

M O R Z E

Organ Ligi Morskiej i RLCZnej

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POLSKI MONOPOL TYTONIOWY

DYREKCJA POLSKIEGO MONOPOLU TYTONIOWEGO W WARSZAWIE, NOWY-ŚWIAT 4

ADRES TELEGRAFICZNY: DYRMONTYT, TEL. 75-41, KONTO P. K. O. NR. 30200

Państwowe Fabryki wyrobów tytoniowych: w Warszawie (dwie: „Miasto” i „Ochota”), w Poznaniu (trzy: „Jeżyce”, „Łazarz” i „ul. Bukowska”), w Białymstoku, Bydgoszczy, Grodnie, Grudziądzu, Inowrocławiu, Kościanie, Kowlu, Krakowie, Łodzi, Monasterzyskach, Radomiu, Starogardzie, Wilnie, Winnikach, Wodzisławiu i Zabłotowie.

Państwowe Magazyny wyrobów tytoniowych: w Brześciu n/B, Częstochowie, Jagielnicy, Kaliszu, Katowicach, Kielcach, Kołomyi, Krzemieńcu, Lublinie, Lwowie, Nowym Sączu, Poznaniu, Przemyslu, Równem, Rzeszowie, Stanisławowie, Tarnowie, Toruniu, Wadowicach i Wilnie.

Własne sklepy detaliczne: w Warszawie przy ul. Nowy Świat 57 i Traugutta 2, w Poznaniu przy ul. 27-go Grudnia, w Bydgoszczy ul. Dworcowa, w Krakowie ul. Sławkowska, w Katowicach ul. 3-go Maja i w Wilnie ul. Jagiellońska.

Sklepy te sprzedają oprócz wyrobów Polskiego Monopolu Tytoniowego taryfy ogólnej, również wyroby specjalne, a to: specjalne papierosy „Triumf”, „Złota Pani” i „Egipskie Specjalne” oraz specjalne tytoń: „Hercegowina” i „Pursiczan”.

Dochód Skarbu Państwa z Monopolu Tytoniowego wynosił:

w 1923 r.	38.444.936 fr. zł.
„ 1924 „	133.700.000 zł.
„ 1925 „	182.600.000 „
„ 1926 „	270.000.000 „

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Obowiązkiem każdego obywatela jest zwalczanie przemytnictwa wyrobów tytoniowych jako szkodliwego dla dochodów Państwa. Im większy bowiem dochód z Monopolu Tytoniowego, tem mniejsza potrzeba podwyższania podatków dla zrównoważenia budżetu.

KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU



INSTYTUCJA PUBLICZNO-PRAWNA SAMORZĄDU POZNAŃSKIEGO

Poznań, plac Nowomiejski 8.

Założone w r. 1804.

Adres telegraficzny: Ogniowe — Poznań.

Telefony: 2381, 5372 i 4112.

Krajowe Ubezpieczenie Ogniowe w Poznaniu, zapoczątkowane za czasów polskich — założone z przemysłem ubezpieczeniowym dla budynków do roku 1864.

Od roku 1892 przechodzi pod zarząd Wydziału Krajowego.

Nadzór sprawuje wojewoda, imieniem wydziału krajowego starosta krajowy przy pomocy rady zarządzającej złożonej z obywateli ubezpieczonych z różnych sfer.

Minister b. dzielnicy pruskiej reskryptem z dnia 20 marca 1920 r. L. dz. 987/20 I. N. V. nadał „Krajowemu” nazwę

„KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU”.

Że K. U. O. w Poznaniu, jako instytucja publiczno-prawna, samorządowa, nieobliczona na zyski, spełnia swe zadania należycie, świadczą: uznanie wszystkich sfer społeczeństwa, niebawem wprost rozwój i ciągły napływ nowych członków.

Zbiór składek za rok 1925. 7.272.164,33 zł.

Majątek K. U. O. (fundusz rezerwowy działu ogniowego). 4.106.891,97 „

Przypuszczalny zbiór składek w roku 1927 16.000.000,— „

Krajowe Ubezpieczenie Ogniowe w Poznaniu posiada 3 działy:

OGNIOWY — ŻYCIOWY — GRADOWY

Najdogodniejsze warunki dla ubezpieczonych, którzy prócz niskiej składki ubezpieczeniowej i rządowej należności stempowej żadnych innych należności nie płacą.

SUMIENNA I NATYCHMIASTOWA LIKWIDACJA SZKÓD. K. U. O. POSIADA W POZNANIU TRZY WŁASNE GMACHY. SZEROKO ROZGAŁĘŻONE STOSUNKI REASEKURACYJNE W KRAJU I ZAGRANICĄ.

K. U. O. posiada 300.000 członków. Krajowe Ubezpieczenie w Poznaniu wydaje ilustrowany tygodnik „Wiadomości urzędowe” wraz z „Informatorem Przemysłowo-Handlowym”, którego numery okazowe na żądanie wysyła się darmo i odpłatnie.

Prenumerata roczna 20 zł, półroczna 10 zł, kwartalna 5 zł. Adres Redakcji i Administracji:

Poznań, plac Nowomiejski 8.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 2.

Warszawa, luty 1927 r.

Rok IV.

TREŚĆ NUMERU: 1. W siódmą rocznicę objęcia dostępu do morza. 2. Walka o Bałtyk, cz. IV.—*Juljan Rummel*. 3. Uroczyste poświęcenie pierwszych polskich okrętów handlowych. 4. Pierwsze w Polsce starostwo morskie (Wywiad ze starostą morskim gen. M. Zaruskim). 5. Międzynarodowa rada dla badań morza i jej działalność—*prof. dr. Michał Siedlecki*. 6. Podróż księcia de Conti do Polski—*St. Frankowski*. 7. Łódź z Poznania na Bałtyk. 8. Z dziennika marynarza—*Tadeusz Stecki*. 9. Jak powstała marynarka wojenna w odrodzonej Ojczyźnie—*Józef Boreyko*. 10. Oficerska szkoła marynarki wojennej, oraz bogaty dział kronikarski i dział oficjalny Ligi Morskiej i Rzeczej.

38 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

WOBEC NIEPUNKTUALNEGO I NIEREGULARNEGO WPŁACANIA PRZEZ NIEKTÓRE ODDZIAŁY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ SUM, NALEŻNYCH ZA PRZESYŁANE IM EGZEMPLARZE „MORZA”, CO UTRUDNIA OGROMNIE UREGULOWANIE NAKŁADU CZASOPISMA — ZARZĄD CENTRALNY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ ZAWIADAMIA, ŻE NA PRZYSZŁOŚĆ WYSYŁAĆ BĘDZIE „MORZE” DO ODDZIAŁÓW I POD WSKAZANEMI ADRESAMI CZŁONKÓW TYCH ODDZIAŁÓW TYLKO PO CAŁKOWITEM UREGULOWANIU ZALEGŁYCH NALEŻNOŚCI ZA NUMERY POPRZEDNIE.

CZŁONKOWIE LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ, OPŁACAJĄCY REGULARNIE SKŁADKI, A NIEOTRZYMUJĄCY CZASOPISMA, WINNI REKLAMACJE KIEROWAĆ BEZPOŚREDNIO DO ODDZIAŁÓW.

ZARZĄD CENTRALNY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

W SIÓDMĄ ROCZNICĘ OBJĘCIA DOSTĘPU DO MORZA

10 lutego 1920 roku...

Dzień ten będzie po wszystkie czasy pamiętny w historii naszego narodu. Po długich latach niewoli, gdy sprawiedliwe przeznaczenie dziejowe doprowadziło do wskrzeszenia Niepodległej Ojczyzny, gdy nastał czas rewindykacji ziem i miast, które przed laty brutalna przemoc nam wydarła, dnia tego o siwym, mglistym poranku na bursztynowym wybrzeżu Bałtyku stanęło znowu wojsko polskie.

Z tych samych borów pomorskich i z pośród tych samych malowniczych wzgórz kaszubskiej Szwajcarii, które mi przed laty stu kilkunastu, za czasów wielkiego Napoleona, maszerował ku morzu i ku dalekiemu Gdańskowi żołnierz polski — wyszły dnia 10 lutego 1920 roku na wybrzeże pułki wskrzeszonej armii polskiej.

Batalion polskich marynarzy, zająwszy Puck, obsadził wszystkie punk-

ty wybrzeża po Orłowo i Kolibki z jednej strony i poza Karwie z drugiej. Przy huku armat wzniosły się na wybrzeżu na wysokich masztach flagi biało-czerwone. Słowo stało się ciałem. Polska objęła wybrzeże morskie. przyznane jej przez traktat pokoju w Wersalu, w wieczyste posiadanie.

Obecnie w siódmą rocznicę tego pamiętnego dnia możemy wreszcie powiedzieć, że szczupły dostęp do morza, jaki uzyskaliśmy, zaczyna być naszym prawdziwym oknem na daleki świat. Po sześciu latach niezdecydowanej polityki morskiej, przyszedł wreszcie rok jasných, świadomych i skoordynowanych decyzji. Robota na wybrzeżu wre. Tam, gdzie jeszcze przed pięciu laty stało zaledwie kilka nędznych chat rybackich, wyrasta dziś, jakby z pod ziemi, polskie miasto portowe — Gdynia. Liczy ono już 3800 stałych mieszkańców. Za lat pięć bę-

dzie ich liczyło — według najskromniejszych przewidywań — 35000. W głąb nadbrzeżnych piasków i torfowisk wrzynają się coraz głębiej i coraz dalej baseny budującego się portu. Dragi czerpią bez przerwy piasek z dna zatoki. Holowniki i lichterzy wywożą go daleko na morze. Przy skończonym już w $\frac{3}{4}$ moło południowym portu dymią kominy okrętów, które przychodzą z za morza po polski węgiel. Na tle malowniczych lesistych wzgórz za torem kolejowym, na tle pięknej Kamiennej Góry i wyniosłości przeciwnieległego Oksywia wyrastają w iście amerykańskim tempie nowe gmachy i budynki.

Na morzach Północnem i Bałtyckim krążą już od miesiąca okręty państwowego przedsiębiorstwa żeglugi, ten zaczątek potężnej — wierzymy w to mocno — w przyszłości polskiej floty handlowej. Flaga polska zjawia

się w coraz to nowych portach Europy, w wielu oglądana po raz pierwszy. Tem samym Polska weszła już do szeregu państw morskich.

Za przykładem rządu idzie także inicjatywa prywatna. Towarzystwo „Wisła-Bałtyk”, w którym bierze udział nasz przemysł węglowy, zakupiło pod koniec roku ubiegłego 6 holowników i 14 lichtarów morskich, przeznaczonych specjalnie do celów eksportu.

Bank Gospodarstwa Krajowego powziął wreszcie uchwałę nabycia 3 okrętów transportowych po 4.000 ton każdy. Okręty te mają być użyte do nawiązania bezpośredniej komunikacji morskiej między polskim wybrzeżem a krajami śródziemnomorskimi, gdzie Polska zdobywa dla siebie coraz więcej żywotnych interesów. Między innymi polacy otrzymali w roku ubiegłym na 25 lat dzierzawę monopolu spirytusowego w Turcji. Tymczasem we wszystkich stosunkach z tym krajem drogą morską musimy posługiwać się portem w Hamburgu i niemieckimi liniami żeglugi.

Marynarka wojenna Rzeczypospolitej staje obecnie na progu dalszego rozwoju i wyężonej działalności, mającej na celu obronę naszego wybrzeża. Monumentalne gmachy i koszary,

świeżo wzniesione u stóp wyniosłych wzgórz Oksywi, obok portu wojennego w Gdyni, są jej gniazdem na wybrzeżu. Jej siła zbrojna zostanie niebawem powiększona o 3 łodzie podwodne i 2 torpedowce, budujące się obecnie we Francji. Zakupiony w tym roku na potrzeby marynarki wojennej żaglowiec „Iskra” kształcić będzie praktycznie w rzemiośle marynarza jej przyszłych oficerów.

W miesiącu bieżącym obejmuje władzę na wybrzeżu nowy, pierwszy w Polsce starosta morski, generał Marjusz Zaruski. Specjalne pełnomocnictwa, w jakie zostaje wyposażony, ułatwią administrację całemu wybrzeżem.

Wreszcie istniejący od roku 1920 Komitet Floty Narodowej pod przewodnictwem marszałka Sejmu, Macieja Rataja, rozpoczyna również w najbliższych tygodniach akcję gromadzenia funduszy na potrzeby morza.

Jak widać z tego krótkiego przeglądu naszej, rozpoczynającej się na właściwą skalę, wszechstronnej pracy na morzu — siódmą rocznicę objęcia wybrzeża święcimy realnymi czynami, a nie tylko podnoszącymi ducha obchodami i uroczystościami. Ta przemiana zasadnicza, którą przynosi rok bieżący, świadczy najlepiej o uczuciach, ja-

kie żyjemy już dziś dla morza, dla tego potężnego czynnika dobrobytu narodów i hartowania ludzkich charakterów.

„Wiatr od morza” idzie przez całą Polskę, jak długa i szeroka.

Liga Morska i Rzeczna, która od początku istnienia niepodległego Państwa Polskiego budzi bezustannie ducha morskiego w narodzie i nawołuje do czynów na morzu, obecnie w siódmą rocznicę odzyskania dostępu do tego morza ma prawo ze słuszną dumą spojrzeć na rezultaty swej pracy i propagandy. Jest to nie tylko nagroda za jej trudy, ale i zachęta do dalszej działalności. Wchodzimy więc w okres nowy, w okres rozszerzenia i rozbudowy tego, co już na morzu Polska zdziałała. Mamy nadzieję, że teraz po wybiściu pierwszego wylomu w murze niezrozumienia wielkich doniosłości zagadnień morskich — z usunięciem zupełnym tego muru, odgradzającego nas od szerokiego, wolnego świata, pójdzie już łatwiej. Dążyć będziemy do tego wszystkimi siłami, ufając, że spotkamy się — jak dotąd — z poparciem całego społeczeństwa.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W A L K A O B A Ł T Y K

IV.

Puszczanie w obieg nowych pogłosek o pertraktacjach w sprawie zmiany granic Pomorza, o kompensatach na Litwie i to, o stworzeniu wyjścia na morze Czarne, za cenę zrezygnowania z dostępu do morza jedynie naturalną drogą — doliną Wisły i przez niewątpliwie etnograficznie polskie Pomorze, ma na celu wprowadzenie dezorientacji w opinii polskiej, odznaczającej się wielką wrażliwością, zmęczenie jej stałym sianiem niepokoju, złamanie jednolitego frontu polskiej myśli politycznej, a z drugiej strony ma przyzwyczaić społeczeństwo polskie do myśli o nietrwałości obecnej sytuacji, aby, gdy ogólne warunki polityczne w naszej części świata ułożą się dla Polski mniej pomyślnie, można było, oderwać Pomorze bez nadmiernych protestów ze strony miejscowej ludności, jak i ze strony społeczeństwa innych krajów, które są w ciągu szeregu lat systematycznie przygotowywane do myśli o zmianie zachodnich granic Polski.

Ofensywa przeciwko Polsce zatacza coraz szersze kręgi. Do gry są wciągane umiejętnie kombinowane interesy różnych państw.

Naprzekąd teza o stworzeniu wielkiej niepodległej Ukrainy (projektowanej w czasie wielkiej wojny przez Niemcy), z tem, że Polska może uzyskać przytem wyjście na morze Czarne, wiąże się z interesami Anglii, a może i innych, nawet zaprzyjaźnionych z nami państw, którym zależy przedewszystkiem na osłabieniu Rosji, stanowiącej niebezpieczeństwo dla azjatyckich posiadłości Wielkiej Brytanii, a z drugiej strony w Ukrainie, w jej przemysły są zaangażowane olbrzymie kapitały francusko-belgijskie, angielskie i niemieckie, a ponadto ten bogaty kraj nadaje się świetnie do odegrania roli tere-

nu kolonizacyjnego, do roli, którą już niejednokrotnie spełniał.

Z punktu widzenia Polski myśl o udzieleniu jej wyjścia na morze Czarne bez posiadania Bałtyku nie może być traktowana poważnie, przedewszystkiem ze względu na odległość morza Czarne od centrów handlu światowego, znajdujących się w odległości 2—3 dni drogi od Gdyni, 20 dni zaś od morza Czarne, nie mówiąc o tem, że dojść do tego morza możemy tylko przez obszerne, etnograficznie nam obce terytoria, których interesy kierujących sfer mogą niezawsze być zgodne z interesami Polski.

Myśl o oderwaniu od Rosji Ukrainy była poruszana w niektórych śródziemnych cudzoziemskich już kilka lat temu i prawdopodobnie pewne siły dotąd pracują w tym kierunku, jednak ta akcja nie może mieć nic wspólnego z dostępem Polski do morza Czarne. Jeśli ta myśl jest wysuwana, to wyłącznie, jak mówiliśmy wyżej, dla dezorientowania naszej opinii, odwrócenia naszej uwagi od najbardziej zagrożonych punktów i wprowadzenia czynników słabości do naszego kraju.

Tak samo przedstawia się teza niemiecka o Kłajpedzie, droga do niej notabene od najbardziej oddalonych, a najmniej rozwiniętych pod względem gospodarczym naszych kresów, przy naogół niepomyślniej dla Polski konfiguracji strategiczno-geograficznej, prowadzi również przez obce terytorium z obcą ludnością. Dorzecze Niemna obejmuje tylko część ziem polskich, posiadając właściwie dwa ujścia — na Królewiec, i drugie skanalizowane na Kłajpedę, przyczem znaczna część jej brzegów należy do Prus, znacznie zaś jej jako arterji komunikacyjnej jest bezporównania mniejsze, niż Wisły. Połączenia kolejowe z Kłajpedą przez

obecną Litwę Kowieńską lub przez Prusy Wschodnie są mało dogodnie.

Port w Kłajpedzie jest jednym z mniejszych na Bałtyku, jest niedostępny dla większych statków, pod wielu względami nie może dorównać np. sąsiedniej Libawie, nie mówiąc o innych portach.

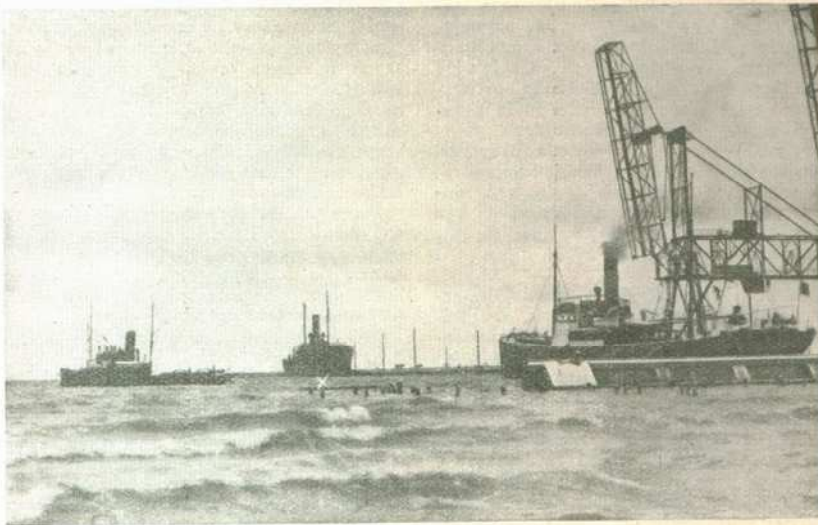
Przed wojną Kłajpeda żyła z przeróbki drzewa surowego, które nadchodziło do niej Niemnem poczęści z obecnych obszarów Polski. Było to możliwe, gdyż Niemcy faworyzowali import drzewa surowego, utrudniając zapomocą cel, taryf i t. d. import drzewa obrobionego. Było to przyczyną powstania w Kłajpedzie (jak i w Królewcu i Piławie) nader licznych tartaków i fabryk przetwórczych.

Tem dają się objaśnić i sympatie do Polski, które się uwidoczniły po wojnie, a przed zajęciem Kłajpedy przez Litwinów. Wówczas przypuszczano, że Polska zabezpieczy tartakom w Kłajpedzie odpowiednie ilości drzewa-surowca.

Sytuacja się jednak zasadniczo zmieniła. Polska jest zainteresowana w zbycie drzewa obrobionego, i patrzy na eksport surowca, jako na male necessarium, aż póki się nie znajdą kapitały dla zorganizowania przeróbki drzewa w kraju, a w każdym razie nie może być zainteresowana w rozwoju pracujących na jej surowcach przetwórczych fabryk w obcych krajach.

Przy istnieniu portów na polskim terytorium (Gdynia, Gdańsk, Tczew), Kłajpeda, przy sprzyjających warunkach i unormowaniu stosunków z Litwą, mogłaby wprawdzie odgrywać pewną rolę w handlu północnych połaci Polski (choćby porty łotewskie byłyby bardziej pod tym względem dogodne), lecz ta rola, przynajmniej w ciągu najbliższych dziesięcioleci byłaby nikłą. Natomiast Kłajpeda, jako jedyny port polski, spowodował

UROCZYSTE POŚWIĘCENIE PIERWSZYCH POLSKICH OKRĘTÓW HANDLOWYCH



Statek Wilno (X) pierwszy przybył do Gdyni.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Dnia 6 ub. m., w święto Trzech Króli, Gdynia przeżyła jedną z tych uroczystości, które wypełniają serca ludzkie radością, a dusze chęcią i zapalem do dalszej pracy. Dnia tego odbyło się w Gdyni uroczyste poświęcenie zakupionych we Francji przez rząd dla państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” pierwszych polskich okrętów handlowych: „Wilno”, „Kraków”, „Poznań”, „Katowice” i „Toruń”.

Na uroczystość tę przybył ze stolicy i z Pomorza szereg wybitnych przedstawicieli świata rządowego, sejmowego, instytucyj społecznych i gospodarczych itp. Rząd reprezentował twórca zaczątków polskiej floty handlowej, minister przemysłu i handlu inż. Eugeniusz Kwiatkowski. Towarzyszyli mu wyżsi urzędnicy tego ministerjum z podsekreterzem stanu dr. Franciszkiem Doleżalem na czele, a mianowicie: dyrektor departamentu organizacyjnego Józef Kozuchowski, szef sekretariatu ministra Czesław Peché, naczelnik

wydziału portowego inż. Stanisław Łęgowski, radcowie: Aleksander Jackowski i Feliks Rostkowski, oraz sekretarz osobisty ministra J. Barański.

W uroczystości wzięli także udział m. inn.: komisarz generalny Rzeczypospolitej w Gdańsku min. Henryk Strassburger, wojewoda pomorski gen. Kazimierz Młodzianowski, przewodniczący sejmowej komisji morskiej pos. J. Załuska, prezydent m. Poznania i przewodniczący rady administracyjnej państw. przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” Cyryl Ratajski, członkowie tejże rady: inż. Antoni Olszewski, Wł. Gieysztor, dyrektor przedsiębiorstwa inż. Julian Rummel, starosta morski gen. M. Zaruski, burmistrz m. Gdyni Krause, dowódca wojennej floty morskiej komandor Unrug, prezes dyrekcji kolejowej w Gdańsku Czarnowski, b. minister przemysłu i handlu oraz skarbu inż. Czesław Klarnier, dyr. K. Hącia, przedstawiciel pomorskiej izby przemysłowo-handlowej w Grudziądzu H. Krupski, dyr. tow. „Wisła-Bałtyk”

inż. T. Nosowicz, generalny dyrektor stoczni gdańskiej prof. L. Noe, członkowie polskiej delegacji do rady portu w Gdańsku, kapitan portu w Gdyni Zaleski i wielu innych.

Właściwa uroczystość odbyła się na pokładzie statku „Wilno”. Aktu poświęcenia bander dokonał ks. proboszcz Jesionowski, poczem przy dźwiękach hymnu narodowego odbyło się podniesienie bandery na maszcie „Wilna”.

W czasie śniadania, wydanego przez dyrekcję przedsiębiorstwa w hali „emigracyjnej” na terenie portu, po powitaniu gości w imieniu ludności miejscowej przez burmistrza m. Gdyni Krausego, zabrał głos minister przem. i handlu, inż. E. Kwiatkowski, który wygłosił następujące przemówienie:

„Dzień dzisiejszy, zbiega się z chwilą zamknięcia bilansu za r. ub.

Rok ten nazwać możemy rokiem wytężonej, usilnej pracy, pracy skoncentrowanej, pozytywnej i twórczej.

Zapasy walut w bankach wykazywały w styczniu r. ub. saldo ujemne w sumie 3 milionów zł. w złocie, deficyt w naszym budżecie państwowym wynosił 70 milj., handel i przemysł oraz całe życie gospodarcze znajdowało się w upadku.

