

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PAŃSTWOWE PRZEDSIĘBIORSTWO „ŻEGLUGA POLSKA”

Gdynia, ul. Sienkiewicza, Willa „Laguna”

Tel. 69 i 70

Adres dla depeusz: GDYNIA POLMORSK

uruchamia od 4 czerwca r. b. w Zatoce Gdańskiej

SZYBKĄ, WYGODNĄ I REGULARNĄ

KOMUNIKACJĘ PASAŻERSKĄ

GDĄŃSK — SOPOTY
G D Y N I A — H E L

STATKI PASAŻERSKO-SALONOWE

„GDĄŃSK” i „GDYNIA”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KOMFORT — WYGODA — PIERWSZORZĘDNA RESTAURACJA — ORKIESTRA

D A N C I N G — C E N Y P R Z Y S T Ę P N E

Bilety kolejowe, kupione na wszystkich stacjach P. K. P. do miejscowości, położonych na wybrzeżu, są ważne do Gdańska na statki „Żeglugi Polskiej” bez dodatkowej dopłaty.

Bagaż pasażerów, przyjeżdżających do Gdańska koleją, będą przewożone z dworca na przystań w Gdańsku bezpłatnie.

Bagaż ręczny może być przewożony przez zrzeczenie trażarzy gdańskich za dodatkową, nieznaczną opłatą.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 6.

Warszawa, czerwiec 1927 r.

Rok IV.

TREŚĆ NUMERU: 1. Droga zwycięstwa; 2. Postulaty rybactwa polskiego — *prof. Michał Siedlecki*; 3. Rozwój floty handlowej w Polsce — *H. Piśtel*; 4. Podział pracy — *A. Uziębło*; 5. W sprawie pojemności statków dla linii Morza Śródziemnego — *T. S.*; 6. Obecny stan francuskiej floty handlowej — *Z. M.*; 7. Organizacja kredytu morskiego w Norwegii — *R. P.*; 8. Rentowność żeglugi niemieckiej — *S. K.*; 9. „Jadrska Straż” i jej piękny rozwój — *T. E.*; 10. Burza — Od-poczynek palacza — Latarnia morska — Port — *Stanisław Radecki*; 11. Z dziennika marynarza — *Tadeusz Stecki*; 12. Obchód święta narodowego na wybrzeżu; 13. Fundacja łodzi podwodnej im. Marszałka Piłsudskiego — *W.*; 14. Taktyczne manewry floty angielskiej — *Józef Boreyko*; 15. Marynarka litewska — *S. K.*; 16. Francuska powieść o łodzi podwodnej — *T. E.*; 17. Jajła — *K. M. Stankiewicz* (przekład z rosyjskiego M. O.); 18. Informacje o szkole morskiej w Tczewie; 19. Ruch statków w portach polskich w świetle statystyki — *Wojciech Stopczyński* oraz bogata kronika i dział oficjalny.

24 ILUSTRACJE I RYSUNKI W TEKŚCIE.

DROGA ZWYCIĘSTWA

Numer obecny „Morza” poświęcony jest w znacznej części konferencji morskiej, odbytej w Ministerstwie Przemysłu i Handlu dnia 10 maja r. b.

Konferencja była ciekawa i bardzo urozmaicona. Pierwsza jej część, sprawozdawcza, wykazała, że po długich błędzeniach stoimy na realnym gruncie planów przemysłanych i wykończonych w ogólnym zarysie.

Sprawa budowy portu spoczęła całkowicie w rękach polskich. Doświadczenia przeżyte pozwoliły korzystnie zrewidować dawne, niebezpieczne umowy, a wciąż wzmagające się i kształtujące potrzeby morskie wykazały najkorzystniejszy kierunek prac.

Pod względem żeglugi przełamane zostały pierwsze trudności, usunięty strach przed bezpośrednią inicjatywą rządu — i opracowano program rozwijania naszej zdolności przewozowej na drogach morskich.

Złamane zostały lody i w dziedzinie rybactwa. Znaczne kredyty bankowe, skierowane na wybrze-

że, pozwalają już dziś na ulepszenie narzędzi łowu naszym rybakom, zdecydowana została też sprawa połowów wielkomorskich i zakupu dziesięciu drifterów, które pozwolą nam rozpocząć wielki przemysł rybny z oparciem o nieprzebrane zasoby morza Północnego.

To jest dorobek, który nie może nas zadowolić bynajmniej, który stanowi ledwie ułamek nieznaczny tego, czego potrzebujemy istotnie, który jednak wypełnia nas otuchą, gdyż świadczy, iż walka o Polskę morską nie jest bezowocna, że nawoływanie do zdobycia oceanów nie brzmi bez echa, jako głos na puszczy, że praca, której służy Liga Morska i Rieczna daje wyniki i przynosi Państwu i społeczeństwu wyniki nawskroś realne.

I to właśnie zachęcić nas powinno do tem większych wysiłków, do tem większego natężenia woli i energii.

Jeszcze jeden moment uwydatniła konferencja. Oto rząd, pracując w dziedzinie morskiej, w istocie

jest pionierem tej sprawy. Nie idzie on tutaj za głosem opinii publicznej, nie czyni zadość dojrzałym i upowszechnionym wymaganiom, ale o wiele i to bardzo o wiele opinię publiczną wyprzedza. Staje on w tej pracy wobec całego szeregu zagadnień, z którymi społeczeństwo nasze jeszcze się nie zetknęło, których nawet najbardziej zainteresowane sfery jeszcze nie przemyślały — nie przetrawiły.

W ten sposób działalność rządu jest jakby zawieszona w powietrzu, a ciągłość jej nie jest poręczona przez jedyną zdolną do takiego poręczenia siłę — przez należyte uświadomienie szerokich mas o tem, czym jest morze i jak na niem pracować należy. Odnalezienie i stworzenie tego poręczenia musi być dziełem Ligi Morskiej i Riecznej — to jest celem jej istnienia, to jest jej kardynalnym zadaniem.

Praca nasza w tej chwili jest bardziej potrzebna, niż kiedykolwiek, albowiem choć ideologia nasza święci triumfy w tej chwili:

„Zwyciężyć i spocząć na laurach — to klęska”.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

POSTULATY RYBACTWA POLSKIEGO

Referat wygłoszony na konferencji w Minist. Przem. i Handlu d. 10 maja 1927 r.

Rybołówstwo morskie na naszym wybrzeżu stanowi gałąź przemysłu, która w porównaniu do innych gałęzi naszej wytwórczości zda się znikomo małą. Zarówno ilość produktu, t. j. poławianych ryb, jak też ich wartość, t. j. dochód ludności z tego przedsię-

biorstwa, stanowią tylko małą część naszej ogólnej produkcji i dochodów. Na pozór więc zdawaćby się mogło, że wogóle zajmowanie się tą gałęzią przemysłu i ponoszenie nawet ofiar na jego rzecz nie jest dość produktywnie i celowe, że należałoby ustąpić

wobec większych i zyskowniejszych przedsięwzięć. Taki też pogląd pojawia się w pewnych sferach naszego społeczeństwa, a wiem, że jest on popierany przez ludzi, pozostających bezpośrednio lub pośrednio, świadomie lub nieświadomie, pod wpływem

obcych czynników, lub co częściej bywa, obcych idei.

Jeżeli jednak traktujemy rybactwo morskie na naszym wybrzeżu nie z punktu widzenia jego stanu obecnego, lecz na tle możliwości jego rozwoju, oraz konieczności zapewnienia Państwu naszemu o ile możliwości własną pracą tych morskich produktów, które są nam niezbędnie potrzebne, to niesłusznosc i zgubnosc powyższego sposobu myślenia zupełnie jasno wypływa.

Nie chcę zajmować się stroną polityczną i ogólnopństwowym znaczeniem rozwoju rybactwa, sądzę bowiem, że sama tylko strona handlowa i przemysłowa tej kwestji jasno jej ważność wykaże.

Przedewszystkiem przypomnieć należy fakt, że Polska spożywa rocznie przeciętnie 75.000 ton ryb morskich, głównie śledzi, za które płaci około 80 milionów złotych. Z samej wielkiej Brytanji Polska kupuje ryb za mniej więcej 1 milion funtów szterlingów, drugie zaś tyle płaci Niemcom, Norwegji, Holandji i innym krajom. Dobrobyt 8.000 rybaków brytyjskich jest zapewniony przez Polskę, kupującą od 14 do 16% ($\frac{1}{6}$!) całego połowu brytyjskiego. Podobnie rzecz się ma z stosunkiem Polski z innymi krajami, z tą jedynie różnicą, że w nich często nie rybak, lecz kupiec zarabia na eksporcie do Polski, gdyż sprzedaje towar nabyty w W. Brytanji, licząc na zysk z handlu pośredniczącego.

To są już poważne przyczyny, skłaniające do myślenia o zmianie dotychczasowego systemu i o rozpoczęciu starań, aby przynajmniej część naszego zapotrzebowania pokryć własną pracą i własnymi środkami. Należy też zadać sobie pytanie, czy nasi rybacy mogą tej rzeczy dokonać.

Wedle świeżo zestawionej statystyki Morskiego Urzędu Rybackiego z r. 1926 liczba rybaków na naszym wybrzeżu wynosiła okragło 1.200. Łodzi motorowych, t. zw. kutrów było 82 (w r. 1923 było 95; ubyli optanci, a kilka kutrów zniszczyły burze) o ogólnym tonażu 2.460 m³, czyli jedna łódź po 30 m³ pojemności ($\frac{1}{3}$ tony). Łodzie żaglowe i drobne w przedsiębiorstwie, na większą skalę zakrojonem, właściwie nie wchodzą w rachubę.

Z powyższego zestawienia widać, że sama podstawa techniczna naszych rybaków jest słaba, muszą się oni ograniczyć wyłącznie do połowów przybrzeżnych i wyczyskiwać tylko najbliższe tereny. Jeśli w tych warunkach sytuacja naszych rybaków nie jest zupełnie rozpaczliwa, to tylko dlatego, że dwa cenne gatunki ryb, mianowicie łosoś i węgorz mają swe tereny liczniejszego pojawu blisko brzegu, zaś ławice szprota lub śledzia mogą się zbliżyć często ku brzegom.

Ponieważ jednak wymienione dwa gatunki ryb, t. j. łosoś i węgorz nie stanowią podstawy naszego rybactwa, bo ich połowy nie mogą dać utrzymania całej ludności rybackiej; dalej, ponieważ najważniejszym, masowo

poławianym, produktem jest szprot i śledź (flądra ma mniejsze znaczenie) a te właśnie ryby niezawsze pojawiają się na terenach przybrzeżnych — więc połowy naszych rybaków nabierają cechy przypadkowości, są zawiśle od corocznie zmieniających się warunków i wcale nie mogą być racjonalną podstawą przemysłu rybnego.

Dlatego też nasz rybak cierpi często biedę (z wyjątkiem rybaków na Helu, przeważnie Niemców) i zraża się do swego zajęcia.

Temu stanowi rzeczy trzeba zaradzić, a jedynym na to ratunkiem jest podniesienie technicznego stanu naszego rybactwa i uniezależnienie go od przypadkowego pojawu ryb przez wyjście na lepsze tereny.

Pragnę tu podkreślić, że zupełnie analogiczny kryzys rybacki przechodziły przed laty około 50 krajów o wielkim przemyśle rybackim, mianowicie Szwecja i Norwegja. Wskutek tego, że ławice śledzi, masowo zachodzące do brzegów, przestały się tam pojawiać, wystąpiła konieczność zmiany techniki połowów i szukania ryb na pełnym morzu, co zrobiono z wielką korzyścią dla tych państw i ich ludności.

Podnieść jeszcze muszę jedną okoliczność. Nasi rybacy przeważnie łowią, sprzedają, a często i przerabiają rybę sami, tak, że wytwórcą jest właściwie handlarzem. Jest to więc drobny przemysł domowy, czasem tylko o tyle podniesiony, że kilku rybaków łączy się w prymitywną spółkę (maszoperję). Nieznany jest na naszym wybrzeżu przedsiębiorca polski, dający stałe zajęcie personelowi rybackiemu. Natomiast ludność nasza zna obce przedsiębiorstwa rybackie, gdyż jeszcze do dzisiaj przyjmuje zajęcia w przedsiębiorstwach niemieckich.

Zmiana tego prymitywnego stanu powinna, mojem zdaniem, iść w kilku kierunkach.

I. Lepsze wyzyskanie terenów blizkich.

Przeglądając statystykę z r. 1926, widzimy, że na 82 kutry motorowe wypada 715 łodzi niemotorowych. Tylko Hel i Gdynia mają większą ilość łodzi motorowych, z nich zaś głównie Hel ma kutry nowsze i silniejsze. Są miejscowości mniejsze, gdzie wogóle niema kutrów motorowych. Można by zatem na naszym wybrzeżu jeszcze nieco zwiększyć ilość kutrów motorowych. To zwiększenie nie powinno być jednak za duże. Sądzę, że zastąpienie pewnej ilości kutrów żaglowych, około 20, kutrami motorowymi, zupełnie zaspokoiliby potrzeby tej części ludności, która nie zechce wyruszyć na dalsze tereny połowu, lecz wyzyska lepiej teren przybrzeżny. Ponad ogólną liczbę (100 do 110) kutrów motorowych ilości tego typu łodzi powiększać nie warto, bo blizkie tereny nie opłacają ich kosztu i nie przyniosą one wydatnej ulgi ludności.

II. Bałtyckie dalsze tereny połowu.

Rybacy nasi łowią, jak kilkakrotnie zaznaczono, tylko na wodach przybrzeżnych i tylko bardzo rzadko za-

puszczają się poza wody terytorjalne. Tymczasem wiadomo, choćby z rezultatów badań, przeprowadzonych przez niemiecki związek rybaków morskich, że niebardzo daleko poza naszymi wodami leżą znacznie lepsze i obfitsze miejsca połowu. Jeśli porównać dane z międzynarodowej statystyki z roku 1924, to pokazuje się, że oba kraje najbliższe z nami sąsiadujące, t. j. Niemcy i Łotwa łowią bez porównania więcej różnych gatunków ryb, niż my, choćby nawet wziąć w rachubę ilość ryb w stosunku do jednego kilometra wybrzeża. Tak np. Łotwa w 1924 r. złowiła 1.259 ton dorsza (pomuchli, wåtłusza), podczas gdy my tylko 51 ton, t. j. $\frac{1}{24}$ połowu łotewskiego. A przecież brzeg Łotwy nie jest 24 razy dłuższy od naszego! Pochodzi to stąd, że rybacy łotewscy udają się na dalsze tereny połowu, na południowy zachód od wyspy Gotlandji. Niemcy zaś łowią na Sztolpskiej Rynnie, na t. zw. Mittelbank lub około Bornholmu, albo w Beltach. Wymienione tereny są znane jako bardzo obfite. I my mamy prawo na nich łowić, a nawet czasem któryś z naszych śmielszych rybaków tam się zapuszcza, lecz złe lub zbyt małe nasze kutry nie mogą mieć tak znacznego promienia działania, by mogły stale korzystać z bogatszych terenów bałtyckich. Na to są potrzebne statki żaglowe, opatrzone silniejszym motorem, o pojemności brutto około 10 ton lub nieco więcej, podobne do tych, jakich używają rybacy duńscy z Bornholmu. Statki takie, dość szybkie i zaopatrzone w urządzenia, pozwalające im na przewiezienie świeżej ryby (nawet żywej), mogłyby dostarczać świeżego towaru, zwłaszcza w porze postu, adwentu oraz w letniej porze, na wybrzeże, a także zaopatrywać wnętrze kraju w świeżą rybę. Tego typu statków niema na naszym wybrzeżu; ludność nasza zna je jednak dobrze, gdyż stale przybywają takie statki na Hel, przywożąc świeże ryby. Rybaków też, którzyby potrafili obsłużyć takie statki jest jeszcze obecnie dość na wybrzeżu.

Znając stosunki wybrzeża oraz zdając sobie sprawę z tego, że wprowadzenie tego typu statków musiałoby z konieczności oprzeć się o organizację handlową wewnątrz kraju, kupującą świeży towar i zajmującą się jego bardzo szybkim zbytem lub przeróbką, sądzę, że ten typ statku należałoby wprowadzać ostrożnie i stopniowo tytułem próby.

Narazie wystarczyłoby, gdyby zbudowano 2 lub 3 takie statki; rzecz prosta, że ich portem macierzystym musiałaby być Gdynia, a właścicielami polscy rybacy-Kaszubi. Sprawne zaś ich działanie byłoby wówczas zapewnione, gdyby one powstały jako skutek inicjatywy prywatnej, a tylko ułatwionej przez kredyty, udzielane z instytucji bankowych, państwowych (np. Bank Gospodarstwa Krajowego, o którym wiem, że takie projekty wysuwa i t. p.).

Pierwsze więc dwa postulaty rybactwa morskiego, dążące do lepszego wyzyskania terenów bałtyckich polegałyby na pomocy rządowej przy budowie niewielu większych statków żaglowo-motorowych, wyzyskujących najobfitsze tereny bałtyckie, oraz pewnej, drobnej pomocy finansowej przy uzupełnieniu naszej dotychczasowej motorowej floty rybackiej.

Te dwa postulaty miałyby na celu tylko usunięcie drobniejszych niedomagań naszego rybactwa. Wielki problem rybactwa śledziowego nie byłby przez nie nawet dotknięty wcale, lub najwyżej w minimalnym stopniu.

III. Rybactwo na Morzu Północnem.

Wielkiej sprawy rybactwa śledziowego nie można wogóle rozwiązać na Bałtyku. Statystyka rybacka z roku 1922-go, dość pomyślnego dla rybactwa, wykazała, że wszystkie państwa, łowiące śledzie na Bałtyku nie złowily nawet połowy tego, co sama Polska zużywa. Przytem rasy śledzia, występującego na Bałtyku, nie dorównują wielkością, tłustością i wartością śledziowi z Atlantyku. Chcąc pokryć choćby część naszego zapotrzebowania śledzi własną pracą, musimy udać się na tereny, gdzie dziś wszystkie państwa europejskie łowią, t. j. na morze Północne. Mamy prawo tam łowić, a nawet nasze statki strażnicze mogą tam patrolować. Formalnych przeszkód do korzystania z tych terenów niema więc wcale. Jedyną sprawą do rozwiązania byłoby tylko przystąpienie Polski do Konwencji państw, łowiących na Morzu Północnem, zawartej w maju 1882 r.

Już na początku wykazaliśmy, ile śledzi Polska zużywa. Dodać musimy, że cały transport śledzi do nas odbywa się przez Gdańsk. Dodajmy tu jeszcze jeden szczegół. Od stycznia 1925 r. do końca kwietnia 1926 r. z W. Brytanii przywieziono do Gdańska 159.403 baryłki śledzi solonych. Jest to najwyższa cyfra ze wszystkich portów europejskich, nie wyłączając Hamburga i Szczecina, a stanowi dowód, jak wielkie obroty mogą mieć za podstawę handel rybami.



Typy rybaków kaszubskich.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



O tem, abyśmy mogli, choćby nawet najenergiczniejszą akcją przejąć ten dział przemysłu w całości w własne ręce, narazie i na długo jeszcze niema mowy, ale należy już dzisiaj rozpocząć akcję, aby przynajmniej część tego działu była w naszych rękach. Ten zaś cel można tylko osiągnąć przez stworzenie floty rybackiej dalekomorskiej.

Przedsiębiorstwo takie na naszym terenie może mieć zapewnione widoki powodzenia, choćby tylko z tego powodu, że całość przywiezionego towaru znajduje odrazu nabywców, gdyż ludność nasza jest przyzwyczajona do śledzi, a cały niemal kraj obecnie spożywa ich znacznie mniej, niż przed wojną (w niektórych okolicach jest tylko 40% spożycia przedwojennego).

Typem statku dalekomorskiego powinien być t. zw. „drifter”, nowego typu, około 380—410 ton pojemności, opatrzone silną maszyną, dającą dość znaczną chyżość, celem szybkiego transportu. Gdyby zaś, dla pewnej oszczędności, statki miały typ mniej

chyży, możnaby pomyśleć o dołączeniu do floty statków łowiących, także statku transportowego; ten szczególnie należałoby jeszcze rozważyć.

Ponieważ rybactwo morskie, mimo udoskonalonych obecnie metod może jednak dawać czasami nierówne wyniki połowów, więc jedynym warunkiem, zmniejszającym ogólne ryzyko jest stworzenie liczniejszej floty. Jako jednostkę możnaby przyjąć 10 statków parowych, choć i tę ilość możnaby zbudować w dwóch serjach po 5 statków.

Statki, idące w każdą pogodę na dalekie morze, opatrzone nowoczesnymi urządzeniami i podwójnym kompletem sieci nie mogą należeć do statków tanich. Cena ich znacznie się waha, zależnie od kraju, w którym się je kupuje. Niemieckie statki, niemal o $\frac{1}{3}$ tańsze, niż angielskie, mają jednak znacznie krótszy okres działania, przyczem niszczą się tak, że po latach 17 nie opłaca się już gruntowny ich remont. Angielskie statki jeszcze po dwudziestu kilku latach mogą być



Rybak przy naprawie sieci.



Sieci, suszące się na słońcu i na wietrze.

z korzyścią zremontowane. Koszt jednak drifterów angielskich wyniósłby, przy 10 statkach, mających po 380—410 ton, około 4.000.000 zł. (do 4.200.000),—licząc już i kapitał obrotowy na początek.

Wedle sprawozdania angielskiego ministerstwa rybnictwa w r. 1924 drifterzy angielskie miały przeciętny dochód brutto rocznie między od 2 do 3 tysięcy funtów szterlingów. Biorąc najniższą cyfrę dochodu, a koszt statku licząc 10.000 funtów, otrzymamy 20% dochodu brutto, z czego, gdy odliczymy 12% na wydatki, otrzymamy 8% dochodu netto od kapitału, przy pesymistycznym obliczeniu.

Sprawozdanie angielskie podkreśla, że w r. 1924 rybakom i przedsiębiorstwom rybackim wiodło się o tyle dobrze, że nawet zastępowano stare statki nowymi.

Podnosi się nieraz obawę, że nasze

statki na morzu Północnym mogą być uważane za konkurencję dla W. Brytanji. O tem nie może być mowy. Gdyby nasze statki miały nawet maksymalne połowy, to mogłyby nam przynieść śledzi za 50.000 funtów, podczas gdy my z W. Brytanji kupujemy blisko za 1 milion funtów, a ilość kupowanych śledzi wzrasta się!

Bez wątpienia natomiast praca naszych statków miałaby wpływ na cenę śledzi w kraju. Dostarczane do portu w Gdyni, mające, jak zazwyczaj, ulgi w wszelkiego rodzaju taryfach, a może i podatkach, śledzie z naszych statków powinny być tańsze, niż inne. Ludność uzyskalaby tańszy, pożywny pokarm, a byłaby to ludność najbiedniejsza, t. j. robotnik, ubogi żyd i chłop.

Sprawa utworzenia floty, idącej na pełne morze, ma pewne i to bardzo daleko sięgające znaczenie narodo-

we, polityczne, społeczne i wojskowe. Tych spraw tutaj nie poruszam wcale, sądząc, że są one dość znane i jasne.

Możnaby zarzucić temu projektowi, oddawna zresztą już przez nas poruszanemu to, że na naszym brzegu niema ludzi dostatecznie przygotowanych do prowadzenia statków powyższego typu. Istotnie, pewne trudności byłyby z komendą statków, ale nie takie, którychby nie dało się przezwyciężyć. To jednak podnieść musimy, że każdy rok zwłoki pozbawia nas ludzi, którzy dawniej brali udział w dalekich połowach, a dziś mogliby młodszych nauczyć. Dlatego sprawa ta jest nader pilna, nietylko ze względów ekonomicznych.

Trzeba nam obecnie odważnej i świadomej inicjatywy, aby tę sprawę na czas dobrze postawić!

D. n.

PROF. MICHAŁ SIEDLECKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ROZWÓJ FLOTY HANDLOWEJ W POLSCE

(Streszczenie referatu, wygłoszonego przez naczelnika wydz. żeglugowego M. P. i H. p. H. Pistla na konferencji morskiej dnia 10 maja 1927 r.).

Tworzenie floty handlowej zazwyczaj pozostawione jest inicjatywie prywatnej. Tylko te państwa, które prywatnych przedsiębiorstw żeglugowych nie posiadały, a ze względów gospodarczych i prestiżowych posiadanie własnej floty handlowej w skromnych chociażby rozmiarach uważały za konieczne, zdecydowały się na tworzenie państwowych przedsiębiorstw żeglugi morskiej i do dziś dnia je posiadają.

I u nas w Polsce brak inicjatywy prywatnej, na którą czekaliśmy siedem lat, zmusił rząd do zdecydowania się na tworzenie ojczyściej floty handlowej kosztem Skarbu Państwa. Decyzję tę powziął rząd tak ze względów gospodarczych, jak też ze względów politycznych, aby dać dobry przykład i utorować drogę inicjatywie prywatnej.

