

MORZA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.



Jeden z ostatnich okrętów żaglowych dla połowu wielorybów, obecnie ten typ okrętów jest zastąpiony przez parowce.

WYDAWNICTWO „LECTOR - POLONIA”

SP. Z OGR. ODP. W WARSZAWIE

SKŁADY GŁÓWNE: Warszawa „Lektor” Sienkiewicza 5, Lwów „Lektor” Mikołaja 23,
Poznań „Lektor” Ratajczaka 33, Kraków „Lektor” Rynek 22, Lublin
„Lektor” Hipoteczna 2, Bydgoszcz „Lektor” Gdańska 141,
Grudziądz „Lektor” Toruńska 4.

NOWOŚĆ

500.000 NAKŁAD W ORYGINALE!

SENSACJA

Niniejszym uprzejmie zawiadamiamy, że nabyliśmy wyłączną autoryzację na Polskę, najgłośniejszych utworów powieściowych znanych pisarzy zagranicznych i obecnie wydajemy tychże w przekładzie polskim.

Cykl tych najnowszych utworów rozpoczynamy wydaniem

SENSACYJNEJ TRYLOGJI

MAURycego DEKOBRY

który wybił się na czoło pisarzy francuskich swoją głośną Trylogią, którą podajemy naszym czytelnikom w doskonałym i starannym przekładzie znanego literata

KAZIMIERZA RYCHŁOWSKIEGO.

O poczytności tego znakomitego romansopisarza świadczy fakt, że każda z trzech niżej wymienionych powieści osiągnęła w oryginale rekordowy nakład, bo przeszło pół miliona egzemplarzy.

W wielkim dzienniku paryskim „Le Figaro” pisze znany krytyk literacki J. Patin następujące słowa: „Historia to naprawdę osobliwa i niesłychanie zajmująca, którą opowiada nam M. Dekobra... Powieści te, świetnie pisane, zawierają szereg scen oryginalnych lub dramatycznych”.

W dzienniku „New York Herald” czytamy: „Książę Seliman to jedno z najciekawszych fresków, jakie w ogóle nakreślono na tle życia kosmopolitecznego. Osobliwe przygody bohatera tej powieści przykuwają uwagę nawet najbardziej zblazowanego czytelnika”.

Dziennik „L'Echo d'Alger” pisze: „Można z całym zaufaniem wziąć do ręki powieści M. Dekobry. Ten fantastyczny pisarz zainteresuje czytelnika o wiele silniej, niż okrzyczany i przeceniany Conan Doyle”.

Ceniony francuski krytyk literacki Pierre Mac Orlan powiada: „Dekobra czuje się doskonale, wśród stworzonych przez siebie postaci. W stylu jego odkrywamy coraz nowy skarb. Kto przeczyta tę książkę nie pożałuje tego, gdyż jest to bez zastrzeżeń dzieło wielkiego talentu stworzone przez pisarza z Bożej łaski”.

Niemniej entuzjastycznie wyraża się znany literat Pierre Valdagne „...Książka porównująca bujną fantazją, pisana z doskonałą znajomością duszy ludzkiej, przez bystrego obserwatora. Całość, jaką nie często się dziś spotyka, a którą potrafił stworzyć tylko taki talent, jaki posiada Maurycy Dekobra”.

Brak miejsca nie pozwala nam na podanie wszystkich głosów całej prasy zagranicznej. Niech zresztą każdy sam czytelnik wyrobi sobie własne zdanie. Poniżej podajemy treść całej Trylogii.

Pierwsza część ukazuje się pod tytułem:

KSIĄŻĘ SELIMAN

W pierwszej powieści „Książę Seliman” opowiada nam barwnie Dekobra osobliwe przeżycia Gerarda, księcia Selimana, który jedzie do Ojczyzny „drapaczy chmur” i zdobywa tam złote runo. Środowisko amerykańskiego świata potentatów finansowych, nakreślone jest wiernie i interesująco, sceny z palarni opium chińskiej dzielnicy N. Jorku, czy erotyczne przygody bohatera w uroczym Palm Beach na Florydzie, przykuwają uwagę czytelnika.

DAMA W WAGONIE

SYPIALNYM

(LA MADONE DES SLEEPINGS)

Niemniej ciekawym jest tło drugiej powieści „Dama w wagonie sypialnym (La Madone des Sleepings), której akcja toczy się kolejno w wielkich metropoljach Europy, by przetrwać się następnie na daleki Kaukaz. Dantejskie niemal sceny z za kulis straszliwej „Czeki”, opisane z fotograficzną prawie plastyką, zostawiają wstrząsające wrażenie, a straszliwa Irina Murawiew, prawdziwa markiza de Sade czerwonej Rosji, to postać, jakich niewiele spotyka się we współczesnej literaturze.

PURPUROWA GONDOLA

W „Purpurowej Gondoli” wreszcie opowiada nam Dekobra dzieje uroczej lady Wynham i jej płomiennej, tragicznej miłości do hrabiego Ruzzini, szukającego na Anglikach pomsty, za krzywdę wyrządzoną jego jedynej siostrze. Z nad lagun Wenecji „Królowej Adriatyku”, przenosi nas autor pod skwarne niebo Egiptu. Kair Luxor, Assuan... oto etapy tej drogi, u celu której czeka... straszna śmierć dla ukochanego, a welon klasztorny dla nieszczęśliwej lady Wynham t. zw. „Madonny Sleepin-gów”.

Cena: Dekobra, „Książę Seliman” Zł. 6.—, „Dama w wagonie sypialnym” Zł. 7.—



MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 11.

Warszawa, listopad 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), RADOSŁAW KRAJEWSKI (rybactwo), STANISŁAW KRUSZYŃSKI (dział oficjalny L. M. i R.), FELIKS ROSTKOWSKI (marynarka handlowa), JERZY B. RYCHLIŃSKI, ALEKSANDER RYLKE (drogi wodne śródlądowe i technika morska), ADAM UZIEMBŁO. Adres redakcji i administracji: ul. Elekoralna 2 (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu), Warszawa. Administracja czynna w dni powszednie od g. 12 do 2 po pol., tel. 15-63. Konto P. K. O. Nr. 9747. Redakcja czynna w piątki od 2 m. 30 do 3 m. 30 po pol., tel. 15-63; prywatny adres redaktora: Warszawa, ul. Przeskok 4 m. 7, tel. 116-00.

BEZPOŚREDNI DOSTĘP DO BAŁTYKU TO DOSTĘP DO WSZYSTKICH RYNKÓW ZBYTU, DO WSZYSTKICH NARODÓW I KULTUR, TO NIEODZOWNY WARUNEK NASZEJ NIEPODLEGŁOŚCI GOSPODARCZEJ I POLITYCZNEJ. KORZYSTANIE POLSKI Z DOSTĘPU DO MORZA LEŻY W INTERESIE KAŻDEGO POLAKA.

RZĄD POLSKI ZAKUPIŁ 5 OKRĘTÓW HANDLOWYCH

(szczegółowe wiadomości o tem ukazać się w następnym zeszycie „Morza”)

OD WYDAWNICTWA:

Od dnia wskrzeszenia Państwa Polskiego Liga Morska i Rzeczna zrzeszała pod swym sztandarem wszystkich, którzy, mając uprzednio praktyczne zajęcia związane z morzem, ujawniali największe praktyczne zrozumienie znaczenia morza dla naszej Ojczyzny. Ten ośrodek ściągnął narazie bardzo nielicznych sympatyków polskiej idei morskiej.

Pierwsze lata istnienia Ligi były poświęcone opracowaniu głównych wytycznych naszej polityki morskiej, które posłużyły za podstawę do prowadzonej przez Ligę propagandy.

Od dnia swego powstania Liga rozumiała, że pierwszym warunkiem wykorzystania wolnego dostępu do morza jest posiadanie podstawy rozwoju akcji na morzu, a mianowicie własnego portu.

Dla tego też Liga skierowała swe usiłowania przede wszystkim ku zrealizowaniu budowy portu w Gdyni, oraz ku uświadomieniu społeczeństwa, że w interesie narodu leży posiadanie własnej marynarki handlowej, oraz czynnika bezpieczeństwa Państwa — siły zbrojnej na morzu.

Kilkoletnia praca Ligi dała konkretne wyniki.

Port w Gdyni jest w budowie. Flota wojenna staje się już poważną szkołą dla przyszłej polskiej siły morskiej. Rząd usiłuje stworzyć marynarkę handlową.

Pod wpływem akcji Ligi powstaje

w Polsce i sport żeglarski, którego znaczenie zresztą jest dotąd niedoceniane.

Innymi słowy sprawy morskie, dotąd traktowane raczej z punktu widzenia sentymentu patriotycznego, ideowo i teoretycznie, zaczynają nabierać cech aktualności. Stąd też powstaje dla nas szereg nowych zagadnień — już w dziedzinie czysto praktycznej.

Jest niezmiernie ważnym, aby te zagadnienia zostały u nas ujęte racjonalnie, gdyż od tego, jak te sprawy zostaną dziś zapoczątkowane, zależy ich powodzenie lub też niepowodzenie.

Sprawy morskie, z którymi jest ściśle związany rozwój gospodarczy kraju naszego, łączą się właściwie z najpoważniejszymi interesami Państwa, a ponieważ morze łączy kraje, które rozdziela, wkraczają one i w dziedzinę stosunków międzynarodowych.

Nie jesteśmy dość bogaci, abyśmy mogli sobie pozwolić na eksperymenty, a zatem każdy nasz krok na morzu powinien być dokładnie obmyślony i przestudjowany.

Przy obecnym ustroju państwowym często zmieniające się Rządy nie są w stanie zapewnić ciągłości usiłowań, co jest nieodzownym warunkiem pomyślnych wyników. Jeśli obecny Rząd interesuje się sprawami morza, nie ma pewności, że Rząd następny nie pozostawi tych spraw na uboczu.

Z tej racji koniecznym jest utworzenie w społeczeństwie trwałego ośrodka, który, ześrodkowując w sobie myśl morską, byłby niejako kustoszem polskiej tradycji morskiej i miał szczególną troskę o ciągłość naszej polityki morskiej.

Takim właśnie ośrodkiem, gdzie wszystkie sprawy, dotyczące morza, mogłyby być omawiane publicznie i któryby w ten sposób tworzył stały łącznik pomiędzy całym kompleksem spraw morskich a społeczeństwem, jest Liga Morska i Rzeczna.

Widzimy z powyższego: zadania Ligi są bardzo obszerne i wyjątkowo doniosłego znaczenia.

Nasz miesięcznik „Morze” będzie odzwierciedleniem pracy Ligi, będzie oświetlać aktualne zagadnienia naszej akcji na morzu i wpływać w ten sposób na kształtowanie się opinii społecznej, która obecnie u nas jest zbyt mało urobiona, co wytwarza ogromne trudności przy rozwiązywaniu naszych problemów morskich.

Winniśmy te problemy poznać do głębi.

Redakcja „Morza” przyczyni się do tego, lecz jej usiłowania pozostaną bezowocne, jeśli ci, którzy mogą zabierać kompetentny głos w poszczególnych zagadnieniach, związanych z morzem, nie zechcą podzielić się ze społeczeństwem swymi myślami i doświadczeniem i jeśli społeczeństwo nie podtrzyma czynnie naszego pisma.

W A L K A O B A Ł T Y K

I

Od dłuższego czasu daje się zauważyć na międzynarodowym terenie wzmożone zainteresowanie się naszym Pomorzem, znajdujące pewien oddźwięk i w naszej prasie, która zdradza w tych sprawach pewne zaniepokojenie. I słusznie, sprawa bowiem, którą należy nazwać sprawą utrzymania przez Polskę wolnego, niczem nieskrępowanego dostępu do morza, jest zagadnieniem naszego bytu państwowego i narodowego.

Jest zatem obowiązkiem Ligi Morskiej i Recznej, jako instytucji społecznej, stojącej na straży morskich interesów naszej Ojczyzny, zabranie głosu w tej sprawie i wszechstronne jej oświetlenie.

Wszystkie partie polityczne mają, a w każdym razie powinny mieć na względzie przede wszystkim zapewnienie Państwu trwałości, a jego obecnej i przyszłej ludności dobrobytu, choćby dążyły do tego wspólnego celu różnymi drogami. Przypomnimy powiedzenie, przypisywane masonom i odnoszące się do osób myślących szerszymi kategorjami międzynarodowymi, że „wysoka godność obywatela świata nie zwalnia nikogo od obowiązków względem swej ojczyzny”.

Z tej racji sprawa dostępu Polski do morza, która jest niezawodnie kwestją istnienia Polskiego Państwa i narodu — winna być traktowana jako wspólny interes wszystkich odłamów i klas ludności.

Musimy wszyscy dokładnie uprzytomnić sobie, że przed nami staje hamletowskie pytanie: „być, albo nie być” i że klęski narodowe nie oszczędzają nikogo. Istnieje stare angielskie powiedzenie: „jeśli wiedza nie jest potęgą, wskazuje ona drogę do potęgi”.

W świadomości tego pragniemy, ażeby każdy Polak był dokładnie poinformowany o stanie naszej sprawy, gdyż to mu da możliwość przyczynienia się w ten lub inny sposób do obrony najżywoźniejszych interesów swego kraju i zapewnienia rozwoju dla przyszłych pokoleń.

Nie jest naszym celem sianie niepokoju, jednak im wcześniej zrozumiemy niebezpieczeństwo i dokładnie zbadamy je, tem będzie łatwiejsza z niem walka.

Przedewszystkiem zaś winniśmy zachować spokój, który razem z męską odwagą stanowi najważniejszą zaletę w każdej walce.

Zagadnienia historyczne są rozwiązywane ostatecznie nie przez najbardziej rzeczowe argumenty prawne, lecz przez kombinację realnych sił i żadne konferencje nie zdołają odwrócić niebezpieczeństwa, a być może klęski, jeśli nasza słuszność nie będzie podtrzymana przez siłę.

Nie stanowi tajemnicy, że Niemcy prowadzą już od dłuższego czasu narazie pokojową ofensywę przeciwko Polsce, dążąc do odcięcia Polski od morza i to jest jednym z najważniejszych celów polityki niemieckiej, z czem się po tamtej stronie granicy bynajmniej nie kryją.

Już od kilku lat Niemcy zaczęli usilnie importować do Polski, a także do szeregu innych krajów, o opinię których im chodzi, myśl o możliwej zamianie Pomorza na Litwę i Kłajpedę.

Z drugiej strony korzystają z każdej nadającej się sposobności, aby podkreślać w rzeczywistości nieistniejące niewygody komunikacji pomiędzy Rzeszą a Prusami Wschodnimi, oraz utrwać opinię o niemożliwości utrzymania obecnej sytuacji. Jak zwykle, Niemcy starają się dać tej sprawie podłoże naukowe.

W związku z tem nie jest zbędem cytowanie niektórych ustępów z książki „Der Kampf um die Weichsel”, na której treść składają się opracowane w formie naukowej artykuły szeregu profesorów, docentów i archiwistów niemieckich i gdańskich: d-ra Geisler'a, d-ra La Baume'a, d-ra Keyser'a, d-ra Kaufman'a, d-ra Hubner'a, d-ra Millacka, d-ra Laubert'a.

Ci autorzy stwierdzają, że „Walka o Pomorze, o Wisłę, o dostęp do morza stanowiła przez długie wieki jedną z wybitnych, a trwałych racyj stanu państwa polskiego i że z drugiej strony niemiecką racją stanu było zagrozenie Polakom tego wylotu do morza”.

„Rozbiór Polski był koniecznością, Prusy — Brandenburgia mogły się godzić jedynie na istnienie Polski słabej. Przeciwnie, silna Polska stanowiła trwałe niebezpieczeństwo dla tych krajów”. „Podejmując inicjatywę rozbioru Polski, Fryderyk II ratował pokój europejski”.

Autorzy stwierdzają czarno na białym fakt historyczny, że w polityce niemieckiej na Pomorzu przeważała zawsze i od najdawniejszych czasów myśl naczelna — odcięcia Polski od morza.

„Tak dwa potężne filary pilnują prawie czysto-niemieckiej krainy zagłębia toruńsko-bydgoskiego i zagłębia grudziądzkiego dostępu do morza. Forpoczta jest tu ziemia chełmińska o 50% ludności niemieckiej”.

W ten sposób droga Polski do morza ma zostać zamknięta.

Propaganda niemiecka, mająca na celu przygotowanie opinii międzynarodowej, nie mówiąc o propagandzie wewnętrznej, dzięki której każdy Niemiec jest święcie przekonany o słuszności tezy niemieckiej, jest prowadzona różnymi sposobami w różnych krajach.

Przypomnijmy sobie, że już w roku 1922 Nitti groził Polsce losem Armenji, jeśli nie zdecyduje się na słuszne restytucje na rzecz Niemiec i Rosji, poczynając od wydania Niemcom „bezsensownego i niemoralnego korytarza”.

Lord d'Abernoon, były ambasador Anglii w Berlinie w rokowaniach przedlokarneńskich pozwolił Niemcom mieć nadzieję odnośnie rewizji granic polskich. W roku 1924 Mac Donald, ówczesny premier Anglii, mówił o granicach Polsko-Niemieckich dwuznacznie. Lloyd George, omawiając pakt Lokarna, żądał wyraźnie, aby Liga Narodów, uzupełniona przez Niemcy, podjęła rewizję traktatów w ich klauzulach nieżywoźnych.

