

MORZE



ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

ZAKŁADY BUDOWLANE
B-cia HORN
i
RUPIEWICZ

MAZOWIECKA 7.

TEL. 13-82
BIURO

TEL. 225-94
ZARZĄD

TEL. 9-31, LUDNA 6

FABR. STOLARSKO-CIESIELSKA

TEL. 162-64, LUDNA 6

ODDZIAŁ SZTUKATORSKI



ZAKŁADY PRZEMYSŁOWO OGRODNICZE
RAJMUND SZYMBORSKI

ULICA POWĄŻKOWSKA 22. TEL. 223-73.

P O L E C A J Ą

KWIATY CIĘTE, ROŚLINY OZDOBNE,
PALMY, KOSZE, WIEŃCE,
WIAZANKI, DEKORACJE.

STAŁA WYSTAWA KWIATÓW
UL. KRÓLEWSKA 11. TEL. 47-01 (Plac Saski)

NAJTANIEJ — NAJWIĘKSZY WYBÓR.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ZAKŁADY PRZEMYSŁOWO-BUDOWLANE

T-WO AKC. w WARSZAWIE

Martens Franciszek
i Daab Adam

WYDZIAŁ
ROBÓT INŻYNIERSKICH

Wiejska 9, tel. 55-84.

FABRYKA
CZERNIAKOWSKA 171-173,

tel. 18-36

Cena numeru 50 gr.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 7.

Warszawa, lipiec 1925 r.

Rok. II.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL I KOMANDOR CZESŁAW PETELEŃZ (jako naczelni kierownicy) oraz ANTONI ALEKSANDROWICZ (sport wodny i kierownictwo artystyczne), PIOTR BOMAS (sprawy portowe), RAFAŁ CZECZOTT 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. Elekoralna 2, (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu), Warszawa. Administracja czynna w dni powszednie od g. 3 do 4 popoł., tel. 15-63, Konto czekowe w P. K. O. Nr. 9747, redakcja w płatki od 6 do 7 popoł., tel. 15-63; prywatny telefon redaktora 13-39. Okładkę do niniejszego numeru zdołał FRANCISZEK SIEDLECKI.

Z „TYGODNIA BANDERY“

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MS
MAGEMAR



Model żaglowego okrętu na placu Trzech Krzyży w Warszawie. Okręt ten zaofiarowała Lidze M. i R. firma Martens i Daab, budowę przeprowadzono pod bezpośrednim kierownictwem inż. Al. Pauly.

Fot. M. Fuks.

JAK SIĘ PRZEDSTAWIA OBECNIE DOSTĘP POLSKI DO MORZA

Wojna światowa przyniosła Polsce zmartwychwstanie, a w stosunku do morza traktat wersalski przywrócił jej dawne prawa, lecz granice wyłącznego władania brzegiem morskim zaznaczył w takich ramach, że Polsce pod względem intersów marynarki handlowej przypadł najuboższy szmat wybrzeża.

Na całej linii przyznanego nam z powrotem brzegu nie było ani jednego większego miasta morskiego, ani jednego handlowego portu morskiego, a co zatem idzie, nie było też ani jednego obywatela, posiadającego okręty morskie, które siłą rzeczy musiałyby konsekwentnie przejść pod banderę polską.

O wiele w lepszych warunkach znalazły się nowopowstałe inne państwa, jak Estonia, Lotwa, Finlandja, nawet Litwa, zatem Jugosławia, albowiem razem z suwerennością otrzymały znaczne, już gotowe porty morskie i dość okazały, także już gotowy tonnage morski.

Cały więc ciężar powołania do życia i zapoczątkowania marynarki handlowej spadł wyłącznie na samą Polskę, a gdy Państwo Polskie po odzyskaniu wolności, nie zważając na szalone, wywołane zniszczeniem przez wojnę kraju, finansowe trudności, przystąpiło w roku 1921 do budowy własnego portu w Gdyni, to nie tylko obce nam żywości, lecz nawet społeczeństwo polskie bardzo sceptycznie przyjęło te zamierzenia naszych władz. Nie wierzone, że nasze młode państwo zdoła stworzyć sobie żywotny port na naszym wybrzeżu. Stopniowo jednak nastrój ten ulegał znacznym zmianom, a dziś sprawy budowy własnego portu przedstawiają się w ten sposób, że Rząd Polski pod wpływem opinii całego społeczeństwa dokłada wszelkich starań, aby port Gdyniński możliwie prędzej stał się czynnym w zakresie zamierzonego projektu.

Jak już wiadomo, na mocy umowy z Konsorcjum Francusko-Polskiem, które przyjęło na siebie budowę portu gdynińskiego, pierwotnie roboty miały być skończone 31 grudnia 1930 roku, przyczem już od roku 1925 co rok Konsorcjum obowiązane jest oddawać do eksploatacji część gotowych nabrzeży tak, aby eksploatacja portu mogła się rozpocząć zaraz i bez żadnej przerwy stopniowo mogła się zwiększać.

Obecnie, wobec zleceń Sejmu i Senatu o przyspieszenie budowy portu w Gdyni, została w końcu lutego roku bieżącego zawarta z Konsorcjum dodatkowa umowa, na mocy której ostateczny termin ukończenia wszystkich przyjętych przez Konsorcjum robót przy budowie portu w Gdyni przesunięty został o cały rok wstecz, to jest na dzień 31 grudnia 1929 r.

Wobec czego roboty idą w przyspieszonym tempie, jednak w ramach technicznej ich wykonalności.

Niezależnie od prowadzonych planowo robót przy budowie Gdynińskiego portu, rząd polski powziął decyzję, aby egzystujące już prowizoryczne molo południowe natychmiast przystosować do eksportu węgla, aby łącznie z Gdańskiem już teraz zwiększyć ogólną zdolność Polski do eksportu tego artykułu.

Do wykonania tej decyzji odpowiednie resorty natychmiast zabrały się bardzo

energicznie z takim obliczeniem, aby już w lipcu tego roku Gdynia, bez uszczuplenia swej dotychczasowej portowej zdolności, zdolna była wypuścić tygodniowo od 1 do 2 statków węglowych.

Jednocześnie w ostatnich czasach Polska zajęła bardzo wyraźne stanowisko w stosunku do własnej marynarki handlowej.

Ostatnio, jako wniosek poselski, Sejm przyjął ustawę „O popieraniu polskiej żeglugi morskiej”, a jako wniosek rządowy, ustawę „O wyłączeniu portów polskich dla wychodźstwa”.

Grupa posłów Związku Ludowo-Narodowego, wnosząc na Sejm wniosek o popieraniu polskiej żeglugi morskiej, wychodziła z założenia, że podstawowym czynnikiem rozwoju światowego handlu, a wraz z nim i cywilizacji są morskie środki transportowe.

Własna marynarka handlowa jest jednocześnie niezbędnym warunkiem istnienia niezależności państwa, które przeto w własnym najżywotniejszym interesie powinno współdziałać z jej powstaniem i rozwojem.

Polska, która posiada własne wybrzeże, o ile chce być prawdziwie państwem niezależnym, musi dążyć do posiadania własnej floty handlowej, co przy obecnych warunkach da się osiągnąć li tylko przy wprowadzeniu w życie osobnej ustawy, któraby dała podstawy i normy prawne dla świadczeń Państwa na rzecz polskich przedsiębiorstw budowy statków i polskich towarzyszt żeglugi morskiej, a która zwiększając energię ojczyzną w kierunku tworzenia własnej marynarki handlowej, stworzyła przeto założenie w Polsce podwalin pod własną flotę handlową.

Uchwalona przez Sejm w dniu 29 maja r. b. ustawa przewiduje możność okazywania tak dla nowo-powstających, jak dla już istniejących krajowych przedsiębiorstw budowy statków morskich, oraz dla przedsiębiorstw żeglugi pomocy materialnej ze Skarbu Państwa i wydawania przez Państwo odpowiednich zarządzeń gospodarczych, skierowanych do łatwiejszego powstania i rozwoju ojczyznej marynarki handlowej.

Pomoc ta polega na udzielaniu taniego kredytu lub gwarancji państwowej, na wypłacaniu premii za statki, wykonane w kraju, za rozległość przebywania przez statki przetrzeni wodnej oraz wielkość statku, za ilość przewożonych ładunków w interesie ojczyznej przemysłu i handlu, za odwiedzanie przez rząd wskazywanych portów, za przewożenie poczty, za utrzymanie regularnych rejsów z określona szybkością, na przyznaniu ulg w opłatach portowych, taryfowych, celnych, na częściowym zwrocie opłat kanałowych, zresztą na częściowym lub całkowitym uwolnieniu przedsiębiorstw od podatków i opłat państwowych na okres czasu nie przewyższający lat 15.

Z powyższego wynika, że sprawę popierania własnej żeglugi morskiej ustawa traktuje bardzo szeroko, albowiem obejmuje wszelkie znane sposoby okazywania dodatknych wpływów na rozwój w pewnym kierunku. Pozostaje tu tylko właściwe ich zastosowanie w praktyce.

Drugim objawem większego zwrócenia uwagi na własną marynarkę, a jed-

nocześnie i na rozwój własnego portu, jest przyjęcie przez Sejm w dniu 10 czerwca ustawy „O wyłączeniu portów polskich dla wychodźstwa”.

Wnosząc na Sejm powyższą ustawę, rząd wychodził z założenia, że:

1) Polska ma prawo i obowiązek wykorzystywać dostęp do morza przez skierowanie na Gdynię i Gdańsk (bo Gdańsk też jest uważany jako port polski) całej swojej zamorskiej emigracji.

2) Wysyłanie emigrantów kolejami do portów zachodnio-europejskich byłoby zaprzepaszczeniem sprawy pozyskania bezpośredniej komunikacji morskiej z Ameryką i równałoby się zrzeczeniu własnego wybrzeża dla ruchu wychodźczego.

Nadto kierowanie wychodźstwa przez porty zachodnio-europejskie przynosi korzyści jedynie przedsiębiorstwom żeglugowym zagranicznym, a hamuje rozwój ojczyznej floty handlowej, mającej swe oparcie w portach polskich.

3) Przejazd bezpośredniej komunikacji z Polski do Ameryki najlepiej zabezpiecza polskich emigrantów od wyzysku i niedogodności i tylko na tej drodze rząd polski może roztoczyć nad nimi rzeczywistą i skuteczną opiekę.

Z chwilą wejścia powyższej ustawy w życie, a ma to nastąpić, jak tego wymaga art. 3 ustawy, z dniem 1 stycznia 1926 r., całe polskie wychodźstwo za ocean kieruje się (art. 1) wyłącznie przez porty polskie na Bałtyku.

Koncesje na przewóz wychodźców (art. 2) mogą być wydawane linjom okrętowym jedynie z zachowaniem warunku, podanego w art. 1.

Postanowienie niniejsze nie dotyczy jednak uprawnień państw obcych, wynikających z uprzednio zawartych z nimi układów narodowych.

Jednak Sejm jednocześnie z Ustawą przyjął rezolucję, wzywającą rząd do wypowiedzenia w terminie odpowiednim koncesyj i układów międzynarodowych, które nie odpowiadają zasadom, zawartym w powyższej ustawie.

Przyspieszona budowa własnego portu w Gdyni i wymienione wyżej dwie ustawy są to wyraźne objawy polityki, jaką Polska zdecydowanie prowadzi w stosunku do dostępu do morza.

Rzeczą jest już jasną, że Polska weszła na właściwą drogę do zrealizowania swych praw morskich.

G. CHRZANOWSKI.

DŻONKI.

W dawnym państwie bogdychana, kiedy zorza wstaje zrana, w złote ranki, w jasne dżonki szlakiem wodnym płyną dżonki. Każda z nich we wnętrzu niesie hodowany w bujnym lóssie haszyszowy len.

Kesooka żądza złota, ozywając żagli tętno, sprawa, że wraz z falą mętłą suną dżonki do bram Kiota pod urokiem jen.

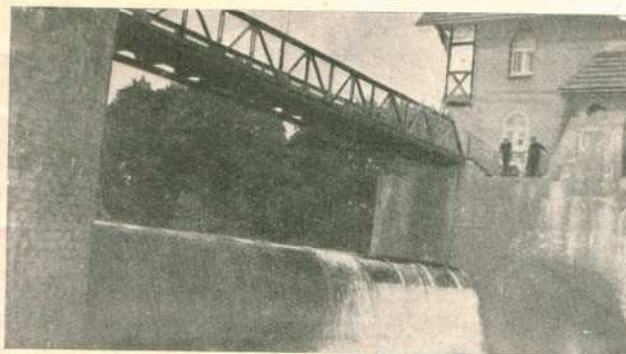
Wodna droga jest daleka, lecz ospała dżonka zwleka, marząc, że sam jej się przysni, jako gejszy sen, gaj różowy kwieciem wiśni.

JERZY BOHDAN RYCHLIŃSKI.

WARUNKI ROZWOJU DRÓG WODNYCH W POLSCE



Kanał Królewski



Jaz walcowy w Brdyujściu pod Bydgoszczą.

Port polski posiada doskonałe warunki rozwoju, jako krańcowy punkt żeglugi morskiej.

Będzie mógł jednak skutecznie konkuruować z Hamburgiem, Szczecinem lub Bremą, — tylko wtedy, gdy stanie się wylotem wszelkich dróg wodnych.

Od rozwoju więc dróg wodnych w Polsce, od ich penetracji aż do środka Rosji i pobraża morza Czarnego — z jednej strony, — a do Śląska, Karpat i Rumunii z drugiej, — zależy znaczenie i rozwój portu na Bałtyku.

Jakie są warunki rozwoju dróg wodnych w Polsce?

W tej kwestji musimy rozróżnić drogi wodne naturalne i sztuczne.

Nasze drogi wodne naturalne, — z Wisłą na czele, — pod względem swej konfiguracji co do granic Państwa przedstawiają się, rzecz można, idealnie. W pobliżu stolicy Państwa zbiegają się najważniejsze dopływy głównej rzeki kraju, która przecina państwo przez sam środek i łączy stolicę z morzem.