Jeszcze rok temu sytuacja nasza na morzu była rozpaczliwa. Na wybrzeżu polskim pomiędzy portami letniskowymi, gdzie latem tysiące ludzi z kraju przebywa, nie było ani jednego statku pod polską banderą; letnik-polak, chcąc udać się z Gdyni na Hel, musiał korzystać ze statku gdańskiego, musiał na polskim morzu posługiwać się językiem niemieckim.

Polska handlowa bandera w Gdyni była wogóle nieznana. Tymczasem eksportowaliśmy w czasie strajku węglowego w Anglii kolosalne ilości węgla, do Gdyni zawijały statki wszelkich narodowości, nawet estońskie i litewskie, tylko polskich statków nie było. Morzem wywoziliśmy z Polski około 100.000 emigrantów rocznie, ani jeden z nich na polskim statku nie opuścił Ojczyzny.

Taki stan rzeczy tolerowany być nie mógł. Rząd obecnie uznał, że czekanie

na inicjatywę prywatną nie da żadnych rezultatów. Chcąc nie chcąc, trzeba było zdecydować się na stworzenie floty na koszt Państwa, zdając sobie znakomicie sprawę z tego, że jest to koniecznością chwili, że jest to zresztą prowizorium, gdyż i nadal dążyć trzeba do tego, aby flotą handlową zainteresowały się kapitały prywatne. Przystępując do budowy floty handlowej, Rząd zgóry postawił sobie za zadanie popieranie nadal wszelkiej zdrowej inicjatywy prywatnej i gotów jest i będzie w każdej chwili odstąpić swój tonaż prywatnej polskiej grupie finansowej.

Program Rządu przewidywał w pierwszym okresie stworzenie następujących linii:

1) Linja pasażerska przybrzeżna dla komunikacji pomiędzy portami polskiego wybrzeża i Gdańska.

2) Linja „dzika” dla przewozu masowych ładunków pomiędzy portami morza Bałtyckiego i Europą Zachodnią.

3) Linja angielska dla przewozu emigrantów i artykułów żywnościowych do portów angielskich.

4) Linja śródziemnomorska towarowa.

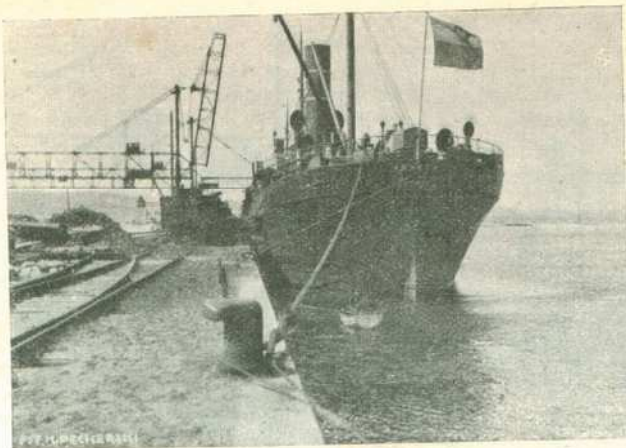
Z powyższego programu dotychczas zostały zrealizowane dwa pierwsze punkty, t. j. linja pasażerska przybrzeżna i linja „dzika” towarowa.

Dla linii pasażerskiej przybrzeżnej zamówiono dzięki poparciu i przeznaczeniu na ten cel funduszy przez p. Ministra Komunikacji dwa statki salonowe. Statki te buduje Stocznia Gdańska za cenę 26.000 £. za każdy. Główne ich rozmiary wynoszą: długość 53 m., szerokość 9 m., zanurzenie 2,80 m. Są one zaopatrzone w obszerne salony, jadalnie i posiadają urządzenia sypialne. Każdy z nich

może pomieścić około 700 pasażerów (w miejscach siedzących), w żegludze przybrzeżnej, a około 90 (w miejscach sypialnych) w żegludze po Bałtyku. Pierwszy z tych statków znajduje się już na wodzie i dnia 26 maja ma odbyć swą pierwszą podróż próbną, drugi zaś będzie wykonany w terminie dwa lub trzy tygodnie późniejszym. Statki te służyć będą zasadniczo do stałej, regularnej komunikacji na wybrzeżu polskim; jeden z nich od czasu do czasu będzie użyty do dalszych wycieczek, jak np. na Bornholm, do Danii, Szwecji, i t. p. Zamiarem Ministerstwa Przemysłu i Handlu jest nabyć jeszcze jeden mniejszy statek pomocniczy, który mógłby pomieścić około 250 pasażerów w żegludze przybrzeżnej.

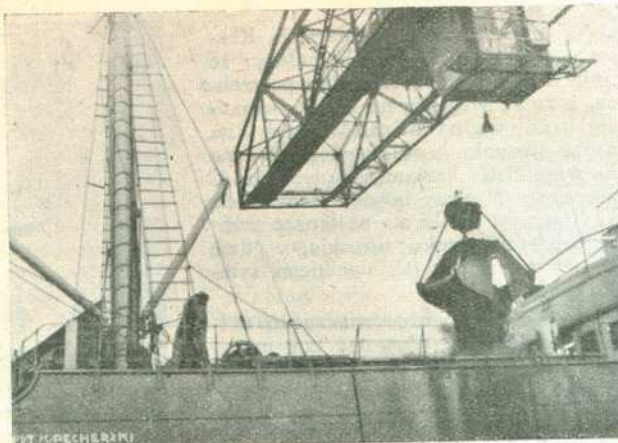
Statki tu wspomniane obsługiwać będą mogły jedynie linje Gdańsk — Sopoty — Gdynia — Hel — Jastarnia (gdzie obecnie buduje się port i przystań) nie będą jednak w stanie obsługiwać wewnętrznej części zatoki Puckiej. Tu pozostaje pole do działania inicjatywie prywatnej. Połączenie Puck — Rewa — Kuźnica — Mehelinki — Oksywie — Gdynia — Orłowo jest konieczne. Jednak w jednym roku wszystkiego naraz stworzyć nie możemy. Ministerstwo Przemysłu i Handlu czeka więc tu na akcję społeczeństwa, czy to grup finansowych prywatnych, czy też samorządów pomorskich. O ile do wiosny roku przyszłego linja taka, wymagająca zaledwie 2 większych morskich motorówek nie powstanie, Rządowi nie pozostanie nic innego, jak stworzyć tę komunikację znowu kosztem Skarbu Państwa.

W tym roku więc będziemy mieli po raz pierwszy komunikację na naszym wybrzeżu na pierwszorzędnym



Statek „Kraków” ładuje w Gdyni węgiel do Szwecji.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Dźwig bramowy w Gdyni przy pracy.

polskich statkach. Komunikację tę rozpoczniemy już w pierwszych dniach czerwca.

Drugi punkt programu rozbudowy floty handlowej został również już zrealizowany. Rząd kupił zimą 5 statków towarowych o pojemności 3.000 ton ładunkowych każdy. Przystępując do stworzenia tej linii Ministerstwo P. i H. musiało się zdecydować, czy należy kupić gotowe statki, czy też budować. Zebrano oferty na już gotowe statki i na nowe budowę. Otrzymano przeszło 700 ofert i wybrano z pośród nich najlepszą pod każdym względem. Nadarzyła się okazja kupienia statków, wybudowanych w roku 1925 i 1926, z których dwa ostatnie jeszcze wcale nie były w ruchu. Statki te były budowane na stoczni francuskiej Chantiers Navals Français w Blainville, która się cieszy dobrą opinią. Jest to ta sama stocznia, która buduje dla naszej marynarki wojennej wielkie kontr-torpedowce i jedną łódź podwodną. Statki były kupione po cenie 30.000 £. za każdy, t. j. po około 10 £. za tonę nośności; stanowi to mniej więcej połowę obecnych cen rynkowych na nowe statki, budowane na zamówienie. Warunki płatności były następujące: 20% ceny kupna przy podpisaniu umowy, 30% w lutym r. b., 20% w lipcu 1928 r., 20% w lipcu 1929 i 10% w lipcu 1930 r.

Możemy śmiało powiedzieć, że statki te tak co do tonażu, jak i co do urządzeń i mechanizmów najzupełniej odpowiadają naszym wymagom i że nabycie ich z punktu widzenia kupieckiego należy uważać za bardzo udane.

Nasza flota handlowa została ostatnio jeszcze powiększona przez statek „Warta”, który przejeżdżał od marynarki wojennej; jest to parowiec typu czysto towarowego o nośności ładunkowej około 4.400 ton. Będzie on służył do przewozu towarów masowych pomiędzy Polską a Zachodnią Europą, a może i Morzem Śródziemnym.

Oprócz tego Rząd kupuje obecnie jeszcze jeden statek 1000-tonowy. Statek ten jest nowy, leży jeszcze na stoczni w Holandji i będzie nabyty za

cenę 12.500 £. Statek ten przeznaczony będzie dla przewozu ładunków masowych, cenniejszych, które wywożone bywają w mniejszych partjach do 1.000 ton, jak np. cukier i zboże. Odbywać on będzie podróże również po Bałtyku i Morzu Północnym.

Dla eksploatacji wyżej wymienionych, nabytych przez Rząd statków, stworzone zostało przedsiębiorstwo państwowe „Żegluga Polska”, rządzące się własnym statutem, autonomicznie, na zasadach handlowych.

Statki 3.000 tonowe: „Wilno”, „Poznań”, „Katowice”, „Kraków” i „Toruń” są w eksploatacji od połowy stycznia r. b., a wyniki ich pracy przedstawiają się w następujący sposób, (licząc do dnia 1 maja):

Odbyto 48 podróży.

Przewieziono ogółem 78.700 ton, z tego w wywozie z Polski 50.547 ton a przewozie pomiędzy portami zagranicznymi 28.153 ton.

Przebyto 21.023 mil morskich.

Zainkasowano za fracht ogółem 31.161 £.

Odwiedzono ogółem 24 porty zagraniczne, niektóre z nich kilkakrotnie.

Cyfry te przemawiają same za siebie.

Przytoczony poprzednio program rozbudowy floty handlowej przewiduje jako dalsze etapy linię angielską i śródziemnomorską. Na pierwszym miejscu Rząd stawia linię angielską, gdyż uważa ją w obecnej chwili już za konieczną, tak ze względu na olbrzymi ruch emigracyjny z Polski przez porty angielskie do Ameryki, jak też ze względu na już istniejący i coraz bardziej rozwijający się ruch towarowy pomiędzy Polską a Anglią. Wystarczy przytoczyć, że pomiędzy Gdańskiem a Anglią kursuje obecnie w stałej regularnej komunikacji aż 7 statków angielskich, należących do Tow. „Anglo-Baltic Line” i „Ellermans-Wilson-Line”.

W roku 1926 emigrowało do Ameryki Północnej i Południowej około 43.000 osób, w r. b. wobec zawarcia układu z Brazylią wyemigruje co najmniej 50.000 osób, z tych przez porty zachodnio-europejskie około 40.000

osób. Jeśli uwzględnimy, że koncesje, wydawane przez Rząd zagranicznym przedsiębiorstwom żeglugowym na przewóz emigrantów przewidują, że w razie powstania polskiej linii pomocniczej, t. j. łączącej Polskę z portami zachodnio-europejskimi, linia ta będzie miała pierwszeństwo w przewozie emigrantów, to przekonamy się z łatwością, że takie statki polskie na brak pasażerów uskarżać się nie będą mogły. Lecz obok emigrantów statki polskie, kursujące w stałej i regularnej komunikacji pomiędzy Polską a Anglią, mające urządzenia chłodnicze, będą miały również i sporo ładunków, i to ładunków bardzo cennych, opłacających bardzo wysokie frachty. Przewiduje się rocznie eksportu jaj do Anglii około 30.000 ton, bekonów 30—40.000 ton i masła 6—10.000 ton, nie licząc drobiu w stanie bitym, którego eksport należy również przewidzieć. Eksport ten tylko wtedy będzie mógł się należycie rozwinąć, jeśli będzie zorganizowana stała, regularna komunikacja. Dzisiejszy stan rzeczy nas nie zadowalnia; statki angielskie, utrzymujące obecnie tę komunikację, rozpoczynają swe podróże z Rewla, czy też z Rygi, i przychodzą do Gdańska częstokroć już z pełnymi ładowniami, tak, że dla polskiego ładunku brak jest miejsca. Towar polski w ten sposób jest upośledzony, gdyż o jakiegokolwiek punktualności w dostawie mowy być nie może, chyba, że, jak to się niestety często dzieje, skierujemy nasz eksport przez Hamburg lub Bremę. Jedyne wyjście z tej nienormalnej sytuacji jest stworzenie stałej komunikacji z Anglią z punktem wyjścia w Gdyni.

Dla tej linii Rząd ma zamiar nabyć czy też wybudować co najmniej 4 statki o pojemności około 3.500 ton ładunkowych, z nowoczesnymi urządzeniami chłodniczymi i pomieszczeniami pasażerskimi w kabinach na 500 emigrantów.

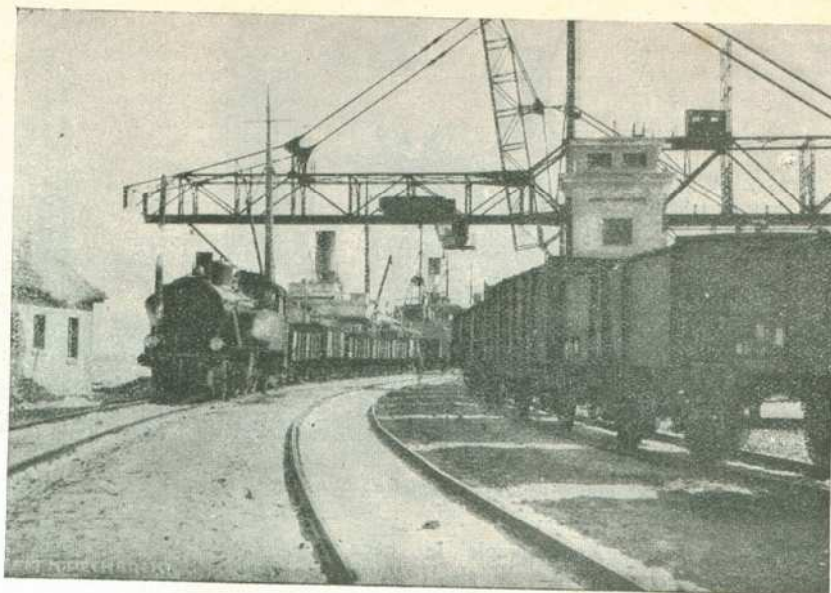
Ostatni punkt programu Ministerstwa P. i H. przewiduje stworzenie linii śródziemnomorskiej. O linii tej bardzo dużo u nas już mówiono i pisano w gazetach w związku z rozpo-

czętą przez Bank Gospodarstwa Krajowego akcją. Stwierdzić należy, że linia ta jest nam rzeczywiście potrzebna, a to ze względu na naszą ekspansję handlową na Bliski Wschód i na nasze stosunki handlowe i polityczne z wszelkimi krajami Morza Śródziemnego. Musimy bowiem zrozumieć, że przemysł polski ma najlepsze szanse zdobycia rynku tureckiego, gdzie polacy cieszą się tak wielkimi sympatjami.

Oczekujemy bardzo znacznego eksportu do Turcji. Wywozić tam możemy oprócz spirytusu (około 6.000.000 litrów) i odpowiedniej ilości butelek, jeszcze znaczne ilości maszyn rolniczych, cementu, cukru (konsumpcja turecka wynosi około 70.000 ton), naczynia emaljowane, worki, tekstylja (mimo konkurencji japońskiej i włoskiej, którą bez większego trudu zwalczymy), meble zвычайne drewniane i t. p. Do innych portów Morza Śródziemnego możemy eksportować również cement, drzewo, a może nawet i węgiel. I ładunków powrotnych nam nie zabraknie, mamy przecież import tytoniu, pomarańcz, fosfatów, rudy i t. p.

Rzeczą jasną jest, że w pierwszych czasach swego istnienia linia taka żadnego dochodu dać nie może i będzie wymagała poparcia finansowego ze strony Skarbu Państwa, ale w miarę wyrobienia sobie stosunków i klientów, może ona się stać nietylko czynnikiem wielkiej wagi politycznej, ale i źródłem poważnych dochodów.

Do linii śródziemnomorskiej przywiązujemy wielkie znaczenie i o ile nie znajdzie się nikt inny, któryby linję taką rdzennie polską stworzył, to i tu Ministerstwo Przemysłu i Handlu zdecydowane jest wziąć inicjatywę w swe ręce.



Pociągi z węglem na molo południowym portu w Gdyni.

Na końcu wspomnieć należy o tem, że obok inicjatywy rządowej dla stworzenia zapoczątków ojczyściej floty handlowej, również bardzo zdrowa inicjatywa prywatna rozwinęła w ostatnim czasie energiczną działalność. W Tczewie powstało przedsiębiorstwo żeglugowe „Wisła-Bałtyk”, które posiada 6 holowników morskich i 14 lichtarów; przedsiębiorstwo to posiada w Tczewie własne składy i nadbrzeża i buduje obecnie z wielkimi nakładami nowoczesne urządzenia ładunkowe. Głównym zadaniem towarzystwa „Wisła-Bałtyk” jest eksport węgla do krajów skandynawskich i bałtyckich. O żywotności tego przedsiębiorstwa świadczy fakt, że zdołało ono już zdobyć powrotne frachty do Gdańska, o które

przecież tak bardzo trudno. Godne uwagi jest również i to, że przedsiębiorstwo „Wisła-Bałtyk” powstało bez jakiegokolwiek pomocy materialnej ze strony Skarbu Państwa.

Tak więc nasza flota handlowa, która rok temu liczyła około 2.000 ton DW, liczy obecnie już przeszło 30.000 ton.

Ostatnio koncern węglowy „Robur” na mocy umowy, zawartej z Ministerstwem Przemysłu i Handlu o wydzierżawienie terenów w Gdyni, przystąpił do stworzenia własnego przedsiębiorstwa żeglugi morskiej. Ma on zamiar w ciągu najbliższego czasu nabyć statki morskie o pojemności łącznej 5.000 ton a do lata 1929 r. powiększyć ten tonaż do 10.000 ton.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PODZIAŁ PRACY

Nie po raz pierwszy w dziejach Gdańsk zmusza Polskę do szukania innego wyjścia na morze, niż przez Wisłę ujście. Ile razy rozpoczynaliśmy czynną politykę morską, zawsze miasto to stawiać nam liczne *impedimenta* za stosowne uważało. Wręcz wrogo ustosunkowane do floty wojennej — niejednokrotnie i handlowi naszemu szkodziło lub też dochody Państwa na szwank narażało. Nie dziw też, że niejedną próbę czynili Polscy królowie, aby z pod przewagi gdańszczan się wyzwolić. I kiedy wojenne usiłowania przenoszono na północ ku brzegom Pucka, Władysławowa, a w różnych pomysłach, a nawet i planach realnych ku Gdyni, handlowe stosunki i dążenia kierowały się ku Elblągowi. I dziś nie jesteśmy w położeniu nowem, dziś szukając własnej podstawy na morzu w Gdyni, jesteśmy wykonawcami testamentu morskiego dawnych pokoleń, które rozumiały, że bez użytkowania morza Państwo uzyskać potęgę nie zdoła.

Nietylko jednak polityczne ustosunkowanie się do nas Gdańska sprawa, że mieć musimy port inny. Gdańsk nie wystarczy nam już dziś, a tembardziej nie będzie mógł nam wystarczać w przyszłości. Port Gdański zdławiony jest w znacznej mierze przez miasto, które ścisnęło go ze stron wszystkich i nie pozwala na rozwinięcie należyte jego węzła kolejowego, od którego zależy cała t. zw. zdolność przepustowa nadbrzeży. Najlepszym świadectwem tego jest fakt, iż część ładunków gdańskich w epoce wzmózonego wywozu węgla musieliśmy przenieść w górę rzeki Wisły, do Tczewa, gdzie otwarty został trzeci port morski Rzeczypospolitej.

Wykonując jednak myśl płodną przeszłości, znaleźliśmy się dziś w położeniu o wiele gorszem niż Rzeczpospolita Jagiellonów. Wówczas potęgę swą obwarowywaliśmy w Inflanciech, w owe czasy przez „egzekucja korony polskiej” mogliśmy w bezpo-

średnie władanie objąć całe Prusy Książęce — mieliśmy możność panować, a i panowaliśmy nad znaczną częścią bałtyckiego wybrzeża, którego dziś jeno mały skrawek nam pozostał, skrawek, na którym życie swe musimy urządzać z dużą starannością, z dużym pracy i myśli nakładem, na którym nie wolno nam popełnić błędu pod grozą zakorkowania się w śródlądziu. Pod tym względem narody rozporządzające długą granicą morską ogromną mają przewagę. Wolno im czynić próby, a po chybieniu gdzie indziej swe usiłowania przenosić — my, pozbawieni doświadczenia morskiego, musimy iść drogą nieomylną do celu. To też podejmując pracę nad rozbudową Gdyni, nad inwestycjami gdzieindziej, musimy przedewszystkiem bardzo poważnie zastanowić się nad podziałem pracy pomiędzy porty polskie, nad tem, jakie zadanie każdemu z nich poruczamy.

Zadanie to będzie tem łatwiejsze, że rolę każdego z portów naszych okre-

śla zupełnie ściśle jego geograficzne położenie. Gdańsk leży przy ujściu Wisły, rzeki, która przebiega całą Polskę nieomal, górnym swym biegiem obejmując wraz z dopływami zagłębie węglowe, rzeki dziś nieuregulowanej i płynącej nierządnie, która jednak już dziś może być szeroko wyzyskana jako nader ważna arteria komunikacyjna, a po uregulowaniu bodaj prowizorycznym, bodaj tylko częściowym, stanie się drogą pierwszorzędnej wartości. Wisła i przede wszystkim Wisła powinna obsługiwać Gdańsk, co znakomicie wpłynie na odciążenie jego nadbrzeży. Tczew jako port morski ma zasięg ograniczony do południowych wybrzeży morza Bałtyckiego i rzecz oczywista, że powinien przejąć cały spław wiślany ku tym wybrzeżom zdążający. Wystarczy to zupełnie do jego utrzymania i znowu odciąży Gdańsk, który należycie wyspecjalizuje się w przyjmowaniu tego wszystkiego, co Wisła niesie i, transportowaniu tych towarów na statki, poza wody Bałtyku, wpływające.

Gdynia połączona jest z zapleczem tylko koleją. W zasadzie powinna więc ona raczej być przystosowana do transportu towarów droższych, wytrzymujących kosztowny fracht kolejowy. Warunki życia jednak są silniejsze od planów, za którymi byśmy chcieli podążać. Nikłość taboru wiślanego z jednej strony, a słabość węzła kolejowego Gdańska sprawia, że już dziś musimy na Gdynię skierować część naszego węgla, a część ta bezwzględnie będzie wzrastała wraz ze wzrostem wywozu tego artykułu. To właśnie, co dziś jest w porcie wykończony, co wykończony będzie w najbliższej przyszłości, musi być poświęcone transportowi węgla z niedużym wyjątkiem połowy południowego mola, na którym przeznaczamy miejsce dla rurociągów produktów ropy naftowej.

Zdając sobie jednak sprawę ze znaczenia Gdyni, jako portu węglowego, musimy pamiętać, że nie jest to główna jej rola. Musi ona wziąć wybitny udział w przekształceniu pod wieloma względami wywozu polskiego, uszlachetniając go, zanim towar załadowany zostanie na okręty. Musi ona z drugiej strony, po przyjęciu surowca, zwłaszcza łatwo ulegającego zepsuciu, lub z jakichkolwiek innych względów nastręczającego trudności transportowe, przerobić go i w ulepszonej postaci przesłać do kraju. Tę rolę względem Polski spełniają dziś porty niemieckie — konkurencja z nimi jest niezbędna. I nie możemy dziś przystać na to, by tę rolę względem nas spełniał Gdańsk, zatrudniający ręce niepolskie i prowadzący politykę niezawsze zgodną z naszymi interesami. To przemysłowe znaczenie Gdyni narazie jest w opinii publicznej zapoznawane, lub rozumiane niedostatecznie — mówimy: w opinii publicznej, gdyż ostatnie rozporządzenie Prezydenta Rzeczypos-

politej w sprawie przywilejów dla Gdyni zdaje się iść właśnie po linii rzuconej tu przez nas.

Rozporządzenie to bez wątpienia daje bardzo wiele, nie wypełnia ono jednak bardzo dotkliwej luki, jaką jest brak planu miasta i portu. Nie mówimy o planie hidrotechnicznym — mówimy o decydującym poproście planie gospodarczego wyzyskania portu i przeznaczenia poszczególnych części jego nadbrzeży, oraz związanego z tem jaknajściślej rozwoju węzła kolejowego. Bez istnienia stałych norm w tym względzie inicjatywa prywatna w Gdyni jest więcej niż skrzepowana, bo jest całkowicie unieruchomiona.