Ostatnio Francuz p. Claudon, omawiając „bilans aktualny i przyszłość” problemu najbardziej narażonego i najbardziej newralgicznego Europy, jakim są we-

dług p. Claudon kwestje konfiguracji granic polsko-niemieckich wogóle, a kwestja Gdańska w szczególności, wypowiada między innymi takie zdanie:

„Na Śląsku problem terytorjalny, jakkolwiek byłby skomplikowany, nie jest „a priori”, z natury rzeczy, nierozwiązalny i można sobie wyobrazić, że wyznaczenie granicy nadaje się do przesunięć, przystosowań, odmierzeń (se préte a déplacements, ajustements, dosages). Na Pomorzu Polskiem nic podobnego. Antagonizm jest niewzruszony, nieuleczalny”.

W ostatnim numerze (wrzesień 1926) „La Revue hebdomadaire” umieszcza przychylny dla sprawy polskiej artykuł p. Jean Picardin p. t. „Zagadnienie Korytarza Pomorskiego i losy Gdańska”. Redakcja zaś pisma dodaje uwagę następującą:

„Sprawa Gdańska i korytarza pomorskiego jest jedną z tych, które najbardziej zagrażają pokojowi w Europie. Nawet wśród Francuzów, najbardziej wrogo usposobionych do rewizji traktatu Wersalskiego, przeważa raczej opinia, uznająca za niemożliwe pozostawienie tak wielkiego państwa, jak Niemcy, odciętem od części jego terytorjum... Cóż mówić o tych, których Locarno usposabia do przypuszczeń o możliwościach i sposobach wielkiej zgody. W kwestji tak skomplikowanej „Revue Hebdomadaire” nie mogłaby wypowiedzieć swego określonego zdania i ogranicza się do udzielenia obiektywnych informacji”.

Ta uwaga jest nader charakterystyczną jako wskaźnik nas ostrzegający, że propaganda niemiecka znajduje grunt podatny nawet w najbardziej dla nas przychylnie usposobionych środowiskach.

Te kilka danych zupełnie wyraźnie potwierdzają to, co powiedzieliśmy na początku artykułu, a mianowicie, że Niemcy stawiają jako główne zagadnienie swej polityki — odcięcie Polski od morza z tem, że Polska bez dostępu do morza stanie się słabą i nie będzie w stanie opierać się naporowi Niemiec. Innymi słowy, wrócilibyśmy wówczas do sytuacji z przed 150 lat.

Ostatnio parlament niemiecki wyasygnował sumę 34.000.000 marek niemieckich na cele, związane z germanizacją Polaków. Jednocześnie prowadzone jest wszelkimi sposobami wzmocnienie niemieckie w Polsce równoległe z dążeniami na gruncie międzynarodowym do stworzenia takiej sytuacji, przy której Polska nie byłaby w stanie przeciwdziałać naporowi niemieckiemu.

W danej chwili wydaje się, że niemieckie usiłowania, przynajmniej w dziedzinie germanizacji w Prusach, mają dla Niemiec wyniki dodatnie.

(d. c. n.)

JULJAN RUMMEL

*) „Kurjer Warszawski”.

*) „Kurjer Poranny” 8.X 1926 Nr. 278.



Z zabytków polskich nad morzem Czarnym: pałac Belina-Brzozowskich w Odesie, gdzie w ciągu ostatniego stulecia kultura polska miała swe oparcie (p. str. 5).

ORGANIZACJA URZĘDÓW MARYNARKI HANDLOWEJ I PORTÓW

Ostatnimi czasy spotykamy w prasie wzmianki o projektach reorganizacji niektórych naszych ministerstw, przyczem dowiadujemy się, że zamierzone reformy dotyczą i urzędów, kierujących sprawami naszej marynarki i portów handlowych, które mają być wcielone już to do nowopowstałego Ministerstwa Komunikacji, już to do ciągle umierającego, lecz nie mogącego skończyć Ministerstwa Robót Publicznych, a zresztą być może i pozostaną w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, gdzie są obecnie.

Nie ulega wątpliwości, że brak decyzji w tym względzie nie może oddziaływać pomyślnie na traktowanie spraw, gdyż przedewszystkiem wytwarza atmosferę niepewności.

Ponieważ problemat reorganizacji wciąż się walkuje, postaramy się w nim rozejrzeć, aby się przyczynić do rozwiązania tego zagadnienia, zgodnie z interesami kraju.

Odrzucając zupełnie myśl o wcielaniu marynarki i portów handlowych do Ministerstwa Robót Publicznych, zapewne powstała li tylko w fantazji dziennikarskiej, gdyż to, w swem założeniu wyłącznie techniczne Ministerstwo nie ma absolutnie nic wspólnego z polityką handlową, lub polityką komunikacyjną, których narzędziem są porty i marynarka, zastanowimy się nad tem, co w naszych warunkach jest racjonalniejszem: — czy zarządzanie portami i marynarką handlową przez Ministerstwo Komunikacji, czy też wcielenie odnośnych urzędów do Ministerstwa Komunikacji.

Musimy przytem zaznaczyć, że oddzielenie eksploatacji portów od ich budowy i konserwacji jest wręcz niemożliwym, gdyż jedno jest zanadto ściśle związane z drugim. Podział tych agend pomiędzy dwa ministerstwa byłby tak samo racjonalnym, jak np. wcielenie konserwacji kolei żelaznych, innymi słowy, służby technicznej do Ministerstwa Robót Publicznych, pozostawienie zaś eksploatacji kolei w Ministerstwie Komunikacji. Można być pewnym, że nawet w naszym kraju fantastycznych pomysłów taka myśl nie znalazłaby obrońców.

Z drugiej strony daje się zauważyć ścisła łączność pomiędzy eksploatacją portów i polityką marynarki handlowej. Np. ojczyście przedsiębiorstwa żeglugi winny się opierać na portach, posiadać tam tereny i składy. Ściągnięcie na dany port linii morskich cudzoziemskich, — o ile własnych do pewnych portów stworzyć nie możemy — na utrzymaniu zaś odpowiednich komunikacji może nam zależeć, jest również związane z portem. Administracja i eksploatacja portów nie może być oddzielona od całego szeregu funkcji, związanych z marynarką handlową.

Port jest stacją w komunikacji morskiej tak, jak stacja kolejowa służy dla komunikacji kolejowych — a doprawdy trudno byłoby obronić tezę, że stacja ma być zarządzana przez jedno ministerstwo, a sama kolej przez drugie.

Lecz koleje żelazne są nam dobrze znane, sprawy zaś żeglugi morskiej — są raczej „terra incognita”, co jednak nie może usprawiedliwić powierzchownego ich traktowania.

Z tego wynika, że porty i żegluga handlowa nie mogą być uzależnione od różnych ministerstw, lecz winny być uzależnione od jednej zwierzchniej władzy.

Chodzi teraz o to, gdzie ma być umieszczony Departament Marynarki Handlowej, który obejmuje u nas wydział portów i wydział żeglugi handlowej.

Za pozostawieniem jego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu przemawia to, że żegluga i porty są narzędziami polityki ekonomicznej Państwa, a jako takie muszą być w rozporządzeniu Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Na to odpowiadają, że koleje żelazne są nie mniej ważnym narzędziem tej polityki, a jednak nie należą do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, z drugiej zaś strony porty handlowe nie są niczem innym, jak końcowymi granicznymi stacjami sieci ojczyźstych kolei żelaznych i stacjami początkowymi sieci linii morskich, stanowiących nic innego, jak przedłużenie komunikacji kolejowych.

W starych państwach jest pod tym względem ustalona polityka, wyłączają-

ca wszelką obawę przed niepożądanymi skutkami zmian w dawno ustalonym aparacie. Naprzykład w Hiszpanji od wieków portami się opiekuje ministerstwo spraw wewnętrznych, jednak z wieloma późniejszymi korektywami, zaś np. w Południowej Afryce—Brytyjskiem dominium — istnieje ministerstwo kolei i portów, połączenie czego praktyczny umysł angielski uważa za zupełnie logiczne i za najbardziej odpowiadające coraz zwiększającym się wymaganiom w dziedzinie komunikacji.

Jedyną obawą, wysuwaną przeciwko wcielaniu Departamentu Marynarki Handlowej do Ministerstwa Komunikacji, jest ta, że w tem Ministerstwie olbrzymie interesy kolei żelaznych mogą zadławić u nas narazie małe interesy żeglugi. Zresztą zwolennicy Ministerstwa Komunikacji, które w założeniu musiałoby łączyć komunikacje kolejowe i ich przedłużenie—linie morskie, twierdzą, że to Ministerstwo nie może lekceważyć portów — największych stacji przeładunkowych, jak nie lekceważy żadnych innych swoich stacji i nie może nie być praktycznie zainteresowanym w ich rozwoju—co wymaga przedewszystkiem komunikacji morskich. Z tej racji Ministerstwo Komunikacji może mieć większy czynny wpływ na rozwój żeglugi ojczyźstiej, niż każde inne ministerstwo. Wskazują również na to, że ścisła współpraca w dziedzinie komunikacji lądowych i morskich, co jest możliwym przy połączeniu tych komunikacji w jednym resorcie, da Państwu bardziej potężne narzędzie polityki ekonomicznej, niż gdy te główne rodzaje komunikacji pozostaną rozrzucone po różnych Ministerstwach.

Do tego możemy dodać, że w wielu państwach koleje żelazne są właścicielami portów i posiadają swoje linie żeglugowe, zaczynając od Canadian Pacific — co wydaje się przemawiać za tem, że koleje, porty i linie morskie mogą być organicznie związane pomiędzy sobą.

Jest niezawodnem, że organizacja komunikacji odgrywa coraz ważniejszą rolę w gospodarzem życiu narodów i nie jest wyłączone, że nawet w starszych państwach, gdzie formy rządzenia są oddawna ustalone, życie wysunie konieczność skoncentrowania wszystkich rodzajów komunikacji w rękach jednego resortu.

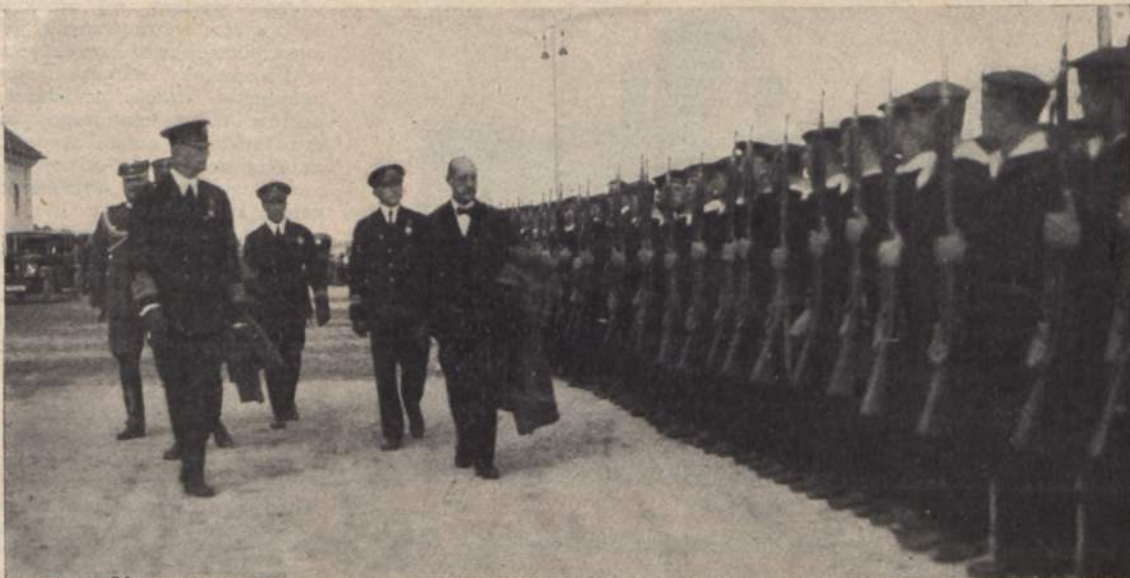
Należy tylko zwrócić uwagę na to, że porty morskie i żegluga morska muszą stanowić w administracji państwowej oddzielną jednostkę, i w żadnym razie, będąc w składzie jednego ministerstwa, nie mogą być połączone z żeglugą wewnętrzną, która nie ma nic wspólnego z żeglugą morską, rozwijającą się na zupełnie innych podstawach. Z tej racji — niezależnie od tego, do jakiego ministerstwa zostanie wcielonym, Departament Marynarki Handlowej winien pozostać samodzielnym departamentem. Wszelki inny obrót rzeczy dowodziłby niezrozumienia zadań portów i żeglugi morskiej i byłby słusznie uważany za bagatelizowanie spraw morskich. Zwłaszcza ma to znaczenie u nas, gdzie w tej dziedzinie czeka nas olbrzymia i coraz zwiększająca się praca.

Należałoby jednocześnie się zastanowić, czy nie byłoby racjonalnem przyłączenie do Departamentu Marynarki Handlowej rybołówstwa morskigo, które ma znacznie więcej styczności z portami handlowymi i żegl. handl., niż z rolnictwem.

E. Z-CZ.

Przyp. Red.: Prosimy swych czytelników o wypowiedzenie się w poruszonej wyżej sprawie, celem wszechstronnego oświetlenia tego aktualnego i posiadającego doniosłe znaczenie zagadnienia.

ECHA POBYTU ESKADRY FRANCUSKIEJ W GDYNI



fol. R. Morawski, Gdynia

Francuska eskadra w Gdyni: Spotkanie w Gdyni J. E. Ambasadora Francji, p. Laroche. — Z lewej strony ku prawej widzimy: Dowódcę Floty, kom. J. Unruga, Szefa Sztabu Dowództwa Floty, kom. K. Korytowskiego i Ambasadora Francji, p. Laroche, przechodzących przed frontem świetnie się prezentującej kompanii honorowej marynarzy.

Niezwłocznie po przybyciu do Gdyni francuskiego dywizjonu w składzie dwóch dużych kontrtorpedowców, jednego mniejszego, dwóch łodzi podwodnych, oraz jednego transportowca, na pokład „Jaguara”, na którym trzymał swój porządek dowódca dywizjonu, komandor de Ruffi de Pontevés, udała się delegacja Ligi Morskiej i Rzecznej w składzie Prezesa Warszawskiego Oddziału p. A. Rylke, Prezesa Oddziału Poznańskiego p. J. Rummla i Przedstawiciela Oddziału Gdynińskiego p. Zupańskiego.

Delegacja, spotkana na burcie przez oficerów sztabu, została zaproszona do salonu dowódcy, gdzie po wzajemnym przedstawieniu się p. J. Rummel wygłosił w języku francuskim przemówienie, którego tłumaczenie podajemy niżej:

„Panie Komendanciel! Polska Liga Morska jest szczęśliwą, mając możliwość pozdrowienia w Gdyni, w naszym powstającym porcie, który ma stać się naszą bazą morską, przedstawicieli sławnej i dzielnej floty francuskiej.

„Polska Liga Morska, posiadająca 42

Oddziały w różnych miejscowościach Polski, pracuje nad morską przyszłością swego kraju, w zupełnym zrozumieniu, że siła morska jest najtrwalszą podstawą jego niezależności i pokoju. Historia naszego kraju uczy nas, że lekceważenie tej siły było przyczyną naszych klęsk, z drugiej zaś strony najbardziej świetnymi okresami w życiu naszego narodu były te, w których Polska rozwinęła swe siły morskie.

„Pozdrawiamy was z tym większym uczuciem, że nasza flota, powołana do życia zaledwie sześć lat temu, ma możliwość korzystania z waszych instruktorów, z waszego materiału oraz z waszej wiedzy morskiej. Niezliczone nici łączności tworzą się pomiędzy naszymi flotami i mamy nadzieję, że nasza współpraca na morzu wyda rezultaty wielkiego znaczenia, rezultaty, które zabezpieczą interesy naszych obu krajów.

„Wiele wieków temu ambasador Francji w Kopenhadze, Pléto, pisał do Ludwika XV i do kardynała Fleury, że w Gdańsku i w Polsce decydują się losy przewa-

gi Francji na kontynencie Europy, i że najbardziej świetne zwycięstwa nad Renem i u podnóża Alp nie mogą zrównoważyć klęski, którą będzie dla Francji upadek Gdańska i sprawy Leszczyńskiego w Polsce.

„Nasz historyk dodaje, że klęska roku 1734 prowadziła prostą drogą do drugiej, jeszcze straszniejszej, klęski roku 1772. W roku 1734 Polska siły morskiej nie posiadała, a Francja swej na pomoc nie przysłała. I był rok 1772 — rok pierwszego rozbioru Polski. Wówczas Prusy zawładnęły naszym wybrzeżem.

„Jest to jedną z przyczyn, dla czego witamy dziś sławną trójbarwną banderę z taką głęboką radością i z takim żywym uczuciem, przypominając wspaniałe tradycje waszej floty.

