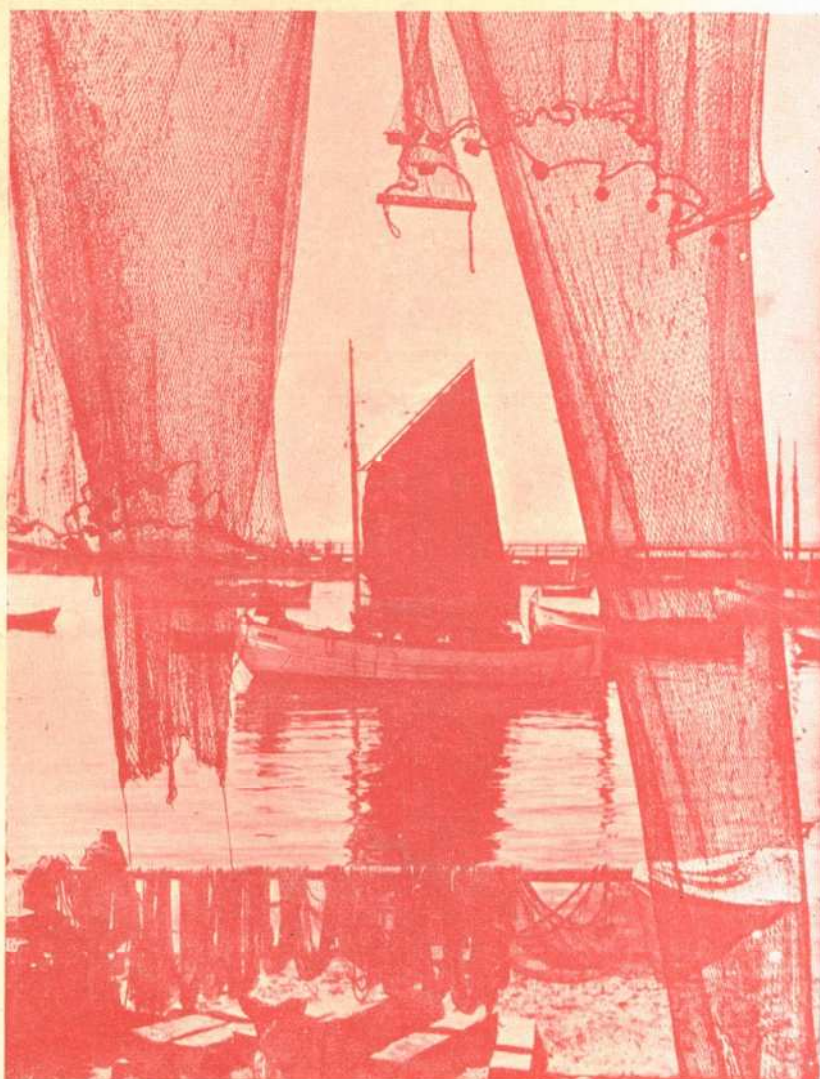


MORZA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



SIERPIEŃ—WRZESIEŃ 1927 r.

ZESZYT 8 — 9

GODULLA SPÓŁKA AKCYJNA

CHEBZIE G. ŚL.

Tel.: Królewska Huta 340, 343; Ruda 77; Katowice 193 i 339.

Produkty: *Węgiel, Koks.* Produkty uboczne z węgla
kamiennego: siarczan amonu, smoła,
dziegieć, benzol; *Cegły.*

FIRMA SPRZEDAŻY WĘGLA: „ROBUR” Sp. z o. p. KATOWICE, POWSTAŃCÓW 49.

FIRMA SPRZEDAŻY KOKSU I PRODUKTÓW UBOCZNYCH: „GARBOCHEMIA”
KATOWICE, UL. POWSTAŃCÓW 5.

SPRZEDAŻ CEGŁY: „GODULLA” Sp. Akc. CHEBZIE G. ŚL.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



„TEHAG”

TOWARZYSTWO HANDLOWE SP. Z O. ODP.

KATOWICE, UL. MATEJKI 1-3.

BIURO SPRZEDAŻY WYROBÓW GÓRNOŚLĄSKICH ZJEDNOCZONYCH HUT
KRÓLEWSKIEJ I LAURY, TOWARZYSTWO AKCYJNE.

ADR. TELEGRAF.: TEHAG KATOWICE.

Telefon Nr. 2510, 2511 i 2512. Konto Żyrowe: BANK POLSKI i FRANCO-
POLONAISE, Katowice. Konto czekowe: P. K. O. Nr. 301190, Katowice.

Wszelkich wyrobów walcowni, a mianowicie: żelaza sztabowego, dźwigarów, szyn,
blach, rur gazowych i kotłowych, blach falistych, bednarki, klozetów kopalnianych
w wykonaniu czarnym i pocynkowanym.

MORZE

ORGAN LICI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 8-9.

Warszawa, sierpień—wrzesień 1927 r.

Rok IV.

TREŚĆ NUMERU: 1. Kryzys wybrzeża; 2. Urządzenia dla eksportu węgla zagranicą i u nas—Inż. St. Łęgowski; 3. Na „Warcie” do Afryki—Inż. W. Komocki; 4. Nowy dyrektor departamentu morskiego; 5. Rozwój floty handlowej przodujących państw morskich—S. K.; 6. O morzu i współzawodnictwie na niem narodów—Janusz Łokuciejewski; 7. Linja zanurzenia statku—T. S.; 8. Poczta morska—Leopold Stwiec; 9. Yachtem „Witeż” do Łotwy i Szwecji—S. Kosko; 10. Drużyna syberyjska—A. Uziembło; 11. Jak powstał pierwszy film morski „Zew morza”—Władysław Wołski; 12. Pobyt Pana Prezydenta Rzeczypospolitej nad polskim morzem; 13. Z życia naszej marynarki wojennej—W. W.; 14. Zagrody minowe w czasie wojny światowej—J. Borejko; 15. Flota podwodna Niemiec w czasie wojny światowej—J. B.; 16. Lusitanja—Grzegorz Piotrowski; 17. Choroba morska; 18. Z dziennika marynarza—Tadeusz Stechi; 19. Morze w świetle statystyki—Wojciech Stępczyk; oraz bogata kronika i dział oficjalny L. M. i R.

64 ILUSTRACJE I RYSUNKI W TEKŚCIE.

K R Y Z Y S W Y B R Z E Ż A

To, co widzimy w sezonie bieżącym na wybrzeżu morskim, musimy nazwać niestety ciężkiem przesileniem i to przesileniem, które bodaj czy skończy się szybko, bodaj czy nie rozciągnie się na rok przyszły, bodaj czy w tym roku przyszłym nie objawi się z siłą zdwojoną. Ilość letników, jak wykazują doraźne obliczenia spadła o przeszło 20⁰/₁₀, a ci co znaleźli się nad polskim Bałtykiem — opuszczają letnisko z uczuciem rozczarowania.

Złe zagospodarowane, ubogie, brudne i niechlujnie zabudowane wioski nadbrzeżne przyjmowały dotąd mniej zamożną część inteligencji narodu. Niewygody rekompensowała względna taniość. Ale owa taniość się skończyła. Pod względem drożyzny utrzymania pensjonatowego wybrzeże doścignęło najmodniejsze i najbardziej luksusowe uzdrowiska, pod względem cen środków żywności dla rodzin, urządzających się sposobem gospodarczym, wyprzedziło je i to znacznie. Wybrzeże pochłania dziś środki, przekraczające możliwość płatniczą przeciętnej zarobkującej jednostki. A co daje?

Plażę — kąpiel — i nic więcej! Wioski rybackie rozrosły się, ale nie wszcz, lecz wewnątrz — poprostu zabudowane zostały ciasniej. Przejścia i uliczki wypełniły nowe pokraczne, lichy skonstruowane domki, na dziedzińcach wzniosły się obórki i kojce, sklecone z de-

sek i papy, a odnajmowane za drogie pieniądze. Wskutek stłoczenia mieszkań, stan sanitarny pogorszył się. Fetor nieznosny. Na ulicach grząski piasek — to brud, kurz, po którym trzeba stąpać bosemi nogami, gdyż obuwie tu ściera się i rozlatuje w ciągu paru tygodni.

W większości wsi niema studni z dobrą wodą. Światła brak — trzeba się nawet po pensjonatach załatwić świeczkami.

Apro wizacja spoczywa w rękach sezonowych kramarzy, windujących ceny w sposób okropny. Jarzyn, owoców dostać nieposob. O mleko trudno. Mięso literalnie wydiera się sobie. Ceny ryb są te same prawie, co w Warszawie.

I nic się nie robi narazie, by sytuację polepszyć. Twarde drogi nawet w Helu nie są regułą, zdarzają się w Jastarni i w Kuźnicy — brak ich zupełnie w Borze, Chałupach i innych miejscowościach. O stan sanitarny nie dba żadna władza. O regulacji półwyspu myśli ministerstwo robót publicznych, pielęgnując nieśmiałą nadzieję, że za półtora roku projekt jej będzie gotowy. Jaka jest gospodarka funduszami zbieranymi od letników — nikt dokładnie powiedzieć nie może. Wiadomo tylko, że stosunek do nich czynników miejscowych jest, powiedzmy otwarcie, irracjonalny i ma przede wszystkim na widoku nie inwestycje prawdziwe, lecz podział tego, co napłynęło, między ludność

miejscową pod taką lub inną postacią.

Oczywiście, że w tych warunkach uboższa część społeczeństwa umyka przed drożyzną, zamożniejsza nie widzi racji znoszenia niechlujstwa i niedostatku za pieniądze, które gdzie indziej zapewniają wygodę, a nawet pewien zbytek. W tych warunkach wybrzeże morskie, jako letnisko, musi upadać, a rok bieżący stanowić może tylko wstęp do istotnej klęski, której widmo już się zarysowało. Ślepy tylko tego nie widzi. A dla nas klęska wybrzeża jako letniska jest tem boleśniejsza, że jest niepowetowaną stratą dla propagandy morza wogóle, dla uświadomienia szerszym masom jego wartości.

Nie chodzi nam tutaj o poszukiwanie winnych, o potępienie tych lub innych organów władzy, które nie dopilnowały należytej organizacji komisji uzdrowiskowej, zaniedbały sprawy wiercenia studzien, pozwalały na ignorowanie najelementarniejszych przepisów higieny i t. d. bez końca. Raczej przystoi stwierdzić, że samo społeczeństwo zupełnie biernie to wszystko potraktowało, że z jego łona, jak dotąd, nie wyłonił się żaden program prac na wybrzeżu, nie podniosły się żadne postulaty ku poprawie sytuacji zdążające.

Przemysł gospodni pracował tu zupełnie anarchicznie, nie dbając o zorganizowanie apro wizacji, o unormowanie cen lokali, o posta-

wienie tym lokalom minimalnych bodaj wymagań. Niesposób pominąć, że władze ze swojej strony również absolutnie żadnych rękami racjonalnego prowadzenia przemysłu nie zażądały od tych, który z niego się utrzymują.

Nauka polska, sfery lekarskie nie zrobiły nic w kierunku zaznajomienia się z leczniczymi wartościami wybrzeża i kąpiel morskich. Zdań ustalonych pod tym względem nie ma. Nie zainteresował nikogo jód w wodorostach, ani obecność siarki na lądzie.

Nic tu nieomal nie zrobił sport polski. Na całym wybrzeżu nie ma ani jednej szkoły pływania. W zatoce znacznie częściej widuje się żagiel gdański niż polski. Yacht Klub Polski zapewne podjął tu pewne kroki — sama jednak natura tego stowarzyszenia nie pozwala mu na rozszerzanie się zbytnie, na

propagandę szeroką. Jest on i wienien pozostać koroną yachtingu naszego — koronie tej wszakże dziś brak trwałej podstawy w społeczeństwie.

Nie ulega wątpliwości, że sporo w tem winy naszej — że wszystkie te zarzuty możemy, a w dużej części musimy obrócić przeciwko sobie. Organizacja nasza zbyt mało zwracała uwagi na tę stronę zagadnienia morskiego. Nie umieliśmy należycie zorganizować sprawnego aparatu, który by dopilnował urzędy i instytucje, nie zdołaliśmy powołać do życia dobrze zorganizowanego biura wycieczkowego, nie zakrzętnęliśmy się dość energicznie około wzniesienia schronisk. Doświadczenie tego roku winno być nauką i bodźcem. I już do pewnego stopnia wkraczamy na drogę naprawy.

W Jastarni powołana została do

życia sekcja Ligi Morskiej i Rzecznej zagospodarowania wybrzeża, która jasno i wyraźnie sprecyzowała swoje postulaty. Postawiła ona jasno i wyraźnie sprawę organizacji komisji klimatycznej dla nadbrzeża, zażądała stanowczo obudzenia się w czynnikach rządowych ducha inicjatywy, wysunęła z drugiej strony sprawę organizacji przemysłu gospodniego, życia towarzyskiego i sportowego, a przede wszystkim ratownictwa na wodach Rzeczypospolitej Polskiej. Inicjatywa ta jest w stanie zaczątkowym. Trudno, aby już dziś wydała ona owoce. Rok przyszły dopiero pozwoli na należyte opracowanie i przeprowadzenie na szeroką skalę zakrojonego programu — które wymagać będzie dużego wysiłku ze strony wszystkich czynników Ligi.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



URZĄDZENIA DLA EKSPORTU WĘGLA ZAGRANICĄ I U NAS

Z inicjatywy górnośląskiego koncernu węglowego Ministerstwo Przemysłu i Handlu i Ministerstwo Komunikacji delegowały komisję rzeczoznawców zagranicę celem przestudjowania najnowszych urządzeń węglowych. Chodziło o stwierdzenie, które mianowicie urządzenia będą najlepiej odpowiadały naszym wymaganiom w porcie gdyńskim.

Na mocy umowy między Skarbem Państwa a „Roburem”, ten ostatni zobowiązał się do wybudowania w porcie gdyńskim na swój koszt urządzeń mechanicznych, które mu pozwolą na 200 m. nabrzeży 8-metrowych, udzielił mu na 35 lat, ładować w pierwszym półroczu 30.000 ton węgla, w drugim 50.000 ton miesięcznie, a po roku minimalny miesięczny eksport musi osiągnąć: 100.000 ton. Po 35 latach urządzenia te utrzymane należycie w dobrym stanie przechodzą na własność Skarbu.

Komisja zwiedziła Berlin, Szczecin i Hamburg oraz porty nadreńskie: Duisburg, Ruhrort, dalej porty angielskie oraz Rotterdam. Wyniki komisijnego obejrzenia urządzeń portowych, były dosyć ciekawe. Chwytnice dla węgla (tak często i nie zawsze bez ważkich powodów przez władze kolejowe zwalczane, ponieważ psują wagony), w porcie morskim, a zwłaszcza rzeczno-morskim zdobyły sobie prawie wyłączność. Stosowane są one, jako dźwigi bramowe, obejmujące kilka torów, lub najczęściej, jako dźwigi mostowe o mniejszym lub większym rozpięciu, zależnie od lokalnych warunków.

Technika na tem polu robi coraz większe postępy i tak znakomicie udało się rozwiązać: hamulec, zwiększoną szybkość posuwową wózka i chwyta-

cza wzdłuż mostu. Również przystosowywa się coraz większe chwytnice, zwłaszcza dla rudy.

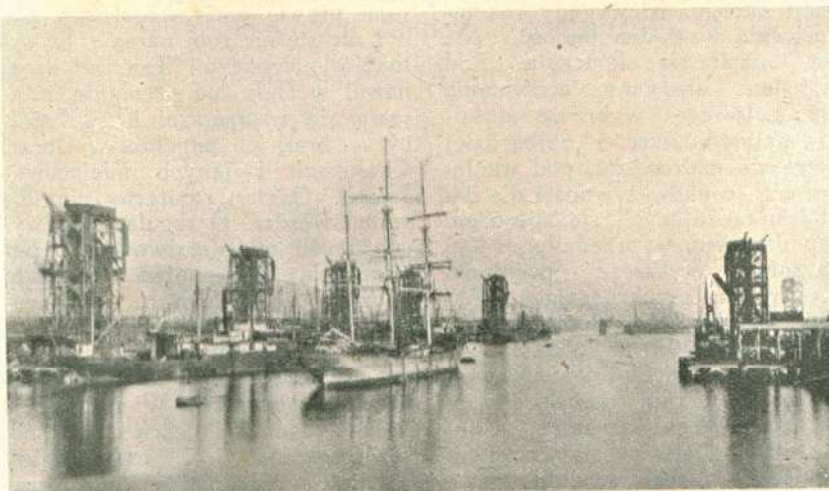
Ciekawa jest opinia niemieckich władz kolejowych, które ten sposób nie uważają za dobry, ale z chwyta-

czami 7-tonowymi pogodziły się zupełnie, jako z malum necessarium.

Główną zaletą dźwigni bramowych i mostowych z chwytnicami pozostaje ich uniwersalność: ładowanie z wagonu na plac, z wagonu na statek i obu operacji odwrotnie; to samo dotyczy ładowania z placu na statek i vice versa. Ostatnie najnowsze konstrukcje chwytnicy nawet względnie oszczędzają węgiel. Robione w tym kierunku doświadczenia przez jedną z największych firm światowych w tej dziedzinie „Duisburger Maschinenfabrik A. G.” potwierdziły to twierdzenie. W Szczecinie, Hamburgu i Rotterdamie mamy do czynienia prawie wyłącznie z dźwigami mostowymi dla eksportu węgla oraz dla importu węgla i rudy. W Rotterdamie bardzo szerokie zastosowanie mają pływające



Dźwиг mostowy w Hamburgu.



Ogólny widok urządzeń portowych w Swansea (Anglja).



Vlaardingen. Ładowanie węgla przy pomocy chwytacza.

dźwigi czerpakowe (pater nosetr) lub też chwytakowe.

Może zbiegiem okoliczności wywrotnice wagonowe w Szczecinie i w Hamburgu były nieczynne. Oba porty posiadają tylko jedną wywrotnicę wagonową dla wagonów 10, 15 i 20 tonowych i to dźwigi starej konstrukcji, zbudowane mniej więcej w początkach wojny europejskiej. Nie jest to trudne do zrozumienia, wymagają one bowiem bardzo dobrego rozwiązania zagadnienia kolejowego i bardzo licznych torów, aby umożliwić szybką pracę wywrotnic. Główną wadą tych starszych typów jest ich stałość. Angielskie wywrotnice, o których będzie mowa jeszcze poniżej, są ruchome i pracują doskonale.

Drugim typem urządzeń mechanicznych dla eksportu węgla (dla importu rudy np. nie można ich zastosować) są taśmy, czy to gumowe, czy to z płyt stalowych skonstruowane. Mechanizmy tych urządzeń mają bardzo dużo drobnych części, pracujących na tarcie i stosunkowo często się psują. W angielskich portach, również i w Duisburgu, widzieliśmy ich całą szereg. Pracują one dosyć wydatnie, chociaż szerokiego zastosowania nie znalazły. Są one połączone przeważnie z wywrotnicami wagonowymi. Wagon przez duży lej stopniowo wypróżnia się na taśmę, ta zaś (może dojść do 800 i więcej metrów długości) podaje węgiel na statek, bardzo mało go niszcząc.

W Gdyni w najbliższym czasie będzie postawiony taki transporter taśmowy, konstrukcji inż. Zbydniowskiego, zbudowany całkowicie w kraju. Należy zacząć na próby, które niedługo już mają się odbyć, aby o tem urządzeniu można było wydać opinię ostateczną. Naładunek z wagonów

ma się odbywać ręcznie. Jest to pewien minus, który jednak w praktyce niezbyt ujemnie zaważy.

Przejdźmy do dalszego sposobu urządzeń mechanicznych dla eksportu węgla, mianowicie do wywrotnic wagonowych. Sposób ten jest bezwzględnie najtańszy w eksploatacji i dlatego coraz większe znajduje zastosowanie. Ma on jedną zasadniczą wadę: jest tylko wówczas dobry i ekonomiczny, o ile duża ilość torów zapewnia stałe zatrudnienie wywrotnicy. Wywrotnice stałe wymagają dużo nabrzeży i ciągłego przesuwania statku. Wywrotnica ruchoma tego nie wymaga, za to podstawianie wagonów nieco się komplikuje. Dobrem rozwiązaniem jest połączenie wywrotnicy ruchomej wzdłuż nabrzeży z przesuwnicą wagonów. Urządzenie takie spotyka się często w portach angielskich. Niestety wywrotnice takie pozwalają na ładowanie statków tylko z wagonów, a w odwrotnym kierunku ze statku do wagonów nie są do zastosowania. Również wyładunek na plac lub naładunek z



Hull. Transporter taśmowy.

rzyści mostu i wywrotnicy. Wywrotnica mostowa wyładuje 20 wagonów na godzinę, wywrotnice zwykłe dochodzą do wydajności 30 wagonów na godzinę.

Nasze warunki w Gdyni są specjalnie trudne. Nie mamy do dyspozycji nieograniczonej ilości placów, chociaż sytuacja, co do połączeń kolejowych w Gdyni, jest łatwiejsza niż w Gdańsku. Druga trudność, to różnorodność naszego taboru kolejowego. Mamy, najróżnorodniejsze typy węglarek i tylko część ich można wywracać przy wyładunku.

Powyższe uwagi zupełnie popularnie zestawione dają tylko pobieżny obraz i bynajmniej zagadnienia nie wyczerpują.

W Gdyni prócz dwóch mostownic z chwytaczami na 5 ton i transporteru taśmowego ma stanąć wywrotnica mostowa i 2 dźwigi bramowe, z chwytaczami 7-tonowymi. Poza tem przesuwnicą wagonową, którą postawi „Robur”. Pewna ilość wind poziomych ma służyć do przeciągania wagonów. Zaznacza się, że poza tem dalsze urządzenia węglowe w obecnej chwili są przedmiotem rozważania i studjów.

Inż. STANISŁAW ŁĘGOWSKI



Rotterdam. Dźwigi pływające.

placu na statek nie może przy ich pomocy być uskuteczniiony.

Więcej uniwersalne są już wywrotnice mostowe, które łączą w sobie ko-



Duisburg. Wywrotnica wagonowa.



Duisburg Ładowanie węgla przy pomocy wywrotnicy.

N A „W A R C I E” D O A F R Y K I

Dnia 4 czerwca r. b. o godz. 7 rano statek „Warta”, należący do państw. przeds. „Żegluga Polska”, wyszedł nadszycząj szybko i sprawnie z portu gdańskiego z ładunkiem 3750 ton polskiego węgla.

Mrzył deszczyk. Niebo, brzeg i morze beznadziejnie szare. Jednak nastrój załogi stanowił kompletny kontrast z pogodą. Panowało powszechne ożywienie i pewne radosne podniecenie. Statek pod polską, handlową banderą idzie pierwszy raz na morze Śródziemne ku słonecznym brzegom Afryki!



S/s „Warta”.

Wśród pokładowej krzątaniny słysząc tu i tam opowiadania o czarnym lądzie. To starzy wyrwalcy z pośród marynarzy dzielą się wrażeniami ze swych dawnych podróży z tymi, co jeszcze w Afryce nie byli.

Gdańsk stopniowo ginie we mgle. Zarysowują się brzegi Helu ze statkiem „Lwów” na kotwicy. Któż go nie zna? Ładnym rysunkiem przyciąga wzrok każdego. Na naszym pokładzie budzi także ogólne zainteresowanie. Trzech naszych oficerów otrzymało fachowe wykształcenie na tym szkolnym polskim statku.

Ku końcowi drugiego dnia podróży wchodzimy do kanału Kilońskiego. Przechodzi go obecnie około 300 okrętów na dobę. Przyjmujemy na pokład pilota, który zawieszca nam sygnał głębokiego zanurzenia (siedzimy 7 1/2 mtr.).



Załoga „Warty”.

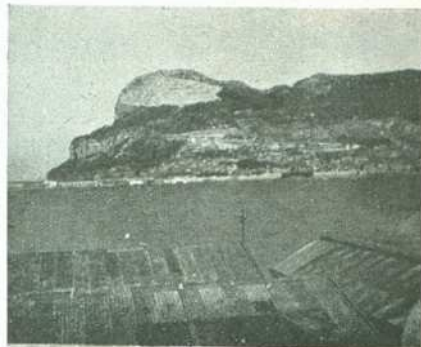
„Warta” płynie między zielonymi brzegami kanału. Podziwiamy mosty imponującej wysokości. W pewnym momencie spotyka nas ogromnie miła niespodzianka. Widzimy naprzeciw znajome zarysy statku. To „Poznań”. Mijamy się bardzo blisko. Na obydwóch statkach wszyscy się znają. Wybuchy radości, powitania, padają urywane pytania i odpowiedzi, okrzyki. Jeszcze parę chwil i dzieli nas spora przestrzeń.

Zapada wieczór. W oddali widać moc światła. Kanał się kończy. Wchodzimy do Elby. Brzegi płaskie, ostry wiatr z północy bałwani mętą wodę.

Następnie cały szereg pogodnych dni. Mijamy morze Północne, idziemy wzdłuż brzegów Anglii. Wzgórza, bogate osiedla, portowe miasta. Ruch ogromny. Wieczorem miją nas kolos pasażerski rzęście oświetlony, dumnie prując fale.

Biskajska zatoka powitała „Wartę” łagodną długą falą zlekka kołyszącą statek. Wiatr zachodni wzmacnia się, coraz bardziej. Niebo i ocean pociemniało. Po pewnym czasie fala wzmożła się znacznie i sztorm rozhułał się na dobre. Zaczęła się walka żywiołu ze statkiem. Pod uderzeniami tęgich grzywaczy statek drgał, wspiął się i zapadał. Fale wdzierały się na pokład, rzucając wodne tuman, aż na górny mostek. Pieniąc się przebiegały po szczelnym pokładzie i ściekały do morza. Statek walczył z rozhułkanym żywiołem całą mocą swego kadłuba, umiejętnym kierownictwem i sprawnością maszyn.

W mgławicy sztormu niedaleko nas miotał się bezradnie jakiś spory parowiec. Okazało się po chwili, że okręt ten stracił możność samodzielnego posuwania się i 2 holowniki ciągnęły go w kierunku najbliższego lądu. Słono ten ratunek będzie go kosztował!

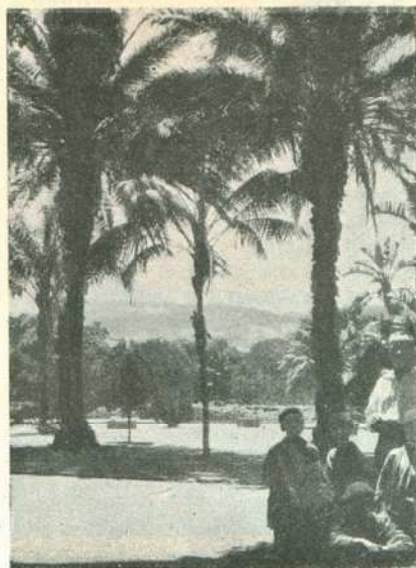


Gibraltar.

Wszystko ma swój koniec, więc i burza ucihła. Życie weszło w normalny tryb. W czasie wspólnego posiłku urozmaicamy sobie czas ciekawymi opowiadaniem przygód. Prym w tych opowiadaniach trzyma pierwszy mechanik, który zwiedził całą prawie kulę ziemską.

Na „Warcie” odbywa letnią praktykę 14 uczniów szkoły morskiej w Tczewie. Jeden z nich tak opisuje niedole swej pracy.

„Ledwie się czeku rzucił na postanie i w objęcia Morfeja wpadłem na pięć minut. Już ci ucho świrduje gwałtowne wołanie: „Czas na wachtę! Dwunasta! Wstawaj taki synu!” A więc zbierasz swą nędzną ciała imitację, Nagość członków okrywasz brudnymi lachmanami, Biegiesz na dół do maszyn zbrojny w rezygnację. I wnet jesteś przez władzę okropnie zbesztany, Że się spóźnił minutę, chwilę Boże Wielki! Z pokorą i w milczeniu słuchasz pelen winy, Potem śpieszysz strapiiony, podciągając szelki, By odebrać w porządku pompy i maszyny. Kiedyś skończył się kłócić ze swym poprzednikiem, Że nie wytarł do sucha wciąż mokrej podłogi, I stan wody z ujemnym przyjałem wynikiem, Czujesz nagle szum w głowie, płaczą ci się nogi, Woń okropna zlewającej się ciagle oliwy, Przyprawia cię o mdłości, zapiera oddechy, Łazisz, jak potępieniec złołaly i krzywy,



Bulwar w Bône.

Zapytując się w duchu: za jakież to grzechy? I tak przez godzin cztery męczysz się nieboże, Biegając od dynamo do wentylatora, O zasilałym wciąż myśląc zaworze, Czujesz potrzebę pomocy doktora. A kiedy nareszcie przyjdzie pora zmiany Za siedem czwarta pędzisz do sterówki I choć po uszyś w smarach wywalany, Wciąż mechanika dręczą cię wymówki. Wracasz na łóż od siedmiu boleści Znów, ledwieś zasnął, budzi cię wołanie, Jeszcześ nie pojął snu słodkiego treści, A tu znów wstawaj, podano śniadanie”.

Zaczynamy już odczuwać południe i na pokładzie „plażuje” coraz więcej amatorów słonecznej kąpieli. Mija szereg dni. Brzegi Europy to zbliżają się do lewej burty — to nikną. Aż w piękny poranek zamajaczył ląd i z prawej burty. Nareszcie ujrzeliśmy górzyste brzegi Afryki. Jeszcze parę godzin i stanęliśmy w Gibraltarze.

Wrażenie imponujące. Cudownie szafirowa tafla wody zwęża się i prowadzi pomiędzy duże groźne skaliste góry, strzegące dostępu do morza. Ogólny koloryt górzystych wybrzeży — czerwono-żółty, miejscami szary. Przeważnie białe budynki gnieźdzą się na brzegu morza i czepiają się spadzistych stoków wzgórz. Roślinności bardzo mało. Zachodzimy do Gibraltaru po węgiel. Kilka motorówek wypada na nasze spot-



Algier. Meczet w górnej części Kasby.

kanie. Po załatwieniu minimalnych formalności przybijamy i cumujemy się.

Na statek wpada chmara południowców; przeważnie hiszpanie. Ludek drobny, ciemny, hałaśliwy i chętnie uszczuplający nasz dobytek. Rozsypało się to bractwo po statku, jak szarańcza, myszkując, gdzie się dało. Majestatyczny stróż porządku w korkowym hełmie uprzedza nas, że nawet zamknięcie kajut na klucz nie chroni od przedsiębiorczości tych ludzi. Na pokładzie pojawiają się morele, figi, brzoskwinie i pomidory.

Miasto Gibraltaru pnie się po skalistej górze, na której Anglicy wybudowali swą fortecę. Góra łączy się wąskim przesmykiem z lądem. Na tym wąskim pasku ziemi widać ogród z pióropuszcami palm. Za ogrodem na stożkowatym pagórku ulokowało się miasteczko.

Węgiel wjeżdża na statek na ludzkich karkach w koszykach. Po załadunku odbijamy poraz ostatni od brzegów Europy i „Warta” pruje już fale morza Śród-

Brzeg afrykański cieśniny Gibraltarskiej tworzy wysoka, skalista góra o bardzo stromym spadku ku morzu. Na jej szczycie jakby w zadumie zatrzymało się kilka srebrzystych obłoków. W kierunku wschodnim widać miasto. Białe budynki,

druciku. Miejscowy ten przysmak przypomina kaukaski „szaszлык”.

Pomimo późnej pory ruch w mieście duży. Ulice pełne przechodniów. Rozmaitość typów nadzwyczajna. Wiele pięknych arabskich klasycznych rysach, zgrabnej po-



Jeden z uroczych zakątków Algieru.

ziemnego, o cudownym wprost szafirowym kolorze wody. Wesole delfiny urządzają gromadne polowania na ryby, wyskakując na powierzchnię wody, lub ścigają się ze statkiem, płynąc tuż przed jego dziobem. Dość często z lazurowej fali zrywają się latające ryby, szrebrząc się w jaskrawym słońcu, przelatują kilkadziesiąt metrów i znów giną w morzu. Rucho- me białe plamy mew urozmaicają szafir nieba i morza.



Algier. Żebrak arabski.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Algier.

plaskie dachy, strzeliste meczety. Zieloności prawie niema. Opodal na wzgórzu warowne mury i ciężkie wieże. Tło stanowią brunatno-szare, skaliste góry. Ob- ramowanie — lazurowe morze i błękitne niebo. Na brzegu przytłaczający upał.

Trzydniowa podróż po morzu Śródziem- nem przechodzi, jak miły spacer. Cudow- na pogoda, bajeczne wprost wschody i za- chody słońca, czarujące noce księżycowe. Idziemy wzdłuż brzegów Afryki. Mijamy Algier. Ogromne miasto malowniczo po- łożone na stokach wzgórz. Wspaniałe gmachy, świątynie, pomniki. Duży port.

Piętnastego dnia podróży o godzinie 8 wieczorem wchodzimy do portu Bône w Algierze. Dość dużo światła na brzegu i w mieście, które amfiteatralnie wspina się ku górze. Na tle jeszcze jasnego, wie- czornego nieba zarysowują się ostro grzbiety dalszych wyniosłości. Chwila, kiedy po długiej morskiej podróży scho- dzi się na nieznaną, egzotyczny ląd jest zaiste wiele warta.

Dobrze brukowana ulica prowadzi do bardzo szerokiego bulwaru w centrum miasta. Palmy rozmaitych gotunków, pla- tany, magnolie i inne egzotyczne drzewa, rosną w czterech rzędach, tworzą ten piękny bulwar. Białe burnusy i zawoje na głowach. Brązowe oblicza mężczyzn. Kobiety z zakrytymi twarzami. Muły, osły i wielbłądy na ulicy. Malownicze stro- je żuawów. Murzyni. Wszystko to w mocnym świetle elektrycznym stanowi fantastyczny obraz. Sklepy w domach z podcieniami otwarte do późnej nocy. Sto- liki licznych kawiarni wystawione na bul- war pod palmy. Gdzieś gra orkiestra. Po- przez wieczorny gwar miasta słychać kle- kot bocianów, których jest tu bardzo dużo.

Miasto, otoczone wysokim murem ze strzelnicami i żelaznymi bramami, mieści w sobie europejską i arabską dzielnicę. Arabska ma kręte, wąskie uliczki z ta- jemniczymi przejściami i nagłymi skręta- mi. W szerszych przejściach pełno ulicz- nych sprzedawców słodczy i owoców. Często spotyka się piecyk z żarzącymi się węglami, na których stary arab piecze kawałeczki mięsa przymocowanego na

stawie w egzotycznym stroju, to znowu jakiś czarny dżentelmen o dzikim wyra- zie twarzy, wydatnych kościach policz- kowych, małych skośnych oczkach i sze- rokim spłaszczonym nosie.

