

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ



CZERWIEC Nr. 6

A. Aleksandrowicz

"Frambolie"
Sp. z o.o.

NAJLEPSZE
CZEKOLADKI
I MARCEPANY
W 96 ODMIANACH

DUŻO NOWOŚCI

SKLEPY:

- 1) UL. OSSOLIŃSKICH 1, GMACH HOTELU
EUROPEJSKIEGO. TEL. 402-50.
- 2) UL. MARSZAŁKOWSKA 113, RÓG ZŁOTEJ
TELEFON 411-99.
- 3) KJOSK W HALL'U HOTELU BRISTOL.

FABRYKA — PRAGA, UL. ŚNIEŻNA 3, TEL. 402-52

TOWARZYSTWO MECHANICZNEJ
FABRYKI OBUWIA
„BOSTON“

BIURO: Ś-TO KRZYSKA Nr. 40, TEL. 103-97.
FABRYKA: ULICA RAKOWIEŃKA Nr. 37.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



SPECJALNOŚĆ:

BUTY WOJSKOWE

BUTY FILCOWE

TRZEWIKI ŻOŁNIERSKIE

OBUWIE ROBOCZE

PRZETARG.

Urząd Marynarki Handlowej na wybrzeżu Pomorskiem
sprzedaje w dniu 15-go czerwca r. b. z ustnego prze-
targu publicznego motorowo-żaglowy KUTER MORSKI

„G R Y F“

Długość kutra . . . 11,5 mtr.
Szerokość . . . 3,7 „ Motor syst. Deutz jed-
Wysokość wewn. . . 1,9 m. dnocylindrowy 15 HP.
Zanurzenie . . . 1,2 m. na naftę lub ropę.
Burta . . . 30 cent.
Komplet żagli . . . 1

Przetarg rozpocznie się od sumy 6.000 zł. w Kapi-
tanacie portu Gdynia w dniu 15 czerwca 1925 r. o go-
dzinie 11-ej rano. Uczestnicy w przetargu, przed rozpo-
częciem takowego, składają wadium w wysokości 5 proc.
od wyżej wskazanej sumy.

URZĄD MARYNARKI HANDLOWEJ
NA WYBRZEŻU POMORSKIM.

KAŻDA POLKA I KAŻDY POLAK
POWINNI BYĆ CZŁONKAMI

L I G I
MORSKIEJ I RZECZNEJ

Szczegółowych informacji udzielają:

- w WARSZAWIE Zarząd Centralny Ligi Morskiej i Rzecz-
nej: ul. Elekoralna 2, gmach Mini-
sterstwa Przem. i Handlu, tel. 15-63.
Konto w P. K. O. Nr. 367.
Komitet Warszawski L.M.R.: Al. Ujaz-
dowskie 37, tel. 315-88. Biuro czynne
od 10 do 8 wieczór.
- w POZNANIU Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej ul. Ma-
tejki 52, inż. J. Rummel.
- w WILNIE Oddz. Ligi Morskiej i Rz. ul. Mickiewicza 1.
- w TORUNIU Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej ul. Byd-
goska 90, Dr. Kolanowski.
- w ŚWIECIU N/W Oddz. Ligi Morskiej i Rzeczej Kadra
Maryn. Wojennej. Kom. Korytowski.
- w LWOWIE Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej ul. Pan-
ska 14, Dr. Józef Gluziński.
- w MILEJOWIE Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: Cu-
krownia, E. Znatowicz, z. Lubelska.
- w STAROGARDZIE Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej:
65 p. p., Kapt. J. Stettner.
- w PRUSZKOWIE Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej:
Stalowa 20, St. Skass.
- w CHELMIE Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: Budo-
wska 15. ks. Chróścik, z. Lubelska.
- w JANIKOWIE Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: pow.
Inowrocław, p. Wieszok.
- w GDYNI: Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: Dowództwo
Portu, kapt. Zalewski.
- w KRAKOWIE Oddz. Ligi Morsk. i Rzec. Krakowskie
Tow. Techniczne ul. Straszewskiego 28.
- w WEJHEROWIE Oddz. Ligi Morsk. i Rzec.: Urząd
Maryn. Handlowej, p. Wojniłowicz.
- w TCZEWIE Oddz. Ligi Morskiej i Rzeczej: Starostwo.
Starosta M. Dytkiewicz.
- w KATOWICACH Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej:
Stawowa 8, Adw. Rostek.
- w RADOMIU Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: Lokal
Stow. Inżyn. i Techn. ul. Lubelska 41.
- w GDAŃSKU Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: Bank
Związku Sp. Zarobkowych. Dyrektor
M. Zbąski. Holzmark 18.
- w RADOMSKU Oddz. Ligi Morskiej i Rzeczej: Rynek 14.
Stefan Kaliszczuk.
- w KRZEMIENCU, Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: ulica
Szeroka 2, I. Prawdzic-Zaleski.
- w ŁODZI Oddz. Ligi Morskiej i Rzeczej: Piotrkowska 92.
- w ŁOWICZU Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: plac
Kościuszki 11 m. 5. W. Doleżał.

Cena specjalnego numeru „Tygodnia Bandery” 80 gr.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 6.

Warszawa, czerwiec 1925 r.

Rok. II.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL i KOMANDOR CZESŁAW PETELEŃ (jako naczelni kierownicy) oraz ANTONI ALEKSANDROWICZ (sport wodny i kierownictwo artystyczne), PIOTR BOMAS (sprawy portowe), RAFAŁ CZECHÓT i WŁADYSŁAW FILANOWICZ (marynarka wojenna), RADOŚLAW KRAJEWSKI (rybactwo), STANISŁAW KRUSZYŃSKI (dział oficjalny L. M. i R.), FELIKS ROSTKOWSKI (marynarka handlowa), 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. 3 do 4 popoł., tel. 15-63, redakcja w płatki od 6 do 7 popoł., tel. 15-63; prywatny telefon redaktora 13-39. Okładkę do niniejszego numeru ozdobił int. A. ALEKSANDROWICZ.

Z ODJAZDU STATKU SZKOLNEGO „LWOWA” DO ANGLJI, FRANCJI i WŁOCH.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Fot. H. Pistel.

Po pożegnaniu Lwowa towarzystwo na statku wraca do Gdyni. W grupie widzimy gen. Marjusza Zaruskiego; dyr. departamentu marynarki handlow. Gabryzła Chrzanowskiego i inn.

ODDEZWA

Polacy! Trzy czwarte globu ziemskiego zalegają obszary wód. Te obszary wód to szeroki gościniec, łączący wszystkie lądy, narody, kultury i wszystkie ośrodki najóżnorodniejszej wytwórczości i jej wymiany.

Nasze małe wybrzeże nad Bałtykiem to wielka brama, wiodąca na ów światowy gościniec i do niekrepowanego obcowania naszego z całą ludzkością, to rękojmia naszej całkowitej niezależności gospodarczej.

Obecna chwila dziejowa jest chwilą odradzania się gospodarczego Polski, chwilą budowania Polski mocnej, dorodnej i zamożnej, chwilą utrwalania jej poczynienia między mocarstwami lądowymi i między narodami, posiadającymi okręty, wpływy na układ stosunków międzynarodowych.

Ale obecna chwila jest i momentem, w którym nasi zawistliwi sąsiedzi, idąc śladami swych krzyżackich przodków, znów poczynają knuć spiski, by nas od morza odcąć, by uwięzić Polskę w gospodarczej i politycznej blokadzie by potem, jako zwykłe blokady następstwo, znów ją poćwiartować, rozebrać.

Nigdy w dziejach Narodu Polskiego nie występowała z taką mocą potrzeba zrozumienia znaczenia morza i potrzeba wykorzystania jego dobrodziejstw i nigdy nieprzyjaciele nasi nie zdradzali tak jawnie chęci powstąpienia rozpoczynającego się u nas ogólnonarodowego ruchu ku morzu, jak w chwili obecnej. Pojął do głębi to rząd polski, utworzył szkoły morskie, morskie urzędy, wypracował specjalne ustawy, buduje port w Gdyni, popiera zapoczątkowanie naszej wielkomorskiej floty handlowej i wielkomorskie o rybactwa, rozwój marynarki wojennej, ale te poczynania rządu to mało, to nie wystarcza.

Trzeba, żeby cały Naród Polski poczuł nierozdzielny związek z morzem, czuł się morskim.

Trzeba, iżby w ślad za niepodległością polityczną coraz bardziej bez obcych pośredników rozwijała się niepodległość gospodarcza, wolna z całym światem wymiana towarów, by się rozrastał w kraju naszemu dobrobyt.

Trzeba, by dziełni synowie naszej ziemi poznawali oblicze globu ziemskiego,

oblicze szerokiego świata i kształtowali o nim myśl własną, myśl polską.

Trzeba, byśmy wytwórczość swoją do obcych brzegów posyłał na owych najtańszych środkach przewozu — na okrętach, własnych.

Trzeba, by widok ojczystej bandery i tworów naszego ducha chronił nasze wychodźstwo zamorskie przed wynaradawianiem się.

Trzeba, by białokarmazynowa bandera niosła sławę imienia polskiego na wszystkich świat i by dzięki niej wielki Naród Polski, ów dziejowy rzecznik dobrowolnego związku narodów, stał się w wieku XX-ym w wieku organizowania się ludzkości, istotną potęgą światową.

Polacy! L. M. R. powodowana temi nakazami oraz tem, że wśród innych narodów nawet organizacje kobiece samorzutnie kupują okręty, urządza na rzecz statku szkolnego pod najwyższym protektorem Pana Prezydenta Państwa uroczysty „Tydzień Bandery” i wzywa was do wzięcia w nim jak najwyższego udziału.

LIGA MORSKA I RZECZNA

O ŻAGLOWY OKRĘT SZKOLNY DLA MARYNARKI WOJENNEJ

Różnorodny i szeroki bardzo program wyszkolenia aspirantów na oficerów morskich powinien uwzględnić wszelkie te nauki i umiejętności, które dla wypełnienia obowiązków oficera na okręcie wojennym są potrzebne. Wobec dominującego wpływu techniki we wszystkich dziedzinach nowoczesnej nautyki wojennej, szkolenie teoretyczne dziś daleko większą rolę odgrywa, niż temu lat 50, skutkiem czego nauka na ławce szkolnej lub w laboratorjach pochłania znaczną część czasu wyszkolenia. Niemniej jednak, mimo zmienionych warunków, mimo panowania pary, motoru spalinowego i prądu elektrycznego na nowoczesnym okręcie wojennym, żywiol, po którym okręt płynie pozostał nie zmieniony. Morze dziś jest to samo, jakim było za czasów żaglowych flot wojennych minionych wieków i będzie to samo nadal, a ludzie, którzy obsługują i prowadzą okręty na morzu, muszą dziś posiadać podobne umiejętności i cechy charakteru. To też młody oficer morski, żeby móc sprostać wymaganiom służby, nie może poprzestać na wykształceniu teoretycznym, lecz winien stać się marynarzem. Marynarzem zostać nie jest tak łatwo. Nie wystarczy na to wdziać granatowy mundur ze złotymi guzikami i siąść na okręt. Z takich „marynarzy” pożytku dla Ojczyzny nie będzie, i lepiej nie mieć wcale okrętów, niż powierzyć je ludziom, którzy nie są marynarzami. Żeby zostać marynarzem, trzeba mieć wyraźne powołanie, posiadać wystarczającą odporność fizyczną i przetrwać dłuższy czas na okręcie, nie stojącym w porcie tylko pływającym po morzach we wszystkich warunkach atmosferycznych i klimatycznych.

Pod tym względem wyszkolenie oficerów w naszej marynarce wojennej ma wielkie braki. Nasza skromna marynarka wojenna nie jest w stanie dać swym wychowankom tyle czasu praktycznego pływania, w charakterze zwykłego maryna-

rza pokładowego, ile jest niezbędne. Wykształcenie praktyczne odbywa się obecnie w ten sposób, że podczas miesięcy ciepłych uczniowie szkoły oficerskiej okrętowani są na poszczególnych okrętach floty morskiej, gdzie pełnią służbę jako zwykli marynarze, biorąc udział w życiu okrętowym i dzieląc z załogą wszystkie prace. Jest to dobra szkoła, lecz zakrótka i nie wystarczająca dla przyszłego oficera-marynarza. Torpedowce nasze i kanonierki są zbyt małe, i przy uszczuplonym, ze względów budżetowych zapasie paliwa, nie mogą być tyle w ruchu, ileby tego wymagało wyszkolenie uczni. Brak przytem bardzo dłuższych podróży, podczas których załoga okrętu przez szereg dni lub tygodni nie może się komunikować z lądem. Niema też możliwości dla uczni oficerskich kształcenia swego umysłu przez zwiędanie obcych portów, naocznego przypatrywania się, co się robi w innych krajach i jak pracują inne marynarki wojenne. W takich warunkach w naszych przyszłych oficerach morskich właśnie nie mogą się rozwinąć, zdolności żeglarskie niezbędne dla każdego, kto chce być dobrym oficerem morskim. Jak kawalerzysta, poza znajomością użycia broni musi być w pierwszym rzędzie jeźdźcem, tak oficer morski winien być marynarzem. Zdobyć sobie te właściwości może kawalerzysta tylko przez ćwiczenie się w konnej jeździe, a marynarz uprawiając żeglugę. Żadn: najlepszy kurs, podręczniki, modele, wykładowcy, żadne gromadzenie teoretycznej wiedzy tu nie pomoże. Marynarz się wyrabia nie przy ławce szkolnej, tylko na pokładzie okrętu, przy kole sterowym, przy szkotach żagli i wiosłach łodzi, przy dobrej i złej pogodzie, podczas dnia lub nocy, przy upale, czy w mrozie. Żeby zostać dobrym marynarzem takim, o którym komendant w swej kajucie czy szeregowi pod bakiem mówią: „możemy spokojnie spać, ten a ten jest na warcie”, trzeba w pierwszym rzędzie mieć wrodzone uzdolnienie i zami-

łowanie. Lecz jak stwierdzić, czy takie uzdolnienie istnieje, i czy zamilowanie które kazało obrać zawód morski istotnie jest dosyć silne, żeby przezwyciężyć liczne przykrości i ciężkie przejścia, w które obfituje życie marynarza? Na to jest tylko jedna odpowiedź: trzeba żeby młody oficer na samym początku swej kariery przeżył wszystko to, co stanowi chleb i sól życia morskiego, trzeba żeby na małym żaglowcu, pełniąc obowiązki prostego majtki przez szereg miesięcy, oswoił się z falą i wiatrem, z ciężką pracą przy żaglach i bądźco bądź z chorobą morską. Po półrocznym krążowaniu, choćby tylko po Bałtyku i Morzu Niemieckim, już każdy z uczniów sam się przekona, czy nadaje się do służby morskiej a jednocześnie komendant i oficerowie okrętu wytworzą sobie o nim opinię.

Za wyszkoleniem na okrętach przemawia i to jeszcze, że przeważna część marynarów wojennych, zwłaszcza młodszych, udziela ich o dziś dnia swoim kadetom. Zaniechały tego systemu już przed wojną światową tylko największe marynarki i to ze względów przeważnie ekonomicznych. Przy dużych liczbach kadetów, którzy rokrocznie są tam przyjmowani, trzeba by mieć całe eskadry dużych żaglowych statków szkolnych, co by wypadało za drogo. Za to kadeci są szkoleni na nowoczesnych krążownikach w podróży na dalekich morzach. Po za tem wielkie marynarki wojenne przy swoich szkołach morskich utrzymują znaczną liczbę przeróżnych żaglowych yachtów i t. p., na których uczniowie odbywają wycieczki sportowe, co do pewnego stopnia zastępuje zaokrętowanie na większych żaglowcach. Ze jedynie służba na żaglowcu wyrabia prawdziwego marynarza, tego dowodzi fakt, że wszystkie narody, posiadające marynarkę handlową, szkołą przyszłych oficerów okrętów handlowych na żaglowcach, często specjalnie na ten cel wybudowanych. I my posłaliśmy za tym przykładem, używając dla szkolenia przyszk-

łych oficerów naszej floty handlowej dużej dosyć okrętu żaglowego, barkantyny „Lwów”.