„Mamy nadzieję, że cały naród francuski, pamiętając o tych tradycjach, zrozumie nadzwyczajną ważność rozwoju francuskiej siły morskiej, która, zapewniając kontrolę na morzu Śródziemnym i ochraniając kolonie zamorskie, mogłaby współpracować nad utrzymaniem sprawiedliwości i prawa na morzach północy.

„Polska jest szczęśliwa, widząc w swym porcie wasze okręty, ujawniające na tych dalekich wodach geniusz techniczny waszej rasy.

„Niech żyje Komendant de Ruffi de Pontevés.

„Niech żyje dzielna flota francuska.

„Niech żyje Francja!”

Komendant de Ruffi de Pontevés, dziękując w serdecznych słowach za pozdrowienie, wyraził szczerą radość z tego, że może przyjąć na swoim okręcie przedstawicieli tej części społeczeństwa polskiego, która czynnie pracuje nad najważniejszymi dla kraju problematami, jakimi są problemy morza.

Podnosząc swój kielich, Komendant de Ruffi de Pontevés życzył Lidze pomyslnego rozwoju jej pracy tak koniecznej dla Polski.

Następnego dnia komandor de Ruffi de Pontevés rewizytował delegację.



fol. R. Morawski

Francuska eskadra w Gdyni: Kontrtorpedowiec „Jaguar”.

W tym samym dniu członkowie delegacji zwiedzili poszczególne okręty dywizjonu, szczegółowo zaznajamiając się z najnowszymi zdobyczami morskiej techniki francuskiej i byli serdecznie przyjmowani przez oficerów okrętowych.

W czasie pobytu eskadry rejd Gdyniński przedstawiał obraz dużego ożywienia. Pomijając motorówki i szalupy służbowe oraz liczne łodzie zwiedzających okręty, rejd zaroił się od yachtów. „Yacht Klub Polski” był reprezentowany przez yacht „Witez”, poza tem było kilka yachtów z Gdańska oraz kilka większych pruskich yachtów z Królewca.

Zwrócono uwagę na to, że nie wszystkie yachty pruskie salutowały „Witezowi”, aczkolwiek międzynarodowe zwyczajy wymagają, aby pierwszy salutował (przy spuszcżając banderę) banderze yachtu, znajdujacego się na swoich wodach, yacht obcy, do tych wód zawijający. Innemi słowy pierwsze salutowanie należy się gospodarzowi.

N.

PROCES OFICERÓW MARYNARKI WOJENNEJ.

Z niezmiernym bólem widzi społeczeństwo na ławie oskarżonych szereg oficerów naszej marynarki, z których olbrzymia większość niezawodnie okaże się niewinna.

Ten proces, którego wyników nie przesadzamy, lecz który wydaje się nam w znacznym stopniu i zupełnie niepotrzebnie, jak twierdzą ze względów politycznych, wyolbrzymionym, przenosi nas w pierwsze lata istnienia wskrzeszonego Państwa, gdy mało dbano o dobór ludzi, kierując się raczej chęcią dania możności zarobkowania ludziom, których los wrócił na Ojczyzny łono, przyczem wielu z nich pozostawało jeszcze pod wpływem katastrofy, którą przeżyła Rosja, co nie mogło pozostać przez pewien czas bez wpływu na ich psychikę.

Z drugiej strony wzajemne stosunki służbowe nie były uregulowane.

Zresztą to samo było i w innych instytucjach państwowych.

Byłoby niewłaściwem uogólniać sprawę i snuć wnioski, że w naszej marynarce panują niezdrowe stosunki.

W każdym razie od czasu powstania procesu w Kierownictwie Marynarki zaszło dużo zasadniczych zmian i nad ulepszeniem organizacji pracują nadal.

Jeśli i dotąd możemy mieć w tej dziedzinie pewne braki, przyczyną tego jest ogólnie ciężka organizacja naszych urzędów, jak i względy budżetowe.

Należy przytem zawsze mieć na względzie, że Marynarka stanowi organizm zupełnie odrębny i stosowanie do niej obcych norm, do czego tendencje dotąd u nas istnieją, będzie zawsze miało wyniki ujemne.

Przebieg procesu będziemy uważnie śledzili i po jego zakończeniu zabierzemy jeszcze raz głos, narazie zaś wyrażamy przekonanie, że Sąd z największą surowością ukarze rzeczywiście winnych w nadużyciach, aby przeciąć ich możliwość w przyszłości.

Szkoda, że prasa, poświęcająca całe szpalty na opisanie tego procesu, udziela tak mało uwagi aktualnym zagadnieniom obrony morskiej.

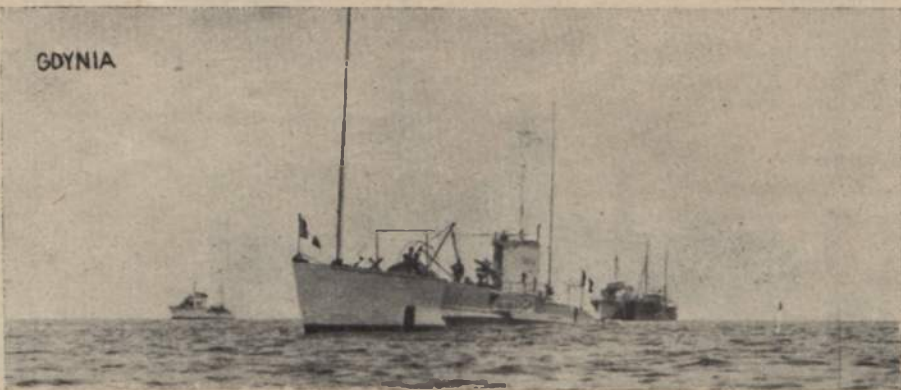
Jeszcze w r. 1619 w Sejmie mówiono: „Armata morska jakby nam potrzebną była, chyba szalony nie widzi”.

I my też będziemy to głosili, lecz oby nie było zapóźno.



fol. R. Morawski

Francuska eskadra w Gdyni: Konrtorpedowiec „Chacal”.



fol. R. Morawski

Francuska eskadra w Gdyni: Łódź podwodna „Marsouin”. Teleskopiczne maszty służą tylko do radio, gdy łódź idzie pod wodę, są opuszczane.

PAMIĄTKI WPLYWÓW POLSKICH NAD CZARNEM MORZEM

Wpływy polskie na południu sięgały swego czasu bardzo daleko. W ciągu stu kilkudziesięciu lat władaliśmy brzegami morza Czarnego. Za Kazimierza Jagiellończyka, te wpływy obejmowały nietylko morze Czarne i Krym, lecz dochodziły do Księstwa Naddunajskiego. Wtedy Polska miała przez morze Czarne bezpośrednie stosunki nietylko prawie z całą Europą lecz również z częścią Azji. Zboże polskie szło do Włoch, Afryki i dalej. Wydatniejszymi punktami, wówczas do Polski należącemi, na wybrzeżu Czarnomorskiem, były Teodozja, Oczaków, Akerman, Teodozja, dawniej Kaffa, ongiś stolica kolonij genueńskich. Oczaków, dawniej Kara Kennen, silna twierdza tatarska przez Mengli Gireja założona. Wreszcie Akerman, dawniejszy Białogród, stara stolica Tatarów budziackich. A gdzie

teraz jest Odesa, była ongiś miejscowość, zwana Chadźibej.

Tak więc mieliśmy na południu silne ostoje dla kultury polskiej. Aż do chwil ostatnich zboże polskie szło przez morze Czarne. Aż do chwil ostatnich mieliśmy w Odesie placówki polskie, dobrze kulturę polską szerzące. Jedną z tych placówek przedstawiamy (p. str. 4).

Był to pałac, raczej zamek hr. Belina-Brzozowskich, gdzie w ciągu ostatniego stulecia kultura polska miała swój poważny ośrodek. Nauka i sztuka polska zawsze tu znajdowały podtrzymanie i stąd promieniowały. Wnuk twórcy tego zamku, hr. Zenon Belina-Brzozowski był do ostatnich czasów (1919 roku) konsulem Rzeczypospolitej Polskiej.

Prf. ANTONI URBAŃSKI.

W następnym numerze „Morza” rozpoczynamy druk interesujących pamiątek kapitana T. Steckiego z czasów

wielkiej wojny, oraz opis podróży poznawskiej drużyny harcerzy morskich na łodziach z Torunia do Gdyni.

ROZBUDOWA FLOTY ŁOTEWSKIEJ I FIŃSKIEJ

ROZBUDOWA FLOTY ŁOTEWSKIEJ.

Rozumiejąc doniosłość posiadania siły morskiej, Łotwa, mająca ludność niewiele większą od ludności jednej Warszawy, nie szczędzi usiłowań, aby stworzyć flotę wojenną.

Obecnie we Francji znajdują się w budowie, a częściowo są na wykończeniu, dwie łodzie podwodne po 390 ton i dwa wylawiacze min.

W najbliższym czasie rząd łotewski zamierza zamówić jeszcze dwie łodzie podwodne tego samego typu, oraz dwa wylawiacze min.

Jaka różnica — pomiędzy małym państwem Bałtyckim, nie posiadającym żadnych bogactw naturalnych, oprócz ziemi i lasów, z niewielką, lecz logicznie myślącą i pracowitą ludnością, a wielkim Państwem Polskim!

Jeśli Łotwa, o której w następnych numerach podamy dokładniejsze wiadomości, może się zdobyć na ten wysiłek, cóż

mówić o Polsce, której potencjalne bogactwa są bezporównania większe.

Porównywując możliwości obydwóch państw, można śmiało powiedzieć, że jeśli Łotwa może posiadać taką flotę — Państwo Polskie mogłoby posiadać flotę co najmniej dziesięć razy silniejszą — chodzi tylko o zrozumienie sprawy i chęć do czynu.

W każdym razie w krótkim czasie staniemy przed faktem, że mała Łotwa będzie posiadała flotę wojenną o sile bojowej większej, niż Polska.

W dzisiejszym numerze drukujemy również wzmiankę o flocie fińskiej.

Estonja — państwo jeszcze mniejsze od Łotwy, już posiada flotę wojenną bezporównania większą od naszej.

Żadne inne państwo nie jest tak zależne od stosunku sił na Bałtyku, jak Polska, a jednak właśnie Polska, jedyna ze wszystkich państw bałtyckich, rzeczywistej siły morskiej nie posiada, gdyż obec-

ne okręty mogą służyć dla celów tylko ćwiczebnych.

Żadne inne państwo nie wymaga takiej asekuracji na morzu, jak Polska, a jednak sprawy naszej floty wojennej są traktowane jako podrzędne, gdy winnyby zostać wysunięte na pierwszy plan.

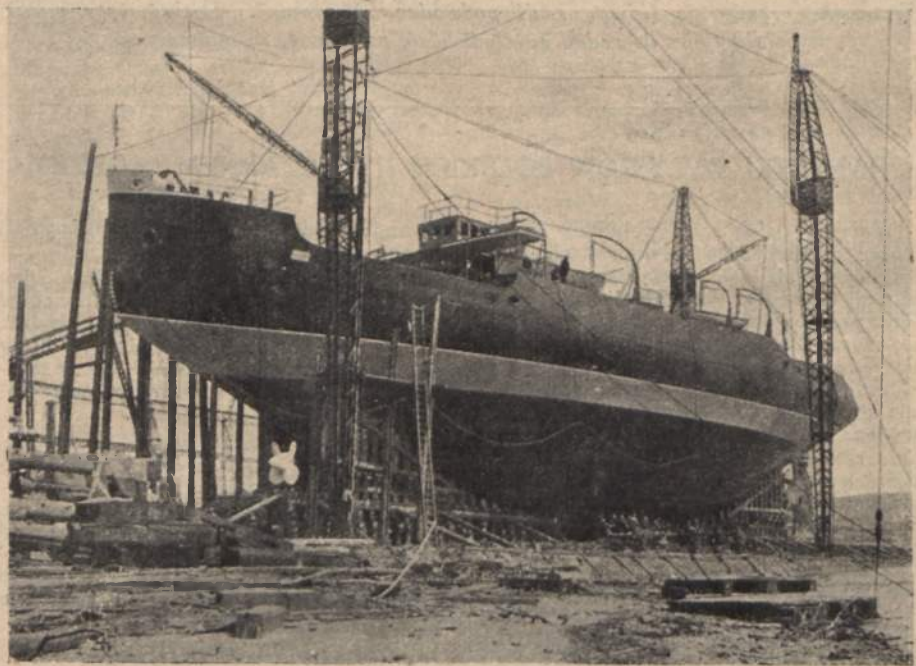
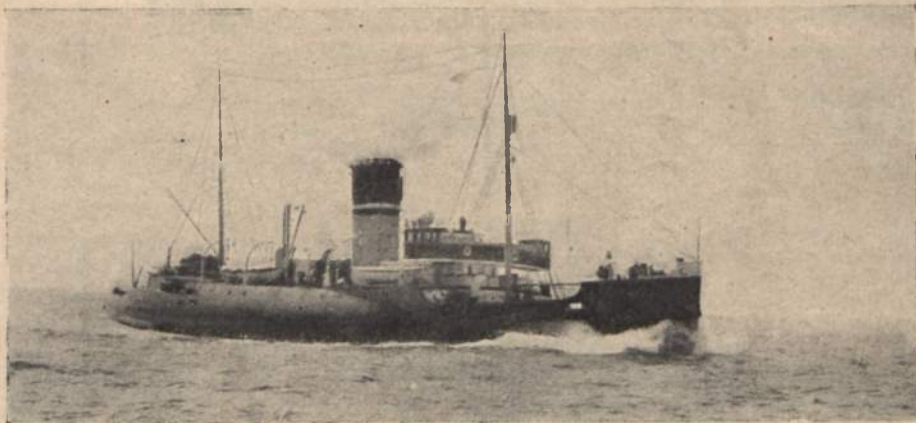
PROGRAM ROZBUDOWY FLOTY FINLANDZKIEJ.

Jeszcze na wiosnę roku ubiegłego do sejmiku fińskiego był wniesiony projekt rozbudowy floty wojennej Finlandji, który przewidywał w ciągu 8 lat budowę 3 kanonierek, 2 niszczycieli torpedowców, 6 łodzi podwodnych, 30 motorowych torpedowców, 1 szkolnego okrętu, 1 bazy łodzi podwodnych oraz 2 stawiaczy min.

Wykonanie tego programu kosztowałoby 520 milionów mk. fińskich. Z biegiem zaś czasu rząd wycofał poprzedni swój projekt i wniósł nowy 4-letni projekt programu rozbudowy floty, którego koszt wyniosłyby tylko 375 mil. mk. Projekt ten przewidywał budowę 2 kanonierek, 4 łodzi podwodnych, 1 okrętu szkolnego i 4 motorowych torpedowców. Projekt ten przy rozpatrzeniu przez wojskową komisję sejmiku był zredukowany na 60 milj. mk. i w programie rozbudowy skreślono 1 kanonierkę i okręt szkolny jak również materiał minowy i torpedowy.

Projektu w sejmie bronił minister obrony kraju. W swym dłuższym przemówieniu wskazywał on na niezbędność posiadania floty bojowej, która w żadnej mierze nie może być zastąpiona ani armją, ani małymi statkami motorowymi, ani lotnictwem, jak to przypuszczano w sejmie. Na potwierdzenie swoich dowodów minister ogłosił opinię eksperta cudzoziemca (prawdopodobnie angielskiego generała Kinka, przewodniczącego komisji, wysłanej z ramienia angielskiego rządu dla zorganizowania obrony kraju). Według opinii tej, przy ewentualnym froncie na wschodzie jedno skrzydło armji fińskiej oprze się o morze i tu okaże się potrzeba pomocy bojowej floty; możliwość operacji desantowej ze strony nieprzyjaciela na tyłach armji również nie jest wykluczona. Oprócz tego państwo musi mieć zapewnienie, że dowódz do kraju oraz linie komunikacyjne z zachodem podczas wojny nie będą przerwane. Wszystko to może być osiągnięte tylko zapomocą floty bojowej.

W dalszym swym przemówieniu minister określił, jakie zadania ma do spełnienia flota bojowa Finlandji. „Zadaniem floty podczas wojny” — mówi minister — „jest bronić skrzydła armji, która się opiera o brzeg morza. Okręty wojenne będą odgrywały rolę ciężkich baterji, zdolnych do obrony jak również i do ofensywy. Te pływające baterje nie będą potrzebowały żadnej ochrony i będą obsługiwane tak minimalną ilością ludzi, którzyby na lądzie nie mieli żadnego znaczenia. Przybrzeżne baterje mogą tylko na pewnych odcinkach wybrzeża przeszkodzić desantom, a zagrody minowe tylko wtenczas osiagają cel, gdy są brnione przez flotę i nieprzyjaciel nie może ich usunąć. Przy egzystencji floty armja jest zabezpieczona od wszelkich możliwości niebezpieczeństwa ze strony morza; nieprzyjaciel nie rozpocznie desantu nim nie zdobędzie chociażby czasowego panowania na morzu, na co potrzeba dłuższej walki. Jeżeliby armja, udowadnia minister, otrzymała pienią-



Wybudowany przez słynną stocznnię szkocką W. Beardmore lodolamacz „Krisianis Valdemars” dla Rygi, zamówiony przez rząd łotewski. Zwracamy uwagę na oryginalną formę kadłuba. Dzięki jego pracy port ryski pozostaje otwartym dla nawigacji nawet w okresie silnych mrozów. Długość jego wynosi 185 stóp, szerokość 54 stopy. Normalne pogłębienie 22 stopy. Wyporność około 2800 ton.

dze, przeznaczone na rozbudowę floty, to wszystko jedno nie zdołałaby ona stworzyć takiego bojowego oporu, jakim jest dla niej flota. Wszelkie rozchody i ofiary na armię są bezcelowe, jeżeli nie jest równocześnie stworzona odpowiedniej siły flota. Na wypadek wojny można w krótkim czasie stworzyć armię, lecz nie flotę. Broń i ekwipunek można prędko zakupić, żoł-

nierzy stosunkowo w krótkim czasie wyćwiczyć i posłać na front, lecz nieegzystującej floty stworzyć tak prędko nie można". Temi słowami, które muszą mieć w pamięci wszystkie narody, mające chociażby skrawek wybrzeża, bronił w sejmie finlandzkim minister obrony krajowej program rozbudowy floty.