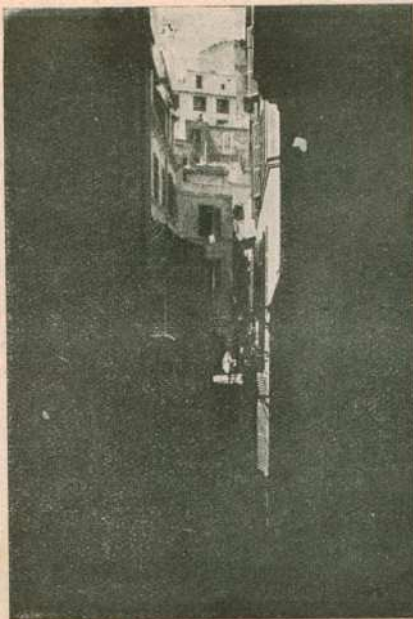
Daje się rażąco wyczuwać uprzywilejo- wane stanowisko białej rasy. Kolorowy zawsze ustępuje z drogi białemu. Biały zwraca się do tubylców wyłącznie per „ty” i tonem rozkazującym. Robotnik bia- ły otrzymuje większe wynagrodzenie, niż kolorowy, za tę samą pracę. Przykre to sprawia wrażenie.

Drugiego dnia pobytu w Bône wyje- chałem koleją do Algieru. Wagony bardzo przyzwolite; jeździ nimi dużo tubylców. Dziwnie wyglądają ich postacie w od- wiecznych strojach na tle nowoczesnego wagonu.

Tor kolejowy wiję się wśród winnic i plantacji tytoniu doliną między wzgórz- mi. Tuż płynie mętna rzeczka. Winnice



Algier. Cmentarz zasłużonych w Kasbie.



Algier. Jedna z uliczek Kasby.

znikają. Skaliste wzgórza i usypiska zajmują ich miejsce. Roślinność dość skąpa. Trawa doszczętnie spalona. Deszcz padał ostatni raz w styczniu. Jedynie tysiące kwitnących nad wodą oleandrów urozmaica szary, smutny krajobraz. Termometr w cieniu pokazuje $+35^{\circ}\text{C}$.

Po paru godzinach mijamy kuracyjną miejscowość. Wśród urwisk i skał bije kilkanaście gorących mineralnych źródeł. Widać ogrody i zamożniejsze budynki.

Wspinamy się ciągle w górę. Po siedmiu godzinach jedziemy już po wysokim, falistym płaskowzgórzu o glebie mało urodzajnej. Całe polacie kamieniste pokryte nędzną trawą i niskimi krzakami. Tam i ówdzie porozrzucone szalasy koczowników, stada baranów i owiec. Po zakurzonych drogach poważnie kroczą wielbłądy.

Słońce zachodzi. Szarożółty step ciemnieje. Na pagórku stoi wielbłąd, obok odprawia modły biała postać araba.

Zapada szybko noc i dokuczliwy chłód nie daje zasnąć. Z zazdrością patrzę na sąsiada berbera, zawijającego się w ciepły wełniany burnus.

Wschodzące słońce zastaje nas znów w wąwozach rozmytego ku morzu płaskowyzu. Skały, urwiska i mętny potok.

Mijamy małe stacyjki. Pociąg z hałasem mknie w dolinę. W oddali błyska morze. Jeszcze parę stacji i jesteśmy w Algierze.

Miasto leży w zatoce na wzgórzach. Wspaniałe gmachy, bogate sklepy, kościoły, minarety. Miasto, ufortyfikowane, posiada 250.000 mieszkańców, z których trzecią część stanowią tubylcy.

W dzielnicy arabskiej — labirynt wąskich uliczek; moc prymitywnych kawiarni, winiarni i specyficznych jadłodajni.

Algier posiada 3 ładne parki. W jednym z nich za miastem mieści się zwierzyńiec, znacznie uboższy od naszego w Poznaniu.

Polskich rodzin w Algierze jest kilkadziesiąt.

Francuz, fryzjer, dowiedziawszy się, że jestem polakiem zapytał mnie, czy jestem rosyjskim, czy też niemieckim polakiem? Ogromnie się zdziwił, usłyszawszy na to moje pytanie: „A pan jest angielskim, czy też arabskim francuzem?” „Ja jestem

francuzem z Francji”, — odpowiedział. „A ja polakiem z Polski” — odrzekłem.

Policjant, którego zapytałem o drogę, zadziwił mnie wiadomościami o Polsce; wiedział między innymi o tem, że mamy dużo węgla, który wywożymy przez port Gdańsk.

Z otaczających Algier okolic bardzo ciekawy jest las na górach, zamieszkały przez gromady małp. Ponieważ ludzie ich nie krzywdzą, a nawet często przynoszą im łakocie, przeto małpy nie unikają dość częstych gości.

Po paru dniach pobytu w Algierze musiałem wracać na „Wartę” do Bône. Noc w wagonie minęła możliwie, po której nastąpił prawdziwie afrykański, upalny dzień, powietrze bez ruchu ziało piekielnym żarem. Wychylenie się przez okno pędzącego pociągu nie chłodziło zupełnie.

Na „Warcie” wyladowali już węgiel (własnymi windami) i statek przeprowadzono do transporterów, ładujących fosfaty. Ładowano bardzo szybko. Białe, gryzący pył nie pozwalał oddychać; do zamkniętych kabin wchodziło się, jak do łaźni rzymskich.

O godz. 8 wieczorem 28 czerwca byliśmy już gotowi do wyjścia w drogę powrotną. Wszyscy z radością mówili o tym powrocie.

Opuściliśmy wreszcie rzeźsiście oświetlony, zaciśnięty port.

Powietrze duszne. W maszynach temperatura dochodzi do 45°C . Załoga maszynowa splywa potem.

Zwykle spokojne o tej porze roku morze Śródziemne rozkołysało się i opóźniło nasze przybycie do Gibraltaru o 1 dzień. A na oceanie wzięła nas w obroty „martwa” fala od zachodu. Statek kładł się na boki, dając odchylenie od pionu do 45° . Wszystkie nieprzymocowane zaczęło z hałasem przelatywać po statku. Kucharz, klnąc w straszliwy sposób, uganiał się za uciekającymi produktami, brzęczącymi pokrywkami od rondli i innym sprzętem swego kunsztu. Jedzenie — to dość trudne ekwilibrystyczne ćwiczenie. A spać — to już wogóle nie było można. Kto miał łóżko wzdłuż statku — to trzymał się oburącz, aby nie wypaść, lub jeśli zasnął — bardzo prędko budził się na podłodze. Kto zaś spał w poprzek statku, ten stawał na zmianę raz na nogach, drugi raz dla rozmaitości na głowie.

Szczególnie ciężka jest w czasie takiej pogody praca palacza; węgiel rozbiega się po całej kotłowni. Wrzucić go tak, by trafił na palenisko — to ogromna zręczność i wysiłek. Lecz najbardziej me-



Algier. Las na górach, zamieszkały przez oswojone małpy.

czące jest czyszczenie palenisk. Długim drągiem należy odbić i wygarnąć żużel, gdy palaczem rzuca o ściany kotłowni. Temperatura przytem dochodzi do 500°C . Dogłądanie i smarowanie maszyn w tych warunkach jest nadzwyczaj trudne i niebezpieczne.

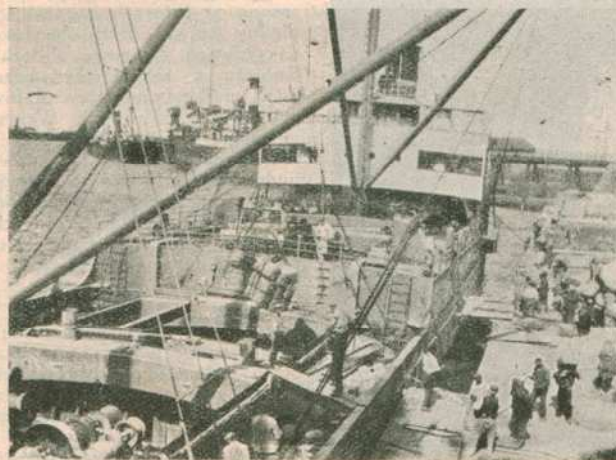
Na pokładzie również wesoło. Fale raz po raz wdzierają się na pokład i pieniąc się z hukiem rozbijają się o luki i windy.

Można z łatwością wytrzymać taką djabelską huśtawkę przez 2—3 dni, ale po pięciu dniach załoga miała już tego dosyć.

Dopiero pod brzegami Anglii uspokoiło się i odetchnęliśmy wszyscy z ulgą. Temperatura znacznie spadła — opalający się zniknęli z pokładu. Jak powiedział bosman: „letnicy wyciągnęli do domu”.

Musimy zająć się prośbą o węgiel. Statki „Żegluga Polskiej” zaopatrywa w paliwo holenderska firma, posiadająca swe składy w kanale, prowadzącym z morza do Rotterdamu.

Idziemy tym kanałem 14 mil, przyglądając się Holandji. Krajobraz jednostajny i płaski: kanały, sylwety kościołów, charakterystyczne wiatraki. Liczne stocznie i techniczne urządzenia mówią o wysoce



S/s „Warta” w Bône. Ładowanie tytoniu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



rozwinętej technice tego wodnego państwa.

Po załadunku węgla wychodzimy w szarżę morza Północnego, dążąc do Kilońskiego kanału.

Nasz bosman (plywa już 24 lata) pyka z fajeczki, kręci głową i przepowiada w nocy mgłę. Rozmaite przygody miewał ten wilk morski. Jedną spotkała go na rybackim statku przy wybrzeżach Islandji. Statki rybackie budowane są bardzo mocno i mają silne maszyny. Na morzu zapała ich burza ze śniegiem i mgłą, tak że przyparło statek do lądu. Nie było innego wyjścia, jak kierować się na brzeg piaszczysty, na którym statek osiadł daleko od lądu. Szalupy dawno już zmyły fale. Pod uderzeniami wściekłych bałwanów statek rozbijało i wywracało tak, że dłużej zostawać na nim nie było można. Załoga zruciała się w pław do lądu. Do

brzegu dopłynęli tylko nasz bosman, kapitan i kucharz.

Około północy przeciągły gwizd naszej syreny, przerwał błogi sen.

Gęsta mgła opadła na morze. Z rozmaitych stron przejmująco wyły syreny parowców, ostrzegających się nawzajem.

Na dziobie naszego statku stanął marynarz, któremu polecono wpatrywać się w białą watę mgły. Maszyna zwolniła biegu.

Mgła działa ogromnie przygnębiająco, gdyż w każdej chwili o kilkanaście metrów od statku może się wynurzyć dziób, idącego na nas okrętu. O uniknięciu zderzenia nie może być wówczas mowy. Katastrofa nieunikniona.

Po paru godzinach mgła znikła i trwożne granie syren ucichło.

Bez żadnych przeszkód doszliśmy do Elby. Idziemy z Afryki, więc lekarz

sprawdza, czy nie przywieźliśmy jakieś zarazy.

Kiloński kanał przechodzimy w cichy, słoneczny dzień.

Przy wyjściu z kanału szczęśliwi z pośród nas otrzymali listy z kraju, przesłane na jednym z naszych statków.

Jesteśmy już na naszym Bałtyku, widocznie chce on wynagrodzić nam burliwą podróż, bo powierzchnia wody jest gładka, jak lustro.

Niewątpliwie jednym z uroków życia marynarza — jest powrót do swoich. Ileż radosnych przeżyć daje ta chwila, gdy po długiej podróży i mozolnej pracy, statek zbliża się do ojczystych brzegów.

Dnia 15 lipca o godz. 12 w poł. stanęliśmy na redzie w Gdańsku, a o 6 przycumowaliśmy w porcie.

Jesteśmy już u siebie.

Inż. W. KOMOCKI

NOWY DYREKTOR DEPARTAMENTU MORSKIEGO

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Pan-Prezydent Rzeczypospolitej na wniosek p. Ministra Przemysłu i Handlu mianował z dniem 1 września r. b. dyrektorem departamentu morskiego Min. Przemysłu i Handlu inż. Teodozego Nosowicza. Stanowisko dyrektora departamentu morskiego było od śmierci ś. p. Gabryela Chrzanowskiego przez szereg miesięcy nieobsadzone. Nominacja powyższa kładzie kres temu nienormalnemu stanowi rzeczy i niewątpliwie przyczyni się do dalszego planowego rozwoju naszych prac na morzu.

Inż. Teodozy Nosowicz urodził się dnia 10 marca 1882 r. w Petersburgu. Pochodzi ze znanej na Litwie rodziny obywatelskiej. Studja wyższe ukończył w Petersburgu (Petersburski instytut inż. komunikacji).

Po ukończeniu instytutu inż. Nosowicz wyjechał do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Tutaj zaczął pracować jako zwykły robotnik przy budowie podwodnych tuneli pod rzeką Hudson. Po 2 latach, przechodząc kolejno przez wszystkie szczeble pracy, objął stanowisko inżyniera przy tych robotach.

Następnie powrócił do Rosji, gdzie pracował, jako inżynier w zakładach belgijskiego towarzystwa stoczni okrętowych w Nikołajewie. Po kilku latach przeszedł do dużej firmy budowlanej niemieckiej „Wayss i Freytag” S. A.

W roku 1912 objął stanowisko przedstawiciela w Petersburgu zakładów „Lilpop, Rau i Loewenstein” w Warszawie. Na stanowisku tem inż. Nosowicz pozostał do roku 1917, i przyczynił się wybitnie do rozwinięcia eksportu z Polski do Rosji wagonów kolejowych i pocisków armatnich.

W końcu roku 1918 inż. T. Nosowicz znalazł się na liście 11 pierwszych zakładników, wziętych przez bolszewików z pośród przedstawicieli kolonii polskiej w Petersburgu. W roku 1919 udało się mu wydobyć z więzienia bolszewickiego i przedostać się przez Finlandję do Danii. Po 6-miesięcznym pobycie w Danii inż. Nosowicz powrócił w końcu roku 1919 do Polski. Po powrocie do kraju został dyrektorem na Polskę dużego duńskiego towarzystwa dostaw materiałów kolejowych.

Inż. Nosowicz rozpoczął w tym czasie, propagandę budowy portu w Gdyni, stając się członkiem komitetu organizacyjnego budowy. Komitet ten zgrupował następnie kapitały zagraniczne i przekształcił się w konsorcjum francusko-polskie dla budowy portu w Gdyni.



Inż. T. Nosowicz, dyr. dep. morskiego.

Jednocześnie w roku 1923 zaczął organizować wyzyskanie Tczewa, jako portu rzeczno-morskiego. W tym czasie nikt jeszcze nie chciał wierzyć w możność wykorzystania Tczewa, jako portu morskiego, przeto inż. Nosowicz zaczął działać na własne ryzyko. Nabył szereg terenów nadbrzeżnych w Tczewie, pobrał pozwolenia na budowę i w ten sposób powstał początek portu. W roku 1926 przy udziale kapitału, zaangażowanego przez 4 kopalnie Zagłębia Dąbrowieckiego (Sosnowieckie Tow. Kopalń Węgla, Saturn, Czeładź i Warszawskie Tow. Kopalń Węgla) powstało Tow. „Wisła — Bałtyk”, które rozbudowało port oraz nabyło własny tonaż morski, wynoszący około 11.000 ton.

Inż. Nosowicz był do ostatnich dni dyrektorem tego towarzystwa.

ROZWÓJ FLOTY HANDLOWEJ PRZODUJĄCYCH PAŃSTW MORSKICH

Ciekawe dane, dotyczące rozwoju tonażu flot handlowych za ostatnie sześć lat, podaje agencja Reutera.

Według „The National Industrial Conference Board”, całkowity tonaż światowy marynarki handlowej wzrósł od r. 1920 o 16%, — z 51.786.120 ton brutto na 60.069.411. W tym samym czasie flota Stanów Zjednoczonych Ameryki zmalała w tonażu o 7,5%, — z 12.406.123 ton brutto na 11.472.824 ton br. Mimo to Stany Zjednoczone nadal utrzymują swe drugie po Anglii miejsce.

Niemcy, które dzięki wojnie straciły około dziewięciu dziesiątych floty handlowej, znowu zaakcentowały swą siłę, jako szybko rozwijający się naród morski. Świadczy o tem fakt, że flota handlowa Niemiec od r. 1920 do r. 1926 wzrosła o 630%! Mimo jednak odbudowy i wykupienia straconych statków, na której to drodze od r. 1920 uzyskano 2.642.657 br. ton, całkowity tonaż Niemiec na początku roku bieżącego wynosił tylko 3.062.095 ton w porównaniu do 5.134.720 z r. 1911 i 4.194.338 ton z r. 1920.

Włochy i Japonia dzięki nadzwyczaj szybkiemu wzrostowi ich floty handlowej zajmują następne miejsce po Niemczech. Włochy, posiadające ogółem 2.118.429 brutto ton w r. 1920, liczą obecnie 3.150.246 ton, wykazując przyrost o 48,7%.

Japonia potrafiła zwiększyć tonaż swej floty handlowej z 2.995.878 ton w r. 1920 na 3.967.612 w r. 1926, — czyli o 32,4%.

Francja wykazuje przyrost o 12,2%, z 2.963.229 ton na 3.324.397 br. ton.

Flota handlowa brytyjska chociaż nadal dzierży swe pierwsze miejsce, co do ogólnej ilości posiadanego tonażu, wykazuje jednak tylko 7,7% przyrostu za ostatnie sześć lat, a mianowicie z 21.142.880 brutto ton na 21.698.253 brutto ton w 1926 r.

S. K.

O MORZU I WSPÓŁZAWODNICTWIE NA NIEM NARODÓW

Aż do odkrycia Ameryki i drogi morskiej dokoła przylądka Dobrej Nadziei historia powszechna czyli historia europejskiego i azjatyckiego obrębu kultury miała charakter prawie zupełnie kontynentalny. Po morzu Śródziemnym żeglowano gorliwie od tysiącleci całych przed naszą erą; dzięki żeglarzom Fenicji morze to dochodzi do znaczenia międzynarodowego, wreszcie w tysiącleciu następnym staje się środkiem świata śródziemnomorskiego, pośrednikiem w rozpowszechnieniu ówczesnej kultury. Również morze Bałtyckie i Północne, ocean Indyjski częściowo, morze Czerwone i zatoka Perska w minionym okresie nie pozostają bez pożytku dla człowieka. Wszystkie, w różnych epokach i w różnej mierze dawały osiadłym na ich wybrzeżach i sąsiadującym narodom sposobność do działalności morskiej i wytworzenia się pewnej liczby mocarstw istotnie morskich. Pomimo to cała historia powszechna przed Kolumbem nie przeczy nigdzie zasadniczemu charakterowi lądowemu. Czy to wzięliśmy narody morskie, fenicjan lub kartagińczyków, czy śledzić będziemy rozwój miast greckich, lub rzeczypospolitych: Wenecji, Genui, Pizy i Barcelony, czy też wzięliśmy jako przykład Hanzę, przeważnie ekonomiczne i polityczne losy tych władców morza zależne były od ekonomicznych i politycznych wstrząsów w tych krajach. Głęboki kontynent świata starożytności z niewyczerpanym źródłem wciąż nowo-wybijających się narodów odnosił zawsze zwycięstwo nad lokalnymi ogniskami potęgi i kultury, znajdującymi się nad niewielkimi kotlinami wodnymi.

Z okresem wielkich odkryć geograficznych ta lądowość dziejów ustępuje ostatecznie; z coraz większym natężeniem historia przenosi środek swej ciężkości z niewielkich obszarów wodnych starożytności i średniowiecza — z mórz śródziemnych i nadbrzeżnych na potężny, obejmujący całą ziemię ocean.

Sama historia obejmuje ziemię całą — staje się powszechną.

Prawdziwie świetnymi przedstawicielami tego nowego kierunku są w ciągu stulecia hiszpanie i portugalczyki. Następstwa historyczne wielkich odkryć dotyczą się prawie wyłącznie Hiszpanji i Portugalji, gdyż mocarstwa te miały w nich prawie wyłączny udział. Każde z nich sprowadzało z zamorskich osad swoich niezmiernie bogactwa, hiszpanie bezpośrednio — w postaci błyszczących metali, portugalczyki — przez dostawę szlachetnych korzeni i specjałów, których monopol starali się utrzymać. Do szczytu potęgi i bogactwa wzniosły się oba narody jednak szybko; spadek zaś ich do podrzędnego dziś stanowiska politycznego i ekonomicznego nastąpił w ciągu bardzo różnego czasu. Gdy uboższa w ludność i środ-

ki Portugalja po stuletnim już, chociaż wytrwałym, oporze ulec musiała naporowi narodów Europy północno-zachodniej, zasobniejsza Hiszpanja dłużej zatrzymała poza-europejskie swe posiadłości.

Nie znajdując przeszkód ze strony innych narodów europejskich, hiszpanie i portugalczyki mogli ziemię opasać kolonialnymi swymi posiadłościami, nie wchodząc w nadmierne ze sobą zatargi. Przyczyną tego był ówczesny ogólny stan polityczny Europy w związku z wpływami przemożnego wówczas stanowiska papieża, którego decyzje, jako najwyższego przedstawiciela chrześcijaństwa, były rozstrzygające i krępujące dla reszty narodów. Z końcem wieku XV w Anglii jedynie i to głównie z przyczyn wprowadzenia reformacji ujawniać się zaczyna dążność do wyswobodzenia się z pod wpływów iberyjsko-papieskich. Zagładą Armady hiszpańskiej w 1585 roku rozpoczęła się walka, a w parę dziesiątków lat później Anglja nie posiadała wprawdzie wyłącznego panowania na morzu, ale przewaga jej nad dotychczasowymi władcami, Hiszpanją i Portugalją, nie ulegała już wątpliwości.

Inne narody europejskie, aczkolwiek owładnięte również silnie dążnością do krajów dalekich jak i uprzywilejowane narody iberyjskie, usuwają się początkowo zupełnie na ubocze.

Ocean Indyjski uważali za swą dziedzinę portugalczyki, ocean Spokojny zaś hiszpanie; na Atlantyku środkowym i południowym trzymały oba mo-

carstwa straż czujną przeciwko każdemu obcemu wdziercy. Pozostawała jedynie jeszcze bez właściciela północna część oceanu Atlantyckiego, mało nęcąca, nieposiadająca ani złota, ani korzeni, jedynie tylko obfitująca w zasób niewyczerpalny ryb różnego rodzaju.

Pomimo ubóstwa swego stał się Atlantyk morzem najdonioślejszym w znaczeniu ukształtowania się dziejów nowożytnych. Gdy hiszpanie i portugalczyki w dalekich, ale łatwych do żeglowania, morzach uganiaли się za marnem bogactwem i czczeni widziadłami, udoskonalali się jako żeglarze: anglicy, holendrzy i francuzi na tych samych burzliwych wodach, które ongi uczyniły dawnych normanów najbieglejszymi żeglarzami. Holendrzy i francuzi zapędzali się na daleką północ dla korzyści połowów stokfisz, wielorybów i fok na ławicach Nowej Funlandji. Anglicy, nie dbając o zyski materialne swych wypraw, mieli raczej na uwadze wielki cel ostateczny — uchwycenie w swe ręce wyłącznie władzy nad morzem.

Najcięższa była praca na północno-zachodzie arktycznym i na północno-wschodzie oceanu; tam niestrudzeni anglicy, naśladowani przez holendrów, wiedli poszukiwania drogi, która według panującego powszechnie poglądu była drogą najkrótszą, prowadzącą do bogatego wschodu. Usiłowania te anglików i holendrów, trwające od 1497 do 1632 r., były właśnie środkiem, uzdalniającym te mocarstwa do zniweczenia hegemonji narodów iberyjskich na morzu, w stosunkach zaś

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR



Piękno polskiego wybrzeża: brzeg morza w pobliżu Rzucewa.

handlowo - politycznych znaczenie ich było minimalne, w XIX stuleciu za ledwie zdobyto dowód istnienia dróg wodnych, jednak zgoła nieprzydatnych do prawdziwej żeglugi. Pozostała więc korzyść moralna. Czyż nie umiejętność żeglarska jedynie, to dumne poczucie, że żadne przedsięwzięcie na morzu nie oprze się ich nauce, czyż nie ona właśnie uczyniła Anglików najlepszymi żeglarzami świata?! Przebyty ciężki dotkliwy czas walki z nieprzyjawnymi żywiołami na północnym Atlantyku wszczepił narodowi angielskiemu energię i wytrwałość w walce z innymi narodami o przodownictwo na morzu, w którym też zdołał zapanować nad nimi.

Zniszczenie portugalskiej i hiszpańskiej potęgi kolonialnej, usunięcie tych państw po całym szeregu uporczywych wojen morskich na stanowisko drugorzędne, jako współzawodnika holendrów, którzy w poprzedniej walce stali wiernie u boku, następnie wyćśnienie w XVIII stuleciu z Oceanu Indyjskiego coraz to wzmacniając się na morzu Francji — wszystko to należy w równej mierze zaliczyć do historii stopniowej dążności Anglii do hegemonji na morzach, jak również zniszczenie wszystkich flot handlowych ziem w następstwie wojen handlowych musi być uznane za konsekwentny i głęboko obmyślany wynik tej polityki Anglii wszystkich czasów,

skierowanej ku osiągnięciu wyłącznego panowania na morzu. Przez nieprzerwany okres tych wojen Anglia osiągnęła dwukrotnie niezaprzeczone przewośnictwo na wszystkich morzach: po pokoju paryskim z 1763 r., który sparaliżował Francję w Indiach i usunął z Ameryki Północnej, oraz po kongresie wiedeńskim z 1815 r., który pozostawił w całkowitem niezmiennem władaniu Anglii wszystkie kolonie ważne i konieczne do panowania na morzu.

Stulecie XIX przyniosło zwolna zmianę, lecz już w innym kierunku. Rozwój ekonomiczny i wzmocnienie się narodów innych mocarstw lądowych, udoskonalenie żeglugi w związku z zastosowaniem pary i dalszych ulepszeń w tej dziedzinie, uczyniły niemożliwym dalsze utrzymanie stanu, tak wyjątkowo pomyślnego dla narodu angielskiego, w wyniku czego Anglia bierze czynny udział w nowym zatargu wszechświatowym w celu znieweczenia potęgi nowego konkurenta — Niemiec. Celu tego osiąga po zawarciu traktatu Wersalskiego. Dziś wszakże Anglia musi się zadowolnić tem, że wśród wszystkich współzawodników jest na morzu najpotężniejszą, o zmianie jednak oceanu na zamknięte morze angielskie, ani dziś, ani w przyszłości nie może już marzyć.

JANUSZ ŁOKUCIEJEWSKI

LINJA ZANURZENIA STATKU

W OŚWIETLENIU NAJWYŻSZEGO TRYBUNAŁU ANGIELSKIEGO

Tygodnik angielski „Shipbuilding and Shipping Record” z dnia 5-go maja r. b. podaje ciekawe sprawozdanie z procesu, jaki miał kapitan angielskiego statku „Olavus” po przybyciu do portu Hull z ładunkiem tartego drzewa na pokładzie. Sprawa ta ze względu na surowość angielskiego prawa i z punktu widzenia angielskiej jurysdykcji nabrała poważnego znaczenia. Będzie miała ona niewątpliwie również doniosłe znaczenie w handlu drzewem.

Rzecz tak się przedstawia. Angielski statek „Olavus” załadował ładunek tartego drzewa do magazynów i na pokład, w jednym z fińskich portów we wrześniu ubiegłego roku i przy opuszczeniu tego portu dysk, wskazujący linię ładowną, nie był zatopiony. Statek przy opuszczeniu portu był więc w zgodzie z angielskim prawem. Spotkał jednak w morzu ciężką pogodę, ładunek drzewa, załadowanego na pokładzie, nasiąkł wodą. Kiedy statek ten przybył do Hull, centr dyska, wskazujący linię ładowną, okazał się na 8 cali pogrążony pod wodą. Nie było wątpliwości, że nadwyżka ciężaru powstała skutkiem nasiąknięcia wodą ładunku drzewa, załadowanego na pokład.

Przeto, kiedy wszczęto postępowanie sądowe, wydawało się, że fakt ten będzie wzięty pod uwagę. Wykroczenie przeciw przepisom, jeżeli i było,

nie było rozmyślne; stało się ono tylko dzięki nieprzewidzianym okolicznościom. Magistrat miasta Hull, do którego zarządu należał port, jakkolwiek wziął pod uwagę powyższe okoliczności, jednak nałożył na kapitana karę w wysokości 50 £ i kazał mu zapłacić koszty sądowe. Decyzja ta została zaskarżona do Najwyższego Trybunału, gdzie po rozpatrzeniu sprawy, przez Lorda Chief Justice i dwóch sędziów Najwyższego Sądu, została zatwierdzona.

Decyzja ta była umotywowana tem, że kapitań, przyjmujący ładunek drzewa na pokład, powinien był przewidzieć następstwa burzliwej pogody. W swoim przemówieniu Lord Chief Justice (Prezes Najwyższego Sądu) oświadczył, że rozsądek powinien był wskazać granice, do których można ła-

dować, ze względu na bezpieczeństwo. Morskie prawo wyraźnie naznacza linię, do której statek może się łądować. Dotyczy to zarówno statku przy opuszczeniu portu, jak i przy przybyciu do portu przeznaczenia. Tak mówi prawo. Kapitań mylnie sobie tłumaczył to prawo. Być może, że kapitań nieraz brał ciężki ładunek i przybywał do portu przeznaczenia w zgodzie z prawem, wszakże, gdyby napotkał burzliwą pogodę i miał na pokładzie drzewo nasiąknięte wodą, to groziła mu kara pieniężna.

Decyzja Najwyższego Trybunału Angielskiego może mieć poważne znaczenie w handlu drzewem, gdzie warunki zagranicznej konkurencji łączą się z trudnościami angielskiej żeglugi.

T. S.

WYDAWNICTWA

LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

- J. Rummel. „Gdynia port polski”. zł. 7.—
J. Rummel. „Państwo a morze”. zł. 2.—
Wł. Natęcz. „Na bursztynowym brzegu”. zł. 3.—
F. Rostkowski. „Realny program twórczej pracy Polski na morzu”. zł. 0,50
F. Rostkowski. „Państwo a żegluga i jej rentowność”. zł. 0,50
A. Uziębło. „Praca Polski nad morzem”. zł. 0,50
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. „Zasłubiny 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. Trzepało. „Wskazówki dla wycieczek turystycznych z biegiem rzek”. zł. 0,25
J. Borowik. „Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego”. zł. 0,50
S. Wojciechowski. „Flota handlowa w Polsce”. zł. 0,50

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



Akademicy nad morzem, jak zawsze, wnoszą dużo humoru na plażę.



POCZTA MORSKA

Przesyłki pocztowe do krajów zamorskich przewożono do niedawna wyłącznie w zamkniętych workach i, podobnie jak każdy inny towar, ładowano na okręty, które, przybywszy do celu podróży, oddawały ten ładunek portowemu urzędowi pocztowemu, gdzie go dopiero rozsortowywano, a następnie rozwożono do miejsc przeznaczenia.



Ładowanie worków z pocztą do wnętrza okrętu.

Taki jednak sposób przewożenia poczty morzem, w miarę wzrostu stosunków handlowych Europy z krajami zamorskimi, szczególnie z Ameryką Północną nie odpowiadał już duchowi czasu, a przede wszystkim potrzebom świata kupieckiego, dla którego dewiza jest: „czas to pieniąż”.

Zatrzymywanie nadeszłej poczty w portowych urzędach pocztowych celem jej rozsortowania, pociągało za sobą znaczne opóźnienie w doręczaniu korespondencji. To też usunięcie tego niedomagania stało się dla zarządów pocztowych sprawą pierwszorzędną, nad której rozwiązaniem nie mało nasuszone sobie głowy.

Na lądzie kwestię tę rozwiązano już w pierwszych dziesiątkach lat istnienia kolei żelaznych przez zaprowadzenie t. zw. poczt ruchomych, czyli ambulansów pocztowych, które kursują dziś prawie przy każdym pociągu, a mają one za zadanie nie tylko rozwozić pocztę, ale otrzymując w czasie jazdy z przydrożnych urzędów pocztowych przesortować tak,

by przeznaczona dla najbliższej stacji, mogła być w niej wydana.

Zaczęto więc przemyślać nad tem, czy podobne urządzenie pocztowe nie dałoby się zastosować i na okrętach w czasie jazdy. Brak jednak szybkiego i regularnego ruchu okrętowego z krajami zamorskimi był tu poważną przeszkodą, którą usunęła dopiero budowa pośpiesznych parowców o szybkości dochodzącej do 18 mil morskich na godzinę, oraz zaprowadzenie regularnego ruchu.

Pierwszy krok na tem polu uczyniła Austria, zaprowadzając w r. 1869 pocztę morską na linii Triest — Korfu. W tym samym roku urządziła taką pocztę Francja na liniach Marsylja — Jokohama i Marsylja — Reunion, za niemi poszły Indje Angielskie, urządzając w r. 1870 linie Aden — Bombay, w r. 1891 Niemcy — Bremen — N. York, w r. 1895 Stany Zjednoczone linie N. York — Liverpool, N. York — Colon i N. York — Porto Rico, w r. 1910 Japończycy, linie Jokohama — Honolulu — St. Francisco, i t. d.

Parowce pośpieszne, któremi przewozi się pocztę mają w tym celu specjalnie urządzone biura, sortownie, magazyny i t. d., aby urzędnicy pocztowi w czasie podróży morzem mogli posortować wszelkie przesyłki pocztowe tak, by z chwilą przybycia do portu mogły być one bezzwłocznie doręczone, względnie, rozwieszone do miejsc przeznaczenia.

Praca w takim morskim ambulansie pocztowym jest ciężka a świadczy o niej sam ładunek worków listów, których liczba przeciętnie wynosi 1000 sztuk na jeden okręt.

W ten sposób przewożą morzem pocztę prawie wszystkie państwa, posiadające własne floty handlowe. Polska niestety musi jeszcze używać do przewozu swej poczty okrętów obcych, drogo za to płacąc. Nadto w czasie transportu morzem poczty tej się nie przesortowuje, wskutek czego otrzymujemy ją później i później ją doręczają np. w Ameryce Północnej, aniżeli korespondencję z innych państw.

Pocztę z Ameryki odbiera polski urząd pocztowy w Gdańsku, listową t. j. worki z listami odsyła bezzwłocznie do urzędu pocztowego w Poznaniu 3, gdzie mieści

się sortownia przesyłek zamorskich dla całej Polski. Pocztą paczkową przesortowywana jest w Gdańsku i w zamkniętych workach rozsyłana do poszczególnych urzędów celnych, skąd dopiero po ocieciu dostaje się do urzędów oddawczych.

Z Ameryki otrzymujemy przeciętnie miesięcznie 10.000 paczek i parę tysięcy worków z listami. Posiadanie więc wła-



Sortownia pocztowa na okręcie.

nych okrętów, urządzonych również i do przewożenia poczty, przedewszystkiem do Ameryki Półn. i zpowrotem jest dla nas sprawą nader żywotną. Przebywa tam 4 miliony rodaków naszych, z którymi wymiana korespondencji jest znaczna.

Pośpieszne parowce polskie powinny zatem w niedługim czasie kursować między Polską a Ameryką Północną.

Musimy się bardzo i stale interesować sprawami polskiej floty handlowej, jeśli mamy być silni gospodarczo i posiadać odpowiednie znaczenie polityczne w świecie.

LEOPOLD SIWIEC



Wyladowanie poczty z okrętu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NAKŁADEM INSTYTUTU
WYDAWNICZEGO
LIGI MORSKIEJ
I RZECZNEJ

UKAZAŁA SIĘ BROSZURA

Stanisław Wojciechowski

Flota handlowa w Polsce

(Rozwój jej i znaczenie dla
życia gospodarczego).

Cena 50 groszy.