Dorzecza sąsiednich rzek: Odry, Niemna i Dniepru oddzielone są od dorzecza Wisły nader niskimi, obfitującymi w wodę wododziałami, — i mogły być z łatwością połączone za pomocą kanałów.

Niestety, mimo tej pomyślnej naogół konfiguracji biegu, być może korzystniejszej, niż w jakimkolwiek innym państwie, — rzeki polskie mają pewne ważne strony ujemne, które dla żeglugi przedstawiają znaczne niedogodności.

W pierwszym rzędzie należy wymienić dość znaczny spadek zwierciadła wody.

Na Wisłę wynosi on w przestrzeni od Krakowa do Modlina 35—25 cm., od Modlina do Tczewa 18—20 cm. na kilometr.

Oprócz Prypeci i jej dopływów, a także górnej części Bugu (powyżej Dorohuska), — żeglowne rzeki polskie mają spadek powyżej 20 cm. na kilometr.

Aczkolwiek przy takich spadkach możliwym jest, — za pomocą regulacji utrzymania niezłych warunków żeglowności, — to jednak należy przyznać, że spadki te są, w porównaniu ze spadkami przeważnej części rzek rosyjskich a nawet północno-niemieckich, — bardzo znaczne. — i, w połączeniu z ruchomem piaszczystem dnem przedstawiają niekorzystne warunki dla regulacji i robót bagrowych.

Drugą niekorzystną bardzo okolicznością, jest wielkie wahanie przepływu, który na wiosnę w czasie przyboru bywa nieraz 50 krotnie większy od przepływu w czasie posuchy.

Do tego należy dodać, że, z powodu znacznego spadku i wytwarzającej się

wskutek tego wielkiej żyzości wody, — żegluga na polskich rzekach w czasie wysokich przyborów ustaje, — gdy, np. na rzekach rosyjskich nawet przy najwyższym stanie wody żegluga nie napotyka trudności.

Dodać wreszcie należy dość długą u nas zimową przerwę żeglugi, w porównaniu z Europą Zachodnią (70 do 100 dni).

Jeżeli dodamy do tego ogromne zaniedbanie naszych rzek, dla uregulowania których niezbędna jest wyłożona praca w ciągu wielu dziesiątków lat, — to widzimy, że sprawa rozwoju żeglugi na naszych naturalnych drogach wodnych nie przedstawia się tak pomyślnie, jakby z rzucającej się z mapy korzystnej konfiguracji naszych rzek wnioskować można było. Wymaga ona znacznych wysiłków, cierpliwości i nie zrażania się pierwszymi niepowodzeniami.

Inaczej się jednak rzecz przedstawia, gdy przejdziemy do sprawy sztucznych dróg wodnych.

Pod tym względem posiadamy bezwątpienia lepsze warunki rozwoju, niż jakiegokolwiek inne państwo:

1) Polska jest krajem stosunkowo bardzo równinnym. Wododziały pomiędzy wielkimi rzekami, jak Warta — Wisła, Wisła — Dniepr i t. p. są niewysokie, leżą nieraz w równinach i bagnach, jak pomiędzy Bugiem i Prypecią, lub Niemnem i Prypecią, — są łatwe do przekopania kanałami i nie przedstawiają trudności w zasilaniu w wodę tych kanałów.

2) W Polsce znajduje się najniższy punkt głównego wododziału kontynentu europejskiego. Przez ten punkt najdogodniej jest przeprowadzić wielką drogę wodną, łączącą całą sieć dróg wodnych Północno-Zachodniej z drogami wodnymi Południowo-Wschodniej i Wschodniej Europy, — t. j. Ukrainą i Rosją, — i z M. Czarnym. Droga ta już istnieje. Tworzy ją t. zw. Kanał Królewski, łączący Bóg z Prypecią za pomocą skanalizowanych rzek Muchawca i Piny i kanału sztucznego.

W swym stanie dzisiejszym kanał ten służy przeważnie dla spławu drzewa, — jednakże parostatki i barki towarowe mogą się nim posługiwać. Wymaga on jednak kapitalnej przebudowy, ażeby mógł służyć jako wielka droga wodna.

W razie budowy tej drogi wodnej, łączącej Europę zachodnią ze wschodnią, — polska sieć dróg wodnych będzie służyła dla znacznego bardzo ruchu tranzytowego. Wzmocni to ogromnie dochodowość dróg wodnych w Polsce, — i powinno wpłynąć na szybsze zrealizowanie ich budowy.

3) Wobec położenia Zagłębia Węglowego i portu morskiego na peryferjum Państwa, — średnie odległości przewozów ładunków masowych, jak węgiel, rudy, drzewo, nawozy sztuczne, muszą być u nas znaczne i przewyższać 400 klm. Ponieważ zaś właśnie przy znacznie większych odległościach silniej się daje odczuwać korzyść przewozu wodą w porównaniu z przewozem kolejowym, — więc pod tym względem wewnętrzna żegluga ma w Polsce lepsze dane rozwoju, niż nawet w „olebce kanałów — Holandji.

W zrozumieniu wielkiego znaczenia, jakie drogi wodne w Polsce odegrać powinny, rząd polski opracowuje, oprócz projektu regulacji Wisły i innych rzek, — również projekt budowy głównych sztucznych dróg wodnych, a mianowicie:

1) Kanału Węglowego, ze Śląska przez Częstochowę, Łódź, Łęczycę, koło Konin, jez. Gopło do Dolnej Wisły koło Bydgoszczy, — z odnogami od Łęczycy do Warszawy i od Konina do Poznania i ze Śląska do Krakowa.

2) Kanału Bug — Prypeć, będącego przedłużeniem na wschód od Warszawy drogi wodnej aż do granicy Rosji.

Długość tych dwóch dróg wodnych wyniesie około 1100 km., koszt budowy około 600 milj. zł.

Kanały te zwiążą w jedną całość wszystkie prowincje Polski i obsłużą prawie cały nasz przemysł.

Pozwalając przewozić towary ciężkie dwa razy taniej, niż koleją przy najniższych taryfach, — kanały te będą miały wielkie znaczenie dla połączenia ogólnego całej produkcji w Polsce i umożliwią eksport naszego węgla na Bałtyk i na wschód. Nasze bogactwa leśne nie będą się marnowały na opał, gdyż tanio dowieziony węgiel zastąpi drzewo opałowe. Wywóz budulca, drzewa kopalnianego i celulozy stanie się korzystniejszym. Tanio dostarczona na Śląsk ruda czy to ze Szwecji, czy z Ukrainy (Krzywy Róg) — pozwoli na rozwój hutnictwa. Można też tańszej dostawy materiałów budowlanych ułatwi położonym nad kanałami miastom ich rozbudowę.

Wobec tak wielkich korzyści, — można przypuszczać, że wydatek około 20—30 milionów zł. rocznie na budowę kanałów nie będzie uważany za przewyższający siły kraju. (Kraj, który w r. 1923 wydał 32.000.000 zł. na pomarańcze, daktyle, figi, winogrona i orzechy — może w r. 1926 wydać choć 20.000.000 zł. na kanały, — rzecz bardziej chyba pożyteczną).

INŻ. T. TILLINGER.

ISTOTA DĄŻEŃ

Mówi się wszędzie w Paryżu, Londynie, Waszyngtonie, Warszawie, a przede wszystkim w Berlinie samym o pokojowości dążeń dzisiejszej „demokratycznej” republiki niemieckiej. — Niestety, mówi się o tym i w Warszawie. Ukazują się w pismach całego świata na te tematy sążniste artykuły, pragnące przekonać opinię publiczną, że istotnie dzisiejsza rzesza nie wspólnego, psychologicznie biorąc, z cesarstwem Wilhelma już nie ma, że dziś Niemcy są państwem rozbrojonym, ba! okrojonym w okropny sposób nawet i pozbawionym jakichkolwiek bądź planów zaborczych... oprócz paru słusznych i pokojowych dążeń.

Jest to dla zamieszkujących bardzo mgliste, jak wiadomo, dorzecze Tamizy faktem bezspornym.

Otóż właśnie teraz, kiedy tak starannie i na szeroką skalę zakrojona akcja ta prowadzona jest z całą systematycznością i perfidją Berlina, Niemcy całe są zalane setkami ulotek i wydawnictw specjalnych, mających wyrazić cel wzmocnienia ducha odwetu w dzisiejszej młodzieży i społeczeństwie niemieckim.

Szczególną popularnością cieszy się obecnie w Niemczech geograficzna mapa, której fotografię tu załączamy, a której oryginał posiada redakcja „Morza”.

Dość wyraźnie jest na tej mapie uwypuklone dążenie naczelné narodu niemieckiego. A więc odbiór, ponowny zabór ziem polskich, Pomorza, Poznańskie, Górnego Śląska, dalej Saary, Ruhry, Alzacji, Lotaryngii i t. d.

Więc właśnie teraz, kiedy traktujemy już od przeszło pół roku z Niemcami o zawarcie traktatu handlowego, o ustalenie pokojowych normalnych sąsiedzkich stosunków, kiedy już chyba nikt na świecie nie bąka o zaborczości Polski nie wie, kiedy pękły, jak bańki mydlane, opowiadania o ucisku wszelkiego rodzaju mniejszości niemieckiej, wtedy właśnie w domu każdego Niemca zostały w złotych ramach zawieszane mapy, do których wzdychając z nadzieją, wznosząc się codziennie miliony oczu niemieckich obywateli, odmawiając przytem polityczny pacierz za swój tak „strasznie niesprawiedliwie okrojony Vaterland”.

Sądzimy, że nie byłoby rzeczą zbyt uczciwą mapkę tę rozpowszechniać i dalej i właśnie może najpotrzebniejsem to byłoby nad Tamizą, gdzie za stałą mgłą nie mogą dojrzeć, że ta mapka jest tylko pierwszą w kolekcji innych, które za nią niechybnie przyjdą. Na tych następnych w również przejrzysty sposób, a może w sposób jeszcze bardziej wymowny może dla każdego Niemca zostanie graficznie przedstawiona konieczność odzyskania wszystkich zabranych temu narodowi kolonii zamorskich. Jeśli Niemcy byli w stanie trzeźwo na swoje „krzywdy” patrzeć i je ocenić, to by musieli przyznać, że dla ich ekspansji narodowościowej i gospodarczej Polska nie przedstawia prawie żadnej wartości w porównaniu do tych przebogatych i mało zaludnionych ogromnych obszarów kolonialnych, gdzie pracę znaleźćby mógł nie jeden milion „Kulturträger’ów”.

Z zasadzaniem kultury w Polsce jakoś im się nigdy nie wiodło — pocóż raz jeszcze próbować, kiedy istotnie ich dzisiejsza granica wschodnia nie jest kierunkiem najmniejszego oporu. Przyszłość wielkich Niemiec nie leży ani nad Wartą, ani nad Wisłą — ale jest w kolonjach.

Das ganze Deutschland soll es sein!



A więc dlaczego nie wydali jeszcze mapy o kolonjach, spyta słusznie czytelnik? — By zatuszować istotę swoich dążeń, których przecież przez mgłę nad Tamizą ich nowy przyjaciel nie jest w stanie ujrzeć, a który w międzyczasie tak skutecznie nad ich wzmocnieniem w Europie pracuje.

Musimy pamiętać, że istotą dążeń Berlina w Europie jest odcięcie nas od morza. Czemy to nam groziło, rozumiemy wszyscy.

Przecież dostępu do morza i dzisiejszych granic zachodnich będziemy bronili do upadłego.

SEKCJA ŻEGLARSKA WOJSKOWEGO KLUBU WIOŚLARSKIEGO. Wobec znacznego rozwoju, jaki osiągnęła istniejąca przy Wojskowym Klubie Wioślarskim w Warszawie Sekcja Żeglarska, jak ta-

boru, oraz celów i zamierzeń dalszego rozwoju sportu żeglarskiego do wyjścia na morze włącznie, na nadzwyczajnym Walnem zgromadzeniu członków Sekcji Żeglarskiej postanowiono przemianować Sekcję Żeglarską Wojskowego Klubu Wioślarskiego na Wojskowy Yacht-Klub w Warszawie. W skład Zarządu weszli Dyr. L. Szykowski — komandor, mjr. M. Osinski — vice-komandor, kpt. W. Ostrowski — Kapitan Portu, kpt. T. Wolski — gospodarz i por. F. Trzepak — sekretarz. Tabor Wojsk. Yacht-Klubu składa się z 18 statków żaglowych.

Zarząd Wojsk. Yacht-Klubu opracował słownictwo polskie żeglarskie, regulamin żeglarski, oparty na międzynarodowych zwyczajach yacht-klubowych, oraz sporządził, na mocy istniejących przepisów ministerstwa robót publicznych, przepisy i prawa drogi wodnej.

Nowej placówce sportu żeglarskiego: S. R. S.

EGZAMINY DOJRZAŁOŚCI W SZKOLE MORSKIEJ W TCZEWIE

Dnia 1 maja b. r. zakończyły się w Szkole Morskiej w Tczewie egzaminy dojrzałości uczniów 11 kursu przed Komisją Egzaminacyjną, w której skład wchodził pp.: Delegat Kuratorium Pomorskiego, wizytator szkół, Stefan Borucki, Dyrektor Szkoły inż. A. Garnuszewski, oraz Profesorowie inż. S. Anuta, inż. K. Bielski, A. Bryniewicz, inż. W. Komocki, A. Ledóchowski, A. Majewski, A. Maresz, Ks. Prefekt Prabucki, J. Roński.

W wyniku egzaminów świadectwa dojrzałości otrzymało 20 abiturjentów.

Abiturjenci wydziału nawigacyjnego udali się niedawno w podróż na żaglowcu szkolnym „Lwów” do Anglii, Francji i Włoch, abiturjenci zaś wydziału mechanicznego odbywają praktykę wakacyjną na Stoczni Gdańskiej i na parowcach morskich.

