

CENA 60 GR.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR



PAŹDZIERNIK

1926 R.

ZESZYT 10

*Nagrodzone złotym medalem na Wystawie Przemysłowo-Sportowej
w Warszawie we wrześniu 1926 r.*

ZAKŁADY GRAFICZNE

INSTYTUTU WYDAWNICZEGO „BIBLIOTEKA POLSKA”

Bydgoszcz, Jagiellońska 20.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DRUKARNIA rotograwura (tiefdruck), offset, litografia kamieniodruk,
:: cynkografia, galwanoplastyka, introligatornia. ::

NAJWIĘKSZY ZAKŁAD GRAFICZNY W POLSCE
z nowoczesnym urządzeniem: 21 monotypowych i linotypowych maszyn
do składania, 26 pośpiesznych maszyn drukarskich, 2 maszyny rota-
cyjne, 3 maszyny offsetowe, 2 maszyny kamieniodrukowe, 2 maszyny
rotograwurowe. Własna elektrownia. 200 pracowników i urzędników.

NAJKORZYSTNIEJSZE ŹRÓDŁO DRUKÓW WSZELKIEGO RODZAJU

Adres telegraficzny: BIBLJOPOL-BYDGOSZCZ. Telefon 498 i 499.

SPÓŁKA AKCYJNA
WYROBÓW BAWELNIANYCH

I. K. POZNAŃSKIEGO

w ŁODZI,

ul. Ogrodowa № 17.

Rok założenia 1872.

Rok założenia 1872.

Kapitał zakładowy 10.000.000 rb.

Rok przekształcenia na Spółkę 1889.

Fabryka posiada: cieką przędzalnię (140.000 wrzecion),
przędzalnię Vigoniową (9.000 wrzecion), tkalnię mecha-
niczną (5.000 krosien), bielnik, farbiarnię, drukarnię
(z 12 maszynami drukarskimi) i wykończalnię oraz bo-
cznicę kolejową. Zatrudnia około 8.000 robotników.

Fabryka wyrabia z towarów bielonych: szirtingi, mada-
polamy, krośniaki, batysty, obrusy, ręczniki,
prześcieradła i inne.

Z towarów farbowanych i drukowanych: tyk, zefiry, oks-
fordy, muśliny, materiały ubraniowe męskie,
flanele, flaneletki i inne. Cieką
przędzę od N 60
do N 120.

Maszyna do prania „MARYSIA”.

1) Złoty medal na Wystawie Wynalazków w Czerwcu 1926 r. w Warszawie.
2) Złoty medal na Wystawie Mieszkanie i jego kultura w Warszawie 1926 r.

Pierze zapomocą zanurzania bielejny w wodzie i wygnia-
tania. Pierze 7—100 kgr. suchej bielejny na godzinę.
Nie niszczy bielejny. Daje 90% oszczędności pracy,
mydła i bielejny. Nie wymaga fachowej siły roboczej.
Aprobowana do użytku przez M. S. Wojskowych i Dy-
rekcję Zdrowia przy M. S. Wewn. Posiada prostą i nie-
skomplikowaną konstrukcję. Łatwo daje się rozbić,
oczyszczać i przenosić z miejsca na miejsce.

Tow. Przem. Handl. „MASZYN DO PRANIA” Syst. Tad. Podoskiego.

Sp. z ogr. odp.

Warszawa, Piękna 13, tel. 112-96.

POGOTOWIE KRAWIECKIE Masz zniszczony garnitur? Chcesz wyglądać elegancko? **DZWOŃ** natychmiast 406-81. War-
szawa, **WILCZA 29a** (sklep frontowy). **TYLKO za 3 zł.**
prasujemy elegancko garnitury męskie i damskie. Odbie-
ramy i posyłamy do domu **bez dopłaty**. Uskuteczniamy
też wszelkie reparacje, nicowanie, pranie, farbowanie,
przefasonowanie **po cenach ściśle konkurencyjnych.**
!!! PRASUJEMY RÓWNIEŻ NA POCZEKANIU !!!

KOMFORTOWE
POKOJE
tel.
127-30

PENSJONAT

MOKOTOWSKA 41

WARSZAWA

CENY PRZYSTĘPNE

DLA
PRZY-
JEZDNYCH
i
STAŁYCH

Cena numeru 60 gr.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 10.

Warszawa, październik 1926 r.

Rok III.

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

FLOTA FRANCUSKA Z WIZYTĄ W POLSCE

(KOMANDOR ŚWIRSKI, SZEF MARYNARKI WOJENNEJ, WITA NA DWORCU GŁÓWNYM FRANCUSKICH MARYNARZY)



Fot. L. Jarumski

Oficerowie marynarki francuskiej, którzy przybyli do Warszawy na zaproszenie marszałka Piłsudskiego, złożyli dnia 12 września o godz. 12-ej w południe wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza. Wieczorem wydał na ich cześć p. ambasador Francji Laroche obiad, po którym odbył się o godz. 10-ej raut z udziałem całego korpusu dyplomatycznego.

Dn. 13 ub. m. gen. Charpy podejmował oficerów śniadaniem. Goście odjechali dn. 14 ub. m.

Przebywający w Warszawie oficerowie marynarki francuskiej odbyli na statku spacerowym „Bajka” przejażdżkę po Wiśle, urządzoną przez Ligę Morską i Rzeczną, którą reprezentował prezes Krzyżanowski. O godz. 20.55 goście odjechali do Gdyni, żegnani przez korpus oficerów marynarki wojennej z szefem jej komandorem Świrskim na czele. Oficerom francuskim towarzyszą w podróży z ramienia polskiej marynarki wojennej szef sztabu marynarki kom. ppor. Wolbek, kpt. mar. Laskowski i por. mar. Wolski.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

RZĄD A NASZA MARYNARKA HANDLOWA

Francja, Japonia, a przede wszystkim Stany Zjednoczone Ameryki Północnej znajdowały się kiedyś w tem samym położeniu, w jakim się znajdujemy my dzisiaj. Ekspansja gospodarcza tych państw wymagała konieczności posiadania własnej floty handlowej, gdyż sumy pieniężne, uciekające zagranicę w formie frachtów za przewóz morski, płaconych zagranicznym towarzystwom okrętowym, zaczęły dosięgać wyrotnych rozmiarów. Wtedy starano się zachęcać kapitały prywatne do udziału w ojczyściej żegludze handlowej. Ponieważ zaś kapitałów tych znalazło się stosunkowo niewiele, w każdym razie znacznie mniej, niż ich potrzeba było do stworzenia floty handlowej w rozmiarach takich, jakie odpowiadały stosunkom handlowym danego państwa, nie pozostało nic innego, jak sięgnąć do skarbcza narodowego i stworzyć tę flotę z funduszy rządowych, jako przedsiębiorstwo państwowe.

Początkowo, kiedy przedsiębiorstwa te w rozmiarach swych odpowiadały zapotrzebowaniu handlu zagranicznego swego kraju, rozwijały się one normalnie i prosperowały nieźle. Dopiero później, kiedy rozwijać się zaczęły sztucznie daleko poza granice faktycznego zapotrzebowania swego kraju, albo kiedy handel zagraniczny zmniejszył się i pozostał w tyle poza rozwojem floty handlowej, przychodziła chwila, gdzie skarby tych państw zaczęły coraz to więcej dokładać do swych — państwowych — przedsiębiorstw żeglugowych, aż wreszcie osiągnięte deficyty zmusiły dane kraje do likwidowania tych państwowych przedsiębiorstw żeglugowych.

I temu zawdzięczamy, że do dziś dnia nie posiadamy własnej, polskiej floty handlowej. Zawsze mieliśmy przed oczyma przykład Francji, Japonji i Stanów Zjed-

noczonych, zawsze stwierdzaliśmy, że państwo jako takie, własnej floty tworzyć nie powinno, że flota ta powstać może tylko z inicjatywy i z funduszy prywatnych, a zadaniem państwa będzie przyjąć tym poczynaniom prywatnym z należytą pomocą.

Na te prywatne poczynania czekamy osiem lat; przygotowaliśmy jej wszelkie podstawy bytu, wykształciliśmy jej z wielkim nakładem energii i środków finansowych personel okrętowy, zabezpieczyliśmy jej w traktatach handlowych i umowach z zagranicznymi towarzystwami okrętowymi pewne prawa, a nawet i daleko idące przywileje, ustaliliśmy prawne podstawy dla udzielania pomocy pieniężnej ze Skarbu Państwa, budujemy własny, wielki port polski; lecz jaki rezultat? Dwa statki tow. „Sarmacja”; dwa statki, które mimo bardzo wydatnej pomocy ze strony Rządu, nie dają i nie mogą dać polskim akcjonariuszom takich zarobków, jakie im np. daje lokata tych kapitałów, chociażby w bankach.

I w tem tkwi całe nieporozumienie, cała tragedia naszych niepowodzeń w kierunku stworzenia z własnych, polskich, prywatnych kapitałów tej marynarki handlowej. Dokąd bowiem za kredyt płacić będziemy u siebie 24% rocznie, dotąd nikt dla interesu pieniędzy nie ulokuje w żegludze, która dać może najwyżej 10% rocznie; może znajdzie się na to kilkadziesiąt, a może i kilkaset tysięcy złotych w formie ofiar, ale wtedy znów nie stworzymy przedsiębiorstwa okrętowego o charakterze prywatnym, będzie ono również obciążone chorobą dziedziczną etatyzmu, tak, jak i czysto rządowe przedsiębiorstwo okrętowe.

Dziś po ośmiolcioletnim doświadczeniu i ośmiolcioletnim czekaniu na tę prywatną inicjatywę, musimy sobie powiedzieć, że jeśli chcemy w ogóle mieć własną, praw-

dziwie polską marynarkę handlową, to możemy ją stworzyć tylko i wyłącznie za pieniądze rządowe. Innego wyjścia nie ma. Wszelkie inne projekty są nierealne, bo wykonalne w najlepszym razie w ciągu kilku lat.

Chyba nikt nie uwierzy, że uda się komukolwiek w Polsce zebrać kilka milionów złotych, w formie udziału w żegludze handlowej.

Rząd nasz, zdaje się, sprawę należycie rozumie i zamierza wziąć inicjatywę we własne ręce. Mówi się o zakupieniu przez Rząd statków dla przewozu węgla do portów bałtyckich i dla przewozu emigrantów i artykułów żywnościowych do portów zachodnio-europejskich. Wiemy, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu zażądało już kilka tygodni temu oferty na takie statki; mówi się, że oferty te już nadeszły. Ale dotychczas jakoś cicho z decyzją. Czy Rząd się nie rozmyślił, czy też, polskim zwyczajem, czeka się tylko dlatego, żeby czekać.

A czy Państwo dłużej czekać może? Każdy przecież miesiąc opóźnienia w posiadaniu własnej floty handlowej zwiększa odływ kapitałów, płaconych za frachty morskie zagranicę. Konjunktura węglowa, dotychczas przez nas w karygodny sposób nie wykorzystana dla zapoczątkowania ojczyściej floty handlowej, może się przedko zmienić na gorsze — a mogła nam tak łatwo okupić nasz polski tonaż.

Ale dziś już honor Państwa nie pozwala dłużej czekać! Jeśli Rząd obecny, który tak dobrze rozumie doniosłość tego zagadnienia i tyle pod tym względem obiecywał, nie przystąpi do konkretnych czynów, wtedy możemy sobie powiedzieć, że sprawa stworzenia własnej floty handlowej jest znów na wiele lat pogrzebaną.

T. BOGDAN

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



O POŁOWY NA MORZU PÓŁNOCNEM

„Przemysł rybacki, podobnie jak i każdy inny rodzaj przemysłu, jest pod wpływem wszystkich tych czynników, które z jednej strony wzmagają kosztą produkcji, z drugiej zaś obniżają zdolność nabywczą społeczeństwa. Lecz cały ten przemysł zda się już wynurzać z głębokiej depresji, która rozpoczęła się po krótkim okresie wybijającego rozradowania się, będącego skutkiem reakcji powojennej; niema też widocznego powodu, aby ten przemysł rybacki, raz wydobywszy się z głębi upadku, nie rozpoczął na nowo wspinąć się na strome wzgórze powodzenia”.

Temi słowami rozpoczyna się doroczne sprawozdanie ze stanu rybactwa morskiego w Anglii i Walji, przedłożone jako oficjalny raport za rok 1924 ministrowi Rolnictwa i Rybactwa, przez Sekretarza Stanu dla spraw Rybactwa Wielkiej Brytanji.

Całe też sprawozdanie jasno świadczy o tem, że istotnie W. Brytanja pod względem rybactwa wchodzi w okres powodzenia. Ilość złowionych ryb wynosiła przeszło 13½ miliona centnarów (t. zw. cłowych, t. j. po 50 kg.); ich wartość (na brzegu i bez przeróbki) wyniosła 15.600.000 funtów sterlingów, co zaś najważniejsza, przeciętny połów statku w ciągu 100 godzin efektywnej pracy rybackiej (bez jazdy oraz powrotu z terenów połowu) wy-

nosił w r. 1924 209 centnarów, podczas gdy w r. 1923 tylko 169 centnarów ryby łowiono w tym samym czasie. Widocznie wzmożła się wydajność morza, wydajność pracy i skuteczność metod połowu.

Kiedy takie cyfry bierze się pod uwagę, mimowoli nasuwa się porównanie z naszymi stosunkami i uparczywie powraca pytanie, czy i my moglibyśmy w zakresie morskiego rybołówstwa rozpocząć rozsądną drogę ku powodzeniu?

Te pytania zdają się tembardziej usprawiedliwione, że codzienna obserwacja uczy nas, iż Polska konsumuje bardzo dużo ryb. Cały okres Wielkiego Postu u ludności chrześcijańskiej, każdy piątek, a wreszcie często i zwykłe dni dla ludności uboższej a zwłaszcza dla żydowskiej, to okresy konsumowania ryb, z pomiędzy których przedewszystkiem śledzia zużywa się w wielkiej ilości. Dane statystyczne, przytaczane przez wielu autorów a opracowane i oświetlone zwłaszcza w pracy J. Borowika (Dostęp do morza a rybactwo morskie—Grudziądz 1925), jeszcze jaśniej wykazują, że konsumujemy ryb bardzo wiele; sprowadzamy do kraju rocznie około 70.000 ton, sami w wodach słodkich produkujemy około 16.000 ton, z morza Bałtyckiego zaś łowimy około 4000 tonn. Z całej tej ilości sprzedajemy zaledwie około 12.000 ton, to znaczy, że przeszło 80.000.000 kilo-

gramów spożywamy sami. Przed wojną zużywaliśmy jeszcze więcej; jesteśmy więc doskonałym odbiorcą tego towaru.

Te ogromne ilości ryb, które zdają się niemal nieprawdopodobnie wielkie, w znacznej części kupujemy zagranicą, płacąc za nie rocznie około 50.000.000 złotych, tak że od czasu wskrzeszenia Polski wydaliśmy na ten cel przeszło 300 milionów złotych, to znaczy sumę znacznie przewyższającą całą ilość waluty, jaką posiadamy.

W okresie, kiedy ogólnym nakazem dla społeczeństwa i rządu jest oszczędzanie oraz wyszukiwanie nowych źródeł dochodu, należałoby się zdać sobie sprawę, czy ten olbrzymi wydatek jest istotnie konieczny, czy jest produktywny i czy nie byłoby sposobu, aby go zmniejszyć lub też, by całą sumą racjonalniej gospodarować.

Że musimy kupować ryby zagranicą, tego dowód mamy w gatunkach ryb sprowadzanych. Przeważającą część importu ryb stanowią śledzie solone, w beczkach, a więc pokarm pożywny, treściwy i dość tani, aby być istotnie pokarmem ludowym. Tego pokarmu używa ludność robotnicza, włościańska i żydowska, a więc przeważnie warstwy ubogie, dla których ten pokarm jest potrzebny i musi być dostarczony w odpowiedniej ilości.

Głównym dostawcą śledzi solonych jest Anglia. Wartość śledzi, złowionych tylko w Anglii i Walji (bez Szkocji) w 1924 r. wynosiła 5,634,000 funtów sterlingów. Polska (wraz z Gdańskiem) zakupiła w tymże roku 16 procent tego ogromnego połowu, to znaczy, że samej Anglii zapłaciła 901,440 funtów sterlingów! Prócz tego zakupiliśmy niemal drugie tyle śledzi w innych krajach, a głównie w Norwegii, Holandji i w Niemczech.

Nasuwa się więc pytanie, czy nie możemy obyć się bez cudzej pomocy i czy nie moglibyśmy sami tyle łowić, aby zaopatrzyć nasz kraj w zdrowy i tani pokarm ludowy.

Niestety, statystyka rybacka wykazuje, że Bałtyk, do którego mamy dostęp, jest morzem bardzo ubogiem. W r. 1922, który był dość pomyślny dla rybołówstwa, wszystkie państwa, łowiące śledzie na Bałtyku, a więc: Danja, Finlandja, Niemcy, Polska i Szwecja, razem złowiły 39,983 ton śledzi, to znaczy około połowy tego, co Polska sama zużywa rocznie. W bliskości naszych brzegów nie mamy więc dobrych terenów rybackich; nie mamy też dostatecznej ilości ludzi, aby podjąć całe mu połowowi, jakiego ogromna ludność Polski niezbędnie potrzebuje.