YACHTEM „WITEŻ” DO ŁOTWY I SZWECJI

9.VII — 25.VII 1927 Znalezione na: www.magemar.com.pl



Yacht-Klub Polski, mający swą siedzibę w Warszawie, ma dwa zadania: — jedno to propagandę i rozwój yachtingu na wodach wewnętrznych, drugie — to samo w odniesieniu do yachtingu morskiego. Obydwa te cele uzupełniają się nawzajem. Szkoła żeglarstwa w danym wypadku wiślanego, dzięki specjalnym, dość trudnym warunkom rzeczonym, daje wysokowartościowe przygotowanie do zadań żeglarstwa morskiego, poza tem zaś pomimo znacznego oddalenia od morza umożliwia wykorzystanie całego sezonu.

Co roku jeden z yachtów morskich klubu udaje się w podróż zagraniczną. W latach ubiegłych „Witeż” odbył kilka podróży po Bałtyku, zawijając do portów duńskich i szwedzkich.

W roku bieżącym „Witeż” wrócił właśnie z takiej podróży. — „Witeż” jest małym yachtem żaglowym, bez motoru, o wymiarach następujących: długość 12,5 m., szerokość 2,70 m., głębokość zanurzenia 1,50 m., powierzchnia żagli 75 m², pojemność 5,75 tony.

W ostatniej podróży załogę „Witezia” stanowili: gen. br. M. Zaruski, komandor Yacht-Klubu Polski — kapitan yachtu, S. Kosko — zastępca kapitana i pp.: M. Laudanski, Dr. F. Hłasko i A. Żmigrodzki — jako żeglarze.

Odejście wyznaczono z Gdyni na dzień 9-go lipca r. b. Na 2 dni przed tą datą członkowie załogi byli już na miejscu, bo chociaż „Witeż” zasadniczo był gotów do podróży, należało jednak pomyśleć jeszcze o prowiancie, wodzie słodkiej, sprawdzeniu kompasu, sprawności latarni pozycyjnych, — należało zajrzeć do wszystkich zakamarków yachtu, obejrzeć szwy żagli etc. Takie zdaje się małenstwo, a tyle wymaga uwagi i skrupulatności. Nic tam nie wolno zapomnieć ani przeoczyć, jeśli się nie chce potem na własnej skórze odczuć niemiłych konsekwencji.

Dzięki nadzwyczaj przychylnemu stanowisku pp. oficerów marynarki wojennej wiele spraw poszło nam gładziej, niż liczyliśmy i „Witeż” na termin był gotów do odejścia.

Dał lekki wschodni wietrzyk, wzmagając się ku wieczorowi. Kiedy o godz. 18⁴⁰ oddano linki, wiążące yacht z lądem, dał już dość silny wiatr, a po zatoce biegały „owieczki”.

Pokiwaliśmy czapkami rozhuśtanej żagłówce, która krążyła przed wejściem do portu, chcąc nas odprowadzić — i brzeg Gdyni powoli zaczął się obniżać.

Do portu na Helu nie zawijaliśmy. Gen. Zaruski na podstawie doświadczenia twierdzi, że port ten na pewne osoby z pośród załogi „Witezia” działa w niezwykły sposób. Gdy yacht, idąc w morską podróż, zawijał do Helu, — każdorazowo jeden z uczestników przypominał sobie nagle o jakiejś na śmierć zapomnianej a pierwszorzędnej wagi sprawie i porzucał yacht. — Taki gwałtowny przypływ pamięci reszta załogi przypisywała przeważnie skokom „Witezia” po fali, co normalnie powodowało dziwne uczucie „zmniejszania” się czapki na głowie i częste spoglądanie za burtę, w głębinę morską.

Po ominięciu cypla Helu otrzymaliśmy jeszcze silniejszy wiatr i falę, która tak upodobała sobie pokład „Witezia” i plecy jego sterników, że godzinami nie opuszczają chwiejnych desek yachtu. W ka-

binie odkryto wodę, która w niewyjaśniony sposób przedostawała się na dno statku. Więc pompowano ją przy każdej zmianie wachty aż do skutku. Dopiero po przyjeździe do Lipawy okazało się, że znajdujący się na dziobie pod szalupą otwór dla łańcucha kotwicznego został niedomknięty i tedy cała ta „wilgoć” przenikała do wnętrza „Witezia”.

Po północy mieliśmy możność stwierdzić, jak w niektórych wypadkach przestrzega się międzynarodowych przepisów o wymijaniu. Około godz. 1-ej w nocy, 10 lipca dostrzeżono z „Witezia” z prawej i lewej burt ku przodowi dwa parowce, idące przeciwnie do siebie kur-



Kapitan yachtu „Witeż” gen. M. Zaruski obserwuje widnokrąg.

Fot. F. Hłasko

sami i na przecięcie drogi yachtu. W myśl przepisów parowiec obowiązany jest do ustąpienia z drogi każdemu żagłowcowi. Ponieważ żaden z nich nie zdradzał podobnych zamiarów, sprawdziliśmy dla pewności nasze światła pozycyjne. Były w zupełnym porządku. Dla zwrócenia uwagi daliśmy szereg wyblisków elektryczną latarką i oświetliliśmy żagiel. — Bez skutku. — Wreszcie ustąpiliśmy wbrew wszelkim prawom z drogi, jako że na zderzeniu specjalnie nam nie zależało.

Nad ranem 10-go zrobiono zwrot i sterowano na Brüsterort (płn. wsch. przykład zat. Gdańskiej). Wiatr z ONO o sile 5, morze sfalowane. Załoga przeważnie czuje się średnio, gdyż nie przywykła jeszcze do kołysania. O 11-ej odkryto ląd, jak się okazało Brüsterort. Znowu zmieniono kurs i sterowano w niewielkim oddaleniu wzdłuż wybrzeży Wschodnich Prus. Po południu wiatr osłabł, uspokoiło się też nieco morze, i kucharz nasz, p. Ż. miał po raz pierwszy, okazję do zademondrowania swych kulinarnych zdolności. Jednomyslnie i z przyjemnością

stwierdzono, że zarówno zupa „na sztynno” jak i kasza „tfu-tfu” okazały się pierwszorzędnej jakości. Po obiedzie, przy czarnej kowie słuchano koncertu. Tangó, foxy, bluesy, stępy płynęły z czełusci gramofonu, kołysząc do snu ociężałą i wolną od służby załogę. Antyk, którego na lądzie człek nie chciałby słuchać nawet za dopłatą, tu słuchany był z całym nabożeństwem. Brak było tylko depesz, listów, gazet i telefonu, a cały urok morza wraz z wypoczynkiem lichoby wzięło.

Ranek 11-go lipca zastał nas w pobliżu wybrzeży litewskich. Wiatr małeńki z północy, morze „damskie”, ale barometr lekko spada. Niebo napół zachmurzone, nad lądem zaś, a czasem i nad nami, przeciągają ciepłe deszcze. Kucharz gotuje i śpiewa coś smutnie, generał studjuje locję, doktor opowiada, jak to było w norweskich fjordach na „Carmenie”, a sternik melancholijnie patrzy w niebo i trenuje się w zwrotach. Kompas, czegoś dziwnie niespokojny, „chodzi” od NO do NW i w żaden sposób nie chce się zatrzymać na właściwej kresce. Dopiero głos generała, który podniósł głowę z nad locji i spojrzał na ślad yachtu, przywołuje sternika do porządku.

O 11-ej wchodzimy na wody litewskie. Brzeg pusty, trochę pagórków i lasu, czasem od lądu oderwie się jakiś kuter rybacki i postukując motorem sunie w morze po ryby. Zmiana wachty następuje normalnie. Służba na „Witeziu” dzieli się na 2 wachty, zmieniające się w dzień co 3 a w nocy co 4 godziny. Kiedy jednak jest zła pogoda i trzeba więcej rąk do pracy, podwachta również wychodzi na górę.

Humory dobre, czas płynie szybko, „Witeż” również, wreszcie pod wieczór zbliżamy się do Kłajpedy. Ruch portowy widać nie jest tu świetny, — tylko niekiedy dostrzegamy parowiec, zdążający do lub z Kłajpedy. Płyniemy wolniutko o jakieś 200 metrów od plaży. Na zegarze kasyna widać wyraźnie godziny. Na maszcie „Witezia” powiewa polska bandera, a z plaży przyjaźnie kiwają nam i coś wołają. — Przeciwny prąd o szybkości do 2 mil na godzinę wstrzymuje nas przy Kłajpedzie do zachodu słońca. Zaczyna błyskać latarnia morską, a jednocześnie na sygnałowym maszcie dostrzegamy 2 białe latarnie, zawieszono jedną nad drugą. Oznaczają one „sztorm od SW” i zwiastują nam możliwość niebezpieczeństwa przy kontynuowaniu podróży. Jesteśmy bowiem blisko brzegu, który aż do Lipawy nie posiada możliwości dla nas portu do ukrycia się. Silny sztorm od SW mógłby wyrzucić nas na brzeg. Decydujemy więc, aż do wyjaśnienia sytuacji, lawirować w pobliżu Kłajpedy. Ostrożność tę nakazuje nam również zachmurzenie, deszcze i dalekie błyskawice. Jednocześnie wzmagają się wiatr od NW. Wobec powyższej decyzji, refujemy żagle i lawirujemy do 3-ej rano. Około północy słyszymy kilkanaście strzałów z brzegu, które niektórzy z pośród załogi chcą zaliczyć na nasz rachunek. Pewności jednak nie mamy, bo nawet nic nie „świślało”.

Przed wschodem słońca wiatr osłabł, wypogodziło się niebo, a z masztu sygnałowego znikły „złowieszcze” światła, — rozwinęliśmy więc pełne żagle i dalej w drogę.

W południe mijamy Połagę. Brzeg pusty i tylko w jednym miejscu widać jakieś roboty. O 18-ej „Witeź” wszedł na wody łotewskie, a wkrótce potem dostrzegliśmy jakieś niesamowite historie na lądzie i morzu. — Wieża kościelna w Połądze, która zaczęła już znikać za widnokręgiem, nagle uniosła się na trzy wysokości do góry i w tej pozycji zastęła. Za chwilę to samo uczynił budynek kościelny. A jednocześnie prawie brzeg „nakrył” się sobowtórem, powtórzył to raz jeszcze i dziwnie się wydłużył. Jezioro Papensee, oddzielone pasem ładu od morza, uniosło się również ku górze, ukazując na swej powierzchni niezwykłej wielkości żagliówki. Jakies grupy drzew, pływających w powietrzu, wiatraki, budowle i łosie czary łotewskie. I to nie na chwilę, a na godziny całe, bo aż do zachodu słońca trwało to zjawisko.

W porze letniej miraż na Bałtyku zdarzają się dość często i jeśli kontury obrazów nie są zbyt zniekształcone — wróżą dobrą pogodę.

Po zachodzie słońca na pokładzie osiadła dość obfita rosa, a wielki okrągły księżyc spoglądał na wciąż jeszcze zdumionych żeglarzy. Bowiem miraż i teraz się nie skończył. W pewnej chwili morze „popęzło” do góry i na godzinę zupełnie przesłoniło błyski latarni morskiej Papensee.

Następnego ranka dostrzegliśmy Lipawę. Korzystając ze słońca i słabego wiatru, przeprowadzono generalne mycie i czyszczenie yachtu, wysuszono zamoknięte rzeczy i przygotowano się do wejścia do portu.

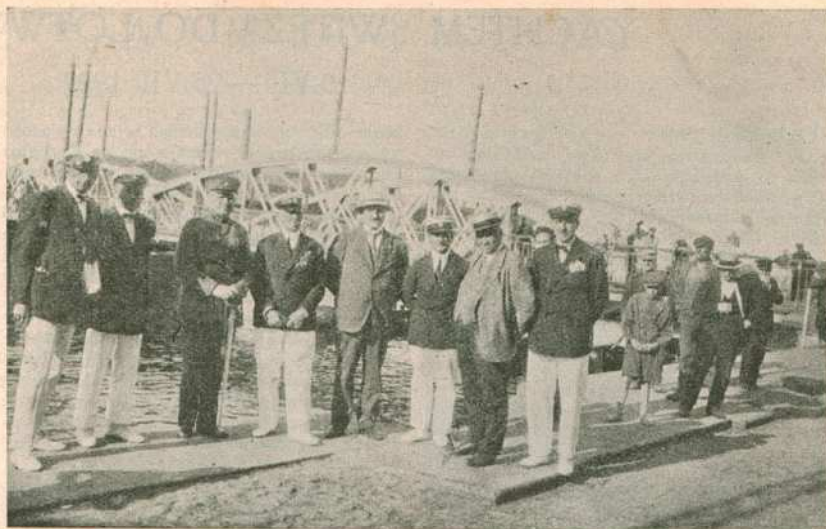
Tymczasem nastała cisza.

Niedługo jednak po 8-ej dostrzegamy wychodzącą z portu motorówkę z yachtem na holu. — Zbliżają się do nas, witają — i przyjmujemy na pokład p. dyrektora Kehrpe, przedstawiciela łotewskiego Yacht-Klubu. Od tej chwili aż do naszego odjazdu towarzyszy nam p. Kehrpe stale i wszędzie. Jest bardzo miły, uprzejmy i o wszystkim pamięta.

Po przycumowaniu „Witezia” w porcie, przebieramy się w galowe mundury Yacht-Klubu Polski, zostawiamy yacht pod opieką celnika i ruszamy do miasta. Przyjmują nas wszędzie serdecznie i gościnnie. Drogę skracają 2 oddane nam do dyspozycji auta, zaś czas — miłe towarzystwo. W ciągu 5 dni pobytu zwiedzamy porty wojenny i handlowy, miasto, zakłady kąpielowe, gielde, ratusz, lotnisko wojskowe etc. Nie było zdaje się ciekawszego obiektu, któreby nam nie pokazano, zwiedziliśmy nawet lotnisko wojskowe, bazę łodzi podwodnych, laboratorium artyleryjskie oraz magazyny min morskich.

W pierwszym dniu złożyliśmy szereg wizyt, między innymi konsulowi Rzeczypospolitej i Yacht-Klubowi Łotwy. Przyjęto nas nadzwyczaj miło w lokalu klubowym, poczem zaaranżowano wycieczkę kilkunastogodzinną na jezioro Lipawskie. Przy sposobności poznaliśmy komandora Yacht-Klubu Łotwy, p. Kirszfelda, który pokazał nam żeton, otrzymany od rosyjsko-amerykańskiej linii za 100-krotne przepłynięcie Atlantyku w charakterze kapitana statku.

14-go lipca wieczorem po całodziennym zwiedzaniu miasta załoga „Witezia” była podejmowana obiadem przez miasto, 15-go zaś przez konsula polskiego p. A. Pomiana. Tęż wieczorem czterej uczestnicy wycieczki z gen. Żaruskim odjechali koleją do Rygi, zastępca zaś kapitana pozostał na „Witeziu”, by przygotować



Żałoga „Witezia” w porcie Lipawy.

Fot. F. Hlasko

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



yacht do wyjścia w morze. „Ryżanie” nasi w ciągu paru godzin pobytu w stolicy Łotwy zwiedzili miasto i zdążyli złożyć parę oficjalnych wizyt, a między innymi miejscowemu Yacht-Klubowi.

Zastępca kapitana w Lipawie również nie próżnował. „Witeź” był rewizytowany przez komandora K. Seebecka (niemiecki Y. K. „Nord”), pułkownika Jakubowa, szefa lotnictwa morskiego i innych, popołudniu zaś „osierocony” zastępca był na obiedzie u konsula, a wieczorem z dyr. Kehrpe odwiedził przesłanną nadmorską miejscowość kuracyjną — Bernaty.

Następny ranek przyniósł naszych z Rygi. Jeszcze tylko pożegnalny obiad, wydany przez załogę „Witezia” w miejscowym kasynie, i wieczorem odprowadzani przez liczne Yachty, obdarzeni przez panie kwiatami i udekorowani przez komandora łotewskiego Yacht-Klubu honorowymi odznakami tegoż klubu, — wy-

szliśmy w morze, biorąc kurs na południowy cypel wyspy Gotland.

Przez noc wiatr słaby, nasilający się, barometr spada i rankiem następnego dnia mamy już dość silny NNW i szybkość 8 węzłów. Zbliżamy się coraz bardziej do wysokich wybrzeży Gotlandu i pod wieczór odkrywamy ład. — Niestety, jesteśmy znacznie wyżej od miejsc, na które zamierzaliśmy wyjść, — zmieniamy więc kurs, sterując na cypel.

Tymczasem niebo się chmurzy i wiatr się wzmacnia, więc refujemy żagle. Z prawej błyskają latarnie morskie, przed nami i z lewej liczne światła parowców. — Około północy zrywa się nagle silny szwał, połączony z taką ulewą, że wszystkie światła naraz znikają, prócz błyskawic i piorunów, które urządziły w pobliżu „Witezia” taką kanonadę, że rozkazy, podawane przez kapitana, często zupełnie nie były słyszane. Sytuacja stawała się nieprzyjemną. Ponieważ nie mogliśmy dostrzec światła parowców, nasze światła pozycyjne również nie były dla nich widzialne, — istniała więc możliwość zderzenia, co oczywiście dla „Witezia” oznaczałoby katastrofę. Na szczęście około 3-ej rano rozjaśniło się nieco i przemokła do ostatniej nitki załoga mogła spokojnie już zająć się zmianą garderober.

Wreszcie po południu 19-go lipca zawiniliśmy do Burgsviku. Jest to małeńki port na południowo-zachodnim wybrzeżu Gotlandu, — cichy i senny, jakby stworzony do wypoczynku zmęczonych żeglarzy. To też po 2 dniach postoju czuliśmy się wszyscy jak nowonarodzeni i żegnani przez zeszłorocznych znajomych („Witeź” już tu zdążył być poprzednio) — kapitan Smitha, jego córki i pieska — oddaliśmy cumy, udając się w drogę powrotną do Gdyni. Pogoda była nieświeżna. Wiatru mało, horyzont na 180° zasnuty chmurami, przepowiednia meteorologiczna wróży deszcze.

Suniemy wolniutko, sterując na Høborg, którego wysokie i ciemne kontury robią wrażenie jakiegoś warownego zamku.

Za rufą słychać parskanie. Ze zdziwieniem dostrzegam morskiego psa, który wysunął z wody swój czarny łeb i wodzi wzrokiem za „Witeziem”. Jak dowiedziałem się, w okolicach Gotlandu i wy-



„Witeź” w Burgsviku na wyspie Gotland.

Fot. F. Hlasko

żej dość często spotyka się te zwierzęta, naogół nie lubiane przez rybaków, którym stwarzają niemałą konkurencję w połowie, a jeszcze bardziej w rozpędzaniu ryb.

Dnia 22-go i 23-go lipca mamy pogodę bardzo zmienną. Słońce, deszcz, cisza, to znów niesamowite skoki „Witezia” na fali, przez fale i pod fale.

Wreszcie około wieczora dostrzegamy latarnię morską w Jastarni. Morze, dotychczas puste, ożywia się. Z Gdyni i z Gdańska suną parowce, ciągnąc za sobą pioropusze dymu. Powoli mijamy Hel. O godz. 22-ej, kiedy na wodach ojczy-



„Witeż” na morzu.

Fot. F. Hlasko

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DRUŻYNA SYBERYJSKA

Z przesłicznego, jak cacko wykończonego, rybackiego portu na Helu codzień wypływa nieduży a zwinny yachcik „Beniowski”. Wiatr wydyma mu białe żagle od góry skoszone, a przechylony w bok statek mocno w wodę zaryty twardym kilem płynie zuchowato, pian grzywy burzą czerpiąc nieomal. Na dziobie dziewczyna w stroju skautowskim z włosom rozwianym patrzy w szlak wodny. Kilka postaci młodzieńczych na pokładzie zastygło w czujności. Na rufie dowódca drużyny a yachtu kapitan dr. Jakóbkiewicz. Ogorzała, ciemną twarz okala młody zarost — ciemne oczy wbił w dal. Ręka na sterze — nieomylna ręka, która cała jednego nie cłybi. W największym rozpędzie otrze się burta z burta napotkanego statku o palca grubość wyminie rękę śmiałego pływaka co buja po falach zatoki, końców wiosel nie traci zbłąkanej szalupy — ręka pewna jak los, co rzuca łódź swoją w zamęt walki z wichrami, przebijają bałwany z junactwem, od którego zachwyt oddech w piersi zapiera.

Nie sam to „Beniowski” wyjeżdża na fale zatoki i przedziera się z nich na zbałwaniony zielony Bałtyk. Za nim lub przed nim chwytają wiatr w żagle dwie dobrane yole z trudem dryf żelaznymi mieczami hamując. Ciężka, wiosłowa (z żaglem) „Foka” pchana wyteżeniem mięśni podąża również; na toni idą szalupy większe i mniejsze. Czasem śpiew na nich zabrzmi wesoły, idąc w zawody z fal rykiem, i wtedy zgodnie w takt jego uderzają wiosła, a gdy fala sztywnieje — milczenie zalega — tylko wre praca, która jest walką o zwycięstwo, a czasem walką o życie.

A „Beniowski” jak ptak białoskrzydły tu i tam polatuje. Raz dumnie wyprostowany na zryfowanym żaglu kurs znaczący aż na widnokrąg sam wypływając, to znów oblatuje całą eskadrę koliskiem ogromnym, niby mewa, fal dotykając skrzydłami, i znów jest w jej środku. Gdzie takt wiosel się zmacił a łódź się zachwiała na fal skłonie, gdzie fok się „zaśmiał”, gdzie grot należy zrefować, gdzie dryf uniósł za daleko żaglówkę — wszędzie jest junak dowódca — w zachlastanej koszuli z włosom kruczym rozwianym, z tą

bujną radością życia w spojrzeniu, co pali, porywa, zachwycą — rozkazem podnosi, słowem tworzy, uśmiechem raduje.

Piękna jest ta drużyna Jakóbkiewicz, piękny jest jej hart woli i ducha, cudownie piękna jest walka z rozbuchanym żywiołem na morzu jaką toczy — a wręcz legendarnym jest jej życie, legendarne są jej dzieje.

I nie przypadek to wypisał imię yachtu „Beniowski”. Cała drużyna szła nie tak dawno szlakiem owego rycerza-wędrowca przez obce kraje, morza i oceany poprzez nędzę, niepewność i troskę i nadzieję, poprzez złość i krzywdę i walkę. Dzieje te, to niesłychane *katabasis* dzieci polskich na Sybirze zebranych poprzez mrozy ku wyspom Japonii i dalej do Polski nad własne morskie wybrzeże. Od Władysława przez Tokio do Wejherowa prowadził ten zastęp dr. Jakóbkiewicz. A kto spojrzał w tę piękną prawdziwie męską twarz człowieka, co umie pogodzić umiar wychowawczy z junactwem watażki-harcownika — ten już nie będzie szukał dowodów trudów przebytych, cudów woli i poświęcenia, bo jest w niej tyle mocy, że ogrom tych trudów maleje. Tam, w tych odciętych brwiach, w tem czole dumnym, w tych oczach rados-

stych cała załoga prócz sternika siedziała przy kolacji, nagle nadciągnął z boku silny szkwał. „Witeż” leży na burcie, załoga wyskoczyła na pokład, kolacja zaś poszła po kątach kabiny. Straciliśmy 2 talerze i czapkę komandora.

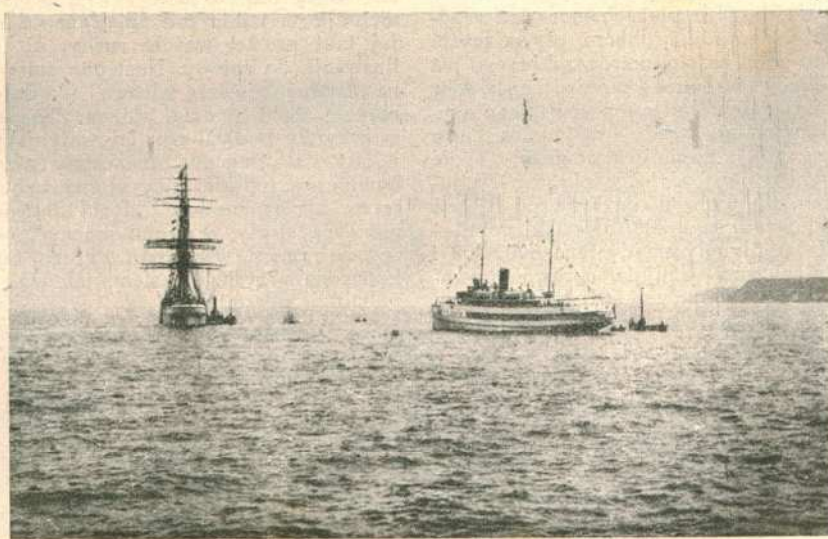
Szybko zlikwidowaliśmy nasze „boczne” położenie przez zmianę kursu na wiatr i zarefowanie żagla, poczem lawirując po zatoce, na rano dobiliśmy do Gdyni. Od 7-ej do 17-ej wściekła praca nad myciem i porządkowaniem yachtu i po serdecznym pożegnaniu przez komandora, załoga opuściła „Witezia”.

S. KOSKO

nych jest coś więcej niż moc, jest wiara we własną twórczość, jest pewność, że dziś będzie płodniejsze niż wczoraj. Płodniejsze — w dziale wychowania człowieka, którego pierś rozdyma zawsze żądza czynu.

Na Helu, na dużej polanie jest obóz drużyny syberyjskiej. Namioty obszerne, wysokie obramiają czworobok majdanu. W środku most. Po jednej ze stron namiot-kancelaria. Tu zbiega się rozkazodawstwo i porządek. Dalej namioty sypialnie — opodal kuchnia. Wszędzie ład — rygor — porządek. A jednak to coś więcej niż obóz — to dom tych dzieci. Tu one są u siebie. Na zimę rozjadają się. Część do szkół, do burs, internatów, część do Wejherowa. Ale dom ich — to właśnie tu. To ta trawa placu ćwiczeń i szare płótno namiotów i lazur nieba i przeżyć wspólnych bogactwo i miłość braterska. To rodzina.

Nie będę się wdawał w opisy. To trzeba widzieć. To musi zobaczyć każdy, kto mówi o wychowaniu nowego pokolenia. Na miedzymorzu helskim tworzy dr. Jakóbkiewicz nową rasę obywateli świata, nowy gatunek polaków, których owiał wiatr od morza, których spaliło słońce, wysmagały burze — rasę silną hartowną, rasę sprawną i dzielną, która się nie da



„Lwów” i „Gdańsk” na redzie portu w Gdyni.

zamknąć w ciasnych lądowych granicach, której tęsknoty obejmą glob cały od równika aż po bieguny i rozbudzą wielkie pragnienie pływania navigare est necessere, vivere non necessere. Pragnienie zdobycia światów.

Jest jedna fotografia obraz. Morze poczyną igrać, świeży wiatr podniósł pierwsze krótkie bałwany, już rozwiewa ich grzywy — i widać już, jak połowę firmamentu okryły chmury burzane. A na ich spotkanie płynie hufiec syberyjski, żagiel spuszczone. Przy maszcie stoi młodzieniec i patrzy w skłębione cielska obłoczne. Chłopcy unieśli wiosła. Czekają. Jeszcze chwila — rozpęta się nawałnica. Czekają pewni, młodzi, radośni. Czekają burzy. Oni ją zwalczą.

II

Nieraz odwiedzałem obóz dzieci syberyjskich na Helu. Patrzyłem na jego życie codzienne, na jego trudy, zabawy, radości. Bo trudu tam nie ma. Dzieci same robią niemal wszystko — to jednak jeszcze nie znój. Ten jest udziałem właściwie kierowników — p. Anny Leliwa-Bielkiewiczowej i dr. Józefa Jakóbkiewicza. Ludzie ci istotnie cudów dokonują, by utrzymać, żywić, odziać i stworzyć rodziny z gromady wychowanków. Bo cudem jest, że znajdują w naszym, naogół biernym społeczeństwie środki na to, co robia.

Latem pięćdziesiąt procent życia obozowego to morze. Z początku trzeba było dzieci nauczyć się kapać — bo jeszcze przed dwoma laty poprostu bały się wody. Dziś strach minął. Woda nęci — nęci możliwość jej opanowania — nęci możliwość wypływania na fale łodzią, żaglówką, yachtem. Ale nim ktoś wejdzie do łodzi musi pływać. Minimum sześćset metrów daje wstęp na wioslarstwo — osiemset to już znaczy awans na żagiel. Do założenia yachtu zaliczonym być może ten lub ta, co przeplynie dystans ponad tysiąc metrów i sprawnie, a pewnie włada wiosłem.

Na naszych plażach morskich rzadko widać ludzi dobrze pływających. Kto odbił na sto metrów od brzegu już podziw wzbudza powszechny. A w dniu popisu hufca syberyjskiego wypłynęło na wody sześćdziesięcioro przeszło dzieci i młodzieży. Troje przebyło w wodzie po pięć i pół kilometrów, około dwudziestu po cztery, kilkunastu po 1,200; dzieciaki po 10—13 lat płynęły na dystans 600, 300 i 150 metrów. Czujnie, sprawnie towarzyszyły płynącym łodzi, bacząc na

każdego, pilnując, czy kto nie potrzebuje pomocy. Ale nie tylko łodzi idą na ratunek potrzebującym, bo na pierwszy znak niebezpieczeństwa spieszą wszyscy uczestnicy pływania. Niech tylko kto zasłabnie, już inny jest u jego boku. Lekkie oparcie o ramię silniejszego wystarczy. Te dzieci znają się dobrze — wyczuwają się wzajem — ich solidarność jest najlepszą rękojmią bezpieczeństwa.

To też pomimo forsownych ćwiczeń, pomimo to, że rzucają się na największe fale, że wypływają łodziami w czas mgły i deszczu, że walczą z wichrami, prując spienione bałwany pierśią własną lub dziobem łodzi — w obozie nieszczęśliwych wypadków nie było.

Nie zawsze to rozumie przyglądająca się popisom publiczność. Zachęta dla słabnącego nieraz rozumie ona jako przymus, wysiłek ambicji traktuje jako udręk. Nieraz przez litość gadają tu nerwy i tchórzostwo. Tego rodzaju litość tylko krzywdę wyrządza.

— Surowy obóz surowych ludzi wyrabia — mówił mi któryś z widzów zawodów. — Zcierstwieją tu dusze... — mówił z żalem.

Uśmiechnąłem się. Jest bowiem inna strona życia dzieci syberyjskich. Przy jednej z innych sposobności mogłem ją oglądać.

Na obszernym majdanie zgromadziły się dzieci. Kilka komend. Stały w rząd podług wzrostu. Sformowały czwórki — wyrównały. Dalsze komendy pchnęły hufiec w marsz. Krok coraz bardziej rytmiczny. Czwórki rozchodziły się w pary. Dwuszeręgi zginały się girlandami na obie strony i znów łączyły, lub przeplatały ze sobą, tworząc przeróżne skrety, wydłużały w rząd, aby potem trójkami odpadać, które w marszu łączyły się w szóstki. To był wstęp — przygrywka.

Na następną komendę dzieci stanęły — zluźowały. Zabrzmiął śpiew. Znana, prosta piosenka: „Miałeś chacie złoty róg”. Proste słowa, prosta melodia w jeden ton śpiewana, a w jej takt proste, wesołe ruchy, ni to ilustracja do śpiewu. Następna śpiewka „Bywaj dziewczę zdrowe” już dało obrazki nieco bardziej złożone. Szeregi przyjęły podział ról, falowały. Ten falisty ruch mocno zaznaczony przy hymnie kaszubskim niby morze wzburzone transponował. „Rota” dwie pierwsze strofy w kroku mocnym, w splocie ramion, w zwarcu szeregu, zakończona przysięgi gestem, jak walki pobudka zabrzmiiała.

Wrażenia coraz silniejsze. Zespół coraz zgodniej mówi i śpiewa, coraz zgodniej się rusza, coraz bardziej złożone daje obrazy. Zaczyna się prawdziwa, głęboko odczuta i przemyślana eurytmia. Obrazki, gdzie chór w deklamację przechodzi, interpretując wójkę Słoińskiego, Stacha, Konopnickiej pieśń o Prząśniczkach, o żeńcach — to już są dzieła sztuki i to sztuki w najwyższym tego słowa znaczeniu.

Owe surowe, morskie dziewczęta czy jako „Zorza złota” (Stach) czy przodownica w żeńcach, czy prąśniczka nabierają prawdziwego porwijającego wdzięku, nogi rwą się do tańca, gdy śpiew góralski rozbrzmiewa, a owe wyrostki-harcerze z junactwem kropić „drobnego” poczynają. Łzy chwytają za gardło, gdy tragizm śmierci młodzieńczej na wojnie odbija się w zgębnieniu przecięciach, w mrokach bezbrzeżnego bólu i smutku młodości artystek i artystów. Nie waham się użyć mocnego słowa — bo oni naprawdę czują to, co czynią, czują z przejmującą głębią.

Tryumfalny obraz w takt hymnu narodowego, obraz, nad którym wiał sztandar drużyny, obraz pełen szlachetnego patosu zakończył popis.

Im surowsze jest ich życie w morzu — mówił dr. Jakóbkiewicz, tem większą uwagę zwracamy na eurytmję. Trzeba przeciwwagę piękna wytworzyć.

Przeciwwagę! — myślałem — zapewne. Ale tam piękno walki — tu piękno dźwięku i ruchu — jest dziecina, gdzie i jedno i drugie się zlewa w całość — szlachetną, hartowaną duszę człowieka.

Przebóg! Nie wolno nam zmarnować tych wysiłków, owych podwalin nowego wychowania! Nie wolno nam wychowania tego odmówić innym, szerszym rzeszom młodzieży. Tych dwoje: Anna Bielkiewiczowa i Józef Jakóbkiewicz muszą znaleźć wielkie ogromne serdeczne poparcie wszędzie, bo to są twórcy, to są rzeźbiarze dusz utalentowani, entuzjastyczni — nowością mocni — zapałem niezwykłymi.

Na maszt obozowy wzbil się sztandar. Szeregi ku niemu obrocone zastygły, ręce się wzniosły, dłonie w przysięgi znak zwarte:

— Cześć sztandarowi!

Długa uroczysta chwila milczenia.

I zdało się wtedy, że morze z odłali szumem fal powtarzało:

— Cześć sztandarowi nowej, morskiej Polski!

A. UZIEMBŁO

HOTEL CONTINENTAL

GDAŃSK, STADTGRABEN 6/7

NAPRZECIWKO GŁÓWNEGO DWORCA

Telefony Nr. 28651, 26306.

PIERWSZORZĘDNA
WINIARNIA - RESTAURACJA
ZNAKOMITA KUCHNIA

CENY UMIARKOWANE

Pokoje z telefonami, łazienką i W. - C.

JAK POWSTAŁ PIERWSZY FILM MORSKI „ZEW MORZA”?

W miarę rytmicznych uderzeń kół biegnącego coraz szybciej pociągu układały się systematycznie, rozbiegane wrażenia i gorączką wyjazdu, myśli.

A więc na koniec po 3-miesięcznych przygotowaniach jedziemy realizować wielki pierwszy film morski.

Szanowny czytelnik prawdopodobnie przypuszcza, że zrobienie filmu polega na napisaniu mniej lub więcej udatnego scenariusza, a następnie, według zgóry ułożonych scen, musi operator nakręcić, później w laboratorium zmontować, no i film gotów. Można go już podziwiać za całe dwa złote w rzeszcie oświetlonym kinie.