Ale nietylko inicjatywa prywatna. Nie może rozwinąć się należycie i inicjatywa rządu i poszczególnych jego gospodarczych resortów. Bo jak dotąd w pracy nad Gdynią brały udział Ministerstwa Przemysłu i Handlu, oraz Komunikacji o ile sprawa dotyczyła robót kolejowych. Z zupełną biernością patrzyły na to inne czynniki rządu. (Nie mamy tu na myśli Prezydium Rady Ministrów). I tak najzasobniejsze z naszych ministerstw, Ministerstwo Rolnictwa z całą obojętnością przyglądało się bezdomności naszych rybaków i nie zdecydowało się nawet na wyasygnowanie drobnej kwoty na rzecz portu, a powiedzmy ściślej, zwykłej przystani rybackiej przy Gdyni. Kwota niewielka, chodziło o czterysta tysięcy złotych. To samo ministerstwo, będąc największym w państwie wytwórcą drzewa, nie wysunęło zupełnie własnych postulatów względem portu, nie zażądało dla siebie nawet części nadbrzeży, nie ofiarowało nic na ich urządzenie, choć urządzenie to podnieść może bardzo wydatnie jego dochody, obniżając kilkakrotnie koszty składowe, koszty przeładunku w porcie, co wpłynie w sposób bardzo stanowczy na cenę drzewa, jako materiału taniego, dla którego fracht i inne koszty eksportu stanowią bardzo poważny czynnik kalkulacji. Może w niemieckim stopniu zainteresowane jest Ministerstwo Rolnictwa, jako regulator życia rolniczego, a zatem eksportu całego szeregu artykułów od zboża po mięso — eksportu niezmierzenie ważnego z wszystkich względów. Jeżeli zważymy, że eksport ten jest zupełnie nieuporządkowany, że z braku uporządkowania kraj ponosi olbrzymie poprostu straty, to znów z najwyższym zdumieniem musimy traktować brak zainteresowania Ministerstwa do spraw portowych.

Można wprawdzie powiedzieć, że jeden resort powinien ponosić całość trosk naszych o port własny — nie będzie to jednak słuszne w odniesieniu do ministerstw, kierujących większym kompleksem zagadnień gospodarczych, port bowiem jest jedną z funkcji ich dochodów, czynnikiem pomocniczym w powiększaniu tych dochodów. Dla tego też o ile Ministerstwo Sprawiedliwości, czy Oświaty może portem zajmować się jedynie

wyjątkowo, inaczej zupełnie musi o nim myśleć Ministerstwo Rolnictwa — musi ono otworzyć na ten cel kredyty.

Zgłoszenie przez nie swych zainteresowań da podstawy do opracowania stałych planów, których brak odczuwa życie gospodarcze — oraz przyspieszenia prac zarówno w porcie, jak i na jego zapleczu, na linii kolejowej Śląsk — Gdynia.

Zdajemy sobie sprawę, że wysiłek skarbu tu nie wystarczy, że musi być tu poruszona inicjatywa prywatna — poruszona nietylko drogą agitacyjną, lecz przede wszystkim na drodze organizacyjnej. Państwo, poza dawaniem pieniędzy bezpośrednio, ma wiele sposobów otwierania kapitałowi widoków swych zysków i korzyści — i słusznym jest, by otwarło je tu, w Gdyni, w dziedzinie pracy morskiej, wzamian za realne pionierskie czyny. Na drogę tę Ministerstwo P. i H. już wstąpiło. Jego umowy z firmą „Robur” dają piękny przykład tego rodzaju akcji. Dalszych kroków spodziewać się należy — te dalsze kroki mogą znacznie przesunąć terminy naszej gotowości.

A. UZIEMBŁO

WYDAWNICTWA

LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

- Rocznik „MORZA” za 1926 r. zł. 6.—
J. Rummel. „Gdynia port polski”. zł. 7.—
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. Uziembło. „Praca Polski nad morzem”. zł. 0.50
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
K. Demel. „Narzędzia i metody łowu gatunków użytkowych ryb Bałtyku polskiego”. zł. 1.—
E. Stoński. „Zaślubiny Polski z Morzem” (bajka dla dzieci). zł. 3.—
Wyd. Oddziału Ligi M. i R. w Gdyni „Polskie morze” (informator wybrzeża). zł. 2.—
Nakł. Państw. Instytutu Wydawn. w Poznaniu „Handlowe i prywatne Prawo Morskie obowiązujące w Polsce, oraz przepisy o polskich statkach handlowych”. zł. 6.—
J. Borowik. „Rybacko Morskie na tle Bilansu Handlowego”. zł. 0.50
F. Trzepak. „Wskazówki dla wycieczek turystycznych z biegiem rzek”. zł. 0.25
J. Borowik. „Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego”. zł. 0.50

Do nabycia: w Instytucie Wydawniczym Ligi M. i R. — Warszawa, Elektoralna 2, oraz w księgarniach.

W SPRAWIE POJEMNOŚCI STATKÓW DLA LINII MORZA ŚRÓDZIEMNEGO

Jak się dowiadujemy, projektowane przez Bank Gospodarstwa Krajowego statki, przeznaczone do komunikacji między Gdynią a morzem śródziemnym i Lewantem, mają mieć pojemność 3.000 ton DW.

Czy nie okażą się one za małe? Toney DW oznaczają, że dany statek może zabrać ładunku, włącznie z zapasem paliwa, wody, materiałów niezbędnych mu dla odbycia danej podróży, z bagażem załogi i ładunkiem przewożym 3.000 ton wagi. Dla tej linii o długości, tam i z powrotem przeszło 8.000 mil, potrzeba będzie materiałów pędnych i innych zapasów 300—400 ton, a zatem właściwego ładunku pozostanie 2.600 ton wagi. Statki, o których mowa, będą miały za zadanie przewóz mieszanych ładunków (tak zwanych General cargo). Przy ładunkach różnorodnych (mieszanych), idących w skrzyniach, belach, pakach, beczkach, kłatkach, traci się minimum 20% objętości ładowni. Jeżeli nawet typ statków umożliwi lepsze wyzyskanie ładowni dla mieszanych ładunków, to jednak możliwość przewozu nie przekroczy 2.700 ton, już nie wagi, a tak zwanych ton frachtowych (40—50 kub. stóp).

Dla przykładu podajemy t. zw. „ładunkowe objętości właściwe, t. j. zajmowane przez towar przestrzenie w kub. stopach na jedną tonę wagi”. I tak, jedna tona wagi bawełny zajmuje 104 kub. stopy, cement w beczkach 45, przedza bawełniana w belach 185, herbata w skrzyniach 100, jedwab w belach 155, juta 70—90, korek 270, len 100, tytoń 100, skóry solone 60, wino w beczkach 50, sól ku-

chenna w workach 60, zboże 50, ziemniaki 55 i t. p. Uwzględniwszy minimum 20% straty miejsca w ładowniach, na wagę zbyt wiele nie zostanie.

Rosyjskie T-wo Żegluga i Handlu zapoczątkowało w swoim czasie linię Odesa—Ryga—Petersburg statkami po 2.000 ton DW. Już po roku okazało się, że są one zbyt małe, wprowadzono tedy statki po 4.000 ton, a w trzy lata później po 6.000 ton, i zawsze miały one ładunków poddostatkiem, bo cena przewozu towarów morzem była znacznie niższa od kolejowej taryfy, zaś czas dostawy ładunku mało się różnił od kolejowego na tej przestrzeni.

Z początku statki na przestrzeni Gdynia — porty Lewantu, będą może w połowie próżne, ale o ile linia ta będzie regularna, kupiec zaś będzie pewny, że jego towar przyjdzie na czas, to po kilku latach, statki te z pewnością okażą się za małe. Można wprowadzić na to odpowiedź: „Gdy linia się rozwinie, postawimy statki o większym tonażu”. Co jednak zrobić wówczas z temi statkami, które okazały się za małe dla tej linii? Dla Bałtyku będą one za duże, do przewozu węgla nie nadające się, bo oprócz tego, że są dwupokładowe, są również dla tego celu zadrogie.

Można wprawdzie przebudować je i przystosować do innego celu, ale przebudówka też coś kosztuje. Stanowczo więc lepiej odrazu budować statki o pojemności przynajmniej 4.000 ton DW.

T. S.

Warszawa, w maju 1927 r.

OBECNY STAN FRANCUSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Związek armatorów francuskich na rocznym zebraniu w roku bieżącym przyjął do wiadomości sprawozdanie sekretarza generalnego związku p. M. Ronsuro'a, dotyczące obecnego stanu francuskiego tonażu handlowego.

Jak wynika ze sprawozdania tonaż handlowy francuski zmniejszył się nieznacznie w ostatnim roku i wynosi obecnie 3.372.000 ton brutto. Ten rezultat dowodzi, że marynarka francuska nie zmieniła swej dotychczasowej polityki. — Nie dąży ona zatem do zwiększania swego tonażu, wbrew ogólnej sytuacji ekonomicznej. Jej usiłowania idą raczej w kierunku zastępowania jednostek przestarzałych i nieodpowiednich przez statki nowe i bardziej celowe.

W związku z odmładzaniem francuskiego tonażu warto zanotować fakt znacznego zmniejszenia się statków żaglowych na korzyść parowców. Stan tych ostatnich wzrósł w ciągu zeszłego roku o około 55.000 t. br. Pomimo jednak nieznacznego spadku tonażu w roku ubiegłym ogólna sytuacja poprawiła się o tyle, że podczas, gdy w roku zeszłym ilość statków, stojących z powodu braku frachtów, wyniosła około 216.000 t. br., obecnie jest ich do zanotowania tylko 115.491 t. br.

Nie są to cyfry tak wielkie, jeżeli się zważy, że przeciętna światowa tonaż niepracującego wynosi około 10%, przyczem na jej wysokość wpływa przedewszystkiem amerykański „Shipping Board” ze swym 5.000.000 ton brutto wynoszącym beczynnym tonażem.

Zmniejszenie się floty handlowej francuskiej stoi bezwątpienia w ścisłym związku ze spadkiem obrotu towarowego w roku ubiegłym. Bezpośrednio po wojnie w roku 1870, porty francuskie w okresach mniej więcej 20-letnich podwajały zazwyczaj swój obrót towarowy. Ostatnie dwudziestolecie po raz pierwszy uczyniło wyłom w zasadzie regularnie obserwowanej przez dziesiątki lat. Nie jest to zjawisko odosobnione, to znaczy czysto francuskie. Podobny spadek obrotu wykazuje również jeden z ważniejszych na świecie centrów handlowych, a mianowicie Kanał Sueski. Prawdopodobnie i inne trakty handlowe tej miary co Kanał Sueski nie znajdują się w sytuacji lepszej. Przyczyn tego zjawiska należy szukać przede wszystkim w bezpośrednich skutkach wojny światowej, sprowadzających się do znacznego spadku produkcji i wymiany.

Z. M.

ORGANIZACJA KREDYTU MORSKIEGO W NORWEGII

Według enuncjacji związku armatorów norweskich, paląca sprawa stworzenia t. zw. kredytu morskiego — zaczyna wchodzić w stadium realizacji. Ponieważ dotychczasowa akcja kredytowa prowadzona przez dwa domy bankowe: jeden w Oslo, a drugi w Bergen — okazała się ze względu na posiadaną przez nią skąpe środki, niewystarczającą, — w najbliższym czasie zostanie powołany do życia specjalny bank hipoteczny pod nazwą Banku Narodowego, który obejmie całokształt spraw, związanych z kredytem morskim.

Instytucja ta o charakterze całkowicie prywatnym — dysponować będzie początkowo kapitałem zakładowym w sumie 4 milionów koron i będzie upoważniona do wypuszczenia obligacji do ogólnej wysokości 40 milionów koron.

Początkowo jednak projektowana emisja nie przekroczy wartości kapitału zakładowego — tak że w dyspozycji powyższego banku znajdować się będzie 8 milionów koron. Fundusze te mają być dostarczone przez armatorów, w formie przełania przez nich swoich praw do przysługujących im należności od specjalnego funduszu ubezpieczeniowego — utworzonego przez nich w czasie wojny światowej przy współudziale rządu.

Projekt powyższy, który umożliwi armatorom sfinansowanie o własnych siłach, bez obciążania swoich rachunków, całej akcji kredytowej, nie jest bynajmniej nowy. Często był on już podnoszony w przeszłości nie tylko w Norwegii, lecz również we Francji, gdzie w swoim czasie w podobny sposób chciano zaradzić brakowi morskich kredytów.

Rozpoczęcie działalności przez powyższą instytucję spodziewane jest na jesieni roku bieżącego.

R. P.

RENTOWNOŚĆ ŻEGLUGI NIEMIECKIEJ.

Ubiegły rok operacyjny może być uważany za nadzwyczaj pomyślny dla większości ważniejszych niemieckich towarzystw żeglugowych, co należy przypisać głównie czynnikom następującym: 1) strajk węglowy angielski, 2) ogólne polepszenie w dziedzinie przewozu ładunków, 3) zdecydowany wzrost ruchu pasażerskiego.

W związku z tem „Hamburg-Süd America Linie” ma zamiar wypłacić 8% dywidendy i jednocześnie zamierza z dochodów, uzyskanych drogą dokonanych operacji, finansować dalszy program rozbudowy swej floty.

„Hapag” i „Norddeutscher Lloyd” miały również pomyślny rok i płać 6% dywidendy. Każde z tych towarzystw dysponuje nowym tonażem o nośności 150.000—200.000 ton, co pozwala im spoglądać w przyszłość dość optymistycznie.

Z pośród linii czysto towarowych bremeńska „Hansa” wypłaca 6% dywidendy. W rozbudowie swego tonażu nie daje się ona wyprzedzać innym towarzystwom i naogół przyszłość „Hansy” zdaje się być nadzwyczaj pomyślną.

„Woerman Linie” osiągnęło poważne zyski z przewozu zarówno pasażerów, jak i ładunków i ma wypłacać 6% dywidendy.

„Ost-Africa Linie” również notuje pomyślny rok i pomimo niepomyślnych rozmiarów w obszarze cukrowym Afryki Południowej (Beira i Zambezi) zamierza wypłacić 6% dywidendy.

S. K.

"JADRANSKA STRAŻ" I JEJ PIĘKNY ROZWÓJ

"Jadranska Straż". — Straż adriatycka — to jugosłowiańska Liga Morska. Zasługuje ona na baczne zainteresowanie. Może służyć pod wieloma względami jako cenny wzór energii i pięknych owoców umiejętnej propagandy rzeczy morskich. Królestwo S. H. S., łącznie z wyspami posiada 600 km. brzegu morskiego na ogólny obszar 248.987 km². Właściwa ludność morska wynosi pół miliona na ogólna liczbę około 12 milionów mieszkańców. Lecz Jugosławia posiada naprzeciw siebie wielkie nawskroś morskie królestwo, jakim są Włochy, i kwestia morskiej obrony jest dla niej w dużym stopniu problemem życia lub śmierci. Poimuje to doskonale zarówno rząd, jak społeczeństwo. Jednym z przykładów tego zrozumienia to właśnie "Jadranska Straż".

Założona została przed pięciu laty. Z początku walczyła z ogromnymi trudnościami. Lecz, po ich przezwyciężeniu rok 1926 przyniósł już znakomite rezultaty. W ciągu tego roku założono 75 nowych sekcji, tak że ogólna ich liczba wynosi obecnie 220. Poszczególne sekcje znajdują się już dzisiaj we wszystkich nietylko miastach lecz i osiedlach pobrzeża adriatyckiego, dalej we wszystkich ważniejszych miastach Chorwacji, Banatu, przedwojennej Serbii i Słowenii. Rozszerzają się teraz na Czarnogórze, Bośnię i Hercegowinę, Macedonję. W ten sposób zainteresowanie, praca i wysiłek całego społeczeństwa skierowane są stopniowo, planowo i systematycznie ku morzu, poczynając od tych ziem, których zainteresowanie z natury rzeczy jest iaknażywsze, sięgając coraz głębiej, zjednywując nawet najbardziej dotychczas obojętne prowincje.

Liczba czynnych członków "Straży" przekracza obecnie 80.000. Ogólny kapitał towarzystwa, który w końcu roku 1925 wynosił tylko 597,952 dynary; w dniu

1 stycznia r. b. osiągnął cyfry 1.096.772 dynarów. Niezależnie od tego istnieje specjalny kapitał Komitetu Centralnego "Straży" rezydującego w Splicie (Spalato), oraz kapitały poszczególnych sekcji. Kapitał Komitetu w końcu roku 1926 osiągnął cyfry 1.727.588 dynarów. Bilans roku 1926 zamknęła "Straż" obrotem 10.925.567 dynarów.

W lipcu i w sierpniu ubiegłego roku Komitet w Splicie zorganizował specjalne kursy morskiej propagandy. Wykładano popularnie geografję, historję, astronomję morską, nawigację, ekonomję polityczną i mechanikę pod kątem spraw morskich.

W ciągu tegoż roku przygotowano stworzenie "Muzeum Morskiego", oraz "Morskiej Biblioteki", zorganizowano imponujący propagandowy "dzień marynarki" w całym państwie. Ogromny nacisk położono na propagandę radiofoniczną. Co roku "Straż" wydaje znakomity propagandowy "Kalendarz kieszonkowy". W roku bieżącym cały nakład tego kalendarza w liczbie 15.000 egzemplarzy, t. j. dwa razy większej niż w roku poprzednim, rozprzedano w ciągu połowy pierwszego miesiąca. Poza tem sekcje białogrodzka i zagrzebska wydają jeszcze swoje specjalne kalendarze propagandowe "Nasze Morze" i "Almanach Straży Adriatyckiej".

Energiczna i skuteczna propaganda prowadzona jest także zagranicą przede wszystkim w Ameryce. W południowej Ameryce istnieją trzy bogate dalmatyńskie przedsiębiorstwa okrętowe, firmy: Petrinovic, Baburica i Mihanovic. Prowadzą one specjalną zbiórkę funduszów dla "Straży Adriatyckiej". W ostatnich już dniach "Jadranska Straż" zawiadomiła rząd, że z pieniędzy uzyskanych dzięki tej zbiórce ufunduje ona pierwszy swój podarunek dla marynarki wojennej: — specjalny okręt szkolny "Jadranskiej Straży".
T. E.

BURZA.

Człowiek stoi,
Okręt hula,
Dziobem — rufą w przepaść leci,
Fale ponad burty wałą,
Wiatr rozrywa je na strzępy,
Huraganem rwie przez pokład,
Człowiek stoi.

Maszyna bije,
Tłok za tłokiem spada równo,
Ster —
Wśród mętnych fal się wije,
Śruba aż w powietrzu warczy,
Człowiek stoi,
Okręt hula,
Dziobem — rufą w przepaść leci,
Fale ponad burty wałą.

ODPOCZYNEK PALACZA.

Do góry brzuchem,
rozwalony,
leży...
cały osmolony,
na pokładzie.

Do pasa nagi,
z piersia atlety,
wzbudziłby zachwyt,
każdej kobiety,
gdyby się zjawił,
na srebrnym ekranie.

LATARNIA MORSKA.

Czarna otchłań.
Tam być musi,
lornetę do ocz przykłada,
bada. —

Czarna otchłań.

Tam być musi,
błysnęła,
jest —
znowu błysła,
tam —
na prawo,
druga
mruga.

W porządku,
okręt na kursie.

P O R T.

Srebrne — zielony
Ryby — melony,
Morze — kominy,
Maszty i liny,
Barki i łodzie,
Przez wszystko brodzi
Tłum.

Wąska uliczka,
Czterech marynarzy
I dwie dziewczyny,
Znikli w którejś bramie —

Okrągłe stoliki,
Różowe kieliszki,
Murzyn szaleje,
Szimi uszy rwie —

Winogrona — kawony,
Banany i figi,
Kosze i kosze,
Wśród koszów kobieta
Stara — niechlujna jak świat.

Stanisław Radecki



Dzieci Łasubskie z ochronki w Pucku bawią się na słońcu pod murami starego kościoła farnego, pamiętającego XIII stulecie.

Z DZIENNIKA MARYNARZA

Jak powstała Rosyjska Flota Ochotnicza? — Jej zadania. — Wybuch wojny rosyjsko-japońskiej. — Przerobienie okrętów „Smoleńsk” i „Petersburg” na okręty wojenne. — Zamaskowane przejście przez Bosfor i Dardanele. — W morzu Czarnem. — Rewizje statków, podejrzanych o kontrabandę. — Anglia dotknięta na swym honorze. — Wracamy do Sewastopola. — Zostaje mianowany do sztabu dowództwa transportowców, przydzielonych do eskadry admirała Roźdźestwiewskiego.

Rosyjska Flota Ochotnicza powstała w 1879 roku po wojnie rosyjsko-tureckiej (1877—1878) z dobrowolnych składek, zbieranych po całym kraju. Po zebraniu 4.000.000 rubli, powstał Komitet Floty Ochotniczej, na którego czele stanął następca tronu, późniejszy car Aleksander III, Pobiedonoscew, Nowosilcew i nie pamiętam już, kto czwarty. Nabyto cztery statki od niemieckiego towarzystwa „Hamburg-America” i dano im nazwy „Rosja”, „Moskwa”, „Petersburg” i „Niżnij-Nowgorod”. Statki Floty Ochotniczej otrzymywały nazwy gubernialnych miast w kolejności do stosunku zebranych sum. Później na czele Floty Ochotniczej stanął zarząd, do którego weszli jako członkowie przedstawiciele wszystkich zainteresowanych ministerstw. Prezesem zawsze był admirał, wyznaczany przez monarchę. Zarząd bezpośrednio podlegał ministrowi marynarki.

Do japońskiej wojny tabor floty składał się z 10 statków typu „Kijowa” o nośności ładunkowej 6.000—8.000 ton DW. każdy, z szybkością 10—12 węzłów, oraz z 6 t. zw. krążowników o wyporności 10.000—18.000 ton i z szybkością 18—21 węzłów. Dla tych ostatnich musiałem użyć określenia, używanego dla wojennych okrętów, ponieważ dzięki ich szybkości, linie miały znacznie ostrzejsze, niż normalne statki towarowe. Zdolność ich ładunkowa nie przekraczała 4.000 ton wagi, za to mogły podnieść w podróży na Daleki Wschód po 1.500 ludzi, wtenczas, kiedy statki typu „Kijowa” zabierały tylko 850 ludzi, naturalnie prócz ładunków.

Wszystkie statki Floty Ochotniczej utrzymywały linię Odesa-Władywostok, co dwa tygodnie, zachodząc po drodze do portów: Konstantynopol, Port Said, Suez, Dżeda, Hodejda, Perim, Aden, Dżibuti, Kolombo, Singapur, Sajgon, Hong-Kong, Szanghaj, Nagasaki, Port-Artur i Władywostok. W powrotnej drodze, o ile były ładunki, zachodziły do Hankou (sezon herbaty), Manilji, Ranganu, Madrasu, Penangu i do innych portów, na drodze leżących. Oprócz tego statek „Jarosław”, mając specjalne urządzenia, przewoził dwa razy do roku z Odesy na Sachalin przestępców, tam zsyłanych, biorąc każdorazowo po 800 osób. W wypadku przewozu przestępców, prócz załogi, brano na pokład 80 marynarzy wojennych, jako konwoj. Po wybudowaniu drugiego toru kolei syberyjskiej, przewóz ludzi drogą morską ustał.

Statki typu krążowników, były zbyt ekspansywne dla przewożenia tylko

ładunków, dzięki dużemu zużyciu węgla i stosunkowo małej nośności ładunkowej, zostały więc postawione do rezerwy. Część ich używano jedynie do przewozu jesienią rekrutów i rezerwistów po morzu Czarnem (na Kaukaz), resztę zaś czasu stały bezczynnie. Budowane były na specjalne żądanie ministerstwa marynarki, ponieważ samo powstanie i struktura floty, miała na celu zasilenie marynarki wojennej w czasie wojny, przyczem statki szybkobieżne, w czasie wojny pełniły funkcje lekkich krążowników dla różnych celów. Statki te posiadały artylerię, składającą się dla każdego: z 8 armat 120 mm., z 8 — 75mm., 6 — 47 mm. i 4 kulomiotów. Zarówno artyleria, jak i pociski dla niej, znajdowały się w arsenalach: w Sewastopolu dla trzech statków i we Władywostoku dla drugich trzech, a to z tem wyrachowaniem, że w razie wybuchu wojny, część tych statków mogła się znajdować po drugiej stronie kanału Suezkiego, nie będąc odcięta od swojej bazy.

Z wybuchem wojny w styczniu 1904 r. wszyscy my, marynarze, pochodzący z marynarki handlowej, zarówno kapitanowie, jak i oficerowie, zostaliśmy zmobilizowani i wyznaczeni na poszczególne statki. Wyznaczonych na transporty pozostawiono na swoich stanowiskach. Zachowali oni uniform floty ochotniczej, ci zaś, którzy zostali wyznaczeni na krążowniki, między innymi i ja, na „Smoleńsk”, największy i najszybszy tego typu statek — musieli nałożyć mundury wojskowe, chorążych rezerwy floty, chociaż pozostawiono im dawną gażę. Dzięki tak „wysokiej” szarży, zajęliśmy stanowiska wachtowych oficerów. Wyższe szarże oficerskie obsadzili oficerowie linjowi floty. Zamiast jak zwykle 10 oficerów, teraz było nas na „Smoleńsku” 17 i 400 ludzi załogi.

