CENA 60 GR.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

MŁODZI ŻEGLARZE PRZY BUDOWIE ŻAGLÓWEK

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Liga Morska i R. zorganizowała w Warszawie kursy żeglarskie, na kursy te uczęszczał znaczny zastęp dorastającej młodzieży szkolnej, po zakończonych kursach przystąpiono do budowy dwudziestu kilku łodzi żaglowych, które niebawem ukażą się na Wiśle i przyczynią się do popularyzowania żeglarstwa śród młodego pokolenia.

Fot. L. Jarumski

SIERPIEŃ 1926 R. ZESZYT VIII.

FACHOWE PRZEDSIĘBIORSTWO DLA PRZEMYSŁU GRAFICZNEGO

„GRAFIKA"

MAREK SEIDE LWÓW, KRZYWA 11 TELEFON 19-03

Zastępstwo i skład na Polskę, fabryki czcionek i linij mosiężnych

POPPELBAUM — WIEDEŃ

Fabryka maszyn drukarskich

„VICTORIA" — ROCKSTROH

Utrzymuje na składzie wszelkie wyroby drukarskie, sztegi, kwadraty, interlinje, farby drukarskie, masę walcową i t. p.

„HOTRA"

ZAKŁAD WYROBU KLISZ DRUKARSKICH
WE LWOWIE, UL. SYKSTUSKA L. 10

Wykonywuje: klisze drukarskie kreskowe, siatkowe i wielobarwne; reprodukcje starych sztychów, obrazów i t. p.

Zakład przyjmuje do wykonania:
wszelkie rysunki reklamowe jako też nagłówki na listy, etykiety, okładki, cenniki i t. p.

Wykonanie przez pierwszorzędne siły fachowe szybko i punktualnie

Fabryczne ceny umiarkowane.

„EUREKA"

PARYSKI INSTYTUT ESTETYCZNO-KOSMETYCZNY

Modelowanie niekształtnych rysów, usuwanie podbródków, zmarszczek, piegów, wągrów i innych nieczystości cery, pielęgnowanie włosów i rąk

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

LWÓW, ul. Bourlarda 4

Ogród Frascati

przy Wiejskiej № 10, tel. 40-60

poleca po cenach konkurencyjnych:

Kwiaty i rośliny doniczkowe, flance kwiatów wiosennych i letnich — jak również przyjmuje zamówienia na bukiety, wieńce, dekoracje, ubierania stołów, balkonów i ogrodów.

„USPUŁUN"

do rozpuszczania w wodzie i **zaprawa sucha**, pierwszorzędna bajca nasienna.

„ZIELIO-ZIARNA" „ZELIO-PASTA"
najpewniejsze środki przeciw myszom i szczurom.

Preparaty do zwalczania szkodników roślinnych w polu, sadach i ogrodach.

TOMASYNA, SUPERFOSFATY, SOLE POTASOWE, KAINIT, AZOTNIAK, SIARCZAN AMONOWY, SALETRA, WAPNO PALONE-MIELONE.

POLECA

JÓZEF KARRACH

LWÓW, Kościuszki 18. Telefon 794.

Cenniki i prospekty darmo i za opłatą.

MIKASZEWICKIE ZAKŁADY WYROBÓW DRZEWNYCH

„OLZA"

Sp. Akc.

ZARZĄD W WARSZAWIE — JASNA 11-6

FABRYKA DYKT KLEJONYCH

KSIĘGARNIA I SKŁAD NUT

KUNCEWICZA I HOFMANA

POLECA:

WIELKI WYBÓR DZIEŁ
ze wszystkich gałęzi wiedzy.

POSIADA OBFITY
SKŁAD NUT
zaopatrzony w wydawnictwa krajowe i zagraniczne

Zamówienia z prowincji załatwiamy odwrotnie pocztą.

Cena numeru 60 gr.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 8. Warszawa, sierpień 1926 r. Rok III.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL i KOMANDOR CZESŁAW PETELENZ (jako naczelni kierownicy) oraz ANTONI ALEKSANDROWICZ (sport wodny), PIOTR BOMAS (sprawy portowe), JÓZEF BOREYKO i WIKTOR WOJNICZ (marynarka wojenna), RADOSŁAW KRAJEWSKI (rybactwo), STANISŁAW KRUSZYŃSKI (dział oficjalny L. M. i R.), FELIKS ROSTKOWSKI (marynarka handlowa), JERZY B. RYCHLIŃSKI, ALEKSANDER RYLKE (drogi wodne śródlądowe i technika morska), ADAM UZIEMBŁO. Adres redakcji i administracji: ul. Elektoralna 2 (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu), Warszawa. Administracja czynna w dni powszednie od g. 12 do 2 po poł., tel. 15-63. Konto P. K. O. Nr. 9747. Redakcja czynna w piątki od 6 do 7 po poł., tel. 15-63; prywatny adres redaktora Warszawa, ul. Przeskok 4 m. 7. tel. 116-00.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

KULTURA ARTYSTYCZNA POLSKA W GDAŃSKU

W Gdańsku często spotykamy wiele cennych zabytków architektury i sztuki stosowanej, pochodzących z polskich czasów. W owe lata (1466 — 1722), gdy Pomorze do Polski należało, powstało mnóstwo budowli kosztem polskich mecenasów sztuki, szczególnie biskupów i opatów, przy współudziale polskich mistrzów. Wymienić należy nazwiska takich mecenasów sztuki, jak kasztelan Jerzy Konopacki, Jan Oleski, biskup Jan Karnkowski. Wszyscy oni pozostawili sporo zabytków na Pomorzu, w stylu polskim utrzymanych. W epoce gotyku powstaje ów styl, bardzo na Pomorzu znany, a nazywany wiślno-baltyckim. Potem nastaje renesans i tu krzyżują się wpływy, idące wprost od Krakowa ze dworu królewskiego, z wpływami holenderskiemi i tak powstaje renesans gdański, bardzo pokrewny zabytkom krakowskim. Renesans przechodzi potem w barok i tu znowuż mamy cały szereg zabytków o wyraźnie polskim charakterze. I w pobarokowej erze mamy znowu w Gdańsku dużo polskich zabytków.

Istniały więc na całem Pomorzu i w Gdańsku polskie warsztaty artystyczne, stojące na wysokim poziomie artystycznym. Pozostałe urządzenia wewnętrzne dowodzą wielkiego smaku artystycznego jak mecenasów tak i twórców dzieł sztuki.

Przedewszystkiem w poszanowaniu wielkiem byli złotnicy gdańscy. Już w wieku XIV mieli imię znane na całą Europę. Było tu sporo imion polskich. Srebrna trumna w kaplicy św. Stanisława w katedrze krakowskiej jest gdańskiej roboty. Trumna św. Wojciecha, ozdobiona 10 obrazami w płaskorzeźbie, również z Gdańska pochodzi. Znane są gdańskie wyroby złote i srebrne, wykuwane, z obrazami wypukłemi, z medaljonami, z ornamentem misternym w arabeski. Sarkofagi, wazony srebrne, czasze z pokrywami. Na całym szeregu zabytków mamy wypisane imiona twórców. Są to mieszczanie gdańscy od czasów najdawniejszych: Nicolaus, Marcus, Oswald, wreszcie niejaki Niclos Polen.

Tu też zaznaczyć należy, że gdańskie wyroby złotnicze mają signum: dwa krzyże pod koroną.

Lecz najciekawsze są gdańskie wyroby snycerskie. Słyną oddawna jako najlepsze w Polsce. Poszukiwane, przepłacane, cenione są nader. Wieki XVI i XVII dają mistrzów już bardzo znanych. Wielki ołtarz u Panny Marji w Gdańsku przez mistrza Michała rzeźbiony. Wielki ołtarz o wielu figu-

Wejście do Dworu Artusa. Na drzwiach orzeł polski

rach w kościele św. Trójcy w Oliwie również roboty gdańskiego snycerza. Krucyfiksy i stalle gdańskie robi mistrz polski. Sam wielki astronom Heweljusz wykonywa w Gdańsku stolarskie roboty. Pozostawia słynną hebanową skrzynię, wykładaną płaskorzeźbą, ze srebra ze srebrną figurką na wierzchu. Doskonałe to dzieło dłóta i rylca. Sygnowane „Gevelke Gedani".

Ołtarz hebanowy w kaplicy cudownego obrazu w Częstochowie również gdańskiej roboty. Kapitele i gzymsy dolne, pyszne antepedjum, herb fundatora Ossolińskiego, wszystko to w Gdańsku wypracowane.

Gdańskie szafy, skrzynie, meble wszelakie, całkowite buazerje do sal jadalnych, pułapy kasetonowe różycami zdobne, ramy, posadzki wyfloresowane ślicznie, poręcze rzeźbione — wszystko dębowe lub orzechowe, w dobrym stylu barocco siedemnastego wieku, lub trochę późniejsze — to wszystko nader cenna spuścizna gdańska polska.

Niemcy nam tego zazdroszczą.

Przyswajają sobie pierwszeństwo inwencji. Nauka jednak już swoje wypowiedziała zdanie. Polskie to zabytki bezsprzecznie. Są niektóre motywy z Holandji poczęte, całość wszelako nasza rodzima.

W Gdańsku samym, po dworach polskich na wsi, wszędzie jest pamiątek wiele gdańskiego snycerstwa.

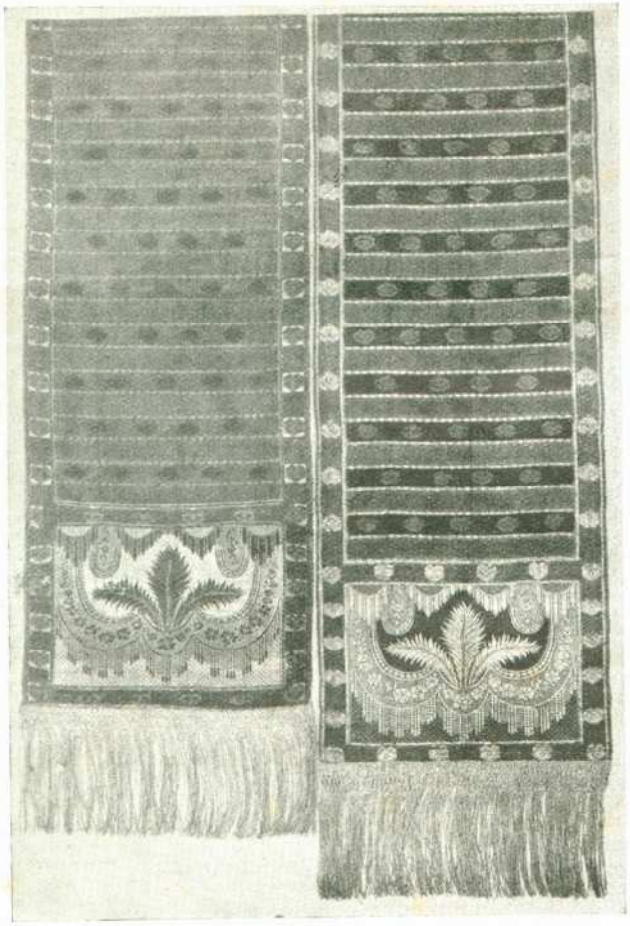
Wnętrze gdańskie z meblami i kominkiem fajansowym.

I jeszcze wymienić należy słynne wyniowej, z fajansów, z kruszców wszelkich, szczególnie z miedzi i z bronzu.

Wspomnieć też trzeba o słynnych dwóch pasiarniach gdańskich, gdzie dla konturoby gdańskie z bursztynu, z kości słoszów staropolskich tworzono śliczne pasy.

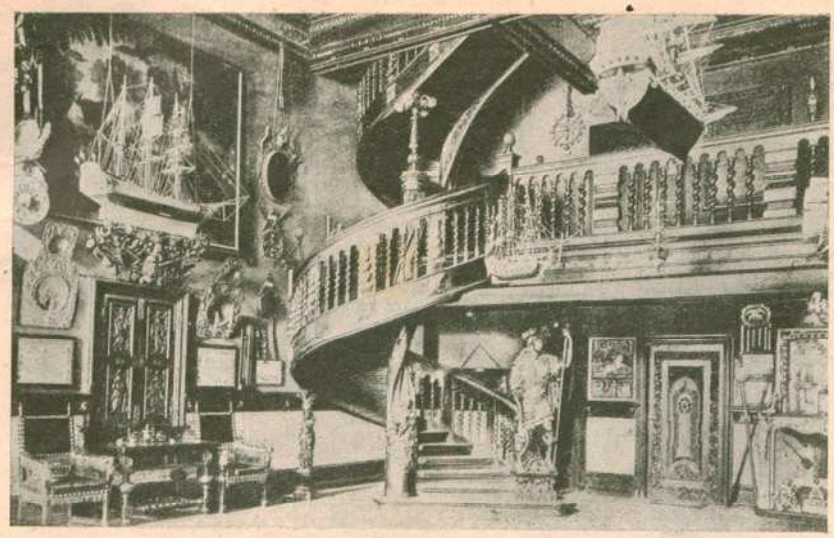
Podkreślić należy, że na wszystkich gdańskich wyrobach znaleźć możemy

Szafa starogdańska (własność Afr. hr. Tyszkiewicza).



Pas półliły w srebrze z fabryki Solchübera w Gdańsku.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR



Wnętrze Dworu Artusa w Gdańsku.

Dzban srebrny wyrobu gdańskiego.

mnóstwo motywów wybitnie i wyłącznie polskich.

Więc przedewszystkiem kwiaty. Widzimy wszędzie kwiaty polskie. Bławatki, stokrotki, koniczyna, głogi, dzwonki, róże polne, osty, niezapominajki, pączki róż, chabry.

Następnie rysunek i ornament ogólny na meblach i wyrobach złotniczych ma znowuż polski charakter, dając sceny z życia polskiego i historji.

Szczególnie na uwagę zasługuje tak często tam spotykana na zbrojach i wyrobach ze śpiżu karpia łuska. To ornament wybitnie polski, szczególnie na karacenach często widziany.

Często na wyrobach złotniczych i snycerskich mamy wyobrażonego orła polskiego.

Z jednej więc strony do Gdańska przenikały oddawna motywy sztuki z całej Polski, z drugiej strony Gdańsk tworzył ośrodek, skąd promieniowała kultura artystyczna i szeroko się po Polsce całej rozchodziła.

ANTONI URBAŃSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

DĄŻENIE NIEMIEC DO STWORZENIA SILNEJ FLOTY WOJENNEJ

Wskutek poniesionej klęski w wojnie światowej Niemcy, niegdyś państwo zajmujące 2-gie miejsce na świecie pod względem siły zbrojnej na morzu, musiały wejść w ciasne ramki traktatu Wersalskiego. Trzeba było użyć 7-ioletniej pracy kierowniczych władz morskich, ażeby móc ująć w te ramki nową organizację marynarki niemieckiej, umożliwiającą jednak odrodzenie floty.

Traktat Wersalski spowodował następujące ograniczenia:

1) składu floty czynnej, który wynosi: 6 okrętów linjowych typu „Deutschland" lub „Lothringen" (2 w rezerwie), 6 lekkich krążowników (2 w rezerwie), 12 niszczycieli torpedowców (4 w rezerwie) i 12 torpedowców (4 w rezerwie). Łodzi podwodnych i lotnictwa morskiego trzymać nie dozwolono;

2) składu personelu, który musi zawierać ogólną ilość 15.000 ludzi, w tej liczbie 1.500 oficerów i chorążych, przyczem czas służby obowiązkowej określony jest dla oficerów i chorążych na 25 lat, dla szeregowych zaś 12 lat;

3) tonażu dla budowy nowych jednostek: 10.000 ton dla okrętów linjowych, 6.000 ton — dla lekkich krążowników, 800 ton — dla niszczycieli torpedowców i 200 ton dla torpedowców. Nowe okręty mogą być budowane wyłącznie dla zamiany starych. Czas służby okrętów został określony dla okrętów linjowych i krążowników — 20 lat, dla niszczycieli torpedowców i torpedowców 15 lat — od chwili spuszczenia ich na wodę;

4) na wybrzeżach nie wolno trzymać artylerji, któraby mogła zagrażać linjom komunikacyjnym między morzem Bałtyckiem i Północnem, jak również nie można wznosić nowych umocnień brzegowych.