Był czas, gdy i ja tak myślałem. Jednak w ciągu ostatniego roku t. j. gdy zostałem prezesem sekcji filmowej Ligi Morskiej i Rzecznej musiałem na własnej skórze odczuć, że jest trochę... inaczej.

Radzę wszystkim szanownym czytelnikom, o ile cenią własny spokój i zdrowie, być jaknajdalej od wytwórni filmowej i od strasznych ludzi, realizujących filmy, w przeciwnym bowiem razie staniesz się w XX wieku w pełnym znaczeniu tego słowa — niewolnikiem. Nie będziesz miał ani własnego czasu, ani własnych myśli (zastąpi je scenarzysta), ani własnych ruchów (zastąpią je bezapelacyjne rozkazy reżysera) i t. d.

Wola kapryśnego losu stałem się tym niewolnikiem i wraz z ludźmi filmu z wytwórni „Leo-Film” (reżyser H. Szaro, operator inż. Sztajnwurcel, dyrektor administracyjny W. Markiewicz) jadę czuwać nad układem i realizacją scen morskich w wyżej wymienionym i filmie.

W ciągu 3-miesięcznych przygotowawczych prac nad scenariuszem Stefana Kiedrzyńskiego, poznałem tych fanatyków i wiernych kapłanów Wielkiego Władcy — Filmu. Nic dla nich nie egzystuje poza ich bogiem. I tu nawet w ciasnym przedziale pociągu słyszę wciąż magiczne słowa „plene-

ry”, „negatyw”, „atelier”, „zbliżenie”, „plan ogólny” i t. d.

Jednak miarowo — wahadłowy ruch pociągu robi swoje. Zасыpiam.



Scena z prologu. Na statku korsarskim!

„Rewizja walutowa” — ryczy przyjemny bas nad uchem. Przecieram oczy. Jesteśmy w Tczewie. Dumnym ruchem podaje pugilares. Nigdy nie bałem się rewizji walutowej. W ciągu tych kilku tygodni pobytu na wybrzeżu, nauczyłem się z zadziwiającą szybkością wyjmować pugilares i legitymację. Jest tu bowiem przyjemny zwyczaj pokazywania ich prawie co kilometr. Jeszcze parę godzin jazdy i jesteśmy w Gdyni. Na każdym kroku widać tu wpływ morza, względnie wielkiej ilości słonej wody. Przedewszystkiem zadziwiająco oddziaływała słoność na ceny i apetyty poczytych Kaszubów.

Wszystkim, którzy jadą w lipcu do Gdyni po przyjacielsku radzę zaopatrzyć się w składany namiot, gdyż otrzymać tu jakiś nocleg pod stałym dachem jest marzeniem ściętej głowy. Odczuliśmy to dotkliwie na sobie. Mimo całej energii i przedsiębiorczości p. W. Markiewicza, pierwszą noc przebyliśmy pod gołym niebem i do prawdy nie wiem, czym skończyłaby się cała nasza wyprawa, gdyby nie uśmiech losu, który skierował nasze

kroki na Kamienną Górę, gdzie strasznie miła i sympatyczna p. O., dowiedziawszy się, że robimy film morski, udzieliła nam w swojej willi gościny.

Rozpoczęły się pracowite dni i wieczory. O 6-ej rano wpada Markiewicz i budzi nas bezapelacyjnie. Staramy mu się dowiedzieć, że dzisiaj nie pogoda, że będzie deszcz, że nie można kręcić. Nic nie pomaga. Cóż robić. Z bólem serca opuszczamy łóżko. Godzina 7-ma — odjazd samochodami do portu. Gdynia jeszcze śpi. Gdzieś niedaleko widać wychylającą się głowę rozbudzonego letnika, patrzącego ze zdziwieniem na mknące z rykiem auta, napelnione pstrokacizną korsarzy, murzynów, marynarzy, szwarccharakterów, a w środku, jak zawsze uśmiechnięta, czarująca p. Marja Malicka.

Codziennie inne sceny na innych obiektach pływających.

Oto „kręcimy” na statku szkolnym marynarki handlowej „Lwów”. Padają słowa dziwnej, dla ucha szczura lądowego, komendy. Młoda, lecz sprawną załogę podnosi żagle i owinięty ich pióropusząmi wypływa majestatycznie biały, piękny „Lwów” na pełne morze.

Teraz znów robi się „zbliżenie” przy sterze. Amant p. Jerzy Mar gra jak prawdziwy stary wilk morski. Otrzymuje nawet słowa uznania od starszego oficera okrętu.

Inny znów dzień poświęcamy na kręcenie na okręcie torpedowym — szkolnym „Generał Sosnkowski”. Następnie sceny z hydroplanem i na torpedowcu „Kujawiak”.

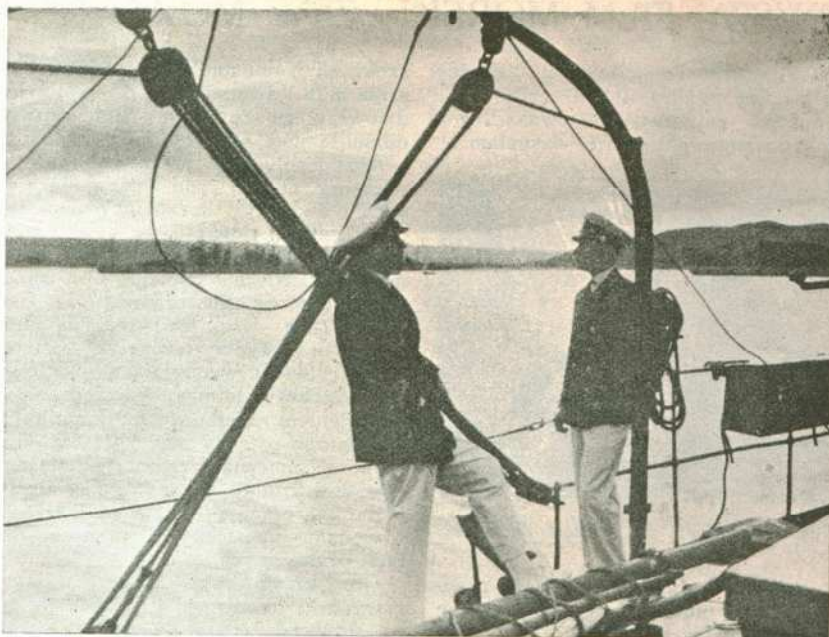
„Kujawiak”, wraz ze swymi oficerami kpt. mar. Hryniewieckim i kpt. mar. Giedroyciem, i całą załogą, ogromnie przypadł do gustu ludziom filmu. Panna Marja Malicka jest zachwycona i twierdzi, że gdyby była mężczyzną, toby napewno była marynarzem i to koniecznie na „Kujawiaku”. Na „Kujawiaku” też spędzamy trzy pracowite, lecz bardzo miłe dni. Tu również odbywa się kilka drama-



U steru „Lwowa”.



Scena na pokładzie „Lwowa”.



Scena na torpedowcu „Kujawiak”.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



tycznych (dla filmu) epizodów. Oto śmiejąca się i rozmawiająca z kpt. Hryniewieckim p. Malicka, na sygnał trąbki reżysera H. Szaro, pada zemdlona, za chwilę znów śmieje się i kończy przerwana rozmowę. Tu znów niżej podpisany wnosi na pokład torpedowca okrwawionego i ledwo żywego amanta Jerzego Mara, za chwilę tenże Mar całuje — z zazdrości ręka mi drży — p. Malicką.

Innego znów dnia odbywają się sceny na precyzyjnym jachcie urzędu rybackiego „Gazdzie”. Wychodzimy „Gazdą” w morze, które tego dnia jest burzliwe, i oto cała załoga (aktorska) nie wyłączając nawet obojętnego murzyna, sprowadzonego specjalnie na ten film z San-Francisco, zaczyna... odbywać dalekie podróże na Łotwę.

Inny znów dzień poświęcamy na prolog, t. j. sceny na pirackim (z XVI wieku) okręcie. Zdaje mi się, że widzę śmiały kaprós pomorskich, dumnie roznoszących sławę polskich marynarzy, aż hen po wody szwedzkie i duńskie.

Jedna scena zmienia drugą i tak bez końca od rana aż do zachodu.

Ledwo wróciliśmy do domu już niełitościwy H. Szaro wzywa inż. Sztajnwurcla i mnie do układania scen na dzień następny. Tu stacamy prawdziwej walki słownej. Każdy ujmuje sceny ze swego punktu widzenia. A więc p. Henryk ze scenariusza, pan Seweryn z fotogenicznego, a niżej podpisany z fachowo-morskiego punktu widzenia. Często zastawał nas poranek siedzących nad stołem z rozrzuconymi na nim szkicami sytuacyjnymi, notatkami i opracowaniami szczegółów scenariusza. A o 6-ej znów ten nieznośny Markiewicz ze swoim: „Proszę wstawać”.



Scena strzelania torpedą na O. R. R. „General Sosnkowski”.

trzech tygodni zasypiam w błogim przeświadczeniu, że o 6-ej rano nie zbudzi mnie Markiewicz.

W Warszawie po przyjeździe znajomi bliźni i dalsi nie dają mi spokoju pytaniami: „no jak się udał film”, „a jaka treść”, „a czy Malicka rzeczywiście jest taka ładna” i t. p.

Mam dla nich wszystkich jedyną odpowiedź:

„Wszystko to zobaczycie na srebrnym ekranie w październiku r. b.”

(—) WŁADYSŁAW WOLSKI

KAŻDY CZYTELNIK

„MORZA”

winien jednak nowych prenumeratorów pisma.



Na pokładzie torpedowca „Kujawiak”. Odpoczynek po zdjęciach. W środku p. Marja Malicka.

POBYT PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ NAD POLSKIM MORZEM

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W pierwszych dniach sierpnia r. b. Pomorze gościło Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, który zaszczylił swą obecnością uroczystość odsłonięcia pomnika Henryka Sienkiewicza w Bydgoszczy, oraz regaty o mistrzostwo Polski w Brdziejściu pod Bydgoszczą. Następnie po zwiedzeniu miast pomorskich, Pan Prezydent Rzeczypospolitej przybył do Gdyni dnia 3 sierpnia.

Miasto Gdynia, do którego p. Prezydent Rzeczypospolitej, Ignacy Mościcki, zawitał po raz pierwszy, przybrało wygląd uroczysty, jakiego nie miało od czasu swego powstania. Dworzec kolejowy, wszyst-

m. Gdyni burmistrz Krause i wręczył P. Prezydentowi Rzeczypospolitej chleb i sól oraz klucze m. Gdyni. Następnie powitał P. Prezydenta imieniem ludności polskiej w m. Gdańska prezes gminy polskiej w Gdańsku p. Czyżewski, zapewniając P. Prezydenta, że ludność polska w miastach żywi gorącą miłość do swojej duchowej ojczyzny Polski. Przemówienie swe zakończył p. Czyżewski okrzykiem na cześć P. Prezydenta, który zebrane tłumy z entuzjazmem powtórzyły.

Z kolei przemówił do P. Prezydenta przewodniczący Bratniej Pomocy studentów polskich na politechnice gdańskiej, p. Flatau, wręczając zarazem P. Prezydentowi oryginalny model średniowiecznej kogi gdańskiej z napisem: „Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej Ignacemu Mościckiemu — akademicy polacy z Gdańska w hołdzie”. P. Prezydent podziękował w serdecznych słowach za interesujący i oryginalny dar, poczem udał się wśród szpalery publiczności, wznoszącej na jego cześć entuzjastyczne okrzyki do pomostu przystani pasażerskiej, gdzie powitały Go salwy dział okrętów wojennych Rzeczypospolitej.

Z pomostu udał się P. Prezydent Rzeczypospolitej ze swoim najbliższym otoczeniem na pokład statku „Żegluga Polska” „Gdynia”. Z chwilą pojawienia się P. Prezydenta na pokładzie, wywieszono na maszcie banderę Prezydenta Rzeczypospolitej. W pobliżu statku „Gdynia”, równoległe do wybrzeża, wyciągnęły się długim sznurem wszystkie stojące w porcie okręty wojenne Rzeczypospolitej, które po zapadnięciu zmroku przez dłuższy czas oświetlały miasto i okolicę ze swoich reflektorów.

Następnego dnia Pan Prezydent Rzeczypospolitej zwiedził budujący się port w Gdyni, interesując się najdrobniejszymi szczegółami budowy. Wyjaśnień udzielał Panu Prezydentowi kpt. portu Zaleski, kpt. statku „Gdynia” Ryński i dyrektor budowy portu inż. Wenda. Z portu wyjechał Prezydent Rzplitej wraz ze swoim otoczeniem w towarzystwie p. ministra Przemysłu i Handlu Kwiatkowskiego, wo-

jewody pomorskiego Młodzianowskiego, starosty krajowego Wybickiego, oraz starosty morskiego gen. Żaruskiego na krótką przejażdżkę po morzu, w czasie której eskortę honorową stanowił okręt Rzeczypospolitej „Kujawiak”.

O godz. 1 po poł. odbyło się w kasynie w Gdyni śniadanie, wydane przez miasto na cześć P. Prezydenta.

Sale kasyna przystrojone były zieloną i sztandarami narodowymi. W śniadaniu wziął udział m. in. biskup chełmiński ks. Okoniewski, minister Przemysłu i Handlu Kwiatkowski, komisarz generalny Rzplitej w Gdańsku, minister Strassburger, woje-



Brama tryumfalna w Gdyni.

kie ulice, port oraz pomost przystani pasażerskiej „Żegluga Polska”, przybrano bogato festonami z zieleni oraz sztandarami o barwach państwowych. W pobliżu dworca oraz ul. 10 Lutego ustawiono dwie bramy tryumfalne, ozdobione godłami państwowymi oraz herbem m. Gdyni. Na pierwszej bramie widniały napisy „Morze — przyszłość Polski”. Niezwykle bogato i efektownie udekorowany był pomost przystani pasażerskiej „Żegluga Polska”. W przystani stał na kotwicy statek pasażerski „Gdynia”, na którym p. Prezydent Rzeczypospolitej zamieszkał na czas swego pobytu w Gdyni.

Przy pierwszej bramie tryumfalnej stanęła kompania honorowa marynarki wojennej z orkiestrą, sokoli, organizacje przysposobienia wojskowego, związki i stowarzyszenia miejscowe i z całego Pomorza, oraz tysiączne tłumy publiczności. Tutaj też oczekiwał P. Prezydenta minister Przemysłu i Handlu, p. Kwiatkowski, prezes Banku Gospodarstwa Krajowego, gen. Górecki, naczelnik wydz. żegluga morskiej Min. Przem. i Handlu komandor Piśtel, rada miejska i magistrat m. Gdyni, z burmistrzem p. Krausem na czele, oraz członkowie komitetu przyjęcia. Przy drugiej bramie tryumfalnej zgromadzili się liczne towarzystwa, związki i organizacje polskie z Gdańska w liczbie przeszło tysiąca osób.

Na granicy powiatu powitał P. Prezydenta Rzeczypospolitej starosta morski, gen. Żaruski oraz dowódca floty wojennej komandor Unrug, którzy następnie w samochodzie, poprzedzili do miasta orszak P. Prezydenta. Około godz. 8-ej wiecz. P. Prezydent Rzeczypospolitej stanął u pierwszej bramy tryumfalnej, witany burzliwymi oklaskami zebranych tłumów oraz dźwiękami hymnu narodowego, odegranego przez orkiestrę marynarki wojennej. P. Prezydent przeszedł przed frontem kompanii honorowej, poczem podszedł do bramy tryumfalnej, gdzie powitali Dostojnika Państwa obecni z ministrem Przemysłu i Handlu inż. Kwiatkowskim na czele. Następnie powitał P. Prezydenta imieniem

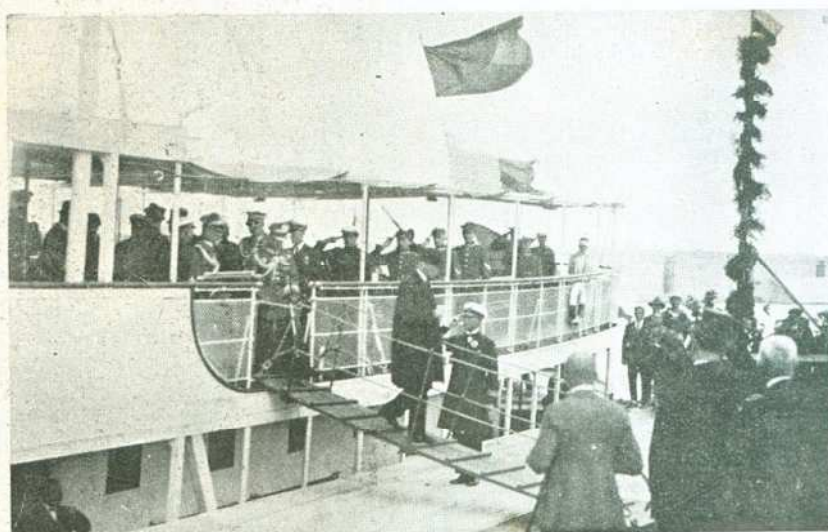


P. Prezydent Rzeczypospolitej udaje się samochodem na zwiedzanie miasta i portu.

woda pomorski gen. Młodzianowski, starosta krajowy dr. Wybicki, starosta morski gen. Żaruski, dowódca floty komandor Unrug, szef sztabu floty kom. Korytowski, członkowie rady miejskiej i magistratu m. Gdyni z burmistrzem Krausem na czele oraz wiele zaproszonych osób z Gdyni i z Gdańska.

Po śniadaniu udał się P. Prezydent Rzeczypospolitej wraz ze swoim otoczeniem i towarzyszącymi mu osobami na pokład statku „Gdynia” i wyjechał na morze na całodzienną wycieczkę.

W piątek, 5 sierpnia P. Prezydent Rzeczypospolitej zwiedził port wojenny w Gdyni. P. Prezydent przeszedł przed frontem kompanii honorowej, odbierając ra-



Pan Prezydent Rzeczypospolitej opuszcza statek „Gdynia”, na którym mieszkał w czasie swego pobytu nad morzem

port od jej dowódcy, a następnie dokonał przeglądu floty wojennej.

Po zakończeniu uroczystości wojskowych P. Prezydent Rzeczypospolitej udał się o godz. 10 na pokład okrętu „Komendant Piłsudski”, na którym wyjechał do Jastarni na Helu, dokąd przybył około g. 11, witany serdecznie przez miejscową kaszubską ludność rybacką, oraz przybyłych z całego Helu letników. Po krótkim pobycie w Jastarni P. Prezydent Rzeczypospolitej powrócił na okręt „Komendant Piłsudski”, na którym udał się z powrotem do portu wojennego w Gdyni.

O godz. 2 pp. dowódca floty kom. Unrug podejmował P. Prezydenta oraz towarzyszące Mu osoby i świętą śniadaniem na pokładzie okrętu „Admirał Sierpiński”.

O godz. 16 p. Prezydent wyjechał do Pucka. Na rynku miejscowym, przystrojonym zieloną i szarą barwą państwowych, oczekiwali przyjazdu Prezydenta przedstawiciele władz miejskich i powiatowych, duchowieństwo oraz kompania honorowa lotnictwa wojskowego i liczne tłumy ludności. Po powitaniu przez przedstawicieli zebranych władz P. Prezydent udał się do obozu przysposobienia wojskowego, a następnie do Jastrzębiej Góry, gdzie podejmowany był podwieczorkiem przez mieszkającego tam na letnisku wojewodę pomorskiego gen. Młodzianowskiego.

Około godz. 9 w. P. Prezydent odjechał samochodem wraz ze swym otoczeniem i świtą do Wejherowa, gdzie podejmowany był obiadem przez miejscowego starostę. Po drodze ludność wszystkich miejscowości witała entuzjastycznie Prezydenta.

Odjazd P. Prezydenta do Warszawy nastąpił w sobotę, 6 sierpnia, rano.

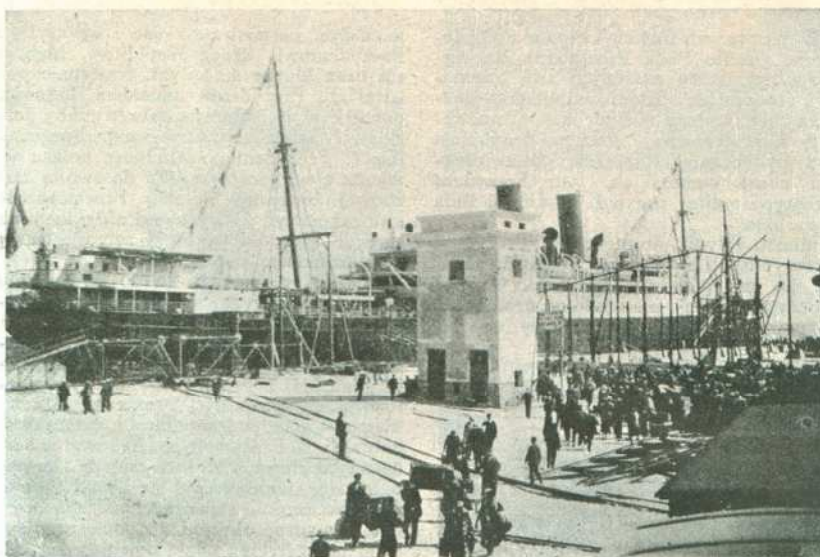
NOWY YACHT „YACHTKLUBU POLSKI”.

Nowonabyty przez „Yacht Klub Polski” we Francji jacht zawinął w dniu 16 sierpnia do portu w Gdyni. Opuścił on Havre 30 lipca pod dowództwem kapitana E. Janowskiego. Załogę stanowili członkowie Y. K. P. pp.: H. Sokolnicki, K. Orthwein i W. Targoński, oraz czł. kadry żeglarskiej Y. K. P. Tumilowicz i Staniszewski. Nowy jacht jest typu podróznego i może pomieścić 14 osób. Pełne ożaglowanie wynosi 220 metr. kw. Co do jego własności żeglarskich, to p. Edde, dyrektor „Compagnie Générale Transatlantique” w Hawrze, wypowiedział się następująco: „C'est un bateau, que je voudrais avoir, — c'est tout ce que vous pouvez trouver de mieux pour un Club de bons marins”. Z drugiej strony fakt, że bliźniaczy jacht „Jolie Brise” zdobył w roku ub. I-sze miejsce w 600-milowych regatach na pełnym morzu w Anglii również wskazuje na wysokie walory żeglarskie jachtu.

Nowy jacht służyć będzie do dalszych podróży morskich, które rozpoczną się w roku przyszłym. Zastąpi on „Witezia”, gdyż ten jako jacht wyścigowy jest zbyt delikatny i dłuższe podróże ujemnie wpływają na jego kadłub.

OBRÓT TOWAROWY GDYNI STALE WZRASTA.

W miesiącu lipcu przewieziono prawie o 15.000 ton więcej, niż w czerwcu.



Statek „Suffren”, największy jaki dotychczas do portu w Gdyni zawinął, przywiózł wycieczkę polaków z Ameryki.

Fot. Dr. F. Hlasko.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Zestawienie ruchu statków i obrotu towarowego w Gdyni, wykazuje dalszy i szybki wzrost sprawności nowego portu.

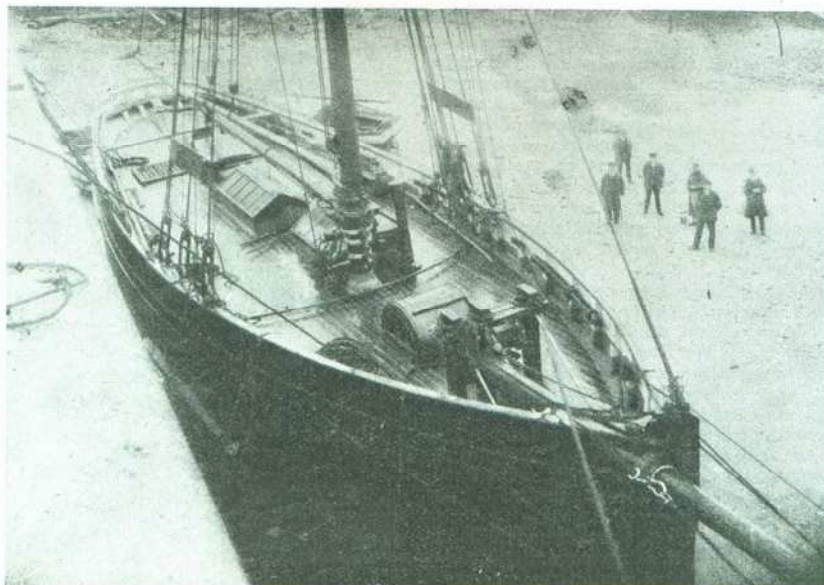
W m. lipcu:

	1927 r.	1926 r.
Statków	44	21
Netto Ton Rej	42.994	17.406
Pasażerów	810	100
Ładunku	2.708 ton	3 tony.
	Wyszło	
	1927 r.	1926 r.
Statków	43	24
Netto Ton Rej	39.813	17.206
Pasażerów	996	333
Węgla	80.395 ton	36.533 tony.
Drobnicy	1 tona	—
Opłat portowych pobrano 33.700 zł.		

tach. Jak widać z powyższego, ruch portowy Gdyni w porównaniu do roku ubiegłego wzrósł przeszło dwukrotnie zarówno pod względem ilości zachodzących i wychodzących statków (od 1.I 1927 do 31.VII — 241 statków, za cały rok 1926 — 301 st.), jak też pod względem ilości ładunków i pasażerów.

Między innymi w dniu 9 lipca r. b. przybył z New-Yorku przez Le Havre parowiec pasażerski „Suffren” o pojemn. 12.000 ton brutto. Jest to największy statek, jaki dotychczas zawinął do Gdyni. Należy nadmienić, że sąsiedni Gdańsk dawno już takiej wielkości okrętu w swoim porcie nie oglądał.

Fotografję s/s „Suffren” w gdyńskim porcie zamieszczamy w niniejszym numerze.



S. K.

Nowy jacht nabyty we Francji przez Yacht Klub Polski.

MARYNARKA WOJENNA

Z ŻYCIA NASZEJ MARYNARKI WOJENNEJ

KRAŻOWNIK O. R. P. „BAŁTYK”
W PORCIE WOJENNYM GDYNIA.

7 sierpnia r. b. przybył do portu wojennego Gdynia, przyholowany przez dwa najsilniejsze holowniki francuskie z Cherbourg'a, nowonabyty przez Rząd Polski krążownik francuski „d'Entrecasteaux”.

Na wniosek Kierownictwa Marynarki Wojennej Pan Minister Spraw Wojskowych zatwierdził nazwę O. R. P. „Bałtyk” dla wymienionego krążownika.

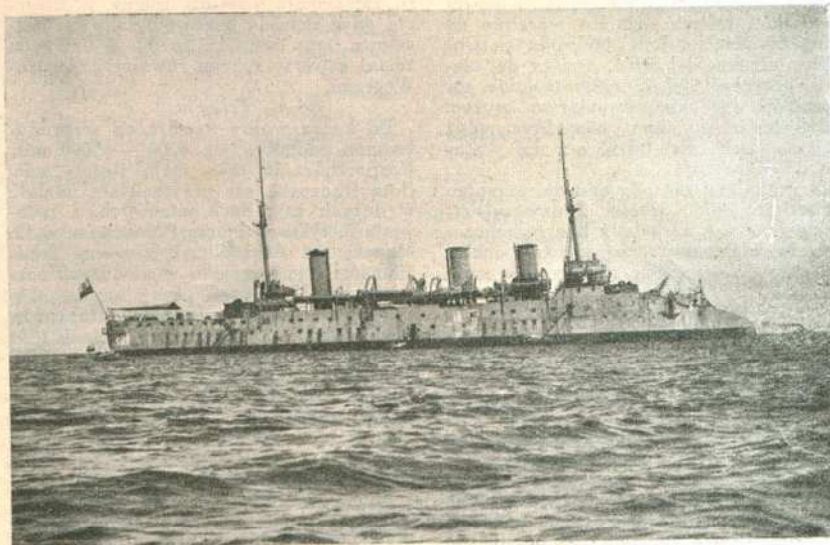
Powyższy okręt wszedł w skład naszej floty wojennej, jako okręt szkolny, i będzie służył za stałe miejsce pobytu dla podoficerskiej szkoły specjalistów morskich, znajdującej się dotychczas w Świeciu n/Wisłą. Dzięki umieszczeniu szkoły na krążowniku, uczniowie będą mogli zapoznać się dokładnie i praktycznie z życiem okrętowym, ze sprzętem nawigacyjnym, z kotłami, z maszynami, oraz z mechanizmami pomocniczymi.

KANONIERKI „KOMENDANT PIŁSUDSKI” I „GENERAL HALLER” NA WODACH DUNSKICH.

Dnia 18 sierpnia r. b. kanonierki „Komendant Piłsudski” i „General Haller” opuściły port wojenny Gdynia, udając się na wody duńskie do portu w Kopenhadze, dokąd przybyły dnia 22 sierpnia i po 4 dniowym pobycie powróciły na wody polskie. W Kopenhadze odbyło się szereg oficjalnych wizyt i przyjęć zgodnie ze zwyczajem międzynarodowym.

PUCK GOŚCI HYDROPLANY
ANGIELSKIE.

23 sierpnia przybyły do Pucka dwa wojskowe hydroplany angielskie, których załoga była gośćmi naszego morskiego dywizjonu lotniczego w Pucku. Po 3-dniowym pobycie goście serdecznie żegnani



Nowonabyty przez Rząd Polski we Francji krążownik O. R. P. „Bałtyk”
w porcie wojennym w Gdyni.

przez naszych marynarzy opuścili polskie wybrzeże.

PODRÓŻ ĆWICZEBNA NASZYCH TORPEDOWCÓW DO BORNHOLMU.

17 sierpnia r. b. grupa torpedowców pod dowództwem kpt. mar. Hryniewieckiego opuściła port wojenny Gdynię, udając się w podróż ćwiczebną do Bornholmu, nie zachodząc jednak do portów zagranicznych.

DWA TORPEDOWCE AMERYKAŃSKIE
NA WODACH POLSKICH.

25 sierpnia r. b. przybyły do portu gdańskiego dwa torpedowce amerykań-

skie, które 28 sierpnia rano zawitały do portu wojennego w Gdyni, jako goście naszej marynarki wojennej.

10 oficerów marynarki wymienionych torpedowców na zaproszenie p. Ministra Spraw Wojskowych przybyło 29 sierpnia do Warszawy, gdzie byli podejmowani śniadaniem wydanym przez Ministra Spraw Wojskowych, oraz byli na obiedzie u posła Stanów Zjednoczonych.

Przez cały czas pobytu gości honory domu pełnili nasi oficerowie marynarki.

30 sierpnia torpedowce amerykańskie opuściły brzegi polskie.

W. W.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ZAGRODY MINOWE W CZASIE WOJNY ŚWIATOWEJ

W zagranicznej fachowej literaturze ukazały się ostatnio bardzo ciekawe informacje o ilości zastosowanych min morskich przez aliantów podczas wojny światowej w latach 1914 — 1918.

Duża zagroda minowa w morzu
Północnem.

Zachodnia część zagrody minowej na morzu Północnem rozpoczynała się w odległości 50 mil na wschód od wysp Erknej-skich i ustawiona była na głębokościach morza od 70 do 135 metrów. Składała się ona: z 1-ej linii min angielskich na głębokości 30 metrów od powierzchni morza, z 8-iu linii min amerykańskich przeciwko okrętom nadwodnym i łodziom podwodnym, pływającym pod peryskopem, z 2-ch linii min amerykańskich na głębokości 73 metr.

Średnia część tej dużej zagrody minowej była położona na wschód od jej zachodniej części w kierunku północno-wschodnim na odległości 134 mil morskich na głębokości morza od 90 — 145 metrów.

Ta część zagrody minowej zawierała: 9 linii amerykańskich min przeciw okrętom nadwodnym i łodziom podwodnym, pływającym pod peryskopem, 3 linii amerykańskich min na głębokości 50 metrów, ze strefą działania 21 metr., i 3 linii takichże min na głębokości 73 metr. od powierzchni.

Wschodnia część zagrody minowej szła do brzegów Norwegii i liczyła 60 mil długości z ustawionymi minami na głębokości morza od 115 — do 250 metrów. Ta znowu część zawierała: 2 linie angielskich min na głębokości 30 mtr. od powierzchni, 2 linie na 40 metr., 4 linie amerykańskich min przeciw okrętom nadwodnym i łodziom podwodnym pod peryskopem, oraz 6 linii takichże min.

Przejdzie dla swoich okrętów przez zagrodę minową było zostawione w zachodniej jej części na szerokości 10 mil, lecz przejściem tem posługiwano się w wyjątkowych wypadkach.

Na ustawienie całej wielkiej zagrody minowej w morzu Północnem użyto razem 70.263 min morskich; z liczby tej by-

ło 56.611 min amerykańskich, reszta zaś t. j. 13.652 angielskich. Długość zaś całej zagrody wynosiła około 250 mil morskich.

Zagrodę minową ustawiać zaczęli Anglicy w marcu 1918 roku, Amerykanie zaś w czerwcu tegoż roku.

Według projektu Amerykanie mieli postawić tylko średnią część całej zagrody, lecz zmuszeni byli postawić dodatkowo w zachodniej części 10.445 i wschodniej 5.980 min.

Według opisu Lorans'a — Amerykanie postawili 5.520 min na odległości 56 mil w ciągu 3 godzin i 51 minut, czyli że stawiali po 1440 min na godzinę — co świadczy o nadzwyczajnej organizacji i sprawności ich służby.

Mimo krótkiego okresu czasu egzystowania wielkiej zagrody, przyczyniła się ona do zatonięcia 6 niemieckich łodzi podwodnych i do poważnej awarii dwóch 6 łodzi. Anglicy jednak nie byli zadowoleni temi stratami nieprzyjaciela, Amerykanie znowu znajdowali je za dostateczne uwagi na to, że zagroda nie by-

ła należycie chroniona, szczególnie zaś zachodnia i wschodnia jej część, gdzie okręty strażnicze nie mogły mieć dostatecznego nadzoru nad zagrodą i zmuszać nieprzyjacielskie łodzie podwodne głęboko zanurzać się lub też rozstrzeliwać łodzie, które poniosły awarie.

Samo egzystowanie zagrody minowej w wielkiej mierze działało moralnie na załogi niemieckich łodzi podwodnych. Dowódca niemieckiej łodzi, wzięty do niewoli, przyznał się, że miny morskie sojuszników są najstraszniejszym orężem przeciwko ich łodziom podwodnym, gdyż nie wskazuje, gdzie one są postawione.

Jedynie duża zagroda minowa w morzu Północnym była całkowicie urzeczywistniona, inne zaś nie mogły być wykonano całkowicie, gdyż zagroda ta pochłonięła prawie wszystkie zapasy min morskich.

Adriatyk i morze Egejskie.

Na konferencji aliantów, która odbyła się w Paryżu w dn. 13 i 14 września 1918 roku postanowiono zwiększyć pola minowe pod Dardanelami i ustawić zagrody minowe w Adriatyku i w morzu Egejskim. Same tylko zagrody minowe na Adriatyku i morzu Egejskim potrzebowały 57.600 min.