Przed uroczystym odczytaniem listy maturzystów oraz pożegnaniem się z grobem nauczycielskim i młodzieżą p. wizytator Borucki odezwał się do zgromadzonych w te słowa:

„Szanowny Panie Dyrektorze, Szanowni Panowie Profesorowie, drodzy abiturjenci!

Rzeczy pożyteczne dokonywane są w ciszy, w spokoju, bez rozgłosu.

Taką pożyteczną, cichą, z roku na rok coraz owocniejszą pracę wykonywacie Wy, Szanowni Panowie przewodnicy i nauczyciele, taką widoczną korzyść wynosicie Wy, drodzy uczniowie!

I oto stoimy przed aktem doniosłym i zazwyczaj szumnym dla wielu uczelni, aktem wręczania świadectw dojrzałości. Jesteśmy tutaj sami!

A szkoda! Bo może niewiele osób w Polsce wie o tem, że tam, hen, na północnym cyplu, w małym stosunkowo miasteczku istnieje dziwna, jak na stosunki nasze, Szkoła.

Uczniowie jej, to, przede wszystkim, okazy teźnyzy fizycznej. Z kwitnieniem obliczem stanęli do egzaminów; odpowiedzi ich cechowała naogół, rzeczowość, jasność i opanowanie materiału naukowego, przewidzianego programu gimnazjów.

I rzecz znamienita! Uczniowie ci po otrzymaniu matur nie uciekają z tej uczelni, nie zerkają ku murom różnym „Almae matres”, które innym maturzystom mają dać jakoby wyższe stanowisko, godności, zaszczyty; nie, oni pozostają jeszcze rok w Szkole, aby się nadal kształcić w naukach zawodowych i praktycznie, aby zarówno umieć wyliczyć położenie gwiazdy na niebie, jak i wytoczyć żelazo na tokarce.

Ta „dziwna szkoła” jest wasza Szkoła, drodzy Panowie, dzieło rąk i myśli twórczej Waszej, to Wasza Szkoła, drodzy uczniowie, to nasza Polska Szkoła Morska w Tczewie!

A więc niech się dla pokrzepienia serc polskich rozniesie po kraju, że w czasach, kiedy następuje taki znamienity zwrot ku szkolnictwu zawodowemu, młodzież właśnie tej szkoły złożyła dowody, że można przez wykonanie odpowiedniego programu dojrzeć umysłowo i jednocześnie przygotować się do życia.

Niech się też rozniesie dalej, że w czasach, kiedy oczy świata zwrócone są ku Pomorz, które pogardliwie nazwano „kurytarzem”, a które jest właściwie jedynym organem oddechowym dla wiel-

kiego prawie 30-milionowego narodu — to tutaj zabrano się do rzetelnej pracy, do nauki. Niechaj dowiedzą się wszyscy, że w szkołach nie uczymy nienawidzieć, ale owszem, uczymy cenić niektóre cnoty sąsiadów; że natomiast uczy się tutaj też bezwzględnej miłości ziemi rodzinnej i bezwzględnej pogardy życia w obronie każdej jej piodzi. Niechaj się popatrzą wszyscy, komu to potrzebne, na mapę, a zobaczą, że ten 30-milionowy naród ma w linii prostej zaledwie 70 kilometrów wybrzeża na otwarte morze, przez które ma niezaprzeczone przyrodzone prawo wydechu, przez które chce się zbliżyć do przyszłej europejskiej rodziny narodów.

Wreszcie niech się dowiedzą wszyscy, że szkoła ta jest szkołą, kształcąca marynarzy polskiej marynarki handlowej.

Marynarz polski nie ma zamiaru nikomu stawiać na drodze, chce on tylko wywieźć produkty pracownitego rolnika i robotnika polskiego, których kultura i dobrobyt, po tylu latach niewoli, obecnie stale i widocznie się podnosi.

Marynarz polski będzie opowiadał po świecie: „zostawcie nas w spokoju — chcemy pracować”. Dewizą naszą są słowa Prezydenta Rzeczypospolitej: „Największe bogactwo Polski — to praca, a dobra jej organizacja i umiejętne kierownictwo w atmosferze pokoju są w naszych czasach, wraz z szerzeniem oświaty, nieodzownymi warunkami zbudowania takiej Polski, dla której żyli i umierali nasi najlepsi poprzednicy”.

Marynarze polscy! Francja i Italia dokąd teraz jedziecie, przyjmajcie Was jak braci. A kiedy będziecie w Anglii, to powiedzcie w tym języku, w którym już zrobiliście w tak krótkim czasie takie widoczne postępy:

przyjmajcie Was, jak braci. A kiedy będziecie w Anglii, to powiedzcie w tym języku, w którym już zrobiliście w tak krótkim czasie takie widoczne postępy:

— „we know you and we esteem you; but you do not know us, therefore you are not yet our friends”.

A wiecie, że to znaczy: „My znamy i poważamy was; lecz wy nas nie znacie i dlatego jeszcze nie jesteście naszymi przyjaciółmi”.

Polska marynarka handlowa, żeglarz polski niech żyje!”



Polacy, słuchacze politechniki gdańskiej na wycieczce w Pucku.

Z POLITECHNIKI GDANSKIEJ

Jeżeli znajdziemy pieniądze na zbudowanie i urządzenie sobie portu, to staje pytanie: kto nam wybuduje okręty, które miałyby ruch w porcie ożywić?

Jest to pytanie, które każdy logicznie myślący musi sobie zadać, bo w rzeczywistości Polska nie posiada stoczni okrętowych, i nie posiada ludzi, którzyby mogli w tych stocznich pracować i je prowadzić. Jest całkiem jasnym że początkowo musimy być skazani na rzetelność firm zagranicznych, lecz równocześnie musimy dążyć do uniezależnienia się przynajmniej częściowego w wytwórczości okrętowej. Nie mamy fabryki, która nam mogła dostateczną ilość zbudować i wyposażać okrętów potrzebnych dla przemysłu i handlu rodzimego, lecz przy dobrych chęciach możemy sobie takie warsztaty wybudować i urządzić, a jeżeli będziemy mieć własne stocznie okrętowe, znajdą się i ludzie, którzy będą chcieli i będą mogli pracować i je prowadzić. Wprawdzie na żadnej z naszych politechnik nie mamy katedr dla teoretycznej i praktycznej budowy okrętów i ich maszyn. Dwie docentury, utworzone na technice warszawskiej, wykształcenia fachowego, jakie obowiązany jest mieć inżynier okrętowy nie są w stanie dać, lecz to w części może być usunięte przez studia Polaków na Politechnice Gdańskiej, która ma wydział okrętowy, wyposażony w katedry; dla teorii okrętu, praktycznej budowy, maszyn parowych i spalinowych, turbin i fizyki prądów.

W Niemczech tylko berlińska i gdańska politechnika miały wydziały okrętowe i jeżeli widzimy, jak wspaniale rozwijała się niemiecka budowa okrętów, to musimy stwierdzić, że te dwa wydziały musiały być w pełnym rozkwicie, że na nich muszą wykladać ludzie nauki i pracy. Trudno nam przypuszczać, by z chwilą przejścia Gdańskiej Politechniki na własność Wolnego Miasta, poziom naukowy miał się przez to na niej obniżyć, owszem na podstawie prac dawniejszych i teraźniejszych studentów łatwo jest stwierdzić, że tutejsza politechnika idzie naprzód z postępem techniki. Wniosek stąd, że i Polacy, studjujący na wydziale okrętowym przy tutejszej politechnice potrzebną wiedzę fachową przyswoić sobie przy dobrych chęciach mogą; lecz cała tragedia jest w tem, że nas Polaków, studjujących tę dziedzinę nauki jest bardzo mało.

Trzy lata temu zapisał się cały szereg kolegów na ten wydział, żaden nie zdawał sobie dokładnej sprawy, jakie przeciwności trzeba pokonać, chcąc się poświęcić tej gałęzi techniki, inny minął się z powołaniem i w rezultacie pozostało nas tylko ośmiu i to w dodatku pod wrażeniem pesymistycznych powiadzeń, że w Polsce studjowanie tego działu do celu nie prowadzi, i chociażby udało nam się pomyślnie ukończyć powyższe studia, będziemy zmuszeni szukać pracy za granicą.

Może nas kto nazwie idealistami, kiedy myślimy o budowie floty z niczego. Ale czyśmy nie byli ideałistami, kiedy prawie dziećmi będąc szliśmy głodni i zmarzli z bronią w rękę na wschodnie granice Ojczyzny. Jeżeli wtenczas nasze trudy nie poszły na marne, i dowiedliśmy, jaką potęgę ma w młodych duszach miłość Ojczyzny, to i teraz zapomnijmy na pewien czas ze zniczego musimy stworzyć wielkie dzieło. ALEKSANDER POTYRAŁA.

POŚRÓD POLSKICH MARYNISTÓW

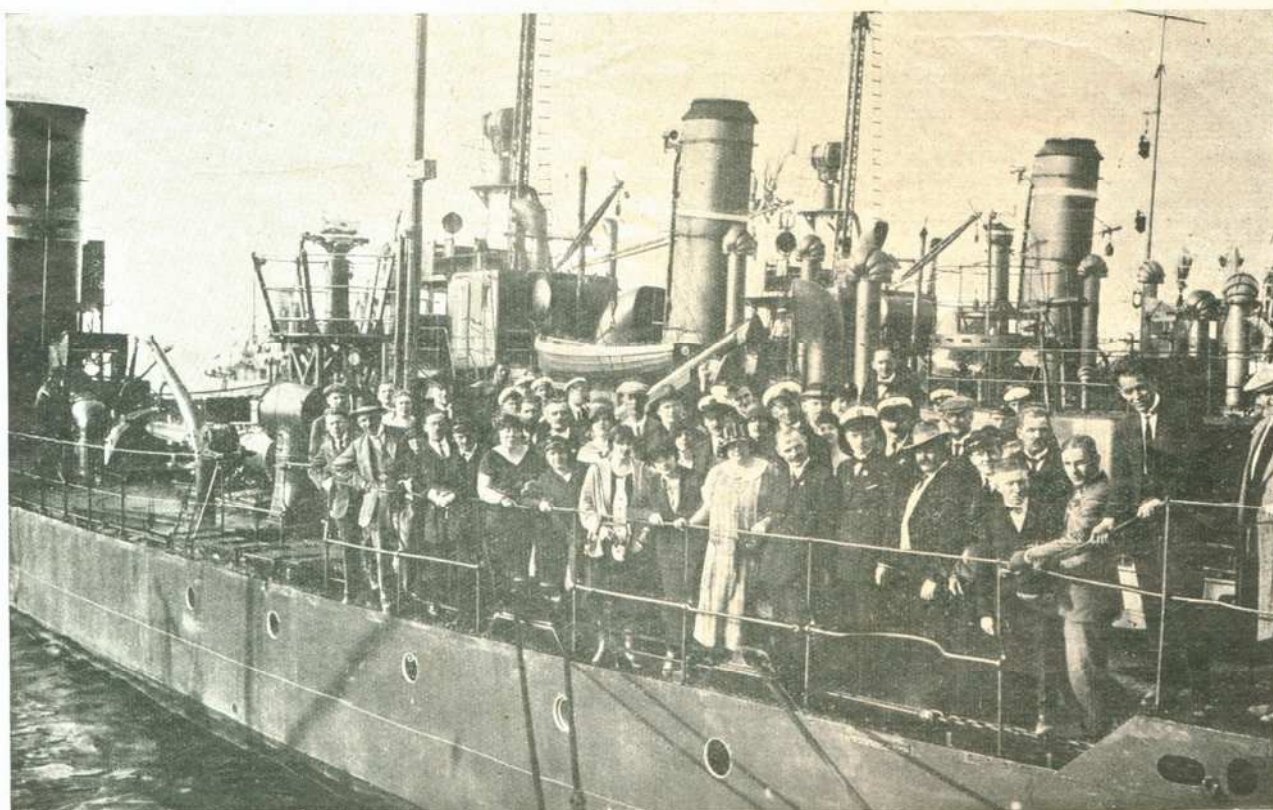


WŁADYSŁAW ŚLEWIŃSKI (p. str. 5),

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Z BRETANJI



Wycieczka L. M. i R. z Poznania, na okręcie floty wojennej w Gdyni.

WYCIECZKA L. M. R. DO PARYŻA, ALGIERU, TUNISU, WŁOCH



Fot. Herlingue.

Francuska Liga Morska i Kolonialna wraz ze Stowarzyszeniem przyjaciół Polski przyjmuje naszą wycieczkę w Paryżu.



Fot. Z. Nioła.

Wycieczka L. M. i R. na tle Kolosseum w Rzymie, po bokach włoscy karabinierzy.

ŁODZIĄ ŻAGLOWĄ Z DANII DO POLSKI.

Nie jeden, lubiący spędzać wolne chwile na wodzie, żeglując i wiosłując, wyobraża sobie, że posiadanie własnej łodzi wymaga wiele kłopotów i kosztów. Że tak nie jest, postaram się udowodnić, opowiadając historię pierwszego polskiego yachtu morskiego „Carmen”. Muszę tu zauważyć, że w języku żeglarskim każda łódź sportowa nazywa się yachtem. Nie musi to być koniecznie pływający pałac, dostępny z powodu swych kosztów a nade wszystko kosztownego utrzymania licznej załogi tylko dla ludzi zamożnych.

W różnych częściach Polski było kilku ludzi, znających morze nie tylko patrząc na nie z brzegu, znając, jakie żegluga daje wrażenia, jak morska komunikacja umożliwia poznanie obcych stron i że w końcu, nie jest rzeczą trudną nauczyć się żeglarstwa przy pewnym minimalnym wykształceniu sportowem. Ludzie ci, znający żeglarstwo jeszcze z czasów przedwojennych, porozumieli się z sobą, i na wiosnę b. r. kupili w Danii używany yawl.