I oto w dniu dzisiejszym stoimy wobec faktu, że budżet państwowy zamyka się istotnie nadwyżką 40 milj., wszystkie poprzednie deficyty zostały pokryte, w Banku Polskim posiadamy 130 milj. zł. w złocie w walutach obcych, życie gospodarcze podjęło twórczą i harmonijną pracę.

Owoce tej pracy jest również obecna uroczystość w Gdyni.

Stajemy z wielką radością wobec czynu, który jest rezultatem długotrwałej i usilnej działalności tych ludzi, którzy rozumieją doniosłość morza, i od długiego już czasu z wytężeniem pracowali dla tej idei.

Drobnym ten fakt, którego świadkami jesteśmy w dniu dzisiejszym, a mianowicie zakupienie 5 okrętów i podniesienie na nich bandery polskiej, jest jednak początkiem naszej pracy twórczej na morzu. Ma on doniosłe znaczenie, aczkolwiek, narazie, jest on tylko posiewem na przyszłość.

Z uroczystością w Gdyni łączy się szereg ważnych momentów.



P. Minister E. Kwiatkowski oraz grupa wyższych urzędników ministerjalnych po wyjściu z pociągu, podstawionego do końca mola południowego.



P. Minister E. Kwiatkowski na czele orszaku przybyłych gości wstępuje na pokład statku „Wilno”.

wałaby zupełną zmianę konfiguracji naszych dróg handlowych, odcinając nasze życie ekonomiczne w kierunku północy, co odbiłoby się fatalnie na stanie gospodarczym, przede wszystkim zachodnich dzielnic Polski i stworzyłoby wyjście na morze niedogodne i zupełnie anormalne, wbrew czynnikom fizyko-geograficznym, które, jeśli mówimy o Polsce, wytworzyły sytuację, przy której nasz dostęp do morza musi iść w kierunku głównej arterii wodnej kraju, to jest w kierunku Wisły, obejmującej dorzeciami swymi cały kraj. Jeśli dziś Wisła, nie będąc uregulowaną, jeszcze nie może być wykorzystana całkowicie jako droga komunikacyjna, jej regulacja i stworzenie przez nią dogodnej drogi tranzytowej na Wschód nie przekracza naszych możliwości i jest tylko kwestią czasu.

Z tego wszystkiego wynika, że jedyną drogą w kierunku morza jest droga na Gdynię, Gdańsk i że żadna inna jej zastąpić nie może.

Wysuwanie wszelkich myśli o kombinacjach z Kłajpedą i z innymi portami może być porównane z propozycją robioną człowiekowi, którego pragną zadusić. Trzymając stryczek na jego szyi, wmałwiają weni, aby się zgodził na ściśnięcie mu gardła, twierdząc, że jest ono mu zbędne i że może on oddychać nietylko przez gardło. A gdy on, obalamucony, na to się zgodzi, stryczek zaciągną, gdyż chodzi właśnie o to, aby zginał.

Tak się przedstawia obecnie sprawa,

której nie możemy nazwać inaczej, jak walką o Bałtyk. Ta walka trwa, i w niej, jako naród i państwo, musimy zwyciężyć, niezależnie od tego, co to będzie nas kosztowało, gdyż to jest kardynalnym zagadnieniem naszego istnienia.

Jak już wskazywaliśmy, prowadzą wyrażną ofensywę Niemcy, my zaś zajmujemy pozycję tylko obronną, nie mobilizując jednak wszystkich swych sił i, jak się może wydawać, nie doceniając niebezpieczeństwa, a nie tak nie ośmiela przeciwnika, jak widoczna bierność.

W każdym razie Polska nie prowadzi odpowiedniej systematycznej kontrakcji, społeczeństwo zaś wydaje się być nieprzygotowane do tej uciążliwej i być może długiej walki, odbywającej się we wszystkich dziedzinach życia naszego i międzynarodowego.

Nie będziemy mówili o planie odparcia powtarzających się ataków. Zwróćmy tylko uwagę na nieodzowność uświadomienia sobie konieczności wygrania tej walki, co beznadziejne bynajmniej nie jest. Przypomnijmy jeszcze raz, że nie zwycięża tylko ten, kto nie próbuje, i że jedną z zasad morskich jest walczyć nawet wówczas, gdy sytuacja wydaje się beznadziejną, gdyż nigdy nie możemy wiedzieć, skąd nadejdzie pomoc, która w tej lub innej formie zwykle nadchodzi w najbardziej krytycznym momencie.

Innymi słowy, chodzi o przezwyciężenie zmęczenia i bierności, o utrzymanie w

narodzie wiary w zwycięstwo, wiary w pewne aksjomaty życia narodowego. Jednym z takich aksjomatów jest np. sprawa morska, utrzymanie jedności ducha i stałe przeciwdziałanie wszelkim wysuwaniom przez naszych współzawodników szkodliwym dla nas myślom, o których wyżej mówiliśmy, przeciwstawienie się tym myślom zapomocą ześrodkowania naszych własnych myśli w kierunku tego, jak już mówiliśmy, najważniejszego dla naszego kraju zagadnienia. Wyniki walki o Bałtyk, o dostęp do morza, są w pierwszym rzędzie zależne od rozwoju naszej akcji na morzu, gdyż ta akcja będzie w tej walce decydująca.

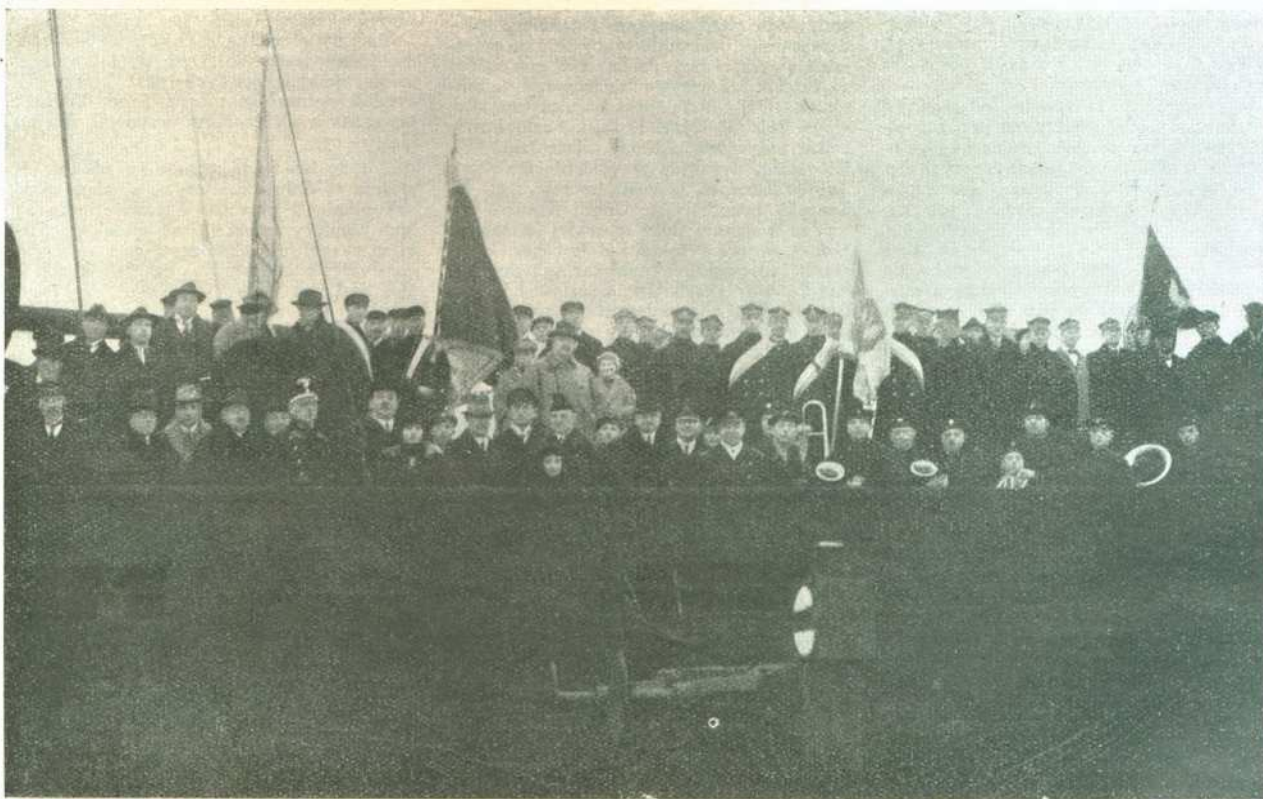
Poruszam te sprawy w nadziei, że to spowoduje myśl polską do głębszych studiów nad sprawą morską i znaczenia Pomorza dla Polski, o czym zresztą instynkt ludu pomorskiego przez usta jego poetów już sobie wyraźne zdanie wyrobił.

Niema Kaszub bez Polonji, a bez Kaszub Polski.

Gdy świadomość o tem, że Państwo Polskie bez morza istnieć nie może, zostanie ugruntowana w najszerszych warstwach społeczeństwa, a jednocześnie czynniki rządzące będą prowadziły systematycznie szczęśliwie zapoczątkowaną obecnie akcję, — wówczas nic nie rozewnie związku ziemi pomorskiej z resztą Polski, i działalność polska na morzu będzie mogła się rozwijać pomyślnie.

JULJAN RUMMEL.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Zaraz po nadejściu do Gdyni statku „Wilno” (jednego z liczby 5, zakupionych przez rząd we Francji), ludność miejscowa po nabożeństwie dziękczynnem udała się gremjdlnie na pokład „Wilna” ze starostą, burmistrzem i organizacjami społecznymi ze sztandami na czele.



Kpt. M. Stankiewicz, b. komendant statku szkolnego „Lwów”, obecnie dowódca okrętu handlowego „Wilno”.

Handel morski i nasza ekspansja na morzu stworzą innych ludzi, inne charaktery, stworzą ludzi, zdolnych do dania odporu wszelkim trudnościom i przeciwnościom,—i z tego punktu widzenia patrząc na dzisiejszą uroczystość.

Tu powstanie szkoła dla Państwa i dla narodu, dla przyszłych pokoleń. Szkoła ta wychowywać będzie ludzi silnych i zdolnych do czynu.



Na pokładzie „Wilna”. Grupa oficerów i załogi.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Nie można zaprzeczyć, że 30 milionowy naród, rozporządzający tyloma surowcami, a nieposiadający własnej floty, traci na rzecz obcych tysiące, które powinien zachować dla siebie. To też z tego względu należy dzieło rozpoczęte doprowadzić do końca.

Nie wolno ograniczać się tylko do wydobywania surowców, trzeba je umieć przerobić i sprzedać. Inaczej bowiem gospodarstwo społeczne nie będzie się rozwijało i nigdy nie dościgniemy sąsiadów, którzy mieli możliwość nieskrępowanego rozwoju oddawna.

Dalszym czynnikiem, który nadaje specjalne piętno dzisiejszej uroczystości, to związanie silnymi węzłami polskiego Pomorza z całym narodem i państwem.

Jeżeli do tej pory nie mogło być wątpliwości dla obywateli Rzpl. jak ona długa i szeroka, że ziemia ta na wieki nierozdzielnie jest związana z państwem naszym i jego bytem, to obecnie ta wiara musi się wzmocnić, skoro właśnie realne wysiłki i wielkie wkłady inwestycyjne koncentruje Polska u polskiego wybrzeża morskiego.

Stworzenie floty handlowej oraz kolei łączących tę ziemię z macierzą polską, będzie pracą dla dobra całego narodu i wielu przyszłych pokoleń.

Za lat kilka nasza skromna dziś flaga powinna się pomnożyć kilkakrotnie.

W tym celu, ci, którzy zadanie to podejmą, muszą się mu oddać, z całym poczuciem odpowiedzialności i całym sercem.

Organizacja naszej floty handlowej musi promieniować siłą twórczą na całe państwo i cały naród, stwarzając kadry tak ideowe, tak przepojone ambicją wielkiego zadania, jak ci, którzy ongiś tworzyli zręby organizacji wojskowych, jeszcze pod uciskiem zaborców.

I dlatego też wielką wagę należy przywiązywać do tego, aby wszystkie siły narodu zespoliły się w pracy dla tego wielkiego dzieła.

Przemówienie swe zakończył p. minister złożeniem życzeń dla nowopowstałej floty oraz przekazaniem p. C. Ratajskiemu, jako przewodniczącemu rady administracyjnej przedsiębiorstwa, 5 nowozakupionych okrętów.

Przemawiali następnie pp.: prezydent m. Poznania C. Ratajski, poseł J. Załuska, inż. Nosowicz.

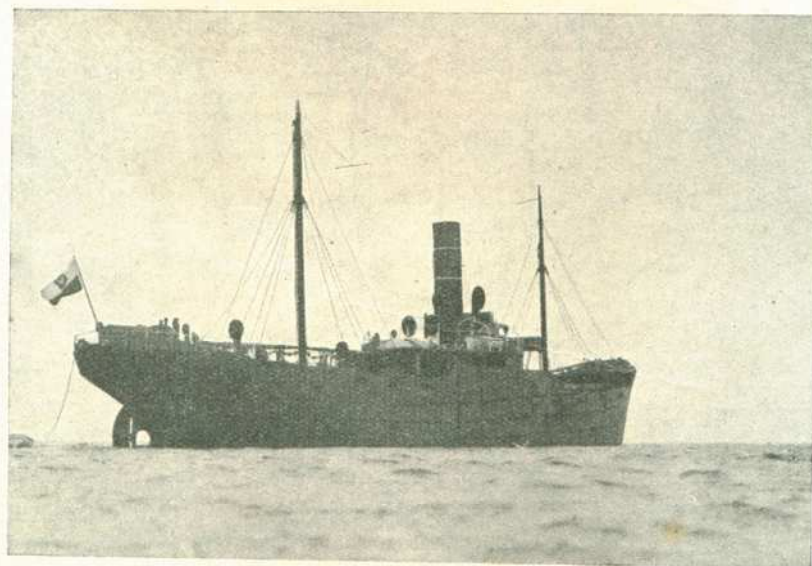
Po śniadaniu p. minister oraz zaproszeni goście dokonali objazdu portu na holowniku „Ursus”.

„ŻEGLUGA POLSKA” MA OTRZYMAĆ TRANSPORTOWIEC WOJSKOWY „WARTA”.

Stan posiadania świeżo zorganizowanego państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” ma się powiększyć niebawem o jeszcze jeden okręt handlowy. Rząd nosi się bowiem z zamiarem przekazania przedsiębiorstwu transportowca wojskowego „Warta”. Jest to okręt o pojemności około 4.000 tonn. Przewoził on dotychczas głównie materiały wojenne na potrzeby armii z Francji do Gdańska.

„Warta” stoi obecnie w stoczni gdańskiej, celem przeprowadzenia drobnego remontu i napraw.

Z chwilą uzyskania takiej jednostki transportowej, działalność przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” zrobiłaby nowy znaczny krok naprzód.



Statek „Poznań” na redzie gdyńskiej.

PIERWSZE W POLSCE STAROSTWO MORSKIE

(WYWIAD ZE STAROSTĄ MORSKIM, P. GEN. M. ZARUSKIM)



Starosta morski, gen. Marjusz Zaruski.

Redakcja „Morza” zwróciła się do p. gen. Marjusza Zaruskiego, pierwszego w Polsce starosty morskiego, z prośbą o scharakteryzowanie celów i zadań tego nowego, świeżo zorganizowanego starostwa. Wyjaśnienia, udzielone nam łaskawie przez p. generała Zaruskiego, brzmią jak następuje:

— W jakim celu powołane zostało do życia starostwo morskie? — zapytaliśmy na wstępie rozmowy.

— Rząd doszedł do przekonania, — brzmiała odpowiedź — że zarządzanie tym, tak ważnym dla Polski, skrawkiem ziemi, będącym w przededniu iscie amerykańskiego rozwoju, wymaga blizkiego i bezpośredniego kontaktu z wybrzeżem. Administracja na odległość z Warszawy nie daje dobrych wyników. Trzeba było stworzyć stanowisko i obsadzić je przez człowieka, który z ramienia Rządu będzie mógł wykonywać władzę bezpośrednio na miejscu.

— Jaki będzie zakres działania starostwa morskiego?

— Będzie to starostwo, wyposażone w szersze uprawnienia, niemające u nas do tej pory żadnego precedensu. A więc starosta morski będzie posiadał szereg uprawnień, nadanych mu przez poszczególnych ministrów, zainteresowanych w administracji wybrzeżem morskiem. W zakresie spraw morskich i budowy portów starosta morski zostanie wyposażony w pewne uprawnienia przez ministra przemysłu i handlu, w zakresie budownictwa rządowego, budowy i utrzymania szos i dróg komunikacyjnych i t. p. — przez ministra robót publicznych, w zakresie regulacji letnisk i terenów pod nie przeznaczonych — do pewnego stopnia przez ministra reform rolnych, dalej w zakresie rybactwa przez ministra rol-

nictwa, wreszcie w zakresie spraw celnych przez ministra skarbu.

Praca moja, jak z tego wynika, będzie duża i odpowiedzialna.

— Czy mógłby Pan Generał w przybliżeniu określić, w jakim kierunku zamierza rozwinąć swą działalność w najbliższym czasie?

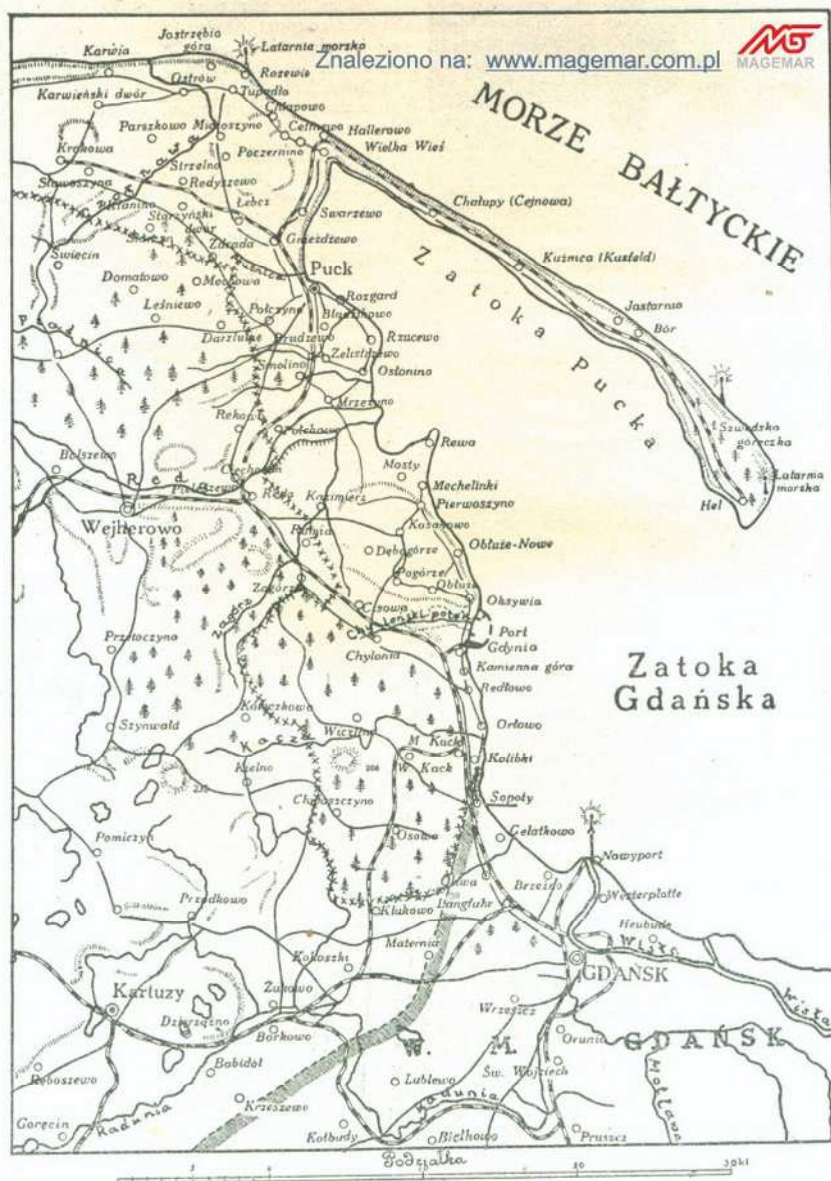
— Program swych prac mógłbym podać bardzo szeroki, ale na jego wykonanie potrzeba wiele czasu i wielu wysiłków.

Określę narazie tylko zadania, które w danym momencie uważam za najpilniejsze. Są to zadania w zakresie: budowy portu, rybactwa, rozbudowy miasta Gdyni, wreszcie założenia racjonalnych letnisk i kąpielisk morskich. W tych czterech zagadnieniach streszczają się moje plany na najbliższą przyszłość.

Przechodząc teraz do bliższego omówienia tych zadań, muszę przedewszystkiem scharakteryzować zakres swych

przyszłych prac, związanych z budową portu w Gdyni oraz urządzeń morskich na wybrzeżu. Jeżeli chodzi o budowę portu, umowa zawarta z konsorcjum francusko-polskiem określa dostatecznie warunki pracy i terminy ich ukończenia. Terminów tych konsorcjum zresztą ściśle dotrzymuje, a nawet roboty zakreślone planem na rok 1926 zostały ukończone przed Nowym Rokiem. Zadaniem moim będzie nie tylko czuwać nad całością tych spraw i — jeśli się da — przyspieszyć pracę, tak ażeby port był ukończony nie w roku 1930, a przynajmniej w 1929 — lecz również poczynić konsorcjum wszelkie ułatwienia w jego pracach, tak, ażeby mogły one odbywać się bez przeszkód i w tempie najszybszem. Następnie, jeżeli już mówię o moich zamierzeniach w tej dziedzinie, muszę dodać, że będę się starał usunąć przeszkody utrudniające intensywny ruch statków w Gdyni.

Zamierzam również przeprowadzić u-



Mapa wybrzeża. Granica nowego starostwa morskiego oznaczona jest krzyżykami.

porządkowanie spraw, związanych z hydrografią i locją naszych wybrzeży. Przegląd: latarnie morskie znajdujące się dotychczas w kompetencji ministerium przemysłu i handlu, wszelkie zaś znaki na morzu należą do ministerstwa spraw wojskowych; uważam, że należy te obydwa działy skoncentrować w jednym ręku i będzie do tego dążyć.

W związku z tem mam zamiar dołożyć wszelkich starań, ażeby obowiązujący obecnie na naszym wybrzeżu system znaków morskich niemiecki zmienić na szwedzki. Wprawdzie system niemiecki nie jest gorszy od szwedzkiego, ale chodzi mi o to, ażeby w ten sposób podkreślić, że ta część wybrzeża stanowi odrębną całość i nie ma nic wspólnego z wybrzeżem niemieckim. Dotychczas bowiem, poczynając od Hamburga, a kończąc na Kłajpedzie, wzdłuż całego wybrzeża ciągną się znaki jednolite.

Poza tem bezwarunkowo mam zamiar jak najrychlej uruchomić istniejące dziś na papierze, a będące w stanie zupełnej ruiny stacje ratunkowe na naszym wybrzeżu.

W sprawie rozwoju rybactwa zamiary moje idą w kierunku następującym: jestem osobliście przekonany, że nasze rybactwo morskie jest obecnie w okresie upadku, dołożyć więc chcę wszelkich starań, ażeby wyprowadzić je z wód przybrzeżnych na pełne morze i w ten sposób dać mu możliwość wszechstronnego rozwoju. Mówiąc o zorganizowaniu połowów na pełnym morzu, mam na myśli wieloznacznie bałtyckie, Sztolską i Środkową, dalej duńskie Dogerbank, potem morze Północne aż do wybrzeży Islandji. Do tego nieodzowną rzeczą jest stworzyć nowoczesną flotyllę tak zwanych trawlerów i dryferów, statków rybackich, zdolnych odbywać połowy na pełnym morzu, oraz transportowców rybnych, które dowoziłyby plony tych połowów do Gdyni.

Jest również rzeczą konieczną wybudowanie w czasie najbliższym chłodni w Gdyni i w Warszawie, czem, nawiasem mówiąc, postarałem się już zainteresować odpowiednie sfery, z czasem zaś także w innych miejscowościach Polski. Wągony-chłodnie mam już obiecano przez

ministra komunikacji. Rybacy, o ile z rozmów z nimi mogłem wynioskować, chętnie odnoszą się do tej myśli. Jakże zaś znaczenie miałoby to dla całego kraju, to należy przypomnieć, że samych śledzi Polska kupuje co roku za 50 milionów złotych!

Pragnę również, i żywię nadzieję, że mi się to uda, stworzyć dla rybactwa, pracującego na pełnym morzu, bazę — przystań jak najbliższą mielizn bałtyckich, to jest w pobliżu granicy niemieckiej koło Karwi, ponieważ dzisiaj od Stolpmünde aż do Helu niema ani jednej przystani, gdzie mniejsze statki w razie burzy mogłyby znaleźć schronienie.