Dla wykonania planu ustawienia tych zagród minowych, jako basen wybrany był port Bizerta, położony na północnym wybrzeżu Afryki. Port ten ze względu na znaczną odległość od nieprzyjaciela, był całkowicie zabezpieczony od ataków ze strony powietrza. Z chwilą wyznaczenia

Bizerty jako bazy, rozpoczęto w tym porcie budowę koszar oraz zaczęto wznosić specjalne mola dla wyładowania min z transportowców i naładowania ich na stawiacze min. Jednak rozejm zawarty z Turcją dn. 31 października oraz zdobycie przez sojuszników Dardaneli i Bosforu zatrzymały wszelkie roboty w Bizercie, gdyż zagrody minowe byłyby już bezcelowe, tem bardziej, że dn. 4 listopada został zawarty rozejm również z Austro-Węgrami.

Francja.

Do końca wojny we Francji wyprodukowano naogół około 4000 — 5000 min. Rozporządzając taką małą ilością min, flota francuska nie przyjmowała udziału w dużych zagrodach minowych, a ustawiała je tylko w morzu Północnym, w La Manche, na Atlantyku i w morzu Śródziemnym i to wszystko w niedużych rozmiarach.

Pierwszą zagrodą minową francuzów była zagroda ustawiona na jesieni 1914 roku koło wybrzeża belgijskiego, ażeby przeszkodzić Niemcom w korzystaniu z portów belgijskich. Zagroda ta pochłonięła 600 min.

Poza tem zagrody były postawione jeszcze w rejonie Brestu, ujścia Zyrondu i w innych punktach.

W morzu Śródziemnym bazy floty francuskiej ochronione były sieciami przeciw łodziom podwodnym, oraz głęboko ustawionymi minami. Poza tem flota francuska uczestniczyła w stawianiu zagród minowych pod Smyrną, Bejrutem, Marmarysem i Makry. Duża ilość ustawionych min

i sieci przeciw łodziom podwodnym znacznie kępowały swobodę ruchów nieprzyjaciela w tych morzach.

Włochy.

Ogólny zapas min morskich we Włoszech był jeszcze mniejszy niż we Farnacji, dlatego też Włochy ograniczyły się tylko do ustawienia zagród minowych na Adriatyku dla ochrony Bary Barlety, Ortony, Fermoli, Brindisi i Otranto.

Oprócz tego Włosi postawili miny u wybrzeży Austrii, Czarnogórze i Albanii w celu skrzepowania ruchów floty nieprzyjacielskiej.

Ażeby uniemożliwić nieprzyjacielskim łodziom podwodnym wyjście z Adriatyku były urządzone stałe sieci zagrodowe z umocowaniami na nich minami; sieci te ustawione były w 8 milach na wschód od Otranto i ciągnęły się na zachód do rejonu Fano. Na tych sieciach zginęła łódź podwodna „U. B. 53” w sierpniu 1918 roku, a druga zaś łódź została zatopiona przez patrolujące okręty.

Anglia.

Na ustawienie zagród minowych angiści zużyli następujące ilości min morskich (tęczy się to tylko Pas de Calais, ujścia Tamizy i belgijskiego wybrzeża):

1914 rok	2 264 miny,
1915 „	6 337 „
1916 „	9 685 „
1917 „	15 058 „

również
i w rejonie
Helgolandu

Stanowi to razem 34 344

JÓZEF BOREYKO.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



K R O N I K A O B C A

KRONIKA MORSKA. STANY ZJEDNOCZONE

Wylimitowanie okrętów ze służby czynnej.—Ze składu czynnej floty Stanów Zjednoczonych zostały skreślone łodzie podwodne: „L. 5”, „L. 6”, „L. 7” i „L. 8” oraz 25 kontrtorpedowców — „Davis”, „Shaw”, „Conyngham”, „Porter”, „Wainwright”, „Tucker”, „Ericsson”, „Mc. Douglas”, „Cassin”, „Cummings”, „Dorones”, „Jouette”, „Trippe”, „Paulding”, „Allen”, „Burrows”, „Mc. Call”, „Beale”, „Patterson”, „Henley”, „Fennings”, „Mangham”, „Roe” i „Terry”.

Wymienione okręty są przekazane do straży pogranicznej i będą użyte do walki z przemytnictwem alkoholu.

JAPONJA.

Budżet mar. wojen. Rozwój floty.—Na rok budżetowy 1927/28. Japonia przewiduje na potrzeby marynarki wojennej kwotę 250.000.000 jen, z których:

1) 75.000.000 jen przeznaczone jest na część programu rozbudowy 1923 — 1929 roku;

2) 10.000.000 jen na wykonanie 3-letniego programu, przewidującego budowę 4 kontrtorpedowców, oraz

3) 4.725.000 jen, jako pierwsza rata pięcioletniego programu zamiany przestarzałych okrętów.

Rozwój floty wojennej Japonii obejmuje trzy wielkie plany rozbudowy:

1) Program „8—8” z 1920 roku,

2) Program zamiany przestarzałych okrętów z 1925 r.,

3) Program budowy okrętów linjowych po 1930 r.

Program „8—8” z 1920 r. przewidywał budowę 8 pancerników linjowych i 8 krążowników linjowych, oraz wielką ilość

okrętów lekkich (26 krążowników, 94 kontrtorpedowce i 93 łodzie podwodne).

Program ten miał być wykonany w roku 1927, lecz konferencja Waszyngtońska ograniczyła budowę okrętów linjowych — i z 8 planowanych pancerników linjowych weszły w skład marynarki 2 — „Nagato” i „Mutsu”. Natomiast z 8 planowanych krążowników linjowych — ani jeden (dwa niedobudowane zostały przeobrażone na awiomatki „Kaga” i „Akagi”).

W rozbudowie lekkich sił tego programu nastąpiła również pewna zmiana, która zmniejszyła ilość budowanych jednostek pływających.

Program „zamiany” z 1925 r. — minister marynarki japońskiej, admirał Takarabe przedstawił w roku tym program zamiany przestarzałych okrętów. Program ten przewidywał w ciągu 5 lat (1926—1930) wybudowanie razem 37 jednostek pływających kosztem 325.000.000 jen, a mianowicie: 4 krążowniki po 10.000 ton każdy, 5 łodzi podwodnych po 2400 ton, 20 kontrtorpedowców po 1700 ton, 3 kanońki, 1 statek ropowy, 1 statek warsztatowy, 1 awiomatka, 2 stawiacze min.

Jednak projekt admirała Takarabe nie uzyskał akceptacji rządu japońskiego, który nie mógł zapewnić marynarce odpowiednich kredytów w ciągu 5 lat.

Program budowy okrętów linjowych po 1930 r. — Stosownie do uchwał konferencji waszyngtońskiej Japonia ma prawo od 1931 roku budować nowe okręty linjowe, przeznaczone na zamianę 10 istniejących tego typu okrętów. Zamiana ma się odbyć w ciągu 12 lat.

Kolejność zamiany jest następująca: w 1934 r. — „Kongo”; w 1935 r. — „Hiei” i „Haruna”; w 1936 r. — „Kiri-shima”; w 1937 r. — „Fuso”; w 1938 r. —

„Yamashiro”; w 1939 r. — „Ise”; w 1940 r. — „Hinga”; w 1941 r. — „Nagato” i w 1942 r. — „Mutsu”.

Program ten będzie wymagał kolosalnych nakładów pieniężnych, co każe wątpić, czy Japonia będzie w stanie całkowicie go wykonać.

JUGOSŁAWJA.

Morska polityka Jugosławii. Dzięki swej morskiej polityce Jugosławia obecnie zajęła miejsce państw morskich w całym tego słowa znaczeniu.

Państwo to posiada na Adriatyku wybrzeże Dalmacji, na którym położony jest szereg naturalnych portów. Mimo, że porty te dziś nie posiadają większego ekonomicznego znaczenia, bo nie mają połączenia kolejowego z wnętrzem kraju i nie posiadają niezbędnych urządzeń, to jednak potrzeba niezbyt dużego nakładu środków, ażeby z nich uczynić ważne punkty handlowe. Jugosławia obok portu Fiume, który znajduje się w ręku Włochów, buduje na swym wybrzeżu port Susan, przyczem zamierza pozyskać dla tej sprawy Węgry, któreby w przyszłości mogły korzystać z tego portu.

Jugosławia posiada również liczną flotę handlową (136 okrętów o pojemności ogólnej 194.444 br. reg. ton).

Możliwość zbrojnego konfliktu z Włochami, wskutek rozbieżności wspólnych interesów, zmusza Jugosławję do prowadzenia aktywnej polityki morskiej.

Po wojnie światowej Jugosławia otrzymała resztki floty austriacko-węgierskiej w składzie:

4 rzecznych monitorów (540 ton, 13 mil morsk. szyb.); 12 torpedowców (200—260 ton, 27—28 m. m. szyb.); 6 stawiaczy min (520 ton); 4 trawlerów i 9 okrętów pomocniczych.

W 1926 r. flota jugosłowiańska została powiększona o stary niemiecki krążownik „Niobe”, który zakupił rząd Jugosłowiański w Niemczech i przemianował go na „Dalmację” (2.900 ton, 26 m. m.), przeznaczając na cele szkolne. W tymże roku w Anglii podobno obstalowano 6 kontrtorpedowców oraz 2 łodzie podwodne (po 800 ton).

Jako baza dla floty wojennej służy port wojenny Boka Katorska. Personel jugosłowiańskiej floty rekrutuje się z dobrego elementu, pochodzącego z wybrzeża Dalmacji. Oficerowie przeważnie są z b. austriackiej marynarki i część z nich uzupełnia swą wiedzę we francuskich szkołach morskich.

Marynarka wojenna wchodzi organizacyjnie w skład ministerstwa spraw wojсковых.

NIEMCY.

Budżet morski.—Morski budżet przedstawiony do zatwierdzenia ciałom ustawodawczym w r. b. obejmuje kwotę 221,6 milionów mk. zł. Jest to więcej niż w r. ub. o 25,1 milionów. Zwiększenie tegorocznego budżetu o tak znaczną sumę należy przypisać intensywniej budowie nowych jednostek pływających, z których na wykonaniu znajdują się 3 krążowniki, 6 kontrtorpedowców i 1 torpedowiec. Poza tem istnieje projekt rozpoczęcia budowy czwartego krążownika.

Jak zwiększają się corocznie pozycje budżetu budowy okrętów widać z następującego porównania:

Na budowę nowych okrętów preliminowano:

w 1924 roku	—	7.753.090 mk. zł.
w 1925	—	33.513.730 „
w 1926	—	54.147.450 „
w 1927	—	67.625.100 „

Według budżetu stan osobowy marynarki niemieckiej wynosi razem — 940 oficerów, około 14.000 szeregowych i około 100 urzędników.

Modernizacja okrętu niemieckiego. Na wiosnę roku bieżącego niemiecki okręt linjowy „Schlesien” został zmodernizowany. Oficjalne organy niemieckie jeszcze nie opublikowały, na czem modernizacja ta polega, jednak z fotografii dają się zauważyć następujące zmiany:

1) pierwszy i drugi komin zostały połączone razem celem odprowadzenia dymu od fok-maszty;

2) ustawiony został fok-maszty, podobnie jak na krążowniku „Emden” (średnica 1,5 metra), na którym umieszczony jest przyrząd do kierowania ogniem artyleryjskim;

3) ustawiono 4 przeciwlotnicze działa 8,8 cm., mające specjalne tarcze;

4) zamiast podwodnych aparatów torpedowych ustawiono 4 nadwodne — średnicy 50 cm.;

5) średnia artyleria 14 dział — 17 cm. została zamieniona na tyleż dział, tylko 15 cm. Oprócz tego okręt posiada duży kuter, który prawdopodobnie służyć będzie jako szybkobieżna łódź torpedowa.

Projekt nowego linjowego okrętu w Niemczech.—W prasie fachowej niemieckiej ostatnimi czasy poświęcono dużo uwagi projektowi nowego okrętu linjowego, pojemności 10.000 ton. Zdaniem fachowców okręt ten powinien przedstawiać całkiem odrębny typ od dotychczasowych okrętów linjowych. Jako siła pędowa powinny służyć motory Diesla, rejon pływania musi być dostateczny dla operowania na morzu Północnym i Bałtykiem, czyli, że dochodzić powinien do 2.500 mil morskich — zapas paliwa 750 ton. Uzbrojenie według zdania fachowców powinno składać się z 8 dział 40,6

cm., ustawionych w czterech parzystych wieżach, oraz z silnej artylerji przeciwlotniczej.

Tylko najważniejsze części mają być zastąpione pancernem, a to: główne mechanizmy, kotły, wieże, radio-stacja i komory amunicyjne. Okręt linjowy ma być dobrze zabezpieczony od torped, i dlatego musi posiadać dużo wodoszczelnych przegród oraz potrójne dno. Długość okrętu wynosiłaby do 200 metrów, zanurzenie zaś jego byłoby minimalne.

O ile okręt nie posiadałby szybkości, dochodzącej do 20 mil morskich na godzinę, to według zdania projektodawców ilość dział ciężkiej artylerji może być zmniejszona do sześciu.

DANJA.

Zmiana w polityce morskiej Danji. — Rząd Danji nosił się z zamiarem zastosowania swej floty wojennej do służby strażniczo-politycznej, obecnie zaś projektu tego całkowicie zaniechano. Według opinii niemieckiego pisma „Marine Rundschau”, należy spodziewać się opracowania nowych programów rozbudowy floty wojennej. Nowy projekt ma obejmować budowę torpedowców, łodzi podwodnych, trawlerów i stawiaczy min.

WIELKA BRYTANIA.

Powiększenie floty angielskiej. — Nowywybudowany stawiacz min „Adventure” po zakończeniu prób został zaliczony do składu floty czynnej na miejsce „Princess Margaret”, który przeznaczony jest do sprzedaży. Nowe kontrtorpedowce „Ambuscade” i „Amazon” będą zaliczone do składu floty Atlantycznej. Podczas prób kontrtorpedowiec „Amazon” wykazał największą szybkość — 37,9 mil morskich na godzinę (według projektu miał dawać 36 mil morskich).

Podwodna łódź „Oberon” na wiosnę dokonała ostatecznej próby i wejdzie do linii.

Okręt linjowy „Nelson” jest wykańczany i obecnie znajduje się w Portsmouth. Budowa rzeczonych kanonierek „Petrrel”, „Pern”, „Gannet” i „Seamen” jest na ukończeniu; kanonierki te już otrzymały załogę.

5 krążowników typu „waszyngtońskiego” („Berwick”, „Cornwall”, „Cumberland”, „Kent” i „Suffolk” po 10.000 ton pojemności) jest na ukończeniu. Krążowniki te wejdą do składu floty czynnej jeszcze podczas tegorocznej kampanji.

Krążownik „Australja”, który przeznaczony jest dla australijskiej floty został spuszczonej na wodę.

FRANCJA.

Budowa okrętów dla kolonii francuskich. — Sytuacja polityczna w Chinach zwróciła uwagę rządu francuskiego na konieczność zabezpieczenia swych kolonii w Indo-Chinach, wobec czego minister marynarki poczynił kroki, aby w najkrótszym czasie wybudować 2 motorowe kanonierki po 2500 ton pojemności, uzbrojone 15 działami.

Oprócz tego władze morskie zajęte są podobno wypracowaniem specjalnego „kolonialnego” programu rozbudowy sił morskich, gdyż obecnie budujące się okręty będą służyły wyłącznie na morzu Śródziemnem.

HISZPANJA.

Podział floty hiszpańskiej — Na 1927 rok flota wojenna Hiszpanji została podzielona na następujące oddziały:

1. Oddział szkolny:
okręty linjowe: „Jaime I” i „Alfonso XIII”;
krążowniki: „Mendez Nunez”, „Blas de Lezo”, „Regina Victoria Eugenia”;

kontrtorpedowce: „Alseda”, „Velasco”, „Juan Lasoga”.

2. Morskie siły Afryki północnej:
krążowniki: „Princesa de Asturias”, „Estramadura”, kanonierka „Bonifa” oraz 8 okrętów strażniczych i 2 torpedowce.

3. Dywizjon łodzi podwodnych w Ferrolu:

łodzie podwodne: „Isaac Peral” i „B-1”.

4. Dywizjon łodzi podwodnych w Port-Magone:

łodzie podwodne: „A-1” i „A-2”.

5. Szkolny oddział łodzi podwodnych: łodzie: „A-3”, „B-2”, „B-3”, „B-4”, „B-5”, „B-6” i okręt ratowniczy „Kanguro”.

Oprócz tych oddziałów pełnią służbę strażniczą na wodach terytorjalnych Hiszpanji dodatkowo 7 kanonierek, 4 kontrtorpedowce, 20 torpedowców i większa ilość okrętów strażniczych.

J. B.

FLOTA PODWODNA NIEMIEC W CZASIE WOJNY ŚWIATOWEJ

W zagranicznej prasie ukazały się ciekawe notatki o ilości łodzi podwodnych, którymi dysponowały Niemcy podczas wojny światowej.

Otóż według tych informacji niemiecki admirał Kapelle, który zastąpił ministra marynarki Tirpitz’a w 1916 roku, podając informacje w komisji parlamentarnej w 1919 r. oznajmił, że od początku wojny do zakończenia jej zostały zawarte umowy ze stoczniami na budowę 810 łodzi podwodnych. Liczba ta obejmuje łodzie podwodne, zupełnie wykończone, znajdujące się w budowie lub dopiero obstalowane. (Według innych źródeł Niemcy posiadały 440 łodzi w budowie i 330 obstalowanych).

Obecnie zaś udało się skonstatować, że liczba łodzi podwodnych, podana przez admirała Kapelle 810 — jest wiarogodną. Z tych 810 łodzi podwodnych — 372 były wykończone i uzbrojone. Z liczby 372 łodzi podwodnych — 203 były skreślone z listy (zatopione przez nieprzyjacielską flotę, zginęły z niewiadomych powodów lub też wskutek eksplozji na minach zagrodowych, rozebrane przez samych Niemców, oddane Austro-Węgrom i innym państwom).

W niemieckich portach w chwili rozejmu znajdowało się 169 łodzi podwodnych, które były w kampanji. Z pozostałych 438 łodzi w listopadzie 1917 roku na stocznich budowało się 226 łodzi, a na budowę 212 były dopiero zawarte umowy, lecz faktycznie do budowy nie przystąpiono.

Według amerykańskich źródeł ilość łodzi podwodnych przedstawiała się następująco: 203 skreślono ze składu floty, 169 łodzi w kampanji podczas rozejmu, dają — 372 łodzie już zakończone, a zatem liczbą zgadzającą się z oświadczeniem niemieckim.

A więc ostatecznie można stwierdzić, że Niemcy podczas wojny światowej posiadały flotę podwodną, liczącą 810 łodzi podwodnych, z których 372 — były w służbie czynnej, 226 — budowano na stocznich, a obstalowanych, których budowa nie była rozpoczęta — 212.

Obecnie, jak wiemy, traktat Wersalski zabronił Niemcom posiadania floty podwodnej, lecz nikt nie może zagwarantować, że w niedługim czasie po rozpoczęciu ewentualnej wojny niemieckie łodzie nie zjawią się znów na wodach swoich przeciwników.

J. B.

LUSITANIA

ZE WSPOMNIENIŃ LOTNIKA

W lutym 1915 r. w Liverpool'u, w Anglii, widziałem „Lusitanję”. Był to największy wówczas okręt na świecie, który stał się historycznym z powodu zatopienia go przez niemiecką łódź podwodną. Stało się to w kilka tygodni po moim wyładowaniu w New Yorku. Byłem świadkiem, jak wielkie wrażenie wydarzenie to zrobiło na amerykańczych i jak dopomogło dziełu propagandy wojennej, prowadzonej przez państwa sprzymierzone na gruncie pacyfistycznej podówczas Ameryki.

Mieszkalem wtedy w New Yorku, w Aero-Klubie, który posiadał kilka naście pokoi gościnnych dla przyjeżdżających lotników. I tu, w Aero-Klubie, panowała wybitnie pacyfistyczna atmosfera, charakterystyczna dla przedwojennej Ameryki i odziedziczona przez amerykańców nietylko, zdaje się, po ruchliwych i bądź co bądź agresywnych purytanach — jankesach, ile po flegmatycznych holendrach, którzy tu, w miejscu obecnego New Yorku, przed 200 laty założyli kupiecką osadę — New-Amsterdam. Atmosfera ta świetnie harmonizowała ze ślicznym, staromodnym, holenderskim domkiem, na rogu Madison Avenue i 41-ej ulicy, — siedzibą Aero-Klubu. Otoczony „drapaczami nieba” miniaturowy ten domek był jednocześnie ośrodkiem t. zw. „Progresywnej Partji”, wyłonionej przez Roosevelta. Na skromnych śniadaniach w Aero-Klubie spotykałem ludzi z otoczenia Wielkiego Prezydenta — jego dawnych sekretarzy stanu.

Bywali tu także ludzie z otoczenia Thomas'a Edison'a, którzy przyjeżdżali z Orange, małej miejsciny w pobliżu New York'u, gdzie mieszkał starzec Edison i gdzie oni, pod jego firmą, pracowali nad udoskonaleniem jego wynalazków.

Bywał w Aero-Klubie dystyngowany admirał Peary — admirał „honoris causa” — oficjalnie uznany odkrywca bieguna północnego. Bywał gruby norweg — Amudsen — który, opierając się o Aero-Klub, propagował zorganizowanie ekspedycji lotniczej na tenże biegun.

Wszyscy ci ludzie wierzyli w postęp, postęp przedewszystkiem techniczny, jako czynnik zgodnego pochodu całej ludzkości w przestworza nieograniczonych możliwości pokojowego rozwoju. Wojna europejska, tak od nich daleka, wydawała im się wyrazem barbarzyństwa i wsteczności europejskiego.

Dopiero zatopienie „Lusitanji” uzmysłowiło im rzeczywistość. „Lusitanja” — dorobek współczesnej techniki i łódź podwodna niemiecka — również dorobek współczesnej techniki... A więc? Ze zgrzytem zderzyły się ze sobą te dwie równowartości techniczne na bezdrożach naiwnego pacyfizmu amerykańskiego.

Od czasu zatopienia „Lusitanji”, pod wpływem zręcznie prowadzonej przez Anglików propagandy anti-niemieckiej — pacyfizm ten zaczął topnieć jak wosk i zamienił się w niemniej naiwne upodobanie do wojny.

Byłem świadkiem, jak w strzelnicy, urządzonej w śródmieściu i odwiedzanej przez „lepsze towarzystwo” nowo-yorskie, sędziwy Hudson Maxim — historyczny wynalazca kulomiotu — zabrał głos:

— Jestem wynalazcą broni automatycznej. Dotychczas modliłem się, aby żaden Amerykanin nigdy nie pociągnął za cyngiel takiej broni. Ale teraz nastał taki czas, kiedy musimy strzelać i zabijać. Musimy uczyć nasze dzieci strzelać i zabijać — aby dotrzymać pola na froncie francuskim. Nasze żony i córki musimy uczyć strzelać i zabijać — bo czyż mało mamy wrogów wewnętrznych, którzy powinni być zabijani w miarę ich wykrywania. Dziś wszyscy musimy umieć zabijać...

Byłem świadkiem, jak ziemia amerykańska wielkim głosem zawołała o ofiarą krew swoich synów i jak każda młoda Amerykanka o ładnym buziaku szukała nawiązania intymnej przyjaźni z obcokrajowcem lub domniemanym „wrogiem wewnętrznym”, aby wyszpiegować jego poglądy i intencje polityczne.

Działo się tak jednak dopiero w dwa lata po moim przybyciu do Ameryki. Narazie zaś, byłem świadkiem takiej oto dyskusji w Aero-Klubie:

— Skoro zatopiono „Lusitanję”, a więc podroże morskie są niebezpieczne — musimy pobudować wielki samolot transatlantyczny...

— Nie — przerwało mówcy — należy wprawdzie zorganizować tu, na gruncie neutralnej Ameryki, ochotniczą eskadrę lotniczą im. Lafayette'a, aby pomścić „Lusitanję”...

Eskadra lotnicza im. Lafayette'a, jako wyraz wdzięczności dla Francji za okazaną pomoc podczas rewolucji amerykańskiej — została powołana do życia i już w 1916 r. walczyła na froncie francuskim.

A w trzy lata później — także eskadra lotnicza, im. Kościuszki, pod dowództwem majora Font-le-Roy'a, została zorganizowana na terenie Polski i walczyła z kawalerją Budiennego.

W międzyczasie Aero-Klub został przeniesiony z holenderskiego domku do współczesnego wielopiętrowego domu przy 43-ej ulicy. Odmienił się też i charakter Aero-Klubu. Miast filozoficznych „Rooseveltovców” spotykałem tam coraz więcej pilotów, inżynierów, mechaników i przemysłowców lotniczych. Aero-Klub stawał się coraz bardziej ośrodkiem zawodowym i ekspozyturą amerykańskiej eskadry ochotniczej im. Lafayette'a, już walczącej na froncie francuskim.

Ewolucja ta w kierunku zawodowo-

ści i militaryzacji posunęła się jeszcze dalej w następnym, 1917 r., kiedy Stany Zjednoczone wypowiedziały wojnę Niemcom.

Siadywał wówczas przy naszym stole klubowym Vincent Astor — czwarty dynasta osławionego rodu miliardów nowoyorskich. Wysoki, chudy, nieco niezgrabny, młodzieniec ten wyglądał raczej na angielskiego arystokratę, niż na demokratycznego yankeasa. Przyszedł — aby zaciągnąć się do wojsk lotniczych i przyprowadził swoich towarzyszy: najbardziej zaufanych szoferów z garaży Astorowskich — milczących i usługowych — majstrów z rozmaitych zakładów przemysłowych Astorowskich — uważnych i skupionych w sobie, — wreszcie, zastęp dziarskiej, nieokrzesanej młodzieży, sprowadzonej z Astorowskich „ranchów” pastuszych w stanach Południowej Karoliny, Texas i t. d. Niczem „pospolite ruszenie” w dawnej magnacko-szlacheckiej Polsce

Przewinęło się też przez Aero-Klub kilkunastu „górali z Tennessee”. Byli to w prostej linii, bez domieszek i krzyżowań, potomkowie wczesnych kolonistów, którzy osiadłszy w górach na południu, przez 200 lat pozostawali odcięci od postępów cywilizacji, rozwijającej się pomiędzy Atlantyką a Pięcioma Jeziorami. Byli to ludzie prymitywni, szorstcy i bezwzględni, ale o wysokim poziomie elementarnej uczciwości i osobistej odwagi. Dla tych zalet przydzielono ich potroszę do każdej formacji i awansowano na podoficerów i oficerów-subalternów. Ci „rough-men” („grubjani”) stanowili ostoję dyscypliny armii amerykańskiej.

Kilku członków klubu uniwersyteckiego miało pod stałą swoją obserwacją Aero-Klub. Jedli, pili i nocowali w Aero-Klubie, zaznajamiając się z każdym z osobna i omawiając każdą sprawę. Byli to ludzie nieprzeciętni, specjalny typ Amerykanów, rzadko spotykany. Są to ludzie z uniwersyteckim wykształceniem, w europejskim tego słowa znaczeniu, przeważnie członkowie uniwersytetów Harvard i Yeall (NB. przeciętny „uniwersytet” amerykański — nie jest wyższą uczelnią w europejskim znaczeniu, ludzie bogaci, wolni od nałogów, bezinteresownie służą Ojczyźnie, nauce i wysokim ideałom postępu). Niewidoczni w życiu codziennym, zapomocą złożonego systemu łóż masońskich szkockiego obrządku (nie wschodniego obrządku — jak przeważnie w Europie) — rządzą oni Ameryką.

Nikt inny tylko ich ideologja poddyktowała Wilsonowi jego „13 punktów”, nikt inny tylko oni zadecydowali o wojnie — a gdy wojna wybuchła — oni wyszli poza swe klasztorne mury uniwersyteckie, zakasali rękawy i po-

częli pracować nad tem, aby dzieło zostało doprowadzone do końca.

„University-men'ów” — ludzi uniwersytetu — spotykałem potroszę w „society” (sferach towarzyskich) w Washington'ie oraz na plaży w Newport, Rhode Island, — na północy, dokąd na wywczasie letnie zjeżdżało się najbardziej wykwinne towarzystwo amerykańskie. Niejeden z nich — wysoki, o wąskiej klatce piersiowej, dużej głowie, łagodnych, a jednocześnie bystrych, oczach — przypominał symboliczną postać „Wuja Sama”. Marzyciele i naukowcy — operujący pomimo to kategoriami praktycznego życia, patrioci — operujący kategoriami międzynarodowymi. — Widziałem w nich zawsze potomków yankesów, którzy przez 200 laty zapoczątkowali budowę nowego społeczeństwa i nowej państwowości amerykańskiej.

„Ludzie uniwersytetu” przywiązywali ogromne znaczenie do lotnictwa, nie-

tylko jako czynnika ówczesnej wojny, ale i na przyszłość — jako promotora „moralnego intelektu”, osobistej odwagi i fizycznej sprawności.

— Na skrzydłach samolotów podnieśmy ludzkość z leża sobkowstwa i niedoślewstwa... Lotnictwo zapewni panowanie „moralnemu intelektowi”.

Tak mówili pomiędzy sobą. A do młodzieży mówili:

— Oto przed wami bezgraniczny ocean powietrzny. Jesteście wszak dziećmi pionierów. Czy są granice waszej przedsiębiorczości, waszych ambicji? Nie świat — a światy stoją przed wami otworem —

A do tłumów mówili:

— Oto nowy, niewyzyskany teren dla inwestycji pieniężnych i pracy... Oto oręż, którym będzie zwyciężona brutalna pruska arystokracja. Wraz z nią upadnie średniowieczny gmach barbarzyństwa europejskiego. Bracia wasi, którzy dotąd ulegają niewoli

przesądów socjalnych, utrzymywanych dla tem skuteczniejszego wyzysku ekonomicznego — będą wolni w starym kraju, jak wy jesteście wolni tu, w kraju Washingtona i Lincoln'a...

A do lotników udających się na front — mówili:

— Pamiętajcie „Lusitanję”. Po wygranej wojnie — następnym naszym zadaniem będzie utworować drogę powietrzną przez ocean.

...Gdy przed 12 laty opuszczałem Liverpool w drodze do Ameryki i kontury pozostającej w porcie „Lusitanji” ginęęły mi z oczu — czyż myślałem wówczas, że imię to tak często obije mi się o uszy w Aero-Klubie Ameryki i że teraz, gdy piszę te słowa, zapowiedź „University-men'ów” została spełniona przez loty transatlantyczne kapitana Lindbergh'a i Chamberlin'a.

GRZEGORZ PIOTROWSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



CHOROBA MORSKA

Czy jest coś piękniejszego nad podróż morską? Wyczerpany nerwowym trybem życia mieszkaniec wielkiego miasta nigdzie tak nie odpocznie, jak na pokładzie okrętu, oderwany od ładu w codziennym, bez kurzu powietrzu. Gdyby tylko nie choroba morska...

Cóż to jest choroba morska? Lekarze nie są między sobą zgodni, co do określenia jej istoty. Jednakże większość uważa chorobę tę za przejściową niewrozę narządów, wywołaną ruchami statku. Nie wszyscy ludzie podlegają chorobie morskiej; jest dużo takich, którzy nigdy w życiu jej nie doświadczyli i, stwierdzone jest, że ilość tych szczęśliwych coraz się powiększa. Przyczynia się do tego niewątpliwie coraz większe wyrobienie ciała i zamięłowanie do sportów, nadające ludziom większą odporność fizyczną, ponadto dość ciekawy fakt, a mianowicie ogólna większa wytrzymałość na drobne dolegliwości (do takich śmiało zaliczyć można chorobę morską), jako rezultat wojennych przejść ludzkości. Stwierdzone jest, że już przyczyny natury psychicznej są w stanie spowodować chorobę: obawa przed niebezpieczeństwem, wstrząśnienia okrętu, obroty śruby okrętowej i t. p. wywołują u osób mniej odpornych objawy chorobowe nawet na spokojnym morzu, kiedy ruchy okrętu są łagodne i dla normalnego człowieka znośne.

Na dowód słuszności powyższego twierdzenia cytuję jeden z wyższych lekarzy francuskiej marynarki wojennej fakt następujący:

Przed kilkunastu laty wracał on z Madagaskaru na pięknym statku „Messageries Maritimes” do Francji. Na morzu Śródziemnym spotkała ich silna burza. Statek musiał uporczywie walczyć z falami, to też większość pasażerów, szczególnie panie, rozchorowała się i leżała w swoich kabinach. Nad ranem nieoczekiwanie wstrząsnęło statkiem uderzenie tak gwałtowne, że wszyscy zdali sobie sprawę, iż zaszło coś nienormalnego. Okazało się niebawem, że pękł wał główny maszyny, obracający śrubę; ta ostatnia, rzecz prosta, stanęła i okręt został zdany na łaskę i niełaskę fal. Dziwnym zbiegiem okoliczności, dnia poprzednie-

go przy obiedzie kapitan opowiadał swoim pasażerom o podobnym wypadku, którego ofiarą padł niedawno okręt tegoż towarzystwa. O grozie sytuacji świadczył ruch, powstały na pokładzie. Wszystkie luki i otwory zostały pozamykane, pasażerom nie wolno było wychodzić na pokład, życie wszystkich zależało od tego, czy odłam wału nie przebieje dna okrętu. I co okazało się w tym momencie: nawet najbardziej cierpiące panie, zerwały się natychmiast ze swych łóżek, i ubrane, prawie zdrowe, zebrały się we wskazanym przez kapitana dla pasażerów miejscu. Nagły wielki przestraszył uwolnił je od choroby morskiej, tak, jak to się nieraz zdarza przy innych chorobach na tle nerwowym.

Nawiasem mówiąc, okazało się wkrótce, że dno nie zostało uszkodzone, po przejściu burzy statek spotkał angielski parowiec, który go szczęśliwie przyholował do Malty. Lekarz ten pisze dalej, że w lat kilka po tem zdarzeniu, jadąc na daleki Wschód, spotkał się na okręcie z częścią towarzystwa, z którym przebył tę pierwszą dramatyczną podróż. Okazało się, że żaden z pasażerów ani razu nie doznał od tego czasu morskiej choroby.

Na szczęście, aby uniknąć choroby morskiej, i mniej heroiczne środki są skuteczne. Normalnie, po kilku dniach, podróżny przyzwyczaja się do ruchów okrętu. Coraz bardziej nabiera on zaufania do statku, a ponadto podróż morzem zaczyna wywierać na niego swój, z niczem nie dający się porównać, urok. Niemniej, lepiej jest przedsięwziąć z góry środki zapobiegawcze, aby do choroby nie dopuścić. Towarzystwa okrętowe, które mają w tem niemierniejszy, niż pasażerowie interes, wiele już energii i kosztów poświęciły, aby środkami technicznymi zmniejszyć do minimum kołysanie okrętu. W dziedzinie tej dokonano już dużo postępów. Na uwagę zasługuje między innymi urządzenie inż. Frahma, polegające na umieszczeniu po obu bokach okrętów wielkich zbiorników z wodą, które dzięki swej bezwładności, nadają okrętowi równowagę.