Myśl zrzeszenia się powstała nie tylko ze względu na możliwość rozdziału kosztów kupna i utrzymania na kilku, ale także ze względu na możliwość lepszego wykorzystania yachtu. Używany tylko przez właściciela przez krótki czas, całą resztę roku pozostawałby bezczynnym. Łódź wybrana była używana, ale



Wygląda brzegów Polski.

Wyjechaliśmy z Nyborga z lekkim wiatrem 6 maja po południu. Ledwie kilka mil zdołaliśmy zrobić, gdy wiatr poszedł spać, i trzeba było spuścić kotwicę niedaleko na poł. wsch. od Nyboga. Naza jutrz dobry wiatr zachodni popędził nas po wzburzonym Wielkim Bełcie na północ. Średnia szybkość dochodziła do 10 węzłów, czyli około 19 km. na godzinę, dla małej Carmeny szybkość znakomita.

Mijamy wyspę Runo i przylądek Rewnaes szybko znika na horyzoncie. Obraliśmy drogę przez Kategat. Droga południowa przez Grön Sund przedstawia wie-

le trudności z powodu wąskich przejść, mierzliwych prądów.

Tryb życia wnet się ustala. Zmianami przy sterze, manewrem żaglami, gotowaniem, dzieli się załoga. Nasz sternik Jansen zna te wody i ciągle się martwi słabością wiatru, a siłą prądu, który pędząc z Kategatu, pcha nas na płytkie miejsca przybrzeżne.

Pod wieczór wiatr, jak to będzie teraz jego codziennym zwyczajem, cichnie. Wbrew woli musimy rzucić kotwicę koło przylądka Sjælands-Rew, stanąć na noc. Noc wspaniała. Żagle opuszczone nie łopocą. Księżyc w pełni oświetla gładką toń, z której raz po raz wynurają się okrągłe głowy psów morskich. Jest ich tu bardzo dużo. Ciekawie przysłuchują się naszemu gwizdaniu, by znów bez szmeru zniknąć w toni.

Ranek dał nam znów wiatr. Staramy się przepłynąć przejściem między wyspą Hessele a Zelandią. Długimi halsami to zbliżamy się do lądu to znów na pełny Kategat wyjeżdżamy. Sterując po obiedzie, ciesząc się, widząc wynurającą się na horyzoncie górę z latarnią na niej. Myślę, że to Kullen na stałym lądzie Szwecji. Przy bliższym badaniu okazuje się, że to dopiero Hessele. Tak nas prąd powstrzymuje. Gilelaje na brzegu Zelandii oglądamy, za każdym halsem. Ta wioska na długo nam w pamięci pozostanie.



Podczas głodu.

stosunkowo młoda, bo 10-letnia, pełna zalet pełnomorskich, długa 13, szeroka 3 metry, ozaglowana jako yawl, t. j. posiada oprócz głównego masztu jeszcze mały tylny, t. zw. bezan. Mimo swej małości daje pod podkładem możliwość wygodnego spania dla 5 osób. Jedna śpi w dziobie łodzi, gdzie też znajduje się kuchenka, dwie na kanapach w saloniku, dwie zaś w kojkach po obu stronach schodków. Łódź posiada balastu 2000 kg. w kilu, i ze swym pokładem, szczególnym kokpitem, czyli wgłębieniem dla sternika, może się ważyć na fale pełnego morza.

Z początkiem maja, podpisany spotkał się w Kopenhadze z dwoma byłymi swopółtowarzyszami podróży, p. Józefem Jaworskim i Wł. Gabszenerem, akademikiem z Warszawy. Obaj dobrze znani w kołach sportowych. Łódź nasza będąca w odnowieniu musiała być przyzaglowana z Nyborga na wyspie Funen do Kopenhagi.

Ze względu na zupełny brak praktyki żeglarskiej u dwu młodych towarzyszy, wziąłem w Nyborgu Jansena doświadczonego marynarza, pod którego kierunkiem mieli się nauczyć manewru żaglami. Już tu zaznaczyć muszę, że po trzech dniach manewry te wykonywane były z nadzwyczajną sprawnością, jak na okolicę wojenną.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Ranna tualeta.



MAGEMAR

Improwizowany spinaker

Już w ciemnej nocy zabłysło wreszcie światło Kullen na horyzoncie. Zmieniamy kurs wprost do Sundu. Noc cała zeszła na walce z prądem, walącym jak strumień przez Sund z Bałtyku. O świcie mijamy Helsing, a koło południa Kronborg. Wiatr zmienny co do siły nie pozwala na szybkie postępy. Żywność nasza, obliczona na dwa dni, kończy się. Nie mamy już chleba ani masła. Od spotkanych rybaków kupujemy ryby.

Sund przedstawia bardzo ożywoiny widok. Ciągłe parowce motorowe, statki, często wielkie, to żaglowce wszelkich typów mijają nas. Nie możemy się napatrzeć i nafotografować żaglowców. To znikająca poezja morza. Nie znam piękniejszego widoku na morzu, jak wielki żaglowiec sunący z dobrym wiatrem. Pojechał na Bałtyku jeszcze się przechowyje, na oceanach do rzadkości należy spotkanie żaglowca. Wiatr ciągle przeciwny. W długich halsach posuwamy się na południe. Brzeg duński pagórkowaty i leśisty zdobią niezliczone wille, hotele i zakłady kąpielowe. Kilka kilometrów od Kopenhagi wiatr całkiem cichnie. Rzućmy kotwicę. Posyłam Jansena szalupą, by poszukał rybackiej motorówki, która by nas przyholowała do portu.

W ten mało poetyczny i sportowy sposób ciągnięni, o jedenastej stajemy na boi

koło jasno oświetlonej Langelinie znane-
go parku Kopenhagi.

Różne trudności, przeważnie finansowej natury zatrzymały nas w Kopenhadze dni kilka. Przez cały ten czas mieszkaliśmy na Carmenie i gotowali sobie pożywienie. Byłem codziennym gościem w naszym konsulacie i podziwiałem pracę i uczynność naszego przedstawiciela. Mnóstwo robotników przychodzi tu po poradę i pomoc. Ja sam nie mam słów uznania i wdzięczności za pomoc, jakiej doznałem ze strony naszego posła p. Rozwadowskiego.

Wreszcie 16 maja możemy podnieść kotwicę. Skład załogi ten sam, tylko zamiast Jansena, wziąłem zwykłego bocmana Hansa Bukstona. Mówi on po angielsku i trochę po niemiecku, więc może się z całą załogą porozumieć. Moje komendy wydawane w języku polsko-angielsko-niemieckim brzmią często komically. Koło drugiej po południu tym razem dobrze zaopatrzeni w prowiant, wypływamy znowu na Sund. Z ogólnym kierunkiem południowym w halsach, bo wiatr słaby i przeciwny, wydostajemy się do przejścia Drogden. Tu chwytą nas wschodni wiatr, coraz bardziej gwałtowny, który dużą falę toczy przed sobą. Wieczór zachodzi. Zwijamy fok całkowicie i tylko pod kliwerami i bezaniem suniemy na Sund. W nocy była już prawdziwa wichura. Fala raz po raz przelatuje przez burty. A do łodzi woda strumieniami lać się zaczyna. Popelniliśmy nieostrożność, licząc na słabe wiatry. Przednia luka nie domknięta. Luki nie zakryte pokrowcem. Radzimy, jak możemy, co wobec wieju i fali dość trudne. O drugiej rano przy zmianie wachty, gdy na południowym niebie błyski Arkony się ukazują, nakazuję zwrot na nord.

Załoga nie może z początku zrozumieć, że jadąc poprzecznie na S a teraz na N, nie powrócimy do tego samego punktu. Tłomaczę, że zбочenie magnetyczne, które tu przeszło 5 stopni wynosi zaprowadziłoby nas po za mielizny Falster, przed którymi mam wielki respekt.

Po wschodzie słońca ukazuje się na północny pagórkowaty brzeg i wnet widzimy port Trelleborg przed sobą. Ponieważ gwałtowność wiatru wzrasta, fala wysoka ciągle nam zmywa pokład, a załoga mokra i niewyspana. Postanawiam w Trelleborgu szukać schronienia i odpoczynku. Wnet po przybiciu, pokład przedstawia widok ulicy w Neapolu. Na każdej linie, na każdej rei, suszą się części garderoby, buty, poduszki z kajuty. Załoga po dobrym obiedzie, wysypia się do słońca. Na wieży latarni wisi znak ostrzegawczy przed burzą. Nie mamy sobie nic do wyrzucenia, żeśmy się tu schronili. Po południu idziemy na odkrycia. Znajdujemy sympatyczną cukienkę, gdzie ku ucieście nieszpętniej Szwedki, wchłaniamy ilości znaczne ciastek ze śmietaną. Inny pisze kartki, wreszcie podziwiamy miejscowe piękności. Władzio kupił skarpetki, gdyż jego wszystkie mokre. Całą drogę potem nie mógł się nimi nachwalić.

Wiatr wiał przez trzy dni gwałtownie. Zrobiliśmy kilka spacerów w głąb lądu, podziwiając wysoką kulturę rolną. O paszporty i t. p. rzeczy, tak samo jak w Danii nikt się nas nie pytał.

Wreszcie trzeciego dnia na tyle wiatr zelżał, że w południe opuściliśmy port Trelleborga z kursem SO. Wiatr ciągle wschodni zmusza nas do halsów na całą szerokość Bałtyku.

Służbę na pokładzie podzieliłem na dwie wachty. Ze względu na szczupłość

PODRÓŻ POLSKIEGO JACHTU - CARMEN - 6-23 MAJ 1925



i częściowe niedoświadczenie załogi. Od 9 wieczór do 2 rano byłem na pokładzie, zmieniając się przy sterze z jednym z warszawskich panów. O drugiej szliśmy spać, zazwyczaj po wykonaniu zmiany kursu, a druga część załogi już wyspana, obejmowała służbę do 9 rano. W ten sposób wszyscy mieli dość snu, a braki dopełniało się drzemką poobiednią. Pożywienie mamy obfite i dobre. W Kopenhadze kupiłem konserw mięsnych rozmaitych, które można jeść na zimno lub gorąco. Oprócz chleba mam suchary bardzo smaczne Knekkebroed. Jemy je z masłem lub marmeladą. Jajka — po 16 gr. sztuka — jedzone są na kolację wraz z ryżem lub smażonymi ziemniakami. Kawa z mlekiem kondensowanym lub herbata służą za napój. Przygodni kucharze przyzwyczaili się do ruchów łodzi i gwałtownie odpowiednio podparte już nie zlatują z primusa. Jednym z bardzo poszukiwanych przedmiotów na łodzi były nasze pasy ratunkowe. Kapłowe, bardzo miękkie, służyły nam jednak nie do ratowania naszych cennych żywotów, tylko jako podkładki do snu na pokładzie.

Nad ranem z-obiliśmy zwrot z kursem na Hammeren, północny cypel Bornholmu. Rano zastałem tę wyspę na horyzoncie. Wedle mapy wyobrażałem sobie ją więcej górzystą. Wobec dobrej pogody odpada projekt zawinięcia do Roenne, i wytłomaczywszy moim młodemu towarzyszowi, że lądowanie w celu zwiedzania zamku Hammerhus zawiele czasu by zajęło, bierzemy kurs na Rożywie najwięcej północny przyrządek Polski.

Wiatr skłęca na zachód i ten jedyny raz z pomyślnym ciągiem suniemy ku brzegom ojczystym. Log oddaje mi doskonałe usługi. Instrument ten choć drogi

(135 zł.), wskazuje przebiegniętą drogę i ułatwia niezmiernie wytyczanie kursu i oznaczanie punktów osiągniętych. Nazajutrz ściśle, gdzie się spodziewałem, spotrzegamy ląd, t. j. latarnię Stiol. Pod wieczór już przyświeca nam światło Rażywi. Pod samą latarnią przed zwrotem więcej ku południowi dostajemy jeszcze porządną wiejbę. Barometr opadł w ciągu dnia o 10 mm. i spodziewałem się jej. Przyszła nagle, silnie przechylając łódź i grzebiąc ją we fali rosnącej co minutę. Cieszyłem się z szybkiej jazdy. Ale wiatr jak szybko przyszedł tak szybko ustął i nazajutrz 22 maja wyszedłszy na pokład, widziałem ciągle jeszcze przyrządek Rożywi, na szczęście już trochę poza nami.

Cały dzień suniemy wzdłuż Helu ze słabym wiatrem. Fala bardzo duża i duża nic nam biegu nie hamuje, gdyż p-zychodzie z boku od północy. Widocznie gdzieś tam daleko pod Sztokholmem, wiać musi porządnie. Po zmroku mijamy przyrządek Helu i bierzemy kurs prosto na Gdańsk. Równocześnie dostajemy doskonały północno wschodni wiatr, który nas w 10 milowym tempie popycha ku Gdańskowi. Już cieszymy się, że na 11 będziemy w porcie, gdy tuż koło czerwonego światła kierunkowego wiatr zasypia. Znow rozpoczyna się łopotanie żagli, trzaskanie bloków i przechodzenie wielkiej rei na drugi bok. Przechodzenie to rei jest najnieznośniejszą rzeczą, jaką znam. Reja, ta potężna belka, przelatując na drugą stronę szarpie linami, i wstrząsa masztem gwałtownie. Zdaje się chwilami, że cała łódź chce się rozlecieć. Nic na to poradzić nie mogę i przykazawszy Hansowi, by mnie zbudził gdy zawieje, schodzę na dół.

Koło drugiej budzi mnie: kapitan wiatr! Wiatru coprawda nie ma, ale ledwo wyczuwalny podmuch przecież posuwa Carmen naprzód po zupełnie gładkim morzu.