Niestety dla wojennej marynarki takiego okrętu nie posiadamy. Tutaj mógłby kto powiedzieć: „Dobrze, niech więc aspiranci marynarki wojennej pływają razem z kolegami z handlowej marynarki na „Lwowie”! Twierdzenie to słuszne z punktu widzenia niefachowca, nie wytrzymuje jednak krytyki rzeczowej.

Program szkolenia aspirantów z marynarki wojennej jest zupełnie inny, niż program dla uczni handlowej marynarki. Podczas gdy pierwsi są żołnierzami i podlegają dyscyplinie i sądom wojskowym, drudzy są osobami cywilnymi, dla których inne przepisy są miarodajne. Wyszkolenie pierwszych leży w ręku oficerów morskich podczas, gdy drudzy są szkoleni przez oficerów z marynarki handlowej. Współżycie dwóch tak zasadniczo różniących się czynników na jednym okręcie, o ileby się dało wogóle ustanowić modus vivendi co się dotyczy kwestji komendy nad okrętem, byłoby nie do pomyślenia bez ustawicznych tarć, przy czem by sprawa niechybnie ucierpiała. Lepiej więc wcale nie próbować takiego rozwiązania, zgóry skazanego na niepowodzenie.

Trzeba zatem, żeby marynarka wojenna posiadała własny żaglowy okrętszkolny, z czego zaraz wynikają dalsze dwie kwestje, mianowicie: Co to ma być za okręt i skąd go wziąć?

Żeby odpowiedzieć na pierwsze pytanie, należy sobie uprzytomnić, w jaki sposób w przybliżeniu odbywać się będzie szkolenie uczniów. Przy obecnym i projektowanym na bliższą przyszłość stanie naszej marynarki wojennej liczba młodych ludzi, wstępujących corocznie

w charakterze aspirantów oficerskich nie będzie zapewne przekraczała 20-tu. Ażeby zaokrętować taką ilość uczniów nie potrzeba okrętu wielkiego. Na ten cel wystarczy okręt około 300 tonn. Jako ożaglowanie najpraktyczniejsze należałoby proponować typ skunera dwu lub lepiej trzy-masztowego. Wybornie do tego celu nadawałby się skuner handlowy, stalowy lub drewniany, których jest pełno na północnych morzach, rozumie się, po odpowiednim przebudowaniu wnętrza kadłubu dla celów rozmieszczenia tak licznej stosunkowo załogi. Zalecałoby się wyposażyć go w słaby mechanizm pomocniczy w postaci motoru ropnego do poruszania okrętu w razie potrzeby bez pomocy żagli, oraz do wytwarzania światła elektrycznego i prądu do radiostacji. Pomijamy tu potrzeby dalsze, jak odpowiednia ilość stosownych łodzi okrętowych, obfite zaopatrzenie w przybory nawigacyjne i t. p.

Skuner takiego rodzaju znakomicie nadawałby się do wyszkolenia wymienionej maksymalnej ilości 70 uczniów, przy czem stała załoga okrętu, składająca się z komendanta, dwóch oficerów oraz 4—6 podoficerów i marynarzy znalazłaby także dobre pomieszczenie. Okręt taki, tani w użytku, bo dzięki żaglom niezależny od drogiego materiału pędnych, z nieograniczonym promieniem działania, mógłby od kwietnia do końca września a rokrocznie przez 6 miesięcy szkolić coraz to nowy zastęp aspirantów, którzyby podczas miesięcy zimowych uczęszczali do szkoły morskiej.

Teraz odpowiedź na drugie pytanie: skąd wziąć taki okręt. Kierownictwo naszej marynarki wojennej, w zupełności doceniające potrzebę takiego okrętu szkolnego, przy szczupłym swym budżecie nie

będzie w stanie przedsięwziąć takiego kupna lub budowy i jeszcze przez długie lata wszystkie swe kredyty będzie musiało łożyć na cele jeszcze niezbędniejsze, i bardziej związane z podniesieniem wartości bojowej marynarki, stąd też nie możemy się spodziewać, żeby plan taki mógł być rychło zrealizowany przez państwo.

Pozostaje wobec tego zwrócić się do ofiarności społecznej.

Idźmy śladem innych narodów, które ofiarowały swym marynarkom okręty wybudowane z funduszy, zebranych przez społeczeństwo. Nie stać nas dziś na pancerniki i inne wielkie okręty, ale z pewnością możemy złożyć tyle, żeby marynarkę obdarzyć 300-tonowym skunerm szkolnym. A jeżeli tak jest, kto podejmie się zorganizowania składki? Oczywiście Liga Morska i Rzeczna w pierwszym rzędzie jest do tego powołana. Już raz, o ile jesteśmy dobrze poinformowani, Liga miała zamiar rozpocząć akcję w rzeczonym kierunku, lecz wtedy warunki ekonomiczne kraju nie rokowały pomyślnego widoku i sprawę odłożono.

Dziś, kiedy już mamy stałą walutę, kiedy popularność idei morskiej w narodzie rośnie, próbujmy sprawę zrealizować, a jeżeli się weźmiemy do rzeczy z odpowiednią energją, możemy być pewni, że się nam uda. Nie chodzi przecież o miliony, tylko o jakie 200.000 zł.

W zaraniu powstania pruskiej marynarki wojennej, z której się później wyłoniła marynarka niemiecka, niewiasty państwa pruskiego podarowały z własnych składek rządowi skuner, który nazwano „Frauenlob”. Czy byśmy mieli być mniej ofiarni, niż swego czasu niewiasty pruskie?

I. UNRUG

ZASADNICZE POJĘCIE O USTROJU ŁODZI PODWODNYCH

Poprzednie rozważania*) doprowadziły nas do takiej konstrukcji łodzi podwodnej, przy której posiada ona już możność niezależnego przesuwania się na powierzchni morza w miejsce dowolne, posiada kadłub, wytrzymały na znaczne ciśnienia wody, a ponadto posiada środki, które zasadniczo umożliwiają jej zanurzenie się pod wodę wraz z następstwem wypływaniem znow na powierzchnię.

Taki nurkowiec nie posiadałby jednak jeszcze zdolności odbywania podróży podmorskich.

W samej rzeczy z chwilą, gdy wpuszciliśmy do zbiornika tyle wody, ile jest niezbędne, aby łódź kryła się pod wodą wraz z wieżyczką dowódcy, wówczas, skoro tylko przykrywa wieżyczki schowa się w wodę, łódź cała zacznie opadać niepowstrzymanie i oprze się dopiero o dno morza.

Jeśliśmy chcieli temu zapobiec, obciążając łódź drogą wypompowania pewnej ilości wody ze zbiornika, wówczas osiągniemy skutek odwrotny: łódź jak kołek wypłynie na powierzchnię.

Nieosiągalnem jest bowiem tak precyzyjne zapełnienie lub odpompowanie zbiornika, aby siła wyporności została ściśle przyrównana do wagi łodzi.

Aby nurkowiec mógł żaglować pod wodą, na dowolnej głębokości, niezbędne jest zastosowanie potemu środków innego rodzaju.

Niegdyś próbowano użyć do tego śrub

okrętowych umieszczonych nad kadłubem poziomo.

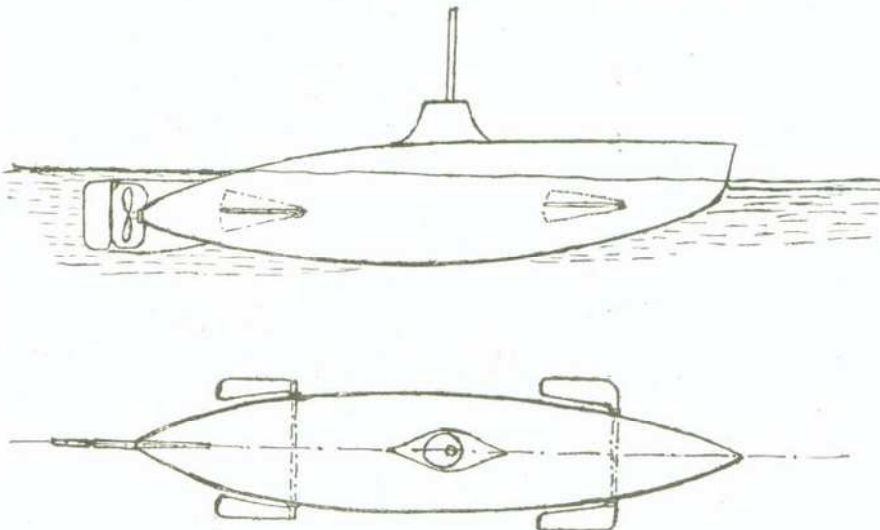
Po zapełnieniu zbiornika do takiego stopnia, przy którym łódź prawie całkowicie chowała się już w wodę, ale jednak nie poczynała jeszcze opadać na dno

morza, puszczano w ruch owe śruby poziome.

Wśrubowując się w wodę przewyżczały one najpierw tę drobną różnicę, jaka pozostawała między siłą wyporności łodzi, a jej wagą, a następnie pchały

Fig. 6.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



*) p. zeszyt 5 „Morze”.

MAZURY A MORZE

PRZYP. RED.: Artykuł ten otrzymaliśmy od redaktorki „Gazety Mazurskiej”, wydawanej nadewszystko dla Mazurów, znajdujących się pod panowaniem niemieckim.

Tamę pomiędzy ziemiami Rzeczypospolitej a morzem Bałtyckim stanowi kolonia niemiecka — Prusy Wschodnie, sztucznie wytworzona przez czynniki wrogie Polsce i Słowiańszczyźnie. Mimo jednak zmienne koleje losu, jakie obszary te przechodziły, mimo nadludzkie wysiłki, jakich nie szczędzili Niemcy dla zatarcia przyrodzonego charakteru ziem wschodniopruskich, dwie ich integralne części — Mazury i Warmja zachowały po dzień dzisiejszy tak wiele cech rodzimych polskich, że świadczą niezbicie o swej słowiańskiej przynależności tak etnograficznej, jak historycznej i politycznej. Dowodzą one, że naród polski w najdawniejszych czasach opierał się o morze Bałtyckie, ale że został po stopniowym wzmaganiu się dwóch wrogich sobie potęg od tego morza odcięty.

Wszakże nawet uczeni niemieccy tej miary, co Bender, Berthold, Obermiller, sumienny badacz ziemi mazurskiej, przyszli po długich studiach do przekonania, że autochtonami ziem wschodniopruskich byli Słowianie, pokrewni żyjącym nad Wisłą Mazurom. Szczepy pruskolitewskie, podążające w swym zwycięskim pochodzie z południa — wschodu, zatrzymane zostały przez wody Bałtyku, podbiwszy osiadłych tam Słowian, odciągnęły tych od pobraża morskiego na południe zaś odeń rozsypały się pomiędzy ujarzmioną ludnością tubylczą, z czasem przyjęły od niej dorobek kulturalny, czego dowodzą wykopaliska, cmentarzyska, co też potwierdzają opisy zwyczajów, przekazane w kronice Szymona z Gronowa (Grunau), mnicha z Tollemity (Tolkmicka) pod Fromburkiem, wreszcie słowiańskie nazwy rzek, jezior i osad, podane w dokumentach krzyżackich z w. 13-go i połowy 14-go, jak Sienica, Samin nad Samińcem, Sławka, Gnojna, Lubinica, Omulen, Mielno, Sitno i wiele innych.

Dwie drogi polska Słowiańszczyzna ku morzu: z Wielkopolski i Mazowsza. Zapuszczał się w bagniste i lesne obszary „pruskie” Bolesław Chrobry, przedsięwziął wyprawę ku północo-wschodowi Bolesław Krzywousty, Bolesław Kędzierzawy, książę mazowiecki i kujawski. Ziemia Gałędzka, dzisiejsze powiaty: szczeciński, ządziborski, piski czyli jansborski, żecki, lecki, oleckowski i węgorborski wraz z północną częścią dzisiejszej ziemi łomżyńskiej — przynależna została przez papieża Innocentego w 1253 r. księciu Kazimierzowi kujawskiemu i łęczyckiemu. Praw swych jednak musiał się niebawem rzec naskutek krętałów krzyżackich w Rzymie. Ziemia Sasińska — dzisiejsze powiaty: niborski, dąbrowski, ostródzki i działowski, w XI wieku zdobyta przez wojska polskie, dla braku jednak materiału ludzkiego nie została osadzona.

Krzyżacy, zawiadawszy ziemiami t. zw. „pruskimi”, wszczęli w drugiej połowie 13-go wieku kolonizację opustoszałego kraju, od zachodu, posuwając się stopniowo ku wschodowi i północy. Najgłówniejszym materiałem osadniczym byli Mazurzy z sąsiedniego księstwa mazowieckiego. Na wschodzie osadzano częściowo Litwinów, w miastach Niemców, ale ci ostatni podobnie, jak potomkowie Prusaków na ziemi mazurskiej, spolszczyli się

dość szybko (Warmja polszczy się w XV wieku). Rycerze polscy pełnili służbę w wojsku krzyżackim, pacholkiwie rekrutowali się z pośród ludu miejscowego — często w czasie wojen polsko-krzyżackich przechodzili na stronę polską. Rycerze mazurscy należeli do sławnego związku Jaszczurki, miasta zaś przystąpiły do związku miast pruskich, które zwróciły się o opiekę do Kazimierza Jagiellończyka.

Zygmunt I zdobywa Prusy Wschodnie, lecz, zamiast wcielić je do państwa swego, tworzy księstwo lenne, małą Polskę protestancką poza obrębem wielkiej katolickiej Rzeczypospolitej.

Osady polskie sięgają do samego Królewca i Gąbina, urzędy i stanowiska państwowe są w rękach Polaków: Polacy pracują nad założeniem uniwersytetu królewieckiego, język polski jest jednym z trzech wykładowych (łacina i niemiecki), polscy kaznodziejowie protestanci obejmują probostwa, pierwszym drukarzem „pruskim” jest Malecki z Krakowa (Malecius). Drukowane są liczne księgi polskie treści religijnej. Na dworze Albrechta przebywają sławni uczeni polscy, nie wyłączając Mikołaja Kopernika. Szlachta i chłopstwo Polacy, szkolnictwo polskie.

Odpieranie Polaków pruskich od morza rozpoczyna się w 18-ym wieku przez Fryderyka Wilhelma I, wyniesionego na króla pruskiego przy pomocy króla polskiego, Augusta II. Pojawiają się coraz nowe ograniczenia, lecz ludność godnie broni swej polskości, która kwitnie przez cały wiek 18-ty: szkolnictwo jest polskie, wychodzi w Królewcu jedyne pismo polskie, tygodnik „Pocztą Królewiecką”, słyną uczeni — „Polacy pruscy”.

Po wojnach napoleońskich wyzuto z posiadłości licznych obywateli polskich, jako zalegających w opłatach procentów od pożyczek, zaciągniętych w „landtschafcie” królewieckiej; zaczęła się stopniowa, lecz systematyczna germanizacja przez szkoły i kościoły. Jeszcze w połowie 19-go wieku patrioci polscy pracują nad odrodzeniem ludu mazurskiego. Od chwili wyrugowania języka polskiego ze szkół ludowych w 1873, germanizacja czyniła poczęła coraz to większe postępy, szczególnie zaś z chwilą podniesienia stanu ekonomicznego na Mazurach, po wojnie franko-pruskiej, kiedy większa część kontrybucji przeznaczona została na „zdobycie Mazur”.

Urzędowy spis ludności z r. 1905 wykazuje w powiatach mazurskich 243,181 Polaków i 179,048 Niemców, z których jednak znaczna część używała języka polskiego narówni z niemieckim. Znaczna liczba Mazurów, nieobjęta statystyką, przebywała na emigracji w Westfalii.

Dziś, mimo zewnętrznej patyny prusko-niemieckiej, zdala od miast, przechowała się dusza polska, prasłowiańska z jej zabobonami, przesadami w zatopione zamki, w topicha, wabiącego przechodnia w głąb bezdennych moczarów, w Kolbóg, jakieś bóstwo prasłowiańskie, którego klechdy niemieckie nie znają. Piękny język Reja i Kochanowskiego o wymowie wspólnej sąsiednim Kurpiom przetrwał zdala od miast, pod słomianymi strzechami, w chatkach słowiańskich zwyczajem na zrąb budowanych. Tę słowiańskość budowli mazurskich uznał nawet słynny badacz niemiecki prof. Krüger podobnie; jak znakomity germanista Frischbier wykazał wpływ słowiańszczyzny na wytworzenie się dzisiejszego języka Niemców wschodniopruskich.