Jednem z najważniejszych zadań, które lata najbliższe postawią przed nami, będzie rozbudowa miasta Gdyni. Zadanie to będzie musiał spełnić — rzecz oczywista, przy moim współudziale i pomocy — miejscowy samorząd. W tym wypadku konieczną jest pomoc ze strony Rządu, nie można bowiem pomyśleć o rozpoczęciu budowy nowoczesnego dużego, portowego miasta, bez większej pomocy, gwarantowanej przez państwo.

Przy budowie gmachów, zwłaszcza rządowych, będę dążył do tego, ażeby projektowane one były nie dla Gdyni dzisiejszej, ale dla Gdyni za lat dwadzieścia, t. zn. odpowiednio wielkie i estetyczne. A jeżeli narazie zebraknie funduszy, będziemy budowali częściami, zaczynając chociażby od 1/3.

Zaznaczę, że w Gdyni, jako miście portowem, musi powstać nowoczesnie urządzona dzielnica robotnicza.

Trzeba ją zbudować, gdyż dziś robotnicy żadnych siedzib nie mają. Mieszkają przeważnie w Wejherowie, skąd codziennie do pracy jeżdżą pociągami.

Stosunki prawne w zakresie terenów są obecnie zagmatwane, sądzę jednak, że w krótkim czasie da się również i tę przeszkodę usunąć.

Wybrzeże naszego morza musi być pozbawione wyzysku dla celów letniskowych i kąpieliskowych. Ludność Rzeczypospolitej, żyjąca zdala od morza, musi tutaj to morze poznać, zbliżyć się do niego i zacząć je rozumieć, odczuwać jego potrzeby.

Mam zamiar zasadniczo przenieść wszystkie letniska i kąpieliska na półwysp Helski. Cały ten półwysp powinien być rozplanowany i urządzony jako wielkie nowoczesne letnisko, do czego zresztą ma wszelkie przyrodzone warunki. Gdynia, jako miasto portowe, nie ma najmniejszych widoków na rozwinięcie swego charakteru jako miejscowości letniskowej.

Nie mogę powstrzymać się od jeszcze jednej uwagi. Oceniając znaczenie yachtingu morskiego, jako bardzo silnego środka propagandy czynnej, mającego znaczenie nie tylko moralne i wychowawcze, ale nawet polityczne, będę popierał wszelkie usiłowania, dążące do rozwoju sportowego żeglarsstwa morskiego. Trzeba koniecznie stworzyć w Polsce atmosferę morza, która dopiero pozwoli zupełnie je opanować.

Nadmienię jeszcze, że wszelkie poczynania społeczne o charakterze kulturalno-oświatowym znajdują we mnie gorącego rzecznika i obrońcę. Wobec bałamucenia ludności różnemi niegodziwymi środkami pracę w tym kierunku uważam za konieczną.

— Kiedy Pan Generał obejmuje swoje stanowisko?

— Jeszcze nie wiem, ale myślę, że już w ciągu lutego znajdę się na stałe w Gdyni.

— Jeszcze jedno pytanie. Czy określone już zostały granice starostwa morskiego?

— Owszem. Granica starostwa morskiego bieć będzie wzdłuż naszego wybrzeża w oddaleniu jakichś 10 kilometrów, poczynając od granicy Gdańska, aż do granicy niemieckiej. Do starostwa morskiego włączone zostaną — rzecz prosta — wody terytorjalne polskie, które, jak wiadomo, ciągną się pasem 6-kilometrowym wzdłuż wybrzeży.

Na zakończenie pragnę dodać, że jeżeli plan, który wyżej miałem sposobność dość zresztą pobieżnie naszkicować, uda mi się zrealizować, będę uważał chwilę taką za jeden z najszczęśliwszych momentów w swym życiu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



MIĘDZYNARODOWA RADA DLA BADAŃ MORZA I JEJ DZIAŁALNOŚĆ

Sprawa badań morza była już oddawna przedmiotem rozważań nie tylko uczonych, ale też i władz wszystkich państw interesujących się marynarką lub wyzyskaniem naturalnych bogactw morskich.

Już przed zgórą pięćdziesięciu laty, kiedy rozpoczął się okres bardzo intensywnego rybołówstwa, powstało pytanie, czy zapas ryb w oceanach jest tak wielki, iż człowiek nie może go wyczerpać, czy też powoli musi się zmniejszać ilość ryb, a w końcu może przyjść moment, w którym morza staną się zupełną pustynią. Wybrano wówczas komisję, w której uczestniczyli uczeni z różnych krajów pochodzący, przewodnictwem zaś powierzono znakomitemu badaczowi Huxleyowi. Komisja ta orzekła, iż człowiek nie jest w stanie zmniejszyć ilości ryb w morzach temi środkami, jakie ma do rozporządzenia. Ta komisja to jedna z pierwszych prób międzynarodowego badania morza.

Ale czasy się zmieniły. Technika rybołówstwa ogromnie się rozwinęła, zastosowano statki parowe lub motorowe do celów rybackich, a co najważniejsza, po-

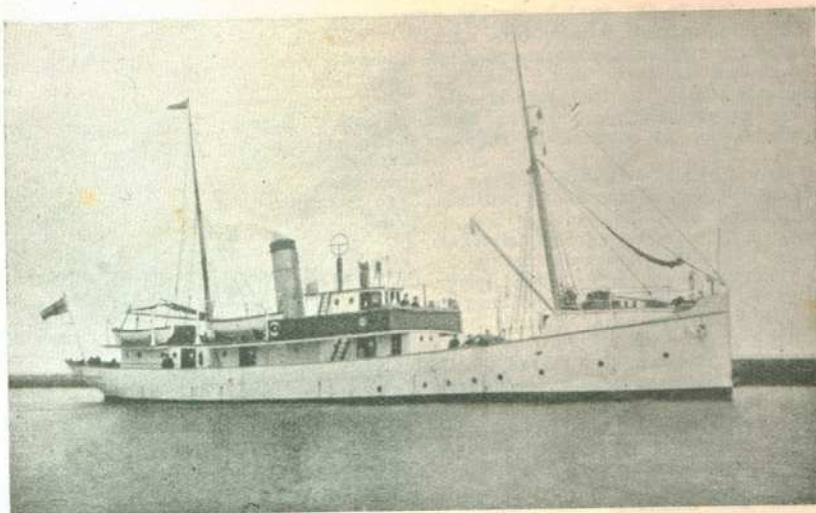
często organizować rybołówstwo tak, iż z drobnego przemysłu domowego stało się ono przemysłem fabrycznym. Skutki tego rozwoju odrazu dały się odczuć; pewne, bardzo cenne i dobre gatunki ryb zaczęły ginąć a połowy ogólne stały się mniejsze. Równocześnie zaś wzrosło zapotrzebowanie ryb morskich na rynkach i targach lądowych, gdyż niemi zastępowano brak mięsa, coraz to droższego. Podniosły się więc głosy, iż należy lepiej morze wyzyskać, ochronić je od gospodarki rabunkowej i podnieść stan ilościowy ryb w niem żyjących. Okazało się jednak odrazu, iż przeprowadzenie któregośkolwiek z tych zadań da się dokonać jedynie wówczas, kiedy zbadaemy warunki życia ryb morskich; do tego celu dojść można jednak tylko znając całość warunków i to zarówno chemicznych i fizycznych, jak odnoszących się do życia zwierząt morskich wogóle. Wyplynęła więc konieczność naukowych badań oceanów.

Zadania, łączące się ze zbadaniem życia w oceanach, okazały się wkrótce tak ogromne i tak kosztowne, że przerastały

miarę sił i środków poszczególnych państw, tem więcej, że natura wielu pytań prowadziła z konieczności do współpracy kilku narodów. Tak np. zbadanie wędrówek śledzi, których drogi prowadzą poprzez wody kilku państw, musiało nasuwać jako konieczność współpracę naukową większej ilości krajów.

Aby ten cel osiągnąć, zorganizowano instytucję międzynarodową, t. zw. Międzynarodową stałą radę dla badań morza (Conseil permanent international pour l'exploration de la mer) z siedzibą w Kopenhadze. Przystąpiły zaś do tej organizacji, przed laty dwudziestu pięciu powstałe, wszystkie państwa leżące nad brzegami Atlantyku i Bałtyku; nie należą do niej dotychczas tylko państwa śródziemnomorskie, ale i te w ostatnich czasach zaczynają interesować się pracami rady.

Organizacja tej rady jest bardzo prosta. Każde z państw ustanawia jednego, lub najwyżej dwóch delegatów, którym może dodać do pomocy rzeczoznawców. Ci zjeżdżają się corocznie zazwyczaj w



„Skagerak”, szwedzki okręt badawczy.
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



siedzibie rady, t. j. w Kopenhadze, przedstawiają sprawozdanie z tego, co się w danym kraju zrobiło dla badań morza, układają program prac na rok następny, polecają wykonanie pewnych prac albo pewnym państwom (za ich zgodą), albo też pewnym osobom, organizują wspólną pracę większej ilości krajów a wreszcie zajmują się publikacją rezultatów badań.

Aby tok pracy przyspieszyć, zorganizowano w zeszłym roku całą Radę na nowych zasadach. Podzielono ją na kilka komisji, utworzonych albo dla określonych części mórz europejskich, albo też dla specjalnych problemów do zbadania. Tak powstały następujące komisje:

Komisja Morza Północnego; Komisja Bałtycka, obejmująca Bałtyk oraz Kattegat, Skagerak i Belty; Komisja Północno-Zachodnia, obejmująca teren, którego centrum stanowi Islandia i wyspy Faroe; Komisja Północno-wschodnia obejmująca głównie morza norweskie; Komisja Atlantyczna, obejmująca stoki Atlantyku aż do brzegów afrykańskich.

Prócz tych, regionalnych komisji istnieje komisja hydrograficzna, której zadaniem jest dbanie o prace, mające związek ze zbadaniem warunków fizycznych i chemicznych morza; komisja planktonowa, badająca drobny świat istot, stanowiących pokarm ryb; komisja limnologiczna, badająca ryby wędrujące do rzek z

morza oraz te wszystkie zjawiska w wodach lądowych, które pozostają w związku z życiem w morzu. Wreszcie osobna komisja statystyczna zbiera statystykę rybactwa wszystkich krajów, należących do rady.

Rezultaty badań publikuje się w szeregu wydawnictw, z których ogólnym, a zawierającym też literaturę do badań morza, jest „Journal du Conseil”, wychodzący od zeszłego roku.

Prace, wykonywane przez radę, bywają często podstawą do konwencji międzynarodowych. Tak np. w zeszłym roku ustalono czasy i tereny ochronne dla flaków na morzu Północnym. Często zaś badania w jednym kraju prowadzone mogą być użyte w innych krajach i stać się nawet naukową podstawą prawodawstwa. Tak np. obecnie specjalne komisje rady badają sieci ciągnięte po dnie (t. zw. cezy lub metryce albo trawle) a mające urządzenia, które pozwalają na połów jedynie tylko większych ryb, oszczędzając zaś drobniejszy narybek. Jeśli okaza się praktycznymi te modele sieci, które bada komisja, to być może, iż zostaną one wprowadzone obowiązkowo do rybactwa, celem ochrony stanu ryb we wszystkich krajach, za ich uprzednią zgodą.

Rada dopomaga też lub organizuje samodzielne badania. Jest w jej siedzibie laboratorium do badań, są fachowcy, któ-

rzy albo wykonywują prace polecone przez radę, albo sprawdzają przyrządy do badań, albo też zestawiają statystykę, słowem, wykonywują to, co może być podstawą do prac, prowadzonych na terenach poszczególnych krajów.

Rzecz prosta, że organizacja takich prac, a zwłaszcza publikacja rezultatów, musi dość dużo kosztować; to też wszystkie kraje płacą wkładki roczne, służące na pokrycie wydatków.

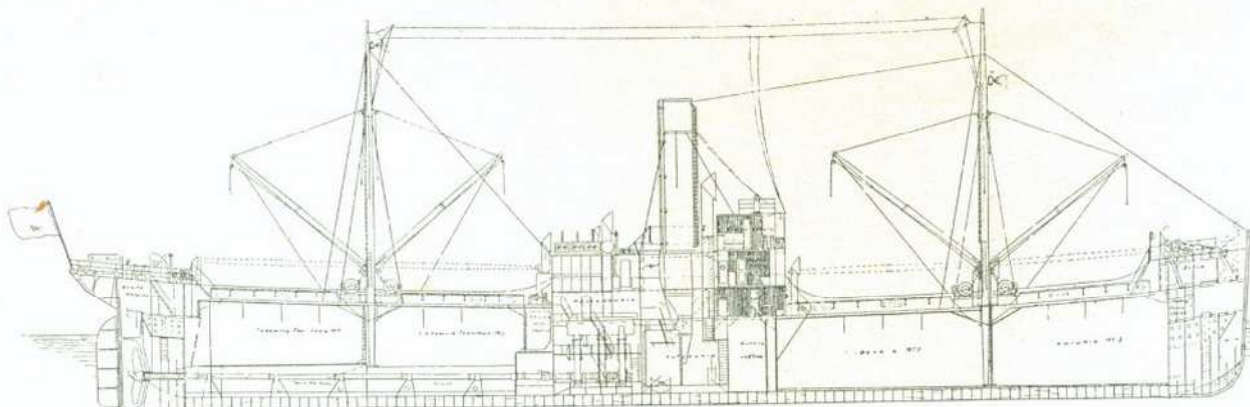
Od lat trzech i Polska należy do tej organizacji. Z początku brała udział jako gość, od roku bieżącego zaś jest już członkiem z pełnymi prawami. Za zgodą wszystkich państw przyznano Polsce wkładkę roczną ulgową; podobnie jak Belgia, Portugalia i Finlandia, Polska płaci rocznie 5000 kor., zamiast 10 000 lub 20 000 płaconych przez inne państwa.

Rzecz prosta, że stanowisko Polski w tej międzynarodowej radzie zależeć musi w znacznym stopniu od wydajności naszej pracy. Mając mały tylko skrawek morza, jako wyjście na świat szeroki, powinniśmy starać się, aby wyzyskać go jak najenergiczniej. Praca zaś naukowa nad morzem i jego właściwościami może się odbywać nawet wówczas, kiedy tak mały kawałek brzegu, jak nasz, jest do dyspozycji, bo dla badań naukowych stoi cały świat do dyspozycji. Do dziś dnia jeszcze nie weszliśmy w okres planowej i energicznej pracy naukowej nad morzem. Wprawdzie delegat Polski corocznie przedstawia na posiedzeniach prace polskich badaczy, mające znaczenie ogólne; wprawdzie w publikacjach rady Polska ma stanowisko, choć skromne, lecz poważne; wprawdzie w statystyce morskiego rybactwa Polska jest uwzględniona ze swym dorobkiem, — ale to jeszcze nie wystarczy! Musimy pracować usilniej i przynajmniej nasze wody poznać dokładniej, niż to czynimy obecnie.

Jeszcze nas nie stać na wielki statek badawczy, jeszcze nasze Morskie Laboratorium Rybackie na Helu jest w zaczątku, jeszcze nie zorganizowaliśmy badań hydrograficznych, lecz mnożą się oznaki, że dobrej woli do pracy nie brak.

Kiedy zaś u nas sztab fachowców, z których kilku dopiero się kształci, zajmie się pracą, kiedy wszystkie władze dopomogą nam do badań naukowych — Polska stanie w rzędzie narodów, dbających naprawdę o swoje morze i wówczas jej stanowisko w międzynarodowej radzie stanie się silniejsze i odpowie dopiero wielkości i sile Państwa Polskiego.

Prof. dr. MICHAŁ SIEDLECKI



Przekrój wzdłużny statku handlowego „Poznań”, należącego do państw. przedsiębiorstwa „Żegluga Polska”.

PODRÓŻ KSIĘCIA DE CONTI DO POLSKI

Kom. St. Frankowski, bawiac we Francji, wynalazł szereg dokumentów historycznych, które dały mu możność odwołania się do faktów bardzo mało nam znanych, związanych z podróżą do Gdańska obranego na Króla Polskiego księcia de Conti.

Ta karta historii jest tem bardziej interesująca, że eskadrę prowadził znakomity admirał francuski Jean Bart.

Niech nasi czytelnicy uważnie przeczytają pracę p. Kom. St. Frankowskiego, porównując ówczesną sytuację polityczną z późniejszą i zastanawiając się nad ówczesną sytuacją w Polsce, która miała swym wynikiem zawładnięcie Polską przez dyktando niemiecką, która podtrzymywała i Gdańsk, zawsze sojusznik Niemiec.

Już mówiliśmy w „MORZU” o wypadkach roku 1734, gdy Polska siły morskiej nie miała, a Francja swej na pomoc nie przysłała, być może pomna doświadczenia roku 1696.

1 był rok 1772.

17 czerwca 1696 roku, zmarł król polski, Jan Sobieski. Agonia nastąpiła w pałacu Wilanowskim w obecności królowej Marysieńki, pralata Polignac'a i biskupa Płockiego.

O tym doniosłym fakcie, zostały wnet powiadomione dwory cudzoziemskie i znowu rozpoczęła się gra o równowagę polityczną przez obsadzenie tronu polskiego. O przewagę ubiegali się w szczególności: Bourbonni i Habsburgowie.

Pełnomocnik Bourbonów, w następujący sposób informował swego pana o zgonie króla Jana:

„Ten książę krwi, który skonał na moich rękach, w otoczeniu całej swej świty, od czterech dni, spuchł do rozmiarów fantastycznych. Przedwczoraj król dostał gorączki, a dzisiaj o godzinie 5 ppół, gdy królowa, biskup Płocki i ja rozmawialiśmy z nim, dostał on ataku apopleksji. Wnet namaszczone go olejami świętymi, a gdy około 7-ej powrócił do przytomności, skorzystał z chwili zeszanej mu przez Boga i wypowiadał się, zachowując wszelkie przepisy, poczem oczekiwał komunji świętej, o którą sam się upominał, lecz wkrótce apopleksja się wzmożyła z taką siłą, że nie było już sposobu uratować go”.

Zaraz po śmierci króla, Polignac nawiązał bliższy kontakt ze stronnictwem francuskim, które uzależniło popieranie kandydatury księcia francuskiego od spełnienia trzech warunków:

1) Obsadzenia wnet po dojściu do korony — nieobsadzonych dotychczas stanowisk, ewentualnie i tych, które się oswobodzą do chwili elekcji.

2) Złożenia przysięgi, jeszcze przed solenną przysięgą zachowania wszelkich pacta-conventa.

3) Wysłania do Gdańska znacznej sumy pieniężnej do dyspozycji stronnictwa na chwilę elekcji.

Pierwsze instrukcje Ludwika XIV, zalecały Polignac'owi nie angażować się co do książąt francuskich, a popierać kandydatury dwóch młodszych Sobieskich, ewentualnie taką, którąby się przeciwstawiła wpływom austriackim. Starszy z Sobieskich — Jakób został wykreślony z listy kandydatów, za swoje sympatie do Habsburgów i za ożenienie się z księżniczką Palatyńską — Neuburską. Kandydatury zaś Aleksandra i Konstantego były popierane z warunkiem, że ten, którego obiorą, poślubi córkę księcia Conti.

Na tej podstawie doszło do porozumienia z królową matką, która zobowiązała się również w razie niepowodzenia Sobieskich, popierać kandydaturę księcia francuskiego. Zaawansowano jej z tej racji — 100.000 liwów, a książę Kondeusz, kandydat najwięcej popierany przez

Ludwika, w razie niepowodzenia Sobieskich — obiecywał wypłacić po swoim wyborze jeszcze 800.000 liwów.

Los był srogi dla Sobieskich i nie zważając na pewne ich prawa dziedziczne oraz zasługi ojca, pousuwał ich od tronu, co spowodowało wysunięcie kandydatur całego szeregu obcych książąt krwi. Ludwik XIV wysunął również kandydatury trzech swoich krewnych:

1. Monsieur le Prince (Heuri Jules de Bourbon prince du Conde).

2. Monsieur le Duc (Louis de Bourbon).

3. Le prince de Conti (François Louis de Bourbon).

Po bliższym zastanowieniu się nad kandydatami, obawiano się, że szlachta polska przeniesie na pierwszego z nich — antypatję, którą, podczas dwóch poprzednich elekcji obdarzała ojca jego, zwanego Wielkim Kondeuszem.

Kandydatura du'a de Bourbon, przedstawiała również trudności, ponieważ jego małżonka „Mademoiselle de Nautes” nie była córką legalną, lecz ulegalizowaną Ludwika XIV. Wielu polaków dało do zrozumienia, że nie zechcą uznać za królową — córkę nieprawego łoża. W Polsce, dzieci nieprawne nie posiadały wówczas żadnych praw, nawet królewskie nieślubne dzieci nie uzyskiwały przywilejów szlacheckich.

Pozostawała więc kandydatura księcia Conti, który cieszył się sympatją i szcunkiem polskiej magnaterji.

Dla przeprowadzenia tej ostatniej kandydatury pralata Polignac wymagał, aby przysłano mu 1.000.000 dukatów. Zapewne przesadzał on chciwość polską, lecz pragnął dojść do celu szedł na wszelkie ustępstwa, nie uważając wymagań stronnictw za zbyt wygórowane.

W istocie były one znikome w porównaniu z wymaganiami, uznanymi przez Karola IX (króla Francji) podczas wyboru Henryka Walezjusza. Wówczas przyobiecano Polsce związek obronno-zaczejny na wieczne czasy, utrzymanie w Polsce 4.000 piechoty gaskońskiej, utrzymanie floty na morzu Bałtyckim, a także przekazanie 3.000.000 dukatów na zapłatę długów państwowych.

Ludwik XIV uważał żądania Polignac'a za wygórowane, jednakże zapewniał, że gdyby nie wojna, którą prowadził z Holendrami, chętnieby zaawansował żadaną kwotę. Jednocześnie nakazywał Polignac'owi nie dawać żadnych zobowiązań, co do osoby samego księcia Conti, który przebywał wówczas na Węgrzech i był stamtąd zawieszany przez Ludwika.

Walka o tron polski polegała na tem, które ze stronnictw więcej pieniędzy wyłoży, to też Ludwik XIV przysyłał do Gdańska listy wymienne, płatne w końcu listopada; książę Conti również sprzedawał pośpiesznie swe dobra i opłacał wymagania Polignac'a.

Wkrótce stronnictwo niemieckie zaczęło tracić podstawę, z czego skorzystał Polignac, aby zawrzeć umowy z ludźmi wpływowymi, jak senatorowie i więksi magnaci.

Bezkrólewie doprowadziło do rokосу Baranowskiego, podczas którego Polignac'owi udało się zebrać sejmik w Płoni (na Litwie), który pierwszy wypowiedział się za kandydaturą księcia Conti. Poczem stronnictwo księcia zaczęło szybko zyskiwać zwolenników i wkrótce Polignac mógł donieść Ludwikowi, że książę może już liczyć na poparcie Małopolski i Litwy. Nieco później kandydatura księcia stała się popularna i w Wielko-

polsee; był to doniosły sukces, gdyż Wielkopolska liczyła większą ilość województw. Co zaś do Prus Królewskich to i tam stronnictwo księcia zwyciężyło, i w rezultacie doszło tam do podpisania specjalnej umowy. Opierały się temu jedynie: Gdańsk, Elbląg i Toruń.

Fakt podpisania umowy miał doniosłe znaczenie, ponieważ liczba protestantów w tym kraju była znaczna i można było się obawiać, że książę francuski i katolicki nie zyska wśród nich sympatii. Oprócz tego był to kraj żyzny i bogaty, zamieszkały przez trzech wojewodów, 8 senatorów i przeszło 12.000 szlachty. Najlepsze fortece i jedyne porty morskie Polski znajdowały się w tej części kraju. Były one niezbędne dla kandydata francuskiego, gdyż w razie podwójnej elekcji ziemie cesarza i elektora Brandenburskiego zostałyby zamknięte dla przejazdu kandydata francuskiego.

W dwa tygodnie potem, podobne umowy zostały podpisane ze szlachtą polską i litewską.

Sprawy posunęły się tak daleko, że król Ludwik uznał za stosowne wydelegować do pomocy Polignac'owi specjalnego delegata w osobie pralata Chateaufeuf. W Łowiczu nastąpiło pierwsze spotkanie Chateaufeuf z Radziejowskim, podczas którego omówiono dalszy plan działania. Radziejowski upewnił, że kandydatura księcia Conti posiada wszelkie szanse, obawiano się tylko, że Jakób Sobieski, będąc w kraju, może się oprzeć o wojsko i ogłosić się królem. Wobec tego zwolennicy księcia Conti wymagali, by książę niezwłocznie przyjeżdżał do Polski.