Ale uchronienie podróżnych od morskiej choroby zależy nietylko od wła-

ściwej budowy okrętu. Podróżni sami posiadają w swej mocy szereg sposobów i środków do tego. Przedewszystkiem należy jaknajwięcej przebywać na pokładzie, naturalnie w zależności od stanu pogody, przepisów okrętowych i t. d. Dalej trzeba starannie unikać wszelkich nieprzyjemnych zapachów z kuchni, z maszyn, ze składów towarów i t. p. Nowicjusz, który czuje, że coś niedobrego z nim się dzieje, winien położyć się poziomo, spokojnie na plecach, najlepiej na leżaku, postawionym w poprzek osi okrętu, jaknajbliżej środka i ciepło się okryć. Niebawem dozna on ulgi, gdyż ruchy okrętu nie będą działały na niego nieprzyjemnie.

Jednym z najważniejszych warunków uniknięcia choroby morskiej jest nie wstępować na okręt z próżnym żołądkiem. Nie wolno jednak przesadzać, gdyż ze zbyt pełnym również jest niedobrze. Wskazane jest, aby pierwszy posiłek, podany na okręcie spożywać w małych ilościach i najlepiej nie w sali jadalnej, a na pokładzie. Silne natury, które umieją panować nad swemi myślami, wrażeniami i odczuciami, z łatwością w ten sposób będą mogły uchronić się od morskiej choroby.

Gdyby jednak choroba przewyciężyła odporność organizmu i gdyby pojawiły się objawy, jak bóle głowy i karku, mdłości, torsje, zimny pot, zawroty głowy, i ogólna depresja, pomóc może tylko cierpliwość i poddanie się. Chory winien wówczas położyć się do łóżka i cierpliwie czekać, aż choroba przejdzie. Pociąg może być dla niego to, że przebieg choroby zawsze jest pomyślny, nikt bowiem jeszcze nie umarł na chorobę morską, stwierdzonem zaś jest przez długoletnią praktykę, że recydywie choroby zawsze można zapobiec zawczasu.



Z DZIENNIKA MARYNARZA

Eskadra wyrusza wreszcie w drogę.—Przeładunek węgla na okręty bojowe.—Miesiąc w drodze przez Ocean Indyjski—W cieśninie Malakskiej.—Falszywy alarm.—Na morzu Południowo-Chińskim—Skandal z przeładunkiem węgla.—Postój w zatoce Camran Bay.—Przechodzimy do Daimioi.—Spotkanie z krążownikami francuskimi.—Nareszcie nadszedł admirał Niebogotow ze swą eskadrą.—3 maja wyruszamy na spotkanie nieprzyjaciela.

Trzeciego marca, nie doczekawszy się Niebogotowa, eskadra wyruszyła z Nosi-Be, kierując się na wschód ku archipelagowi Czagos. Nikt na eska-drze nie wiedział, którądy popłyniemy, czy pomiędzy Sumatrą i Jawą, czy też cieśniną Malakską.

Eskadra była podzielona na następujące oddziały: 1-szy pancerny: „Suworow” pod flagą vice-admirała Roźdiestwińskiego, „Aleksander III”, „Borodino”, „Orel”; 2-gi pancerny: „Oslabja” pod flagą kontradmirała Felkerzama, „Sysoj-Wielikij”, „Nawarin”, „Admiral Nachimow” oraz krążowniki „Awrora” pod flagą kontradmirała Enkwista, „Oleg”, „Swietłana”, „Dmitrij Donskoj”, „Władimir Monomach”, „Żemczug”, „Izumrud”, „Rion” (ex „Smoleńsk”), „Dniestr” (ex „Petersburg”), „Urał”, „Terek” i torpedowce: „Bystryj”, „Biedowyj”, „Bujnyj”, „Bodryj”, „Żguczij” i „Żarkij”; wreszcie oddział transportowców: krążownik „Almaz” pod „brejt-wympelem” generała Radłowa, „Anadyr”, „Irtysz”, „Kamczatka”, „Kijów”, „Włodzimierz”, „Jarosław”, „Tambow”, „Woroneż”, „Koreja”, „Kitaj”, „Małaja”, „Merkurij”, „Jupiter” i holowniki „Swir” i „Ruś”.

Eskadra szła w następującym porządku: lekkie krążowniki „Urał”, „Terek” i „Kubaniec” na przodzie, w pół mili za nimi obydwa pancerne oddziały w dwóch kolumnach: za pancernikami „Almaz” jako przodowy okręt transportowców, które szły za nim w dwóch kolumnach, przy-czem transportowce floty ochotniczej miały na holu po jednym torpedowcu, aby zachować mechanizm tych torpedowców, zbyt delikatne do tak dalekiej podróży. Z boków transportowców szły krążowniki, tak, że transportowce znajdowały się w środku okrętów wojowych. Oprócz tego szybkobieżne „Żemczug” i „Izumrud” szły z boku eskadry w oddaleniu 3-ch mil jeden z prawej, drugi z lewej strony.

Na trzeci dzień po wyjściu eskadry podany został następujący sygnał z admirałskiego okrętu: „Jutro, o ile pozwoli pogoda, o świcie zacznie się przeładunek węgla z transportowców na pancerniki i krążowniki pancerne; mieć w pogotowiu parę na katerach (łodzi parowe) dla holowania szaland z węglem”. Oprócz okrętów wojennych, tylko transportowce floty ochotniczej posiadały parowe łodzie.

Pogoda cały czas dopisywała. Od rana zaczął się ruch. Według wcześniejszego opracowanego planu każdy transportowiec miał przydzielone okręty, którym miał dostarczyć węgiel i ma-

terjały. Spuszczono na wodę szalandy i po załadunku odholowano je na przeznaczony okręt. Podczas ładowania, lekkie krążowniki, okrążały eskadrę na pewnym dystansie, i czuwały nad bezpieczeństwem eskadry. O godz. 5-ej popoł. zwykle przerywano ładowanie, podnosząc szalandy i kategory, okręty wstępowały na swoje miejsca i eskadra ruszała w dalszą podróż.

O ile któryś z okrętów, czy transportowców, nie dość szybko zajmował swoje miejsce, tamując drogę innemu, dostawał nagane. Wyrażała się ona w tem, że podnoszono na admirałskim okręcie sygnał rozpoznawczy danego okrętu i następował wystrzał (nazywało się to „wygwor z puszką”).

Przeładunek węgla odbywał się prawie codziennie, z wyjątkiem kilku dni, kiedy przechodziły silne szkwały deszczowe. Deszcz w takich wypadkach lał jak z cebra, przyczem cały horyzont był zakryty. Nie widzieliśmy swego przedniego okrętu i trzeba było zmniejszać szybkość do minimum, by nie najechać jeden na drugiego, zważywszy, że dystanse pomiędzy okrętami nie były większe, jak jeden kabeltow (1000 sążni). Na szczęście szkwały te trwały nie dłużej, niż godzinę każdy, jednak przechodziło ich po kilka dziennie, szczególnie w bliskości wysp Czagos.

Przejście przez Ocean Indyjski trwało cały miesiąc, gdyż prawie codziennie zatrzymywano się dla przeładunku węgla. Eskadra posuwała się tylko nocą, z wyjątkiem tych kilku dni, kiedy stan pogody nie pozwalał na przeładunek węgla. Średni dzienny przebieg wynosił około 125 mil.

Admirał chciał, aby eskadra miała zawsze pełny zapas węgla, z uwagi na to, że już w Morzu Południowo-Chińskim przeładunku nie będzie można robić, z powodu zbliżania się do nieprzyjaciela.

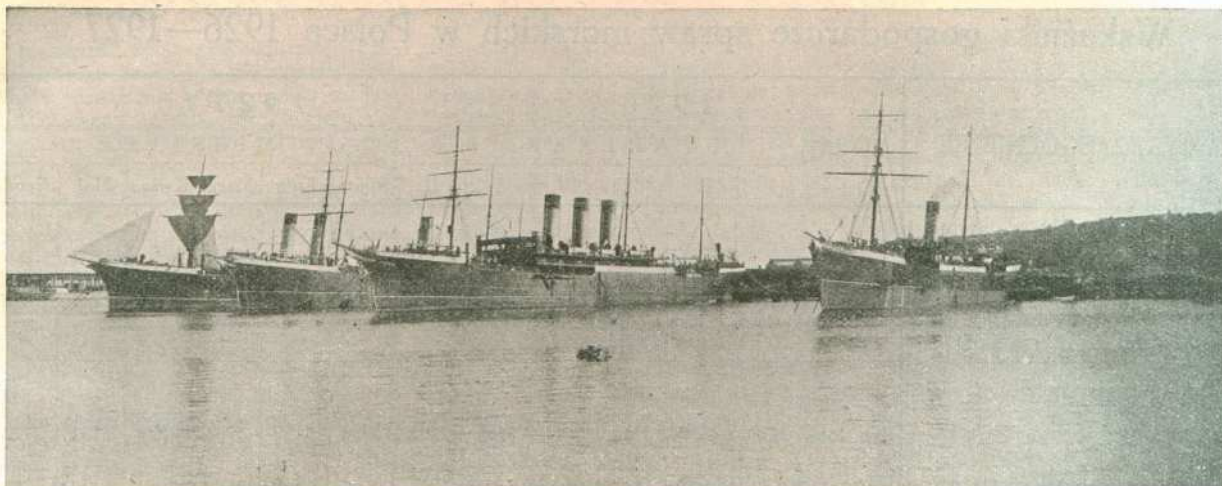
Przy zmianie kierunku, po ominięciu z południa wysp Czagos, widoczne było, że kierujemy się na cieśninę Malakską. Drugiego kwietnia eskadra weszła do tej cieśniny. Na drugi dzień około godz. 4-ej po południu okręt ostrzegawczy, idący na przodzie, doniósł sygnałem: „Widzę 6 nieprzyjacielskich torpedowców”. Admirał za pomocą semaforu dał natychmiast znać o tem całej eskadrze: „Żemczug” widzi 6 nieprzyjacielskich torpedowców” i nic więcej do tego nie dodał. Widocznie był pewny, że to omyłka. Rzeczywiście, przechodzący na horyzoncie statek handlowy pozostawił po sobie ślad w postaci fal, silnie powiększonych dzięki refrakcji, a ściągający się dym za nim wywołał złudzenie, bo dotykał się nadniesionych refrakcja fal.

Cieśnina Malakka od wejścia od strony Oceanu aż do Singapuru ma 615 mil długości. W pierwszej swej części jest ona szeroka, w drugiej zaś połowie znacznie się zwęża i już około Singapuru nie przekracza szerokości pół mili morskiej. Pod Singapurem są dwa przejścia; jedno bliżej portu o szerokości jednego kabeltowa, drugie naokoło latarni „Rafals” około jednej mili. Z tego względu eskadra rozciągnęła się przy przejściu w dwóch kolumnach, na długość 5 mil m.

Singapur przeszliśmy dnia 5 kwietnia po południu, a już wieczorem weszliśmy do Południowo-Chińskiego Morza, i z tą chwilą istniała już możliwość spotkania się z nieprzyjacielem w każdej chwili.

Dla zachęty załóg przy ładowaniu węgla, admirał naznaczył premje za szybsze ładowanie. Z powodu tego pomiędzy okrętami zaczęła się rywalizacja. Ładowano na wysiggi. Ale jak? — Jeżeli damy na to pancernik „Borodino” pokazał sygnałem, że w przeciągu godziny załadował 60 ton, to można było być pewnym, że na „Aleksanderze III”, jako na okręcie, należącym do gwardji, pokażą 70 ton, bo jakże inaczej może być, gwardja musi być pierwsza. Jaki był rezultat tego współzawodnictwa? Na transportowcach pozostawało dużo węgla, a na pancernikach połowa bunkrów była pusta. Przy takiej rywalizacji worków prawie nie ważono, dla prędkości napełniając je do połowy. Skończyło się skandalem. Co dzień rano, zapomocą sygnałów, eskadra składała raport, dotyczący wszystkiego, co się działo na okrętach, jak np.: wielu jest chorych oficerów, marynarzy, aresztowanych, jakie są zapasy wody, paliwa i t. p. Kiedy eskadra znalazła się u wejścia do zatoki Camran Bay w Kochinchinie, według raportów na pancernikach powinno było być mniej więcej po 500 ton węgla, tymczasem w rzeczywistości na niektórych okrętach już podmiatano ostatki. Na wiadomość o tem admirał o mało się nie wściekł. Rzeczywiście, niетrudno sobie wyobrazić, co by było, gdyby nastąpiło spotkanie nieprzyjaciela w takich warunkach.

Panowało powszechne zdanie, że eskadra będzie rozbita, w walnej bitwie, bo właściwie admirał miał w swoim rozporządzeniu tylko cztery pancerniki. Reszty jako pancerniki nie można było brać w rachubę. „Oslabja” i „Admirał-Nachimow” chyba przez omyłkę były nazwane pancernikami; pierwszy miał działa 10-o, a drugi 8-calowe. „Sysoj Wielikij” i „Nawarin”, chociaż miały działa 12-calowe, lecz szybkość ich nie przewyższała 10 mil. Krążowników liczyć nie można było,



Statki Floty Ochotniczej. Stoją od lewej do prawej: „Petersburg”, „Kijów”, „Chersoń” i „Włodzimierz”. Zdjęcie wykonane w Odessie.

ponieważ właściwie jedynym pancernym krążownikiem był tylko „Oleg”; reszta to lekkie krążowniki, do boju z głównymi siłami nieprzyjaciela niezdatne. A tutaj nadobitek wszystkiego ujawnił się taki skandal z węglem na głównych jednostkach bojowych!

Dwunastego, eskadra stanęła na kotwicach w zatoce Camran Bay. Zatoką tą znajduje się na północ-wschód od Sajgonu. Jest ona dostatecznie głęboka i zabezpieczona od wiatrów. Większego osiedla niema, są tylko małe anamickie wioski po kilka chat. Ludność zajmuje się przeważnie rybołówstwem. Okolice górzyste, z małym zalesieniem. Mięsa mieliśmy w bród, naokoło pasły się stada rogatego bydła, w wioskach można było dostać świniny. Stada były silnie strzeżone z powodu masy drapieżników (tygrysów i leopardów). Stadami temi, należącymi do bogatego francuza z Sajgonu, zarządzał polak (zdaje się p. Dombrowski).

Tutaj zatrzymaliśmy się, w oczekiwaniu na eskadrę admirała Niebogotowa, która lada dzień miała nadejść. Dla połączenia eskadry ze światem francuzi przeprowadzili do Camran Bay telegraf i osadzili przy nim kilku telegrafistów.

W czasie zjeżdżania na ląd w sprawach służbowych, przy wysiadaniu na brzeg, trzeba było zatykać nos chustką, taki bowiem panował odór koło chat. Chaty stały na samym wybrzeżu. Podczas odpływu, wszystkie nieczystości i trupy zdechłych kaczek, prosiąt, szczurów i t. p., pod działaniem tropikalnego słońca szybko się rozkładając, zarażały swą wonią cały brzeg.

Japonia protestowała, że Francja udziela pomocy i schroniska w swoich portach eskadrze rosyjskiej, na co Francja w swojej odpowiedzi zaznaczyła, że w żadnym porcie kolonii francuskiej rosyjskiej eskadry nie było. Madagaskar posiada tylko dwa porty, Diego-Suarez i Majonga, Kochinchina Sajgon. Innych portów na tej drodze niema. Rzeczywiście, ani

Nosi Be, ani Camran Bay, ani Daimioi nie figurują jako porty. W zatokach tych niema nietylko żadnych większych osiedli, ale również i połączenia telegraficznego. Pozornie więc było wszystko w porządku.

Dla podkreślenia tego wyjaśnienia, zainscenizowano następującą komedję: Podczas postoju w Camran Bay, admirał Roźdiestwenski otrzymał następującą depezę: „Admirał Jonclaire zasyła pozdrowienie admirałowi Roźdiestwenskiemu”. Natychmiast po otrzymaniu tej depezy podniesiono na admirałskim okręcie sygnał: „Eskadra przygotować się do wyjścia w morze!” W dwie godziny później podano rozkaz: „Wszystkie okręty wychodzą w morze”. Nastąpiło to natychmiast. Każdy okręt zajął swoje miejsce według planu pochodu, kierując się na północ. W kilka godzin spotkaliśmy dwa francuskie krążowniki pod flagą kontr-admirała Jonclaire, idące w kierunku południowym. Natychmiast admirał Jonclaire, doniósł swojemu rządowi, że spotkał rosyjską eskadrę, idącą w kierunku północnym. Komedja została odegrana. Po przejściu francuzów, eskadra skierowała się do zatoki Daimioi, położonej o 35 mil na północ od Camran Bay. Do zatoki weszły tylko transportowce, torpedowce i drobne krążowniki, reszta zatrzymała się w morzu u wejścia do tej zatoki.

Nareszcie po długim oczekiwaniu zawitał admirał Niebogotow. Eskadra jego składała się z czterech pancerników obrony przybrzeżnej: „Nikolaj I”, „Generał-Admirał Apraksin”, „Admirał Sienawin”, „Admirał Uszakow” i kilku transportowców. Warto rzeczywiście było czekać na te „stare kalosze”, jak je nazywano! Uzbrojenie ich stanowiły działa 10-o i 6-calowe, przyczem na trzech ostatnich było wszystkiego po dwa większe działa. Szybkość ich nie przekraczała 10 mil. Wysłane zostały podobno pod naciskiem opinii publicznej, co świadczy że pod wpływem wiadomości z teatru

wojny, zarówno rząd jak i całe społeczeństwo rosyjskie potraciło głowy. Zdawało się powszechnie, że wojna ta zakończy się pełnym triumfem Rosji i stosunkowo niedużymi ofiarami, nikt bowiem nie miał pojęcia jakiego mają przed sobą przeciwnika. Sam słyszałem przechwałki, że ci azjaci, „makaki” — jak ich urągliwie przezywali rosjanie — na sam tylko widok wojsk rosyjskich rozbiegają się, a tu następowała klęska za klęską.

Nareszcie 3-go maja po sygnale cała nasza armada wyruszyła w drogę. Na zagładę — jak pocichu mówiono na eskadrze. Porządek pochodu był taki sam, jak poprzednio, tylko pochód zamykał Niebogotow. W drodze do Formozy jeszcze dwa razy zatrzymywano się dla przeładunku węgla, przyczem rozkazem admirała pancerniki musiały nietylko zaopatrzyć bunkry, ale pewien zapas paliwa złożyć w workach na pokładzie i w oficerskiej kajut-kompanji, aby się nie powtórzyła już opisana historia z zapasami węgla.

Japończycy protestowali, że francuzi pomagają rosjanom, ale zdaje się, że anglicy pomagali japończykom. Trudno bowiem przypuścić, aby było to tylko zbiegiem okoliczności, że, idąc na północ, otrzymywaliśmy jakieś niezrozumiałe wyrazy, widocznie depešowane szyfrem, podczas ukazania się na horyzoncie 3-kominowego krążownika angielskiego, idącego z nami kontra kursem w odległości 4 — 5 mil z prawej strony. Celem poznania tego okrętu admirał wysłał w jego stronę „Żemczuga”. Krążownik angielski po zrównaniu się z nami, podniósł na maszcie rosyjską banderę i salutował admirała 17 wystrzałami według statutu. W kilka godzin później z lewej strony ukazał się inny krążownik, również angielski. Szedł w odległości nie mniejszej, niż 5 mil. Widoczne było, że Anglicy mieli polecenie śledzenia eskadry.

TADEUSZ STECKI

(D. n.)

Wskaźniki gospodarcze spraw morskich w Polsce 1926—1927

WYSZCZEGÓLNIENIE	M I A R A	1 9 2 6				1 9 2 7							
		K W A R T A Ł Y a)				M I E S I A C E							
		I	II	III	IV	I	II	Stycz	Luty	Marz.	Kwiec	Maj	Czer.
P R A C A													
Zatrudnieni	tys. rob.	505	545	574	635	627	660	610	623	637	645	663	673
Bezrobotni	"	300	257	205	179	210	160	209	214	206	190	174	159
Emigranci	"	19,3	17,6	9,5	9,2	—	—	—	—	—	—	—	—
Reemigranci	"	1,1	1,3	2,0	17,0	—	—	—	—	—	—	—	—
P R O D U K C J A													
Węgiel	tys. ton	2298	2359	3650	3611	3369	2701	3698	3409	3008	2599	2731	2772
K O M U N I K A C J A													
Koleje	tys.wg.dz.	10	12	15	16	14	13	14	15	14	13	14	13
Porty : weszło b)	tys.N.R.T.	226	307	342	339	315	362	319	286	341	373	374	339
w tem Gdynia	statków	19	28	25	27	27	37	28	19	33	33	43	36
	tys.N.R.T.	12,1	18,2	18,4	19,8	19,5	31,4	19,3	14,3	24,8	28,2	36,9	29,1
H A N D E L Z A G R A N I C Z N Y													
Wywóz	milj. zł	96	95	122	123	120	116	116	116	129	119	114	114
Przywóz	"	56	61	81	100	116	157	108	112	128	148	164	160
Saldo ±	"	+40	+34	+41	+23	+4	-41	+8	+4	+1	-29	-50	-46
Państwa za- przyw.	% og.	62,6	61,6	58,7	55,9	53,2	49,1	52,5	52,8	54,3	51,7	47,3	50,3
morskie	sumy	38,1	44,1	49,0	47,6	31,6	37,9	47,3	41,9	35,6	36,9	40,6	36,4
w tem Anglia	przyw.	11,4	9,4	10,1	10,9	9,5	8,1	9,9	8,8	9,8	9,3	6,8	8,1
	wyw.	15,4	15,5	19,7	17,1	10,7	14,3	12,9	8,5	10,8	12,7	13,5	16,7
" Danja	przyw.	1,7	1,3	1,5	1,7	1,9	1,9	1,0	1,5	2,2	2,8	1,5	1,5
	wyw.	3,2	4,5	4,8	3,2	2,9	3,0	2,8	2,9	3,0	2,7	3,4	2,9
" Francja	przyw.	7,0	7,4	7,5	7,6	8,1	7,0	8,8	7,7	7,8	7,1	6,1	7,7
	wyw.	3,3	3,3	3,2	4,0	2,2	1,4	2,1	1,9	2,5	1,6	1,1	1,7
" Holandia	przyw.	3,2	4,0	4,7	5,3	4,4	3,8	4,1	4,3	4,9	4,5	3,3	3,7
	wyw.	4,5	3,1	2,4	2,3	5,1	2,5	6,8	4,9	3,7	3,3	2,1	2,2
" St. Zj. A. P.	przyw.	17,4	19,0	17,3	15,8	12,6	11,5	13,4	13,2	11,3	12,0	11,2	11,3
	wyw.	0,9	0,6	0,7	0,5	0,8	0,7	0,5	1,2	0,8	0,6	1,2	0,4
" Szwecja	przyw.	1,3	1,2	1,2	1,2	1,8	2,1	1,4	1,7	2,2	2,5	1,8	2,0
	wyw.	2,8	4,9	7,1	7,3	7,5	6,5	7,2	8,7	6,5	5,8	8,5	5,3
" Włochy	przyw.	6,7	6,6	4,1	3,0	3,8	2,9	4,4	3,1	3,9	3,8	3,0	1,9
	wyw.	1,4	1,8	1,9	2,6	2,9	1,9	3,7	3,0	2,0	1,8	2,0	1,9
Państwa ościennie przyw.	"	37,4	38,4	41,3	44,1	46,6	50,2	47,5	47,2	45,2	48,3	52,7	49,7
i środkowe	wyw.	61,9	55,7	51,0	52,4	58,4	62,0	52,7	58,1	64,4	63,1	59,4	63,6
w tem Niemcy	przyw.	24,2	21,8	24,2	25,8	24,8	24,1	24,5	24,8	25,3	23,5	26,5	22,2
	wyw.	24,3	27,3	24,6	25,3	28,3	30,2	22,2	29,0	33,7	32,4	27,7	30,5
" Rosja	przyw.	0,9	1,1	0,6	0,8	4,4	6,1	3,1	6,0	4,1	5,2	6,6	6,6
	wyw.	1,9	0,7	1,9	2,4	2,6	2,0	2,2	2,9	2,8	2,0	2,7	1,2
" Łotwa	przyw.	0,3	0,3	0,3	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	1,0
	wyw.	2,9	2,6	2,5	2,1	1,6	1,4	1,4	1,9	1,6	0,9	1,6	1,6
O B R Ó T T O W A R Ó W													
Wywóz węgla	tys ton	545	776	1999	1444	955	801	1173	945	747	763	887	753
w tem do Państw Bałtyckich	"	149	304	762	548	329	372	318	364	307	318	463	336
" " Anglii	"	2	65	646	278	8	8	10	7	7	9	8	6
" przez porty polskie:	"	209	285	409	391	—	—	—	—	—	—	—	—
" " Gdynię	"	24	36	39	33	39	75	37	33	46	62	78	68
" " Tczew	"	—	5	8	8	—	—	—	—	—	—	—	—
" " Gdańsk	"	185	244	362	350	296	349	263	293	331	341	341	365
Wywóz drzewa przez Gdańsk	"	82	112	146	116	133	153	148	114	136	146	142	172
" przetw. dest. ropy	"	6,7	15,1	19,8	11,4	2,0	5,1	2,4	0,7	2,9	7,2	6,1	2,1
" zbóż	"	30	23	29	15	6,6	1,7	8,6	4,8	6,4	3,5	1,2	0,4
" cukru	"	19,5	12,8	5,4	22,5	14,4	5,7	4,1	22,9	16,1	6,7	6,8	3,7
Przywóz śledzi	"	6,8	1,8	10,8	6,2	5,8	2,0	6,1	8,4	3,0	3,4	0,2	2,5
" art. spożywczych	"	10,2	8,5	8,1	6,6	20,6	25,3	5,4	30,7	25,6	32,6	27,4	16,0
" rudy i pirytów	"	3,7	15,0	29,5	18,5	14,5	24,8	5,8	15,9	21,7	14,1	38,9	21,3
S P R A W N O Ś Ć P O R T U G D Y N I c)													
Dni postoju statku	dni	4,3	4,1	4,7	4,3	3,9	4,2	4,2	4,1	3,5	4,2	4,1	4,3
Ładowanie dziennie ton	ton	806	1165	1253	1300	1289	2239	1188	1190	1489	2063	2502	2252

a) Przeciętnie miesięczne

b) Liczba statków wchodzących nie odbiega znacznie od liczby wychodzących

c) Ob. „Morze” Nr. 6 Czerwiec

Źródło Wydawnictwa Gł. U. St. oraz Danziger Statistische Mitteilungen.

MORZE W ŚWIEŁLE STATYSTYKI

Zależność życia gospodarczego Polski od morza datuje się nie od dziś, nigdy jednak nie występowała na jaw z tak wyrazistą siłą, jak obecnie. Posiadając odnośne dane statystyczne, zależność tę, wzrastającą z dnia na dzień możemy stwierdzić naocznie. Tablica p. t. „Wskaźniki gospodarcze spraw morskich w Polsce”, zestawiona jest poszczególnymi kwartałami i miesiącami 1926 i 1927 roku na podstawie danych statystycznych Gł. U. St., ogłaszanych w formie bardzo szczegółowej w wydawnictwach tegoż Urzędu (Wiadomości Statystyczne Gł. U. St., Statystyka Pracy, Miesięczniki i Kwartalniki Statystyki Handlu Zagranicznego). Tablica ta wykazuje w ogólnych zarysach wagę, jaką dla całości kształtu i poszczególnych dziedzin gospodarczych Polski ma dostęp do morza.

Lata 1926 i 1927 (I i II kwartał) zaznaczyły się wybitnie aktywnym stosunkiem do spraw morskich. W dniu 31 grudnia 1926 roku Polska przystąpiła do pracy na morzu, posiadając marynarkę handlową w składzie 34 jednostek o pojemności 2145 ton t. j. zwiększając w ciągu 1926 roku swą flotę o 25 jednostek (z 9) i tonaż o 17741 ton (z 4204). Tak poważny na nasze stosunki gospodarcze wysiłek jest wynikiem ustalenia się poglądu na morze, jako na warsztat pracy, którego prawidłowe funkcjonowanie w naszym ręku przyczynia się w znacznym stopniu do zdrowia organizmu gospodarczego Polski.

Spadek bezrobocia, wzrost zatrudnienia i produkcji węgla w związku ze wzmocnionym wywozem tegoż do Anglii a następnie do państw bałtyckich, związana z powyższem wzmocnieniem praca portów polskich, najlepiej

świadczy o słuszności powyżej przytoczonego poglądu. Niemożność wyzyskania w całej pełni pomyślanej koniunktury, spowodowanej wywozem węgla i konieczność posilkowania się obcym tonażem i niemieckimi portami w chwilach szczególnie gorących, były następstwem zbyt późnego uznania prawdy: „Kto ma morskie państwo, a nie używa go, albo da sobie wydzierać, wszystkie pożytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na się przywodzi, z wolnego niewolnikiem się stawa, z bogatego ubogim” (Solikowski 1573).

Wojna celna z Niemcami, postawiła przed Polską konieczność utrzymania należytego kontaktu z państwami zamorskimi. Dzięki wojnie kontakt ten znakomicie się wzmógł i obecnie przywóz z państw zamorskich waha się w granicach od 64% do 52% ogólnej wartości przywozu (w 1923 — 40%, 1924 — 44%, 1925 — 47%). Równocześnie wywóz w 1926/27 do państw zamorskich stanowi od 40—50% ogólnej wartości wywozu (w 1923—17,5%, 1924 — 27,3%, 1925—23,5%). Zwiększenie się w przywozie i wywozie obrotów handlowych z państwami zamorskimi odbyło się kosztem zmniejszenia się obrotów z Niemcami. Obroty te spadły w przywozie z 43,6% w 1923, 34,4% — 1924 i 30,7% — 1925, do 20—25% w 1926 i 1927. W wywozie podobnie: z 50,6% w 1923, 43,2% w 1924 i 40 — 1925% spadły obroty z Niemcami do 20 — 30% ogólnej wartości wywozu. Miejsce Niemiec w obrotach z Polską zajęły państwa zamorskie, eliminując kosztowne pośrednictwo niemieckie. Morze stało się dla Polski pierwszorzędnej wagi atutem w wojnie celnej, umożliwiając nawiązanie bezpośredniego kontaktu z państwami zamorskimi. Z zadowoleniem należy zaznaczyć regularność

tych stosunków, co uwiidocznia się w ciągłości i stopniowem zwiększaniu się odsetków wartości przywozu i wywozu wyszczególnionych w tablicy państw do ogólnych sum. Utrzymanie bezpośredniego kontaktu z państwami zamorskimi jest nadto jednym z koniecznych warunków dla aktywności bilansu handlowego, na którego strukturę eksport oraz import zamorski wpływają w poważnym stopniu. Stale zwiększający się przez porty polskie (Gdańsk, Gdynię) przywóz oraz wywóz podstawowych masowych artykułów handlu zamorskiego (węgla, przetworów ropy, drewna, rud, artykułów spożywczych, zbóż, cukru, śledzi it.d.) nie stanowi całego naszego handlu zamorskiego, gdyż pokazuje ilości nadal idą przez porty niemieckie. W tej nawet części, która bezpośrednio przez Gdynię, a zwłaszcza przez Gdańsk przechodzi, musi Polska drogo płacić za obce pośrednictwo. Przyszłość przyniesie daleko idące zmiany w tej dziedzinie. Zapoczątkowanie tych zmian w stosunku do morza polskiego oraz przeobrażenia gospodarcze, jakie się pod ich wpływem dokonywują, widoczne są już teraz. Porządna gospodarka skarbowa i społeczna, pracowitość, zmysł organizacyjny oraz wzrost oszczędności państwowych i społecznych, będą najlepszymi zadatkami należytego rozwoju potęgi Polski na morzu.

Pamiętać musimy, że zaniedbanie własnowolne czy przymuszone łączności z morzem, pozbawia Polskę głównego węzła współżycia narodów i wyłącza ją ze związku społecznego (Łukasz Opaliński — Obrona Polski — Gdańsk 1684), w przeszłości zaś było jedną z przyczyn upadku Polski.

WOJCIECH STOPCZYK

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KRONIKA

STATEK SZKOLNY „LWÓW” NA ATLANTYKU.

W dniu 19 lipca r. b. st. szk. „Lwów” udał się w drugą w tym roku podróż szkolną na Atlantyk.

Pierwsza część programu składa się z podróży na wyspę Maderę, na redest m. Funchalu, a czas jej przez cieśninę Sund i przy pomyślnych wiatrach drogą ponad północną Anglią oblicza się na 3 1/4 — 4 tygodni. Ostatnio otrzymana wiadomość ze statku podaje, że „Lwów” 6 sierpnia minął Cap Lizard (połudn. zach. cypel Anglii) i że na statku wszyscy zdrowi.

Druga część podróży uzależniona jest od czasu trwania pierwszej i w razie

nieprzewidzianego przedłużenia jej będzie skrócona.

Przewiduje się: a) zajście na jedną z wysp Kanaryjskich, przypuszczalnie Teneryfę, odległą od Madery o 290 mil morskich. Podróż ta odbyłaby się po 5-dniowym postoju na Maderze, a czas trwania jej przy panujących wiatrach od NO obli-



cza się na 2 doby. Postój na wyspie Teneryfa 3 — 4 dni.

Następnie w drodze powrotnej statek skierowałby się trochę więcej na zachód; w ten sposób udałoby się zwiedzić jedną z wysp Azorskich, odległych od Teneryfy w przybliżeniu o 600 mil. Ostatnia ta podróż wraz z postojem zajmie około 7 do 10 dni.

Dalej statek skierowałby się do Gdyni przez kanał La Manche, zachodząc po drodze do jednego z portów francuskich lub angielskich, leżących w kanale.

Czas podróży Azory — Gdynia z zajęciem do jednego portu oblicza się na miesiąc.

Powrót statku szkolnego przewidywany jest na 10 października r. b.

PRZYWRÓCONO OGRANICZENIA WALUTOWE PRZY PRZEJEZDZIE PRZEZ GDANSK.

Ministerstwo Skarbu ogłosiło, iż z dn. 1 września r. b., cofnięta będzie wprowadzona na sezon letni ulga dla wyjeżdżających na Polskie Pomorze, polegająca na wolnym przewozie przez obszar W. M. Gdańska nieograniczonych sum gotówkowych przy przejeździe przez wymieniony obszar za biletami kolejowymi, wykupionymi do którejkolwiek stacji kolejowej na terytorium polskim. Przywrócony zatem w tym względzie zostaje stan rzeczy, jaki istniał przed wprowadzeniem wyżej wspomnianej ulgi, t. zn. iż, poczynając od dnia 1 września r. b. przy przekraczaniu granicy polsko-gdańskiej wolna będzie do wywozu równowartość 250 złotych w złocie na dowód osobisty.

MORSKA SZKOŁA HANDLOWO-PRZEMYSŁOWA W GDYNI.

W Gdyni ma powstać morska szkoła handlowo - przemysłowa. Projektowana szkoła będzie pierwszą tego typu szkołą w Polsce. W programie nauk szkoły szczególnie uwzględniona będzie nauka handlu zamorskiego. Teren pod gmach szkoły został już zarezerwowany. Budowa gmachu ma być niebawem rozpoczęta.

INSPEKCJA WYBRZEŻA.

W dniach 20 i 21 sierpnia r. b. bawili na wybrzeżu morskim wicepremier prof. Bartel i minister przemysłu i handlu inż. Kwiatkowski. Pp. ministrowie przybyli do Gdyni w sobotę, 20 sierpnia, rano i zwiedzili statek pasażerski „Gdynia”, który tego samego dnia wyszedł w pierwszą podróż na Bałtyk, udając się na wyspę Bornholm. Następnie udali się obywateli ministrowie na statek pasażerski „Gdańsk” na Hel, zwiedzili port rybacki w Helu i osadę, poczem powrócili do Gdyni na holownik „Kastor”. Po południu w sobotę zwiedzili dokładnie port w Gdyni, badając pracę elektrycznych dźwigów mostowych, ładujących węgiel na statki, roboty przy budowie łamacza fal i pogłębianiu basenu wewnętrznego portu i t. d.

