

# MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.



# POLSKIE KOPALNIE SKARBOWE

NA GÓRNYM ŚLĄSKU :: :: SPÓŁKA DZIERŻAWNA

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

TELEFON 636-640

ADRES TELEGR.: „SKARBOFERME”

TELEFON 636-640

## SPRZEDAŻ

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

KRÓLEWSKA HUTA (G. ŚL.) RYNEK 9—16

## KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU

INSTYTUCJA PUBLICZNO-PRAWNA SAMORZĄDU POZNAŃSKIEGO



Poznań, plac Nowomiejski 8.

Założone w r. 1804.

Adres telegraficzny: Ogniowe — Poznań.

Telefony: 2381, 5372 i 4112.

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

Od roku 1892 przechodzi pod zarząd Wydziału Krajowego.

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

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

„KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU”.

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

Zbiór składek za rok 1925. . . . . 7.272.164.33 zł.

Majątek K. U. O. (fundusz rezerwowy działu ogniowego). 4.106.891.97 ..

Przypuszczalny zbiór składek w roku 1927 . . . . . 11.000.000.— ..

Krajowe Ubezpieczenie Ogniowe w Poznaniu posiada 3 działy:

### OGNIOWY — ŻYCIOWY — GRADOWY

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

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

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

Poznań, plac Nowomiejski 8.

# MORZE

## ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 7.

Warszawa, lipiec 1927 r.

Rok IV.

TREŚĆ NUMERU: 1. Po roku 40.000, za pięć lat 100.000 ton; 2. Postulaty rybactwa polskiego—Cz. II.—Prof. Michał Siedlecki; 3. Port gdański a Polska—Inż. St. Łęgowski; 4. W straż kolumnowym czolom—oddane—A. Uziębło; 5. 12 godzin na pokładzie „Gdańska”—Henryk Tetzlaff; 6. Z dziennika marynarza—Tadeusz Stecki; 7. Światowe zasoby ropy—S. Koško; 8. Flota sowiecka i jej zadania—Józef Boreyko; 9. Wizyta angielskich łodzi podwodnych w Gdyni—J. B.; 10. Wieści ze stoczni w Caen—X.; 11. Niezwykłe regaty—S. K.; 12. Racjonalizacja niemieckiego przemysłu okrętowego—R. P.; 13. Jajła—K. M. Staniukowicz; oraz bogata kronika i dział oficjalny L. M. i R.

23 ILUSTRACJE I RYSUNKI W TEKŚCIE.

### SPROWADZENIE PROCHÓW JULJUSZA SŁOWACKIEGO DO WOLNEJ OJCZYZNY

*Cała Polska, jak długa i szeroka, przeżyła ostatnio jeden z najbardziej podniosłych momentów. Do Wolnej Ojczyzny wrócili prochy Juliusza Słowackiego, natchnionego Wieszczą Narodu, jednego z największych synów naszej ziemi.*

*Zaszczyt przewiezienia do kraju tych popiołów, będących relikwią narodową, przypadł w udziale naszej marynarce wojennej. Z Cherbourg trumna z prochami piewcy Króla-Ducha przewieziona została do ojczystych brzegów na pokładzie transportowca wojennego „Wilja”. Witwały ją na pełnym morzu i salutowały polskie okręty wojenne. Od Helu do Gdyni towarzyszyły jej wszystkie statki polskie: okręty wojenne, holowniki portowe, kutry rybackie, yachty, łodzie motorowe i t. d.*

*Okręt, wiozący popioły Wielkiego Poety, zawinął do Gdyni. Tutaj, w tem nowopowstającym mieście portowym, które jest niejako symbolem Polski dzisiejszej, idącej mocnym krokiem w promienną przyszłość, poraz pierwszy trumna z prochami Juliusza Słowackiego dotknęła wolnej ziemi polskiej. Powiózł ją następnie do Gdańska torpedowiec „Mazur”, a stąd do serca Polski, do tak ukochanej przez Poetę Warszawy, statek wiślany „Mickiewicz”. Po uroczystościach w Warszawie kości Juliusza Słowackiego przewiezione zostały do Krakowa, gdzie złożono je na wieczny spoczynek na prastarym Wawelu.*

*Razem z całym Narodem chylimy czoło z czcią najwyższą przed tym grobowcem.*

REDAKCJA.

### PO ROKU 40.000, ZA PIĘĆ LAT 100.000 TON.

Kiedy jesienią roku ubiegłego p. minister przemysłu i handlu Kwiatkowski zapowiedział w Sejmie, że dążeniem rządu jest, aby polska flota handlowa liczyła za rok 40.000 ton, izba przyjęła zapowiedź tę naogół z uśmiechem... niedowierzania. Nie był to jednak wszakże sceptycyzm specjalnie lokalny. Duża część społeczeństwa patrzyła z niedowierzaniem na na-

sze poczynania na morzu. Najlepszy dowód tej nietylko obojętności, ale wręcz niezrozumienia znaczenia dostępu do morza, i to nawet przez sfery t. zw. gospodarcze, stanowi fakt, że przez lat 7 prawie nie potrafiliśmy zdobyć się na własną flotę handlową. W chwili, gdy minister przemysłu i handlu zapowiadał przed Sejmem, że flota ta za rok liczyć będzie

40.000 ton, nie mieliśmy prawie żadnego tonażu handlowego. Jedynie, słabe zresztą finansowo, towarzystwo, jakie powstało w latach ostatnich, poniosło stratę w tonażu i znajdowało się właśnie w przededniu likwidacji. Jedynym statkiem, pływającym pod banderą handlową, był żaglowiec szkolny „Lwów”. I to było wszystko.

Dziś obraz ten uległ zasadniczej

zmianie. Powstało państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” w Gdyni, które rozporządza w tej chwili 8 statkami (6 towarowych, 2 pasażerskie) o ogólnym tonażu 20.100 ton. Dziewiąty statek o pojemności 1.000 ton został świeżo zakupiony dla tego przedsiębiorstwa w Holandji.

Również powstało zimą r. b. towarzystwo „Wisła-Bałtyk” w Tczewie, które wywozi własnymi holownikami i lichtugami węgiel polski do krajów zamorskich. Rozporządza ono ogólnym tonażem 10.500 ton.

Wreszcie obecnie znajduje się w stadium organizacji trzecie w Polsce przedsiębiorstwo żeglugi morskiej. Górnośląski koncern węglowy „Robur” wzamian za ustąpienie mu przez rząd części nadbrzeży w budującym się porcie w Gdyni do wyłącznej eksploatacji, zobowiązał się wystawić własnym sumptem flotyllę handlową, która liczyć będzie przynajmniej 10.000 ton. Towarzystwo to zakupuje właśnie 5 statków handlowych o ogólnej pojemności 7.500 ton i w najbliższym czasie ma zamiar nabyć szósty statek o pojemności około 2.500 ton.

Rząd więc swej obietnicy dostrzymuje w całej rozciągłości. Flo-

ta handlowa polska na jesieni tego roku będzie liczyła już nietylko 40.000 ton, ale nawet liczbę tę przekroczy.

Na tem jednak nie koniec. Opracowany już przez departament morski ministerstwa przemysłu i handlu plan rozbudowy floty handlowej na najbliższy okres 5-letni obejmuje budowę następującego tonażu:

1 małego statku pasażerskiego dla żeglugi przybrzeżnej z pomieszczeniem siedzącym, dło około 250 pasażerów,

4 statków towarowo-pasażerskich o pojemności około 3.500 ton każdy dla linii Gdynia—Londyn,

4 statków towarowych o pojemności około 4.000 ton każdy dla linii śródziemnomorskiej,

2 statki 1.000-tonowe dla Bałtyku,

3 statki po 3.000 ton typu „Wilno”.

Niezależnie od tego w porozumieniu z ministerstwem rolnictwa ministerstwo przemysłu i handlu przystępuje do utworzenia flotylli rybackiej, która będzie się składała z 10 statków rybackich, i która pozwoli rybakom naszym wyjść z połowami na obfitujące w ryby Morze Północne.

Razem w ciągu najbliższych 5 lat według tego planu przybędzie z górą 45.000 ton nowych statków. W roku 1932 więc polska flota handlowa, oparta o własny nowoczesny port morski w Gdyni, liczyć będzie blisko 100.000 ton.

Uświadomienie sobie tego rozmachu, z którym idziemy na pokójowy podbój Bałtyku, winno napędląć dumą i radością wszystkie serca polskie. Ale jednocześnie niechaj przeniknie wszystkich zrozumienie tych obowiązków i zadań, które wkłada na każdego obywatela Rzeczypospolitej rozpoczęta dopiero praca. To, czego już dokonaliśmy w zakresie tworzenia własnej floty handlowej, to w lwiej części skutek inicjatywy rządu. Teraz kolej na inicjatywę prywatną w jaknajszerszym zakresie.

Jesteśmy narodem młodym na morzu. Przed nami jeszcze duży wysiłek i dużo znoju. Budowanie Polski morskiej to obowiązek obecnego pokolenia. Tego, które jest w pełni sił, i tego, które dorasta. W imię lepszej przyszłości. Ażeby kiedyś nie złorzeczono nam, iżśmy ten skarb bezcenny, jakim jest wolny dostęp do morza, zatracili i zmarnowali.

O tem trzeba ciągle pamiętać.

## POSTULATY RYBACTWA POLSKIEGO

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

(Dokończenie)

### II.

Podstawą wszelkich operacji rybackich musi być dobry, spokojny, pewny i należycie urządzony port.

Do obecnej chwili istnieje tylko jeden port rybacki na naszym wybrzeżu, a mianowicie port na Helu. Po dokonanych rekonstrukcjach i zbudowaniu dwóch skrzydeł mola z betonu, jest to obecnie ładne, małe schronienie dla niewielkiej ilości kutrów motorowych, lub małych statków. Wadą jego jest to, że zbudowane na nowo mola nie są praktycznymi molami wyładowniczymi, a mają raczej charakter mola, przeznaczonego dla ruchu osobowego; zaś największą wadą jest to, że port nie jest i zapewne nigdy nie będzie połączony z bocznicą kolejową. Port na Helu jest więc obliczony jako schronienie dla łodzi, które mają podstawę handlową gdzieindziej. Tak był on pomyślany przez Niemców, którzy go uważali za rybacką ekspozyturę Gdańska. Jako narazie jedyny port rybacki, służy Hel, podczas sezonu połowów za schronienie rybakom z całego wybrzeża. Byłoby bardzo pożądane, aby na czas połowów rybacy mogli znaleźć obok portu odpowiednie schronisko (obecne bowiem urządzenia nie są wystarczają-

ce), a zwłaszcza, aby rozpoczęto akcję, by rybacy z innych okolic mogli się osiedlić na stałe w Helu.

Powstający port w Jastarni również niczem innym nie będzie, jak tylko schronieniem małych łodzi, lub co najwyżej nieco większych statków żaglowo-motorowych.

Oba porty doskonale mogą obsłużyć rybacko przybrzeżne, grupujące się we wsiach na Półwyspie Helu. Są one jednak niewygodne jako punkt oparcia dla rybaków z Gdyni, tego największego po Helu centrum rybackiego. W Helu rybak gdyński płaci za pobyt i gospodę dość drogo; Jastarnia leży zbyt na uboczu, aby mogła być dla niego miejscem postoju, wygodniejszym niż Gdynia, złączona silnie z krajem połączeniami kolejowymi. Dlatego to, jest rzeczą niezbędną, aby przyspieszyć budowę portu rybackiego w Gdyni.

Jest to powszechnie wiadome, że przy wielkich portach handlowych zawsze powstaje i rozwija się rybacko. Rzecz to naturalna nietylko ze względu na to, że rybacko w większym stylu jest poważną gałęzią handlu i przemysłu, ale też ze względu na materiał marynarski. Hamburg, Boulogne s/M., Ostenda, Ryga, Hel-

singfors, Marsylja i wiele innych miejscowości są najlepszym tego przykładem. Powstanie portu rybackiego w Gdyni jest nieodzowną i najnaturalniejszą koniecznością, choćby nawet miał on za zadanie dawać schronienie tylko rybacko przybrzeżnemu. Gdynia jest centrum rybackiego polskiego, podczas gdy Hel ma rybaków przeważnie Niemców; jako największa na naszym wybrzeżu miejscowość kąpielowa Gdynia odciąga rybaków od ich zawodu, dając im inny sposób zarobkowania. Jeśli do tego przyczyni się brak ochrony dla łodzi, stanowiącej poważną część dobrobytu rybaka, to możemy stracić fachowców rybaków polskich, którzy porzucą swój zawód z wiedzą, że niemieckiemu rybakowi na Helu lepiej się działo, niż Kaszubom.

Potrzeba portu rybackiego niesłychanie wzrasta z chwilą, kiedy bierze się w rachubę stworzenie flotylli dalekomorskich drifterów. Jest rzeczą ze wszech miar pożądaną, aby całość spraw rybackich skupiała się w jednym miejscu w porcie. Port, będący schronieniem dla dzisiejszych kutrów powinien jednak być urządony tak, by także i drifterzy w nim znalazły schronienie oraz możliwość szybkiego

wyładowania. Ponieważ drifterzy mogą być przycumowane rufą do brzegu podczas wyładunku, więc niema potrzeby rezerwowania znacznego miejsca dla nich. Muszą mieć szerokie i wygodne, a dość niskie molo wyładunkowe, blisko na brzegu boczną koleją z ewentualnym urządzeniem do szybkiego ładowania wagonów, wreszcie zaś powinna być do każdego miejsca obficie doprowadzona woda słodka, celem utrzymania czystości mola i statków. Port powinien być w miejscu łatwo dostępnym, wobec tego, że ruch rybacki jest przeważnie nocny lub wczesny. Bardzo korzystne jest również, jeśli port rybacki jest w miejscu o czystej i dość łatwo zmieniającej się wodzie; to może być pomocne podczas przechowywania ryb w skrzyniach. Podczas ustalania planu miasta Gdyni powinno się też wziąć pod uwagę dogodny pomieszczenie kolonji rybackiej niedaleko od portu.

Warunkiem, aby rybactwo nasze mogło się dobrze rozwinąć, jest przede wszystkim *organizacja naszego handlu rybnego*. Jesteśmy pod tym względem w dość trudnym położeniu. Jeśli rybak dużo łowi, to cena ryby spada, czasem tak, że połowy się nie opłacają; jeśli przyjdzie mało ryby, do rybaka podchodzi nędza. Warunkiem wzmożenia intensywności naszych połowów jest stworzenie takich warunków na naszym wybrzeżu, aby rybak był pewny, że wszystko co złowi, bez trudu sprzeda. Miejscem, gdzie rybak nasz znajduje przynajmniej w części te warunki, jest Gdańsk. Otóż u nas musi powstać *hala rybna* na wybrzeżu, gdzie skupiałby się handel świeżą rybą. Połączona w dogodny sposób z resztą kraju (boczną koleją) hala powinna zapewnić rybakowi zbyt, a towarowi transport do głębi kraju. Rzecz prosta, że rozkład i technika kolejowa powinny się do tych celów dostosować.

Byłoby bardzo korzystne, gdyby obok hali rybnej powstała chłodnia, pozwalająca na spokojniejszy obrót towarem. Sprawa chłodni jest jednak dość zawiła i bardzo kosztowna; nie wiem, czy nie byłoby możliwe, aby narazie korzystać z oddziały chłodni miejskiej, mającej powstać w Gdyni.

Przywiezione ryby, po przejściu przez halę targową, powinnyby przedostać się do wnętrza kraju jaknajszybciej w stanie najdogodniejszym dla ludności, a zarazem najbardziej rentującym się. O ile handel świeżą rybą wyczerpałby całość zapasów w hali, sprawa byłaby dość prosta, jednakowoż należy się liczyć z tem, że ludność jeszcze nie jest przyzwyczajona do częstego spożywania ryb morskich. Dlatego na wybrzeżu powinien także powstać racjonalny przemysł przetwórczo-rybacki, t. j. fabryka konserw w różnej postaci.

Obecny stan tej sprawy w Polsce jest dość dziwaczny. Największa fabryka konserw z śledzi, przerabiająca w czasie sezonu około wagonu ryb dziennie, znajduje się w Dziedzicach



Na połów.

na granicy śląskiej. Inne są w Wilnie i w Warszawie, a nawet w Mszanie Dolnej na Podkarpaciu. Wszystkie te fabryki pracują, kupując materiał obcy, z Niemiec, z Łotwy i t. d. Natomiast na wybrzeżu naszym niema ani jednej fabryki konserw, są tylko dość liche wędzarnie i bywa tak, że cenny materiał np. szproty w świeżym stanie sprzedaje się obcom, aby je potem w formie konserw drożej odkupić.

Jest więc niezbędne, aby powstała na wybrzeżu większa przetwórnia rybacka, lecz tego typu, aby mogła utrzymać się i pracować przez cały rok, zmieniając tylko działy pracy w miarę sezonu rybackiego. Oprócz się ona powinna na pewnym materiale, jakim jest śledź i szprot, a w miarę sezonów rybackich produkować różne rodzaje przetworów. Takiej przetwórnii nie potrzeba umieszczać

bezpośrednio nad brzegiem; wystarczy jeśli jest tylko niezbyt daleko, tak umieszczona, by bocznica kolejowa z portu szybko dostała surowiec.

Rzecz prosta, że taka przetwórnia powinna być tylko prywatnym przedsiębiorstwem. Rząd powinienby jej dać tylko wydatną pomoc przez zakupno części akcji, ułatwienie w nabyciu gruntu, ulgi podatkowe i t. p.

Sprawa przetwórnii rybackiej prowadzi już do kwestji *przygotowania handlu wewnątrz kraju*. Nasza ludność, z wyjątkiem może Warszawy, nie jest naogół przyzwyczajona do innych ryb morskich prócz śledzia. Nie jest to jednak dziwne wobec tego, że ryby morskie są u nas najdroższe ze wszystkich krajów północnej Europy.

Wedle międzynarodowej statystyki z 1924 r. kosztował 1 kg. ryby, obliczony w szylingach:

	w Danji	w Szwecji	w Niemczech	na Łotwie	w Polsce
Dorsza	0,27	0,35	0,19	0,14	0,74
Śledzia	0,29	0,24	0,15	0,15	0,40
Flondry	0,20	0,73	0,24	0,25	0,53
Łosoś	5,21	3,42	3,48	1,56	3,34

Jak z tego widać, tanie i pospolite ryby, które kupujemy oraz spożywamy, są u nas najdroższe, zaś cenna ryba, której wielką ilość sprzedajemy, jest u nas najtańsza! Stosunki istotnie nienormalne!

Sprawa cen ryb wewnątrz kraju wymaga więc unormowania i powinna stać się troską izb handlowych, a może i rządu. Jest to sprawa bardzo zawiła, ale musi być postawiona inaczej niż jest obecnie, jeśli rybactwo morskie ma mieć widoki powodzenia. W wielu bowiem razach cena podnosi się z powodu zbyt licznych pośredników. Zapewne tym, ale może i innym przyczynom należy przypisać fakt, że w tym samym dniu w bieżącym roku, kiedy w Warszawie sprze-

dawano mrożone dorsze gorszego gatunku po cenie około 2½ zł. za kilogram, w porcie na Helu firma Jörgensen z Bornholmu sprzedawała sto kilogr. pierwszorzędných, żywych dorszów po 18 złotych, t. j. po 18 groszy za 1 kg.!

Ryby przychodzą do nas przez wielu pośredników. Śledź angielski bywa sprzedawany Niemcom i dopiero przez Gdańsk do nas się w części dostaje. Należy rozpocząć już teraz kroki, które w Anglii napewno znajdują oddźwięk i zrozumienie, aby o ile możności wykluczyć pośredników i nawiązać wprost stosunki z wytwórcami, kierując centrum handlu ku Gdyni. Nie potrzebuje tu chyba podkreślać, że kierowanie handlu do Gdyni nie powin-

no się odbywać przez nowych pośredników i to niepewnych, np. przez jawne lub kryte niemieckie firmy z Gdańska, jak tego były obecnie próby.

Wreszcie poruszyć należy jeszcze jeden moment. Rybacy nasi czerpią wszystkie niemal przybory do połowów z Gdańska. Nie wymaga objaśnienia fakt, że w ten sposób Gdańsk staje się technicznym centrum rybactwa. Trzeba więc zainteresować tą sprawą odpowiednie firmy wewnątrz kraju. Początki tej akcji już zrobiono, trzeba ją energiczniej poprowadzić.

W końcu pozwolę sobie jeszcze na uwagę ogólną, która także może mieć znaczenie dla całej sprawy.

Podstawy rybactwa, a nawet handlu lub przemysłu rybnego, oprócz się



muszą na badaniach ścisłych, naukowych, częstokroć bardzo odległych od praktyki. Jest rzeczą rządu i społeczeństwa, a więc organizacji handlowych lub przemysłowych, opartych na morskich produktach, aby używać poparcia naukowym badaniom, zwłaszcza zaś mającym związek z życiem praktycznym, gdyż nie ulega wątpliwości, że wszystkie większe gałęzie życia praktycznego powstały i rozwinęły się na tle prawd, zdobytych przez naukę.