3 maja 1697 roku pralata Polignac i Chateaufeuf wysłali depeszę do księcia Conti, treści następującej:

„Nigdy nie odważylibyśmy się udzielać wskazówek Waszej Książęcej Mości, co do jego wyjazdu, lecz nie ośmielamy się pozostawiać Jego w nieświadomości, co do gwałtownych życzeń Jemu najwięcej oddanych sług, którzy jednogłośnie proszą, by Wasza Książęca Mość nie odkładając, wyruszył w podróż, aby objąć władzę królewską wnet po elekcji.

„Należy się obawiać wojny domowej, która może powstać, o ile jakiś niefortunny kandydat wyruszy na Kraków, aby tam się koronować.

„Inni znowu obawiają się rozterek, które zazwyczaj są skutkiem intryg magnaterji, gotowej poświęcić dobro Ojczyzny dla swych własnych korzyści lub ambicji. Tem właśnie tłumaczą się podwójne elekcje za czasów Batorego i Zygmunta.

„Zwolennicy Księcia zapytują, czy Jego Królewską Mość nie mógłby oddać do dyspozycji Waszej Książęcej Mości, floty prowadzonej przez pana Jana Bart, aby przybyć na Bałtyk i pozostawać u brzegów pruskich aż do chwili elekcji Waszej Książęcej Mości, która będzie jednogłośnie, jeżeli będzie wiadome, iż Wasza Książęca Mość znajduje się u granic Polski. Traktat, podpisany z Prusami, nie nasuwa co do tego żadnych trudności.

„Ośmielamy się przedłożyć ten projekt Waszej Książęcej Mości, a nie Jego Królewskiej Mości, ponieważ obawiamy się z Jego strony sprzeciwu, z obawy narażenia osoby Waszej Książęcej Mości na nieprzyjemności i niewygody tak długiej i uciążliwej podróży.

„Jest niemożliwym przewidzieć, co się stanie w sejmie elekcyjnym, jednakże musimy uwzględnić wszelkie ewentualności, które mogą zachwiać nasze zama-

ry. Nasi przyjaciele twierdzą, że aby zdobyć koronę, przy obecnej koniunkturze, trzeba, by W. Ks. M. naraziła się na ryzyko".

Nie zważając na powyższe zasady, Książę Conti zwałek ze swym wyjazdem, co oczywiście utrudniało i psuło pracę Polignac'a. Doprowadziło to nawet do poróżnienia się z królową, która wyjechała do Gdańska, gdzie w okolicach znajdowały się jej dobra. Pojawili się również nowi kandydaci do tronu polskiego w osobach elektora Brandenburskiego i Augusta Sasa; ten ostatni wszczął konszachty z Przebendowskim — wojew. malborskim.

Król Ludwik również nie był w stanie wykonać w zupełności wymagania Polignac'a. Wojna, którą prowadziła Francja z Holandją i Anglią, wymagała dużych wydatków i nie pozwalała na wysłanie do Polski 3,000,000 dukatów. Ta sama wojna nie pozwalała również narażać się na ewentualne zniszczenie okrętów a tembardziej na dostanie się do niewoli angielskiej lub holenderskiej kuzyna królewskiego, albowiem wszelkie drogi i przejścia były skrzętnie strzeżone przez przeważające siły nieprzyjacielskie.

Tymczasem 26 czerwca 1697 roku — polska szlachta, przedstawiająca przeszło 400,000 głosów zebrała się na Woli pod Warszawą, aby przygotować sejm konwokacyjny, mający się odbyć nazajutrz.

27 czerwca książę Conti został obrany królem polskim ogromną większością głosów, poczem tłumy udały się do katedry Św. Jana, gdzie odśpiewano solenne Te Deum.

O powyższym fakcie, pralut Polignac zawiadomił swego króla w następującym liście:

„Nakoniec, Panie mój, Książę Conti jest obrany królem przez $\frac{3}{4}$ głosów Rzeczypospolitej... a pozostała $\frac{1}{4}$ tylko z rozpaczy obrała takiego księcia, którego nikt nie przewidywał (August)".

Zaraz po elekcji pralut Chateaufort

wyjechał do Gdańska w celach przyspieszenia wysłania pieniędzy, porozumienia się z królową — wdową i poczynienia przygotowań do przyjazdu księcia Conti.

19 lipca Chateaufort pisał z Gdańska do króla:

„Używam wszelkich wpływów aby przeciwdziałać zabiegom królowej w Prusach. Wojsko Pruskie, znajdujące się w rękach cześnika, oczekuje tylko nadejścia pieniędzy, aby zbliżyć się do wybrzeża i godnie spotkać swego nowego króla. Tak przedstawi się sprawa wewnątrz kraju.

„Co zaś do sąsiadów, to panuje tam pewne zamieszanie; w Saksonii — dlatego, że kandydat August jest wyznania niekatolickiego; w Brandenburgii — z powodu, że elektor posiada maksimum 3,000 ludzi w Prusach Książęcych i 3,000 w Pomeranii, włączając w to gwardję i garnizony. Pytanie, co może zrobić owa garstka, w porównaniu z nam oddanym wojskiem i magnaterją? Nie mówię już o tem, że całe wybrzeże, a Gdańsk w szczególności, drży na myśl pojawienia się floty Waszej Królewskiej Mości. Dostatecznym będzie zablokowanie Gdańska, aby cała Polska powstała przeciw Augustowi Saskiemu".

27 czerwca o godzinie 2-iej po południu wnet po ukończeniu elekcji, Polignac wysłał swego pierwszego sekretarza do Francji w celu zdania relacji Ludwikowi XIV i Księżu Conti.

Podobno instrukcja dana sekretarzowi nie została przez niego ściśle wykonana, w szczególności żądanie przesłania jeszcze pieniędzy i przyspieszenie przyjazdu księcia Conti. 14 lipca sekretarz przybył do Wersalu i zameldował się u króla, a na zapytanie co słychać w Polsce, odpowiedział, że, co prawda egzystuje pewien rozdźwięk wśród szlachty co do kandydatów, lecz nie jest on niebezpieczny a nawet prawdopodobnie jest już zlikwidowany. Na zapytanie księcia

Conti, czy rzeczywiście należy mu udać się niezwłocznie w podróż do Polski, odpowiedział, że nie widzi przyczyny takiego pośpiechu i że nawet będzie właściwe poczekać na przyjazd specjalnego poselstwa, które Rzpłta ma przysłać.

I tak sprawa wyjazdu księcia i wysłania pieniędzy znowu się przeciągnęła, aż wreszcie w końcu sierpnia, na gwałtowne depesze Polignac'a, Ludwik XIV zawiadomił go, że 5 września księżę Conti będzie w Dunkierce i niezwłocznie wyruszy do Gdańska i że zabierze ze sobą sumę pieniężną dla zadośćuczynienia porobionym przez Polignac'a zobowiązaniom. Tłumaczył się Ludwik, że wyjazd księcia był tylko chwilowo wstrzymany, ponieważ król potrzebował dokładnie się poinformować o rzeczywistej sytuacji w Polsce.

Tymczasem w Polsce wypadki przybrały niespodziewany obrót. Elektor Saski, opierając się na nielicznych swych zwolennikach, zebrał wojsko, przekroczył granice Polski i dotarł do Krakowa, a 15 sierpnia zaczął się koronować. Obrzęd koronacyjny był bardzo smutny, albowiem liczba Niemców przywiozła 2 razy liczbę obecnych Polaków, oprócz tego trzeba było rozbić żelazną skrzynię, zawierającą koronę i zamkniętą 8-iu różnymi zamkami, od których klucze były przechowywane u 8-iu senatorów, należących do zwolenników księcia Conti.

Gdy wieść o gwałcie Augusta doszła do Warszawy, zwolennicy księcia Conti zaczęli ją opuszczać udając się przeważnie do Gdańska. Radzono również i Polignac'owi, aby zawczasu opuścił stolicę, obawiano się bowiem, że wojska elektora saskiego mogą podejść pod Warszawę i przeciąć łączność z Francją. Zresztą, w Warszawie Polignac nie miał nic do roboty, bowiem zwolennicy księcia Conti, ją opuścili.

D. c. n.

 MAGEMAR

ST. FRANKOWSKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

ŁODZIĄ Z POZNANIA NA BAŁTYK

Harcerstwo Morskie po raz pierwszy miało rozbić swe namioty nad brzegiem Bałtyku. Wydział Morski wraz z I Drużyną morską urządził kurs morski w Radłowie pod Gdynią, na którym młode jeszcze i nieoswojone z morzem wilczęta będą mogły spróbować swych sił. Kurs miał potrwać przez lipiec, z tym, że ci, którzy otrzymali krótszy urlop, wrócą wcześniej do domu. Już na miesiąc przed terminem czyniono gorączkowe przygotowania: rozpisywano listy na wsze strony, starano zapewnić sobie pomoc Dowództwa Floty, L. M. i R. etc. Dnia 29 czerwca w święto Piotra i Pawła, odbyło się uroczyste poświęcenie bandery Harc. Morskiego, ofiarowanej przez Druhnę poznańską, które ją same ślicznie wyhaftowały. Bez nadzwyczajnych przygotowań i hałasu odbyła się skromnie ta uroczystość. W kościele Farnym po uroczystej mszy św. i wysłuchaniu podniosłych słów ks. kan. Prądyńskiego, rozwinięto barwną banderę, pochyłono przed ołtarzem, aby ją poddać aktowi poświęcenia. Poczem drużyna w swych marynarskich mundurkach ruszyła dziarskim krokiem na przystań nad Wartę, gdzie czekały 2 łodzie na swój „chrzest". Zebrani goście z p. Kuratorem B. Chrzanowskim i p. prof. Gosieniecką na czele, oczekiwali w skupieniu na podniesieniu dopiero co poświęconej bandery.

Zniesiono łodzie, ustawivszy je na kozłach, drużyna stoi w szeregu, wydano komendę: „baczność, w prawo patrz!" Trąbka zagrała — bandera powoli, mają-

statycznie unosiła się w górę. Poczem dh Kurator Chrzanowski przemówił krótko, serdecznie, życząc wspaniałych sukcesów, pomnożenia naszej skromnej floty i powodzenia na morzu. W odpowiedzi dh L. Hermel, kierownik Wydz. Morskiego dziękuje gościom za przybycie, przedmówcy za życzenia i dodaje zapewnienie, że harcerze morsey nie osiada na laurach, lecz z wytrwałą pracą będą starali się realizować swe założenie, będą budzili ruch dla popierania sprawy naszego morza.

Łodzie odświeżone, wykierowane bluszczą w słońcu — gdyby mogły przemówić napewno ze swej strony przyrzekłyby posłuszenie i zwinnie płuśkać na fali, nie zawieszając pokładnych nadziei.

Wilczęta patrzą na nie z dumą, ciesząc się z ich posiadania. O! bo nie byle jakie to łodzie! Zbudowane zostały na stocznii p. Wł. Urbaniaka w Poznaniu i nie posiadają nawet gwoźdźcia z zagranicy, wszystko wykonano na miejscu, gdyż stocznia stara się ten nowy rodzaj przemysłu przyswoić krajowi i oprócz na solidnych postawach. A że buduje się solidnie, mogliśmy się potem niejednokrotnie przekonać. Są to łodzie żaglowe prawie jednego typu, długości 4,5 m., szerokości 1,5 m. o powierzchni żagla 12 m². Posiadają ożaglowanie gafflowe z fok żaglem. Różnią się tylko tem, że jedna ma trochę pokładu, druga go nie posiada, poza tem obie posiadają również wiosła. Jednem słowem przystosowane na ciszę i wiatr!

Po przemówieniach p. Gosieniecką, ja-

ko matka chrzestna „Albatrosa", chwytając czarę i zlewa mu obficie dziób; p. Chrzanowski ochrzcił w ten sam sposób „Rekina". Wpisano się do dzienników łodzi, aby utrwalić fakt dla potomnych. Następnie załogi łodzi spuściły je na Wartę. „Albatros" rozwinął swe skrzydła do lotu; wiał słabutki zefirek, obawiano się, czy uda się ruszyć pod żaglem, biorąc pod uwagę dość silny prąd Warty. Jednakże obawy okazały się płonne, zefirek się ożywił i łódź ruszyła naprzód, wykonując po drodze szereg zwrotów. „Albatros" pokazał co umie, nie darmo załoga szczyliła się nim. Przy silniejszym wietrze położył się na burcie, z mostu usłyszano oklaski, to p. Kurator oklaskiwał udany zwrot. Potem wożono gości, fotografowano łodzie i zakończono w ten sposób uroczystość.

Teraz myślano już tylko o rychłym wyjeździe na morze. Rzucono projekt żeby łodzie poszły Wisłą do Radłowa. Wspaniale! uśmiechnęły się oczy harcerzykom, lecz nowe zmartwienie, może jednak tylko 4 w każdej łodzi, a tu każdy chciałby spróbować rozkoszy dalekiej żeglugi. Pomyśleć, tyle drogi, blisko 300 km. wodą, ileż to okazji do przygód, a wszak do tego pała się młode dusze najwięcej! Lecz trudno, trzeba wybierać. Szczęśliwcami okazali się bardziej zapoznani z wodą i kandydaci na przyszłych instruktorów. Postanowiono, że łodzie zostaną wysłane do Torunia koleją, gdyż chciano, by podróż nie trwała zbyt długo.

Nazajutrz, t. j. 30 czerwca zapakowano łódzie i wysłano pośpiesznym frachtem do Torunia, tak, aby w sobotę 3 lipca można już było ruszyć. Drużyna tymczasem wyruszyła tegoż dnia wieczorem pociągiem na miejsce, żegnana przez pozostałych. Życzono sobie szczęśliwej podróży i prędkiego spotkania się na Bałtyku. Coprawda byli tacy, co wróżyli, że przejazd potrwa z 10 dni, lecz trochę przesadzono. Według obliczenia dha Hermela winniśmy być najpóźniej 7-go na miejscu.

Wyprawa kierowana była osobiście przez dha Hermela, który miał prowadzić „Albatrosa” z załogą: Surma, Kordylewski, Jasicki. „Rekina” miał pierwotnie prowadzić dh Michalski, lecz wobec tego, że nie mógł wyjechać, prowadził go dh Hubert z załogą: Szudobaj, Brzozowski, Cichy. Załoga była dobrze dobrana, przewidywano więc, że będą panowały na łodziach harmonia i humor, a zarazem rywalizacja między łodziemi. A więc trzeciego lipca w Toruniu! Część wyruszyła w sobotę rano, z Poznania, aby na miejscu przygotować łódzie do wyjazdu na godz. 20, gdyż reszta miała przybyć dopiero o 19-ej.

Z dziennika „Albatrosa”.

Sobota, 3 lipca.

Po południu przeszła nad Poznaniem szalona burza z ulewą i musiała mnie solidnie zamoczyć właśnie w chwili, gdy śpieszyłem na dworzec. Pociąg odjeżdża o 15.5, trzeba mimo wszystko śpieszyć. Na dworcu Surma i Kordylewski czekają, kupiono bilety i jazda! Zjawia się jeszcze ojciec Kordylewskiego i dh Napierała, aby nas pożegnać — życzą nam dobrej pogody. Pociąg rusza...

Rozłożyliśmy się wygodnie w przedziale, aby odpocząć przed nieznanym trudem. Okazuje się dopiero teraz, czego kto zapomniał: jednemu brak czapki, inny zapomniał zabrać cukierki! Niewielka strata! Jak ten pociąg strasznie się wlecz — tak przynajmniej nam się zdawało. Gniewno, Inowrocław, Toruń nareszcie!... Jeszcze trzeba przejechać do miasta. Na dworcu czeka Jasicki z raportem. Skandal! Łodzi dotąd niema, wiadomo, co robić? Spotykam żonę, która specjalnie przybyła z Ciechocinka, aby się ze mną pożegnać. Udajemy się wszyscy nad Wisłę. Jej spokojna i głęboka toń nastraja mnie dość melancholijnie. Chciałem bezwzględnie wyruszyć dziś, a tu „masz babo placek!” Co robić? Na miejscu jednak czekała nas miła niespodzianka, łódzie



Jedna z łodzi, na których poznańska drużyna harcerzy morskich odbyła podróż po Wiśle do Gdyni.

właśnie nadeszły. Godz. 19.30 wydają polecenie przygotowania łodzi do odjazdu — musimy dziś wyruszyć! Poszedłem z żoną na herbatę i odprowadziłem ją na dworzec. Wracam nad Wisłę, kończymy przygotowania i łódzie hop! hop! na wodę.

Godz. 22 wszystko gotowe, lecz słońce tymczasem zaszło i ściemniło się już zupełnie. Na brzegu sporo gapiów, którzy cierpliwie czekają na nasz odjazd już od 3-ch godzin. Brniemy w błocie, aby dostać się do łodzi — siadamy. Zapalono latarnie. „Baczność! do modlitwy czapki zdejm!” — „Wszystkie nasze dzienne sprawy...” — modlitwą żegnamy Toruń, który tymczasem przykrył się czarnymi chmurami i drzemał. Tylko światła latarni nadbrzeżnych polyskiwały w dali, kąpiąc w fali wiślanej swój niepokojny blask. „Odbij! Grot-żagiel podnieś!” Ruszamy. Słaby NO popycha nas naprzód, za nami w ślad idzie „Rekin”. Dostaliśmy się do nurtu i bez obawy żeglujemy w dal. Trochę to ryzykowne ruszać w nocy na nowych łodziach i nieznaną wodzie, lecz pocieszamy się, że noc krótka. Zresztą wierzymy w naszą gwiazdę.

Oddalamy się coraz bardziej od „Rekina”, który gdzieś tam za nami pozostał i tylko zdala widać jego niepewne światło. Wyczuwamy intuicyjnie sylwetkę brzegów. Myślę, że warto byłoby wziąć się za wiosła, bo wiatr zcichł, i „Rekin” łatwiejby nas dogonił. Po chwili przekonałem się, że Miron widocznie myślał to samo, bośmy usłyszeli stuk wiosła i „Rekin” nas minął. Poszliśmy w jego ślady i wiosłujemy. Szliśmy teraz wymijając się

wzajemnie. Chwilami zdawało nam się, że „Rekin” użył motoru, bo tak szybko mknął, lecz musiało to być złudzenie, bo oni myśleli to samo o nas. Jednak, widząc, chcieli koniecznie być pierwsi, bo strasznie zawzięcie wiosłowali, co okazało się słusznym, bo rano dowiedzieliśmy się, że złamali wiosło. O północy wzeszedł księżyc, którego srebrny sierp oświecał nam drogę. Wiaterek się ożywił — można było złożyć wiosła. Szliśmy, lawirując, pod wiatr. Po pewnym czasie mineliśmy Brdziejście i o godz. 3-ej rano 4 lipca byliśmy przy moście w Fordoniu. Przy takiej wolnej jeździe, to już wiele 40 km. w 5 godz., co znaczy, jechaliśmy z szybkością 8 km. na godz. wcale nieźle, potwierdziło to trochę mój obrachunek.

All right! Nie tracimy chwili czasu, wiatr rośnie coraz bardziej i dochodzi do siły 3, kierunek NO, a ponieważ Wisła zmieniła kierunek na N, więc mieliśmy w perspektywie przez całą drogę bejdowny, gdyż wiatry te będą pochodzenia antycyklonicznego, nie zmieniają przez dłuższy czas kierunku. Ciśnienie wysokie, wszystko potwierdzało moje przypuszczenia. Mniejsza jednak o to, byle był wiatr, Wisła jest dosyć szeroka i można lawirować, to nie to co Warta, gdzie trzeba robić zwrot za zwrotem!

„Albatros” był teraz stale na przodzie i stopniowo oddalaliśmy się od „Rekina”. Zapowiadała się śliczna pogoda i po nieprzespanej nocy moja załoga, nakrywając sobie głowy, spała. Siedziałem sam u steru i zachwyciałem się wschodem słońca.

O godz. 7.30 ujrzelismy Chelmno, trzeba zatrzymać się, odpocząć, podnieść banderę, którą mieliśmy ze sobą, chcąc ją przywieźć wodą na Bałtyk. Wybieram na lewym brzegu wygodną zatoczkę i bęc! przybijamy. Podnosimy banderę i szykujemy posiłek.

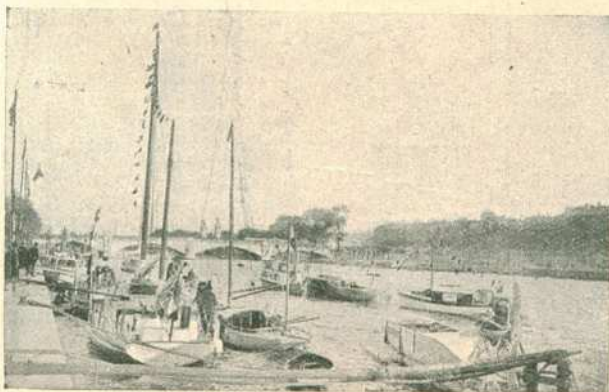
Po pół godz. przybył „Rekin”, postanowiliśmy się tu zatrzymać dłużej, by po nieprzespanej nocy wypocząć. Posłaliśmy po mleko i po wodę do picia, a w tym czasie używaliśmy kąpieli. Wypróbowałem zarazem nasze koło ratunkowe. Niosło wspaniale, utrzymało ze 4 osoby. Jednakowoż „Albatros” posiadał tylko prowizoryczny pływak, który człowieka nie utrzymał — służył nam odtąd za odbijacz.

Po spożyciu śniadania wyciągnąłem swoje znużone członki z błogą radością na trawie i zasnąłem. Jakże bosko śpi się po takiej nocy!

(D. c. n.).

Z YACHTINGU OBCEGO

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

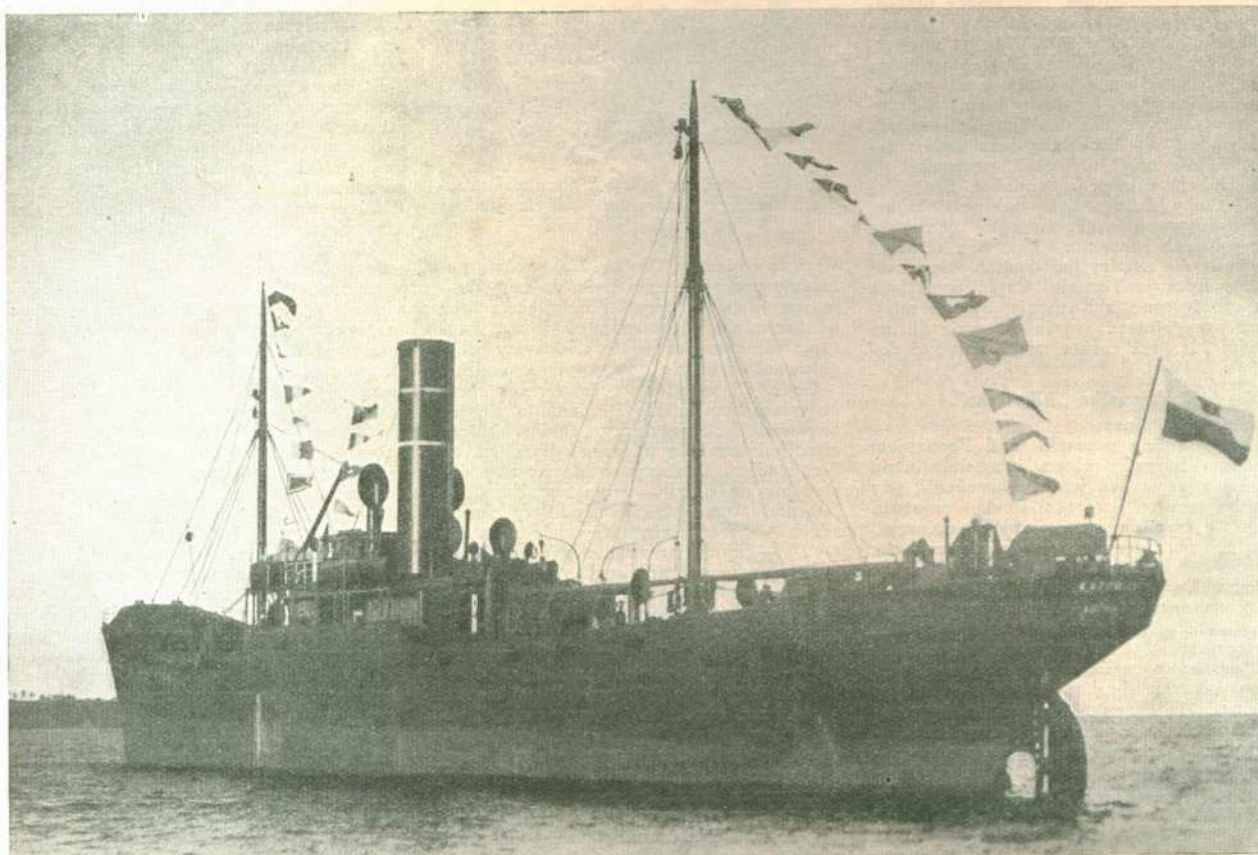


Yachty i łódzie spacerowe na Sekwanie.



