowiecka, sprawy komunalne. Wykłady są prowadzone przez wybitniejszych miejscowych bolszewików, jak Höglund - jeden z redaktorów pisma bolszewickiego Politiken, Ström - konsul bolszewicki, Sarnel - współpracownik Rosty, Kilbom - szef zarządu Politiken, Aleksandrow - nieoficjalny wice konsul bolszewicki, Seederquist, Carlson i Skoeld współpracownicy Politiken.

O Rosji Sowieckiej wykłada się tylko wtedy, gdy przyjeżdża do Sztokholmu ktoś z wybitniejszych bolszewików rosyjskich. Wykłady takie nie odbywają się w szkole, ale w jednym z klubów partyjnych, a to dla tego by uniknąć kontroli policyjnej. Wykłady te mają więcej charakter agitacyjny i służą jako propaganda. Wykład odbywa się po niemiecku lub z tłumaczem szwedkim.

Na kursach wykładają się też języki nowoczesne. Niemiecki i szwedzki są wykładane przez E. Rosenberga, angielski - przez Erik Bergetroem i panią Karin Seebacher (członek tutejszego klubu Kobiet Komunistek, rosyjski - Aleksandrow.

Wykłady odbywają się w jednej ze szkół ludowych lub w sali domu ludowego. Opłata za naukę wynosi 15 koron kwartalnie.

Zapisywać się na wykłady mają prawo tylko ci, którzy należą do Związku S. D. U.F., członkowie partji komunistycznej i osoby rekomendowane przez dwa poprzednie stowarzyszenia.

Zdolniejszych słuchaczy, szkoła ma zamiar posyłać na dwa miesiące do Rosji, opłacając im podróż tam i z powrotem. Pobyt zaś w Rosji będzie opłacany przez Rząd Sowiecki.

Kierownikiem szkoły jest niejaki Karl Malmsten - student uniwersytetu w Uppsala; przewodniczącym rady nauczycielskiej - Carlson, współpracownik red Politiken i Samuelson - z biura Rosty.; przewodniczącym rady uczniowskiej - Gustav Flodin, funkcjonariusz jednego z biur handlowych.

Szkoła w Sztokholmie liczy 72 słuchaczy i ma oddział na przedmieściu Soeder - 25 słuchaczy. Prócz tego są oddziały w Midsommarkrans /14 słuchaczy/ i Enskede /12 słuchaczy./.

Jaka jest pomoc finansowa Rządu Sowieckiego trudno jest stwierdzić, faktem jest jednak, że konsul Ström opłaca wszystkich wykładających.

Podobno, czynią się starania na otwarcie takich że kursów w Niemczech, Czecho-Słowacji, Krajach Nadbałtyckich, Litwie i Finlandji.

Frankowski
kapitan.

28 stycznia 1921 roku

15/t.

Przedstawiciele bolszewji
w Sztokholmie.

Do
Naczelnego Dowództwa Oddział II
W W A R S Z A W I E .

Przejazdem, z Londynu do Moskwy, bawił w Sztokholmie - Krasin. Pobyt w Sztokholmie nie był związany z jakimiś szczególnymi poleceniami; podobno miał Krasin polecenie rządu sowieckiego kategorycznie zaprzeczać pogłoskom o jakichkolwiek agresywnych zamiarach i przygotowaniach do wojny z Polską.

Podczas swego pobytu, Krasin był przyjęty przez tu-tejszego ministra Spraw Zagranicznych, któremu wynurzał o zamiarach pokojowych bolszewików, omawiał podstawy do oficjalnych pertraktacji handlowych i ewentualnie osobę która mogła by pertraktacje prowadzić. Wrangel miał odpowiedzieć, że prosi Krasina przedstawić plan takich pertraktacji, na co znów otrzymał odpowiedź, że Krasin nie jest upoważniony do tego, ale po przyjeździe do Moskwy będzie prosił Rząd Sowieców projekt taki przedstawić. Co zaś do osoby, której bolszewicy mogli by polecić prowadzenie podobnych pertraktacji, były wysunięte trzy kandydatury: 1/ Litwinowa, 2/ Worowskiego i 3/ Kersenczew. Dwie pierwsze kandydatury były stanowczo odrzucone, trzecia zaś przyjęta życzliwie.

19-go, Krasin wyjechał do Rewla, na statku szwedkim, ciekawym jest to, że Szwecja przeżywa obecnie strejk mechaników i palaczy okrętowych, tak iż żaden statek szwedzki nie kursuje, jednakże dla pana Krasina strejkujący skoczyli załogę i

powieźli przedstawiciela Bolszewji do Rewla.