PROF. MICHAŁ SIEDLECKI

## PORT GDAŃSKI A POLSKA

Już wcześniej, bowiem w końcu XIV wieku, port gdański w handlu zbożowym Polski odgrywa wybitną rolę. Zboże to idzie do Szwecji i do Anglii. Cały eksport gdańskiego portu z wyjątkiem nielicznych produktów, to towary z Polski pochodzące. Znaczenie portu gdańskiego po przyłączeniu go w roku 1466, na podstawie pokoju toruńskiego do Polski szybko rośnie. Gdańsk zwycięsko konkuruje z portami hanzeatyckimi i staje się zczasem pierwszym portem na Bałtyku. Swoją ekspansję handlową Gdańsk rozszerza stopniowo na Holandję, Hiszpanję, Portugalję i Włochy i zaopatruje rynki tych krajów w polskie zboże.

Za panowania Zygmunta Augusta i Stefana Batorego stosunki między Polską a Gdańskiem były naprężone, dopiero uгода zawarta z Gdańskiem przez Batorego uregulowała te stosunki. Podczas wojny angielsko-hispańskiej gdańskie statki były przesładowane przez angielskie okręty wojenne, jednak dzięki interwencji polskiej została wolność handlowa Gdańska przez Anglię uznana, za co Gdańsk dostarczył Zygmutowi III 10 okrętów. Tarcia polsko-gdańskie nie doprowadzały nigdy do ostrego konfliktu, obie strony ze zgodnej współpracy miały swe korzyści; Polska popierała handel gdański, ponieważ dochody celne stanowiły ważną pozycję w dochodach skarbowych polskich. Bardzo znacznie rozwinął się handel gdański w XVII wieku. I tak, w roku 1618 wywieziono z portu gdańskiego polskiego zboża na sumę 7.000.000 złotych polskich. W tym samym czasie rocznie do Gdańska przywożono różnych towarów z zagranicy na sumę około 10.000.000 złotych polskich. W roku 1618 zawinęło do portu gdańskiego 1687 okrętów, liczba bardzo jak na owe czasy okazała. Są to lata największego rozwoju Gdańska jako portu zbożowego.

Stopniowo handel zbożem słabnie wskutek wojen szwedzkich. W roku 1737 Polska przez Gdańsk wysłała już tylko 2392 łasztów zboża. Cyfra eksportu spada do połowy w stosunku do eksportu w pierwszej połowie XVII wieku. Wielkim ciosem dla handlu zbożem z Polską są cła w wyso-

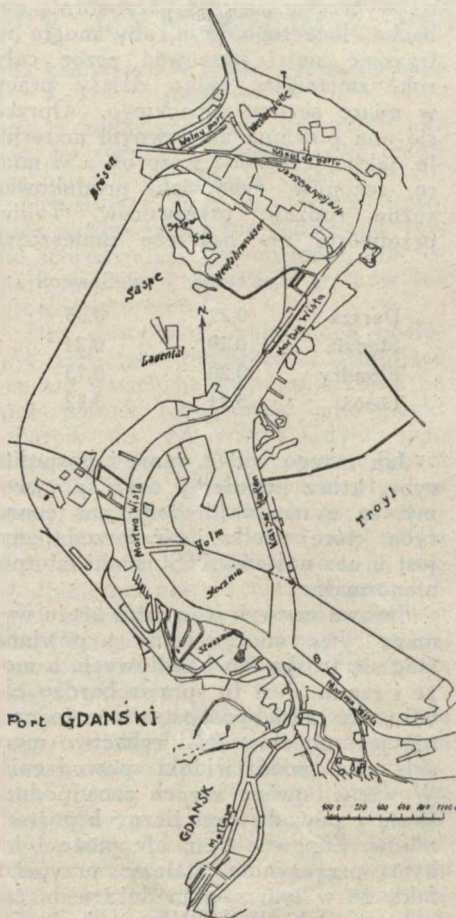
kości 10% na odcinku Wisły pod Kwidziniem zaprowadzone przez Fryderyka II, króla pruskiego. Pierwszy rozbiór Polski w roku 1772 zaprowadza 2-procentowe cło od zboża, wywożonego do Prus, a 12-procentowe od zboża, przewożonego tranzytem Wisłą przez Prusy. Fryderyk II dążył konsekwentnie do zniszczenia handlu polskiego przez Gdańsk. Pod Fordonem płacono za polskich czasów 76 $\frac{1}{2}$  dukata cła od 100 łasztów zboża, a za czasów i rządów Fryderyka 375 dukatów.

Pod panowaniem pruskim Gdańsk jako miasto zaczął się szybko rozwijać, ale port miał poderwane warunki szybkiego rozwoju. Wisła, ta główna arterja wodna, mogąca mieć duże znaczenie dla rozwoju portu gdańskiego, była w rękach dwóch mocarstw, Prus

i Rosji. „Hinterland“ gdański, składający się ongi z całego dorzecza Wisły, skurczył się do ciasnych granic Prus Zachodnich. Konkurencyjna walka portów sąsiednich Szczecina i Królewca, specjalnie przez Niemcy na polu taryfowym popieranym, bardzo niekorzystnie wpływała i tamowała rozwój portu gdańskiego. To też jego znaczenie coraz więcej malało. Gdańsk stał się trzeciorzędnym portem na Bałtyku. Liczne porty wyprzedziły go bardzo znacznie. Od czasów opanowania Gdańska przez Prusy stracił on niepomiernie i rozwój jego stał się bardzo powolny.

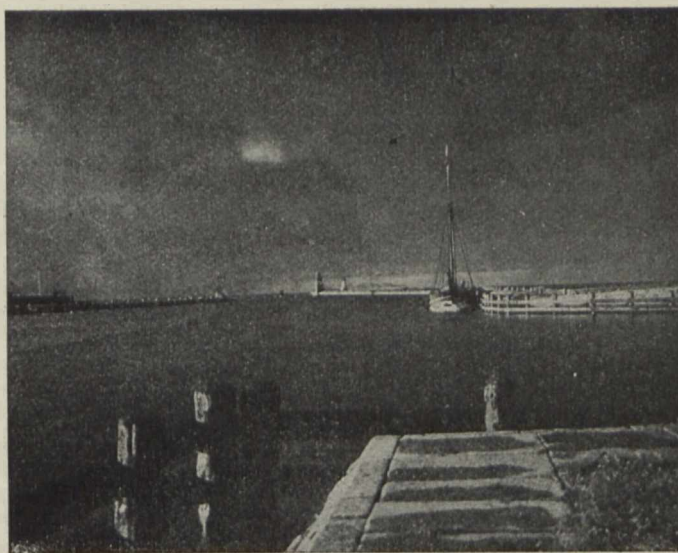
Dopiero po roku 1860 daje się zauważyć znaczniejszy rozwój portu gdańskiego, jak i wszystkich portów niemieckich. Jest to era polityki traktatów handlowych. W roku 1814 liczba mieszkańców Gdańska wynosi 89.000, w roku 1844 — 159.000; od tego czasu liczba mieszkańców wzrastała w dalszym ciągu, tylko dużo wolniej. Poszczególne dziesięciolecia, a więc od roku 1870—1880 wykazują przeciętnie 788.000 ton przywozu i wywozu rocznie, od 1880—1890 — 1.009.000 ton, od 1890—1900 — 1.231.000 ton. W roku 1903 mamy liczbę 1.622.000 ton. Charakterystyczną cechą portu gdańskiego jest wolniejszy wzrost wielkości zawijających doń statków morskich, niż w innych portach.

W bardzo znacznym stopniu rozwój portu gdańskiego został zahamowany przez zarządzenie rosyjskiej polityki handlowej, której zależało na skierowaniu importu i eksportu na porty rosyjskie. I tak, podniesiono cło na eksport rudy żelaznej, przez co przestała ona iść przez Gdańsk. Cła ochronne podniosły rolnictwo b. Królestwa Kongresowego i Rosji i podcięły import tych produktów przez Gdańsk. Dalej wprowadzono cło w złocie, co spowodowało, że eksport soli przez Gdańsk zmalał. W roku 1887 wprowadzono w Rosji cło na bawełnę, przychodzącą drogą lądową. Jeszcze w roku 1887 przez Gdańsk przeszło do Rosji 17.000 ton bawełny, w roku 1888 zaś dowóz bawełny ustał zupełnie. Obecnie wznowiono dopiero próby skierowania bawełny do Łodzi przez Gdańsk; zadanie to nieła-





Gdańsk. Stare domy nad Mottawą. W głębi „Żóraw” (Krahnator).



Wyjście z portu gdańskiego na morze. Na prawo Westerplatte, na której Polska posiada wojskowe składy amunicyjne.

twe, po 40 latach odwojowywać od Bremy starą, zapomnianą już, drogę przez Gdańsk.

Od roku 1894 daje się zauważyć rozwój w eksporcie drzewa i zboża. Przyczyniły się do tego nowe traktaty handlowe, które Rzesza zawarła i które dla Gdańska były korzystne. Konjunktury portu gdańskiego w znacznym stopniu zależne były od każdorazowych zniw w Królestwie Polskim, i tak, urodzaj 1882 roku podniósł eksport zboża do 319.000 ton, a rok nieurodzajny 1892 spowodował obniżenie o 230.000 ton w samym zbożu. Zboże w XIX wieku szło mniej więcej temi samymi drogami, co i dawniej, a więc do Bremy, Lubeki, Hamburga, Holandji, Szwecji, Anglii, Norwegji, Rosji i Danji. Przez Gdańsk importowano do Poznańskiego nawozy sztuczne (jak guano, saletrę), oleje, tran, ryby i łój, do Królestwa szły: kora dębowa, nawozy, żelazo surowe, stal, kotły parowe, maszyny, węgiel, ryby, wełna, rudy i ryż. Galicja wysyłała przez Gdańsk wosk ziemny, konopie, len.

Przechodzę teraz do stosunków handlowych w Gdańsku przed samą wojną europejską. Zboże polskie na rynku gdańskim nie odgrywało już tej roli, co w przeszłości. Są lata, kiedy dowóz do Gdańska z Polski jest znaczny, np. w 1910 r. duże ilości ziarna idą do Francji, gdzie był nieurodzaj. W tym samym roku i koniczyna biała idzie do Ameryki, gdzie również były złe żniwa. Tak samo i w roku 1911 dużo zboża idzie przez Gdańsk, zaś rok 1912 nie wykazuje znów zupełnie zboża polskiego. Charakterystyka tej doby — to zmienność konjunktur, zależnie od położenia na rynku światowym. W tym okresie pokazuje się na gdańskim rynku coraz więcej produktów młynarstwa polskiego. Również i cukier polski coraz większą w gdańskim eksporcie odgrywa rolę. Cukier idzie do Anglii, Niemiec, Ameryki Południowej i Argen-

tyny. W roku 1911 mamy hausse na cukier, w roku 1913 znów znaczny spadek, i tu rynki światowe rzucają swój refleks na rynek gdański. Trzecim ważnym artykułem eksportowym w Gdańsku, to polskie drzewo. Drzewo to przed wojną, jak i 500 lat temu szło Wisłą, z wyjątkiem drzewa cennego, które wytrzymuje droższy transport kolejowy. Drzewo pochodziło z b. Królestwa, z Galicji i z Rosji. Głównym odbiorcą była Anglja, dalej Niemcy. Żele na handlu drzewem w Gdańsku odbija się nierównomierny stan wody na Wiśle, co utrudnia obliczenie terminu dostawy. W roku 1911 wiele tratów było w drodze do Gdańska 18 miesięcy z powodu braku wody na Wiśle. W roku 1910 znów 50.000 belek przezimowało na rzece w lodzie. Węgiel śląski przed wojną coraz więcej wypierał na rynku gdańskim węgiel angielski. Z innych artykułów portu gdańskiego można wymienić towary kolonialne w przywozie, jak kawa, ryż i śledzie, z Poznańskiego szła sól, z Galicji nafta, z Królestwa szły skóry, do Królestwa superfosfaty i tomasówka.

Najwięcej wiąże port gdański z Polską arterja Wisły, znajdująca się wprawdzie w stanie nieszczeólnym, mimo to znaczną odgrywającą rolę w całokształcie portu gdańskiego. Dorzecze Wisły wynosi 197.000 kilometrów kwadratowych. Ren ma 196.000 km.<sup>2</sup>, Odra 118.000 km.<sup>2</sup>, Dunaj 805.000 km.<sup>2</sup>. Dorzecze Wisły bogate jest w płody rolne, w drzewo i wszelkiego rodzaju surowce. Wisła odegrałaby dużo poważniejszą rolę w życiu gospodarczem portu gdańskiego, gdyby była uregulowana, a jeszcze większą, gdyby Wisłę połączono kanałami z Dniestrem i Dnieprem. Mimo całego szeregu wysiłków, aby doprowadzić dzieło regulacji do pomyślnego rezultatu w państwach zaborczych, rezultaty pewne były tylko na pruskiej Wiśle, w innych dzielnicach była ona i pozostała w stanie prawie dzikim.

Elba i drogi żelazne w komunikacji portu hamburskiego stoją w stosunku do siebie, jak 3 : 1. W Gdańsku ledwie 1/10 wszystkich ładunków, jest przewożona Wisłą, i niema widoków na rychłą poprawę. Na tem polu mamy bardzo wdzięczne przed sobą zadanie. Dopiero uregulowana Wisła będzie kluczem do portu gdańskiego.

Wojna europejska zasadniczo zmieniła stosunki w porcie gdańskim. W orędziu swem do Kongresu z dnia 8-go stycznia 1918 r. prezydent Wilson wysunął po raz pierwszy tezę, że dla istotnej niepodległości Polski konieczny jest wolny i bezpieczny Jej dostęp do morza. Tezę tę potwierdziła uchwała konferencji premierów Francji, Anglii i Włoch w dniu 3-go czerwca 1918 roku. Mimo to dzięki opozycji Anglii w traktacie wersalskim teza ta została nieco osłabiona, oddano Polsce pewien niewielki skrawek morza, ale jedyny wartościowy punkt tego wybrzeża, to jest port gdański zrobiono wolnym miastem. Granice jego ustala art. 100 Traktatu Wersalskiego, zasadę wolnego miasta określa art. 102. O jego konstytucji mówi art. 103, a o stosunku do Polski opiewa art. 104 tegoż traktatu. Art. 105—108 ustala sprawę obywatelstwa, własności państwowej i t. p. Najważniejszy dla nas to art. 104, który w pierwszym punkcie mówi o włączeniu Gdańska do polskiego obszaru celnego, w drugim punkcie o porcie, w trzecim o kolei, o Wiśle, o poczcie, o telegrafii i o telefonach, w czwartym o prawie Polski do rozbudowy dróg komunikacyjnych, w piątym o obywatelach polskich w Gdańsku, a w szóstym o sprawach zagranicznych wolnego miasta. Na początku art. 104 jest wypowiedziana zasada, że między Polską i Gdańskiem ma być zawarta konwencja na podstawie wyżej wymienionych 6 punktów tego artykułu. O ile ogólna redakcja artykułu tego, dziś z pewnej perspektywy wzięta, ujmuje sprawy względnie po-

myślnie, o tyle w samej konwencji wprowadzono cały szereg nowych zasad, np. utworzenie Rady Portu, do której miała należeć administracja portu, Wisły i kolei, a które to zasady bardzo znacznie te pierwotnie nam zapowiedziane uprawnienia zmniejszyły. Główną przyczyną była coraz większa opozycja zwyciężonych i nasze tak liczne trudności wewnętrzne, wkrótce po powstaniu Państwa Polskiego wynikłe.

Konwencja polsko-gdańska została zawarta 9 listopada 1920 roku w Paryżu. Wolne miasto zostało utworzone na mocy decyzji Rady Ambasadorów z dnia 27 października 1920 r. Główny postulat gdański o suwerenności państwa gdańskiego został odrzucony, chociaż gdańskie sfery rządzące ciągle do tego postulatu wracają, co w znacznej mierze utrudnia współpracę z Gdańskiem na polu gospodarczym. Konwencja polsko-gdańska w art. od 1—12 reguluje sprawy zagraniczne, sprawy floty, ustawodawcze i sądowe. W art. 13—18 sprawy celne, w art. 19 — 28 sprawy Rady Portu, w art. 29—32 sprawy poczty, w art. 33—40 sprawy obywateli i inne drobniejsze. Najważniejszą częścią konwencji jest poświęcona administracji portu, na którego czele ustanawia po 5 delegatów polskich i gdańskich z prezesem (dotychczas dwa razy mieliśmy prezydentów szwajcarów) na czele. Art. 39 ustala kwestję arbitrażu przez Wysokiego Komisarza w razie sporu między Polską i Gdańskiem i ewentualne odwołanie do Ligi Narodów. Wszystkim wiadomo, jak często Liga Narodów musiała się zajmować sprawami Gdańska, co jest dowodem, że ani konwencja polsko-gdańska, ani późniejsza umowa warszawska z dnia 24 października 1921 roku nie umiały dostatecznie jasno sprecyzować stosunku Gdańska i portu gdańskiego do Polski. Umowa warszawska zawiera 244 artykułów i reguluje sprawy gospodarcze, a więc: celne, pocztowe, żeglugę morską i rzeczną, sądownictwo; spraw portu gdańskiego, ze względu na opozycję Gdańska, w tej umowie nie poruszono zupełnie. To też ta dziedzina, najważniejsza ze wszystkich, najwięcej wywoływała sporów i zacietrzewienia.

Mimo wszystko, dzięki konsekwentnej i wytrwałej pracy naszych przedstawicieli potrafimy coraz lepiej korzystać z portu gdańskiego. Polaków stopniowo, chociaż bardzo wolno, wprowadzamy do administracji portu. Obecnie dyrektorem handlowym portu jest Polak, jak również 2 naczelników wydziału. Coprawda, daleko nam jeszcze bardzo do przyznanego nam prawa posiadania 50% udziału w administracji. Administrację kolei na terenie gdańskim ujęliśmy w swe ręce, z zarządem Wisły, natomiast i z cłem przedstawia się gorzej. Ujemnie na rozwój polskich firm w Gdańsku wpływają trudności gospodarcze, które po zniszczeniu wojennym nasze Państwo przeżywa. Ostatnio jednak i na polu gospodarczym mamy do zanotowania

cały szereg sukcesów, które również korzystnie się odbijają na porcie gdańskim.

Przechodzę do krótkiego opisu portu gdańskiego i jego urządzeń, aby potem omówić jego eksploatację. Administrację portu sprawuje Rada Portu z Dyrekcją Handlową i Techniczną i z wydziałami: administracyjnym i finansowym. Technicznej dyrekcji podlegają: urząd pilotów, urząd portu, zarząd nabrzeży, urząd budowy portu, zarząd Wisły Gdańskiej, i gdańskich dróg wodnych. Gdański port położony przy ujściu Wisły, dzięki kształtowi zatoki gdańskiej ma z natury dobre położenie, posiada rozległy rejd z dostateczną głębokością i kotwicznym gruntem, poza tem stosunkowo rzadko zamarza i można w nim utrzymać żeglugę przez cały rok. Port obejmuje obszar wodny Martwej Wisły od szluzu w Einlage do ujścia przy Nowym Porcie, poza tem dwa ramiona rzeki Motławy, port Cesarski, basen na wyspie Holm, basen w Strefie Wolnej, oraz basen amunicyjny na Westerplatte. Dla żeglugi morskiej dostępna jest Martwa Wisła do mostu przy Kirrhaken, wymienione baseny, oraz niewielka część obu ramion Motławy. Najmniejsza szerokość tych wód wynosi 100 metrów, a samego mostu 60 metrów. Głębokość dochodzi do 9,5 metrów. Wolna strefa ma 8,7 metrów, basen na Holmie 7,5 m., Motława do 4,5 m. Stara Motława ma długość 2.500 m. Przewidziane są miejsca obrotowe około wyspy Holm. Obszar wodny portu gdańskiego wynosi 822 hektary, z tego 200 ha dostępne dla statków morskich. Dla porównania podaję, że gdyński awanport ma 150 ha, a basen 45 ha, czyli tę samą powierzchnię wodną, co Gdańsk. Na przestrzeni między Einlage i Plehnendorf znajdują się rozległe tereny wodne dla składowania drzewa o powierzchni 1,5 miliona metrów kwadratowych. Między Plehnendorf a mostem kolejowym znajduje się dalszy milion m.<sup>2</sup> na drzewo. W okolicy Heubude Gdańsk posiada możliwość załadowania wagonów drzewem wprost z wody. Między mostem kolejowym a ujściem Motławy znajdują się tereny lądowe do składowania drzewa w ilości 461.000 m.<sup>2</sup>. Dalsze tereny przygotowują się. Również posiada Gdańsk po obu stronach portu cesarskiego rozległe tereny drzewne. Po stronie Troylu firma Aldag składowuje głównie ciężkie gatunki drzewa, mając dwa 5-tonowe

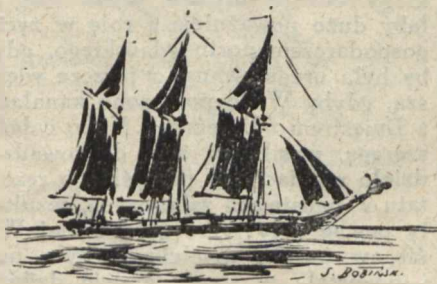
dźwigi mostowe dla przeładunku. Na Holmie z powodu długiej linii nabrzeży składowanie drzewa jest łatwe i niekosztowne, gorzej jest tu z szybkim transportem kolejowym. Około Wisłoujścia znajdują się jeszcze składy drzewne w ilości 223.300 m.<sup>2</sup>. Tarkaki drzewne znajdują się w różnych miejscach. Ogółem posiada Gdańsk 1.900.000 m. kw. lądowych składów drzewnych, oraz 2.244.000 m.<sup>2</sup> terenów wodnych jako składy dla długoterminowego składowania. Urządzenia te mają wielką wadę, ponieważ są rozrzucone po całym porcie, co nie ułatwia budowy połączeń kolejowych. Z tego opisu widać, że drzewo w porcie gdańskim odgrywa dominującą rolę. Gdańsk może przeładować rocznie około 1.500.000 ton drzewa na eksport.