Po traktacie Wersalskim Niemcy nie mogły wprowadzić do służby czynnej wszystkich dozwolonych okrętów, gdyż, stosownie do zobowiązania, musiały oczyścić swe wybrzeża od min, na co trzeba było trzymać koło 300 trawlerów, których obsada pochłonęła cały, dozwolony traktatem, personel.

W końcu 1922 roku trałowanie było zakończone, a w początkach 1923 roku flota niemiecka rozpoczęła służbę czynną.

Ogólne kierownictwo marynarki spoczywa w ręku Szefa Kier. Mar., któremu podlegają: szef floty i 2 komendantów baz (morza Północnego i Bałtyckiego).

Szef floty jest dowódcą morskich sił zbrojnych, podzielonych na dwie mniej więcej równie silne części, z których jedna zgrupowana jest na morzu Północnem pod rozkazami d-cy sił zbrojnych morza Północnego, a druga pod rozkazami takiegoż dowódcy na morzu Bałtyckiem. Taktycznie flota podzielona jest na: 1) dywizję okrętów linjowych, której dowódcą jest sam szef floty, a zastępcą (2-im admirałem) dowódca sił zbrojnych morza Północnego; 2) siły wywiadowcze opd dowództwem dowódcy sił zbrojnych morza Bałtyckiego.

Komendanci baz morza Północnego i Bałtyckiego stacjonują jeden w Wilhelmshafen, a drugi w Kilonji. Są oni zwierzchnikami wszelkich dowództw i instytucyj marynarki, znajdujących się na lądzie w obrębie ich bazy, a więc: twierdz nadmorskich, szkół, inspektoratów broni, oddziałów lądowych mar., kadr. mar. stoczni rządowych, arsenałów i t. d. Z jednostek pływających podlegają dowódcom baz tylko te, które nie zostały włączone do żadnego samodzielnego zespołu.

Obecny skład floty niemieckiej przedstawia się, jak następuje:

8 linjowych okrętów typu „Deutschland" budowy r. 1902 — 06, 13.200 ton pojemności, uzbrojenie: 4 działa 280 mm. i 22 działa 170 mm. do 70 mm., szybkość 17 węzłów;

1 krążownik nowoczesny „Emden", ukończony w jesieni 1925 r. (6.000 ton pojemności, uzbroj. 8 dział 150 mm. 30 węzłów);

7 krążowników lekkich budowy r. 1900—1903 (2.800 t. — 3.700 t. pojemności, uzbrojenie 10 dział 105 mm., szybkość 16—23 węzłów);

32 kontr-torpedowców i torpedowców budowy 1906—1913 (630—800 t. pojemności, uzbr. 2 działa 105 mm. lub 88 mm., szybkość 20—25 węzłów);

28 traulerów (około 500 t. pojemności, szybkość 16 węzłów);

24 okręty do specjalnych zadań (hydrograficzne, szkolne, holownicze i t. p.).

Poza tem ukończony jest nowoczesny kontr-torpedowiec, który według niesprawdzonych jeszcze wiadomości ma mieć 1.100 t. pojemności (niezgodne z traktatem Wersalskim?) i 4 działa 105 mm.

W roku zeszłym rozpoczęto budowę drugiego krążownika typu „Emden" i 5 kontr-torpedowców najnowszego typu, w roku zaś bieżącym przewiduje się założenie 2-ch nowych krążowników „C" i „D", 6 niszcz. torp. i 1 torpedowca.

Obecnie posiadane większe jednostki floty prawie wszystkie osiągnęły już (niektóre nawet znacznie przekroczyły) przepisany wiek i Niemcy rozpoczynają odnawiać swoją flotę, przyczem tempo tego „odnawiania" z roku na rok się zwiększa i tak, gdy w r. 1924 rozpoczęto budowę 2 jednostek, to w r. 1925 rozpoczęto już 6 jednostek, w 1926 zaś przewiduje się założenie 9 jednostek.

Budżet marynarki niemieckiej przedstawia niżej podana tablica (w tysiącach marek).

rok finans.	rozchód na flotę	z tego na nową budowę
1924	104.263	7.753
1925	145.283	33.713
1926	203.328	54.147

Personel marynarki niemieckiej obejmuje 1.500 oficerów i 13.500 szeregowych. Korpus morski, składający się z oficerów b. ces. mar., odznacza się wybitną wiedzą fachową i dużem doświadczeniem, nabytem w wojnie światowej. Personel szeregowy składa się wyłącznie z długoterminowo służących (12 lat) ochotników i przedstawia element pierwszorzędny tak pod względem moralnym, jak i fachowym.

Z powyższego widzimy, że marynarka niemiecka rozporządza doskonałym personelem, posiada b. dobrą organizację, lecz brak jej narazie dostatecznej ilości nowoczesnych jednostek pływających.

Wobec jednak stale polepszającego się stanu ekonomicznego Niemiec, należy spodziewać się rychłego „odnowienia" floty, co zresztą zapoczątkowano przez budowę aż 17 nowych jednostek.

Do zadań floty niemieckiej, w obecnym czasie, należy bronienie wspólnie z artylerją nadbrzeżną swoich wybrzeży, podtrzymywanie łączności z Prusami Wschodniemi oraz zabezpieczenie swych linij komunikacyjnych w południowej części morza Baltyckiego.

Dla osiągnięcia tych celów flota niemiecka intensywnie i na szeroką skalę ćwiczy swój personel w ciągu całego roku oraz odbywa manewry. (Krążownik szkolny „BERLIN" odbył niedawno podróż do wybrzeży Ameryki Południowej).

Egzystująca flota oprócz tego służy do prowadzenia propagandy w państwie idei morskiej, która, jak się zdaje, nie utraciła nadziei odrodzenia byłej potęgi morskiej.

Wszystko to wskazuje na dążenie Niemiec do odzyskania silnej floty.

JÓZEF BOREYKO

ŚWIĘTO CZYNU TWÓRCZEGO

W niedzielę, d. 11-go lipca r. b., w miejscowości Jęzor, około Niwki, odbyło się na brzegu rz. Przemszy poświęcenie, a następnie stoczenie na wodę pierwszej wielkiej żelaznej berlinki, mającej wozić węgiel z Zagłębia bezpośrednią drogą wodną do wnętrza kraju.

Ten drobny napozór fakt nie rozejdzie się pewnie po kraju z tym rozgłosem, jakiby mu słusznie się należał. Dla większości naszego społeczeństwa będzie się wydawała daleko bardziej interesującą np. wiadomość o wykończeniu nowego pancernika w Anglji lub w Ameryce.

Nie bacząc na to jednak uroczystość w Jęzorze posiada dla naszego życia gospodarczego znaczenie zgoła pierwszorzędne.

Aczkolwiek bowiem rz. Przemsza dotyka bezpośrednio naszych kopalń, łącząc je z Wisłą, a więc z całym krajem, aczkolwiek Przemsza jest już oddawna uregulowana, to dotychczas ta niezmiernie ważna droga wodna nie była do przewozu węgla prawie wcale wykorzystywana.

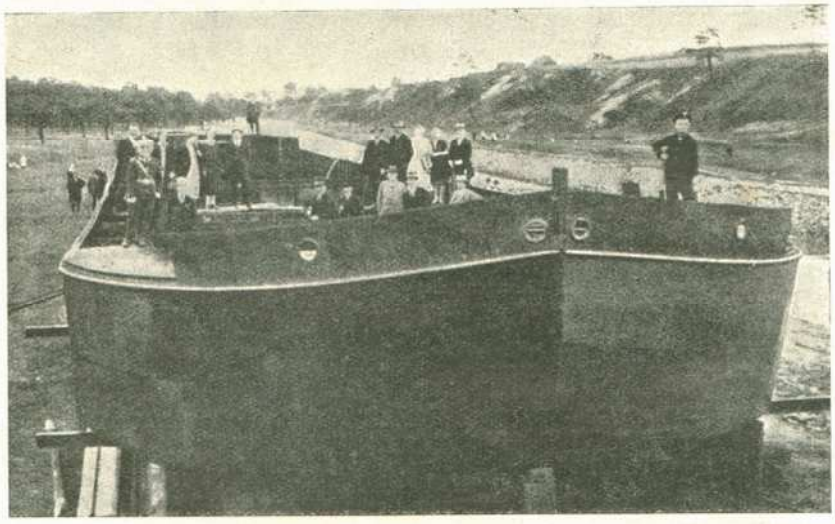
Wywóz naszych czarnych diamentów szedł dotąd Przemszą i Górną Wisłą najdalej do Nowego Korczyna i to wyłącznie prawie do tych tylko miejscowości, które nie posiadają pobliskiego połączenia kolejowego.

Od lat dziesiątków były do tego używane t. zw. galary krakowskie, statki małe, o udźwigu przy wysokim stanie wody niespełna 50 ton, normalnie zaś unoszące zaledwie 25 ton.

Przy tak niewielkiej sile nośnej, każdy galar wymagał niemniej 2 ludzi obsługi. Stąd spław węgla temi galarami był naogół dość kosztowny i nie rentujący się tam, gdzie wypadało konkurować z dostawami drogą kolejową.

Uroczystość 11 lipca dokonywa w tych stosunkach radykalnego przewrotu.

Berlinka węglowa nowego typu, długości 43 metry, zaś 7 metrów szeroka, posiada udźwig użyteczny przy wyższych stanach wody ok. 350 ton, przy średnio niskim zaś ok. 150 — 180 ton. Odpowiada ona przeto, mniej więcej 7-miu galarom typu dawnego, do obsługi zaś jej potrzebnych jest również 2-ch żeglarzy, jak na każdym dotąd małym galarze.— Do przewiezienia danej ilości ładunku trzeba więc będzie obecnie 2-ch ludzi zamiast dotychczasowych 14-tu.



Pierwsza berlinka żelazna na rz. Przemszę i Górną Wisłę, stoczona na wodę dn. 11.VI r. b. w Jęzorze pod Mysłowicami.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Kalkulacja przewozu ulegnie stąd zupełnej zmianie i można dziś z całą pewnością twierdzić, że węgiel zacznie nareszcie docierać drogą wodną co najmniej do Warszawy, a być może i dalej. Tem samem nasza Wisła zacznie się potrosze upodabniać do niemieckiej Odry, dotykającej wszak również tylko górnym biegiem zagłębia węglowego, ale na której ruch węglowy ku Berlinowi i Szczecinowi jest rozwinięty na olbrzymią skalę.

Zasługa dokonania tego dzieła należy do p. Andrzeja Sapoka, szypra śląskiego, b. właściciela berlinki na rz. Odrze. Jest on jednym z szyprów Polaków, którzy po zmartwychpowstaniu Polski porzucili swe warsztaty pracy w Niemczech, przekładając nad pracę na obczyźnie powrót do kraju. Wespół z kilku kolegami dokonał on w roku ubiegłym objazdu Wisły w górnym i średnim jej biegu. Doświadczenie blisko 30-letnie, wyniesione z pracy na Odrze, wykazało mu zupełną możliwość podjęcia na Wiśle spławu węgla na szerszą skalę. W wyniku tego, po szeregu miesięcy niezmordowanej pracy i niesłychanie trudnych zabiegów pierwsza berlinka węglowa na miarę europejską została szczęśliwie stoczona na wodę. Otrzymała ona imię: „Górnoślązaczka".

Aktu poświęcenia dokonał proboszcz parafji w Niwce, ks. prałat Gola, który w treściwem a podniosłem przemówieniu wykazał znaczenie dokonanego przez p. Sapoka dzieła.

Wielotysięczne tłumy okolicznej ludności ściągnęły na uroczystość. Oba brzegi Przemszy roiły się od ludu, przybyłego na święto pracy i wytrwałości Polaków śląskich. Licznie stawili się również członkowie Ligi M. i Rz. z pobliskich oddziałów: Katowickiego i Krakowskiego. Uczcili uroczystość swą obecnością przedstawiciele miejscowych władz, kół gospodarczych i przemysłowych.

Zastrzegając sobie powrócenie do tej sprawy, by ważność jej oświetlić w całej rozciągłości skutków dla rozwoju naszej żeglugi śródlądowej, kończymy ze swej strony serdecznem życzeniem „Szczęść Boże" dzielnym naszym współbraciom żeglarzom śląskim, zaś „Dobrej wody!" dziełu ich rąk.

A. RYLKE

POLSKA POLICJA MORSKA

Obowiązki i uprawnienia policji morskiej wynikają z charakteru prawodawstwa morskiego, które bardziej może, niż „lądowe", wiąże się z międzynarodowemi normami prawnemi i zwyczajowemi.

Pragnąc to twierdzenie bardziej uwypuklić, przytoczę:

1) kilka takich powszechnie obowiązujących norm prawnych i

2) wiadomości, dotyczących polskiego prawa morskiego.

Własnością państwa każdego są tylko tak zw. wody terytorjalne, t. j. dziesięciokilometrowej szerokości pas wód wzdłuż brzegów danego państwa.

Na wodach terytorjalnych państwo zarządza uprawnieniami odnośnie połowów ryb, żeglugi, eksploatacji dna i t. p.

Obszary wód morskich, oceanicznych, znajdujących się poza wodami terytorjalnemi, są własnością każdego człowieka w tem znaczeniu, że każdy ma prawo na tych obszarach wodnych pływać, łowić ryby, zbierać korale, plankton.

Każdy okręt w portach i na otwartem morzu obowiązany zawsze jest mieć i ujawniać banderę (chorągiew określającą przynależność państwową) i stosować się do pewnych norm międzynarodowych praw i zwyczajów.

Okręt, będący w drodze, lub w porcie obcym, uważany jest za część terytorjum swego państwa i wszelkie czyny, jakie zostały dokonane na tym okręcie, są sądzone według prawa tego państwa, którego bandera widnieje na danym okręcie.

Rodzajem paszportu dla okrętu handlowego w obcym porcie jest certyfikat okrętowy i rola zaciągowa.

Certyfikat okrętowy jest to dokument, wydany przez kapitanat ojczystego portu, wykazujący nazwę okrętu, jego rozliczne właściwości i przynależność państwową.

Rola zaciągowa zawiera spis załogi.

Dokumenty te kapitan okrętu obowiązany jest zawsze mieć na okręcie i przy przybyciu do obcego portu ujawnić przedewszystkiem konsulatowi swego państwa.

Obok tych i innych międzynarodowych norm, każde z większych państw morskich wypracowało swe własne prawo morskie, które określa i charakter jego policji morskiej.

POLSKIE PRAWO MORSKIE.

Państwo polskie z chwilą przejęcia brzegu morskiego od Rzeszy Niemieckiej (dn. 10.II 1920 r.) kierowało się w swych zarządzeniach tem prawem, jakie na tem wybrzeżu obowiązywało, zastępując je i modyfikując stopniowo uchwałami własnemi.

Stąd też w zakresie naszego prawa morskiego mają obecnie zastosowanie:

1) ustawy niemieckie i

2) ustawy państwa polskiego.

Ustawy niemieckie. Z ustaw o charakterze publiczno-prawnym mają dotąd zastosowanie następujące ustawy:

1) ustawa żeglarska (z 2.VI 1902 r.), normująca służbę na statkach morskich (Seemans-ordnung); 2) ustawa o bezpieczeństwie na drogach morskich z 5.VI 1906 r. (Seestrasens-ordnung); 3) ustawa o postępowaniu przy rozbiciu się statku z 17.V 1874 r. (Strandungs-ordnung); 4) ustawa rybacka z 11.V 1916 r. (Zbiór Ustaw Pruskich str. 55), obowiązująca na ziemiach zachodnich Rzplitej Polskiej. Ustawa ta między innemi mówi o administracji rybołówstwa morskiego, o policji rybackiej, o jej obowiązkach i karach przez nią wyznaczanych.

W dziedzinie prywatnego prawa morskiego przejęliśmy z b. dzielnicy pruskiej prawo morskie, zawarte w niemieckim kodeksie handlowym, IV ks. § 474—905.

Ustawy państwa polskiego. Z najważniejszych ustaw i rozporządzeń, wypracowanych przez odnośne organa państwowe polskie, są:

1. Ustawa o polskich statkach morskich (Dz. Ust. Nr. 47 z 1920 r.) i rozporządzenie wykonawcze z 18.I 1921 r. Ustawa ta uchwala charakter prawny morskiego statku handlowego, prawo podnoszenia polskiej bandery, rozporządzenie zaś pomienione reguluje sprawę rejestracji polskich okrętów handlowych i sprawę dokumentów okrętowych.

2. Ustawa o barwach i godłach Rzplitej (Dz. Ust. Nr. 69 z 1919 r.) określa banderę polską.

3. Ustawa o służbie na stanowiskach oficerskich w polskiej marynarce handlowej (Dz. Ust. Nr. 75 r. 1924).

4. Ustawa o morskich opłatach portowych z dn. 25.VI 1924 r.

5. Ustawa o wyłączności portów polskich dla emigracji, skierowująca wszystką emigrację naszą do naszych portów.

6. Ustawa o popieraniu polskiej żeglugi morskiej.

Nadto wyszły lub są w opracowaniu ustawy o pomierzaniu morskich statków, o izbach morskich, o upoważnieniu Prezydenta Rzplitej do wydawania przepisów o bezpieczeństwie na drogach morskich; wyszły rozporządzenia w sprawie administracji wybrzeża i portów; zachowania się polskich statków handlowych zagranicą i t. p.

7. Z zarządzeń, odnoszących się do rybactwa morskiego i policji rybackiej, wyszły: rozporządzenie ministra b. dzielnicy pruskiej o utworzeniu Morskiego Urzędu Rybackiego z 28 czerwca 1921 r. — jako organu nadzorczego nad rybołówstwem morskiem; rozporządzenie w przedmiocie uchwalenia polskich nazw władz rybackich z dn. 19.I 1922 r.; rozporządzenie w przedmiocie odbywania połowów na morskich wodach przybrzeżnych, w sprawie wydawania kart rybackich i t. p.

Na podstawie i gwoli utrwaleniu tego tu przytoczonego i obowiązującego u nas prawa morskiego zostały utworzone dwa rodzaje policji morskiej:

1) policja portowa i żeglugowa, oraz

2) policja rybacka, tudzież obydwóch tych policyj obowiązki.

POLICJA PORTOWA I ŻEGLUGOWA.

Policja portowa i żeglugowa została utworzona na mocy rozporządzenia ministra przemysłu i handlu (z dn. 3 list. 1922 r.) w przedmiocie uprawnień urzędu marynarki handlowej na wybrzeżu pomorskiem do wykonywania zarządzeń w zakresie policji portowej i żeglarskiej.

Do obowiązków policji tej należy przestrzeganie prawa morskiego w zakresie życia portowego i żeglugi, a w szczególności:

1) przestrzeganie, by we właściwym czasie i we właściwych miejscach znajdowały się znaki morskie, stałe i pływające.

2) by statki nie były zanurzane głębiej ponad przepisaną dla nich głębokość, nie zabierały więcej ponad określoną dla nich ilość pasażerów,

3) by oficerzy, mechanicy na statkach posiadali wymagane kwalifikacje,

4) by były przestrzegane przepisy o wysokości opłat portowych za pilotaż, postój, przeładunek, przepisy o wyłączności portów polskich dla emigracji, o zderzeniu się statków i wogóle wszelkie przepisy, wynikające z ustawy żeglarskiej.

Policja portowa i żeglarska jest zależna od kapitana portu, nosi umundurowanie, określone specjalnem zarządzeniem.

POLICJA RYBACKA.

Policja rybacka została ukonstytuowana na mocy rozporządzeń wykonawczych ministra b. dzielnicy pruskiej (z dn. 18.VI 1921 i z dn. 17.III 1922 r.) do wzmiankowanej tu pruskiej ustawy rybackiej (z dn. 11.V 1916 r.).

Odnośne punkty § 119 ustawy rybackiej brzmią:

„1. Nadzór nad rybołówstwem na morskich wodach przybrzeżnych wykonywają inspektorowie rybaccy, jako osobni urzędnicy państwowi, bez współdziałania miejscowych władz policyjnych.

...3) Inspektorom rybackim służą do pomocy instruktorowie rybaccy i dozorcy rybaccy. Nadzór służbowy nad urzędnikami rybackimi normuje minister rolnictwa..."

Policja portowa jest w najwyższej swej instancji zależna od ministra przemysłu i handlu, policja rybacka od ministra rolnictwa (Wydziału Rybackiego M.R. i D.P., a obecnie Referatu rybackiego przy Wydziale produkcji zwierzęcej M.R. i D.P.).

W charakterze inspektora rybackiego morskiego występuje Morski Urząd Rybacki w Wejherowie, jako władza zwierzchnia policji morskiej.

Do obowiązków policji rybackiej należy przestrzeganie ustawy rybackiej i wydanych na jej podstawie rozporządzeń, a w szczególności:

1) by wszyscy rybacy, łowiący na wodach terytorjalnych państwa polskiego, posiadali wydane przez Morski Urząd Rybacki karty rybackie;

2) by był przestrzegany czas połowu (naprz. jesiotr korzysta z pory ochronnej od 1.VII do 31.VIII, łosoś od 1.X do 26.XII) i miejsce połowu (nie wolno np. łowić podczas ochrony wiosennej na tarliskach, t. j. miejscu składania ikry);

3) by nie łowiono ryb mniejszych ponad przepisaną miarę (np. jesiotra krótszego na 100 cnt., flondry nad 18 cnt., węgorza nad 35, głąbiela nad 28 cnt.);

4) by zachowywano przepisy odnośnie narzędzi połowu (nie wolno łowić w większości wypadków oszczepami, bodorami, oczka sieci winny być określonej wielkości, zależnie od gatunku ryb, na jakie są zastawiane);

5) by statki rybackie i sieci posiadały przepisane znaki i t. p.

Policję rybacką stanowią tak zw. dozorcy i bocmani, sprawujący swą czynność na 769 km. kw. polskiego morza zapomocą kutrów i łodzi specjalnych („Zorza", „Delfin", „Tryton").

Kary za przekroczenia są wymierzane w drodze administracyjnej.

Policja rybacka nie posiada specjalnych umundurowań, naskutek jednak memorjałów ludności, rybaków i sfer fachowych, rząd wypracowuje obecnie projekt umundurowania.

RADOSŁAW KRAJEWSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

WYPRAWA PODBIEGUNOWA KOM. MAC MILLANA

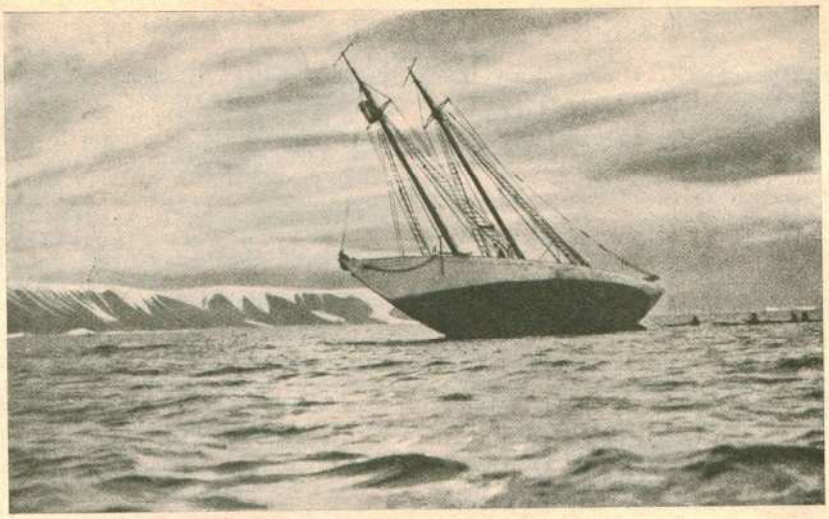
(ZAMIAST NOWELI)

W lecie zeszłego roku znany podróżnik amerykański, komandor Donald Mac Millan, zorganizował wyprawę w celu zbadania nieznanej przestrzeni w pobliżu bieguna północnego. Głównym punktem oparcia miała być osada Etah nad cieśniną Smitha (Smith Sound) w Grenlandji.

Mac Millan miał ze sobą kilku towarzyszy, których zadaniem było przeprowadzać badania naukowe, jak np. magnetyzmu ziemskiego, obliczenia meteorologiczne, badania przypływów i odpływów morskich, fauny, flory i robić zdjęcia barwne. Marynarka St. Zjedn. przyłączyła do wyprawy 3 wodnopłatowce, z załogą, składającą się z 8 lotników, pod wodzą porucznika komandora Byrd'a, który niedawno dokonał przelotu nad biegunem północnym.

Parowiec „Peary" i mały szkuner „Bowdoin" (czyt. Boudn) wyruszyły 20 czerwca 25 r. z Wiscasset stanu Maine. Ostatni ładunek paliwa zabrały okręty z Sydney, w Nowej Szkocji w Kanadzie.

„Bowdoin" był statkiem specjalnie zbudowanym do podróży arktycznych. Najmniejszy ze wszystkich statków, jakie odbywały te podróże, lecz bezwątpienia najmocniejszy, zbudowany był z drzewa odpowiednio przygotowanego, z żebrami dębowemi, dębowym kadłubem, opancerzony szerokim na 5 stóp pasem z drzewa i ze stalowym przodem do przebijania lodu. Zalety swoje już wykazał w latach 1923 — 24, gdy kom. Mac Millan przezimował na nim w Refuge Harbour. Gdy morze zamarzło zupełnie owego roku, podróżnicy otoczyli okręt wałem ze śniegu na 3 stopy grubym, podchodzącym aż pod burty. Przewidując wielkie mrozy, zbudowali 3 śniegowe domki ponad otworami, prowadzącemi do wnętrza, aby nie dopuszczać bezpośrednio zimna. W poprzednich wyprawach, z powodu zamarzania osiadającej pary, nieraz pościel i nawet książki przymarzały do ścian, a z podłóg sąsiadujących z kuchnią trzeba było lód rąbać. W „Bowdoinie" dzięki temu przezornemu zebezpieczeniu i podwójnym ścianom było zawsze sucho i ciepło. Dopiero 1 sierpnia lody o tyle puściły, że okręt mógł się poruszyć, lecz właśnie, gdy opuszczał przystań, olbrzymia góra lodowa podpłynęła i zatarasowała wyjście. Przez 3 godziny piłowano lód w najwęższem miejscu, a potem z rozpędu „Bowdoin" uderzył w lód, roztrzaskał go i powoli wydobył się z rozkruszonych zwałów. Wypłynął na morze po 13-miesięcznem uwięzieniu wśród lodów.



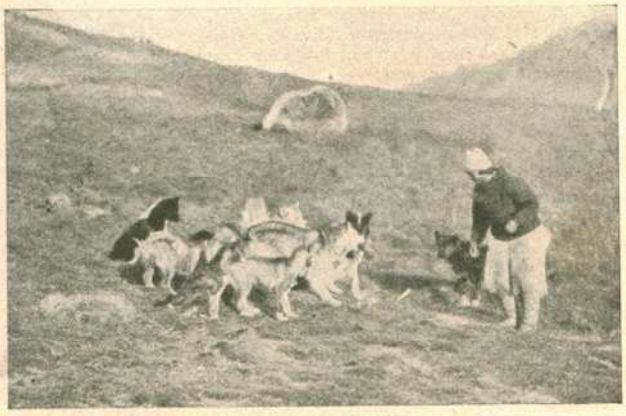
Okręt „Bowdoin" na mieliźnie w odległości mili od brzegu w przesmyku Murchison.

Parowiec „Peary", przerobiony francuski trawler, przebył pierwszą próbę lodową na początku lipca. Doświadczeni żeglarze utrzymują, że w podróżach podbiegunowych okręt żelazny nie może się równać z drewnianym. Przy przebijaniu lodów nity nieraz się rozluźniają, na niedokładnie zbadanych wodach grożą ciągle mielizny, a ostre skały dziurawią żelazne kadłuby. Na północy niema doków suchych, prócz wybrzeża, do którego głęboko zanurzający się okręt nie może dopłynąć. Poza tem, wszelki napór zewnętrzny na stalowy kadłub jest bardzo niebezpieczny, kiedy kadłub drewniany dzięki sprężystości wraca do pierwotnego kształtu. Wbrew temu przekonaniu, „Peary", zaopatrzony w maszyny mocy 600 HP, o potrójnem rozprężeniu pary, w śrubę 9-stopową i w przód uzbrojony w potrójne płyty stalowe, łamał lód z największą łatwością.

Na odcinku między przylądkiem Mokkowik a osadą braci Morawian w Hopeadale było najtrudniej sterować. Tu najzręczniejszy kapitan nie może płynąć według mapy. Wzdłuż brzegów Labradoru jedynym przewodnikiem jest doświadczenie. Kom. Mac Millan, który już tyle razy odbył tę drogę, jeszcze nawet w 1909 jako porucznik Peary'ego przy odkryciu bieguna północnego, sam stanął u steru. Nie odbyło się jednak bez przygód: w jednem miejscu szlak okrętowy ciągnie się tak blisko skał nadbrzeżnych, że kapitan Steele, dążący w ślad na „Peary'm", nie zaufał doświadczeniu kom. M. i odsunął się nieco od skał. Natychmiast okręt dziobem wzniósł się w górę, przechylił się silnie na lewy bok. Na szczęście zaczął się przypływ, więc było tylko kwestją czasu, kiedy „Peary" znów popłynie. Ale, że rozbijanie się o skały mogło nadwyrężyć kadłub, trzeba było dopomóc „Peary'emu" ruszyć zaraz. „Bowdoin" zaczął ciągnąć „Peary'ego" za główny maszt. Skończyło się to przerwaniem liny holowniczej. Wreszcie kapit. Steele udało się w małej łodzi wraz z trzema majtkami, mimo wzburzonego morza, połączyć z Bowdoinem drugą liną. Parowa śruba wyprężyła linę jak strunę i „Peary", skoro tylko rozpoczął się przypływ, wyciągnięty został z opresji. Minięto jeszcze dwie skały podwodne, na których rozbił się niejeden szkuner nowofunlandzki.

Przybywszy do misji braci Morawian, załoga okrętów zaopatrzyła się natychmiast z jej składów w lekkie nieprzemakalne ubiory krajowego wyrobu. W chwi-

Komandor Mac Millan z jedną ze swych młodych eskimoskich przyjaciółek w Etah.

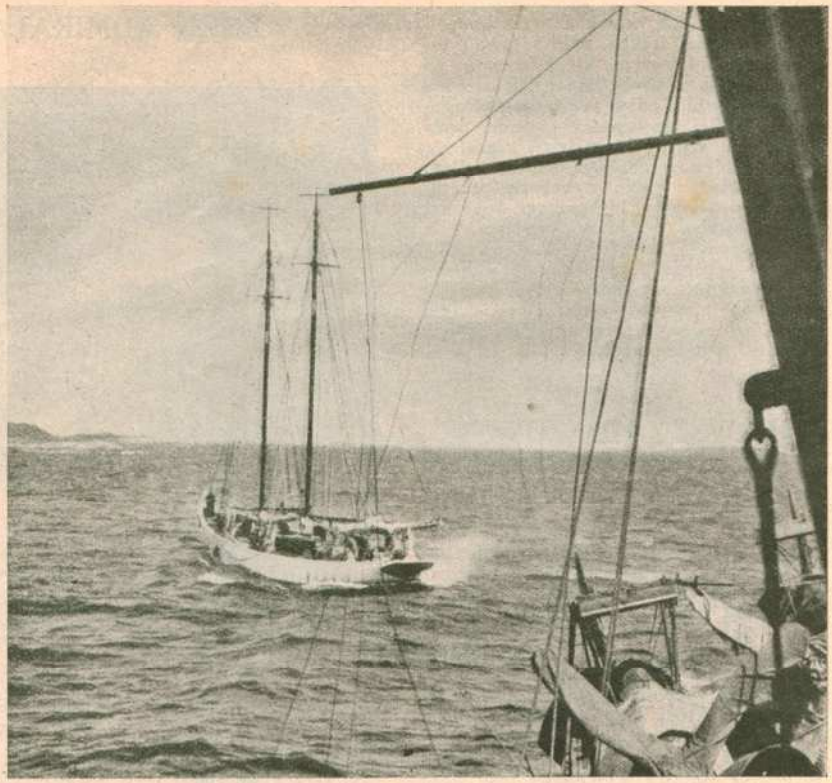


Eskimos karmi psy wyprzęgnięte z sanek.

li odjazdu od brzegów Labradoru w kierunku Grenlandji „Bowdoin" nie mógł ruszyć się z miejsca. Najwidoczniej przy ratowaniu „Peary'ego" popsuła mu się śruba. „Peary" pojechał sam, a „Bowdoin'a" przyholowała motorówka 25 mil z powrotem do Hopedale, gdzie większy przypływ i obecność Eskimosów do pomocy ułatwiały naprawę. Po przesunięciu wszystkich ciężarów ku przodowi udało się po kilku dniach podczas silnego przypływu podeprzeć rufę beczkami i założyć nową śrubę. Była to praca nadzwyczaj uciążliwa, w lodowo zimnej wodzie i wśród chmar zgłodniałych moskitów. 24 lipca rano połączył się „Bowdoin" z „Peary'm" w Godhawn w Grenlandji.