Narazie wysłano do Sewastopola tylko „Smoleńsk” i „Petersburg”. W arsenale zaczęły się pewne przeróbki i zabezpieczenia maszyn od pocisków. Gestem i kratami ze stali grubości 3 cali pokryto luki i wejścia do maszyn i kotłowni. Z boku maszyny były zabezpieczone węglowymi bunkrami, kotły zaś znajdowały się pod wodą, stosunkowo bezpieczne od pocisków.

Trzymano w sekrecie przeznaczenie „Smoleńska” i „Petersburga”, wiedzieliśmy jednak, że podróż będzie długa, ponieważ oprócz bunkrów, które mieściły 1500 ton, zapelniono węglem ładownie, w ogólnej ilości 5500 ton. „Smoleńsk” miał 24 kotły systemu „Belville’a”. System ten

pozwalał w 2 godziny mieć parę we wszystkich kotłach, podczas gdy zwykłe kotły wymagały na to 24 godzin.

W końcu czerwca wysłano nas w morze. Aby przejść przez Bosfor i Dardanele, artyleria większa była zamaskowana skrzyniami (oszalowana deskami), lżejsza schowana, załoga częściowo ubrana po cywilnemu, wywieszona bandera Floty Ochotniczej (handlowa) i okręt zaopatrzony był w fałszywe dokumenty na Dżibuti (francuska kolonia w Afryce).

Już samo wyjście z Morza Czarnego pod zamaskowaną banderą budziło w nas wątpliwości, co do legalności tego przedsięwzięcia, ponieważ Traktat Berliński zabraniał, zarówno wejścia, jak i wyjścia z Morza Czarnego wszystkim okrętom wojennym, z wyjątkiem okrętów tureckich. Jeżeli i były pewne odchylenia od tego zakazu w czasie pokojowym, dotyczyło to tylko yachtów cesarskich lub jednostek wojennych, pod względem bojowym nieprzedstawiających żadnej wartości, przyczem wyjednanie pozwolenia wymagało żmudnej korespondencji dyplomatycznej.

Rozkaz Admiralicji głosił, że dopiero po przejściu Kanału Suezkiego mamy podnieść banderę wojenną.

Po przejściu kanału Suezkiego i minięciu zatoki tejże nazwy, postawiono na okręcie artylerię, zamieniono banderę handlową na wojenną (t. zw. „andrzejewskij flag”, biała bandera z niebieskim krzyżem); przemalowano również kominy (dawniej były żółte) i wszystkie białe części okrętu na kolor czarny. Dla tej maskarady oddaliśmy się nieco na bok od traktu statków.

Zadanie nasze polegało na przyłapywaniu statków, wiozących wojenną kontrabandę do Japonii. Raczej byliśmy kaperami, niż wojennymi krążownikami. (Kaper jest to okręt, uzbrojony sumptem armatorów, który od admiralicji otrzymywał giejt na prawo niszczenia nieprzyjacielskiej floty handlowej i przyłapywania kontrabandy na statkach neutralnych. Za czynności te otrzymywał on na wyłączną własność cały dobytek, jak i same statki nieprzyjacielskie, a co do neutralnych, to musiał je przyprowadzić do portu, i po ogłoszeniu sądu przyzowego, otrzymywał część wynagrodzenia. Rosja ustaliła takie sądy (prizowyje sudy) w Libawie, Władywostoku i Sewastopolu).

Jeszcze przed wyjściem z Sewastopola otrzymaliśmy spis statków, na których według otrzymanych, przez tajnych agentów wiadomości, znajdowała się kontrabanda. Niezawsze wiadomości te były prawdziwe, wobec



Z ostatnich wypadków w Chinach. Ogólny widok Szanghaju.



Angielskie okręty wojenne w Szanghaju na straży koncesyj europejskich.

czego dowództwo „Smoleńska” zdecydowało się zatrzymać statek pocztowy, zdjąć z niego pocztę, skierowaną na Daleki Wschód i z niej zasięgnąć wiadomości.

Nie trzeba było długo czekać. Na drugi dzień rano spotkaliśmy pocztowy statek, o ile mnie pamięć nie zawiodła, był to statek angielski „Puma”. Pocztę przewieziono na kłazownik, a statek poszedł bez niej w swoją podróż. Między korespondencją znalaziono konosamenty na ładunek wojenny dla rządu japońskiego, idący na statkach angielskich „Ardowa”, „Formoza” i niemieckim „Specja”. Ciekawe było, że w prywatnej korespondencji było mnóstwo odkrytek, pisanych we wszystkich europejskich językach, zaadresowanych do admirała Togo z życzeniami zwycięstwa. Przeglądaliśmy korespondencję całą noc, aby ją najspieszniej przesłać według przeznaczenia. Na trzeci dzień, napotkawszy inny pocztowy statek, pocztę przeladowaliśmy na niego.

Jeszcze przed rozpoczęciem akcji na morzu Czerwonym, było umówione z „Petersburgiem”, że będzie on się znajdował od nas więcej na południe o 120 mil. Licząc szybkość statków na 10 mil, statki, które my zatrzymamy, powinny przechodzić koło niego w nocy, te zaś, które przejdą obok nas w nocy, on zrewiduje. W ten sposób mniej więcej wszystkie będą podlegały naszej kontroli.

Procedura zatrzymywania i rewizji okrętów polegała na tym, że spotkawszy statek, podnosiliśmy sygnał, oznaczający według międzynarodowego kodu sygnałowego; „Stop maszyny”. O ile statek nie zatrzymał się natychmiast, następował ślepy wystrzał. W kilka minut później drugi. Gdy i to nie skutkowało, trzeci wystrzał ostry, skierowany był przed przodem statku. Po zatrzymaniu się statku, wysyłano łódź z oficerem i marynarzami, w pełnym bojowym uzbrojeniu, przy czym przez cały czas rewizji, działa były skierowane na statek. O ile nic

podejrzanego nie znaleziono, oficer rewidujący za pomocą ręcznej sygnalizacji meldował o tem na kłazownik, poczem otrzymywał w ten sam sposób rozkaz wracania na okręt. Oddawał wówczas kapitanowi zatrzymanego statku jego dokumenty, a na kłazowniku podnoszono sygnał według międzynarodowego kodu; „Zezwala się na kontynuowanie podróży”.

Zwykle na noc oddalaliśmy się od traktu statków i tu z zatrzymanymi maszynami i bez ognia staliśmy do świtu, aby ze wschodem słońca rozpocząć swoją robotę.

Były to okropne noce; gorąco piekielne nie pozwalało zmrużyć oczu. Ponieważ okręt stał bez ruchu, a o tej porze w Morzu Czerwonym panowała cisza, nie było najmniejszego podmuchu, więc gorąco było nie do wytrzymania. Leżało się na pokładzie na gołych prawie deskach, bo materac formalnie parzył. O ile nie miało się służby, na mostku nie było tak duszno, to czuł się człowiek jak ugotowany, pokryty lepkiem potem. Wanna sprawała ulgę tylko na moment, bo temperatura wody w morzu nie obniżała się niżej 25° R.

Po tygodniu, „Petersburg” nadał depeszę szyfrowaną: „Mam przyśpieszyć wyjazd do Libawy”. W dwie godziny później otrzymaliśmy depeszę drugą: „Proszę śpieszyć na pomoc na wschód od Jebel-Their”. Byliśmy pewni, że to jakiś napad. „Smoleńsk” rozwinął szybkość 22 mil i przygotował się do walki. Po 4 godzinach przybyliśmy na miejsce. Na wschód od wyspy Jebel-Their stał spokojnie „Petersburg”, a w ćwierć mili od niego zatrzymany angielski statek „Malacca”. Co zmusiło dowódcę „Petersburga” do wysłania podobnej depeszy, do tego czasu nie wiem; chyba tylko chęć pochwalenia się łupem. Wszyscy odechnęli, a dowódcę „Petersburga” kleiliśmy z całej duszy. Wieczorem „Malacca”, obsadzony wojenną załogą, został wysłany do Libawy.

W kilka dni potem napotkaliśmy statek „Ardowa”. Na sygnał „Stop maszyny” nie zwrócił on najmniejszej uwagi. Nastąpił więc ślepy wystrzał. Nietylko nie zrobił na spotkanym statku wrażenia, ale statek ten nie podniósł nawet bandery (statek handlowy spotkawszy okręt wojenny, który zawsze w dzień niesie banderę, pokazuje swoją, a nawet i w czasie pokoju wojenny okręt ma prawo zażądać podniesienia bandery). Po kilku minutach „Smoleńsk” oddał drugi ślepy wystrzał, który również nie zrobił żadnego wrażenia. Ponieważ wydarzyło się to spotkanie w pobliżu wysp Jebel-Tzukur, było widoczne, że „Ardowa” stara się wygrać na czasie i przekroczyć linję terytorjalną, ciągnącą się o 3 mile od brzegu. W końcu dano ostry strzał w tył statku, drugi przed jego przodem. I dopiero, kiedy trzeci granat rozerwał się już pomiędzy maszynami, „Ardowa” widząc, że nie ujdzie, dał pełną siłę pary nazad. Kiedy posłano łódź i przywieziono kapitana na kłazownik, tłumaczył się on tem, że miał za dużo pary i nie mógł się na żądanie zatrzymać. Wobec takiego uporu całą załogę przewieziono na kłazownik, zezwalając jej tylko na zabranie odzieży, a statek zdecydowano zatopić. Dla tej operacji, wysłano mnie z załogą, jednak wkrótce zamiaru zatopienia statku zaniechano; przystano na nową załogę z oficerem i zdecydowano się wysłać go do Libawy. Mnie polecono wrócić na kłazownik, gdyż pełniłem szaczną funkcję dbania o bezpieczeństwo okrętu w nocy, naturalnie pod względem nawigacyjnym.

W kilka dni potem zatrzymano statek niemiecki „Specja”, wiozący ładunek wojenny dla Japonii. Obsadzono go załogą i wysłano do Libawy.

Wkrótce zatrzymano również „Formozę”. Na moją prośbę dowódca zgodził się na odkomenderowanie mnie do przeprowadzenia tego statku do Libawy.

Opuściłem więc pokład „Smoleńska”, który, według wcześniej wy-

pracowanego planu, po miesięcznym krążeniu na Morzu Czerwonym, udał się do Przylądka Dobrej Nadziei, ponieważ większość kontrabandy poszła tamtą drogą.

Na „Formozie”, której komendę objąłem, pozostała cała załoga. Do przeprowadzenia statku do Libawy otrzymałem z krążownika: mechanika, 2 konduktorów i 45 ludzi. Stosunek mój z administracją „Formozy” można było nazwać idealnym, nawet kapitan zapronował mi usługi swoich oficerów, mówiąc, że to jest jego obowiązkiem nie robić mi trudności, przyczem dodał: „Ja muszę podporządkować się sile, a pan służbie”.

Na trzeci dzień wieczorem stanąłem na kotwicy, na redzie Suez.

Stał tam angielski pancernik „Victorius”, a w bliskości od niego zatrzymany przez nas statek „Ardowna”, już znowu pod angielską banderą.

Przyznam się, że widok statku „Ardowna” stojącego pod banderą angielską zrobił na mnie dość przykre wrażenie. W dodatku dowódca pancernika przysłał oficera, niby to z powitaniem według przyjętego we wszystkich flotach zwyczaju.

Wkrótce przybył do mnie konsul rosyjski i wręczył mi depeszę następującej treści: „Statki zajęte przez okręty „Smoleńsk” i „Petersburg” zwrócić, zachowując się następująco: bandery spuścić z zachodem słońca, karabiny upakować w skrzynie i zjechać w nocy z załogą na ląd”.

Udałem się z konsulem na ląd, aby tam przygotować wszystko dla zjazdu załogi. Po drodze rewizytowałem pancernik, gdyż nie mając pod sobą oficera, musiałem uczynić to sam. Naturalnie drażliwej kwestji zatrzymania okrętu ani ja, ani dowódca „Victoriusa” nie podnosiliśmy.

Sprawa z oddaniem prziców tak się przedstawiała: Anglija, będąc mocno zadrażniona w swojej dumie Królowej Mórza, nie chciała uznać krążowników „Smoleńsk” i „Petersburg” za okręty wojenne na tej zasadzie, że okręty te wyszły z portów Morza Czarnego, nie mając na to prawa we-

dlug Traktatu Berlińskiego. Nie mając siły, Rosja musiała się zgodzić z żądaniem Anglii. Kwestję natychmiastowego odwołania obydwu okrętów, załatwiono w ten sposób, że Rosja, nie mając możliwości tego zrobić sama, ponieważ miejsce pobytu tych okrętów trudno było określić — wiadomo było tylko, że obecnie powinny się znajdować gdzieś około przylądka Dobrej Nadziei, ale czy ze strony Atlantyku, czy też Południowego Oceanu Indyjskiego, tego nie wiedzano — musiała przyjąć pośrednictwo Anglii, która mogła to zrobić przy pomocy swojej floty. Po wyczerpaniu się zapasów paliwa, „Smoleńsk” i „Petersburg” miały uzupełnić go w Dar-El-Salam, dokąd zawiąły dopiero po dwumiesięcznym krążeniu po wodach południowych, tam też zastał je angielski krążownik „Newcastle” i wręczył im odwołanie do Libawy. Po przybyciu do Libawy okręty te zostały przemianowane: „Smoleńsk” na „Rion”, a „Petersburg” na „Dniestr”, i już legalnie weszły w skład wojennej floty.

Zgodnie z instrukcją banderę spuściliśmy z zachodem słońca, karabiny upakowałem w skrzynie i w nocy, a właściwie już nad ranem, zjechałem na ląd. O 10 przed poł. wyjechałem koleją do Aleksandrii, jednocześnie wysyłając depeszę tamtejszemu konsulowi, aby przygotował nocleg i jedzenie dla mojej załogi na statku Rosyjskiego T-wa Żegluga, odchodzącego za 3 dni do Odesy. Do Aleksandrii przybyłem o 8 wieczorem i zaraz przewiozłem załogę na statek. Tam już zastałem cały personel z dwóch innych statków, zajętych przez nasze krążowniki, a które to statki musiały być w Suezie zwrócone.

Ogółem na statku „Carica”, odchodzącym do Odesy, zebrało się nas 5 oficerów i 130 marynarzy.

Przez Odesę udaliśmy się do Sewastopola. Tu marynarzy rozmieszczono w koszarach, a nas oficerów ulokowano w hotelu. Powiadomiono nas przez sztab, że wrócimy na swoje miejsca na krążowniki, gdy tylko wrócą one do Libawy. W Sewastopolu część

młodszych kolegów pełniła służbę wartowniczą, ja zaś nic nie robiłem, licząc dni, kiedy powrócę na swój okręt.

W Sewastopolu były zebrane wszystkie statki Floty Ochotniczej, typu transportowców, załadowano węglem i materiałami, przeznaczonymi dla eskadry admirała Roźdiestwien-skiego. Oddziałem tych transportowców dowodził generał major admiralicji O. L. Radłowa. Sztab jego mieścił się na transportowcu „Kijów”. Starszy flag-oficer tego sztabu lejtnant K., przegrawszy na lądzie rządowe pieniądze, palnął sobie w łeb. Na to stanowisko protegował mnie były mój dowódca, a przyjaciel i kolega Radłowa, kapitan I-ej rangi ks. D. P. Mawrokordato. Przeszkodą do objęcia tego stanowiska była moja „wysoka” ranga chorążego, jednak książę zapewnił mnie, że Radłowa użyje swoich stosunków, aby mnie odkomenderowano do jego sztabu.

We wrześniu otrzymałem rozkaz udania się do Libawy, gdyż „Smoleńsk” w drodze powrotnej do tego portu, przeszedł już Algier. Dnia 1 listopada przybyłem na krążownik i po przedstawieniu się dowódcy otrzymałem rozkaz udania się z powrotem do Sewastopola, ponieważ otrzymano depeszę ze sztabu następującej treści: „Chorąży Stecki zostaje mianowany rozkazem Generał-Admirała W. Ks. Aleksieja Aleksandrowicza flagmańskim szturmanem sztabu dowódcy oddziału transportowców 2-ej eskadry Oceanu Spokojnego, z wynagrodzeniem zaokrętowania, przysługującym tej kategorii, oraz rewizorem transportowców. Podpis: K. Ad. Danilewski”.

Na drugi dzień wyjechałem z powrotem. Sztab znajdował się na „Kijowie” i składał się, oprócz dowódcy lekarza w randze podpułkownika, nazwiska zapomniałem, lejtnanta B. Endena, miczmana M. Bertensona i mnie, dalej z 3 pisarzy, 4 ordynansów i 7 ludzi załogi welbotu (łódź na usługi sztabu).

D. c. n.

TADEUSZ STECKI.

Państwowy Monopol Spirytusowy

Siedziba Dyrekcji: Warszawa, ul. Leszno 1.

Wódki czyste najwyższej jakości, mocy 40 i 45°.

Najprzedniejsza wódka „wyborowa” mocy 45°.

Obowiązkowa sprzedaż we wszystkich handlach win i spirytualij, oraz w restauracjach.

MARYNARKA WOJENNA

OBCHÓD ŚWIĘTA NARODOWEGO NA WYBRZEŻU



Święto 3 maja w Pucku. — Oddziały marynarki wojennej oraz stowarzyszenia i związki na rynku puckim.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Obchód 136-tej rocznicy Konstytucji 3-go Maja miał niezwykle uroczysty przebieg na naszym morskim wybrzeżu.

Już od samego rana zaczęły przybywać do Gdyni z pobliskich wsi i miast delegacje stowarzyszeń oraz oddziały przysposobienia wojskowego. Domy i chatki rybackie udekorowano flagami narodowymi i zielenią.

W starodawnym kościele na Oksywiu, mającym zgórą 700 lat i cudnie położonym na wzgórzu przy samym morzu, odprawiono uroczyste nabożeństwo, na którym byli obecni Dowódca Floty, komandor Unrug, w otoczeniu sztabu, przedstawiciele władz rządowych, poszczególne delegacje oraz ludność miejscowa.

Po skończonym nabożeństwie przedstawiciel T-wa wojaków i powstańców wygłosił przemówienie wysłuchane przez obecnych, następnie wszyscy udali się na plac, gdzie uszykowały się oddziały marynarki z orkiestrą, oddziały przysposobienia wojskowego oraz na lewym skrzydle cechy i stowarzyszenia z chorągwiami.

Komandor Unrug w towarzystwie szefa sztabu komandora-ppor. Korytowskiego oraz d-cy dyonów i komendanta portu wojennego dokonał przeglądu zgromadzonych oddziałów, a następnie wygłosił



Stary kościółek w Oksywiu, w którym odbyło się uroczyste nabożeństwo w d. 3. V r. b.

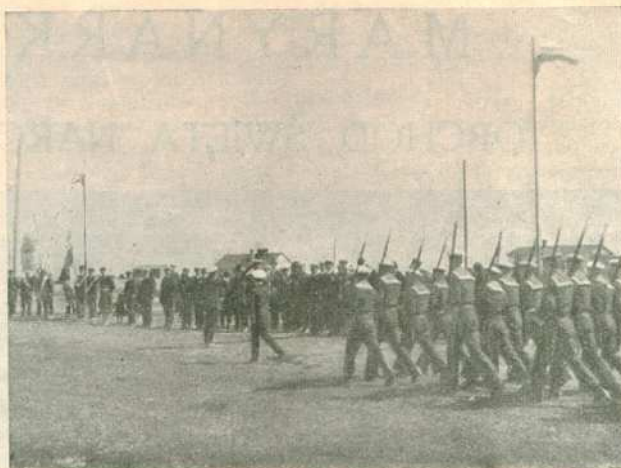


Przemówienie przedstawiciela Tow. wojaków i powstańców.

okolicznościowe przemówienie, zakończone wzniesieniem okrzyku na cześć Rzeczypospolitej i Pana Prezydenta; okrzyk podchwyciono z entuzjazmem. Orkiestra marynarska odegrała hymn narodowy.

Następnie zebrane działy przeddefilowały przed D-cą Floty, komandorem Unrugiem.

Nie mniej uroczysto obchodzono Święto Narodowe w Pucku, gdzie na Rynku,



Defilada marynarzy przed dowódcą floty komandorem Unrugiem.

w obecności starosty morskiego gen. Zaruskiego odbył się przegląd oddziałów dyonu lotniczego morskiego, delegacji stowarzyszeń i oddziałów przysposobienia wojskowego.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



FUNDACJA ŁODZI PODWODNEJ IM. MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO

W listopadzie r. ub. z inicjatywy jednego z oficerów została poruszona na łamach „Polski Zbrojnej” myśl zorganizowania fundacji łodzi podwodnej im. Marszałka Piłsudskiego.

Myśl ta z zapałem przyjęta przez ogół oficerów została w szybkim czasie zrealizowana, a mianowicie powstał w Warszawie Komitet Główny Fundacji, zaś w każdym okręgowym korpusie komitety miejscowe, a w garnizonach garnizonowe.

W dniu imienin Marszałka Polski delegacja Komitetu wręczyła Dostojnemu Solenizantowi pamiątkowy medal wraz z krótkim żołnierskim meldunkiem na pergaminie o dotychczasowej akcji.

Drugi medal został przekazany do Muzeum Narodowego. Inne medale mogą być nabywane w cenie 100 złotych przez poszczególne osoby, związki i instytucje.

Należy tu nadmienić, że wymieniony medal oprócz szlachetnego celu jest również cenną pamiątką, gdyż jest wykonany wysoce artystycznie z brązu (średnica 6 ctm.) i umieszczony w luksusowym pudełku.

Dotychczasowa zbiórka Komitetu przyniosła już około 200.000 złotych, pochodzących ze składek dobrowolnie opodatkowanych oficerów i podoficerów.

Wszelkie zapotrzebowania na medal, oraz informacje należy kierować: Komitet główny fundacji łodzi podwodnej imienia Marszałka Piłsudskiego — Warszawa, ul. Orla Nr. 6 — Redakcja „Polski Zbrojnej”.

Fundacja posiada konto w P. K. O. Nr. 13782, na które należy składać wszystkie ofiary, przeznaczone na ten cel.

W.



Medal fundacji łodzi podwodnej im. Marszałka Piłsudskiego.

Za zasadę zbiórki potrzebnych funduszy przyjęto, że każdy oficer, podoficer zawodowy, winien się opodatkować w wysokości 0,5% całkowitych poborów miesięcznych, aż do czasu zrealizowania planu, t. j. do czasu zebrania potrzebnej kwoty na budowę jednej łodzi podwodnej.

Następnie Komitet wybił artystyczny pamiątkowy medal fundacji u jubilera p. Wabia-Wabińskiego, który ofiarował na ten cel 50 medali bezpłatnie.



W dzień Święta Narodowego 3 maja odbyła się w Warszawie na placu Saskim wielka rewja garnizonu stołecznego. Ilustracja nasza przedstawia defiladę oddziału marynarzy przed p. Prezydentem Rzeczypospolitej.

TAKTYCZNE MANEWRY FLOTY ANGIELSKIEJ

Na jesieni roku ubiegłego na północnych wodach Atlantyku flota angielska odbyła wielkie manewry. Ze względu na ilość sił morskich, lądowych i powietrznych, biorących udział w operacjach, były to manewry, po raz pierwszy po wojnie, zakrojone na tak szeroką skalę.

Wykonanie programu manewrów zajęło tydzień czasu. Operacje zaś obejmowały: desant, dzienne i nocne ostrzeliwanie artyleryjskie, torpedowe i powietrzne ataki. Z jednostek pływających w manewrach brały udział okręty linjowe typów „Royal Sovereign” i „Iron Duke”, opancerzone krążowniki „Hood” i „Repulse”, 2-ga eskadra krążowników, kontrtorpedowce i awiomatka „Furious”. Opancerzony krążownik „Renown”, po niedawno zakończonych modernizacji, w pierwszym stadium manewrów odbywał ćwiczenia samodzielnie.

Program manewrów przewidywał następujące akcje: dnia 27 września — operacja desantowa; 28-go — najważniejsza operacja — strzelanie artyleryjskie nocne z 15 cal. i 6 cal. dział okrętów linjowych „Revenge” i „Royal Sovereign”, oraz przeciwlotnicze strzelanie z opancerzonych krążowników „Hood” i „Repulse”; dnia 29-go — torpedowe ataki 2-ej eskadry okrętów linjowych przeciw eskadrze opancerzonych krążowników na bliski dystans z zastosowaniem zasłon dymowych. Na zakończenie manewrów — ostre strzelanie artyleryjskie opancerzonych krążowników.

Operacja desantowa.

Operacja desantowa była tak przemyślana, ażeby zbliżyć ją do rzeczywistych bojowych manewrów.

Obiektem zdobycia „czerwonych” (nieprzyjacieli) było wzgórze Nigg Hill, położone w zatoce Kromarti. „Czerwoni” mieli wysadzić desant, składający się z dwóch morskich batalionów i jednej kompanii lądowej przy współdziałaniu artylerji opancerzonych krążowników „Hood” i „Repulse” oraz samolotów z awiomatki „Furious”.