Przechodzę do urządzeń specjalnych na zboże. Gdańsk ma liczne stare śpichlerze zbożowe, co wskazuje na świetność handlu zbożowego w przeszłości. Najwięcej nowoczesnym silo zbożowym jest silo, należące do firmy „Landwirtschaftliche Grosshandelsgesellschaft“, na wyspie Holm o pojemności 20.000 ton. Dalej idą śpichrze firmy „Ferdinand Prove“ przy porcie cesarskim pojemności 4.000 ton i składy firmy „Anker“ i „Prove“, obydwa ostatnie leżą przy kanale portowym i mają pojemność 11.500 ton. Wszystkie te składy są dostępne dla statków morskich. Oprócz tego w śródmieściu nad Motławą leżą stare śpichrze o łącznej pojemności około 100.000 ton.

Jak już wyżej wspominałem, eksport cukru przez Gdańsk jest jego zdobyczą ostatnich dziesiątków lat. Magazyny dla cukru są rozrzucone po całym porcie. Najwięcej na uwagę zasługują 2 magazyny około dworca Wiślanego, t. zw. Russenhof o łącznej pojemności 28 tys. ton.

Dla ilustracji zdolności przewozowej Gdańska dla zboża i cukru, podaję cyfry wywozu w roku 1912, a mianowicie: zboża 410.494 ton, a cukru 430.838 ton. Nowym zjawiskiem w eksporcie gdańskim są produkty naftowe, które dawniej przywożono. Od roku 1921 wywozimy oleje mineralne; rezerwoary gdańskie mają pojemność 66.300 ton, cysterny znajdują się przy Marinekohlenlager, przy Schellmühl na Holmie, na Troylu i przy Wisłoujściu. Przy tych produktach również daje się zauważyć brak koncentracji, co zwłaszcza przy naftowych produktach nie jest objawem dodatnim.

Przechodzę do składów dla drobnicy i towarów różnorodnych. Ogółem w porcie morskim Gdańsk posiada 190.000 m.<sup>2</sup> składów, z tego 35.000 w administracji Rady Portu. Największe składy znajdują się w Strefie Wolnej i na Dworcu Wiślanym. Basen Wolnej Strefy ma 600 m. długości, 95 m. szerokości, nabrzeża są dostępne dla statków 7 m. głębokości, środek basenu ma 8,7 m. głębokości. Wolna Strefa posiada 2 żorawie bramowe 1½ tonowe, 7—2½ tonowych i 1—10-tonowe. Poza tem dla towarów ciężkich znajduje się tam żoraw





plywający 25-tonowy. Długość składów w Wolnej Strefie wynosi 600 m. dla 6 średnich statków. Dworzec Wiślany ma 11 składów o powierzchni 13.500 m<sup>2</sup>, z żorawiem obrotowym 6-tonowym. Przy Dworcu Wiślanym można równocześnie ładować 6 — 8 statków. Korzystają z tego miejsca przeważnie statki, uprawiające regularną żeglugę. U samych nabrzeży głębokość wynosi tylko 4 metry, lecz szybko się zwiększa ku środkowi do 9 metrów. W Wolnej strefie i przy Dworcu Wiślanym w odległości 50—60 metrów od brzegu znajdują się w drugiej linii składy dla długoterminowego składowania.

Wkońcu przechodzę do urządzeń dla towarów masowych. Wywóz węgla w Gdańsku stale wzrasta i doszedł już do 300.000 ton miesięcznie. W Wolnej Strefie, prócz wymienionych żorawi pracują jeszcze 4 żorawie 7-tonowe z automatycznymi chwytaczami. Również i firma Alldag na Troylu ładuje węgiel swemi 2 dźwigami mostowymi. Poza ten port cesarski posiada 4 żorawie 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-tonowe i 2 żorawie 5-tonowe w zarządzie gminy miejskiej. W kanale portowym są 2—3-tonowe dźwigi parowe Rady Portu oraz 2 — 2-tonowe prywatne i jeden firmy Wolff et Co. Pozatem węgiel ładuje się jeszcze w innych miejscach windami samego statku.

Wymienione żorawie służą również dla importu rud.

Wadą urządzeń węglowych w Gdańsku jest brak większych placów dla składowania węgla, można ładować tylko z wagonu, co powoduje przestoje wagonów i częste zapchanie stacji przetokowych.

Gdańsk posiada obóz emigracyjny ze stacją sanitarną, mogącą obsłużyć 1.000 emigrantów dziennie.

W obrębie portu znajduje się 16 stacji ratunkowych.

Port gdański jest również siedzibą całego szeregu przedsiębiorstw przemysłowych. Wymienię zakłady budowy i remontu statków, jak Stocznia Gdańska, Schichau i Klawitter, dalej Bałtycką rafinerję cukru, fabrykę wagonów i inn. Pozatem Gdańsk posiada liczne tartaki i inne drobniejsze zakłady przemysłowe.

Celem zadośćuczynienia coraz więcej wzrastającym potrzebom naszego eksportu i importu, Rada Portu zdecydowała się poczynić w porcie gdańskim znaczniejsze inwestycje. Zaciągnięto pożyczkę 8.000.000 guldenów, a obecnie są czynione starania o dalszą pożyczkę 20.000.000 guldenów. Wynosi to prawie tyle, ile ma kosztować cała budowa portu w Gdyni. Wybudowano za pierwszą pożyczką 400 m. nabrzeży przy Dworcu Wiślanym głębokości 8 metrów z 6 żorawiami 7-tonowymi o dalekim zasięgu. Dalej ustawia się dalsze 2—3-tonowe żorawie, w Wolnej Strefie mają być ustawione 2 żorawie 3-tonowe i 4 — 3-tonowe na północnej i południowej stronie basenu Strefy Wolnej dla towarów różnorodnych (general cargo). Obszar Strefy Wolnej został rozsze-

rzony i wybudowano na południowej jego stronie magazyn żelazobetonowy, powierzchni 6000 m<sup>2</sup>. Również na wyspie Holm ukończono 400 m. nabrzeży dla statków o 7 m. zagłębienia. Nabrzeże to jest przeznaczone głównie dla drzewa. Dla ulepszenia połączenia kolejowego z wyspą Holm został zamówiony prom kolejowy. Dru-ga pożyczka ma być zużyta głównie na budowę nowego basenu portowego specjalnie dla eksportu węgla i importu rudy.

Jak z tego wynika, Gdańsk po wyłączeniu go z granic Rzeszy Niemieckiej i po odbudowie jego „Hinterlandu” wraca do dawnej świetności. Ale nie tylko Polska ze swym obszarem 386.000.000 kilometrów kwadratowych dostarcza pracy gdańskiemu portowi. Dzięki całemu szeregowi traktatów, które Polska zawarła, idą do Gdańska tranzytem towary z Rumunii, Czechosłowacji, Węgier i do tych państw.

Ewentualny traktat z Rosją i Ukrainą powinien też korzystnie odbić się na porcie gdańskim. Największą rolę powinno tu odegrać rozbudowanie śródlądowych dróg wodnych.

W roku 1912 odwiedziło Gdańsk 5.966 statków o łącznym tonażu 1.963.805 ton, w roku 1922 było statków mniej, bo tylko 5.409, ale tonaż wynosił 2.851.949. W roku 1923 było 5.786 statków, a tonaż 3.412.180, a więc liczba jeszcze mniejsza, chociaż tonaż prawie się podwoił. Widać z tego, że wielkość statków znacznie się zwiększyła. W roku 1924 mamy już cyfrę statków większą, mianowicie 6.642 o tonażu 3.283.033, w roku 1925 statków 7.944, tonaż 3.734.161, a w roku 1926 statków 11.870, a więc prawie dwa razy tyle, co w r. 1912, a tonaż 6.026.343, to jest więcej niż 3 razy większy, niż w roku 1912.

Z linii regularnych należy wymienić linie do Hamburga, Londynu, Hull, Roterdamu, Antwerpii, Le Havre, Dunkierki, Bordeaux, Kopenhagi, Sztokholmu, Nowego-Yorku i innych.

Wzrost ruchu portowego w Gdańsku stanie się jeszcze więcej wybitny, o ile się go porówna z innymi portami na Bałtyku, których ruch spadł. Przed wojną w eksporcie i imporcie portu gdańskiego panowała pewna równowaga, zaraz po wojnie bardzo znacznie przeważał import, obecnie znów znacznie przeważa eksport. Drzewo przed wojną przeważnie przychodziło wodą i tak w roku 1912 do Gdańska przyszło wodą 232.718 ton, kolejami 117.825, w roku 1925 wodą 52.193, kolejami 867.844. Eksport idzie do Anglii 50%, do Belgii, Francji, Holandji i Danji. W roku 1924 eksport drzewa wynosił 1.018.950 ton, w roku 1911—13 — 258.960, czyli <sup>1</sup>/<sub>3</sub> dawnej. Przed wojną cukier i zboże były podstawowymi ładunkami, cukru wywoziło się średnio od 1911—13 r. — 374.588 t., w 1925 — 121.341 ton czyli teraz <sup>1</sup>/<sub>3</sub>; zboża dawniej średnio 402.822 t., w 1925 — 187.304 ton czyli obecnie mniej niż połowę. Wywóz węgla doszedł w roku 1926 do 3.075.000 ton; przed wojną dowóz wynosił prze-

ciętnie około 200.000 ton rocznie. Przed wojną nafty przywoziło się do Gdańska około 45.000 ton rocznie, w r. 1925 wywieziono jej 45.000 ton.

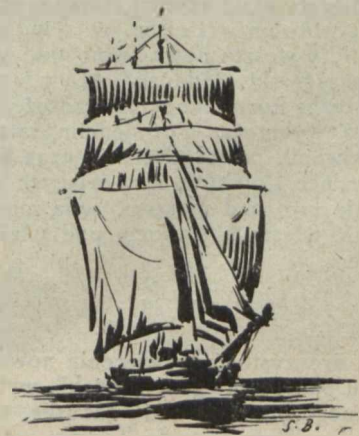
Również i import po wojnie zmienił się zasadniczo. Środków żywnościowych przed wojną przywożono około 100.000 ton, w roku 1925 — 267.383, samych śledzi przywieziono 41.340 ton. Tytoniu przywieziono w roku 1925 — 19.223 ton, chemikalji w r. 1925 przywieziono 199.286 ton. Przed wojną cyfra ta dochodziła do 230.000 ton. Przed wojną do Gdańska przywożono 150.000 ton rud; są robione obecne starania, aby ten import znów zorganizować i to na większą skalę. Również są czynione próby, co do importu bawełny przez Gdańsk.

Ruch pasażerski osiągnął w roku 1923 liczbę 29.262 w przyjeździe i 115.746 pasażerów w wyjeździe.

Niestety ramy niniejszego szkicu nie pozwalają na więcej szczegółową analizę ruchu portowego w Gdańsku. Muszę tu odesłać wszystkich, których sprawa ta dokładniej interesuje do źródeł, a mianowicie: „Roczniki Starszych Kupiectwa Gdańska”. Broszura Jerzego Stama, pod tytułem „Gdańsk jako główny port polski”, wydana w roku 1918 przez „Kupca” w Poznaniu. Alfred Siebeneichen, „Gdańsk a Polska” na tle gospodarczych postanowień traktatu, konwencji i umów, Warszawa 1923, nakładem F. Hoesicka. Wydawnictwo Rady Portu pod tytułem „Port gdański” z roku 1923 i z roku 1926 u A. F. Kafemana w Gdańsku (w kilku językach, w polskim, niemieckim, francuskim i angielskim).

Rozwój portu gdańskiego ściśle się wiąże z gospodarczym i politycznym rozwojem Polski. Lata rozwoju gospodarczego w Polsce mają swój natychmiastowy refleks w rozwoju portu gdańskiego, lata znów depresji niekorzystnie oddziałują na port gdański. Gdańsk jest skazany na współpracę z macierzą polską, bez względu na to, czy tego pewne sfery napływowe w Gdańsku pragną, czy też nie. Prawdziwy gdańszczanin, myślący kategorjami gospodarczymi, musi zrozumieć, że przyszłość Gdańska to współpraca z Polską, a zagłada jego musi się stać walką z Polską.

INŻ. ST. ŁĘGOWSKI.



## W STRAŻ KOLUMNOWYM CZOŁOM — ODDANE

„Na wielkim morzu obłąkany” szedł okręt Rzeczypospolitej Polskiej ku brzegom ojczystym. Daleko od nich, wśród wichru szturmowych podmuchów spotkała go poezja marynarska—trójmasztowiec żaglowy — „Lwów” — spotkała go młódz w oceany się rwąca i jako ptak białoskrzydły szedł już „Lwów” w ślady owego rydwanu morskiego, który wioził prochy Króla Ducha, by nie zazdrościł już mógł — po piołom.

A na wodach terytorjalnych Najjaśniejszej Rzeczypospolitej spotkały go nasze siły zbrojne, śrubami mocnymi prujące pierś Bałtyku, a zerwały się potem ku niemu i ciężkie holowników kadłuby i kręte kutry rybackie o nagich masztach, i łodzie żaglowe skrzydłami skośnymi wiejące, i motorówki niskie, delfinowemi ruchy rozbijające bałwany. I wśród tej rzeszy wielkiej wszelkiego ludu morskiego, płynął okręt „Wilja”, szary, ogromny, władny — piękny potęgą i majestatem.

A na śródpokładzie jego szeroki, purpurą obity katafalk. I zdało się, że głos idzie z tego katafalku, wielki głos, ludzimi i stadom błogosławiący.

Na szerokim molo południowym polskiego portu Gdynia, gromadziły się rzesze mnogie i rosły, rosły. Przyszli sędzi magistralni i urzędnicy, przyszli rolnicy i rybacy i karne marynarzy szeregi i dziatwa szkolna... A napływały coraz to nowe tłumy. Korporacje studentów z Gdańska, i towarzystwa śpiewacze, i sokoli powstańcy, delegaci czytelników ludowych, przybywa-

li z Orłowa, Wejherowa, Jastarni i Boru, i Pucka, od dalekiej Kościerzyny, z wojewódzkiego Torunia i z portu Tczewskiego, napływali z Grudziądza i z Wilna, i coraz było więcej tych ludzi, co na morskim progu ziemicy naszej pokłon chcieli oddać temu, który mówi:

*Póki okręt walczył siedziałem na maszcie,  
a gdy tonął — z okrętem poszedłem pod wodę.*

I ku tym szarym tłumom nieprzeliczonym, wolno uderzając śrubami, podpłynął stalowy okręt i cicho sunął wzdłuż molo — i przepłynął i cofał się i szedł znowu na cumy już wzięty uwięzi, a muzyka gra, dobywając z trąb pozłocistych wiecznością brzmiaćce, w rozłkaniu śpiewne, w mocy cierpienia potężne, w mistycznej wierze przepiękne tony Szopenowskiego Marsza.

I cały tłum ujrzał wtedy purpurą obity katafalk i czarną trumnę, srebrem krzyża znaczoną, w powodzi zieleni tonącą.

A na czterech rogach katafalku z bronią u nogi, jak posągi, marynarska straż honorowa, zastygła w wierności — straż pamięci narodu.

A u stóp katafalku Or-Ot — żołnierz — poeta, w mundurze podpułkownika o twarzy niby z pod kirysu, a włosy siwe okalały to polskie oblicze — i widać było jak woli nakazem, powieki łyzy w tych oczach trzymają. Po drugiej stronie stał Lechoń, asce-

tyczną twarz wznosząc ku górze, po-  
glądając na ludzi obaj morze, i statki, i port. I nie widzieli obaj poeci, jak cudowny był ten kontrast ich postaci i twarzy, jak urastali obaj w symbole hołdu i czci, i wielkiej zbożnej radości, i ogromnego wesela, co jest zbyt wielkie, by krzykiem objawić się mogło — jeno skupieniem wiejące nad fale...

Wolno przybija majestatyczna, stalowa „Wilja” do brzegu — w wysiłku prężą się cumy — muzyka gra Marsza Szopenowskiego — i dźwięki jego z szumem fali się łączą i płyną w słońce, rozłożone w błękicie, płyną w dal niezmierną.

A tłum cały stoi niemy — milczący — już wierny — ową wiernością, co w skamieniałe postaci marynarzy zakłeta stoi na straży wiecznie żywego grobu — Króla Ducha.

Przez małe i ciche słowa powitania szedł ku Przybywającemu meldunek Polski, słyszała ona rozkaz przez wieszczka jej dany.

*Niech ku północy z cichej się mogiły  
Podniesie naród i ludy przeleknie,  
Że taki wielki posąg z jednej bryły  
A tak hartowny, że w gromach nie  
pęknie,*

*Ale z piorunów ma ręce i wieniec...*

Słyszała i wykonała.

Że już rozwiało się widmo Cheronei  
ponure,  
Że słońce Bałtyku świeci w dniu Jego  
przyjazdu,

Jak słońce Salaminy.

A. UZIEMBŁO

## 12 GODZIN NA POKŁADZIE „GDAŃSKA”

Dzień 19 czerwca r. b. — to ważna data w naszych dziejach, to osiągnięcie znowu jednego z wielkich etapów w pochodzie odrodzonej Rzeczypospolitej Polskiej ku coraz lepszej, coraz świetniejszej przyszłości. W dniu tym poświęcona została białoczerwona bandera na pierwszym polskim pasażerskim statku morskim. Poświęcona została w Tczewie, w tem rosnącym i rozwijającym się szybko trzecim mieście portowym w Polsce. W skład naszej floty weszła nowa jednostka: statek pasażerski „Gdańsk”, który obejmie służbę komunikacyjną wzdłuż polskiego wybrzeża. Po siedmiu latach oczekiwania nastał wreszcie czas, kiedy tysiące Polaków, spędzających corocznie lato nad morzem, będą mogły jeździć własnym statkiem pod własną banderą.

Na uroczystość poświęcenia nowego statku pasażerskiego „Gdańsk”, wybudowanego przez stocznice gdańskie, wyjechali z Warszawy do Tczewa w so-

botę 18 czerwca wieczorem czterech członkowie gabinetu, ministrowie: przemysłu i handlu Kwiatkowski, komunikacji Romocki, oświaty Dobrucki, i poczt i telegrafów Miedziński, oraz liczna grupa zaproszonych gości z Panią Marszałkową Aleksandrą Piłsudską na czele. Najmłodszych gości reprezentowały obydwie córki Państwa Marszałkowska oraz synek p. Ministra Romockiego.

Poranek niedzielny był przepiękny. Po burzy, nawet dość gwałtownej, która przeszła ponad Pomorzem, pogoda była cudowna. Tczew, wyświeżony i wyelegantowany po nocnym deszczu, przywitał gości jasną, żywą zielenią drzew i aromatem zdrowego, rześkiego powietrza, idącego od szarej Wisły i dalekich, szeroko rozciągniętych łąk nadwiślańskich.

Na dworcu—powitania przez przedstawicieli miejscowych władz. Następnie przechodzą wszyscy nad Wisłę, płynącą tuż obok dworca. Za mostem kolejowym świeci zdaleka białą farbą zgrabny, budzący ogólny zachwyt statek „Gdańsk”. Z tyłu widać lśniące

kadłuby 2 trawlerów wojennych, które przybyły specjalnie z Gdyni, aby asystować przy tej radosnej uroczystości.

Po krótkim spacerze po nadbrzeżach wiślanych i obejrzeniu rezultatów zabiegliwej pracy towarzystwa „Wisła—Bałtyk”, które stąd wywozi polski węgiel własnymi statkami w świat daleki, uczestnicy uroczystości przeszli na pokład Gdańska, błyszczący świeżością i czystością. W skupieniu wysłuchano Mszy Świętej, odprawionej przez ks. proboszcza Kupczyńskiego przed ołtarzem polowym, ustawionym na pokładzie.

Po nabożeństwie ks. proboszcz Kupczyński wygłosił podniosłe, wzruszające swą prostotą kazanie, dając wyraz radości, jaką wszystkie serca polskie odczuwają w momencie podniesienia bandery na pierwszym w Polsce statku pasażerskim, poczem poświęcił banderę Gdańską.

Za chwilę wypłynęła na maszt białoczerwona bandera. Był to obraz niezapomniany. „Gdańsk” skąpany w promieniach słońca. Na pokładzie groma-

da gości, na których wzruszonych twarzach kładą kolorowe refleksy porozwieszane wokoło różnobarwne bandery morskie wszystkich państw świata, prześwietlone przez promienie słoneczne. Orkiestra marynarki wojennej gra hymn narodowy. Nieśmiertelne tony mazurka legionów Dąbrowskiego, które sto dwadzieścia lat zgórą temu maszerowały przez te same nadwiślańskie niziny w zwycięskim pochodzie na Gdańsk, drgają w powietrzu. Na brzegu Wisły tłum mieszkańców Tczewa z podkrywanymi głowami asystuje przy uroczystości. W pobliżu widać na wodzie zgrabne stalowe kadłuby dwu trawlerów wojennych: „Jaskółki” i „Rybitwy”. Na ich pokładach wyciągnięci na baczność marynarze i oficerowie. A wszystkich przepaja duma patriotyczna z racji nowego dowodu naszej żywotności i coraz większego opanowania morza.