W rezultacie różnych tarć i debatów w tej sprawie, sejm finlandzki obecnie

uchwalił w nadzwyczajnym budżecie woj-skowym 1926 roku na budowę nowych okrętów 47 milionów mk., co da możliwość rozpoczęcia budowy 2-ech łodzi podwodnych i kilku łodzi motorowych. Budowę kanonierki odłożono na późniejsze lata. O ile nie zajdą żadne zmiany w projekcie budowy, nowe łodzie podwodne będą gotowe nie wcześniej niż na wiosnę 1927 roku.

J. BOREJKO

PORT W ANTWERPJI

Port antwerpski wysuwa się po zakończeniu wojny na czołowe stanowisko wśród portów zachodnio-europejskich.

Nadzwyczaj korzystnie położony w stosunku do przemysłowych okolic zagłębi węglowych belgijskich, francuskich i niemieckich, obsługuje je w dużej części, spełniając rolę punktu wyjściowego dla ekspansji wielkiego przemysłu belgijskiego, zagłębia Ruhry i Saary.

Mądrze i celowo zarządzana, skutecznie walcząca stawkami opłat portowych ze swymi konkurentami: Rotterdamem i Dunkierką, skupia również Antwerpia coraz więcej ruchu przeładunkowego, tak ważnego czynnika w rozwoju ekonomicznym portu.

Port sam leży nad rzeką Skaldą o 90 km. od jej ujścia i pomimo to może przyjmować największe okręty oceaniczne, bo dzięki przyptywom, które pod Antwerpią jeszcze podnoszą poziom wody w rzece dwa razy dziennie do 2 metrów blisko, najniższy poziom wody nie opada niżej 8 metrów.

Wspaniałe urządzenia basenowe i przeładunkowe warte są poznania. Sprawność działania zwodzonych mostów oraz potężnych dźwigów zdumiewa obcego przybysza. Olbrzymi ruch portowy, który w ubiegłym roku przekroczył liczbę 20 milionów ton, wymaga wielkiej sprawności w organizacji tego ruchu, tem bardziej, że otwieranie i zamykanie basenów jest uzależnione od okresów przyptywu.

Codziennie koło 50 okrętów wchodzi i tyleż wychodzi z portu z regularnością pociągów na stacji węzłowej. Codziennie, nie wyłączając niedziel, wre tu praca gorącz-



Port w Antwerpij.

kowa, zamieniając całe wybrzeże w jeden huczny i pulsujący życiem obraz. Przedstawiciele wszelkich ras i narodów krzyżują się tutaj w wiecznym natłoku i gorączce; od czasu do czasu zauważa się wylęknione i popychane postacie naszych chłopów, przeważnie z kresów wschodnich, nieśmiało przesuwające się pod murami domów i w niemym zachwycie ogarniające ten dziwny i obcy dla nich widok. To emigranci, werbowani na wyjazd do Kanady lub Ameryki Południowej i tu sprowadzeni, w oczekiwaniu okrętu, który ich uniesie za morze.

Przemysłni kupcy tutejsi, znani w świecie całym z rzutkości i przedsiębiorczości, idąc w myśl wymagań i koniunktur, jakie się im otwierają, rozpoczęli rozbudowę portu, obliczoną na lat kilkanaście i która po ukończeniu zrobi Antwerpię największym portem starego świata, bo ustępować on będzie w długości wybrzeża ładunkowego jedynie New Yorkowi.

W stosunkach z Polską, poza ruchem emigranckim, łączy Antwerpię również i sprawy handlowe ściślejsze: od czasu do czasu zawijają tu okręty polskie, przywożąc drzewo lub zboże. Czasami również zdarzają się bezpośrednie przesyłki do Polski lub z Polski.

Wszystkie te szczegóły, wynikające zarówno z położenia i organizacji portu w Antwerpij, jak i z jej stosunków z Polską, wymagałyby bacniejszej uwagi naszych sier fachowych, oraz obszerniejszego studjum, na co ramy tej notatki nie pozwalają.

Ograniczymy się tylko do podania kilku zdjęć fotograficznych, dokonanych w tym porcie, które zilustrują poniekąd jego charakter i wygląd.

BOGUSŁAW ŻÓRAWSKI

Z WYDAWNICTW

„KALENDARZ MORSKI NA R. 1927/8”. Oddział Warszawski L. M. i R. przystąpił do wydania „Kalendarza Morskiego na r. 1927/8”. W wydawnictwie tem uzupełnionem bogato datami ważniejszych wypadków z dziejów stosunku Polski do morza, będzie bardzo obszerny dział informacyjny (prawodastwo, zwyczaj, bandery, urzędy morskie, tonaż, miary, wagi, frachty okrętowe, cła, opłaty, zarządzenia portowe i t. p.), posiadający niezbędne wiadomości dla marynarzy, handlowców i pożyteczne dla szerokich warstw społecznych, nadto artykuły o wpływie portów naszych na stan gospodarczy Polski, dział ostatnich wynalazków w technice morskiej i dział beletrystyki.



Port w Antwerpij. Dźwigi elektryczne.



Port w Antwerpij: pocztowiec Ostende-Douvres wprowadzony do suchego doku.

W 299-ą ROCZNICĘ ZWYCIĘSTWA POL. FLOTY WOJ. POD OLIWĄ

Przyp. Red. Wiadomości te o zwycięstwie pod Oliwą podajemy według materiałów, zebranych przez b. zasłużonego historyka, autora cennej pracy „Marynarka w Polsce” — dr. Aleksandra Czołowskiego.

Poranek niedzielny 28 listopada 1627 r. był jednym z tych, w których szara, jesienna mgła gęstą zasłoną otulała zatokę Gdańską i całą nadbrzeżną okolicę. Na okrętach królewskich, stojących — jak zawsze — spokojnie na kotwicy pod Latarnią, niezwykle od świtu wrzał ruch. Ledwie bowiem poranne ukończono modły i śpiewy nabożne, do wszystkich nagle wyszedł rozkaz admirała: gotować się do wyprawy na morze. Cel wyprawy był jasny: napaść pod osłoną mgły na flotę szwedzką, rozbić ją, znieść blokadę i dać nauczkę butnemu Szwedowi.

Sam nieprzyjaciel zdawał się ułatwiać powyższe zadanie. Okręty jego, — o czym otrzymano wiadomość, — które dnia poprzedniego znajdowały się niedaleko Helu, zmieniły stanowisko i, rozpuściwszy żagle, zbliżyły się ku lądowi. Dwa pierwsze z nich wysunęły się znacznie naprzód, cztery inne pozostały w tyle.

Z tej właśnie chwili postanowił skorzystać admirał polski i w walce spróbować szczęścia, zwłaszcza, że wiatr pomyślny, wiejący ku morzu, sprzyjał przedsięwzięciu.

Zegar na wieży gdańskiego ratusza wydzwonił właśnie godzinę ósmą. Szary mrok budzącego się dnia, potęgowany mgłą, zaciemniał jeszcze horyzont, gdy rozległ się strzał działowy i dalekiem odbił się echem. Był to znak dla załóg okrętowych, by podnieść kotwicę, rozpuścić żagle i ruszyć naprzód. Długą linią, pełnemi żaglami opuszczały okręty królewskie swój port.

Flota polska, wypadłszy na morze, zwróciła się w kierunku zatoki Puckiej. Tutaj, przed brzegami, między Brzoznem a Sopotami, mniej więcej naprzeciw Oliwy, rozegrał się niezwykle w dziejach Polski bój. Tutaj bowiem oba szwedzkie znalazły się okręty, a następne zbliżały się ku nim. Najdalej wysunął się duży, dobrze zbudowany okręt Stiernskjölda, którego nazwy nie podają źródła.

Na jego widok na polskim admirałskim okręcie pada donośny rozkaz Dickmanna: „W imię Boże! Naprzód ku Szwedowi! Musimy przybić do jego burty” (boku).

W myśl tego rozkazu „Ś. Jerzy” wysunął się naprzód przed innymi okrętami polskimi i w chwil niewiele znalazł się w odległości strzału muszkietowego od szwedzkiego wiceadmirala. Obie strony ujrzały siebie dokładnie. Widziano z polskiej strony, jak dumny i ufny w powodzenie Szwed, z rapierem w dłoni, energicznie do walki wydawał rozkazy.

Flota polska rozpoczęła ją pierwsza.

Z polskiego okrętu zagrzmiała salwa z czterech dział, a za nią — jak następnie opowiadali jeńcy — dwa trupy i kilku rannych potoczyło się na szwedzkim pokładzie. W odpowiedzi zagrzmiały i szwedzkie działa. Pierwsza kula uszkodziła na „Św. Jerzym” część przodową okrętu, następnie uбили jednego żołnierza na pokładzie.

Po tem wstępnem przywitaniu okręt polski, nie tracąc czasu, obrócił się przodem i w kilka chwil podpłynął pod prawą burtę szwedzkiego. Działa umilkły.

Przez zetknięcie się obu okrętów walka odrazu gwałtowny przybrała charakter. Rezultat jej zależał teraz od tego, kto prędzej większą zdoła zadać drugiemu klęskę, kto silniej zasypie przeciwnika gradem pocisków, wdrze się na jego okręt, opanuje go lub podpali. Wśród wzajemnych ataków na pokłady nie działa, ale osobiste męstwo, przytomność umysłu, muszkiety, piki, halabardy, rapier, ręczne granaty i płonące wieńce smolne miały rozstrzygnąć o losie jednej lub drugiej strony.

Zaraz z początku walka zaczęła przybierać niepomyślny dla Szwedów obrót. Przy pierwszych muszkietowych strzałach Stiernskjöld otrzymał kulę w prawe ramię. Wskutek tego opuszcza pokład, aby się dać opatrzeć w kajucie. W chwili, gdy do niej wchodzi, dwie nowe godzą weń kule. Muszkietowa przeszywa go nawyłot, druga, z działa, lewą urywa mu rękę. Pacholek przyboczny śpieszy z pomocą wodzowi, lecz, sam kulą ugodzony, pada

u jego nóg. Stiernskjöld, śmiertelnie ranny, widząc groźne położenie, każe trębaczowi trąbić „o pardon”. Trębacz, posłuszny rozkazowi, wyskakuje naprzód, przykłada trąbę do ust, lecz w tej chwili kula z polskiego muszkietu rani mu nogę i powala go na pokład. Obok niego pada porucznik okrętowej załogi, z pochodzenia Szkot — i kilku innych. Na ten widok admirał szwedzki ostatkiem sił rozkazuje chłopakowi okrętowemu wrzucić ogień do magazynu prochowego. Chłopak zapala lont, śpieszy do prochów, lecz nim do nich dotarł, kula armatnia urywa mu głowę.

W zastępstwie ciężko rannego wiceadmirala dowództwo nad flotą szwedzką objął kapitan Stouard. Ten, widząc tyle trupów i nieuniknioną klęskę, sam przytem ranny, ponawia ostatni rozkaz Stiernskjölda i każe puszkarzowi, Holendrowi rodem, spowodować wybuch prochów. Wykonanie takiego rozkazu — w razie ostatecznym — było świętym obowiązkiem każdego marynarza, więc i puszkarz



„Jadranska Straza”

Flota Jugosławji: Krążownik „Dalmacja” (patrz str. 14).

bez wahania byłby go wypełnił, ale szyper okrętu w ostatniej chwili powstrzymał go od tego.

Załoga szwedzka, zdziękowana kulami i granatami, rzucanymi z gniazda bocianiego, pod pokładem szuka chwilowej ochrony. Korzysta z tego jeden z polskich marynarzy, Kaszub i postanawia zdobyć nieprzyjacielską banderę, powiewającą na topie (szczyt) najwyższego masztu. Z toporem w dłoni wskakuje na szwedzki okręt i drabiną sznurową wdziera się na górę. Dostrzeżony, otrzymuje z dołu dotkliwie pchnięcie piką. Nie traci jednak fantazji, lecz zaklęwszy srodze po kaszubsku, zeskakuje nadół, toporem powala tego, który go zranił, poczem znowu wdrapuje się na szczyt masztu i z triumfem zerwaną przynosi banderę. Równocześnie prawie porucznik okrętowej piechoty „Św. Jerzego”, ujrawszy, że chorążi szwedzki, trzymając białą chorągiew ze złotą bramą i literami, zachęca do dalszej walki — przeskokzył na pokład nieprzyjacielski i po kilku pchnięciach rapieru wyrwał mu ową chorągiew i na swój uniósł okręt.

...Wśród tego do walki wchodził się drugi okręt polski, „Panna Wodna”, który ustawiwszy się bokiem do tyłu szwedzkiego okrętu i prażąc go strzałami, przyczynił się niemało, że nieprzyjaciel, mimo wysiłków, nietylko nie zdołał wdrzeć się na „Św. Jerzego”, lecz co chwila pod pokładem musiał szukać osłony. Próbował wprawdzie rzucaniem różnych płonących materiałów wywołać pożar na atakujących okrętach polskich, lecz daremnie, zawsze wczas zdołano je przygasić moczoną skórą.

Ale i po stronie polskiej, na „Św. Jerzym”, śmierć obliże zbierała żniwo. Jeden z pierwszych padł kapitan Storch, dowódca wszystkich żołnierzy okrętowych. Zachęcał ich właśnie do celnego strzelania, gdy sam kulą w oko trafiony, chwycił się za głowę, padł na kolana i, nie wyrzekłszy słowa, wyzionął ducha ku wielkiemu żalowi swoich żołnierzy.

Wobec niepomysłnego dla Szwedów przebiegu bitwy, Dickmann wzywa ich do poddania się i zaprzestania walki. Widząc ich wahanie, wysłał porucznika Olofssena do konającego Stiernskjölda, który ręką daje znak, że zgadza się na to. Dickmann przeto kazał wstrzymać dalszą strzelaninę i brać jeńców.

Inne okręty szwedzkie, widząc krytyczne położenie swego wiceadmirala, starały się przybyć mu z pomocą. Udało się to tylko dwóm, „Pelikanowi” i „Słońcu” (Sonne).

„Pelikan” nie odważył się przybliżyć do „Św. Jerzego”, zaatakowany, co rychlej wszystkie zamyka strzelnice, zdejmując przodowy maszt i wystawia białą chorągiew na znak, że się poddaje. Umilkły strzały. Korzysta z tego poddający się okręt i, nim inne okręty polskie mogły się doń zbliżyć, pełnymi żaglami uchodzi z placu boju. W znacznej odległości, pewny, że już go nikt nie dogoni, jakby na pożegnanie, z tylnej strzelnicy ostatni jeszcze posyła strzał ku „Św. Jerzemu”. Kula jednak — zamiast w niego — trafia w okręt Stiernskjölda, z rezultatem wprost tragicznym dla Polaków. Oto na pokładzie szwedzkiego statku stał właśnie Dickmann, który, zadowolony odparciem ataku „Pelikana”, kazał znowu swoim ludziom zająć się załogą szwedzką i czuwał nad wykonaniem rozkazu. W tej chwili godzi weń złowroga kula „Pelikana” i łamie mu obie nogi. Wszelki ratu-

nek okazał się niemożliwy. „Dobry, pobożny i dzielny admirał jego król, mości Zygmunta III” w kilka minut oddał ducha. Wyrokiem opatrności trupy dowódców obu wrogich stron na jednym znalazły się statku.

Wśród tego drugi statek szwedzki, „Słońce”, największy ze wszystkich, o 30 działach, nie dotarł do walczących, jak „Pelikan”. Wstrzymał go salwą dział okręt polski „Wodnik”, dowodzony przez kapitana, Hermana Wittę, zarazem wiceadmirala floty królewskiej. Po trzykrotnej wzajemnej wymianie strzałów padł po stronie szwedzkiej kapitan okrętu, Forrat, po stronie polskiej dwóch żołnierzy, a porucznik Hans Schröder ciężką odniósł ranę.

Przechodząc do ataku, „Wodnik” podpłynął nagle pod prawy bok „Słońca” i znowu podobna, jak przy admirałskich okrętach, powtarza się scena. Kto prędzej drugiego w ręcznym zwalczym spotkaniu, kto wtargnie na statek przeciwnika i opanuje go, ten wygrywa.

W pierwszej chwili zdawało się, że porucznik szwedzki, który po śmierci kapitana okrętu objął dowództwo, stracił odwagę, bo wyciągnął rękę na znak poddania się, wołał: quartier! quartier! Postać jego wszystkim utkwiała w pamięci. Stanowczość malowała się na obliczu, pokrytem szeroką, napół od prochów spaloną brodą i widocznym było, że pragnie tylko zyskać na czasie, aby swoich do tem silniejszego przygotować oporu. Daremnie kapitan Witt prosi go i wyciąga rękę, aby, jeżeli chce się poddać, na jego przeskokzył okręt. Porucznik zgadza się, lecz zwleka, aż zobaczywszy swoich już gotowych, odmawia poddania się. Na to rozgniewany Witt nie go halabardą przez szyję, jeden z marynarzy piką przesztywa mu pierś i trup spada do wody.

Załoga szwedzka, mimo śmierci obu swych dowódców, nie tracąc ducha, zacięty stawiła opór. Dwa razy żołnierze Wittę wdzierają się na pokład „Słońca”, dwa razy jednak muszą ustępować przed razami pik i ręcznych granatów. Trzeci atak, zdawało się, że pomyślny uwieńczy rezultat. Marynarz Piotr Simson, Duńczyk, wpadłszy z trzema towarzyszami, przeciął liny masztowe i żaglowe, przez co obezwładnił nieprzyjacielski okręt. Witt z wszystkimi swymi ludźmi śpieszy im na pomoc. Z obu stron padają trupy i ranni, pokład krwią się czerwieni, opór Szwedów słabnie coraz bardziej. Wtem, w wirze walki, Witt dostrzega sternika szwedzkiego, jak z lontami i innymi palnymi materiałami skoczył w dół okrętu. Wiedząc, czem to grozi, daje znak swoim do odwrotu. Większość umyka w popłochu i co tchu przeskokuje na swój okręt. Za nimi to samo czyni 32 Szwedów, rzuca zaraz broń i poddaje się. Chorążi szwedzki z chorągwią w dłoni idzie początkowo za ich przykładem, lecz rozważywszy, że szlachetniej zginąć razem z powierzoną znakiem, niż poddać się, przeskakuje napowrót na swój statek. Sierżant okrętu polskiego śpieszy za nim i usiłuje wydrzeć mu chorągiew. Chorążi zamierza się weń muszkietem, lecz sierżant uprzedza cios, toporem rozwała mu głowę. Zdobytą chorągiew z triumfem pokazuje swoim, a tymczasem przykład jego naśladuje chłopak okrętowy, Benedykt Schelf, któremu już przedtem udało się zdjąć z głównego masztu banderę nieprzyjacielską. Sądząc, że mu się uda zdjąć jeszcze drugą, powiewającą na przodzie okrętu, przeskokzył również na szwedzki okręt. Dla obu jednak nie starczyło już czasu na powrót. Bohaterski sternik szwedzki wy-

konał, co zamierzył: rzucił zapalony lont w magazyn prochowy swego okrętu.

Straszliwy huk i łomot wstrząsnął szwedzkim statkiem. Z wnętrza jego pod obłoki wyleciał olbrzymi słup ognia i dymu, z którego jak z chmury gradowej spadały tysiączne odłamy drzewa, metalu, broni, sprzętów i ciała ludzkie. W chwil niewiele z pięknego, wielkiego wojennego statku zostało tylko trochę pływających szczątków, trupy i ranni obu stron. Resztę bez śladu morską pochłonięła toń.

Oprócz sierżanta i wspomnianego chłopaka, wybuch prochów zaskoczył na szwedzkim pokładzie jeszcze 23 polskich żołnierzy, którzy, walcząc zawzięcie, nie zdążyli już uciec. Trzech z nich, ciężko rannych, wyratowano następnie z morza, reszta zginęła. Nadto zaś 10-ciu jeszcze innych poległo przedtem w walce na statku. Ilu Szwedów uśmiercił wybuch, nie zdołano stwierdzić. Tylko 14-stu z nich wydobyto z wody jeszcze żywych.

Okręt polski sam w niemałym znalazł się niebezpieczeństwie. Dzięki temu atoli, że zdołał nieco odbić od „Słońca”, „które w południe zająć miało”, jak zarzobliwie później mawiano w Gdańsku, nie poniósł większej szkody.

Katastrofa, na którą z przerażeniem i podziwem patrzano, zakończyła zwycięską bitwę. Trwała ona około dwóch godzin. Były chwile, pisze świadek naoczny, że ziemia trzęsła się od wielkiego dział strzelania. Samych wystrzałów działowych naliczono w tym czasie w twierdzy Latarni przeszło 350. Z wybrzeży patrzano z niepokojem na niezwykle widowisko. Połowa polskich okrętów nie brała bezpośredniego udziału w bitwie, czekając w odwodzie lub ograniczając się na strzelaniu. Pozostałe okręty szwedzkie nie próbowały dalszego szczęścia, lecz znikły z horyzontu i uszły do Piławy.

Z „gorącej kąpieli” flota polska wyszła zwycięsko. Zwycięstwo okupiono wprawdzie drogo, bo stracił admirała, kapitana, 23 marynarzy i żołnierzy i wielu rannych, ale odniesiono je nad nieprzyjacielem, który dotąd uchodził za niezwyciężonego na morzu. Zdobyto piękny okręt admirałski, z całym uzbrojeniem, z 38 działami, z kasą, pochodzącą z ceł i z ważnymi papierami. Wzięto dwóch kapitanów, dwóch poruczników, pastora i 66 zdrowych jeńców, nie licząc rannych, a nadto dwie bandery i kilka chorągwi.

Z triumfem wracała flota polska do swojej przystani. Objawom radości nie było końca. Dziwili się zwycięstwu Gdańszczanie, lecz również starali się prześcigać w objawach radości.

Pogrzeb admirała Dickmanna i kapitana Storchę odbył się z wielką uroczystością. Obok załóg wszystkich okrętów wzięto w nim udział całe miasto. Przed trumnami, które pochowano w kościele Panny Marii, niesiono zdobyte bandery i chorągwie, a za nimi postępowało 33 par jeńców szwedzkich ze związanymi rękami.

Wiadomość o morskim zwycięstwie królewskiej floty szczególniejszą radość sprawiła Zygmunтови III. Dzieło jego zabiegów nie zawiodło pokładanych w niem nadziei. To też z wielką życzliwością przyjął komisarza okrętowego, Wolfa Oelsnitza, który specjalnie przybył do Warszawy, aby złożyć królowi szczegółowe sprawozdanie i wręczyć mu obie szwedzkie bandery i admirałski miecz Stiernskjölda.



„Jadranska Straža”

Admirałowie i dowódcy okrętów jugosłowiańskiej floty wojennej

KILKA SŁÓW O PRZEWOZIE MORSKIM

Rozwój polskiej żeglugi morskiej czyni niewątpliwie aktualnymi zagadnienia morskiego prawa. Jeśli dotąd w olbrzymiej większości wypadków polski eksporter sprzedawał swój towar w Gdańsku, w związku z czym nie miał wpływu na dalszy jego transport, posiadanie własnej floty może się przyczynić do tego, że polski kupiec będzie sprzedawał swój towar franko port cudzoziemski. W takim wypadku nasz kupiec będzie musiał wejść w bezpośrednią styczność z właścicielem statku i zawrzeć z nim umowę przewozową.

Z tej racji nie będzie zbędne uprzedzenie ogólnych norm prawnych, dotyczących morskiego przewozu.

Z punktu widzenia prawnego przewóz morski jest uskuteczniiony zapomocą zawarcia specjalnej umowy, którą możemy nazwać umową frachtową. Na mocy takiej umowy jedna ze stron (przedsiębiorca żeglugowy, armator) przyjmuje na siebie obowiązek przewieźć na statku przyjeżdżającą od drugiej strony (nadawcy towaru, frachtującego) towar.

Formy umowy przewozowej są różne, w zależności od tego, czy oddany do przewozu towar wymaga wynajmu całego statku, czy tylko jego części, czy też przewóz towaru odbywa się bez wskazania jego miejsca na statku. W wypadkach przewozu towaru całym statkiem, co ma miejsce np. przy przewozie ładunków masowych, umowę przewozową nazywają „charter-party” (czarter-parti — ceterpartija). W drugim wypadku stosunek stron jest określony umową, nazywaną konosamentem. Te terminy są międzynarodowe i ich prawne znaczenie jest wszędzie ściśle określone.

Właściwie natura prawna tych dokumentów jest jednakowa, ze względu na to, że w obydwóch wypadkach mamy jeden cel umowy, mianowicie przewóz towarów.

Istnieje jednak w praktyce jeszcze inna forma prawna, a mianowicie, gdy wynajem całego statku (charter) będziemy uważać za umowę objektu najmu majątkowego, zaś umowę konosamentową należy traktować, jak umowę przedsiębiorcy, podejmującego się na określonych warunkach wykonania pewnych świadczeń.

Istnieje jeszcze rodzaj umowy „Time charter” (tajm-czarter), na mocy którego właściciel statku odstępuje go całkowicie nie na określoną podróż, a na określony przeciąg czasu.

Długoletnia praktyka żeglugowa spowodowała ustalenie ścisłych form umowy (szematów) „czarteru”, które są zwykle drukowane przez przedsiębiorstwa żeglugi i odpowiednio wypełniane przy zawieraniu umowy.

W tych drukowanych szematach „Czarterów” mogą być robione zmiany i uzupełnienia (od ręki lub zapomocą maszyny do pisania). Należy mieć na względzie, że według ustalonego zwyczaju, zmiany te lub uzupełnienia są zawsze miarodajne, chociażby w drukowanym tekście były sprzeczne z dopiskiem klauzule.

O ile „czartery” mają zastosowanie przeważnie przy przewozie masowym towarów na statkach nieregularnej żeglugi, konosamenty są używane przeważnie na liniach regularnych i terminowych, przewożących głównie ładunki cząstkowe (general cargo).

Konosamenty, forma których jest ściśle ustalona, są zwykle wystawiane w kilku egzemplarzach, a to w tym celu, aby ułatwić właścicielowi towaru transakcje handlowe. W pewnych wypadkach konosament zastępuje fakturę.

Znaczenie konosamentu polega na tem, że jest on dokumentem, nie tylko przewozowym, lecz określającym prawo do towaru. W związku z tem konosament może kursować na rynku, będąc cedowany przez jedną osobę drugiej, tak samo, jak weksel. Międzynarodowe konferencje dążą do ujednostajnienia charakteru prawnego i do zwiększenia znaczenia konosamentu w obrocie międzynarodowym.

Konosamenty mogą być imienne (na order) i na okaziciela.

Nadawca towaru może żądać wydania mu konosamentu i w tym wypadku, gdy on czarteruje cały statek. Wówczas konosament ma dla nadawcy towaru znaczenie tylko pokwitowania w przyjęciu towaru do przewozu. Jeśli zaś ten konosament zostaje przekazany przez nadawcę towaru osobie trzeciej, konosament odzyskuje wszystkie swoje właściwości do-

kumentu, dającego prawo do towaru, a posiadacz konosamentu już nie może wchodzić w warunki „czarteru”.

To są główne zasady prawne przewozu morskiego. Są one zresztą zależne od prawodawstwa morskiego każdego kraju.

Wynikiem usiłowań międzynarodowych było wydanie t. zw. Prawideł Haskich, zwołanie Międzynarodowej Brukselskiej Konwencji o konosamentowych przewozach w 1922 r. i t. d. W związku z tem w Anglii zostało wydane w 1924 roku nowe prawo „Carriage of Goods by Sea Act”.

W Polsce morskie prawo jest w zarodku. Obowiązuje u nas prawo niemieckie i kilka ustaw ogólnych, wydanych już po wskrzeszeniu Państwa Polskiego.

J. RUMMEL.

GDAŃSK czy GDYNIA? NASZA POLITYKA INWESTYCYJNA W PORTACH.

„Danziger Zeitung” we wrześniu zamieściła szczegółowy wywiad z prezydentem Rady Portu Gdańskiego, p. de Loës, omawiający sprawę rozbudowy portu gdańskiego.

W toku wywiadu stwierdzono, że stały rozwój handlu morskiego Polski bezpośrednio wpłynął w ostatnich latach na znaczny wzrost obrotu portowego Gdańska, jedyne jak dotychczas portu na polskim wybrzeżu (Gdynia w budowie), z którego Polska korzysta na specjalnych warunkach, ustalonych Traktatem Wersalskim. Dziś obrót portowy Gdańska, liczony maksymalnie do wojny na 1,2—1,3 mil. ton rocznie, dosięga 4,5 mil. ton i stale rośnie w miarę wzrastania masowych ładunków — eksportowanego węgla i importowanej rudy.

Wobec poczynionych w r. b. inwestycji na rzecz mechanicznego uposażenia w najbliższym czasie do 500.000 ton miesięcznie węgla i rudy łącznie, wobec zaledwie osiągniętych 70.000 ton miesięcznie przed II/2 rokiem. P. Loës oblicza, że tegoroczny obrót dobiegnie prawdopodobnie łącznej cyfry 7 mil. ton i jednocześnie zaznacza, że zdolność przeładunkowa portu winna być doprowadzona do 12—15 mil. ton rocznie. Kwestja więc dalszej rozbudowy portu gdańskiego, zdaniem p. de Loës, jest b. aktualna i musi być rozstrzygnięta w najbliższym czasie. Przedwstępne studia techniczne, projekta i kosztorysy zostały już opracowane i tylko chodzi o zaciągnięcie pożyczki międzynarodowej w kwocie 32—33 milionów guldenów na cele rozbudowy, która z łatwością będzie udzielona Radzie Portu z chwilą usankcjonowania rozbudowy i przyjęcia gwarancji przez Polskę i Senat Wolnego Miasta, dzielących pomiędzy sobą wydatki po połowie. Z tego wynika, że z chwilą zadecydowania rozbudowy portu Gdańskiego skarb Państwa zostanie obciążony znacznym wydatkiem 16—16,5 mil. gd. na rzecz Rady Portu.

Kierując cały swój handel morski jak dotychczas przez Gdańsk, Gdynię i Tczew, Polska powinna już obecnie posiadać pewien plan inwestycyjny dla tych trzech swoich punktów portowych, uzgodniony we wszystkich szczegółach z koniunkturami naszego handlu morskiego, obecnie środkami komunikacyjnymi a znaczy najwięcej celowy i najkorzystniejszy ekonomicznie dla Polski.

Powyższa zasada potrzebuje niektórych wyjaśnień charakteryzujących te porty, czy to pod względem ich obecnego znaczenia gospodarczego, czy też pod względem możliwości ich rozwoju w niedalekiej przyszłości z uwzględnieniem czynników gospodarczych i politycznych Polski

Cały ciężar naszego handlu morskiego przypada obecnie na Gdańsk i, w najbliższych latach, na budujący się port w Gdyni. W rozwoju Tczewa zaangażowane są przedsiębiorstwa i kapitały prywatne (Żegluga Wisła-Bałtyk eksport węgla) i rozwój Tczewa jako portu winniśmy pozostawić w dalszym ciągu inicjatywie prywatnej, zajmując się poważnie jedynie kwestią stopniowego i możliwie szybko uregulowania Wisły.

Przechodząc do kwestji rozbudowy portów Gdańskiego i Gdyni i porównyując techniczne widoki rozbudowy tych portów, koszty inwestycyjne, możliwości rozwoju sieci kolejowej na terenach tych portów i połączenie ich z głównymi arteriami komunikacyjnymi i ośrodkami handlu i przemysłu Kraju, a co najważniejsza, licząc się z wynikającymi bezpośrednio korzyściami uniezależnienia i rozwoju polskiego handlu morskiego — musimy bezsprzecznie na pierwszym planie pod względem celowości i interesu Państwa postawić szybką budowę i dalszą rozbudowę portu w Gdyni.

Obrót morski Polski, obliczany, jako pewnik, na najbliższe 10-lecie na 30 milionów ton rocznie, potrzebować będzie bezsprzecznie jednocześnie i to znacznej rozbudowy i Gdyni i Gdańska. Obydwa te porty w przyszłości będą się uzupełniały.

Łącząc obecnie duże sumy tylko na rozbudowę Gdańska nie uważamy za celowe wytwarzanie przez to monopolu na cały handel morski Polski i na pozostawienie go nadal w rękach Włosego Miasta, będąc w jego porcie jedynie tylko w połowie gospodarzem w myśl Traktatu Wersalskiego, odraczając w ten sposób ostateczne uregulowanie stosunku Wolnego Miasta do Polski w myśl odczuwanych już obecnie najistotniejszych potrzeb gospodarczych Polski.

Jednocześnie specjalne warunki korzystania z portu Gdańskiego, ujęte Traktatem Wersalskim, daly podstawę czynnikom, niezycielwym dla rozwoju polskiej ekspansji gospodarczej na Bałtyku, do niejednokrotnego wysuwania obowiązującego przedewszystkiem wykorzystania przez Polskę portu Gdańskiego i do podkreślenia, że dopiero po zupełnym wykorzystaniu tego portu jest słuszną rozbudowa własnych portów przez Polskę.

Wobec tego zrozumiałem jest forsowanie rozbudowy portu Gdańskiego przez sfery gdańskie wbrew możliwemu rozwojowi jedyne polskiego portu, jakim byłaby Gdynia.

Wychodząc z tych założeń, uważamy za jedynie słuszną koncepcję rozbudowy portów w interesach Polski — budowę nowoczesnego portu morskiego w Gdyni i stopniową, rozbudowę portu gdańskiego, w granicach zmodernizowania samego portu przez przebudowę jego starych nabrzeży i urządzeń portowych.

Dotychczas niestety, zdaje się, że nie posiadamy wyraźnie wytkniętej i zdecydowanej linii dla naszej polityki inwestycyjnej w portach; przyznając, jak dotychczas bez specjalnych zastrzeżeń, znaczne sumy i obciążając niemi skarb Państwa na inwestycje w porcie Gdańskim¹⁾ i motywuując to względami politycznymi, byliśmy równocześnie zbyt oszczędni w wydatkach koniecznych dla szybkiej budowy portu w Gdyni, wbrew najwyraźniejszym państwowym potrzebom uniezależnienia i rozwoju naszego handlu morskiego i naszej polityki morskiej.

INŻ. ZYG. ŁOKUCIEJEWSKI.

¹⁾ Ostatnie inwestycje w Gdańskim porcie wyniosły 8,5 mil. gulden. i obciążły skarb państwa 4,25 mlj. gd.

Rok 1926—27 w rozwoju naszej młodej floty stanowi początek nowego okresu. Okręty marynarki wojennej opuściły ciasną zatokę Pucką, t. zw. „Małe morze” i przezimować mają pierwszy raz w nowopowstałym porcie wojennym w Gdyni, nie jak dotąd bywało, w Gdańsku. Jest to fakt doniosły i miejmy nadzieję, dobra wróżba na przyszłość. Niestety jednakże z powodu ograniczonego budżetu nie wszystkie jednostki mogą być w kampanji, t. j. odbywać ćwiczenia zimowe. Tylko 3 okręty, mianowicie kanonierka O. R. P., Komendant Piłsudski, okręt hydrograficzny O. R. P. Pomorzaniec oraz jeden z trawlerów mają pływać podczas zimy.

W związku ze zmianą postoju okrętów komenda portu wojennego przeniesiona została z Pucka do Gdyni, a komendę portu objął z dniem 15-go października po powrocie z Francji, gdzie odbył 2-letni kurs wyższej szkoły marynarki wojennej francuskiej, komandor por. Adam Mohuczy, były dowódca szkoły oficerów marynarki w Toruniu. Równocześnie dowództwo floty rozpoczęło urzędowanie w nowym pięknym gmachu biurowym, tworzącym część kompleksu budynków marynarki wojennej u podnóża Oksywskiej Kępy. Po przeprowadzeniu oświetlenia elektrycznego i kanalizacji wszystkie oddziały marynarki wojennej z wyjątkiem lotnictwa morskiego pozostającego w Pucku, ześrodkowane będą w Gdyni, co w porównaniu z dotychczasowym rozproszeniem (w Pucku, Wejherowie, Gdyni i Gdańsku) stanowi postępną zmianę i niemałe ułatwienie pracy.

Rozbudowa portu wojennego dość rażno postępuje. Obecnie betonowana jest północna strona basenu, a południową strona oraz molo poprzeczne są na ukończeniu.

Podobnie i w porcie handlowym śledzić można niemal z dnia na dzień postęp robót. Ostatnio uskuteczono ustawienie dwóch dźwigów do ładowania węgla, a niebawem nastąpi oficjalny ich odbiór od wykonawców. Przeciętnie 4 parowce stale ładują węgiel, po dwa przy nowym molo węglowym i tyleż po stronie południowej przy starym molo. Dwie drągi czerpakowe, wgrzyzając się coraz bardziej w głąb torfowisk, wykopują i poszerzają basen wewnętrzny, co prawie z każdym dniem zmienia kształt wybrzeża i najwyraźniej wskazuje na wzmożoną intensywność pracy około rozbudowy portu. W najbliższych dniach nadejść ma duża drąga ssąca, zbudowana specjalnie dla Gdyni, zaopatrzona w dwie maszyny o sile 400 koni, dzięki czemu czas przed nastaniem mrozów będzie można wykorzystać w całej pełni.

Piękna zazwyczaj kaszubska jesień zawiodła w tym roku zupełnie. Bywają już przymrozki a w ciągu dnia temperatura podnosi się zaledwie ponad zero. Mimo to ruch budowlany nie ustał, a kilka nowych domów powstało w zdumiewająco krótkim czasie. Przeprowadzenie ulicy, łączącej Kamienną Górę z miastem oraz wiodącej do Hotelu Riwiera, jest na ukończeniu, co ruchliwemu, pełnemu inicjatywy magistratowi gdynskiemu zapewni wdzięczność szoferów i właścicieli samochodów, którzy niszcząli swe maszyny, forsując przejazd przez głębokie piachy naprzetaj pól. Niewątpliwie Magistrat Gdynski do przyszłego sezonu urzeczywistni różne

projekty dla ucywilizowania miasta np. tak bardzo pożądane urządzenie ciepłych łazienek, o ile nowa rada miejska zechce w tym kierunku współdziałać. To też z wielkim zainteresowaniem i nie bez obawy miejscowe społeczeństwo oczekuje wyniku wyborów do rady miejskiej, mających się odbyć końcem listopada. Ułożono 6 list wyborczych, reprezentujących interesy ludności robotniczej, rybaków, miejscowego kupiectwa i inteligencji. Rzekomo komuniści duże mają szanse ze względu na poparcie licznej rzeszy robotników portowych. Niestety, miejscowej prasy, która by potrafiła nadać jakiś kierunek, urobić opinię publiczną i wywrzeć wpływ na całokształt spraw, związanych z rozwojem Gdyni, ujmując te zagadnienia z szerszego punktu widzenia — dotychczas nie mamy. Aż dwa dzienniki ukazały się wprawdzie w Gdyni podczas lata: Gazeta Gdynska i Głos Bałtycki, lecz obydwie zakończyły swój krótki żywot. Spadek po nich objął onegdaj „Ilustrowany Kurjer Pomorski” — na jak długo trudno na razie przewidzieć.

LIST Z GDYNI

Mając do załatwienia interes na jednym ze statków, przycumowanych do tylko co wykończonych nabrzeży mola południowego, miałem do pokonania niemało trudności. Wiatr podnosił tumany kurzu, nogi tonęły w głębokim piasku, którym molo jest zasypane. Jednak ostatecznie dostafe się do nabrzeży, pocieszając się myślą, że wkrótce Zarząd Portu wybuduje jakąś drogę, po której można będzie wygodnie dojść lub dojechać do nabrzeży.

Zdziwiło mnie jednak, że tory kolejowe na tych nabrzeżach są ułożone w ten sposób, że ich zabrukowanie będzie niemożliwym bez przebudowania tych torów, a wszak wybrukowanie nabrzeży jest koniecznym.

We wszystkich portach, które zwiedzałem, nabrzeża były wybrukowane, aby do statków można było dojechać. Tory kolejowe były przytem wpuszczone (wtopione) do bruku, aby nie stanowiły przeszkody w ruchu kołowym.

W książce inż. J. Rummla „Gdynia — port Polski” również zwraca się uwagę na to, że nabrzeża winny być zastosowane do wszelkiego ruchu, kolejowego, jak kołowego, a wygląda tak, jakgdybyśmy dla Gdyni stosowali inne normy.

Miałem następnie interes w porcie wojennym — aby tam się dostać, musiałem stracić przeszło godzinę na przejazd przez wykop, prowadzący do basenu wewnętrznego tam i z powrotem na prymitywnym promie, którego linę ciągnie dwóch białych niewolników.

Wykop-kanal będzie się stale rozszerzał, a gdy się na dobre znacznie bagrowanie wewnętrznego basenu, a zatem ruch holowników z odwozami wybagrowany grunt barkami, komunikacja z Oksywią będzie wprost niemożliwa. Innej drogi do Oksywi niema i zdaje się, że nikt dotąd nie pomyślał o zbudowaniu szosy okrężnej, która by łączyła Oksywię i port wojenny z Gdynią. A o tem należałoby pomyśleć zawczasu, przed przecięciem szosy Oksywskiej.

Pomijając tę niezbędną szosę, należy pomyśleć o zamianie obecnego prymitywnego promu przez prom parowy, gdyż potrzeba komunikacji pomiędzy północną a południową częścią portu zawsze będzie istniała. W miarę zaś poszerzenia kanału, który ma być doprowadzony do szerokości 1/4 kilometra, przeprawa na

obecnym promie będzie wręcz niemożliwa.

Ucieszyła nas wiadomość o projektowaniu przez Rząd urządzeniu w porcie ambulatorjum. Rzeczywiście potrzeba takiego ambulatorjum, zwłaszcza przy braku szpitala w Gdyni (a nawet niezależnie od niego) w porcie, gdzie pracują setki, jeśli nie tysiące robotników, gdzie czasem stoi kilkanaście statków w oczekiwaniu ładunku, z każdym dniem staje się coraz bardziej palącą, i wymaga szybkiego zrealizowania tem więcej, że biedny magistrat gdyński nie prędko znajdzie środki na budowę szpitala.

A-SKI

Przypisek redakcji: Jest zupełnie słusznym, że w portach tory na nabrzeżach winny być wtapiane w bruku tak, jak ma to zastosowanie przy kładzeniu szyn tramwajowych na ulicach. Tory na nabrzeżach układane są nie na podkładach poprzecznych, lecz na podłużnych belkach, zmiana podkładów bowiem wyma-

gałaby dużej pracy i zatrzymywałyby ruch na nabrzeżach. Niezależnie od tego, co jest ładowane z nabrzeży, droga kołowa winna być doprowadzona do samych nabrzeży. Jest to koniecznym z tego względu, że zawsze mogą zajść komplikacje, przy których trzeba będzie ładować z wozów lub samochodów. Ten fakt, że dziś ładujemy na danym odcinku nabrzeży węgiel z wagonów nie jest żadną gwarancją, że za rok będziemy tam ładować co innego. Nadto statki przyjmują prowizję, otrzymywaną nie wagonami, lecz wozami lub samochodami. Do nabrzeży winna mieć dostęp straż ogniowa, pogotowie ratunkowe i t. d.

Nie ulega wątpliwości, że nabrzeża w Gdyni będą również należycie zabrukowane, chociażby dlatego trzeba przebudować śpiesznie założone obecnie tory.

Co dotyczy okrężnej drogi do Oksywii, nasze władze już się zaczęły nad tem zastanawiać. Droga przejdzie zapewne równoległe do rozpoczętej obecnie budowy bocznicy kolejowej do portu wojennego.

K R O N I K A

PIERWSZE STATKI WOJENNE ZBUDOWANE W POLSCE. Przed kilku dniami w jednym z polskich zakładów przemysłowych wykonano 2 statki rzeczne, zamówione przez kierownictwo marynarki wojennej. Statki te, mianowicie monitory „Kraków” i „Wilno” są pierwszymi statkami wojennymi, wykonanymi w całości w kraju. W niedzielę, dn. 31 października r. b., o godz. 12-ej w południe odbyła się uroczystość ich poświęcenia przy wybrzeżu Kościuszkowskim, powyżej mostu Kierbedzia. Uroczystość zaszczycił swoją obecnością p. Prezydent Rzeczypospolitej.

RZĄD POPIERA ŻEGLUGĘ MORSKĄ. Rząd przyznał świeżo 2 towarzystwom żeglugi morskiej: „Żegluga — Wisła—Bałtyk w Tczewie” i „Sarmacji” w Warszawie następujące ulgi: całkowite zwolnienie tych towarzystw od państwowego podatku dochodowego na pięć lat pod warunkiem, że ewentualne zyski, osiągnięte w tym okresie nie będą rozdzielane między akcjonariuszów, lecz użyte zostaną całkowicie na powiększe-

nie funduszy obrotowych, lub na inwestycje. Ponadto wymienione towarzystwa zwolnione zostały całkowicie od państwowego podatku przemysłowego oraz od podatku od nieruchomości na lat 5.

POLSKA BANDERA HANDLOWA NA BAŁTYKU. W rezultacie pertraktacji, prowadzonych od dłuższego czasu, w celu budowy lub kupna statków handlowych, któreby stanowiły zaczątek polskiej marynarki, p. minister Przemysłu i Handlu, E. Kwiatkowski, po uzyskaniu odpowiednich pełnomocnictw i kredytów, polecił sfinalizować transakcję kupna 5 okrętów handlowych, reprezentujących pojemność 14 tys. ton.

Okręty te są częściowo już gotowe a częściowo są na wykończeniu.

Okręty powyższe będą w najbliższym czasie oddane do dyspozycji Rządu Polskiego.

Do Warszawy przybyli przedstawiciele zagranicznych stocznii, celem podpisania umowy, uzgodnienia niektórych szczegółów transakcji oraz ustalenia formy kredytu.

Stworzenie początków floty handlowej polskiej i położenie mocnej podwaliny pod zorganizowanie własnego transportu morskiego, należy uznać niezaprzeczenie za poważny sukces ministra Przemysłu i Handlu w jego pracy nad rozszerzeniem ekspansji gospodarczej Polski na rynki światowe.

DEMONSTRACJE FLOT PAŃSTW EUROPEJSKICH NA WODACH CHINSKICH. Liczba obcych okrętów wojennych na Jang-Tse-Kiangu powiększyła się w dalszym ciągu. W chwili obecnej wobec przybycia trzech kanonierek francuskich liczba jednostek floty francuskiej wzrosła do 12. Anglia posiada 24 jednostki, Japonia 11 a Stany Zjednoczone posiadają 7 kanonierek. Znaczną ilość sił wojskowych posiadają przez mocarstwa obce na rzece, przedstawicielstwa dyplomatyczne mocarstwa uzasadniają koniecznością ochrony życia i mienia swych poddanych.



„Oberon” pierwsza łódź podwodna angielska, która otrzymała nazwę. Dołąd oznaczano łodzi tylko literą i liczbą. „Oberon” należy do największego typu łodzi.

ROZBUDOWA FLOTY SOWIECKIEJ.

Dowódca sowieckich sił morskich Muklewicz wygłosił w Kronsztadzie na wiecu rezerwistów marynarki sowieckiej obszernie przemówienie, w którym zapowiedział znaczne powiększenie sił marynarki sowieckiej. Muklewicz oświadczył, że wymaga tego zarówno obrona Kronsztadu i Piotrogradu, jak bezpieczeństwo Rosji sowieckiej na morzu Czarnym, gdzie marynarka sowiecka zyska kilka nowych statków oraz łodzi podwodnych.

STAROSTWO W GDYNI. Już od kilku lat opinia społeczna domagała się mianowania do Gdyni specjalnego Komisarza lub delegata Rządu, któryby miał prawo rozstrzygania na miejscu szeregu spraw, należących dotychczas do kompetencji skomplikowanej maszyny biurokracji w Warszawie; to powodowało zwłokę w załatwianiu najważniejszych spraw, dotyczących rozwoju portu i miasta Gdyni.

Po szeregu konferencji zdecydowano utworzyć w Gdyni specjalne starostwo, tem różniące się od innych, że starosta gdyński będzie posiadał zwłaszcza w sprawach gospodarczych, specjalne uprawnienia.

Można przypuszczać, że takie postawienie sprawy przyczyni się do osiągnięcia tego, co początkowo zamierzano i są wypowiedziane obawy, że sprawy administracyjno-polityczne zanadto zaabsorbują starostę, głównym zadaniem którego winna być praca w dziedzinie gospodarczej.

Nie przesądzajmy jednak wyników tej decyzji z uwagi na to, że trudno jest idealnie rozstrzygać tak skomplikowaną sprawę. Życie wskaże strony ujemne i dodatnie przyjętych decyzji, które w razie potrzeby mogą być zmienione.



Patrol ratunkowy na plażach australijskich. Takie łodzie są fundowane i utrzymywane przez Australijskie Towarzystwo Ratunkowe na plażach, gdzie zbierają się większe ilości kąpiących się. Załoga tych łodzi jest dobrze wyćwiczona zwłaszcza, jeżeli chodzi o utrzymanie łodzi przy brzegu na równym kilu.



*Chamberlain i Mussolini.
Czy nowy układ sił na morzu Śródziemnym?*

W każdym razie utworzenie starostwa gdyńskiego jest krokiem naprzód i jest dowodem dobrej woli Rządu polskiego w kierunku poparcia rozwoju Gdyni.

Z punktu widzenia interesów samej Gdyni jest dobrze, że stanowisko starosty ma objąć długoletni członek Rady Ligi M. i R., p. Generał Marjusz Zaruski, cieszący się zupełnym zaufaniem Rządu, co mu ułatwi szybkie załatwienie szeregu spraw, mających doniosłe znaczenie dla rozwoju portu i tworzonego dla niego, miasta Gdyni.

CZY RZYM BYŁ POTEGĄ MORSKĄ.

Mussolini przybył do Perugji, gdzie w uniwersytecie dla cudzoziemców wygłosił odczyt. Odczyt ten Mussolini rozpoczął pytaniem, czy Rzym był również wielką potęgą morską, na co odpowiedział twierdząco i podkreślił, że nie panując na morzu, Rzym nie mógłby zdobyć i utrzymać swej wielkiej potęgi.

Poczynając od czasów najdawniejszych, gdy Rzym posiadał tylko niewielką flotę handlową, Mussolini przedstawił w głównych zarysach rozwój floty rzymskiej, która zaczęła nabierać znaczenia w okresie, poprzedzającym pierwszą wojnę punicką i która w 200 lat po panowaniu Augusta osiągnęła szczytu swojej potęgi. Dalej Mussolini wspominał o starciach z Kartaginą na Sycylii i na morzu. W bitwie morskiej pod Milazzo dowodzący flotą rzymską Duilius rozwił legendę o niezwyciężalności Kartagińczyków na morzu. Dalej Mussolini przypomniał wysiłki Hannibala i Hazdrubala, którzy przeszli Pireneje i Alpy i wtargnęli do Włoch. Wielkie zamysły Hannibala, mówił Mussolini, zostałyby uwieńczone powodzeniem, lecz, na szczęście, Rzym zachował panowanie nad morzem i flota była jego najlepszą obroną. Hannibal nie zdołał utrzymać Syrakuz, a gdy Rzymianie odzyskali Tarent, armia kartagińska została całkowicie odcięta od swej podstawy. Wytrwałość rzymska zatriumfowała i bitwa pod Metaurum była wstępem do bitwy pod Zama, w której potęga Kartaginy została całkowicie zniszczona. Scypjon z flotą ochotniczą przeniósł wojnę do Afryki i spalił 500 statków kartagińskich. Wówczas potęga morską Kartaginy rozpadła się w proch i morze Śródziemne dostało się pod niepodzielne panowanie Rzymu.

Rzym przeto — zakończył Mussolini — był potężnym również i na morzu i potęgą ta była rezultatem długich wysiłków, wytrwałości i niezłomnej woli. Cnoty te zwyciężały wczoraj i zwyciężać będą jutro i zawsze.

POTEŻNE FALE MORSKIE ZNISZCZYŁY LATARNIĘ MORSKĄ. Potęga fal morskich jest olbrzymia. Już od dawna stwierdzono, że fale morskie z łatwością zginają potężne sztaby żelaza, zmywają olbrzymie góry i t. d.

Jednym z dowodów takiej potęgi jest ostatni wypadek zniszczenia przez fale morskie latarni morskiej, stojącej w odległości 60 mil morskich od Hongkongu. Latarnia ta stała na skałach wznoszących się 140 stóp ponad poziom morza. Fale morskie podczas ostatniego straszego tajfunu dosięgły wysokości okien latarni morskiej, rozbili szyby grube na



Yacht angielski „Dolphine”, na którym odbyło się spotkanie Mussoliniego z Chamberlainem.

pół cała, a następnie zniszczyły cały budynek.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM. W ciągu pierwszego półrocza 1923 r. weszło statków o ogólnej pojemności— 859.000 ton; w 1924 r. — 803.200 ton; w 1925 r. — 739.100 ton; w 1926 r. — 1.507.000 ton. Wyszło statków o ogólnej pojemności w ciągu pierwszego półrocza 1923 r. — 856.100 ton; w 1924 r. — 812.000 ton; w 1925 r. — 743.900 ton; w 1926 r. — 1.469.000 ton.

Przyczyną tak znacznego zwiększenia obrotu portu Gdańskiego był przede wszystkim zatarg handlowy polsko-niemiecki, gdy polski przemysł węglowy, któremu zamknięto rynki niemieckie, zmuszony był do szukania innych rynków na Bałtyku.

Eksport węgla przez Gdańsk i Gdynię został spotęgowany ponadto nieco później wybuchem strajku górników w Anglii.



Zbudowany w Poznaniu ślizgowiec syst. inż. M. Bohatyrewa po odbytej próbie na Warcie. Próba dała świetne wyniki.

Dane techniczne ślizgowca są następujące: długość całkowita mt. 8, szerokość mt. 1,80, zanurzenie mt. 0,5, silnik 40 km., zapas materiałów pędnych na 4 godziny, nośność użyteczna 400 kg., waga całkowita 750 kg., szybkość średnia 40 km. godz. Ślizgowiec odbył już 10-godzinne próby z wynikiem doskonałym. Obecnie codziennie jest w ruchu w ciągu paru godzin (na Warcie). Jest w wykonaniu: typ komunikacyjny, wojskowy i myśliwski.

W danej chwili nasze porty pracują z największą intensywnością. Korzystając z obecnego przeciążenia swego portu, Gdańsk dobija się olbrzymiej pożyczki specjalnie na cele rozbudowy swego portu. Gdyby ta pożyczka, kosztą połowy której poniosłaby Polska, została uskuteczniiona, Gdańsk mógłby wybudować nowe baseny portowe, obliczone na obrót nie mniejszy od tego, na jaki jest obliczona cała Gdynia.

Zachodzą obawy, że w związku z upadkiem strejku angielskiego eksport węgla się zmniejszy i pieniądze wyłożone na nazbyt szeroką rozbudowę portu Gdańskiego nie będą należycie wykorzystane.

Jednocześnie brak odpowiednich kredytów nie pozwala bardziej intensywnie prowadzić budowy portu w Gdyni.

ŻEGLUGA „WISŁA-BALTYK”. Niedawno utworzone, specjalnie do wywozu węgla, towarzystwo żeglugi „Wisła-Baltyk”, mające za podstawę swej działalności port w Tczewie, gdzie ładowano węgiel na morskie lichterki, korzystało dotąd z lichteugów i holowników morskich, czartowanych w Hamburgu i sprzedawało węgiel cif porty cudzoziemskie (t. j. z dostawą do portu przeznaczenia).

Obecnie towarzystwo, pragnąc się usamodzielnic pod względem tonażu, nabyło zagranicą 6 morskich holowników i 14 morskich lichterów, dzięki którym już w najkrótszym czasie nasz węgiel pojedzie w świat szeroki pod polską banderą.

Towarzystwo „Wisła-Baltyk” przystąpiło również do budowy bardzo interesujących, najbardziej współczesnych, urządzeń ładunkowych dla węgla.

W najbliższych numerach „MORZA” zamierzamy bliżej zaznajomić naszych czytelników z temi urządzeniami, oraz z nową flotą towarzystwa.

BUDOWA PAROWCÓW DLA ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ. Ministerstwo Komunikacji zamówiło w Stoczni Gdańskiej (udział w której posiada i Polska) dwa parowce jednakowego typu dla żeglugi przybrzeżnej z Gdańska i Gdyni na Hel.

Jeden z tych statków ma być również zastosowany do dalszych wycieczek w obrębie morza Bałtyckiego, posiadając około 100 miejsc sypialnych. Jest możliwe, że organizacją takich wycieczek zajmie się nasza Liga, uwzględniając przede wszystkim swoich członków.

Stocznia już przystąpiła do budowy tych statków, które mają być wykończone na 1-go maja — 1-go czerwca roku przyszłego.

ZAKUP ŁODZI PODWODNEJ DLA MARYNARKI POLSKIEJ. Z inicjatywy „Polski Zbrojnej” i grupy oficerów ukonstytuował się Komitet fundacji łodzi podwodnej.

Do zarządu Komitetu weszli: przewodniczący ppłk. Zdankiewicz z Wojskowego Instytutu Gazowego, wiceprzewodniczący mjr. K. K. Kreczmar, skarbnik kpt. Puławski z Dep. VII Intend., wiceskarbnik kpt. S. G. Kloc, sekretarz kpt. Koźmiński z Oddz. II Szt. Gen. inicjator zbiórki, wicesekretarz por. mar. Wolski z Kierownictwa Marynarki Wojennej.

Kom. rewizyjna: mjr. S. G. Krzewski, kpt. Węsierski z Dep. IX Spraw. i rtm. Kossowski z Komendy m. Warszawy.

Ponadto komitet uchwalił zwrócić się do pp. dowódców wszystkich OK., inspektorów armji i gen. bryg. Zaruskiego z prośbą o przyjęcie mandatów członków honorowych.

Pierwszemi pracami tak utworzonego komitetu będą: opracowanie statutu i jego legalizacja, a dalej przejęcie funduszu

zgrupowanego dotychczas od Administracji „Polski Zbrojnej” i ulokowanie go na umyślnie otwartym koncie w PKO.

NOWY KRAŻOWNIK FLOTY JUGOSŁOWIAŃSKIEJ. Do portu Jugosłowiańskiego Kotoru przybył ostatnio i wśród wielkich uroczystości został wcielony do floty jugosłowiańskiej krążownik „Dalmacja”.

Cieszymy się ze zwiększenia siły morskiej bratniego narodu i przesyłamy serdeczne życzenia pomyślnego rozwoju ich floty wojennej, szereg kierowniczych stanowisk, w której jest zajęty przez kolegów wielu oficerów z naszej floty.

Nie mamy z naszymi braćmi z nad Adriatyku wspólnej granicy lądowej, lecz nie zapominajmy, że nas łączy morze. Miejmy zatem nadzieję, że nastąpi dzień, gdy ujrzymy w Gdyni banderę jugosłowiańską, zaś do Kotoru zawita białoczerwona bandera polska.

8 DNI W KADŁUBIE OKRETU POD WODĄ. Niedawno przyholowano do portu gdańskiego trójmasztowiec „Saturn”, który znaleziono na pełnym morzu, przewrócony do góry dnem i popędzany przez fale. W kadłubie tego statku pogrzebani byli żywcem jego kapitan i sternik, znajdujący się tam od ośmiu dni. Uratowany kapitan „Saturna” tak przedstawił w rozmowie z jednym z dziennikarzy swoje przeżycia:

„Saturn” zaskoczony został na morzu przez burzę. Trzeciego dnia statek był już tak dalece uszkodzony, że nie ulegało wątpliwości, iż musi położyć się na bok.

Czwartego dnia fale spłókały z pokładu trzech marynarzy. Kapitan wydał rozkaz przejścia na łódzie. Spuszczono już przedostatnią łódź, gdy kapitan nagle zauważył, że marynarze zapomnieli zabrać skrzynię z dokumentami okrętowymi, wobec tego szybko zapaścił się w ciemną głęb statku, gdy potężne uderzenie fal w tej właśnie chwili przewróciło zupełnie okręt na bok.

Znajdujący się na łodziach marynarze musieli czem prędzej siekierami poprzecinać liny, gdyż w przeciwnym razie ciężar przewracającego się okrętu wciągnąłby ich wraz z łodziami w głębie.

Tymczasem kapitan znalazł wejście do swej kajuty tak zatarasowane, że udało się otworzyć drzwi dopiero po wielo-

dzinnej pracy. Przyczołgał się z wolna ku ranionemu sternikowi i z trudem wielkim udało mu się wreszcie wciągnąć go do kajuty. W tym właśnie momencie statek się przewrócił do góry dnem, rzucając rannego sternika tak nieszczęśliwie, że zranił się ciężko o rozbitą klosz lampy okrętowej.

Kapitan pociemku dotarł do niego, aby wiernemu towarzyszeni przewiązać rany. Ku swemu zdumieniu zauważył po chwili, że woda już się wyżej nie wznosi, a znów po pewnym momencie okazało się, że nawet zupełnie wyciekła z kajuty. Także ku zdumieniu kapitana okazało się, iż powietrze jest wcale niezłe i że oddychać można swobodnie.

Godziny upływały z wolna za godzinami, a „Saturn” był w dalszym ciągu miotany falami po morzu. Ale — nie tonął! Przez ten czas kapitan i ranny sternik, oszczędzając zapasów żywności, które z głębi okrętu wydobywali, jedli tyle, aby utrzymać się przy życiu.

Mijały nieskończone godziny, które zdawały się całymi latami. I oto po takiej długiej podróży doszły do uszu żywcem w morzu pogrzebanych odgłosy życia portowego. Był to istotnie port — port gdański! Do tego właśnie portu pudło rozbitego statku zostało przyholowane i porzucone w pobliżu brzegu.

Kapitan zaczął walić sztabą żelazną w ścianę kadłuba, aby dać znać o swoim istnieniu. Daremnie! Dzień roboczy został już ukończony i robotnicy odeszli, nie troszcząc się wcale o los pudła okrętowego.

Naraz słychać jakąś wrzawę, a potem ciężkie stapania po kadłubie okrętu. Kapitan wybija coraz silniej swoje sygnały sztabą żelazną o ścianę. Słyszy, że tuż nad jego głową rozlegają się gwizdki stróżów nocnych... Alarm! Jednym gwizdkiem odpowiadają natychmiast inne. Naraz policjant, który był dawniej zapewne marynarzem i obznajmiony był z służbą telegraficzną, zaczyna laską gumową wypukiwać na ścianie pudła okrętowego alfabet telegraficzny, układający się w następujące słowa:

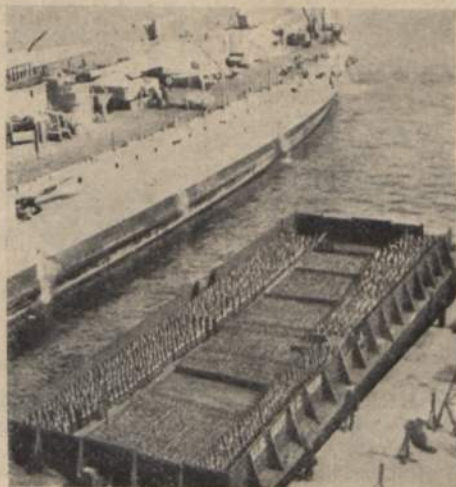
„Cicho, kto tam jest w środku?”
— Rozbitek okrętowy! — brzmiała odpowiedź. — Ratujcie nas, dusimy się już z braku powietrza.

Kapitan wypukiwał alfabetem telegraficznym te słowa jak najdokładniej, rozumiejąc, że jest to może ostatnia sposobność ocalenia się.

Słychać było dźwięk dzwonów alarmowych. Rozbitkowie czuli, jak kadłub okrętu dźwigany jest przy pomocy wind w górę; usłyszeli, jak z jego kabiny wylewa się woda i ujrzeli wreszcie gwiazdziste niebo, oraz głosy przywołanych lekarzy. Z tą chwilą męka ich się skończyła. Upagnione ocalenie stało się faktem.

Wywóz morski w sierpniu 1926 r.:

	przez Gdańsk:	przez Gdynię:
Ogółem	522.151	
Węgiel	334.363	44.608 8.950 t.
Drzewo	129.883	
Oleje mineralne	17.590	
Żyto	14.573	
Pszenica	4.813	
Jęczmień	1.952	
Cukier	4.906	
Rzepak	2.115	
Cement	2.666	
Sól	2.220	
Superfosfat	1.918	
Parafina	1.228	
Soda	1.025	



Amunicja amerykańskiego okrętu bojowego „Utah”, wyładowana przed pójściem okrętu do doku.

Interesującym jest sposób przewożenia amunicji w dużych pływających pudłach.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. R.

ZMIANY W KIEROWNICTWIE LIGI. Będąc obranym na wice-prezesa Centralnego Zarządu Ligi, komandor H. Pistel złożył dotychczas piastowane przez niego obowiązki dyrektora-zarządzającego, na to zaś stanowisko został powołany członek Centralnego Zarządu Prezes Ligi w Poznaniu p. Julian Rummel.

P. J. Rummel był dyrektorem Ligi w Warszawie do początku 1924 roku, gdy pozbawienie Ligi lokalu zmusiło go do przeniesienia się do Poznania.

Członkowie Ligi znają działalność p. J. Rummla z jego licznych artykułów, broszur i prac tej miary, jak np. „Port w Gdyni” 1923 r., „Państwo a Morze” 1925 r., „Gdynia — port Polski” 1926 r.

ODDZIAŁ L. M. R. W MILEJOWIE. P. E. Znatowicz złożył sprawozdanie z działalności Oddziału od 1 stycznia do 15 sierpnia r. b.

Oddział liczy 103 członków. Biblioteka wzrosła do 58 tytułów. Dochody dały 2115,05 zł., a rozchody 2121,07 zł. Oddział prowadził bardzo energiczną propagandę spraw morskich przez rozsyłanie broszur i książek szkołom, instytucjom, członkom swoim i wybitnym osobistościom. Urządzono w Milejowie Wystawę Obrazów Koła Marynistów Polskich, którą zwiędziło zgórą 400 osób i która dała asumpt do wygłaszania pogawędek o morzu. Odbył się odczyt, prof. Wł. Nałęcz o zadaniach Polski na morzu. Urządzono w Milejowie uroczysty obchód „Wianków” z regatami na rzece Wieprzu.

Rozwijano sport wioślarski, zachęcając członków do nabywania łódek i organizowania dalszych wycieczek.

Opłacono całoroczne stypendjum w wysokości 900 zł. za ucznia sierotę w szkole Morskiej w Tzewie. Opłacono roczną prenumeratę za 110 egzemplarzy „Morza” dla członków i na cele propagandy.

Zarządzone nowe wybory utrzymały dotychczasowy Zarząd w całości w osobach pp. E. Znatowicza, T. Fabijanowskiego, Z. Rybińskiego i K. Siesickiego — oraz Komisję Rewizyjną w osobach pp. I. Drzewińskiego i F. Markowskiego.

Czysty dochód z zabawy przynosi 894,80 złotych, które Oddział, dopełniwszy do 1000 przekazał Centralnemu Zarządowi Ligi w Warszawie.

ZALOŻENIE ODDZIAŁU LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ W KRÓL. HUCIE.

Dnia 8 b. m. w sali posiedzeń Rady Miejskiej w Król. Hucie odbyło się zebranie organizacyjne celem utworzenia oddziału Ligi Morskiej i Rzeczej, na które przybyli pp. prezydent Spaltenstein, b. minister inżynier Kiedroń, naczelnik sądu dr. Wagner, oraz szereg znanych osobistości i przedstawicieli władz i miejscowych organizacji. Po zagajeniu zebrania przez pana prezydenta Spaltensteina wygłosił pan Młodzianowski, wiceprezes Oddziału Katowickiego Ligi Morskiej i Rzeczej, rzeczowy referat o istocie i celach Ligi Morskiej i Rzeczej, obfitujący w szereg interesujących momentów, odnoszących się do ważniejszych wydarzeń w historii polskiej żeglugi morskiej. Wydarzeniem dnia było przemó-

wienie b. ministra Kiedronia, gorącego zwolennika idei morskiej w Polsce, w którym tenże w zajmujący sposób przedstawił znaczenie racjonalnie rozbudowanych dróg wodnych, portów i floty morskiej. Z gospodarczego punktu widzenia podkreślił skutki niedomagań transportowych pod tym względem w związku ze strejkami angielskim oraz wskazał na doniosłość korzystnego rozwiązania problemu opanowania dróg wodnych dla Polski, a w szczególności dla Górnego Śląska, jako najważniejszego ogniska przemysłu polskiego, który bez dogodnych dróg komunikacyjnych nie będzie się mógł rozwijać w zadowalniającym stopniu. Przedstawił dotychczasowe zdobycze Polski na polu żeglugi morskiej i podniósł znamieny, szczególnie ciekawy dla obywateli Królewskiej Huty fakt, że pierwsze żorawie dla przeladunku węgla w Gdyni dostarczyła Huta Królewska. W dyskusji zabierali głos między innymi pp. Piec, dr. Gondzik, Puławski, Grzondziel i inż. Grabianowski, który oświetlił znaczenie żeglugi morskiej pod polską banderą z punktu widzenia propagandy zagranicznej.

Po powzięciu jednogłośnej uchwały o utworzeniu oddziału Ligi w Królewskiej Hucie wybrano Zarząd, do którego weszli pp. Zajac, Hadrijanówna, Grzondziel, dr. Wagner, dr. Gondzik, inż. Grabianowski, inż. Drozdowski, insp. Boczek, Idzkowski i Puławski.

ODDZIAŁ L. M. R. W ŁODZI. Sekretarjat oddziału Ligi Morskiej i Rzeczej w Łodzi, za naszym pośrednictwem zważył szych członków do zgłoszenia się po odbiór miesięcznika „Morze”. Sekretarjat przy ul. Piotrkowskiej 92 wydawać będzie przypadające każdemu członkowi zaległe numery miesięcznika codziennie w lokalu Ligi od godz. 18 do 19-ej wiecz.

W myśl uchwały zarządu Ligi z dnia 14 b. m. sekretarjat nie będzie obowiązany do przetrzymywania nieodebranych numerów dłużej, jak przez dwa miesiące.

ODDZIAŁ L. M. R. W GRUDZIĄDZU. Zajęto się sprawą formowania biblioteki przy oddziale, o czym już ogół miejscowy był powiadomiony przez prasę. Podjęto sprawę uzyskania od szeregu firm handlowych, aptek i pism rabatu dla członków Ligi. Myśl tę przyjęto bardzo przychylnie. Rzecz polega na tem, że członek Ligi, kupując towar w jednym z takich sklepów lub przy zamówieniu pism za okazaniem swej członkowskiej legitymacji uzyskuje większy lub mniejszy rabat (stosownie do umowy). Są to księgarnie, sklepy z bławatami, galanterją, obuwiem, towarami żelaznymi, naczyniem, damskimi kapeluszkami i ozdobami, ulgowe bilety do kina „Orzeł”. Znaczne zniżki uzyskano również od niektórych aptek.

Najdalej posunęły się w kierunku ustępstw tutejsze pisma „Głos...” i „Goniec...”, które tak samo można będzie otrzymywać, jak od agentur tak i przez pocztę, zamawianych w samych ekspedycjach.

Spis powyżej wspomnianych firm dostaje członek przy wręczaniu mu legitymacji imiennej z zarządu Ligi.

ODDZIAŁ L. M. R. W LUBLINIE. Lubelski Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej postanowił zakupić łódź motorową na 20 osób, która kursować będzie między Kazimierzem a Puławami. Zarząd Ligi nawiązał już kontakt ze stocznia w Gdańsku i Poznaniu, prosząc o nadsyłanie swych ofert. Dla powiększenia zakresu swej działalności i łatwiejszego gromadzenia funduszy, Lubelski Oddział postanowił organizować na prowincji Koła Ligi. Organizacji Kół podjął się szereg osób znanych ze swej działalności społecznej. I tak w Kazimierzu i Puławach prokurator Szwentner, w Krasnymstawie i Zamościu prokurator Bęski, w Białej Podlaskiej i Chełmie — p. J. Sasorska. Dla szkół powszechnych i średnich Zarząd Ligi przygotowuje szereg pogadanek z przezrociami. Pogadanki wygłoszą p. Nowotarska w szkołach powszechnych, pani Gajewska i dyr. Kowalczewski w szkołach średnich, oraz na Bronowicach — p. Sasorska. Wogóle Zarząd Lubelsk. Oddziału Ligi jest b. ruchliwy i stara się wszelkimi sposobami o uzyskanie sobie członków, jak i pieniędzy.

Jednym ze sposobów zebrania nieco pieniędzy jest sprzedaż ładnych pocztówek, w które Zarząd zaopatrzył biuro Orbis, wszystkie lubelskie księgarnie, składy materiałów piśmiennych i sklep p. Domiczka. Część kart wysłano do Krasnegostawu, Zamościa, Puław, Opola i Chełma.

Aby przyjść z pomocą gimnazjum polskiemu w Gdańsku, Liga zapisała się na członka Macierzy tamtejszej.

Lubelski Oddział Ligi Morskiej i Rz. liczy 444 członków.

ODDZIAŁ L. M. R. WE LWOWIE. **APEL DO SPOŁECZENSTWA.** Każdy obywatel polski powinien należeć do tej tak doniosłego znaczenia organizacji! Zarząd lwowskiego Okręgu wojewódzkiego Ligi Morskiej i Rzeczej zwraca się z apelem do mieszkańców Lwowa i całego województwa lwowskiego o wpisywanie się w szeregi członków tej doniosłej i pełnej znaczenia instytucji. Lwowski Okręg wojew. L. M. R. zrzeszył dotychczas około 1000 członków ze wszystkich warstw społecznych, bez względu na zawód i wyznanie.

Szeregi L. M. i R. stają otworem dla każdego, kto pragnie przyczynić się do propagandy i pracy społecznej na rzecz naszego morza.

Obecnie przystępuje Zarząd Okręgu do organizowania Oddziałów Ligi Morskiej we wszystkich miejscowościach na terenie województwa.

Oczekiwać należy, że apel Zarządu lw. Okręgu wojew. L. M. i R. nie przebrzmi bez echa i że społeczeństwo przez masowe wpisywanie się w szeregi Ligi poprze najskuteczniej organizację, której celem jest popieranie rozwoju polskich dróg wodnych, portów, polskiej żeglugi, rybactwa morskiego i handlu zamorskiego, oraz współdziałanie w tworzeniu siły zbrojnej Państwa na morzu i rzekach.

LIGA MORSKA I RZECZNA

ZARZĄD CENTRALNY

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Roczna składka członkowska wynosi: dla członka protektora wpisowe zł. 30, składka roczna zł. 120;

dla członka opiekuna wpisowe zł. 15, składka roczna zł. 60;

dla członka rzeczywistego wpisowe zł. 3, składka roczna zł. 12.

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

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

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

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

Dymitr Sulikowski (rok 1573).

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

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

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

MORZE

Organ Ligi Morskiej i Riecznej

Ilustrowany miesięcznik

rozpoczyna czwarty rok istnienia.

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

Na treść „Morza” składają się:

1) wstępne artykuły, poświęcone zwyczaj polityce morskiej i żegludze śródlądowej,

2) artykuły o handlowej żegludze morskiej i portach,

3) o marynarce wojennej,

4) o handlu, przemyśle morskim i rybolóstwie,

5) korespondencje z portów,

6) sport morski,

7) kronika Ligi M. i R.,

8) opisy podróży, beletrystyka, sztuka

9) i bibliografia.

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

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

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

„Morze” łączy wszystkich członków Ligi w jedną wielką rodzinę, spojona wspólną ideą.

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

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

Abonować „Morze” można i nie będąc członkiem Ligi.

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

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

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

Prenumeratorki mogą otrzymywać po cenach niższych wszystkie wydawnictwa Ligi Morskiej i Riecznej.

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

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

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

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

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

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

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

Polish State Petroleum Company
Państwowe Zakłady Naftowe

G. m. b. H.

Gdańsk, Wallgasse 16^a.

Eksport drogą morską en gros nafty,
benzyny, oleju gazowego, para-
finy, olejów smarowych,
gudronu i asfaltu.

A B C

WIELKI DZIENNIK ILUSTROWANY INFORMACYJNY

AKTUALNY
BEZPARTYJNY
CIEKAWY

Warszawa, Szpitalna 12.
Tel. 9125, 9160, 9162. Konto P. K. O. 13550.

Prenumeratę przyjmują wszystkie
urzędy pocztowe.

CUKIERNIA
W. URBANIK
Lwów, Sykstuska 35.

UPRZEJMIĘ
ZAWIADAMIAMY
PP. PRENUMERATORÓW

że ze względu na powięk-
szenie objętości czasopis-
ma prenumerata od 1-go
stycznia r. p. wynosić
będzie:

ROCZNIE Zł. 8.—
PÓLROCZNIE .. 4.50
KWARTALNIE .. 2.25

Prenumeratę przyjmują
wszystkie
URZĘDY POCZTOWE

S P R A W O Z D A N I E

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

B a n d e r a	Liczba	pojemność netto m ³	Ł a d o w a ł	
			ładunku	bunkru
Szwecja	10	21.630	17.440	1.188,5
Łotwa	1	2 135	—	—
Niemcy	9	13.188	10.154,5	317,5
Gdańsk	2	33.30	2.177,5	20
Norwegja	2	3.417	2.527,5	400
Francja	1	5.210	47 ton ład. 34 pasaż.	1 t. ład. 416 pasaż.
Razem	25	48.910	32.299,5 47 ton ład. 34 pasaż.	1926 1 t. ład. 416 pasaż.

Eksport polskiego węgla we wrześniu:

Gdynia 34.225,5 t. Gdańsk 270.764 t.
Tczew 8.760 t.

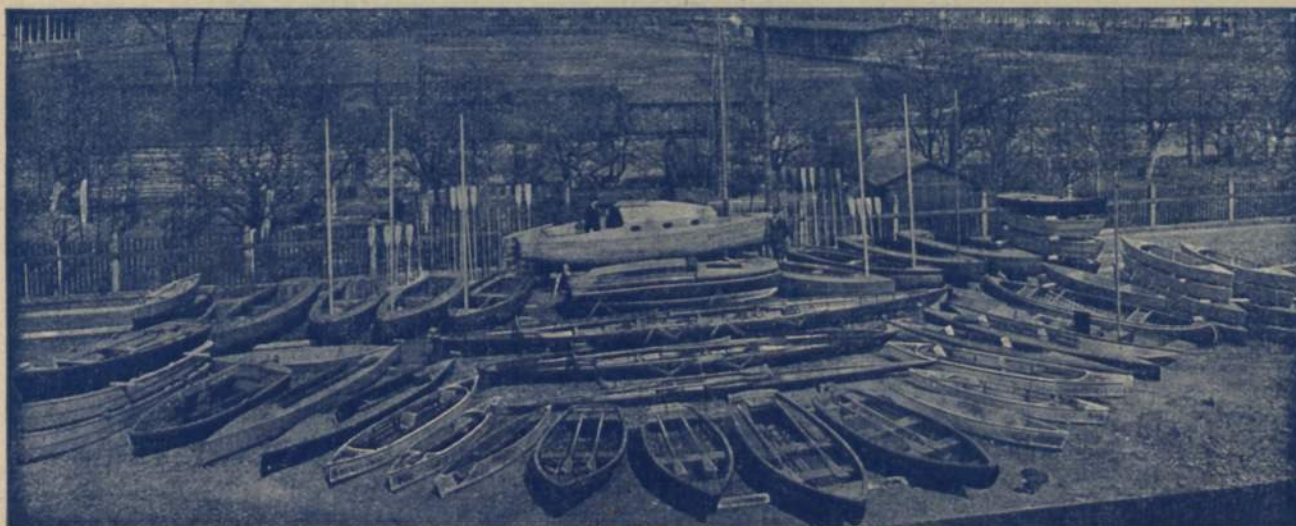
KAŻDY
PRENUMERATOR

„M O R Z A”
winien zaabonować
tygodnik poświęcony
sprawom żeglugi mor-
skiej i rzecznej

„ŻEGLARZ POLSKI”
Podaje najnowsze wiado-
mości portowe i że-
glugowe.

Łączna prenumerata
„Żegl. Polsk.” i „Morza”
wynosi zł. 13. ,
półroczna 6.50.

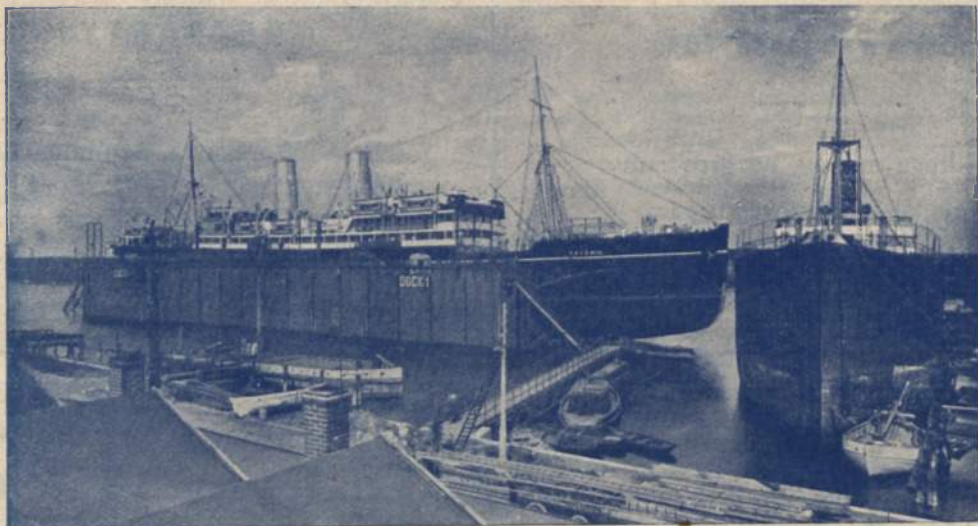
Wpłacać do Administracji
„Morza”, P. K. O. 9.747
lub „Żeglarsza Polskiego”
P. K. O. 170.044.



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

The International Shipbuilding and Engineering Co. Ltd.

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



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: Ogniove — Poznań.

Telefony: 2381, 5372 i 4112.

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

Od roku 1892 przechodzi pod zarząd Wydziału Krajowego.

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

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

„KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU”.

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

Zbiór składek za rok 1925. 7.272.164,33 zł.

Majątek K. U. O. (fundusz rezerwy dzialu ogniowego). 4.106.891,97 ..

Przypuszczalny zbiór składek w roku 1927 16.000.000,— ..

Krajowe Ubezpieczenie Ogniove w Poznaniu posiada 3 dzialy:

OGNIOWY — ŻYCIOWY — GRADOWY

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

SUMIENNA I NATYCHMIASTOWA LIKWIDACJA SZKÓD. K. U. O. POSIADA W POZNANIU TRZY WLASNE 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. 8.—, półrocznie 4.50, kwartalnie 2.25. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O. 9747, przekazem pocztowym pod adresem Administracji pisma, lub przez Urząd pocztowy. Członkowie L. M. i R. otrzymują czasopismo bezpłatnie.

PRENUMERATA „Morza” wraz z tygodnikiem „Żeglarz Polski” wynosi zł. 13.—, dla Członków L. M. R. Żeglarz Polski za dopłatą zł. 6.— w stosunku rocznym.

Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres: Elektoralna 2, Warszawa. Przedstawicielstwo: w Gdańsku, Langgasse 75 „Devera”; Katowice: Warszawska 27. Konto P. K. O. 303.463. Przy inkasowaniu należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 gr. tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

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

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: RADOŚLAW KRAJEWSKI