Skryty w stosunku do obcych, nieufny, o duszy tkliwej, lubujący się we wspomnieniach dawnych czasów, myślą ulatą Mazur z pomiędzy swych jezior i moczarów ku szerokiemu morzu, od którego odparty został. Wszakże przed niespełna jeszcze 20 laty, po wojnie 7-letniej, przodkowie jego na tratwach wozili budulec ze swych puszczy mazurskich drogami wodnymi do Królewca, a stamtąd może hen w świat, na falach Bałtyku.

To też liczne pieśni gminne wspominają kołyszące fale morza, rybaków, żeglarzy. Istnieje też ciekawa legenda, wielce na Mazurach rozpowszechniona o człowieku, którego ojczyzną było niezmiernie morze, a które przepływał wszędzie i wzdłuż na belce. Kiedy jednak przy zetknięciu się z mieszkańcem nadbrzeżnym dowiedział się o przeznaczeniu człowieka i jego nicości wobec Boga, poznał słabość swoją — może nie chciało go więcej nosić, a on sił dawnych nie odzyskał nigdy.

EMILJA SUKIERTOWA.

NASI NURKOWIE



przed sobą kadłub łodzi w kierunku pionowym w dół do żądanej głębokości.

Z chwilą gdy śruby poziome zatrzymywano, pozostawiony, jak wspomnieliśmy, pewien nadmiar wyporności łodzi wypychał ją zaraz znów na powierzchnię.

Ten sposób zanurzania okazał się jednak w praktyce niedogodnym.

Działanie śrub bowiem wywierało swój wpływ nie od razu, a po pewnym czasie dopiero.

Działanie to było równocześnie zbyt mało precyzyjne, zbyt mało mogło być stopniowane, a wskutek tego trzymanie się na żądanej głębokości było osiągnięte z trudnością.

Ten środek zanurzania się został też szybko zarzucony i dziś nie jest praktykowany nigdzie.

Zastąpiono go tak zwanymi sterami poziomymi. Aby sobie zdać sprawę z pożytku, jaki ten rodzaj sterów przynosi nurkowcom, wróćmy na chwilę do statków nadwodnych.

Statek nadwodny, zwykły winien mieć możliwość zmiany kierunku swego ruchu na powierzchni morza. Posiada on w tym celu ster. Przesłanie steru na jedną burtę powoduje zwrot statku w lewo, na drugą — w prawo.

Te dwa kierunki zasadnicze wystarczają w zupełności, jak wszyscy wiemy statkowi nadwodnemu.

Nurkowce posiadają również takie ster-y pionowe. Służą im one do wykonywania ruchów również w lewo w prawo, zarówno podczas jazdy nawodnej, jak i podmerskiej.

Nurkowce muszą jednak posiadać prócz tego zdolność płynięcia nie tylko w tych dwóch kierunkach, ale w dwóch dodatkowych jeszcze, to jest w dół oraz w górę.

Jeśli tedy do wykonywania ruchów w lewo i w prawo potrzebne są statkom zwykłe ster-y pionowe, to oczywiście jest, że do wykonywania ruchów w kierunkach do powyższych prostopadłych nadadzą się ster-y, umieszczone prostopadłe do sterów pionowych, a więc ster-y poziome.

Tak się też dzieje.

Dziś każdy nurkowiec zaopatrzony jest w ster-y poziome, za pomocą których odbywa się jego zanurzenie i wynurzenie, oraz które pozwalają utrzymywać go na dowolnej głębokości podczas żeglugi pod powierzchnią wody.

Każdy współczesny nurkowiec posiada dwie pary takich sterów, jak wskazane jest na fig. 6.

Działanie tych sterów pokazane jest na fig. 7.

Fig. 7

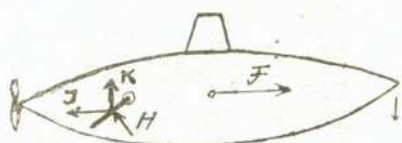
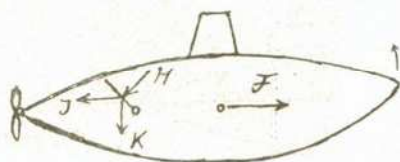


Fig. 8



Polega ono na tem, że jeśli nastawimy ster-y umieszczone przy rufie w dół, to opór wody H , działający prostopadłe do jego powierzchni, rozłoży się na dwie składowe, z których jedna, I , będzie, jak przy każdym sterze, powstrzymywała nieco posuwanie się statku naprzód, druga zaś, K , będzie się starała unieść rufę statku w górę, a więc będzie zanurzała dziób nurkowca, powodując jego zanurzenie się.

Jeśli ster nastawimy w kierunku odwrotnym, jak wskazano na fig. 8 wówczas skutek będzie przeciwny.

Składowa K , będzie mianowicie działała wówczas w dół, pociągając rufę nurkowca, a więc wynurzając jego dziób i powodując wypłynięcie statku na powierzchnię.

Ster-y, umieszczone w części przyzdionowej, działają zupełnie podobnie do sterów tylnych.

Kombinując odpowiednio kąty nachylenia każdej pary z tych sterów można osiągnąć zarówno szybkie zanurzenie się łodzi, jak i wynurzenie się, a zarazem, przy pośrednich kątach nachylenia, zabezpieczyć łodzi ruch podwodny na żądanej głębokości po linii prostej.

Ten wynik został osiągnięty dopiero po długich próbach, które obejmowały zarówno ustalenie liczby, potrzebnych dla łodzi sterów poziomych oraz ich wielkości, jakoteż najwygodniejsze i najwydajniejsze umieszczenie ich wzdłuż łodzi.

Streszczając wszystko to, co dotąd było powiedziane, możemy ustalić, iż, aby nurkowiec mógł całkowicie się zanurzyć i płynąć pod wodą na dowolnej głębokości, niezbędne jest kolejno:

1) takie obciążenie go balastem wodnym, żeby ponad wodą pozostała jedynie niewielka część jego kadłuba, np. połowa wieżyczki dowodzącej;

2) puszczenie w ruch silnika, który będzie pędził statek pod wodą, gdyż tylko podczas ruchu statku ster-y poziome będą natrafiały na opór wody i będą mogły działać, wreszcie

3) odpowiednie manewrowanie sterami poziomymi.

Ten sposób zanurzania się odpowiada wszystkim wymaganiom praktyki.

Ster-y działają bardzo elastycznie, w przeciwieństwie do wspomnianych wyżej śrub poziomych, co wyraża się tem, iż działanie ich daje się potęgować lub zmniejszać bardzo stopniowo przez zmianę ich kąta nachylenia.

Zarazem nurkowiec zachowuje rekoimie bezpieczeństwa, wynikającą stąd, iż aby wypłynąć na powierzchnię morza dość jest zatrzymać główny silnik popędowy statku.

Gdy tylko silnik zostanie zatrzymany, wszelkie działanie sterów poziomych ustaje, i, niezależnie od tego, jak ster-y były nastawione, czy to na zanurzenie, czy też na wynurzenie — nurkowiec wypływa zaraz na powierzchnię, wystawiając nad wodę część wieżyczki, zaopatrzonej w klapę wyjściową.

Główne silniki popędowe nurkowców.

Zgodnie z tem, iż nurkowce muszą mieć możliwość żeglowania zarówno po powierzchni morza, jak i pod wodą, każdy współczesny nurkowiec zaopatrzony jest w 2 rodzaje maszyn popędowych.

Do żeglugi nawodnej używane są dziś powszechnie, jak wspomnieliśmy, silniki spalinowe, zasadniczo podobne do tych, jakie widzimy na samochodach, jednakże większe od nich o tyle, o ile sam nurkowiec jest większy od samochodu.

Pozatem różnica polega jeszcze na rodzaju paliwa.

Jak wiemy silniki samochodowe pędzone są, w olbrzymiej większości wypadków benzyną, rzadka tylko używana bywa nafta.

Otóż benzyna jest znakomitym materiałem pędym dla silników, pracującym na otwartym powietrzu, jest ona jednak niebezpieczna w użyciu tam, gdzie silnik, jak na nurkowcu naprzykład, musi pracować w przestrzeni zamkniętej.

W praktyce niema sposobu uchronienia się od przeciekania połączeń rurek doprowadzających benzynę do silnika. Wyciekając choćby w bardzo niewielkiej ilości, benzyna paruje natychmiast i w krótkim już czasie tworzy wraz z otaczającym je powietrzem lotną mieszaninę łatwopalną. Ta mieszanina zapala się od łada isiskierki i wybucha z olbrzymią siłą.

Silniki benzynowe używane na dawniejszych nurkowcach były też przyczyną wielu bardzo niebezpiecznych wypadków, które ciągnęły za sobą liczne ofiary w ludziach.

Było to przyczyną, iż wszelkimi siłami poczęto dążyć do zastąpienia silników benzynowych przez silniki pracujące paliwem mniej lotnym i mniej łatwopalnym niż benzyna.

Udało się to osiągnąć przez udoskonalenie silników tak zwanych ropowych w szczególności zaś silników systemu Diesela.

Paliwo płynne, używane do pędzenia tych silników, nie jest jednak prawdziwą naturalną ropą naftową w tej postaci, w jakiej wytryska ona z ziemi.

Surowa ropa naftowa jest mieszaniną szeregu substancji, począwszy od najlotniejszych, jak benzyna, do najcięższych; zasadniczo przeto, zawierając w sobie benzynę, ropa surowa jest tak samo niebezpieczna w miejscach zamkniętych, jak i benzyna sama.

Otóż ropą używaną w silnikach Diesela jest ropa surowa, pozbawiona benzyny przez oddestylowanie.

Dzięki temu usunięciu składnika lotnego, łatwopalnego, staje się ropa silnikowa substancją nieczułą na iskry lub nawet na dość wysokie podniesienie temperatury.

Staje się ona do takiego stopnia bezpieczną w użyciu, iż na powierzchnię ropy, pozbawionej benzyny, można rzucić płonącą zapalkę bez obawy pożaru, a tembardziej wybuchu.

Taka ropa jest więc paliwem, którego na nurkowcach można spokojnie i bez żadnej obawy używać, w wyniku czego też widzimy, że wszystkie współczesne nurkowce posiadają jako maszynę do ruchu nawodnego właśnie silniki, pędzone ropa.

Dzisiejsze instalacje silnikowe wielkich nurkowców posiadają przeciętnie moc 5000 do 6500 koni mechanicznych, które, obracając śruby okrętowe, osadzone na 2-ach wałach, nadają nurkowcom szybkość przy żegludze nawodnej, dochodząca zazwyczaj do 18 węzłów, czyli około 33 kilometrów na godzinę.

Do pracy silników ropowych, jak do pracy każdego silnika spalinowego, potrzebne jest powietrze, które daje tlen, niezbędny do spalania ropy w cylindrach silnika.

W żegludze nawodnej powietrze to dopływa do przedziału maszynowego bądź wprost przez otwarte klapy wejściowe w pokładzie, bądź też, jeśli morze jest wzburzone i klapy wejściowe muszą być zamknięte, to przez specjalne rury powietrzne, wysuwane z wnętrza łodzi tak wysoko, aby fale nie mogły ich zalewać.

INŻ. ALEKSANDER RYLKE.

GDĄSK A BAŁTYK

W n-rze 3-cim „Morza” zwrócił p. Adam Szelański uwagę na kwestję niesłuchanie ważną i ciekawą. Podniósł — pierwszy może w Polsce — że kwestji gdańskiej nie należy ograniczać ciasnymi granicami wiślanych wód.

W rzeczy samej polityka zagraniczna, chcąc działać skutecznie, musi znać środek ciężkości problemu. A ten środek ciężkości leży nie w Gdańsku, ale na Bałtyku.

P. Szelański mówiąc o supremacji angielskiej na Bałtyku, cytując dzieło Churchill’a „The world crisis”. Pozwól sobie i ja dla przyczynienia się do poznania właściwego oblicza tak często u nas dyskutowanej kwestji zacytować dzieło p. René Pinon: „L’avenir de l’entente franco-anglaise”. P. Pinon w części pierwszej tego dzieła podkreśla istnienie i znaczenie angielskiej polityki portowej — tej polityki, w imię której Anglja zawładnęła morzem Śródziemnem i całą drogą wodną aż po Singapore. Te same zasady przystosowuje teraz do sprawy Bałtyckiej.

Zdaniem p. Pinon Anglicy posłużyli się traktatem wersalskim, by zorganizować Republikę Dolnej Wisły, mającą wzrastać pod egidą państwa i stać się centrem wpływów angielskich na Bałtyku. Wilson postanowił, że „Polska będzie miała wolny dostęp do morza i niezależność polityczną i ekonomiczną”. Ten podwójny warunek zdawał się jasno określać przydzielenie Polsce portu z przyznaniem jej nieograniczonej w nim suwerenności.

Alle Lloyd George czuwał — w czasie obrad konferencji, sprzeciwiał się zasadniczo wszystkim postanowieniom, mogącym uczynić Polskę silniejszą i potężniejszą. Wedle niego Polska dla wolnego dostępu do morza, wcale posiadania Gdańska nie potrzebowała.

Artykuły 100 i 108 traktatu wersalskiego są też najmniej jasne — najbardziej skomplikowane. Jeden z autorów francuskich zaznacza, że ich tekst francuski wskazuje jasno na ciężkie przetłumaczenie z angielskiego.

(*) Paris, Librairie Plon 1924.

Alle to dopiero jedno ogniwo długiego łańcucha posunięć angielskich, to dopiero przygrywka do działalności celowej wysokich komisarzy.

Polityka angielska opiera się na tezie: Bałtyk jest terytorjum angielskim tak, jak niegdyś był niemieckim. Wjeżdża się nań przez cieśniny duńskie. Danja więc musi pozostać słabą; mało też Anglicy stać się o zapewnienie niezależności plebiscytu w Schleswigu. Można nań wjechać również przez kanał kiloński. A więc artykuł 380 traktatu wersalskiego rozporządza „że Kiel i dostęp doń będą zawsze wolne i otwarte na stopie zupełnej równości dla statków wojennych i handlowych wszystkich państw, pozostających z Niemcami w pokojowych stosunkach”. Fortyfikacje Helgolandu zostały zburzone, a artykuł 195 zabrania Niemcom wzniesienia jakichkolwiek fortyfikacji, grodzących drogę na Bałtyk. Nie trzeba nalegać na znaczenie propagandy angielskiej w Norwegii i Szwecji, na sprawę Litwy i Kłajpedy, na politykę angielską odnośnie do państw Bałtyckich. Wszystko to razem to polityka angielska, dążąca do utrwalenia hegemonji na Bałtyku.

Problem gdański pochłonięty więc jest przez zagadnienie o konturach daleko szerszych, o „rozmiarach światowych Trzebaby nawrócić do znanej maksymy Pitta „British policy is British trade” (angielska polityka jest angielski handel), by cegielka po cegielce wzniesć budowę koncepcji angielskiej. A tylko uświadomienie tej koncepcji — tej prawdy — może wyprostować linje naszej krótkowzrocznej cząstki polityki.

MIEDZYNARODOWA WYSTAWA ŻEGLUGI ŚRÓDLADOWEJ. Dn. 1 sierpnia 1925 r. rozpoczyna się w Bazylei wystawa, która ma dać obraz dokładny obecnego rozwoju żeglugi śródladowej i użytkowania wody, jako źródła energii. Wystawa umożliwia towarzystwom, administracjom i zrzeszeniom naukowym poinformowanie szerokich kół o swej działalności i swych urządzeniach.

LUCJAN H.

WYSZKOLENIE PRZYSZŁYCH OFICERÓW

Z powodu przybycia do londyńskiego portu duńskiego szkolnego żaglowca „Kobenhavn”, wynikł gorący spór co do celowości treningu żaglowego i parowego.

Opinia publiczna przechyla się na stronę żaglowego wyszkolenia i ubolewa nad zanikiem statków żaglowych na korzyść parowych i motorowych. Jednak bezstronny obserwator winien myśleć tylko o praktycznej stronie tej tak ważnej sprawy.