Po nabożeństwie i poświęceniu bandery piękne przemówienie wygłosił minister przemysłu i handlu inż. Kwiatkowski. Błędy i zaniedbania spraw morskich w dawnej Polsce — mówił p. minister — naprawiamy obecnie. Wprawdzie nie zdołaliśmy jeszcze stworzyć rzeczy wielkich, ale mimo ciężkich warunków finansowych potrafiliśmy stworzyć podstawy naszej przyszłej marynarki handlowej. Po dokonanych już wysiłkach, muszą przyjść w konsekwentnym ich rozwoju dalsze czyny.

Prezes rady nadzorczej państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” p. Ratajski, prezydent miasta Poznania, mówił następnie o tym rozmachu, jakiego nabrało życie na polskim wybrzeżu, a który świadczy o naszej sile i żywotności. Mówca podniósł fakt, że mimo szeregu trudności, nieraz ciężkich, państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” zdało pomyślnie egzamin ze swych zdolności do życia; zakończył przemówienie okrzykiem na cześć Rzeczypospolitej Polskiej i Jej Prezydenta Ignacego Mościckiego.

Goście porozchodzili się po różnych częściach statku. Z zainteresowaniem oglądają jego wewnętrzne urządzenie, rzeczywiście pod względem wygody i komfortu nie pozostawiające nic do życzenia. Elegancko umeblowane salony, miękkie meble, ładne sale restauracyjne, pierwszorzędna restauracja na statku, wszystko razem sprawia, że „Gdańsk” stanie się niewątpliwie jedną z najmiłszych atrakcyj dla licznych letników na wybrzeżu.

Ale czas zawrócić ku morzu. Pod „Gdańsk” podsuwa się mały holownik pod banderą gdańską, nazywający się... „Danzig”. Zakładają na potężne haki niemniej potężną linę holowniczą. Mimo, że Wisła w tem miejscu jest uregulowana i dostatecznie głęboka nasz „Gdańsk”, aby się odwrócić, musi uciec się do pomocy holownika.

Mały „Danzig” zaczyna dymić i sapać. Prąd znosi nas nieco w dół rzeki. Kadłub „Gdańska” odwraca się dzio-

bem ku środkowi nurtu. Nagle „Danzig” szarpie silniej i gruba lina pęka, jak nitka. Trzeba ją drugi raz zakładać na haki. Zanim wreszcie statek odwrócił się dziobem ku morzu, upłynęło sporo czasu.

Tymczasem obydwa trawlerzy poszły naprzód, ciągnąc za sobą dwie smugi czarnego dymu. „Gdańsk” zaczyna zlekka dygotać. To maszyny pracują całą parą. Śruba tnie fale wiślane. Brzegi rzeki przesuują się coraz szybciej w tył.

Płyniemy przez teren Wolnego Miasta. Na brzegach gromadki gdańszczan patrzą ze zdziwieniem na potężny parowiec, prujący pod polską banderą lekko fale rzeki.

Morze jest coraz bliżej. Płyniemy wprost na właściwe ujście Wisły do Bałtyku. Miasto Gdańsk zostawiamy na boku, i przechodzimy obok śluzy w Einlage, prowadzącej do Martwej Wisły i do portu gdańskiego.

Wzrok wybiega naprzód. Oto i morze. Przed nami poza płowym wachlarzem wód Wisły, wlewających się tutaj do morza, ciągnie się aż po krańce horyzontu sino-niebieska, bezkresna przestrzeń Bałtyku, ujęta w łagodne łuki wybrzeża, porośniętego lasami, i ciągnącego się na wschód i na zachód.

Ujście Wisły do niedawna niemożliwie zamulone, obecnie mimo długotrwałego oporu gdańszczan jest pogłębiane przez duńską dragę. Zrobione zostało już przez ławice piasku przejście, na 30 metrów szerokie, oznaczone pływającymi na wodzie bojami.

Przed nami wypływają na pełne morze zygakowatym przejściem obydwa trawlerzy. Za chwilę i „Gdańsk” pruje już zielonkawę, przejrzyste fale Bałtyku.

W czasie podróży przez zatokę gdańską ministrowie: przemysłu i handlu

Kwiatkowski i komunikacji Romocki odbyli krótką konferencję z obecnymi na statku dziennikarzami, zapoznając ich z dotychczasowymi pracami na morzu, na wybrzeżu i na jego „Hinterlandzie”, oraz z planami rządu na przyszłość. Związanie wybrzeża z okręgami przemysłowymi w kraju silniejsze, niż dotąd, przy pomocy nowych linii kolejowych jest właśnie w fazie wykonywania, budowa portu Gdyni posuwa się szybko naprzód i niebawem pozwoli na przeładunek takich samych ilości węgla, jak w Gdańsku, ogólny tonaż handlowych statków polskich przekroczy wkrótce 40.000 ton.

W czasie obiadu, jakim gościnnie w salonach jadalnych statku podejmowała wszystkich „Żegluga Polska” ukazał się od lewej burty pas żółtego piaskzystego wybrzeża, porośniętego lasem; w środku lasu wyniosła baszta latarni morskiej.

To najbardziej południowy kraniec Półwyspu Helskiego.

Przechodzimy obok niego, płynąc na pełne morze.

Zawracamy jednak niedługo. Podobno od szwedzkich wybrzeży idzie sztorm.

„Gdańsk” opływa z powrotem kraniec półwyspu i staje w pobliżu wejścia do portu rybackiego w Helu. Dalej narazie podejść nie może, gdyż wejście do portu jest dla niego zbyt płytkie.

Obok burty „Gdańska” staje trawler „Jaskółka”. Goście przechodzą na jego pokryty stalowymi blachami pokład i po chwili „Jaskółka” rusza do brzegu. W porcie stoi kilkadziesiąt kutrów rybackich, oraz kilka zgrabnych jachtów i yot z Gdańska, które przybyły tutaj na wycieczkę.

„Jaskółka” zatrzymuje się przy betonowym moło portu. Idziemy na ląd.



Plaża w Gdyni pod Kamienną Górą.

Przez uliczki Helu ciągnie się długi wąż uczestników uroczystości. Rybacy przyglądają się im ciekawie. Letników jeszcze widać niewiele.

Po krótkim spacerze przez las pod basztę latarni powrót na pokład „Gdańska”. Odpływamy do Gdyni, gdzie ma być kres naszej przejażdżki po morzu.

Z Gdyni na spotkanie „Gdańska” wyruszyła cała flotylla kutrów rybackich, holowników portowych, łodzi i t. d. Następują powitania, okrzyki, wiwaty.

Na redzie portu stoi na kotwicy żaglowiec szkolny „Lwów”, udekorowany barwnymi flagami. Ma on właśnie odejść na morze; czekał tylko na przyście „Gdańska”. Następuje wymiana pozdrowień, poczem goście z „Gdańska” przepływają na holowniku na pokład „Lwowa”, by zwiedzić ten śliczny żaglowiec.

Tymczasem na brzeg wylegają tłumy mieszkańców Gdyni, by nacieszyć swe oczy widokiem pierwszego polskiego statku pasażerskiego.

Kiedy „Lwów” wciągnął kotwicę i pod motorem, nie rozwijając narazie żagli, odpłynął na morze, długo śledziłyśmy jego oddalającą się śliczną sylwetę.

W pewnej chwili wywieszono na „Gdańsku” sygnały, w języku marynarzy oznaczające: „Szczęśliwej drogi”. Niebawem na maszcie „Lwowa” powiały trzy barwne chorągiewki.

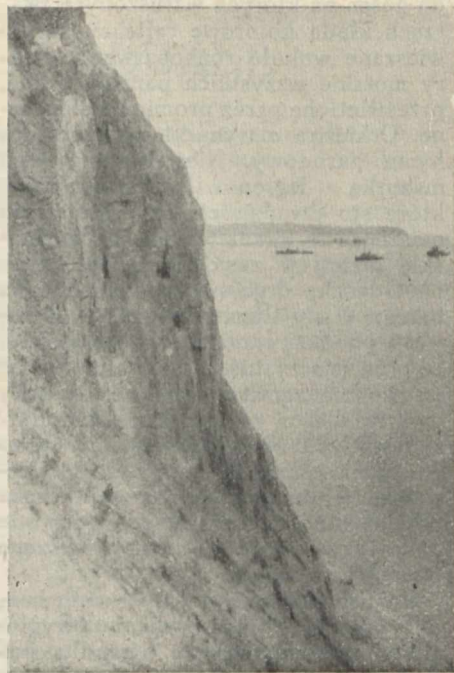
— O. R. X. — odczytał oficer „Gdańska”, patrząc na nie przez lornetkę.

Znaczy to — „Dziękuję”.

Wszystko ma swój koniec, więc i nasz mile spędzony, pełen niezapomnianych wrażeń i podniosłych wzruszeń dzień skończył się. Kiedy pociąg nadzwyczajny, uwożący nas z powrotem do Warszawy, wyruszał z dworca w Gdyni, deszcz, który rozpadał się o zmroku, ustał i poprzez poszarpane chmury zaczęły błyskać gwiazdy.

Daleko, na ciemnym horyzoncie, poza światłami portowymi Gdyni, mrugała latarnia na Helu.

HENRYK TETZLAFF



Piękno polskiego wybrzeża. — Urwisty brzeg pod Kamienną Górą. W głębi zatoka i port w Gdyni.

2)

## Z DZIENNIKA MARYNARZA

ODJAZD Z SEWASTOPOLA NA DALEKI WSCHÓD. — SPOTKANIE Z ESKADRĄ KONTRADMIRAŁA FELKERZAMA. — PRZENOSZĘ SIĘ ZE SZTABEM NA KRĄŻOWNIK „ALMAZ”. — PRZEJŚCIE PRZEZ KANAŁ SUEZKI. — PRZEZ MORZE CZERWONE. — POSTÓJ PRZY NOSI-BE. — PRZYBYCIE Z ESKADRĄ ADMIRAŁA ROŹDIESTWIENSKIEGO. — CZEKAMY NA ADMIRAŁA NIEBOGATOWA. — ZOSTAJĘ MIANOWANY POMOCNIKIEM FLAGMAŃSKIEGO INTENDENTA. — BRAK ŻYWOŃCI. — PRZYBYWA „DAGMAR” Z PROWIZJĄ. — NIECO O MOISIEJU AKIMOWICZU GINSBURGU. — JAK ZAOPATRYWALIŚMY SIĘ W WODĘ? — DŁGIE OCZEKIWANIE DAJE SIĘ NAM WE ZNAKI.

W pierwszych dniach października, zaczęły transportowce opuszczać Sewastopolski port, po dwa dziennie, udając się do Sudy (wyspa Kandja) pod handlową banderą. Ostatni wyszedł „Kijów”.

Po przybyciu do Sudy, gdzie czekała na nas eskadra kontradmirała Felkerzama, składająca się z pancerników: „Sysoj-Wielikij” pod adm. flagą, „Nawarin”, „Osłabja”, „Admirał Nachimow”, krążowników: „Swietłana”, „Almaz”, „Żemczug”, „Izumrud”, 6 torpedowców i 4 transportowców z węglem. „Kijów” podniósł „brejd-wympeł” dowodzącego oddziałem transportowców, chociaż statek był jak i wszystkie transportowce pod banderą handlową. Gdy stanęliśmy na redzie, dowódca flotylli transportowców udał się na admirałski statek z wizytą i meldunkiem. Wkrótce admirał go rewizytował. Przy przedstawieniu nas, stojących frontem według regulaminu oddzielnie od oficerów statku, admirał Felkerzam zwrócił się do mnie z temi słowami: „Widzę poważnego człowieka. Myślałem, sądząc po szarzy, że smarkacza wyznaczili na stanowisko, które pan zajmuje”.

Moja szarża nieraz była przyczyną przykrości dla mnie w stosunkach

służbowych, muszę jednak zaznaczyć, że starsze szarże nigdy nie brały jej pod uwagę, a przeciwnie, często mnie honorowały, szczególnie admirał. Młodzi oficerowie zazdrościli mi mojego uposażenia, jak i stosunków z admirałem.

Po kilku dniach, rozkazem admirała, sztab nasz został przeniesiony na krążownik „Almaz”. Właściwie nie był to krążownik, a yacht. Był budowany według typu krążowników „Żemczug” i „Izumrud”, później zaś został przerobiony na yacht dla namiestnika na Dalekim Wschodzie, admirała Aleksiejewa. Urządzenie całego yachtu, a zwłaszcza kajut i salonów namiestnika było luksusowe. Na pokładzie od środka okrętu aż do rufy, szła nadbudówka, w której się mieściły: salon jadalny i salony recepcyjne. Dowodził „Almazem” flegiel-adjudant kap. 2-jej rangi I. Czagin, który zawsze mówił, że jak zacznie się bitwa, to na „Almazie” będzie alarm pożarowy. Rzeczywiście, pod względem bojowym krążownik ten był kompletnym zerem; całe uzbrojenie jego składało się z 4 dział 75 mm. i 6-ciu 47 mm. Za to dzięki nadbudowce i urządzeniom luksusowym materiału palnego było pod dostatkiem. Dlaczego wysłano ten okręt, nie wia-

domo. Chyba po to tylko, aby na ilość siły wysłane wydawały się większe.

Na ląd zjechałem tylko raz w niedzielę ze swoim generałem. Z Sudy do Kanei, głównego miasta na wyspie, była godzina drogi ekwipażem. Droga biegnie wśród oliwkowych plantacji. Samo miasteczko jest zupełnie małe i nic ciekawego w niem niema. Ciekawy jest tylko port dla małych żaglowców, zbudowany jeszcze za czasów Wenecji.

Ponieważ była to niedziela, załogi okrętów były puszczone na ląd. Kiedyśmy wracali do Sudy, cała droga była usiana „trupami”. To pijani marynarze, których w drodze powrotnej zmógł trunk. Oprócz „trupów” byli i awanturnicy, z którymi policja miała dużo kłopotu. Na pomoc policji musiano wysłać z okrętów patrole, celem uprzątnięcia pijanych i zaprowadzenia porządku. Przyznam się, że dużo podróżując po świecie, nieraz spotykałem marynarzy wojennych, wypuszczanych na ląd, i to często z całych eskadr, jednak nie podobnego nie zdarzało mi się widzieć. Obraz, którym widział w drodze do Sudy, był czemś horrendalnym. Można go tylko tłumaczyć tem, że ludzie ci szli na wojnę.

Dnia 20-go października eskadra

wyruszyła, kierując się na Port-Said, dokąd przybyliśmy 22-go pod wieczór. Kanał przechodziliśmy w przeciągu 2 dni, nie znaczy to wszakże, abyśmy się specjalnie wlekli. Przepuszczano jednocześnie po kilka okrętów, aby nie zatamować całego ruchu w kanale. Podczas przechodzenia eskadry, cały kanał był strzeżony przez część okrętów ze względów bezpieczeństwa.

Po zebraniu się całej eskadry w Suezie, wyruszono w drogę, kierując się na Jibuti. Przejście Morzem Czerwonym odbyło się bez żadnych wypadków i przy spokojnym morzu.

Dnia 5 listopada eskadra stanęła na redzie Jibuti. Tu czekały na nas 3 statki z węglem, który niezwłocznie zaczęto ładować na okręty wojenne. Jednocześnie uzupełniano zapasy świeżej prowizji i nabyto 150 sztuk bydła, które załadowano na transportowce.

Kiedy przywieziono paszę dla bydła, marynarze nie chcieli wierzyć, że pasza ta ma zastąpić siano. Była to bowiem trzcina; niektóre sztuki dochodziły do grubości dużego palca. Bydło jednak chciwie ją jadło, a dostawca potwierdził, że innego pokarmu ono nie zna.

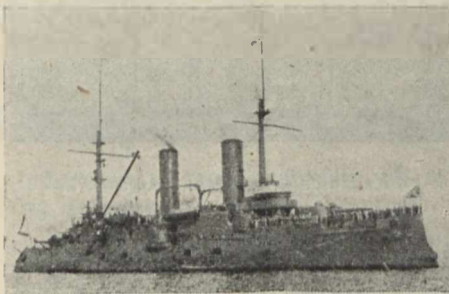
Dnia 12 listopada wyruszono w dalszą podróż. Po drodze zaszliśmy na redę Ras-Hafun. Przed wejściem na tę redę wysłane zostały torpedowce celem spatrolowania redy, i dopiero później eskadra stanęła na kotwicach.

Na drugi dzień rano przybyła do nas na łodziach starszyzna Somaliów, którzy byli zaciekawieni tak niezwykłym widokiem, bo wątpię, czy kiedyś redę ta widziała naraz tyle okrętów. Na migi dopytywali się skąd i dokąd płyniemy.

Na drugi dzień przed wieczorem eskadra opuściła redę Ras-Hafun, kierując się ku Madagaskarowi.

O tej porze w Oceanie Indyjskim panuje musson; wiatr nie przekracza siły 4 (według skali Boforta). Mając niedużą falę, pocziwy „Ałmaz” przewalał się z boku na bok o 15—20 stopni. Oficerowie przyszli do mnie z pretensją, mówiąc: „Upewniał nas pan, że o tej porze panuje ładna pogoda, a tymczasem, co się dzieje?” Ponieważ „Ałmaz” szedł na przodzie transportowców, które płynęły w dwóch kolumnach: w prawej kolumnie pierwszy szedł „Kijów”, a w lewej „Jarosław”, zwróciłem im uwagę, że statki te idą zupełnie spokojnie, tylko przody ich od czasu do czasu zlekka się podnoszą lub opadają. Zwykle okręty o ostrych konturach korpusu przy pomyślnej fali przewalają się z boku na bok, a takie kontury posiadał „Ałmaz”.

Na Madagaskar kierowaliśmy się nie prostą drogą, a naokoło wysp Komorskich. Po drodze zatrzymywaliśmy się dla ćwiczeń w strzelaniu; spuszczano na wodę szereg tarcz, holowanych przez łodzie parowe na długim holu. Do tych ruchomych celów, każdy do swojego, strzelały wszystkie



Pancernik rosyjski „Suworow”.

okręty. Zdaje się, że „Ałmaz” dał w strzelaniu najpodlejsze rezultaty, gdyż na przeszło 100 pocisków, nie wiem, czy choć jeden trafił w cel; zaledwie kilka ich upadło w bliskości tarczy.

Dnia 3 grudnia eskadra stanęła na redzie Nosi-Be.

Nosi-Be jest to nieduża wyspa, oddzielona od wyspy Madagaskar od wschodu cieśniną szerokości pół morskiej mili. Od zachodu znajduje się wejście do zatoki; właściwej redy 3 mile. Reda zupełnie zakryta od wiatrów i głęboka. Główne miasto na wyspie nosi nazwę Helville. Przebywa w nim rezydent francuski. Ruchu handlowego niema żadnego. Raz na tydzień tylko przychodzi statek przybrzeżnej komunikacji z Majongji, jednego z portów Madagaskaru, odległego od Helville o 100 mil na południowozachód, zaś raz na dwa tygodnie zachodzą statki pocztowe „Mesagerie-Maritime”, idące z Marsylii na Madagaskar lub odwrotnie.

Roślinność wyspy jest nadzwyczaj bogata, dzięki obfitości opadów. Owoców, jak banany, mango i ananasy wbród. Kupuje się je za bezcen. Krajowcy należą do dwóch szczepów: madagaskarowie koloru kawy z małą domieszką mleka, i negrytosi koloru popiołu cygaretkowego. W miasteczku, a właściwie we wsi, prawie nie było widać mężczyzn, którzy pracowali gdzieś na plantacjach podzwrotnikowych delikatesów. Królowały tam kobiety. Mimo kolorowej skóry były wcale przystojne, wspaniale zbudowane, jakby odlane ze spiżu. Szczególnie malowniczo wyglądały negrytosi w niebieskich strojach, noszące na głowach dzbany wody, napełnione ze studni w końcu głównej ulicy. Całe nieszczęście, że zjazd na ląd był dozwolony tylko do zachodu słońca.

Dnia 15 grudnia przybył z eskadrą admirał Roźdiestwienski. Eskadra składała się z pancerników: „Suworow” pod flagą wice-admirała Roźdiestwienskiego, „Aleksander III”, „Borodino”, „Orel”, z krążowników: „Oleg”, „Awrora” pod flagą kontr-admirała Enkwista, „Dimitrij-Donskoj”, „Władimir Monomach”, „Urał”, „Don”, „Terek”, „Rion” (ex „Smoleńsk”), „Dniestr” (ex „Petersburg”), okrętu warsztatu „Kamczatka” oraz transportowców „Anadyr” i „Irtysz” pod bad-

derą wojenną, a pod handlową: „Koreja”, „Kitaj”, „Malaia”. Oprócz tego przy eskadrze znajdowały się dwa silne holowniki „Swir” i „Rus” na wypadek, gdyby przyszło holować pancernik z uszkodzoną maszyną.

Cała reda była zajęta przez eskadrę. Ponieważ nie było połączenia telegraficznego, rząd francuski przysłał dwa małe torpedowce, które miały polecenie być na rozkazy admirała Roźdiestwienskiego i służyć do odwożenia depezb do Majongji, skąd depeze te były już wysyłane kablem.