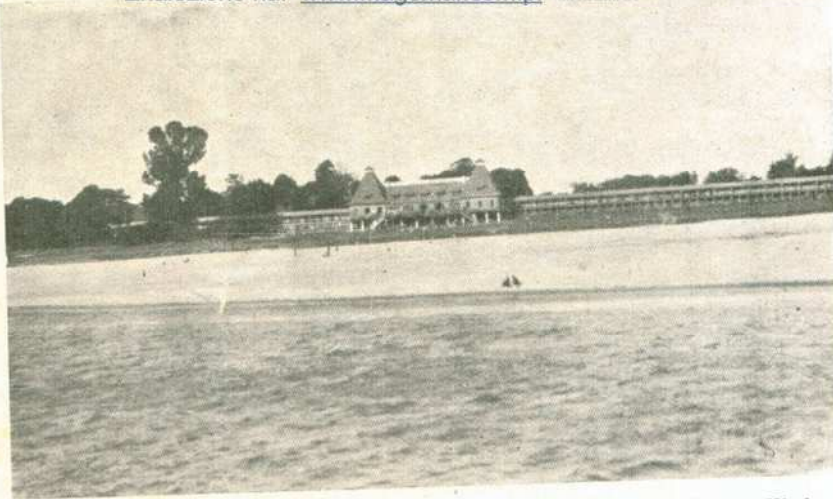
Jest chwila, gdy noc łamie się ze światem. Niebo przybiera odcień szarego światła, które odbija się w wodzie. Czerwone i zielone światła latarni wjazdowych suną ku nam na ciemnych molach. Latarnie kierunkowe na Wiśle ustawiają się nad sobą.

I jak duchy do uspiionych brzegów na uspiionej łodzi wiezione, cicho wsuwamy się między mola.

Tak przyjechaliśmy do Gdańska.

FISZER

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Wielki pawilon kąpieliskowy, wybudowany przez braci Kozłowskich nad Wisłą naprzeciw przystani wioślarskich od strony Pragi.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. I R.

PRZYP. RED.: Sprawozdanie finansowe „Tyg. Bandery” podane będzie w następnym numerze.

TYDZIEŃ BANDERY W WARSZAWIE

L. M. i R. celem spopularyzowania idei morza i zebrania środków na zakup statku szkolnego zainicjowała zorganizowanie „Tygodnia Bandery”. W związku z tem wyłoniono komitet wykonawczy, w skład którego weszli: przewodniczący początkowo red. Zdzisław Dębicki, później, skutkiem wyjazdu zagranicę red. Dębickiego, inż. Wład. Rummel, wiceprezes dr. Wacław Stefański, Hugon Pistel, komandor Aleksander Rylke, radca Edward Lisiewicz, inż. Aleksander Pauly, inż. Henryk Rose, red. Radosław Krajewski, sekretarz Stanisław Kruszyński, p. Stanisława Hahnówna, p. Helena Zahorska-Pauly i p. Maria Kloczewska. „Tydzień Bandery” ustalono na czas od 7 do 14 czerwca r. b. z programem, obfitującym w szereg uroczystości i atrakcji. Protektorat nad „Tygodniem Bandery” przyjął łaskawie raczył p. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Stanisław Wojciechowski.

Zapoczątkowano „Tydzień Bandery” rozplakowaniem specjalnej odezwy, afiszów oraz opublikowaniem w druku następujących wydawnictw: „Zasłubiny Polski z Morzem” poemat Edwarda Słonckiego, 2) „Co każdy Polak o morzu swoim wiedzieć powinien”, i „Morze to nowy teren pracy dla robotnika polskiego”, Aleksandra Rylke, 3) „Księga Pamiątkową Tygodnia Bandery” i 4) tudzież edycja specjalnego numeru czasopisma L. M. i R. „Morze”.

W dniu 7 czerwca o g. 9 m. 30 rano odprawione zostało w kościele katedralnym św. Jana uroczyste nabożeństwo, celebrowane w zastępstwie nieobecnego ks. biskupa połowego Galla, przez ks. kanonika Kalinowskiego, w asystencji liczniego kleru.

Po skończonym nabożeństwie ks. kanonik Kalinowski wygłosił przemówienie okolicznościowe, oraz dokonał poświęcenia nowego sztandaru Ligi Morskiej i Rzecznej, którego o cenie chrześnym był znany jako marynarz i literat gen. Mariusz Zaruski, jenerałny adiutant p. Prezydenta Rzeczypospolitej.

Gwóździe kolejno wbił: imieniem rządu, komisarz rządu p. Jarmułowicz, imieniem Senatu senator Ign. Baliński, imieniem Sejmu poseł dr. Jan Załuska, prezes komisji morskiej, imieniem marynarki wojennej komandor Solski, imieniem marynarki handlowej dyr. dep. handlowego Gabr. Chrzanowski i wiceprezes Ligi Morskiej i Rzecznej mecenas E. Waydel, oraz b. minister A. Słowiński. Ostatni gwóźdź wbił uczeń gimnazjalny Grabowski, który swego czasu otrzymał pierwszą nagrodę na konkursie modeli statków, urządzonym przez L. M. i R.

Przysięgę na wierność sztandarowi złożył w imieniu Ligi M. i R. p. inż. Aleksander Pauly.

Po dokonanych akcie poświęcenia sztandaru, pluton honorowy pod dowództwem p. inż. A. Pauly, wraz z poczem chorągwanym i orkiestrą udał się na plac Saski, gdzie złożył wieniec na płyce nieznanego żołnierza (p. str. 4).

W uroczystym programie inauguracyjnym obchodu tego, brali udział: jen. Wróblewski, reprezentując dowódcę D. O. K. S., komendant stolicy jen. Suszyński, admirał Jolivet z delegatami misji

francuskiej, wojewoda warszawski Soltań, wiceprezes Tow. weteranów Strzałecki, delegacja Tow. Dowborczyków, art. mal. Wł. Nałęcz i inni.

Z placu Saskiego pochód skierował się na pl. Trzech Krzyży, gdzie po dokonaniu przepisanej ceremonii, zatknięto nowopowożoną banderę na wybudowanym statku „Bałtyk”, co uświetnił koncert orkiestry wojskowej, trwający do godziny 2 popołudniu.

Statek ten, według określenia niektórych sprawozdawców prasowych, był kulminacyjnym punktem programu „Tygodnia Bandery” na placu Trzech Krzyży u wylotu ulic Żorawiej, Nowego Świata i Książęcej, zarzucił kotwicę w przeddzień rozpoczęcia „Tygodnia Bandery”, w sobotę dn. 6 czerwca wieczorem. Podniesione na przednim maszcie sygnały oznaczające w języku morskim „Dajcie pomoc!”

Na statku tym służbę pełnił pluton honorowy Ligi Morskiej i Rzecznej w uniformach marynarzy, a uproszone panie i członkowie korporacji „Arkona” sprzedawali wydawnictwa L. M. i R., banderki, „pudełka szczęścia” z niespodziankami i t. p.

Tłumy spacerujące w piękny dzień niedzielny publiczności, cisnęły się do tego statku, zwiedzając za odpowiednią opłatą wnętrza jego i nabywając sprzedawane przedmioty.

W tymże dniu o godz. 1-ej pp. w sali Towarzystwa Hygienicznego inż. Aleksander Rylke wygłosił odczyt „O naszym morzu”, ściągawszy również mnóstwo publiczności, korzystającej z wejścia bezpłatnego.

Od godz. zaś 5 pp. do późnego wieczora tego samego dnia odbywał się „Festyn Marynarzy” w Dolinie Szwajcarskiej, gdzie wskutek niepewnej pogody, frekwencja była niewielka.

W poniedziałek, dnia 8 czerwca, w teatrze im. Bogusławskiego odegrano sztukę „Złoty płaszczyk” na rzecz „Tygodnia Bandery”.

We wtorek, dnia 9 czerwca, w teatrze im. Fredry dano na ten sam cel przedstawienie ze śpiewami i tańcami p. t. „Krakowskie zuchy”.

W środę, dnia 10 czerwca, imponujący wypadł „Dzień Młodzieży szkolnej”, słusznie przez niektóre dzienniki w komunikatach „Świętem Młodzieży” zwany. W dniu tym wyświetlono bezpłatnie w kino-teatrach „Splendid” i „Palace” specjalny film morski dla 3.000 uczniów klas wyższych szkół powszechnych, a następnie odbył się z nimi pochód, prowadzony przez p. inż. A. Pauly, przy dźwiękach muzyki, po ulicach Warszawy.

Jednocześnie urządzono, również bezpłatnie, przejażdżkę na statkach „Mazur”, „Łokietek” i „Chrobry” po Wiśle dla 1.300 uczniów szkół średnich.

Podczas tych imprez wygłoszone były odpowiednie przemówienia — w kinoteatrach przez inż. Aleksandra Pauly, a na Wiśle przez inż. Aleksandra Rylke i red. R. Krajewskiego.

We czwartek, dnia 11 czerwca, zapowiadana w Dolinie Szwajcarskiej „Rewia artystyczna” — z powodu niepogody — nie odbyła się.

W piątek, dnia 12 czerwca, w Teatrze Powszechnym dano przedstawienie na cele Ligi Morskiej i Rzecznej.

Kulminacyjnym punktem zaś całego

programu dochodowego były zapowiedziane na ostatnie dwa dni „Tygodnia Bandery” — wielkie rewie sportowe: w sobotę, 13 czerwca r. b., na Dynasach: mecz, zawody kolarskie, boks, zapasy atletyczne, walka z bykiem i t. p., a w niedzielę, 14 czerwca r. b., na Wiśle: regaty, wyścigi, skoki, bitwa morska i t. p.

Podczas całego „Tygodnia Bandery” od 7 do 14 czerwca r. b. codziennie wyświetlany był w kinoteatrze „Rococo” specjalnie z Francji sprowadzony monumentalny film morski, ilustrujący manewry marynarki francuskiej na morzu Śródziemnym. W kinoteatrach zaś „Muz” i „Stylowy” wyświetlane były również filmy morskie — swojskie: jeden, przedstawiający ruch i stan floty naszej na morzu Bałtyckim, a drugi — odzwierciedlający zdjęcia z obchodu uroczystości zapoczątkowania „Tygodnia Bandery” w Warszawie.

Również codziennie w ciągu tego „Tygodnia” odbywały się w lokalach publicznych — restauracjach, cukierniach i t. p., koncerty lotne, zorganizowane przez art. dram. p. Stanisława Ossorja-Brochockiego, z udziałem znanych artystów: pp. Dobosz-Markowski, primadonny operetki, Henryki Zelskiej, artystki opery, Marka Windheima, utalentowanego piosenkarza, dyrektora Tadeusza Markowskiego, pianisty, i Marii Trampczyńskiej. Koncerty te cieszyły się wielkim powodzeniem.

Oprócz wyżej wymienionego okrętu „Bałtyk” na placu Trzech Krzyży — przedsiębiorstwo budowlane p. f. „Horn i Rupiewicz” bezinteresownie wybudowało na „Tydzień Bandery” dziób okrętu, p. n. „Grot” na rogu ulic Krakowskiego Przedmieścia i Królewskiej, na którym niemiernie znaczną frekwencją cieszyła się sprzedaż pudełek „szczęścia” z niespodziankami, banderek i wydawnictw L. M. i R.

Na rogu Al. Jerozolimskiej i Marszałkowskiej przed Dworcem Głównym ustawiona była ruchoma łódź żaglowa rybacka „Puck”, na której „prawdziwy” murzyn, sprzedający „pudełka szczęścia”, wywołał istną sensację.

W międzyczasie od początku do końca „Tygodnia Bandery” poza komunikatami ukazały się w prasie warszawskiej obszerniejsze artykuły literackie, traktujące o morzu i żegludze, w związku z „Tygodniem Bandery”.

Prasa naogół b. popierała ideę L. M. i R., najwięcej zaś dla „Tyg. Bandery” położył red. Czempński i p. Delinikajtis.

W rewjach sportowych na Dynasach brali udział: mistrz zapasnictwa, Władysław Pytlasiński, znany sportsmen p. Bronisław Bielkiewicz i gospodarz W. T. C. p. Ignacy Szmerliński; na Wiśle zaś gospodarz W. T. C. p. Edward Vetter, gospodarz W. K. W. porucznik Franciszek Trzepak i komisarz wodny p. Stefan Szczeniowski.

W dniu młodzieży szkolnej, w środę, dn. 10 czerwca, i w „rewii sportowej” na Dynasach, w sobotę, dn. 13 czerwca, czynny udział brali członkowie korporacji „Arkonia”.

Po skończonym niezupełnie pomysłnie w dniu 14 czerwca „Tygodniu Bandery”, t. j. wobec nieosiągnięcia pożądanego rezultatu, na jaki Liga M. i R. liczyła — z powodu ciągłego deszczu w niedzielę i w dzień Bożego Ciała — zde-



Medal L. M. i R., ofiarowany przez Wincentego Wabia - Wabińskiego

Ligi Morskiej i Recznej pod przewodnictwem ppulk. Adama Niedzielskiego, do którego oprócz oficerów garnizonu należały również liczni oficerowie rezerwy i obywatele cywilni.

Staraniem Koła urządzono kilka razy odczyty i zebrania, propagujące materialne poparcie Ligi Morskiej i Recznej.

W wigilję św. Jana, dnia 23.VI wieczorem, urządzono tu staraniem Koła, pod kierownictwem kapitana Bagnowskiego, obchód tradycyjny uroczystości puszczania wianków na Wierzycę.

W tym celu upatrzone odpowiednie miejsce nad rzeką, tuż pod miastem. Pogodny wieczór, oraz dźwięki dobrze znanej orkiestry 65 p. p., ściągnęły na brzeg rzeki dotąd niewidziane rzesze publiczności i licznej młodzieży szkolnej.

Liczbę widzów liczono tu na 4000 osób.

Z zapadnięciem zmroku rozpoczęła uroczystość pięknymi produkcjami orkiestra pod osobistym kierownictwem swego niezrównanego dyrygenta p. kapelmistrza Zakrzewskiego.

Wnet zajaśniały rzesistym światłem różnokolorowe lampki elektryczne, ułożone długim szeregiem nad brzegiem ciichej, ciemnej toni Wierzycy, na której łalach spoczywała pełna kwiecia i zieleni, majestatycznie przystrojona, tonąca w świetle lampionów barka, przygotowana dla żywych obrazów.