Yacht „Capidon III” płynący do fiordu Oslo.

Z UROCZYSTOŚCI POŚWIĘCENIA POLSKICH STATKÓW ZACZĄTEK POLSKIEJ FLOTY

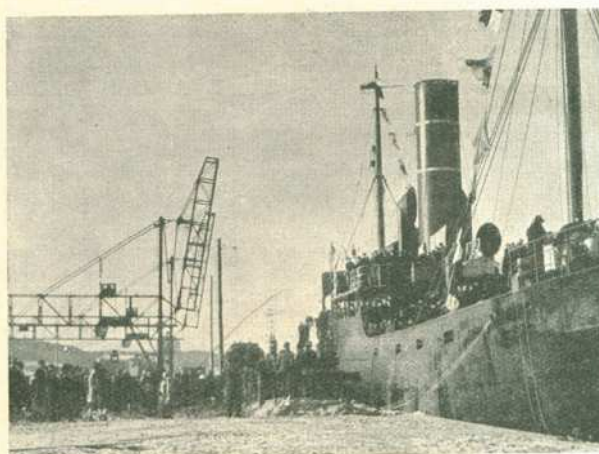


„Katowice” w porcie Gdynskim.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



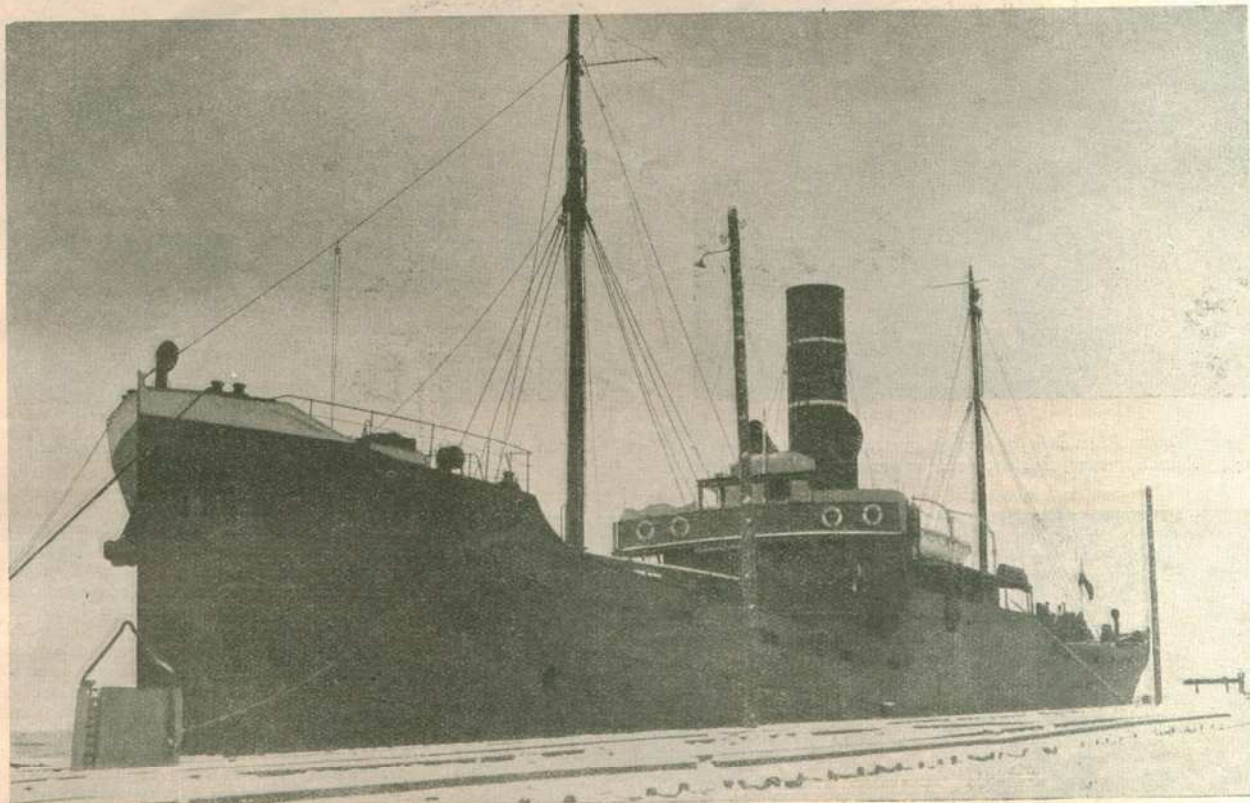
W momencie podniesienia bandery. Stoją (od lewej): poseł Załuska, prezes sejmowej komisji morskiej, minister przem. i handlu inż. Kwiatkowski, wiceminister przemysłu i handlu Dr. F. Doleżał i komisarz generalny Rzeczypospolitej w Gdańsku Dr. H. Strasburger.



W czasie podniesienia bandery na okręcie „Wilno”.

HANDLOWYCH W GDYNI W DNIU 6 STYCZNIA 1927 R.

HANDLOWEJ W ILUSTRACJI

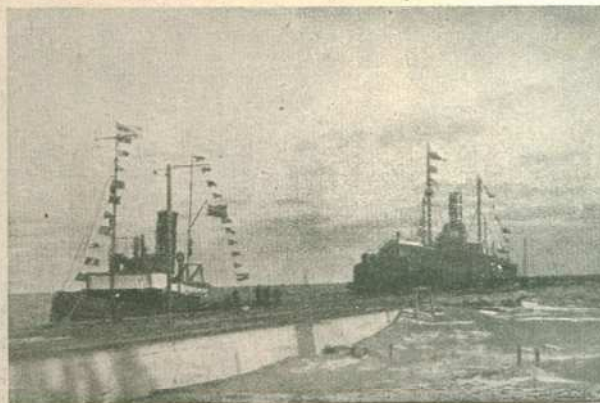


Statek „Wilno” przy moło południowym w Gdyni. Na okręcie tym odbyło się w obecności p. ministra przemysłu handlu inż. E. Kwiatkowskiego oraz zaproszonych gości uroczyste poświęcenie i podniesienie bandery.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



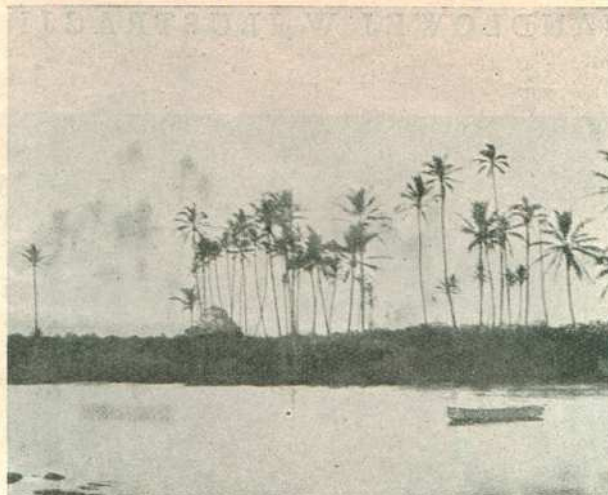
Pokład „Wilna”, widziany z mostku kapitańskiego.



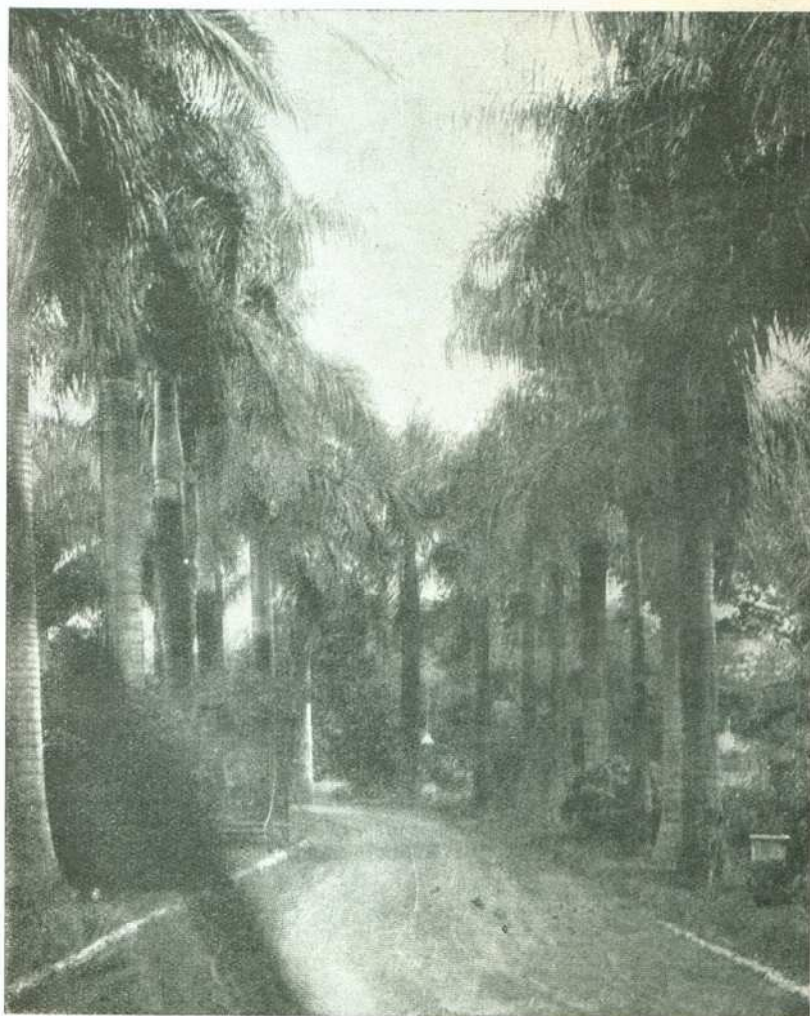
U moło południowego w Gdyni. W głębi okręt „Wilno”, obok niego pociąg ministerjalny, bliżej holownik „Ursus”, na którym p. minister Kwiatkowski odbył służbowy objazd portu.



Wyspy Hawaj. Zbieranie jaj ptaków morskich z których wyrabiają albumin, mający zastosowanie w przemyśle farbiarskim.



Ocean Spokojny. Typowa laguna z palmami kokosowymi.



Park królewski w Honolulu.

Kanał Panamski, długości 45 mil morskich, przechodzi się w normalnych warunkach w przeciągu 8-iu godzin. System kanału szluzowy, odmienny od tego, jaki projektował Lesseps. Wchodząc do kanału ze strony oceanu Spokojnego, płynie się 5 mil kanałem, wrytym w lądzie, po za tem wchodzi się do pierwszej szluzy, która podnosi się do jeziora Miraflores i następnie w drugie dwie szluzy, podnoszące okręt każda na 27—28 stóp, ogółem na 81 — 83 stopy. W szluzach okręt jest przesuwany i kierowany zapomocą elektrowozów. Z każdej strony szluzy po 3 elektrowozy, które podają stalowe liny, liny te umocowują się na okręcie po dwie z przodu, pośrodku i z tyłu. W ten sposób kierowany okręt nie dotyka ścian szluz. Elektrowozy mają pośrodku bębny, zapomocą których liny umocowane na okręcie, nawijają się na bęben lub rozwijają, zależnie od potrzeby. Wszystkiem dyryguje pilot szluzowy. Po wyjściu ze szluz okręt posuwa się znów kanałem, wrytym w lądzie górzystym. Właśnie w najtrudniejszej jego części Culebra, ta część kanału najwięcej szwankuje, mianowicie: dzięki górcom, ziemia się obsuwa przedziej, góry, naciskając na boki kanału, wypierają dno. Za mojej bytności kanał nie był czynny dwa tygodnie. Po przejściu Culebry płynie się sztucznym jeziorem, Gatun Lacks, tu już kanał dochodzi do 800 stóp szerokości, płynie się więc całą siłą pary. Dzięki systemowi szluzowemu, wykorzystując orografję terenu, rzeczki i strumyki, zostało utworzone sztuczne jezioro, nadmiar wód, którego reguluje zbudowana tama. Kiedy jezioro się kończy, wchodzi się do 3-ch szluz, każda na 27 — 28 stóp i już jest się na stronie Atlantyku w porcie Cristobal. Dzięki obfitości wody słodkiej, roślinność po obu stronach kanału bujna, cały krajobraz jest piękną panoramą dla oka, wzdłuż kanału biegnie pociąg, szyny miejscami ułożone są na palach.

Stolica Rzeczypospolitej Panamskiej Panama ma 45,000 ludności, składającej się przeważnie z mieszalców Hiszpanów z plemionami indyjskimi i Murzynami. Gwar i szum nie ustają nawet w nocy,



Wyspy Hawaj. Zbiorowisko morskich ptaków.



Wyspy Hawaj. Plaża i tubylcze łódzie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



klótnie i bijatki na porządku dziennym, kończące się zazwyczaj krwawo. Kapitan portu Balboa, z którym jechałem do miasta, powiedział mi: „jeżeli nie jest pan wrażliwy, to radzę panu pójść do café Eldorado. Można się dobrze zabawić, ale tam zwykle bywa jedno zabójstwo w ciągu wieczora”. Samo miasto dosyć marne, kilka większych rządowych budynków i hotel, reszta jednopiętrowe pospolite budynki i dwa kościoły.

Kanał przecina rzeczpospolitą przez środek, po obu stronach kanału strefa 5 mil szerokości należy do St. Zjedn. Północnej Ameryki. Za ten pas szerokości 10-u mil St. Zjedn. zapłaciły 10.000.000 dolarów Rz. Panamskiej. Przy wejściu i wyjściu do kanału strefa się zwęża i tak Cristobal, należący do strefy kanałowej, oddziela się od panamskiego Colónu tak, jak u nas na dworcu tory kolejowe. Lud-

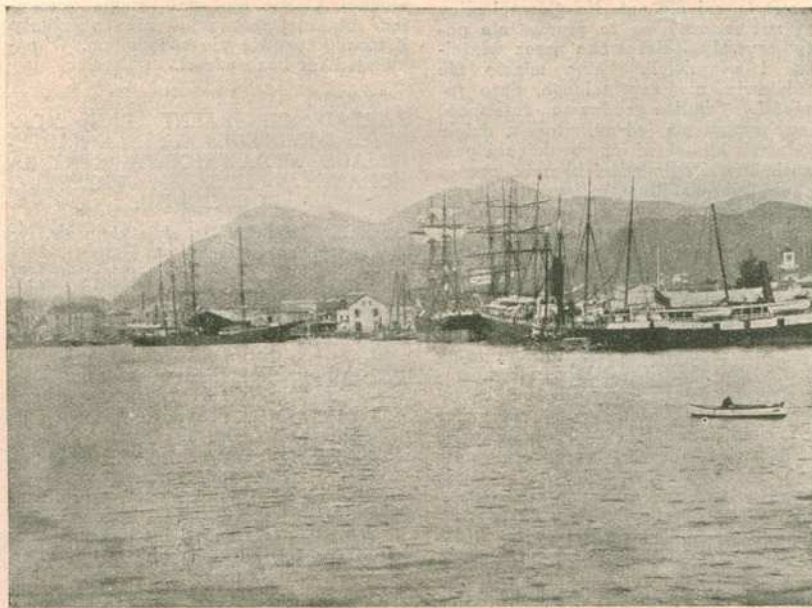
ność Cristobalu składa się przeważnie z urzędników i służby; część handlowa to Colón, którego ludność 25.000 składa się, jak i stolica Panamy, z mieszanin, mulatów, kreolów, metysów i t. d.

W Cristobal bawilem tylko tyle, ile zajął mi czas wysadzenia pilota. Płynąc kanałem, nie miałem czasu na przeczytanie gazety, przywiezionej przez pilota. Po wyjściu z portu dałem kurs, a sam poszedłem na odpoczynek. Wziąłem do ręki gazetę, okazała się w języku hiszpańskim, którym nie władam. Znając trochę włoski, udało mi się zrozumieć treść depechy z Newport-New, portu w zatoce Delavaru, o przybyciu do tego portu niemieckiego krążownika pomocniczego „Prinz-Eitel-Friedrich”, na którym znajdowało się 300 ludzi z załóg, potopionych przez niego statków handlowych. Przybył do portu celem zaprowiantowania się w żywność

węgiel, a także wysadzenia na ląd załóg z potopionych statków. Ponieważ St. Zjednoczone nie były jeszcze w wojnie z Niemcami, krążownik ten, po dopełnieniu potrzebnych mu zapasów, mógł wyjść w morze na dalsze swoje popisy, przeto zdecydowałem się zająć na Jamajkę, która była mi po drodze i tam otrzymać dokładne wiadomości co do bezpieczeństwa. Czasu miałem dosyć. Do Jamajki miałem przebieg 600 mil. W każdym razie będę tam prędzej, niż wspomniany krążownik, i wątpliwe było, aby odważył się przybliżyć do kolonii angielskiej.

Na czwarty dzień ze świtem zawinąłem do portu Kingstown na Jamajce. Zwróciłem się do szefa sztabu kapitana Pel'a po informacje. Oświadczył mi on, że wątpliwe, aby „Prinz-Eitel-Friedrich” zaryzykował wyjść w morze, wiedząc, że jest śledzony przez angielskie krążowniki, radził mi jednak zaczekać do rana na przybycie krążownika „Melbourn”, którego dowódca da mi wyczerpujące dane. O 1-ej zostałem zaproszony na śniadanie do kasyńki oficerskiej. Między oficerami był kapitan artylerji, Szkot, którego ojciec uczestniczył w powstaniu 1863 r. Nazwiska nie pamiętam. Po śniadaniu zwiedzałem miasto. Miasto małe, schludne, przeważa ludność kolorowa. Uderzyła mnie wielka ilość świątyń przeróżnych sekt: adwentystów, baptystów, metodystów i wszelkich odmian kościoła reformowanego. Wieczorem wszystkie te świątynie były przepełnione i odbywały się dysputy religijne. Jeżeli zatrzymałem się koło jakiejś świątyni, gwałtem mnie tam zaciągano. Jamajka obfituje w owoce, szczególnie doskonale banany i mango.

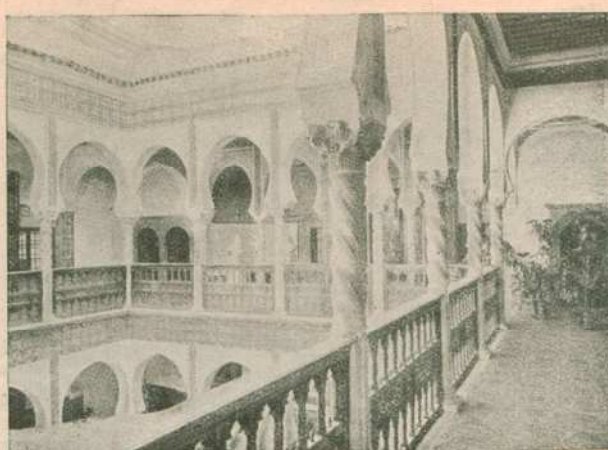
Na drugi dzień o 9-ej rano zawinął do portu oczekiwany krążownik „Melbourn”. Natychmiast udałem się do niego. Dowódca upewnił mnie, że mogę śmiało wyruszyć w drogę, przyczem dodał: „ręczę panu, że Niemiec nie wyjdzie w morze z obawy przed naszymi krążownikami”. Zaraz po wizycie wróciłem do siebie i o 4-ej po południu wyruszyłem do New-Yorku. Pogoda cicha, jaka zwykle panuje w tych szerokościach. Po okrążeniu Jamajki i przejściu między Kubą a Haiti, kurs przechodził koło wyspy San-Salvador, na której wylądował Krzysztof Kolumb w pierwszej swojej podróży, szukając drogi do Indyj.



Wyspy Hawaj. Port Honolulu.



Algier. Widok ogólny.



Algier. Pałac arcybiskupi.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



9-go marca o 10-ej rano zawinąłem do portu New-York. Po drodze, między przylądkami Hatteras i C. Henry, spotkałem krążowniki angielskie, strzegące „Prinz-Eitel-Friedricha”, stojącego w porcie Newport-New. Od Cristobal via Kingstown do New-Yorku 2000 mil.

W New-Yorku stałem cały miesiąc, będąc pewny, że wyjdę do Archangielska, jednak w wilę wyjazdu, oznajmiono mi marszrutę via Panama Władywostok. Co było najprzykrejsze w tych podróżach, to brak wiadomości z domu. Wychodząc z Władywostoku do Vancouveru, depeszcowałem, aby korespondencję na „Kijów” wysłać do Władywostoku, ponieważ tam miałem wrócić. Otrzymałszy zarządzenie udania się do New-Yorku, depeszcowałem do Władywostoku, aby przesłać korespondencję do New-Yorku lub Archangielska. I tak podróżowaliśmy blisko 3 lata. „Kijów” w jedną stronę a korespondencja jego w przeciwną.

Po 8-iu dniach podróży stanąłem ponownie w porcie Cristobal-Coloni u przystani w celu uzupełnienia zapasów węgla na przebieg Panama—Honolulu 4690 mil.

O godzinie 2-ej po południu wyszedłem na miasto celem nabycia marek strefy kanałowej. Urzędnik na poczcie zwrócił mi uwagę: Niech się pan obejrzy, co to za czarny dym tak wali ze środka Colonu. Rzeczywiście, odwróciwszy się, ujrzałem kłęby czarnego dymu, wznoszące się z centrum miasta. Poszedłem w kierunku pożaru. Kiedy doszedłem do miasta, już większa część budynków była zagrożona. Straż ogniowa bardzo nieumiejętnie brała się do gaszenia. Zalewano pałace się budynki, których już nic uratować nie mogło, a należało burzyć pobliskie domy, aby przeciąć drogę pożarowi, ponieważ budynki prawie wszystkie były drewniane. Dezorganizacja zupełna: nikt nikogo nie słuchał, nadomiar złego kobiety, zamiast pomocy, podnosiły krzyk i lament nie do opisania. W mieście widocznie było dużo palnego materiału w postaci benzyny i nafty, gdyż ciągle następowały wybuchy, a po każdym wybuchu kłęby czarnego dymu. Istne piekło Dantejskie. O 6-ej całe miasto było w ogniu. Amerykanie bronili dostępu ognia do swojej dzielnicy Cristobalu, którego budynki w połowie były drewniane. O godz. 9-ej zamiast miasta pozostała równina, pokryta popiołem. Żar był tak silny, że wynoszone z magazynów materiały i składane na brzegu zaczęły się palić. Co

nie zniszczył ogień, to zniszczyła woda. O ładowaniu węgla nie było mowy, robotnicy pobiegli do miasta ratować swój dobytek. Rząd panamski nadesłał namioty, aby ludność miała się gdzie schronić, następowała pora deszczowa, zastępująca tu zimę. W dzień pożaru, jak na urągowsko, niebo płonęło żarem. Dopiero na trzeci dzień rano, zakończyłem ładowanie węgla. Dopływałem do kanału, który przeszedłem w ciągu 9-ciu godzin. Skierowałem się ku wyspom Sandwich. Pogoda ładna, słaby powiew pasatu.

8-go maja rano wypłynąłem do portu Honolulu i stanąłem u przystani, gwoździ uzupełnienia zapasów węgla na drogę do Władywostoku.

Choć Honolulu jest głównym portem i stolicą wysp Sandwich, ruch w porcie niewielki, ma charakter nadewszystko stacji węglowej dla statków pasażerskich i jest bazą dla wielorybników. Jest to dla nich centrala, gdzie uzupełniają swoje zapasy, przeprowadzają remont statków i stąd udają się na połów. Miasto nieduże, dosyć czyste. Ulice i drogi okoliczne szosowane, raj dla aut. Na głównej ulicy ruch aut znaczny, są to przeważnie pojazdy prywatne, kierowane przez właścicieli i właścicieli. Samo miasto nie przedstawia nic oryginalnego, dużo roślinności. Okolice cudowne, roślinność bujna, wygląd na jedyny, zdrowy, dzięki łagodnemu klimatowi, co zawdzięcza pasatowi. Dzięki łagodności klimatu, oprócz podzwrotnikowej flory, są i owoce klimatu umiarkowanego, udają się wszelkie warzywa. Owoce i warzywa doskonale i tanie. Ogrodnictwem trudnią się Japończycy i Chińczycy, aborygeni wolą oddawać się dołce far niente, na co pozwala łagodny klimat.

9-go maja wypłynąłem do Władywostoku, kierując się na cieśninę Tsugar-ską. Pogoda zmienna, wiatry umiarkowanej siły, przeważnie z północnej części kompasu. Teraz kierując się cały czas na Zachód i przeciąwszy południk 180 stopni długości Zachodniej, kroczylem do długości 180 Wschodniej. Do południa miałem sobotę, a od południa niedzielę. Jeden dzień zgubiłem. Od cieśniny Tsugar-skiej do Władywostoku mgła, która się rozeszła przed samem wejściem do portu, gdzie stanąłem 26-go maja w południe, przebywszy od Honolulu 3800 mil.