Obydwa okręty popłynęły razem na północ. Wkrótce spotkały twardy lód, gruby na pięć stóp. „Bowdoin" płynął teraz za „Peary'm", który z łatwością krajał lód swym stalowym dziobem. Lecz wkońcu dopłynęli do tak grubej kry, że zarzucili na nią kotwicę i czekali dogodniejszego momentu. Myśliwi i fotografowie wylegli na lód. Tu otrzymano pierwsze świeże mięso z upolowanej foki. Z przypływem można było dalej ruszyć. Przy rozbijaniu jednolitej kry silny „Peary" był górą, zato w luźno płynącej krze, wśród krętych szczelin, „Peary" nie mógł nadążyć za „Bowdoin'em".

Morze chwilami było zupełnie wolne od lodu, to znów pokrywało się szczelnie. 29 lipca okręty mało się posuwały, gęsta mgła nie dozwalała na kierowanie wśród lodów. 30-go „Bowdoin" wbił się klinem w krę i trzeba było pomocy „Peary'ego", żeby go ratować z tych kleszczy lodowych. Z zachwytem obserwowano wówczas „Bowdoin'a", gdy, jak żywa istota, obracał się i kręcił wśród szczelin, a spotkawszy krę, której nie można było ominąć, rzucał się naprzód, przyczem dziób jego wznosił się wysoko, jakgdyby miał wyskoczyć na lód. Wreszcie i mocny „Peary" został obezwładniony. Cztery razy rzucał się całą siłą pary na szczelinę między dwiema olbrzymiemi taflami, licząc, że skruszy brzegi na tyle, żeby się móc przecisnąć. „Bowdoin" kręcił się w wąskim basenie, czekając na moment przebicia kry przez większy okręt, aby się w utworzoną szparę wsunąć. Tymczasem „Peary" tak się wbił w lody, że nawet jego potężna śruba nie mogła go wyciągnąć wstecz. Zatrzymano maszyny, przycumowano się do lodu i czekano na zmianę wiatru i prądu. Morze Lodowate jest pełne niespodzianek, a największą z nich to zmiany w lodowej powłoce. Dla nowicjusza położenie okrętów mogło się wydawać beznadziejne. O 4 p. p. jeszcze okręty ściśnięte były jak w kleszczach. O 10 w. „Peary" ruszył niespodziewanie tak prędko, że „Bowdoin" musiał przytwierdzić się doń liną, w obawie, aby nie pozostać wtyle. O 5 rano znów trzeba było przebijać się przez krę, dążąc do przylądku York, do zasłużonego spoczynku po ciężkiej przeprawie przez pole lodowe zatoki Melville. Lecz przylądek York był zawalony lodem i nie było do niego dostępu. Za Conical Rock spotkała podróżników tak gęsta mgła, że kilkakroć o mało nie wpadli na wielkie góry lodowe. Długim a przez to mało zwrotnym „Pearym" nie można było manewrować tak szybko jak zwinnym „Bowdoinem". Była obawa zderzenia. Kapitan Steele poprosił przez radjo, żeby się zatrzymać, na co chętnie zgodził się kom. M., gdyż kompasy działały nadzwyczaj leniwie i różniły się czasem o 20 — 30 stopni. Wkrótce mgła się podniosła i statki pośpieszyły do Etah, gdzie przybyły 1 sierpnia podczas burzy śniegowej, o 3 godziny wcześniej od oznaczonego terminu.



„Bowdoin" pomaga statkowi „Peary", który zatrzymał się na mieliźnie przy brzegach Labradoru.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Jedyne większe bryły lodu zauważone w podróży powrotnej. Letnie słońce skruszyło lody w Melville Bay i „Peary" wracał z małemi trudnościami.

Według planu MM. odjazd miał nastąpić około 25 sierpnia, nie później, niż 1/IX. Obydwie załogi liczyły 39 ludzi, a żywności było tylko na 3 miesiące, więc przymusowe zimowanie, które tam przeciąga się na rok, było wprost niedopuszczalne. W tym krótkim czasie trzeba było spuścić wodnopłatowce, urządzić na wyspie Ellesmere (Elzmir) stacje, zaopatrzone w żywność i opał, i odbyć wzloty o łącznej długości 2000 mil powietrznych. To też lotnicy przy pomocy załogi zabrali się natychmiast energicznie do pracy i już po kilku dniach, o ile pogoda dozwalała, dokonywali wzlotów.

13 sierpnia był dniem feralnym. Wszystkie biedy skupiły się na ten dzień. Rozpoczął się od silnego wiatru północno-wschodniego, który potem zmienił się na północny. O 5 rano łódka oderwała się od „Peary'ego" i popłynęła ku otwartemu morzu. Ze słabą nadzieją odzyskania jej kom. MM. popłynął za nią w dużej łodzi. Zaraz za przystanią w Etah znaleziono ją rozbijającą się o skały, na-

wpół wypełnioną wodą. Powróciwszy z ocaloną łodzią, trzeba było ratować tonący wodnopłatowiec, który zresztą, po zalaniu motoru wodą, już i tak nie był zdolny do lotu. Ledwo ta praca, wymagająca wielkiej zręczności i trudu, była ukończona, czarny kłąb dymu zaczął się wydobywać z przedniego pomostu „Peary'ego". Można sobie wyobrazić przerażenie podróżników, tem więcej, że okręt napełniony był po brzegi gazoliną. Na szczęście paliły się wióry i inne odpadki, które z łatwością ugaszono. Ten dzień fatalny zakończony został zjawieniem się płynących kier lodowych, które dzięki zabiegliwości żeglarzy nie zdołały jednak zniszczyć wodnopłatowców.

(dok. nast.) *W. P.*

PIERWSZY KRĄŻOWNIK POLSKI BĘDZIE STATKIEM ĆWICZEBNYM

Od Szefostwa Sztabu marynarki wojennej otrzymujemy kilka informacyj o nabytym świeżo przez rząd polski krążowniku francuskim, który ma wkrótce zasilić naszą flotę wojenną.

Jest to krążownik zdeklasowany, pojemności około 7.500 ton o minimalnej wartości bojowej. Niebawem w dokach francuskich rozpocznie się gruntowny jego remont, który potrwa kilka miesięcy. Po ukończeniu remontu krążownik przypłynie do Gdyni i zaliczony zostanie w poczet statków wojennych jako baza ćwiczebna dla szkół marynarki. Na statku będzie mogło odbywać ćwiczenia około 1000 marynarzy, co ogromnie przyczyni się do wyszkolenia naszych kadrów.

Z INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

Ukonstytuowany niedawno Instytut bałtycki w Toruniu, chcąc podnieść zainteresowanie się kraju tak ważnym dla Polski problemem bałtyckim, ogłasza niniejszem konkurs na napisanie pracy na jeden z tematów poniżej wymienionych. Cztery najlepsze otrzymają nagrody 400, 300, 200 i 100 zł.

Prace mają być objętości 2 do 4 arkuszy druku, pisane czytelnie na maszynie.

Prace zaopatrzone godłem nadsyłać należy do końca września 1926 r. na ręce dyrektora Instytutu bałtyckiego w Toruniu Stanisława Srokowskiego, ul. Franciszkańska Nr. 14, na tematy:

1) Wpływ ujemny lub dodatni na rozwój przemysłu drzewnego w Polsce. 2) Sieć kolei żelaznych nad Bałtykiem ze stanowiska handlowego i wojskowego. 3) Polski handel na Bałtyku i jego drogi. 4) Udział międzynarodowego handlu na Bałtyku, z szczególniejszem uwzględnieniem Gdańska i Gdyni. 5) Jakiej potrzeba nam floty handlowej i jak do niej przyjść. 6) Skutki polityczne nieistnienia polskiej floty handlowej. 7) Rybołówstwo polskie na Bałtyku i jego rola w ogólnej gospodarce Polski. 8) Polski eksport zamorski w latach 1920 — 1926. 9) Dobałtyckie drogi rzeczne, charakterystyka ich i waga handlowa. 10) Handel polski na Bałtyku w razie wojny. 11) Związek duchowy Polski z Prusami Wschodniemi. 12) Nowsza publicystyka wschodnio-pruska o Polsce i jej sprawach. 13) Studenci Mazurzy na uniwersytecie Królewieckim niegdyś a dzisiaj. 14) Okresy rozwoju i zaniku zaludnienia polskiego na pobrzeżach Bałtyku.

ZGON ADMIRAŁA KAROLA JOLIVET

Przemówienie gen. Charpy podczas eksporty zwłok na Dworcu Gł. w Warszawie 21/VI r. b. Fot. Pafot

Dnia 17 b. m. zmarł w Warszawie szef francuskiej Misji Morskiej w Polsce, ś. p. admirał Karol Jolivet, członek Ligi Morskiej i Rzecznej.

Zmarły cieszył się dużą sympatją i uznaniem wśród kół naszej marynarki wojennej, koło której rozwoju położył duże zasługi.

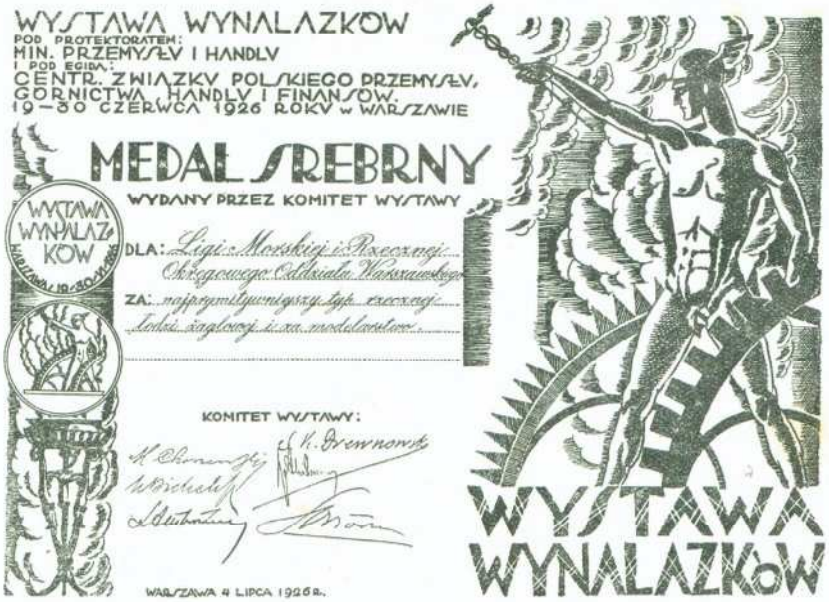
W poniedziałek przed południem o g. 11 odprawione zostało nabożeństwo żałobne w kościele św. Krzyża, poczem kondukt pogrzebowy Nowym Światem i Alejami Jerozolimskiemi udał się na dworzec Główny.

Ś. p. admirał Jolivet za swe ogromne zasługi zyskał cały szereg zaszczytnych odznaczeń.

Śmierć jego wywołała szczery żal w społeczeństwie polskiem, którego był szczerym przyjacielem i usilnie popierał w Polsce ideę posiadania morza i własnej floty, brał częsty udział w polskich regatach morskich i rzecznych, — troszczył się o wzrost morskiej potęgi polskiej.

Cześć Jego pamięci!

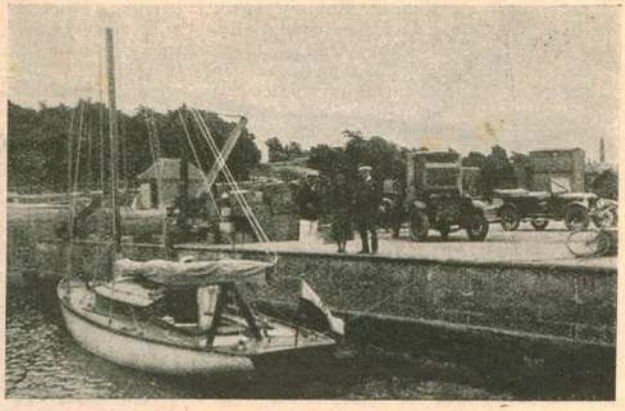
Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR



Medal srebrny, jaki otrzymała Liga M. i R. (Oddział w Warszawie) za najprymitywniejszy typ rzecznej łodzi żaglowej na Wystawie Wynalazków.

Z PODRÓŻY „WITEZIA" DO SZWECJI, DANJI I NIEMIEC (YACHT KLUB POLSKI)

Na pełnem morzu. *Fot. Pistel*



„Witeź" w porcie Hasle na wyspie Bornholm.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Dnia 23 czerwca o godz. 5 rano „Witeź" wyruszył w drogę z Gdańska do Kopenhagi, niosąc na pokładzie załogę pięciu członków Klubu: kom. H. Pistla, jako kapitana, Z. Grabowskiego — pierwszego oficera, oraz pp. A. Ancyporowicza, J. Jackowskiego i H. Sokolnickiego.

Pomyślny, a dość silny wiatr SW. szybko posuwa naszego „Witezia", mijamy o godz. 8 latarnię morską na Helu i wychodzimy na pełne morze. Spuszczamy flagę klubową i podnosimy banderę narodową.

Zmieniwszy kurs na NW., płyniemy wzdłuż półwyspu, mijamy Jastarnię, boję dźwiękową Federort, dążąc ku Rozewiu.

Wiatr cichnie i posuwamy się bardzo wolno. Słońce praży, barometr wskazuje 763 — wszystko w porządku.

Każdy z nas ma własną koję i szafkę na rzeczy. Szybko przystosowujemy się do warunków i każdy czuje się „jak u siebie w domu", choć kajuta „Witezia" jest dość ciasna i trzeba sporej dozy sprytu, aby sobie wzajemnie nie przeszkadzać. Współżycie w takich warunkach w ciągu paru tygodni nie jest tak łatwe, jak się to profanowi wydać może, dziś jednak, gdy mamy już te tygodnie poza sobą, stwierdzam z przyjemnością, że w naszej małej grupce panowała nietylko zupełna harmonja, ale nawet bardzo wesoła atmosfera.

W godzinach popołudniowych dotarliśmy do Rozewia, jednak z powodu słabego wiatru nie mogliśmy się z niem długo rozstać i dopiero po zachodzie słońca, gdy powiał mocniejszy wiatr, poczęliśmy oddalać się od brzegów kursem na pełne morze. Żegnała nas swym białym blaskiem latarnia Rozewia jeszcze przez długie godziny, aż wreszcie straciliśmy z oczu i te ostatnie ślady lądu — i od tej chwili jedynym naszym drogowskazem stał się kompas. Szybko upłynęła piękna noc księżycowa i wschodzące słońce ujrzało „Witezia" samotnie kołyszącego się na falach Bałtyku, gdyż utarte szlaki parowców opuściliśmy jeszcze w nocy.

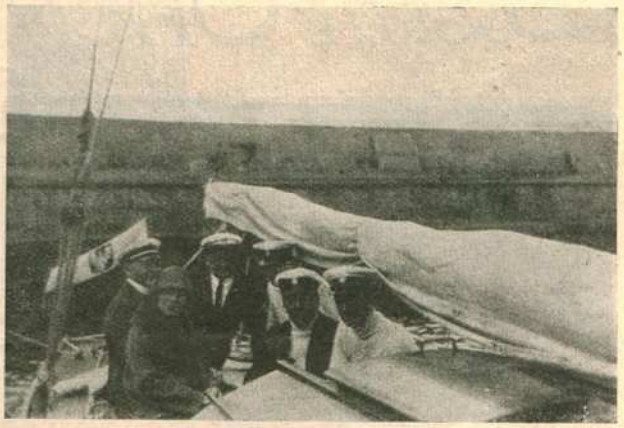
Porządkowanie pokładu po przybyciu do Karlskrony.