Miasteczko znacznie się ożywiło. Handel w sklepikach miejscowych rozwinął się w całej pełni. Jedyna restauracja, na placu szumnie nazwanym „Place de la Republique”, była przepelniona od 8-ej rano do zachodu słońca. Z całego Madagaskaru nazężdżało się mnóstwo przeróżnej hołoty i wydrwigroszów, którzy pootwierali szalasy z wyszynkiem alkoholu. Właściciel restauracji otwarcie mówił, że po wyjeździe eskadry zwija interes i wraca do Europy, gdyż zrobił poprostu majątek. Dał on istotnie niemiłosiernie: szklanka wody zimnej z sokiem kosztowała 1 frank (był to frank parytetowy). Wszystkie ceny były mniej więcej w tym stosunku. Jak mi mówiono, zarobił on w czasie postoju eskadry zgórą 200.000 franków złotych.

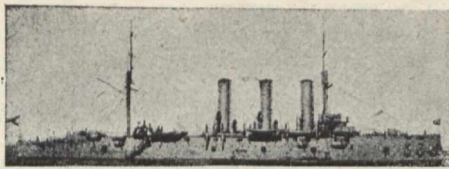
Sklepiki miejscowe też zrobiły niezłe interesy. Sklepek, w którym na oko było towarów zaledwie na kilkasęć franków, miał dziennego obrotu do 1500 fr. Wykupowano formalnie wszystko, co było w sklepach. Największym wszakże popytem cieszyły się poza alkoholem białe materiały odzieżowe i bielizna. Wskutek codziennego ładowania węgla, oficerowie, jak i całe załogi, formalnie się obdarły. Co pancernik zużyje węgla w ciągu jednego dnia, musiało być dnia następnego dopełnione. O częstym praniu bielizny nie było przytem mowy, bo o słodką wodę było trudno, a więc wydawano ją w mikroskopijnych dozach.

Pracy miałem dużo, gdyż flagmański intendent kap. 2-ej rangi A. Witte, już w drodze do Nosi-Be, ciężko się rozchorował. Zostałem wyznaczony rozkazem admirała, na jego miejsce. Urzędownie brzmiało to: „Choraży Stecki mianowany zostaje pomocnikiem flagmańskiego intendenta, zarządzającym gospodarczemi sprawami eskadry”. Trzeba było więc myśleć o wszystkim. Transportowce miały zapasy różnych materiałów na kilka eskadr, np. tłuszczu zwierzęcego dla maszyn i pakułów była taka moc, że nie wiadomo było, co z tem robić. Natomiast o ludziach zapomniano; mąki, cukru, herbaty i kasz zabrakło już w Nosi-Be. Wystano transportowiec „Jarosław” do Diego-Suarez (port Madagaskaru) po mąkę, której przywiózł 20.000 pudów, lecz było tego mało, gdyż trzeba pamiętać, że na eskadrze było około 15.000 ludzi załogi. Admirał kazał mi nabyć wszystko, co jest na lądzie. Ale oprócz ryżu

i herbaty z borówczanych liści prawie nic nie było można dostać. Mięsa zato było poddostatkiem, kartofli zaś brak. Ryżu marynarze jeść nie chcieli, gdyż nie byli do niego przyzwyczajeni, nie było więc sensu go kupować.

Nareszcie któregoś dnia zawitał duński statek „D a g m a r” z materiałami i prowizją dla eskorty, przysłany przez głównego dostawcę floty rosyjskiej, jeszcze na Dalekim Wschodzie, Ginsburga. Prócz materiałów, było trochę mąki, cukru, herbaty, konserw i win, wszystko w najprzedniejszym gatunku. Trzeba oddać sprawiedliwość, że Ginsburg umiał chodzić koło interesu. Zarabiał grubo, ale dostarczał wszystko „prima”.

Ciekawa jest historia samego Ginsburga. Właściwe jego nazwisko było Mess. Był to sobie żydek z pod Radziwiłłowa, który „potrzebował” drapnąć zagranicę przed wojskiem. Znalazł się w Nagasaki, gdzie zaczął się trudnić małym handelkiem i detaliczną dostawą prowiantów na okręty. Rosja utrzymywała na Dalekim Wschodzie wcale pokaźną flotę wojenną, która podczas zimy, kiedy zamarzała Władywostok, zimowała w Nagasaki, gdzie w miejscowości Inasa, wybudowano szpital dla marynarzy. Otóż Mojsze Mess, późniejszy Moisiej Akimowicz Ginsburg, zajął się drobnymi usługami specjalnie dla marynarzy; stopniowo zaczął okazywać usługi oficerom i tak powolutku, dzięki sumienemu wykonywaniu zleceń wziął całą dostawę towarów dla floty rosyjskiej w swoje ręce. Nietylko, że zapomniano mu ciężącego na nim przestępstwa dezercji, ale jeszcze czasami otrzymał tytuł „radcy handlowego” i został ob-



Krążownik rosyjski „Aurora”.

darzony orderem Św. Włodzimierza. Trzeba przyznać, że biura jego w Port Arturze i Nagasaki funkcjonowały znakomicie. Po wojnie otrzymał dostawę węgla dla floty ochotniczej, pochodzącą od Singapuru aż do Władywostoku, z czego wywiązywał się również bardzo dobrze. Będąc już zupełnie bogatym człowiekiem, przy załatwieniu spraw zawsze jednakowo traktował admirała jak i zwyczajnego marynarza, zadawalając wszystkim. Był to pierwszorzędnym organizator.

Z przybyciem ss. „D a g m a r”, sprawa aprowizacji znacznie się poprawiła. Najgorzej było z wodą, zarówno dla kotłów, jak i do picia. Wprawdzie na brzegu były małe strumyki, z których można było czerpać wodę, jednak dostawa jej na okręty w większej ilości napotykała na olbrzymie trudności. Wodę dostarczano do okrętów łodziami, wysyłanymi z wieczora do strumyka. Przez całą noc szło zapewnianie. Jedna łódź mogła przez noc dostarczyć przeciętnie 5—10 ton wody.

W styczniu nastąpiła pora deszczowa. Był czas, że przez 3 dni trwała ulewa bez przerwy. W takich razach zaczynało się łapanie wody dla kotłów i mycia. Pozakrywano na pokładzie wszystkie otwory ściekowe (szpigaty),

a otworzono otwory do przyjmowania wody, przez które woda z pokładu ściekała do zbiorników. Niektóre okręty nabrały w ten sposób po kilkaset ton wody. W czasie takiego łapania drogiego pynu, na pokładzie woda stała po kostki. Ludziom te ulewne deszcze dawały się we znaki, ale była chociaż ta korzyść, że od czasu do czasu można się było dobrze wymyć.

Tak długie stanie na jednym miejscu zaczęło być uciążliwe. Czekaliśmy na eskadrę admirała Niebogotowa, który wyszedł z Kronsztatu. Urozmaicano sobie przydługą już nieco postój według możliwości. W dzień wolni od służby oficerowie zgrywali się od rana w karty aż do czasu powrotu na okręty. Szulernia ta ulokowała się w jedynym „café”, w Nosi-Be. Doszło do tego, że rezydent francuski zwrócił się z prośbą do admirała o zabronienie gry, ponieważ demoralizuje to ludność kolonii. Grano więc pokryjomu, co przynosiło ogromne zyski właścicielowi „café”. Ja, z powodu służby, bardzo rzadko mogłem zjeżdżać na ląd i to nie na dłużej, jak na dwie godziny. Najczęściej chodziłem wówczas na spacer do lasu. Niebezpieczeństwa w czasie tych spacerów nie było żadnego. Na wyspie nie było wcale jadowitych gadów, w jeziorach tylko pluśkały się krokodyle niedużego gatunku, a w lesie uwijały się lemury (gatunek małp o puszystych ogonach i lisich mordkach bardzo łagodnych, szybko się oswajających) i mnóstwo kameleonów, zupełnie niewinnych stworzeń.

(D. c. n.)

TADEUSZ STECKI.

## ŚWIATOWE ZASOBY ROPY

W związku ze wzrastającą ilością okrętów motorowych, sprawy, związane z zaspakajaniem popytu na ropę, stają się jednym z najbardziej aktualnych zagadnień żeglugi morskiej. Nie od rzeczy więc będzie poświęcić sprawom tym kilka uwag.

Roczna światowa produkcja ropy wynosi około stu milionów beczek, z czego na same Stany Zjednoczone Ameryki Północnej przypada około 70%. Cała ta produkcja jednak idzie na zaspokojenie potrzeb wewnętrznych, głównie jako siła popędowa dla samochodów. A liczba tych ostatnich stale wzrasta. Według ostatnich obliczeń Stany Zjednoczone posiadały 21 milionów samochodów, a pozostałe państwa kuli ziemskiej około 5 milionów.

Co do rocznej konsumpcji ropy, to na głowę ludności w Stanach Zjednoczonych wypadało 54 litry, na głowę zaś mieszkańca Europy 2,5 litra. Zaznaczyć należy, że jedynym czynnikiem, który w przyszłości może powstrzymać rozwój przemysłu samochodowego w Stanach Zjednoczonych jest kwestja dostawy surowca do wyrobu kieszek i opon, który to surowiec dostarczany jest z poza granic Stanów Zjednoczonych, przeważnie z posiadłości angielskich. Ponieważ, z drugiej strony, 33% statków, składających się na tonaż światowy (poza żaglowcami), używa obecnie ropy jako siły napędowej, bądź to

w postaci benzyny, bądź jako paliwa do kotłów parowych i motorów spalinowych, a popyt na ropę, jako surowiec do wyrobu smarów, wzrasta również wraz ze wzrostem liczby samochodów, — powstaje pytanie, na jak długo mogą wystarczyć obecnie światowe zasoby ropy.

Zdaniem urzędu naftowego Stanów Zjednoczonych („The United States Federal Oil Conservation Board”) zasoby te wystarczą zaledwie na lat sześć, sfery jednak fachowe Anglii sądzą, że taki pesymizm jest przedwczesny i niesprawiedliwy z tego względu, że istnieje jeszcze wiele miejsc na kuli ziemskiej, gdzie poszukiwania ropy naftowej nie były wogóle przeprowadzone oraz, że te pola naftowe, które już są eksploatowane obecnie, mogą podnieść swoją wydajność drogą bardziej intensywnej produkcji. Wchodziłyby tu w grę tereny naftowe w Persji, eksploatowane przez towarzystwo angielskie „Anglo Persian Company”, tereny naftowe w Meksyku, Venezueli, Kolumbji, Iraku, Rumunji i na Kaukazie. — Słowem w Anglii przeważa zdanie, że przypuszczenia, iż zapasy ropy są na wyczerpaniu nie mają racji i że problemat omawiany nie występuje jeszcze w formie tak ostrej, jak to zostało przedstawione przez sfery fachowe amerykańskie.

S. KOSKO



Piękno polskiego wybrzeża. Jeden z najstarszych domów w Pucku.

# MARYNARKA WOJENNA

## FLOTA SOWIECKA I JEJ ZADANIA

Naprężenie w sytuacji politycznej, jakie wytworzyło się ostatnimi czasy między Anglią i Z. S. S. R., mimowoli zwraca uwagę całego świata na wojenne floty tych państw.

Flota angielska ma już dostatecznie wyrobioną opinię, a więc zbyteczne byłoby tu ją opisywać. Natomiast na czasie będzie rzucić pobieżnie okiem na flotę Z. S. S. R., o której stanie najrozmaitsze krążą wiadomości, często nawet sprzeczne ze sobą.

Przedewszystkiem zobaczymy, jak przedstawiają swoją flotę oficjalne organy Sowietów.

Głównodowodzący morskimi siłami zbrojnymi Z. S. S. R., Muklewicz, poruszając sprawę floty, w ten sposób ją charakteryzuje:

„Równolegle z pomyślnym ekonomicznym rozwojem naszego państwa rozwijają się i techniczne możliwości naszej siły zbrojnej, a szczególnie siła floty wojennej. Flota sowiecka właściwie egzystuje zaledwie 5 lat, czyli że od roku 1921-go, gdyż dopiero w tym roku zwrócono należytą uwagę na flotę. W latach poprzednich podczas walk wewnętrznych flota morska pozostawiona była w zapomnieniu i okręty stały bez obsługi, a personel floty był użyty na frontach lądowych.

V-ty zjazd „komsomolców” (komunistyczny związek młodzieży) w 1922 roku postawił sobie za zadanie odnowienie i wzmocnienie morskiej siły zbrojnej Z. S. S. R. Postanowienie to miało ogromne znaczenie w rozwoju marynarki wojennej. Od tego czasu flota otrzymuje do służby pewnych ludzi „komsomolców” (którzy, jak sami

bolszewicy później stwierdzili, okazali się do niczego — przypisek autora).

Po uzdrowieniu personelu następuje poprawa materialnej części floty. Odrodzony przemysł pozwala nam odremontować i na nowo uzbroić zupełnie nowoczesne okręty linjowe, kontr-torpedowce, łodzie podwodne, oraz okręty pomocnicze.

Nie posiadamy zbywających pieniędzy — mówi Muklewicz — i dlatego zwracamy uwagę nie na ilość okrętów, a na ich jakość. W ten sposób dzięki wyjątkowej pracy czerwonych marynarzy w ciągu 5-ciu lat zostało stworzone jądro bojowej floty wojennej”.

Przechodząc do zadań floty Muklewicz pisze, że „rząd nie stawia flocie zadań agresywnych, flota nasza nie będzie szukała w morzu nieprzyjaciela. Zadania floty są bardzo skromne — obrona wybrzeży ze strony morza, wspólne operacje z armją lądową przeciwko nieprzyjacielowi, oraz ochrona naszych centrów, jak np. Leningrad, Odesa, Mikołajewsk, Noworosyjsk i innych. Zadania są skromne, lecz honorowe i odpowiedzialne — flota nasza w razie potrzeby wykona je przy pomocy uświadomionych czerwonych marynarzy”.

Temi słowy kończy swoje sprawozdanie o flocie.

A teraz z kolei przypatrzmy się temu obrazowi krytycznie.

Obecnie flota wojenna Sowietów (tylko na Bałtyku) składa się, według źródeł prasy zagranicznej:

z 3-ch okrętów linjowych: „Marat”, „Paryżska Komuna”, „Oktiabrskaja Rewolucja”,

a może już i w tym roku wejdzie do służby czynnej czwarty identyczny okręt linjowy „ex Połtawa”.

z 2-ch krążowników: „S. S. S. R.”, „Profintern”;

z 11-tu kontr-torpedowców: „Karł Marks”, „Engiels”, „Stalin”, „Lenin”, „Trocki”, „Wołodarskij”, „Uryckij”, „Zinowjew”, „Rykow”, „Pamięć 3-ch Esmincew”, „Jakow Swierdłow”;

z kilku torpedowców, jak np.: „Gajdamak”, „Żelazniakow”, „Roszał”, „Legkij”, „Letuczycy i inne;

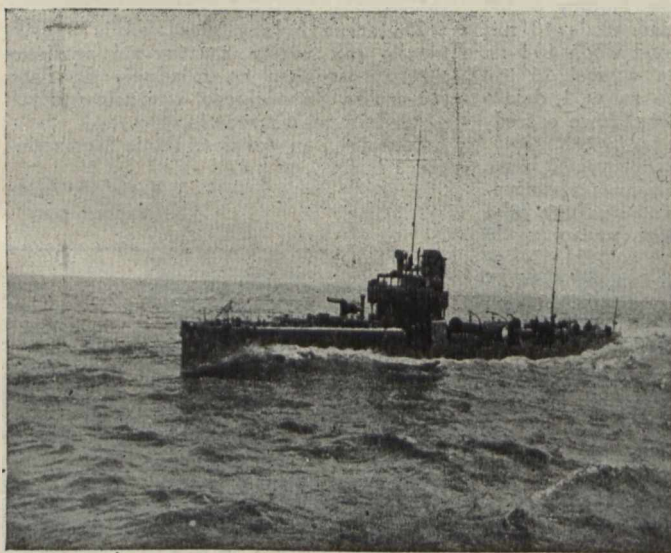
z łodzi podwodnych: „Towariszcz”, „Proletarij”, „Batrak”, „Komisar”, „Krasnoflotiec”, „Komunar”, „Bolszewik”, „Krasnoarmiejec”, „Raboczij”.

Do składu czynnej floty należą jeszcze kanonierki (dwie), trawler, stawiacze min, awiomatka „Orlica” oraz pewna ilość okrętów pomocniczych, jak to: warsztaty pływające, tanki z paliwem, transportowce, łamacze lodów i t. d.

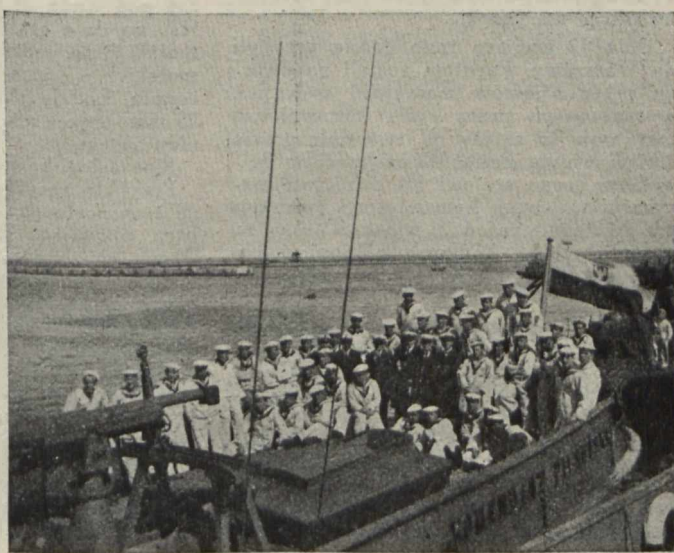
Przechodząc do oceny wartości wymienionej floty widzimy, że okręty linjowe są zupełnie nowoczesne, posiadają bowiem 25.000 ton pojemności oraz po 12 dział 30,5 cm. (52); są to największe i najsilniejsze okręty wojenne na Bałtyku.

Krążownik „S. S. S. R.” coprawda jest przestarzały, natomiast „Profintern” dopiero w roku bieżącym został zaliczony po zakończonej budowie do składu czynnej floty (6.800 ton pojemności i 15 dział 15 cm. (55).

## Z ŻYCIA POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ



Torpedowiec „Kujawiak” na ćwiczeniach na morzu idzie pełnym biegiem naprzód.



Na pokładzie kanonierki „Komendant Piłsudski”. | Oficerowie i załoga.

Kontrtorpedowce wszystkie są typu „Nowik” i posiadają pierwszorzędne znaczenie, gdyż są zupełnie nowoczesne. Pojemność ich waha się od 1650—1200 ton, szybkość od 30—33 mil morskich na godzinę. Uzbrojone są w 4 lub 5 dział 120 mm. oraz 9 aparatów torpedowych o średnicy — 45 cm.; oprócz tego każdy kontrtorpedowiec może zabrać na pokład do 100 min morskich.

Torpedowce są już przestarzałe.

Natomiast łodzie podwodne są nowoczesne, o pojemności 650/700 ton szybkość od 9—16 nad wodą (5—10 pod wodą), oraz uzbrojone są po 12 aparatów torpedowych o średnicy — 45 cm. Rejon pływania tych łodzi sięga od niektórych do 2500 mil morskich, co pozwala na możliwość użycia ich w znacznej odległości od swoich wybrzeży.

Tak więc pod względem ilościowym (sprawności floty nie poruszamy)

przedstawia się „jądro bojowej floty czerwonej”, jak określa ją Muklewicz, które ma za zadanie bronić wyłącznie swego niedużego wybrzeża. O ile to „jądro” na Bałtyku liczy „zaledwie” 4 okręty linjowe, 2 krążowniki, 11 kontrtorp., 9 łodzi podw. i t. d., to jakie programy rozbudowy floty mają Sowiety w projekcie na przyszłość?! Na potwierdzenie, że egzystują takie programy rozbudowy floty, prasa sowiecka donosi, że w Leningradzie budują się łodzie podwodne, we Włoszech rzekomo obstalowane są również okręty wojenne.

Przechodząc do „skromnych i honorowych” — jak powiada Muklewicz — zadań floty, dziwnem się wydaje, że Sowiety, posiadając najsilniejsze okręty linjowe na Bałtyku, z dużym rejonem pływania, łodzie podwodne, przy egzystowaniu silnie ufortyfikowanej twierdzy morskiej Kronsztadt, która samo-

dzielnie może bronić dostępu do Leningradu, mają tylko skromne zadanie obrony swego wybrzeża.

Czyż do tego potrzebne są 25.000 tonowe okręty linjowe i łodzie podwodne z dużym rejonem pływania oraz awiomatka, której zadaniem jest jak najdalej od swoich baz umożliwić działanie aparatom lotniczym?

W jakim celu Sowiety rozbudowują swoją flotę?

A czyż Szwecja np., której długość wybrzeża na Bałtyku jest bez porównania większa, niż Sowieci, i która posiada flotę, zastosowaną wyłącznie do obrony swoich wybrzeży, dysponuje 25.000-tonowymi okrętami linjowymi.

Fakty więc same przemawiają za siebie. Zadania floty czerwonej nie są z pewnością tak „skromne”, jak to usiłują wmówić organy oficjalne Sowieci.

JÓZEF BOREYKO

## WIZYTA ANGIELSKICH ŁODZI PODWODNYCH W GDYNI

Dnia 11 czerwca r. b. przybyła do Gdyni i stanęła w basenie portu wojennego grupa angielskich łodzi podwodnych, licząca 4 łodzie typu „H”, oraz okręt-baza „Alecto”.