Po półtoramiesięcznym postoju i załadunku 6000 ton mandzurskiego bobu, popłynąłem do Hull, wstępując po dro-

dze do Nagasaki i Singapore po zapasy węgla i dalej aż do Suezu bez zatrzymania się. Ocean Indyjski przepłynąłem przy stosunkowo umiarkowanym mussonie, w końcu sierpnia. Od Władywostoku do Suezu przebyłem 7,940 mil, z dziennym postojem w Nagasaki i Singapore.

W Suezie, przyjmując pilota dla przejścia kanału, obwarowano mi kapitański mostek i sterownię workami z piaskiem, w obawie przed ostrzeliwaniem statku przez wojska tureckie lub beduinów. Cały kanał był obsadzony przez angielskie wojska indyjskie. Kanał przeszedłem w ciągu 18-u godzin. Po godzinnym postoju w Port-Saïdzie wyszedłem do Algieru. Tu już podróż była mniej przyjemna z obawy przed atakiem łodzi podwodnych. 28-go sierpnia szczęśliwie zawinąłem do Algieru, zdecydowawszy dać dwudniowy odpoczynek załodze po przeszło miesięcznej podróży bez postoju.

Opuszczając Algier, podróż stawała się uciążliwą i niebezpieczną. Każdy przedmiot, ukazujący się na powierzchni morza, był uważany za peryskop łodzi podwodnej. Ludzie nie spali, ciągle oczekując ataku, perswazje nie pomagały. Z mostku prawie nie schodziłem. W nocy szedłem bez świateł. (d. c. n.)

ZARZĄD CENTRALNY LIGI MORSKIEJ I RZECZYWISTE WYŚYŁA NASTĘPUJĄCE WYDAWNICTWA (CENY SĄ PODANE Z KOSZTEM PRZESYŁKI POCHTOWEJ):

- Rocznik „MORZA” (z wyjątkiem Nr. Nr. wyczerpanych) 1925 r. — zł. 8.
- Rocznik „MORZA” (z wyjątkiem Nr. Nr. wyczerpanych) 1926 r. — zł. 8.
- J. Rummel: „Państwo a Morze” — zł. 2.
- Wł. Nałęcz: „Na bursztynowym brzegu” — zł. 3.
- F. Rostkowski: „Realny program twórczej pracy Polski na morzu” — zł. 0.50.
- F. Rostkowski: „Państwo a Żegluga i jej rentowność” — zł. 0.50.
- A. Uziębło: „Praca Polski nad morzem” — zł. 0.50.
- E. Słoński: „Zasług Polski z Morzem” (bajka dla dzieci) — zł. 3.
- K. Demel: „Narzędzia i metody łowu gatunków użytkowych ryb Bałtyku Polskiego” — zł. 1.
- A. Rylke: „Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien” — zł. 0.30.
- A. Rylke: „Morze to nowy teren pracy dla robotnika polskiego” — zł. 0.20.

MARYNARKA WOJENNA

(pod redakcją inż. Aleksandra Rylke)

JAK POWSTAŁA MARYNARKA WOJENNA W ODRODZONEJ OJCZYZNIE

Dnia 4 grudnia 1918 roku Naczelnik Państwa Józef Piłsudski wydał dekret, który brzmiał: „Rozkazuję utworzyć Marynarkę Wojenną”. Na mocy tego dekretu świeżo powstałe Ministerstwo Spraw Wojskowych stworzyło w swym łonie sekcję marynarki wojennej. Zadaniem tej sekcji było gromadzić wszelki materiał, niezbędny do stworzenia przyszłej floty. Jako punkt zborny dla zgłaszających się marynarzy z marynarek zaborczych był wyznaczony Modlin, gdzie jeszcze po Rosjanach i Niemcach pozostały urządzenia portowe na brzegu Wisły i Narwi. W 1919 roku gotowano się do objęcia Pomorza i zajęcia wybrzeża morskiego; w tym celu został utworzony I Batalion Morski. Z jednostek pływających posiadaliśmy zaledwie kilka statków rzecznych. W roku 1920 nastąpiło objęcie wybrzeża morskiego i od tej chwili rozpoczął się nowy okres życia marynarki. Posiadaliśmy już bowiem swój port morski, — Puck, zapoczątkowaliśmy służbę hydrograficzną na wybrzeżu oraz służbę łączności. Wówczas dla potrzeb hydrograficznych został zakupiony pierwszy okręt marynarki wojennej „Pomorzanin”.

Na wiosnę 1920 roku została zorganizowana na Prypoci Flotylla rzeczna, która w walce z sowiecką flotyllą i wspólnie z naszą armią odniosła szereg sukcesów. Władze marynarki rozpoczęły starania zakupu okrętów morskich zagranicą, oraz przystąpiły do utworzenia szkół morskich: oficerskiej i specjalistów marynarskich.

Najazd sowiecki w 1920 roku przeszkodził rozwojowi marynarki. Ze względu na potrzebę wzmocnienia frontu I Batalion Morski został przestawiony w I Pułk Morski i wysłany do walk na pole narówni z armią. Dzielnie sprawował się na froncie Pułk Morski i nieraz stawiał opór

większym siłom nieprzyjacielskim, za cenę wielu ofiar z pośród marynarzy.

Walka na froncie znacznie uszczupliła personel marynarzy i zatrzymała pracę organizacyjną.

Na jesieni 1920 roku trzeba było rozpocząć wszystko na nowo.

Wysiłki pracy w tym kierunku dały te rezultaty, że na początku 1921 roku na wodach polskich ukazały się już dwie kanonierki „Komendant Piłsudski” i „Generał Haller” jak również i 4 trawlerzy „Jaskółka”, „Mewa”, „Czajka” i „Rybik” — które zostały przez Rząd zakupione w Finlandii.

Dla szkolenia personelu zostały otwarte kursy instruktorskie dla oficerów, obecnie Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej w Toruniu, oraz szkoła specjalistów marynarzy w Świeciu.

Dzięki nieustannym zabiegom uczestniczenia w podziale floty, otrzymaliśmy w 1921 roku 6 torpedowców: „Kaszub” (zginął w 1925 r.), „Mazur”, „Krakowiak”, „Kujawiak”, „Ślężak” i „Podhalanin”.

Przedtem mieliśmy już 4 monitory rzeczne, a to: „Warszawa”, „Toruń”, „Pińsk” i „Horodyszcze”, które zapoczątkowały flotyllę rzeczne na Pinie i Wiśle.

Posiadanie własnego większego portu morskiego okazało się nieodzowną koniecznością, więc w 1921 roku przystąpiono do budowy portu Gdynia, któryby dał schronisko nie tylko obecnej, ale i przyszłej flocie wojennej.

Lata 1922, 23, 24 i 25 r. przechodzą w marynarce wojennej w pracy intensywnego szkolenia personelu zarówno oficerskiego, jak i szeregowego.

W 1924 r. marynarka nabywa transportowiec „Warta”, a w 1925 transportowiec „Wilja”, dla przewożenia transportów wojskowych drogą morską.

W międzyczasie kierownicze władze morskie czynią usilne starania, by stwo-

rzyć początek bojowej floty morskiej, bowiem posiadane jednostki pływające służą tylko dla celów szkolnych i mogą być na wypadek ewentualnej wojny zastosowane tylko jako okręty pomocnicze.

W tym celu przedstawiano odpowiednim czynnikiem projekt rozbudowy floty morskiej, lecz niestety, ciężki stan finansowy kraju uniemożliwiał wówczas zrealizowanie tych projektów, i dopiero rok 1926 był przełomowym w marynarce wojennej.

Same fakty, które zaszły podczas tego roku w życiu naszej marynarki wojennej przemawiają za siebie.

Otóż, w tym to właśnie roku zawarto umowę z firmami francuskimi na budowę 5-ciu nowoczesnych jednostek pływających: 2-ch niszczycieli torpedowców („Wicher” i „Burza”), oraz 3-ch łodzi podwodnych („Wilk”, „Rys” i „Żbik”).

W tymże roku zostały wcielone do składu flotylli rzecznej 2 nowozbudowane w kraju monitory rzeczne — „Kraków” i „Wilno”, oraz dla celów szkolnych na morzu zakupiono szkuner szkolny „Iskra”.

Nie można pominąć również faktu, że część portu wojennego w Gdyni została o tyle wykończona, że dała po raz pierwszy w tym roku naszym okrętom wojennym należyte schronienie na czas postoju zimowego. Budynki wojskowe w tym porcie znajdowały się już w takim stanie, że umożliwiły przeniesienie do nich Komendy Portu Wojennego z Pucka.

Siedmioletnia wytężona praca dała te rezultaty, że dziś już stanęliśmy w Gdyni mocno, mając tam własną bazę i urządzenia portowe, i niedługo będziemy czekali na chwilę, kiedy polska bandera będzie powiewała na nowoczesnych okrętach, które będą stanowiły początek bojowej floty ojczystej.

JÓZEF BOREYKO

OFICERSKA SZKOŁA MARYNARKI WOJENNEJ

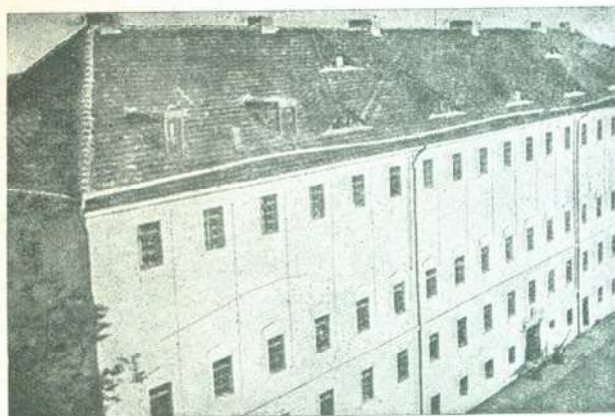
Od samego początku zmartwychwstania Państwa naszego, wołą ówczesnego Naczelnego Wodza, została powołana do życia — Marynarka Polska. Pierwsze lata jej egzystencji polegały na skoncentrowaniu personelu, przede wszystkim oficerów i podoficerów byłych państw zaborczych, oraz wyłonieniu myśli przewodniej dla kierunku pracy. Wysiłek ten wkrótce został przerwany przez wojnę polsko-bolszewicką. Dopiero po zakończeniu wojny bieg myśli naszej marynarki zaczął przybierać logiczną i racjonalną drogę, między innymi wytknął on jej, jako jeden z pierwszych zasadniczych punktów konieczność stworzenia szkoły, któraby dokształcała tych oficerów, którzy z racji przewrotu bolszewickiego w Rosji, nie zdążyli zakończyć swych studiów morskich lub uzyskali przedwczesny stopień oficerski z dodatkiem „czasu wojennego”.

Z czasem Szkoła owa miała się przeistoczyć w szkołę stałą z zadaniem zaopatrywania naszej przyszłej floty w personel oficerski.

Na tej podstawie powstała pierwsza w Polsce Szkoła Marynarki Wojennej, któ-

ra została powołana do życia 15 marca 1921 roku, z tytułem „Tymczasowe Kursy

Instruktorskie dla Oficerów Marynarki Wojennej”, w skróceniu T. I. K. Zorgani-



Gmach oficerskiej szkoły marynarki wojennej w Toruniu.



W gabinecie fizyki i chemii.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



zowanie i uruchomienie Szkoły zostało polecone komandorowi podporucznikowi Mohucemu Adamowi. Za siedzibę Szkoły obrano Toruń, jako miejsce ówczesnego przebywania Kadry Marynarki Wojennej, która koncentrowała w sobie największą ilość oficerów, szczególnie oficerów podlegających przeszkoleniu. Staniem Kierownictwa Szkoły został wyszukany i uzyskany piękny lokal na ulicy Fredry 12, który był poprzednio kasynem niemieckiego garnizonu, obecnie własność miasta i zajmowany przez b. wojewodę pomorskiego Wachowiaka. Wielkie trudności Szkoła napotkała w układaniu programów, jak i w wyszukiwaniu odpowiedniego personelu profesorskiego. W tym drugim wypadku jedyne rozwiązanie przedstawiało się w zaangażowaniu wykładowców-fachowców, zatrudnionych na służbie w innych miejscach naszego kraju i którzyby na wykłady mogli dojeżdżać do Torunia.

Szkoła została otwarta 20 marca 1921 roku i liczyła 20 słuchaczy. Oprócz owych 20-tu stałych słuchaczy, Szkoła

posiadała 6-ciu eksternów, którzy z powodu swych przydziałów i obowiązków służby nie mogli zostać przydzieleni na stałe do Szkoły i którzy zobowiązali się w terminach, wyznaczonych przez Szkołę, składać odpowiednie egzaminy.

Pierwszy rok szkolny 1921-22 polegał więcej na improwizacji, szkoła w owym czasie nie posiadała podręczników i odczuwała wielkie braki materialne, które nie wszystkie mogły być usunięte, bo wymagały materiału, nieznajdującego się w kraju. Oprócz tego system dojazdów na wykłady niezawsze zezwalał na przeprowadzenie w całości naszkicowanego programu. Nie zważając na takie poważne braki, personel szkoły i słuchacze przejawili duży zapał i entuzjazm.

Okres szkolenia dzielił się na teoretyczny i praktyczny. Praktyczny okres — odbywał się na jednostkach czynnych naszej floty.

Po zakończonym pierwszym okresie teoretycznym, nastąpiło zaokrętowanie pierwszego kursu w lipcu 1921 roku na kanonierkę O. R. P. „Generał Haller”.

Praktyczne szkolenie napotykało również na wielkie trudności, powodowane temi samymi, co w szkole, brakami w dodatku nieregulowane jeszcze życie Floty nie sprzyjało warunkom szkolenia.

W jesieni 1921 roku Szkoła zaczynała tracić swój charakter tymczasowości i następny kurs rozpoczyna się już 1-go listopada 1921 roku, przytem zaliczono na kurs 12 słuchaczy oficerów. Zmniejszenie liczby słuchaczy tłumaczy się tem, że rozwijające się życie floty i Marynarki wymagało zatrzymania na służbie niektórych oficerów podlegających przeszkoleniu. Ten fakt wskazywał również na dający się już odczuwać brak oficerów.

Życie więc samo wskazywało konieczność jak najszybszego stworzenia szkoły, któraby postawiona należycie, dała możliwość przygotowania przyszłych oficerów Marynarki. Okoliczności te wymagały przerobienia Statutu Szkoły, jak i wyszukania odpowiedniego gmachu, w którym Szkoła mogłaby przybrać charakter stały i odpowiadający szkołom Armji.

W marcu 1922 roku Szkoła otrzymała od wojskowności budynek leżący tuż przy dworcu, służący za czasów niemieckich za kasyno garnizonowe dla wojsk kwatrujących na lewym brzegu Wisły. Był to krok naprzód — Szkoła uzyskiwała swój własny gmach, co prawda zbyt ciasny, by ulokować słuchaczy, ale dostatecznie duży, by móc zorganizować odpowiednie audytoria.

Wkrótce potem Szkoła zostaje przekształcona na „Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej” z prawami, regulaminem i statutem Szkół Oficerskich Armji.

W październiku roku 1922 przydzielono 14 oficerów na Kurs III, przytem w tej liczbie znajdowali się nie tylko oficerowie należący z fachu do morza, ale także oficerowie z Armji, którzy na własne życzenie zostali wcieleni do Szkoły.

W końcu roku 1922 Szkoła otrzymuje swój statut, według którego kurs jej trwa dwa lata, a do Szkoły przyjmowani są kandydaci na Oficerów ze Szkoły Podchorążych lub Korpusu Kadetów. Na wiosnę roku 1923 wszystkie Szkoły wojskowe zostały powiadomione, że Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej przyjmuje kandydatów na warunkach obowiązujących inne Szkoły wojskowe, jedynie przegląd lekarski stawiał kandydatom większe wymagania co do stanu fizycznego i zdrowotnego.

Ze względu na szczupłość lokalu w roku 1923 przyjęto tylko 21 słuchaczy, w tej liczbie znalazło się i kilku oficerów Armji. Od tego czasu Szkoła przybiera już charakter stały.

Wychowankowie Szkoły mieszkają w gmachu Szkoły, który w tym celu został przebudowany i przerobiony, lecz wkrótce okazało się, że budynek położony tuż nad Wisłą, wybudowany z t. zw. „pruskiego muru” nie jest odpowiedni do zamieszkiwania na stałe, jest ciasny i z punktu widzenia zdrowotnego szkodliwy, a więc z rozwojem Szkoły wyłoniła się znowu konieczność szukania innego gmachu, więcej odpowiedniego.

W roku 1924 następuje nowa zmiana ustroju Szkoły przez przedłużenie okresu szkolnego do trzech lat i skasowanie wymagań ukończenia Szkoły Podchorążych lub Korpusu Kadetów; wymagana jest tylko matura.

W jesieni roku 1924 Szkoła otrzymuje V Kurs, który liczył słuchaczy 26.

6 października 1924 roku komendantem Szkoły zostaje mianowany komandor Panasewicz Witold.

W czerwcu 1925 roku zrobiono jeszcze jeden duży krok naprzód. Szkoła uzyska-



Na sali gimnastycznej.

ła do swej dyspozycji, leżące tuż nad Wisłą koszaraki tak zwane „Racławickie”, zajęte dotychczas przez flotyllę wiślaną. W tych koszarach Szkoła mieści się obecnie i ma dość miejsca nie tylko na audytoria i klasy wykładowe, lecz i na dogodnie ulokowanie podchorążych.

10 października 1925 roku Komendantem Szkoły zostaje mianowany Komandor Petelenz Czesław.

23 listopada 1926 roku komendę Szkoły obejmuje Komandor porucznik S. G. Frankowski Stefan.

Przez czas improvisacji, reformowania, szukania odpowiedniego pomieszczenia, wykładowców i t. p. szkoła przeszła i pokonała wielkie trudności, ale owe trudności zraziły niejednego ze słuchaczy, którzy przed czasem, z różnych przyczyn, Szkołę opuścili.

Obecnie na swych trzech kursach Szkoła liczy 72 uczniów. Oprócz nich przydzielono w tym roku do Szkoły specjalny kurs dla „Półtorarocznych”, byłych wychowanków Szkoły Morskiej w Tczewie i odbywających służbę wojskową.

Dziś Szkoła odpowiada swemu przeznaczeniu i swojej nazwie. Dzięki nieustającym zabiegom personelu Szkoły, posiada ona własną bibliotekę, drukarnię, litografię, krawiectwo, warsztaty, gabinety naukowe, salę gimnastyczną, swoje ambulatorium i t. p. Cały szereg podręczników ułożono i wydano własnym nakładem. W tym roku zostały nawet wydane zasadnicze dzieła w formie książek, dostępnych dla ogółu. Jedno z nich jest pracą komandora ppor. Zajczkowskiego Witolda p. t. „Wiedza Morska”, i posiada znaczenie doniosłe dla naszego życia morskiego i jest pierwszym dziełem tego rodzaju. Słowem Szkoła dziś żyje i rozwija się, przygotowując dla kraju oficerów marynarki, tworząc fachowy język polski i fachową literaturę, budzi zamiłowanie do morza i staje się ośrodkiem myśli fachowej.

Dziś całkowity okres wyszkolenia podchorążego marynarki trwa 3 lata i 3 miesiące. Każdy rok szkolny składa się z:

- a) 7 miesięcy teorii w Szkole w Toruniu i
- b) z 4 miesięcy (w ostatnim roku 5 miesięcy) pływania praktycznego na okrętach Floty i Flotylli rzecznej i
- c) 5 tygodni urlopu.

Oprócz tego przed rozpoczęciem pierwszego Kursu Szkolnego kandydaci do Szkoły po zdaniu wstępnego egzaminu są zaokręgowani na 2 miesiące na okręcie Floty dla wypróbowania ich zdolności do służby morskiej.

Podchorążowie, którzy z lepszym wynikiem ukończyli Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej i którzy już po osiągnięciu stopnia podporucznika złożyli egzamin z języka francuskiego z wynikiem dodatnim, zostają wysłani do Francji dla zdobycia praktycznego pływania z odpowiednimi kolegami francuskimi. To pływanie odbywało się dotychczas na krążowniku „Jeanne d'Arc”, przytem program pływania jest ogromnie urozmaicony i ciekawy. Zazwyczaj krążownik francuski odwiedza porty południowej lub północnej Ameryki, a nieraz przepływa kanał Panamski i zwiedza wyspy i porty na Pacyfiku.

Obecnie 4-ch młodych marynarzy polskich, na okręcie francuskim, buja gdzieś na falach Atlantyku lub Pacyfiku.

Fach marynarza wymaga, by młody oficer po opuszczeniu Szkoły nie zaniedbywał dalszej nauki i stale śledził rozwój techniki i nauk morskich, albowiem w następstwie winien on obrać sobie dział służby morskiej, w której musi się spe-



Obiad.

cializować. Polska marynarka w dzisiejszym stanie nie może jeszcze stworzyć własnych Szkół Oficerskich, skutkiem tego młodzi oficerowie, którzy przejawiają chęć do dalszej nauki, zamyślenie jakimś działem a także znajomości języka francuskiego, po zdaniu odpowiedniego egzaminu, są wysyłani do Francji na studia dla specjalizacji.

Wielki napływ podań do Szkoły oraz próśby o informacje co do wstąpienia do niej nasyłane przez naszą młodzież, świadczą o przebudzeniu się w nas świadomości, że Polska nie może egzystować bez morza i że rozwija się w naszej młodzieży chęć wrażeń i poznania szerszego świata.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KRONIKA OBCA

Budżety marynarki na rok 1927 w Niemczech, Francji i Stanach Zjednoczonych. — Manewry angielskie i francuskie na morzu Śródziemnym. — Katastrofa żaglowca szkolnego „Richelieu”.

Rekordowym wśród budżetów marynarki, preliminarzowanych na rok 1927, jest preliminarz budżetowy marynarki niemieckiej. Istotnie żadne inne państwo nie pozwoliło sobie na tak olbrzymie w zestawieniu z latami poprzednimi powiększenie wydatków na flotę w roku bieżącym. Mają one wynosić 221.665.670 marek złotych, t. zn. więcej niż dwa razy tyle, co wynosiły w roku 1924. Zaznaczyć należy, że, począwszy od roku 1924, wydatki coroczne na marynarkę w Niemczech wzrastają wciąż o potężne sumy. W roku 1925 wynosiły 143.722.300 marek, w roku 1926 już 201.704.200. Wymowa tych cyfr staje się tem jaskrawsza, jeśli zważyć, że w przedwojennym okresie najintensywniejszych zbrojeń morskich niemieckich, t. j. między r. 1912 i 1915, budżet marynarki wzrósł tylko z 444,1 milionów na 475,8 milionów.

W preliminarzu tegorocznym, — zresztą jak zawsze — ogromny procent wydatków przypada na przedziwną rubrykę „Środków, które mogą być przenieszone”. Preliminarzowano na to, w samych tylko stałych wydatkach budżetu zwyczajnego, 53 miliony marek, t. j. 38 procent sumy ogólnej.

Również nieproporcjonalnie wielka suma przypada na rubrykę „utrzymania floty w stanie sprawności służbowej”. W tym roku przeszło 24 miliony (w roku 1924 — 12,8 milj.; w 1925 — 16 milj.; w 1926 — prawie 20 milj.).

Mówiąc o budżetach marynarki niemieckiej, zaznaczyć trzeba, że dotychczas jeszcze nawet rachunki budżetu z roku 1924 nie zostały Reichstagowi przedstawione.

Budżet morski francuski na rok 1927, po raz pierwszy od roku 1922, wykazuje, zresztą bardzo nieznaczne, powiększenie w przeliczeniu na złoto. Od roku 1922 do 1925 powiększał się tylko w cyfrze franków papierowych, w przeliczeniu na franki złote wykazywał jednak zniżkę. W roku ubiegłym wynosił 1433 miliony franków papierowych. Na rok obecny preliminarzowano 1915 milj. franków papierowych.

Powiększenie floty francuskiej w roku bieżącym pozostanie jak najciszej w ramach programu ograniczenia zbrojeń morskich, przyjętego przez Francję w r. 1922 na konferencji waszyngtońskiej. Program ten zakreślony jest aż do roku 1930. Według niego przed rokiem 1924 przystąpiono do budowy: trzech krążowników po 8000 tonn (typu „Dugouay-Trouin”); sześciu lekkich krążowników po 2400 tonn (typu „Jaguar”), dwunastu kontrtorpedowców po 1400 tonn (typu „Bourraïque”); sześciu łodzi podwodnych po 1150 tonn (typu „Requin”); sześciu łodzi podwodnych po 600 tonn (typu „Sirène”); jednego statku-matki hydroplanów („Bernard”). W roku bieżącym wszystkie te jednostki znajdują się na wodzie. Dołączają się do nich jeszcze trzy łodzie podwodne po 1150 tonn, oraz sześć po 600 tonn, do których budowy przystąpiono, również ścisłe w myśl programu waszyngtońskiego, w latach 1923-1924.