Przede mną w kokpicie czerwonawem okiem świeci róża kompasowa. Szybko płyną godziny wachty. Zluzowany, schodzę do kajuty.

O godz. 5-ej rano zaczynam nową wachtę. Jesteśmy na bardzo ożywionym szlaku parowców z północy na południe. Sprawdzamy na zasadzie kompasu i logu punkt uzyskany i przekonywamy się, że z powodu dryfu, a zapewne i zaburzeń igły kompasowej, których nie brak na Bałtyku, szczególnie w okolicach Bornholmu, kurs nasz odchylił się więcej ku północy, niż przypuszczaliśmy. Ponieważ mamy wciąż wiatr SW., decydujemy się iść dotychczasowym kursem ku brzegom Szwecji.

Wkrótce ukazuje się nam po stronie sterburty latarnia morska, a wreszcie i niski zalesiony brzeg. Przy pomocy lo-

Przypadkowe spotkanie miłych znajomych pp. Ziółkowskich (kap. Ziółkowski znany z podróży „Lwowa" do Brazylji) w Kalmarze.



Konsul polski na wyspie Bornholm p. Plessner z małżonką na „Witeziu" w porcie Hasle. *Fot. Pistel*

cji, w której podane są sylwety brzegów, poznajemy, że jesteśmy u Kristianopel, co potwierdza nam zresztą spotkany kuter rybacki. Mamy do wyboru: Karlskronę na południu, lub Kalmar na północy. Wybór pada na Kalmar. Robimy zwrot na N. i wchodzimy do Kalmarsundu, między lądem stałym i wyspą Oeland.

Już od rana siła wiatru wzmagała się stopniowo, tak że musieliśmy wziąć ref i zaciągnąć fok N 2. Morze dość wzburzone. Tymczasem południowa strona nieba matowieje i ukazują się na niej rudawe, kuliste obłoczki — „szrapnelki", jak je bardzo trafnie określił jeden z naszych współtowarzyszy. Są one zwiastunami szkwału. Zanim zdążyliśmy przystąpić do dalszego refowania, przypadł do nas, tak potężny, że pod jego uderzeniem „Witeź" położył się lewą burtą aż do półpokładu na wodę. Przykręcamy do wiatru. Komenda kapitana: „fok na dół!" zostaje w mig wykonana, poczem przystępujemy do refowania grota, co nie jest sprawą łatwą, gdy na żagiel ciśnie wiatr ośmiu kresek siły, pokład odchylony jest od poziomu na 45 stopni, a yacht tańczy na dwumetrowej fali.

Nasz kapitan, uosobienie spokoju i pewności siebie, z kartą morską przed oczyma prowadzi „Witezia" pewną ręką od wiechy do wiechy wąskiem przejściem. O 4-ej po południu, minąwszy latarnię morską Grimskär, na małej skalistej wysepce, otoczonej rafami, wchodzimy do kalmarskiego portu. Doprowadzamy przedewszystkiem do porządku yacht, następnie siebie, załatwiamy formalności celne i sanitarne, poczem wychodzę do miasta, by nadać depeszę do Warszawy.

Następny dzień upływa nam na zwiedzaniu miasta.

27 czerwca o godz. 8 rano żegnamy miły Kalmar, biorąc kurs na Karlskronę. Przy słabym wietrze S W. lawirujemy w Kalmarsundzie, powracając drogą, którą przybyliśmy. Mijamy szereg miast, rozsianych po brzegach lądu stałego i Oelandu: Mörbylanga, Möckley, Bergquara, Kristianopel, kierujemy się na południe. W nocy przechodzimy między latarniami morskiemi Utklippan i Utlängan i rano jesteśmy w południowem wejściu do Karlskrony. O godz. 2-ej wchodzimy do portu, salutujemy stacjonującą tu szwedzką flotę wojenną i zarzucamy kotwicę. Po załatwieniu formalności celnych schodzimy na brzeg, zwiedzamy miasto, noszące wybitne cechy, wspólne wszystkim portom wojennym.

29 czerwca, o godz. 8 rano podnosimy kotwicę. Celem tej części podróży jest wyspa Bornholm. Wychodzimy z Karlskrony przejściem zachodniem i lawirujemy wzdłuż brzegów, zachwycając się ich malowniczością. Mijamy latarnię morską Tornö, przechodzimy w pobliżu Karlshamnu, gdzie „Witeź" był ubiegłej jesieni, i zawracamy ku południowi w przejście między lądem stałym i wyspą Hanö. O zachodzie słońca jesteśmy na jej trawersie. Latarnia, wzniesiona pośrodku wyspy na wysokiej górze, śle swe światło na 23 mile wokoło.

Noc całą płyniemy spokojnie. 30 czerwca, wczesnym rankiem, przepływamy około miasta Simrishamn, a o 11-ej żegnamy brzegi Szwecji u cypla Sandhammareu, dążąc na południowy wschód ku Hasle, portowi, położonemu na zachodniem wybrzeżu wyspy Bornholm. Około godz. 2 p. p. widzimy już dokładnie brzegi skaliste, to wznoszące się prostopadłą ścianą stumetrowej wysokości, to tworzące fantastyczne złomy głazów, skruszonych siłą bałwanów, a wszystko przeplatane szmaragdową zielenią, wśród której świecą różnokolorowe domki, kryte czerwoną dachówką, rozrzucone po pagórkach i parowach. Całość — to prześliczny panoramowy obrazek. O godz. 4-ej po poł. wchodzimy do portu w Hasle.

Formalności portowe są tu niezmiernie uproszczone. Wyrasta przed nami jakiś grubasik w stroju dość zaniedbanym i słomkowym kapeluszu, zapytuje, skąd przybywamy i cośmy za jedni, a otrzymawszy odpowiedź, znika. Ponieważ mamy na Bornholmie polskiego konsula, p. Plessnera, dajemy mu telefonicznie znać o naszem przybyciu. Zaprasza nas do siebie na godz. 8 wieczorem.

Mamy więc kilka godzin wolnych. Wynajmujemy samochód i robimy wycieczkę po wyspie. Zwiedzamy malownicze ruiny zamku Hamershus na wysokim północnym cyplu, przejeżdżamy przez śliczne miasteczka - minjatury Allinge i Gudhjem i, przeciąwszy wpoprzek wyspę, podziwiając czystość gęsto rozsianych ferm, wysoką kulturę rolną, doskonały stan dróg, charakterystyczne wiatraki i malowniczość terenu, przybywamy do konsula, zamieszkałego w odległości 5 km. od Hasle w ładnej wiejskiej rezydencji. Szybko płynie czas na rozmowie z państwem Plessner. Konsul jest niezmiernie uprzejmy i gościnny, małżonka jego, znacznie od męża młodsza, bardzo miła i wesoła. Trochę muzykujemy, nasz p. A. śpiewa. Żegnając gospodarzy, zapraszamy ich w odwiedziny na „Witezia". O północy konsul odwozi nas własnem autem na yacht.

Nazajutrz, 1 lipca o godz. 10 rano, nadspodziewanie wcześnie, składają nam wizytę konsul z małżonką. Dobywamy z naszych zapasów parę butelek wina, cygara, otwieramy puszki konserw owocowych, mamy jeszcze trochę słodyczy warszawskich, starając się przyjąć gości jak można w naszych warunkach najlepiej. Dwie godziny upływają nam, jak jedna chwila. W ciasnej kajucie „Witezia" gwarno i wesoło. Mamy nawet muzykę, „skondensowaną", jak ją nazwał jeden z naszych dowcipnisiów — gramofon. Po rozstaniu się z gośćmi o 4-ej po poł. wychodzimy z portu z zamiarem trzymania kursu wprost na Gdynię. Minęliśmy już Renö. Trudno nam się jednak rozstać z miłym Bornholmem i przed wieczorem zawijamy znowu do maleńkiego portu rybackiego Arnager. Spędziliśmy tam dwa dni, które zaliczamy wszyscy do najmilszych chwil naszej podróży.

Następnego dnia udajemy się pieszo do pp. Dr. Antoni Rostek, inż. Wiktor Młoćwiczeń dwóch łodzi.

3 lipca po południu znów wychodzimy w morze, żegnani serdecznym okrzykiem mieszkańców „Farewell!"

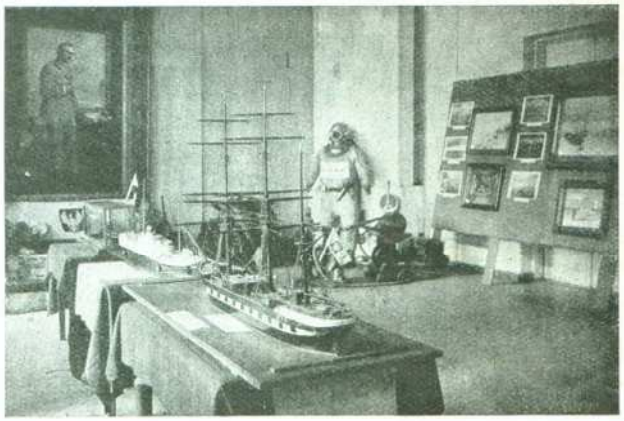
Wiatr wschodni pozwala nam jednym halsem dotrzeć do brzegów niemieckich. 4 lipca w godzinach rannych jesteśmy na trawersie latarni Jershöft. Musimy teraz zmienić kurs bliżej ku wschodowi i lawirujemy przy wietrze NO. Duża przeciwna fala tłucze w naszego „Witezia" jak taranem, wiatr się wzmaga, wzburzenie morza rośnie. Lawirowanie w tych warunkach daje tak nikłe rezultaty, że postanawiamy przeczekać niepomyślny dla nas wiatr w Stolpmünde, na którego trawersie znajdujemy się właśnie. Żywimy pewne obawy co do przyjęcia polskiej bandery przez Niemców, obawy te okazują się jednak płonnemi. Władze portowe i celne nie czynią nam żadnych wstrętów.

Otrzymawszy przepustki na ląd, zwiedzamy miasteczko, nie przedstawiające nic ciekawego, wieczorem udajemy się na koncert do kursalu. Dwa dni czekaliśmy na zmianę wiatru, nie doczekaliśmy się jej jednak. 7 lipca, o 5 rano, korzystając ze względnej ciszy, wychodzimy z portu. Lawirując w dość ciężkich warunkach, ujrzeliśmy cypel Rozewia dopiero następnego ranka, około 2-ej po poł. okrążyliśmy latarnię na Helu i zarzuciliśmy kotwicę w porcie gdyńskim o godz. 4-ej.

Z. GRABOWSKI

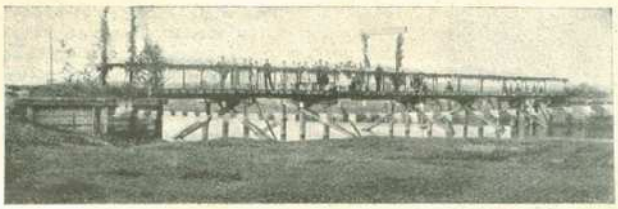
Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

DZIAŁ OFICJALNY L.M.R.Z.

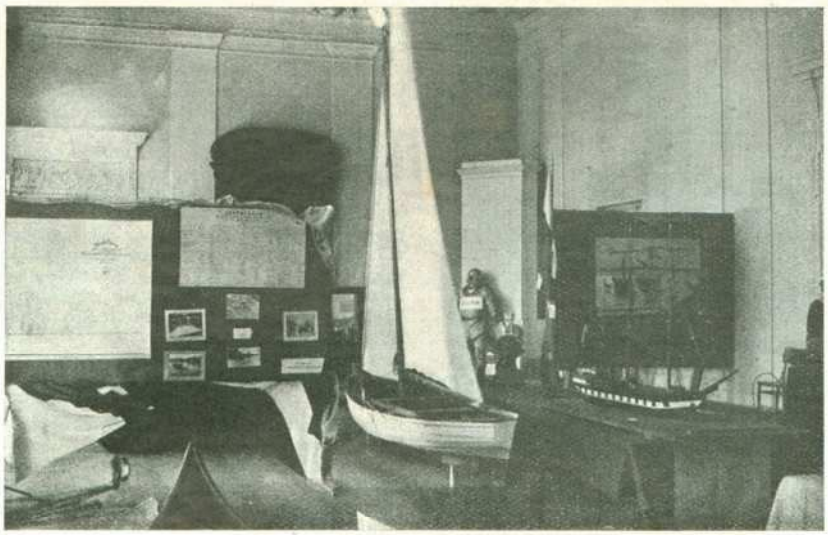


Z wystawy Morskiej w Wilnie: 1) Dział modeli statków i marynarki wojennej. 2) Sala sportu wodnego. Fot. I. Bułhak.

Uroczystości „Wianków" w Oddziale L. M. i R. w Milejowie.



Fot. Znatowicz



Model łodzi żaglowej na wystawie w Wilnie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Zarząd Wileńskiego oddziału L. M. i R. na wystawie w sali malarstwa morskiego.

Z PRASY

ROZBUDOWA NIEMIECKIEJ FLOTY WOJENNEJ W OŚWIETLENIU NIEMCA. W czasopiśmie „Nowa Europa" (Das neue Europa) zamieszcza b. kapitan wojennej marynarki niemieckiej Perzius następujące interesujące uwagi z racji przyjęcia przez parlament niemiecki budżetu marynarki wojennej Rzeszy.

Perzius przytacza następujące cyfry.

Wydatkowano na armję lądową:

w roku 1914	1.345.000.000 mk.
w roku 1925	416.500.000 mk.
w roku 1926	482.500.000 mk.

Na marynarkę:

w roku 1914	476.000.000 mk.
w roku 1924	112.300.000 mk.
w roku 1925	155.900.000 mk.
w roku 1926	203.300.000 mk.

Wszelkie usiłowania zmniejszenia budżetu marynarki były bezskuteczne. Podatnicy niemieccy będą musieli zapłacić 200.000.000 na budowę krążowników i torpedowców podczas, gdy setki tysięcy obywateli niemieckich głoduje. Znamiennem jest — dodaje Perzius — że ten sam parlament skreślił przy innej sposobności 5 miljonów marek z budżetu, przeznaczonego na budowę domów dla inwalidów wojennych.

W „GŁOSIE PRAWDY" z 15.VI, p. E. Krzyżanowski, prezes Zarządu Ligi M. i R., w art. „Pilne potrzeby żeglugi Wiślanej" podkreśla konieczność pogłębienia Wisły na odcinku Włocławek — Płock — Warszawa, ze względu na wykorzystanie tego odcinka dla celów eksportu i bardzo ożywionej obecnie komunikacji.

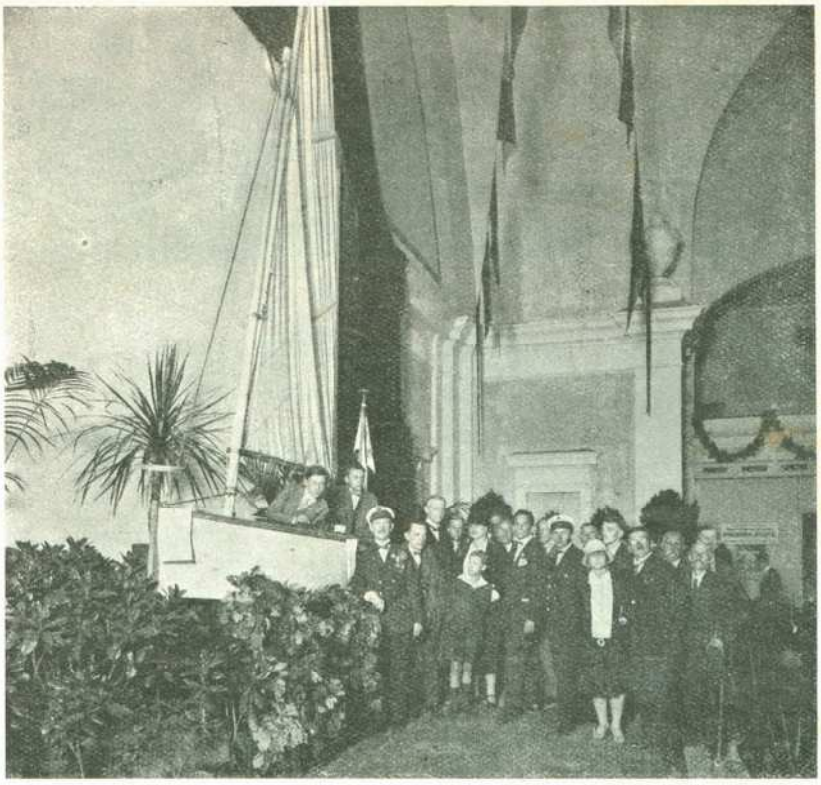
ZAŁOŻENIE ODDZIAŁU L. M. R. W KATOWICACH. Dnia 30 czerwca r. b. w sali Rady Miejskiej w Katowicach odbyło się zebranie organizacyjne Ligi Morskiej i Rzecznej. Do licznie przybyłych przedstawicieli społeczeństwa polskiego wygłosił odczyt p. inż. Wiktor Młodzianowski, omawiając potrzebę założenia na Śląsku Oddziału L. M. R. i podkreślając wielkie znaczenie żeglugi morskiej i rzecznej dla rozwoju ekonomicznego śląskiego ośrodka przemysłowego. Zebrani jednogłośnie uchwalili utworzyć Oddział L. M. R. Wybrano Radę i Zarząd w składzie: (do Rady) pp. Dyr. Józef Kiedroń, Dyr. Dworzanczyk, Stanisław Kuhnert, Zofja Glińska, pos. Stanisław Janicki, mjr. Zygmunt Szafranowski, ks. prob. Szramek, Dr. Chrobok, Inż. Stanisław Długołęski, mjr. rez. Jan Ludyga-Laskowski, Dyr. Zygmunt Łakomski i Andrzej Sapok. (Do Zarządu) pp. Dr. Antoni Rostek, Inż. Wiktor Młodzianowski, Wiktor Radlicz, Inż. Józef Grabowski, kpt. mar. rez. Robert Oszek, Zygmunt Tyszel.

Z ODDZIAŁU L. M. R. W ŁODZI. Oddział Łódzki w tych dniach obejmie w posiadanie teren wynoszący 9000 m.², położony od strony zatoki Puckiej na Helu, gdzie zostanie wybudowane schronisko, obliczone na 300 osób. Oddział projektuje szereg wycieczek, których uczestnicy będą mieli prawo spędzenia najtańszym kosztem 10 dni nad polskiem morzem. Dzięki energicznej akcji, Oddział zyskuje coraz więcej członków i rozwija się nadzwyczaj pomyślnie.

Z ODDZIAŁU L. M. R. W POZNANIU. Dnia 1-go lipca przybyli do Gdyni Harcerze Morscy z Poznania, którym Dowództwo Floty zamierza udzielić dla ćwiczeń dwóch łodzi.

Przebywający w Gdyni członkowie Oddziału Poznańskiego przyczyniają się do rozwoju założonego w Gdyni przedsiębiorstwa poznańskiego budowy łodzi żaglowych i motorowych, pod kierownictwem członka Ligi p. Zygmunta Mianowicza z Poznania.

ODDZIAŁ L. M. R. W WARSZAWIE urządza inscenizację dn. 15, 16 b. m. na polu Mokotowskiem „Bitwy racławickiej".



Dział morski na Wystawie Wynalazków w Warszawie (porównaj str. 8).

KRONIKA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

WZNOWIENIE BUDOWY PORTU W GDYNI. Pan Minister Przemysłu i Handlu podpisał z Francusko-Polskiem Konsorcjum Budowy Portu w Gdyni porozumienie, które podlega zatwierdzeniu Rady Ministrów.

Na podstawie tego porozumienia Konsorcjum przystępuje natychmiast do energicznej dalszej budowy, aby najlepsze letnie miesiące możliwie wykorzystać.

W roku bieżącym ilość nabrzeży musi być doprowadzona do 430 m., głębokości 8 m. i dalszych 200 m, głębokości 10 m. Tem samem został pomyślnie zlikwidowany przewlekły zatarg w Konsorcjum. Dzięki dobrej woli obu stron jest nadzieja, że tak ważna dla Państwa sprawa, jak budowa własnego portu w Gdyni, obecnie już pomyślnie i szybko będzie się posuwała naprzód.

Nowa umowa, usuwająca szereg uciążliwości dla Skarbu, a zmieniająca dotychczasową na podstawach tego porozumienia, winna być podpisana do dnia 1-go października 1926 roku.

Zasady całej umowy będą opublikowane po zatwierdzeniu ich przez Radę Ministrów.

ROZROST PORTU W TCZEWIE. Przez port w Tczewie wywieziono w maju zaledwie 5000 ton, w czerwcu już 25.000 a w lipcu wywóz przez Tczew wynosić ma 50.000 ton.

Tak znaczny wzrost wywozu przez Tczew łączy się ściśle z planową akcją kilku przedsiębiorstw przemysłowych z Zagłębia Dąbrowskiego.

Towarzystwa te powołały do życia w dniu 21 czerwca spółkę pod nazwą „Żegluga Wisła — Bałtyk".

Kapitał zakładowy spółki wynosi 600 tys. zł. Na czele spółki jako dyrektor stoi p. Stanisław Gadomski, dyrektor warszawskiego Tow. kopalń węgla.

Obecnie korzysta spółka przy eksporcie z dawnych urządzeń portowych Tczewa.

W niedalekiej jednak przyszłości port tczewski będzie zaopatrzony w najnowsze urządzenia techniczne systemu amerykańskiego, który polega na wprowadzeniu ruchomych rur, poruszanych elektrycznością.

Inowacja ta, ułatwiająca znacznie przeładunek węgla, da możność wysyłania przez port tczewski około 150.000 tonn miesięcznie.

GRUDZIĄDZ JAKO PORT WĘGLOWY. Założenie toru kolejowego. — Kontrakty z firmami węglowemi. — Bocznice do fabryk. Grudziądz otrzymał kredyty rządowe na połączenie kolejowe dworca z portem, co łączy się ściśle z szeroką akcją eksportu węglowego do portów nadbałtyckich. Kilka firm węglowych z Górnego Śląska oraz Zagłębia Dąbrowskiego jak i przedsiębiorstw przemysłowych złożyło na ręce magistratu tutejszego oferty w celach eksportu produktów przez port grudziądzki. Pojemność portu jest bardzo znaczna, to też port grudziądzki wobec portu gdańskiego i przeciążenia eksportem portu w Gdyni ma pod względem handlowym niemałe znaczenie.

O UŁATWIENIE WYWOZU POLSKIEGO DO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO I NA WSCHÓD. Z miarodajnych kół słychać, że rząd rumuński powziął uchwałę celem umożliwienia lepszych stosunków gospodarczych z Polską portów naddunajskich i nad morzem Czarnem, mianowicie w Braile i Galacu. Mają być tam utworzone polskie strefy wolne. W ten sposób ma być ułatwiony eksport polski do morza Śródziemnego i na Wschód, co z drugiej strony wpłynie na wzmożenie ruchu na kolejach rumuńskich i na Dolnym Dunaju

WYSTAWA „NASZE MORZA I RZEKI" w Wilnie, urządzona staraniem L. M. R., otwarta w lokalu oficerskiego Kasyna Garnizonowego, ul. Mickiewicza Nr. 13, zawiera następujące działy: marynarka wojenna, marynarka handlowa, drogi wodne śródlądowe, rybołówstwo, sport wodny, oraz dział artystyczny (p. str. 10, 11).

Całość niezmiernie ciekawa i pouczająca. Rozmieszczenie eksponatów planowe i dostępne, dało możność widzowi bliższego zaznajomienia się z temi dziedzinami, mało znanemi naszemu ogółowi. Wysoki smak artystyczny, jaki cechuje wystawę, stawia ją w rzędzie najudatniejszych imprez propagandowych, jakie oglądało Wilno w ubiegłych latach.

PORT W BORZE. Roboty koło budowy portu rybackiego we wsi Bór już się rozpoczęły. Jak wiadomo, prace te obejmują ochronę brzegu, zagrożonego w tem miejscu bardzo poważnie przez zatokę. Zapoczątkowanie tych prac powitała cała ludność półwyspu z najwyższem uznaniem.

AGENCJA MORSKA. Pod nazwą „Agencja Morska" powstała w Gdyni pierwsza spółka pośrednictwa w wysyłkach towarów drogą morską.

Wystawa marynistów polskich w Krzemieńcu.

czono opiekę nad motorem szkuty. Koszta podróży śmiali morscy podróżnicy mają zamiar pokrywać z odczytów, urządzanych po wybrzeżu i ze sprzedaży zbiorów etnograficznych, przyrodniczych, filatelistycznych i t. p.

PLAN ROZBUDOWY GDYNI - MIASTA. W dniu 4 czerwca r. b. odbyło się posiedzenie Komisji dla Rozbudowy Gdyni-miasta. Na posiedzeniu tem został zaakceptowany z drobnemi zmianami plan dzielnicy City, przyszłego miasta Gdyni, obliczonej na 70.000 mieszkańców. Plan ten obecnie, po wprowadzeniu zmian, zaproponowanych przez Komisję, będzie przedstawiony władzom samorządowym dla zatwierdzenia i wprowadzenia go w życie. Fakt ustalenia planu miasta ma niezmierne znaczenie, położy bowiem kres dzikiemu ruchowi budowlanemu i da podstawy do prawidłowej i planowej rozbudowy ośrodka miejskiego przy porcie. Żaden port nie może się prawidłowo rozwijać, jeżeli nie będą racjonalnie przeprowadzone połączenia kolejowe, a dzika, bezplanowa rozbudowa mogłaby tak utrudnić późniejsze połączenia kolejowe, że to znów poderwałoby racjonalną eksploatację portu. Należy mieć nadzieję, że rodzimy kapitał, przy ewent. pomocy kapitału zagranicznego, znajdzie środki do racjonalnej rozbudowy miasta Gdyni w myśl opracowanych planów, i to możliwie jak najprędzej.

TURECKA WYSTAWA PŁYWAJĄCA W GDYNI. W dniu 11 sierpnia ma przybyć do Gdyni turecka wystawa pływająca na statku „Kara Denis", która następnego dnia ma udać się do Gdańska. W portach postój statku ma trwać po jednym dniu. Projekt uruchomienia tureckiej wystawy pływającej jest wynikiem troski o rynki zbytu dla wytwórczości rolniczej Turcji, której wzrost postępuje znacznie szybciej, aniżeli realizacja zbytu. Odnosi się to zwłaszcza do takich artykułów jak rodzynki, figi, orzechy, tytoń, wełna, dywany i szereg innych towarów. Wystawa ma także inne znaczenie, a mianowicie ogólno propagandowe, celem wykazania siły postępu cywilizacyjnego Turcji i szybkiej jej modernizacji.

BEZPOŚREDNIA KOMUNIKACJA MORSKA Z AMERYKĄ POŁUDNIOWĄ. Korzystne konjunktury eksportowe zaważyły na tem, iż zagadnienie bezpośredniej komunikacji morskiej Polski z Ameryką Południową zostało nareszcie szczęśliwie rozwiązane. Towarzystwo „Finland-Syd-America-Linien" uruchomiło swoje statki, które, łącząc Finlandję z Ameryką Południową, wstępują w drodze do Gdańska. Ma to doniosłe znaczenie dla naszego eksportu. Pierwsze statki tej linji zabrały do Brazylji poważne ilości cementu. Niewątpliwie i statek następny, który ma odejść w końcu lipca, będzie mógł w Gdańsku uzupełnić swój ładunek artykułami eksportu polskiego.

Maklerem „Finland-Syd-America-Linien" w Gdańsku jest firma Bergenske Baltic Transports Ltd.

ZWIEDZENIE PRZEZ MINISTRÓW PODCZAS POBYTU W GDYNI STATKÓW POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ. Minister Handlu i Przemysłu p. Kwiatkowski, oraz Minster kolei pan Romocki, zwiedzili podczas swej bytności w Gdyni statek „Wawel", należący do Towarzystwa Żeglugi Morskiej „Sarmacja" i stanowiący wraz ze statkiem „Wisła" tegoż towarzystwa obecnie całą polską czynną marynarkę handlową.

Razem z ministrami przybyli na statek komisarz generalny Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku, minister Strasburger, były minister Przemysłu i Handlu Olszewski, prezes Delegacji Polskiej w Gdańsku Radzie Portu adm. Borowski, dowódca floty komandor Unrug, wojewoda pomorski Wachowiak, prezes Gdańskiej Dyrekcji Kolejowej Czarnowski, dyrektor Departamentu w M. P. i H. Dąbrowski, starosta Ossowski i inni.

Powitał ministrów a następnie pokazywał statek dyrektor „Sarmacji" inż. Jan Korwin Kamieński, który przy powitaniu podkreślił, że jest to pierwszy wypadek, kiedy ministrowie są na pokładzie polskiego statku handlowego i że wszyscy pokładają nadzieję, że tak ważny dla nas problemat własnej marynarki handlowej nareszcie znajdzie rozwiązanie i sprawa ruszy naprzód.

Minister Kwiatkowski podkreślił, że jego wizyta na polskim statku handlowym ma miejsce już w dziesiątym dniu jego urzędowania, co wskazuje na jego zainteresowanie się sprawami ojczystej marynarki handlowej.

Wywiązała się wymiana zdań, w której przyjmowali udział ministrowie Kwiatkowski, Strasburger i Romocki, prezes Czarnowski, komandor Unrug, naczelnik Łęgowski i dyr. Kamieński. Ten ostatni wskazał na trudności, piętrzące się przy tak pożądanym rozwoju ojczystej marynarki handlowej.

Na zakończenie minister Strasburger wzniósł toast za rozwój i pomyślność Towarzystwa Żeglugi Morskiej „Sarmacja".

„ŻEGLARZ POLSKI"

TYGODNIK
POŚWIĘCONY SPRAWOM
ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ
5-TY ROK ISTNIENIA
PODAJE NAJNOWSZE WIADOMOŚCI
PORTOWE I ŻEGLUGOWE
STAŁE DZIAŁY:
KRONIKA PORTOWA
PODRÓŻE MORSKIE I SPORT WODNY
KRONIKA ŚWIATOWA ŻEGLUGI I BUDOWY OKRĘTÓW
NAJTAŃSZE PISMO FACHOWE W POLSCE
Prenumerata: roczna 4 zł. półroczna 2 zł. kwartalna 1 zł. Razem z „Morzem" (z administracji „Żeglarza P" lub „Morza„) roczna 8 zł. 50, półroczna 4 zł. 25.
Redakcja i administracja: Tczew, ul. Hallera 17. Konto P. K. O. 170. 044.
lub Admin. Morza P. K. O. 9.747. Elektoralna 2. Warszawa.

KTO
Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR
CHCE BEZ PRZERWY I ZBYTECZNEJ KORESPONDENCJI OTRZYMYWAĆ NADAL NASZE CZASOPISMO, TEN NIECHAJ NIE ZWLEKAJĄC WPŁACI ZŁ. 3.— ZA DRUGIE PÓŁROCZE, WZGLĘDNIE ZŁ. 1.50 ZA III KWARTAŁ („Z ŻEGLARZEM POLSKIM: 4.25 i 2.15)
przez listonosza
lub na
P. K. O. konto 9.747

BADANIE STANU WISŁY PRZEZ KOMISJĘ LIGI NARODÓW. Komisja rzeczoznawców z Ligi Narodów w sprawach Żeglugi przejechała w tych dniach Wisłą od Warszawy do Torunia na statku „Kaniowczyk". Komisja ta badała szczegółowo organizację handlową Żeglugi na Wiśle w ruchu pasażerskim i holowniczym.

Jak nam komunikują, fachowcy z Ligi Narodów odnieśli dobre wrażenie z postawienia handlowego organizacji przewozów Wisłą.

STOCZNIA W GDYNI. Jak się dowiadujemy, Ministerstwo Rolnictwa i D. P. zdecydowało wydzierżawić w Gdyni działkę gruntu nad morzem Zjednoczonemu Bydgoskiemu na budowę stoczni. W stoczni tej będą początkowo naprawiane i budowane kutry rybackie.

Stocznia większa projektowana jest w jednej z tych części portu, której budowa rozpocznie się dopiero za lat parę.

PODRÓŻE „LWOWA" w 1926. Ministerstwo Przemysłu i Handlu ustaliło następujący program podróży statku szkolnego „Lwowa" na 1926 rok:

Dnia 6 czerwca po mszy św., która odbyła się na pokładzie statku na intencję szczęśliwej podróży, statek wyruszył z Gdyni do Sztokholmu, wioząc polskie eksponaty na Skandynawsko-Bałtyckie Targi. Do Sztokholmu statek powinien przybyć najpóźniej 11 czerwca i wyruszyć stamtąd w dalszą podróż do Helsingforsu (Finlandja) około 22.6. Po trzydniowym postoju w Helsingforsie statek uda się do Tallinu (Estonja), a z Tallinu do Rygi (Łotwa). W Tallinie i w Rydze statek zatrzyma się po 4 dni. Ponieważ „Lwów" ma powrócić do Gdyni 25 lipca, więc do portu nie będzie dążył najkrótszą drogą, lecz ma krążyć zawsze po kilka dni po morzu, aby zapoznać uczniów ze wszelkiego rodzaju manewrami.

Następnie podróż z Gdyni „Lwów" odbędzie do jednego z krajów Europy zachodniej, prawdopodobnie do Anglji.

Ostatecznie statek powróci do Gdyni w drugiej połowie września, kiedy to zakończy się żegluga szkolna dla znajdujących się na nim uczniów szkoły morskiej w Tczewie.

W skład załogi „Lwowa", oprócz jego stałej obsady, wchodzą uczniowie wszystkich trzech kursów wydziału nawigacyjnego i uczniowie młodszego kursu wydziału mechanicznego.

NOWE PORTY HANDLOWE. PO TCZEWIE TORUŃ, SOLEC, KAPUŚCISKA. Równocześnie niemal z otwarciem portu przeładunkowego w Tczewie rozpoczął się intensywny eksport naszego węgla łamaną linją kolejowo-wiślano-morską przez położone jeszcze bardziej w górę rzeki porty w Toruniu, Solcu i Kapuściskach. Przez Toruń ruch węglowy odbywa się już od 10 maja, acz przygotowany był już wcześniej.

Zainicjowany, oraz uruchomiony w Toruniu i Solcu przez linję żeglugową transportową Frydmana przeładunek odbywa się już w znacznej części drogą mechaniczną (rynny węglowe, a w przyszłości — ślimaki motorowe). Obecna wydajność przeładunkowa Torunia i Solca wynosi po 30 tys. tonn miesięcznie.

W Kapuściskach ładuje Warszawskie tow. transp. i żeglugi.

Węgiel, dostarczany na miejsce kolejami z Górnego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego, jest przeładowywany na berlinki i spławiany do Gdańska. Tu ładują go okręty morskie własnemi windami, przez co unika się używania kranów portowych i zwiększa niewystarczającą wydajność ładunkową portu. Polski węgiel rusza w świat — do Łotwy, Estonji, Finlandji, na Litwę, do Szwecji, Norwegji, Danji, wreszcie dalej — do Włoch a nawet Syrji, Palestyny i Egiptu.

OGRANICZENIE ZBROJEŃ MORSKICH. Na podkomitecie morskim obradującej w Genewie komisji rozbrojenia zderzyły się ze sobą dwie opinje w sprawie podstawy, na której należy porównywać siły morskie poszczególnych państw.

Dwie wielkie potęgi morskie, Anglja i Stany Zjednoczone, zaproponowały, by zestawienie przeprowadzić osobno dla różnych rodzajów okrętów wojennych, pancerników, krążowników, łodzi podwodnych i t. d. Francja natomiast, Włochy i inne państwa, posiadające mniejsze floty, zażądały porównania ogólnego tonażu poszczególnych flot bez względu na rodzaj okrętów.

Wniosek Anglji i Stanów Zjednoczonych zmierza do zabezpieczenia sobie przewagi we wszystkich kategorjach okrętów. Natomiast wniosek francusko-włoski pozostawia państwom swobodę używania przyznanego im tonażu w sposób dla nich najdogodniejszy, umożliwia im np. budowę wielkiej ilości łodzi podwodnych, posiadających stosunkowo małą pojemność, uzyskanie na tem polu przewagi nad największemi potęgami morskiemi, które właśnie tego się obawiają.

Na podkomiji wniosek Francji i Włoch przyjęty został 10 głosami przeciw 2.

NOWY DWORZEC W GDYNI ODDANY BĘDZIE DO UŻYTKU PUBLICZNOŚCI. W Gdyni wykończono budowę nowego wielkiego dworca kolejowego (według projektu arch. Müllera). Nowy dworzec przedstawia się estetycznie i zarazem okazale, konstrukcja oparta jest na wzorach budownictwa polskiego, oddany już został do użytku publiczności.

ABSOLWENCI SZKOŁY MORSKIEJ ORGANIZUJĄ SIĘ. Systematyczny rozwój Gdyni i innych naszych portów sprawia, że otwierają się coraz to pomyślniejsze możliwości dla absolwentów szkoły morskiej w Tczewie. Obecnie siedziba zarządu Zw. Absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie przeniesiona została do Gdyni.

OTWARCIE TARGÓW BAŁTYCKICH. W połowie ub. mies. odbyło się uroczyste otwarcie targów Bałtyckich przez króla Gustawa. Po przemówieniu prezesa targów, p. Hodorstierna, król zwiedził wystawę polską.

Na targach u wejścia ustawiono kompanję honorową załogi statku „Lwów", który przywiózł eksponaty polskie, oraz oddział dzielnych skautów polskich. Poseł Wysocki powitał króla, przedstawiając dyr. departamentu Bertoniego, komendanta „Lwowa" Stankiewicza, dyrektora szkoły morskiej Garnuszewskiego, prezesa wystawy ruchomej Błeszyńskiego, oraz dyrektora Rodkiewicza i dyrektora Tow. popierania przemysłu ludowego Młodzianowskiego.

Osobno poseł przedstawił pułkownika de Loes, prezydenta rady portu gdańskiego, i majora Nagórskiego, który wyjaśniał królowi interesujące wykresy statystyczne ruchu portowego w Gdańsku.

Król zwiedził najpierw trzy sale polskiej wystawy ruchomej, podziwiał olbrzymie bloki drzewa i węgla, interesował się przemysłem tekstylnym, solą, naftą, przetworami chemicznemi, dopytując się posła Wysockiego o szczegóły tych gałęzi przemysłu polskiego. Przemysł artystyczny zajął olbrzymią salę, urządzoną z wielkim smakiem przez p. Młodzianowskiego. Sto kilkadziesiąt makat buczackich, kilimów, batików, płócien, haftów, rozwieszonych na ścianach i przegrodach, budzą ogólny zachwyt króla. Oglądał on też każdą makatę, każdy batik, wyrażając się o nich bardzo pochlebnie i zakupując kilka okazów. Jeszcze w większym stopniu zainteresowała się wystawą miejscowa publiczność.

Udział przemysłu polskiego w tych targach odbył się pod egidą Zrzeszenia polskiej ekspansji gospodarczej i pod technicznem kierownictwem wystawy ruchomej.

NOWA SIEDZIBA D-TWA FLOTY WOJENNEJ. Dowództwo floty wojennej przeniosło się już do nowowybudowanego pięknego budynku marynarki na Oksywji. Wobec postępujących naprzód prac około basenu wojennego, prawdopodobnie niedługo cała marynarka wojenna ściągnie do Gdyni i będzie już tutaj zimowała w tegorocznym sezonie zimowym.

ROZBUDOWA PORTU SEBASTOPOLSKIEGO. Zatwierdzony został przez sebastopolski komitet wojenno-rewolucyjny projekt Woroszyłowa znacznej rozbudowy portu wojennego w Sebastopolu. Prace nad tem mają być rozpoczęte w r. 1926, przyczem dookoła Sebastopola ma być wybudowana cała sieć fortów. Koszty budowy w pierwszym roku obliczane są na 75 mil. rb. Pisma dają do zrozumienia, iż akcja budowy portu sebastopolskiego powinna być przypisana agresywnemu stanowisku Rumunji na morzu Czarnem.

JUGOSŁAWJA CORAZ BARDZIEJ ROZBUDOWUJE SWĄ FLOTĘ. Według oficjalnych notowań, poczynionych przez zarząd portowy w Salonikach, Jugosławja znajdowała się w miesiącu kwietniu r. b. pod względem ilości okrętów na trzeciem miejscu, pod względem zaś pojemności — na piątem miejscu, w marcu — na szóstem. Największą ilość okrętów wykazywała w kwietniu w porcie salonickim po Grecji Anglja, dalej Włochy i Jugosławja.

ŁODZIĄ ŻAGLOWĄ Z CHIN DO POLSKI — POD POLSKĄ BANDERĄ. Łodzią żaglową z Chin do Polski wyruszyła w pierwszych dniach czerwca drogą przez ocean Indyjski, Suez, Gdańsk do Warszawy śmiała wyprawa Polaka, Kazimierza Sarjusza Szarskiego, który olbrzymią tę drogę odbyć zamierza w małej łodzi żaglowej.

P. Szarski, obywatel polski, fachowy marynarz, nabył niewielką szkutę (8×30 stóp angielskich), pojemności 14.6 r. tonn, na której wyruszył w podróż przez wody oceanu Indyjskiego i Suez do Polski. Szkuta zaopatrzona jest w motor i nosi nazwę „Per aspera".

Kierownikiem naukowym wyprawy jest Jan Djakow, który ma za sobą wyprawę do Tybetu, w Himalaje, do Birmy, Indochin i na Borneo. Ukończył Instytut archeologiczny. Djakow przed dwoma laty z dwoma towarzyszami z Tientsinu wyruszył w podróż naokoło świata na małej łódce, ale dostawszy się w sferę działania tajfunu, musiał zawrócić z drogi. Jeden z towarzyszy jego zmarł na łódce z głodu, Djakowa i drugiego jego towarzysza wyratowali chińscy rybacy. W zeszłym roku wygłosił on o tej swej podróży odczyty w Charbinie.

Drugim członkiem załogi jest Mikołaj Djakow, posiadający dyplom Instytutu kartograficznego, trzecim Rumun Serga Warcar, z zawodu lotnik, któremu poru-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

„R U C H P O R T O W Y"

Gdynia — czerwiec

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

„ELIBOR"
Tow. Akc. Przem.-Handl.
L. J. BORKOWSKI
FILJA W GDAŃSKU
Tel. 62 10, 62 09, 22-95.
Adres tel.: „ELIBOR-DANZIG"

EKSPORT
węgla kamiennego
i dąbrowskiego
oraz kopalniaków

PRZEŁADUNEK WĘGLA
I DOSTAWA
WĘGLA BUNKROWEGO
W GDYNI I W GDAŃSKU

IMPORT
rur, surówki, metali i t. p.

Organizacja eksportowa
drogą wodną

**Polish State
Petroleum Company**

**PAŃSTWOWE
ZAKŁADY NAFTOWE**

GDAŃSK
WALLGASSE 15/16

Siedziba Zarządu:
WARSZAWA
Elektoralna 2

SPRAWOZDANIE

o przywozie i wywozie ładunków i ruchu statków handlowych w porcie Gdynia za czerwiec.

Flagą	Liczba	pojemność netto m³	Stan przy przyjśc.	Ładował ładunku	Ładował bunks	Kto ładował	Ogólne opłaty portowe
Polska . .	2	1.964	próżny	1.457 5	85	Boismine i Elibor	598,74
„Lwów". .	1		„	20 t. ładunk. 13 pasaż.		—	—
Gdańsk. .	2	3.340	„	2.185		Elibor	567,35
Hol.„Ernst."	1	164	„	—	—	—	15 57
Niemcy. .	4	6.418	„	4.710	105	Elibor	1.264.89
Hol.„Diana"	1		„	—			23.42
Szwecja .	13	16.501,2	„	14.165	563,5	Elibor i Boismine	3.908,36
Danja . .	4	7 345	„	6.025	525	Elibor	1.673.40
Norwegja .	2	4.128	„	3.420	174	Elibor i Boismine	808,48
Łotwa . .	2	3.694	„	2.910	312	Elibor	712,81
Francja. .	2	10.420	19 t. ł. 263 pasażer.	15 t. ładunk. 957 pasaż.		Ajencja	908,80
Ogółem .	34	56.692,2		34.872,5	1764,5		10 481,62

Eksport węgla.

Gdynia . . .	36.637 t.
Tczew. . . .	16.963 „
Toruń. . . .	5.261 „
Kap-Małe . .	3.929 „

przywieziono:
miesz. ładunku . . . 19 ton
pasażerów. . . . . 263 osób

wywieziono:
miesz. ładunku . . . 35 ton
pasażerów. . . . . 950 osób

POLSKO-BAŁTYCKIE
T-wo HANDLOWE
i TRANSPORTOWE
G. m. b. H.
„POLBAL"
GDAŃSK,
SZCZECIN,
GDYNIA

ekspedycja, składowanie, maklerstwo, przeładunek transportów masowych.

HOTEL CONTINENTAL
WŁAŚC. BAŁTYCKIE
TOWARZYSTWO TERENOWE
GDAŃSK
NAPRZECIW DWORCA GŁÓWNEGO
TEL.: 680, 3450, 5832, 5833, 6306.
PIERWSZORZĘDNY
HOTEL POLSKI
100 łóżek.
Telefony w pokojach.
Specjalne ceny
dla wycieczek.
Pierwszorzędna kuchnia.
Zimny i gorący bufet
warszawski
Obiady od godz 12 do 4.

ŁODZIE

KAŻDEGO TYPU: WIOŚLARSKIE, ŻEGLARSKIE I ZWYCZAJNE ORAZ
PRZYBORY WIOŚLARSKIE DOSTARCZA W DOBREM WYKONANIU
I PO CENACH PRZYSTĘPNYCH

WŁADYSŁAW URBANIAK
STOCZNIA ŁODZI I FABRYKA WYROBÓW Z DRZEWA
POZNAŃ, DROGA DĘBIŃSKA 10. TELEFON 3354.

THE INTERNATIONAL SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.

(MIĘDZYNARODOWE TOWARZYSTWO BUDOWY OKRĘTÓW I MASZYN SP. AKC.)

Adr. Tel. Danzigerwerft DANZIG, telefon: No. 3405-3410.

WIELKIE ZAKŁADY BUDOWY OKRĘTÓW

POSIADAJĄ: Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

5 DOKÓW PŁYWAJĄCYCH DO 8000 TON, 2 ŻÓRAWIE PŁYWAJĄCE DO 125 TON, OKRĘT WARSZTATOWY DLA SZYBKIEGO PRZEPROWADZENIA NAPRAW OKRĘTOWYCH KAŻDEGO RODZAJU

BUDUJĄ:

OCEANOWE OKRĘTY PASAŻERSKIE I TRANSPORTOWE. HOLOWNIKI MORSKIE I MOTOROWE OKRĘTY CYSTERNOWE. RZECZNE STATKI PASAŻERSKIE I TRANSPORTOWE, POGŁĘBIARKI SSĄCE I KUBEŁKOWE, PAROWCE I KUTRY RYBACKIE, MOTORÓWKI

WARSZTATY BUDOWY MASZYN W NAJWIĘKSZYM STYLU

BUDUJĄ:

MASZYNY OKRĘTOWE DLA PARY PRZEGRZANEJ, POMOCNICZE MASZYNY OKRĘTOWE, SILNIKI DIESLA, SILNIKI TYPU ULATNIAKÓW DLA CELÓW OKRĘTOWYCH I LĄDOWYCH

WIELKA NOWA KOTLARNIA

KOTŁY OKRĘTOWE, POMOCNICZE KOTŁY OKRĘTOWE, PRZEGRZEWACZE, NAPRAWY KOTŁÓW

NOWOCZESNA FABRYKA BUDOWY SILNIKÓW ELEKTRYCZNYCH

SILNIKÓW TRÓJFAZOWYCH, SILNIKÓW PRĄDU STAŁEGO I PRĄDNIC (SYSTEM B BERMANN, BERLIN) URZĄDZENIA ŚWIETLNE I SIŁOWNIE DLA WSZYSTKICH CELÓW POKŁADOWYCH.