Nie stoi tu na przeszkodzie brak młodzieży, chcące poświęcić swoje życie pływaniu na żaglowcach, a raczej zanik odpowiednich obiektów. W Anglii tylko nieznaczna część amatorów ułatwia młodzieży wstąpienie na żaglowce, 2 — 3 firmy przyjmują ich jako uczni na swoje statki. Jakie szanse ma młody człowiek, który chciałby dopełnić swego wyszkolenia, obierając zawód marynarza? Szkolny statek „Worcester”, uwięziony na kotwicy, daje słabe bardzo pojęcie tego, co go czeka w twardej służbie na żaglowcach, na tym statku dają tylko pojęcie o żaglach, sadząc je i zwijając na nieruchomym obiekcie, a to daleko nie jest wystarczające.

Wszystkie prawie państwa, posiadające marynarkę, zachowały żaglowce do wyszkolenia przyszłych oficerów, czyżby Wielk Brytania nie posłała za ich przykładem, widząc tak piękne dwa przykłady, jak szkolny statek St. Zjednoczonych Ameryki i duński, które odwiedziły nasze brzegi.

Francja znowu wykorzystuje 4 - masztową barkę „Richelieu” dla wychowania swych oficerów tak, jak dawniej dla tego celu wykorzystywała żaglowiec „Colbert”.

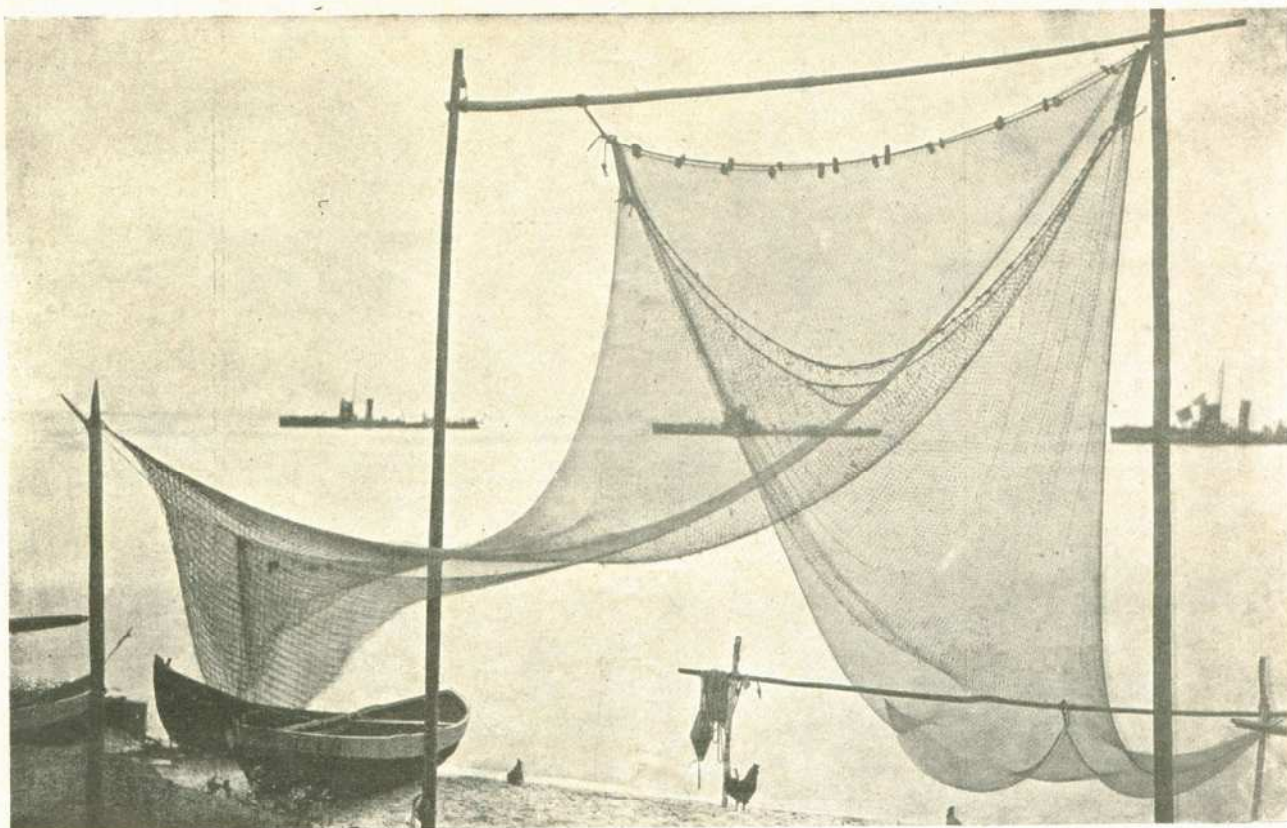
Z tego wynika, że tylko żaglowiec może wyćwiczyć dobrych oficerów dla marynarki handlowej.

T. STECKI.

(„Lloyd's List”).



Ostatnie zdjęcia z teatrum toczącej się obecnie wojny w północnej Afryce. Artylerja hiszpańska ostrzeliwuje wybrzeże marokańskie. Fot. Wipro.



POLITYKA W ZAKRESIE RYBACTWA MORSKIEGO

Zawdzięczając studjom, prowadzonym przez Morski Urząd Rybacki nad stanem rybactwa naszego i jego potrzebami, posiadamy obecnie materiał zupełnie ścisły dla układania programu działalności państwowej, społecznej i prywatnej w tym zakresie.

Rozważmy więc, jakie są węzły zależności rybactwa morskiego od rozmaitych czynników społecznych, gospodarczych i politycznych, w których głąb wchodzi morze?

Dzisiaj ponad wszystko wysuwa się moment polityczny, w związku ze stałym dążeniem Niemiec do oderwania od nas „korytarza pomorskiego” i odsunięcia nas od morza. Nie należy wobec tego zapominać, że nasze wsie rybackie na wybrzeżu, nawet według statystyki niemieckiej wykazały 97 proc. ludności polskiej i 34 proc. używających jeszcze przed wojną języka polskiego! Nie należy też zapominać, że właśnie rybak morski dostarczał pierwszorzędnych argumentów w Wersalu wtedy, gdy decydował się los dostępu Polski do morza.

Jednakowoż na politykę międzynarodową w silniejszym stopniu działają argumenty gospodarcze, niż względy sprawiedliwości dziejowej. Otóż i w tym zakresie rybactwa morskiego dostarcza pierwszorzędných dowodów nierozdzielnej łączności gospodarczej kraju z wybrzeżem i żywotnej potrzeby morza dla Polski.

Polska jest wielkim konsumentem produktów rybnych, pochodzących głównie z morza; ponieważ dotąd nasi rybacy uprawiają rybołówstwo w pobliżu brzegów, ilość ryb dostarczana przez nich

nie wystarcza dla przeżywania kraju i Polska musi sprowadzać ryby morskie z zagranicy — są to przeważnie śledzie solone. W ten sposób wydaje Polska przeciętnie 40 milionów złotych na zakup 70 milionów kg. ryb.

Jest całkowita możność przy odpowiednich wkładach kapitału na zakup dużych statków rybackich, oraz przy odpowiednim dostosowaniu portu w Gdyni — samym poławiać ryby na morzu Północnym, dając przytem zatrudnienie swoim rybakom, robotnikom i jednocześnie zatrzymując pieniądze w kraju.

Jak silnie oddziaływały na nasze wybrzeże dobra konjunktura rynkowa i naturalny związek z Macierzą, świadczy następujący przykład:

W 1921 r. na wybrzeżu mieliśmy 61 kutrów (statków) motorowych, w tem w Helu (wieś niemiecka) — 42, zaś w 1924 r. liczba kutrów wzrosła do 92, przyczem wzrost całkowicie przypadł na wsie poza Helem, czyli liczba kutrów u rybaków-kaszubów wzrosła przeszło 2 i pół razy z 19 na 50! Ale dotąd na 1.200 rybaków posiadamy tylko 92 kutry motorowe; ponieważ na tych kutrach uzyskuje się gros połowów, blisko 1000 rybaków mogłoby faktycznie poszukiwać lepszych zarobków w rybołówstwie na pełnym morzu, gdyby ono było u nas zorganizowane.

Trzeba mieć przytem na widoku jeszcze takie okoliczności.

I. Wspomniane 40 milionów rocznie stanowią dochód brutto z samego połowu ryb, który to dochód dziś uzyskują od konsumenta polskiego rybacy angielscy, norwescy i holenderscy, oraz ich przedsiębiorcy. Oprócz tego blisko 20

milionów zarabiają w Gdańsku firmy transportowe, importerzy, pośrednicy, oraz robotnicy portowi i w fabrykach przetworów. To wszystko można łatwo przerzucić do Gdyni, jako połączone z towarem masowym i sezonowym, do którego port Gdański nie posiada odpowiednich urządzeń.

II. Dzisiejsze spożycie ryb morskich w Polsce jest minimalne i można się spodziewać co najmniej o 100 proc. — wówczas ilość zatrudnionych i ogólna suma obrotów zwiększy się podwójnie; morze i wybrzeże wówczas będą odgrywały b. poważną rolę w aprowizacji kraju.

Nie można pominąć jeszcze jednego względu przy omawianiu stosunku do rybactwa morskiego: znaczenia społecznego. Rybactwo morskie we wszystkich krajach jest szkołą marynarzy, jest źródłem tężyzny narodowej. Przez trudny zawód rybacki i surową szkołę doświadczenia morskiego przechodzi młode pokolenie i uzyskuje tam siłę, hart i odporność; co właśnie pozwoliło tym odosobnionym gminom, zapomnianym nawet przez własną ojczyznę, — zachować swoją narodowość z zastanawiającym uporem. Niezależnie od chwilowych losów zmagania się z żywiołem morza, czy zalewem niemieckości — na brzegu kaszubskim powstanie gryf, pilnujący tarczy z orłem polskim.

Opieka nad tego rodzaju niezawodnymi obrońcami granic — musi stanowić zadanie zupełnie praktyczne nie mniejszej wagi, niż myśl o uzyskaniu przez nich korzyści ekonomicznych.

To są ogólne wytyczne, oparte na bardzo szczegółowych danych, dotyczących poruszonych przedmiotów

JÓZEF BOROWIK

Z OSTATNIEJ WYSTAWY TOW. ZACHĘTY SZTUK PIĘKNYCH



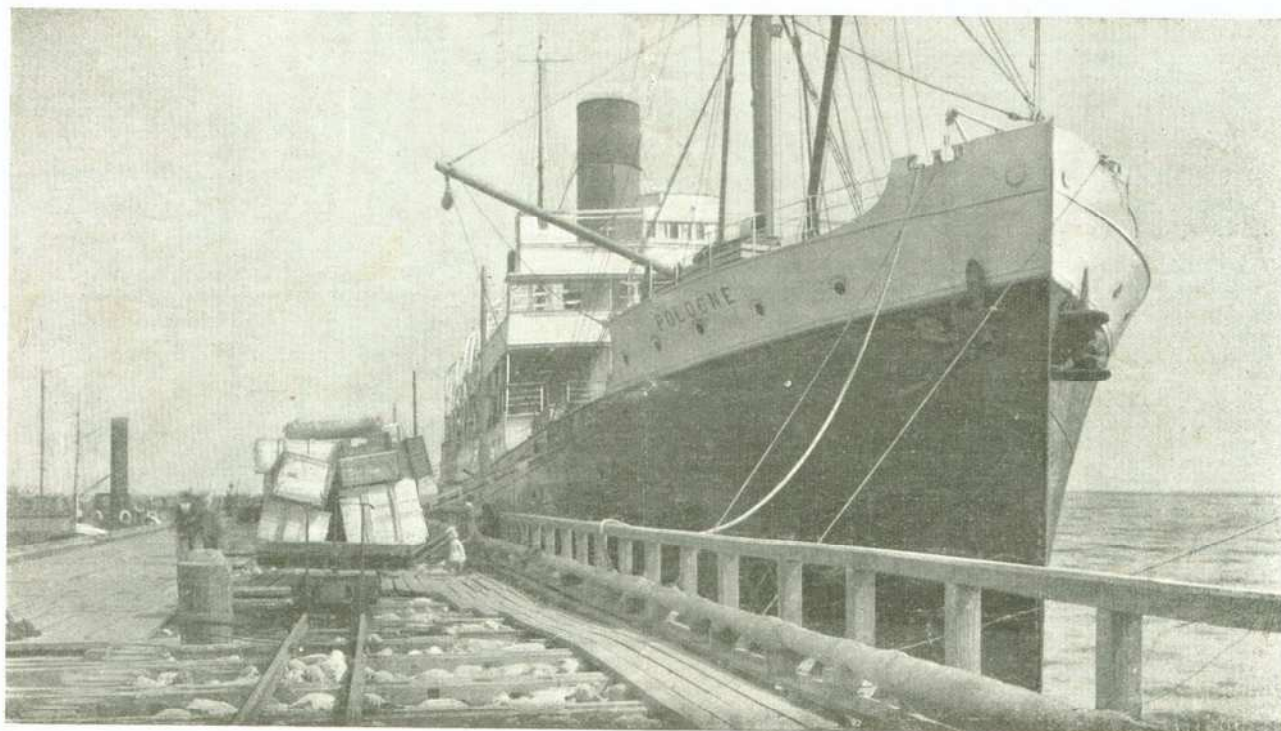
Stanisław Poraj-Pstrokoński „Portofino”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Fot. Bułhakówna.

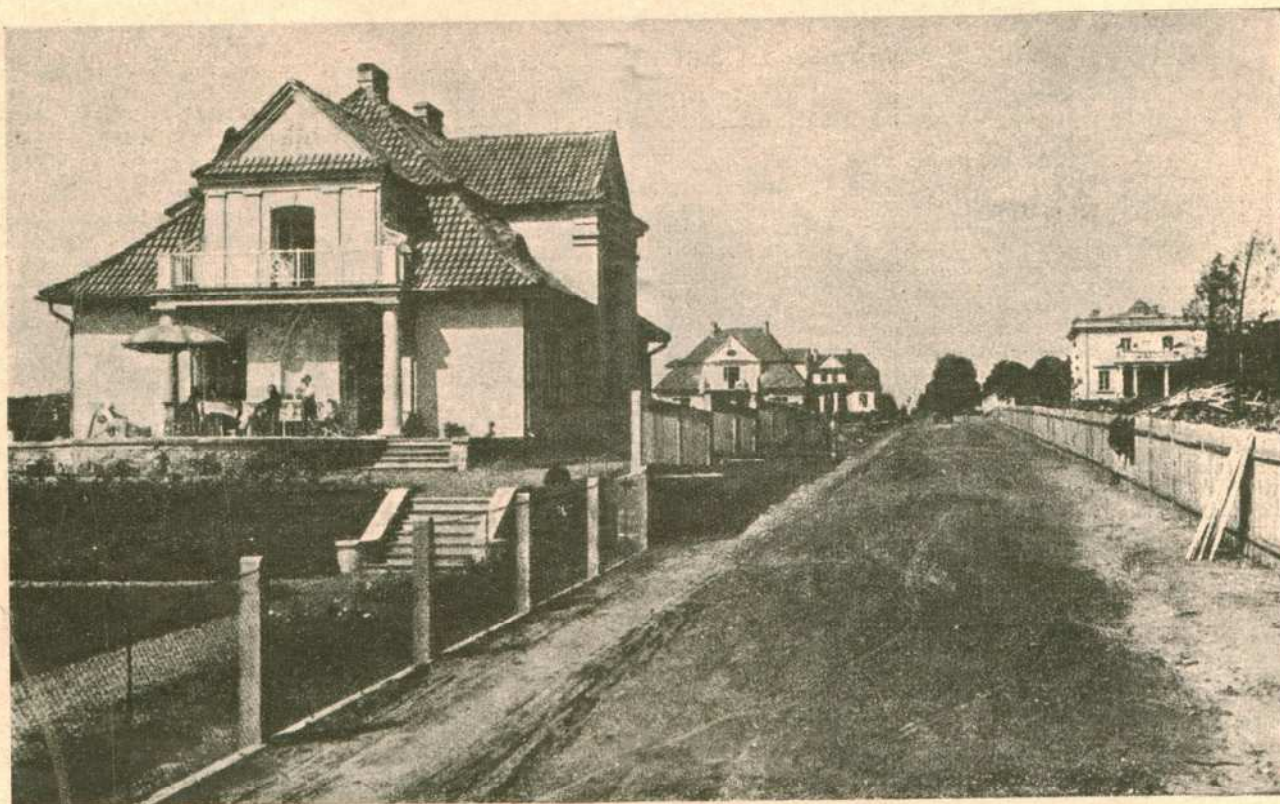
WYCIECZKA DO ALGIERU, TUNISU, EGIPITU, WŁOCH I GRECJI



Fot. S. Bułhak.