Nominację Kerszenczewa należy uważać za dokonaną i po przyjeździe Krasina do Moskwy jest oczekiwany wyjazd tego nowego przedstawiciela.

Przed wyjazdem Krasina, zwrócił się do niego przedstawiciel jednej z fabryk zapatek proponując mu swój towar. Krasin na to miał powiedzieć: jeżeli za zaputki chcecie otrzymać koncesję na uruchomienie jednej z fabryk rosyjskich to możemy traktować, złota zaś nie wydamy bo jest ono przeznaczone na zakup wyłącznie maszyn i przedmiotów niezbędnych do podjęcia życia ekonomicznego, bez zapatek naród rosyjski może doskonale się obejść.

Wrazie przyjazdu Kerszenczewa - bolszewja będzie reprezentowana w Szwecji jak następuje:

1/ Płachnaya Michała Kerszenczew, były przewodniczący delegacji pokojowej w Dorpacie, profesor socjalistycznej akademii w Moskwie - przyjeżdża z szerokimi pełnomocnictwami do traktowania z rządem szwedzkim o kwestjach handlowych, ewentualnie przyszły przedstawiciel Rządu Bolszewickiego przy Rządzie szwedzkim.

2/ Friedrich Ström, szwed, generalny konsul Rosji Sowieckiej.

3/ Juca - przedstawiciel sowietów do pertraktacji z poszczególnymi firmami o zawiązania handlu z Rosją.

4/ Lomonosow - specjalista do zakupów lokomotyw, wagonów i w ogóle materiału kolejowego.

Polityka tego ostatniego jest bardzo zachwiana, z niego są niezadowoleni jak rząd sowietów, tak i szwedzi. Krasin manifestował mu wyraźnie swą nieprzychylność. Jest wersja, że Lomonosow zostanie odwołany, ale Lomonosow miał się wyrazić, że o ile zostanie odwołany to do Rosji nie powróci bo się czegoś obawia.

Tak się zarysowuje przedstawicielstwo Nowej Rosji w Szwecji, jednocześnie związa swoją placówką Stara Rosja. Pan Guliewicz jest w trakcie likwidowania swych spraw, po-

tem ma wyjechać niby do Kristjanji, a z tamąd udać się do Berlina i zapewne powiększyć rój marzycieli o starej Rosji.

Pułkownik Kandaurow ma pozostać aż do czerwca, albowiem aż do tego czasu starczy mu pieniędzy. Robił on wielkie starania by dotrzeć do Krasina i rozmówić się z nim, ale starania go zawiodły Krasina wymówił się brakiem czasu i Kandaurowa wcale nie przyjął.

Reszta personelu byłej legacji rosyjskiej, częściowo rozjechała się do Paryża lub Berlina, ci zaś co znali język szwedzki i obyczaje osiedli w Sztokholmie w służbie biurowej lub zajęciu własnym.

Frankowski.

k a p i t a n .

29 stycznia 1921 r.

17/t.

Budżet armji szweckiej
na rok 1921

Do

Naczelnego Dowództwa Oddział II

W W a r s z a w i e .

Wszystko co powiedziałem ~~o budżecie~~ w wstępie, w raporcie moim L.4/t. z 13 stycznia roku 1921, o Budżecie Marynarki, odnosi się też do budżetu armji.

Budżet armji jest zawarty w specjalnej książce, która nosi tytuł Liggards over de i riksstaten upfordra anslag a FJÄRDE HUVUDTITELN för 1921.

Kredyt, na rok 1921, według wydziałów przedstawia się następująco:

I/Biuro Departamentu

Na utrzymanie kancelarji i personelu cywilnego, kredyt zwyczajny 216.000 k., kredyt nadzwyczajny 7.000 kor.