Chcąc pokryć choćby część tej ilości, trzeba udać się na inne, dalsze tereny, te, na których odbywa się przeważna część wielkich połowów, t. j. na morze Północne.

Rzecz prosta, że w dzisiejszych warunkach nie możemy nawet marzyć o tem, aby od razu uruchomić wielką flotę rybacką. Nie mamy statków odpowiednich, brakuje nam ludzi t. zw. skiperów, to jest fachowych i wykształconych rybaków, mających równocześnie patent uprawniający do komendy statkiem, wreszcie nasze porty, w Gdyni i na Helu, nie są zaopatrzone tak, aby mogły obsłużyć większą flotę dalekomorskich statków rybackich. Należy jednak pomyśleć o stopniowym rozwoju oraz o pierwszych początkach akcji, mogącej później rozwinąć się w szerszym zakresie.

Własnymi środkami takiemu zadaniu nie poddamy; trzeba więc pomyśleć o tem, aby złączyć się z innym krajem celem uzyskania pomocy materialnej oraz ludzi, pod których kierunkiem nasi rybacy mogliby się wykształcić.

Ze sprawozdań Morskiego Urzędu Rybackiego wiemy, że na naszym wybrzeżu znaleźć możemy około tysiąca marynarzy, którzy mają dość doświadczenia jako rybacy i byłiby dobrą załogą statków. Znaczna ich część musi pozostać przy własnych statkach lub łodziach, wielu nie zechce poświęcić przybrzeżnego rybołówstwa dla dalekich podróży; jednak na pewno znalazłaby się dostateczna ich ilość, aby stanowić załogę dla dwóch do trzech statków parowych, gdyż załogę średniej wielkości parowca rybackiego oblicza się na 7 do 8-miu ludzi. Nawet palaczy oraz maszynistów jest jeszcze dość na naszym wybrzeżu, aby wybrać z nich po dwudziestu.

Sprawa komendy i kierownictwa statkiem jest nieco zawilsza. Zanim można by pomyśleć o uruchomieniu statków, trzeba zdecydować się, czyją pomoc mamy przyjąć i czyj system rybołówstwa uznamy za odpowiedni. Miarą oceny może być, zdaniem naszym, tylko wydajność połowów danego kraju w stosunku do ilości ludzi zatrudnionych w rybackim prze-



Z połowów wielkomorskich

„L'illustrazione Italiana”

myśle. Zestawiamy liczby zaczerpnięte ze statystyki francuskiej i angielskiej:

	Anglia	Francja
W r. 1922 złowiła . . .	285,830 ton	168,554 ton
Zatrudniła rybaków . . .	37,552	73,137
Jeden rybak złowił . . .	7.3 ton	2.3 ton

Rybacy angielscy łowią więc niemal trzy razy więcej ryb w ciągu roku, niż rybacy francuscy. Jakkolwiek różne są przyczyny tego zjawiska, jednak to pewna, że angielskie rybactwo znacznie wyżej stoi od francuskiego. Jeśli więc mamy się oglądać za wzorem i fachową pomocą, to właśnie ku Anglii najpierw powinniśmy się zwrócić.

Do Niemiec zwracać się o pomoc nie możemy, gdyż przyjęcie od nich pomocy celem zorganizowania rybactwa na naszym wybrzeżu byłoby niemal równoznaczne z oddaniem władzy nad wybrzeżem w ich ręce a w najlepszym razie byłoby to wielkim krokiem ku rozszerzeniu wpływów niemieckich na Pomorzu; na to nie pozwalają interesy naszego państwa.

W Anglii jest wykształconych skiperów dość; zapewniał mnie jeden z najlepszych znawców a zarazem bardzo wpływowych ludzi w rządzie angielskim, że można znaleźć tylu fachowców, którzy chętnie poszliby na polską służbę, ilu tylko byłoby nam potrzeba.

Typ statku, który byłby nam potrzebny, musiałby być dostosowany zarówno do połowu mankami śledziowemi jak też i do dostatecznie szybkiego transportu, aby z miejsc połowu przewieźć rybę albo świeżą, albo częściowo konserwowaną, t. j. słabo soloną do naszych portów. Musiałby to być t. zw. drifter, nowego typu, pozwalający także na użycie innych rodzajów sieci prócz manek śledziowych, o pojemności około 150—250 ton netto, podobnie jak większe statki rybackie angielskie, mające przeciętnie około 215, a dochodzące do 380 ton brutto.

Odległość Gdyni od miejsc połowu na morzu Północnem niewiele się różni od odległości między Islandją a portami an-

gielskimi w Hull lub Grimsby. W roku 1924 do angielskich portów przywiozły statki łowiące około, a często na północ od Islandji 2,113,000 centnarów ryby; dalekość transportu niewielką odegrała rolę, choć przeważna część tych ryb była przywieziona jako świeża, w łodzi. Gdyby zaś nasze statki łowiły na Skagerraku lub Kategacie, to obawa o transport zupełnie już byłaby nieuzasadniona.

Statki, drifterzy, służące do połowu śledzi, wyruszające na morze bez względu na pogodę, a udające się w daleką podróż, nie należą do statków tanich, zwłaszcza, jeśli się oznacza ich cenę wraz z ceną sieci i całej aparatury potrzebnej do połowów. Trudno oznaczyć dzisiejszą ich cenę wobec wahanja się wartości naszej waluty, w przybliżeniu można jednak powiedzieć, że koszt dziesięciu takich statków, licząc je bardzo drogo, nie powinien być wyższym nad 80 do 100 tysięcy funtów czyli około 4,000,000 złotych. Taki musiałby być nakład kapitału przy uzbrojeniu pierwszych dziesięciu statków. Nasuwa się od razu pytanie, czy taki wielki wydatek może się opłacić. Odpowiedź na to znajdujemy w oficjalnym raporcie o stanie rybactwa angielskiego w r. 1924. Okazuje się, że drifterzy śledziowe miały w tym roku dochód brutto, dochodzący maksymalnie do 4,900 funtów sterlingów na jeden statek; wiele statków miało dochód brutto powyżej 3,000 funtów, przeciętnie zaś statki miały około 2—2,500 funtów dochodu. Gdybyśmy przyjęli najniższą cyfrę dochodu, t. j. 2,000 funtów, co czyni około 80,000 złotych, mielibyśmy dochód brutto wynoszący 20 procent włożonego kapitału. Z tego pozostałoby na pewno tyle czystego dochodu, że dobre oprocentowanie kapitału włożonego w przedsiębiorstwo byłoby zupełnie zapewnione. W cytowanym powyżej oficjalnym sprawozdaniu angielskiem wyraźnie powiedziano, że rybakom i właścicielom statków dobrze się wiodło tak, że mogli nawet zastąpić zużyte statki nowymi.

Kapitał 4,000,000 złotych, potrzebny na pierwsze dziesięć statków, zdaje się dość duży w naszych warunkach. Sami powinniśmy starać się o jego część, a o resz-

tę należałoby poczynić starania za granicą. I pod tym względem trzeba by zwrócić się do Anglii. Obawa o to, aby nasze 10 statków mogło stanowić konkurencję dla Anglii, jest zupełnie nieuzasadniona. Gdyby nasze statki miały nawet to szczęście, że przywoziliby do nas maksymalnie połowy, to zaledwie sprzedaliby nam śledzi za 49,000 funtów, podczas gdy z samej Anglii kupujemy obecnie za blisko 1,000,000 funtów. Dostarczyłyby one zaledwie jedną dwudziestą część naszego importu ryb. Mimo pracy naszych statków musielibyśmy kupować w Anglii tak samo, jak dzisiaj kupujemy. Natomiast moglibyśmy mieć część śledzi nieco tańszą. Nasze statki miałyby, jak zazwyczaj we wszystkich krajach bywa, ulgi celne; zapewne towar przez nasze statki przywieziony mógłby i powinienby uzyskać ulgowe taryfy kolejowe. W ten sposób ten towar, któryby przywozili nasze statki, miałby zapewniony zbyty jako tańszy. Kapitał, włożony w całe przedsiębiorstwo, mógłby liczyć na zupełnie pewne i dobre oprocentowanie. Jesliby kapitał angielski przyszedł nam z pomocą, to Anglii, nie tracąc wcale tak dobrego klienta, jakim jest Polska, która kupuje 16 procent śledzi, złowionych przez Anglików, jeszcze brałaby udział w zyskach z przedsiębiorstwa.

Rzecz prosta, że do tego, aby można uruchomić tylko dziesięć parowców rybackich, trzeba by mieć dla nich podstawę operacyjną w odpowiednim naszym porcie. Port na Helu do tego celu się nie nadaje w obecnej swej formie, nie tylko z powodu zbyt małych rozmiarów, ale też z powodu niekorzystnej komunikacji lądowej. Jedynie tylko port w Gdyni mógłby być w tym celu wykorzystany i w nim powinien z awczasu powstać osobny port rybacki, narazie służący obecnemu rybnictwu przybrzeżnemu, w miarę zaś rozwoju rybactwa dalekomorskiego wystarczający także i na jego potrzeby. Taki oddział portu, o którym już oddawna myślano, a nawet go projektowano, stałby się z czasem jedną z najruchliwszych

części tej polskiej przystani, podobnie jak to jest we wszystkich większych portach świata. Nie możemy w ramach tego artykułu zastanawiać się nad jego koniecznością ani kalkulować jego kosztów, lecz niech nam wolno będzie przytoczyć zdanie znawcy angielskiego, który pisząc o tego rodzaju portach rybackich, tak się wyraża: „Wydatek na porty tego rodzaju nie może być usprawiedliwiany jedynie tylko względami ekonomicznymi. Jest to kwestia zasady... że ruchliwi rybacy, którzy bez pomocy państwa nie mogliby wykonywać swego zawodu, powinni znaleźć tę pomoc ze względu na ich wartość dla narodu, którą reprezentują jako marynarze, jako obsada statków marynarki handlowej i wojennej oraz jako personel służący przy łodziach ratunkowych”.

Słów jeszcze kilka poświęcić musimy prawnej stronie tej kwestii. Rzecz prosta, że statki musiałby płynąć pod flagą polską. Prawa do połowu na morzu Północnym, poza wodami terytorjalnymi innych państw, nikt nam zaprzeczyć nie może. Związek zaś nasz z Anglią dawałby jeszcze większą pod tym względem gwarancję. Nadzór i opiekę nad naszymi statkami, łowiącymi na morzu Północnym, mogłaby objąć nasza marynarka wojenna o ileby jej wypadły objazdy w tamte okolice. Jesliby zaś to było niemożliwe, to możnaby jeszcze drogą umowy między Anglią a Polską zapewnić opiekę nad statkami, należącymi do towarzystwa polsko-angielskiego.

Największą trudność prawniczą stanowiłby fakt, że, w myśl naszych ustaw, kapitanem statku pod polską banderą płynącego, może być tylko obywatel polski; skiperami na naszych statkach musieliby jednak z początku być z konieczności obywatele angielscy, gdyż sami takich ludzi nie posiadamy. Jednak, przy pomocy rządu oraz czynników ustawodawczych nawet i tę trudność prawniczą możnaby przezwyciężyć, czy to przez odpowiednią nowelę do ustaw, czy też przez należytą stylizację kontraktów ze skiperami.

Pod każdym więc względem zorganizowanie zawiązków naszej floty rybackiej, idącej na pełne morze, wydaje nam się przedsięwzięciem realnym i korzystnym, tem więcej, że korzyści z niego płynąć mogą dla dwóch krajów, dla Polski i dla Anglii.

Nie poruszaliśmy dotychczas wcale znaczenia politycznego i moralnego sprawy rybactwa na dalekich morzach. Każdy wie dobrze, że statki parowe rybackie mogą być w razie potrzeby użyte jako pomocnicza flota wojenna, której zadaniem jest zakładanie lub usuwanie min i inne czynności podczas ochrony wybrzeża. Każdy też zdaje sobie sprawę z tego, że pojawienie się polskiej bandery obok angielskiej, francuskiej, niemieckiej, duńskiej czy norweskiej lub holenderskiej będzie znakiem, że mając małeńki tylko dostęp do morza, jednak z niego chcemy i umiemy korzystać, że więc dajemy znak widomy żywotności i przedsiębiorczości. Jaką zaś szkołą dla marynarzy, jaką okazją dla badaczy byłoby jazdy na Północne morze, tego nie potrzebujemy bliżej omawiać, gdyż jest to jasne i zrozumiałe dla każdego, kto choć trochę zbliżył się do życia na morzu. Wszelkie więc dane za tem przemawiają, aby w najkrótszym czasie Polska rozpoczęła starania o to, by stworzyć zawiązek floty rybackiej, złożonej narazie co najmniej z dziesięciu statków parowych, które wyruszyłyby na morze Północne. Przedsięwzięcie to jest zarazem korzystne i niezbędnie potrzebne. Niech więc te czynniki, których obowiązkiem jest myśleć o rozwoju państwa, staną do pracy wraz z rozumnymi i przedsiębiorczymi ludźmi, którzy umieją zająć się gorąco, rozumiejąc ważność sprawy a zarazem dobrze potrafią prowadzić interesy. Dodać tylko możemy, że w kraju tak realnie myślącym, jakim jest Anglia, na pewno znajdzie się oddźwięk sympatyczny i pomoc dla sprawy, która dla obu krajów może być bardzo korzystna.

MICHAŁ SIEDLECKI

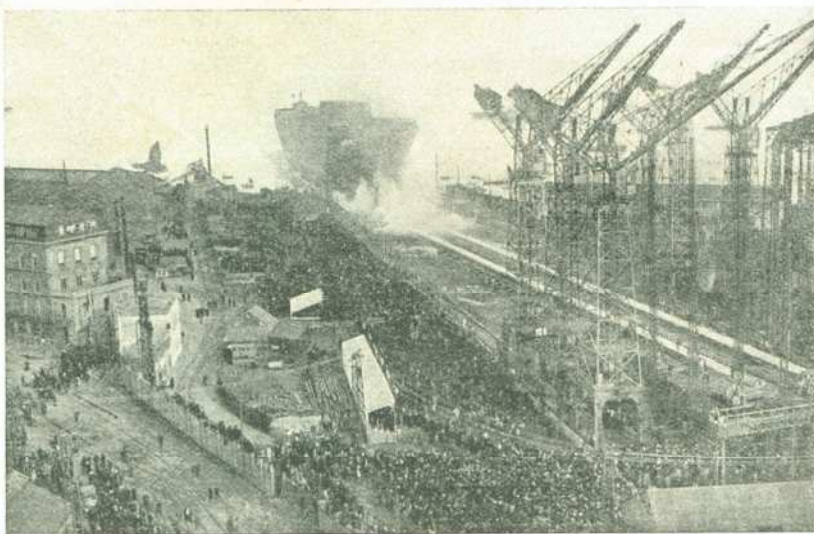
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ŚWIATOWY TONAŻ HANDLOWY MORSKI W DN. 30.VI 1926 R.

Nowe wydanie Lloyd's Register Book przynosi nam znów cały szereg danych o stanie morskiego tonażu na 1 lipca 1926 roku. Należy zaznaczyć, że w ciągu ubiegłych dwunastu miesięcy (od 30.VI 1925 do 30.VI 1926 roku), ogólny światowy tonaż parowców i motorowców zwiększył się tylko o 291.561 ton, podczas gdy w roku 1924-25 przyrost ten wynosił 866.236 ton. Ponieważ tonaż żeglowny wykazał za ubiegły rok (1925-26) dalsze zmniejszenie o 148.609 ton, cała więc flota światowa zwiększyła się o 142.952 ton i wynosiła na 1 lipca r. b. 64.784.370 brutto ton (w tem 62.671.937 ton parowców i motorowców i 2.112.433 ton żaglowców). Jeżeli jednak weźmiemy pod uwagę, iż Stany Zjednoczone skreśliły w ubiegłym roku sprawozdawczym z rejestru 498.719 ton swego tonażu, sprzedanego na zburzenie i że ten tonaż nie może wcale konkurować na rynkach frachtowych świata, to wówczas zwiększenie tonażu zdolnego do racjonalnej żeglugi okaże się znacznie większe, niż to się okazuje z pierwszego wejrzenia.

Od 1914 roku światowy tonaż parowy i motorowy wzrósł z 45.404.000 ton do



Opuszczenie na morze największego francuskiego packet' boot'u „L'Ile de France”.

62.672.000 ton, czyli o 17.268.000 ton, co wynosi 38%, lecz udział Anglii w tem zwiększeniu był tylko 372.000 ton, czyli mniej, niż 2% i stosunek udziału tonażu angielskiego w tonażu światowym, wynoszący przed wojną 41,6%, spadł w roku bieżącym do 30,7%.

Najpoważniejsze zwiększenie od 1914 r. wykazują oczywiście Stany Zjednoczone, bo aż o 9.365.000 ton. Coprawda, przeszło 35% tonażu Stanów Zjedn. stoi bezczynnie. Dalej największy wzrost floty handlowej wykazuje Japonia, o 2.260.000 ton, następnie Włochy o 1.720.000 ton; natomiast Niemcy wykazują zmniejszenie tonażu o 2.073.000 ton. Nie należy zapominać jednak, iż Niemcy, których tonaż okrojony został na mocy Traktatu Wersalskiego w 1920 r. do 419.000 ton, obecnie osiągnęły 3.062.000 ton, zajmując szóste miejsce w szeregu krajów morskich.