Na spotkanie gości na morzu dowódca floty, komandor Unrug, wysłał trawler „Jaskółka”.

Niezwłocznie po przybyciu, dowódca grupy łodzi podwodnych, komandor Allen złożył wizytę władzom wojskowym i cywilnym. Po rewizytowaniu komandora Allena dowódca floty z gronem oficerów marynarki wojennej, podejmował gości obiadem na O. R. P. „Admirał Sierinek”.

Na zaproszenie Pana Marszałka Piłsudskiego, tegoż dnia wieczorem wyjechali do Warszawy: komandor Allen, komandor porucznik inż. W. T. Carth, komandor porucznik Malleson, porucznik Norriss, porucznik Hewitt, porucznik Fell, porucznik Kidston, porucznik Hutchinson, podporucznik Richardson oraz attaché angielski morski na państwa Bałtyckie komandor Nash. Gościom towarzyszył w podróży delegowany z dowództwa floty specjalny oficer marynarki.

Dnia 12 czerwca rano goście przybyli do Warszawy. Powitani zostali na dworcu przez oficerów marynarki wojennej, wyznaczonych przez szefa kierownictwa mar. woj. do asysty. W tym dniu goście złożyli wizytę Panu Marszałkowi w Belwederze, oraz szefowi kierownictwa marynarki wojennej, komandorowi Świrskiemu. Następnie zwiedzili miasto i Wilanów, obecni byli na konkursach hipicznych, wieczorem zaś udali się na przedstawienie do opery.

Dnia 13 czerwca oficerowie angielscy złożyli wizytę I i II wiceministrowi spraw wojskowych, szefowi sztabu generalnego oraz ambasadorowi Wielkiej Brytanji — poczem złożyli wieniec w postaci kotwicy na grobie Nieznanego Żołnierza. O godzinie 2 pp. tegoż dnia Marszałek Piłsudski w otoczeniu generalicji, szefa kierownictwa mar. woj. oraz oficerów marynarki wojennej wydał śniadanie na cześć przybyłych gości w salonach oficerskiego Kasyyna garnizowego. Po południu ambasador Wielkiej Brytanji przyjmował gości angielskich, generalicję oraz szefa kierow-

nictwa mar. woj. wraz z oficerami marynarki na raucie u siebie.

Tegoż dnia wieczorem goście angielscy opuścili Warszawę, udając się z powrotem do Gdyni, żegnani na Dworcu przez oficerów polskiej mar. woj.

Pozostali oficerowie angielscy w międzyczasie zwiedzali Pomorze, a dla marynarzy była urządzona zabawa w Gdyni oraz zawody piłki nożnej, na których nasi marynarze pokazali, że nie są gorszymi piłkarzami od Anglików.

Dnia 14 czerwca r. b. na cześć przybyłych gości dowódca floty w Gdyni urządził bal w „Casino”, w którym wzięli udział liczni zaproszeni goście.

Grupa angielskich łodzi podwodnych opuściła Gdynię dnia 15 czerwca, udając się do Stockholmu.

Angielskie łodzie podwodne „H. 27”, „H. 30”, „H. 31” i „H. 40”, które bawiły w Gdyni, są niedużych rozmiarów. Zbudowane były one w 1917—1919 roku. Pojemność nadwodna łodzi wynosi 450 ton, pod wodą 510 ton, długość — 50,2 mtr., szer. 4,8 i zanurzenie 3,5. Jako siła pędowa nad wodą służą motory Diesla o 480 HP, zaś pod wodą elektryczne motory o 320 HP, co daje szybkość nad wodą 13 mil morskich na godzinę, a pod wodą 10,5 m. morskich. Zapas paliwa wynosi 16 ton ropału. Łodzie uzbrojone są w 1 działo 75 mm. oraz 4 aparaty torpedowe o średnicy 53 cm.

Stan załogi każdej łodzi wynosi 22 ludzi.

Przybyły razem z łodziami podwodnymi transportowiec „Alecto” służy jako baza pływająca dla łodzi podwodnych. Okręt ten zbudowany był w 1911 r. Pojemność jego wynosi 935 ton, długość 58 mtr., szeroki—10 mtr. i zanurzenie 3,5 m. Siła maszyn — 1400 HP, co daje okrętowi szybkość do 14 mil morskich na godzinę. Uzbrojony jest on w 1 działo — 10,2 cm. Załogę transportowca stanowi 85 ludzi.

J. B.

Dowódca eskadry angielskiej, która, w ciągu kilku dni, była gościem polskiej marynarki wojennej, komandor Allen, nadesłał na ręce szefa kierownictwa marynarki wojennej, komandora Świrskiego, pismo, którego treść podajemy poniżej w przekładzie polskim:

Panie Komandorze!

My, marynarze z okrętu „Alecto”, i łodzi podwodnych klasy „H” Jego Brytyjskiej Królewskiej Mości, składamy gorące dzięki Panu Prezesowi Ministrów i Rządowi Warszawskiemu za uprzejme zaproszenie nas do przybycia z Gdyni. Dało nam to możliwość obejrzenia i podziwiania wielkiego i wspaniałego miasta stołecznego Warszawy ze wszystkich, tak zajmujących, jego stron. Była to dla nas nieoczekiwana sposobność, która w zwyczajnym trybie naszego życia nie byłaby się zapewne nigdy nadarzyła.

Jesteśmy pod wrażeniem wielkich robót, prowadzonych w Gdyni, i życzymy jej powodzenia, jako portowi handlowemu i lotnisku.

Mamy nadzieję, że w bliskiej przyszłości danem nam będzie spotkać się jeszcze z polską marynarką wojenną, a tymczasem powracamy do Anglii, unosząc jaknajmilsze wspomnienie z tych, tak dla nas przyjemnych, odwiedzin Polski. Zapewniam Pana, że żaden z nas nie zapomni nigdy serdecznej gościnności, jakiej doznaliśmy ze strony Złączonego Narodu Polskiego.

Zbyteczne byłoby niezawodnie zapewnienie, jak wielce zaszczyceni czuliśmy się zaproszeniem do śniadania do Pana Marszałka Piłsudskiego, w czasie naszych odwiedzin w Warszawie.

Zechciej Pan przyjąć, Panie Komandorze, i t. d.

(—) Karol A. Allen  
Komandor por.



Hel. Utrwalanie piaszczystych wydm przez palikowanie.



# WIEŚCI ZE STOCZNI W CAEN

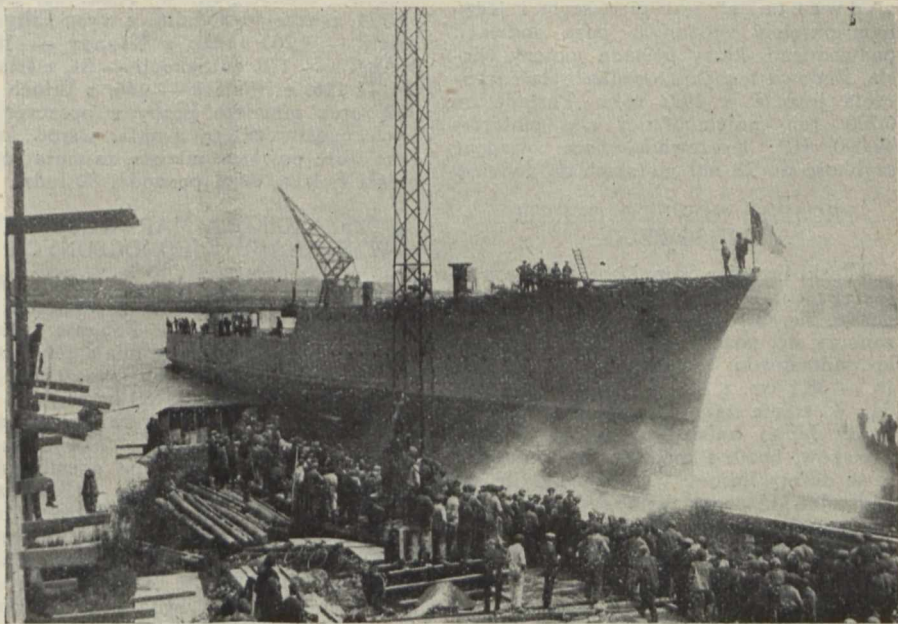
## CO SLYCHAĆ Z POLSKIMI TORPEDOWCAMI I ŁODZIAMI PODWODNEMI?

Dnia 1 czerwca r. b. w stoczni „Chantiers Navals Français” w Blainville koło Caen w Normandji spuszczonej na wodę nowy torpedowiec eskadrowy marynarki wojennej francuskiej „Boulonnais” o wyporności 1.500 ton i sile maszyn 35.000 H P.

Okręt ten jest piątym torpedowcem tego typu, zbudowanym przez wyżej wymienioną stocznice dla francuskiej marynarki wojennej. Dwa poprzednie torpedowce, nazwane „Le Mars” i „La Fortune” rozpoczną niebawem oficjalne próbné jazdy w Cherbourg. Dwa inne: „L'Orage” i „L'Ouragan” wybrane zostały z pośród okrętów francuskiej floty wojennej do eskortowania Prezydenta Republiki Francuskiej w czasie jego ostatniej wizyty w Anglii. Wzięły one również udział w uroczystościach francusko-angielskich, które odbyły się w Portsmouth w początkach czerwca r. b.

Marynarka wojenna francuska w roku przyszłym posiadać będzie 30 nowych torpedowców tego typu. Sześć z pośród nich wyjdzie ze stoczni w Caen.

Jak wiadomo, dwa kontrtorpedowce polskie: „Wicher” i „Burza” zamówione w tym roku przez rząd polski we Francji, oraz łódź podwodna „Żbik” wyjdą również z doków w Blainville. Obydwa kontrtorpedowce znajdują się obecnie w stadjum montowania kadłubów. Łódź podwodna „Żbik” budowana będzie pod opieką francuskiego specjalisty od tego rodzaju statków, b. oficera francuskiej marynarki wojennej inż. Fonquernie, który budował w Arsenale w Tulonie łodzie podwodne francuskie o pojemności 1.100 ton, typu „Dauphin”, a następnie pracował

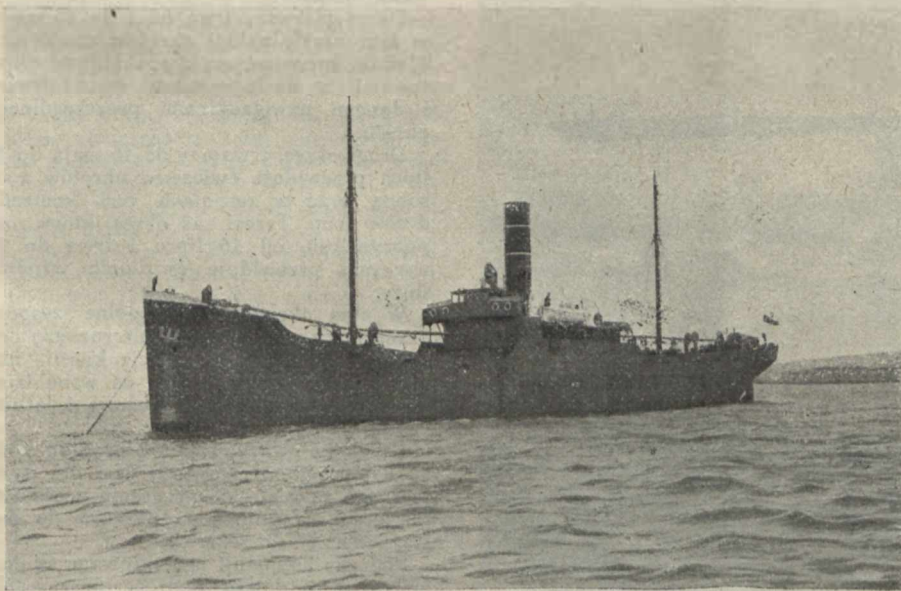


Stocznia „Chantiers Navals Français”. Spuszczenie na wodę nowego torpedowca marynarki wojennej francuskiej „Boulonnais”.

w stoczni „Chantiers de la Loire” w St. Denis.

Łodzie podwodne, przeznaczone dla polskiej marynarki wojennej, budowane są przez stocznie w Havre i w Caen według planów inż. Fenaux, pod naczelnym kierownictwem inż. Radiguer i bezpośrednim dozorem inż. Fonquernie. Udział tak wybitnych fachowców daje gwarancję, że łodzie te zostaną zbudowane z jak największą starannością. X.

Paryż, w czerwcu 1927.



Jeden ze statków handlowych, wybudowanych przez stocznice w Caen. Pięć statków tego typu zakupił w roku ub. na jesieni rząd polski.

### WYDAWNICTWA

#### LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

- Rocznik „MORZA” za 1926 r.      zł. 6.—  
*J. Rummel.* „Gdynia port polski”.      zł. 7.—  
*J. Rummel.* „Państwo a morze”.      zł. 2.—  
*Wł. Nałęcz.* „Na bursztynowym brzegu”.      zł. 3.—  
*F. Rostkowski.* „Realny program twórczej pracy Polski na morzu”.      zł. 0,50  
*F. Rostkowski.* „Państwo a żegluga i jej rentowność”.      zł. 0,50  
*A. Uziembło.* „Praca Polski nad morzem”.      zł. 0,50  
*A. Rylke.* „Co każdy Polak o morzu wie-dzieć powinien”.      zł. 0,30  
*A. Rylke.* „Morze to nowy teren pracy dla robotnika polskiego”.      zł. 0,20  
*K. Demel.* „Narzędzia i metody łowu gatunków użytkowych ryb Bałtyku polskiego”.      zł. 1.—  
*E. Słoiński.* „Zaślubiny Polski z Morzem” (bajka dla dzieci).      zł. 3.—  
Wyd. Oddziału Ligi M. i R. w Gdyni „Polskie morze” (informator wybrzeża).      zł. 2.—  
Nakł. Państw. Instytutu Wydawn. w Poznaniu „Handlowe i prywatne Prawo Morskie obowiązujące w Polsce, oraz przepisy o polskich statkach handlowych”.      zł. 6.—  
*J. Borowik.* „Rybacko Morskie na tle Bilansu Handlowego”.      zł. 0,50  
*F. Trzepalko.* „Wskazówki dla wycieczek turystycznych z biegiem rzek”.      zł. 0,25  
*J. Borowik.* „Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego”.      zł. 0,50

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

# KRONIKA OBCA

## NOWY STAWIACZ MIN Z MOTORAMI.

Nowy angielski krążownik minowy „Adventure” jest pierwszym i jedynym okrętem wojennym poza łodziami podwodnymi, który posiada motory Diesla. Budowa tego krążownika była rozpoczęta jeszcze w 1922 roku. Posiada on 6,700 ton pojemności i siłę motorów 40,000 HP. Krążownik może osiągnąć szybkość do 28 mil morskich na godzinę.

## PROJEKT NOWEGO OKRĘTU LINJOWEGO.

Włoski inżynier Satani opracowuje projekt okrętu linjowego, któryby mógł zanurzać się. Według tego projektu okręt — zanurza się, pozostawiając nad wodą tylko nadbudówki, zaś cały korpus i działa (6 — 38,1 cm. i 12 cm.) byłyby pod wodą. W stanie zanurzonym okręt linjowy byłby lepiej zabezpieczony od działań pocisków, bomb i torped, niż dotychczasowe okręty linjowe nadwodne. O ile zaś nadbudówki, pozostające nad wodą, zostaną uszkodzone, to jednak nie może to zupełnie zaszkodzić całemu okrętowi.

Nadbudówki posiadają opancerzenie grubości 150 mm., a  $\frac{1}{3}$  część ich jest wypełniona korkiem, którego waga ogółem wynosi 120 ton. Trzecia część pojemności okrętu zawiera balast wodny, zaś ogólna pojemność okrętu wynosi 20,000 ton.

W stanie zanurzonym okręt linjowy jest podobny do łodzi podwodnej. Balast wodny pozwala regulować stopień zanurzenia się okrętu. Uszkodzenie wodoszczelnych przedziałów powoduje tylko zmniejszenie szybkości. Jako siła popędowa służą 4 motory Diesla o 24,000 HP., co daje szybkość okrętu do 18 mil morskich na godzinę. Koszty budowy takiego okrętu mają wynosić mniej o  $\frac{1}{3}$ , niż koszty dotychczasowego okrętu linjowego.

## NARODOWOŚĆ MARYNARZY STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

Personel, pełniący służbę w marynarce wojennej St. Zjednoczonych pod względem narodowościowym jest nadzwyczaj różnorodny.

Według danych statystycznych, w 1925 r. na 84.249 ludzi, znajdujących się w służbie, urodzonych w Ameryce było 77.174; reszta pochodziła: z wysp Filipińskich — 4.263 ludzi, z Kanady — 189, z Anglii — 178, ze Szkocji — 81, z Irlandji — 116, z Niemiec — 166, z Włoch — 232, oraz mniejsze liczby z poszczególnych państw całego świata, wśród których dość poważne miejsce zajmuje również i Polska, skąd pochodzi 82 ludzi.

## WYŻSZA SZKOŁA MAR. WOJENNEJ W STANACH ZJEDNOCZONYCH.

Początek istnienia wyższej szkoły marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych datuje się z 1885 roku. Podczas całego szeregu lat szkoła ta nie miała powodzenia, gdyż nie doceniano znaczenia jej i dlatego rozwój szkoły był hamowany.

Dopiero podczas wojny światowej, kiedy potrzebni byli ludzie z wysokimi kwalifikacjami, Amerykanie ocenili znaczenie szkoły, ale niestety, tylko mała ilość kończących szkołę mogła być w odpowiedni sposób wyzyskana na kierowniczych stanowiskach. Po wojnie, ażeby zachęcić oficerów do wstępowania do szkoły, admiralicja wydała zarządzenie, że na kierownicze stanowiska będą wyłącznie wyznaczani oficerowie, którzy ukończyli wyższą szkołę.

W 1926 roku szkoła została całkowicie zreorganizowana i posiada obecnie 4 oddziały. Oddział „A” studjuje: sposoby zaopatrzenia floty pod względem technicznym i gospodarczym, administrację floty, sposoby prowadzenia ewidencji personalu i t. d.

Oddział „B” — informacyjny.

Oddział „C” — operacyjny, który studjuje plany wojny, redagowanie rozkazów operacyjnych, wykonanie rozmaitych operacyjnych zadań i t. d.

Oddział „D” — polityczny. Jest to największy oddział całej szkoły i składa się z 3-ch kursów:

1-szy kurs obejmuje korespondencję, załatwianie spraw, sporządzanie meldunków, sprawozdań i inne rzeczy.

2-gi kurs — sposób prowadzenia wykładów.

3-ci kurs — studjowanie polityki, międzynarodowego prawa, oraz stosunku Stanów Zjednoczonych do innych Państw.

Główną uwagę na wszystkich oddziałach zwrócono na:

1) Studjowanie wzajemnego stosunku, który powinien egzystować między flotą wojenną i potęgą całego państwa.

2) Studjowanie wspólnych operacji floty z armją i lotnictwem.

3) Zagadnienia polityki wewnętrznej i zewnętrznej.

Czas trwania kursu na każdym oddziale obejmuje 1 rok.

## PRAKTYKA WŁOSKICH OFICERÓW.

W celu dania możności oficerom marynarki wojennej nabycia praktyki rząd włoski umożliwił im pływanie na okrętach handlowych.

Praktykę tę zazwyczaj przechodzą oficerowie młodszy, którzy są grupami (do sześciu ludzi) zaokrętowani na okręty handlowe. Czas pływania na okrętach tych zazwyczaj trwa 6 miesięcy i zalicza się do służby narówni z pływaniem na okrętach wojennych.

Poszczególne grupy, odbywające praktykę składają się z oficerów linjowych i inżynierów mechaników. Oficerowie linjowi pełnią wachtę na równi z oficerami okrętowymi, prowadzą nawigację, obliczenia astronomiczne i t. d. Przy wejściu lub wyjściu okrętu z portu oficerowie pomagają kapitanowi okrętu w poszczególnych manewrach, podczas zaś ładowania narówni z oficerami okrętowymi dozorcują nad pracą.

Inżynierowie-mechanicy pomagają mechanikom okrętowym na służbie i przyjmują udział we wszystkich drobnych naprawach lub remontach okrętu.

Oficerowie-praktykanci otrzymują pobory narówni z oficerami okrętowymi, oraz dzienny dodatek w wysokości od 14—16 lirów.

## KAMPANJA FLOTY SOWIECKIEJ.

W roku bieżącym sowiecka flota rozpoczęła kampanję czynną w dniu 1-go maja, w którym to czasie wszelkie remonty były zakończone i okręty przygotowane były do pływania.

Cała flota Bałtycka została podzielona na oddział bojowy, oddział szkolny i okręty detaszowane.

Ramowy plan kampanji floty obejmuje kilka okresów.

Okres pierwszy trwa od 1 do 15 maja; w tym czasie załogi okrętów muszą dokładnie zapoznać się z rozkładami okrętowymi, z obsługiwaniem mechanizmów i danymi nawigacyjnymi poszczególnego okrętu.

Drugi okres, trwający od 16 maja do 15 lipca przewiduje ćwiczenie okrętów z osobna oraz w zespołach pod komendą d-ców grup. Trzeci zaś okres, który rozpoczyna się od 16 lipca i trwa do 15 września przewiduje ćwiczenia wspólne floty.