2/ Na Obronę

A/ Pobory, rekrutacja, wydatki podrózne i t.p.

a/ na zarząd armji kredyt zwykły 362.379, jest to kredyt wyznaczony na utrzymanie wszystkich poddepartamentów, wojskowego i cywilnego personelu centralnego urzędu.

b/ Utrzymanie personelu sztabów armji i ~~sztabów~~ łączności w wojsku, kredyt zwykły 21.273.000 kor.. W punkcie tym jest wyszczególniono: etaty generalskie - 23, generałów lekarzy i weterynarzy - 12; Sztab generalny - sztabowych oficerów 19, subalternów - 34, personel cywilny 10 osób; sztaby artylerji - 12 oficerów; komedy miast Sztokholmu, Karlsborgu i Boden - 16; zarząd komunikacji - 176; Zarząd remontu 2 ludzi; wyższa szkoła wojenna - 7, bez wykładowczych; wyższa szkoła artylerji i inżynierji - 15 (cały personel, wraz

z usługą); szkoła jazdy - II; Szkoła strzelnicza dla piechoty i artylerji - zarząd i wykładowcy - 21 - przydzielonych do zajęć oficerów IIS; artyleryjska szkoła strzelnicza - 98; szkoła wojskowa - 33; dalej wymieniają się etaty 28 pułków piechoty, 9 pułków kawalerji, 10 pułków artylerji, etat warsztatów artyleryjskich, etat personelu fortyfikacyjnego, 5 kompanji inżynieryjnych, 6 trenów, intendantura, szpitale.

c/ dodatek do żołdu, kredyt zwyczajny - II6.600

d/ dodatek do żołdu dla ludzi w obozach - 96.600

kredytu nadzwyczajnego

e/ tymczasowe polepszenie żołdu dla personelu armji /dodatek drożymiany/ kredyt nadzwyczajny 5.540.000 kor.

f/ wydatki na rekrutację - 810.950

g/ kadry rezerwowe armji, kredyt zwykły 482.300 tu są wyliczone, że w rezerwie liczy się 2 generałów, 2 pułkowników, 5 podpułkowników, 29 majorów, 66 oficerów kompanji, 48 niższych oficerów i 120 podoficerów.

h/ personel armji poza etatowy, kred. zwyk. ⁰⁰ 3600

i/ diety podrózne, kred. zwyk. 134.000

j/ strawne, kredyt nadzwyczajny 300.000

k/ wydatki na przenosiny, kredyt zwykły 100.000

Wszystkiego punkt A/ zawiera wydatki na - kredyt zwykły

24.392.679 kor., kredyt nadzwyczajny 6.079.425 kor.

B/ gaża rekrutów, zwyk.kr. 6.427.580

C/ nauka, zapomogi i pewne wydatki kancelaryjne kred.zwyk. I.205.153 kr., kred. nadzw. I.633.070

D/ Utrzymanie, intendantura, wikt i t.p.

a/ wikt, kred. zwykły - 7.789.415 kr.

b/ ekwipunek, kred. zwyk. - 4.567.998 kr.

c/ urządzenie i utrzymanie koszar - I.449.III

d/ opał, oświetlenie, kanalizacja i t.p. -

2.305.316 kr.

e/ remont - 466.750 kr.

f/ furaz - 4.605.704

g/ ćwiczenia łącznikowe - 2.098.463 kr.

h/ ćwiczenia awiacyjne, kredyt nadzwyczajny-232.700

Wszystkiego § B/ zawiera 23.322.757 kr. kred. zwyk. i 955.700
kredytu nadzwyczajnego.

E/ służba sanitarna? kredyt zwykły 662.210 kor. i kre-
dyt nadzwyczajny 551.963.

F/ broń i amunicja - 3.512.583 kred. zwyk.

a/na nabycie broni ręcznej i kulomiotów - kredyt nad-
zwyczajny 900.000 koron

b/ na funkcjonowanie fabryki amunicji Aker, kredyt
nadzwyczajny - 2.943.000.

c/ na doświadczenia z materiałem technicznym - 60.000
kredyt nadzwyczajny.

Wszystkiego § F/ zawiera kred. zwykły. 3.512.583 i kredyt nad-
zwyczajny 3.903.000 kor.

G/ Budynki i materiał budowlany.

a/ urządzenie pola do ćwiczeń i strzelnic 1950840 kr

b/ na poszerzenie pola ćwiczeń i strzelnic, kredyt
nadzwyczajny 1.986.840

c/ na remont koszar piętnastu pułków piechoty kred.
nadzwyczajny 4.810.500 kr.

d/ na budowę nowych budynków 834.650 kr.

e/ na utrzymanie materiału lotniczego 493.090 kr.

Wszystkiego § G/ zawiera kred. zwyk. 2.074.940 kr. i nadzwyczaj-
9.810.805.

H/ Różne kred. zwyk. 1.215.000 i kred. nadzwyczajny
100.000

CAŁY ZAS BUDŻET WYNOŚI:

kredyt zwykły 62.812.902 korony.

kredyt nadzwyczajny 23.033.963 korony



Frankowski
kapitan.