Następnego dnia, w niedzielę rano wicepremier Bartel i minister Kwiatkowski udali się do Kartuz. Po powrocie do Gdyni ministrowie zwiedzili O. R. P. „Generał Sosnkowski”, poczem na trawlerze marynarki wojennej „Rybitwa” udali się do Tczewa. Tutaj p.p. ministrowie zwiedzili port węglowy, poczem wieczorem odjechali pociągiem do Warszawy.

PORT RYBACKI W GDYNI.

Budowa portu rybackiego w Gdyni posuwa się naprzód dość powolnie. Tymczasem jest to jedna z najpilniejszych robót, jakie mamy w Gdyni do przeprowadzenia, bowiem port rybacki w Gdyni stanie się w przyszłości bazą naszego całego rybactwa morskiego na wybrzeżu.

Mimo niezbyt szybkiego tempa robót, około 170 metrów molo zostało już ukończonych i kutry rybackie mają już własne schronisko, którego brak dawał im się bardzo odczuwać.

REDAKTOR „MORE SLOVANUM!” W WARSZAWIE.

W Warszawie bawił w dniach 20 — 21 sierpnia r. b. dr. Józef Müldner, redaktor miesięcznika czeskiego, poświęconego sprawom morskim, a wychodzącego w Pradze Czeskiej pod tytułem „More Slovanum!” Redaktor Müldner stoi na czele związku byłych marynarzy — Czechów, którzy służyli w obcych marynarkach, i

prowadzi na terenie Czechosłowacji propagandę za należytem wyzyskaniem dostępu Słowian do morza. Interesuje się bardzo żywo polskimi sprawami morskimi, naszym dostępem do morza, naszą marynarką handlową i t. p. W czerwcu r. b. wydał specjalny numer „More Slovanum!”, poświęcony Polsce.

Ażeby zobaczyć osobiście wyniki dotychczasowych prac na polskim wybrzeżu, dr. J. Müldner spędził w roku bieżącym kilka tygodni nad polskim morzem. Obszedł pieszo całe nasze wybrzeże, zwiedził wszystkie miasta i osady nadmorskie, obserwował życie i zwyczaje kaszubów. Następnie po kilkutygodniowym pobycie w Gdyni i w okolicy dr. J. Müldner wyjechał na Mazury Pruskie, by zebrać szereg obserwacji z życia polskiego ludu mazurskiego, pozostającego pod obcym panowaniem. Przez Prostki, Grajewo i Białystok przyjechał w drodze powrotnej do Warszawy i odwiedził naszą redakcję.



Dr. J. Müldner, redaktor „More Slovanum!”

Dr. J. Müldner jest wielkim przyjacielem Polski. W rozmowie z nami rzucił między innymi myśl zainteresowania Czechosłowackich kapitałów w rozbudowie portu w Gdyni, oraz zwrócenia uwagi Czechosłowackiego świata handlowego na możliwości eksportu towarów czeskich i importu towarów obcych do Czechosłowacji przez porty polskie. Obiecał sprawami temi zająć się po swym powrocie do Pragi Czeskiej. Z naszej strony należy tej inicjatywie jaknajgoręcej przyklasnąć.

Dr. J. Müldner jest autorem wielu prac. Między innymi wydał ostatnie drukami w Pradze Czeskiej pracę, poświęconą zagadnieniu dostępu Słowian do morza, p. t. „Slovansky pristup k mori”.

REJESTRACJA MARYNARZY.

Wszyscy fachowi marynarze, zarówno oficerowie, jak i szeregowi, pragnący otrzymać pracę w polskiej marynarce handlowej, winni składać swe oferty z curriculum vitae (świadectwa niezbędne) do zarządu Centralnego Ligi Morskiej i Rzecznej w Warszawie — Elektoralna 2, gmach Min. Przemysłu i Handlu.

WYCIECZKA NA MORZE ŚRÓDZIEMNE.

Liga Morska i Rzeczna organizuje wycieczkę do Egiptu, Palestyny, Turcji i Rumunii. Wycieczka ta, poza znaczeniem propagandowym idei morskich, ma na celu nawiązanie ściślejszej łączności z odpowiednimi organizacjami w zaprzyjaźnionych krajach. Liczba uczestników ściśle ograniczona. Wycieczka wyruszy z Warszawy dn. 18 września r. b. do Paryża i Marsylii, skąd na okręcie „Sinaia” uda się wprost do Aleksandrii i zwiedzi Kair, Jerozolimę, Betleem i Konstantynopol. Powrót do Warszawy nastąpi dn. 16 października r. b.

WYCIECZKI POLSKIMI STATKAMI PASAŻERSKIMI PO BAŁTYKU.

Państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” projektuje we wrześniu r. b. następujące wycieczki zagraniczne na statku pasażerskim „Gdynia”:

1) Sztokholm — granitowe miasto północy. Statek przechodzi przez przepiękne Szchery i zatrzymuje się na 2 dni w Sztokholmie. Odjazd z Gdyni — 1 września. Powrót do Gdyni — 6 września. Cena biletu 300 złp. od osoby.

2) Kopenhaga—Bornholm, od 9-go do 14-go września. Cena biletu 250 złp. od osoby.

3) Sztokholm i starożytne miasto hanseatyckie Visby na wyspie Gotland. Odjazd z Gdyni — 16 września. Powrót do Gdyni — 21 września. Cena biletu 325 złp. od osoby.

4) Kopenhaga — Malmö od 24 września do 1 października. Cena biletu 250 złp. od osoby.

Wszystkie ceny obejmują całkowite utrzymanie w czasie wycieczki. Ulgi paszportowe. Bliższych szczegółów udziela Biuro Żeglugi Polskiej w Gdyni, ul. Starowiejska, willa Laguna, tel. 93, adres tel. „Palmorsk”). Sprzedaż biletów tylko w biurze przedsiębiorstwa w Gdyni.

Zamawianie miejsc na wycieczki. Bilety na wycieczki są sprzedawane wyłącznie w dyrekcji przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” w Gdyni. (Ulica Starowiejska, willa Laguna).

Po otrzymaniu wiadomości o tem, że na statek są wolne miejsca, należy niezwłocznie wpłacić lub przekazać do kasy przedsiębiorstwa całkowitą wartość biletu. Stosownie do życzenia bilet może być wysłany pocztą pod wskazanym adresem lub też zachowany w biurze przedsiębiorstwa w Gdyni do przyjazdu uczestnika wycieczki do Gdyni.

W wypadku, gdyby dla jakichkolwiek powodów, pasażer, który już wykupił miejsce na statku, nie mógł przyjąć udziału w wycieczce, wpłacone przez niego pieniądze podlegają zwrotowi za odciążeniem 10% na koszty organizacyjne.

90% sumy zapłaconej za bilet może być zwrócone tylko w tym wypadku, gdy przedsiębiorstwo otrzyma wiadomość o niemożności wykorzystania biletu nie później niż na dwa dni przed datą odejścia statku.

W przeciwnym wypadku suma zapłacona za bilet zwrotowi nie podlega.

Paszport. Pasażerowie, pragnący skorzystać z ulg paszportowych, winni przedstawić swe prawidłowe, z nieprzekroczonym terminem paszporty, oraz po 2 fotografie nie później godziny 8-ej wieczorem dnia poprzedzającego wyjazd, (gdyż rano dnia następnego przedsiębiorstwo musi dokonać wymagane formalności paszportowe i otrzymać wizy).

W związku z powyższym, pasażerowie mogą zaokrętować się na statku po godzinie 8-ej wieczorem dnia poprzedzającego wyjazd statku. W takim wypadku za nocleg ten przedsiębiorstwo nie pobiera żadnej opłaty. Za wyżywienie aż do godziny odejścia statku na morze pasażerowie płacą restauratorowi osobno.

O miejscu postoju statku pasażerowie będą poinformowani w biurze.

Pasażerowie mogą również korzystać ze swoich miejsc sypialnych w ciągu jednej nocy po dniu powrotu statku, jednak winni opuścić statek nie później, niż o g. 9-ej.

Przedsiębiorstwo zastrzega sobie prawo dowolnego przestawienia statku w Gdyni lub w Gdańsku do tych lub innych nabrzeży.

Zaokręтовanie się i bagaże. Dla wygodzie umieszczenia walizek w kabinie wskazane jest, aby nie przekraczały one wymiarów 30 cm. wysokości, 75 cm. długości i 45 cm. szerokości.

Zaleca się wziąć ze sobą ciepłe płaszcze i koce, gdyż wieczory na Bałtyku są zimne.

Pasażerowie wraz z bagażem winni się stawić na statku na godzinę przed jego odejściem.

Bagaże są ładowane na statek przez służbę okrętową. Na walizkach winny być przymocowane bileciki z nazwiskiem właściciela bagażu i numeru koi.

Po przybyciu na statek pasażerowie przedstawiają swój bilet starszemu stewardowi, który wskazuje kabinę i koję.

Do każdej koi należy całkowita bielizna pościelowa z jednym kocem.

Kabiny na s. s. „Gdynia” są 2 i 4 miejscowe. Pasażer, pragnący zająć całą kabinę winien wykupić wszystkie miejsca, za potrąceniem wartości wyżywienia w wysokości 13 zł. 75 gr. dziennie od brakującej osoby.

Palenie w kabinach i jadalni jest wzbronione.



Jadalnia na statku „Gdynia”.

Jedzenie. Do biletu za przejazd włączone na koszty całkowitego wyżywienia. Wartość niewykorzystanego jedzenia zwrócić nie podlega.

Pierwsze śniadanie od godz. 7.30 do godz. 8.30

składa się z kawy, lub herbaty, lub kakao z mlekiem, cukru, chleba, bułeczek, masła.

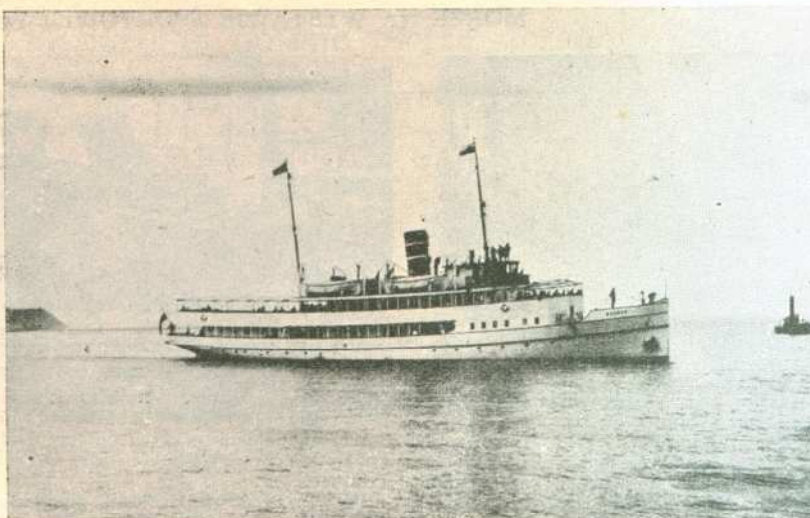
Drugie śniadanie (lunch) od godz. 12.30 do godz. 13.30

składa się z przekąsek, rosołu lub zupy, jednej potrawy mięsnej z jarzynami, deseru.

Podwieczorek od godz. 16.30 do 17.30 herbata, chleb, herbatniki, powidła, miód.

Obiad od godziny 19.30 do 20.30

składa się z zupy, ryby lub jarzyny,



Statek „Gdynia”, który we wrześniu r. b. będzie odbywał wycieczki z pasażerami po Bałtyku.

jednego dania mięsnego z jarzynami, deseru, owoców, lub sera, lub czarnej kawy, lub herbaty.

Restaurator nie jest obowiązany wydawać jakiegokolwiek posiłki poza godzinami przepisowemi.

Kapitanowi przysługuje prawo przesuwania w razie potrzeby godziny posiłków.

W czasie pobytu w portach cudzoziemskich, pasażerowie nocują i stołują się na statku.

Dla obsługi pasażerów na statku znajduje się fryzjer.

Celem ułatwienia pasażerom wymiany pieniędzy, na statku przed odejściem będzie obecny urzędnik Banku Gospodarstwa Krajowego z odpowiednim zapasem walut. Wymiana pieniędzy będzie się odbywała w palarni.

Przedsiębiorstwo ubezpiecza od nieszczęśliwych wypadków wszystkich uczestników wycieczek na sumę do 10.000 zł., zaś ich bagaże do sumy 4.000 zł. Zastępować polisę asekuracyjną będzie bilet.

Koszty sporządzenia paszportu i wiz cudzoziemskich obciążają pasażera. Odpowiednia suma winna być wniesiona do kasy przedsiębiorstwa niezwłocznie po przyjeździe. Opóźnienie we wpłaceniu tej sumy powoduje nieotrzymanie pozwolenia na wyjazd.

Przedsiębiorstwo nie odpowiada za skutki opóźnienia statku z powodu stanu morza i pogody, nieprzewidzianych wypadków, zarządzeń władz i t. d.

W wypadkach zaszytych z tych, niezależnych od przedsiębiorstwa powodów, zatrzyman statków ponad ustalony w rozkładzie czas trwania wycieczki, pasażerowie opłacają swe wyżywienie w wysokości 13 zł. 75 gr. dziennie.

Pasażerowie mogą wziąć ze sobą sumę pieniędzy, nieprzekraczającą równowartość 450 zł.

Rewizja walutowa i celna odbywa się na statku.

Przedsiębiorstwo nie podejmuje się w tym roku organizacji wycieczek na lądzie, pozostawiając pasażerom zupełną swobodę w zwiedzaniu miast.

Godzinę odejścia statku komunikuje się pasażerom przed przybyciem statku do portu cudzoziemskiego. Na opóźnionych pasażerów statek nie czeka.

Uwaga: Dla uczestników wycieczki do Danii, urządzanych przez Żeglugę Polską, dostatecznym jest posiadanie zwykłego z

nieprzekroczonym terminem dowodu osobistego, który musi być przedstawiony do biura Żeglugi Polskiej w Gdyni wieczorem dnia poprzedzającego wyjazd.

Wszystkie formalności dla uzyskania prawa na wyjazd i wizę duńską wynoszą 10 zł. od osoby.

Uczestnicy wycieczek do Szwecji, powinni przedstawić swe dowody osobiste nie później, niż na 36 godzin do południa dnia odejścia statku.

Wszystkie formalności dla uzyskania prawa na wyjazd i wizę szwedzką wynoszą 25 zł. od osoby.

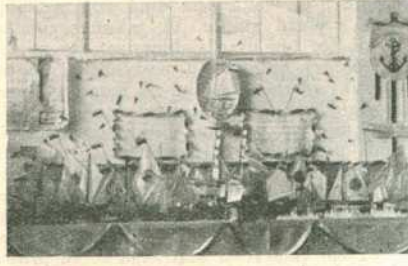
RUCH STATKÓW PAŃSTW. PRZEDS. „ŻEGLUGA POLSKA” W CZASIE OD 20.VI do 20.VIII 1927 r.

W okresie od 20 czerwca do 20 sierpnia r. b. statki państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” wykonały następującą pracę:

Statek „Poznań” dnia 20.VI wyszedł z portu gdańskiego na morze, płynąc z ładunkiem węgla do portu Odense (Dania). Do portu tego przybył dnia 22.VI. Do Gdańska z powrotem odplynął dnia 26.VI. Przybył do Gdańska 28.VI i rozpoczął naładunek drzewa do Gandawy. Z ładunkiem tym (ca 735 sążni) wyszedł na morze dnia 6.VII. Do Gandawy przybył dnia 10.VII. Po wyładowaniu drzewa odplynął dnia 17.VII z Gandawy do Gdyni z ładunkiem ca 2.700 ton tomasówki. Do Gdyni przybył dnia 22.VII. Następnie dnia 28.VII przeszedł do Gdańska i rozpoczął znowu naładunek kopalniaków. Z ładunkiem tym (717 sążni) odplynął do Calais 5.VIII. Do Calais przybył 10.VIII. Z Calais odszedł próżny do Dunkierki, dokąd przybył 13.VIII i rozpoczął naładunek złomu do Gdańska. Dnia 20.VIII znajdował się jeszcze w Dunkierce.

S/s „Kraków” dnia 20.VI zawinął do portu Vallvik (Szwecja) z ładunkiem węgla. Po wyładowaniu tego węgla odplynął 28.VI próżny do Gdyni, dokąd przybył dnia 1.VII. Dnia 5.VII odplynął z ładunkiem 2572 ton węgla z Gdyni do Stokholmu. Do Stokholmu przybył 7.VII. Dnia 11.VII odplynął próżny z powrotem do Gdyni, dokąd przybył 13.VII. Dnia 19.VII odplynął z nowym ładunkiem węgla (2704 ton) do Norrköping, dokąd zawinął 21.VII. Po wyładowaniu przywiezionego węgla dnia 27.VII odplynął próżny z Norrköping do Lulea po rudę do

MORZE NA WYSTAWIE SPORTOWEJ WE LWOWIE



Ekspozycja Szkoły Morskiej w Tczewie.

Pokaz modeli, sporządzonych przez uczniów gimnazjum IX we Lwowie.

Gdańska. Z Lulea z ładunkiem rudy odpłynął do Gdańska 30.VII. Do Gdańska przybył 3.VIII. Dnia 15.VIII wyszedł znowu z węglem (2570 ton) z Gdańska do portu Vallvik (Szwecja), dokąd przybył dnia 18.VIII. Dnia 20.VIII był w porcie Vallvik.

S/s „Wilno” dnia 20.VI znajdował się w Calais, gdzie wyładowywał przywiezione z Polski kopalniaki. Z Calais odpłynął dnia 22.VI do Dunkierki po ładunek złomu do Gdańska. Z ładunkiem tym odpłynął z Dunkierki 5.VII. Do Gdańska przybył dnia 8.VII. Po wyładowaniu złomu zabrał z Gdańska do Antwerpii ładunek drzewa tartego. Z ładunkiem tym wyszedł na morze dnia 28.VII. Do Antwerpii zawinął 1.VIII. Dnia 12.VIII odpłynął próżny z Antwerpii do Dunkierki po ładunek złomu do Gdańska. Dnia 20.VIII był na wyjściu z Dunkierki.

S/s „Katowice” dnia 20.VI znajdował się w Trelleborgu, gdzie wyładowywał polski węgiel. Dnia 29.VI był już z powrotem w Gdyni i ładował węgiel do Rönneby. Z ładunkiem 2752,5 ton węgla odpłynął do tego portu 2.VII. Do Rönneby przybył dnia 3.VII. Dnia 10.VII powrócił próżny do Gdyni. Dnia 18.VII odpłynął z Gdyni do Malmö z ładunkiem 2.749 ton węgla. Do Malmö zawinął 19.II. Z powrotem do Gdyni odpłynął z Malmö próżny 25.VII. W Gdyni był 26.VII. Zabrał znowu ładunek węgla do Szwecji. Z ładunkiem tym do portu Limmhamn przybył 1.VIII. Dnia 8.VIII przybył próż-

ny do Gdyni i rozpoczął naładunek węgla do Trelleborga. Dnia 12.VIII był już z tym ładunkiem w Trelleborgu. Dnia 20.VIII kończył wyładunek węgla w Trelleborgu.

S/s „Toruń” dnia 20.VI znajdował się w porcie gdańskim. Dnia 30.VI odpłynął do Calais z ładunkiem 717 sążni kopalniaków. Do Calais przybył 4.VII. Dnia 9.VII odpłynął z Calais do Gandawy po tomasówkę do Gdańska. Ładunek ten uzupełnił w Antwerpii. Z Antwerpii wyszedł na morze 17.VII. Do Gdańska przybył 20.VII. Dnia 1.VIII odpłynął do Gothenburga z ładunkiem ca. 2.700 ton węgla. Do Gothenburga przybył 3.VIII. Dnia 6.VIII odpłynął próżny do Gdyni. Stąd dnia 12.VIII odpłynął do Nakskov z ładunkiem 2.717 ton węgla. Do Nakskov przybył 14.VIII. Dnia 19.VIII odpłynął próżny z powrotem do Gdyni. Dnia 20.VIII znajdował się na morzu.

S/s „Warta” dnia 20.VI wyładowywał w porcie Bône (Algier) węgiel przywieziony z Polski. Po wyładowaniu węgla rozpoczął naładunek 2.500 ton fosfatów i 260 ton tytoniu do Gdańska. Odpłynął z Bône do Gdańska 28.VI. Do Gdańska przybył dnia 15.VII. Po wyładowaniu fosfatów i tytoniu dnia 3.VIII odpłynął z Gdańska z ładunkiem 3.707 ton węgla do Gothenburga, dokąd przybył 7.VIII. Dnia 12.VIII odpłynął próżny z Gothenburga do Gdańska. Przybył do Gdańska 14.VIII. Dnia 20.VIII był w Gdańsku i ładował drzewo do Garten.

CZASOPISMA I KSIĄŻKI NADESLANE

„Sea Breezes” — August 1927.

„Jadranska Straža” Nr. 6 — Split.

„More Slovanum!” — Nr. 1—12, Praha.

„Armée, Marine, Colonies” Nr. 23, 24, 25 — Paris.

„Liga Maritima Brasileira” Nr. 237, 238, 239 — Rio de Janeiro.

„L'Italia Marinara” Nr. 2. — Roma.

„Morskoj Sbornik” Nr. 6. — Leningrad.

„Żeglarz Polski” — zeszyty Nr. 25—30. Tczew.

„Przemysł i Handel” — zeszyty 30—35. Warszawa.

„Sport Wodny” Nr. 9. — Warszawa.

„Almanach Żeglarski Polskiego”—1927/28 Wydanie 3. Tczew. Nakładem „Żeglarskiego”.

„Badania geograficzne nad Polską północno-zachodnią” — zeszyt 2—3. Poznań. 1927. Wydawnictwo Instytutu Geograficznego Uniwersytetu Poznańskiego.

„Polska i morze”. Ilustrowana broszura. Nakładem i pod redakcją Michała Maksymowicza. Wilno 1927.

„Polska Inwalidom”. Warszawa. 1927.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DZIAŁ OFICJALNY L. M. i R.

ODDZIAŁ L. M. i R. W MILEJOWIE.

Dnia 14 sierpnia r. b. odbyło się w Milejowie doroczne walne zgromadzenie członków Oddziału L. M. i R. Zebranie poprowadził uroczysta Msza Św. w miejscowym Kościele, którą celebrował prezes Chelmskiego Oddziału Ligi M. i R. Ks. Prefekt Chrościk. Zebraniu przewodniczył prezes Wacław Lachert z Ciechanek i sekretarował p. Władysław Wójcik z Lublina. Po odczytaniu i przyjęciu protokołu poprzedniego walnego zgromadzenia prezes zarządu złożył sprawozdanie z działalności Oddziału. Oddział liczy 130 członków. Miejscowych członków liczy Oddział 34, w Warszawie 10, w Lublinie i Lubelskiem 29, na Kresach Wschodnich 4, w Małopolsce 2 w Poznańskim 2, w różnych stronach Rzeczypospolitej 45, w Niemczech 1 i, w Czechosłowacji 3.

Ze składek wpłynęło ogółem 1420 zł. i przekazano Zarządowi Centralnemu 802 złote, t. j. przeszło 50% składek. Ogólny przychód Oddziału był 1972,56 zł.

Z ważniejszych prac były: starania u władz o przeprowadzenie boczny kolejącej od stacji w Puławach do Wisły; uzyskanie od Kuratorium Okręgu Naukowego Lubelskiego dyrekcjom szkół propagandę spraw morskich w szkołach; pertraktacje o urządzenie przystani towarzystwa wioślarskiego akademickiego związku sportowego w Milejowie nad Wieprzem; sprawa wycieczki trzech tegorocznych maturzystów rzekami i morzami do brzegów Francji, którą jednak ostatecznie załatwiono odmownie; starania u zarządu centralnego o rozwinięcie zagranicą usilnej propagandy spraw Ligi przez wydawnictwo odpowiednich artystycznych zdjęć fotograficznych i afiszów; starania o otwarcie nowych Oddziałów i t. p.

Przesyłano zarządowi centralnemu co kwartał sprawozdania kasowe i z działalności, udzielano informacji, co do warunków przyjęcia do szkół morskich, rozsyłano do wszystkich członków okólniki

o wycieczkach, wreszcie przesłano wystawie sportowej we Lwowie i wystawie wodnej w Bydgoszczy sprawozdania z działalności i zdjęcia fotograficzne z życia Oddziału. Oddział był zaszczycony zaproszeniem na uroczystość podjęcia bandery na statkach państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” i zaproszeniem na bal Bratniej Pomocy Uczniów Szkoły Morskiej w Tczewie. Zarządzone po złożeniu sprawozdania wybory utrzymały dotychczasowy zarząd oddziału w osobach pp. E. Znałowicza, T. Fabijanowskiego, Z. Babińskiego i K. Siesickiego. Uchwalono w miarę napływu funduszy, wypłacić stypendium 900 zł. Szkole Morskiej w Tczewie i w miarę możliwości przekazać Zarządowi Centralnemu subwencja na instytut wydawniczy, na propagandę zagraniczną i na budowę Domu Marynarskiego w Gdyni.

Po zebraniu odbyła się „Wielka Zabawa” na błoniach Milejowskich, która przyniosła dość znaczny zysk (netto 1106 zł. 96 gr.) na cele Ligi M. i R.

Wielka wycieczka ze Śląska nad polskie morze, zorganizowana przez Oddział L. M. i R. w Królewskiej Hucie



Zdjęcia trzech różnych grup uczestników wycieczki ze Śląska nad polskie morze, zorganizowanej w czerwcu r. b. przez Oddział L. M. i R. w Królewskiej Hucie (patrz „Morze” Nr 7 z lipca r. b.). Dają one pojęcie o liczebności wycieczki i o rozmiarach tej niezwykle doniosłej dla prac Ligi Morskiej i Rzecznej imprezy. Była to największa wycieczka, jaka kiedykolwiek nad polskim morzem bawiła.



Komitet drugiego pociągu wycieczki Oddz. L. M. i R. z Królewskiej Huty.

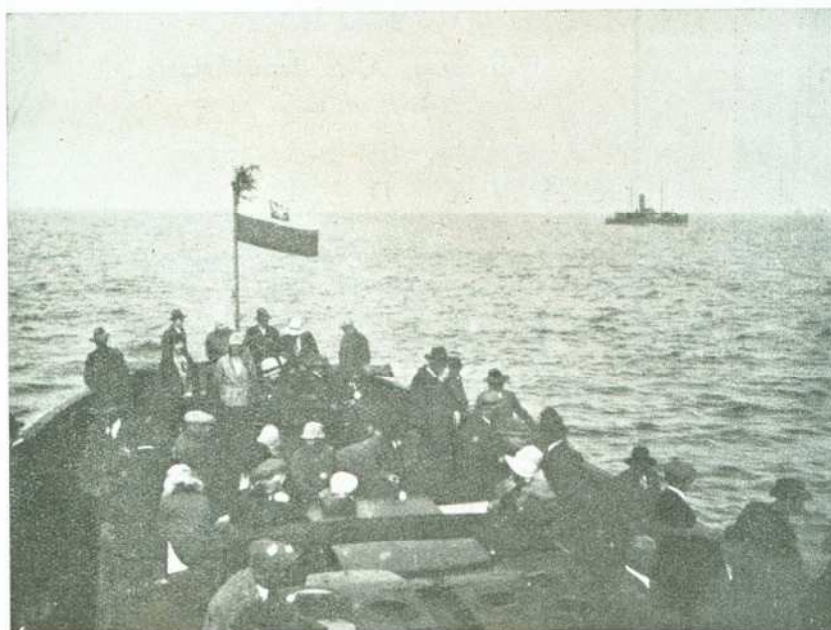


Bandera, ofiarowana przez Oddział L. M. i R. w Królewskiej Hucie dla torpedowca „Ślązak”. Bandere trzymają: p. Marja Hadrjanówna, p. radca Grześ i komendant torpedowca „Ślązak” kpt. Ciszewski.



Komitet pierwszego pociągu wycieczki Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w Królewskiej Hucie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



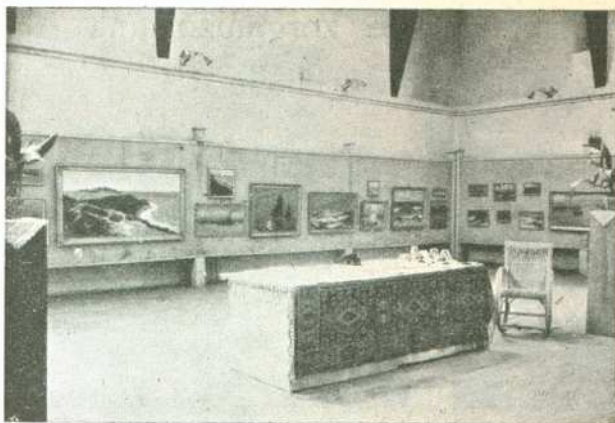
Grupa uczestników wycieczki Oddziału L. M. i R. z Królewskiej Huty na przejażdżce na morzu. W dali widać O. R. P. „Pomorzanie”.

Z ODDZIAŁU LIGI M. I R. W OSTROWCU.

Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Ostrowcu Kieleckim rozwija w dalszym ciągu ożywioną działalność. Ostatnio przystąpił do zakładania w pobliskich miejscowościach nowych oddziałów Ligi M. i R. W wyniku podjętych zabiegów zostały utworzone dwa nowe oddziały: jeden w Kielcach, drugi w Skarżysku.

Do Zarządu nowego oddziału L. M. i R. w Kielcach weszli pp.: Emilia Manteufflowa — wojewodzina, Natalia Łuczyńska — żona generała brygady, Janina Komendzina — żona lekarza miejskiego, Janina Dziekońska — żona inspektora lekarskiego, Jakób Kościelski — prezes izby skarbowej, Józef Dębicki, Kazimierz Kalicki, Pilicki — dyrektor Banku Polskiego, Jan Płóciennik — dyrektor Banku Spółek Zarobkowych i Szymon Konarski — dyrektor Banku Ziemiańskiego.

W Skarżysku wybrano do Zarządu oddziału narazie tylko 4 osoby, które mają rozpocząć działalność i w miarę potrzeby dokooptować nowych członków Zarządu. Obecny skład Zarządu oddziału Ligi M.



Wystawa Koła Marynistów w Zakopanem, urządzona staraniem miejscowego Oddziału L. M. i R.



Grupa gości na otwarciu wystawy w Zakopanem.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



i R. w Skarżysku stanowią pp.: inż. Mieczysław Tyszko — porucznik marynarki w rezerwie, który sprawą organizacji oddziału zajął się bardzo gorliwie, inż. Adolf Barczewski, Antoni Odorczyk i Eugeniusz Kania.

Należy podkreślić gorliwą i pożyteczną dla spraw Ligi Morskiej i Rzecznej działalność oddziału Ostrowieckiego, który, mimo, że jest jeszcze stosunkowo zupełnie młody, potrafił nie tylko rozwinąć propagandę spraw morskich u siebie w Ostrowcu, ale jeszcze roztoczyć ją na miastach sąsiednie.

Z ODDZIAŁU LIGI M. i R.
W ZAKOPANEM.

Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Zakopanem ogłosił w maju b. r. we

wszystkich miejscowych szkołach konkurs na wypracowanie na temat: „Znaczenie morza dla Polski”. Wyznaczono jako nagrody za najlepsze prace: I nagroda — bezpłatny jedynogodniowy pobyt nad morzem, II nagroda — narty, III nagr. — komplet rocznika „Morze” wraz z „Żeglarzem Polskim” i IV nagr. — gra „Biotwa Morska”.

W końcu czerwca odbyło się posiedzenie sądu konkursowego, który przyznał nagrody: I — Stanisławowi Fijałskiemu, uczniowi 7 klasy gimn. państw. w Zakopanem; II nagr. — Helenie Nędza-Kubieniec, góralce, uczennicy 7 klasy szkoły powszechnej; III nagr. — Janinie Strociance, uczennicy 8 klasy gimn. państwowego, oraz nagrodę IV w ilości 4 sztuk:

Zofii Smreczyńskiej, ucz. 7 klasy, Janinie Łukasiewiczównie, ucz. 7 klasy, Stanisławowi Szczepanowskiemu, ucz. 6 klasy gimn. państw. i Leopoldowi Kwiatkowskiemu, uczniowi 3 klasy szkoły przemysłu drzewnego.

W miesiącu czerwcu oddział L. M. i R. w Zakopanem urządził wystawę marynistów polskich. Otwarcie wystawy odbyło się w obecności przedstawicieli władz i prasy. Wystawa cieszyła się dużym powodzeniem.

W pierwszej połowie sierpnia r. b. odbyły się w Zakopanem „Dni Bandery”, urządzone staraniem miejscowego oddziału L. M. i R.



ERYK A. KOŁŁONTAY

„FABRYKA CHEMICZNA”
• KATOWICE-BRYNÓW •

WYRABIA PIERWSZORZĘDNEJ
JAKOŚCI MYDŁA JEDRNE DLA
GOSPODARSTWA DOMOWEGO
I PRZEMYSŁU—SPECJALNOŚĆ:

„MYDŁO KOŁŁONTAY”
MYDŁA SZARE, PROSZKI MYDŁA-
NE ORAZ MYDŁA TOALETOWE
(MARKI LILION). PROSZE PRZY
KAŻDYM ZAKUPIE ZWAŻAĆ NA
ZNAK OCHRONNY

Z „PRALKĄ”

ZNAK OCHRONNY: „PRALKĄ”

POLSKI AKCYJNY BANK KOMERCYJNY

Spółka Akcyjna

Warszawa, Aleje Jerozolimskie 36

Tel.: 78-01, 66-06, 66-18

BANK DEWIZOWY

SP. AKC. HANDLOWO-ROLNICZA

„KOOPROLNA”

W WARSZAWIE

ZWIĄZEK SYNDYKATÓW I STOWARZYSZEŃ
ROLNICZO-HANDLOWYCH

ODDZIAŁ W KATOWICACH

ul. Mickiewicza 10. Tel. 1228, 2058, 1521, 326.

Węgiel. Koks. Nawozy. Nasiona.
Maszyny rolnicze. Ziemiopłody.

Fabryka wag
Brzeski & Paździerski

ul. Wandy 54. KATOWICE Telefon 275.



Wagi
dla wagonów
kolei wąskotorowych.
Wagi dla wozów transportowych
z szybkim wyłącznikiem, tylko $\frac{1}{2}$ obrotu
korby. Wagi o ciężarze przesuw-
alnym, decymalne i sto-
łowe w wielkim
wyborze.



Zdolni monterzy o każdej porze.



Wagi, potrzebujące naprawy, względnie
przebudówki, wykonane zostaną
przepisowo i trwale.

**GÓRNOŚLĄSKA WYTWÓRNIA
WAGONÓW I MASZYN S. A.**

W KATOWICACH

ul. Mickiewicza 1. — Nr. telefonu 672.

Generalne Zastępstwo firmy
HUGO HAUSSHÄLTER, DREZNO

Wagony towarowe dla wszelkich
torów, wozy kopalniane, części
okuć wagonowych etc. (Zakład
reparacyjny). Produkcja artyku-
łów zapotrzebowań kolejowych.
S P E C J A L N O Ś Ć :
Szybkościomierze dla parowo-
zów syst. Hausshältera-Rezsny.
Konstrukcje żelazne i dachowe.
Naprawa mostów i śluz.

Konto bankowe:
Banque Franco-Polonaise Succursale Katowice,
P. K. O. Katowice Nr. 302.640.

HERMANN KRÄMER

HURTOWY HANDEL ŻELAZA

KATOWICE ul. BYTOMSKA

Telefon: 111, 112, 526

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Telefon 111, 112, 526

F. BIER ★ KATOWICE-ZAŁĘŻE

ULICA WOJCIECHOWSKIEGO 30 — TELEFON 1633



Wyroby ze sztucznego kamienia. Podłogi
bez szpar, z teracy, z cementu i ksyolitu.

„BLACHOCYNK”

FABRYKA WYROBÓW BLASZANYCH
I CYNKOWNIA

Sp. z o. odp.

KATOWICE

Telefon 2240 — Moniuszki 2

Wiadra ocynkowane

Garnki ocynkowane do bielizny

Pralki ocynkowane do bielizny

Żelazo taśmowe ocynkowane

Artykuły masowej produkcji z blachy
żelaznej, ocynkowanej
i metalowej

Przyjmujemy również zlecenia do ocynkowania
przedmiotów różnego rodzaju po przystępnych
cenach.

GÓRNOŚLĄSKA FABRYKA SPRĘŻYN I RESORÓW

Karol Dittrich, Katowice-Załęże,
ul. Wojciechowskiego 49. Tel. 1715.

Biuro: Katowice III, ul. Marcina 1.

Specjalność:

RESORY DO SAMOCHODÓW

oraz wykonanie sprężyn
nośnych, zderzakowych,
naciskowych i wagonowych.
Reparacja sprężyn wszel-
kiego rodzaju.

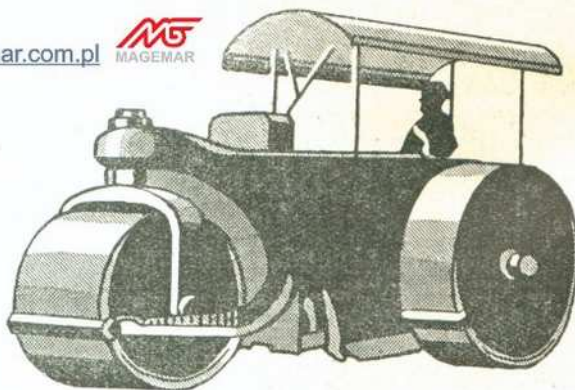
Gwarantuję za sumienne wykonanie wszelkich robót.

Nowocześnie urządzone przedsiębiorstwo.

Proszę ściśle uważać na nazwę ulicy i nr. domu.

H. KOETZ NAST. SP. AKC. MIKOŁÓW, WOJEW. ŚL.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



WALCE DROGOWE, PAROWE I MOTOROWE. PRZESUWNICE. OBROTNICE

najnowszego wykonania dla parowozów i wagonów; dotychczas dostarczono przeszło
300 szt. obrotnic i przesuwnic.

Z WROTNICE — KRZYŻOWNICE DLA TRAMWAJÓW GŁÓWNYCH I POBOCZNYCH
suwnice — dźwigi — instalacje do węglowania kotłów parowych — kotły parowe wszelkich systemów
przegrzewacze — aparaty wszelkiego rodzaju dla przemysłu chemicznego — konstrukcje
żelazne — wózki kopalniane — wywroty — odlewy maszynowe i szare.

ALBORIL

Samodziałający środek
do prania.

Pierze sam.



Bieli sam.

Zabija wszelkie bakcyle.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Fabryka Chemiczna dawn. Carl Scharff & Co.

SPÓŁKA AKCYJNA

BOGUCICE, powiat katowicki (Śląsk)

D O S T A R C Z A:

Superfosfaty

Superfosfat amonjakalny

Superfosfaty potasowo - amonjakalne.

Przedstawiciel na Kongresówkę:

Przemysłowo - handlowe Zakłady Chemiczne Ludwik Spiess i Syn,
Sp. Akc. Warszawa.

Przedstawiciel na Małopolskę:

Marjan Szyf, Kraków—Podgórze.

DAKEM

Gdańsko-Katowickie Towarzystwo dla Handlu Żelazem i Metalami
Sp. z o. o.

W KATOWICACH

ul. Poprzeczna 2. Nr. tel.: 488, 489 i 490

Adres telegraficzny: DAKEM

BANK DREZDEŃSKI, ODDZIAŁ W KATOWICACH. P. K. O. 302035

SKŁADNICE WŁASNE:

„Szyb Alfreda” poczta Welnowiec koło Katowic Gór. Śląsk. — Telefon: 2541

Adres boczny: Stacja: Kopalnia Karoliny, bocznicą „Szyb Alfreda”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



TOWARZYSTWO HANDLOWE

ZAWISZA i S-ka, Król. Huta

SPÓŁKA Z OGR. POR.

ul. Kazimierza 5, 7 i 8

Tel.: Król. Huta 35 i 1375

HURTOWNIA TOWARÓW KOLONJALNYCH
I ARTYKUŁÓW SPOŻYWCZYCH.

Własna palarnia kawy.

Własna palarnia kawy.

Telefon 529 i 1029

Telefon 529 i 1029

KRÓLEWSKO-HUCKA GAZOWNIA Tow. Akc.

Królewska Huta,
ul. Cmentarna Nr. 23.



POLECA:

Papę dachową najlepszej jakości marki „Odrodzenie” — Koks gazowy z pieców komorowych, nadający się do ogrzewań :: :: :: centralnych i kuźni. :: :: :: Oferty wraz z próbkami wysyłamy odwrotnie. — Dla odsprzedających odpowiadamy :: :: :: :: wiedni rabat. :: :: :: ::

„TOR”

SPÓŁKA AKCYJNA DLA BUDOWLI
NAD- I PODZIEMNYCH

KATOWICE

ul. Gliwicka 17.

Telefon 786.



Przedsiębiorstwo dla wszelkich robót ziemnych i podziemnych, a szczególnie: budowy i przebudowy kolei głównych i torów przemysłowych; budowa dróg, urządzeń wodociagowych i kanalizacyjnych; roboty betonowe; budownictwo wodne.

LIGNOZA

SPÓŁKA AKCYJNA



FABRYKI

W KRYWAŁDZIE, PNIOWCU
I STARYM BIERUNIU



WSZELKIEGO RODZAJU

MATERIAŁY WYBUCHOWE,
LONTY, ZAPALNIKI, KAPISZONY

I T. P.



GENERALNA DYREKCJA

KATOWICE, DWORCOWA 13.

Telefon Nr. 1355 i 1520.

„MONIER”

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE DLA PRAC
PODZIEMNYCH, NADZIEMNYCH
I ŻELAZO-BETONOWYCH

Sp. z o. p.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KATOWICE

Sobieskiego 3. Telefon 125.



Konto: BANK FRANCO-POLONAISE

KUNO SCHÜTZ

(dawn. Juljusz Schütz)

PRZEDSIĘBIORSTWO
DO BUDOWANIA ULIC
I ROBÓT PODZIEMNYCH

KATOWICE, UL. DRZYMAŁY 3

Telefon 1435

POLECA SIĘ DO WYKONYWA-
NIA ROBÓT W ZAKRES TEGO
ZAWODU WCHODZĄCYCH

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



BUDOWNICZY

JERZY SCHALSCHA

BIURO ARCHITEKTONICZNE

BUDOWNICTWO NADZIEMNE.
BUDOWA DOMÓW MIESZKA-
NYCH I OSIEDLI. WYKONANIE
BUDYNKÓW PRZEMYSŁO-
WYCH. BUDOWLE BETONOWE
I ŻELAZO - BETONOWE

P. K. O. Nr. 300503

Nr. telefonu 234

Filja w Trzebinji (Małopolska).

MATHIAS PAULUS

BUDOWA I URUCHOMIENIE
PIECÓW PRZEMYSŁOWYCH

KATOWICE
ul. Słowackiego 13.

Telefon 1364.



Budowa pieców koksowych „System Hinselmann” Essen. Piece ogrzewalne. Piece metalurgiczne (hutnicze). Generatory i piece do palenia wapna. Stawianie kominów i wmurowanie kotłów. Przyjmowanie wszelkich ogniotrwałych prac murarskich oraz roboty lutownicze ołowiem.

L. ALTMANN

Założone w roku 1865

HURTOWNIA ŻELAZA

Katowice, Rynek

Telefon Nr. 24, 25 i 26

NARZĘDZIA I PRZYBORY

dla kopalń, hut, warsztatów
maszynowych i elektrycznych

Żelazo, blacha, dźwigary, rury :: Metale,
artykuły budowlane :: Przybory do gazu,
wodociągów i kanalizacji :: Żarówki
„Osram” :: Okucia budowlane :: Skład
naczyni, narzędzi domowych i kuchennych

Beagid

Prawdziwi Smakosze i Znawcy uznali, że

PIWO

z Browaru Książęcego w Tychach

(Górny Śląsk)

JEST NAJLEPSZE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



*Należy o tem pamiętać, ażeby Piwa tego żądać wszędzie przy
zakupach świątecznych.*

„S A M”

SPÓŁKA AKCYJNA MÜNSTERMANN

dawniej E. v. Münstermann Spółka Akcyjna

**Odlewnie żelaza i bronzu,
budowa maszyn i armatur.**

Rok założenia 1881 **KATOWICE** Telefon Nr 11 i 577

Odlewy wszelkich form i wielkości z oryginalnego bronzu fosforowego Dr. Künzla, niklofosforowego, bronzu fosforowego, odpornego na działania kwasów i z I-a spiżu.

Materiał kuty z bronzu specjalnego w sztabach o wytrzymałości aż do 80 kg za 1 qmm.

Ciężkie armatury dla parowych, wodnych i gazowych przewodów, z żelaza albo z metalu, w szczególności zawory, zasuwy i kurki.

Zawory z lanej stali do wysokich ciśnień lub do prze-grzanej pary.

Odwadniacze, Hydranty.

Odlewy żeliwne wszelkiego rodzaju.

Katalogi bezpłatnie.

WIKTOR PLUTKA

HURTOWNIA KLEJÓW, LAKIERÓW I FARB

KATOWICE G. Śląsk,
ul. Dąbrowskiego 2. Telefon 17-74

JENERALNY REPREZENTANT I SKŁADY FABRYCZNE

NA GÓRNY ŚLĄSK, FIRMY:

„STREM” SP. AKC. TOW. ZAKŁ. CHEM. W WARSZAWIE

Koncern Sp. Akc. Zakł. Produktów Chemicznych
„Strem”, „Ceres”, „Dr. Roman May”

NAJTAŃSZE ŹRÓDŁO DOSTAW

WSZELKICH PRZYBORÓW TECHNICZNYCH DLA PRZEMYSŁU, FABRYKACJI MEBLI ORAZ MALARZY, LAKIERNIKÓW, INTROLIGATORÓW, KAPELUSZNIKÓW I FABRYK SKÓRY

SPECJALNOŚĆ:

Klej kostny i skórný AGS. „Scheidemandel”. Klej do zastosowania na zimno „CERTUS”. Guma do lepienia. Pasta do lepienia. Szellak. Szellak-Matyna I a. jasna. Politura szellakowa I a. Oliwa do polerowania. Pumeks. Salmiak w płynie. Modernolin-mat. Bronza „Standard” Tinktura do bronzu Terpentyna. Sikatywa. Olej dla pozłotników (Anlegeöl). Pokost lniany. Lakier: spirytusowy, do mebli, na trumny, kopalowy I a. Polysk woskowy do mebli. Bejce drzewne „Arti-Räucher, Wasser-u. Spiritusbeizen”. Bejca orzechowa. Bejca chemiczna (Arti-Räucherbeize). Arti-Abbeizer. Papier krzemienisty szklisty. Farby mineralne. Farby chemiczne. Kit szklarski. Kreda spławiana.

Specjalność: Kleje i kłajstry malarskie i przemysł.
„UNIVERSAL”

Pendzle, szczotki — Oferta specjalna na życzenie.

Założone w roku 1875

R. AUST

Adres telegr. R. AUST

NASTĘPCA

P. SZUBERT & R. SINDELAR

BIURO INŻYNIERSKIE I ZAKŁAD DLA URZĄDZEŃ
TECHNICZNO-ZDROWOTNYCH

KRÓLEWSKA HUTA G. ŚL., ul. Katowicka 11

Telefon Nr 641 i 1321

P. K. O. Katowice 300288

Projektowanie i budowa centralnych ogrzewań, wodociągów, kanalizacji i łazienek. — Izolacja ochronna przeciw stratom ciepła i zimna. — Spawanie i cięcie materiałów wszelkich grubości sposobem autogenicznym. — Sprzedaż armatur, szczeliwa i urządzeń sanitarno-technicznych.

KOTALA OTTON

MISTRZ BRUKARSKI — INŻ. BUDOWLANY

Wykonanie wszelkich robót
brukarskich, kanalizacyjnych
.. .. oraz ziemnych.

SPECJALNOŚĆ:

Wykonanie bruku systemem zalewania.

AUTOGEN

SP. Z OGR. ODP.

CENTRALA DLA SPRZEDAŻY

GAZÓW PRZEMYSŁOWYCH I CHEMIKAJI

KATOWICE G.-ŚLĄSK

ul. Kochanowskiego 12-a

Adres dla depesz: „AUTOGEN KATOWICE”, Tel. Katowice 639.

Rachunki bieżące: BANQUE FRANCO-POLONAISE.

P. K. O. Nr. 302390

Gazy o największej czystości. Tlen techniczny i medyczny. Wodór i kwas węglowy. Farby i lakiery. Chemikalia i reagenty. Przyrządy, przybory i materiały do samodzielnej obróbki metali.

Śląski Przemysł Kamienny

U. PESCHEL

Katowice,



Kopernika 3.

Dostawa kamieni wszelkich rodzajów i obróbki do ulic, robót nadziemnych i betonowych. Kamienie brukowe i krawężniki. Schody i płyty kamienne. Szuter do ulic i dróg. Dolomit i żużel z wysokich pieców.

Zastępstwo Pierwszorządnych Firm.

Konto bankowe: Dresdner Bank, oddział Katowice.

P. K. O. Katowice 301015. Telefon Nr. 362.

Adres telegraficzny: Ulrich Peschel, Katowice.

Telefon: 497, 498, 807, 2271. Adres telegr.: Fulmen Katowice

F U L M E N

Górnośląski Handel Węgla Spółka z ogr. odp.

KATOWICE

ulica Juliusza

Ligonia № 3, 5, 7

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



pierwszorządny

węgiel kamienny i brykiety

Wyłączna sprzedaż węgla z kopalń
Zakładów Hohenlohego, Spółka
Akcyjna i Czernickiego Towarzystwa
Węglowego, Spółka Akcyjna

KOPALNIE:

Wujek (Oheim), Kramsta, Maks, Karolina (Fanny),
Jerzy (Georg) i Hoym

**GÓRNOŚLĄSKI
HANDEL ŻELAZA**

SPÓŁKA Z OGR. ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

Składnica i biuro sprzedaży „Zjednoczone Królewska-
i Laurahuta T. A.”

KRÓLEWSKA HUTA

Piastowska 4.

Telefon Nr. 160, 185, 186.

Skrytka poczt. 64.

KONTA BANKOWE:

BANK PRZEMYSŁOWCÓW I BANK POLSKI
ODDZIAŁY W KRÓLEWSKIEJ HUCIE
KONTO CZEKOWE: KATOWICE 301013

Żelazo walcowane, blachy, żelazo fasonowe,
szyny, zwrotnice, koła, żelaza lane i kute, rury
gazowe, warzelniarne, flanszowe, fittingi, blachy
cynkowane, blachy karbowane itp. Śruby, nity,
gwoździe druciane, łańcuchy. Artykuły budo-
wlane. Wszelkie artykuły dla potrzeb górniczych
i hutniczych. Artykuły do ogrzewania i kanali-
zacyjne.

KOPALNIA WĘGLA KAMIENNEGO MYSŁOWICE G. ŚL.

Nr. TEL.: 3, 22, 57.

Produkcja roczna ponad 1 mil. ton.

Zatrudnia 3000 robotników.

POLECA WĘGIEL PIERWSZORZĘDNEJ JAKOŚCI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Rybnickie Gwarectwo Węglowe (Rybniker Steinkohlen - Gewerkschaft)

KATOWICE, UL. POWSTAŃCÓW 50.

TELEF.: 217.

Węgiel płomienny, tłusty i gazowniczy, brykiety, koks, amoniak, ter, benzol, toluol, solventnafta, sylol, naftalina surowa.

REPREZENTANT: Generalny dyrektor i b. asesor górni. Dr. Wachsmann.

Gwarectwo zatrudnia okragło 7.500 robotników i wydobywa roczne 1.700.000 ton węgla. Głównemu zarządowi podlegają: Kopalnia Emma, pow. Rybnik koksownia Emma, kopalnia Emma, pow. Rybnik, kopalnia Römer (Römergrube), Popielin, pow. Rybnik, kopalnia Anna, Pszów, pow. Rybnik. Dyrekcja górnicza Rybnickiego Gwarectwa Węglowego na Kopalni Emma (Emmagrube).

Telefon: Rybnik 5, 11, 18, 79.

Tel.: Rydułtowy 27 i 36.

Tel.: Wodzisław 15.

1. Kopalnia Anna w Pszowie. Stacja kolejowa dla ruchu osobowego: Rydułtowy.

Tel.: Rydułtowy 3, 25, 48.

2. Gwarectwo „Beaten-Glücksgrube”, od lutego 1919 r. nieczynne. Kopalnia Emma.

Tel.: Rybnik 5, 11, 18, 79 i 88.

Tel.: Wodzisław 15.

Tel.: Rydułtowy 27 i 36.

3) Zarząd Koksowni Emma, na kopalni Emma poczta: Kopalnia Emma, stacja kolejowa dla ruchu osobowego: Obszary.

Telefon Rybnik 5, 11, 18, 79.

Tel.: Wodzisław 15.

Tel.: Czernice 27 i 36.

Wschodnio - Górnośląskie

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE

MIKOŁAJA HR. BALLESTREMA

Telefon Ruda 3, 4, 5 i 7 **RUDA (Górny Śląsk)** Telefon Ruda 3, 4, 5 i 7

KOPALNIA WAWEL (przedtem Brandenburg), KOPALNIA WOLFGANG,
KOPALNIA HR. FRANCISZEK, KOKSOWNIA WOLFGANG, ELEKTR.
MIKOŁAJ, TARTAK KOKOTEK, FABRYKA CEGIEŁ KAROL-EMANUEL

PRODUKTY:

Węgle, koks, produkty uboczne koksowni, wszelkie rodzaje cegieł, dachówek i kamieni szamot.

FIRMA SPRZEDAWCZA DLA WĘGLI I KOKSU:

„ROBUR”, Związek Kopalń Górnośląskich w Katowicach, Powstańców 49,

FIRMA SPRZEDAWCZA DLA PRODUKTÓW UBOCZNYCH I KOKSOWNI:

Związek Koksowni Sp. z o. p. Katowice, Powstańców 49,

FIRMA SPRZEDAWCZA DLA CEGIEŁ:

Administracja Kopalń Ruda.

TOWARZYSTWO HANDLOWE Sp. z o. o.

„TEHAG”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Katowice, Matejki Nr. 1 — 3

Biuro sprzedaży wyrobów Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury, Towarzystwo Akcyjne

Adres telegraf.: „TEHAG” — Katowice. Telefon N-ry: 2510, 2511 i 2512.

Konto żyrowe: BANK POLSKI, Katowice. Konto czekowe: P. K. O. Nr. 301190 — Katowice.

SPRZEDAŻ

wszelkich wyrobów walcowni, a mianowicie: żelaza sztabowego,
dźwigarów, szyn, blach, rur gazowych i kotłowych, blach
falistych, bednarki, klozetów kopalnianych w wy-
konaniu czarnym i pocynkowanym

KATOWICKA FABRYKA MASZYN

TELEFON 1216 KATOWICE
P. K. O. Nr. 303614

Sp. z ogr. odp.

KATOWICE,
SKRYTKA 271

BUDUJEMY:

Rurociągi: wodociągowe, parowe, gazowe, powietrzne, olejowe ze wszystkimi należącymi do tego przyrządami i przerzutami mostowymi.

Specjalność: Rurociągi dla wysokiego ciśnienia, urządzenia do zużytkowania pary wodnej, kute rury żebrowe, wyginanie rur, kotłownia i budowa aparatów.

Transport. Załadowanie. Sita i urządzenia do kruszenia węgla, rudy i innych materiałów. Samoczynne zwrotnice dla pomostów nadszybowych i podszybia.

KONSTRUKCJE ŻELAZNE I BLASZANE.

Towarzystwo dla Budowy Dróg Smółkowców Sp. z o. o.

Telefon 1253

KATOWICE, ul. DAMROTA

Telefon 1253

Ulice

Drogi

Chodniki

Place targowe

Perony

Rampy

Hale fabryczne i gimnastyczne

Termakowe

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



budowane zimną metodą ze specjalnych materiałów preparatów smołkowców, posiadają najwyższe zalety trwałości i nieprzepuszczalności, są ciche i wolne od kurzu a przede wszystkim **tanio**.

Na żądanie służymy dokładnym prospektem i kosztorysem

WYBRANIEC i S-ka

Telefon 1253

KATOWICE, [ul. DAMROTA 10

Telefon 1253

DJOŚTARCZA:

kamienie granitowe wszelkiego rodzaju, szarawakę, porfir, szlakę wielkopiecową do budowy dróg i balastowania linii kolejowych, wszelkie materiały do budowy dróg.]

Rury kanalizacyjne, studzienki kanałowe, kraty kanałowe, ruszty etc., oraz wszelkie materiały budowlane

GIESCHE

Węgiel — Cynk — Blacha cynkowa — Ołów — Blacha ołowiana
Rury ołowiane — Kadm — Kwas siarczany.

GIESCHE SPÓŁKA AKCYJNA

KATOWICE G. ŚL., ul. Podgórna 4.

Giesche Spółka Akcyjna jest prawną następczynią na terenie Państwa Polskiego Towarzystwa Górniczego Georg von Giesche's Erben we Wrocławiu, istniejącego od przeszło 200 lat. Wymieniona Spółka posiada kopalnie węgla kamiennego, rudy cynkowej i ołowianej, tudzież huty cynkowe i ołowiane i należące do nich zakłady uboczne. Do posiadłości Spółki należą również obszerne gospodarstwa rolne i leśne oraz cegielnie. Ogólna liczba zatrudnionych we wszystkich zakładach urzędników, pracowników i robotników wynosi obecnie przeszło 19 000. Osobom zatrudnionym w zakładach stoją do dyspozycji domy mieszkalne o 7100 mieszkaniach. Przed mniej więcej 15 laty wybudowano osadę Giszowiec w ładnej leśnej okolicy. Do każdego mieszkania należy ogródek oraz stajenka. Dla wykształcenia dzieci utrzymuje się w osadzie tej 4 szkoły. Założone w wielkim stylu sklepy zaopatrują mieszkańców w artykuły codziennej potrzeby. Giszowiec jest celem licznych wycieczek z obwodu przemysłowego.

W szczególności Spółka posiada następujące zakłady:

1. Kopalnie węgla kamiennego.

a) Kopalnia „Giesche”. Do kopalni „Morgenroth” przyłączone zostały nabyte w latach 1834 i 1852 pola kopalniane w pobliżu Rożdżenia i Janowa. Przez wymianę i kupno dalszych pól została posiadłość rozszerzona i w ten sposób utworzono wielkie pole kopalniane, które umożliwiło urządzenie wielkich szybów. Głębinie szybów początkowo natrafiało na wielkie przeszkody z powodu kurzawki i następnie już jako kopalnia ucierpiała wiele wskutek pożarów podziemnych. Jednak w latach 70-tych udało się nad temi trudnościami zapanować i kopalnię doprowadzić do wielkiej wydajności.

Dalszego znacznego powiększenia doznała kopalnia, gdy w roku 1899 wcielono przylegające pole kopalniane „Reserve”, nabyte od hr. Tiele-Winckler. Obszar pól kopalnianych powiększył się przez to do 26 954 000 m².

Kopalnia „Giesche” obecnie wydobywa z zalogą w liczbie 6000 rocznie około 1 500 000 ton węgla kamiennego. Do wydobywania służą 3 szyby wydobywcze, a mianowicie: „Richthofen”, „Wilhelm” i „Kärmer”.

b) Kopalnia „Kleofas”. Pola kopalniane kopalni „Kleofas” pod Zależem nabyte zostały w roku 1880. Z tych pól wydobywano dawniej węgiel tylko z pokładów górnych, a ruch w tych pokładach w roku około 1850 wstrzymano. W roku 1881 rozpoczęto głębinie szybów „Walter” i „Recke”. Stosując wtedy jeszcze mało znany sposób opuszczania żelaznej oprawy szybowej, udało się po długoletniej pracy trudności napotkane w warstwach nadkładowych pokonać, poczem w roku 1888 wydobywanie rozpoczęło. Do tych 2 szybów „Walter” i „Recke” dołączono później jeszcze szyb „Frankenberg” z 2 urządzeniami wydobywczymi.

Ogólne pole kopalniane kopalni „Kleofas” powiększone zostało przez dokup kilku pól kopalnianych i ogólny obszar wynosi obecnie 10 233 000 m². Zalogą liczy 2500 ludzi. Wydobywanie roczne wynosi około 750 000 ton węgla kamiennego.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

2. Kopalnie rudy.

Oprócz wymienionych 2 kopalń węgla kamiennego Spółka Akcyjna Giesche posiada jeszcze kopalnie rudy, a mianowicie:

1) Kopalnia rudy ołowianej i cynkowej „Bleischarley” pod Brzezinią na Górnym Śląsku.

2) Kopalnia rudy ołowianej i cynkowej „Matylda” pod Chrzanowem w Małopolsce.

Kopalnia „Bleischarley” pod Brzezinią obecnie zatrudnia mniej więcej 5000 ludzi. Połowę kopalni nabyto w roku 1860, pozostałą część w roku 1868 od hr. Guido Henckel von Donnersmarck. Kopalnia ta posiada największą na kontynencie płuczkę rudy.

Wydobywane na kopalni „Bleischarley” rudy zostają w własnych prażalniach i hutach cynkowych i ołowianych przerabiane.

Kopalnia „Matylda” pod Chrzanowem, którą nabyto w roku 1874 od hr. Tiele-Winckler, zatopiła się podczas wojny z powodu zepsucia się maszyny. Kopalnia ta została obecnie zaopatrzona w najnowsze urządzenia na powierzchnię, wskutek czego odwodnienie i uruchomienie jej ma nastąpić w najbliższym czasie.

3. Huty.

Spółka posiada zakłady hutnicze na polskiej części Górnego Śląska i w Małopolsce, a mianowicie:

1) w Rożdżeniu—Szopienicach: huty ołowiane i cynkowe oraz prażalnie (prażalnie huty „Recke”, huty „Lieres” i huty „Saeger”, huty cynkowe „Wilhelmina”, „Pawel”, „Bernhardi” i „Uthemann” oraz hutę ołowianą „Walter Croneck”), oprócz tego jedną walcownię cynkową w Trzebinii i jedną w Rożdżeniu;

2) prażalnię blendy, hutę ołowianą i cynkową (dawn. Dr. Lowitsch) w Trzebinii (Małopolska), przerabiające częściowo nabyte w drodze kupna rudy.

Na hucie „Lieres” i w hucie w Trzebinii znajdują się oprócz tego urządzenia, wytwarzające 98⁰/₁₀₀-wy bezwodny kwas siarczany. W hucie w Trzebinii znajdują się oprócz tego urządzenia do produkowania oleum.

W hutach cynkowych wyrabia się z produktów prażalni blendy przez destylowanie cynk. Huta „Wilhelmina” wyrabia t. zw. „W. H.—cynk”, który z powodu nadzwyczaj dobrej jakości dla celów specjalnych poszukiwany jest w całym świecie.

W walcowniach cynkowych wyrabia się blachy cynkowe różnych gatunków. Zakłady do wyrabiania kadmu znajdują się tak na Górnym Śląsku, jak też w Trzebinii. Huta ołowiana „Walter-Croneck” produkuje ołów oraz glejtę ołowianą. Znajdujące się w bluszczu ołowiu srebro zostaje również w tej hucie uzyskane. Do huty „Walter Croneck” przyłączone są fabryka minii, produkująca minę i glejtę, walcownia ołowiu, wyrabiająca ołowiane blachy, drut i rury wszelkich gatunków, oraz fabryka śrutu. Fabryki glinki ogniotrwałej przy hucie „Pawel” i „Uthemann” wyrabiają różne gatunki ogniotrwałych kamieni do omurowania kotłów, pieców i t. d.

Liczba robotników zakładów hutniczych włącznie z zakładami ubocznymi wynosi obecnie 5000.

4. Inne posiadłości.

Oprócz tego Spółka posiada:

Dobra rycerskie Zależe, Mała Dąbrówka, Mokre, Jedlina, Baranowice, rewiry leśne Giszowiec, Zależe, Mokre, Jedlina, Baranowice, Chrzanów, Balin, Kąty i inne grunta o ogólnej przestrzeni mniej więcej 7500 ha.



MAGEMAR

POLSKIE KOPALNIE SKARBOWE

NA GÓRNYM ŚLĄSKU :: :: :: SPÓŁKA DZIERŻAWNA

Société fermière des mines fiscales de l'état Polonais en Haute Silesie

TELEFON 636-640

ADRES TELEGR.: „SKARBOFERME”

TELEFON 636-640

SPRZEDAŻ
WĘGLA, KOKSU, BRYKIETÓW,
SIARCZANU, AMONU
Z KOPALŃ:
KRÓL, KNURÓW, BIELSZOWICE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KRÓLEWSKA HUTA (G. ŚL.) RYNEK 9—16

KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU

INSTYTUCJA PUBLICZNO-PRAWNA SAMORZĄDU POZNAŃSKIEGO



Poznań, plac Nowomiejski 8.

Założone w r. 1804.

Adres telegraficzny: Ogniowe — Poznań.

Telefony: 2381, 5372 i 4112.

Krajowe Ubezpieczenie Ogniowe w Poznaniu, zapoczątkowane za czasów polskich — założone z 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, niebываły 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 Ogniowe 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 ROZGAŁĘŻONE STOSUNKI REASEKURACYJNE W KRAJU I ZAGRANICĄ.

Krajowe Ubezpieczenie w Poznaniu wydaje ilustrowany tygodnik „Wiomości 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.

„ROBUR”

ZWIĄZEK KOPALŃ GÓRNOŚLĄSKICH SP. Z OGR. POR.
KATOWICE, POWSTAŃCÓW 49

dostarcza pierwszorzędnego węgla kamiennego z własnych kopalń węgla:

Szyb Gotthard, kopalnie: Paweł, Litandra, Wawel (dawn. Brandenburg),
Wolfgang, Hr. Franciszek, Eminencja, Pokój, Śląsk, Niemcy, Donnersmarck,
Emma, Anna, Römer, Szyb Blüchera, Charlotta,

pierwszorzędnego koksu z własnych koksowni:

Emma, Wolfgang, Pokój (dawn. Frieden),

pierwszorzędnych brykietów z własnych brykietowni: Znalezione na: www.magemar.com.pl



Emma i Römmer.

Roczne wydobywanie wynosi 1/3 część ogólnego wydobywania Górnego Śląska.

ZASTĘPSTWA W KRAJU:

„SILEMIN” Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Moniuszki 8,

„SILESIA” Sp. z ogr. por. w Poznaniu, Gwarna 8.

„SCHLAAK i DĄBROWSKI” Tow. z ogr. por., Bydgoszcz, Bernardyńska.

„GÓRNOŚLĄSKIE TOWARZYSTWO WĘGLOWE”
T. z o. p., Toruń, Kopernika 7.

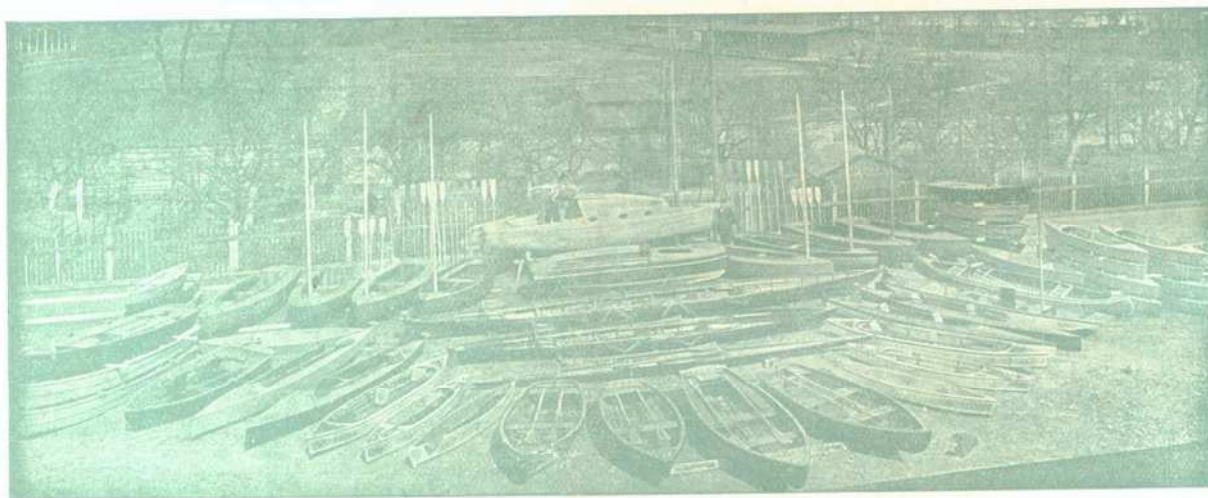
„POLSKIE TOWARZYSTWO HANDLOWE” Sp. Akc.,
Kraków, Sławkowska 1,

„SILESIANA” Sp. z ogr. odp., Lwów, Sykstuska 52,
II piętro.

„SILCARBO” Sp. z ogr. odp., Kraków, Dietla 107,

„KONSORCJUM” Sp. z ogr. odp. w Łodzi, Przejazd 62.

Tel. nr. 360, 363, 1175, 1986, 2147, 2627, 2628.



Łodzie każdego typu: wiosłarskie, żeglarskie i zwyczajne oraz przybory wiosłarskie dostarcza w dobrym wykonaniu i po cenach przystępnych WŁADYSŁAW URBANIAK. Stocznia Łodzi i Fabryka WYROBÓW z DRZEWA.
Poznań — Droga Dębińska 10 — tel. 3354.

PRENUMERATA: Rocznie zł. 8.—, półrocznie 4.50, kwartalnie 2.25. Członkowie L. M. i R. otrzymują czasopismo bezpłatnie.
PRENUMERATA „Morza” wraz z tygodnikiem „Żeglarz Polski” wynosi zł. 13.50, dla Członków L. M. R. „Żeglarz Polski” za dopłatą zł. 7.— w stosunku rocznym.

Cena ogłoszeń: 1 strona — 400 zł., 1/2 str. — 220 zł., 1/4 str. — 120 zł., 1/8 str. — 70 zł.

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.