Strona obronna — „błękitni” mieli do dyspozycji oddział marynarzy, liczący 400 ludzi z ciężkimi karabinami maszynowymi, 1 opancerzony samochód i samoloty.

„Czerwony” oddział desantowy był zaokrętowany na opancerzone krążowniki „Hood” i „Repulse”, które przybyły do miejsca lądowania dnia 27-go i stanęły na kotwicy w 5 milach od brzegu. Jeszcze przed świtem z okrętów odeszło 5 kutrów i 1 szalupa z desantem, które w szyku bojowym były odholowane do brzegu pod zastoną okrętowej artylerji. Podejście desantu do brzegu okazało się nieoczekiwane.

Z chwilą, kiedy „błękitni” odkryli pierwszą szalupę desantu „czerwonych”,

momentalnie rozpoczęli huraganowy ogień z karabinów maszynowych. Podejście szalup do brzegu ogromnie utrudniał silny wiatr, który wiał ze wzgórza na morze. Korzystając z tego kierunku wiatru „błękitni” wypuścili z brzegu zasłonę dymową, przez co oddział desantowy znalazł się w trudnej sytuacji, nie mogąc dobrze orjentować się.

Wylądowanie desantu jednak odbyło się, pomimo nader ciężkich warunków, oraz dużych strat czerwonych. „Błękitni” byli zmuszeni wycofać się z zajmowanego przez nich wzgórza.

Według zdania rzeczoznawców współdziałanie floty, armji i lotnictwa w przeprowadzeniu akcji desantowej, dało bardzo dobre wyniki.

Nocne ostre strzelanie.

Dnia 28-go września II-ga eskadra okrętów linjowych odbyła nocne ostre strzelanie w zatoce Moray Firth, położonej w 20 milach morskich od Losiemouth. Po drodze do zatoki eskadra zgasiła ognie i okręty linjowe „Revenge” i „Royal Sovereign” szły 10-cio milową szybkością w szyku torowym.

Tarcza, do której miano strzelać, szła kontrakursem na hoku z szybkością 7 mil m.

Z chwilą zauważenia tarczy okręty momentalnie rozpoczęły strzelanie. Pewna część średniej artylerji strzelała świetlnymi pociskami i jak opisuje korespondent „z nocy zrobił się biały dzień”. Ciężka artylerja strzelała mało — naogół z niej były dane tylko po 2 salwy z każdego okrętu. Rezultaty strzelań dały dobre wyniki, gdyż tarcza była podziurawiona.

Ataki torpedowe.

Dnia 29-go września po południu była dokonana „bitwa torpedowa” pomiędzy okrętami linjowymi i opancerzonymi krążownikami.

Jeden oddział zawierał okręty linjowe „Revenge” i „Royal Sovereign” oraz krążowniki „Curaçoa”, „Cleopatra”, „Comus”, „Cmbrian” i 5-tą flotylę kontrtorpedowców, drugi zaś oddział zawierał opancerzone krążowniki „Hood”, „Renown” i „Repulse”.

Okręty linjowe zauważyły „nieprzyjaciela” w odległości 3 mil. Kontrtorpedowce momentalnie wypuściły gęstą zasłonę dymową, która przysłoniła obie strony. Po wyjściu z zasłony dymowej eskadry mając 10-milową szybkość, dokonały ataków torpedowych. Opancerzone krążowniki zmusiły oddział okrętów linjowych do zmiany kursu. Podczas akcji torpeda z „Hood” trafiła w okręt linjowy „Royal Sovereign”, natomiast „Revenge” dzięki udanemu zwrotowi uniknął trafienia — torpeda przeszła poza jego rufą w odległości zaledwie kilku metrów.

Natomiast skuteczniej dokonały ataku okręty linjowe, albowiem „Hood” dostał 4 torpedy, a „Renown” i „Repulse” 3; pomimo to jednak okręty te szły nie zmieniając kursu, gdyż rzeczoznawcy oświadczyli, że w rzeczywistych bojowych warunkach, kiedy okręty posiadałyby dużą szybkość, w zupełności mogłyby uniknąć trafienia.

Temi operacjami zakończyła się pierwsza faza manewrów.

Druga faza taktycznych manewrów miała na celu wykazanie sprawności bojowej floty oraz przedemonstrowanie główniejszych metod bojowych operacji na morzu.

Flagmański okręt linjowy floty Atlantycznej „Revenge” pod dowództwem admirała Oliwera wyszedł z Portlandu, mając na pokładzie członków konferencji Dominjonów, wyższe morskie dowództwa, oraz liczne zaproszone osoby.

Po wyjściu „Revenge” z portu, zrobił się on obiektem całego szeregu ataków. Najpierw był atakowany przez samoloty z awiomatki „Furious” i jednocześnie został torpedowany przez dwie łodzie podwodne. Po ukończeniu ataków „Revenge” wszedł w pole minowe praktycznych min, postawionych przez stawiacz min „Princees Margaret”. Wezwane przez radio trawlerzy oczyścili przejście, jednak „Revenge” samodzielnie i bezpiecznie przeszedł pole minowe, mając umocowany na dziobie parawan (urządzenie, które rozpycha z drogi miny). Po wyjściu z pola minowego „Revenge” wszedł w strefę pozycji łodzi podwodnych i został zaatakowany przez łodzie podwodne „L. 18” i „L. 23”, przyczem „L. 18” trafiła go trzema torpedami, a „L. 23” jedną.

Skoło kontrtorpedowce, eskortujące okręt linjowy, zauważyły atak łodzi podwodnych, rzuciły się one pełnym biegiem naprzód w kierunku łodzi podwodnych i rzuciły na nie 20 bomb. Wybuchy tych bomb dały się odczuć i na okręcie linjowym, mimo, że był on w dość znacznej odległości (kilka mil).

Atak był skuteczny i kontrtorpedowce odpędziły łodzie podwodne.

W międzyczasie na horyzoncie zjawiała się eskadra opancerzonych krążowników, 3-cia eskadra okrętów linjowych, mająca w awangardzie krążowniki i kontrtorpedowce 5-ej floty. W samo południe rozpoczęła się „walka”. Opancerzone krążowniki „Hood”, „Renown” i „Repulse” i 3 eskadra okrętów linjowych (typ „Iron Duke”) uszykowały się do walki, a okręt linjowy „Revenge” skierował się do tarczy, ażeby dać możliwość widzom lepszemu obserwowania skutków strzelań artyleryjskich. Opancerzone krążowniki z szybkością 20 mil morskich strzelały do tarczy z dział 38 ctm. Ogniem

artyleryjskim kierował op. kraz. „Hood”. Po zakończeniu strzelań, których rezultaty były bardzo dobre, kontrtorpedowce dokonały ataku na „Revenge” i po dokonaniu go znikły za zasłoną dymową.

Te operacje zakończyły manewry taktyczne.

Manewry miały na celu nie tylko stronę czysto wojskową, lecz również:

1) pokazać członkom konferencji dominację sprawności bojowej floty,

ażby wyrzucić na nich odpowiedni nacisk w celu wyasygnowania na flotę więcej pieniędzy, oraz

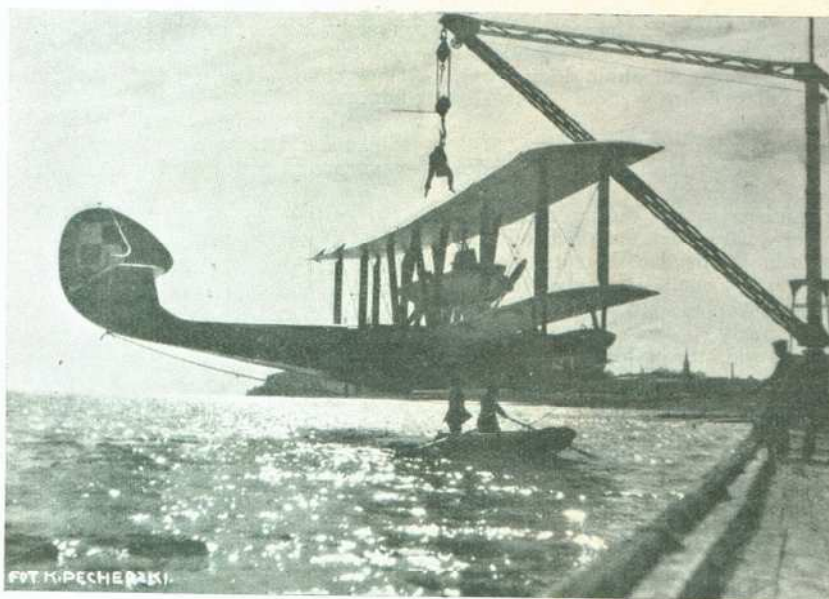
2) propagandę idei wojenno-morskiej w Anglii.

Ostatni cel motywuje się tem, że doświadczenia rozwoju nowoczesnych flot, jak np. amerykańskiej, a szczególnie niemieckiej pokazały jak ważna jest popularność floty w kraju. Po wojnie światowej zaś admiraliczka angielska sprawy marynarki wojen-

nej, szczególnie jej wyszkolenie i sprawność bojową, starała się otoczyć zbyt dużą tajemniczością, co też spowodowało w kraju zanik zainteresowania się flotą.

W celu naprawienia tego błędnego zapatrywania się na obecne manewry było zaproszonych wielu przedstawicieli społeczeństwa i prasy, których ogólna liczba sięgała do 300 osób.

JÓZEF BOREYKO



Baza polskiego lotnictwa morskiego w Pucku. Hydroplan opuszczany jest do startu na wodę przy pomocy specjalnego dźwigu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Oficerowie - lotnicy polskiej marynarki wojennej.



Z życia naszej marynarki wojennej na wybrzeżu. Nauka wiosłowania.

MARYNARKA LITEWSKA

Rząd litewski od dłuższego już czasu nosił się z myślą zakupu jednego statku większego, który służyłby do patrolowania wybrzeża, a głównie do unicestwienia silnie rozwiniętego przemytnictwa morskiego.

Obecnie pisma kowieńskie donoszą, że litewski związek żeglugowy, składający się głównie z byłych oficerów marynarki, wystąpił z wnioskiem do Rządu, by na wymienionym statku podnieść litewską banderę wojenną. Statek ten będzie służył nie tylko do celów podanych poprzednio, lecz również i dla obrony wybrzeża, przy wizytach zaś statków wojennych obcych, ma pełnić funkcję reprezentacyjną. Wreszcie związek prosi o nadanie mu nazwy „Smetona”.

Pismo „Memeler Dampfboot” dodaje przytem, że o ile jest mu wiadomem — na dostarczenie tego pierwszego statku marynarki wojennej litewskiej będzie złożona wielka ilość ofert, między innymi zaś przez przewodniczącego portu kłajpedzkiego, Naruszewitiusa, oraz przez pewną firmę, należącą do kapitana portu kłajpedzkiego, Stulpinasa.

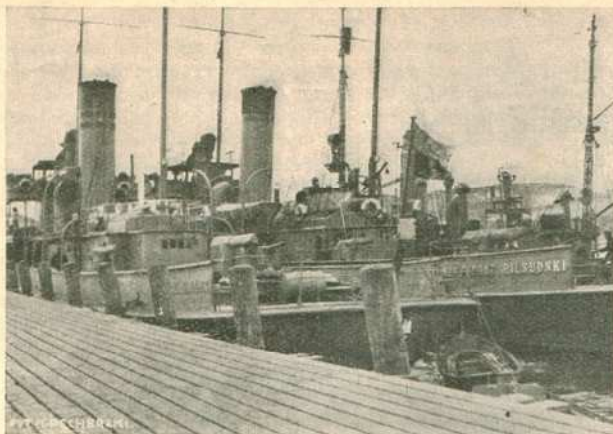
Czyja oferta zostanie przyjęta, z pism kowieńskich narazie wywnioskować trudno.

S. K.

ZAPISUJCIE SIĘ

DO

LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ!



Polskie okręty wojenne w porcie gdyniskim.



Ćwiczenia marynarzy.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



FRANCUSKA POWIEŚĆ O ŁODZI PODWODNEJ

Były oficer marynarki francuskiej i zarazem ceniony autor p. Maurycy Larrouy napisał nową opowieść morską zatytułowaną „*Sirènes et Tritons*”. Czasopisma paryskie podkreślają niepowседневne jej walory artystyczne i literackie. Kilku wybitnych krytyków wystąpiło z bardzo pochwalnymi, entuzjastycznymi nawet ocenami. Książka nie doszła jeszcze do Warszawy, dlatego też narazie zadowolnić się trzeba krótkim informacyjnym szkicem na podstawie materiału dostarczonego przez sprawozdania.

Rzecz poprzedzona jest wstępem, w którym autor zwierza się z trudności swego zadania i z „tremy” pisarskiej, jaką mu nastroczały obawy, że nie potrafi podolać należycie odważnemu przedsięwzięciu. Przedewszystkiem najcięższy „podwójny problem, — aby nie przemawiać językiem technicznym, to jest niezrozumiałym, a tem niemniej dać obraz realny, głęboką prawdę, pewność, że to tak właśnie wszystko się odbywa”. Dalej równie trudne problemy dotyczące już zarazem i formy i treści, sprowadzające się do tego, by „nie popaść w nieprawdopodobieństwo, w melodramat, w absurdalność, lub w śmieszność”.

Wszystkie te niebezpieczeństwa — jak stwierdza krytyka — p. Maurycy Larrouy przezwyciężył znakomicie. Oficer marynarki, doskonały fachowiec rzeczy morskich, o wiedzy i doświadczeniu wzbogaconym przez materiał przeżyć i obserwacji z czasów wielkiej wojny, której był uczestnikiem, już nie od dzisiaj poświęca się literaturze. W r. 1916 za powieść p. t. „*Kampanja Krażownika*” otrzymał nagrodę francuskiej Ligi Morskiej. Krytyka oświadcza, że obecnie, dzięki „*Syrenom i Trytonom*”, okazał się wręcz pierwszorzędnym beletrystą.

W powieści tej jest oczywiście fabuła i intryga romansowa, bardzo francuska, więc w wielu momentach nieco śliska, drastyczna, choć przytem i sentymentalna bez śladu płacziwej czułościowości, zresztą ogromnie dyskretna, delikatna, nigdzie nie popadająca w wulgarność. Jest to jednak tylko ornamentacyjna nadbudowa, cieniutki pokost zewnętrzny.

W istocie rzeczy „*Syreny i Trytony*”, to nie powieść o ludziach, o ich miłościach i miłostkach, małościach i małost-

kach, rywalizacjach, zazdrościach, kombinacjach, komplikacjach, układaniu życia, wreszcie rezygnacyjnych kompromisach. To powieść o łodzi podwodnej. Bohaterowie — to nie komendant „*Anemonu*” Ybarn, ani jego towarzysz Cropet, ani obie siostry, Łucja i Glorja, z których jedna jest żoną Cropeta i kochanką Ybarna, druga ma zostać Ybarna żoną, podczas gdy jej siostra nie przestanie być jego kochanką. Prawdziwy i jedyny bohater — to właśnie sam „*Anemon*”, łódź podwodna.

Łucja Cropet zdradza męża z komendantem Ybarn. Lecz w pewnym momencie komendant Ybarn zapragnął poślubić siostrę Łucji, Glorję. Wywiązuje się dramatyczna rywalizacja dwóch sióstr o serce jednego mężczyzny. Wszystko to zdaje się być bardzo dalekie od „*Anemona*” i jego bohaterskiej epopei wśród nurtów morza. Jest jednak bardzo bliskie. Własne życie łodzi podwodnej i jej załogi wraz z Ybarnem i Cropetem, którzy stanowią jedynie składowe czynniki imponującej, podniosłej i potężnej całości tego życia nieustających zmagających się, walki, czujno-

ści i hartu, spletuje się w najtragiczniejszej chwili z tak mało bohaterską, lecz zato bardzo ludzką historją. Gdy „*Anemonowi*” grozi śmierć na dnie oceanu, gdy od zgodnego działania wszystkich, którzy stanowią jego zespół, zależy jego i ich ocalenie, dwaj kierownicy stają nagle naprzeciw sobie jako dwaj wrogowie. „*Anemon*” tonie. Przeżywamy momenty jego pogrążenia się aż po samo dno podwodne, później momenty zbiorowej agonji, następowania zda się nieuniknionej zguby. Wreszcie — wybawienie, zobrazowane, jak wszystkie poprzednie fazy dramatu, najzupełniej realnie, bez jakichkolwiek cudowności lub niemożliwości.

Francuscy krytycy najnowszej beletrystycznej rzeczy o morzu dodają, że stronnicie, poświęcone tonięciu i agonji „*Anemona*” są jednemi z najpotężniejszych, jakie zna literatura morską. Porównują je nawet z fragmentami Conrada, stawiają wyżej niż obrazy Claude Farrere'a. Przekazujemy te wrażenia tymczasowo na kredyt ich smaku, ufając w bezstronność sądu. W każdym razie można mieć przeświadczenie, że książka, która zasłużyła sobie na tego rodzaju oceny, nie jest złą ani chybioną. Warto będzie do niej powrócić.

T. E.



Wil. Nałęcz.

Po burzy.

Jałta „kurzyła”. W blaskach południowego słońca skrzyły śnieżne grzebienie fal, łyskały ich spady i rozwoły.

Podmuchy wichru górskiego porywały brylanty wodnego pyłu, zrywały się co raz to częściej, a oddechem lodowatym przypominały raczej Ocean Północny, niż Czarne morze.

Wiał wicher od gór i od morza — a myślałbyś hen, od samego nieba okrytego woalem błękitu, na które majestatycznie — jakby od niechcenia wstępowało wychynięte z poza gór słońce.

Tam, ponad góry, wlatywały delikatne, białe, ruchliwe obłoki — a po przeciwległej stronie widnokręgu sunęły czarne, ciężkie, niskie chmury. Nadciągał w nich sztorm.

Przeczuwające go rybitwy i mewy w trwodze polatywały w krótkich gzygzakach tuż-tuż nad wodą — niby ślizgając się po niej — i smętnym kwileniem podobnym do płaczu skrzywdzonego dziecka, nawołując się wzajem do czujności.

W małym porcie Jałty koło nadbrzeża chygotały się, wyskakując przy swych kotwiczkach — zimujące tu statki kabotażowe.

Dziesiątek tych małych kutrów i szkunerów przedpotopowej konstrukcji nie wzbudzał zbyt wielkiego zaufania. Widocznie nie mieli do nich zaufania i pp. szypczy — werbowani z pośród bosmanów marynarki wojennej lub z pośród „greków” — i unikali używania ich zimą kiedy Morze Czarne daje „sprawiedliwego łupnia”, przed którym nawet wstawiennictwo Ś-go Mikołaja z Mirlicy nie ratuje marynarzy, a nawet w czas ciszy nieraz taką się mgłą spowieje, że szypczy ci, nauczzeni żeglować tylko „na oko”, w pobliżu znanego wybrzeża i nie mający pojęcia o kładzeniu w kurs statku podług kompasu i mapy — wiedzą, iż łatwo trafić zamiast do Teodozji, do Odessy, albo i zgoła do Konstantynopola.

To też dzielni — ale też i ciemni, marynarze wolą przespiać zimę w swych „kabotażach”, wygrzewać się całymi dniami na słońcu na nadbrzeżu albo wysiadywać po tureckich kawiarniach i dudlić „santurina” podawane tam zamiast kawy.

Przy molo kołysał się i „Bakłan”, statek towarowo-pasażerski — przybyły dopiero z Sewastopola. Przeciągły gwizd, pary uchodzącej przez syrenę, zwiastował o jego przybyciu. Wicher porywał kłęby dymu z przepastnej paszczy komina. Kilku podróżnych z Kaukazu śpiesznie wybiegło na brzeg, by wypróbować stałego ładu po rozkołysanym pokładzie. Co będzie dalej?

Wiatr tężał.

Fala wybuchała i rozplaszczała się. Grzebienie, rozbijając się wzajem, okrywały się pianą wśród groźnego poryku, a wicher wył im do wtóru, porywając runo baranków i roznosząc bryzgi na wszystkie strony.

Morze w pobliżu szare coraz to groźniej wyglądało — a w dali, w dalekiej dali widać już było tylko wodne wzgórza ciemne, tajemnicze, złowieszcze.

Przybój huczał. Przy końcu mola wlatywał raz w raz olbrzymi stęp wody.

Ta zwięziona u góry fala przyboju wyskakiwała z zawrotną szybkością pionowo nieomal na jakie 30 stóp wysokości wisiąca oka мгніеnie i z belkotem wyczerpania opadała wlewając swe wody w następny, szerokich fal szereg, by po kilku chwilach znów wyrzucić nowy bałwan potężny, sierzysty.

Na molo zebrała się ludzi gromada.

Tragarze dźwigali skrzynie i wory — wkładali je na kosz kranu, który wyciągał parowiec nad przystań. Kilku widzów z pośród „szarego tłumu” spoglądało trwożnie na morze spienione — to znów na statek. — Poglądali ze zdumieniem i spóśczeniem dla tych co mają odejść na „Bakłanie”, który zdawał się nędzną łupiną na rozkołysanym morzu.

Byli i „panowie”.

Zdała od brzegu, tam gdzie nie sięgały lodowate wód bryzgi, stali podziwiając wysoki, groźny przybój, a jego martwa potęga rzucała urok czci i przełęku.

Jakiś malarz z przyszyżoną bródką, podstarzały lecz w wielkich pretensjach, szybko, z zacięciem i pewnością siebie rzucał olejno na płótno szkice przyboju. Ale bodaj czy odczuł artysta tajemnicę fali, co każdej chwili pełna życia, zmieniała swą moc, natężenie, kolor, przejrzystość — wszystko wciąż nowa w swej grozie i pięknie.

W rysach tej przeżytej twarzy znać było rozum — lecz iskry bożej w niej brakło.

Chwytając naturę na gorąco poglądał on coraz za piękną młodzieńką, gustownie ubraną dziewczyną, stojącą o podał przy starszej już wiekiem osobie. Obie z zachwytem pełnym przerażenia spoglądały na fale przyboju, nie zwracając żadnej uwagi na malarza.

Obie zresztą mimowoli rzucały spojrzenia na blondyna studenta o miłej, myślącej — chudej twarzy o pięknych jasno-błękitnych oczach. Zarumieniony od zimna starannie ustawiał on statyw aparatu fotograficznego, aby pojąć i utrwalić momenty życia wody, która ciągnęła go widać, kusiła władną ponętą.

Wicher wzmagał się szybko. Barometr spadał.

Przybój coraz wyżej falę wyrzucał — coraz groźniej belkotał. Naładunek okrętu dobiegał końca. Wyniesiono na brzeg jeszcze kilka skrzyń, beczek.

Była godzina jedenasta.

Kapitan parowca w czasie podróży z Sewastopola do Jałty spał ledwie jakie dwie godziny. Zakłopotany, podniecony i gruntownie zmęczony spiesznie dopił herbatę, zjadł parę bułek i wyszedł ze swej kajuty do kajutkompanji.

Rzucił okiem na zebrany około mola przystani szary tłum. Wystraszeni ludzie od czasu do czasu głośno dawali wyraz obawom o statek. Kapitan zupełnie spokojnie, z pozorów, wydał rozkaz pierwszemu pomocnikowi przyspieszyć prace, wszedł na mostek i począł oglądać daleki widnokrąg — czarniawe morze i czarne, złowieszcze chmury — niskie, skłębione.

Gorzkie myśli podniosły się wtedy w duszy tego opawanego i pozornie chłodnego kapitana.

Nikifor Antonowicz Moskalow dźwigał już dobrze szósty krzyżyk. Zdrowy, mocny — niepozorny z brodą zupełnie siwą. Niezgrabnej budowy był on przecie sprężysty w ruchach, kroczył lekko, elastycznie — a oczy szare przekrwione po nocy bezsennej, pełne podniecenia, płonęły blaskiem młodzieńczym.

Kapitan nosił szarawy mocno wytarty paltot podbity krzmymskim barankiem z oposowym kołnierzem i wysokie buty juchtowe. Z pod mundurowej czapki wyzierały osiwiałe blond włosy.

Kapitan wpił się oczyma w dal morza i westchnął ciężko.

Stormisko będzie poważne — i on je spotka.

Och, jakby się chciało być teraz w Sewastopolu i przeciekać tam wicher — zamiast wyruszać na morze.

I poco wypłynął on z Sewastopola? Dlaczego? Kapitan wiedział, dlaczego! Ot poprostu lękał się wyrzutów. Zwierzchność pomyśli, że stchórzył. Sztormu w Sewastopolu jeszcze nie było — tylko się wiatr wzmagał i fala szła coraz większa. Należało pozostać. Możeby jakoś minęło...

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



— Pierwszy sygnał! — rozkazał kapitan pierwszemu oficerowi.

— Jest! — odrzekł jakoś niepewnie i trwożliwie postawny, przystojny brunet w nowiutkim kaszkiecie i butach wysokich. I usiłując ukryć przed kapitanem uczucie prze-

czenia części metalowych, malowania statku, utrzymania w porządku łodzi, mechanizmów i t. p.