Będzie to kompletne wykonanie pierwszej serii rozbudowy w granicach tonażu dozwolonego przez program waszyngtoński. Tymczasem rozpoczęto już także budowę jednostek przewidzianych w drugiej serii, która ma być wykonana do ro-

KRONIKA GDYŃSKA

ku 1932 i która wyznaczona już została ustawami uchwalonymi w latach 1924, 1925 i 1926. Serja ta przewiduje: sześć wielkich krążowników po 10000 tonn „Standart” (typu „Duguesne”); 15 lekkich krążowników po 2700 do 3100 tonn; 24 kontrtorpedowce po 1500 tonn; 30 łodzi podwodnych po 1600 tonn; jedną łódź podwodną wielkiego typu o 3000 tonn; sześć łodzi podwodnych stawiaczy min po 750 tonn (typu „Saphire”), wreszcie dziesięć łodzi podwodnych najmniejszego typu.

Gorącą walkę wywołuje sprawa budżetu marynarki na rok 1927 w Stanach Zjednoczonych Ameryki. Prezydent Coolidge stanął po stronie przeciwników powiększenia budżetu. Sprawa w Izbie Reprezentantów rozstrzygnięta się na posiedzeniu dnia 7 stycznia. Prezydent i przeciwnicy powiększenia odnieśli zwycięstwo. Wniosek Tilsona, domagający się włączenia do preliminarza budżetowego kredytów na natychmiastowe rozpoczęcie budowy trzech wielkich krążowników w sumie 50 milionów dolarów, odrzucony został 137 przeciw 135 głosom. Następny wniosek zwolenników powiększenia budżetu i kredytów na budowę, domagający się odesłania preliminarza do komisji, odrzucony został 185 głosami przeciw 101. W rezultacie Izba Reprezentantów przyjęła preliminarz budżetowy marynarki w wysokości 314 milionów dolarów, t.j. o 5 milionów mniejszy, niż w roku ubiegłym. Przez to jednak sprawa jeszcze ostatecznie rozstrzygnięta nie została. Dnia 17 stycznia senacka komisja marynarki na nowo włączyła kredyty na budowę trzech krążowników do preliminarza budżetu. Zdecyduje uchwała Senatu.

Manewrów morskich w pierwszej połowie stycznia dokonała na pełnym morzu Śródziemnym między Maltą i wodami greckimi eskadra śródziemnomorska angielska. Wyruszyła z Maltę dnia 11 stycznia. Na jednym ze statków znajdował się kanclerz skarbu, mr. Winston Churchill.

Nieco później, również na morzu Śródziemnym, odbyły się manewry jednostek morskich francuskich. Dywizjon krążowników kanału La Manche, składający się z jednostek „Voltaire” i „Diderot”, wyruszył dnia 13 stycznia rano z Brest w kierunku Tulonu. Po drodze krążowniki dokonały szeregu wstępnych ćwiczeń. Z Tulonu podążyły na południe morza Śródziemnego, gdzie wspólnie z jednostkami flotylli algijskiej przeprowadzono manewry, polegające głównie na walce przeciw atakom torpedowym. Manewry zakończyły się dnia 18 zawinięciem do portu w Oranie.

W nocy z 3 na 4 stycznia zatonał w zatoce Curtiss pod Baltimore francuski szkolny statek-żaglowiec „Richelieu”. Katastrofa nastąpiła wskutek pożaru spowodowanego przez eksplozję, której właściwych przyczyn nie można było stwierdzić. Dzięki wspaniałej przytomności umysłu komendanta statku kapitana Corneca, który niezwłocznie nakazał i przeprowadził opróżnienie statku przez całą załogę i wszystkich robotników, żadnych ofiar w ludziach nie było.

Żaglowiec „Richelieu” był dawnym statkiem floty niemieckiej, noszącym w tej flocie nazwę „Pola”. Na statek szkolny oficerski przekształcono go dopiero dla użytku floty francuskiej. Był czteromasztowcem, liczącym 90 metrów długości i 14 m. 32 szerokości, o tonażu 4.700. Na ostatnią swą podróż wyruszył dnia 6 listopada ub. r. z Brest.

Gwiazdka i dla floty naszej cenny przyniosła podarek — marynarka wojenna bowiem zakupiła z końcem grudnia żaglowy okręt szkolny, na którym kształcić się będzie młode pokolenie przyszłych oficerów morskich. Przybyła w ten sposób naszej szczupłej flocie nie tylko nowa jednostka pływająca, lecz nade wszystko niezastąpiony obiekt dla praktycznego wyszkolenia morskiego. Tem samem dla młodych aspirantów szkoły oficerskiej w Toruniu otwierają się nowe horyzonty. Już nie będą patrzyli z zazdrością na swych kolegów z marynarki handlowej, uczniów szkoły morskiej w Tczewie, którzy na „Lwowie” odbywają podróże zamorskie, lecz sami na morzach dalekich uczyć się będą rzemiosła żeglarskiego i czasem wyrośnie z nich zastęp prawdziwych polskich marynarzy, dzielnych, sprawnych i różnorodnych w swym zawodzie.

Nowy okręt jest to 3-masztowy stalowy szkuner handlowy, zbudowany w roku 1917, zaopatrzony w motor pomocniczy o sile 120 koni mech. około 400 ton „deadweight”, długość między pionami 41 m., szerokość 7 m. 80. Okręt zakupiony w Grangemounth w Anglii po sprowadzeniu do kraju zostanie przerobiony i dostosowany dla celów swego przeznaczenia w warsztatach marynarki wojennej, a w lecie przyszłego roku już ma być gotów do użytku.

Mroźny powiew wschodniego wiatru przyniósł nam wreszcie zimą, z której nastaniem życie tu na Kaszubskim wybrzeżu niemal zupełnie zamiera. Niemniej okręty marynarki wojennej, będące w kampanji, przeprowadzają programowe ćwiczenia artyleryjskie. Roboty przy rozbudowie kompleksu koszarowego na Oksywju przeważnie wskutek mrozu przerywane. W porcie wojennym ściana północnego basenu jest na ukończeniu i niebawem, o ile silniejsze mrozy nie przeszkodzą, rozpocznie się bagrowanie wewnątrz basenu.

Na lotnisku w Pucku odbył się w drugiej połowie grudnia przegląd rekrutów.

Od pewnego czasu krąży w Gdyni niesprawdzone dotąd pogłoski o przeniesieniu handlowej szkoły morskiej z Tczewa do Pucka. Zbliżenie takie przyszłych marynarzy do morza byłoby ze względu na możliwość odbywania ćwiczeń praktycznych w żaglowaniu, wiosłowaniu i pływaniu celowe i pożądane, a Puck, który niebawem przestanie być miastem powiatowem i który opuszczony przez oddziały marynarki wojennej opustoszałby zupełnie, uchroni się w ten sposób przed zupełną martwością.

Styczeń roku 1927 w historii Gdyni zapisał się złotymi literami: pierwsze okręty zakupione przez rząd polski we Francji, stanowiące zobowiązanie polskiej floty handlowej, opartej na solidnych podstawach, zawinęły do portu Gdyni.

W dzień Trzech Króli odbywa się w obecności przedstawicieli rządu i władz

*) Przypominamy czytelnikom, że pierwsza myśl o konieczności takiego statku szkolnego była wysunięta w Poznańskim Oddziale Ligi, na którego zebraniu kom. I. Unrug, obecnie Dowódca Floty, wystąpił z odpowiednim referatem, gorąco popartym przez Ligę.

miejskich uroczystość poświęcenia bandery na okręcie „Wilno” a tłumnie zebrana ludność miejscowa przejęta jest głęboko doniosłością chwili. Przemowa ministra Kwiatkowskiego wygłoszona podczas bankietu trafia do przekonania trzeźwych i sceptycznych Kaszubów, bo jednocześnie wysoko na masztach polskich okrętów łopocą bandery białoczerwone i ludzie wiedzą, że to nie czcze frazesy jeśli minister mówi, że „dzisiaj dzisiejszy wytworzył silne, nierozwalne węzły, które wybrzeże Polski zwiążą z sercem Polski, Warszawą, ale dzień ten jest dopiero początkiem — za kilka lat nasza skromna dzisiejsza flota musi się pomnożyć wielokrotnie. W tym celu ci, którzy zadanie to podejmą, muszą się oddać mu z całym poświęceniem, muszą promieniować siłą tworząc na całe Państwo”.

Wiadomo że rząd oddał kierownictwo przedsiębiorstwa w pewne ręce, ale wiadomo także jak trudna jest wszelka pionierska praca. Lecz jakże nie nabrać otuchy widząc cztery okazałe okręty „Poznań”, „Katowice”, „Kraków”, „Wilno” leżące przed Gdynią! — (pięty z rzędu „Toruń”, przybywa nieco później z Cherbourg). Jednocześnie na stoczni gdańskiej budują się dwa statki pasażerskie, które już w lecie r. b. obejmą obsługę wybrzeża, a być może kursować będą także do dalszych portów bałtyckich.

W styczniu nowa jednostka weszła również w skład floty wojennej — trzymasztowy szkuner „Iskra”, żaglowy okręt szkolny, na którym uczniowie pierwszego kursu oficerskiej szkoły mar. woj. w Toruniu wprawiać się będą w sztuce żeglarskiej. W ten sposób wyrośnie nam młode pokolenie prawdziwych polskich marynarzy którzy z ciasnej zatoki Puckiej, stanowiącej dotąd niemal wyłączny teren dla ćwiczeń naszej floty, wypłyną na szersze wody.

Obecnie „Iskra” po uторowaniu jej drogi poprzez lody zamrożonej od dłuższego czasu zatoki Puckiej, zapomocą torpedowca, przeprowadzona została do Pucka celem przebudowy w tamtejszych warsztatach marynarki wojennej.

Radość z powodu zawitania polskich okrętów handlowych do Gdyni znalazła dobitny wyraz na posiedzeniu rady miejskiej, gdzie uchwalono na uczczeniu tego pamiętnego dnia wyasygnować fundusz specjalny na budowę świetlicy lub schroniska dla marynarzy polskich lub też na zapomogi dla wdów i sierot po nich. Poza tem powzięto ważną uchwałę, skierowaną wprost do rządu w sprawie komunikacji między Gdynią a Oksywjem. Starosty morskiego, który byłby najwłaściwszą instancją dla rozwiązania podobnych spraw, dotąd niema i termin jego przybycia do Gdyni jeszcze nie określony.

Doroczny bal Czerwonego Krzyża, najudatniejsza zazwyczaj zabawa karnawałowa w Gdyni, łącząca szlachetny cel z najweselszą rozrywką, odbędzie się w dniu 5-go lutego na sali hotelu Riwiera.

Komitet organizacyjny żywi nadzieję, że bal przyniesie dochód wystarczający na urządzenie miejskiego ambulatorium lub szpitala, którego brak w miarę zwiększającego się ruchu i przyrostu ludności, coraz bardziej się daje we znaki.

Tak więc nowy rok zapowiada się dla rozwoju Gdyni pomyślnie, przynosząc nie tylko szereg nowych projektów, ale i częściową realizację dawnych.

KRONIKA

KOMITET FLOTY NARODOWEJ.

W połowie ubiegłego miesiąca odbyło się w gmachu Sejmu pod przewodnictwem Marszałka M. Rataja posiedzenie komitetu floty narodowej. Na posiedzenie przybyło około 20 osób. Ligę Morską i Rzeczną reprezentował wiceprezes rady, mec. E. Waydel.

Komitet powziął szereg ważnych i zasadniczych uchwał, zmierzających do rozpoczęcia na szeroką skalę czynnej akcji gromadzenia funduszy na flotę narodową.

BUDOWA 2 POLSKICH OKRĘTÓW PASAŻERSKICH.

Stocznia gdańska buduje na zamówienie rządu polskiego dwa okręty pasażerskie. Jeden z nich przeznaczony będzie do żeglugi przybrzeżnej między Gdańskiem, Gdynią i Helem, drugi zaś chodzić ma nawet w dalsze podróże po Bałtyku. Dlatego też różni się one będą nieco w swoim urządzeniu wewnętrznym. Pierwszy będzie miał ogólne salony, drugi zaś będzie posiadał system kajutowy wnętrza. Obydwa okręty wejdą w skład floty państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” w Gdyni.

Budowa tych statków w stoczni posuwa się szybko naprzód. Już zmontowano zupełnie ich szkielety i obecnie rozpoczyna się pokrywanie kadłubów płytami ze stalowej blachy. W znacznej części przygotowano już w zakładach stoczni poszczególne fragmenty urządzeń wewnętrznych okrętów.

Według umowy, zawartej ze stocznią, okręty powinny być skończone do 15 maja r. b. Spodziewać się więc należy, że już 1 czerwca po przeprowadzeniu koniecznych prób rozpoczną swą normalną pracę.

O STOCZNIE DLA KUTRÓW RYBACKICH W GDYNI. W planie rozbudowy nowego miasta portowego Gdyni, przewidziane jest między innymi wybudowanie małej stoczni, w której mogłaby być przeprowadzana naprawa kutrów rybackich. Sprawa ta jest bardzo pilna, gdyż na całym polskim wybrzeżu niema ani jednej takiej stoczni. Rybacy muszą udawać się ze wszystkimi reperacjami kutrów do Gdańska, gdzie muszą za remont swych kutrów słono płacić.

Pierwotnie istniał zamiar oddania takiej stoczni w Gdyni w prywatne ręce. Ponieważ jednak niema dotąd kandydata, dającego odpowiednie gwarancje, że wybuduje stocznia, z której będzie miało wybrzeże istotny pożytek, przeto stocznia tę postanowił wystawić własnym kosztem magistrat miasta Gdyni i wziąć jej prowadzenie na siebie. Złożono odpowiednią ofertę do ministerstwa rolnictwa, od którego decyzji sprawa ta zależy (rybactwem opiekuje się — jak wiadomo — min. rolnictwa i dóbr państw.). Dotąd jednak magistrat m. Gdyni nie ma na swą propozycję ostatecznej odpowiedzi. Sprawa ciągnie się już 3 miesiące. Czas najwyższy, aby była zdecydowana w tę lub w inną stronę.

„OGNISKO MARYNARZA HANDLOWEGO” W GDYNI. W Gdyni zawiązał się komitet urządzenia domu-ogniska dla marynarzy polskich okrętów handlowych. Chodzi o to, ażeby marynarze w chwilach zawiązania ich statków do ojczystego portu, mogli znaleźć miejsce o ciepłej i serdecznej atmosferze. Komitet w najbliższym czasie występuje z odezwą do wszystkich obywateli Rzeczypospolitej o datki na ten cel.

PIERWSZY MIESIĄC PRACY OKRĘTÓW „ŻEGLUGI POLSKIEJ”. Okręty

państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska”, zakupione ostatnio w liczbie 5 przez rząd we Francji, rozpoczęły natychmiast po przybyciu do Polski intensywną pracę. Zostały one bezzwłocznie zakontraktowane i od miesiąca pływają po morzu Bałtyckim i Północnym, przewożąc różne towary do portów północnej Europy.

Dotychczas poszczególne okręty zakończyły następujące podróże:

„Poznań”: 1) Gdańsk—Calais, z ładunkiem drzewa; 2) Calais—Rotterdam, pusty; 3) Rotterdam—Królewiec, z węglem; 4) Królewiec—Gdańsk, pusty (wszedł do doku celem dokonania drobnego remontu).

„Kraków”: 1) Gdańsk—Rouen, z ładunkiem drzewa; 2) Rouen—Rotterdam, pusty; 3) Rotterdam—Królewiec, z węglem.

„Toruń”: 1) Gdańsk—Rouen, z ładunkiem drzewa; 2) Rouen—Rotterdam, pusty.

„Wilno”: 1) Gdańsk—Hull, z ładunkiem drzewa kopalnianego; 2) Hull—Sunderland, pusty; 3) Sunderland—Kopenhaga, z ładunkiem węgla.

„Katowice”: 1) Gdańsk — Gefle (Szwecja), z ładunkiem węgla; 2) Gefle — Gdańsk, próżny; 3) Gdańsk—Preston (Anglia), z ładunkiem drzewa.

Wszystkie okręty zostały już zakontraktowane na przewozy do końca lutego. „Poznań” ma jeszcze przed sobą 3 kolejne podróże z drzewem do Calais, skąd w drodze powrotnej będzie zabierał z Rotterdamu węgiel do Królewca. „Kraków” odbędzie w najbliższym czasie podróż do Anglii z podkładami. „Toruń” zabierze węgiel z Gdyni do Ochelsund (Szwecja), zaś „Wilno” pójdzie z Gdańska do Hull z drzewem.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Rozpoczęcie budowy 2 statków pasażerskich w stoczni gdańskiej. Stoją pośrodku (od lewej): min. Strasburger, kom. gen. Rzeczypospolitej w Gdańsku, Prof. Noe, nac. dyr. stoczni, inż. St. Łęgowski, nac. wydz. portowego M. P. i H., p. F. Rostkowski, radca M. P. i H. i Dr. F. Doleżał, wiceminister P. i H.



W stoczni gdańskiej. Montowanie jednego z liczby 2 okrętów pasażerskich, budowanych na zamówienie rządu polskiego.



Posiedzenie Komitetu floty narodowej w Sejmie.

Siedzą (od lewej): minister skarbu p. G. Czechowicz, starosta morski gen. M. Zaruski, przewodniczący sejmowej komisji morskiej poseł Zaluska, Marszałek Sejmu M. Rataj, minister przem. i handlu inż. E. Kwiatkowski, naczelnik wydziału portowego M. P. i H. inż. Łęgowski, naczelnik wydz. żeglugi M. P. i H. kom. H. Pistel, p. Ciechanowski, wojewoda pomorski Młodzianowski, wice-minister spraw wewnętrznych Dr. M. Jaroszyński, wice-prezes P. K. O. p. T. Michciński, delegat zarządu centralnego Ligi Morskiej i Rzecznej mec. E. Waydel, szef kierownictwa marynarki wojennej komandor Świrski, prezes Banku Gospodarstwa Krajowego p. J. K. Steczkowski, poseł A. Wierzbicki i prezes Najwyższej Izby Kontroli Państwa prof. St. Wróblewski.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POLSKI PRZEMYSŁ BUDOWY STATKÓW

Polski przemysł budowy statków jest jeszcze stosunkowo bardzo młody i szerszemu ogółowi względnie mało znany.

W chwili obecnej, kiedy Polska zaczyna stawiać pierwsze naprawdę kroki w kierunku rozbudowy swej floty morskiej (niedawne zakupienie kilku morskich statków transportowych) nie od rzeczy będzie zapoznać się ze stanem przemysłu budowy statków u nas w kraju.

Najlichniesze stocznie posiada oczywiście Wolne Miasto Gdańsk, co jest zupełnie naturalne w portowym mieście o starej tradycji morskiej. Jednak znane stosunki polityczne powodują, że jakkolwiek miasto Gdańsk objęte jest polskimi granicami celnymi — to jednak większa część przemysłu z trudnością da się zaliczyć do polskiego przemysłu.

Pozatem istnieje jeszcze kilka stocznii wewnątrz kraju nad spławnymi rzekami, jednak czynnikiem, który poważnie utrudnia stoczniom tym budowę statków na większą skalę jest to, że nie są one bliżej związane z większymi przedsiębiorstwami przemysłowymi, mogącymi samodzielnie produkować maszyny, względnie motory okrętowe, konstrukcje kadłubów okrętowych i t. p. Pod tym ostatnim względem w szczęśliwym położeniu jest stocznia S-ki Akc. L. Zieleniewski w Krakowie.

Sp. Akc. L. Zieleniewski, jedna z najstarszych fabryk maszyn w Polsce, bo założona w roku 1804, a zatem licząca już powyżej 100 lat, przystąpiła do budowy statków jeszcze przed wojną, rozporzą-

dając już wówczas przeszło 100-letnim doświadczeniem w zakresie budowy maszyn parowych, kotłów i konstrukcji żelaznych. Prócz znacznej ilości mniejszych obiektów pływających, m. i. kilkanaście pogłębiarek pływających, kilkadziesiąt żelaznych łodzi ratunkowych o długości około 8 m. i t. p. wykonała przed wojną na swej stoczni firma L. Zieleniewski 4 holowniki rzeczne, urządzone równocześnie jako statki pasażerskie. Holowniki te, których nazwy brzmiały: „Kopernik”, „Wanda”, „Melsztyn” i „Tyniec” przeznaczone były dla żeglugi na Wiśle i na Dniestrze. Wykonano je według jednego typu zastosowanego dokładnie do przepisów okrętowych Germańskiego Lloyd. Statki te posiadały:

długość łącznie ze sterem	35 m
szerokość	4,6 m
przeciętna wysokość burty	2 m
zanurzenie kompletnie wyposażone statku wraz z maszyną parową oraz kotłem, 2-tonowym zapasem węgla i 10-cio osobową załogą	0,53 m
najwyższy stały punkt nad stopką	4 m
chylność na godzinę na spokojnej wodzie	14 km

Cały korpus zbudowany był z żelaza zlewnego Siemens-Martin, o wytrzymałości na rozerwanie 41 — 49 kg na 1 mm kw., o wydłużeniu 16% przy 200 mm długości sztabki próbnej.

Ze względu na wąskie rzeki, po których statki miały się poruszać, posiadały one

zdolność poruszania się w obydwie strony, a w tym celu z przodu i z tyłu miały ten sam kształt i z obydwóch stron zaopatrzone były w ster.

Korpus podzielony był na 6 wodoszczelnych przedziałów, aby na wypadek uszkodzenia jednego z przedziałów móc dla łatwości tenże izolować. W obu przedziałach końcowych (t. zw. przedziałach kolizyjnych) znajdowały się składy przyrządów i rekwizytów. Pozostałe 4 przedziały miały następujące przeznaczenie: w pierwszym przedziale ubikacja pasażerska z salonem, ubikacją rezerwową i tualetą;

w drugim przedziale kotłownia z żelaznymi bunkrami na 8 ton węgla;

w trzecim hala maszyn połączona z kotłownią szczelnie zamykającą się oknami;

w czwartym na koniec przedział dla załogi z kabinami dla kierownika statku, maszynisty, 2-ch palaczy i 2-ch majtków.

Na wyposażenie przedziału pasażerskiego położono specjalny nacisk, starając się w miarę możliwości o komfort i estetykę. Kabiny posiadały woskowane posadzki, kanapy z włosienią, pokryte pluszem, dające się z łatwością przerobić na miejsca do snania dla trzech osób. Drażki na firanki przy oknach, poręcze i t. p. wykonane z mosiądzu. Kabiny były zaopatrzone w składane stoły oraz szafy.

Każdy statek pędzony był maszyną parową „Compound” skośnie leżącą. Główne dane charakterystyczne tych maszyn były następujące:

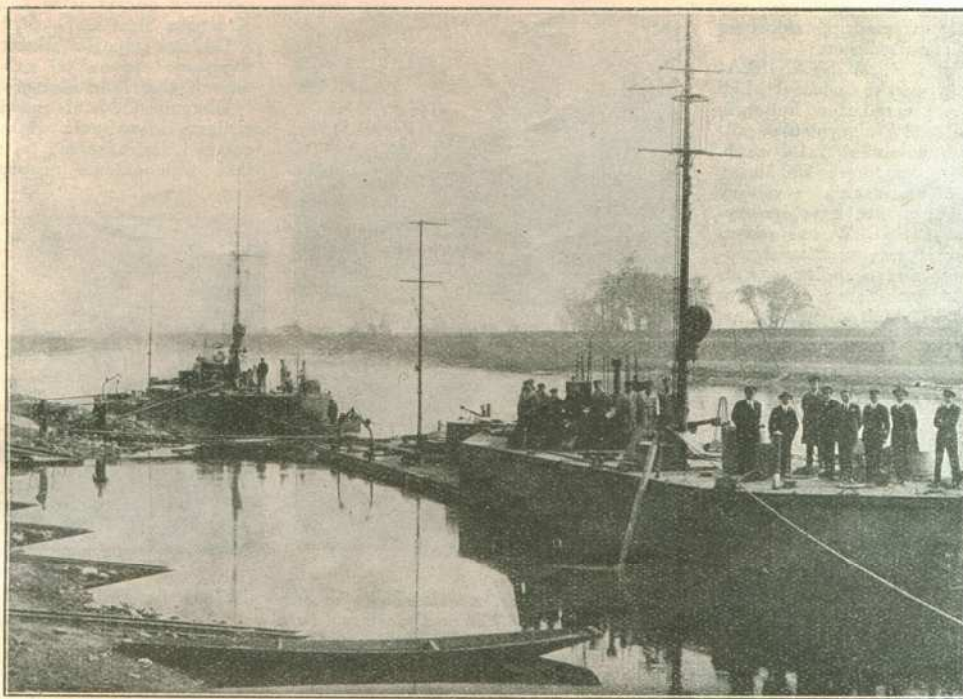
średnica cylindra 320 i 500 mm
skok 660 mm
siła przy zastosowaniu kondensacji i 10 atm. prędkości pary 80 KM
ilość obrotów 45/min.