P R E N U M E R U J C I E !

NAJSTARSZE PERJODYCZNE WYDAWNICTWO KSIĄŻKOWE W POLSCE

BIBLJOTEKA DZIEŁ WYBOROWYCH

Mająca 30 letnią tradycję i dorobek wydawniczy zgórą 1.000 dzieł w nakładzie przeszło 10 000.000 (dziesięć milj.) egz. jest jedynem w Polsce wydawnictwem tygodniowem, które wydaje w prenumeracie

CO TYDZIEŃ TOM W TRWAŁEJ I ESTETYCZNEJ OPRAWIE ROCZNIE 52 TOMY

powieści polskich i obcych, arcydzieł literatury wszechświatowej, dzieł popularno-naukowych, opisów podróży etc.

18 ZŁ. KWARTALNIE

za 13 książek oprawnych, czyli 1 zł. 39 groszy za tom.

W ten sposób najszersze sfery inteligencji polskiej mają możność, w dzisiejszych drogich czasach

skompletowania własnej bibljoteki domowej,

już bowiem po kilku miesiącach każdy prenumerator posiada poważny księgozbiór własny.

W 1926 r. ukazują się w Bibljotece Dzieł Wyborowych m. in. następujące utwory:

M. JAROSŁAWSKI: „W mocy Kabbały".
J. KESSEL: „Załoga".
E. LIGOCKI: „Laguna Morta".
J. KADEN-BANDROWSKI: „Powoje".
A. VIVANTI: „Marion".
G. DANIŁOWSKI: „Ida płacze".
K. CAPEK: „Krakakit".
J. SOSNKOWSKI: „Żywe powietrze".
G. OLECHOWSKI: „U wrót Barbarji".
M. B. LEPECKI: „Na cmentarzyskach Indjan".
ST. DZIKOWSKI: „Zaklęte zwierciadło".
K. MAKUSZYŃSKI: „Listy".
G. HAUPTMANN: „Fantom".
J. MAKARCZYK: „Bezdroża pragnień".
A. BENNET: „Pan Prohack".
T. RITTNER: „Nowele".
J. RYCHLIŃSKI: „Błękitny szpieg".
J. EJSMOND: „Przygody myśliwskie".
CHANTEPLEURE: „Współtowarzyszka".
WŁ. M. KOZŁOWSKI: „Co i jak czytać".
V. MANDELSTAMM: „Hollywood".
K. MICHAELIS: „Metta Trap".
ST. WASYLEWSKI: „Legenda Empiru".
P. BOURGET: „Irena".
GOŁĘBIOWSKI: „Domy i dworki Polskie".
A. NOWACZYŃSKI: „Hocki-Klocki".
V. B. IBANEZ: „Papież morza".
BŁAŻEJOWSKI: „Podziemia".

oraz utwory PIRANDELLA, GORKIJ'A, J. ZEYERA, DELARUE-MARDRUS, MANNA i w. in.

Prenumeratę kwartalną w sumie 18 zł. względnie 19 zł. kwartalnie z przesyłką, wpłacać można: Na konto P. K. O. 4460, na poczcie, w księgarniach lub bezpośrednio w ADMINISTRACJI BIBLJOTEKI DZIEŁ WYBOROWYCH

Warszawa, ulica Sienkiewicza Nr 12. Filja: Lwów, ulica Zimorowicza Nr. 5. Konto P. K. O. 44-60.

NA ŻĄDANIE PROSPEKTY

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

„RUCH PORTOWY"

Gdańsk — czerwiec

EKSPORT — IMPORT

CENTRALA ROLNIKÓW

Sp. Akc. w Poznaniu, plac Wolności 17.

Adres telegraf.: CENTRUM
Numer centr. telef. 43-51.

★

Załatwia wszelkie tranzakcje, wchodzące w zakres handlu hurtowego ziemiopłodami, paszami, nawozami sztucznemi i opałem.

ODDZIAŁY:

GDAŃSK — TORUŃ
KATOWICE

★

EKSPORT — IMPORT

ZESTAWIENIE

statków morskich, które weszły i wyszły z portu w czerwcu 1926 r.

Przynależność państwowa	WESZŁO				WYSZŁO			
	Ogółem		Zaksięgowane z ładunkiem		Ogółem		Zaksięgowane z ładunkiem	
	Liczba	T. Rej.	Liczba	T. Rej.	Liczba	T. Rej.	Liczba	T. Rej.
Gdańsk	70	10901	53	5515	71	11260	63	9115
Polska	13	6007	6	2356	6	3500	3	1199
Niemcy	174	72555	62	20997	167	65370	130	57214
Finlandja . . .	9	5296	4	4090	10	7416	10	7416
Estonja	4	940	1	55	3	904	3	904
Łotwa	14	11790	—	—	10	7047	9	5891
Litwa	1	437	—	—	1	437	1	437
Szwecja	98	53821	20	8079	106	58614	93	48685
Norwegja . . .	24	19079	7	5157	22	19207	17	12177
Danja.	82	57039	21	16326	76	55658	75	54992
Anglja	27	36686	21	27780	22	30336	21	24884
Holandja . . .	9	5097	3	1468	12	5873	5	2692
Belgja	1	—	—	—	1	—	—	—
Francja	6	5792	1	1290	10	8635	8	8561
Hiszpanja . . .	1	2176	1	2176	—	—	—	—
Włochy	5	10069	—	—	8	18435	8	18435
Grecja	3	5983		1855	3	5962	2	3835
Stany Zjednoczone i Kanada . . .	1	3105	1 —	—	2	6465	2	6465
Sumy. . . .	542	306773	201	97144	530	305119	450	262902
Poprzedni miesiąc roku bieżącego	511	292026	163	90781	487	259756	431	237750
Ten sam miesiąc w roku ubiegłym	315	129774	230	93106	304	122414	250	102377
Ten sam okres w roku ubiegłym	1520	739065	1059	532785	1526	753899	1278	625547

Eksport węgla

Gdańsk — 272.179 ton węgla (13.911 wagonów przeładowano).

BEZPOŚREDNIA PASAŻERSKA KOMUNIKACJA

Warszawa—Ciechocinek Toruń

przez

PŁOCK — WŁOCŁAWEK

WYPOCZYNEK NERWOM DAJĄ TURYSTYCZNE WYCIECZKI WODĄ

SALONY KLASY I i II ODDZIELNE KABINY, SYPIALNIE Z POŚCIELĄ, PIERWSZORZĘDNY BUFET

LUKSUSOWE STATKI: „POLSKA" — „WARNEŃCZYK" „FRANCJA"

Zjednoczonego Warsz. Towarzystwa Transportu i Żeglugi Polskiej S. A.

Miejsca sypialne w kabinach klasy I i II można zamawiać w Warszawie w Centrali żeglugi **Nowy-Świat 35, tel. 201-96** lub na przystani T-wa **telefon 39-97**

Do 50% niżej frachtów kolejowych dostarczamy towary i bagaż.

Dostawa bagażu i towaru w przeciągu 24 godzin do wszystkich przystani.

Wysyłka towaru i bagażu za zaliczeniem i na inkaso przy odbiorze.

BANK CUKROWNICTWA

Spółka Akcyjna w Poznaniu, ul. Sew. Mielżyńskiego 2.

Adres telegr: „BACUKRO".

ODDZIAŁY: w Warszawie, ul. Krakowskie Przedmieście 55.
we Lwowie, ul. Kopernika 9.
w Gdańsku, Bałtycki Bank Komisowy, Malzergasse 11/13.

DZIAŁ BANKOWY załatwia wszelkie tranzakcje w zakres bankowości wchodzące.
DZIAŁ WEWNĘTRZNY — SPRZEDAŻY przeprowadza sprzedaż hurtową cukru wszelkich sortymentów ze wszystkich polskich związkowych cukrowni.
DZIAŁ EKSPORTOWY przeprowadza sprzedaż cukru, melasy i wytłoków zagranicę.
DZIAŁ ZAKUPU dostarcza sztuczne nawozy, węgiel, koks, worki, kamień wapienny i inne artykuły dla cukrownictwa i rolnictwa.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

F I S Z E R I M A J E W S K I

KSIĘGARNIA UNIWERSYTECKA W POZNANIU, UL. GWARNA 19.

POLECA SWE NOWE WYDAWNICTWO:

STANISŁAW MAJEWSKI

WSZECHENERGJA WOBEC MATERJI I ŻYCIA

(Z TAJEMNIC BYTU)

TREŚĆ:

BEZBRZEŻNE ŚRODOWISKO PRZESTRZENNE CZYLI WSZECHENERGJA.

HIPOTERYCZNY ETER.

Rozdział I. Konieczność międzygwiezdnego pośrednika. — Świat w pojęciu niewidomego. — Jednolitość, ciągłość i burzliwość eteru.
Rozdział II. Niewidzialne fale eteru. — Brak odpowiedniego zmysłu. — Zdumiewająca jedność konstrukcji fal. — Ich elektryczny charakter.
Rozdział III. Siła przewodnictwa eteru. — Czy Ziemia unosi ze sobą eter? — Doświadczenia Michelsona to potwierdzają, aberacja gwiazd jednak przeczy.

MATERJA.

Rozdział IV. Wielkie automistyczne odkrycia. — Jeszcze inne promienie. — Curie-Skłodowska. — Wyzwolona energja. — Promienie α, β i γ.
Rozdział V. Obecne znaczenie w nauce ołowiu. — Polon. — Promieniowanie faliste jest prawdopodobnie formą wolnej energji, ruchy zaś wirowe formą energji uwięzionej.
Rozdział VI. Stosunek tego, co zwiemy eterem do materji. — Przypuszczalny kształt elektronu i atomu. — Obieg elektronów w atomie — Istota magnetyzmu.
Rozdział VII. Co to jest kryształ? — Pokrewieństwa w atomach. — Struktura atomów wobec tablicy Mendelejewa.
Rozdział VIII. Promienie X zdradzają wewnętrzny ruch elektronów w atomie. — Badania Barkli systematycznie idą w głąb atomu. — Promienie „gamma" pochodzą z jądra atomu.
Rozdział IX. Bombardowanie atomów. — Utajona energja. — Izotopy. — Nowożytna alchemja. — Recepty na złoto.

ŻYCIE ORGANICZNE.

TEORJA WZGLĘDNOŚCI.

Rozdział X. Względność w przestrzeni i czasie. — Czynnik szybkości. — Czterowymiarowość przestrzeni.— Interwal Einsteina.
Rozdział XI. Największą szybkością we wszechświecie jest szybkość światła. — Szybkość tworzy masę. — Światło ma wagę.
Rozdział XII. Inny pogląd na prawo ciążenia. — Drogi ciał niebieskich zależą od czterowymiarowości przestrzeni. — Perturbacje Merkurego świadectwem dowodzeń.
Rozdział XIII. Einsteinowskie pojęcie wszechświata.— Wielka „kropla" eteru. — Co sądzić o teorji Einsteina.

ŻYCIE NA INNYCH GLOBACH.

Rozdział XIV. Fizyczne warunki życia wogóle.
Rozdział XV. Kwestja możliwości życia na księżycu i Marsie.
Rozdział XVI. Czy są warunki dla istnienia życia na Merkurym, Wenerze, Asteroidach i innych ciałach kosmicznych?
Rozdział XVII. Pytanie biologiczne na Jowiszu, Saturnie, Uranusie i Neptunie.
Rozdział XVIII. Możliwości życia w przestworzach na innych systemach słonecznych. — Wnioski.

ŚWIAT DROBNOUSTROJÓW.

Rozdział XIX. Zakres pracy drobnoustrojów. — Kołowy obieg materji organicznej. — Trwanie bakteryj w ciekłym wodorze.
Rozdział XX. Rozpowszechnienie bakteryj. — Spółdziałanie lub walki drobnoustrojów przy ich pracy. — Zarazki chorobotwórcze wobec organizmów.
Rozdział XXI. Saprofity czyli roztocze. — Ich spółżycie z roślinami. — Konieczność dekadencji.
Rozdział XXII. Biochemja. — Fermentacje. — Pokłady saletry i węgla kamiennego.

SIŁY BIOLOGICZNE.

Rozdział XXIII. Rozrost żywej materji. — Potwory epok geologicznych i obecnych oceanów. — Plastyczność ciał żywych.
Rozdział XXIV. Siła rozwoju komórek. — Długowieczność roślin. — Rozmnażanie w drodze wegetatywnej. — Potęga rozrodcza. — Potęga rozumu. — Zmniejszenie płodności cechą rozwoju istot ożywionych.
Rozdział XXV. Zjawiska medjumiczno-psychiczne i medjumiczno-materjalne.

ZAGADKI WSZECHBYTU.

GENEZA ŻYCIA.

Rozdział XXVI. Meteoryty i panspermja.
Rozdział XXVII. Tajemnica węgla podstawą istnienia żywych organizmów.
Rozdział XXVIII. Krystaloidy i koloidy. — Rola molekuł łańcuszkowych i obrączkowych w żywych organizmach.
Rozdział XXIX. Krzem jako zastępca węgla. — Profesor Bastian przy pracy. — Struktura mikrokosmiczna multimolekuły koloidalnej.

DYNAMIKA PRAMATERJI.

Rozdział XXX. Atom Bohra. — Poziomy energetyczne czyli tory normalne elektronów. — Atom Bohra lepiej wyjaśnia powstawanie barw.
Rozdział XXXI. Skutki ruchu elektronów pozaatomowych.—Wdech i wydech atomów.—Idea teorji kwantów.
Rozdział XXXII. Wolna energja. — Jeszcze inny pogląd na ciążenie. — Wszechświatowy cykl przemiany materji i energji. — Dematerjalizacja i rematerjalizacja.
Rozdział XXXIII. Istota wszechenergji. — Energja elektryczna wobec materji. — Ruch i materja mogą być złudzeniem.

ENERGJA BIOTYCZNA.

Rozdział XXXIV. Różne postacie energji. — Energja biotyczna jedną z form wolnej energji.
Rozdział XXXV. Zmysły wobec rozumu. — W krysztale niema życia. — Rola chlorofilu. — Rozum początkiem kontaktu z przestworzem i wszechbytem.
Rozdział XXXVI. Szczególne zdolności pająków. — Przewidywanie przyszłości w świecie owadzim. — Jasnowidzące zabiegi i prace gąsienic.
Rozdział XXXVII. Nadnaturalne zjawiska psychiczne wobec ostatnich pojęć o materji i energji.

SZCZYTY ŻYCIA.

Rozdział XXXVIII. Psychiczny automatyzm wobec abstrakcyjnych pojęć. — Szczyt kontaktu energji biotycznej z materją na Ziemi. — Cykl życia na tle cyklu rozwojowego materji.
Rozdział XXXIX. Człowiek, jego myśl i rozum. — Idea jest wszystkiem. — Naród i jego duch.
Rozdział XL. Duch narodu wobec duszy człowieka.
Rozdział XLI. „Mental" szczytem energji biotycznej. — Nieciągłość ducha konsekwencją nieciągłości materji. — Co sądzić o indywidualnem trwaniu ducha po śmierci.
Rozdział XLII. Zjawisko psychiczne, jako dalsza energetyczna koncentracja. — Trzy światy Soddy'ego wobec trzech (zasadniczych) postaci energji.

Stronic 352. Książka wydana na bardzo dobrym bezdrzewnym papierze. Cena zł. 15, z przesyłką zł. 16.

PRENUMERATA: Rocznie zł. 6.—; Zagranicą zł. 9.— Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O. 9747, przekazem pocztowym pod adresem Administracji pisma, lub przez listonosza.

PRENUMERATA „Morza" wraz z tygodnikiem „Żeglarz Polski" wynosi zł. 8.50, dla Członków L. M. R. Żeglarz Polski za dopłatą zł. 3.50 w stosunku rocznym.

Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres: Elektoralna 2, Warszawa. Przedstawicielstwo: w Gdańsku, Langgasse 77 „Devera";

Drukowano na papierze nabytym w S. A. W. Bednawski w Warszawie, Moniuszki 2 — tel. 220-22.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI

Drukarnia Zakł. Wydawn. M. Arct, Sp. Akc. w Warszawie, Czerniakowska 225.