Urządzona jak szkolny zakątek na ciemnym tle lasu, osłaniającego przeciwniegi brzeg rzeki, wywoływała wesół szmer zachwyty wśród zdziwionych widzów.

Wnet po rozpoczęciu wygłosił oficer oświatowy pułku kpt. Proskurnicki krótkie okolicznościowe przemówienie, przedstawiające wesół, tradycyjne święto naszych praojców, jako symbol wiecznej energii twórczej naszego narodu, szukającej w sobie szczęśliwego kwiecia pa-proci, potęgi i chwały dla przyszłych pokoleń; jak przed wiekami uroczystość obchodzona nad brzegami rzek polskich miała wskazywać tęskne dążenia ówczesnych pokoleń do otwartych światów morskich, tak obecnie realizuje się to w dążeniu Ligi Morskiej i Recznej do stworzenia tak potrzebnej nam już dzisiaj, silnej floty morskiej.

Żywe obrazy „mitycznego kwiatu pa-proci”, połączone ze śpiewem młodziutkich artystów — działwy szkolnej, wywołały burzę oklasków.

Liczne pochodnie, wianki uchodzące ze swemi migotliwymi światełkami wraz z powolnym nurtem rzeki, kilka łodzi udekorowanych, oraz ognie sztuczne dodały uroku zabawie i podniosły wesół nastrój.

Na chwilę brzeg Wierzycy zmienił się w fantastyczny zakątek, przypominający chyba tajemnicze prastare uroczyska z ich jeziorami, rozjaśnione tylko w połowie sнопami ognia.

Uroczystość przeciągała się do późnej nocy.

Z przyjemnością zaznaczyć wypada, iż miejscowi obywatele przyczynili się bardzo do urządzania obchodu, w szczególności sympatyczne nauczycielki nie szczędziły pracy i trudów nad przygotowaniem żywych obrazów i śpiewów.

Jest to jeden z nowych więzów zacieśniającej się coraz bardziej sympatii naszego pułku z ludnością cywilną miasta.

Dla Koła L. M. i R. obok zysków pieniężnych, wynoszących około 500 zł., dała ta uroczystość nową podniecie do pracy w tych miłych, sympatycznych warunkach.

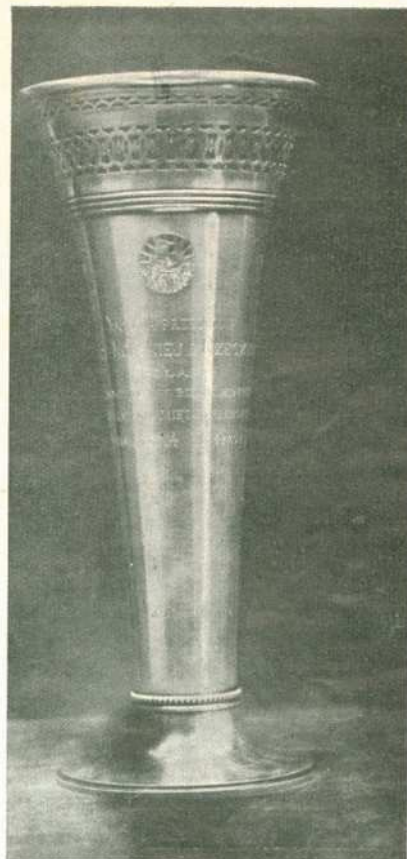
To też postanowiono urządzić już dnia 12.VII festyn ludowy w pobliskim lesie, celem dania godziwej rozrywki szerszym warstwowi publiczności, a zarazem przysporzenia zasobów pieniężnych dla naszej Ligi Morskiej i Recznej.



P. Trałowa, zwyciężczyni w zawodach pływackich „Tyg. Bandery” w Warszawie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR



Fot. M. Fuks.

Puchar srebrny, nagroda przejściowa L. M. i R. Wysokość pucharu—37 cm.

L. M. i K. W ŁODZI. Łódź uroczystie manifestowała swoją łączność z ideą morską, podczas „tygodnia bandery”, który rozpoczął się 9 ub. m. o godz. 12 w południe.

W niedzielę, w połoście słonecznego dnia, wzniosła się na ratuszu miejskim białoamarantowa bandera. Po odegraniu hymnu narodowego do zebranego kilkutyśięcznego tłumu, świętującego jednocześnie dzień współdzielczości, przemówił p. prezydent m. Cynarski z balkonu ratusza, poczem p. prezes Oddz. L. M. i R. Dienstl-Dąbrowa wyjaśnił znaczenie floty i dróg morskich dla Łodzi—główniej arterji handlu i przemysłu w Polsce, zachęcał do jak najliczniejszego zapisywania się na członków Ligi M. i R. zaznaczając, iż Łódź jedyne miasto w Rzeczypospolitej już w r. 1920 w dniu dościa do morza wojsk polskich uczciło tę chwilę wmurowaniem tablicy pamiątkowej na ratuszu łódzkim.

Po południu odbyły się bezpłatne pokazy modelu łódki podwodnej w Helenowie i parku Sienkiewicza konstruktorów uczniów z Warszawy Feliksa i Jerzego Szprechta. Na ulicach miasta i w lokalach publicznych Zarząd zajął się sprzedażą „łódeczek szczęścia”, które, znajdując chętnych nabywców ze względu na znaczną ilość wartościowych fantów, cieszyły się powodzeniem i przyniosły dość pokaźny dochód.

Nie chcąc zrażać publiczności łódzkiej, znużonej stale urządzaniami „kwiatkami”, zarząd postanowił pozyskać sympatię

cydowano przedłużyć jeszcze ten „Tydzień Bandery” do 20 czerwca, na co uzyskano zezwolenie odnośnych władz. Lecz w tym dodatkowym tygodniu żadnych imprez i atrakcji już nie urządzano. Ograniczono się tylko do sprzedaży na statkach i w różnych punktach Warszawy wydawnictw Ligi Mor. i Rzecznej, banderek i „pudełek szczęścia” z niespodziankami, co — jak i poprzedniego tygodnia — cieszyło się wielkim popytem.

Nadto wyświetlano w kino-teatrach: Muza film „Czas miłości”, w Rococo „Pamiętnik Harolda Lloyd’a”, oraz w Stylowym „Bitwa pod Cuszyszyną”. Oprócz tego we wszystkich pomienionych tu kinach wyświetlano specjalny film propagandowy Ligi M. i R.

Do powodzenia w sprzedaży „pudełek szczęścia” z niespodziankami w znacznej mierze przyczyniły się firmy: „Jan Ziółkowski Sp. Akc.” i „Roman Rekiert i Sp.”, które dostarczyły w dobrym gatunku czekoladek i cukierków.

Premie do rozegrania przysłały bezinteresownie następujące firmy: 1) Bogusław Herse (ul. Marszałkowska, róg Kredytowej), 2) Z. Mentzel (Marszałkowska 101), 3) Fuchs i S-owie (Miodowa 18), 4) G. Gerlach (Ossolińskich 4), 5) T. Z. Osinski (Marszałkowska 142), 6) Bracia Chomicz (Zgoda 8) i 7) Krajowa Hurtownia Herbaty, dawniej T-wo M. Szumilin (Warszawa).

Tym wszystkim firmom, zarówno jak i wielu innym ofiarodawcom bezimiennym, wdzięczność i uznanie się należy za ten czyn obywatelski.

Trudno wyliczyć tu wszystkich. Zbyt duża listaby się ich utworzyła. Wszystkim przeto niewymienionym tu ofiarodawcom składamy hołd i podziękowanie.

Niemniejsza wdzięczność i podzięką się należy i pp. właścicielom restauracji, cukierni i kino-teatrów za bezinteresowne udzielenie lokali swoich artystkom i artystom dla koncertów lotnych na rzecz „Tygodnia Bandery”. Oto poczet tych lokali: restauracje: Angielska, Brühla, Bocquet et Co, pod Bachusem, Bristol, Cristal, Astoria, Europejski, Oaza, Savoy, Saski, Rydz i Victoria. Cukiernie: Bagatela, Udziałowa i Ziemianka. Kino-teatry: Apollo, Corso, Filharmonia, Muza, Nowy, Palace, Pan, Stylowy, Splendid, Światowid i Wodewil.

Spółeczeństwo zrozumiało i oceniło powagę chwili, śpiesząc rażno z pomocą w poparciu usiłowań Ligi M. i R., lecz tego wszystkiego dotychczas okazało się za mało do należytego zdefiniowania przedsięwziętej akcji. Potrzeba więc jeszcze pewnego wysiłku zbiorowego celem osiągnięcia pożądanego rezultatu.

Wina tego, że się nie wszystkie imprezy „Tygodnia Bandery” odbyły, jakby należało, tkwi nie w organizacji, ani w społeczeństwie, które i tak — przy słabej dotychczas propagandzie — dużo życzliwości i poparcia ze swej strony okazało, lecz w teraźniejszej koniunkturze finansowej kraju i w ciągłym deszczu.

MIECZYSLAW MAŁCZYŃSKI.

OKRETY „TYGODNIA BANDERY” zbudowane były bezpłatnie przez firmy: 1) Martens i Daab (okręt „Bałtyk” na Placu Trzech Krzyży), 2) Horn i Rupiewicz (okręt „Grot” na Krakow. Przedm.). Modele okrętów ruchomych zbudowane były sumptem L. M. i R.

PLUTON REPREZENTACYJNY L. M. i R., pod komendą p. inż. A. Pauly otrzy-



mał w rozkazie Nr. 8 Komendy Główniej Związku Polskich Stowarzyszeń Rzeczpltej podziękowanie od tegoż Z.P.S.R. i od wyższych władz państwowych i pochwałę za sprawność i dzielną postawę jako przysposobienie Kadry Żeglarskiej, a za gorliwą służbę podczas „Tygodnia Bandery” od Zarządu Ligi Morskiej i Rzecznej otrzymują: bosman Marjusz Hryniewicz-Moczulski i marynarz Michał Hłasko za stałą ofiarną pracę w Lidze — odznaki Honorowe III-go stopnia L. M. i R., zastępca Komendanta Stanisław Hennig-Sartarecu srebrną nagrodę honorową Tygodnia Bandery, matowie J. Zbikowski, E. Werner, sztandarowy A. Kosiewicz i marynarze Z. Kosiewicz, Z. Klimek, J. Obiedziński, M. Jeż, J. Margosz — nagrody honorowe Tygodnia Bandery.

ZWYCIĘZCY REWJI SPORTOWYCH, urządzonych przez Ligę Morską i Rzeczplną podczas „Tygodnia Bandery” w Warszawie: a) w sobotę 1 czerwca na Dynasach.

1) Mecz. Wyróżnili się pp. Mand, Agielski, Strzelecki, Sankowski, i Walczak III. Nagrody Honorowe.

2) Zawody kolarskie. W przedbiegach zwyciężyli: Szymczyk, Podgórski Srebrna nagroda honorowa Tygodnia Bandery. Grygorowicz Srebrna nagr. Hon. Tygodn. Bandery. W Finale zwyciężył Szymczyk — szarfa honorowa L. M. i R. W biegu na motorami zwyciężył Kurowski — srebrna nagroda hon. Tyg. Band.

3. Walki bokerskie. W pierwszej parze zwyciężył Palme, w drugiej parze Bremer.

4) Zapasy. W pierwszej parze zwyciężył Szczepkowski, w drugiej Bielewski, w trzeciej Chudzikowski, w czwartej Mirosławski. Wszyscy otrzymali nagrody honorowe Tygodnia Bandery.

b) W niedzielę 14 czerwca na Wiśle:

1) Zawody Pływackie. Pierwszy kapitan Kunciewicz, — srebrna nagroda Hon. Tygod. Band. Drugi Pitkowski W. K. W. Trzeci Sienkowski — Cracovia. Obaj nagrody honorowe. Bieg p.n. Pierwsza pani Tratowa — medal, nagroda L. M. i R. Druga pani Dranowska srebrna nagroda Tygodnia Bandery. Wyścigi długodystansowe. Pierwszy Jurkowski W.K.W. szarfa honorowa L. M. i R., Drugi Trat W.K.W. Trzeci Ryłski W.K.W. — srebrne nagrody honorowe Tyg. Bandery. Panie: Pierwsza Tratowa srebrna nagroda Honorowa Tyg. Bandery. Druga Granowska. Trzecia Garczyńska, nagrody honorowe Tyg. Bandery.

2) Skoki. Sienkowski Cracovia, Hulanicki A.Z.S., Mancewicz, — panie: Frydmanówna wszyscy srebrne nagrody honorowe Tygodnia Bandery.

3) Regaty Wioślarskie. Bieg czwórki seniorów Pierwsza osada W.T.W. Druga A.Z.S. Bieg jedynek seniorów zwyciężył Oświecimski — Czapski A.T. W. Puchar srebrny, nagroda przejściowa L. M. i R. Bieg ósemek, Pierwsza W.T.W. Druga W.K.W. Bieg czwórek juniorów. Zwycięza W.T.W. Bieg jedynek juniorów. Zwycięza Antonowicz, Bieg czwórek kłepkowych dla nowicjuszy. Pierwsza W.T.W. Druga Ostrołęka.

SREBRNA ODZNAKE HONOROWA „TYGODNIA BANDERY” za wybitny współudział w pracy popularyzowania morza polskiego pp. Bielikiewicz Bronisław, Wacław Olszewski, Pfejffer Jan, Pytlasiński Władysław, Szmorliński Ignacy Trzepak Franciszek, Winkler Franciszek, Vetter Edward.

ODDZIAŁ L. M. I R. W STAROGARDZIE. WIANKI. W tutejszym garnizonie istnieje już od kilku miesięcy Koło



Tydz. B. w Łodzi: Akademia uroczysta. Przemawia admir. Borowski. Za stołem siedzą w-prezes O. L. M. i R. Romocki, inż. Rylke, prezes rady miejskiej Fichna, i prezes O.Ł.L.M.R. M. Dienst-Dąbrowa.

społeczeństwa bezpłatnymi rozrywkami i w tym celu urządzał koncerty w parkach Sienkiewicza i Poniatowskiego.