W tym okresie poszczególne zespoły przechodzą pod bezpośrednie rozkazy dowódcy floty, który osobiście kieruje akcją, kładąc główny nacisk na współdziałanie z armją, obroną brzegową i lotnictwem.

Druga połowa września i czas do końca kampanji pozostawiony jest dla ostatecznego zakończenia programu wyszkolenia oraz przygotowania okrętów do postawienia ich do rezerwy.

Podczas kampanji projektowane są manewry oraz dalsze podróże poszczególnych jednostek pływających, jednak w ograniczonych rozmiarach ze względu na brak paliwa.

J. B.



Hydroplan polskiej marynarki wojennej w Zatoce Puckiej.

# NIEZWYKŁE REGATY

Echem i jakgdyby wskrzeszeniem dawnych czasów, kiedy na morzu panował żaglowiec, był tegoroczny bieg trzynastu wielkich żaglowców na przestrzeni Australja—Anglja.

W tym ciekawym wyścigu wzięło udział 9 statków fińskich, 3 niemieckie i 1 szwedzki.

Bieg wygrał fiński czteromasztowy bark „Herzogin Cecilie”, o 3,111 brutto ton, przybywając do Queenstown w dniu 9 maja po 88 dniach żeglugi.

Następnym kolei był „Hougomount”, który przybył do Folmouth (połudn.-zach. brzeg Anglji) 12 maja, po 124 dniach podróży.

Za „Shipbuilding and Shipping Record” podajemy garść wrażeń kapitana Hagerstranda, dowódcy statku „Hougomount”.

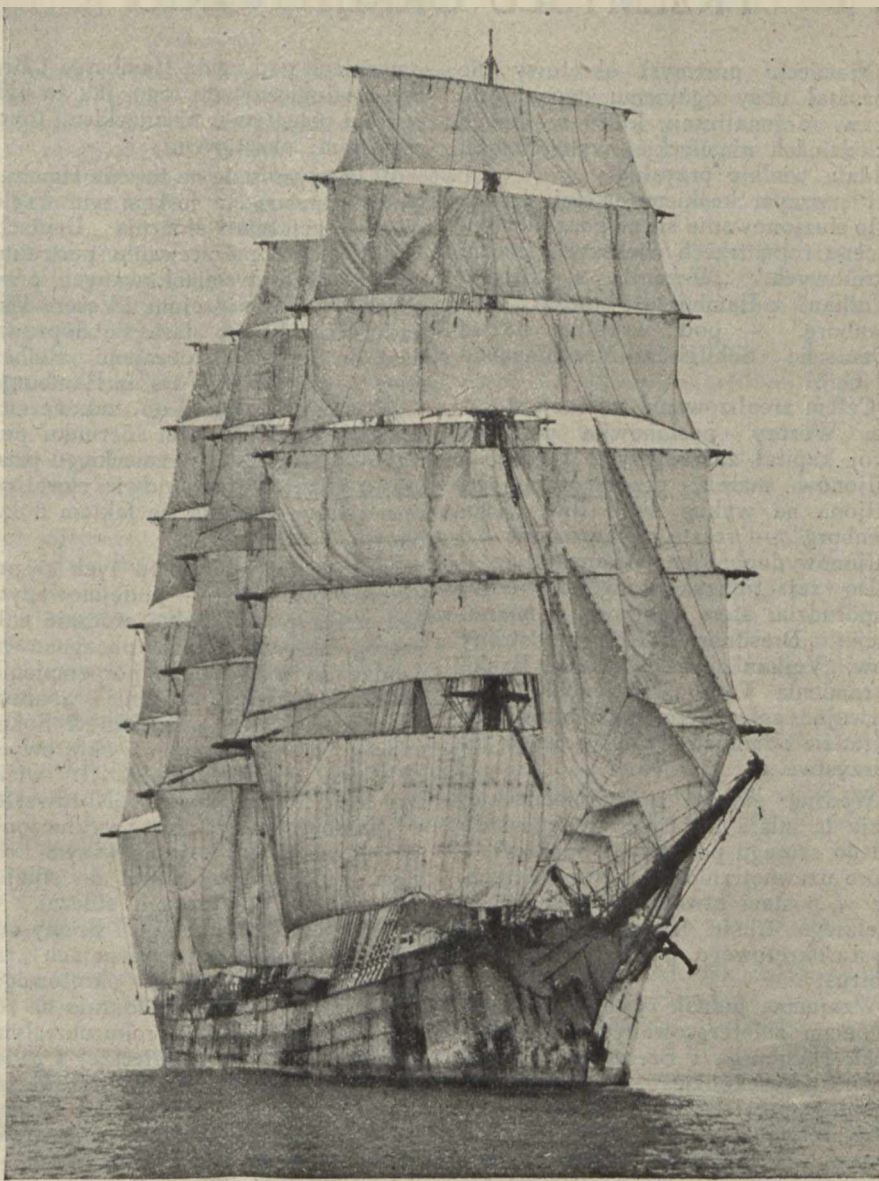
„Po wyjściu z Port Lincoln — opowiada kapitan — ujrzałem pewnego dnia „Archibalda Russel, nasz statek bliźniaczy, który miał rozpocząć podróż w 8 dni po nas. Zdecydowałem dołożyć wszelkich starań, by się nie dać wyprzedzić. Załoga moja pracowała z niebywałym entuzjazmem, zdobywając się na niezwykle pomysły, skierowane ku osiągnięciu największej szybkości. Jednym z nich było zeszkrobwanie wodorostów z kadłuba statku przy pomocy liny drucianej, którą to operację uskutecziano przez wielokrotne oprowadzanie liny z dziobu na obie burty — ku tyłowi. Przesypywano ładunek, regulując w ten sposób przegłąb na dziób lub rufę, malowano burty tak nisko, jak tylko się dało sięgnąć; każdy kawałek żaglowego płótna był „posadzony” i nawet pod bugszprytem niesliśmy jeden żagiel.

Przy wyspach Falklandzkich spotkaliśmy góry lodowe, poczem trafiliśmy na cisze, które pozwoliły nam nieco odechnąć. Bezpośrednio przed osiągnięciem równika znowu dostrzegliśmy „Archibalda Russel” i szliśmy w jego towarzystwie przez 8 dni. Panowało ogólne podniecenie, gdyż tocząca się walka wytwarzała wysokie napięcie nerwów. „Archibald Russel” zdawał się być szybszym statkiem, lecz jak się okazało, myśmy mieli większą wolę zwycięstwa.

Niestety, napotkaliśmy wkrótce na przeciwnie wiatry, które zmuszały nas do krzyżowania i spowodowały powolne posuwanie się naprzód.

Nasze statki znowu zgubiły się z oczu aż do czasu ukazania się Cap Lizard, kiedy ponownie zostałem zaskoczony widokiem „Archibalda Russel” w niewielkiej odległości przed nami, lecz na innym halsie”.

„Archibald Russel” przybył do Queenstown w dniu 12 maja, po podróży trwającej 123 dni i jako czwarty z trzynastu. Trzecim był „Canope”, który



Żaglowiec „Hougomount”, który przebył przestrzeń między Australją a Anglją w 124 dni.

osiągnął Falmouth o dzień później od statku „Hougomount”.

Wspominając o tym gigantycznym biegu, nie od rzeczy będzie przypomnieć jedną z podróży naszego żaglowca szkolnego „Lwów”, który w r. 1923 odbył podróż Paranağa (Brazylja) — Falmouth w 78 dni (od 15.X 1923 do 2.V 1924 r.).

S. K.

---

KAŻDY CZYTELNIK  
„MORZA”  
winien jednać nowych prenumeratorów.

---

HOTEL  
CONTINENTAL

GDAŃSK, STADTGRABEN 6/7

NAPRZECIWKO GŁÓWNEGO DWORCA

Telefony Nr. 28651, 26306.

PIERWSZORZĘDNA  
WINIARNIA - RESTAURACJA  
ZNAKOMITA KUCHNIA

CENY UMIARKOWANE

Pokoje z telefonami, łazienką i W.-C.

# RACJONALIZACJA NIEMIECKIEGO PRZEMYSŁU OKRĘTOWEGO

Niemiecki przemysł okrętowy nie pozostał obcy ogólnemu dążeniu do t. zw. racjonalizacji, która w innych dziedzinach niemieckiej wytwórczości oddała wielkie przysługi.

Pierwszym krokiem na tej drodze było sfuzjonowanie się na początku bieżącego roku trzech większych stocznii okrętowych: „Wezery” z Bremy, „Vulkan” z Hamburga i stoczni „Tecklenborg” — pod wspólną nazwą „Deutsche Schiffs-und-Maschinenbau A. G.”.

Celem zrealizowania tej fuzji stocznia „Wezery” postanowiła podnieść swój kapitał zakładowy z 7,5 na 20 milionów marek, przeznaczając 3,3 miliona na wykup akcji tow. „Tecklenborg” — resztę zaś w sumie 3,8 milionów deponując w konsorcjum.

Do tej transakcji zgłosiły swój współdziałal sfer bankowe, a mianowicie: „Dresdner Bank”, ze strony Tow. „Vulkan”, oraz „Deutsche Bank” z ramienia Tow. „Tecklenborg”, rezerwując sobie jednocześnie miejsca w radzie administracyjnej nowego towarzystwa.

Według głosów prasy niemieckiej fuzja ta miała być tylko wstępem do całego szeregu podobnych operacji, — które uzewnętrznić się miały ostatecznie w postaci utworzenia jednolitego wielkiego trustu niemieckiego przemysłu okrętowego, pod nazwą „Nordseetrust”.

Wzajemna jednak rywalizacja i antagonizm zainteresowanych sfer morskich Hamburga i Bremy stały się temem na przeszkodzie.

Antagonizm ten przybrał specjalnie ostrą formę od czasu, gdy z jednej strony „Norddeutsche-Lloyd” przez sfuzjonowanie się z tow. „Roland Linie”, „Hamburg-Bremen-Afrika Linie” i „Horn”, objął reprezentację interesów morskich Bremy, — z drugiej zaś tow. „Hamburg-Amerika Linie” łącznie z wchodzącymi w jej skład tow. „Deutsch-Austral”, „Kosmos” i „Hugo Stinnes Linie”, — stało się głównym przedsiębiorstwem okrętowym Hamburga.

Rywalizacja tych towarzystw była też przyczyną, że prowadzone pertraktacje między „zracjonalizowanym” konsorcjum „Vesera-Vulkan-Tecklenborg”, a stocznia „Deutsche Werft” z Hamburga, celem nowej fuzji, — zostały zerwane na skutek sprzeciwu ze strony „Hapagu”, będącego jednym z głównych akcjonariuszy tow. „Deutsche Werft” i dopatrującego się w projektowanej fuzji korzyści dla interesów „Norddeutscher Lloyd”.

O ile więc obecny stan rzeczy staje na przeszkodzie utworzeniu jednego ogólnoniemieckiego trustu przemysłu okrętowego, o tyle nie jest wykluczoną możliwością jego częściowej „racjonalizacji” przez skonsolidowanie tego przemysłu w dwóch oddzielnych ugru-

powaniach pod egidą Hamburga i Bremy, analogicznie do tego, jak to było w roku ubiegłym z niemieckimi towarzystwami okrętowymi.

W każdym razie na terenie Hamburga zainteresowana jest w tym względzie specjalnie stocznia Deutsche Werft, która po zerwaniu pertraktacji, z wyżej wzmiankowanych przyczyn, — z konsorcjum „Vesera-Vulkan-Tecklenborg”, stara się doprowadzić do fuzji ze stoczniami „Reihersstieg” i „Blohm & Voss” z Hamburga.

W razie pomyślnego zakończenia prowadzonych w tym kierunku pertraktacji, — podział niemieckiego przemysłu okrętowego na dwie rywalizujące grupy — stanie się faktem dokonanym.

Niezależnie jednak od tych zasadniczych posunięć, — podejmowanych jest przez poszczególne stocznie cały szereg indywidualnych poczynań na drodze do wzajemnego porozumienia.

Ostatnio więc stocznia „Jansen Schmilinsky” oraz „Stücken & Sohn” nabyły od towarzystw okrętowych „Bugsier” i „Bergungs A. G.” większą ilość akcji stoczni „Nordwerft” w Hamburgu. Nie jest wykluczone, iż transakcja ta jest pierwszym krokiem, zmierzającym nawet do sfuzjonowania się powyższych stocznii. O ile rywalizacja Hamburga i Bremy odbiła się ujemnie na tendencjach „racjonalizacji” przemysłu okrętowego, o tyle znów wpłynęła dodatnio na rozwój produkcji jego w roku ubiegłym. Stabilizacja marki niemieckiej i związany z nią ogólny brak kredytów, zahamował wytwórczość stoczni. Subsydia udzielane przez rząd, ze względu na swoją stosunkową szczupłość, — nie mogły zaradzić ciągle wzrastającemu kryzysowi. Stan ten uległ zasadniczej zmianie dopiero z końcem roku 1926.

Według statystyki Lloyd Register po stałym spadku tonażu, znajdującemu się w budowie z 234.000 ton w dn. 31/XII 25 na 127.000 tn. w dn. 30/IX 1926, następuje nagły wzrost jego do 211.000 tn. w dn. 30/XII 26. Identyczne zjawisko obserwujemy, porównując stan tonażu, którego budowę rozpoczynano w tym okresie czasu. W ostatnim kwartale roku 1925 wynosił on 21.000 tn., aby następnie w trzech pierwszych kwartałach roku 1926 osiągnąć kolejno cyfry 3.700 tn, 33.000 tn. z 4.600 tn., a w ostatnim wzrosnąć do 100.000 tn.

Główną przyczyną, która wywołała to nagłe ożywienie się przemysłu okrętowego było właśnie rozpoczęcie w roku 1926 walki konkurencyjnej pomiędzy towarzystwami „Hapag” a „Norddeutscher Lloyd”, zmuszającej do energicznego powiększania swego tonażu. Poza to jednak dużą rolę odegrała tu również poprawa ogólnoswiatowej sytuacji morskiej, oraz co-

raz większa ilość zamówień, czynionych w Niemczech przez armatorów zagranicznych. R. P

## ŻEGLUGA PRZYBRZEŻNA

Z dniem 1 czerwca państw. przedsiębior. „Żegluga Polska” uruchomiło linię pasażerską z Gdyni na Hel, na razie zapomocą wydzierżawionego statku, aby dać jak najwcześniejszą komunikację pomiędzy temi miejscowościami.

Ponieważ przystań w Gdyni koło Domu Kuracyjnego nie jest jeszcze gotowa, statek będzie odchodził narazie od nowych nabrzeży przy basenie wewnętrznym portu (nieдалeko od promu) — jednak przy sprzyjającej pogodzie będzie stawał około molo południowego, gdzie publiczność będzie mogła dojeżdżać do statku na łodziach, dopóki pomost nie zostanie wykończony.

Statek będzie odchodził codziennie z portu o godz. 11.10, od molo kuracyjnego o 11.40. — Z Helu zaś o godz. 14-ej i 21.30.

Ceny przejazdu są znacznie niższe. Bilet w jedną stronę kosztuje 2 zł, tam i z powrotem 3 złote. Wycieczki składające się z niemniej niż 30 osób korzystają ze znacznych ulg. Sprzedaż biletów odbywa się na statku.

Luksusowy statek „Gdańsk”, obliczony na 800 pasażerów, 500 ton, o sile 650 koni, wszedł na linię w drugiej połowie czerwca.

W związku z uruchomieniem przez „Żegluga Polska” regularnej linii pasażerskiej na wybrzeżu, dyrekcja przedsiębiorstwa ustaliła ulgowe ceny dla zwiedzających nasze wybrzeże wycieczek, w zależności od ilości uczestników.

Korzystać z tych ulg mogą wycieczki zbiorowe, złożone przynajmniej z 30 osób, które zawnazsa są zgłoszone do dyrekcji „Żegluga Polskiej” w Gdyni (ul. Sienkiewicza, willa Laguna).

## ZAPISUJCIE SIĘ

DO

## LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ



Piękno polskiego wybrzeża. Widok na Wielkie Morze z przylądka Rozewskiego.

## J A J Ł A

(PRZEKŁAD Z ROSYJSKIEGO M. O.)

(Dokończenie)

Trzej pokładowi podróżni — jeden — przybrany w podbity futrem płaszcz, rudy kupczyk z Noworosyjska, o chytrych, szelmowskich oczach i dwaj młodzi czerkiesi z Tuapse, o twarzach męskich, rysach regularnie rzeźbionych, a głupekawych, ulokowali się gdzie ciepłej, koło okrętowego komina i poglądali raz na kapitana, to znów na majtków.

Kupczyk śpieszył do domu, aby odebrać w terminie jakąś należność. Chciwość nie pozwalała mu pozostać w Jałcie i czekać na statek następny. Śmiertelny strach przejmował go na widok wody. Przegrzyzał „wobłę” chlebem (chwalić Boga nie kołysze jak dotąd) i, bładny, żegnał się znakiem Krzyża, słuchając szumu bałwanów. Czerkiesi jedli chleb z serem owczym i pełni poddania się woli Alacha drżeli pod futrami swych burek.

Wygląd kapitana bynajmniej nie napawał niepokojem, owszem raczej ducha dodawał. Więc kupiec począł pouczać współpodróżnych.

— To rozum, czerkiesie, jeżeli parowiec odchodzi — znaczy żadnego „sekimbaszka” z nami nie będzie. Kapitan wie.

Czczeńcy słuchali, mało co rozumiejąc, i milczeli, jak przystało na fatalistów, oczekujących wyroku losu.

Majtkowie na ryk syreny spowaźnieli — zsurowieli. Nikt nie gadał o tem, co ma nastąpić. Każdy myślał pociachu, że życie marynarza — to katorga i że nad morzem leci — przerażenie. Można łatwo nie ujrzyć już ziemi.

Malarz wykończył szkice, spojrzął na toń rozbechtaną i, zwracając się ku młodej dziewczynie, zawołał jakoby przejęty zachwyceniem.

— Ileż cudownej grozy! Jak piękny jest przybój.

„Cóż za bydlę”, pomyślał przystojny studencik, i odparł w gniewnym podnieceniu:

— I jakie niebezpieczeństwo grozi tym marynarzom. Mało w niem jest piękna.

Ładna panienska spojrziała na parostatek i zrozumiała nagle, że tych, co nim popłyną, naprawdę mało piękno przyrody obchodzi.

— Biedacy, — rzekła wstydliwie, (odpowiadała studentowi), niby przepraszając, że zapatrzona w morze zapomniła o ludziach.

A pośród szarej publiczności raz wraz zrywały się okrzyki współczucia dla majtków.

— Warjał kapitan.

— A burza — aż strach.

— Ale — nie boi się wyjść.

— Jak dopłyną?

— A jak tym majtkom będzie? Zmarzną.

— Oby ich strzegł święty Mikołaj.

— Zmiłuj się Panie Boże. Niechaj sierotek nie przybywa.

Ktoś z tłumu zaczął się żegnać.

Kapitan słyszał te głosy. Przywiodły mu one na myśl jego własną rodzinę.

„I po jakie licho nie zostałem w Sewastopolu?” — począł znów sobie wyrzucać, odchodząc do kajuty. Kazał tam przynieść herbaty z konjakiem. Gdy został już sam, bez świadków, pozorna jego pewność siebie gdzieś znikła. A przecież myśl o tem, by zostać w Jałcie, narażając statek na rozbicie, nie powstała mu nawet w głowie.

Kapitan z rosnącym niepokojem spostrzegał, że wicher wzmagą się z każdą chwilą i już po kilku godzinach od wyjścia z Jałty zrozumiał, że iść kursem na Teodozję lub Kercz jest niepodobieństwem.

Kołysany na wszystkie strony, mocno już oblodzony statek uderzały bałwany coraz to z innej strony, wtaczały swe cielska na pokład, na dziób i na rufę. A wodę na pokładzie i bryzgi na burtach i na bukszprycie ścinał mróz, szybko okrywając cały okręt lodową powłoką. Majtkowie

i podróżni rąbali ten lód, lecz nowe fale nowy lód przynosiły. Ludzie marzli i z sił opadali i znów chwytały się pracy, poganiani przez lęk i rozpacz i w przerażeniu zwracali błagalne, pełne zapytań oczy na kapitana, otulonego w płaszcz, z którego sople lodu zwisały.

A kapitan, szukając w myśli sposobu ocalenia, rozważał:

„Fale zaleją. Lodu coraz przybywa — obciąży statek — zatopi. Trzeba zawrócić i pójść pełną parą za falą. Może Bóg pozwoli dopłynąć do Noworosyjska, albo do Batumu — gdzie wypadnie...”

„Ale czy się uda szczęśliwie zawrócić? Czy nie zaleje nas bałwan podczas zwrotu?... Wtedy śmierć”. — Mignęło mu przez głowę.

A śmierć zdawała się być tak blisko — pośród tych spienionych, ziejących mrozem bałwanów.

— Paniel... — wyszeptał kapitan... ale wnet dodał po cichu: — Wyboru niema.

Widział, że sztorm lodowaty szaleje. Dziób statku, obciążony lodem nie podnosił się już tak lekko na grzbiet fali. Wszędzie lód — marynarze nie mogą go przewyciężyć. Bryzgi błyskawicznie ścinają się w lodu gródki. W srogiem zimnie członki literalnie tężeją. Coraz częściej i częściej wtacza się fala na dziób — już niepodobieństwem jest na nim pracować.