Tonaż Francji zwiększył się od 1914 roku o 1.402.000 ton, Holandji o 1.081.000 ton, Angielskich Dominjów o 1.057.000 ton, Szwecji o 280.000 ton, Norwegii o 850.000 ton, Danji o 279.000 ton.

Światowy tonaż żaglowy zmniejszył się od czasu przedwojennego (od czerwca 1914 r.) o 1.868.000 ton brutto. Obecny odsetek żaglowców w stosunku do ogólnego tonażu światowego wynosi już zaledwie 3 1/4%. — Ze światowej floty żaglowej, która wynosi obecnie 1.058.000 ton, 50% tej ilości przypada na Stany Zjednoczone, poza tem znaczniejsze floty żaglowe posiadają jeszcze: Francja — 166.000 ton; Wielka Brytania z Irlandją — 136.000 ton; Kanada — 107.000 ton i Włochy 90.000 ton.

Ciekawe są również dane o zastosowaniu różnych rodzajów siły popędowej. I tak zwraca naszą uwagę szerokie rozpowszechnienie turbin parowych oraz silników spalinowych w żegludze. Obecnie na całym świecie znajduje się 1.366 parowców o pojemności 9.137.675 ton, poruszanych przy pomocy turbin, oraz 2.343 statki (włącznie ze statkami pomocniczymi) o pojemności 3.493.284 ton, poruszanych przy pomocy silników spalinowych, podczas gdy w 1914 r. wynosił tonaż statków turbinowych tylko 730.000 ton, a silnikowych 220.000 ton. Rozpatrując typ maszyn, obecnie używanych w żegludze, znajdujemy ciekawy szczegół, iż 40 statków o tonażu 120.512 ton posiada stosunkowo nowy system popędu, a mianowicie: elektryczne motory połączone z wałem śruby okrętowej; motory te zasilane są prądem od generatorów, poruszanych zapomocą turbin parowych lub silników spalinowych. Z 3.576 parowców o tonażu 18.243.539 ton, spalających ropę naftową, 773 o 4.924.542 tonach zarejestrowane są w Wielkiej Brytanii i Irlandji, zaś 1.851 o pojemności 9.002.007 ton zarejestrowane są w Stanach Zjednoczonych Ameryki.

Nader pouczająca jest poniższa tabelka, dająca porównanie pomiędzy zastosowaniem siły pędnej w żegludze morskiej.

Rodzaj siły pędnej	Procent ogólnego tonażu światowego brutto	
	w 1914 r.	w 1926 r.
Żaglowce i morskie barki	8,06	3,26
Silniki spalinowe, opalane ropą naftową etc.	0,45	5,39
Kotły opalane ropą naftową	2,65	28,16
" " węglem	88,84	63,19
	100,00	100,00

Jak widzimy, tylko 63,19% tonażu marynarki handlowej zależne jest wyłącznie od węgla, podczas gdy w 1914 r. odsetek ów sięgał niemal 89. Oczywiście, trzeba pamiętać, że nie zawsze używa się ropy na parowcach zaopatrzonych w urządzenia do opalania ropy, gdyż takowe mogą być prędko zamienione na urządzenia do spalania węgla, w razie jeżeli się zdarzy, iż nie można dostać ropy, lub cena tej ostatniej jest zbyt niekorzystna.

Z 1.006 statków, służących do przewożenia ropy naftowej (od 1.000 ton i więcej) o ogólnym tonażu 5.598.000 ton; 336 o 1.836.059 tonach są zarejestrowane w Wielkiej Brytanii i Irlandji, zaś 384 o pojemności 2.319.314 ton zarejestrowa-

ne są w Stanach Zjednoczonych. Tonaż trawlerów i innych statków rybackich wynosi na całym świecie 810.000 ton. Około 369.000 ton przypada na holowniki i statki ratownicze, zaś 695.000 ton na barki parowe, pogłębiarki i podobne statki pomocnicze. Pomimo że obecnie buduje się bardzo mało statków kołowych, ogólny tonaż istniejących kołowców sięga jeszcze około 393.000 ton.

Poniżej podajemy tablicę, wskazującą tonaż morskich parowców i motorowców (tylko statki o pojemności 100 i wyżej ton są uwzględnione) poszczególnych krajów w połowie roku bieżącego w porównaniu ze stanem tonażu w połowie 1914 roku.

ŚWIATOWY TONAŻ HANDLOWY MORSKI (PAROWCE I MOTOROWCE *)

K R A J	Brutto ton czerwiec 1914 r.	Brutto ton czerwiec 1926 r.	Różnica pomiędzy 1926 i 1914
1. Wielka Brytania i Irlandja	18 892 000	19 264 000	+ 372 000
2. St. Zjedn. Ameryki Półn.			
a) na morzu	2 027 000	11 392 000	+ 9 365 000
b) na jeziorach	2 260 000	2 348 000	+ 88 000
3. Japonia	1 708 000	3 968 000	+ 2 260 000
4. Francja	1 922 000	3 324 000	+ 1 402 000
5. Włochy	1 430 000	3 150 000	+ 1 720 000
6. Niemcy	5 135 000	3 062 000	- 2 073 000
7. Norwegia	1 957 000	2 807 000	+ 850 000
8. Angielskie Dominja	1 632 000	2 689 000	+ 1 057 000
9. Holandia	1 472 000	2 553 000	+ 1 081 000
10. Szwecja	1 015 000	1 295 000	+ 280 000
11. Hiszpanja	884 000	1 126 000	+ 242 000
12. Danja	770 000	1 049 000	+ 279 000
13. G ecja	821 000	922 000	+ 101 000
14. Belgja	341 000	469 442	+ 128 442
15. Brazylja		447 554	
16. Rosja	827 964 (1913 r.)	256 000	
17. Portugalia (1925 r.)		243 000	
18. Chiny (1925 r.)		148 863	
19. Gdańsk: ogólny tonaż		143 860	
20. Argentyna " " (1925 r.)		131 555	
21. Chili " " " "		105 720	
22. Peru " " " (1925 r.)		101 209	
23. Jugosławia " (1924 r.)		92 297	
24. Finlandja			
25. Turcja		82 948	
26. Łotwa: ogólny tonaż		73 018	
27. Rumunja: " " "		40 221	
		net.	
28. Estonia (1 XII 1925 r.)		37 098	
29. Urugwaj: ogólny tonaż		34 085	
		net.	
30. Kłajpeda (1925 r.)		5 023	
31. Polska		3 652	
Tonaż światowy			
	45.404 000	62.672 000	+ 17.268.000

*) reszta tonażu, t. j. żaglowce i morskie barki stanowią w r. b. zaledwie 3,26% ogólnego tonażu.

DZIESIĘĆ NAJWIĘKSZYCH TOWARZYSTW ŻEGLUGOWYCH

TOWARZYSTWO	Ilość statków transatlantycznych	Tonaż w netto ton
British India Navigation Co.	139	760 000
Furness Lines	132	707 000
Peninsular i Oriental Steam Navigation Co.	67	600 000
Nordd. Lloyd, Brema	122	558 000
French Line	100	523 000
Hamburg — Amerika Line	75	457 000
Cunard Line	33	440 000

White Star Line	24	427 000
Royal Mail Steam Packet Co.	46	370 000
Canadian Pacific Steamship Ltd	33	370 000
Razem 771 statków o pojemności 5.212.000 netto rej. ton.		

Po przejściu White Star Line do Furness Lines stałaby się ta ostatnia linja ze 156 statkami o pojemności 1.134.000 netto ton rej. największym towarzystwem żeglugowem na świecie, znacznie przewyższającym wszystkie inne.

HENRYK JĘTKIEWICZ

Prosimy PP. Prenumeratorów o łaskawe uiszczenie należności za prenumeratę PRZEZ URZĘDY POCZTOWE, LUB LISTO-NOSZÓW.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Z POBYTU OKRĘTU SZKOLNEGO „LWÓW” W SZTOKHOLMIE, TALLINIE, HELSINGFORSIE I RYDZE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Statek szkolny „Lwów”, iluminowany z powodu imienin króla szwedzkiego na tle panoramy Sztokholmu.

Pierwsza tegoroczna podróż „Lwowa” z uczniami Szkoły Morskiej w Tczewie odbyła się wyłącznie po Bałtyku. Oprócz wykonania zwykłych zadań programowych, dotyczących praktycznego wyszkolenia uczniów, „Lwów”, jak zresztą i w ubiegłych podróżach zagranicznych, był wyzyskany przez nasze placówki dyplomatyczne również dla celów reprezentacyjnych.

Należy zaznaczyć, że, według opinii niektórych naszych przedstawicieli zagranicą, „Lwów” właśnie dlatego nadaje się do reprezentacji, bo jest pięknym i dobrze utrzymanym żaglowcem, a nie szablonowym parowcem, posiada dostateczną wielkość i co najważniejsze jest okrętem szkolnym, na którym odbywa praktykę młodzi inteligeni — przedstawiciele wszystkich warstw społecznych i dzielnic Polski.

To też nasi panowie Posłowie w Szwecji, Estonii, Finlandii i Łotwie uczynili podczas ubiegłej bałtyckiej podróży wszystko, aby umożliwić nam zawinięcie do portów stołecznych, usuwając częstokroć przeszkody, np. natury pieniężnej, nawet z własnych funduszy.

Dzięki doskonale zorganizowanej akcji prasowej każdorazowe zawinięcie „Lwowa” było przez nasze placówki dyplomatyczne w wysokim stopniu wyzyskiwane dla propagandy polskiej zagranicą. Jednocześnie też nieomieszkały nasze poselstwa ułatwić wyższym oficerom „Lwowa” nawiązanie serdecznych stosunków z kierowniczymi sferami ośnośnych marynarek handlowych (szczególnie w Estonii i Łotwie) oraz uczynić pobyt uczniów Szkoły Morskiej w stolicach odwiedzanych państw zarówno pożytecznym, jak i przyjemnym.

Brak miejsca nie pozwala mi tutaj opisywać właściwej podróży morskiej „Lwowa”. Zaznaczę tylko, że zarówno początek podróży (t. j. przejście Gdynia — Sztokholm od 6 do 13 czerwca) jak i jej koniec (przejście Ryga — Gdynia między 19 i 31 lipca) były z punktu widzenia treningu bardzo ciekawe i urozmaicone. W pierwszym wypadku: długotrwałymi gęstymi mgłami wiosennymi, połączone z dość silnym przeciwnym wiatrem, falą i przenikliwym zimnem, w drugim zaś: uporczywą wichurą i silną falą z kierunku południowo-zachodniego, co zmusiło nawet komendanta „Lwowa”, po uprzedniej kilkudniowej bez rezultatu walce, wydanej żywiłowi na otwartym morzu, do skapitulowania i zawinięcia na parę dni do portu w Lipawie w celu doczekania się zmiany kierunku wiatru.

Pobyty w mniejszych portach, jak Öxelsund (Szwecja), Marienhamn na wyspach Alandzkich (Finlandia) i Lipawa (Łotwa), nie będę opisywał z przyczyn już wymienionych i ograniczę się jedynie do przytoczenia faktów z pobytu „Lwowa” w odwiedzonych stolicach państw bałtyckich, a więc Sztokholmie, Tallinie, Helsingforsie i Rydze.

SZTOKHOLM.

Na 14 czerwca r. b. było zapowiedziane otwarcie w Sztokholmie Targów Skandynawsko - Bałtyckich, w których Polska po raz pierwszy miała brać udział. Otóż ekspozycja na te targi zostały załadowane na „Lwów” w Gdyni, który wobec silnych przeciwnych wiatrów przywiózł je do Sztokholmu z opóźnieniem, bo zamiast w oznaczonym dniu 11 czerwca, ekspozycja została dostarczona dopiero 13-go. Pomimo krótkiego okresu czasu,

który pozostał do otwarcia targów, dyrektorzy i technicy naszego działu, pracując bez przerwy przeszło dobę, nie tylko zdołali wszystko na czas wykończyć, ale i nadać wygląd polskiemu oddziałowi, w porównaniu z innymi, wprost imponujący.

Z inicjatywy p. posła Wysockiego w Sztokholmie delegacja uczniów Szkoły Morskiej z oficerami na czele oraz delegacja harcerzy polskich, przywiezionych do Sztokholmu na zlot również na „Lwowie”, tworzyły 14 czerwca podczas otwarcia targów u wejścia do oddziału polskiego dwa szpalery reprezentacyjne, między którymi przeszedł król szwedzki z otoczeniem i osobiście otworzył targi i szczególnie zwrócił uwagę na wszystkie oddziały. Przy tej okazji poseł polski nieomieszkał przedstawić królowi dyrektora Szkoły Morskiej w Tczewie oraz komendanta okrętu szkolnego „Lwów”, z którymi król rozmawiał czas dłuższy nadzwyczaj uprzejmie.

Tegoż dnia o godz. 8 wieczorem był wydany przez komitet targów w willi „Foresta” wspaniały bankiet, na którym byli obecni przedstawiciele dyplomatyczni i handlowi wszystkich państw, biorących udział w targach. Między innymi był również przewodniczący Rady Portu w Gdańsku p. de Loes, który wygłosił dość życzliwą w stosunku do Polski mowę, p. Minister Bertoni jako przedstawiciel naszego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, chargé d'affaires Sowieci, które nie brały udziału w targach i wiele innych wybitnych osobistości, ogółem około 100 osób.

Polska i Dania były w tym roku na targach najlepiej reprezentowane, co zostało podkreślone w przemówieniu reprezentanta króla szwedzkiego na bankiecie

i za co uczczono te państwa odegraniem ich hymnów narodowych.

Dn. 15 czerwca o godz. 10 rano uczniowie pod kierunkiem oficerów zwiedzali muzeum morskie. Tegoż dnia o godz. 2 po południu oficerowie zwiedzali laboratorium kontroli przyrządów i instrumentów nautycznych. O godz. 3-ej uczniowie zwiedzali targi i byli na odczycie p. M. Turskiego, wydelegowanego przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Warszawie, wygłoszonym w celach propagandy na temat stosunków polsko-szwedzkich w języku niemieckim.

Wieczorem był bankiet dyplomatyczny w poselstwie polskim, na który otrzymali również zaproszenie wyżsi oficerowie „Lwowa”.

Dn. 16 czerwca po południu uczniowie zwiedzali miejscową Szkołę Morską, która ma tak, jak i u nas, wydziały: nawigacyjny i mechaniczny. Tegoż dnia w salach Operaköllaren był wydany przez towarzystwo Szwedzko-Polskie wielki bankiet dla bardziej wybitnych Polaków, biorących udział w tegorocznych targach, i oficerów „Lwowa”. Na bankiecie przemawiali szwedzki minister spraw zagranicznych i p. minister Bertoni. Po bankiecie była urządzona już dla mniejszego grona osób wycieczka w szchery na wspaniałych motorowych łodziach, należących do honorowego generalnego konsula Rzeczypospolitej Polskiej w Sztokholmie p. Kriega.

O godz. 6-ej uczniowie byli zaproszeni na mecz futbolowy do miejscowego stadionu.

Dn. 17 czerwca o godz. 2-ej po południu oficerowie i uczniowie zwiedzali miejscowe muzeum Nordiska Museet, po którym oprowadzani byli osobiście przez dyrektora muzeum, zwracając uwagę na polskie pamiątki: sztandary, broń i t. p. Następnie zwiedzono pod przewodnictwem urzędników poselstwa naszego ogród zoologiczny „Skansen”, w którym są rozrzucone charakterystyczne dla Szwecji budowle, a więc: prowincjonalny dawny kościółek, zagrody chłopskie, dworki szlacheckie, mieszkania Laplandczyków i t. d.

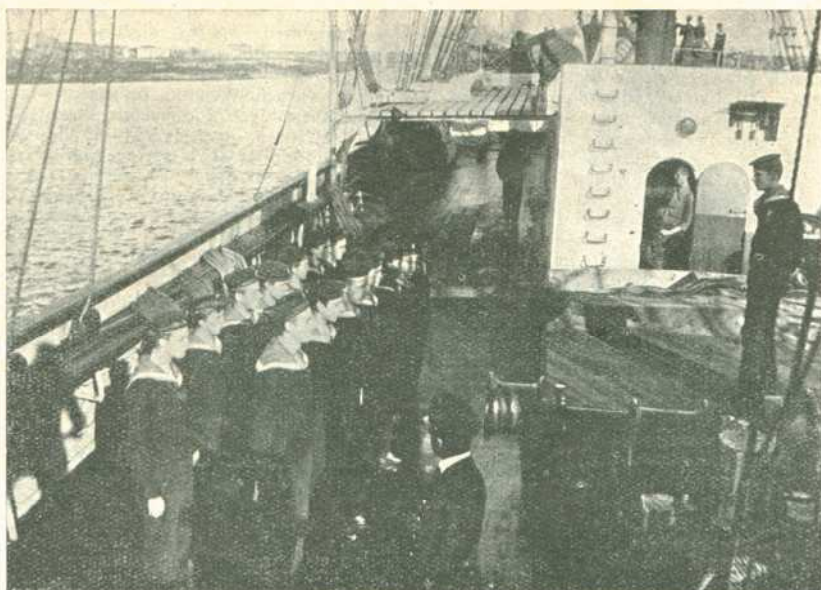
O 5-ej po południu zebraliśmy się wszyscy na podwieczorek w tymże „Skansen”, wydany przez p. posła Wysockiego, który razem z małżonką w charakterze gospodarzy przyjmowali uczniów Szkoły Morskiej. Podczas podwieczorku orkiestra marynarki wojennej szwedzkiej odegrała szereg utworów polskich kompozytorów, poprzedziwszy koncert hymnem polskim.

Dn. 18 czerwca uczniowie z oficerami zwiedzali jeszcze wielką fabrykę przyrządów automatycznych do latarni morskich i boi świecących.

O godz. 1-ej było oficjalne przyjęcie na „Lwowie”. Przybyli p. minister Bertoni, n. poseł Wysocki z małżonką, generalny konsul Krieg z małżonką, dyrektor targów Skandynawsko-Bałtyckich p. Lojander i szereg innych osób. Tegoż dnia wieczorem oficerowie i uczniowie otrzymali bezpłatne bilety do miejscowej operetki (prześliznęli kostjmy i nadzwyczaj bogata wystawa).

Dzień 19 czerwca był wolny od urzędowych przyjęć, oraz zwiedzań i był wykorzystany przez wszystkich na oóelne zwiedzenie miasta tej Wenecji północy. Statek zaś w tym dniu był licznie zwiedzany przez mieszkańców Sztokholmu.

Dnia 21 czerwca „Lwów” wyruszył w dalszą podróż do Helsingforsu via Marienhamn.



Na „Lwowie” zbiórka kursowa.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR

TALLIN.

Według programu pływania, zatwierdzonego przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, „Lwów” ze Sztokholmu miał się udać do Helsingforsu, jednak w Marienhamnie na wyspach Alandzkich otrzymaliśmy telegraficzne rozporządzenie od p. posła Filipowicza w Helsingforsie, aby udać się bezpośrednio do Tallinu z pominięciem stolicy Finlandji. Przyczyną tego było przeciwpolskie wystąpienie na publicznym zebraniu jednego z wpływowych członków obecnego rządu fińskiego. Jednak wkrótce po naszym przybyciu do Estonji (30 czerwca) cała ta nieprzyjemna sprawa została w drodze dyplomatycznej załatwiona i „Lwów” został przez poselstwo w Helsingforsie zawiezony do złożenia wizyty.

W stolicy Estonji, Tallinie, czuliśmy się jakgdyby w gościnie u dobrych przyjaciół, bo i w rzeczywistości wyższe stanowiska w estońskiej marynarce handlowej i wojennej zajmują byli oficerowie dawnej floty rosyjskiej, dobrzy znajomi wielu oficerów „Lwowa”. Oficjalnie przyjmowała „Lwów” marynarka handlowa z dyrektorem departamentu p. Aviek’iem na czele, ale również brała udział marynarka wojenna z komandorem baronem Zalcą.

Oficjalnych przyjęć było 3. Pierwsze, wydane przez dyrektora departamentu marynarki handlowej p. Aviek’a dla oficerów „Lwowa”, drugie u naszego posła p. Charwata dla przedstawicieli rządu Kow. — 30.9 Czwartek — Morze — 9 estońskiego i oficerów „Lwowa” i trzecie na „Lwowie” dla naszego przedstawicielstwa dyplomatycznego oraz przedstawicieli marynarki handlowej i wojennej estońskiej — jako podziękowanie za gościnność.

Dla uczniów Szkoły Morskiej i załogi urządziła marynarka handlowa na statku wojennym specjalną wycieczkę na wyspę Nargien, gdzie urządzono prowizoryczne tańce i podano obfity podwieczorek. Jednocześnie zwiedzono tam latarnie morskie i forty. Cały ten czas uprzyjemniała orkiestra marynarki wojennej.

Przed samem odejściem „Lwowa” z Tallinu była urządzona na naszym okręcie zabawa taneczna, zakąski zaś i ciast-

ka przysłał p. poseł Charwat. Było dużo gości estońskich i bawiono się w międzypokładzie ochoczo od 5-ej do 10 wieczór.

Przez cały czas pobytu w Tallinie „Lwów” był udostępniony dla życzących go zwiedzać, co mieszkańcy Tallinu nieomieszkał w godzinach popołudniowych tłumnie wykorzystywać.

Przed odejściem z Tallinu załadowaliśmy kilkadziesiąt ton kotwic martwych dla min, zakupionych tutaj przez naszą marynarkę wojenną.

HELSINGFORS.

Do Helsingforsu przybyliśmy 7-go lipca. Dzięki dobrze zorganizowanej przez tujsze poselstwo propagandzie prasowej wszystkie miejscowe dzienniki zamieściły obszernie i w życzliwym tonie utrzymane artykuły, dotyczące przyjazdu „Lwowa”, jego podróży, zadań i t. p. Jednak co się tyczy czynników rządowych, nastroszonych narazie jeszcze wybitnie germanofilsko, to należy stwierdzić, że większej serdeczności z ich strony, jak to miało miejsce w Tallinie, nie odczuliśmy.

Ceremonie oficjalne ograniczone były do skromnego przyjęcia w hotelu „Kämpf”, wydanego przez naszego posła, na które zaproszeni zostali oficerowie „Lwowa”, a ze strony fińskiej przybyli: dowodzący flotą fińską komandor Roos, jego zastępca, oraz zastępca dyrektora marynarki handlowej fińskiej. W parę dni potem na „Lwowie” było również wydane skromne śniadanie dla naszego poselstwa i wymienionych wyżej przedstawicieli rządu fińskiego. Żadnych przemówień nie wygłaszano.

Jako młoda stolica, Helsingfors ciekawych zbiorów muzealnych nie posiada, dlatego też żadnych specjalnych zwiedzeń poselstwo dla uczniów nie urządziło, został tylko w kinie „Palace” wyświetlony film propagandowy, dotyczący wszystkich dziedzin życia Finlandji. Do kina zostali zaproszeni uczniowie i załoga. Wyświetlanie trwało prawie 3 godziny, poczem p. poseł wszystkich zaprosił na podwieczorek do restauracji „Operaköllaren”.

W dniu wyjścia „Lwowa” z Helsingforsu na jego redzie odbywały się regaty dla żaglowych jachtów. Ponieważ „Lwów”

stał w bardzo dobrym miejscu, p. poseł w porozumieniu z dowództwem „Lwowa” zaprosił przedstawicieli dyplomatycznych państw na „Lwów”, skąd doskonale można było obserwować przebieg regat. Przybyli między innymi: poseł francuski, poseł włoski, poseł hiszpański, fiński szef protokołu, szereg attaché wojskowych i t. p.

Jak już wspominałem, Finlandczycy są naogół germanofilami i mają ku temu powody, gdyż Niemcy uratowali Finlandję w 1918 roku od bolszewików; jednak obecnie sympatie do Niemców mocno maleją, bo ci starali się zbyt natężenie wykorzystać swoje uprzywilejowane stanowisko, nasyłając całe armie swoich handlowców, bankowców i przemysłowców i usuwając element miejscowy, gdzie się to dało. W rezultacie wywołało to silny odruch przeciw Niemcom, czemu już żadne wizyty niemieckiej floty do Helsingforsu (przed nami właśnie bawił pancernik niemiecki) nie zapobiegną.

Jeżeli porównywać obecne tętno życia z przedwojennym, to daje się zauważyć obecnie pewien zastój, szczególnie w handlu i przemyśle. Również i ruch uliczny w Helsingforsie jest znacznie mniejszy, niż dawniej.

RYGA.

Przyjęcie, jakiego doznał „Lwów” w Rydze pod względem szczerzej życzliwości, może być tylko porównane z przyjęciem w stolicy Estonji — Tallinie.

Również i tutaj, zaraz po naszym przybyciu, dyrektor departamentu marynarki handlowej wydał dla oficerów „Lwowa” w salach miejscowego Yacht-Klubu bankiet, podczas którego panowała atmosfera nadzwyczaj przyjacielska. Na bankiecie tym byli obecni członkowie naszego poselstwa w Rydze oraz wyżsi urzędnicy łotewskiej marynarki handlowej.

W odpowiedzi na to oficjalne przyjęcie p. min. Ładosz urządził w poselstwie polskim również przyjęcie, na którym oprócz wymienionych już przedstawicieli rządu łotewskiego i oficerów „Lwowa” obecni byli też dwaj dyrektorzy departamentów ministerstwa spraw zagranicznych. Uczniowie Szkoły Morskiej i załoga zostali oddzielnie zaproszeni przez p. ministra Ładosia na suty podwieczorek do poselstwa.

W czasie pobytu w Rydze udało się nam nawiązać szczególnie dobry stosunek z dyrektorem departamentu marynarki handlowej p. Lonfelds, dyrektorem szkoły morskiej w Rydze p. Kalmin i dyrektorem wydziału prasowego w ministerstwie spraw zagranicznych Łotwy p. dr. Bihlman, który ożeniony jest z Polką-warszawianką i doktoryzował się na naszym uniwersytecie w Wilnie.

Naogół Łotysze szanują Polskę, jako wielkie państwo i odnoszą się do niej z sympatią ze względu na wspólne wrogi, za których uważają Niemców i Rosjan.

Porównując teraźniejszość z czasami przedwojennymi, należy stwierdzić, że Łotysze bezporównania więcej są dbali o wygląd i porządek w swej pięknej stolicy, niż dawniejsi jej rosyjscy gospodarze. Doskonale wrażenie robią wojskowi. Język rosyjski i niemiecki obok łotewskiego są tutaj w powszechnym użyciu. Polaków mieszka na Łotwie około 70 tysięcy; do Sejmu przeszedł jednak tylko jeden Polak, sędzia p. Jan Wierzbicki, chociaż ze względu na procentowy stosunek do ogólnej ilości mieszkańców, Polakom powinny przypadać trzy mandaty do Sejmu. Politycznym organem polskim jest „Związek Polaków w Łotwie”.

Ryga posiada wiele zabytków ciekawych oraz parę muzeów, które zwiedzane były przez uczniów Szkoły Morskiej, podczas specjalnej wycieczki pod przewod-

nictwem wymienionego już wielkiego przyjaciela Polaków dr. A. Bihlmana.

W przeddzień odpłynięcia „Lwowa” z Rygi, przyjętym zwyczajem został wydany obiad na pokładzie „Lwowa”, na którym byli obecni ciż sami wyżej wymienieni przedstawiciele rządu łotewskiego oraz członkowie poselstwa z p. ministrem Ładosiem na czele. Wygłoszono wiele serdecznych toastów i złożono wzajemnie życzenia jak najpomyślniejszego rozwoju handlu zamorskiego w obu krajach.

Godną zastanowienia sprawą jest, że we wszystkich odwiedzanych w tegorocznej podróży „Lwowa” państwach bałtyckich, a więc: Finlandji, Estonji, Łotwie, a nawet posiadającej tak wspaniałą tradycję wojenno-morskie Szwecji, zadania marynarki handlowej wysunięte są na czoło zagadnień państwowych, marynarki wojenne zaś pozostawione są jakby w cieniu, posiadając bardzo ograniczone budżety. W takiej Łotwie, na przykład, cała flota wojenna składa się z jednego tylko niewielkiego statku „Virsaitis” typu naszych kanonierek morskich przy jednoczesnie bardzo dobrze rozwiniętej flocie handlowej, składającej się z 54 parowców, o 67.867 t. reg. 54 zagl. o 7.894 t. reg. i z dziewięciu motorowców przy 791 t. reg. pojemności.

Obok towarzystw czysto handlowych morskich pracuje również państwowa flota handlowa, złożona z 6 parowców, przynosząca podobno 15 proc. rocznie czystego zysku przy wpłacanych jednocześnie 15 proc. na amortyzację.

Z Rygi wypłynęliśmy 19 lipca, żegnani bardzo serdecznie przez władze łotewskie i przedstawicieli Estonji miejscowej.

A. G.

JÓZEF TRAWIŃSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



N A B A Ł T Y K U

ILUSTRACJE RYSOWAŁ JERZY SKOLIMOWSKI. (NOWELA ODZNACZONA NA KONKURSIE LIGI M. I R.)

Krwawy dysk słońca wpadł w ciemne głębie. Pozostawione przezeń jaskrawe odrzaski, zakryte chmurami, skłębionymi na sklepieniu niebieskim, przetłaczały przez ciemne ich opony czerwony, gorący blask, tworząc na dalekim horyzoncie zarysy jakiegoś zwiđu miasta czy krainy z baśni.

Ostrą, czarną sylwetą odrzynał się Józek na tle płomieni zachodu. Ku onej dalekiej wizji wyczarowanego kraju, wślad za świeżym podmuchem wiatru, pędzącym po nieogarniętej przestrzeni morza w bezustannym kolebaniu fal, szły chciwie oczy olśnione.

Nadchodziła noc. Ostre nieprzyjemne pokrzyki ptactwa, żerującego nad falami, stawały się coraz radsze. Poszum wiatru, strudzonego ustawicznym ciągnięciem od brzegu pluskoczących fal, ustawał na krótkie chwile. Naonczas z dołu od powierzchni morza odrwały się głosy i biegły ku Józce, wpatrzonemu uparcie w niezmierzoną dalekość morza.

Nikłe ostatnie rzuty słońca, rozsiane po zachodzie, coraz to gasiła zwiększająca się ciemność nocy. Niebiosa a z nimi szumiące morze stawały się bardziej nieprzeniknione. Tajemniczy kraj, wyczarowany zachodem słońca, zmieniał się, ma-



Ku onej dalekiej wizji wyczarowanego kraju szły chciwie oczy olśnione.

łał, rozwiewał bez śladu, jak wszelaka fantazja człowiecza, wszelakie marzenia młodzieńcze.

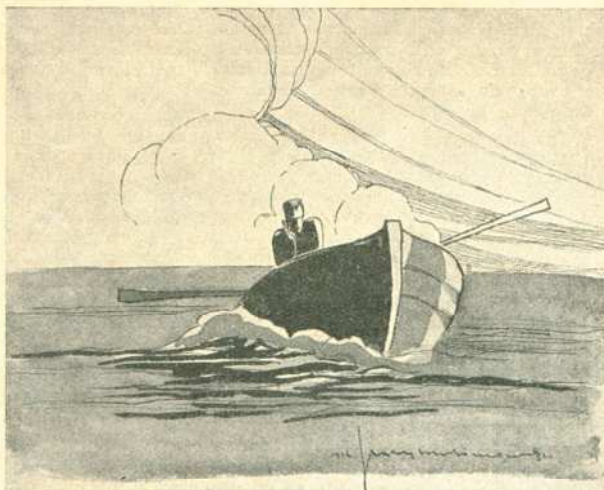
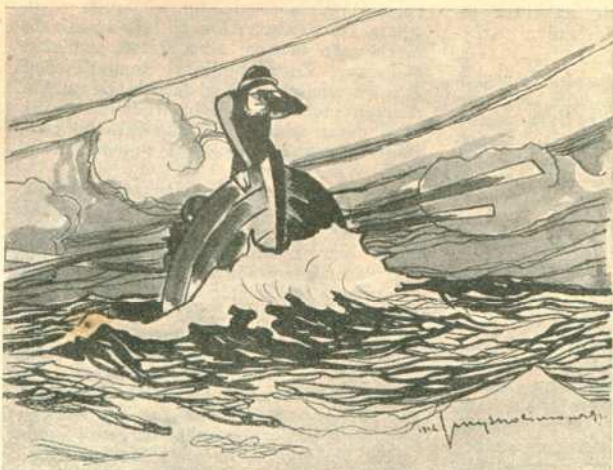
Chłopak wyteżył wzrok. W mroczy wynurzały się niepewne postacie maszopów, rychtujących na brzegu łódzie, opatrujących zagłę, ceży i wszelki dobytek rybaczki przed wyjazdem na połów nocny.

— Józce...ee...ek — dobiegło go wołanie. Wartko pobiegł nadół, dzwigiąc skórznie, wiosła zapasowe i sznury. Nim zbiegł i wpadł na usypisko przybrzeżne, już tylko jedna łódź chwiała się na płytkiej wodzie u brzegu. Cztery inne pomykały ledwie — ledwie widoczne, pchane wiosłami pod potężnym harmonijnym ruchem maszopów w dalekość morską, przewalając się z fali na fale.

Józek piorunem nawdziął skórznie, kapotę, a chwyciwszy za burtę, skoczył do wnętrza, gdzie nań czekało dwóch zniecierpliwionych zwłoka rybaków.

— Znowuś ta pewnie medytował, jakby nogami w niebo skoczyć — mruknął zgryźliwie Karol, stary maszop, mocno nieraż z opóźnienia.

Łódź, przynaglana zdwojonym wysiłkiem rybaczycy ramion, pomknęła rybitwą po rozkołobanych falach. Przy nagłych kapryśnych nawrotach wiatru z nie-



...nim się dma wzmóże, a sztorm przigno, łódzie przycumujem..

ogarniętej pomroki dochodziły niejasne pokrzyki zagubionych w morzu rybaków. Brzeg uciekał, rozwiewał się szybko, aż zgiął w ciemnościach. Gdzie niegdzie błyskały jeszcze światła osady, lecz coraz niklejsze, rzadsze i niższe. Wreszcie potonęły bez śladu. Otoczyła ich pustyni wodna, po której dma przepędzała fale, a one z pluskotem rozbiły się jedna o drugą, niosąc na grzbietach korony świetlistej piany.

Myśli Józka niczem szybkołotne mewy przelatywały mu po głowie. Cóż, że się opóźnił: dogonią tamtych. A Bóg pomoże, polów da dobry, dział wypadnie fajny, wnet pobieży do Gdańska przypatrzyć się olbrzymim statkom, bywałym na prawdziwych bezgranicznych przestworzach oceanów, przysłuchiwać się przy bajerszu niesamowitym opowieściom majtków o innych ludziach, innych ładach, miastach przecudnych. Hej! gdybyż tak raz już wpisać się do załogi morskiego olbrzyma i popłynąć, popłynąć ku onym łodom...

Najstarszy w łodzi Józka, czterdziestoletni Karol niespokojnie wznosił głowę i badawczo surowymi oczami obmacywał szmurzone niebo, zaledwie błyskające rzadkimi gwiazdami.

— Jedno co powiem — rzekł wreszcie — lepiej było dzisiaj doma siedzieć, albo bajerszem się chłodzić, niżli po morzu bieżę.

Paweł, trzeci z rybaków, podniósł głowę. — Cóż wos gryze? stary Necka dobry szpicer, mówił, nim się dma wzmóże a sztorm przigno, już łódzie przycumujem.

Józek milczał. Jeszcze ni razu w burzę nie był na morzu. Straszliwa moc sztormu umiała w jednej chwili niszczyć łódzie rybackie, rwać sieci, topić osady, to wiedział. Przecie ciężna młodość biegła myślami naprzeciw walce i gotów był zmierzyć swe siły z siłami żywiołu.

Dziecko morza z urodzenia, od małości był wsłuchany w jego odwiecznym rytmem szumiącą muzykę, mówiącą pozornie coś bliskiego. Tajemna treść tej mowy budziła nieskończoną tęsknotę do dalekich oceanów i ładów. O nich to szmerły wędrowne fale baśniowe dziwy. Niemniej cudowne, niż wspomnienia zasłyszane w opowiadaniach starych marynarzy, którzy, całe życie do bajki zaiste podobne spędzili w zamorskich podróżach, popowracali na rodzinne jantarrowe Bałtyku pobrażę i z filozoficznym spokojem czekali na ostatnią podróż, wio-

dadą do nieśmiertelnych krain najcudowniejszego zapewne, bo prawdziwego istnienia.

Ileż to razy wsłuchiwał się Józek w ich przygody, zdarzenia na wodnych odmętach oceanu Spokojnego, gdy olbrzymiemi okrętami, na których pełnili służbę, wściekle burze, „tajfunami” zwane, miały dowolnie, pędziły z urąganiem przed sobą na podwodne zdradliwe rafy, wypychały ze szczytów bałwanów, wstających ku niebu, na dno rozwierających się zgnęta otchłani ciemnych.

Ileż to razy przerażenie, groza chwytali duszę, gdy słyszał niesamowite opowiadania o zawidzianych potworach oceanicznych, ośmiornicach, zatapiających ohydne splotami całe szalupy z nieśczęsną załogą.

Wówczas to w oczach otroka błyskała nieodparta żądza ujrzenia cudownych, czarodziejskich, wiecznie słonecznych ładów o drzewach tak odmiennych, ptactwie o piórach, niczem klejnotami obsypanych, zwierzętach, których nazwy i postać z książek jeno znał. Razem z opowiadaczami przebiegał w myślach ogromne miasta Zachodu o domach chmur sięgających, pełnych nieopisanego zgielku i tumultu wiecznie śpieszącego mrowia ludzi.

Jakże mu później nudno i smutno na rodzinnem było pobrażę...

Rówieśnicy Józka inne odczuwali tęsknoty, inne niepokoje wstawały w młodzieńczych ciałach, wyganiały z checz o cichych popołudniach i kazały wycze-

kiwać na dziewczki ciemno lub jasnowłose o dobrotliwych spojrzeniach kobiecych oczu, kazały tęsknić do słodczych ich warg, gonić wzrokiem falujący ruch bioder.

A Józek co dnia biegł na brzeg rozlewiska morskiego i na skrzydłach wyobraźni przelatywał ku dalekim horyzontom do onych nieznanych krajów.

Gdy opóźniona łódź dobiegła wreszcie swych towarzyszek, już ich załogi zapuściły w ton sieci i ciągnęły po głębinie w radosnej nadziei dobrego połowu. Zawrzała praca rybacza, niemniej ciężka od pracy chłopskiej na roli. Splużyć trza było ton dobrze sieciami. Iść z falami na udry, wiatr mając przeciwny. Ciągnąć coraz dalej coraz cięższe sieci, baczyć, by nie trzasły pod naporem oszalałej w strachu ryby, by zdobyć nie uszła. Dobycę z morskiego łona, jako rolnik z łona ziemi, chleb rybaczy codzienny. A gdy nie szło w jednym, trza było mocnym pracownym rzutem wiosła płynąć dalej i znów próbować.

Wiatr ciskał falami bezustannie, chybocząc łodziami, że trudno było ustać. Niekiedy przypadał do toni i jak znużony wędrowiec odpoczywał na piersiach morza. Wówczas cichło. Nieoświetlane z niebios ni księżycem ni gwiazdami wydawało z swych głębi posępną grozę, wzbudzało dziwny niepokój, że wstający wiatr witany był z ulgą.

Jeszcze do świtu było daleko.

Przewodnik wyprawy, Necka, stary doświadczony szpicer, wyteżywszy wzrok i słuch, pilnie badał przestwór. Wiatr zmienił kierunek, stał się w podmuchach silniejszym, natarczywszym. Głos jego z poszumy przechodził w świst lub przeciągłe wycie. Naonczas rzucał niecierpliwie falą na łódzie.

— No klopcy — zahuczał poprzez wicher stary Necka — dość. Ściągać i uciekać, by sztorm nie nagnał.

Na łodziach zapanował pośpieszny trud. Wyciągano czezy, wywalano na dno łodzi bezradnie trzepoczącą się rybę, błyszczącą w pomroku srebrem łuski. Nim skończono, rozpełtał się wicher, jak gdyby zamierzając przeszkodzić rybakom ująć z połowem. Zawył. Załopotał niby skrzydłami olbrzymiego ptaka, rzucił się na powierzchnię morza, wbił ją do wnętrza, zerwał bałwan, spiętrzył i wysokim wałem potoczył na łódzie.

Splószone stadko pomknęło w powrotną drogę, uciekając lotem ptaka z niegościnnego żywiołu przed sunącą masą



Oto już widać banderę.. Swoi, swoi... rzuciło się w otroku serce...

WYPRAWA PODBIEGUNOWA KOM. MAC MILLANA

(DOKOŃCZENIE)

Zaczął się powrót. „Bowdoin” skreślił do wioski eskimoskiej Karny, aby odwiedzić ulubionego przez kom. MM. przewodnika, nazwiskiem E-took-a-shoo.

„Te wody są prawie zupełnie niezbadane”, opowiada kom. Mac Millan. „Jednak za półwyspem Redcliffe (obok zatoki Ingfield) jest na mapie szereg kropek, oznaczający mielizny. Powinno być badane, czy to zakreślił sam Peary i że należało mu ufać, lecz staranne zbadanie tych miejsc z samolotów nie wykazało żadnego niebezpieczeństwa. Pędziliśmy o milę od brzegu, gdy dało się odczuć silne uderzenie, które zdawało się, że mogło wypruć całe dno naszego dzielnego stateczku. Byliśmy „high and dry”, jakby marynarz się wyraził, i to tak „wysoko”, że wiedziałem, iż teraz musimy czekać na następny przypływ, a dopiero niedawno zaczął się odpływ. Najważniejszym pytaniem było, na jakie dno natrafiliśmy? Jeśli na poszarpane skały, „Bowdoin” ze swym ładunkiem 39 beczulek gazoliny mógł uciepieć bardzo. Musieliśmy wyrzucić za burtę gazolinę. Kiedy ciężkie stalowe beczki popłynęły szybko z wiatrem, przyszedł jednemu z załogi szczęśliwy pomysł do głowy: szepienina beczek razem i zakotwiczenia ich. Wyruszone natychmiast łodziami w pogoń za beczkami i po godzinnej uciążliwej pracy schwytano wszystkie prócz 6 szt. i umocowano. Zasygnalizowaliśmy do „Peary’ego”, gdyż woleliśmy w tych niebezpiecznych momentach mieć swych towarzyszy w pobliżu. „Peary” pośpieszył całą siłą pary. „Bowdoin” tymczasem przechylił się tak mocno na prawą stronę i tak sterczał wysoko na skałach, że mogliśmy spacerować pod jego dziobem i obejrzeć dokładnie jego kil. Okazało się, że stalowe okucie prawie zupełnie zniknęło a kil był tak fatalnie popękany i nadtrząskany, że musieliśmy obrobić go siekierą. Znajac jednakże solidność jego budowy, nie żywiłmy żadnych obaw co do tego jak znieśie podróż powrotną. Nie pierwszy to raz patrzyłem na przypływ zalewający jego burtę i przechylony pokład. Zdarzyło się to w 1923 roku. Wiedzieliśmy, że powstanie znów i rzeczywiście po godzinie unosiliśmy się znów na wodzie, podrywając do naszych baryłek. Prócz sześciu wszystkie znaleźliśmy, wladowaliśmy na okręt i udaliśmy się do Karny.

Tu dwugodzinny postój przekonał nas, że żaden okręt nie powinien zawiązać do tej przystani. Pod naciskiem silnego północno-wschodniego wiatru olbrzymie lodowce podpływały do naszego łańcucha kotwicznego, grożąc nam zmieceniem do zatoki Ingfield. Z radością podnieśliśmy kotwicę i pomknęliśmy z wiatrem do przylądka Parry’.

Następny przystanek był w miasteczku Holstensborg, a potem w Sukkertoppen, najładniejszej osadzie w Grenlandji. Można ją nazwać „Wenecją Grenlandzką”, gdyż cała wieś na wyspach i półwyspach połączonych mostkami i jest nadzwyczaj malownicza. Kajaki, cz. łódki myśliwskie Grenlandczyków z Sukkertoppen są najłżejsze, najładniejsze i najpodatniejsze do żeglugi ze wszystkich kajaków Północy. Skóra fok zszyta ściągami renów tworzy pokrycie lekkiej drewnianej ramy, długiej na 16 stóp, a w najszerszym miejscu mającej 16 cali. Gdy Grenlandczyk w swojej nieprzemakalnej skórzanej kurcie wsunie się w otwór kajaku, zawiązuje się mocno

skórę wokół jego pasa i wówczas on i jego łódź tworzą zupełnie jednolitą całość. Grenlandczyk może się wywrócić ze swym kajakiem, może głową na dół zwiesić się w wodzie i nawet koziołkować raz po razie. Zręczność jego jest fenomenalna, a sam kajak najdoskonalszym okazem zastosowania sztuki i pomysowości w staraniach o potrzeby życia codziennego.

Umiak, łódź kobiecą, w której wiosłują kobiety, a steruje zwykle jakiś starszek, rzadziej się widuje obecnie. Grenlandki od dziecka są przyzwyczajone do wiosła i nieraz w wielkich łodziach siedzą małe dzieciaki, które naturalnie pływać nie umieją, bo woda jest za zimna, aby zachęcić do kąpieli nadbrzeżnych.

Podróżnicy dopłynęli do przepięknego fiordu Godthaab, długiego na 60 mil. Z zainteresowaniem myśleli o tem, że o parę jardów od brzegu morze było na 2.000 stóp głębokie i że po tych samych wodach przeszło 900 lat temu płynęli dzielni Wikingowie w swoich wysokodziobych otwartych łodziach. Znajdują się jeszcze ruiny założonej przez nich osady.

17 września okręty przybyły do miasteczka Godthaab. Po trzydniowym odpoczynku opuścili Grenlandję i skierowały się do Labradoru. Przejawa odbyła się w ulewny deszczu i po bardzo wzburzonym morzu. Wreszcie zabłysło światło latarni morskiej na przylądku Harrigan. Od opuszczenia brzegów Labradoru 19 lipca było to pierwsze światło latarni morskiej, jakie żeglarze widzieli. Dopłynawszy do osady w Hopedale, „Bowdoin” pozbył się ładunku gazoliny. Po drodze główny gał pękł, lecz zamówiony przez radio nowy gał czekał w Battle Harbour. Spieszono dalej poprzez ciśnień Belleisle ku ojczyźnie. Rankiem 6 października zawitano do North Sydney (Kanada), gdzie majtkowie z radością ostrzygli się, najedli się dosyć jabłek, bananów, winogron i prze-

czytali czekając na nich pocztę. „Bowdoin” nabrał 1000 galonów oleju palnego i w południe był już gotów na ostatnie 500 mil.

W nocy wiatr zmienił całkowicie kierunek i zaczęła się burza. Woda zalała burty i przód i groziła zmieceniem ludzi do morza. Aby ułatwić żeglugę, zwinięto żagle górne. Przy tej pracy o mało co dwaj ludzie nie byli zmiecenii do wody. Pracując w zupełnych ciemnościach, cudem tylko utrzymali się na pokładzie. „Obawiając się o nich i nie słysząc nic poza hukiem wiatru i szmerem wody — opowiada Mac Millan — opuściłem ster na chwilę, aby zobaczyć, czy jeszcze żyją. Znalazłem ich szarpających za żagiel, próbujących przytwierdzić go do rei. Ledwo wróciłem do steru, gdy trzeciego członka wachty, młodego chłopca, fala wywróciła. W tej samej chwili groźne trzaskanie żagla dało znać, że liny podtrzymujące gał pierwszego mastsztu rozluźniły się. Jeśli się nie udało natychmiast go zdjąć, musieliśmy stracić najcenniejszy żagiel. „Wszyscy na pokład!” Załoga natychmiast wybiegła z kasztelu, świadcząc swoim wyglądem, że poprzedniego wieczoru każdy rzucił się na koję tak, jak stał. Maszyna parła całą siłą naprzód, a jednak cofaliśmy się wtył. Były chwile, gdy zdawało się, że „Bowdoin” chce stanowczo powrócić na północ. Lecz nazajutrz rano był pogodny, morze uspokajało się.

O 5-ej po południu 8 października dopłynęliśmy do wyspy Monhegan, gdzie już czekał na nas „Peary”. Ze świtem chcieliśmy wyjechać do Wiscasset, lecz zerwała się burza, która szalała przez dwa dni wzdłuż całego brzegu amerykańskiego. Była to prawdziwa ironia losu, że o 30 mil od ojczyzny i tysięcy ludzi, czekających na nasz powrót, nie mogliśmy dopłynąć. Wreszcie o 6-ej rano 12 października „Peary” i „Bowdoin” wypłynęły z przystani i o 9.30 zarzuciły kotwicę w Wiscasset, gdzie czekał gubernator stanu Maine i setki ludzi w porcie i na ulicach. Byliśmy wreszcie w domu.”

W. P.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PRZYSTAŃ NOCA

Bałwany biją o morską latarnię,
Niby ómy nocne ku jej blaskom dążąc;
Potem, w powróśla świecące się wiążąc,
Na środek toni pierzchają bezkarnie.

Ciemność pod skrzydła swoje ziemię garnie,
Jak śliski wampir na piersiach jej ciężąc,
Rożek miesiąca, hen po niebie krążąc,
Z za chmur się czasem wykrzywi poczwarnie.

W mgłę przezroczystą osnuła się przystań.
Pod skrzydłem grobli cicho śpią okręty
I lekko w nurtów chwieją się kolebce.

Niekiedy, wiatru nadsłuchując świstań,
Zbudzą się z drzemki — i żagiel popchnięty
Zadrży i zcicha niby coś zaszepece...

JÓZEF BIRKENMAJER

spienionych wód. Ale daleko, daleko przed nimi jeszcze bezpieczna przystań, do której pragną co rychlej przycumować. Daleko zaciszę domowego ogniska, ciepło checz, do których wezbrała szalona, niespokojna tęsknota.

W niezmierzonej dali huczał na dobre rozpętany sztorm, już słyszany chychotem oszalałego wicheru, potężnym szumem rozkołabanego morza, unoszącego ku niebu gwałtownym podrzutem wzburzone łono. Szedł od północowschodu. Jeśli nie zdąży uciec z obrębu jego przebiegu, wpadną w straszliwe odmęty.

Stary Necka z trudem trzymał się na dziobie swej łodzi i nateżał pierś, by ostrzegawczym krzykiem przemóc złowrogi, potężny szum szalejącego wicheru. Oczy wypatrywały z wytężeniem światła na dalekim brzegu. Ale nic nie dostrzegały.

Józek pospołu z towarzyszymi pracował. Wichura rozwiewała przydługie włosy, suszyła na czole krople znoju. A w piersiach rozegrała się przedziwna podnieta, ochota. Nadzieja tej prawdziwej burzy, która gnała za nimi, wysyłając na zwiady złowieszcze podmuchy, kłębiąc zaciekle dokoła wodę. Łódź mknęła z fali na falę to wznoszona, to wrzynana w dół, śpiesząc za towarzyszami. W chwilach krótkiego na okamgnienie zacisza z nieprzeniknionej od dali poczał dochodzić rybaków słaby, ledwie brzmiały głos dzwonu: sygnał ostrzegawczy. Otucha napęliła żalogi. Stary Necka nie wątpił, że zdolają umknąć z objęć coraz bliższego sztormu, ujęć w zaciszną zatokę rodzinnej osady. Czujne oczy dostrzegły w dalekiej przestrzeni światelka, niby żywotne spojrzenia domów, czekających żywicieli z gościnnym ciepłem i miłością.

Stary szyper odetchnął.

A w tejże właśnie chwili wicher zmienił kierunek. Z rozmachem uderzył żeglarzy w twarz, niby moką płachtą. Przed nimi wdał olbrzymią spienioną falę i pchnął na uciekające łódzie. Utworzył się jakiś zamęt, wir, lej straszliwy. Poświsty wicheru, ryk nadciągającego sztormu połączył się z okropnym szumem oszalałej toni, w którym ginęły bezzadno nawoływania rybaków.

Kurczowo zaciśnięte na wiosle ręce Józka pracowały wśród burzy, jak poprzednio. Drapieżne oczy, rozszerzone w zachwycie raczej, niż lęku, z chciwością ogarniały walkę żywiołów. W otwarte usta chwytał słone wichrzyisko, które dodawało piersiom przedziwnej mocy wytrwania. Zdawało mu się, że oto jest w jednej z tych przygód, o których tak wiele nasłuchiwał się doma. W pewnej chwili uczył, jakgdyby czyjeś olbrzymie, oślizgłe, mokre sploty oblały wiosła, łódź, kamratów, skępowały straszliwym ciężarem strudzone ramiona i uniosły wzwyż ku czarnej otchłani niebios, by za moment z niewypowiedzianą szybkością wtrącić w potworny, przepastny lej. Z piersi wypadł mu krzyk wściekłości bardziej, niż strachu. W ostatnim mgnieniu świadomości opasał rękami burtę, wcisnął w ramiona twarz, by uniknąć zalewu. W tymże momencie niezmierny ciężar stoczył mu się na barki, usłyszał czyjś rozpaczliwy głos, poczem zginęła wszelka świadomość...

Burza oddawna przegnała, gdy Józek rozwarł oczy. Jeszcze ciemni ogarniała przestwór, lecz już na nieboskłonach z za morza onieśmielony przedświt wysuwał rąbek twarzy. Wiatr ledwie — ledwie dawał się odczuwać. Spokojna toń, po-

marszczona w drobne fale, dobrotliwie kołysała wywroconą łodzią, na której jakimś niewiarygodnym zdarzeniem utrzymał się młody rybak.

Czuł silny ból tyłu głowy. Dźwignął rękę, by dotknąć miejsca bólu, lecz coś mu nie dało wykonać ruchu. Była to sieć, oplatająca łódź, a z nią i ramię. Z niemałym trudem uwolnił z więzi rękę i usadowił się pewniej. Z nóg zsuł skórznie, napelnione wodą, mocno ciężące. Prawie z żalem patrzył, jak nikiły w głębinie. Rozejrzał się. Brzegów ni śladu. Dokoła jedno rozlewisko wodne, olbrzymie bezgraniczne, spokojne. Również ani śladu pozostałych łodzi. Niewiada, poginęły tu w topieli razem z maszopami, czy może dotarły brzegów. Co do swych dwóch towarzyszy nie miał wątpliwości. Spłókać ich musiała fala na dno leju, zdusiła krzyk ostatni, zmożła bez ratunku wszelaki wysiłek wybawienia. Więc przejęła Józka żalosa a razem egoistyczna radość, że ocalał. Sam jeden pośród nieogarnionych bezmiarów wodnych. Przecież wkrótce poczuł się gorzej, niżeli przed kilku godzinami, gdy wokół huczała burza i biła z rykiem w odmętach woda. Bowiem wówczas walczył o żywot mocą ramion, wysiłkiem woli, pychą młodości. Teraz zaśi zatracony na wodnej pustosz, był jako dziecko bezzadne. Przeniknął go strach. Spłoszona nadzieja zdawała się ulatać na zawsze.

Stawało się widniej.

Bładowy świt zrumienił wschód nieba, rozlewając coraz płomieniej po fali refleksy, zwiastuny słońca. Aż ono wychyliło, wychodząc z podmorza i triumfalnym potopem dnia zalało nieskończony przestwór.

Józek ślą z niepokojem spojrzenia w stronę, gdzie powinno być pobrzeże i osada rodzinna. Ale linii brzegu nie widział. Leciuchny wiatr popychał fale a z nim i łódź, samotny schron rozbitka ku zachodowi. Mimo to po rozwadze Józek przestał się trwożyć. Na tym szlaku chodzili z Gdańska parowce szybkobieżne, pakieboty, kutry, szkunery lub wreszcie wojenne statki polskie, w Pucku, czy Gdyni stojące. Męczyła go jeno niewygodna w ciąglem baczaniu, by nie wpaść w morze i mdały ramiona, na zmianę podtrzymujące równowagę. Aż wpadł na myśl. Z mokrych kieszeni wyciągnął kawałki sznura, nóż składany i jak mógł przywiązał się do łodzi. Odetchnął. Rękę podłożył pod obolałą głowę i zwrócony twarzą w przyczyste niebo, płynął do nieznanego celu, w dalekość morską, mając pod sobą niezgłębioną otchłań.

Ponad głową otrocka raz po raz z krzykiem przelatowały mewy. Niekiedy tuż opodal przypadały do wodnej toni i szybkim piorunowym ruchem wyciągały z fali złowioną rybę. Wówczas Józek odwracał się bokiem i pochylony twarzą ku wodzie, widział w jej przezroczy pierzchliwe roje storni, bańtek, łososi, płynących pośpiesznie tam i sam, goniące się wzajemnie, podpluwające pod samą powierzchnię lub zapadające bez śladu w otchłań, spłoszone cieniem nadlatującej mewy.

Słońce nieustrudzenie pięło się coraz wyżej po niebiosach.

Przemoczona odzież Józka obeschła, a dobroczynne ciepło ogarnęło ciało. Było mu prawie dobrze, gdyby nie niepewność losu i coraz większe oddalenie, o ile mógł wyrozumieć, od domu.

— Nic to — mówił sam do siebie na uspokojenie — jakoś będzie.

I przejmowała nieomal duma, że oto jest w przygodzie, o której marzył, któ-

rej wyczekiwał i o której będzie miał również nie mało do opowiadania. Nie zginie. Na pewno. Albo go fala zniesie do nieznanego brzegu, albo statek swojacki zabierze. Znow podłożył ramiona pod głowę i wpatrzył się w dalekie sklepienie jasných niebios. Po tylu trudach, wysiłkach coraz władniej obejmowało go znużenie. Przymknął ociężałe powieki i zapadł w silny sen...

Słońce dotykało już purpurową twarzą powierzchnię morza, gdy Józek otworzył oczy. W pierwszej sekundzie nie pojął, gdzie jest. Lecz wnet pamięć wróciła. Dokoła, jak wprzódzi, nieogarnięta pustosz morską. Spokojna, obłana czerwonią zachodzącego słońca. Józek poczuł głód. Przeszukał kieszenie i z radością wyciągnął zapomnianą kromkę chleba.

Słońce coraz bardziej zanurzało się w toni. Dzień zasypiał. Niebo krwawiło na zachodzie, tworząc na widnokręgu z morzem jedno nieobjęte rozlewisko płomieni. Nadciągała noc a z nią najokropniejsza samotność, jakiej drugiej niemasz nigdzie na świecie, przed którą zdejmował Józka niewysłowny lęk. Przeto z ogromnej za ludźmi tęsknoty wydarł się z piersi rozbitka krzyk:

— Na pooo...mooc...

Nadłuchiwał. Nic. Powtórzył jeszcze wołanie kilkakrotnie. Ale ginęło bez echa. Morze gędziło monotennie pluskotliwą melodię.

A gdy Józek zupełnie już zwątpiał z sercem ściśniętym niepokojem odwrócił wstecz głowę, ku stronie, kędy bez wątpliwości musiało znajdować się polskie wybrzeże, wypatrując czy nie tyle dostrzegły, ile instynktownie odgadły daleki jeszcze zarys statku. Przywarły doń chciwie i niespokojnie badały, póki nie odróżniły kształtu trójmasztowca. Zalaotało w Józku serce. Z piersi wypadł okrzyk. Ale okręt zbyt był daleko, by ktokolwiek z załogi mógł dosłyszeć wołanie.

W blaskach tonącego w morzu słońca płynął majestatycznie pełnemi żaglami po mieniących się falach. Józek, spokojny już, że muszą go dojrzeć, śledził ciekawie przybliżanie się statku, który coraz bardziej napędzał łódź. Oto już widać banderę, łopoczącą na lekkim wietrze.

— Swoi...swoi... rzuciło się w otrocku serce. Jakoż bandera była polska.

Wnet z bocianego gniazda czata dojrzała przewróconą łódź.

— Człowiek w morzu...

Spuszczono szalupę i za chwilę Józek znalazł się na pokładzie trójmasztowca. Otoczyły go młode, wesole, rozciekawione twarze. Przyprawiono przed komendanta. A gdy opowiedział przygodę rybacką, zafrasowała się twarz komandora.

— Cóż z nim poczyć?

— Nakarmić... niech odpocznie... potem pomyślimy — padła decyzja.

Wkrótce Józek syty, wypoczęty, spokojny dowiedział się, że jest na polskim szkolnym statku, który wyruszył w daleką zamorską podróż na długi czas. Już też nie przepuścił zdarzenia, które som Pon Jezu cheba że zesłol. Póty prosił, skamlał, służbę oddaną przyrzekając, aż go pozostawiono na statku.

— Zostaniesz — krótko zadecydował komandor. A do podwładnych:

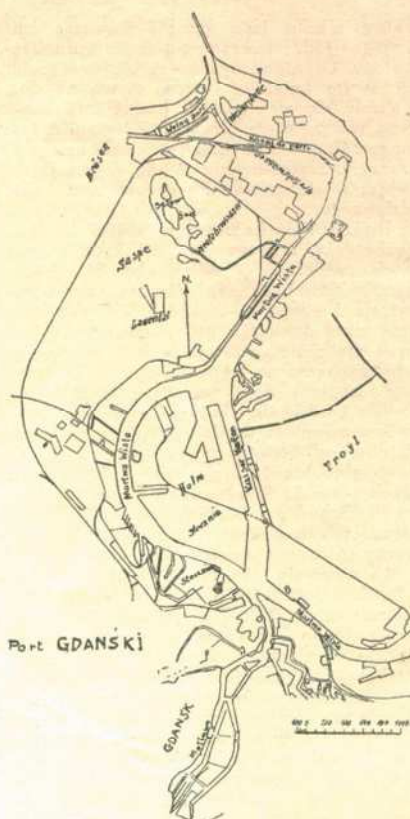
— Przyda się — rzucił na wyjaśnienie.

Tak oto ziścił się sen Józkowy, marzenie o podróży w kraje z baśni rzeczywistych, słyszanych w spokojne niedzielne, bezrobotne popołudnia z ust starych maszopów...

ZASADY BUDOWY PORTÓW

Chcąc zaprojektować nowy port, konstruktor musi się przede wszystkim zapoznać z warunkami ekonomicznymi, jakie tworzą potrzebę wybudowania danego portu. Obrót portu musi być podyktowany potrzebami życia gospodarczego, jego obszaru ciężenia. Rodzaj przewożonych towarów w obrocie tworzy podstawę dla projektowania jego urządzeń, rodzaj towarów, ich przeznaczenie i pochodzenie stanowią o typie statków, które ten port będą odwiedzały. Typ znów statków stanowi o jego głębokości, rozmiarach basenów portowych i konstrukcji samych nabrzeży. Przy projektowaniu portów jednym z głównych zadań konstruktora jest budowanie na wyrost. Port buduje się nie na lat kilka, ani nawet lat kilkadziesiąt, każdy więc nowo się budujący port musi mieć możliwość dalszego rozwoju. Jeżeli przyjrzymy się całemu szeregowi portów, to są one, jak stare fabryki z różnymi przybudówkami i nadbudówkami, a całość nie odpowiada swemu celowi. To też często korzystniej jest obok starego portu wybudować drugi nowy, niż przeprowadzać bardzo kosztowną kapitalną przebudowę. Port gdański należy do tych portów, które tylko z wielkimi trudnościami technicznymi i finansowymi z powodu jego ciasnoty racjonalnie dadzą się rozbudować. Przede wszystkim jest celem portu umożliwić statkom morskim podejście do końcowego punktu komunikacji śródlądowej. Port morski winien posiadać bezpieczne nawet podczas dużej fali i silnego wiatru wejście do portu. W tym celu szuka się na port miejsca przez naturę osłoniętego, np. w zatokach, a w razie braku zasłony, stwarza się zasłonę sztuczną, stworzoną z łamaczy fal i wysuniętych konstrukcji kamiennych, lub drewnianych, albo betonowych. Ponieważ w portach skupia się większa ilość statków, które na ładunek, lub wyladunek czekają, musi być w porcie dostatecznie miejsca dla oczekiwania statków na operację ładunkową. W portach nad rzekami nie stwarza to przeważnie trudności, w portach nad otwartym morzem stwarza się sztuczny awanport, gdzie statki swej kolejki czekają, nie zajmując cennych nabrzeży, dla ładunku przeznaczonych. O ile awanport nie jest dosyć wielki, powinno na reidzie znajdować się miejsce dla statków chcących na wejście czekać na kotwicy. Pierwszorzędne znaczenie przy budowie portu odgrywają jego śródlądowe arterie komunikacyjne. Port morski jest to ogniwko łączące sieć komunikacji morskich z siecią komunikacji śródlądowych. Od komunikacji śródlądowej zależy charakter portu. Ponieważ śródlądowa komunikacja wodna tańsza jest, niż komunikacja kolejowa i drogowa, porty bardzo często są projektowane przy ujściu rzek, a ponieważ wodna komunikacja morska tańsza jest od komunikacji kolejowej i kanałowej, porty przy ujściu rzek wciągane są w głąb kraju celem sztucznego przedłużenia komunikacji morskiej, a skrócenia komunikacji śródlądowej. W ten sposób odróżniamy porty nad rzekami przy ujściu rzek, lub wewnątrz kraju i porty przy otwartym morzu. Coś pośredniego tworzą porty w głębi zakrytych zatok, jak np. Szczecin, Królewiec. Typowym przykładem portów nad rzeką są: Hamburg, Londyn, Rotterdam, przykładem portów nad otwartym morzem są: Triest, Genua, Marsylja, no i Gdynia *).

* Plan portu Gdynia jest podany w Nr. 10 „Morza” z 1925 r. i jest z małymi zmianami wprowadzony w życie.

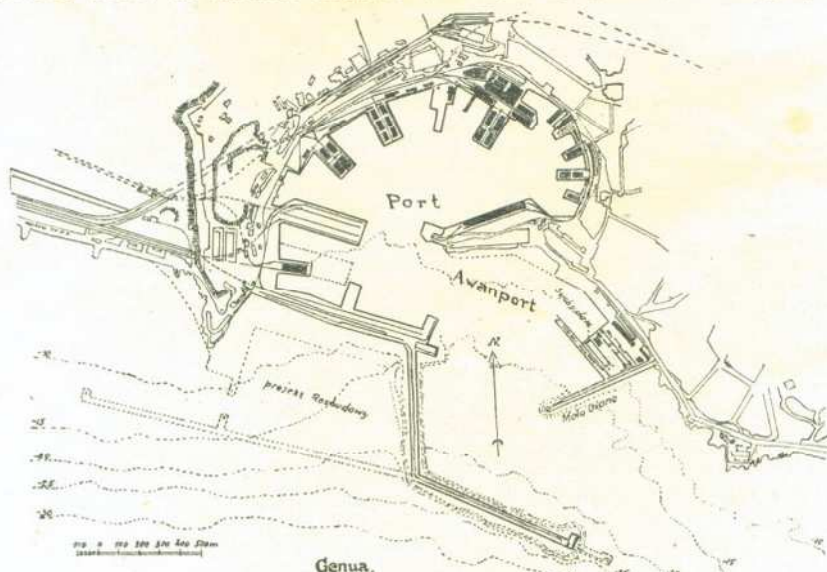


Port Gdański.

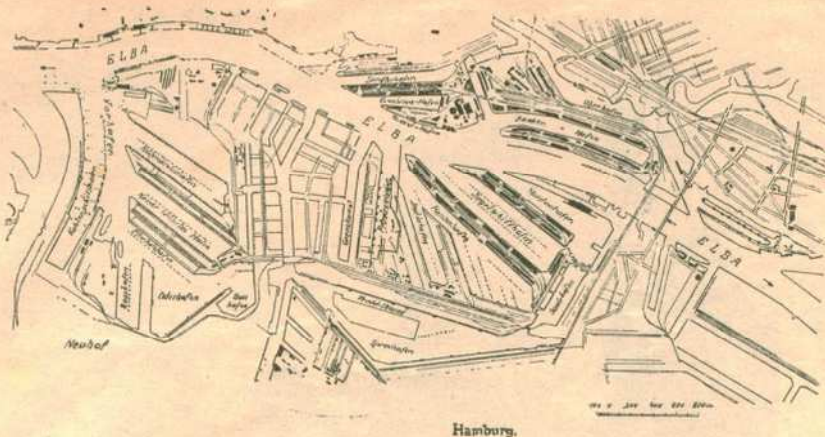
Decydującym czynnikiem wyboru miejsca na port prócz względów komunikacyjnych są względy terenowe. Najłatwiej budować port w dolinie, na gruncie nie skalistym. Wprost niemożliwe dla budowy portu są pasma skalistych gór nad samym brzegiem morskim. Grunt skalisty często wymaga wysunięcia basenów portowych i nabrzeży w otwarte morze, co znów ułatwia powstanie miasta portowego przy porcie, ale utrudnia kolejowe

rozwiązanie projektu portu. Dolina rzeki Chylonki przy ujściu jej została wybrana na miejsce przyszłego portu dla Polski. Port gdyński, wybudowany na łakach tej doliny, został trafnie wybrany, bo jest on zasłonięty w naturalny sposób przez półwysep helski, a same tereny portowe, jako mało cenne i niezabudowane, przedstawiają korzystny obiekt przy ich wyłączeniu. Przy zaprojektowaniu portu należy uważać na to, aby wejście do portu dla statków morskich było możliwie ułatwione, rejd powinien mieć grunt kotwiczny, aby statki, czekając na wejście, mogły stać na kotwicy. Prądy wody powinny być uprzednio doskonale zbadane, aby ewentualna kora nie wchodziła do portu, a również należy zwracać uwagę na najczęstszy kierunek wiatru, ważny również przy wejściu, i na kierunek lodów ruchomych. Sam port projektuje się zwykle jako składający się z całego szeregu basenów portowych, położonych nad rzeką lub wachlarzowo przy portach nad otwartym morzem. O względach natury strategicznej i innych czysto wojskowych wspominać więcej szczegółowo nie będę. Dużą rolę przy projektowaniu portu odgrywają jego głębokości. Dla kabotażowych rybackich projektuje się głębokość 2—3 metry, dla portów żeglugi przybrzeżnej 3—4 metry, dla żeglugi kabotażowej do 5 metrów, dla statków średnich do 6 metrów, dla statków żeglugi dalekiej do 8 metrów, dla statków największych do 10 metrów. Ale ponieważ budowa statków stale się rozwija, są obawy, że i taka głębokość nie wystarczy. Jeden z ostatnich Kongresów Żeglugi w Londynie określił jako wystarczającą głębokość dla portu na najbliższe dziesięć lat 10 metrów. W Gdyni basen wewnętrzny zaprojektowano na 10 metrów, a kanał wjazdowy na 11 metrów. Należy zaznaczyć, że Gdańsk w kanale Cesarskim ma mieć 10 metrów, jednakże przez zamulenie stałe ta głębokość prawie nigdy nie jest osiągnięta. Port ma umożliwić statkom morskim podejście do końcowego punktu komunikacji śródlądowej i przyjąć stamtąd ładunki, lub je przekazać.

Ponieważ ładunki, które albo kolejami, lub drogami wodnymi z zewnątrz kraju do portu przychodzą, nie mogą być



Port w Genui.



Port w Hamburgu.

natychmiast na statki załadowane, tak samo ładunki morskie nie mogą być natychmiast naładowane na wagony, port musi posiadać urządzenia, aby te ładunki chwilowo przechować. W tym celu przy nabrzeżach znajdują się place dla składania drzewa, węgla, rudy etc., dalej magazyny kryte dla towarów, które nie mogą być narażone na działania atmosferyczne. Dawniej w portach wyko-

nywano operacje ładunkowe z różnymi towarami w każdym basenie, w nowszych czasach intensyfikuje się te operacje przez urządzenia specjalne. I tak dla węgla, dla produktów naftowych buduje się urządzenia specjalne, które pozwalają na bardzo intensywne i szybkie ładowanie tych właśnie towarów. Dalszymi urządzeniami specjalnymi są elewatory zbożowe, chłodnie i specjalne urządzenia

ładunkowe dla niektórych gatunków towarów, np. chwytacze dla desek, dla okrągłaków, beczek i t. p. Poza tem port musi posiadać urządzenia, aby statki remontować, a więc doki suche lub pływające, stocznie etc.

Rozmiary basenów w portach są bardzo różnorodne. Im basen jest dłuższy i węższy, tem trudniejsza obsługa kolejowa i tem trudniejsze manewrowanie samych statków w nim. Dawniej budowano baseny 50, 60 i 80 metrów szerokie, w czasach nowszych baseny buduje się, jak np. w Hamburgu i Gdyni, do szerokości 250 metrów, a są i jeszcze szersze baseny portowe, ich długość też się waha i dochodzi do 2-ch kilometrów. Racjonalne rozwiązanie sieci kolejowej na terenach portowych i jej połączenia z siecią kolejową w kraju jest jednym z najważniejszych zagadnień przy budowie portu. I tak główna stacja towarowa powinna być dosyć odległa od portu, a stacja rozdzielcza możliwie bliska i dla każdego basenu oddzielna, aby podawanie już stosownie ugrupowanych wagonów odbywało się bez przerwy.

Rozumie się, że w tak krótkim szkicu można było tylko najważniejsze zasady, odgrywające rolę przy budowie portów, przedstawić i to w formie bardzo ogólnikowej.

ST. ŁĘGOWSKI

SPORT

WYCIECZKA JACHTU ŻAGLOWEGO CARMEN.

Jacht Carmen, który pierwszy w maju roku zeszłego wywiesił polską flagę na pełnym morzu i na wodach Danii i Szwecji, odbył w czasie od 12 czerwca do 18 lipca większą wycieczkę.

Zabrawszy zapasy żywności na cztery tygodnie, pożeglował przez Gdynię na Hel, opuściwszy Stocznnię Gdańską, gdzie znajdował się przez zimę.

Na Helu odczekano jeden dzień na uspokojenie się morza, mimo to wiatr 14 i 15 czerwca był jeszcze bardzo silny i fala duża z półn.-wschodu. Dzięki temu już na drugi dzień koło południa zobaczono Bornholm, i wobec zmęczenia załogi spędzono noc na Errholme, drobnym archipelagu na półn. wschód od Bornholmu. Następnego dnia przyniosł ciszę, grzmoty, a wreszcie przy wjeździe do Sundu koło Falsterborew gwałtowny szkwiał. Czwar-

tego dnia o północy zarzucono kotwicę w porcie Kopenhagi. Tu spędzono 4 dni, wykonywając reparacje, zwiedzając miasto, przyjmowano nas jak i roku zeszłego uprzejmie przez posła Rozwadowskiego. Próba przepłynięcia Kategattu od Sundu do przylądka Skagen nie udała się, z powodu burzliwego wiatru zachodniego i ogromnej fali. Musiano zawrócić i po 22 godz. bezustannej żeglugi, w czasie której przebyto wedle logu 162 mile, schroniono się w porcie Helsingör.

Po zatrzymaniu się na brzegu szwedzkim w Helsingborgu zwiedzono następnie maleńki, romantyczny, ślicznie położony port Moelle koło przylądka Kullen, Warberg, i żeglując między skerami, dopłynęto do Goeteborga 29.6. Dwa dni spędzono na wycieczkach do wodospadów Trolhaetta i zwiedzaniu miasta. Z tego portu, płynąc między wyspami, częściowo pełnym morzem, we dwie doby osiągnięto ujście fiordu Kristjańskiego.

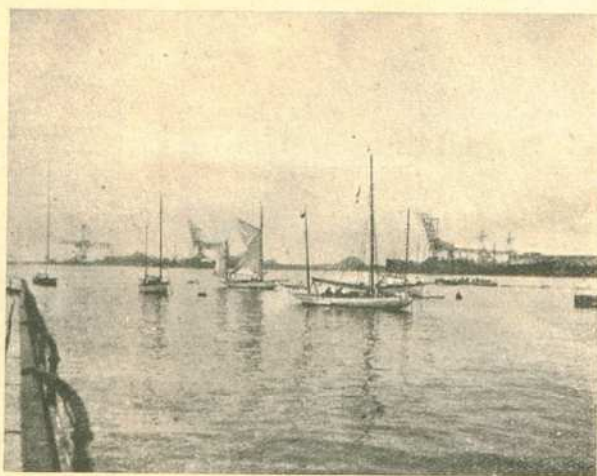
W tej części żeglugi słabe wiatry i ciższe opóźniały postępy. Barometr stał

przez dalsze trzy tygodnie niezwykle wysoko, powodując czyste niebo, brak wiatru i ogromne upały. Zwłaszcza w długim a bardzo wąskim z obu stron wysokimi górami zamkniętym fiordzie, brak wiatru bardzo się dał we znaki. Załoga używała zato na kąpieli i słońcu. 4 i 5 lipca spędzono w Oslo, stolicy Norwegii, załoga była przyjmowana przez p. Broel Plater, sekretarke legacji. Minister p. Kwapiszewski był wtedy w podróży służbowej. Również konsul polski p. Johansen był na Carmenie, gdzie goście zostali podejmowani herbatą.

Ponieważ inna załoga już 15 lipca na Carmen w Gdyni miała czekać, przyspieszono powrót. Z powodu ciszy i słabych wiatrów odbyto całą drogę Oslo — Gdynia w dwu tygodniach tylko z 3 zatrzymaniami się dla nabrania wody i kupienia chleba. 9 lipca zawinięto do Warberg, 11 do Kopenhagi. 14 zupełna cisza zmusiła do pozostania na noc w Roenne na Bornholmie. Bliżej polskiego brzegu napotkano na wiatr pomyślniejszy, tak



W Oslo: Broel-Plater z poselstwa i konsul Johansen na pokładzie Carmeny.



Po powrocie w Kopenhadze.

że 18 lipca o 6 wieczór, spotkawszy po drodze Witezia i wjeżdżając z nim razem do portu, zarzucono kotwicę w Gdyni.

Carmen przepłynęła przeszło tysiąc mil i zwiedziła wody Danii, Szwecji i Norwegii. Flagę polską, której tu nigdy dotychczas nie widziano, spotykano ze zdumieniem. Zazwyczaj brano nas za Niemców, których tu aż po Goeteborg dużo się spotyka. Zainteresowanie wśród kół żeglarskich wzbudzała ogromna droga, odbyta przez Carmenę. W klubach ofiarowano wszędzie pomoc i radę. W Norwegii zdaje się cała ludność żyć na wodzie. Każda rodzina ma swój jacht większy lub mniejszy i spędza lato żeglując, kąpiąc się lub łapiąc ryby. Pasporyty żeglarskie, wystawione bez trudności przez Urząd morski Komisarjatu w Gdańsku, były w Danii i Norwegii niepotrzebne, gdzie żadne władze przybywającymi jachtami się nie interesują. W Szwecji zato celnicy o każdej porze na pokładzie się zjawiają, dopytując się o kontrabandę spirytusu i badając papiery.

W całej Skandynawii drożyzna ogromna. Wszystko 3 do 4 razy droższe, niż w Polsce. Wobec przedłużania się wycieczki, musiano dokupić konserw i chleba. Przez 5 tygodni załoga mieszkała wyłącznie na Carmenie i jadła pokarm, ugotowany przez naszego kucharza.

Najdalej na północ nocy prawie że nie było. Zawsze można było czytać na pokładzie bez światła. Próbowano łowić ryby bez powodzenia, widziano zbliżającego się wielkiego wieloryba na Skagerraku i spotykano często foki, igrające na skałach.

Załogę składali podpisany jako kapitan, dwu jego synów, dr. Hlasko z Warszawy i bocman z Gdyni. Koszt wyniósł na osobę około 50 dol., wliczając w to kolej do i z Gdańska do Krakowa.

JAN J. FISCHER.



Jola 20 m. kw. żagla „Śmieszka”.

ŚWIĘTO WISŁY W WARSZAWIE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

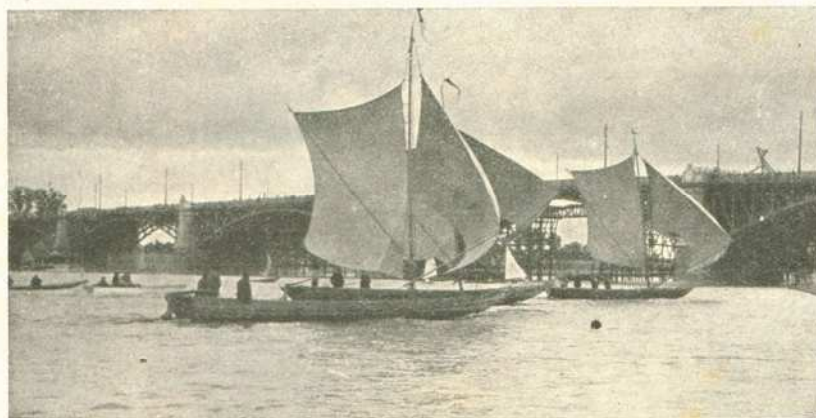
M5
MAGEMAR



B. Minister Oświaty Sujkowski obserwuje „Święto Wisły” w otoczeniu sportsmenów.



Wyścig ósemek Uniwersytetu—Politechniki. Zwycięska ósemka Uniwersytetu.



Bieg wielkich żaglowców Związku Przemysłu Wiślanego, 50 m. kw. żagla, pierwszy p. Matrasek.

KRONIKA

SZCZEGÓŁY UMOWY POLSKO-GDAŃSKIEJ. Umowa polsko-gdańska została zawarta w Genewie na okres dwuletni, t. j. od 1 września 1926 roku do 31 sierpnia 1928. O ile w tym czasie udział Gdańska w dochodach celnych wyniósłby mniej, niż 16 milionów guld., wówczas Polska zobowiązuje się Gdańskowi wyrównać cały niedobór.

O ileby zaś udział Gdańska przekroczył sumę 14 milj. guld., nie osiągając sumy 20 milj. guld., wówczas będzie zastosowany dotychczasowy klucz podziału dochodów celnych. Natomiast o ileby udział miasta Gdańska przekroczył sumę 20 milj. guld., wówczas cała nadwyżka ponad tę sumę przypada na rzecz Polski.

Ta tymczasowa umowa zawarta została w ścisłej łączności z reformą finansową Wolnego Miasta. Nie stanowi ona jednak żadnego precedensu na przyszłość.

Obydwie strony zobowiązały się również, że w ciągu dwóch lat nie będą żądały rewizji powyższej umowy.

REORGANIZACJA SŁUŻBY CELNEJ W. M. GDAŃSKA. Jednocześnie W. M. Gdańsk zobowiązał się do reorganizacji służby celnej, przy udziale przedstawicieli polskiego urzędu celnego. Opinia delegatów polskiego zarządu celnego będzie przedstawiona do wypowiedzenia się zarządowi W. M. Gdańska, a w razie różnicy zdań, oddana do rozstrzygnięcia Wysokiemu Komisarzowi Ligi Narodów.

Polscy inspektorowie celni będą mieli prawo egzekutywy w razie stwierdzenia przekroczeń polskich przepisów celnych.

Postanowienie, dotyczące wysokości dochodów celnych, wchodzi w życie dopiero po stwierdzeniu przez Radę Ligi Narodów, że wszystkie zalecenia Komitetu finansowego Ligi, dotyczące reformy finansowej Gdańska, zostały przeprowadzone, na podstawie czego Rada ma wyrazić swoją zgodę na zaciągnięcie pożyczki przez Gdańsk.

O ileby stwierdzenie Rady Ligi nie nastąpiło przed dniem 31 marca 1921 roku, wówczas umowa ta sama przez się wygasa.

Powyższa umowa świadczy o szczerym zamiarze Polski przeprowadzenia sanacji finansów W. M. Gdańsk, oraz chęci uregulowania obopólnych stosunków celnych.

KANAŁ GOPŁO-WARTA. Ministerstwo robót publicznych opracowało plan budowy kanału Gopło—Warta, długości 22 km. Koszt tych robót wyniesie około 10 milionów zł., a wykonanie obliczone jest na trzy lata.

Nowy kanał pozwoli statkom z Warty przechodzić na Dolną Wisłę na terytorium polskiem, co będzie miało doniosłe znaczenie ekonomiczne dla Poznańskiego i przylegających do nowej drogi wodnej powiatów.

Jednocześnie nowa droga wodna stanowić będzie wraz z jeziorem Gopłem na długości 70 km. część przyszłego kanału węglowego, mającego łączyć Śląsk z Dolną Wisłą.

O UŻYTECZNOŚĆ KANAŁU PIŃSK — BRZEŚĆ. Donoszą nam, że kanał Pińsk—Brześć — rzeka Muchawiec znajduje się w ogromnym zaniedbaniu. Brak iglic na jazach i sztandarów do zamykania pól-słuzów w Szliszczach i w Wygodzie, w których to miejscowościach reguluje się dopływ wody w kierunku Pińska i Brześcia i poziom wody spławu rzeki Muchawca, — sprawia nieużyteczność całego kanału. Dno Muchawca zanieczyszczone, brzozi pozarastane, brzozi kanału nieremontowane, woda przy każ-



Marynarze francuscy w Warszawie (porównaj ze str. 1).
Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

dym większym deszczu zalewa łąki i pola. Tymczasem w Szliszczu i w Brześciu zupełnie bezużytecznie stoją pogłębiarki i na pracę czekają tłumy bezrobotnych.

Co na to zarząd dróg wodnych w Wilnie i ministerstwo Robót Publicznych?

FRANCUSKI HYDROPLAN - OLBRYZYM. W St. Nazaire w obecności attachés Stanów Zjednoczonych, Włoch, Anglii i Japonii zostały dokonane wloty olbrzymiego hydroplanu, wysokości 5 metrów, zaopatrzonego w motory o sile 2100 HP. Aparat uniósł się z obciążeniem, wynoszącym 5.000 kilogramów, poruszając się z prędkością 152 kilometrów na godzinę.

NOWY TUNEL POD RZEKĄ. W tych dniach otwarto nowy, wielki tunel pod rzeką Hudson, łączący Nowy Jork z Jersey City. Nowy ten tunel składa się właściwie z dwóch, biegnących równolegle i łączących się tunelów, przeznaczonych nietylko, jak tunele już istniejące, do komunikacji kolejowej, ale także tramwajowej i pieszej. Na jezdni, szerokości trzydziestu stóp, ułożono trzy pary szyn, prócz tego zaś są miejsca dla samochodów i chodniki dla pieszych.

A choć tunel ciągnie się na przestrzeni trzech tysięcy metrów i położony jest w głębokości stu stóp pod dnem rzeki, to jednak, wskutek zastosowania doskonałego systemu wentylacji, zepsute powietrze jest wciąż z niego usuwane i zastępowane świeżym.

RUCH OKRĘTÓW W PORTACH JUGOSŁOWIAŃSKICH. Wydana została oficjalna statystyka, dotycząca ruchu okrętów w portach jugosłowiańskich. Ze statystyki tej wynika, iż najważniejszymi portami w Jugosławii są: Split, Dubrownik, Szibonik i Suszak. Całkowity obrót handlowy (dowóz i wywóz w handlu wewnętrznym i zewnętrznym) wyniósł w roku 1925: w Splicie 750 tys. ton, w Dubrowniku 212 tys. ton, w Sziboniku 162 tys. ton, w Suszaku 310 tys. ton. Zagranicę najwięcej towarów — wywieziono przez Split, a mianowicie 542 tys. ton; na drugim miejscu w handlu zagranicznym stoi Szibonik (140 tys. ton), dalej Suszak (117 tys. ton).

MANEWRY FLOTY SOWIECKIEJ. W zatoce Fińskiej trwają dwustronne manewry sowieckiej floty bałtyckiej. Flota podzielona jest na dwie eskadry, z których jedna broni dostępu do Kronsztadu, druga zaś prowadzi ofensywę przeciwko Kronsztadowi oraz usiłuje wyładować oddziały marynarzy w Peterhofie. Naczelnik sowieckich sił morskich Mulewicz bierze bezpośredni udział w manewrach.

ŚMIAŁY ŻEGLARZ - LUBLINIANIN P. BRONISŁAW HESS na swej miniaturowej łódce wypłynął szczęśliwie na wody Bałtyku, a teraz projektuje podróż morską naokoło świata.

Bronisław Hess w dniu 1 sierpnia b. r. wypłynął z Lublina na miniaturowej łódce własnej konstrukcji, ochrzczonej mianem „Lublinianki”, do Gdyni.

Zegnały wówczas p. Hessa tłumy publiczności, zebrane w dniu odjazdu na moście i łakach nadbystrzyckich.

Na podróż tę i malutką „Lubliniankę” patrzono z powątpiewaniem, a jednogłośnie opinia niedowiarków brzmiała, że p. Hess zawróci zaraz za młynem B-ci Krausse.

Na złość niedowiarkom, p. Hess nie tylko dotarł szczęśliwie do Bałtyku, ale projektuje nową podróż morską, tym razem naokoło świata i gotów, dzięki szczęśliwym wynikom zakasować w pomysłowości, przedsiębiorczości i odwadze niejednego ze starych wilków morskich, którzy budowali potęgę morską wyspiarzy.

P. Hess, wywiązując się z przyrzeczenia, nadesłał z Pucka list, którego część, dotyczącą podróży na „Lubliniankę”, poniżej przytaczamy:

„Napotkałem w podróży sporo przeszkód, opóźniających przybycie do Gdyni, po drodze zwiedzałem wszystkie miasta i miasteczka nadbrzeżne, a zresztą... dobrze mi było na wodzie.

W każdym z miast zabawiałem po 2—3 dni i nawet raz zboczyłem z drogi, skręcając na Brdę, celem zwiedzenia Bydgoszczy.

Zawsza moc miłych i długotrwałych wrażeń. Piękno Ojczyzny kraju, przychylność rodaków czyniły podróż mą prosto rozkoszną.

W Gdańsku zabawiłem 3 dni, objeżdżając kanały portowe, a potem naprzelaj przez zatokę gdańską śmignąłem na swej „lupince” do Gdyni, gdzie, nie dobijając do brzegów, zawróciłem na Hel.

Stamtąd zdecydowałem się na powrót do Gdańska i tu skończyła się moja podróż na „Lubliniankę”.

„Lupinkę” moją zakupili bawiający podówczas w Gdańsku Duńczycy, władali na okręt i powieźli „Lubliniankę” do Danii.

Obecnie przebywam w Pucku, gdzie pracuję w warsztatach portowych marynarki wojennej, celem bliższego zapoznania się z techniką budowy okrętów i żeglarstwa.

Jest to niezbędne dla zrealizowania mego nowego przedsięwzięcia, mianowicie podróży naokoło świata, drogą wodną, na łodzi motorowej.

PROJEKT ROZBUDOWY MIASTA GDYNI I HELU. Po dokonaniu pomiaru terenu miasta Gdyni, Ministerstwo Robót Publicznych przystąpiło do opracowania planu rozbudowy, obliczając rozmiary miasta na około 100.000 mieszkańców. Projekt obejmuje tylko samą Gdynię, bez terenów na zachód od Gdyni położonych—Oksywi i Chyloni, — które będą opracowane w następstwie (porównaj poprzedni zeszyt „Morza”, str. 3).

Między Chylonią i Gdynią jest przewidziana dzielnica robotnicza, w centrum duże, krzyżujące się prostokątne ulice, wzdłuż wybrzeża plaża i bulwary, w środku miasta dzielnica handlowa i reprezen-

tacyjna, na północy zaś port i dzielnica portowa. Przy porcie rybackim znajdzie miejsce dzielnica rybacka.

Teren, na którym M. R. P. zaprojektowało rozbudowę miasta, okazał się bardzo trudny, specjalnie zaś wąski teren między koleją, morzem i górą kamienną. Również port od strony północnej utrudnił rozwinięcie monumentalnej koncepcji urbanistycznej.

Równocześnie z projektem rozbudowy Gdyni Ministerstwo opracowało projekt rozbudowy terenów państwowych na Helu, przeznaczając je na lotniska spółdzielniom mieszkaniowym, instytucjom społecznym i sanatorjom.

Z WYDAWNICTW
JULIAN RUMMEL. GDYNIA PORT POLSKI. Toruń 1926. Str. XI i 220. 114 ilustracji. Autor prac „Port w Gdyni” i „Państwo i morze”, niezmordowany rzecznik idei morza w Polsce wydał książkę, z przedmową wojewody dr. St. Wachowiaka, o porcie Gdyniskim.

Praca ta ze względu na bogaty materiał opisowy, statystyczny i ilustracyjny, jaki zawiera, i ze względu na to, że jest pierwszą i jedyną dotąd pracą obszerniejszą o porcie gdyniskim, domaga się szerszego omówienia. Narazie z braku miejsca ograniczamy się do stwierdzenia jedynie faktu jej ukazania się.

DLIA OFICJALNY L. M. R.



Walne zebranie członków Oddziału L. M. R. w Milejowie: na lewo plenum, na prawo prezydium zebrania.



Zarząd Oddziału L. M. R. w Baranowiczach. Siedzą: inż. A. Winnikow, starosta T. Kwieciński, dr. C. Feler; stoją: H. Korwin-Piotrowski, H. Witkowski i B. Kobres



Fragment z „Wielkiej zabawy”, urządzanej staraniem L. M. R. w Milejowie po dorocznym zebraniu członków

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Propaganda Ligi Morskiej i Rzecznej na Wystawie Rolniczo-Przemysłowej w Częstochowie prowadzona była zapomocą sprzedaży znaczków i wydawnictw Ligi, których sprzedano za sumę zł. 886,30.

Książka p. t. „Gdynia — Port Polski” p. Inż. J. Rummla jest do nabycia w Sekretaracie Zarządu Centralnego L. M. i R. po cenie zł. 5.— za egzemplarz.

Na wystawie w Marsylii (Exposition-Foire de Marseille) Liga Morska i Rzeczna posiada własny kiosk, w którym są wystawione do sprzedaży wydawnictwa i znaczki Ligi. Wystawa trwa od 25 września do 17 października r. b.

ODDZIAŁ W MILEJOWIE. Dnia 15 sierpnia r. b. odbyło się Walne Zebranie

członków Oddziału w Milejowie, na które Zarząd Centralny delegował p. Krajewskiego.

L. M. i R. w BARANOWICZACH Dnia 20 września r. b. Baranowicki Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej zegnał ustępującego Prezesa Zarządu p. Starostę Tadeusza Kwiecińskiego, przeniesionego na inne stanowisko służbowe.

W uznaniu zasług położonych przy organizowaniu i dalszym rozwoju Oddziału p. Starosta Kwieciński został obrany dożywotnim honorowym członkiem Oddziału.

Na miejsce p. T. Kwiecińskiego do Zarządu wszedł i został obrany na prezesa p. rejent Czesław Danowski.”

BANK CUKROWNICTWA

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

Adres telegr.: „BACUKRO”.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ODDZIAŁY: w Warszawie, ul. Krakowskie Przedmieście 55.

we Lwowie, ul. Kopernika 9.

w Gdańsku, Bałtycki Bank Komisowy, Malzergasse 11/13.

DZIAŁ BANKOWY załatwia wszelkie tranzakcje w zakres bankowości wchodzące.

DZIAŁ WEWNĘTRZNY — SPRZEDAŻY przeprowadza sprzedaż hurtową cukru wszelkich sortymentów ze wszystkich polskich związkowych cukrowni.

DZIAŁ EKSPORTOWY przeprowadza sprzedaż cukru, melasy i wytlóków zagranicę.

DZIAŁ ZAKUPU dostarcza sztuczne nawozy, węgiel, koks, worki, kamień wapienny i inne artykuły dla cukrownictwa i rolnictwa.

Organizacja eksportowa
drogą wodną

**Polish State
Petroleum Company**

**PAŃSTWOWE
ZAKŁADY NAFTOWE**

**GDAŃSK
WALLGASSE 15/16**

Siedziba Zarządu:
WARSZAWA
Elektoralna 2

SPRAWOZDANIE

o przywozie i wywozie ładunków i ruchu statków handlowych
w porcie Gdynia za sierpień r. b.

Bandera	Liczba	pojemność netto m ³	Stan przyjścia	Ładował	
				ładunku	bunkru
Szwecja	14	29.980	próżny	26.340	1.280
Norwegia	1	3.096	„	2.387.5	100
Niemcy	5	5.163	„	3.854	69
Dania	4	6.623	„	5.347.5	395
Łotwa	2	5.267	„	4.550	285
Holandja	1	23	„	—	—
Francja	2	10.420	28 t. ład. 164 pasaż.	1.037 pasażerów	
Razem	29	60.582	28 t. ład. 164 pasaż.	42.479 1.037 pasażerów	2.129

Eksport polskiego węgla w sierpniu:

Gdynia	44.608 t.	Gdańsk	334.365 t.
Tczew	8.950 „	Królewiec	76.500 „

HOTEL CONTINENTAL

WŁAŚC.

**BALTYCKIE
TOWARZYSTWO
TERENOWE**

GDAŃSK

NAPRZECIW DWORCA GŁÓWNEGO

TEL.: 680, 3450, 5832, 5833, 6306.

**PIERWSZORZĘDNY
HOTEL POLSKI**

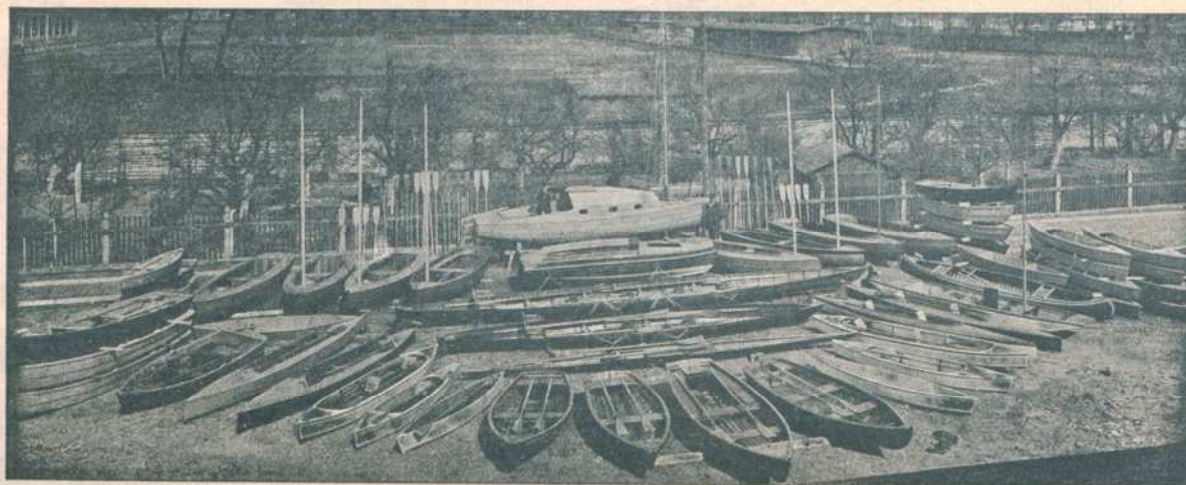
100 łóżek.

Telefony w pokojach.

Specjalne ceny
dla wycieczek.

Pierwszorządna kuchnia.
Zimny i gorący bufet
warszawski

Obiady od godz. 12 do 4.



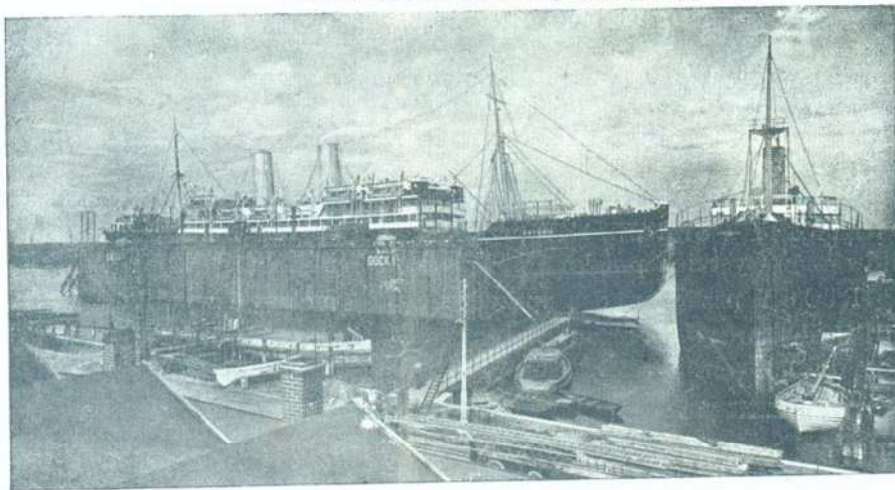
Łodzie każdego typu: wiosłarskie, żeglarskie i zwyczajne oraz przybory wiosłarskie dostarcza w dobrym wykonaniu i po cenach przystępnych **WŁADYSŁAW URBANIAK**. Stocznia Łodzi i Fabryka Wyrobów z Drzewa.
Poznań — Droga Dębińska 10 — tel. 3354.

The International Shipbuilding and Engineering Co. Ltd.

(Międzynarodowe Towarzystwo Budowy Okrętów i Maszyn Sp. Akc.)

GDAŃSK

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



BUDOWA nowych okrętów towarowych, pasażerskich, holowników, pogłębiarek, statków rzecznych i doków pływających.
NAPRAWA okrętów morskich i rzecznych każdego rodzaju i wielkości. Największe urządzenie doków pływających na Bałtyku 6 doków o nośności od 1400 — 8000 ton.

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, nie obliczona na zyski, spełnia swe zadania należycie, świadczą: uznanie wszystkich sfer społeczeństwa, niebywały wprost rozwój i ciągły napływ nowych członków.

Zbiór składek za rok 1925. 7.272.164,33 zł.

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

Przypuszczalny zbiór składek w roku 1927 16.000.000,— „

Krajowe Ubezpieczenie Ogniowe w Poznaniu posiada 3 działy:

OGNIOWY — ŻYCIOWY — GRADOWY

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

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

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

Poznań, plac Nowomiejski 8.

PRENUMERATA: Rocznie zł. 6.—; Zagranicą zł. 9.— Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O. 9747, przekazem pocztowym pod adresem Administracji pisma, lub przez listonosza. Członkowie L. M. i R. otrzymują czasopismo bezpłatnie.

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

Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres: Elektoralna 2, Warszawa. Przedstawicielstwo: w Gdańsku, Langgasse 75 „Devera”; Katowice: Warszawska 27. 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: RADOSŁAW KRAJEWSKI

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