Dzięki wysoce obywatelskiemu stanowisku Dowództwa Okr. Korp. Nr. 4, Zarządu Straży Ogniowej i Komendy Policji — codzień w godzinach między 6—8 po poł. orkiestry wyżej wymienionych instytucji bezinteresownie uprzyjemniały czas koncertami zebranej publiczności, która z zaciekawieniem zapoznawała się z ideą morską, odczytując rozwieszone w parkach plakaty Ligi M. i Rz. i zakupując wydawnictwa L. M. i Rz.

Na rozbudzenie zainteresowania ogółu również wpływała prasa codziennymi komunikatami. „Kurier Łódzki”, „Republika”, „Rozwój”, a szczególnie „Głos Polski” pod sprężystą redakcją p. Tarłowskiego nie mało przyczyniły się do sukcesów „Tygodnia Bandery”. Wspominając o zasłużonych należy również wymienić sympatyczną instytucję „Kola Polek”, które wytrwale i owocnie pracowały nad pozyskaniem nowych zastępów członków. Zarząd, starając się

rozszerzyć propagandę we wszystkich warstwach społeczeństwa organizował odczyty: w Domu Ludowym, gdzie nieustrudzony członek zarządu p. Tarłowski mówił rzeczowo o znaczeniu morza dla rolników, w I. M. C.-e (p. inż. Moor) oraz w kinematografach przy wyświetlaniu filmu z życia polskich marynarzy.

Dla rozbudzenia wśród młodzieży zainteresowania naszym oknem na świat odbył się ogłoszony przez szkolny oddział konkurs w siódmych klasach wszystkich szkół średnich na zadany temat „Morze Polskie”, przyczem z 30 wyróżnionych przez kuratorium za najlepsze wypracowania uczenie i uczni — 10-ciu skorzysta z bezpłatnej wycieczki do Gdańska w dniach 28—30 b. m., 20 pozostałych otrzyma bezpłatną roczną prenumeratę miesięcznika „Morza” oraz szereg wartościowych wydawnictw.

Kulminacyjnym punktem dnia 11 b. m. była uroczysta akademia, którą zaszczycił swoją obecnością członek Rady Portu admirał Borowski, znany bojownik o dostęp do morza w gorących słowach

przedstawił stan polityczny posiadania w Gdańsku i na morzu polskiem.

Pełne ukochania sprawy serdeczne przemówienie przyjęte było przez liczną zgromadzoną inteligencję łódzką entuzjastycznie.

Historię naszego stosunku do morza przedstawił zajmująco inż. Al. Rylke, zaś prezes Rady m. dr. Tichna, który użyczył gościny, wyraził gotowość poparcia przez głęboko odczuwającą cele i zadania Ligi Radę Miejską. Uczestnikom zebrania podziękował prezes Dienst-Dąbrowa, zaznaczając, iż Łódź jako miasto handlowe najbardziej odczuwać winno swą realną łączność z wyściami na świat polskim morskim gościńcem. Tegoż dnia odbył się odczyt p. Radosława Krajewskiego o literaturze morskiej w sali miejskiej Galerji Sztuki. Wieczorem tegoż dnia odbyły się koncerty lotne z udziałem artystów p. Tatarakiewicza, p. Morskiej, p. Znicza, p. Żeromskiego i p. Komornickiego.

W sobotę inż. Moor wygłosił odczyt p. t.: Kanał, Wisła, Odra, Bałtyk. W niedzielę zaś o godz. 9 wiecz. odbyło się uroczyste zdjęcie bandery.



Tydz. Band. w Poznaniu. Model okrętu wojennego.



Tydzień Bandery w Poznaniu: pancernik na ulicach Poznania.

L. M. i R. W JANIKOWIE. Dnia 14 czerwca urządziła Liga Morska i Rzeczna w Janikowie „Dzień Bandery”. Niestety, powietrze nie dopisało i nie dało się programu tak przeprowadzić, jak zamierzono. Pomimo to przybyła znaczna ilość gości. Bardzo podniósł referat wygłosił p. inż. Rummel z Poznania, zobrazowując historyczne stosunki dawnej Polski w sferze spraw morskich i podkreślając obecne znaczenie żeglugi i marynarki polskiej. Mówca podkreślił dobitnie, że kraj, który nie ma połączenia z morzem i marynarki morskiej nie może istnieć, „bo kto włada morzem, ten włada światem!”

Po wyjaśnieniu ważności nowego portu w Gdyni, zakończył mówca apelem, ażeby cały naród stanął do pomocy, celem rozbudowania żeglugi morskiej, bo jak po raz trzeci stracimy morze, to Polki więcej nie będzie!

Huczne oklaski były dowodem, że mówca trafił do serc licznie zebranych gości.

Prezes p. Maciejewski z Dobieszewic dziękował mówcy za podniosły referat oraz wszystkim stowarzyszeniom i delegatom, którzy zaszczylili dzień ten swą obecnością.

Następnie przedefilowały pięknie udekorowane łodzie, z których najwięcej podobala się łódź, udekorowana przez panią Wieszkową, przedstawiająca olbrzymiego łabędzia.

Do upiększenia dnia przyczyniło się zawsze uczynne koło śpiewu „Lutnia”, które pod batutą p. Otto wykonało poprawnie „Nasz Bałtyk” Nowowiejskiego i „Barkarole”.

ODDZIAŁ L. M. i R. W ŁOWICZU.
W dniu 7 czerwca zorganizował kwestę. W kwiecie brał udział z ramienia Zarządu: P.P. Władysław Dołężał, profesor gimn. Niemcewicz, p. Małyszewski Stanisław, dyrektor fabryki „Len Polski”, profesor Zieliński oraz osoby zaproszone: P.P. Więclawski, Sierakowska M. i J., Lewikówna, Szulmanowiczówna, Pstruszeński W., Wyrzyłowska St., Rószkiewicz M., państwo Tarnasiewiczowie. Sprzedawano broszurki o morzu oraz zaofiarowano znaczek, wykonany w miejscowej drukarni. Wynik ogólny w tym dniu zł. 315 gr. 79.

W dniu 11 czerwca również kwestowano z mniejszym powodzeniem. Z ramienia Zarządu Oddziału Ligi Morskiej i Recznej w Łowiczu brali udział P.P. Wł. Dołężał, Szajding M., Maliszewski St., Dr. Tarajewicz St. z pośród zaproszonych: P.P. Więclawski i Warda, państwo Szmidtowie.

Razem dochód brutto zł. 532 gr. 90
Drobne wydatki „ 17 „ 45

Czysty zysk zł. 515 gr. 45

ODDZIAŁ L. M. i R. W RADOMIU
wykazał w „Tygodniu Bandery” wpływy:
sprzedaż wydawnictw i znaczków L.M. R. przy stolikach przez Narodową Organizację Kobiet zł. 522.63
sprzedaż programów w teatrze „Rozmaitości” (Nar. Org. K.) „ 50.75
sprzedaż nalepek w bankach (Nar. Org. Kobiet) „ 40.00
wenta w cukierniach i restauracjach prowadzona przez Koło polek i Towarzystwo Ochrony Kobiet „ 191.44
sprzedaż znaczka (Koło Polek i Tow. Ochrony Kobiet) „ 462.77
wenta w kinach (Koło Polek i Tow. Ochrony Kobiet) „ 48.24
20% dochodu z meczu zorganizowanego przez K. S. 72 pp. „ 27.50
sprzedaż piramidek—niespodzianek 772.75
za sprzedane wydawnictwa i znaczki w lokalu L. M. R. „ 16.00

Razem wpływów — zł. 2.132.08

Czysty dochód w kwocie z 2.062.58 przekazano zarządowi centralnemu L. M. R.

ODDZIAŁ L. M. i R. W GDYNI:
W „Tygodniu Bandery” organizowano:
1) sprzedaż nalepek i wydawnictw Ligi,
2) zbiórki składek na Helu i Gdyni oraz w porcie gdyńskim, 3) „wieczorek z tańcami” (zabawa na cele „Tygodnia”) 4) oprowadzanie wycieczek i propaganda wśród zwiedzaczy portu (za pomocą wykładow, objaśnień, wydawnictw, plakatów i t. p.)

Wszystkiego zebrano ze składek 752.95 zł.

Sprzedano biletów na „wieczorek z tańcami” za 113,— „
Razem 865.95 zł.

TYDZIEŃ BANDERY W JANIKOWIE.



1) Prezes O.Z.L.M. i R. W. Maciejewski, 2) red. Ziętawski, 3) inż. Julian Rummel, 4) dyr. G. Holland.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Defilada łodzi.

Wydano na orkiestrę, ogłoszenia i dekorowanie sali . . . 123.45 „
Pozostaje 742.50 zł.
suma ta przekazana została Centrali.

L. M. i R. W RADOMSKU. Staraniem Radomskiego Oddziału Stow. Kupców Polskich w Warszawie zawiązano Oddział Ligi Morskiej i Recznej w Radomsku.

Zebrań organizacyjnych, poprzedzone odczytem p. St. Łęgowskiego p. t. „Nasza marynarka handlowa”, odbyło się w dniu 22 marca r. b. w sali posiedzeń rady miejskiej. Po zagajeniu zebrania przez inicjatora p. Stefana Kaliszczyka, wiceprezesa zarządu Stow. Kupców Polskich, wygłosił krótkie, lecz piękne przemówienie o znaczeniu morza polskiego p. Ant. Rutkowski, dyr. Banku Spółdzielczego, poczem wybrano radę Ligi z 16 osób, która wyłoniła z pośród siebie zarząd Oddziału, w skład którego weszli pp.: Rejent T. Dębski—prezes; St. Kaliszczyk wice-prez; prof. gimn. L. Łupiński — sekretarz; dyr. Banku Sz. Cyrullo — skarbnik, przełożona gimnazjum p. J. Chomiczówna.

Pierwszym czynem działalności zarządu było zorganizowanie „Tygodnia Bandery” w Radomsku. Program wypełniło przemówienie do licznie zgromadzonej publiczności z balkonu magistratu p. redaktora „Morza”, sprzedaż znaczka na ulicach miasta, sprzedaż nalepek w sklepach polskich, zabawa w parku „Sportu Wodnego” z loterią fantową i innymi atrakcjami, mającymi na celu propagandę morza. — Niepogoda nie pozwoliła na wykorzystanie całego programu.

Pomimo to przewidziany jest dochód w sumie kilkuset złotych, przeznaczonych na kupno statku szkolnego.

KAŻDA POLKA I KAŻDY POLAK

POWINNIEN BYĆ CZŁONKIEM

L I G I MORSKIEJ I RZECZNEJ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



SZCZEGÓŁOWYCH INFORMACJI UDZIELAJĄ:

w WARSZAWIE	Zarząd Centralny Ligi Morskiej i Rzeczej: ul. Elektoralna 2, gmach Ministerstwa Przem. i Handlu, tel. 15-63. Konto w P. K. O. Nr. 367.
"	Komitet Warszawski L. M. R.: Al. Ujazdowskie 37, tel. 315-88. Biuro czynne od 10 do 8 wieczór.
w POZNANIU	Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej ul. Matejki 52, inż. J. Rummel.
w WILNIE	Oddz. Ligi Morskiej i Rz. ul. Mickiewicza 1.
w TORUNIU	Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej ul. Bydgoska 90, Dr. Kolanowski.
w ŚWIECIU N/W	Oddz. Ligi Morskiej i Rzeczej Kadra Maryn. Wojennej. Kom. Korytowski.
we LWOWIE	Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej ul. Pańska 14, Dr. Józef Gluziński.
w MILEJOWIE	Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: Cakrownia, 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: Budowska 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 Riecz. Krakowskie Tow. Techniczne, ul. Straszewskiego 28.
w WEJHEROWIE	Oddz. Ligi Mors. i Riecz.: 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 Kaliszczyk.
w KRZEMIĘNCU	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.

LIGA MORSKA I RZECZNA

ORGANIZUJE W NIEDZIELĘ, DNIA 2 SIERPNIA 1925 ROKU

V-TE REGATY MORSKIE W GDYNI

W KTÓRYCH WEZMĄ UDZIAŁ: YACHTY I ŁODZIE KLUBÓW YACHTOWYCH,
ŻEGLARSKICH I WIOŚLARSKICH ORAZ OSÓB PRYWATNYCH, ŁODZIE MARYNARKI
WOJENNEJ, KUTRY I ŁODZIE RYBACKIE, KAJAKI GDYŃSKIEGO OD. L. M. I R. I INNE

ZAWODY PŁYWACKIE

WIELKA ILOŚĆ NAGRÓD

DWIE ORKIESTRY, TRYBUNY DLA WIDZÓW, KIOSKI. O PRZEBIEGU REGAT
PUBLICZNOŚĆ BĘDZIE STAŁE INFORMOWANA, O POCZĄTKU KAŻDEGO BIEGU
— — — — — OZNAJMIĄĆ BĘDZIE STRZAŁ ARMATNI. — — — — —

SZCZEGÓŁY W PROGRAMACH

ZGŁOSZENIA NA UDZIAŁ W REGATACH I ZAWODACH KIEROWAĆ NALEŻY MOŻ-
LIWIE RYCHLEJ NA RĘCE P. PREZESA ODDZ. L. M. I R. KAPITANA PORTU W GDYNI.
Z D. 20 LIPCA R.B. UPŁYWA OSTATNI TERMIN PRZYJĘCIA POWYŻSZYCH ZGŁOSZEŃ.

WIECZOREM PO UKOŃCZENIU REGAT

B A L

POCZĄTEK REGAT O GODZ. 13 1/2, BAL O GODZINIE 21-EJ.
SPECJALNE ZAPROSZENIA ROZSYLANE NIE BĘDĄ.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KOMITET REGAT

BEZ MORZA ZGINIEMY.

BUDUJMY FLOTĘ NARODOWĄ.

Przedpłata rocznie 4 zł., pojedynczy numer 50 gr. Cena ogłoszeń: Okładka 1/1 str. (II i III) zł. 500 — 1/2 300, 1/1 str. (IV) 600 — 1/2 zł. 400. Normalna 1/1 str. zł. 375 — 1/2 200 — 1/4 120 — 1/8 zł. 75. Opisowe 1/1 str. zł. 500 — 1/2 300 — 1/4 zł. 200. Kolorowe o 50% drożej.

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

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA.

REDAKTOR: RADOŚLAW KRAJEWSKI.

Drukarnia „Literacka”. Warszawa, Nowy Świat 22.

W SPRAWIE STATKÓW DLA „POLSKIEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ”.

W bieżącym roku ma powstać towarzystwo żeglugowe p. n. „Polska Żegluga Morska Sp. Akc.” z kapitałem na razie 6.000.000 zł., podzielonym na 240.000 akcji po 25 zł., z prawem powiększenia kapitału do 10.000.000 zł. T-wo ma otworzyć linie na morzach Bałtyckim, Północnym i do morza Śródziemnego.

W związku z tem ukazało się w prasie kilka artykułów na temat: jakie nam potrzebne statki, przyczem zdania autorów co do wyboru typu statków podzieliły się. Jedni autorowie są zwolennikami statków motorowych, poruszanych za pomocą motorów Diesla, wysuwając jako argument, że kraj, który sam produkuje ropę, musi na swoich statkach zastosować ten opał, dzięki motorom Diesla najracjonalniejszy i najtańszy, i nawet twierdzą, że statek parowy już jest skazany na zagładę; drudzy natomiast uważają, że dla projektowanych przez Polską Żeglugę Morską linii należy zastosować tylko statki parowe najnowszej typu, ponieważ posiadamy tani węgiel.

Sprawa jest o tyle ważna, że nad nią należy się zastanowić głębiej, ponieważ od należytego wyboru statków w znacznym stopniu zależeć będą przyszłe losy T-wa.

Praktyka morska uczy, że każdy z używanych typów statków ma swe prawo do istnienia. Technika dąży szybkimi krokami naprzód, a mimo to posługujemy się nadal załogowcami, ponieważ pewne ładunki nie wytrzymują drogiego przewozu, tymczasem wiatr pozostaje najtańszym silnikiem i jeszcze trudno powiódzieć, kiedy jego rola będzie skończona. Żegluga musi się liczyć z konkurencją światową, a wybór typu statku powinien zależeć przedewszystkiem od tego, do czego statek ten ma służyć. Tylko ścisła kalkulacja handlowa może decydować o tem, jakiemu statkowi należy oddać pierwszeństwo.

Statek parowy frachtowy o szybkości 10 mil na godzinę zużywa na siłę i go-dzinę 0,63 kg. węgla, motorowy zaś oleju gazowego 0,18 kg. Jakkolwiek statek motorowy zużywa około 25% paliwa w stosunku do parowego, jednak cena tego paliwa jest wyższa, tak w Anglii za tonę wynosi 97,5 sh, gdy tymczasem węgiel kosztuje tylko 25 sh, a przy zawieraniu kontraktów stałych nawet mniej; koszt paliwa jest więc prawie jednakowy. U nas w kraju ropa na wywóz za granicę loco Gdańsk kosztuje 124 zł., węgiel zaś, dzięki obniżonej obecnie taryfie, wyniesie niecałe 25 zł., a więc jest tańszy prawie pięciokrotnie i o tanioci ropy jako paliwa, nawet przy zastosowaniu motorów Diesla mowy niema. Jeżeli dodamy, że statek motorowy jest droższy od parowego o 30 proc., że motory zużywają się prędzej, niż maszyna parowa, wobec czego amortyzację należy liczyć dla statków motorowych 15 lat, a dla parowych 20 lat, że asekuracja chociaż nieznacznie, ale jest droższa (statek I klasy parowy od wszelkich wypadków 5 proc., motorowy 5,5 procent, opłaty portowe, ze względu na większy tonaż netto, wyższe, to dojdziemy do przekonania, że tylko dla statków o dużym tonażu i przeznaczonych dla dalekich podróży motor Diesla może mieć przewagę nad maszyną parową, ponieważ tylko w tym wypadku różnica w ładowności, wobec mniejszej wagi paliwa, może pokryć wskazane wyżej ujemne strony.

Dla zobrezowania powyższego niżej podajemy przybliżoną porównawczą kal-

kulację rentowności statków 3.000 t. DW. parowego i motorowego.

Statek parowy:
3.000 t. DW. a 16 Ł.
Siła maszyn IHP. 1.100
Rozchód paliwa na siłę i go-dzinę: węgla 0,63 kg.
36 dni w drodze po 15, 1 t. i
30 dni postoju po 3, 0 t.

Statek motorowy:
3.000 t. a 22 Ł.
BHP. 1000
oleju gazowego 0,18 kg.
36 dni w drodze po 4,32 t. i
i 30 dni postoju po 0,75 t.
ROZCHODY ROCZNE = 5 PODRÓŻY.

Statek parowy.
Koszta portowe Ł. 2.500
Prowizja agentów 750
Ładowanie i wyładowywanie 7.300
Reparacja i materiały 1.500
Pobory załogi (27) 1.900
Wyżywienie 1.000
Paliwo (3650 t.) 5.063
Ubezpieczenie 2.400
Amortyzacja (5 proc.) 2.400
24.813

Statek motorowy:
Koszta portowe Ł. 2.750
Prowizja agentów 862
Ładowanie i wyładowywanie 8.395
Reparacja i materiały 1.600
Pobory załogi (23) 1.600
Wyżywienie 850
Paliwo (912,6 t.) 4.448
Ubezpieczenie 3.630
Amortyzacja (7 proc.) 4.620
28.755

DOCHODY.

Statek parowy:
Gdańsk — Anglia 800 stand. drzewa a 45 sh. Ł. 1.800
Anglia — M. Śródziemne 2.400 ton węgla a 10 sh. 1.200
M. Śródziemne — Gdańsk general cargo 2.500
Dochód br. z jednej podr. 5.500
" " " pięciu " 27.500
Czysty dochód 2.687

Administracja 1.000
1.687
Zysk od kapitału 3,5 proc

Statek motorowy:
Gdańsk — Anglia 900 stand. drzewa a 45 sh. Ł. 2.025
Anglia — M. Śródziemne 2.800 ton węgla a 10 sh. 1 400
M. Śródziemne — Gdańsk general cargo 2.750
Dochód br. z jednej podr. 6.175
" " " pięciu " 30.875
Czysty dochód 2.120
Administracja 1.000
1.120

Zysk od kapitału 1,7 proc.

Z tej kalkulacji widać, że statek parowy o 3000 t. DW. jest rentowniejszy od motorowego, ponieważ zdolność ładunkowa tej nośności statków stosunkowo mało się różni, natomiast motory Diesla dla tej wielkości statków są kosztowne w porównaniu z motorami dla większych statków.

Dlatego też i w praktyce motory Diesla są przeważnie stosowane na statkach o tonażu 8.000 t. DW. i wyżej, kursujących na dalekich drogach morskich, dla których motor Diesla staje się już korzystniejszy, co widać z nasępującego przykładu, zdolności ładunkowej statku parowego 10.830 t. DW. i motorowego 10.300 t. DW. na przebiegu 10.000 mil z szybkością 12 węzłów:

	parowy:	motorowy:
Paliwo na 34 dni	2.918 t.	580 t.
drogi + 10% zapasu	435 "	330 "
Woda i inne zapasy	3.353 t.	910 t.
Pełna nośność	10.830 "	10.300 "

Zdolność ładunkowa 7.477 t. 9.390 t.

Różnica zdolności ładunkowej na korzyść statka motorowego wynosi tutaj 1913 t., co stanowi poważną różnicę we frachcie.

Ponieważ „Polska Żegluga Morska” przewiduje stworzenie linii do morza Śródziemnego, obsługiwaną statkami o tonażu 3.000 — 4.000 t. DW., przeto dla tej linii wszelkie względy przemawiają za statkami parowymi.

TADEUSZ STECKI.



Fot. St. R. Suszczewski
Przedstawiciele L. M. i R. dn. 7.VI r. b. (początek „Tygodnia Bandery”) składają wieniec na grobie nieznanego żołnierza w Warszawie. W grupie od lewej ku prawej stoją: mec. Kloczewska, mec. Waydel, b. minister Stanisław Śliwiński, H. Pistel i in.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

Z POŚRÓD POLSKICH MARYNISTÓW: WŁADYSŁAW ŚLEWIŃSKI.

Niezapomniane wrażenie zrobiła na mnie wystawa prac malarskich Władysława Ślewińskiego, odbywająca się temu lat chyba ze dwadzieścia w Salonie Krywulła.

Zachwycały mnie wówczas najbardziej obrazy batalistyczne Wojciecha Kossaka i Pawliszaka, interesowała przedstawiona akcja — kto i jak kogo wali, po łbie szabłą, dżga bagnetem. — Ślewiński wystawił same morza, martwe natury, parę portretów i aktów. Nic się na tych obrazach nie działo, ale takie były cudne harmonie kolorystyczne, tak muzykalne rytmy plam i linii, że ja, dziecko prawie, zostałem oczarowany. Przesiedziałem w kontemplacji parę godzin. Od tej pory rozumiałem tajemniczą i magiczną potęgę artysty, kilkoma plamami kolorowymi wywołującego we wrażliwości ludzkiej najwyższe uczucia rozkoszy i zachwyty.

Dotąd pamiętam turkusowe, szmaragdowe i ultramarynowe, głębokie i czyste morza Ślewińskiego, przelewające się wśród rudych i sepiowych skał. Wiało z tych niewielkich płócien całe groźne piękno i wiecznie pociągający sugestywny urok Atlantyku.

W zupełnie niezwykły sposób stał się Ślewiński malarzem. Aż do trzydziestego czwartego roku życia był sobie zwyczajnym szlachcicem nad Pilicą, charującym na roli i hulającym po handelekach swego miasta powiatowego i kabaretach Warszawy. Jakiś żydek pośrednik, sprawa z akcyzą i okowitą, wyzuły go z majątku.

Jak większość polskich wykołajeńców, wyjechał do Paryża. Tam zetknął się z tej miary malarzami, co Gauguin, van Gogh, Maurycy Denis, uświadomił sobie swoje artystyczne zamiłowanie i talent i zaczął poważnie pracować w Akademii Montparnassu. Po paru już latach na tyle opanował technikę, że mógł tworzyć obrazy i wystawiać.

Ślewiński zamieszkał w Paryżu i Bretoni, gdzie posiadał fermę nad morzem. Kilka lat przed wojną próbował osiedlić się w kraju; wtedy to właśnie wystąpił z wystawą u Krywulła. Zyskał sobie gromadkę zapalonych wielbicieli i uczniów, lecz zbytu dla swoich obrazów nie znalazł. Dla lechickich gustów sztuka jego była zbyt wyrafinowana i wykwinna — dla warszawskich żydów mało polska.

Na zasadzie jakiegoś dziwnego prawa mimikry w semickim salonie wiszą zawsze na ścianach jacyś ulani, dziewczki krakowskie i łowickie, morskie oko. — Ślewiński malował bretonki i ocean. Po paru latach spędzonych w Warszawie i Zakopanem, zmuszony był powrócić na stałe do Francji. Umarł w 1918 roku.

Ślewiński uważał sam siebie za ucznia Gauguina. Bezwątpienia sztuka tego świetnego kolorysty i prymitywisty wywarła wpływ na twórczość Ślewińskiego, również istnieją pewne podobieństwa między nim i sławnym amerykańskim malarzem Whistlerem, lecz od pierwszego z nich różni się bliższym kontaktem z naturą, od drugiego wyraźniejszym poczuciem formy i intensywniejszą gamą kolorystyczną.

Ślewiński starannie bardzo komponował swoje obrazy — z ogromnym rozmysłem rozmieszczał plamy i walory na powierzchni płótna, kolory nierzadko umiejętnie harmonizował, kształty upraszcza-

czał i odgraniczał płynnym i lekkim konturem. Malował tylko oleńo, kładł farbę cienko, poprostu wcierał ją w płótno — dzięki czemu obrazom jego nie grozi zupełnie pęknięcie i dobrze zachowują świeżość barw.

Większość prac jego znajduje się w Paryżu. Nikt dotychczas nie pomyślał o urządzeniu jego wystawy pośmiertnej.

Wielką byłoby zasługą Ligi Morskiej, gdyby zorganizowała zbiorową wystawę tego jednego z najlepszych polskich kolorystów, a bezwątpienia najlepszego polskiego marynisty.

Obszerniejsze informacje o Władysławie Ślewińskim znaleźć można w marcowym numerze „Sztuk Pięknych”, w ilustrowanym dwudziestoma kilkoma reprodukcjami artykule Antoniego Potockiego.

SZCZĘSNY RUTKOWSKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ZOFJA GORDZIAŁKOWSKA.

MEDUZA.

Na wielkich morzach, w bezdennej głębinie,
Przed się węzowe swoje wijąc sploty,
Jak cudna koncha przedziwnej roboty,
Głowa meduzy kryształowa płynie.
I miękiem ciałem nurza się szeroko,
Wichrem swych włosów zamiatając fale,
I między barwne muszle i korale
Zimne i błędne jej spogląda oko.

A czasem krwawe na szyi ma pręgi
I plynie cicha — nad morza roztoczą.
A złotem słońca warkocze się broczą,
I wkrag szkarłatne opadają wstęgi. —
A przy księżycu w srebrze się kołysze
I wpół otwarte swe usta rozchyła,
Jak gdyby życia jej wracała chwila,
I znów w śmiertelną swą zapada ciszę.

Jeno wśród burzy, gdy bałwan nią ciska
I martwą rzuci u nagich wybrzeży,
Na piasku zmięta... poszarpana... leży,
Bezkształtną masą — i niczem jest zbliżka.



Pierwszy jacht rotorowy systemu Flettnera.

Fot. Atlantic.