16. Jeśli kandydat przekona się w czasie próbnej żeglugi, że służba morska jest dla niego za ciężka, ma prawo, o ile statek znajduje się wówczas w polskim porcie, prosić przez swych rodziców lub opiekunów o zwolnienie ze statku i skreślenie z listy kandydatów do Szkoły Morskiej. Podpisy rodziców lub opiekunów powinny być na podaniach urzędowo zaświadczone. Powrót do domu następuje na koszt własny kandydata.

17. Przy Szkole istnieje internat, w którym uczniowie obowiązani są zamieszkiwać.

18. Za nauczanie w Szkole, utrzymanie w internacie i na statku szkolnym na rok 1927 ustanowiona jest opłata w wysokości 900 zł. rocznie, płatna w miesięcznych ratach z góry. Oprócz tego każdy kandydat w razie przyjęcia do Szkoły wpłaca natychmiast 17 złotych za obowiązkową dla wszystkich uczniów Szkoły Morskiej asekurację, oraz 25 złotych jako fundusz, wypłacany uczniowi na bilet powrotny przy ukończeniu Szkoły lub w razie wystąpienia ucznia z jakichkolwiek przyczyn ze Szkoły przed jej ukończeniem.

19. Rada Pedagogiczna Szkoły może przyznać stypendium części niezamożnych uczniów, celujących w naukach i sprawowaniu, jednak ilość stypendiów jest bardzo ograniczona. Nowoprzyjęci mogą ubiegać się o stypendium dopiero w II. semestrze 1927/28 roku szkolnego.

20. Uczniowie Szkoły ze względu na specjalny charakter przez sie obranego zawodu są wychowywani w duchu dyscypliny wojskowej, i Dyrekcja Szkoły stosuje względem nich karę dyscyplinarną za przekroczenia regulaminu Szkoły.

21. Pobyt w Szkole nie zalicza się do służby w W. P. i po ukończeniu Szkoły absolwenci obowiązani są odbywać obowiązkową służbę wojskową, przewidzianą Ustawą.

22. Uczniowie są obowiązani nosić wyłączenie przepisowy uniform.

23. Uczniowie są obowiązani posiadać własne podręczniki i przyrządy kreslarskie.

24. O ile podanie nie zostało przez Szkołę zwrócone, oznacza to, że kandydat ma się stawić w ustalonym terminie do oględzin lekarskich.

WZÓR PODANIA.

dnia

1927 r.

Do Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DYREKCJI SZKOŁY MORSKIEJ

w TCZEWIE.

Upraszam o dopuszczenie syna mego

(imię i nazwisko)

do egzaminów wstępnych i o zaliczenie go w razie dodatniego wyniku tych egzaminów w poczet kandydatów wydziału

Do niniejszego podania załączam:

- a) metrykę urodzenia syna,
- b) dowód obywatelstwa,
- c) świadectwo ukończenia _____ klas _____
- d) zezwolenie na wstąpienie syna do Szkoły Morskiej i zobowiązanie stosowania się do przepisów szkolnych oraz regularnego uiszczania opłat szkolnych,
- e) dwie fotografie,
- f) opłatę egzaminacyjną w wysokości 15 zł.

Równocześnie stwierdzam, że jest mi wiadomem, iż, o ile podanie nie zostanie przez Szkołę Morską zwrócone, to syn mój ma się stawić do oględzin lekarskich i do egzaminów w podanym w Informacjach o Szkole Morskiej terminie.

Podpis ojca lub matki.

Dokładny adres pocztowy:

WZÓR ZOBOWIĄZANIA.

dnia

1927 r.

Zezwalając synowi mojemu

(imię i nazwisko)

na wstąpienie do Szkoły Morskiej w Tczewie na wydział _____, niniejszem zobowiązuje się w imieniu jego i własnym do ścisłego stosowania się do przepisów i wymagań Szkoły, w szczególności zaś do regularnego uiszczania wszelkich opłat szkolnych pod rygorem usunięcia syna mego ze Szkoły Morskiej.

Podpis ojca lub matki.

Z G D Y N I



Basen wewnętrzny portu w Gdyni odcinął Oksywie od stacji kolejowej i od komunikacji ze światem. Jedyńm środkiem lokomocji między obydwoimi brzegami basenu jest prymitywny prom. Ma on być niebawem zastąpiony przez duży nowoczesny prom parowy.

Nakładem Instytutu Wydawniczego Ligi Morskiej i Rzecznej ukazała się świeżo broszurka:

Józef Borowik

„TRZEBA RUSZYĆ Z MIEJSCA SPRAWĘ ROZWOJU RYBACTWA MORSKIEGO”

Cena 50 groszy.

Do nabycia w Instytucie Wydawniczym Ligi Morskiej i Rzecznej, Warszawa — Elektoralna 2, oraz w księgarniach.

Instytut Wydawniczy wysyła broszurę na żądanie. Przy zamówieniu listownym należy załączyć znaczki pocztowe wartości 60 gr. (50 gr. cena książki + 10 gr. przesyłka pocztowa).

nikliwego lęku, które go opanowywało, nie śpiesząc z wykonaniem rozkazu, głosem nieco drżącym zapytał:

— To znaczy, że odchodzimy, Nikiforze Andrzejewicz?

Stary kapitan, panujący nad sobą bez porównania lepiej, niż jego podwładny ufał, że nie zrozumiał pytania. Zarówno w niewzruszonym wyrazie jego twarzy, jak i w głosie zostało tylko zdumienie, gdy spytał swoją koleją:

— A jakżeż inaczej, Iwanie Iwanowicz?

— Sądziłem, Nikiforze Andrzejewicz, że przeczekamy sztorm.

— Przecież zostawać tu nie możemy. Niechaj tylko wzburzy się jeszcze a parowiec w drzazgi rozbije o to molo. Jeśli się sztormisko rozigra, to w Kiercu postoiśmy.

„Już dobrze się burzy na morzu!” pomyślał tymczasem kapitan i usiłując zachęcić oficera, dodał:

— Chwała Bogu, dojdziemy!

Pomocnik spojrział na morze.

— Nie przeładowaliśmy, Iwanie Iwanowicz?

— Tak, Nikiforze Andrzejewicz... Tu ładunek — głupstwo.

— A maszynę mamy doskonałą. Wspaniale wynosiła z Sewastopola.

— Ale fala poprzeczna — żeby tylko ona nas nie załaziła. Niech no pan spojrzy co tam... — bojaźliwie wyksztusił brunecik.

A myśl przebiegła po głowie.

„Tu statek stłucze, ale my żywo wyjdziemy!”

Lecz wypowiedzieć tego się nie ośmielił. Tymczasem i kapitana przejmował lęk na myśl o owej fali, która będzie zalewać i zamrozem okrywać pokład i bukszpryt.

I prawdopodobnie właśnie dlatego, że sam pełen był trwogi i świadomości niebezpieczeństwa, zazwyczaj spokojny i dobrotliwy względem podwładnych, z irytacją a nawet ze złością odparł, patrząc prosto w rumianą a poruszoną twarz przystojnego oficera:

— A czego tu zawczasu tchórza wyczyniać, Iwanie Iwanowicz. Czego pan kraczesz? Co to za kruk z pana?

— Nie robię tchórza — odparł tamten z obrazą.

A serce w nim żałośliwie upadło. Mrowie przeszło po plecach... Po chwili dorzucił:

— Ja nie kraczę... Ja tylko chciałem...

— Wszystko jedno — iść trzeba. Pierwszy gwizdek! — wydał ostro rozkaz kapitan, patrząc już w inną stronę.

— Jest! — odparł piękny pomocnik z odwagą rozpaczy. Jeszcze raz rzucił na „oszałałego” i „rozwścieczonego” kapitana pełne lęku i wyrzutu spojrzenie swych czarnych aksamitnych wyzywająco-zmysłowych oczu południowca i śpiesznie ruszył na mostek.

Za kilka chwil, głośząc wycie wichru i huk przyboju zaryczała krótko syrena okrętu.

(dok. nast.).

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



INFORMACJE O SZKOLE MORSKIEJ W TCZEWIE

Czyniąc zadość licznym życzeniom P.P. Czytelników, drukujemy poniżej warunki przyjęcia do Szkoły Morskiej w Tczewie. *Redakcja.*

1. Szkoła Morska w Tczewie jest szkołą państwową i należy do Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

2. Celem Szkoły jest przygotowanie oficerów pokładowych i mechaników okrętowych dla ojczystej floty handlowej.

3. Szkoła posiada dwa wydziały: nawigacyjny i mechaniczny. Nauka na każdym wydziale trwa przeszło 3 lata, w tem około 17 miesięcy pływania dla nawigatorów na statku szkolnym „Lwów”, a dla mechaników na statku „Lwów”, parowcach morskich oraz praktyka w warsztatach mechanicznych.

4. Rok szkolny rozpoczyna się normalnie 1-go października, a kończy 8-go maja. Praktyka letnia trwa od 15-go maja do 15-go września. W czasie praktyki letniej uczniowie wydziału nawigacyjnego pod kierownictwem nauczycieli Szkoły i oficerów statku uczą się obliczeń i spostrzeżeń astronomicznych i nawigacyjnych, prowadzą dzienniki okrętowe i chronometryczne, zaznajamiają się z używaniem przyrządów nautycznych, z olinowaniem, ożaglowaniem okrętu, ładowaniem, uczą się sterowania, sygnalizacji i wiosłowania, a uczniowie wydziału mechanicznego zaznajamiają się z obsługą maszyn okrętowych, kotłów, silników i mechanizmów.

5. Ukończenie wydziału nawigacyjnego lub mechanicznego Szkoły, po wypełnieniu ustalonego cenzusu morskiego, daje prawo otrzymania pierwszego dyplomu oficera pokładowego marynarki handlowej, lub mechanika okrętowego. Dyplom ten, po wypływanu wymaganego cenzusu morskiego, w myśl istniejącej Ustawy, stopniowo zamieniany będzie przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu na wyższy do kapitana żegluga wielkiej lub mechanika okrętowego I. klasy włącznie.

6. Ukończenie dwóch pierwszych kursów jednego z wydziałów Szkoły nie daje żadnych praw morskich, lecz daje prawa

równorzędne z maturą szkół typu matematyczno-przyrodniczego.

7. Od wstępnych do Szkoły wymaga się: a) ukończenie co najmniej 6 klas szkoły średniej państwowej lub prywatnej z równorzędnymi prawami; b) wieku od 16 do 18 lat. (*Uwaga.* Kandydaci w wieku ponad 18 lat winni do podań dołączyć swój dokładny życiorys z ostatnich lat, gdyż Rada Pedagogiczna Szkoły Morskiej może zezwolić na wstąpienie do Szkoły w wieku do 20 lat). c) złożenia egzaminów wstępnych z jęz. polskiego, arytmetyki, algebry, geometrii i fizyki według programu szkół średnich państwowych w zakresie 6-ii klas. (*Uwaga.* Kandydaci, którzy już posiadają maturę jednej ze szkół krajowych, mogą być przez Radę Pedagogiczną Szkoły Morskiej zwolnieni od obowiązku składania egzaminów wstępnych). d) poddania się badaniu lekarskiemu przez Komisję Lekarską przy Szkole dla oceny stanu zdrowia, przyczem szczególną uwagę zwraca się na posiadanie normalnego wzroku, słuchu i czystej wymowy.

8. Podania o przyjęcie do Szkoły należy składać w Sekretarjacie Szkoły w terminie od 1-go czerwca do 3-go lipca, przyczem podania powinny być składane przez rodziców lub opiekunów kandydatów; własnoręczność podpisu ma być urzędowo zaświadczona.

9. Do podania należy dołączyć w oryginałach: a) metrykę urodzenia; b) dowód obywatelstwa polskiego; c) ostatnie świadectwo szkolne, oraz d) zobowiązanie na piśmie rodziców lub opiekunów stosowania się do przepisów szkolnych i uiszczania opłaty szkolnej (podpisy na zobowiązaniach powinny być urzędowo zaświadczone); e) 2 fotografie kandydata, rozmiaru nie mniej, niż 4 × 6 cm., zaświadczone urzędowo na stronie odwrotnej; f) opłatę egzaminacyjną w wysokości 15 zł., która nie podlega w żadnym wypadku zwrotowi.

Uwaga: Podania, niezaopatrzone w wymagane załączniki, będą zwracane bez rozpatrywania.

10. Oględziny lekarskie odbędą się 4-go lipca w gmachu Szkoły, egzaminy zaś wstępne rozpoczyna się 5-go lipca.

11. Rezultaty egzaminów będą ogłoszone natychmiast po ich ukończeniu, poczem po krótkim urlopie nowoprzyjęci kandydaci zostaną wyznaczeni na statek szkolny „Lwów” dla odbycia próbnej żeglugi, po której na mocy opinii Komisji Okrętowej o zdolnościach kandydatów do służby morskiej będą oni ostatecznie zaliczeni w poczet uczniów Szkoły.

12. Każdy kandydat przed rozpoczęciem żeglugi próbnej musi posiadać nie mniej, niż: 4 koszule, 4 pary kalessonów, 6 par skarpetek, 6 chusteczek, 6 ręczników, 6 prześcieradeł, 1 poduszka, (60 cm. × 45 cm.), 3 białe poszewki do niej, 2 szare koce, 1 kurtkę marynarską zimową, 1 bluzę marynarską sukienką, 1 parę spodni sukiennych, 1 krawat marynarski czarny, 3 koszulki trykotowe w paski biało-granatowe, 1 kołnierz marynarski, 2 bluzy marynarskie letnie płócienne, 2 ubrania drelchowe robocze, 1 czapkę marynarską, 2 białe do niej pokrowce, 1 sweter popielaty, 1 szalik popielaty, 2 pary trzewików. Wszystkie te rzeczy powinny być znaczone literami właściciela.

13. Na statku szkolnym uczniowie i kandydaci obowiązani są pracować sami biele, ubrania robocze i hamaki.

14. Przed wyjazdem na statek szkolny każdy z kandydatów wpłaca do kasy Szkoły 150 zł. za utrzymanie na statku podczas żeglugi próbnej. W razie przyjęcia kandydata do Szkoły powyższą sumę zalicza się jako ratę wpisowego, ustalonego za nauczanie w Szkole, utrzymanie w internacie i na statku szkolnym (patrz § 18) za okres I.VII. do I.IX. lub za okres od I.X. do 31.XI., o ile żegluga próbna nie mogła się odbyć.

15. Uczniowie Szkoły i kandydaci pełnią na statku szkolnym wszystkie czynności załogi. Oprócz robót, dotyczących puszczania statku w ruch, a więc: rozwijania i zwijania żagli, pracy przy głównych i pomocniczych robotach, mających na celu utrzymanie statku w czystości, nie wykluczając mycia pokładów, czysz-

RUCH STATKÓW W PORTACH POLSKICH W ŚWIEŹLE STATYSTYKI

Właściwy ruch statków handlowych w budującym się porcie gdyńskim rozpoczął się w połowie roku 1926.

Według sprawozdań Urzędu Marynarki Handlowej na wybrzeżu Pomorskiem,

oraz danych Ministerstwa Przemysłu i Handlu, ogłoszonych w „Wiadomościach Statystycznych” Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie, ruch statków handlowych w porcie

gdyńskim w okresie od 1924, 1925, 1926 i I kwartale 1927 przedstawiał się jak następuje:

RUCH STATKÓW HANDLOWYCH W PORCIE GDYŃSKIM LATA 1924—1927

WYSZCZEGÓLNIENIE	L a t a			K w a r t a l y				M i e s i a c e			
	1924	1925	1926	1 9 2 6				1 9 2 7			
				I	II	III	IV	I	Styczeń	Luty	Marzec
W p ł y n ę ł o :											
Statków ogółem	27	85	298	58	85	74	81	80	28	19	33
W tem próżnych	—	—	281	55	79	70	77	76	26	18	32
Tonaż											
Pojemność Netto Rej. Ton	14352	74707	204757	35356	54727	55327	59347	58400	19272	14286	24842
Ładunku ton	631	1586	179	19	37	78	45	49	20	3	26
Pasażerów	949	1065	764	68	318	298	80	64	22	10	32
B a n d e r a :											
Angielska Statków	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—
Netto Rej. Ton	—	—	613	—	—	—	613	—	—	—	—
Duńska Statków	—	—	29	4	11	7	7	10	—	—	—
Netto Rej. Ton	—	—	18467	2403	5882	5166	5016	7966	—	—	—
Estońska Statków	—	—	4	—	1	—	3	3	—	—	—
Netto Rej. Ton	—	—	1970	—	1123	—	847	1852	—	—	—
Finlandzka Statków	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—
Netto Rej. Ton	—	—	7830	—	—	—	7830	—	—	—	—
Francuska Statków	—	—	20	3	7	4	6	6	—	—	—
Netto Rej. Ton	—	—	34430	5523	11838	7364	9705	10029	—	—	—
Gdańska Statków	—	—	19	12	3	2	2	3	—	—	—
Netto Rej. Ton	—	—	7530	4494	1235	1177	624	1206	—	—	—
Holenderska Statków	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—
Netto Rej. Ton	—	—	8	—	—	8	—	—	—	—	—
Litewska Statków	—	—	9	9	—	—	—	—	—	—	—
Netto Rej. Ton	—	—	3942	3942	—	—	—	—	—	—	—
Łotewska Statków	—	—	13	1	4	7	1	3	—	—	—
Netto Rej. Ton	—	—	10400	1187	2966	5433	814	3858	—	—	—
Niemiecka Statków	—	—	44	8	9	16	11	17	—	—	—
Netto Rej. Ton	—	—	20822	4668	3640	8415	4099	7534	—	—	—
Norweska Statków	—	—	20	3	2	4	11	1	—	—	—
Netto Rej. Ton	—	—	14300	1902	1459	3409	7530	785	—	—	—
Polska Statków	—	—	5	2	3	—	—	6	—	—	—
Netto Rej. Ton	—	—	1824	166	1658	—	—	6743	—	—	—
Szwedzka Statków	—	—	130	16	45	33	36	31	—	—	—
Netto Rej. Ton	—	—	82621	11071	24926	24355	22269	18427	—	—	—
Przeciętnie na 1 statek Netto Rej. Ton.	531,6	878,9	686,9	625,0	644,0	747,6	732,6	730,0	688,2	751,8	752,7
O d p ł y n ę ł o :											
Statków ogółem	27	72	303	60	82	77	84	78	28	19	31
W tem z ładunkiem	—	—	291	60	77	74	80	78	28	19	31
Tonaż											
Pojemność Netto Rej. Ton	14352	71419	208194	36254	54413	56050	61577	57366	19218	14135	24013
Ładunku ton	9086	50142	413826	72596	106091	117373	119766	116316	36830	33334	46152
W tem węgla	—	37229	402246	71036	105634	115350	110226	115732	36824	33284	45624
Pasażerów	6618	10632	6385	580	2337	1783	1685	1527	455	401	671
Obrót towarowy. Na 1 N.R.T. przypada:											
towaru przywiezionego ton	0,044	0,021	0,001	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
„ wywiezionego ton	0,643	0,700	1,987	2,002	1,970	2,092	1,944	2,028	1,916	2,358	1,921
Sprawność pracy w porcie.											
Dni postoju statku	—	—	4,4	4,3	4,1	4,7	4,3	3,9	4,2	4,1	3,5
Ładowanie dziennie ton	—	—	1138,8	806,2	1165,2	1252,8	1300,1	1289,1	1188,1	1190,5	1488,8
Na 1 dzień postoju statku ładowano ton	—	—	317,1	276,0	324,1	315,2	337,5	389,0	314,5	432,9	419,6

Źródło: „Wiadomości Statyst.” Gł. U. St. 1926 i 1927 r.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W tablicy powyższej widzimy przeszło dziesięciokrotne zwiększenie się liczby statków i tonażu w roku 1926 w porównaniu do roku 1924, gdy przystępowano dopiero do budowy portu gdyńskiego. Ruch statków wykazuje stałą tendencję rozwojową. W I kwartale 1927 r., zarówno

liczba statków, jak tonaż, przewyższa odnośne dane z I kwartału 1926 roku, będąc bliską, mimo zimowej pory, do danych z IV kwartału 1926 r. Niezamaranie portu gdyńskiego sprzyjało niewątpliwie temu zjawisku.

Przeciętna pojemność statków, zawią-

jających do portu, stale wzrasta, co wskazuje na to, że zawiązują tu coraz to większe jednostki, nieraz po parę tysięcy ton. Statki, przybywające do Gdyni przychodziły przeważnie z nieznacznym ładunkiem, który ma dotychczas jeszcze znaczenie raczej przypadkowe. Zjawisko to

KRONIKA

RUCH STATKÓW PAŃSTWOWEGO
PRZEDSIĘBIORSTWA „ŻEGLUGA
POLSKA” W CZASIE OD 20.IV DO 20.V
1927 R.

W okresie sprawozdawczym od 20-go kwietnia do 20 maja r. b. statki państw. przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” wykonywały następującą pracę:

Statek „Poznań” w dniu 20.IV znajdował się w porcie gdańskim, gdzie ładował 650 fathnów kopalniaków do Calais. Z ładunkiem tym wyszedł w morze dnia 22.IV. Do Calais przybył 27.IV. Wyładowanie przywiezionych kopalniaków zajęło mu 3 dni czasu. Dnia 30.IV wyszedł z Calais próżny do Antwerpii, dokąd przybył dnia 1.V i rozpoczął naładunek tomasówki do Gdańska. Z ładunkiem ca 2.700 ton tomasówki odpłynął z Antwerpii do Gdańska 6.V, dokąd przybył dnia 9.V. Po wyładowaniu przywiezionej tomasówki rozpoczął naładunek ca 2.700 ton węgla do Gandawy.

Statek „Kraków” dnia 20.IV był w morzu w drodze z Gdyni do Szwecji z ładunkiem ca 2.700 ton polskiego węgla do Norrköping. Do portu tego wszedł rano 21.IV. Dnia 26.IV odpłynął próżny z Norrköping do Gdyni, dokąd przybył dnia 28.IV i rozpoczął naładunek świeżej partii węgla, tym razem przeznaczanego do Stokholmu. Z ładunkiem 2757 $\frac{1}{2}$ ton węgla odpłynął z Gdyni do Stokholmu dnia 5.V, gdzie przybył dnia 7.V przed południem. Po wyładowaniu przywiezionego węgla odpłynął próżny z powrotem do Gdyni dnia 11.V w południe. Do portu macierzystego wszedł dnia 14.V i rozpoczął naładunek węgla, sprzedanego znowu do Stokholmu. Z ładunkiem ca 2.700 ton węgla odpłynął z Gdyni do Stokholmu dnia 19.V. Dnia 20.V znajdował się w morzu w drodze do Szwecji.

Statek „Wilno” dnia 20.IV ładował w Gdyni węgiel, przeznaczony do Szwecji. Z ładunkiem tym, wynoszącym ca 2.700 ton, odszedł z Gdyni do Norrköping dnia 27.IV. Do Norrköping przybył dnia 29.IV. Po wyładowaniu węgla dnia 4.V odpłynął próżny z powrotem do Gdyni.

ni, dokąd przybył dnia 6.V. Rozpoczął tutaj naładunek węgla do Gandawy. Z ładunkiem ca 2.690 ton węgla odpłynął z Gdyni do Gandawy dnia 11.V, dokąd przybył dnia 15.V. Po wyładowaniu przywiezionego węgla dnia 18.V odpłynął próżny z Gandawy do Antwerpii po ładunek tomasówki do Polski. Do portu w Antwerpii wszedł dnia 19.V. Dnia 20.V ładował w Antwerpii 2.400 ton tomasówki do Gdańska.

Statek „Katowice” dnia 20.IV znajdował się w Norrköping, gdzie wyładowywał 2.680 ton węgla, przywiezionego z Gdyni. Dnia 26.IV odpłynął próżny z Norrköping do Gdańska, dokąd przybył dnia 27.IV i rozpoczął naładunek ca 2.700 ton węgla do Horsens (Danja). Z ładunkiem tym wyszedł z Gdańska w morze dnia 2.V. Do Horsens przybył dnia 4.V i rozpoczął wyładunek przywiezionego węgla. Dnia 9.V odpłynął próżny do Gdyni po węgiel do Gothenburga. Do Gdyni przybył dnia 11.V. Dnia 15.V odpłynął z Gdyni z ładunkiem 2.750 ton węgla do Gothenburga, dokąd przybył dnia 17.V. Dnia 20.V kończył w Gothenburgu wyładunek przywiezionego w Gdyni węgla.

Statek „Toruń” dnia 20.IV kończył w Gdańsku naładunek kopalniaków do Francji. Z ładunkiem tym (ca 650 fathnów) odpłynął dnia 25.IV z Gdańska do Calais, dokąd przybył dnia 30.IV. Po wyładowaniu przywiezionych kopalniaków odpłynął dnia 2.V próżny z Calais do Antwerpii, aby zabrać stamtąd ładunek tomasówki do Gdańska. Do Antwerpii wszedł dnia 3.V. Dnia 8.V odpłynął z ładunkiem ca 2.500 ton tomasówki do Gdańska. Do Gdańska przybył dnia 12.V. Po wyładowaniu tomasówki rozpoczął w Gdańsku naładunek ca 700 sążni drzewa do Gandawy. Dnia 20.V był jeszcze w porcie gdańskim.