Maszyna ta pędziła koło łopatkowe systemu Morgana. W normalnych warunkach, przy chylności 14 km. na godzinę maszyna ta zużywała 8,4 kg pary na godzinę.

Dla uzyskania potrzebnej ilości pary

Firma L. Zieleniewski S-ka Akc. nie przerywała swej tradycji także i po wojnie i niedawno wykończyła 2 monitory rzeczne „Wilno” i „Kraków”, zamówione przez Kierownictwo Marynarki Wojennej. Ze względów wojskowych nie możemy podawać bardziej szczegółowych danych dotyczących tych statków — wystarczy stwierdzić, że odpowiadają one najnowszym wymogom technicznym, będąc udoskonaleniem poprzedniej serii mo-

sla i pod tym względem znajduje się w szczęśliwym położeniu, może bowiem budować dla wykonanych przez siebie statków wszelkie typy napędów mechanicznych. Specjalnie interesujące są próby robione obecnie z zastosowaniem silników Diesla do napędu statków. Zastosowanie tych silników odegrało wielką rolę przy rozwoju technicznym flot w czasie wojny. Przy niewielkiej stosunkowo elastyczności silników Diesla pod względem ilości



Monitory zbudowane w stoczni S-ki Akc. L. Zieleniewski w Krakowie.

zastosowano kocioł parowy typu okrętowego o ciśnieniu 10 atm. pow. ogrzewanej 40 m. kw. Kocioł ten o długości 2200 mm, średnicy 1000 mm był zaopatrzony w płomienie falistą 700/800 mm średnicy i 94 płomieniówki 70/76 mm. średnicy. Przy normalnej produkcji pary kocioł ten zużywał 1,1 kg. węgla na godzinę i KM.

Poza tem statki były wyposażone we wszystkie potrzebne urządzenia, jak: kuchnie, umywalnie, pompy zasilające dla kotła, pompy dla odwadniania statków, kotwice, łańcuchy, latarnie, przyrządy sygnalizacyjne, urządzenia pożarnicze i t. p.

Rozpisałmy się dłużej nad temi statkami, ponieważ były to pierwsze statki pasażerskie, wykonane przez polską firmę przed wojną.

nitorów zbudowanych przez Stocznice Gdańską. Monitory te różnią się znacznie od wyżej opisanych statków pasażerskich. Położono przy nich specjalny nacisk na ekonomię miejsca, płytkie zanurzenie przy zastosowaniu koniecznego uzbrojenia. Także i napęd statków jest odmienny; zamiast kół łopatkowych zastosowano śruby umieszczone w specjalnych tunelach pod dnem statków, co umożliwia poruszanie się tegoż także na bardzo płytkich wodach. Do napędu śrub zastosowano zamiast maszyny parowej, motory ropne, które Kierownictwo Marynarki Wojennej zamówiło u jednej z warszawskich fabryk. Warto zaznaczyć, że firma Zieleniewski, do której programu produkcji należy budowa motorów ropnych z głowicą żarową oraz motorów Die-

obrotów stosuje się tutaj specjalne urządzenie do przenoszenia siły i redukcowania, względnie powiększania ilości obrotów (t. zw. Lenzgetriebe).

Powyższe dane dotyczące produkcji statków na stocznich rzecznych wewnątrz kraju są interesujące nie tylko ze względu na przeszłość — ale przede wszystkim pozwalają mieć nadzieję, że w produkcji tak ważnych dla życia gospodarczego wytworów, jakimi są statki — nie jesteśmy w zupełności zależni od zagranicy. Poczucie tej niezależności powinno być wpojone najszerzszemu warstwowi naszego społeczeństwa i powinno przyczynić się do rozwoju tego ważnego przemysłu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DZIAŁ OFICJALNY L. M. i R.

ODDZIAŁ L. M. i R. W WEJHEROWIE.

Wobec zmiany, jaka nastąpiła w składzie Zarządu pod koniec ubiegłego roku, sprawozdanie obejmuje krótki stosunkowo okres czasu. Dawny Zarząd, z powodu wyjazdu z Wejherowa najaktywniejszych członków z niestrudzonym prezesem p. Woyniłłowiczem na czele, ustąpił — w dniu 16.10 na Zebraniu Ogólnem Ligi wybrany został nowy Zarząd w składzie następującym: prezes — p. St. Dzie-

ciółowski, dyrektor Szkoły Handlowej, członkowie Zarządu: p. Hryniewicz, naczelnik Urzędu Rybackiego, p. Kielkiewiczówna, p. Mróz.

W okresie sprawozdawczym zajęto się przede wszystkim propagandą idei morza w mieście i w okolicy. Powiększono bibliotekę morską Ligi o 23 dzieła beletrystyczne i naukowe, napisano kilka artykułów do miejscowego pisma, wygłoszono 1 odczyt w Wejherowie. Poza tem prezes Oddziału wyjeżdżał z odczytami

„O morzu” do następujących miejscowości pow. wejherowskiego i puckiego: Gniewowa, Strzebielina, Żarnowca, Gdyni. W czasie Świąt Bożego Narodzenia wygłoszony został odczyt w Chylonji.

Obecny stan reorganizacyjny nie pozwala jeszcze na dokładne cyfrowe ujęcie działalności Oddziału.

Wytyczne prace nowego zarządu są następujące: 1) przenieść punkt ciężkości ze sprawy składek członka, na czynną.

twórczą pracę członków Ligi w następujących sekcjach: naukowo-przyrodniczej, handlu morskiego, rybackiej i sportowej; 2) zainteresować sprawami morza i Ligi jaknajszersze warstwy inteligencji i ludności kaszubskiej rolników, rybaków, robotników; 3) utworzyć skauting morski, który mógłby stać się podstawą żeglarską dla letnich wycieczek skautowskich nad morze z całej Polski; 4) zorganizować stałą ekspozycję informacyjno-propagandystyczną na półwyspie helskim; 4) urządzić pod egidą Centralnego Zarządu i przy pomocy Rządu dużą wycieczkę zbiorową morską po morzu Bałtyckim.

ODDZIAŁ L. M. i R. W STANISŁAWOWIE. Stanisławowski oddział Ligi Morskiej i Recznej urządził w kwietniu r. ub. wystawę obrazów marynistów polskich. Wystawę zwiedziło 1319 osób. Z opłat za wstęp osiągnięto 270.30 zł. Ponieważ koszty urządzenia wystawy wyniosły 119.30 zł., przeto czystego zysku impreza dała 151 zł. W następnym miesiącu maju odbyły się w Stanisławowie wykłady o marynistyce polskiej, które wygłosił przybyły z Warszawy prezes Tow. Marynistów Polskich p. Władysław Nałęcz. Wykładów tych wysłuchało 840 osób.

Latem roku ubiegłego sekcja turystyczno-wioślarska Tow. Tatrzańskiego w Stanisławowie, przez miejscowy oddział L. M. i R. moralnie i finansowo popierana, odbyła kilka wycieczek Bystrzycą i Dniestrem do Zaleszczyk.

ODDZIAŁ L. M. i R. W LUBLINIE. Oddział lubelski Ligi Morskiej i Recznej istnieje od 11 grudnia 1925 r. W skład jego zarządu wchodzi 9 osób, a mianowicie: p. Teodor Müller—prezes, p. prok. Szwentner—zastępca prezesa, p. Sasorska—sekretarz, p. Nowotarska—skarbnik oraz pp. Świeży, prok. Bęski, Kłopotowski, Gajewska i Czermiński — członkowie zarządu.

Zarząd prowadzi pracę w 3 sekcjach: 1) propagandowej; 2) finansowej i 3) praktycznego zrealizowania planów Ligi.

Sekcja propagandowa zorganizowała w roku ubiegłym wystawę obrazów „Kola marynistów polskich”, do której dołączy-

no dział statystyczny z odpowiednimi wykresami, wykonanymi przez członków zarządu. Poza tem prowadzono akcję w miejscowej prasie, prelekcje w szkołach średnich, seminarjach nauczycielskich, w szkołach zawodowych i powszechnych, sprzedaż i rozdawnictwo broszur o morzu. Akcję tę zakończył konkurs prac uczniowskich na tematy morskie. Wyróżnio-



15 wycieczka Tow. wioślarskiego w Stanisławowie dnia 18.7.26 na Dniestrze. (Tura wycieczki Stanisławów—Zaleszczyki).

no dwie prace, dając jako pierwszą nagrodę: „Wiatr od morza” Stefana Żeromskiego i rocznik „Morza”, jako drugą nagrodę „Dzień duszy” Leopolda Staffa z półroczną prenumeratą „Morza”.

Akcja finansowa opierała się na zjednywaniu członków, wydawnictwie pocztówek świątecznych, malowanych przez młodzież szkół średnich wszystkich kategorii, wydaniu 6000 kartek „fotografie miasta Lublina”, sprzedaży znaczków metalowych L. M. i R., zorganizowaniu płatnych odczytów w Zamościu, Chełmie, Krasnym Stawie.

Oddział poparła „Macierz w Gdańsku”, zapisując się na jej członka i udzieliła zapomogi Szkole Morskiej w Tczewie.

Obecnie Oddział rozwija akcję, zmierzającą do nabycia większej łodzi motorowej i umieszczenia jej na Wiśle, w celach wzmocnienia propagandy.



Widok na Dniestr z ruin zamku Rakowieckiego.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KSIAŻKI NADESLANE:

ZOFIA R. NAŁKOWSKA. Choucas. — Powieść „internacjonalna”.

WŁODZIMIERZ PERZYŃSKI. Uśmiech losu. — Komedia.

PROF. WŁADYSŁAW GRABSKI. O własnych siłach. — Zbiór artykułów na czasie.

PROF. ROMAN RYBARSKI. Naród, jednostka i klasa.

JOZEF JANKOWSKI. Miłość artysty. Szopen i pani Sand.

„Roman Sanguszko, zesłaniec na Sybir z r. 1831, w świetle pamiętnika matki oraz korespondencji współczesnej”. — Dzieło poświęcone pamięci Romana Sanguszki, jednego z najbardziej ofiarnych i bohaterkich męczenników walk o niepodległość.

PROF. TADEUSZ JOTEYKO. Nowy podręcznik do nauki muzyki w szkołach ogólnokształcących. Zeszyt VI i ostatni.

Zapisujcie się na członków
Ligi Morskiej i Recznej.
Składka członkowska 12 zł. rocznie.

FABRYKA MASZYN ROLNICZYCH I ODLEWNIA METALI

WYSZKÓW, Sp. z o. o.

Zarząd fabryki w Wyszkowie, n. Bugiem, ul. Kolejowa 10. Tel. 18. Specjalność: maneże pałkowe młocarnie cepowe, sztyftowe. Młocarnie szerokomłotne do prostej słomy, sieczkarnie i wialnie; odlewy żeliwne wszelkiego rodzaju od najmniejszych, bądź z nadesłanych modeli lub rysunków.

Inż. Marcin Maliniak Polsko-Włoskie Biuro Handl.-Przemysłowe Warszawa, ul. Królewska № 1.

Adr. telegr. MARBREDA Telefony 505-40 i 192-01

PRZEDSTAWICIELSTWA:

SOCIETÀ ITALIANA ERNESTO BREDÀ, Milano — lokomotywy parowe i elektryczne, wagony kolejowe i tramwajowe, aeroplany, okręty, traktory, lokomobile, maszyny rolnicze, przemysłowe i elektryczne, maszyny dla przemysłu wojennego, uzbrojenie.

SOCIETÀ ANONIMA FRANCO TOSI, Legnano — kotły, maszyny i turbiny parowe i wodne, motory Diesla, kompresory i turbopompy.

S. A. CANTIERI NAVALI FRANCO TOSI, Legnano — stocznia, statki morskie i rzeczne, łodzie podwodne, (stocznia w Taranto).

S. A. FABBRICA AUTOMOBILI ISOTTA FRASCHINI, Milano — silniki lotnicze.

S. A. per l'Industria e l'Elettricità TERNI, Roma — działa, amunicja.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA ESPLOSIVI, Roma — materiały wybuchowe.

S. A. FABBRICA ITALIANA MAGNETI MARELLI, Milano — magnety, świece, startery, kompletne instalacje elektryczne lotnicze, samochodowe i motocyklowe.

SOCIETÀ ITALIANA PIRELLI, Milano — Oddz. A: przewodniki, kable, armatura kablowa.

OFFICINE MECCANICHE ING. GIUSEPPE DELL'ORTO, Milano — chłodziła sztuczne.

S. A. OFFICINE MECCANICHE ITALIANE, Monza — młyny, piekarnie, makaroniarnie.

LIGA MORSKA I RZECZNA

ZARZĄD CENTRALNY

Warszawa, Gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu, ul. Elektoralna 2.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Liga Morska i Rieczna powstała w 1919 r. początkowo pod nazwą „Liga Żegluga Polskiej”.

Celem Ligi jest rozwój działalności polskiej na morzu i wszechstronne wykorzystanie morza, jako głównego czynnika gospodarczego postępu, potęgi i bezpieczeństwa Państwa, co jest związane z rozwojem marynarki handlowej, portów, floty wojennej oraz dróg wodnych śródlądowych.

Liga jest trwałym ośrodkiem polskiej myśli morskiej, gdzie są opracowywane wytyczne naszej polityki morskiej, w związku z zagadnieniami ogólnej polityki Państwa.

Ponieważ powodzenie polskiej akcji na morzu zależy w pierwszym rzędzie od zrozumienia przez społeczeństwo znaczenia morza dla kraju, Liga dąży wszystkimi dostępnymi jej sposobami do spopularyzowania idei morskiej wśród wszystkich warstw i odłamów społeczeństwa i w miarę swoich sił i możliwości popiera wszelkie racjonalne poczynania morskie.

Liga uważa, że nasze Państwo może stać się bogatym i potężnym tylko pod warunkiem oparcia się o Bałtyk i całkowitego wykorzystania morza, co leży w interesie wszystkich obywateli naszej Ojczyzny, niezależnie od ich poglądów.

Morze łączy kraje, które ono rozdziela — i tak samo łączy ono wszystkie poszczególne interesy mieszkańców naszego kraju.

Im większymi środkami będzie Liga rozporządzała, tem wydatniejszą będzie jej praca, a im większą liczbę członków zbierze pod swoją banderą, tem większą wagę będą miały jej uchwały.

Z tej racji każdy obywatel polski, pragnący dobrobytu i bezpieczeństwa dla siebie, jak i dla przyszłych jego pokoleń, winien zapisać się na członka Ligi Morskiej i Riecznej.

Roczna składka członkowska wynosi:
dla członka protektora wpisowe zł. 30, składka roczna zł. 120;
dla członka opiekuna wpisowe zł. 15, składka roczna zł. 60;
dla członka rzeczywistego wpisowe zł. 3, składka roczna zł. 12.

Wszyscy ci członkowie otrzymują bezpłatnie organ Ligi — miesięcznik „MORZE”. Składki członkowskie wpłacać można rocznie, półrocznie lub kwartalnie do Centralnego Zarządu Ligi, lub miejscowych oddziałów Ligi.

W poprzednich okresach swego istnienia Polska rozwijała swoją akcję na morzu tylko sporadycznie. Brak zrozumienia idei morskiej i brak czynnego poparcia podstaw, wynikiem czego była utrata upadku i zanik Państwa Polskiego. Idea społeczeństwa nie dał jej jednak trwać wybrzeża morskiego, co spowodowa-

Każdy Polak winien czynnie pracować nad szerzeniem idei morskiej i stać na straży interesów morskich Rzeczypospolitej a pierwszym krokiem ku temu jest przystąpienie do Ligi Morskiej i Riecznej.

„Kto ma państwo morskie i nie używa go, lub go da sobie wydzierać, wszystkie pożytki od siebie oddała, a wszystkie szkody na siebie przywodzi z wolnego — niewolnikiem się staje, z bogatego — ubogim”.

Dymitr Sulikowski (rok 1573).

Nie dba o swoją Ojczyznę ten, kto nie jest członkiem Ligi Morskiej i Riecznej.

Członkowie Ligi są uprawnieni do noszenia specjalnego znaku, oraz czapek mundurowych.

Za specjalne zasługi dla rozwoju Ligi i sprawy morskiej Liga nadaje oznaki honorowe.

MORZE

Organ Ligi morskiej i Riecznej

Ilustrowany miesięcznik

rozpoczyna czwarty rok istnienia.

Współpracownikami „Morza” są najwybitniejsi fachowcy w sferze różnorodnych spraw, związanych z morzem, oraz znani literaci i artyści.

Na treść „Morza” składają się:

- 1) wstępne artykuły, poświęcone zwyczaj polityce morskiej i żegludze śródlądowej,
- 2) artykuły o handlowej żegludze morskiej i portach,
- 3) o marynarce wojennej,
- 4) o handlu, przemyśle morskim i rybołówstwie,
- 5) korespondencje z portów,
- 6) sport morski,
- 7) kronika Ligi M. i R.
- 8) opisy podróży, beletrystyka, sztuka i bibliografia.

„Morze” jest u nas jedynym ilustrowanym pismem, fachowo, lecz w formie interesującej i dostępnej dla wszystkich omawiającem sprawy morskie.

„Morze” umieszcza wyczerpujące dane o polskiej działalności na morzu.

„Morze” daje praktyczne wiadomości o frachtach, handlu morskim i t. p.

„Morze” łączy wszystkich członków Ligi w jedną wielką rodzinę, spójną wspólną idea.

„Morze” jest niezastąpionym środkiem wychowawczym dla młodzieży, dającym jej pojęcie o świecie szerokim.

„Morze”, będąc rozsyłane w ilości wielu tysięcy egzemplarzy bezpłatnie wszystkim członkom Ligi Morskiej i Riecznej oraz do szeregu instytucji w kraju i zagranicą, jest niezwykle cennym środkiem reklamy.

Abonować „Morze” można i nie będąc członkiem Ligi.

Prenumeratę na rok 1927 przyjmuje Administracja „Morza”, Elektoralna 2, Warszawa, oraz wszystkie księgarnie.

Cena prenumeraty na rok 1927 z dostawą w obrębie Polski i Wolnego Miasta Gdańska wynosi wszystkiego zł. 8 — rocznie, lub 4.50 — półrocznie.

Za te 8 złotych w ciągu roku czytelnicy otrzymują duży tom z wielką ilością ilustracji (około 250), objętości około 400 stron dużego formatu z bogatym materiałem i rzeczowymi artykułami, których większość nie zatracą swej aktualności, tworząc do pewnego stopnia encyklopedję morską.

Prenumeratorzy mogą otrzymywać po cenach zniżonych wszystkie wydawnictwa Ligi Morskiej i Riecznej.

Każdy, kto przysporzył Lidze jednorożowo 12 rocznych abonentów „Morza”, otrzymuje w ciągu roku nasze pismo bezpłatnie.

Uczniowie wszelkich szkół, oraz wszelkie formacje wojskowe, abonujące zbiorowo nie mniej 12 egzemplarzy, otrzymują „Morze”, przy prenumeracie rocznej po ulgowej cenie 6 zł. za roczny egzemplarz (lub 3.50 zł. za półroczny) i trzynasty egzemplarz Liga wysyła bezpłatnie według wskazanego jej adresu.

Zamówienia na tę ulgową prenumeratę winny być poświadczane przez odnośne szkolne lub wojskowe władze.

Pieniądze za prenumeratę należy przysyłać pocztą, przekazem pod adresem Ligi Morskiej i Riecznej: Administracja „Morza”, Elektoralna 2, Warszawa, lub też wpłacać na rachunek Administracji „Morza” w P. K. O. Nr. 9.747, podając jednocześnie swój dokładny adres. Również przyjmują prenumeratę „Morza” wszystkie urzędy pocztowe w obrębie Rzeczypospolitej. Za każdą zmianę adresu Redakcja pobiera 50 gr., które można wpłacać znaczkami pocztowymi.

Oddzielne normalne numery „Morza” wysyłane są na żądanie przy załączeniu znaczków pocztowych w sumie 80 gr.

Na stole każdego myślącego o swym kraju obywatela polskiego winien się znajdować numer „Morza”.

Nie powinno być człowieka w kraju, któryby nie pragnął być informowanym o sprawach morza, o których najdokładniejsze wiadomości daje miesięcznik „Morze”.

POLSKI AKCYJNY BANK KOMERCYJNY

SPÓŁKA AKCYJNA

BANK DEWIZOWY

Aleje Jerozolimskie 36, Warszawa.

Centrala Handlowa Młynarzy Polskich

Spółka Akcyjna.

W WARSZAWIE, UL. NOWY-ŚWIAT 70

BUDOWA I PRZEBUDOWA MŁYNÓW

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO:

Zakłady Budowy Młynów Józ. Prokopa Synowie

W PARDUBICACH (CZECHOSŁOWACJA)

FABRYKA LIN I DRUTU

dawniej „A. DEICHSEL” Sp. Akc. w Sosnowcu

Telefony: 77 i 311

Liny stalowe dla przemysłu górniczego i naftowego. Liny stalowe dla kolejek linowych.

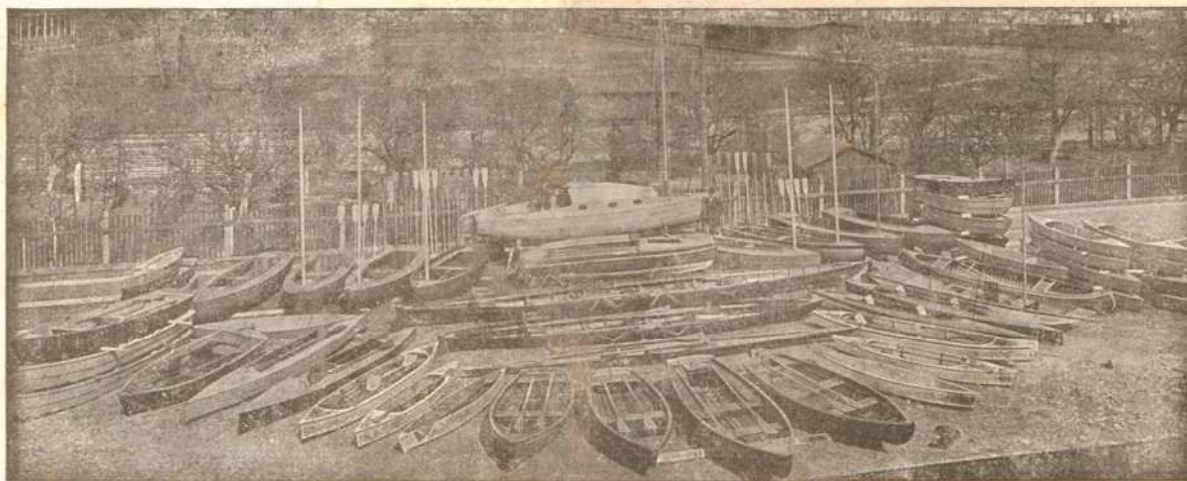
Liny dla lotnictwa. Liny do wind.

Liny okrętowe.

Liny konopne. Drut żelazny i stalowy, ocynkowany, polerowany, wszelkich wytrzymałości.

Drut kolczasty. Siatki druciane ogrodzeniowe i inne.

Adres telegraficzny: „DEISCHEL, SOSNOWIEC”.



Łodzie każdego typu: wiosłarskie, żeglarskie i zwyczajne oraz przybory wiosłarskie dostarcza w dobrym wykonaniu i po cenach przystępnych WŁADYSŁAW URBANIAK. Stocznia Łodzi i Fabryka WYROBÓW Z DRZEWA.

Poznań — Droga Dębińska 10 — tel. 3354.

PRENUMERATA: Rocznie zł. 8.—, półrocznie 4.50, kwartalnie 2.25. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O. 9747, przekazem pocztowym pod adresem Administracji pisma, lub przez Urząd pocztowy. Członkowie L. M. i R. otrzymują czasopismo bezpłatnie.

PRENUMERATA „Morza” wraz z tygodnikiem „Żeglarz Polski” wynosi zł. 12.—, dla Członków L. M. R. Żeglarz Polski za dopłatą zł. 5.20 w stosunku rocznym.

Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Elektoralna 2, tel. 15-63.

Przedstawicielstwo: Katowice: Warszawska 27. Konto P. K. O. 303.463. Przy inkasowaniu należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 gr. tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

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

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF

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

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR