

MORZE



ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

ZAKŁADY BUDOWLANE
B-cia HORN
i
RUPIEWICZ

MAZOWIECKA 7.

TEL. 13-82
BIURO

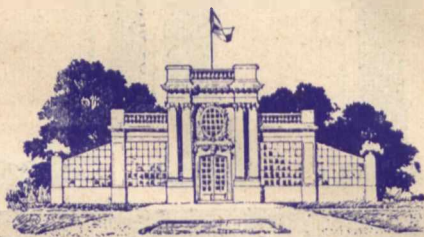
TEL. 225-94
ZARZĄD

TEL. 9-31, LUDNA 6

FABR. STOLARSKO-CIEŚIELSKA

TEL. 162-64, LUDNA 6

ODDZIAŁ SZTUKATORSKI



ZAKŁADY PRZEMYSŁOWO OGRODNICZE
RAJMUND SZYMBORSKI

ULICA POWĄZKOWSKA 22. TEL. 223-73.

P O L E C A J Ą

KWIATY CIĘTE, ROŚLINY OZDOBNE,
PALMY, KOSZE, WIEŃCE,
WIAZANKI, DEKORACJE.

STAŁA WYSTAWA KWIATÓW
UL. KRÓLEWSKA 11. TEL. 47-01 (Plac Saski)

NAJTANIEJ — NAJWIĘKSZY WYBÓR.

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWO-BUDOWLANE

T-WO AKC. w WARSZAWIE

Martens Franciszek
i **Daab Adam**

WYDZIAŁ
ROBÓT INŻYNIERSKICH
Wiejska 9, tel. 55-84.

FABRYKA
CZERNIAKOWSKA 171-173,
tel. 18-36

BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN

K 342.88/76

S. B.

nr. 2595/1925/7

Cena numeru 50 gr.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

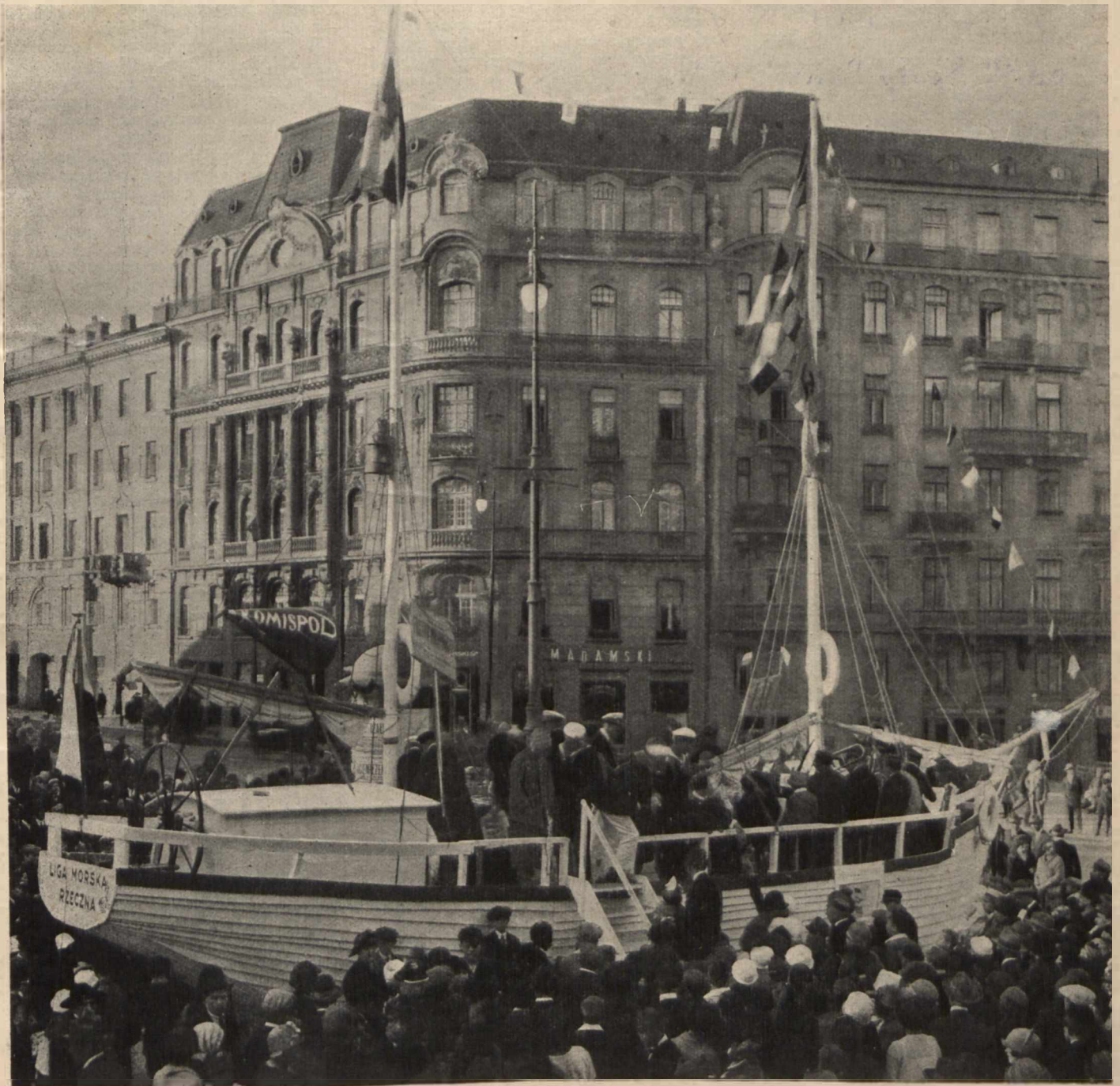
Nr. 7.

Warszawa, lipiec 1925 r.

Rok. II.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL I KOMANDOR CZESŁAW PETELEŃZ (jako naczelni kierownicy) oraz ANTONI ALEKSANDROWICZ (sport wodny i kierownictwo artystyczne), PIOTR BOMAS (sprawy portowe), RAFAŁ CZECHÓTT I WŁADYSŁAW FILANOWICZ (marynarka wojenna), RADOŚLAW KRAJEWSKI (rybactwo), STANISŁAW KRUSZYŃSKI (dział oficjalny L. M. i R.), FELIKS BOSTKOWSKI (marynarka handlowa), ALEKSANDER RYLKE (drogi wodne śródlądowe i technika morska). Adres redakcji i administracji: ul. Elektoralna 2, (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu), Warszawa. Administracja czynna w dni powszednie od g. 3 do 4 popoł., tel. 15-63, Konto czekowe w P. K. O. Nr. 9747, redakcja w płatki od 8 do 7 popoł., tel. 15-63; prywatny telefon redaktora 13-39. Okładkę do niniejszego numeru ozdobił FRANCISZEK STĘDŁECKI.

Z „TYGODNIA BANDERY“



Fot. M. Fuks.

Model żaglowego okrętu na placu Trzech Krzyży w Warszawie. Okręt ten zaofiarowała Lidze M. i R. firma Martens i Daab, budowę przeprowadzono pod bezpośrednim kierownictwem inż. Al. Pauly.

JAK SIĘ PRZEDSTAWIA OBECNIE DOSTĘP POLSKI DO MORZA

Wojna światowa przyniosła Polsce zmartwychwstanie, a w stosunku do morza traktat wersalski przywrócił jej dawne prawa, lecz granice wyłącznego władania brzegiem morskim zaznaczył w takich ramach, że Polsce pod względem interesów marynarki handlowej przypadł najuboższy szmat wybrzeża.

Na całej linii przynależnego nam z powrotem brzegu nie było ani jednego większego miasta morskiego, ani jednego handlowego portu morskiego, a co zatem idzie, nie było też ani jednego obywatela, posiadającego okręty morskie, które siłą rzeczy musiałyby konsekwentnie przejść pod banderę polską.

O wiele w lepszych warunkach znalazły się nowopowstałe inne państwa, jak Estonia, Łotwa, Finlandja, nawet Litwa, zatem Jugosławja, albowiem razem z suwerennością otrzymały znaczne, już gotowe porty morskie i dość okazałe, także już gotowy tonaż morski.

Cały więc ciężar powołania do życia i zapoczątkowania marynarki handlowej spadł wyłącznie na samą Polskę, a gdy Państwo Polskie po odzyskaniu wolności, nie zważając na szalone, wywołane zniszczeniem przez wojnę kraju, finansowe trudności, przystąpiło w roku 1921 do budowy własnego portu w Gdyni, to nie tylko obce nam żywiły, lecz nawet społeczeństwo polskie bardzo sceptycznie przyjęło te zamierzenia naszych władz. Nie wierzono, że nasze młode państwo zdoła stworzyć sobie żywotny port na naszym wybrzeżu. Stopniowo jednak nastroj ten ulegał znacznym zmianom, a dziś sprawy budowy własnego portu przedstawiają się w ten sposób, że Rząd Polski pod wpływem opinii całego społeczeństwa dokłada wszelkich starań, aby port Gdyniński możliwie prędzej stał się czynnym w zakresie zamierzonego projektu.

Jak już wiadomo, na mocy umowy z Konsorcjum Francusko-Polskiem, które przyjęło na siebie budowę portu gdynińskiego, pierwotnie roboty miały być skończone 31 grudnia 1930 roku, przyczem już od roku 1925 co rok Konsorcjum obowiązane jest oddawać do eksploatacji część gotowych nabrzeży tak, aby eksploatacja portu mogła się rozpocząć zaraz i bez żadnej przerwy stopniowo mogła się zwiększać.

Obecnie, wobec zleceń Sejmu i Senatu o przyspieszenie budowy portu w Gdyni, została w końcu lutego roku bieżącego zawarta z Konsorcjum dodatkowa umowa, na mocy której ostateczny termin ukończenia wszystkich przyjętych przez Konsorcjum robót przy budowie portu w Gdyni przesunięty został o cały rok wstecz, to jest na dzień 31 grudnia 1929 r.

Wobec czego roboty idą w przyspieszonym tempie, jednak w ramach technicznej ich wykonalności.

Niezależnie od prowadzonych planowo robót przy budowie Gdynińskiego portu, rząd polski powziął decyzję, aby egzystujące już prowizoryczne moło południowe natychmiast przystosować do eksportu węgla, aby łącznie z Gdańskiem już teraz zwiększyć ogólną zdolność Polski do eksportu tego artykułu.

Do wykonania tej decyzji odpowiednie resorty natychmiast zabrały się bardzo

energicznie z takim obliczeniem, aby już w lipcu tego roku Gdynia, bez uszczuplenia swej dotychczasowej portowej zdolności, zdolną była wypuścić tygodniowo od 1 do 2 statków węglowych.

Jednocześnie w ostatnich czasach Polska zajęła bardzo wyraźne stanowisko w stosunku do własnej marynarki handlowej.

Ostatnio, jako wniosek poselski, Sejm przyjął ustawę „O popieraniu polskiej żeglugi morskiej”, a jako wniosek rządowy, ustawę „O wyłączności portów polskich dla wychodźstwa”.

Grupa posłów Związku Ludowo-Narodowego, wnosząc na Sejm wniosek o popieraniu polskiej żeglugi morskiej, wychodziła z założenia, że podstawowym czynnikiem rozwoju światowego handlu, a wraz z nim i cywilizacji są morskie środki transportowe.

Własna marynarka handlowa jest jednocześnie niezbędnym warunkiem istotnej niezależności państwa, które przeto w własnym najżywotniejszym interesie powinno współdziałać z jej powstaniem i rozwojem.

Polska, która posiada własne wybrzeże, o ile chce być prawdziwie państwem niezależnym, musi dążyć do posiadania własnej floty handlowej, co przy obecnych warunkach da się osiągnąć li tylko przy wprowadzeniu w życie osobnej ustawy, któraby dała podstawy i normy prawne dla świadczeń Państwa na rzecz polskich przedsiębiorstw budowy statków i polskich towarzystw żeglugi morskiej, a która zwiększając energię ojczyzną w kierunku tworzenia własnej marynarki handlowej, stworzyła przeto założenie w Polsce podwalin pod własną flotę handlową.

Uchwalona przez Sejm w dniu 29 maja r. b. ustawa przewiduje możliwość okazywania tak dla nowo-powstających, jak dla już istniejących krajowych przedsiębiorstw budowy statków morskich, oraz dla przedsiębiorstw żeglugi pomocy materialnej ze Skarbu Państwa i wydawania przez Państwo odpowiednich zarządzeń gospodarczych, skierowanych do łatwiejszego powstania i rozwoju ojczyznej marynarki handlowej.

Pomoc ta polega na udzielaniu taniego kredytu lub gwarancji państwowej, na wypłacaniu premii za statki, wykonane w kraju, za rozległość przebywanej przez statki przetrzeni wodnej oraz wielkość statku, za ilość przewożonych ładunków w interesie ojczyznej przemysłu i handlu, za odwołanie przez rząd wskazanych portów, za przewożenie poczty, za utrzymanie regularnych rejsów z określoną szybkością, na przyznaniu ulg w opłatach portowych, taryfowych, celnych, na częściowym zwrocie opłat kanałowych, zresztą na częściowym lub całkowitym uwolnieniu przedsiębiorstw od podatków i opłat państwowych na okres czasu nie przewyższający lat 15.

Z powyższego wynika, że sprawę popierania własnej żeglugi morskiej ustawa traktuje bardzo szeroko, albowiem obejmuje wszelkie znane sposoby okazywania dodatkich wpływów na rozwój w pewnym kierunku. Pozostaje tu tylko właściwe ich zastosowanie w praktyce.

Drugim objawem większego zwrócenia uwagi na własną marynarkę, a jed-

nocześnie i na rozwój własnego portu, jest przyjęcie przez Sejm w dniu 10 czerwca ustawy „O wyłączności portów polskich dla wychodźstwa”.

Wnosząc na Sejm powyższą ustawę, rząd wychodził z założenia, że:

1) Polska ma prawo i obowiązek wykorzystać dostęp do morza przez skierowanie na Gdynię i Gdańsk (bo Gdańsk też jest uważany jako port polski) całej swojej zamorskiej emigracji.

2) Wysyłanie emigrantów kolejami do portów zachodnio-europejskich byłoby zaprzepaszczeniem sprawy pozyskania bezpośredniej komunikacji morskiej z Ameryką i równałoby się zrzczeniu własnego wybrzeża dla ruchu wychodźczego

Nadto kierowanie wychodźstwa przez porty zachodnio-europejskie przynosi korzyści jedynie przedsiębiorstwom żeglugowym zagranicznym, a hamuje rozwój ojczyznej floty handlowej, mającej swe oparcie w portach polskich.

3) Przejazd bezpośredniej komunikacji z Polski do Ameryki najlepiej zabezpiecza polskich emigrantów od wyzysku i niedogodności i tylko na tej drodze rząd polski może roztoczyć nad nimi rzeczywistością i skuteczną opiekę.

Z chwilą wejścia powyższej ustawy w życie, a ma to nastąpić, jak tego wymaga art. 3 ustawy, z dniem 1 stycznia 1926 r., całe polskie wychodźstwo za ocean kieruje się (art. 1) wyłącznie przez porty polskie na Bałtyku.

Koncesje na przewóz wychodźców (art. 2) mogą być wydawane linjom okrętowym jedynie z zachowaniem warunku, podanego w art. 1.

Postanowienie niniejsze nie dotyczy jednak uprawnień państw obcych, wynikających z uprzednio zawartych z nimi układów narodowych.

Jednak Sejm jednocześnie z Ustawą przyjął rezolucję, wzywającą rząd do wypowiedzenia w terminie odpowiednim koncesyj i układów międzynarodowych, które nie odpowiadają zasadom, zawartym w powyższej ustawie.

Przyspieszona budowa własnego portu w Gdyni i wymienione wyżej dwie ustawy są to wyraźne objawy polityki, jaką Polska zdecydowanie prowadzi w stosunku do dostępu do morza.

Rzeczą jest już jasną, że Polska weszła na właściwą drogę do zrealizowania swych praw morskich.

G. CHRZANOWSKI.

DŻONKI.

W dawnym państwie bogdychana, kiedy zorza wstaje zrana, w złote ranki, w jasne dżonki szlakiem wodnym płyną dżonki. Każda z nich we wnętrzu niesie hodowany w bujnym lössie haszyszowy len.

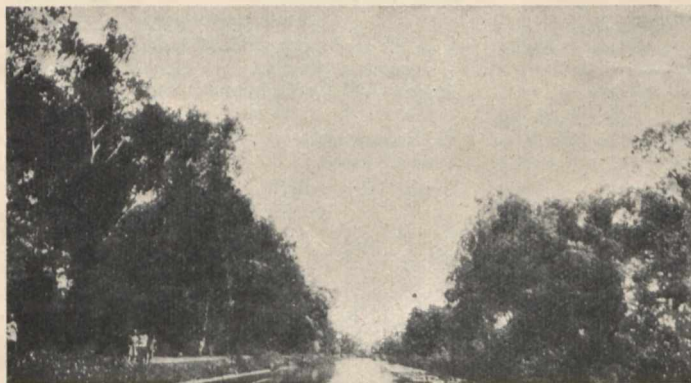
Kosooka żądza złota, ożywiając żagli łętno, sprawa, że wraz z falą mętna suną dżonki do bram Kiota pod urokiem jenu.

Wodna droga jest daleka, lecz ospała dżonka zwleka, marząc, że sam jej się przyśni, jako gejszy sen.

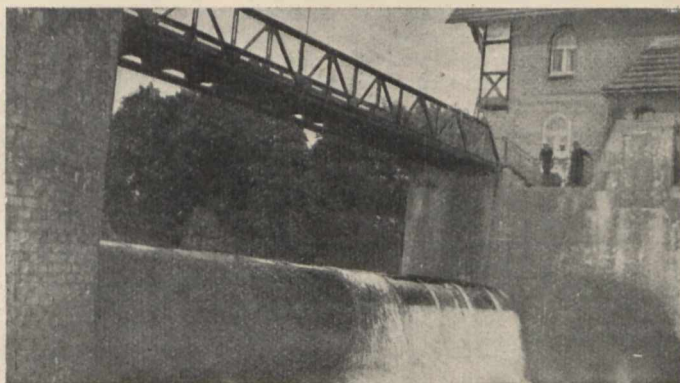
gaj różowy kwieciem wiśni.

JERZY BOHDAN RYCHLIŃSKI.

WARUNKI ROZWOJU DRÓG WODNYCH W POLSCE



Kanał Królewski



Jaz walcowy w Brdziejściu pod Bydgoszczą.

Port polski posiada doskonale warunki rozwoju, jako krańcowy punkt żeglugi morskiej.

Będzie mógł jednak skutecznie konkurować z Hamburgiem, Szczecinem lub Bremą, — tylko wtedy, gdy stanie się wylotem wszelkich dróg wodnych.

Od rozwoju więc dróg wodnych w Polsce, od ich penetracji aż do środka Rosji i pobraża morza Czarnego — z jednej strony, — a do Śląska, Karpat i Rumunji z drugiej, — zależy znaczenie i rozwój portu na Bałtyku.

Jakie są warunki rozwoju dróg wodnych w Polsce?

W tej kwestji musimy rozróżnić drogi wodne naturalne i sztuczne.

Nasze drogi wodne naturalne, — z Wisłą na czele, — pod względem swej konfiguracji co do granic Państwa przedstawiają się, rzecz można, idealnie. W pobliżu stolicy Państwa zbiegają się najważniejsze dopływy głównej rzeki kraju, która przecina państwo przez sam środek i łączy stolicę z morzem.

Dorzecza sąsiednich rzek: Odry, Niemna i Dniepru oddzielone są od dorzecza Wisły nader niskimi, obfitującymi w wodę wododziałami, — i mogły być z łatwością połączone za pomocą kanałów.

Niestety, mimo tej pomyślnej naogół konfiguracji biegu, być może korzystniejszej, niż w jakimkolwiek innym państwie, — rzeki polskie mają pewne ważne strony ujemne, które dla żeglugi przedstawiają znaczne niedogodności.

W pierwszym rzędzie należy wymienić dość znaczny spadek zwierciadła wody. Na Wisłę wynosi on w przestrzeni od Krakowa do Modlina 35—25 cm., od Modlina do Tczewa 18—20 cm. na kilometr.

Oprócz Prypeć i jej dopływów, a także górnej części Bugu (powyżej Dorohuska), — żeglowne rzeki polskie mają spadek powyżej 20 cm. na kilometr.

Aczkolwiek przy takich spadkach możliwym jest, — za pomocą regulacji utrzymania niezłych warunków żeglowności, — to jednak należy przyznać, że spadki te są, w porównaniu ze spadkami przeważnej części rzek rosyjskich a nawet północno-niemieckich, — bardzo znaczne. — i, w połączeniu z ruchomem piaszczystem dnem przedstawiają niekorzystne warunki dla regulacji i robót bagrowych.

Drugą niekorzystną bardzo okolicznością, jest wielkie wahanie przepływu, który na wiosnę w czasie przyboru bywa nieraz 50 krotnie większy od przepływu w czasie posuchy.

Do tego należy dodać, że, z powodu znacznego spadku i wytwarzającej się

wskutek tego wielkiej hyżości wody, — żegluga na polskich rzekach w czasie wysokich przyborów ustaje, — gdy, np. na rzekach rosyjskich nawet przy najwyższym stanie wody żegluga nie napotyka trudności.

Dodać wreszcie należy dość długą u nas zimową przerwę żeglugi, w porównaniu z Europą Zachodnią (70 do 100 dni).

Jeżeli dodamy do tego ogromne zaniedbanie naszych rzek, dla uregulowania których niezbędna jest wyłożona praca w ciągu wielu dziesiątków lat, — to widzimy, że sprawa rozwoju żeglugi na naszych naturalnych drogach wodnych nie przedstawia się tak pomyślnie, jakby z rzucającej się z mapy korzystnej konfiguracji naszych rzek wnioskować można było. Wymaga ona znacznych wysiłków, cierpliwości i nie zrażania się pierwszymi niepowodzeniami.

Inaczej się jednak rzecz przedstawia, gdy przejdziemy do sprawy sztucznych dróg wodnych.

Pod tym względem posiadamy bezwątpienia lepsze warunki rozwoju, niż jakiegokolwiek inne państwo:

1) Polska jest krajem stosunkowo bardzo równinnym. Wododziały pomiędzy wielkimi rzekami, jak Warta — Wisła, Wisła — Dniepr i t. p. są niewysokie, leżą nieraz w równinach i bagnach, jak pomiędzy Bugiem i Prypecią, lub Niemnem i Prypecią, — są łatwe do przekopania kanałami i nie przedstawiają trudności w zasilaniu w wodę tych kanałów.

2) W Polsce znajduje się najniższy punkt głównego wododziału kontynentu europejskiego. Przez ten punkt najdogodniej jest przeprowadzić wielką drogę wodną, łączącą całą sieć dróg wodnych Północno-Zachodniej z drogami wodnymi Południowo-Wschodniej i Wschodniej Europy, — t. j. Ukrainą i Rosją, — i z M. Czarnym. Droga ta już istnieje. Tworzy ją t. zw. Kanał Królewski, łączący Bug z Prypecią za pomocą skanalizowanych rzek Muchawca i Piny i kanału sztucznego.

W swym stanie dzisiejszym kanał ten służy przeważnie dla spławu drzewa, — jednakże parostatki i barki towarowe mogą się nim posługiwać. Wymaga on jednak kapitalnej przebudowy, ażeby móc służyć jako wielka droga wodna.

W razie budowy tej drogi wodnej, łączącej Europę zachodnią ze wschodnią, — polska sieć dróg wodnych będzie służyła dla znacznego bardzo ruchu tranzytowego. Wzmocni to ogromnie dochodowość dróg wodnych w Polsce, — i powinno wpłynąć na szybsze zrealizowanie ich budowy.

3) Wobec położenia Zagłębia Węglowego i portu morskiego na peryferjum Państwa, — średnie odległości przewozów ładunków masowych, jak węgiel, rudy, drzewo, nawozy sztuczne, muszą być u nas znaczne i przewyższać 400 klm. Ponieważ zaś właśnie przy znacznie większych odległościach silnie się daje odczuwać korzyść przewozu wodą w porównaniu z przewozem kolejowym, — więc pod tym względem wewnętrzna żegluga ma w Polsce lepsze dane rozwoju, niż nawet w kolebce kanałów — Holandji.

W zrozumieniu wielkiego znaczenia, jakie drogi wodne w Polsce odegrać powinny, rząd polski opracowuje, oprócz projektu regulacji Wisły i innych rzek, — również projekt budowy głównych sztucznych dróg wodnych, a mianowicie:

1) Kanału Węglowego, ze Śląska przez Częstochowę, Łódź, Łęczycę, koło Konina, jez. Gopło do Dolnej Wisły koło Bydgoszczy, — z odnogami od Łęczycy do Warszawy i od Konina do Poznania i ze Śląska do Krakowa.

2) Kanału Bug — Prypeć, będącego przedłużeniem na wschód od Warszawy drogi wodnej aż do granicy Rosji.

Długość tych dwóch dróg wodnych wyniesie około 1100 km., koszt budowy około 600 milj. zł.

Kanały te zwiążą w jedną całość wszystkie prowincje Polski i obsłużą prawie cały nasz przemysł.

Pozwalając przewozić towary ciężkie dwa razy taniej, niż koleją przy najniższych taryfach, — kanały te będą miały wielkie znaczenie dla połączenia ogólnego całej produkcji w Polsce i umożliwią eksport naszego węgla na Bałtyk i na wschód. Nasze bogactwa leśne nie będą się marnowały na opał, gdyż tania dowieziony węgiel zastąpi drzewo opałowe. Wywóz buldusza, drzewa kopalnianego i celulozy stanie się korzystniejszym. Tanio dostarczona na Śląsk ruda czy to ze Szwecji, czy z Ukrainy (Krzywy Róg) — pozwoli na rozwój hutnictwa. Możnaść tańszej dostawy materiałów budowlanych ułatwi położonym nad kanałami miastom ich rozbudowę.

Wobec tak wielkich korzyści, — można przypuszczać, że wydatek około 20—30 milionów zł. rocznie na budowę kanałów nie będzie uważany za przewyższający siły kraju. (Kraj, który w r. 1923 wydał 32.000.000 zł. na pomarańcze, daktyle, figi, winogrona i orzechy — może w r. 1926 wydać choć 20.000.000 zł. na kanały, — rzecz bardziej chyba pożyteczną).

INŻ. T. ILLINGER.

W SPRAWIE STATKÓW DLA „POLSKIEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ“.

W bieżącym roku ma powstać towarzystwo żeglugowe p. n. „Polska Żegluga Morska Sp. Akc.“ z kapitałem na razie 6.000.000 zł., podzielonym na 240.000 akcji po 25 zł., z prawem powiększenia kapitału do 10.000.000 zł. T-wo ma otworzyć linie na morzach Bałtyckim, Północnym i do morza Śródziemnego.

W związku z tem ukazało się w prasie kilka artykułów na temat: jakie nam potrzebne statki, przyczem zdania autorów co do wyboru typu statków podzieliły się. Jedni autorowie są zwolennikami statków motorowych, poruszanych za pomocą motorów Diesla, wysuwając jako argument, że kraj, który sam produkuje ropę, musi na swoich statkach zastosować ten opał, dzięki motorom Diesla najracjonalniejszy i najtańszy, i nawet twierdzą, że statek parowy już jest skazany na zagładę; drudzy natomiast uważają, że dla projektowanych przez Polską Żeglugę Morską linii należy zastosować tylko statki parowe najnowszej typu, ponieważ posiadamy tani węgiel.

Sprawa jest o tyle ważną, że nad nią należy się zastanowić głębiej, ponieważ od należytego wyboru statków w znacznym stopniu zależeć będą przyszłe losy T-wo.

Praktyka morska uczy, że każdy z używanych typów statków ma swe prawo do istnienia. Technika dąży szybkimi krokami naprzód, a mimo to posługujemy się nadal żaglowcami, ponieważ pewne ładunki nie wytrzymują drogiego przewozu, tymczasem wiatr pozostaje najtańszym silnikiem i jeszcze trudno powiódzić, kiedy jego rola będzie skończona. Żegluga musi się liczyć z konkurencją światową, a wybór typu statku powinien zależeć przede wszystkim od tego, do czego statek ten ma służyć. Tylko ścisła kalkulacja handlowa może decydować o tem, jakiemu statkowi należy oddać pierwszeństwo.

Statek parowy frachtowy o szybkości 10 mil na godzinę zużywa na siłę i godzinę 0,63 kg. węgla, motorowy zaś oleju gazowego 0,18 kg. Jakkolwiek statek motorowy zużywa około 25% paliwa w stosunku do parowego, jednak cena tego paliwa jest wyższa, tak w Anglii za tonę wynosi 97,5 sh, gdy tymczasem węgiel kosztuje tylko 25 sh, a przy zawieraniu kontraktów stałych nawet mniej; koszt paliwa jest więc prawie jednakowy. U nas w kraju ropa na wywóz za granicę loco Gdańsk kosztuje 124 zł., węgiel zaś, dzięki obniżonej obecnie taryfie, wyniesie niecałe 25 zł., a więc jest tańszy prawie pięciokrotnie i o taniści ropy jako paliwa, nawet przy zastosowaniu motorów Diesla mowy niema. Jeżeli dodamy, że statek motorowy jest droższy od parowego o 30 proc., że motory zużywają się prędzej, niż maszyna parowa, wobec czego amortyzację należy liczyć dla statków motorowych 15 lat, a dla parowych 20 lat, że asekuracja chociaż nieznacznie, ale jest droższa (statek I klasy parowy od wszelkich wypadków 5 proc., motorowy 5,5 procent), opłaty portowe, ze względu na większy tonaż netto, wyższe, to dojdziemy do przekonania, że tylko dla statków o dużym tonażu i przeznaczonych dla dalekich podróży motor Diesla może mieć przewagę nad maszyną parową, ponieważ tylko w tym wypadku różnica w ładowności, wobec mniejszej wagi paliwa, może pokryć wskazane wyżej ujemne strony.

Dla zobrazowania powyższego niżej odajem w przybliżoną porównawczą kal-

kulację rentowności statków 3.000 t. DW. parowego i motorowego.

Statek parowy:	
3.000 t. DW. a 16 Ł,	49.000
Siła maszyn IHP. 1.100	
Rozchód paliwa na siłę i godzinę: węgla	0,63 t.g.
36 dni w drodze po	15,1 t. i
30 dni postoju po	3,0 t.
Statek motorowy:	
3.000 t. a 22 Ł.	66.000
BHP. 1000	
oleju gazowego	0,18 kg.
36 dni w drodze po	4,32 t. i
i 30 dni postoju po	0,75 t.
ROZCHODY ROCZNE = 5 PODRÓŻY.	

Statek parowy.	
Kosz a portowe	Ł. 2.500
Prowizja agentów	750
Ładowanie i wyładowywanie	7.300
Reparacja i materiały	1.500
Pobory załogi (27)	1.900
Wyżywienie	1.000
Paliwo (3650 t.)	5.063
Ubezpieczenie	2.400
Amortyzacja (5 proc.)	2.400
	24.813

Statek motorowy:	
Koszta portowe	Ł. 2.750
Prowizja agentów	862
Ładowanie i wyładowywanie	8.395
Reparacja i materiały	1.600
Pobory załogi (23)	1.600
Wyżywienie	850
Paliwo (912,6 t.)	4.448
Ubezpieczenie	3.630
Amortyzacja (7 proc.)	4.620
	28.755

DOCHODY.

Statek parowy:	
Gdańsk — Anglja 800 stand. drzewa a 45 sh.	Ł. 1.800
Anglja — M. Śródziemne 2.400 ton węgla a 10 sh.	1.200
M. Śródziemne — Gdańsk general cargo	2.500
Dochód br. z jednej podr.	5.500
„ „ „ pięciu „	27.500
Czysty dochód	2.687

Administracja	1.000
	1.687
Zysk od kapitału	3,5 proc.
Statek motorowy:	
Gdańsk — Anglja 900 stand. drzewa a 45 sh.	Ł. 2.025
Anglja — M. Śródziemne 2.800 ton węgla a 10 sh.	1.400
M. Śródziemne — Gdańsk general cargo	2.750
Dochód br. z jednej podr.	6.175
„ „ „ pięciu „	30.875
Czysty dochód	2.120
Administracja	1.000
	1.120
Zysk od kapitału	1,7 proc.

Z tej kalkulacji widać, że statek parowy o 3000 t. DW. jest rentowniejszy od motorowego, ponieważ zdolność ładunkowa tej nośności statków stosunkowo mało się różni, natomiast motory Diesla dla tej wielkości statków są kosztowne w porównaniu z motorami dla większych statków.

Dlatego też i w praktyce motory Diesla są przeważnie stosowane na statkach o tonażu 8.000 t. DW. i wyżej, kursujących na dalekich drogach morskich, dla których motor Diesla staje się już korzystniejszy, co widać z następującego przykładu, zdolności ładunkowej statku parowego 10.830 t. DW. i motorowego 10.300 t. DW. na przebiegu 10.000 mil z szybkością 12 węzłów:

Paliwo na 34 dni drogi + 10% zapasu	parowy: 2.918 t.	motorowy: 580 t.
Woda i inne zapasy	435 ..	330 ..
	3.353 t.	910 t.
Pełna nośność	10.830 ..	10.300 ..
Zdolność ładunkowa	7.477 t.	9.390 t.

Różnica zdolności ładunkowej na korzyść statka motorowego wynosi tutaj 1913 t., co stanowi poważną różnicę we frachcie.

Ponieważ „Polska Żegluga Morska“ przewiduje stworzenie linii do morza Śródziemnego, obsługiwanej statkami o tonażu 3.000 — 4.000 t. DW., przeto dla tej linii wszelkie względy przemawiają za statkami parowymi. **TADEUSZ STECKI.**



Fot. St. R. Szażeszewski
Przedstawiciele L. M. i R. dn. 7.VI r. b. (początek „Tygodnia Bandery“) składają wieniec na grobie nieznanego żołnierza w Warszawie. W grupie od lewej ku prawej stoją: mec. Kloczewska, mec. Waydel, b. minister Stanisław Słowiński, H. Pistel i in.

Z POŚRÓD POLSKICH MARYNISTÓW: WŁADYSŁAW ŚLEWIŃSKI.

Niezapomniane wrażenie zrobiła na mnie wystawa prac malarskich Władysława Ślewińskiego, odbywająca się temu lat chyba ze dwadzieścia w Salonie Krywulta.

Zachwycali mnie wówczas najbardziej obrazy batalistyczne Wojciecha Kossaka i Pawliszaka, interesowała przedstawiona akcja — kto i jak kogo wali, po łbie szablą, dźga bagnetem. — Ślewiński wystawił same morza, martwe natury, parę portretów i aktów. Nic się na tych obrazach nie działo, ale takie były cudne harmonie kolorystyczne, tak muzykalne rytmy plam i linii, że ja, dziecko prawie, zostałem oczarowany. Przesiedziałem w kontemplacji parę godzin. Od tej pory zrozumiiałem tajemniczą i magiczną potęgę artysty, kilkoma plamami kolorowymi wywołującego we wrażliwości ludzkiej najwyższe uczucia rozkoszy i zachwytu.

Dotąd pamiętam turkusowe, szmaragdowe i ultramarynowe, głębokie i czyste morza Ślewińskiego, przelewające się wśród rudych i sepiowych skał. Wiało z tych niewielkich płócien całe groźne piękno i wiecznie pociągający sugestywny urok Atlantyku.

W zupełnie niezwykły sposób stał się Ślewiński malarzem. Aż do trzydziestego czwartego roku życia był sobie zwyczajnym szlachcicem nad Pilicą, charującym na roli i hulającym po handelkach swego miasta powiatowego i kabaretach Warszawy. Jakiś żydek pośrednik, sprawa z akcyzą i okowitą, wyzwały go z majątku.

Jak większość polskich wykołajeńców, wyjechał do Paryża. Tam zetknął się z tej miary malarzami, co Gauguin, van Gogh, Maurycy Denis, uświadomił sobie swoje artystyczne zamiłowanie i talent i zaczął poważnie pracować w Akademiiach Montparnassu. Po paru już latach na tyle opanował technikę, że mógł tworzyć obrazy i wystawiać.

Ślewiński zamieszkał w Paryżu i Bretonii, gdzie posiadał fermę nad morzem. Kilka lat przed wojną spróbował osiedlić się w kraju; wtedy to właśnie wystąpił z wystawą u Krywulta. Zyskał sobie gromadkę zapalonych wielbicieli i uczni, lecz zbytu dla swoich obrazów nie znalazł. Dla lechickich gustów sztuka jego była zbyt wyrafinowana i wykwintna — dla warszawskich żydów za mało polska.

Na zasadzie jakiegoś dziwnego prawa mimikry w semickim salonie wiszą zawsze na ścianach jacyś ulani, dziewczki krakowskie i łowickie, morskie oko. — Ślewiński malował bretonki i ocean. Po paru latach spędzonych w Warszawie i Zakopanem, zmuszony był powrócić na stałe do Francji. Umarł w 1918 roku.

Ślewiński uważał sam siebie za ucznia Gauguina. Bez wątpienia sztuka tego świetnego kolorysty i prymitywisty wywarła wpływ na twórczość Ślewińskiego, również istnieją pewne podobieństwa między nim i sławnym amerykańskim malarzem Whistlerem, lecz od pierwszego z nich różni się bliższym kontaktem z naturą, od drugiego wyraźniejszym poczuciem formy i intensywniejszą gamą kolorystyczną.

Ślewiński starannie bardzo komponował swoje obrazy — z ogromnym rozmysłem rozmieszczał plamy i walory na powierzchni płótna, kolory nadzwyczaj umiejętnie harmonizował, kształty uprasz-

czał i ograniczał płynnym i lekkim konturem. Malował tylko olejno, kładł farbę cienko, prosto wcierał ją w płótno — dzięki czemu obrazom jego nie grozi zupełnie pęknięcie i dobrze zachowują świeżość barw.

Większość prac jego znajduje się w Paryżu. Nikt dotychczas nie pomyślał o urządzeniu jego wystawy pośmiertnej.

Wielką byłoby zasługą Ligi Morskiej, gdyby zorganizowała zbiorową wystawę tego jednego z najlepszych polskich kolorystów, a bez wątpienia najlepszych polskiego marynisty.

Obszerniejsze informacje o Władysławie Ślewińskim znaleźć można w marcowym numerze „Sztuk Pięknych”, w ilustrowanym dwudziestoma kilkoma reprodukcjami artykule Antoniego Potockiego.

SZCZĘSNY RUTKOWSKI.

MEDUZA.

Na wielkich morzach, w bezdennej głębinie,
Przed się wężowe swoje wjając splety,
Jak cudna koncha przedziwnej roboty,
Głowa meduzy kryształowa płynie.
I miękkim ciałem nurza się szeroko,
Wichrem swych włosów zamiatając fale,
I między barwne muszle i korale
Zimne i błędne jej spogląda oko.

A czasem krwawe na szyi ma pręgi
I płynie cicha — nad morza roztoczą,
A złotem słońca warkocze się broczą,
I wkrąg szkarłatne opadają wstęgi. —
A przy księżycu w srebrze się kołysze
I w pół otwarte swe usta rozchyła,
Jak gdyby życia jej wracała chwila,
I znów w śmiertelną swą zapada ciszę.

Jeno wśród burzy, gdy bałwan nią ciska
I martwą rzuci u nagich wybrzeży,
Na piasku zmięta... poszarpana... leży,
Bezkształtną masą — i niczem jest zblizka.

ZOFJA GORDZIAŁKOWSKA.



Pierwszy yacht rotorowy systemu Flettnera.

Fot. Atlantic.

ISTOTA DĄŻEŃ

Mówi się wszędzie w Paryżu, Londynie, Waszyngtonie, Warszawie, a przede wszystkim w Berlinie samym o pokojowości dążeń dzisiejszej „demokratycznej” republiki niemieckiej. — Niestety, mówi się o tem i w Warszawie. Ukazują się w piśmie całego świata na te tematy sążniste artykuły, pragnące przekonać opinię publiczną, że istotnie dzisiejsza rzesza nic wspólnego, psychologicznie biorąc, z cesarstwem Wilhelma już nie ma, że dziś Niemcy są państwem rozbojonem, ba! okrojonem w okropny sposób nawet i pozbawionem jakichkolwiek bądź planów zabiorczych... oprócz paru słusznych i pokojowych dążeń.

Jest to dla zamieszkujących bardzo mgliste, jak wiadomo, dorzecze Tamizy faktem bezspornym.

Otóż właśnie teraz, kiedy tak starannie i na szeroką skalę zakrojona akcja ta prowadzona jest z całą systematycznością i perfidią Berlina, Niemcy całe są zalane setkami ulotek i wydawnictw specjalnych, mających wyraźny cel wzmocnienia ducha odwetu w dzisiejszej młodzieży i społeczeństwie niemieckim.

Szczególną popularnością cieszy się obecnie w Niemczech geograficzna mapa, której fotografię tu załączamy, a której oryginał posiada redakcja „Morza”.

Dość wyraźnie jest na tej mapie uwypuklone dążenie naczelne narodu niemieckiego. A więc odbiór, ponowny zabór ziem polskich, Pomorza, Poznańskiego, Górnego Śląska, dalej Saary, Ruhry, Alzacji, Lotaryngji i t. d.

Więc właśnie teraz, kiedy traktujemy już od przeszło pół roku z Niemcami o zawarcie traktatu handlowego, o ustalenie pokojowych normalnych sąsiedzkich stosunków, kiedy już chyba nikt na świecie w bajki o zabobrości Polski nie wierzy, kiedy pękły, jak bańki mydlane, o powiadania o ucisku wszelkiego rodzaju mniejszości w Polsce, a przedewszystkiem mniejszości niemieckiej, wtedy właśnie w domu każdego Niemca zostały w złotych ramach zawieszono mapy, do których wzdychając z nadzieją, wznoszą się codziennie miliony oczu niemieckich obywateli, odmawiając przytem polityczny pacierz za swój tak „strasznie niesprawiedliwie okrojony Vaterland”.

Sądźmy, że nie byłoby rzeczą zbyt uczynną mapkę tę rozpowszechnić i dalej i właśnie może najpotrzebniejszym to byłoby nad Tamizą, gdzie za stałą mgłą nie mogą dojrzeć, że ta mapka jest tylko pierwszą w kolekcji innych, które za nią niechybnie przyjdą. Na tych następnych w również przejrzysty sposób, a może w sposób jeszcze bardziej wymowny może dla każdego Niemca zostanie graficznie przedstawiona konieczność odzyskania wszystkich zabranych temu narodowi kolonij zamorskich. Jeśliby Niemcy byli w stanie trzeźwo na swoje „krzywdy” patrzeć i je ocenić, to by musieli przyznać, że dla ich ekspansji narodowościowej i gospodarczej Polska nie przedstawia prawie żadnej wartości w porównaniu do tych przebogatych i mało zaludnionych ogromnych obszarów kolonialnych, gdzie pracę znaleźćby mógł nie jeden milion „Kulturträger’ów”.

Z zasadzaniem kultury w Polsce jakos im się nigdy nie wiodło — pocóż raz jeszcze próbować, kiedy istotnie ich dzisiejsza granica wschodnia nie jest kierunkiem najmniejszego oporu. Przyszłość wielkich Niemiec nie leży ani nad Wartą, ani nad Wisłą — ale jest w kolonjach.

Das ganze Deutschland soll es sein!

Das zerstückelte deutsche Siedlungsgebiet

(Vgl. Art. 2 der Reichsverfassung)

Provinz	Deutsche Bevölkerung	Österreichische Bevölkerung
Rheinprovinz (einschl. Saar- und Eifelgebiete)	870.000	59.859.000
Westpreußen	2.660	141.000
Posen	2.660	141.000
Westpreußen mit Soldau und dem westlichen Teil Ostpreußens	42.910	2.901.000
Preuss. Provinz mit Soldau	3.270	600.000
Preuss. Provinz mit Soldau, Ostpreußen, Posen und Silesien	2.480	380.000
Sachsen	27.700	3.829.000
Sachsen	300	37.000
Unterpreußen (einschl. M. Meckl.)	6.500	300.000
Wendland	1.200	100.000
Türing. Provinz	130	8.000
Sachsen	7.720	235.000
Sachsen	15.520	1.874.000
Bayern	500	25.000
Bayern	1.080	72.000
Nordrhein	4.500	168.000
Gesamtdeutschland	672.780	78.054.000

Wien

Niederösterreich

Oberösterreich

Burgenland

Steiermark

Kärnten

Salzburg

Tirol

Vorarlberg

Rumpfdeutschland

Großdeutschland

Gesamtdeutschland

Maßstab 1:4.000.000.

A więc dlaczego nie wydali jeszcze mapy o kolonjach, spyta słusznie czytelnik? — By zatuszować istotę swoich dążeń, których przecież przez mgłę nad Tamizą ich nowy przyjaciel nie jest w stanie ujrzeć, a który w międzyczasie tak skutecznie nad ich wzmocnieniem w Europie pracuje.

Musimy pamiętać, że istotą dążeń Berlina w Europie jest odcięcie nas od morza. Czemby to nam groziło, rozumiemy wszyscy.

Przecież dostępu do morza i dzisiejszych granic zachodnich będziemy bronili do upad ego.

SEKCJA ŻEGLARSKA WOJSKOWEGO KLUBU WIOŚLARSKIEGO. Wobec znacznego rozwoju, jaki osiągnęła istniejąca przy Wojskowym Klubie Wioślarskim w Warszawie Sekcja Żeglarska tak pod względem ilości członków, jak ta-

boru, oraz celów i zamierzeń dalszego rozwoju sportu żeglarskiego do wyjścia na morze włącznie, na nadzwyczajnym Walnym zgromadzeniu członków Sekcji Żeglarskiej postanowiono przemianować Sekcję Żeglarską Wojskowego Klubu Wioślarskiego na Wojskowy Yacht-Klub w Warszawie. W skład Zarządu weszli Dyr. L. Szykowski — komandor, mjr. M. Osinski — vice-komandor, kpt. W. Ostrowski — Kapitan Portu, kpt. T. Wolski — gospodarz i por. F. Trzepalko — sekretarz. Tabor Wojsk. Yacht-Klubu składa się z 18 statków żaglowych.

Zarząd Wojsk. Yacht-Klubu opracował słownictwo polskie żeglarskie, regulamin żeglarski, oparty na międzynarodowych zwyczajach yacht-klubowych, oraz sporządził, na mocy istniejących przepisów ministerstwa robót publicznych, przepisy i prawa drogi wodnej.

Nowej placówce sportu żeglarskiego: Szczęść Boże!

S. R. S.

EGZAMINY DOJRZAŁOŚCI W SZKOLE MORSKIEJ W TCZEWIE

Dnia 1 maja b. r. zakończyły się w Szkole Morskiej w Tczewie egzaminy dojrzałości uczniów 11 kursu przed Komisją Egzaminacyjną, w której skład wchodził pp.: Delegat Kuratorjum Pomorskiego, wizytator szkół, Stefan Borucki, Dyrektor Szkoły inż. A. Garnuszewski, oraz Profesorowie inż. S. An-cuta, inż. K. Bielski, A. Bryniewiecki, inż. W. Komocki, A. Ledóchowski, A. Majewski, A. Maresz, Ks. Prefekt Prabucki, J. Roński.

W wyniku egzaminów świadectwa dojrzałości otrzymało 20 abiturjentów.

Abiturjenci wydziału nawigacyjnego udali się niedawno w podróż na żaglowcu szkolnym „Lwów” do Anglii, Francji i Włoch, abiturjenci zaś wydziału mechanicznego odbywają praktykę wakacyjną na Stoczni Gdańskiej i na parowcach morskich.

Przed uroczystym odczytaniem listy maturzystów oraz pożegnaniem się z gro-nem nauczycielskim i młodzieżą p. wizytator Borucki odezwał się do zgromadzonych w te słowa:

„Szanowny Panie Dyrektorze, Szanowni Panowie Profesorowie, drodzy abiturjenci!

Rzeczy pożyteczne dokonywane są w ciszy, w spokoju, bez rozgłosu.

Taką pożyteczną, cichą, z roku na rok coraz owocniejszą pracę wykonywacie Wy, Szanowni Panowie przewodnicy i nauczyciele, taką widoczną korzyść wynosicie Wy, drodzy uczniowie!

I oto stoimy przed aktem doniosłym i zazwyczaj szumnym dla wielu uczelni, aktem wręczania świadectw dojrzałości. Jesteśmy tutaj samil!

A szkoda! Bo może niewiele osób w Polsce wie o tem, że tam, hen, na północnym cyplu, w małym stosunkowo miście istnieje dziwna, jak na stosunki nasze, Szkoła.

Uczniowie jej, to, przedewszystkiem, okazy tężyzny fizycznej. Z kwitnącem obliczem stanęli do egzaminów; odpowiedzi ich cechowała naogół, rzeczowość, jasność i opanowanie materiału naukowego, przewidzianego programu gimnazjów.

I rzecz znamienita! Uczniowie ci po otrzymaniu matur nie uciekają z tej uczelni, nie zerkają ku murom różnym „Almae matres”, które innym maturzystom mają dać jakoby wyższe stanowisko, godności, zaszczyty; nie, oni pozostają jeszcze rok w Szkole, aby się nadal kształcić w naukach zawodowych i praktycznie, aby zarówno umieć wyliczyć położenie gwiazdy na niebie, jak i wytoczyć żelazo na tokarce.

Ta „dziwna szkoła” jest wasza Szkoła, drodzy Panowie, dzieło rąk i myśli twórczej Waszej, to Wasza Szkoła, drodzy uczniowie, to nasza Polska Szkoła Morska w Tczewie!

A więc niech się dla pokrzepienia serc polskich roznieście po kraju, że w czasach, kiedy następuje taki znamienity zwrot ku szkolnictwu zawodowemu, młodzież właśnie tej szkoły złożyła dowody, że można przez wykonanie odpowiedniego programu dojrzeć umysłowo i jednocześnie przygotować się do życia.

Niech się też roznieście dalej, że w czasach, kiedy oczy świata zwrócone są ku Pomorzu, które pogardliwie nazwano „kurytarzem”, a które jest właściwie jedynym organem oddechowym dla wiel-

kiego prawie 30-miljonowego narodu — to tutaj zabrano się do rzetelnej pracy, do nauki. Niechaj dowiedzą się wszyscy, że w szkołach nie uczymy nienawidzić, ale owszem, uczymy cenić niektóre cnoty sąsiadów; że natomiast uczy się tutaj też bezwzględnej miłości ziemi rodzinnej i bezwzględnej pogardy życia w obronie każdej jej piędzi. Niechaj się popatrzą wszyscy, komu to potrzebne, na mapę, a zobaczą, że ten 30 miljonowy naród ma w linii prostej zaledwie 70 kilometrów wybrzeża na otwarte morze, przez które ma niezaprzeczone przyrodzone prawo wydechu, przez które chce się zbliżyć do przyszłej europejskiej rodziny narodów.

Wreszcie niech się dowiedzą wszyscy, że szkoła ta jest szkołą, kształcąca marynarzy polskiej marynarki handlowej.

Marynarz polski nie ma zamiaru nikomu stawać na drodze, chce on tylko wywieźć produkty pracowitego rolnika i robotnika polskiego, których kultura i dobrobyt, po tylu latach niewoli, obecnie stale i widocznie się podnosi.

Marynarz polski będzie opowiadał po świecie: „zostawcie nas w spokoju — chcemy pracować”. Dewizą naszą są słowa Prezydenta Rzeczypospolitej: „Największe bogactwo Polski — to praca, a dobra jej organizacja i umiejętne kierownictwo w atmosferze pokoju są w naszych czasach, wraz z szerzeniem oświaty, nieodzownymi warunkami zbudowania takiej Polski, dla której żyli i umierali nasi najlepsi poprzednicy”.

Marynarze polscy! Francja i Italia dokąd teraz jedziecie, przyjmą Was jak braci. A kiedy będziecie w Anglii, to powiedzcie w tym języku, w którym już zrobiliście w tak krótkim czasie takie widoczne postępy:

— „we know you and we esteem you; but you do not know us, therefore you are not yet our friends”.

A wiecie, że to znaczy: „My znamy i poważamy was; lecz wy nas nie znacie i dlatego jeszcze nie jesteście naszymi przyjaciółmi”.

Polska marynarka handlowa, żeglarz polski niech żyje!”



Polacy, słuchacze politechniki gdańskiej na wycieczce w Pucku.

Z POLITECHNIKI GDANSKIEJ

Jeżeli znajdziemy pieniądze na zbudowanie i urządzenie sobie portu, to staje pytanie: kto nam wybuduje okręty, które miałyby ruch w porcie ożywić?

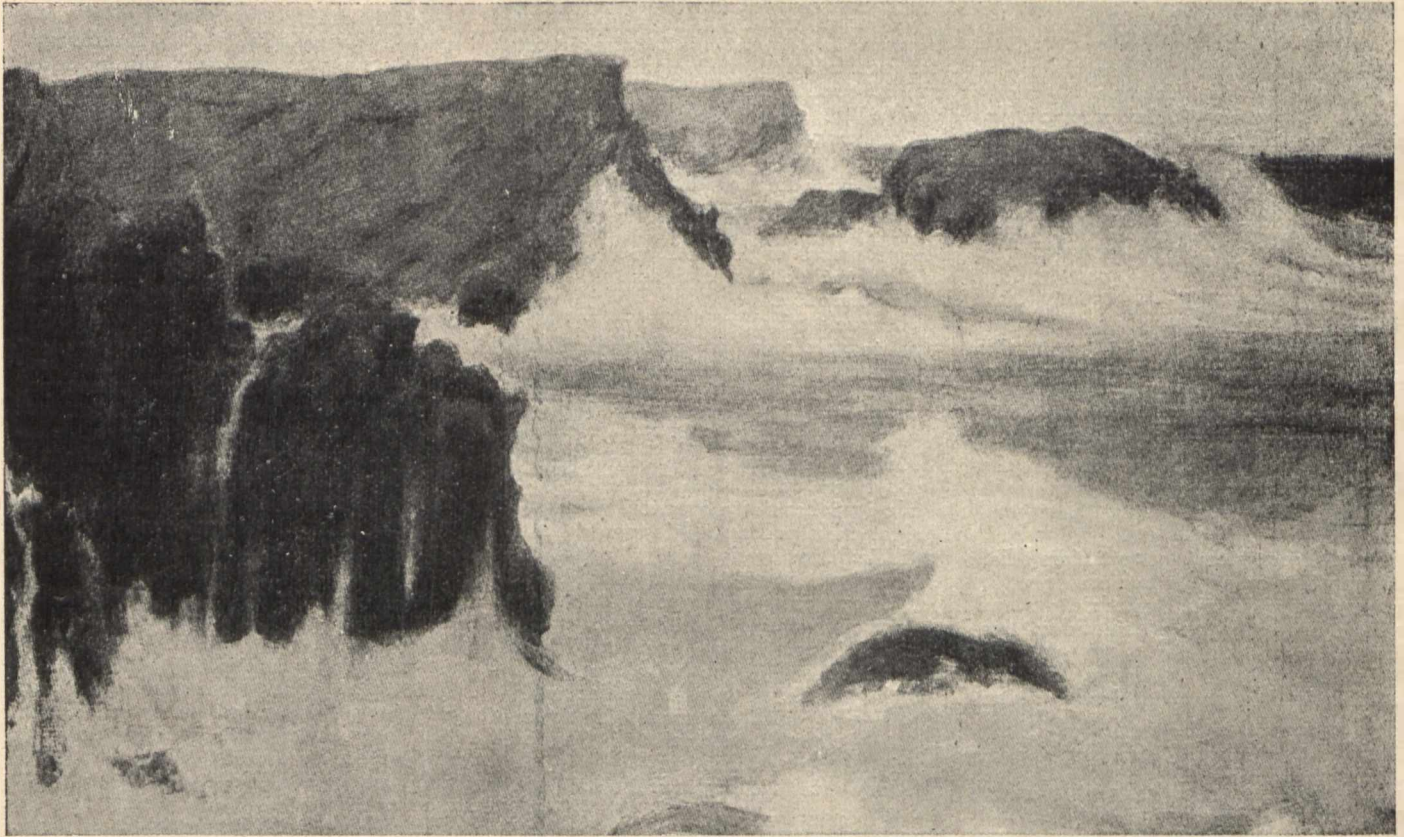
Jest to pytanie, które każdy logicznie myślący musi sobie zadać, bo w rzeczywistości Polska nie posiada stoczni okrętowych, i nie posiada ludzi, którzyby mogli w tych stocznjach pracować i je prowadzić. Jest całkiem jasnym że początkowo musimy być skazani na rzetelność firm zagranicznych, lecz równocześnie musimy dążyć do uniezależnienia się przynajmniej częściowego w wytwórczości okrętowej. Nie mamy fabryki, któreby nam mogła dostateczną ilość zbudować i wyposażyć okrętów potrzebnych dla przemysłu i handlu rodzimego, lecz przy dobrych chęciach możemy sobie takie warsztaty wybudować i urządzić, a jeżeli będziemy mieć własne stocznie okrętowe, znajdują się i ludzie, którzy będą chcieli i będą mogli pracować i je prowadzić. W prawdzie na żadnej z naszych politechnik nie mamy katedr dla teoretycznej i praktycznej budowy okrętów i ich maszyn. Dwie docentury, utworzone na technice warszawskiej, wykształcenia fachowego, jakie obowiązuje mieć inżynier okrętowy nie są w stanie dać, lecz to w części może być usunięte przez studia Polaków na Politechnice Gdańskiej, która ma wydział okrętowy, wyposażony w katedry: dla teorii okrętu, praktycznej budowy, maszyn parowych i spalinyowych, turbin i fizyki prądów.

W Niemczech tylko berlińska i gdańska politechnika miały wydziały okrętowe i jeżeli widzimy, jak wspaniale rozwijała się niemiecka budowa okrętów, to musimy stwierdzić, że te dwa wydziały musiały być w pełnym rozkwicie, że na nich muszą wyklądać ludzie nauki i pracy. Trudno nam przypuszczać, by z chwilą przejścia Gdańskiej Politechniki na własność Wolnego Miasta, poziom naukowy miał się przez to na niej obniżyć, owszem na podstawie prac dawniejszych i teraźniejszych studentów łatwo jest stwierdzić, że tutejsza politechnika idzie naprzód z postępem techniki. Wniosek stąd, że i Polacy, studjujący na wydziale okrętowym przy tutejszej politechnice potrzebują wiedzę fachową przyswoić sobie przy dobrych chęciach mogą; lecz cała tragedia jest w tem, że nas Polaków, studjujących tę dziedzinę nauki jest bardzo mało.

Trzy lata temu zapisał się cały szereg kolegów na ten wydział, żaden nie zdawał sobie dokładnie sprawy, jakie przeciwności trzeba pokonać, chcąc się poświęcić tej gałęzi techniki, inny minął się z powołaniem i w rezultacie pozostało nas tylko ośmiu i to w dodatku pod wrażeniem pesymistycznych powiedzeń, że w Polsce studjowanie tego działu do celu nie prowadzi, i chociażby udało nam się pomyślnie ukończyć powzięte studia, będziemy zmuszeni szukać pracy za granicą.

Może nas kto nazwie idealistami, kiedy myślimy o budowie floty z niczego. Ale czyśmy nie byli idea istami, kiedy prawie dziećmi będąc szliśmy głodni i zmarzli z bronią w rękę na wschodnie granice Ojczyzny. Jeżeli wtenczas nasze trudy nie poszły na marne, i dowiedliśmy, jaką potęgę ma w młodych duszach miłość Ojczyzny, to i teraz zapomnijmy na pewien czas że z niczego musimy stworzyć wielkie dzieło. ALEKSANDER POTYRAŁA.

POŚRÓD POLSKICH MARYNISTÓW



WŁADYSŁAW ŚLEWIŃSKI (p. str. 5),

Z BRETRANJI



Wycieczka L. M. i R. z Poznania, na okręcie floty wojennej w Gdyni.

WYCIECZKA L. M. R. DO PARYŻA, ALGIERU, TUNISU, WŁOCH



Francuska Liga Morska i Kolonialna wraz ze Stowarzyszeniem przyjaciół Polski przyjął uję naszą wycieczkę w Paryżu.

Fot. Harlingue.



Wycieczka L. M. i R. na tle Koloszeum w Rzymie, po bokach włoscy karabinierzy.

Fot. Z. Nco'a.

ŁODZIĄ ŻAGLOWĄ Z DANJI DO POLSKI.

Niejedni, lubiący spędzać wolne chwile na wodzie, żeglując i wiosłując, wyobrażają sobie, że posiadanie własnej łodzi wymaga wiele kłopotów i kosztów. Z tak nie jest, postaram się udowodnić, opowiadając historię pierwszego polskiego yachtu morskiego „Carmen”. Muszę tu zauważyć, że w języku żeglarskim każda łódź sportowa nazywa się yachtem. Nie musi to być koniecznie pływający pałac, dostępny z powodu swych kosztów a nade wszystko kosztownego utrzymania licznej załogi tylko dla ludzi zamożnych.

W różnych częściach Polski było kilku ludzi, znających morze nietylko patrząc na nie z brzegu, znało, jakie żegluga daje wrażenia, jak morska komunikacja umożliwia poznanie obcych stron i że w końcu, nie jest rzeczą trudną nauczyć się żeglarstwa przy pewnym minimalnym wykształceniu sportowem. Ludzie ci, znający żeglarstwo jeszcze z czasów przedwojennych, porozumieli się z sobą, i na wiosnę b. r. kupili w Danji używany yawl.

Myśl zrzeszenia się powstała nietylko ze względu na możliwość rozdziału kosztów kupna i utrzymania na kilku, ale także ze względu na możliwość lepszego wykorzystania yachtu. Używany tylko przez właściciela przez krótki czas, całą resztę roku pozostawałby bezczynnym. Łódź wybrana była używana, ale



Wygląda brzegów Folski.

Wyjechaliśmy z Nyborga z lekkim wiatrem 6 maja po południu. Ledwie kilka mil zdołaliśmy zrobić, gdy wiatr poszedł spać, i trzeba było spuścić kotwicę niedaleko na poł. wsch. od Nyboga. Nazajutrz dobry wiatr zachodni popędził nas po wzburzonym Wielkim Belcie na północ. Średnia szybkość dochodziła do 10 węzłów, czyli około 19 km. na godzinę, dla małej Carmeny szybkość znakomita.

Mijamy wyspę Runo i przylądek Rewnaes szybko znika na horyzoncie. Obraliśmy drogę przez Kattegat. Droga południowa przez Grön Sund przedstawia wie-

le trudności z powodu wąskich przejść, mielizn i prądów.

Tryb życia wnet się ustala. Zmianami przy sterze, manewrem żaglami, gotowaniem, dzieli się załoga. Nasz sternik Jansen zna te wody i ciągle się martwi słabością wiatru, a siłą prądu, który pędząc z Kattegatu, pcha nas na płytkie miejsca przybrzeżne.

Pod wieczór wiatr, jak to będzie teraz jego codziennym zwyczajem, cichnie. Wbrew woli musimy rzucić kotwicę koło przylądka Sjelands-Rew, stanąć na noc. Noc wspaniała. Żagle opuszczone nie łopocą. Księżyc w pełni oświetla gładką toń, z której raz po raz wynurzają się okrągłe głowy psów morskich. Jest ich tu bardzo dużo. Ciekawie przysłuchują się naszemu gwizdaniu, by znów bez szmeru zniknąć w toni.

Ranek dał nam znów wiatr. Staramy się przepłynąć przejściem między wyspą Hessele a Zelandią. Długimi halsami to zbliżamy się do lądu to znów na pełny Kattegat wyjeżdżamy. Sterując po obiedzie, cieszę się, widząc wynurzającą się na horyzoncie górę z latarnią na niej. Myślę, że to Kullen na stałym lądzie Szwecji. Przy bliższym badaniu okazuje się, że to dopiero Hessele. Tak nas prąd powstrzymuje. Gilelaje na brzegu Zelandji oglądamy, za każdym halsiem. Ta wioska na długo nam w pamięci pozostanie.



Podczas głodu.

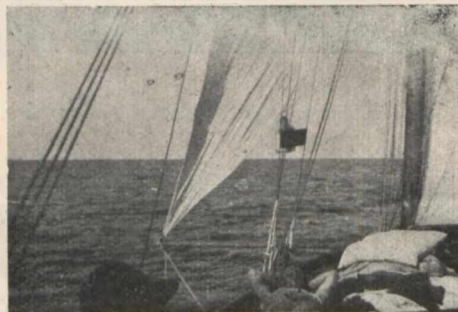
stosunkowo młoda, bo 10-letnia, pełna zalet pełnomorskich, długa 13, szeroka 3 metry, ożaglowana jako yawl, t. j. posiada oprócz głównego masztu jeszcze mały tylny, t. zw. bezan. Mimo swej małości daje pod podkładem możność wygodnego spania dla 5 osób. Jedna śpi w dziobie łodzi, gdzie też znajduje się kuchenka, dwie na kanapach w saloniku, dwie zaś w kojkach po obu stronach schodków. Łódź posiada balastu 2000 kg. w kilu, i ze swym pokładem, szczelnym kokpitem, czyli wgłębieniem dla sternika, może się ważyć na fale pełnego morza.

Z początkiem maja, podpisany spotkał się w Kopenhadze z dwoma bylemi współtowarzyszami podróży, p. Józefem Jaworskim i Wł. Gabszenerem, akademikiem z Warszawy. Obaj dobrze znani w kołach sportowych. Łódź nasza będąca w odnowieniu musiała być przyżaglowana z Nyborga na wyspie Funen do Kopenhagi.

Ze względu na zupełny brak praktyki żeglarskiej u dwu młodych towarzyszy, wziąłem w Nyborgu Jansena doświadczonego marynarza, pod którego kierunkiem mieli się nauczyć manewru żaglami. Już tu zaznaczyć muszę, że po trzech dniach manewry te wykonywane były z nadzwyczajną sprawnością, jak na okręcie wojennym.



Ranna tualeta.



Improwizowany spinaker

Już w ciemnej nocy zabłysło wreszcie światło Kullen na horyzoncie. Zmieniamy kurs wprost do Sundu. Noc cała zeszała na walce z prądem, wałącym jak strumień przez Sund z Bałtyku. O świcie mijamy Helsing, a koło południa Kronborg. Wiatr ziemny co do siły nie pozwala na szybkie postępy. Żywność nasza, obliczona na dwa dni, kończy się. Nie mamy już chleba ani masła. Od spotkanych rybaków kupujemy ryby.

Sund przedstawia bardzo ożywoiny widok. Ciągłe parowce motorowe, statki, często wielkie, to żaglowce wszelkich typów mijają nas. Nie możemy się napatrzeć i nafotografować żaglowców. To znikająca poezja morza. Nie znam piękniejszego widoku na morzu, jak wielki żaglowiec sunący z dobrym wiatrem. Pojechała ta na Bałtyku jeszcze się przechowuje, na oceanach do rzadkości należy spotkanie żaglowca. Wiatr ciągle przeciwny. W długich halsach posuwamy się na południe. Brzeg duński pagórkowaty i leśisty zdobia niezliczone wille, hotele i zakłady kąpielowe. Kilka kilometrów od Kopenhagi wiatr całkiem cichnie. Rzucamy kotwicę. Posyłam Jansena szalupa, by poszukał rybackiej motorówki, która by nas przyholowała do portu.

W ten mało poetyczny i sportowy sposób ciągniemy, o jedenastej stajemy na boi

koło jasno oświetlonej Langeline znane-go parku Kopenhagi.

Rozmaite trudności, przeważnie finansowej natury zatrzymały nas w Kopenhadze dni kilka. Przez cały ten czas mieszkaliśmy na Carmenie i gotowaliśmy sobie pożywienie. Byłem codziennym gościem w naszym konsulacie i podziwiałem pracą i uczynnością naszego przedstawicielstwa. Mnóstwo robotników przychodzi tu po poradę i pomoc. Ja sam nie mam słów uznania i wdzięczności za pomoc, jakiej doznałem ze strony naszego pościa p. Rozwadowskiego.

Wreszcie 16 maja możemy podnieść kotwicę. Skład załogi ten sam, tylko zamiast Jansena, wziąłem zwykłego bocmana Hansa Bukstona. Mówi on po angielsku i trochę po niemiecku, więc może się z całą załogą porozumieć. Moje komendy wydawane w języku polsko-angielsko-niemieckim brzmią często komicznie. Koło drugiej po południu tym razem dobrze zaopatrzeni w prowiant, wypływamy znów na Sund. Z ogólnym kierunkiem południowym w halsach, bo wiatr słaby i przeciwny, wydostajemy się do przejścia Drogden. Tu chwyta nas wschodni wiatr, coraz bardziej gwałtowny, który dużą falę toczy przed sobą. Wieczór zachodzi. Zwijamy fok całkowicie i tylko pod kliwerami i bezaniem suniemy na Sund. W nocy była już prawdziwa wichura. Fala raz po raz przelatuje przez burty. A do łodzi woda strumieniami lać się zaczyna. Popelniliśmy nieostrożność, licząc na słabe wiatry. Przednia luka nie domknięta. Luki nie zakryte pokrowcem. Radzimy, jak możemy, co wobec wiei i fali dość trudne. O drugiej rano przy zmianie wachty, gdy na południowym niebie błyski Arkonny się ukazują, nakazują zwrot na nord.

Załoga nie może z początku zrozumieć, że jadąc poprzednio na S a teraz na N, nie powrócimy do tego samego punktu. Tłomaczą, że zboczenie magnetyczne, które tu przeszło 5 stopni wynosi zaprowadziło nas po za mielizny Falster. Przed którymi mam wielki respekt.

Po wschodzie słońca ukazuje się na północy pagórkowaty brzeg i wnet widzimy port Trelleborg przed sobą. Ponięważ gwałtowność wiatru wzrasta, fala wysoka ciągle nam zmywa pokład, a załoga mokra i niewyspana. Postanawiam w Trelleborgu szukać schronienia i odpoczynku. Wnet po przybyciu, pokład przedstawia widok ulicy w Neapolu. Na każdej linie, na każdej rei, suszą się części garderoby, buty, poduszki z kajuty. Załoga po dobrym obiedzie, wysypia się do słońca. Na wieży latarni wisi znak ostrzegawczy przed burzą. Nie mamy sobie nic do wyrzucenia, żeśmy się tu schronili. Po południu idziemy na odkrycia. Znajdujemy sympatyczną cukiernię, gdzie ku uciesze nieszpętnej Szwedki, wchłaniamy ilości znaczne ciastek ze śmietaną. Inny pisze kartki, wreszcie podziwiamy miejscowe piękności. Władzio kupił skarpetki, gdyż jego wszystkie mokre. Całą drogę potem nie mógł się nimi chwalić.

Wiatr wiał przez trzy dni gwałtownie. Zrobiliśmy kilka spacerów w głąb lądu, podziwiając wysoką kulturę rolną. O paszporty i t. p. rzeczy, tak samo jak w Danji nikt się nas nie pytał.

Wreszcie trzeciego dnia na tyle wiatr zelżał, że w południe opuściliśmy port Trelleborga z kursem SO. Wiatr ciągle wschodni zmusza nas do halsów na całą szerokość Bałtyku.

Służbę na pokładzie podzieliłem na dwie wachty. Ze względu na szczupłość

PODRÓŻ POLSKIEGO JACHTU "CARMEN" - 6-25 MAJ 1925



i częściowe niedoświadczenie załogi. Od 9 wieczór do 2 rano byłem na pokładzie, zmieniając się przy sterze z jednym z warszawskich panów. O drugiej szliśmy spać, zazwyczaj po wykonaniu zmiany kursu, a druga część załogi już wyspana, obejmowała służbę do 9 rano. W ten sposób wszyscy mieli dość snu, a braki dopełniało się drzemką popołudniową. Pożywienie mamy obfite i dobre. W Kopenhadze kupiłem konserw mięsnych rozmaitych, które można jeść na zimno lub gorąco. Oprócz chleba mam suchary bardzo smaczne Knekkebroed. Jemy je z masłem lub marmeladą. Jajka — po 16 gr. sztuka — jedzone są na kolację wraz z ryżem lub smażonymi ziemniakami. Kawa z mlekiem kondensowanym lub herbata służy za napój. Przygodni kucharze przyzwyczaili się do ruchów łodzi i garczki odpowiednio podparte już nie zlatują z primusa. Jednym z bardzo poszukiwanych przedmiotów na łodzi były nasze pasy ratunkowe. Kapkowe, bardzo miękkie, służyły nam jednak nie do ratowania naszych cennych żywotów, tylko jako podkładki do snu na pokładzie.

Nad ranem z-obiliśmy zwrot z kursem na Hammeren, północny cyfel Bornholmu. Rano zastałem tę wyspę na horyzoncie. Wedle mapy wyobrażałem sobie ją więcej górzystą. Wobec dobrej pogody odpada projekt zawinięcia do Roenne, i wytlomaczywszy moim młodemu towarzyszom, że lądowanie w celu zwiedzania zamku Hammerhus zawiele czasu by zajęło, bierzemy kurs na Rożywię największej północnej przylądki Polski.

Wiatr skłęca na zachód i ten jedyny raz z pomyslnym ciągiem suniemy ku brzegom ojczystym. Log oddaje mi doskonałe usługi. Instrument ten choć drogi

(135 zł.), wskazuje przebiegniętą drogę i ułatwia niezmiernie wytyczanie kursu i oznaczanie punktów osiągniętych. Nazajutrz ściśle, gdzie się spodziewałem, spotrzegamy ląd, t. j. latarnię Stiol. Pod wieczór już przyświeca nam światło Rażywi. Pod samą latarnią przed zwrotem więcej ku południowi dostajemy jeszcze porządną wiejbę. Barometr opadł w ciągu dnia o 10 mm. i spodziewałem się jej. Przyszła nagle, silnie przechylając łódź i grzebiąc ją we fali rosnącej co minutę. Cieszyłem się z szybkiej jazdy. Ale wiatr jak szybko przyszedł tak szybko ustał i nazajutrz 22 maja wyszedłszy na pokład, widziałem ciągle jeszcze przylądek Rożywi, na szczęście już trochę poza nami.

Cały dzień suniemy wzdłuż Helu ze słabym wiatrem. Fala bardzo duża i duża nic nam biegu nie hamuje, gdyż przychodzi z boku od północy. Widocznie gdzieś tam daleko pod Sztokholmem, wiać musi porządnie. Po zmroku mijamy przylądek Helu i bierzemy kurs prosto na Gdańsk. Równocześnie dostajemy doskonały północno wschodni wiatr, który nas w 10 milowym tempie popycha ku Gdańskowi. Już cieszymy się, że na 11 będziemy w porcie, gdy tuż koło czerwonego światła kierunkowego wiatr zasypia. Znow rozpoczyna się łopotanie żagli, trzaskanie bloków i przechodzenie wielkiej rei na drugi bok. Przechodzenie to rei jest najnieznośniejszą rzeczą, jaką znam. Reja, ta potężna belka, przelatująca na drugą stronę szarpie linami, i wstrząsa masztem gwałtownie. Zdaje się chwilami, że cała łódź chce się rozlecieć. Nic na to poradzić nie mogę i przykazawszy Hansowi, by mnie zbudził gdy zawieje, schodzę na dół.

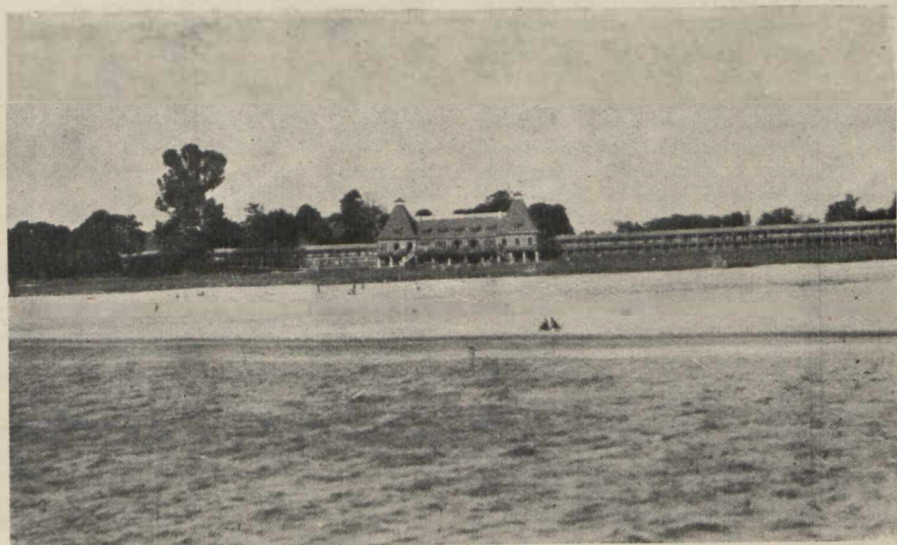
Koło drugiej budzi mnie: kapitan wiatr! Wiatru coprawda nie ma, ale ledwo wyczuwalny podmuch przecież posuwa Carmenę naprzód po zupełnie gładkim morzu.

Jest chwila, gdy noc łamie się ze światem. Niebo przybiera odcień szarego światła, które odbija się w wodzie. Czerwone i zielone światła latarni wjazdowych suną ku nam na ciemnych molach. Latarnie kierunkowe na Wiśle ustawiają się nad sobą.

I jak duchy do uspiionych brzegów na uspionej łodzi wiezione, cicho wsuwamy się między mola.

Tak przyjechaliśmy do Gdańska.

FISZER



Wielki pawilon kąpieliskowy, wybudowany przez braci Kozłowskich nad Wisłą naprzeciw przystani wioślarskich od strony Pragi.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. I R.

PRZYP. RED.: Sprawozdanie finansowe „Tyg. Bandery” podane będzie w następnym numerze.

TYDZIEŃ BANDERY W WARSZAWIE

L. M. i R. celem popularyzowania idei morza i zebrania środków na zakup statku szkolnego zainicjowała zorganizowanie „Tygodnia Bandery”. W związku z tem wyłoniono komitet wykonawczy, w skład którego weszli: przewodniczący początkowo red. Zdzisław Dębicki, później, skutkiem wyjazdu zagranicę red. Dębickiego, inż. Wład. Rummel, wiceprezes dr. Wacław Stefański, Hugon Pistel, komandor Aleksander Rylke, radca Edward Lisiewicz, inż. Aleksander Pauly, inż. Henryk Rose, red. Radosław Krajewski, sekretarz Stanisław Kruszyński, p. Stanisława Hahnówna, p. Helena Zahorska-Pauly i p. Maria Kloczewska. „Tydzień Bandery” ustalono na czas od 7 do 14 czerwca r. b. z programem, obfitującym w szereg uroczystości i atrakcyj.

Protęktorat nad „Tygodniem Bandery” przyjął łaskawie raczył p. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Stanisław Wojciechowski.

Zapoczątkowano „Tydzień Bandery” rozplakowaniem specjalnej odeszwy, afiszów oraz opublikowaniem w druku następujących wydawnictw: „Zasłubiny Polski z Morzem” poemat Edwarda Słonckiego, 2) „Co każdy Polak o morzu swoim wiedzieć powinien”, i „Morze to nowy teren pracy dla robotnika polskiego”, Aleksandra Rylke, 3) „Księga Pamiątkową Tygodnia Bandery” i 4) tudzież edycją specjalnego numeru czasopisma L. M. i R. „Morze”.

W dniu 7 czerwca o g. 9 m. 30 rano odprawione zostało w kościele katedralnym św. Jana uroczyste nabożeństwo, celebrowane w zastępstwie nieobecnego ks. biskupa połowego Galla, przez ks. kanonika Kalinowskiego, w asystencji licznych kleru.

Po skończonem nabożeństwie ks. kanonik Kalinowski wygłosił przemówienie okolicznościowe, oraz dokonał poświęcenia nowego sztandaru Ligi Morskiej i Rzecznej, którego o cem chrzestnym był znany jako marynarz i literat gen. Marjusz Zaruski, jeneralny adjutant p. Prezydenta Rzeczypospolitej.

Gwóździe kolejno wbił: imieniem rządu, komisarz rządu p. Jarmułowicz, imieniem Senatu senator Ign. Baliński, imieniem Sejmu poseł dr. Jan Załuska, prezes komisji morskiej, imieniem marynarki wojennej komandor Solski, imieniem marynarki handlowej, dyr. dep. handlowego Gabr. Chrzanowski i wiceprezes Ligi Morskiej i Rzecznej mecenas E. Waydel, oraz b. minister A. Sliwiński. Ostatni gwóźdź wbił uczeń gimnazjalny Grabowski, który swego czasu otrzymał pierwszą nagrodę na konkursie modeli statków, urządzonym przez L. M. i R.

Przysięgę na wierność sztandarowi złożył w imieniu Ligi M. i R. p. inż. Aleksander Pauly.

Po dokonany akcie poświęcenia sztandaru, pluton honorowy pod dowództwem p. inż. A. Pauly, wraz z pocztą chorągwanym i orkiestrą udał się na plac Saski, gdzie złożył wieniec na płycie nieznanego żołnierza (p. str. 4).

W uroczystym programie inauguracyjnym obchodu tego, brali udział: jen. Wróblewski, reprezentując dowódcę D. O. K. S., komendant stolicy jen. Suszyński, admirał Jolivet z delegatami misji

francuskiej, wojewoda warszawski Sołtan, wiceprezes Tow. weteranów Strzaleckiej, delegacja Tow. Dowborczyków, art. mal. Wł. Nałęcz i inni.

Z placu Saskiego pochód skierował się na pl. Trzech Krzyży, gdzie po dokonaniu przepisanej ceremonii, zatknięto nowoposwieconą banderę na wybudowanym statku „Bałtyk”, co uświetnił koncert orkiestry wojskowej, trwający do godziny 2 popołudniu.

Statek ten, według określenia niektórych sprawozdawców prasowych, był kulminacyjnym punktem programu „Tygodnia Bandery” na placu Trzech Krzyży u wylotu ulic Żorawiej, Nowego Świata i Książęcej, zarzucił kotwicę w przeddzień rozpoczęcia „Tygodnia Bandery”, w sobotę dn. 6 czerwca wieczorem. Podniesione na przednim maszcie sygnały oznaczały w języku morskim „Dajcie pomoc!”

Na statku tym służbę pełnił pluton honorowy Ligi Morskiej i Rzecznej w uniformach marynarzy, a uproszone panie i członkowie korporacji „Arkona” sprzedawali wydawnictwa L. M. i R., banderki, „pudełka szczęścia” z niespodziankami i t. p.

Tłumy spacerującej w piękny dzień niedzielny publiczności, cisnęły się do tego statku, zwiedzając za odpowiednią opłatą wnętrza jego i nabywając sprzedawane przedmioty.

W tymże dniu o godz. 1-ej pp. w sali Towarzystwa Hygienicznego inż. Aleksander Rylke wygłosił odczyt „O naszym morzu”, ściągając również mnóstwo publiczności, korzystającej z wejścia bezpłatnego.

Od godz. zaś 5 pp. do późnego wieczora tego samego dnia odbywał się „Festyn Marynarzy” w Dolinie Szwajcarskiej, gdzie wskutek niepewnej pogody, frekwencja była niewielka.

W poniedziałek, dnia 8 czerwca, w teatrze im. Bogusławskiego odegrano sztukę „Złoty płaszcz” na rzecz „Tygodnia Bandery”.

We wtorek, dnia 9 czerwca, w teatrze im. Fredry dano na ten sam cel przedstawienie ze śpiewami i tańcami p. t. „Krakowskie zuchy”.

W środę, dnia 10 czerwca, imponująco wypadł „Dzień Młodzieży szkolnej”, słusznie przez niektóre dzienniki w komunikatach „Świętem Młodzieży” zwany. W dniu tym wyświetlono bezpłatnie w kino-teatrach „Splendid” i „Palace” specjalny film morski dla 3.000 uczniów klas wyższych szkół powszechnych, a następnie odbył się z nimi pochód, prowadzony przez p. inż. A. Pauly, przy dźwiękach muzyki, po ulicach Warszawy.

Jednocześnie urządzono, również bezpłatnie, przejażdżkę na statkach „Mazur”, „Łokietek” i „Chrobry” po Wiśle dla 1.300 uczniów szkół średnich.

Podczas tych imprez wygłoszone były odpowiednie przemówienia — w kino-teatrach przez inż. Aleksandra Pauly, a na Wiśle przez inż. Aleksandra Rylke i red. R. Krajewskiego.

We czwartek, dnia 11 czerwca, zapowiadana w Dolinie Szwajcarskiej „Rewia artystyczna” — z powodu niepogody — nie odbyła się.

W piątek, dnia 12 czerwca, w Teatrze Powszechnym dano przedstawienie na cele Ligi Morskiej i Rzecznej.

Kulminacyjnym punktem zaś całego

programu dochodowego były zapowiedziane na ostatnie dwa dni „Tygodnia Bandery” — wielkie rewje sportowe: w sobotę, 13 czerwca r. b., na Dynasach mecz, zawody kolarskie, boks, zapasy atletyczne, walka z bykiem i t. p., a w niedzielę, 14 czerwca r. b., na Wiśle: regaty, wyścigi, skoki, bitwa morska i t. p.

Podczas całego „Tygodnia Bandery” od 7 do 14 czerwca r. b. codziennie wyświetlany był w kinoteatrze „Rococo” specjalnie z Francji sprowadzony monumentalny film morski, ilustrujący manewry marynarki francuskiej na morzu Śródziemnym. W kinoteatrach zaś „Muzza” i „Stylowy” wyświetlane były również filmy morskie — swojskie: jeden, przedstawiający ruch i stan floty naszej na morzu Bałtyckim, a drugi — odzwierciedlający zdjęcia z obchodu uroczystości zapoczątkowania „Tygodnia Bandery” w Warszawie.

Również codziennie w ciągu tego „Tygodnia” odbywały się w lokalach publicznych — restauracjach, cukierniach i t. p., koncerty lotne, zorganizowane przez art. dram. p. Stanisława Ossorja-Brochockiego, z udziałem znanych artystów: pp. Dobosz-Markowskie, primadonny operetki, Henryki Żelskiej, artystki opery, Marka Windheima, utalentowanego piosenkarza, dyrektora Tadeusza Markowskiego, pianisty, i Marii Trampczyńskiej. Koncerty te cieszyły się wielkim powodzeniem.

Oprócz wyżej wymienionego okrętu „Bałtyk” na placu Trzech Krzyży — przedsięwzięcie budowlane p. f. „Horn i Rupiewicz” bezinteresownie wybudowało na „Tydzień Bandery” dziób okrętu, p. n. „Grot” na rogu ulic Krakowskiego Przedmieścia i Królewskiej, na którym niemniej znaczna frekwencja cieszyła się sprzedaż pudełek „szczęścia” z niespodziankami, banderek i wydawnictw L. M. i R.

Na rogu Al. Jerozolimskiej i Marszałkowskiej przed Dworcem Głównym ustawiona była ruchoma łódź żaglowa rybak „Puck”, na której „prawdziwy” murzyn, sprzedający „pudełka szczęścia”, wywołał istną sensację.

W międzyczasie od początku do końca „Tygodnia Bandery” poza komunikatami ukazały się w prasie warszawskiej obszerniejsze artykuły literackie, traktujące o morzu i żegludze, w związku z „Tygodniem Bandery”.

Prasa naogół b. popierała ideę L. M. i R., najwięcej zasług dla „Tyg. Bandery” położył red. Czempieński i p. Delinikajtis.

W rewjach sportowych na Dynasach brali udział: mistrz zapasnictwa, Władysław Pytłasiński, znany sportsmen p. Bronisław Bielkiewicz i gospodarz W. T. C. p. Ignacy Szmierliński; na Wiśle zaś gospodarz W. T. C. p. Edward Vetter, gospodarz W. K. W. porucznik Franciszek Trzepałko i komisarz wodny p. Stefan Szczeniowski.

W dniu młodzieży szkolnej, w środę, dn. 10 czerwca, i w „rewji sportowej” na Dynasach, w sobotę, dn. 13 czerwca, czynny udział brali członkowie korporacji „Arkonia”.

Po skończonym niezupełnie pomysłnie w dniu 14 czerwca „Tygodniu Bandery”, t. j. wobec nieosiągnięcia pożądanego rezultatu, na jaki Liga M. i R. liczyła — z powodu ciągłego deszczu w niedzielę i w dzień Bożego Ciała — zde-

cydowano przedłużyć jeszcze ten „Tydzień Bandery” do 20 czerwca, na co uzyskano zezwolenie odnośnych władz. Lecz w tym dodatkowym tygodniu żadnych imprez i atrakcyj już nie urządzano. Ograniczono się tylko do sprzedaży na stawkach i w różnych punktach Warszawy wydawnictw Ligi Mor. i Rzecznej, banderek i „pudełek szczęścia” z niespodziankami, co — jak i poprzedniego tygodnia — cieszyło się wielkim popytem.

Nadto wyświetlano w kino-teatrach: Muza film „Czas miłości”, w Rococo „Pamiętnik Harold Lloyd’a”, oraz w Stylowym „Bitwa pod Czuszymą”. Oprócz tego we wszystkich pomienionych tu kinach wyświetlano specjalny film propagandowy Ligi M. i R.

Do powodzenia w sprzedaży „pudełek szczęścia” z niespodziankami w znacznej mierze przyczyniły się firmy: „Jan Ziółkowski Sp. Akc.” i „Roman Rekiert i Sp.”, które dostarczyły w dobrym gatunku czekoladek i cukierków.

Premje do rozegrania przysłały bezinteresownie następujące firmy: 1) Bogusław Herse” (ul. Marszałkowska, róg Kredytowej), 2) Z. Mentzel (Marszałkowska 101), 3) Fuchs i S-owie (Miodowa 18), 4) G. Gerlach (Ossolińskich 4), 5) T. Z. Osiański (Marszałkowska 142), 6) Bracia Chomicz (Zgoda 8) i 7) Krajowa Hurtonia Herbaty, dawniej T-wo M. Szumilin (Warszawa).

Tym wszystkim firmom, zarówno jak i wielu innym ofiarodawcom bezimiennym, wdzięczność i uznanie się należy za ten czyn obywatelski.

Trudno wyliczyć tu wszystkich. Zbyt duża listaby się ich utworzyła. Wszystkim przeto niewymienionym tu ofiarodawcom składamy hołd i podziękowanie.

Niemniejsza wdzięczność i podzięką się należy i pp. właścicielom restauracji, cukierni i kino-teatrów za bezinteresowne udzielenie lokali swoich artystkom i artystom dla koncertów lotnych na rzecz „Tygodnia Bandery”. Oto poczet tych lokali: restauracje: Angielska, Brühla, Bocquet et Co, pod Bachusem, Bristol, Cristal, Astorja, Europejski, Oaza, Savoy, Saski, Rydz i Victoria. Cukiernie: Bagatela, Udziałowa i Ziemiańska. Kino-teatry: Apollo, Corso, Filharmonja, Muza, Nowy, Palace, Pan, Stylowy, Splendid, Światowid i Wodewil.

Spółceństwo zrozumiało i oceniło powagę chwili, spiesząc rażno z pomocą w poparci u siłowań Ligi M. i R., lecz tego wszystkiego dotychczas okazało się za mało do należytego zdefiniowania przedsięwziętej akcji. Potrzeba więc jeszcze pewnego wysiłku zbiorowego celem osiągnięcia pożądanego rezultatu.

Wina tego, że się nie wszystkie imprezy „Tygodnia Bandery” odbyły, jakby należało, tkwi nie w organizacji, ani w społeczeństwie, które i tak — przy słabej dotychczas propagandzie — dużo życzliwości i poparcia ze swej strony okazało, lecz w terażniejszej konjunkturze finansowej kraju i w ciągłym deszczu.

MIECZYSLAW MAŁCZYŃSKI.

OKRETY „TYGODNIA BANDERY” zbudowane były bezpłatnie przez firmy: 1) Martens i Daab (okręt „Bałtyk” na Placu Trzech Krzyży), 2) Horn i Rupiewicz (okręt „Grot” na Krakow. Przedm.). Modele okrętów ruchomych zbudowane były sumptem L. M. i R.

PLUTON REPREZENTACYJNY L. M. I R., pod komendą p. inż. A. Pauly otrzy-



mał w rozkazie Nr. 8 Komendy Głównej Związku Polskich Stowarzyszeń Rzeczpltej podziękowanie od tegoż Z.P.S.R. i od wyższych władz państwowych i pochwałę za sprawność i dzielną postawę jako przysposobienie Kadry Żeglarskiej, a za gorliwą służbę podczas „Tygodnia Bandery” od Zarządu Ligi Morskiej i Rzecznej otrzymują: bosman Marjusz Hrynkiewicz-Moczulski i marynarz Michał Hłasko za stałą ofiarną pracę w Lidze — odznaki Honorowe III-go stopnia L. M. i R., zastępca Komendanta Stanisław Hennig-Sartarescu srebrną nagrodę honorową Tygodnia Bandery, matowie J. Zbikowski, E. Werner, sztandarowy A. Kosiewicz i marynarze Z. Kosiewicz, Z. Klimek, J. Obiedziński, M. Jez, J. Margosz — nagrody honorowe Tygodnia Bandery.

ZWYCIĘZCY REWJI SPORTOWYCH, urządzonych przez Ligę Morską i Rzeczną podczas „Tygodnia Bandery” w Warszawie: a) w sobotę 1 czerwca na Dynasach.

1) **Mecz.** Wyróżnili się pp. Mand, agielski, Strzelecki, Sankowski, i Walczak III. Nagrody Honorowe.

2) **Zawody kolarskie.** W przedbiegach zwyciężyli: Szymczyk, Podgórski Srebrna nagroda honorowa Tygodnia Bandery, Grygorowicz Srebrna nagr. Hon. Tygodn. Bandery. W Finale zwyciężył Szymczyk — szarfa honorowa L. M. i R. W biegu za motorami zwyciężył Kurowski — srebrna nagroda hon. Tyg. Band.

3) **Walki bokserskie.** W pierwszej parze zwyciężył Palme, w drugiej parze Bremer.

4) **Zapasy.** W pierwszej parze zwyciężył Szczeblewski, w drugiej Bielewski, w trzeciej Chudzikowski, w czwartej Mirosławski. Wszyscy otrzymali nagrody honorowe Tygodnia Bandery.

b) W niedzielę 14 czerwca na Wiśle; 1) **Zawody Pływackie.** Pierwszy kapitan Kunczewicz, — srebrna nagroda Hon. Tygod. B. and. Drugi Pitkowski „K. W. Trzeci Sienkowski — Cracovia. Obaj nagrody honorowe. Bieg pań. Pierwsza pani Tratowa — medal, nagroda L. M. i R. Druga pani Dranowska srebrna nagroda Tygodnia Bandery. Wyścigi długodystansowe. Pierwszy Jurkowski W.K.W. szarfa honorowa L. M. i R., Drugi Trat W.K.W. Trzeci Ryłski W.K.W. — srebrne nagrody honorowe Tyg. Bandery. Panie: Pierwsza Tratowa srebrna nagroda Honorowa Tyg. Bandery. Druga Granowska. Trzecia Garczyńska, nagrody honorowe Tyg. Bandery.

2) **Skoki.** Sienkowski Cracovia, Hulanicki A.Z.S., Mancewicz. Panie: Frydmanówna wszyscy srebrne nagrody honorowe Tygodnia Bandery.

3) **Regaty Wioślarskie.** Bieg czwórki seniorów Pierwsza osada W.T.W., Druga A.Z.S. Bieg jedynek seniorów zwyciężył Oświecimski — Czapski „T. W. Puchar srebrny, nagroda przejściowa L. M. i R. Bieg ósemek, Pierw z W.T.W. Druga W.K.W. Bieg czwórki juniorów. Zwycięza W.T.W. Bieg jedynek juniorów, Zwycięza Antonowicz. Bieg czwórki klepkowych dla nowicjuszy. Pierwsza W.T.W. Druga Ostrołęka.

SREBRNA ODZNAKE HONOROWA „TYGODNIA BANDERY” za wybitny współdziałal w pracy popularyzowania morza polskiego pp. Bielkiewicz Bronisław, Wacław Olszewski, Pfejffer Jan, Pytłasiński Władysław, Szmorliński Ignacy Trzepalko Franciszek, Winkler Franciszek, Vetter Edward.

ODDZIAŁ L. M. I R. W STAROGARDZIE. WIANKI. W tutejszym garnizonie istnieje już od kilku miesięcy Koło



Medal L. M. i R., ofiarowany przez Wincentego Wabia - Wabińskiego

Ligi Morskiej i Recznej pod przewodnictwem ppłuk. Adama Niedzielskiego, do którego oprócz oficerów garnizonu należą również liczni oficerowie rezerwy i obywatele cywilni.

Staraniem Koła urządzono kilka razy odczyty i zebrania, propagujące materialne poparcie Ligi Morskiej i Recznej.

W wigilję św. Jana, dnia 23.VI wieczorem, urządzono tu staraniem Koła, pod kierownictwem kapitana Bagnowskiego, obchód tradycyjny uroczystości puszczania wianków na Wierzycy.

W tym celu upatrzone odpowiednie miejsce nad rzeką, tuż pod miastem. Pogodny wieczór, oraz dźwięki dobrze znanej orkiestry 65 p. p., ściągnęły na brzeg rzekę dotąd niewidziane rzesze publiczności i licznej młodzieży szkolnej.

Liczbę widzów liczone tu na 4000 osób. Z zapadnięciem zmroku rozpoczęła uroczystość pięknymi produkcjami orkiestra pod osobistym kierownictwem swego niezrównanego dyrygenta p. kapelmistrza Zakrzewskiego.

Wnet zajaśniały rzesistem światłem różnokolorowe lampki elektryczne, ułożone długim szeregiem nad brzegiem cichej, ciemnej toni Wierzycy, na której lalach spoczywała pełna kwiecica i zieleni, majestatycznie przystrojona, tonąca w świetle lampionów barka, przygotowana dla żywych obrazów.

Urządzona jak szkolny zakątek na ciemnym tle lasu, osłaniającego przeciwny brzeg rzeki, wywoływała wesół szmer zachwyty wśród zdziwionych widzów.

Wnet po rozpoczęciu wygłosił oficer oświatowy pułku kpt. Proskurnicki krótkie okolicznościowe przemówienie, przedstawiające wesołe, tradycyjne święto naszych praociów, jako symbol wiecznej energii twórczej naszego narodu, szukającej w sobie szczęśliwego kwiecica paproci, potęgi i chwały dla przyszłych pokoleń; jak przed wiekami uroczystość obchodzona nad brzegami rzek polskich miała wskazywać tęskne dążenia ówczesnych pokoleń do otwartych światów morskich, tak obecnie realizuje się to w dążeniu Ligi Morskiej i Recznej do stworzenia tak potrzebnej nam już dzisiaj, silnej floty morskiej.

Żywe obrazy „mitycznego kwiatu paproci”, połączone ze śpiewem młodziutkich artystów — działawia szkolnej, wywołały burzę oklasków.

Liczne pochodnie, wianki uchodzące ze swemi migotliwymi światełkami wraz z powolnym nurtem rzeki, kilka łodzi udekorowanych, oraz ognie sztuczne dodały uroku zabawie i podniósł wesół nastrój.

Na chwilę brzeg Wierzycy zmienił się w fantastyczny zakątek, przypominający chyba tajemnicze prastare uroczyska z ich jeziorami, rozjaśnione tylko w połowie snopami ognia.

Uroczystość przeciągała się do późnej nocy.

Z przyjemnością zaznaczyć wypada, iż miejscowi obywatele przyczynili się bardzo do urządzenia obchodu, w szczególności sympatyczne nauczycielki nie szczędziły pracy i trudów nad przygotowaniem żywych obrazów i śpiewów.

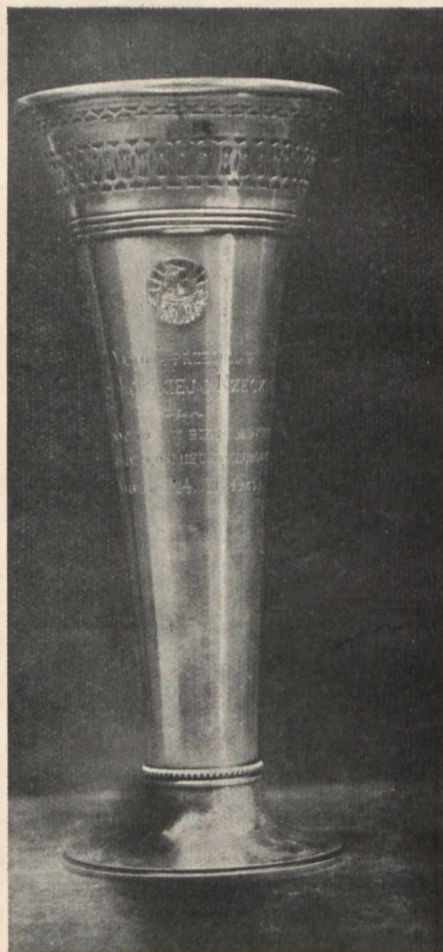
Jest to jeden z nowych więzów zacieśniającej się coraz bardziej sympatii naszego pułku z ludnością cywilną miasta.

Dla Koła L. M. i R. obok zysków pieniężnych, wynoszących około 500 zł., dała ta uroczystość nową podniecie do pracy w tych miłych, sympatycznych warunkach.

To też postanowiono urządzić już dnia 12.VII festyn ludowy w pobliskim lesie, celem dania godziwej rozrywki szerszym warstwom publiczności, a zarazem przysporzenia zasobów pieniężnych dla naszej Ligi Morskiej i Recznej.



P. Trałowa, zwyciężczyni w zawodach pływackich „Tyg. Bandery” w Warszawie.



Fot. M. Fuks.

Puchar srebrny, nagroda przejeściowa L. M. i R. Wysokość pucharu—37 cnt.

L. M. i K. W ŁODZI. Łódź uroczystie manifestowała swoją łączność z ideą morską, podczas „tygodnia bandery”, który rozpoczął się 9 ub. m. o godz. 12 w południe.

W niedzielę, w połoście słonecznego dnia, wzniosła się na ratuszu miejskim białoamarantowa bandera. Po odegraniu hymnu narodowego do zebranego kilkutyśięcznego tłumu, świętującego jednocześnie dzień współdziałności, przemówił p. prezydent m. Cynarski z balkonu ratusza, poczem p. prezes Oddz. L. M. i R. Dienstl-Dąbrowa wyjaśnił znaczenie floty i dróg morskich dla Łodzi—główniej arterji handlu i przemysłu w Polsce, zachęcał do jak najliczniejszego zapisywania się na członków Ligi M. i R. zaznaczając, iż Łódź jedyne miasto w Rzeczypospolitej już w r. 1920 w dniu dościa do morza wojsk polskich uczciło tę chwilę wmurowaniem tablicy pamiątkowej na ratuszu łódzkim.

Po południu odbyły się bezpłatne pokazy modelu łódki podwodnej w Helenowie i parku Sienkiewicza konstruktorów uczniów z Warszawy Feliksa i Jerzego Szprechta. Na ulicach miasta i w lokalach publicznych Zarząd zajął się sprzedażą „łódeczek szczęścia”, które, znajdując chętnych nabywców ze względu na znaczną ilość wartościowych fantów, cieszyły się powodzeniem i przyniosły dość okazały dochód.

Nie chcąc zrażać publiczności łódzkiej, znuzonej stale urządzeniami „kwiatkami”, zarząd postanowił pozyskać sympatję



Tydz. B. w Łodzi: Akademia uroczysta. Przemawia admir. Borowski. Za stołem siedzą w-prezes O. L. M. i R. Romocki, inż. Rylke, prezes rady miejskiej Fichna, i prezes O.Ł.L.M.R. M. Dienst-Dąbrowa.

społeczeństwa bezpłatnymi rozrywkami i w tym celu urządzał koncerty w parkach Sienkiewicza i Poniatowskiego.

Dzięki wysoce obywatelskiemu stanowisku Dowództwa Okr. Korp. Nr. 4, Zarządu Straży Ogniowej i Komendy Policji — codzień w godzinach między 6—8 po poł. orkiestry wyżej wymienionych instytucji bezinteresownie uprzyjemniały czas koncertami zebranej publiczności, która z zaciekawieniem zapoznawała się z ideą morską, odczytując rozwieszone w parkach plakaty Ligi M. i Rz. i zakupując wydawnictwa L. M. i Rz.

Na rozbudzenie zainteresowania ogółu również wpływała prasa codziennymi komunikatami. „Kurjer Łódzki”, „Republika”, „Rozwój”, a szczególnie „Głos Polski” pod sprężystą redakcją p. Tarłowskiego niemało przyczyniły się do sukcesów „Tygodnia Bandery”. Wspominając o zasłużonych należy również wymienić sympatyczną instytucję „Kółka Polek”, które wytrwale i owocnie pracowały nad pozyskaniem nowych zastępów członków. Zarząd, starając się

rozszerzyć propagandę we wszystkich warstwach społeczeństwa organizował odczyty: w Domu Ludowym, gdzie nieustrudzony członek zarządu p. Tarłowski mówił rzeczowo o znaczeniu morza dla rolników, w I. M. C.-e (p. inż. Moor) oraz w kinematografach przy wyświetlaniu filmu z życia polskich marynarzy.

Dla rozbudzenia wśród młodzieży zainteresowania naszym oknem na świat odbył się ogłoszony przez szkolny oddział konkurs w siódmych klasach wszystkich szkół średnich na zadany temat „Morze Polskie”, przyczem z 30 wyróżnionych przez kuratorjum za najlepsze wypracowania uczenie i uczni — 10-ciu skorzysta z bezpłatnej wycieczki do Gdańska w dniach 28—30 b. m., 20 pozostałych otrzyma bezpłatną roczną prenumeratę miesięcznika „Morza” oraz szereg wartościowych wydawnictw.

Kulminacyjnym punktem dnia 11 b. m. była uroczysta akademja, którą zaszczycił swoją obecnością członek Rady Portu admirał Borowski, znany bojownik o dostęp do morza w gorących słowach

przedstawił stan polityczny posiadania w Gdańsku i na morzu polskiem.

Pełne ukochania sprawy serdeczne przemówienie przyjęte było przez liczną zgromadzoną inteligencję łódzką entuzjastycznie.

Historję naszego stosunku do morza przedstawił zajmująco inż. Al. Rylke, zaś prezes Rady m. dr. Tichna, który użyczył gościny, wyraził gotowość poparcia przez głęboko odczuwającą cele i zadania Ligi Radę Miejską. Uczestnikom zebrania podziękował prezes Dienst Dąbrowa, zaznaczając, iż Łódź jako miasto handlowe najbardziej odczuwać winno swą realną łączność z wyściami na świat polskim morskim gościńcem. Tegóż dnia odbył się odczyt p. Radosława Krajewskiego o literaturze morskiej w sali miejskiej Galerji Sztuki. Wieczorem tegóż dnia odbyły się koncerty lotne z udziałem artystów p. Tatariewiczza, p. Morskiej, p. Znicza, p. Zeromskiego i p. Komornickiego.

W sobotę inż. Moor wygłosił odczyt p. t.: Kanał, Wisła, Odra, Bałtyk. W niedzielę zaś o godz. 9 wiecz. odbyło się uroczyste zdjęcie bandery.



Tydz. Band. w Poznaniu. Model okrętu wojennego.



Tydzień Bandery w Poznaniu: pancernik na ulicach Poznania.

L. M. i R. W JANIKOWIE. Dnia 14 czerwca urządziła Liga Morska i Rzeczna w Janikowie „Dzień Bandery”. Niestety, powietrze nie dopisało i nie dało się programu tak przeprowadzić, jak zamierzono. Pomimo to przybyła znaczna ilość gości. Bardzo podniosły referat wygłosił p. inż. Rummel z Poznania, zobrazowując historyczne stosunki dawnej Polski w sferze spraw morskich i podkreślając obecne znaczenie żeglugi i marynarki polskiej. Mówca podkreślił dobitnie, że kraj, który nie ma połączenia z morzem i marynarki morskiej nie może istnieć, „bo kto włada morzem, ten włada światem!”

Po wyjaśnieniu ważności nowego portu w Gdyni, zakończył mównicą apelem, ażeby cały naród stanął do pomocy, celem rozbudowania żeglugi morskiej, bo jak po raz trzeci stracimy morze, to Polki więcej nie będzie!

TYDZIEŃ BANDERY W JANIKOWIE.

Huczne oklaski były dowodem, że mowca trafił do serc licznie zebranych gości.

Prezes p. Maciejewski z Dobieszewic dziękował mówcy za podniosły referat oraz wszystkim stowarzyszeniom i delegatom, którzy zaszczyli dzień ten swą obecnością.

Następnie przedefilowały pięknie udekorowane łodzie, z których najwięcej podobała się łódź, udekorowana przez panią Wieszkową, przedstawiająca olbrzymiego ląbędzia.

Do upiększenia dnia przyczyniło się zawsze uczynne koło śpiewu „Lutnia”, które pod batutą p. Otto wykonało poprawnie „Nasz Bałtyk” Nowowiejskiego i „Barkarole”.

ODDZIAŁ L. M. i R. W ŁOWICZU.
W dniu 7 czerwca zorganizował kwestę. W kweście brał udział z ramienia Zarządu: P.P. Władysław Dołężał, profesor gimn. Niemcewicz, p. Małyszewski Stanisław, dyrektor fabryki „Len Polski” profesor Zieliński oraz osoby zaproszone: P.P. Więclawski, Sierakowska M. i J., Lewikówna, Szulmanowiczówna, Pstruszeński W., Wyrzyłowska St., Rószkiewicz M., państwo Tarnasiewiczowie. Sprzedawano broszurki o morzu oraz zaofiarowano znaczki, wykonany w miejscowej drukarni. Wynik ogólny w tym dniu zł. 315 gr. 79.

W dniu 11 czerwca również kwestowano z mniejszym powodzeniem. Z ramienia Zarządu Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w Łowiczu brali udział P.P. Wł. Dołężał, Szajding M., Maliszewski St., Dr. Tarajewicz St. z pośród zaproszonych: P.P. Więclawski i Warda, państwo Szmidtowie.

Razem dochód brutto zł. 532 gr. 90
Drobne wydatki „ 17 „ 45

Czysty zysk zł 515 gr. 45

ODDZIAŁ L. M. i R. W RADOMIU
wykazał w „Tygodniu Bandery” wpływ: sprzedaż wydawnictw i znaczków L.M. R. przy stolikach przez Narodową Organizację Kobiet zł. 522.63
sprzedaż programów w teatrze „Rozmaitości” (Nar. Org. K.) „ 50.75
sprzedaż nalepek w bankach (Nar. Org. Kobiet) „ 40.00
wenta w cukierniach i restauracjach prowadzona przez Koło Polek i Towarzystwo Ochrony Kobiet „ 191.44
sprzedaż znaczka (Kolo Polek i Tow. Ochrony Kobiet) „ 462.77
wenta w kinach (Ko'lo Polek i Tow. Ochrony Kobiet) „ 48.24
20% dochodu z meczu zorganizowanego przez K. S. 72 pp. „ 27.50
sprzedaż piramidek—niespodzianek „ 772.75
za sprzedane wydawnictwa i znaczki w lokalu L. M. R. „ 16.00

Razem wpływów — zł. 2.132.08

Czysty dochód w kwocie z 2.062.58 przekazano zarządowi centralnemu L. M. R.

ODDZIAŁ L. M. i R. W GDYNI:
W „Tygodniu Bandery” organizowano: 1) sprzedaż nalepek i wydawnictw Ligi, 2) zbiórkę składek na Helu i Gdyni oraz w porcie gdyńskim, 3) „wieczorek z tańcami” (zabawa na cele „Tygodnia”) 4) oprowadzanie wycieczek i propaganda wśród zwiedzaczy portu (za pomocą wykładow, objaśnień, wydawnictw, plakatów i t. p.)

Wszystkiego zebrano ze składek 752,95 zł.

Sprzedano biletów na „wieczorek z tańcami” za 113.— „
Razem 865,95 zł.



1) Prezes O.Z.L.M. i R. W. Maciejewski, 2) red. Ziętawski, 3) inż. Julian Rummel, 4) dyr. G. Holland.



Defilada łodzi.

Wydano na orkiestrę, ogłoszenia i dekorowanie sali . . . 123.45 „
Pozostaje 742,50 zł.
suma ta przekazana została Centrali.

L. M. i R. W RADOMSKU. Staraniem Radomskiego Oddziału Stow. Kupców Polskich w Warszawie zawiązano Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Radomsku.

Zebrań organizacyjne, poprzedzone odczytem p. St. Łęgowskiego p. t. „Nasza marynarka handlowa”, odbyło się w dniu 22 marca r. b. w sali posiedzeń rady inicjatora p. Stefana Kaliszczyka, wiceprezesa zarządu Stow. Kupców Polskich, wygłosił krótkie, lecz piękne przemówienie o znaczeniu morza polskiego p. Ant. Rutkowski, dyr. Banku Spółdzielczego, poczem wybrano radę Ligi z 16 osób, która wyłoniła z pośród siebie za-

radą Oddziału, w skład którego weszli pp.: Rejent T. Dębski—prezes; St. Kaliszczyk wice-prezes; prof. gimn. L. Łupiński — sekretarz; dyr. Banku Sz. Cyrullo — skarbnik, przełożona gimnazjum p. J. Chomiczówna.

Pierwszym czynem działalności zarządu było zorganizowanie „Tygodnia Bandery” w Radomsku. Program wypełniło przemówienie do licznie zgromadzonej publiczności z balkonu magistratu p. redaktora „Morza”, sprzedaż znaczka na ulicach miasta, sprzedaż nalepek w sklepach polskich, zabawa w parku „Sportu Wodnego” z loterią fantową i innymi atrakcjami, mającymi na celu propagandę morza. — Niepogoda nie pozwoliła na wykorzystanie całego programu.

Pomimo to przewidziany jest dochód w sumie kilkuset złotych, przeznaczonych na kupno statku szkolnego.

KAŻDA POLKA I KAŻDY POLAK
POWINIEN BYĆ CZŁONKIEM

L I G I MORSKIEJ I RZECZNEJ

SZCZEGÓŁOWYCH INFORMACJI UDZIELAJĄ:

- | | |
|----------------|--|
| w WARSZAWIE | Zarząd Centralny Ligi Morskiej i Rzeczej: ul. Elektoralna 2, gmach Ministerstwa Przem. i Handlu, tel. 15-63. Konto w P. K. O. Nr. 367. |
| .. | Komitet Warszawski L. M. R.: Al. Ujazdowskie 37, tel. 315-88. Biuro czynne od 10 do 8 wieczór. |
| w POZNANIU | Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej ul. Matejki 52, inż. J. Rummel. |
| w WILNIE | Oddz. Ligi Morskiej i Rz. ul. Mickiewicza 1. |
| w TORUNIU | Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej ul. Bydgoska 90, Dr. Kolanowski. |
| w ŚWIECIU N/W | Oddz. Ligi Morskiej i Rzeczej Kadra Maryn. Wojennej. Kom. Korytowski. |
| we LWOWIE | Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej ul. Pańska 14, Dr. Józef Gluźński. |
| w MILEJOWIE | Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: Cukrownia, E. Znatowicz, z. Lubelska. |
| w STAROGARDZIE | Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: 65 p. p., Kapt. J. Stettner. |
| w PRUSZKOWIE | Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: Stalowa 20, St. Skass. |
| w CHELMIE | Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: Budowska 15. ks. Chróścik, z. Lubelska. |
| w JANIKOWIE | Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: pow. Inowrocław, p. Wieszok. |
| w GDYNI | Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: Dowództwo Portu, kapt. Zalewski. |
| w KRAKOWIE | Oddz. Ligi Morsk. i Rzec. Krakowskie Tow. Techniczne, ul. Straszewskiego 28. |
| w WEJHEROWIE | Oddz. Ligi Mors. i Rzec.: Urząd Maryn. Handlowej, p. Wojniłowicz. |
| w TCZEWIE | Oddz. Ligi Morskiej i Rzeczej: Starostwo, Starosta M. Dytkiewicz. |
| w KATOWICACH | Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: Stawowa 8, Adw. Rostek. |
| w RADOMIU | Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: Lokal Stow. Inżyn. i Techn. ul. Lubelska 41. |
| w GDAŃSKU | Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: Bank Związku Sp. Zarobkowych, Dyrektor M. Zbąski, Holzmark 18. |
| w RADOMSKU | Oddz. Ligi Morskiej i Rzeczej: Rynek 14, Stefan Kaliszczyk. |
| w KRZEMIĘNCU | Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej: ulica Szeroka 2, I. Prawdzic-Zaleski. |
| w ŁODZI | Oddz. Ligi Morskiej i Rzeczej: Piotrkowska 92. |
| w ŁOWICZU | Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej plac Kościuszki 11 m. 5, W. Doleżał. |

nr 2595/1925/7

Opłata pocztowa ulszczona ryczałtem.

LIGA MORSKA I RZECZNA

ORGANIZUJE W NIEDZIELĘ, DNIA 2 SIERPNIĄ 1925 ROKU

V-TE REGATY MORSKIE W GDYNI

W KTÓRYCH WEZMĄ UDZIAŁ: YACHTY I ŁODZIE KLUBÓW YACHTOWYCH,
ŻEGLARSKICH I WIOŚLARSKICH ORAZ OSÓB PRYWATNYCH, ŁODZIE MARYNARKI
WOJENNEJ, KUTRY I ŁODZIE RYBACKIE, KAJAKI GDYŃSKIEGO OD. L. M. I R. I INNE

ZAWODY PŁYWACKIE

WIELKA ILOŚĆ NAGRÓD

DWIE ORKIESTRY, TRYBUNY DLA WIDZÓW, KIOSKI. O PRZEBIEGU REGAT
PUBLICZNOŚĆ BĘDZIE STAŁE INFORMOWANA, O POCZĄTKU KAŻDEGO BIEGU
— — — — — OZNAJMIĄĆ BĘDZIE STRZAŁ ARMATNI. — — — — —

SZCZEGÓŁY W PROGRAMACH

ZGŁOSZENIA NA UDZIAŁ W REGATACH I ZAWODACH KIEROWAĆ NALEŻY MOŻ-
LIWIE RYCHLEJ NA RĘCE P. PREZESA ODDZ. L. M. I R. KAPITANA PORTU W GDYNI.
Z D. 20 LIPCA R.B. UPŁYWA OSTATNI TERMIN PRZYJĘCIA POWYŻSZYCH ZGŁOSZEŃ.

WIECZOREM PO UKOŃCZENIU REGAT

BAL

POCZĄTEK REGAT O GODZ. 13^{1/2}, BAL O GODZINIE 21-EJ.

SPECJALNE ZAPROSZENIA ROZSYLANE NIE BĘDĄ.

KOMITET REGAT

BEZ MORZA ZGINIEMY. BUDUJMY FLOTĘ NARODOWĄ.

Przedpłata rocznie 4 zł., pojedynczy numer 50 gr. Cena ogłoszeń: Okładka 1/1 str. (II i III) zł. 500 — 1/2 300, 1 1/4 str. (IV) 600 — 1/2 zł. 400. Normalna 1/1 str. zł. 375 — 1/2 200 — 1/4 120 — 1/8 zł. 75. Opisowe 1/1 str. zł. 500 — 1/2 300 — 1/4 zł. 200. Kolorowe o 50% droższe.

Przypominamy o odnowieniu prenumeraty na II-e półrocze 1925 r. Konto administracji w P. K. O. Nr. 9747.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA.

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

Drukarnia „Literacka”. Warszawa, Nowy Świat 22.

CS