Statek „Warta”, przejęty przez „Żegluga Polska” od władz wojskowych, dnia 20.IV przebywał jeszcze w doku w Gdańsku, przeprowadzając drobny remont i szykując się do odbycia pierwszej podróży pod banderą handlową. Dnia 4.V rozpoczął wyładowywanie balastu w Gdań-

sku. Dnia 7.V zakończył wyładunek balastu. Dnia 10.V rozpoczął naładunek ca 3.700 ton węgla do Gothenburga. Z ładunkiem tym odpłynął z Gdańska do Gothenburga, w swą pierwszą podróż pod polską banderą handlową, dnia 17.V. Dnia 20.V przybył z ładunkiem węgla do Gothenburga.

EGZAMINY W SZKOLE MORSKIEJ.

W dniach od 21 do 28 kwietnia odbywały się w Szkole Morskiej w Tczewie państwowe egzaminy teoretyczne dla uczniów, kończących w roku bieżącym jeden z wydziałów szkoły.

Delegatem Ministerstwa Przemysłu i Handlu, a zarazem przewodniczącym komisji egzaminacyjnej, był naczelnik urzędu marynarki handlowej w Gdańsku, p. komandor Witkowski. Kierownictwo marynarki wojennej przysłało na egzaminy swego delegata w osobie p. kapitana Eibla.

Na podstawie wyników egzaminów komisja egzaminacyjna uznała, że następujący uczniowie ukończyli teoretyczny kurs Szkoły Morskiej:

na wydziale nawigacyjnym:

Adam Czyż, Mikołaj Domaradzki, Stanisław Dulski, Edward Gubała (z wyróżnieniem), Konstanty Kowalski, Stanisław Lehr, Stanisław Leśniewski, Henryk Lipkowski, Bolesław Mikszta, Jerzy Mieszkowski, Michał Niczko, Kazimierz Poczubut, Zygmunt Pruszeński i Stanisław Roński;

na wydziale mechanicznym:

Henryk Chojnacki (z wyróżnieniem), Jan Gospodarowicz, Wacław Grunwald, Jan Herman, Zygmunt Kuske, Urban Krzyżanowski, Sławomir Kowalewski, Olgierd Około-Kufak, Michał Puczkowski, Michał Ruszkarski, Władysław Starzyński i Kazimierz Stępniewski.

Wszyscy wyżej wymienieni po odbyciu praktyki letniej obowiązani są stanąć jeszcze do egzaminu praktycznego, po którego złożeniu dopiero otrzymają świadectwa ukończenia Szkoły Morskiej.



Jak sobie szczer ładowy wyobraża „objęcie” władzy przez „starostę morskigo”.

NIE CO HUMORU Znalezione na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

zrozumiałe jest wobec powstawania dopiero w naszych oczach życia gospodarczego w przeobrażającej się w miasto portowe Gdyni, wznoszącej odpowiednie urządzenia do przyjmowania ładunków przywózowych. Oczekuje w tej dziedzinie Gdynię walka z sąsiadującym Gdańskiem, utyskującym na nadmierne przeciążenie tegoż wywozowymi towarami, a z upragnieniem pożądanym kosztowniejszych i zyskowniejszych dla pośrednictwa towarów przywózowych. Niema, oczywiście, słusznego powodu, dla którego Gdynia miałaby być pominięta w miarę rozwoju miasta i stosunków gospodarczych, oraz obrotów międzynarodowych handlowych Polski, od właściwego udziału w przywozie do Polski, obecnie jednak wysuwa się na pierwsze miejsce należyte wykorzystanie Gdyni dla odbioru przywózowej z Szwecji rudy, przeznaczonej dla hut górnośląskich. Za tego rodzaju rekompensatą wywozową przemawia to, że obecne znaczenie Gdyni, jako przede-

wszystkiem portu wywozowego, odciążającego Gdańsk w okresie nadmierne powiększonego (z powodu strajku angielskich górników) wywozu węgla ma charakter przejściowy, lecz stały. Jak wynika z porównania odpowiednich danych w tablicy, zawiązujące do Gdyni statki, odpływają całkowicie prawie załadowane, przyczem ładunkiem tym jest wyłącznie niemal węgiel.

Węgiel torował i toruje w Polsce drogę do morza dla siebie i dla szeregu towarów przemysłowych. Ulgi taryfowe, jednakowe dla Gdyni i dla Gdańska, przyczyniły się do wzmoczenia wywozu przez pierwszy własny port, którego uzupełnieniem w dziedzinie wywozu węgla, zwłaszcza do państw skandynawskich, stał się rzeczno-morski port Tczew.

Znaczenie dotychczasowe obu wymienionych portów dla wywozu węgla drogą morską uwidocznia następujące zestawienie:

WYWÓZ WĘGLA PRZESZ PORTY GDAŃSKI, GDYŃSKI I TCZEWSKI.

Państwa	1925	1 9 2 6				%
	Gdańsk	Gdynia	Tczew	Ogółem		
	w tysiącach ton					
Ogółem	589	3404	402	57	3863	100
Państwa skandynawskie	454	2507	348	54	2909	75,3
Dania	137	540	89	14	642	16,6
Norwegia	1	25	16	—	41	1,1
Szwecja	305	1832	223	34	2090	54,1
Finlandja	11	110	20	6	136	3,5
Rosja	0	162	12	—	175	4,5
Estonja	23	16	2	—	18	0,5
Litwa	13	21	7	1	29	0,7
Łotwa	33	124	21	—	145	3,7
Niemcy	10	35	—	1	36	0,9
Anglja	15	153	7	—	161	4,2
Belgja	1	10	—	—	10	0,2
Holandja	9	7	—	—	7	0,2
Włochy	13	140	—	—	140	3,6
St. Zj. Am. P.	0,1	10	—	—	10	0,2
Brazylja	—	1	2	—	3	0,1
Indje Bryt.	—	0,1	—	—	0,1	0,0

Źródło: „Wiadomości Statystyczne” Gł. U. St. 1927.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Wywóz węgla przez wszystkie porty polskie łącznie z Gdańskiem w roku 1925 wynosił zaledwie 7%, w 1926 już 27% ogólnego wywozu węgla. Wywóz do krajów skandynawskich łącznie z Finlandją przez wymienione porty polskie w 1925 wynosił 79%, w 1926 70% (w tem Gdynia i Tczew zaledwie 10%). W przybliżeniu około 50% wywiezionego do krajów zamorskich węgla przeszło przez przytoczone polskie porty (łącznie z Gdańskiem) pozostałe 50% (3,5—4 milj. ton) przeszło przez niemieckie porty bałtyckie: Szczecin, Królewiec i t. d. Nie należy jednak zapominać o wyłożonej pracy polskich portów (Gdyni i Tczewa), które w 1926 wytransportowały tyle niemal węgla, co jeden port Gdański w 1925 r., a ten ostatni ze swej strony wykonał pięciokrotną niemal pracę w 1926 r. w porównaniu do 1925 roku.

Pierwszorzędne znaczenie dla spopularyzowania portu gdyńskiego w dziedzinie międzynarodowej żegluga na Bałtyku ma sprawa należytego postawienia zaopartywania się statków w węgiel okrętowy (bunkrowy). W tej dziedzinie powinny ze strony polskiej być poczynione wszelkie możliwe ułatwienia, które nie-

zawodnie z czasem opłacać się w zniżce, choćby nieznacznej frachtów. A pamiętać należy, że żegluga jako mało naogół rentujące się przedsięwzięcie i obliczone na rozwój całokształtu życia gospodarczego Państwa i społeczeństwa, musi właśnie wszelkimi najdrobniejszymi oszczędnościami przeważać w walce konkurencyjnej na morzu.

Oprócz węgla pewne nieznaczne zresztą wagowo ilości towarów przypadają na cement, sodę, karbid i t. d., oraz drewno.

Port gdyński pod jednym jeszcze względem odgrywa w ruchu handlowo-pasażerskim poważną dla Polski rolę. Jest on portem emigracyjnym polskim (ośrodek w Wejherowie). Wobec poważnego przyrostu ludności, oraz podażu rąk robotniczych, należy w przyszłości oczekiwać poważnego wzmocnienia się ruchu pasażerskiego, emigracyjnego i turystycznego przez polskie porty. Narazie nieznaczna część tylko emigracji zarobkowej (do Francji przeważnie) kierowana jest przez Gdynię. Odbiciem powyższego ruchu są dane w tablicy o liczbie pasażerów przyjeżdżających i odjeżdżających, niewykazujące narazie poważniejszych zmian i odchyleń z okresu na okres.

Ruch statków handlowych większości wymienionych w tablicy bander, jest przeważnie nieregularny, co wynika z tego, że statki mają jednostronny ładunek wyłącznie prawie wywozowy z Polski. Na 1 tonę rej. netto wypada w przywozie nieznaczna ilość towarów (wagowo). W wywozie natomiast wagowa ilość towarów przedstawia się nader pokaźnie, lepiej nawet, niż w innych portach bałtyckich.

Nawiązując do poruszonej powyżej sprawy tanioci danego portu, jako pierwszorzędnej wagi czynnika, decydującego o zdolności konkurencyjnej, podkreślić należy, że Gdynia, posiadając wszelkie do tego dane przyrodzone (łatwe wejście i mniejsze w porównaniu z Gdańskiem koszty utrzymania, zaopatrywania i robocizny) czyni jako port poważne wysiłki w kierunku stałego podwyższenia swej sprawności. Możemy to zaobserwować z jednej strony w stale zmniejszającej się liczbie dni postoju statków, (co jak wiadomo poważnie przyczynia się do obniżenia kosztów), z drugiej zaś w sprawności urządzeń przeładunkowych. Wyraża się ona zarówno w zwiększeniu dziennego załadunku, jako też w zwiększeniu liczby ton ładunku, ładowanych przeciętnie dziennie (bez odliczenia niedziel i świąt) na jeden statek.

Stały postęp, ujawniony w przytoczonych powyżej danych liczbowych, pozwala z ufnością patrzeć w przyszłość rozwoju portu gdyńskiego i potęgi Polski na morzu.

WOJCIECH STOPCZYK

POLSKIE RYBOŁÓWSTWO MORSKIE W LATACH 1925 i 1926.

Polskie rybołówstwo morskie w r. 1925 i 1926 w wynikach połowu poszczególnych gatunków ryb przedstawia się, jak następuje:

	1925	1926
łośność	32.668 kg.	97.406 kg.
plastugi	416.777 "	629.355 "
węgorze	65.868 "	73.525 "
pomuchle	111.085 "	119.850 "
szczupaki	12.311 "	13.175 "
okonie	6.369 "	6.865 "
kurhany	928 "	695 "
szprotki	382.710 kg.	182.770 kg.
śledzie	423.890 "	637.550 "
sieja	3.565 "	1.910 "
makrele	1.242 "	1.260 "
kwapy	20.847 "	37.210 "
plotki	18.696 "	10.630 "

czyli razem w r. 1925 — 1.496.949 kg. w r. 1926 — 1.812.206 kg. ryb przy ogólnej wartości w 1925 r. — 1.066.044 zł., w 1926 r. 1.795.423 zł. Liczba polskich rybaków morskich w 1926 r. wynosiła 1.201 osób. Posiadali oni w 1926 r. 797 łodzi, w tem motorowych 82 (o ogólnym tonażu 2.460 a. b. m.). Przeciętny dochód rybaka w 1926 r. wynosił w Helu 4.433 zł., w Gdyni, Oksywskich Piaskach, Oksywji, Orłowie i Kolibkach — 2.751 zł.; w Borze, Jastarni, Kuźnicy, Chałupach i Wielkiej Wsi 1.002 zł., w Chłapowie, Tupadłach, Ostrowiu, Karwi, Dąbku, Swarzewie, Gnieździe, Pucku, Osłonie, Mrzeżynie, Boce, Rewie, Mechelinach i Obłuzu 827 zł.

Właściciele morskiego jachtu „CAR-MEN” przyjmują kilku nowych współników. Wszelkich informacyj udziela d-r Czesław Czarnowski, Wilno, ul. Subocz d. 6-a.

ŻEGLUGA PASAŻERSKA W ZATOCE GDANSKIEJ.

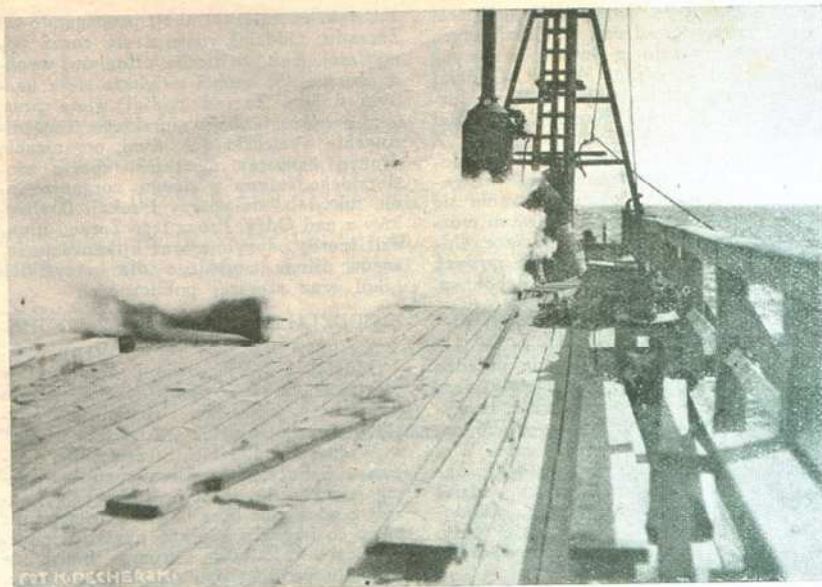
W roku bieżącym po raz pierwszy zorganizowana zostanie w Zatoce Gdańskiej regularna żegluga pasażerska pod banderą polską przez państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska”, dla którego — jak wiadomo — buduje dwa statki pasażerskie stocznia gdańska.

Statek „Gdańsk” znajduje się już na ukończeniu i wejdzie na linię w dniu 4 czerwca r. b. Statek „Gdynia” ma być wykończony na pierwszego lipca.

Statki te będą utrzymywały stałą komunikację pasażerską na przestrzeni Gdańsk — Nowy Port — Sopoty — Gdynia — Hel. Nie są wykluczone w ciągu lata dalsze kilkudniowe wycieczki po Bałtyku, np. do Danii, na Bornholm, do Szwecji i t. d.

Bilety, kupione na wszystkich stacjach P. K. P. do miejscowości nad polskim wybrzeżem, będą ważne bez żadnej dodatkowej dopłaty na przejazd od Gdańska statkiem „Żegluga Polska”, t. zn., że ktoś jadący np. z Warszawy na Hel, po przybyciu do Gdańska, może tutaj przejąć się na statek „Żegluga Polska” i dalszą podróż do miejsca przeznaczenia odbyć morzem wygodnie, w miłych warunkach. Bagaże, nadane na kolei do miejscowości położonych na wybrzeżu, będą w Gdańsku w wypadku, gdy pasażer zechce dalszą drogę odbyć statkiem, przewożone bezpłatnie z dworca na statek. Ręczny bagaż pasażerów może być przewożony na statek przez zrzeszenie tragarzy gdańskich za drobną opłatą.

Niewątpliwie tysiące wycieczkowiczów, jadących z Polski nad morze, korzystając



Budowa przystani pasażerskiej w Gdyni.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



będzie z tej nowej, tyle pięknych wrażeń przynoszącej komunikacji.

WYDAWNICTWA NADESŁANE.

Czasopismo „Polska Inwalidom” z dniem 1 maja r. b. przeszło na miesięcznik. Ostatni numer tego wydawnictwa przedstawia się okazale i zawiera dużo interesującej treści. Adres miesięcznika

„Polska Inwalidom”, Warszawa — Czackiego 10.

„Polski słownik marynarski” B. Ślaskiego. Skład główny w księgarniach Gebethnera i Wolffa. Cena 6 zł.

„Opanowanie w r. 1627 przez Marka Jakimowskiego okrętu tureckiego” — z pierwodruku wydał Bolesław Ślaski. Poznań 1927.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. I. R.

UCHWAŁY ZARZĄDU CENTRALNEGO L. M. I. R. Z DNIA 26/IV, 11 i 16.V 1927.

Na ostatnich trzech posiedzeniach Zarząd Centralny Ligi Morskiej i Rzecznej powziął szereg uchwał w następujących sprawach:

Zarząd uchwalił: 1) sporządzić film morski, przedstawiającego budowę statku polskiego, spuszczenie statku na morze, pracę marynarki handlowej, oraz film ilustrujący dzień pracy marynarza na statku wojennym;

2) wydanie Kalendarza Morskiego na rok 1928;

3) Wziąć udział w pierwszej polskiej wystawie wodnej w Bydgoszczy, urządzonej przez Tow. Polskich Wystaw (Warszawa, ul. Czackiego 6);

4) Wyrazić uznanie Oddziałowi Lwowskiemu za rozpoczętą działalność na polu popierania wykształcenia morskiego.

ODDZIAŁ WARSZAWSKI L. M. I. R. W NOWYM LOKALU.

W dniu 8 maja r. b. Oddział Warszawski przeniósł się z pl. Napoleona 6 m. 4 do nowego lokalu przy ul. Złotej 23.

Z ODDZIAŁU LIGI M. i R. WE LWOWIE.

Oddział Lwowski, którego energiczna działalność propagandowa zwiększyła

liczbę członków do 400 osób, zainicjował ostatnio utworzenie funduszu stypendjalnego dla uczniów szkoły morskiej w Tczewie, pochodzących ze Lwowa. Na zapoczątkowanie funduszu złożył prof. Rencki 500 zł. P. Eleonora Lubomirska utworzyła jednocześnie stypendjum w kwocie 900 zł., Izba handlowa i przemysłowa we Lwowie ofiarowała 1000 zł. rocznie, osobne zaś stypendjum stworzyła gmina m. Lwowa. Urządzony staraniem Ligi odczyt prof. Matakiewicza o drogach wodnych w Polsce wzbudził wielkie zainteresowanie, czego dowodem było złożenie przez p. rejenta Kosińskiego z Mielca 1.000 zł. na zapoczątkowanie kanału Wisła — Dniestr. Wykład prof. Matakiewicza zachęcił młodzież do zorganizowania szeregu wycieczek żeglarskich drogami wodnymi w Polsce. Dalszą działalnością oddziału jest wzięcie udziału w I Ogólnej Polskiej Wystawie Sportowej we Lwowie, która się odbędzie w czasie od 3 — 16 czerwca. Na wystawie będzie reprezentowany specjalny dział Ligi M. i R., który da pokaz dotychczasowej pracy i dorobku Ligi w kierunku krzewienia jej ideologii i zadań. Równocześnie Oddział Lwowski ma zamiar utworzyć wystawę historyczną, p. t. „Stary Gdańsk, morze polskie i marynarka polska w sztuce graficznej”. Urządzone też zostaną regaty na stawie w Gródku Jagiellońskim oraz zawody wioślarskie.

IZ ODDZIAŁU LIGI M. i R. W ZAKOPANEM.

Oddział Ligi M. i R. w Zakopanem założony 31 grudnia 1926 r. staraniem inż. Michała Musiała wykazuje coraz większą żywotność. Zarząd składa się z pp.: prezesa, komisarza Rządu, radcy Konstantego Ślaworolskiego, skarbnika, Włodzimierza Duniczewskiego, sekretarza, inż. Michała Musiała, członków Dr. K. Miszkego, inż. K. Stryjeńskiego, K. Brudzińskiego oraz Cz. Reszczyńskiego. Zarząd w czasie swego krótkiego urzędowania urządził kilkanaście odczytów i pogadanek dla młodzieży szkolnej oraz wyświetlał filmy morskie. Ponadto urządził „Dzień Morski”, z którego zebrał 1000 zł. i ofiarował na budowę floty polskiej. W najbliższych tygodniach oddział przystępuje do urządzić „Tygodnia Bandery” oraz „Wystawy marynistów polskich”.

Z ODDZ. LIGI M. i R. W WILNIE.

Oddział w Wilnie urządził w ostatnim tygodniu maja „Tydzień Morski”, w czasie którego wystąpią z odczytami: dyrektor Centrali Ligi M. i R. p. Adam Uziębło i p. prof. Bator. W celu propagandy projektowane jest też urządzenie zabawy w ogrodzie po-Bernardyńskim i w parku miejskim. Podczas „Tygodnia” odbędzie się poświęcenie i podniesienie bandery na joli żaglowej. Zarząd ma też zamiar urzą-

Podobnie w latach ubiegłych wszyscy uczniowie wydziału nawigacyjnego będą odbywali letnią praktykę na statku szkolnym „Lwów”, który ma odbyć dwie podróże: jedną krótką tylko po Bałtyku, drugą zaś dłuższą na wyspy Azorskie, Maderę i ewentualnie do Dakaru, lub też do morza Śródziemnego.

Uczniowie wydziału mechanicznego zostaną podzieleni na grupy. Jedną z nich, którą tworzyć będą uczniowie I kursu, zostanie zaokręgowana w pierwszych dniach maja na statek „Warta” przedsiębiorstwa państwowego „Żegluga Polska”, na którym pozostanie przez całe lato. Druga grupa, t. j. uczniowie II kursu, po zakończeniu egzaminów maturalnych, a więc w początkach czerwca zostanie przydzielona w charakterze praktykantów na Stocznice Gdańskie, aby zapoznać się praktycznie z budową i remontem kotłów i maszyn morskich. Wreszcie uczniowie III kursu będą odbywali praktykę w charakterze asystentów maszynowych na statkach państw. przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” i towarzystwa żeglugowego „Wisła-Baltyk”.

MARYNARKA WOJENNA PRZYJMUJE DO SŁUŻBY OCHOTNIKÓW.

Kierownictwo Marynarki Wojennej przy Ministerstwie Spraw Wojskowych w Warszawie, ogłasza co następuje:

W terminie do dn. 1-go lipca b. r. przyjmowani będą do Mar. Woj. jako ochotnicy, mężczyźni urodzeni w latach 1907, 1908 i 1909. Starszych albo młodszych przyjmować się nie będzie.

Ochotnicy służą w mar. woj. 3 lata, z czego 2 lata przypada na obowiązkową służbę wojskową, do której każdy obywatel jest powoływany, zaś rok — na służbę nadterminową. Do służby nadterminowej należy się pisemnie zobowiązać od razu przy wstąpieniu.

W ciągu 3-letniego okresu służby w mar. woj. ochotnicy przechodzą najpierw wyszkolenie wojskowe (szkoła rekruta), jak w wojsku lądowym, następnie szkolenie sa w szkole specjalistów, aby w końcu pełnić służbę na okrętach wojennych morskich i rzecznych oraz w formacjach lądowych, już jako specjaliści poszczególnych rodzajów służby, np. jako artylerzyści, torpedyści, sternicy, sygnaliści, maszyniści, motorzyści, palacze, nurkowie, radiotelegrafici, elektrotechnicy i t. p.

Zdolniejszych specjalistów wysyła się do szkoły podoficerskiej, po ukończeniu której mogą pozostać w mar. woj. na statek jako podoficerowie zawodowi.

Przez cały czas służby ochotnicy otrzymują żołd i dodatki według specjalnej tabeli, znacznie wyższej od tabeli dla poborowych.

Głównym warunkiem wstąpienia do mar. woj. jest dobra znajomość czytania, pisanie i rachunków. W zakresie co najmniej 2-ich klas szkoły powszechnej. posiadanie warunków fizycznych do służby w marynarce wojennej, oraz pożądana znajomość rzemiosła.

Marynarka Wojenna potrzebuje jak najwięcej ochotników-fachowców, więc przedewszystkiem: ślusarzy, mechaników, monterów, szoferów, motorzystów i elektrotechników następnie rybaków, flisaków i innych obeznanych z zawodami wodnymi. W końcu zaś kandydatów bez specjalnego zawodu, jak uczniów, praktykantów, pracowników umysłowych i handlowych, robotników i t. p.

Kandydaci do mar. woj. powinni być zupełnie zdrowi i dobrze fizycznie rozwinięci, a w szczególności posiadać dobry wzrok. Dokładne badanie lekarskie, we-

dług specjalnych przepisów dla mar. woj. (San. 16) odbywa się na komisji poborowej, podczas poboru.

Zaciąg ochotniczy do mar. woj. zostaje zamknięty dn. 1-go lipca b. r. Do tego więc czasu każdy, chcący wstąpić ochotniczo do mar. woj., powinien złożyć pisemne podanie do swojej Powiatowej Komendy Uzupełnień (P. K. U.), która go poinformuje o dacie przeglądu lekarskiego, wyjaśni jakie dokumenty trzeba do podania dołączyć, wyznaczy mu dokładny termin wcielenia do marynarki woj. (w październiku b. r.) oraz udzieli wszelkich innych informacji.

JUŻ MOŻNA DOJECHAĆ WISŁĄ Z WARSZAWY DO GDANSKA.

Firma „Żegluga Parowa na Wiśle Ludwik Szymański” w Toruniu uruchomiła stałą linię pasażersko-towarową pomiędzy Toruniem a Gdańskiem.

Statek „Tryton” odchodzi z Torunia co wtorek i piątek o g. 6 rano, i przybija po drodze do wszystkich miejscowości, leżących nad Wisłą, zabierając towar i pasażerów. Przyjazd do Gdańska tego samego dnia około g. 6 wiecz. Odjazd z Gdańska w każdą środę i sobotę o godz. 10 rano.

W ten sposób wypelniona została częściowo luka w komunikacji pasażerskiej na Wiśle. Dotychczas bowiem stała, regularną komunikację na przestrzeni Warszawy — Toruń, utrzymywało tylko „Zjednoczone warszawskie towarzystwo transportu i żegluga”, od Torunia zaś do Gdańska komunikacji pasażerskiej Wiślą nie było zupełnie.

CIEŻKA SYTUACJA RYBAKÓW KASZUBSKICH.

Od 15 kwietnia obowiązuje czas ochronny dla tarlisk w zatoce Puckiej. Wskutek ciężkiego położenia rybaków p. Wojewoda Pomorski uwzględnił ich prośbę i zezwolił na połów ryby narzędziami zastawnymi w tarlisku, znajdującym się między Chałupami a Kuźnicą, do dnia 15 maja.

Trudne położenie rybaków zmusza ich do zwracania się o pomoc rządową. Pożyczki na podtrzymanie gospodarstw rybactkich wydaje Morski Urząd Rybacki z funduszu Państwowego Banku Rolnego.

UMOWA Z „ROBUREM”.

Rząd polski podpisał w dn. 11 maja umowę z koncernem węglowym górnośląskim „Robur”, której mocą towarzystwo to otrzymuje w Gdyni na okres 35-letni pas po brzoza, obszaru 100×200 m. za określoną opłatą dzierżawną. Wzajemne towarzystwo zobowiązuje się swoim kosztem pobudować wszystkie urządzenia przeładunkowe, obliczone na 100.000 ton przeładunku miesięcznie.

Urządzenia te po 35 latach przechodzą bez odszkodowania na rzecz skarbu państwa.

ZMIANA WARUNKÓW PRENUMERATY „ŻEGLARZA POLSKIEGO”

Czasopismo „Żeglarz Polski” wychodzące w Tczewie, podniosło prenumeratę w związku ze zwiększeniem rozmiarów tego pisma do 12 stron. Obecnie prenumerata „Żeglarza Polskiego” wynosi: 8 zł. rocznie, 4 zł. półrocznie, 2 zł. kwartalnie. Łącznie z miesięcznikiem „Morze”: 13,50 zł. (rocznie). Dla członków Ligi Morskiej i Rzecznej, już z tego tytułu otrzymujących „Morze” oddzielnie,

prenumerata „Żeglarza Polskiego” wynosi 7 zł. rocznie.

Za okresy już opłacone dopłat żadnych nie pobiera się.

Prenumeratę wspólną obu czasopism pobierają administracje: „Morza”—Warszawa, Elektoralna 2, i „Żeglarza Polskiego”, Tczew, Hallera 17.

URZĄD MARYNARKI HANDLOWEJ W GDYNI.

Urząd marynarki handlowej, który wskutek braku odpowiednich pomieszczeń na wybrzeżu przez kilka lat mieścił się w Wejherowie, obecnie posiada już własny gmach w Gdyni, którego 1/3 część jest już wykończona, a 2/3 znajdują się w budowie. Przenosiny urzędu do nowej siedziby odbyły się 30 kwietnia r. b. Urząd marynarki handlowej rozpoczął swe urządowanie w Gdyni w dniu 2 maja r. b.

PRZEWÓZ PIENIEDZY PRZEZ GDANSK.

Pisma codziennie podały ostatnio następującą, ważną dla wyjeżdżających na lotniska nad morze, wiadomość:

„Ministerjum skarbu wydało zarządzenie, według którego od dn. 1-go czerwca aż do odwołania wolno będzie przewozić przez obszar woln. m. Gdańska do wolne sumy pieniężne w gotówce bez względu na rodzaj waluty i niezależnie od kierunku, za okazaniem na granicy polsko - gdańskiej biletu kolejowego, wykupionego do jednej ze stacji kolejowych na terytorium polskiem z marszrutą przez obszar wolnego miasta”.

SYGNAŁY DLA OKRĘTÓW, WCHODZĄCYCH DO GDYNI NOCĄ.

W porcie gdyńskim rozpoczęła się — jak już donosiliśmy w poprzednim numerze „Morza” — budowa falochronu. Pierwsze kesony betonowe zostały już opuszczone na dno zatoki. Aby zabezpieczyć okręty, nadchodzące do Gdyni z morza w nocy, od ewentualnego zderzenia się z kesonami, ustawiono na ich obydwu końcach 2 czerwone światła stałe, widoczne o 1 milę morską.

ROZWÓJ PORTU TCZEWSKIEGO.

Port w Tczewie już w obecnych warunkach odgrywa w naszym eksporcie węgla drogą morską poważną rolę. Mimo jednoczesnej rozbudowy urządzeń przeładunkowych na nadbrzeżach, obecny dzienny naładunek węgla w Tczewie wynosi około 1.300 ton. W lipcu mają być uruchomione nowe urządzenia naładunkowe, które podniosą zdolność przeładunkową portu tczewskiego do 4.000 ton dziennie.

RYBOŁÓWSTWO MORSKIE W MARCU R. B.

W marcu 1927 r. złowiono na polskim wybrzeżu morskim około 111.374 kg. ryb ogólnej wartości 205.153 zł. w szczególności: szprotów 27.485 kg. (1 kg. = 0,50 zł.), flader 21.015 kg. (1 kg. = 1 zł.), rąb - skarpia 502 kg. (1 kg. = 1,40 zł.); śledzi 3.195 kg. (1 kg. = 1 zł.), łososi 29.016 kg. (1 kg. = 3,50 zł.), mielnicy i troci 16.211 kg. (1 kg. = 2,50 zł.), węgorzy 2.935 kg. (1 kg. = 2,30 zł.), pomuchli 3.215 kg. (1 kg. = 1 zł.), brzojsiej 345 kg. (1 kg. = 2,40 zł.), makreli — kg. (1 kg. = zł.), szczupaków 2.845 kg. (1 kg. = 2,60 zł.), kwap 545 kg. (1 kg. = 1,40 zł.), okoni 970 kg. (1 kg. = 2 zł.), plotek 2.590 kg. (1 kg. = 1 zł.), kurhany 505 kg. (1 kg. = 0,10 zł.).

dzie wycieczkę do Trok, podczas której będzie przeprowadzona jaknajszersza propaganda, w celu zjednywania nowych członków dla idei Ligi M. i R. Oddział Wileński urządził ostatnio Wystawę Morską „Nasze Morze i Rzeki” oraz „Bal Morski” w pałacu Reprezentacyjnym. Z wystawy osiągnięto 2,501 zł. 31 gr. dochodu, co jest dowodem dobrego zorganizowania wystawy i zainteresowania się społeczeństwa wileńskiego sprawami morskimi i drogami wodnymi w Polsce. Oddział przystąpił też do stworzenia nowych oddziałów Ligi w Brasławiu i Głębokiem.

Z ODDZIAŁU LIGI M. i R. W KRÓLEWSKIEJ HUCIE.

Oddział w Królewskiej Hucie urządził w Zielone Świątki t. j. w niedzielę, dnia 5 i poniedziałek dnia 6 czerwca r. b. wycieczkę umyślnym pociągiem na Morze Polskie w liczbie 500 do 700 osób. Wycieczka skieruje się do Gdyni, gdzie nastąpi uroczyste wręczenie przez oddział bandery torpedowcowi „Ślązak”, ufundowanej przez Magistrat Królewskiej Huty, poczem wycieczka zwiedzi Gdańsk, Hel i inne miejscowości nadmorskie.

Dzięki energicznej akcji propagandowej Zarządu, Oddział rozwija się coraz pomyślniej. Tak, że liczba członków wynosi obecnie 485 osób i zwiększa się z każdym dniem. Zarząd podjął wiele prac, jak: urządzenie balu morskiego, zorganizowanie wycieczki do Gdyni, organizację drużyn harcerzy morskich, sportu wioślarskiego, festynu wodnego, zorganizowanie sekcji b. marynarzy i sekcji b. flisaków z nad Odry. Prócz tego Zarząd urządził szereg odczytów oraz kilkanaście seansów filmu morskiego dla wszystkich szkół oraz szerszej publiczności.

Z ODDZIAŁU LIGI M. i R. W WEJHEROWIE.

Oddział w Wejherowie podejmował w ostatnich czasach wiele imprez: prezes oddziału p. Stanisław Dzieciołowski wygłosił szereg odczytów „o naszym morzu” w Wejherowie, Luzinie, Strzebielinie, Żarnowcu i Szemudzie. Urządzono też szereg wieczorków i zabaw ludowych, koncert z odczytem oraz bal maskowy, przez które to imprezy zdołano uzyskać znaczną liczbę członków. Skromną bibliotekę oddziału powiększono do 50 dzieł, trak-

tujących o morzu i drogach wodnych w Polsce.

Zarząd postanowił w najbliższym czasie zorganizować Sekcję Młodzieży, kupić łódź żaglową i lampę projekcyjną, przystąpić do założenia pływalni w Wejherowie i t. p.

Z INNYCH ODDZIAŁÓW.

ODDZIAŁ W RADOMSKU wśród wielu swoich prac podejmuje obecnie opracowanie projektu budowy przystani na rzece Warcie.

ODDZIAŁ LUBELSKI W POROZUMIENIU Z ODDZIAŁEM W PUŁAWACH rozpoczął pierwsze kroki celem stworzenia żeglugi sportowej na Wiśle, któraby była jednym ze środków propagandowych dla działalności Ligi M. i R.

DZIEKI STARANIOM ODDZIAŁU MILEJOWSKIEGO ma powstać w najbliższym czasie nowy oddział L. M. i R. w Godziszowie.

ODDZIAŁ POZNAŃSKI ufundował łódź żaglową dla harcerzy morskich, oraz wziął czynny udział w Targach Poznańskich, zebrawszy około 1600 zł. ze sprzedaży znaczków i broszur propagandowych Ligi M. i R.

ZJEDNOCZONE TOWARZYSTWA UBEZPIECZEŃ OMNIUM & WILJA

WARSZAWA, UL. WARECKA 1.

KSIĘGARNIA ZAKŁADU NARODOWEGO IM. OSSOLIŃSKICH

WARSZAWA, UL. NOWY ŚWIAT Nr. 69. TELEFON 198-81

P O L E C A :

Fredro A. Komedje (w 6-ciu tomach). Tekst opracował, wstępem i objaśnieniami zaopatrzył E. Ku-charski. Wydane dotychczas tomy zawierają:

T. I. Intryga naprędce. Pan Geldhab. Zrzedność i przekora. Mąż i żona. Nowy Don Kiszot. Cudzoziemczyni. Pierwsza lepsza.

T. II. Odlutki i poeta. Damy i huzary. List. Nocleg w Apeninach. Nikt mnie nie zna. Przyjaciele.

T. III. Gwałtu, co się dzieje! Śluby panieńskie. Dylizans. Obrona Olsztyna. Koncert.

T. IV. Pan Jowialski. Zemsta. Ciotunia. Dożywocie. Rymond. Cena 4-ch tomów zł. 48.—

Gluziński J. Taniec i zwyczaj taneczny. Z licznymi rysunkami w tekście zł. 7.50

Kaden-Bandrowski J. Europa zbiera siano. Z ilustr.

T. Gronowskiego. zł. 4.60

„ „ **Miasto mojej matki.** Wyd. II.

Z ilustr. T. Gronowskiego . . . zł. 4.80

„ „ **W cieniu zapomnianej olszyny.**

(Z cyklu: „Miasto mojej matki”).

Z ilustr. T. Gronowskiego . . . zł. 5.40

Orkan W. Warta (Studja.—Listy.—Szkie). . . zł. 3.—

Orski St. W. ...A było to wczas rano. Wspomnienia

z nizin i wirchów małopolskich. Zdobił K. Sichulski zł. 6.—

Ossendowski F. A. Wśród czarnych. Z liczn. rysun-

kami i mapą podróży zł. 4.20

Schroeder A. Awantury teatralne. Rysunki K. Kosty-

nowicza zł. 4.—

Szyrkówna M. H. Godzina bije! zł. 4.50

KSIĘGARNIA POSIADA NA SKŁADZIE KOMPLETNY SORTYMENT I WYKONYWA ZAMÓWIENIA ODWROTNIE.

HOTEL EUROPEJSKI W WARSZAWIE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Poleca 250 pokojów i apartamentów komfortowych z wannami, bieżącą wodą gorącą i zimną, telefonami i t. p.

Wykwintna restauracja i kawiarnia.

Codziennie koncert doborowej orkiestry od 6-ej pp. do 1-ej w nocy.

LOT POLSKI

Organ oficjalny Ligi Obrony Powietrznej Państwa i Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej

WYCHODZI RAZ NA MIESIĄC

POD REDAKCJĄ JÓZEFA RELIDZYŃSKIEGO.

Porusza najżywotniejsze zagadnienia, obznajmiając czytelników za pomocą ciekawie ilustrowanych artykułów z dziedziny lotnictwa i zagadnień chemiczno-gazowych na całym świecie.

PRENUMERATA ROCZNA ZŁ. 12.—.

NUMER POJEDYŃCZY ZŁ. 1.20.

Co miesiąc 6 premij dla prenumeratorów rocznych w postaci darmowych przelotów.

Adres redakcji i administracji—Długa 50; tel. red. 311-48, tel. adm. 104-26.

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: „DEICHSEL, SOSNOWIEC”.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Polska Spółka Drzewna „CENTURY”

Century Polish Timber Co Ltd.

Warszawa, Warsaw, 30 Kopernika

Adr. Tel. „Centimber”

AGENTURA

AGENCY OF

Te l. 145-68, 404-58

The Century European Timber Corporation Ltd.

Adr. Tel. „Centutimba”

LONDON EC.

9—12 Basinghall st.

Eksploatacje

Exploitations in

Białowieża, Grodno, Bakszty, Słonim

Tartaki

Saw Mills in

Haynówka, Grodek, Stoczek, Jeziory.

Materiały drzewne eksportowe i krajowe, papierówka, kopalniaki.	Export and local round and sawn-goods. Pitwood. Paperwood.
---	--

POLSKIE FABRYKI MASZYN I WAGONÓW L. ZIELENIEWSKI

W KRAKOWIE, LWOWIE I SANOKU SP. AKC.

ZARZĄD GŁÓWNY W KRAKOWIE

TELEFONY

Rok założenia 1804

KRAKÓW: Nacz. Dyr. 3123, Dyr. Handl. 4589, Fabr. Krakowska 2060 i 196.
SANOK: Fabr. Sanocka 6. LWÓW: Fabr. Lwowska 782.
WARSZAWA: Biuro Warszawskie 73-83.

Pracowników 3000

FABRYKA KRAKOWSKA

Adres dla listów: Kraków, Skrytka pocztowa 48.

1. Budowa kompletnych urządzeń dla Zakładów Przemysłowych:

Rzeźnie dla miast od 3.000 mieszkańców wzwyż.
Chłodnie do 500.000 kalorii na godz.
Zakłady Fabrykacji Sztucznego Lodu.
Stacje Wodne.
Gazownie dla gazu węglowego, generatorowego, olejowego i wodnego.
Rafinerje nafty. Benzołownie. Gazoliniarnie. Parafiniarnie i t. d.

2. Budowa Maszyn:

Maszyny parowe suwakowe i precyzyjne wentylowe do 3.000 HP.
Maszyny wiertnicze i haspłowe elektryczne i parowe.
Kompresory i pompy pneumatyczne „Smok” (ssące z każdej głębokości).
Pompy tłokowe, odśrodkowe i powietrzne.
Walce drogowe konne, parowe i motorowe.
Karczowniki, patentowany wynalazek prof. Malsburga.
Koła zębate czołowe i stożkowe, frezowane.
Rurociągi, Transmisje.

3. Motory ropne:

Motory Diesla systemu „Graz”.
Motory ropne z głowicą żarową systemu „Lech”.

4. Kotłarnia:

Kotły parowe wszelkich systemów i wielkości (w szczególności systemu Babcock i Wilcox).
Kotły lokomobilowe dla celów wiertniczych.
Przegrzewacze pary. Ekonomizery. Podgrzewacze.
Rusztzy łańcuchowe z podwiewem.

Zbiorniki na wodę, spirytus, ropę i t. d.
Aparaty oczyszczające wodę.
Wentylatory dla sztucznego ciągu.
Wszelkie roboty kotlarskie i blaszane.

5. Budowa mostów i konstrukcyj żelaznych:

Mosty kolejowe i drogowe wszelkich systemów.
Konstrukcje dachowe. Słupy. Budynki przemysłowe. Hale targowe. Wieże szypowe. Schody żelazne.
Urządzenia transportowe. Windy. Żorawie ręczne i elektryczne. Kolejki linowe.
Pogłębiarki tyżkowe, chwytaczowe i czerpawowe.

6. Kolejnictwo:

Kompletne stacje wodne i opałowe.
Obrotnice przegubowe. Przesuwnice. Gazownie kolejowe.
Zwrotnice i krzyżownice. Cylindry do parowozów.

7. Budowa statków:

Statki rzeczne parowe i motorowe. Łodzie motorowe. Czółna. Pontony.
Pogłębiarki różnych rodzajów z napędem ręcznym, parowym lub motorowym.

8. Odlewnia żelaza i metali:

Odlewy maszynowe i budowlane do 15 ton w jednym kawałku.
Odlewy kanalizacyjne. Armatury paleniskowe.
Rusztzy, słupy i wszelkie inne odlewy w większych ilościach.

„PROGRESS”

ZJEDNOCZONE KOPALNIE GÓRNOŚLĄSKIE

Sp. z o. o.

KATOWICE, ul. STAWOWA 13.

Telefony Nr. Nr. 1167, 2523, 2180, 1369, 776.

Adres telegr. *Progress, Katowice.*

WYŁĄCZNE BIURO SPRZEDAŻY WĘGLA NASTĘPUJĄCYCH TOWARZYSTW:

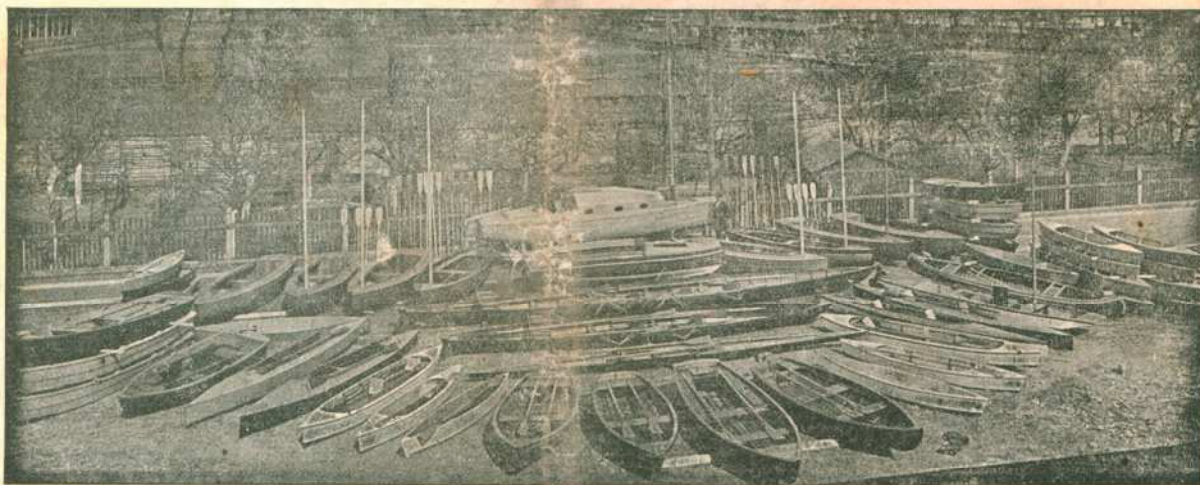
Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura w Katowicach,
z kopalniami: *Eugenja, Laura, Dębieńsko.*

Katowicka Spółka Akcyjna dla Górnictwa i Hutnictwa w Katowicach,
z kopalniami: *Florentyna, Ferdynand, Mysłowice* oraz koksownią
„Huta-Hubertus”.

The Henckel von Donnersmarck-Beuthen Etates Ltd. w Karlusowcu,
z kopalniami: *Menzel, Gottessegen, Hillebrand, Radzionkow.*
Śląskie Kopalnie i Cynkownie Sp. Akc. w Lipinach, z kopalniami:
Matyja, Andaluzja.

Węgiel kamienny tylko w pierwszorzędnej jakości. ✱ Specjalne gatunki dla opalu domowego i wszelkiego rodzaju przemysłu. ✱ Pierwszorzędny węgiel gazowy. ✱ Udział w ogólnym wydobyciu węgla na Górnym Śląsku około 28%.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Łodzie każdego typu: wiosłarskie, żeglarskie i zwykłe 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. Członkowie L. M. i R. otrzymują czasopismo bezpłatnie. PRENUMERATA „Morza” wraz z tygodnikiem „Żeglarski Polski” wynosi zł. 13.50, dla Członków L. M. R. „Żeglarski Polski” za dopłatą zł. 7.— 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.

PAŃSTWOWY BANK ROLNY

CENTRALA: w Warszawie, ul. Traugutta Nr. 11

ODDZIAŁY: we Lwowie, Poznaniu, Wilnie, Grudziądzu, Łucku i Katowicach.

Adres telegraficzny: „PEBROL”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Kapitał zakładowy 25 mil. zł.

PAŃSTWOWY BANK ROLNY:

- 1) Udziela długoterminowych pożyczek amortyzacyjnych w 8% listach zastawnych na kupno i dokupno gruntu, na spłatę uciążliwych dla gospodarstw rolnych zobowiązań pieniężnych, na spłatę sched rodzinnych i działów rodzinnych oraz na inwestycje rolne, nadto właścicielom nieruchomości ziemskich w związku z przeprowadzaną przez nich parcelacją majątków.
- 2) Udziela kredytów gospodarstwom rolnym w drodze kredytowania spółdzielni rolniczych o typie kredytowym, handlowym i wytwórczym na cele podniesienia kultury rolnej jak na meljorację, komasację, hodowlę bydła, mleczarstwo, przetwórstwo produkcji zwierzęcej, na zaopatrzenie rolnictwa we wszelkie środki produkcji rolnej, jak w ziarno selekcyjne, nawozy sztuczne i t. p.
- 3) Udziela kredytów organizacjom kulturalno-rolniczym, domom ludowym i innym organizacjom o charakterze społecznym.
- 4) Administruje funduszami rządowymi, na cele podniesienia produkcji rolniczej przeznaczonymi.
- 5) Prowadzi likwidację należności b. rosyjskich banków ziemskich: Szlacheckiego i Włościańskiego.
- 6) Przeprowadza parcelację majątków własnych, nabytych na cele reformy rolnej.
- 7) Załatwia wszelkie operacje bankowe, przyjmuje zlecenia giełdowe na kupno i sprzedaż papierów procentowych, akcji, walut zagranicznych, przyjmuje wkłady na oprocentowanie.

8% Listy Zastawne Państwowego Banku Rolnego mają wszelkie prawa papierów pupilarnych i przyjmowane są przez Skarb Państwa na kaucje i wadja. Prócz tego 8% Listy Zastawne Państwowego Banku Rolnego przyjmowane są na poczet podatku majątkowego od wszystkich płatników tego podatku. Listy Zastawne Państwowego Banku Rolnego zabezpieczone hipotekami gospodarstw wiejskich i całym majątkiem Państwowego Banku Rolnego oraz gwarantowane przez Skarb Państwa — opiewają na złote w zlocie, dzięki czemu są bezwzględnie zabezpieczone od ewentualnego spadku waluty, a przynosząc dobre oprocentowanie (8% w złotych w zlocie) są pewną i korzystną lokatą kapitału. —

KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU

INSTYTUCJA PUBLICZNO-PRAWNA SAMORZĄDU POZNAŃSKIEGO



Poznań, plac Nowomiejski 8.

Założone w r. 1804.

Adres telegraficzny: Ogniove — Poznań.

Telefony: 2381, 5372 i 4112.

Krajowe Ubezpieczenie Ogniove w Poznaniu, zapoczątkowane za czasów polskich — założone z przymusem 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, niebywały 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 11.000.000,— „

Krajowe Ubezpieczenie Ogniove w Poznaniu posiada 3 działy:

OGNIOWY — ŻYCIOWY — GRADOWY

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

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

Krajowe Ubezpieczenie w Poznaniu wydaje ilustrowany tygodnik „Wiadomości Urzędowe” wraz z „Informatorem Przemysłowo-Handlowym”, którego numery okazowe na żądanie wysyła się darmo i oplatnie. K. U. O. posiada 300.000 członków. Prenumerata roczna 20 zł., półroczna 10 zł., kwartalna 5 zł. Adres Redakcji i Administracji:

Poznań, plac Nowomiejski 8.