15-go maja r. b. wyruszyła zorganizowana staraniem L. M. i R. liczna wycieczka na morze Śródziemne. Okręt Pologne przed wyruszeniem wycieczkowiczów z portu gdyńskiego.

NA PUSTKOWIU NASZEGO WYBRZEŻA POWSTAJĄ ULICE, MIASTO



Jedna z nowowypbudowanych ulic (Sokola) w Kamieńcu pod Gdynią

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



CHIŃSKIE ŁÓDZIE RYBACKIE

JAKIE STATKI SA POŻĄDANE DLA POLSKICH LINII OKRĘTOWYCH, MOTOROWE CZY PAROWE

PRZYP. RED. Pod tym tytułem w „Żeglarzu Polskim” z dn. 5.V r. b. ukazał się b. interesujący artykuł p. J. Klejnoty-Turskiego. Fragmenty tego artykułu podajemy poniżej.

Rywalizacja silnika spalinowego z maszyną parową przyniosła poważny sukces motorowcom jedynie w żegludze dalekiej, w szczególności na liniach południowo-amerykańskich, Dalekiego Wschodu i zachodniego wybrzeża Ameryki, t. j. tam, gdzie niema wcale węgla kamiennego.

Największe pole do rozwoju posiada żegluga motorowców na linii Australia — zachodnie wybrzeże Ameryki Północnej. Jest to najdłuższa linia żeglugowa świata, z jednym jedynym przystankiem-portem zawinięcia po drodze — Suwa. Dla tej linii został zbudowany największy i najdoskonalszy motorowiec świata, „Aerangi” dla towarów i podróży. Jak jednak wiadomo, Australia, prócz nieznacznych kopalni w Newcastle, na północ od Sydney, wcale węgla nie posiada.

Wiele motorowców kursuje pomiędzy portami zachodnio-amerykańskimi: Vancouver, San Francisco, Los Angeles, Guayaquil, Callao, Iquique, Valparaiso, przez kanał Panamski do Nowego Jorku i do Europy. Przyczyną powodzenia motorowców na tych liniach jest również zupełny brak węgla na zachodnich brzegach obu Ameryk, z jednym jedynym wyjątkiem kopalni na wyspie Vancouver.

Nareszcie dość znaczny sukces mają motorowce na linii: Europa — Daleki Wschód, poprzez kanał Suezki, gdyż całe morze Śródziemne, południowa i wschodnia Azja nie mają w swych portach własnego węgla. Jedynym wyjątkiem jest lichszy węgiel japoński z okolic Nagasaki.

Najniższe są ceny węgla w portach północno-zachodniej Europy i na wschodnim brzegu Ameryki Północnej. Stąd też żegluga europejsko-północno-amerykańską i żegluga na wodach Europy uważać należy za najwięcej sprzyjającą sposobowi opalania węglem, a sprzyjającą więc maszynie parowej.

Stąd też się tłumaczy rzadkie stosowanie motorowców w żegludze europejskiej, to znaczy uprawianej pomiędzy portami Europy.

W projektowanej „Polskiej Żegludze Morskiej” przewidywane są jedynie linie europejskie, a mianowicie jedna do portów morza Śródziemnego i jedna do portów północnomorskich i bałtyckomorskich.

Zakres żeglugi wszystkich statków „Polskiej Żeglugi Morskiej” leży więc wewnątrz obszaru najkorzystniejszych na świecie warunków dla żeglugi parowej — najtańszego węgla, wobec czego musiałyby być jakieś dodatkowe przyczyny, które uzasadniłyby zastosowanie motorowców.

Państwa skandynawskie, w szczególności Szwecja i Dania, nie posiadają wcale węgla kamiennego, a jednocześnie zdążyły się wyspecjalizować w budowie motorów spalinowych. Jednak motorowce, przez nie stosowane, w przeważającej ilości kursują na linii Dalekiego Wschodu, oraz na linii panamskiej.

Na Bałtyku motorowiec jest, jak dotychczas, rzadkością. Warto nadmienić, że w porcie gdańskim, mimo dogodnych warunków zaopatrywania w opał, motorowce zjawiają się rzadko — to dowodzi, że nasze wybrzeże morskie nie leży w obwodzie ożywionej żeglugi motorowców.

Ze Bałtyk, jako rejon rozpoczęcia

(i końca) linii europejskiej żeglugi, leży korzystnie dla węgla, wynika już z tego, że po drodze tej żeglugi z portów bałtyckich do portów zachodnio-europejskich i śródziemnomorskich leży najtańsze i najobfitsze źródło zaopatrywania się w węgiel opałowy, — porty angielskie Tyne i Walji.

Z powyższego wynika, że żegluga z Gdyni—Gdańska do portów morza Śródziemnego może się bardzo korzystnie odbywać przy pomocy parowców, w każdym razie korzystniej, w porównaniu do żeglugi motorowej, niżeli na jakichkolwiek innych morzach.

Z tych to powodów zalecałoby się również dla naszej przyszłej żeglugi śródziemnomorskiej zakupić nie motorowce, lecz zaopatrzone w nowsze typy maszyn parowce, których pewność w biegu i znacznie niższe wymagania co do fachowego personelu dają im jeszcze wciąż olbrzymi plus.

Prócz tego uwzględnić należy, że jednorazowy wydatek na zakup jest przy

motorowcu znacznie większy, niż przy parowcu.

Co do zalet płynnego paliwa i oszczędności w personelu (palacze i ładujący) można je również wykorzystać, paląc ropą pod kotłami.

Jednak właśnie my, posiadający nadmiar węgla i usiłujący wyprowadzić go na Bałtyk dla konkurencji z węglem angielskim, musimy zabezpieczyć mu zużycie przedewszystkiem na własnych statkach.

Młoda nasza flota handlowa napewno się lepiej wywiąże z zadania, jeżeli będzie posiadała, jak w żegludze Północnego morza i Bałtyku, tak też na linii śródziemnomorskiej parowce, a nie motorowce.

Najwyżej jeden motorowiec na linii śródziemnomorskiej — dla porównania i doświadczenia. Odważyć się na zakup jednego motorowca możeby nawet było wskazane, lecz to raczej ze względu na przygotowanie linii południowo-amerykańskiej i wyszkolenie personelu maszynowego dla niej.



Okręt wybudowany dla ostatniej wyprawy Amundsena do bieguna północnego. Fot.

BUDOWA BASENU AMUNICYJNEGO NA WESTERPLATTE W GDAŃSKU

Na zasadzie decyzji rady Ligi Narodów w dniu 13 marca ub. r., Rada portu w Gdańsku przystąpiła w lipcu 1924 r. do budowy basenu na półwyspie Westerplatte. Znajdujący się w budowie basen ma służyć wyłącznie dla wyładowywania i chwilowego składu amunicji i materiałów wojennych, importowanych do Polski przez Gdańsk.

Roboty wykonuje konsorcjum W. Szawernowski i fr. Gontinentalbau A. G. Obecnie są one prawie już na ukończeniu. Rada portu przewiduje zakończenie budowy 1 a 1 lipca r. b. Koszt robót samego basenu, włącznie z betonowym nadbrzeżem i połączeniem kolejowym z węzłem kolejowym gdańskim wyniesie około 4.500.000 guld. gd. Koszt budowy pokrywa w połowie rząd polski, a drugiej połowie zaś senat wolnego miasta. Rada portu postanowiła nadto wyposażać basen w urządzenia wodociągowe i oświetlenia elektryczne.

Basen ma formę trapezu o następującej długości brzegów: północnego—380 mtr., wschodniego—50 mtr., południowego—275 mtr. Z kanałem będzie połączony wjazdem o szerokości 85 mtr. Głębokość w środku basenu wynosić będzie 10 mtr., a ku brzegom ma się zmniejszać do 8 1/2 mtr. względnie 6 mtr.

INŻ. ZYGMUNT MUSZYŃSKI.

PERSPEKTYWY ROZ- WOJU POLSKIEGO HANDLU MORSKIEGO

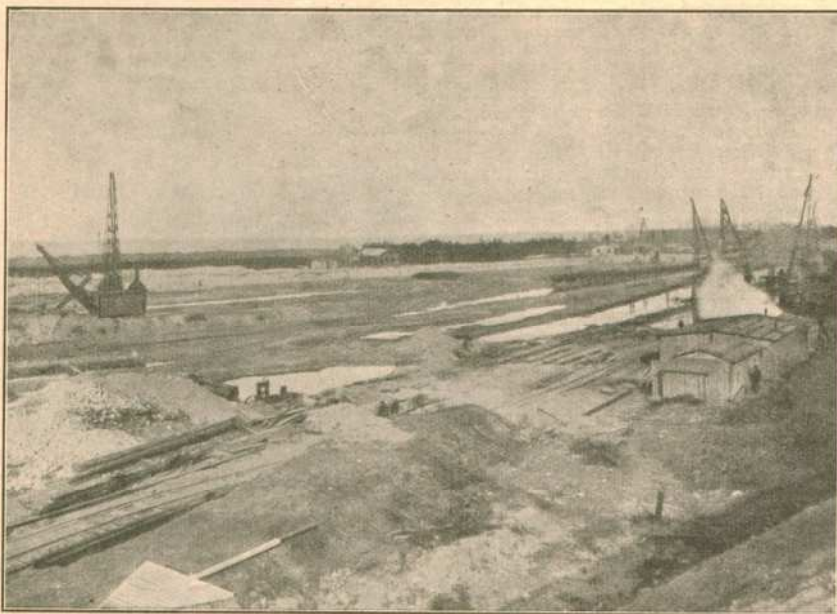
Obszar ciężenia każdego portu, a więc i jego obrót handlowy, zależy w pierwszej mierze od połączeń komunikacyjnych, łączących go z krajem, a potem w bardzo znacznej mierze od polityki gospodarczej państw, na terytorja których ten obszar ciężenia się rozciąga. Przez stosowanie odpowiedniej polityki taryfowej zainteresowane państwo zawsze może bardzo wydatnie rozszerzyć, względnie zwęzić naturalny obszar ciężenia portu, ponieważ w obrocie handlowym o wyborze drogi decyduje przedewszystkiem koszt transportu.

Jeżeli, mając powyższe na względzie, porównamy konjunkturę dla naszego wybrzeża morskiego za czasów zaborów z konjunkturą obecną, to odrazu możemy stwierdzić, iż konjunktura obecna jest o wiele lepsza od przedwojennej.

Przed wojną istniał na tem wybrzeżu jedyny port morski — Gdańsk, położony u wyloty głównej przecinającej obszar arterji komunikacyjnej — Wisły. Jakkolwiek takie położenie geograficzne było nadzwyczaj pomyślne dla Gdańska, jednakże sytuacja polityczna nie była dla jego rozwoju korzystna. Ponieważ Wisła w swoim biegu podzielona była przez trzy różne mocarstwa, przeto ta naturalna droga wodna nie osiągnęła tego znaczenia, jakiego powinna mieć, gdyby należała do jednego organizmu gospodarczego.

Rosyjska polityka gospodarcza dążyła do stworzenia z byłej Rosji samowystarczalnego organizmu gospodarczego. Dla tego też rząd rosyjski nie tylko że nie ulepszał dróg wodnych Królestwa Polskiego, a więc i Wisły, lecz nawet wszelkimi sposobami utrudniał inicjatywę

PRACE PRZY BUDOWIE NOWEGO BASENU AMUNICYJNEGO w GDAŃSKU.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



w tym kierunku sfer zainteresowanych, a przez odpowiednią politykę celną i taryfową starał się zmusić przemysł polski do zaopatrywania się w surowce na rynku rosyjskim. Z tych samych względów obrót morski rząd rosyjski starał się skierować na porty rosyjskie. Cel ten, wprawdzie niezupełnie był osiągnięty i znaczną ilość surowców dla swego przemysłu Królestwo Polskie sprowadzało przez porty niemieckie, przeważnie zaś przez Hamburg. Również i ruch emigracyjny kierował się przeważnie na Bremę.

Przyczyna takiego kierunku w obrocie morskim i odebrania od Gdańska dużej części jego naturalnego obszaru ciężenia przez Hamburg i Bremę leżała przedewszystkiem w nieuregulowaniu Wisły rosyjskiej, lecz potem, i to w bardzo znacznym stopniu, w polityce gospodarczej Niemiec. W rzeczy samej,

pomimo nieuregulowania Wisły transporty wodne z Królestwa na Hamburg i vice versa szły jednak Wisłą i kanałem Bydgoskim. Lecz celem polityki gospodarczej Niemiec było jak najwydatniejsze popieranie i podniesienie Hamburga, który był głównym portem i niejako symbolem morskiej potęgi Niemiec, a więc z tego punktu widzenia port ten zawsze miał pierwszeństwo przed Gdańskiem — portem prowincjonalnym. Poza to polityka niemiecka dążyła do możliwie największego obciążenia towarów, z Polski pochodzących, opłatami na swych drogach wodnych i kolejach żelaznych. Skierowanie emigrantów polskich na Bremę miało również na celu uzyskanie od nich możliwie największych opłat kolejowych.

Ze względów politycznych również Niemcy obawiali się, aby przez skierowanie handlu polskiego na Gdańsk nie

wzmocniła się łączność pomiędzy dolnym biegiem Wisły, a jej biegiem środkowym, przez co byłby utrudniony planowo przeprowadzany proces niemiecznienia.

Wszystkie te przyczyny w wysokim stopniu wpływały na wstrzymanie naturalnego rozwoju Gdańska i odwrócenie obrotu handlowego od jego naturalnych kierunków. Dziś, kiedy prastare ziemie polskie zostały zjednoczone przez odrodzoną i niepodległą Polskę, stosunki te zmieniły się radykalnie. Dążenia polityki gospodarczej i państwowej Polski są wręcz odmienne, niż u zaborców. W interesie Polski leży przede wszystkim skierowanie swego handlu morskiego na porty własnego wybrzeża, a więc na budowany przez się własny port-Gdynię i na włączony do polskiego obszaru gospodarczego Gdańsk. Jakkolwiek pierwsze lata istnienia młodego państwa polskiego, przy nieuregulowanych stosunkach politycznych i finansowych, nie sprzyjały wykonaniu niezbędnych prac celem polepszenia warunków komunikacyjnych pomiędzy morzem polskim a krajem, jednak nie ulega najmniejszej wątpliwości, że niezwłocznie po naprawie sytuacji gospodarczej, co powinno niezadługo nastąpić, intensywna praca w tym kierunku zostanie podjęta i uskuteczniiona. Projekty szeregu nowych linii kolejowych, mających na celu lepsze połączenie naszych portów z najważniejszymi przemysłowymi i handlowymi ośrodkami kraju, są już opracowane, na rozbudowę i polepszenie sieci dróg wodnych niezawodnie również zwrócona zostanie należyta uwaga. Wreszcie powstanie młodej polskiej floty handlowej jest już w fazie urzeczywistnienia.

Zupełnie więc jest zrozumiałe, że już w latach najbliższych morski handel Polski powinien znacznie się ożywić i o wiele przewyższyć liczby przedwojenne. Nie mówiąc już o tem, że przez ulepszenie połączeń komunikacyjnych naturalny obszar ciężenia do naszych portów powinien się zwiększyć, już sam fakt ustania dawnej niekorzystnej polityki gospodarczej zaborców powinien skierować na drogi naturalne sztucznie odebrany od Gdańska obrót handlowy, odpowiednia zaś polityka taryfowa niezawodnie skieruje na nasze porty również znaczną część tego obrotu morskiego, który jeszcze obecnie ciąży ku portom Niemiec — Hamburgowi, Szczecinowi i Bremie.

Sprawa jak najszybszej budowy portu w Gdyni, aby naturalny rozwój handlu morskiego nie został zatamowany przez brak zdolności przeładunkowej Gdańska, już dziś dosięgającej swego kresu, staje się przeto szczególnie aktualna.

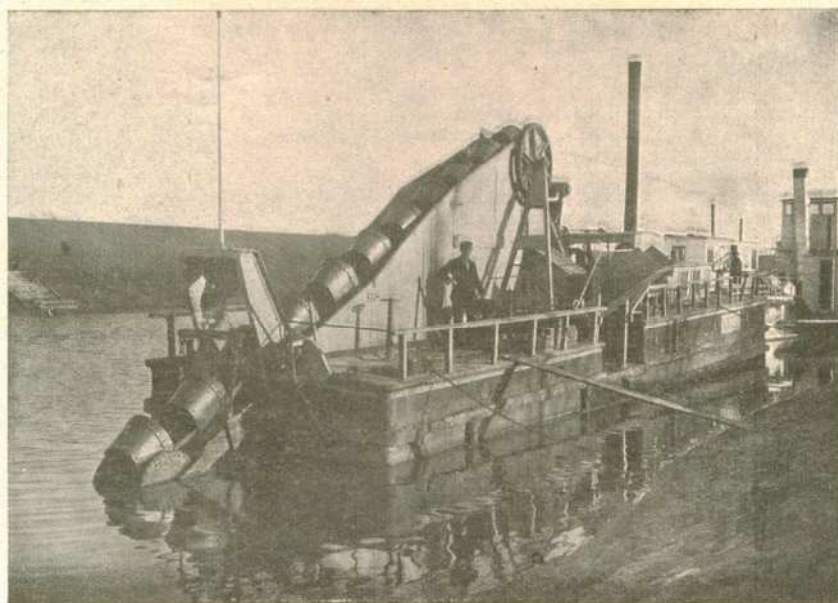
INŻ. P. BOMAS.

ROZWÓJ ŻEGLUGI NA WIŚLE

Dn. 29-IV. r. b. w sali Ligi Morskiej i Recznej inż. K. Szachtmajer wygłosił odczyt p. t.: „Rozwój żeglugi na Wiśle”, ilustrowany przezroczami.

Rok 1924 należy uważać za pierwszy rok istnienia żeglugi w niepodległej Polsce dlatego, że dopiero w r. 1924 wprowadzony został stały pieniądź, który ustalił opłaty od frachtów kolejowych. To pozwoliło żegludze wiślanej ujawnić swą żywotność i wykazać, że frachty nawet na tak nieuporządkowanej drodze są niższe od kolejowych. Obecnie istnieje kryzys gospodarczy i brak kapitału inwestycyjnego na budowę taboru oraz urządze-

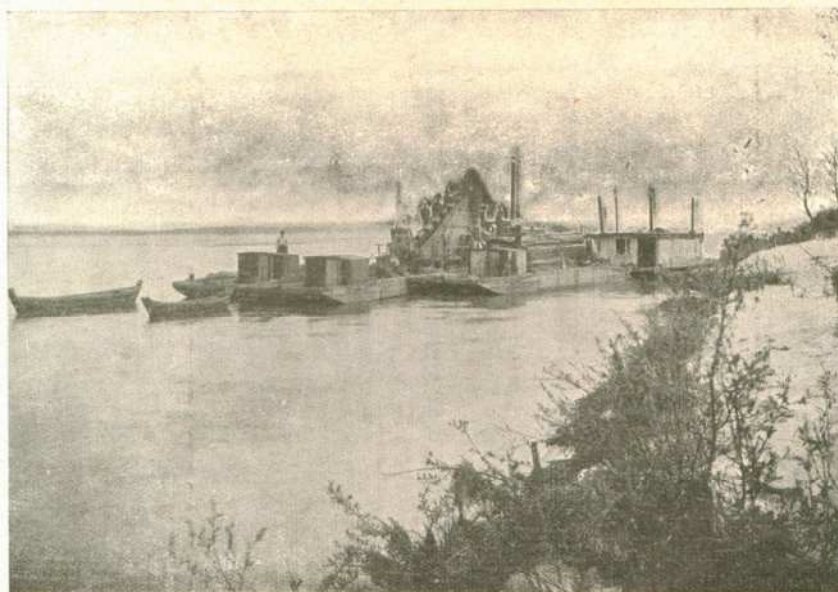
POGŁĘBIARKA RZECZNA „NOTEĆ”.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Fot. Wł. Koppe.



Fot. Wł. Koppe.

Pogłębiarka „Noteć” z taborom przy pracy na Wiśle.

nia portowe i przeładunkowe, ponieważ tabor przedwojenny został zniszczony przez działania wojenne, zaś pozostałe jednostki skutecznie wyjął chory pieniądź w okresie do r. 1924. Odnosnie wielkich projektów budowy dróg wodnych prezydent stwierdził konieczność prowadzenia ścisłej statystyki istniejącego ruchu na Wiśle, gdyż rozwój żeglugi na nowo budowanych drogach wodnych będzie tem skuteczniejszy, im większa jest żegluga na rzece dzikiej. To jest uzależnione od naszej psychiki żeglarskiej oraz od eksploatowania kapitału prywatnego, który przyjmuje nowe gałęzie przemysłu li tylko wtedy, gdy naocznie widzi ich rentowność. Żegluga w Krakowie ma znaczenie czysto lokalne z niewielkim obrotem około 6000—7000 ton i 20000 pasażerów. Rozwój żeglugi w Puławach r. 1924

jest dość znaczny, ale tylko w kierunku ruchu osobowego i ładunków pośpiesznych. Ładunków masowych z Puław w najbliższej przyszłości spodziewać się nie należy. Ruch osobowy w Warszawie przekroczył przedwojenny w r. 1924 o 90%, pośpieszne ładunki przekroczyły transport przedwojenny o 170%. Natomiast ładunki masowe nawet w r. 1924 przedstawiają 13,5% przedwojennych, chociaż wzrost przewozów masowych wyrażał się w stosunku w r. 1922—1; w r. 1923—1,4 i w r. 1924—6.

Po rozpatrzeniu wyników ruchu osobowego i ładunków pośpiesznych prezydent zwraca uwagę na to, że większa ilość osób i większy ładunek pośpieszny przewieziony został ilością kursów o 40% mniej, niż tego dokonywano przed wojną, tłumaczy się to większym zagłębieniem

niem statków, które udało się osiągnąć wskutek zastosowania przez Ministerjum R.P. t. zw. „doraźnego pogłębiania nurtu”. Zaopatrzenie środkowej Wisły w pogłębiarki mechaniczne czyni pożądane postępy, gdyż w okresie sanacji skarbu obiekty tego rodzaju stale przybywają:

w r. 1922—jedna pogłębiarka o wydajności 60 m³ na godzinę,

w r. 1923—2 pogłębiarki o wydajności wspólnej 80 m³h,

w końcu r. 1924—5 pogłębiarek o wydajności wspólnej 250 m³h

w połowie r. 1925—6 pogłębiarek o wydajności wspólnej 350 m³h.

Pogłębiarki te mają za zadanie: 1) podtrzymywać na szlaku wodnym dostateczne dla żeglugi głębokości, 2) zabezpieczać dostęp do przystani i miejsc wyładunkowych i 3) przygotowywać przed zimą dogodnie dla statków porty i zimowiska.

Rozpatrzenie działalności przystani w Płocku wykazuje również wzrost ruchu osobowego i ładunków pośpiesznych, ale znacznie mniejszy, niż to widzieliśmy w Warszawie. Natomiast ruch ładunków masowych niestety zmniejsza się: w r. 1921 przewieziono 50% przedwojennego ładunku, w r. 1923—tylko 25% i w r. 1924 tylko 8%. Płock w r. 1924 ujawnia bilans czynny, więcej wywozi, niż sam wyładowuje, gdy przed wojną ten stosunek był odwrotny.

Odnosnie ruchu na Wiśle pomorskiej p. Szachtmajer przychodzi do wniosku, że w roku 1924 żegluga uzyskała ładunków przynajmniej 2 razy tyle, co w r. 1923 co jest dowodem niewątpliwego rozwoju żeglugi na tej części Wisły.



(d. c.)

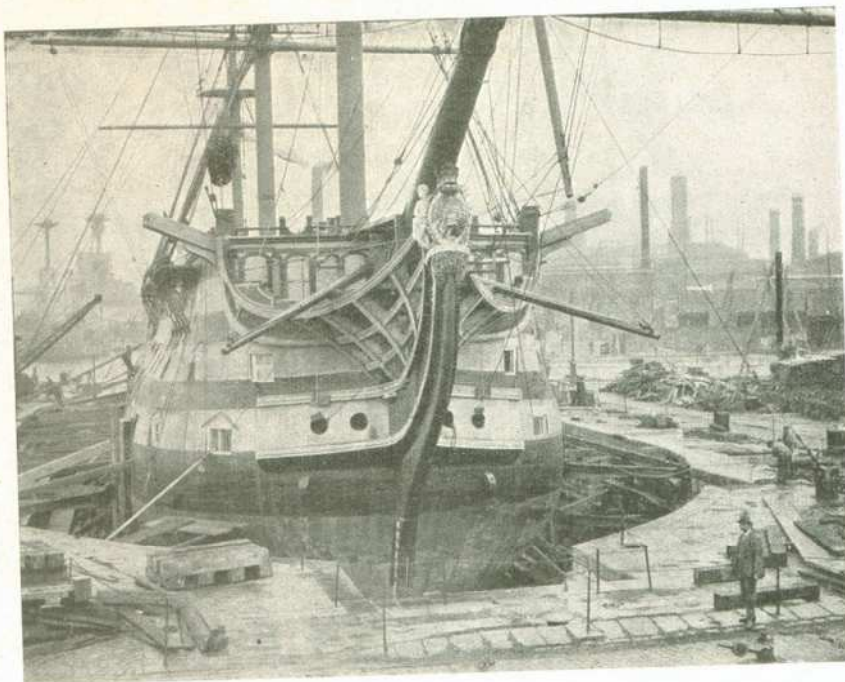
1. System blokowy.

Na sheblowanym dokładnie pod kątem prostym we wszystkich wymiarach, kawałku drzewa lipowego, topolowego lub yellow pine w odpowiedniej według planu długości, szerokości i wysokości, oznaczyć trzeba dokładnie, najpierw górny (pokładowy widok) z linią środkową, wszystkie linie żeber, później widok boczny z liniami przekrojów żeber. Następnie wyciąć piłką lub dać wyciąć stolarzowi po liniach konturów wygięcie pokładu, (czyli skok), i kontur boczny, a na odciętych powierzchniach powtórzyć linie odcięte.

Już teraz okazuje się ogólna forma modelu. W dalszym ciągu trzeba stosownie do wykresu poprzecznych przekrojów na liniach żeber przygotować szablon z dekury i oznaczyć je, jak na planie kolejnymi liczbami.

Szablony kalkuje się z przekroji żeber planu i, przykładając je do korpusu w naznaczonych liniach miejscach i na odpowiednich numerach, wydłubuje się rowek bądź dłutkiem, bądź ostrym nożykiem z jednej strony linii, oznaczających zebra, tak długo, aż szablon prawie zupełnie dokładnie przystaje i tak dalej aż wszystkie rowki na szablon obustronnie zostaną wydłubane.

HISTORYCZNY OKRĘT NELSONA ODRESTAUROWANY DLA MUZEUM W DOKACH PORTSMOUTU.



Fot. The Times.

Wszystko to musi być bardzo ostrożnie wykonane. Raczej wykroić za mało niż za dużo, gdyż przy wykańczaniu łatwiej jest jeszcze wystające części zheblować, niż zagłębić wcięte miejsca kitować, co brzydko wygląda i nigdy dobrze nie trzyma.

Teraz przystępujemy do stopniowego wyrównywania i nadawania kształtu modelowi. Uważamy dokładnie, w jakim kierunku drzewo się łupie, i zaczynamy w środku od jednego rowku do drugiego odkrawiać drzewo, starając się z początku tylko zgruba nadawać formę modelowi. Po ostruganiu dłutkiem zgruba, zaczyna się dokładniejsze wygładzanie, częściowo hebelkiem lub też rasplą i pilnikami, dochodząc teraz dopiero do powierzchni wyciętych rowków, według szablonów żeber.

Mamy teraz przed sobą już widoczny kształt modelu. Formy jego zewnętrzne i wszystkie krzywizny, z jakiegokolwiek punktu oglądane muszą być harmonijne bez załamań, kątów i nierówności, gdyż im większa harmonia kształtów, tem większa pewność jego przyszłych zwycięstw na wodzie.

Najważniejszą rzeczą jest zawsze zewnętrzna forma korpusu modelu, gdyż tu jest największe oporu przeciw jego poruszeniom, przez tarcie w wodzie.

Dlatego zalecam gorąco moim młodym kolegom w tym miłym sporcie, możliwie jak największą dokładność w wykonaniu zewnętrznej strony korpusu modelu Yachtu.

Po wykonaniu modelu zewnątrz następuje dłubanie od wewnątrz. Zaczynając na środkowej linii pokładu od sztaby przedniej i od pawęży postępuje się ku środkowi, wybierając drzewo powoli okrągłymi dłutkami zostawiając na grubość ścian, zależnie od wielkości modelu, przy modelu 3 kg. t. j. około 1.20 m. dług. będą ściany modelu w środku korpusu 3 mm. grube, na przodzie i na tyle o wiele grubsze do 8 mm. Na dnie 10—12 mm. w celu przytwierdzenia ołowianego ki-u, górny brzeg korpusu zostawia się grubszy dla umocowania beleczek pokładowych.

Gdy model zewnątrz i wewnątrz jest

obrobiony, zajmijmy się odłaniem (balastu) ciężaru ołowianego. Odróżnawszy laubsegę tę część kilu wyrobionego z drzewa, która na planie oznaczona jako balast ołowiany, odlewamy z niej w skrzyneczce odpowiedniej wielkości formę z gipsu w następujący sposób: oderżnięty od korpusu łodzi kil, po wygładzeniu i pomalowaniu olejną farbą (minja) przewiercamy 2 mil. świderkiem spiralnym w dwóch lub trzech miejscach (zależnie od długości) od dołu ku górze dokładnie pionowo i wkładamy do skrzyneczki o 10 mm. większej we wszystkich wymiarach, na dnie której wbite są druty 2 mm grubości, dokładnie odpowiadające dółkom, wywierconym w kilu, t. j. kil nakładamy na wystające druty, (druty te muszą o 2 centm. przewyższać wysokość kilu) i oblewamy gipsem. (d. c.)

A. ALEKSANDROWICZ.

OTWARCIE PRYZYSTANI KOŁA SAPERÓW WOJSKOWEGO KLUBU WIOŚLARSKIEGO. Do szeregu istniejących już w Warszawie placówek sportu wodnego przybyła nowa, aczkolwiek narazie maluczka, lecz mająca wszelkie widoki do rozrostu, gdyż znajdująca się na przeciwnym końcu dzisiejszego ugrupowania warszawskich stowarzyszeń i klubów.

Placówką tą jest Koło Saperów Wojskowego Klubu Wioślarskiego, powstałe dzięki nieustrudzonej energii p. pułk. M. Weżyka.

Koło to ma za cel krzewienie sportu wodnego w pierwszym rzędzie wśród mieszkańców odległej od centrum naszego „wodniarstwa” Cytadeli.

Właśnie w dniu 26 kwietnia r. b. odbyło się poświęcenie nowowytbudowanej przystani i uruchomienie Koła.

Uroczystość zgromadziła sporo przedstawicieli wojskowości, stowarzyszeń pokrewnych i gości.

Po poświęceniu i otwarciu przystani nastąpił szereg okolicznościowych przemówień.

Szczęście Boże nowej placówce w jej pracy nad rozwojem rodzimego sportu wodnego — podwaliny przyszłych kadr polskich pionierów morza. W. B.

O DROGĘ ROZWOJU SŁOWNICTWA MORSKIEGO

Język polski, niezmiernie wyrobiony literacko, wykazuje znaczne luki pod względem technicznym. Niektóre dziedziny techniki traktowane są u nas szczególnie po macoszemu. Nie trzeba chyba dowodzić, że taką właśnie luką jest brak wyrobionego słownictwa morskiego i że ten brak da się nam we znaki i coraz bardziej będzie nam dolegać. Oczywiście są ludzie dobrej woli, którzy położyli zasługi na tem polu. Inicjatywa prywatna nie zawiodła, tylko nie została skoordynowana. Prace zaczęły się, jak u nas zawsze, od różnicy zdań. We swej doskonałej przedmowie do „Współczesnej Żeglugi Morskiej” p. M. Zaruski wskazuje dwie metody budowy słownictwa morskiego: metodę spolszczenia i metodę stworzenia ściśle polskiego słownictwa. P. M. Zaruski wybrał pierwszą i na poparcie swego stanowiska przytacza doskonałe argumenty:

1. Na wszystkich najbliższych dla nas morzach, Bałtyku, Północnem, Czarnem panuje terminologia, pochodząca z pnia holenderskiego. Narody nagięły ją do właściwości swego języka.

W tym kierunku poszedł również język polski, przejmując słowa, utarte od wieków: maszt, ster, burtka, kotwica, reja, żagiel, holować, kurs, lawirować i t. p.; a również i te, które we wszystkich polskich słownikach się znajdują — kajuta, kuter, rudel, bat, futrówka, luzować, flaga, kabel i t. p.

Sebastian Klonowicz (1595 r.) pisze: „A te przezyska od Niemców są wzięte i w polskich słowach porządek przyjęte”.

2. Tworzenie nazw złożonych, niezbędnych w słownictwie morskiem, nie jest zgodne z duchem języka polskiego

i dlatego niełatwo przychodzi. Nazwy, jak np., grot-bom-bram-reja, fok-bram-reja wymagałyby bardzo długich i niepraktycznych w życiu określeń. W żegludze, wymagającej szybkiego i zdecydowanego działania, określenia takie byłyby przeszkodą niemałą. A przytem, według, mojem zdaniem, bardzo ważny, fonetycznie nadają się doskonale do komendy.

3. Na międzynarodowym szlaku morskim słownictwo czysto polskie nie wytrzyma konkurencji z rozgałęzionem słownictwem holendersko-niemieckiem. Ze swej strony pozwoliłoby sobie dodać, że równie dobrze nie wytrzymałoby konkurencji i w żegludze przybrzeżnej. Wymyślne, scholastyczne, że się tak wyrażę, nazwy napewno nie ułatwiłyby się tam, gdzie praktyka podsuwa ostatecznie sformowane i konkretne terminy codziennego pochodzenia. Nie dotyczy to, oczywiście, kaszubskiej gwary nadbrzeżnej, co do której zaznaczyć jednak wypada, że daje ona stosunkowo ubogi zasób zwrotów i nazw, przeważnie rybołówczych i związanych z żegluga łodzi. Nadto gwarą tą kształtowała się również pod przemożnym wpływem niemieckim.

Metodę słownictwa morskiego o tyle można uważać za przesadzoną, że język polski, jak cytowałem, poszedł już drogą, przystosowania i znaczne przytem odniósł korzyści. Słowa, jak żagiel, reja, wspaniale brzmią po polsku i nie razią najbardziej wrażliwego ucha. Tą samą drogą kroczyły również inne języki, gdyż jest to w tej dziedzinie droga naturalnego bogacenia się. Możemy to stwierdzić na przykładzie nazwy wieloryba, która brzmi zdumiewająco podobnie zarówno u narodów anglo-

saskich, niemieckich, jak i u romańskich:

Whoch	—	po anglo-sasku,
Hvalt	—	„ duńskiego.
Wal	—	„ holendersku.
Hwal	—	„ szwedzku.
Whale	—	„ islandzku.
Whale	—	„ angielsku.
Walfish	—	„ niemiecku.
Baleine	—	„ francusku.
Bellena	—	„ hiszpańsku.

Polski język wzbogacił się w ten sam sposób. Widzimy więc, iż w większości wypadków ni: pozostaje mu nic, prócz przystosowania, jak gdyby i w tej dziedzinie działało prawo mimikry. Nie znaczy to, byśmy mieli za przykładem Rosjan ślepo przyjmować urobione już terminy i zwroty. Naród nasz odznacza się i pod tym względem większą od Rosjan ruchliwością i inicjatywą. Nie ulega wątpliwości, że z czasem umory on chropowatości i całą cudzoziemską tak ogładzi, jak nurty i fale ogładzają kamyki nadbrzeżne. Tu, z esztą, wdzięczne otwiera się pole przed literaturą. Jest ona może najskuteczniejszym ze środków, przyspieszających proces pochłonięcia cudzoziemczyzny i przesylenia polskiego języka morskiego lechickim metalem. Pojęta, jako propaganda, zaciera ona linię demarkacyjną między tem, co jest, a tem, co być może, przerzuca niewidzialne mosty tradycji nad przepaścią czasu. I czytając „Wiatr od morza” lub „Miedzymorze” na usta cisną się rzewne, miodem staropolskich pasiek pachnące słowa Mickiewicza: „O pieśni polska, ty arko przymierza między dawnymi i nowymi laty”...

J. B. RYCHLIŃSKI.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. I R.

ODDZIAŁ L. M. R. W KRAKOWIE. Na zebraniu członków L. M. R. w Krakowie dn. 24 maja r. b. wybrano zarząd Oddziału w składzie następującym: prezes — wiceminister inż. Henryk Dudek, wiceprezes — inż. Karol Czechowicz, sekretarz — inż. Władysław Kowalski, skarbnik — inż. Mieczysław Langier. Biuro Oddziału L. M. R. mieści się w gmachu Krakowskiego Towarzystwa Technicznego, ul. Straszewskiego 28.

ODDZIAŁ L. M. i R. W ŁOWICZU. Staraniem Łowickiego Oddziału Komitetu Obrony Powietrznej i Przeciwwzwojowej Państwa zawiązano Oddział Ligi Morskiej i Recznej w Łowiczu. Zebranie organizacyjne odbyło się w dn. 26 kwietnia r. b. Na Prezesa Oddziału wybrano p. prof. Wł. Doleżala, na wiceprezesa p. Fr. Trawińskiego, na sekretarza pana M. Szajdinga, na skarbnika p. Maliszewskiego.

ODDZIAŁ LIGI M. i R. W PRUSZKOWIE. Dn. 25 kwietnia r. b. odbyło się zainicjowane przez p. Stanisława Skassa, zebranie organizacyjne członków Ligi Morskiej w Pruszkowie, na którym zawiązano Oddział. Na prezesa wybrano pana Zenona Rutkowskiego, na wiceprezesa p. Stanisława Skassa, na skarbnika p. Celestyna Kulpię, na sekretarza p. Stefana Podhorodeckiego, na zastępcę członka Zarządu p. Karola Oledzkiego. Zarząd urzęduje w biurze Rady Opiekuńczej m. Pruszkowa ul. Stalowa 20 — Pruszków.

ODDZIAŁ L. M. I R. W GDYNI. Dnia 21 kwietnia r. b. między skarbem pań-

stwa polskiego, a Gdynskim Oddziałem Ligi Morskiej i Recznej zawarta została umowa wydzierżawienia, na przeciąg lat 30-tu, terenu budowlanego o przestrzeni 1.227 m. kw., na którym ma stanąć gmach Ligi.

ZORGANIZOWANA PRZEZ LIGĘ M. i R. WYCIĘŻKA DO FRANCJI, ALGERU TUNISU i WŁOCH, wyruszyła pod przewodnictwem p. Dr. Władysława Sołwińskiego z Gdyni dnia 15 maja r. b. na statku „Pologne” C^o Générale Transatlantique. W wycieczce bierze udział 22 osoby

PROTEKTORAT NADURZĄDZANYM PRZEZ LIGĘ M. i R. „TYGODNIEM BANDERY” objąć raczył Wysoki Protektor Ligi Pan Prezydent Rzeczypospolitej Stanisław Wojciechowski.

ODDZIAŁ L. M. R. W ŁODZI. Z inicjatywy zarządu łódzkiego Związku Obrony Kresów Zachodnich odbyło się w dniu 2 kwietnia b. r. organizacyjne zebranie oddziału Ligi Morskiej i Recznej w Łodzi pod przewodnictwem p. E. Romockiego, na którym po referatach p. Dienstl-Dąbrowy i p. Cianciary wybrany został zarząd oddziału, który ukonstytuował się następująco:

Prezes M. Dienstl-Dąbrowa, wiceprezesi gen. J. Lewszecki i Br. Grajnert, skarbnik L. Pfeifer, sekretarz St. Dowbór, zastępca sekretarza St. Cianciara, członkowie zarządu: E. Romocki, Al. Rzewski, B. Łazarkówna, E. Korpes, red. Gumkowski, red. Tarłowski i inż. Moor.

Zadaniem oddziału łódzkiego jest propaganda morza polskiego, rozbudowa floty handlowej i wojennej. W tym celu towarzystwo zamierza urządzić w miesiącach letnich szereg wycieczek nad Bałtyk, z których pierwsza trzydniowa odbędzie się w Zielone Świątki. Towarzystwo zamierza również urządzić bezpłatne wycieczki nad morze dla dzieci niezmężnych członków towarzystwa, po zatem rozwinąć szeroką akcję, popartą przez Bank Gospodarstwa Krajowego, celem stworzenia floty handlowej, w skład której wejdzie statek „Łódź”, ufundowany przez członków towarzystwa.

W poniedziałek, dnia 11 b. m. w lokalu łódzkiego oddziału Ligi Morskiej i Recznej odbyło się pierwsze miesieczne zebranie członków Towarzystwa. Na program złożyły się popisy chóru Tow. im. Szopena w Łodzi, deklamacja artystki Tearu Miejskiego w Łodzi p. Haliny Staroskiej, oraz referat prezesa Ligi pułk. Mariana Dienstl-Dąbrowy na temat programu działalności oddziału Ligi w Łodzi. Przebieg zebrania, powaga i serdeczność nastroju wykazały dobitnie, że nowopowstała organizacja jest placówką konieczną.

Towarzystwo zamierza już w najbliższej przyszłości rozpocząć intensywną propagandę na wielką skalę z okazji organizowanego w całej Rzplitej Tygodnia Bandery Polskiej. Ustalono już program uroczystości Tygodnia w Łodzi, na który złożą się bezpłatne kon-



LLOYD TRIESTINO

TOW. ŻEGLUGI
PAROWEJ.

REGULARNA KOMUNIKACJA
PASAŻERSKA I TOWAROWA
Z TRIESTU

do EGIPTU, TURCJI, SYRII,
PALESTYNY, GRECJI,
portów morza CZARNEGO, INDJI
i portów DALEKIEGO WSCHODU.

KOMBINOWANE BILETY OKRĘTOWE
— PODRÓŻE TOWARZYSKIE —

WARSZAWA, ul. Królewska 39.

FABRYKA WÓDEK I LIKIERÓW

ANDRZEJ KOWIESKI

w Warszawie, ul. Okopowa 21/23.
(Dom własny) tel. 273-52, 137-42 i 137-32.

POLECA:
LIKIERY DESEROWE,
ORAZ WÓDKI SŁODKIE
I WYTRAWNE PIERWSZO-
— RZĘDNEJ JAKOŚCI. —

FABRYKA CUKRÓW
SPECJALNOŚĆ LANDRYNKI I KARMELKI
NADZIEWANE W NAJLEPSZYM GATUNKU

M. KOCZWARSKI i M. KAMIEŃSKI

W WARSZAWIE,
AL. JEROZOLIMSKIE 19, TELEFON 170-64.

Czekolada

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Rekiert

Warszawa, ul. Nowy-Świat 19.
Telefon 150-07.

W PIERWSZORZĘDNYCH SKLEPACH ORAZ WŁASNYCH
NIECAŁA 8, TEL. 215-10. ZGODA 4, TEL. 403-52

„MAJDE i S-KA“
FABRYKA MYDŁA I ŚWIEC
WARSZAWA, OKOPOWA 15.

POLECA SWE WYROBY W NAJLEPSZYCH GATUN-
KACH: MYDŁO DO PRANIA, MYDŁO TOALETOWE,
PROSZEK DO PRANIA, ŚWIECE PARAFINOWE, ŚWIE-
CE STEARYNOWE, POKOST.

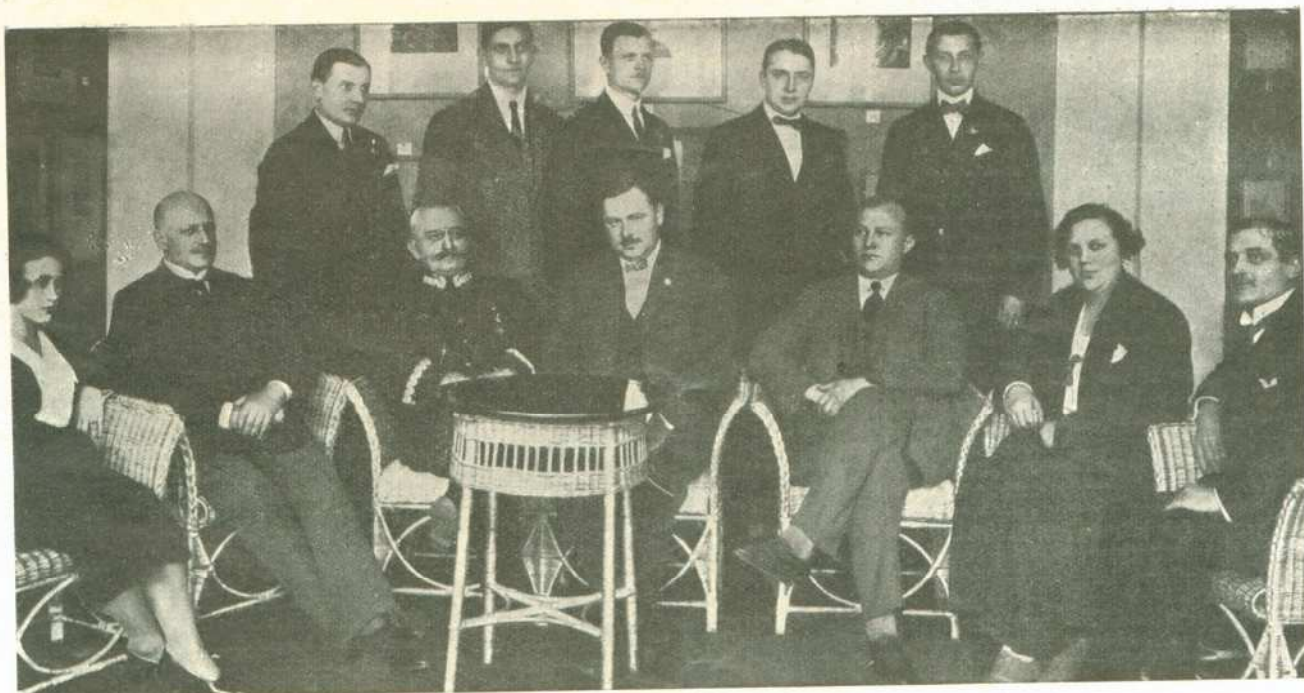
26 CZERWCA R. B. NASTĄPI OTWARCIE
PIERWSZEJ POMORSKIEJ WYSTAWY
ROLNICTWA I PRZEMYSŁU w GRUDZIADZU

DZIAŁ MORSKI OBEJMUJE:
MARYNARKE HANDLOWĄ, WOJENNĄ, HANDEL ZA-
MORSKI, RYBOŁÓWSTWO MORSKIE I FIZJOGRAFJĘ
WYBRZEŻA MORSKIEGO.

PIERWSZA W KRAJU WYTWÓRNA
ORAZ SKŁAD PRZYBORÓW DO
RYBOŁÓWSTWA

BRACIA SZENBERG

WARSZAWA, MIODOWA 5.
TELEFON 207-83.



Siedzą od lewej. B. Łazarkówna, B. Grajner, gen. J. Lewszecki, M. Dienstl—Dąbrowa (prezes), A. Rzewski, b. prezydent m. Łodzi, L. Pfeifer, Ed. Romocki; stoją St. Doubór, St. Cianciara, L. Korpes, red. Cz. Gumkowski, i red. M. Tarłowski.

certy orkiestr na placach i w ogrodach miejskich, bezpłatna publiczna akademja w sali Rady Miejskiej, bezpłatne odczyty i wykłady o morzu polskiem we wszystkich kinach, poprzedzone odpowiedniami filmami morskimi, koncerty lotne najwybitniejszych sił artystycznych oraz usilna propaganda idei Ligi.

Tydzień Bandery będzie zakończony gremjalną wycieczką członków nad polskie morze. Zarząd Ligi zwrócił się do kuratorium szkolnego z prośbą o ogłoszenie konkursu dla uczniów i uczenie VII klas szkół okręgu łódzkiego na temat: „Znaczenie morza dla państwowości polskiej”. Zarząd Ligi przygotował 33 nagrody za najlepsze wypracowania, w czem conajmniej 10 w postaci bezpłatnego trzydniowego udziału w wycieczce dnia 14 czerwca r. b.

Jako najbliższą imprezę organizuje zarząd trzydniową wycieczkę w okresie Zielonych Świąt, o ograniczonej liczbie uczestników. Koszty przejazdu wyniosą 20 złotych na osobę, przyczem zarząd poczyni odpowiednie przygotowania, celem dania dobrego i taniego utrzymania tak, że ogólny koszt udziału wyniesie około 40 złotych.

W Tygodniu Bandery, który odbędzie się dn. 7—14 czerwca r. b., po raz pierwszy przyjmie udział formujący się pluton reprezentacyjny, złożony z członków Oddziału L. M. R. we własnych uniformach.

Zapisy do tego plutonu oraz zgłoszenia udziału w Lidze, jak również w najbliższej wycieczce przyjmuje sekretariat Oddziału Ligi we czwartki i poniedziałki od godz. 7—10 w lokalu przy ulicy Piotrkowskiej 92, oficyna poprzeczna, parter.

Z ODDZIAŁU L.M.R. W MILEJOWIE.
W dn. 25 kwietnia r. b. na prośbę Milejowskiego Oddziału L. M. R. kap. Rostkowski wygłosił w Lublinie w siedzibie szkoły handlowej przy ul. Bernardyńskiej odczyt p. t. „Marynarka handlowa”. Pan

Rostkowski nakreślił historję usiłowań polskich w stworzeniu własnej floty handlowej jak na Bałtyku, tak i w czasach rozbiorowych na morzu Czarnem, trudności stwarzane przez Gdańsk, przedstawił stan obecny i projekty w najbliższej przyszłości oraz konieczność rozwoju floty handlowej w przyszłości, o ile Polska ma stać się państwem zdolnem do życia, potężnem i nie opłacającym haraczy olbrzymichobcym, a najczęściej wrogiom. Piękny ten i nadzwyczaj przejrzysty odczyt, wypowiedziany ze swadą i bardzo interesująco, zgromadził spory zastęp słuchaczy, przeważnie jednak uczniów szkoły handlowej.

Dnia 26 kwietnia w gimnazjum państwowem im. St. Staszica p. inż. Aleksandrowicz miał wykład dla młodzieży szkolnej o budowie modeli yachtów. Oddział Milejowski zobowiązał się dostarczyć gimnazjum Staszica paru kopij planów modelu yachtu, według których uczniowie mogliby przystąpić do budowy modeli. Należy tu z całym uznaniem zaznaczyć patriotyczne stanowisko dyrektora gimnazjum im. St. Staszica p. Tułodzieckiego, który już od kilku lat umie rozbudzać w swoich wychowankach zainteresowanie do spraw morskich, dwukrotnie nadsyłał na konkursy ćwiczenia wyższych klas na tematy morskie a obecnie gorąco popiera budowę modeli yachtów i ułatwia uczniom tę sprawę, dając im do dyspozycji dziesięć warsztatów stolarskich szkolnych wraz ze wszystkimi potrzebnymi narzędziami. Jest to tem chwalebniejsze, że naogół sprawy morskie są niedoceniane przez naszych pedagogów, kiedy np. budowa modeli statków jest obecnie w Niemczech wprowadzona do szkół, jako część ślōdu. To też Niemcy krokami olbrzymia wracają do swego przedwojennego tonażu, a u nas ogół słucha o sprawach morskich z pobłażliwym uśmiechem, jak o czemś bardzo odległym.

E. Z.

Oddział Milejowski złożył 100 zł. na podtrzymanie wydawnictwa „Morze”.

UCHWAŁA RADY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ W SPRAWIE UMOWY HANDLOWEJ POLSKO-NIEMIECKIEJ W DZIALE ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ.
Rada Ligi Morskiej i Recznej powziawszy wiadomość o toczących się obecnie układach z Niemcami, w sprawie zawarcia umowy handlowej w dziale żeglugi śródlądowej, zbadała wszechstronnie przedmiot toczących się obecnie rokowań żeglugowych i na posiedzeniu w dniu 11-go maja b. r. przyjęła jednomyślnie następującą uchwałę:

Rada Ligi Morskiej i Recznej zważywszy:

1) że Polska już obecnie posiada szeroko rozgałęzioną sieć żaglowych dróg śródlądowych, przecinającą kraj cały wzdłuż i w szerz, a liczącą zgórá 5000 km. użytecznej długości,

2) że, jakkolwiek otrzymana po zaborach polska sieć dróg śródlądowych jest z winy tych zaborców celowo nierozwinięta, a tabor śródlądowy stosunkowo nieliczny, niemniej polska żegluga śródlądowa ma wszelkie naturalne i wyjątkowo korzystne dane do wszechstronnego rozwoju,

3) że polska sieć kolejowa, mierząca około 17.000 klm. jest w stosunku do potrzeb kraju bardzo szczupłą, przyczem komunikacja kolejowa wogóle jest z natury rzeczą droższą od komunikacji wodnej, specjalnie dostosowanej do przewozu ładunków masowych,

4) że należyty rozwój żeglugi śródlądowej jest dla Polski szczególnie ważny, jako podstawa rozwoju życia gospodarczego Kraju w czasie pokoju,

5) że należyty rozwój żeglugi śródlądowej jest bezspornie jedną z zasadniczych podstaw skuteczności obrony krajowej w czasie wojny,

MSZA ŚW. NA STATKU SZKOLNYM „LWÓW” PRZED JEGO
OSTATNIM WYJAZDEM.

6) że wobec braku uświadomienia szerszego ogółu społeczeństwa, a w wielu wypadkach i czynników rządowych, racja samego bytu Polski wymaga, aby jej żegluga śródlądowa była stale otaczana co najmniej taką samą stałą opieką, jak to ma miejsce w Niemczech, i aby temsamem mogła ona chociaż częściowo dorównać sąsiedniej żegludze niemieckiej,

7) że wszelkie dopuszczanie już obecnie obcokrajowców do uprawiania swemi statkami o popędzie własnym żegluga na naszych wodach śródlądowych nie stworzy bynajmniej warunków, zdrowej konkurencji, ale natomiast zniszczy polską żeglugę śródlądową w samym zarodku jej istnienia,

8) że nawet chwilowa korzyść pewnej dziedziny życia gospodarczego przez tak liberalne wpuszczenie Niemców na wody polskie będzie sprzeczną z interesem ogólnopolskim, bo ta jednostronna korzyść będzie połączona z upadkiem polskiej żegluga śródlądowej, z którego się ona potem nie dźwignie,

9) że ograniczenie ruchu statków śródlądowych o własnym popędzie do punktów granicznych jedynie jest technicznie z łatwością wykonalne,

10) że posiadamy dostateczną ilość holowników do obsługi transportów wodnych, idących od i do granicy na Noteci i na Warcie, zaś obecnie wpuszczenie dwóch holowników niemieckich do obsługi polskiej Warty aż do Poznania wydaje się być przedwczesnym a szkodliwym uprzedzeniem wyników umowy żegluga polsko - niemieckiej przez województwo poznańskie,

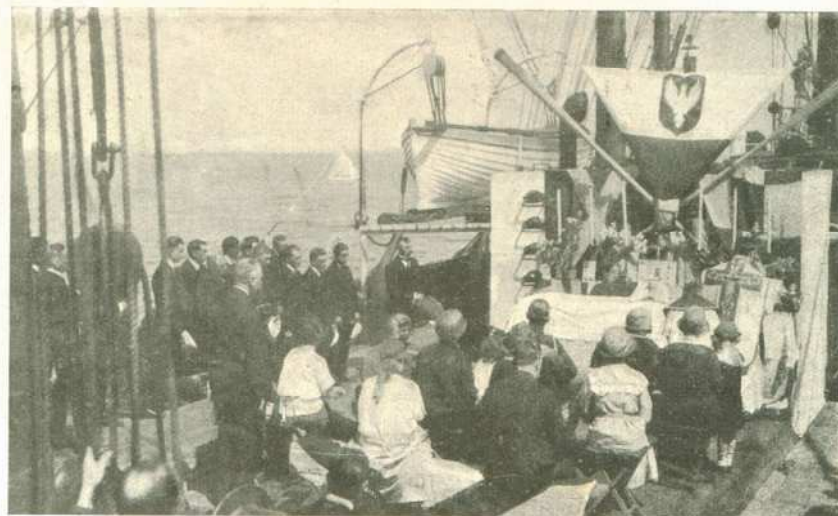
11) że, o ile polskie przedsiębiorstwa żegluga uważałyby za nierentowne dla siebie, narazie, podstawianie już w punktach granicznych swych holowników do berlinek, idących z Niemiec, a to ze względu na początkowo słaby ruch, to w tym wypadku rząd posiadałby wystarczające środki do załatwienia tej sprawy w duchu dla Kraju korzystnym, a to drogą odpowiedniego nakazu, skierowanego do tego z towarzystw żegluga, którego sam jest akcjonariuszem i któremu w ogóle okazuje wydatną pomoc,

12) że naturalnym punktem ujęcia i przyjęcia polskiego eksportu względnie importu jest i winien być Gdańsk, Gdynia i Tczew, a nigdy zaborczy, polityczno-gospodarczy kierunek południowych Niemiec, t. j. w żadnym wypadku Szczecin, Hamburg lub Breme,

13) że wolność żegluga polskiej na rzece Odrze jest nam już wyraźnie zawarowana przez art. 341 Traktatu Wersalskiego, przez jej umiędzynarodowienie i przeto nie nasuwają się żadne obawy co do przeszkód w ewentualnych dążeniach naszej żegluga w tym kierunku,

14) że zawieranie jakichkolwiek dodatkowych umów w postaci ugody o żegludze śródlądowej, celem jakoby wzmocnienia i uprawnienia naszej pozycji na Odrze kosztem jakichkolwiek ustępstw z naszej strony byłoby stwierdzeniem przez samych niemocności tego właśnie Traktatu Wersalskiego, mocą którego zmarłychwała Polska stanęła, a który Niemcy systematycznie starają się podkopać,

15) że przed jakimkolwiek przystąpieniem do umowy żegluga z Niemcami winni oni przede wszystkim spełnić przyjęte na się wobec nas zobowiązania, ujęte postanowieniem art. 339. Tr. Wers., a dotyczące wydania nam części taboru rzeki Odry, przyznanej nam decyzją



arbitra Ligi Narodów, w wysokości 4660 HP holowników i 40,300 ton berlinek,

16) że przed jakimkolwiek przystąpieniem do umowy żegluga z Niemcami winni oni udzielić nam dobrowolnie prawa przejazdu z Polski do Polski po Warcie i Noteci, i to na analogicznych zasadach tranzytowych, jak to ma miejsce w tranzycie poprzez Polskę z Prus Wschodnich do Niemiec,

17) że w ogóle niedopuszczalny jest taki sposób rozwiązywania zagadnień gospodarczych, który zarówno wśród ludności własnej jak i po przeciwnie stronie utrwalalby mniemanie o organicznej nierozdzielności gospodarczej Poznańskiego i Pomorza z Niemcami, a które to mniemanie byłoby bardzo groźne dla spójności i bytu politycznego państwa, dając Niemcom jak najsilniejszy atut w ich dążeniach do znudzenia granic,

18) że ustosunkowanie sił Polski i Niemiec na polu żegluga śródlądowej przedstawia się dziś, w wyniku stuletniej, celowej a zgubnej dla nas polityki zaborców, jak 2 do 100, i że w tych warunkach ze strony Polski na przyjęcie zasady całkowitej wzajemności byłaby oczywiście absurdem,

Rada Ligi przysłała do wniosku, że warunkiem przystąpienia Polski do układów o żegludze śródlądowej winno być:

a) aby Niemcy przede wszystkim zobowiązały się do zagwarantowania ciągłości ruchu z Polski do Polski na odcinkach Warty i Noteci, przeciwnych granic i to na takich samych zasadach, jak Kie Polska przyznała Niemcom w myśl Konwencji Paryskiej w ruchu tranzytowym między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec,

b) aby Niemcy zobowiązały się następnie do wykonania w określonym i to możliwie przedkim terminie postanowień Tr. Wers. ujętych w art. 339., a dotyczących oddania Polsce części taboru pływającego z rz. Odry, już przyznanej Polsce decyzją arbitra z ramienia Ligi Narodów.

że umowa o żegludze śródlądowej, mająca stanowić część ogólnej umowy handlowej między Polską a Niemcami winna być oparta na zasadach wzajemności, lecz wyłącznie i jedynie w zakresie obiektów pływających bez własnego popędu, z wyraźnym wykluczeniem kabotażu, oraz z bezwzględem wykluczeniem

wpuszczania obcokrajowych holowników do wnętrza Kraju poza teren graniczo-celny, jak niemniej z zupełnem wykluczeniem wszelkich możliwych naruszeń już istniejącej postanowień międzysojusznicznych o tranzycie.

REZOLUCJA. Rada Ligi Morskiej i Recznej po wysłuchaniu referatu p. dr. Józefa Borowika o widokach rozwoju rybactwa morskiego w Polsce i biorąc pod uwagę, że

1) państwo polskie wraz z dostępem do morza uzyskało możność i prawo eksploatacji terenów międzynarodowych w celu połowu ryb i uczestniczenia w bogactwach morza, skąd inne państwa czerpią 1 i pół miljarda rocznie,

2) udział Polski w rybołówstwie na morzu północnym przyczyni się do wzrostu bogactwa narodowego i jednocześnie dostarczy doskonałego i taniego pokarmu szerokim masom ludności,

3) dotychczasowa produkcja ryb w Polsce pokrywa tylko drobną część zapotrzebowania, wskutek czego sprowadza się ryby morskie z zagranicy, płaćąc rocznie nawet przy obecnej minimalnej konsumpcji już 40 milionów złotych,

4) rozwój rybactwa morskiego wzmocni niezawodnie stanowisko Polski jako państwa morskiego i przyczyni się do wzmocnienia tętna życia gospodarczego na naszym wybrzeżu.

Uważa za zagadnienie pierwszorzędne znaczenia ogólnopolskiego i państwowego jak najrychlejsze powołanie do życia przedsiębiorstwa połowu ryb na morzu Północnym z bazą w Gdyni.

Wobec tego jednak, że przedsiębiorstwo takie, w przyszłości bezwzględnie rentowne, w pierwszym okresie swego istnienia będzie miało do przezwyciężenia bardzo wielkie trudności organizacyjne, oraz czynną konkurencję niemiecką, bez wydatnej pomocy i opieki ze strony Rządu powstać by nie mogło, Rada Ligi Morskiej i Recznej uchwaliła zwrócić się z gorącym apelem do ciał ustawodawczych, sfer rządowych i samorządowych o jak najdalej idące poparcie inicjatywy prywatnej w kierunku rozwoju rybołówstwa morskiego, szczególnie zaś stworzenia przedsiębiorstwa połowu ryb na morzu Północnym.

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE
BRACI IŁOWIECKICH S.A.

WARSZAWA, ULICA LIPOWA Nr. 7a, TEL. 84-54, 275-30.

ADRES TEL. „BRAIŁOWIE”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POLECAJĄ:

WYKWINTNE CZEKOLADKI I CUKRY
DESEROWE, CZEKOLADĘ, KARMELKI,
PIERNIKI, HERBATNIKI I WAFLE.

PRZETWORY OWOCOWE,
KONSERWY Z JARZYN.

SPECJALNIE POLECAMY
MLECZNE GATUNKI CZEKOLAD.

Przedpłata rocznie 4 zł., pojedynczy numer 50 gr. Cena ogłoszeń: 1/1 str. 250 zł. — 1/2 — 150 zł., 1/4 — 100 zł., 1/8 — 60 zł.,

Przypominamy o odnowieniu prenumeraty na 1925 rok.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA.

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

Drukarnia „Literacka”, Warszawa, Nowy Świat 22.