Kapitan widział przerażone, błagalne spojrzenia garstki marynarzy, pracujących na oblodzonym pokładzie koło komina. Cali przeziebli, posiniali, ledwie trzymali siekiery w zgrabiących rękach, a co chwila oblewała ich woda morską bijących z straszliwą siłą bałwanów i okrywała odzież lodową korą.

Była godzina piąta rano, gdy kapitan zdecydował:

— W lewo na burtę!

Wyszedł z kabiny mostku i patrzył, jak dziób okrętu zatoczył się w prawo po fali i... i... przymknął oczy... rozwarł je znów szeroko... każda chwila — to zguba.

Prawa burta chyliła się coraz niżej i niżej — coraz bliżej i bliżej do fali. I już woda się wtaczała poczęła — i już okrywała statek niby całunem śmiertelnym...

I marynarze ogarnięci przerażeniem skupili się koło komina i zastygli w grozie...

Ani okrzyku — ani jednej modlitwy...

Tych mgnień kilka śmiertelnego strachu w wieczność się przeciągały...

I nagle — westchnienie ulgi wydarło się z dziesiątka piersi...

Burta poszła w górę. Woda spłynęła... Statek wykonał zwrot i kołysał się teraz nie żebrami, ale na kilu.

I wszystkim zdało się, że już jest lepiej.

I Nikifor Andrzejewicz pomyślał, że to jakoś bezpiecznie. Do duszy znękaney wpłynął promyk nadziei. Kapitan przywołał starszego pomocnika, aby go przez chwilę zastąpił i zbiegł do kajuty zagrzezać się nieco. Ale zanim zszedł z mostka, kazał podzielić na zmiany majtków, lód zrębujących.

Boże — cóż za rozkoszy fizycznej — rozkoszy ciepła, doznał Nikifor Andrzejewicz w kajucie. Z jakim zadowoleniem wypijał szklanekę herbaty z konjakiem. I — ileż nadziei odczuł, że szturm choć cośkolwiek zelżeje...

Ale pod wieczór nadzieja prawie że znikła. Rozpacz pocięła ją zastępować.

I było dla czego.

Bukszpryt wyglądał już jak istna bryła lodowa. To samo było na rufie. Okręt osiadał w wodzie... Dziób coraz ciężiej wynurzał się z fali...

Ale kapitan, choć zrozpaczony, nie stracił pragnienia walki.

I zawsze lękliwy wobec władzy, bez najmniejszej bojaźni wydał rozkaz starszemu oficerowi wyrzucić część ładunku...

W tej chwili z poza złowieszczej, czarnej, na południe pędzonej chmury wychyliła się nagle pełna tarcza księżyc — blada i piękna i cicha rozmgłona światłość zadrgała na statku.

Równo, zimno, spokojnie patrzył on z niebios na wzdęte przez wicher morze, na parowiec, zablakany jakoby, mitytany dziko po fali, mdlejący pod straszliwymi ciosami spadającej nań masy bałwanów, i na tę gromadkę ludzi zaszraszonych, przemarzłych, daremnie usiłujących w nadludzkim wysiłku uwolnić rufę od lodu, którego ciągle przybywa.

Patrzył księżyc i na Nikifora Andrzejewicza, który jakoby zamarł w bezruchu i na twarz pierwszego oficera, twarz panicznym strachem skażoną o zuchwie bezsilnie drgającej, oczach zamglonych, bezmyślnych wybaluszonych na kapitana.

— Co? Wyrzucać ładunek? — pytał głosem zdławionym oficer.

— Dziesięć tysięcy pudów. Zrozumiano? — krzyknął kapitan.

— Jest! — odparł Iwan Iwanowicz bezdźwięcznie.

— I natychmiast rzucić kotwicę, albo i dwie kotwice! — rozkazywał ostro kapitan.

— Jest! — odpowiedział znowu osłupiały z przerażenia pomocnik, nie rozumiejąc nawet, jaki jest cel tych rozkazów.

„Zguba... Zagłada niezawodna” — myślał Iwan Iwanowicz i nagle wybuchnął:

— Czy warto wyrzucać ładunek, Nikiforze Andrzejewiczu? — załośliwie łkanie przecięło mu głos na chwilę, poczem jał znowu się skarżyć: — I dlaczego nie zostaliśmy w Jałcie? Dlaczego? Parowiec mógł sobie iść w drzazgi, niechby go potłukło o molo, ale my byśmy żywi zostali... A teraz — śmierć. Dlaczegośmy szli na zgubę? Przecie pan ma rodzinę? Przecie ja mam narzeczoną? Przecie każdy chce żyć? I to pan winien! Pan!

— Kotwica! Ładunek za burtę! Pan oszalałeś ze strachu! Jak panu nie wstyd? Musimy obronić okręt! — Piornym głosem uderzył kapitan, wściekły, że jego pomocnik nie wierzy w to, w co on — chce wierzyć.

Ten groźny głos pobudził uspioną ambicję oficera, a jednocześnie zapalił w jego sercu iskierkę nadziei — że ujdzie z życiem.

I oprzytomniony nieco skoczył z mostku spełnić rozkaz, który teraz temu stabeuszowi już zbawczym się wydał.

Kapitan — przeciwnie — teraz dopiero tracił resztę nadziei.

— Stop! — rzucił w tubę.

Kotwica spadła na dwadzieścia sążni.

„Baklan” stanął, zatrząsł się całym kadłubem i skoczył z wiatrem.

„Parowiec nie zginał przy zwrocie”, pomyślał kapitan, gdy już dziób skierował się pod wiatr. Westchnął z ulgą i przeżegnał się.

Z gorączkowym pośpiechem wyrzucali marynarze ładunek.

Ulżyło. Kadłub uniósł się nieco. Nadzieja znów zaświeciła.

Ale krótko trwała wiara w tych ludziach.

O, jakież w nieskończoność dłużyła się ta okropna noc na Czarnym morzu.

Sztorm był rozpętany i osiągnął nareszcie punkt szczytowy. Mróz dech zapierał.

Nieustanny ryk morza i wycie wichru, co trząsał masztami, ślizgał się w rejach, po kominie z jękiem i gwizdem, lizał burty, i te bałwany lodowate, ciężkie, a tak strasznie bliskie — wszystko to przerażeniem wypełniało marynarzy, którzy nigdy jeszcze tak piekielnego sztormu nie przechodzili. Śmierć bezlitosna w samą twarz zagładała.

Parowiec miotał się jakby w szale agonji, podrzucany konwulsyjnie na kotwicznym łańcuchu, raz naciągniętym jak struna, to znowu zwolnionym. A wtedy fala wyrzucała „Baklanem” i okręt stękał i skrzypiał i rwał się z uwięzi.

Godziny wlekły się jedna zadruga. A każda chwila tych nieskończonych godzin mówiła o okropnej zagładzie.

Majtkowie i dwaj podróżni rąbali lód siekierami i że-

laznemi drągami, uwiązani linami, aby ich fale nie zmyły, stojąc po kolana w wodzie. A lód coraz wyżej i wyżej podnosił się ponad dziobem okrętu. Zamiast krótkiego bukszprytu na przedzie majaczyła jakaś bezkształtna bryła. Na ziemie straszliwie nie można było wytrzymać dłużej nad parę minut. Prawie wszyscy ludzie mieli poodmrażane twarz, ręce i nogi. Jakaś mętna nadzieja trzymała ich jeszcze i zmuszała znosić te męki i pracować, pracować, rąbać piętrzący się lód. Ale coraz to który porzucał robotę i biegł przyłożyć ręce do rozgrzanej blachy okrętowego komina. A odmrożone kończyny nie wyczuwały już ciepła. I senna apatia ogarniała tych męczenników.

„Snu..., snu...”

Andrzej Nikiforowicz rozgrzewał się przez parę minut w kajucie, poczem wrócił do majtków, i pracował wraz z nimi. Rozkazywał, prosił, błagał tych wycieńczonych do ostateczności ludzi, aby nie spali, aby chwytali topory, drągi, i, kiedy już sam postradał całą nadzieję upewniał innych, że szturm zelżeje, że można jeszcze statek ocalić. Wielu już go nie słuchało.

— Poco? — ponuro mówili majtkowie i schodzili na dół.

Tylko bosman, Antoni, i dwaj młodszy pomocnicy kapitana, oblodzeni sami, z jakąś zaciekłością rozpaczy wciąż nie ustawali w pracy, choć ledwie wzdali członkami.

Ale i ci rozumieli już, że praca ich jest daremna. Cóż można tu zrobić...

Bosman wyczerpał wszystkie swe siły młodości. Tak pragnął on życia, tak wiele mu to życie z młodą żoną obiecywało. I z wściekłością rąbał siekierą lód, aż zupełnie z sił opadł i zwałił się tam gdzie stał, zasnąć gotowy.

Kapitan natychmiast kazał go odnieść do kajuty. Antoni opadł na łóżko. Już nie czuł bólu w odmrożonych nogach i zobojętniały na wszystko — nawet na śmierć samą, zasnął jak zabity.

Teraz nie pracował już nikt. I nikt już nie żywił nadziei. Każdy myślał jedynie o ciepłe i o śnie.

A kto doznał do ciepła — modlił się i płakał.

Nikifor Andrzejewicz, zapadł w swej kajucie w jakąś nerwową, trwożliwą drzemkę. Co chwila zrywał się w przerażeniu i wybiegał na mostek.

Sztorm ryczał. Lód coraz bardziej i bardziej okrywał parowiec.

Na pokładzie czuwaliby przygnębieni wachtowy i sternik na mostku i dwóch marynarzy na pokładzie.

„Za godzinę, dwie — zgon”. — Wyrzekł w myśli kapitan.

Przecierpiał już wszystkie męki przedśmiertne, pożegnał z oddali rodzinę i wszystko co kochał i z pokorą rozpaczyci czekał końca.

Już nie było w nim życia. I wszystko mu było jedno, czy okryje kogo żałobą, co powie o tem władza...

Kupiec z Noworosyjska modlił się na głos.

Marynarz na wachcie załkał nagle.

Kapitan nie odczuł litości. Zmęczony, wycieńczony przez całą życia katorgę, którą nagle i teraz dopiero zrozumiał, szepnął prawie błagalnie:

— Oby jak najprędzej — śmierć...

Ranek zaświtał.

Kapitan, który przez tę noc jedną posiwił i wyglądał, jak starzec zgrzybiały, przyjął nieufnie nadzieję, która sączyła się do przemęczonego serca — jak skazaniec przyjmuje o łasce wiadomość.

A morze właśnie zdawało się łaską obdarzać tych ludzi i nadzieja kapitana wzmagała się. Patrząc dokoła, znów ożywił w sobie myśli o życiu.

Sztorm jeszcze ryczał — ale już z sił opadły. Bałwany wzdymały się jeszcze, ale już dawnej mocy nie miały, bez dawnej wściekłości uderzały o boki wyczerpanego „Baklanu”, nie miotały nim tak jak dotąd. Okręt kołysał się mocno, ale fale już nie wtaczały się na jego pokład, osypując tylko od dołu pokład pyłem bryzg wodnych. Cały statek okrywał gruby lód. Olbrzymie wały jego wznosiły się ponad dziobem, rufą, ponad burtami, ale i te, choć obniżyły się znacznie, wystawały przecie ponad wodę.

Można było jeszcze jakoś ująć zguby.

Kapitan rozjaśniony i ożywiony, wyszeptał kilka gorących słów dziękczynnej modlitwy i rozkazał budzić marynarzy i podnosić kotwicę.

Wszyscy powychodzili. Wielu ledwie się ruszać mogło. Bosman więcej od innych zmrożony stanął przy sterze, a z młodej jego twarzy biła odwaga i wiara w życie.

Wszyscy odżyli. Fale nie zalewały statku.

Kotwica szybko poszła w górę.

Aby skorzystać z pomyślnego wiatru, kapitan znów kazał wziąć kurs na Batum i jechać pełną parą.

Pod wieczór wszyscy marynarze obnażyli głowy i żegnali się pobożnie. Modlił się z nimi razem szczęśliwy Nikifor Andrzejewicz.

Parowiec, dotykający już niemal wody burtami, już nie lękał się wichru i wolno wpływał do batumskiego portu. Jeszcze chwil kilka, a niby jakaś góra lodowa, stanął przycumowany u nadbrzeża.

# KRONIKA

## ZE SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE.

Dnia 30 maja zostały zakończone w Szkole Morskiej egzaminy maturalne dla uczniów II kursu obydwóch wydziałów. Egzaminy odbywały się pod przewodnictwem naczelnika wydziału szkolnictwa średniego okręgu szkolnego pomorskiego, p. Stefana Świderskiego. Świadectwa dojrzałości zostały przyznane następującym uczniom:

Na wydziale nawigacyjnym: 1. Marjanowi Czerniakowi, 2. Włodzimierzowi Cymbulskiemu, 3. Andrzejowi Goebłowi, 4. Władysławowi Grabowskiemu, 5. Kazimierzowi Grzybowskiemu, 6. Bohdanowi Jędrzejowskiemu, 7. Mieczysławowi Królowi, 8. Janowi Kuczyńskiemu, 9. Jerzemu Lewandowskiemu, 10. Bohdanowi Lewkowiczowi, 11. Stefanowi Wernerowi, 12. Oskarowi Wróblewskiemu, 13. Jerzemu Żbikowskiemu.

Na wydziale mechanicznym: 1. Janowi Busiakiewiczowi, 2. Jerzemu Czajkowskiemu, 3. Romanowi Haberlau, 4. Michałowi Hłasko, 5. Henrykowi Kamińskiemu, 6. Stanisławowi Sioma, 7. Zigmuntowi Smitkowskiemu, 8. Zbigniewowi Winiarskiemu.

Wszyscy wyżej wymienieni otrzymali równocześnie promocję na kurs III.

Prócz nich zostali promowani bez egzaminów, jako posiadający poprzednio świadectwo dojrzałości, następujący uczniowie:

Na wydz. nawigacyjnym: 1. Karol Borchardt, 2. Stanisław Jaworski, 3. Michał Leszczyński, 4. Kazimierz Petruszewicz, 5. Mieczysław Porębski, 6. Zygmunt Wasilewski, 7. Eustachy Wiśniowski.

Na wydz. mechanicznym: 1. Stanisław Opasała.

Po ukończeniu egzaminów maturalnych uczniowie otrzymali urlopy do dnia 7-go czerwca, poczem nawigatorzy zostali zao krętowani na „Lwowie”, mechanicy zaś początkowo odbyli w Tczewie dwutygodniowy kurs praktyczny w dziale odlew-

nictwa, a następnie zostali odesłani do Gdańska na stocznię.

Uczniowie I i II kursu wydziału nawigacyjnego są już od kilku tygodni na „Lwowie”.

Uczniowie III kursu wydziału mechanicznego odbywają praktykę na statkach rządowych, państw. przeds. „Żegluga Polska” i Towarzystwa „Żegluga Wisła-Bałtyk”.

Statek szkolny „Lwów” w połowie czerwca opuścił Gdynię i udał się w podróż ćwiczebną ku brzegom Szwecji i Danii, skąd wróci do Gdyni w pierwszych dniach lipca, by tu przyjąć na pokład tegorocznych kandydatów do Szkoły Morskiej w Tczewie.

W drugą podróż, prawdopodobnie na morze Śródziemne, „Lwów” wyruszy w połowie lipca. S. K.

## RUCH PORTOWY W GDYNI STAŁE WZRASTA.

Sprawozdanie z ruchu portowego i obrotu towarowego Gdyni za miesiąc maj r. b. wykazuje znaczny wzrost ilości wywiezionego węgla oraz ruchu statków. W ciągu omawianego miesiąca

	Przybyło		Wyszło	
	1927 r.	1926 r.	1927 r.	1926 r.
Statków	44	29	43	28
Poj. Net. T. R.	36962	19605	35309	19912
Węgla ton	—	—	77574	19912
Ład. miesz.	48	14	—	—
Pasażerów	163	20	555	920

W kwietniu r. b. przybyło do Gdyni tylko 33 statki o 28.213 NtR, wyszło zaś 31 st. o 26915 NtR. Węgla wywieziono 61880 ton. Na wzrost wywozu węgla w wielkiej mierze wpłynęła zwiększona zdolność przeładunkowa Gdyni. 16-go maja został ustanowiony nowy rekord załadowania. W ciągu doby załadowano na statki 4.450 ton węgla, co w porównaniu do poprzednio osiągniętego najlepszego wyniku, wynoszącego w dniu 20.IV. r. b. 3.993,5 ton daje wysoką zwyżkę.

## ANKIETA W SPRAWIE WYBRZEŻA.

W Ministerstwie Robót Publicznych odbyła się ostatnio międzyministerjalna konferencja, na której ostatecznie ustalono termin, porządek dzienny i listę osób zaproszonych na ankietę uszną w sprawie rozwoju wybrzeża morskiego, która odbędzie się w Gdyni w dniach 2, 3 i 4 września r. b. Omawiane mają być na niej sprawy, związane z rozwojem wybrzeża, ze specjalnem uwzględnieniem rozwoju lotnisk nadmorskich oraz ruchu turystyczno-wycieczkowego nad morze.

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

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

Statek „Poznań” w dniu 20.V kończył w Gdańsku naładunek węgla do Gandawy. Z ładunkiem tym (ca 2.700 ton) wyszedł na morze dnia 21.V. Do Gandawy przybył dnia 25.V. Po wyładowaniu przywiezionego węgla rozpoczął w Gandawie naładunek ca 1.950 ton szmelcu żelaznego do Gdańska. Z Gandawy wypłynął w drogę powrotną dnia 5.VI. Do Gdańska przybył 8.VI i rozpoczął wyładunek przywiezionego złomu. Dnia 20.VI odplynął z Gdańska do Odense (Danja) z ładunkiem węgla.

Statek „Kraków” dnia 20.V znajdował się na morzu w drodze do Szwecji. Dnia 21.V przybył z ładunkiem węgla do Stockholmu. Dnia 24.V odplynął próżny ze Stockholmu do Gdyni, dokąd przybył dnia 26.V i rozpoczął naładunek świeżej partii węgla do Szwecji. Z ładunkiem tym (2687,5 ton) odplynął z Gdyni dnia 3.VI. Do Stockholmu zawinął ponownie dnia 4.VI. Po wyładowaniu przywiezionego węgla odszedł próżny do Gdyni dnia 11.VI. Do portu macierzystego przybył dnia 13.VI. Z nowym ładunkiem węgla (2562,5



Nad polskim morzem. Na plaży.

ton) odpłynął z Gdyni do portu Vallvik (Szwecja) dnia 18.VI. Do portu tego przybył dnia 20.VI.

Statek „Wilno” dnia 20.V ładował w Antwerpii tomasówkę do Gdańska. Z ładunkiem tym (2.523,5 ton) odpłynął dnia 26.V. Do Gdańska przybył dnia 29.V. Po wyładowaniu przywiezionej tomasówki wyszedł z Gdańska na morze dnia 15.VI z ładunkiem ca 620 sążni kopalniaków do Calais. Do portu tego przybył dnia 18.VI. Dnia 20.VI, wyładowywał w Calais przywiezione z Polski kopalniaki.

Statek „Kato wice”, dnia 20.V kończył w Gothenburgu wyładunek przywiezionego z Gdyni węgla. Dnia 21.V odpłynął próżny do Gdyni, dokąd przybył dnia 22.V. Dnia 31.V odpłynął z Gdyni do Halmstadt (Szwecja) z ładunkiem ca 2.700 ton węgla. Do Halmstadt przybył dnia 2.VI. Dnia 8.VI odpłynął próżny z powrotem do Gdyni, dokąd przybył dnia 10.VI. Dnia 17.VI odpłynął z nowym ładunkiem węgla (2.755 ton) do Trelleborgu (Szwecja). Do portu tego przybył dnia 18.VI. Dnia 20.VI wyładowywał w Trelleborgu przywieziony z Polski węgiel.

Statek „Toruń”, dnia 20.V ładował w Gdańsku ca 700 sążni drzewa do Gandawy. Z ładunkiem tym wyszedł na morze dnia 27.V. Do Gandawy przybył dnia 1.VI. Po wyładowaniu przywiezionego z Polski drzewa zabrał z Antwerpii ładunek tomasówki (ca 2.700 ton), z którym wyszedł do Gdańska dnia 11.VI. Do Gdańska przybył dnia 15.VI i rozpoczął wyładunek przywiezionej tomasówki. Dnia 20.VI był w porcie gdańskim.

Statek „Warta”, dnia 20.V przybył z ładunkiem ca 3.700 ton węgla z Gdańska do Gothenburga. Dnia 27.V odpłynął próżny z Gothenburga do Gdańska, dokąd przybył dnia 29.V i rozpoczął naładunek węgla do Algieru. Z ładunkiem tym (ca 3.700 ton) odpłynął z Gdańska do portu Bona w Algierze dnia 4.VI. Dnia 6.VI wieczorem przeszedł przez Kanał Kiloński. Dnia 18.VI przybył do portu Bona w Algierze. Dnia 20.VI wyładowywał w Bona przywieziony z Polski węgiel.

#### PODNIESIENIE BANDERY NA PRZYSTANI YACHT-KLUBU POLSKI.

Dnia 26 maja r. b. na przystani Yacht-Klubu Polski na Wiśle w Warszawie odbyła się uroczystość podniesienia bandery. Uroczystość tę zaszczycił swą obecnością p. Prezydent Rzeczypospolitej.

#### HARCERSKI OBÓZ MORSKI NA HELU.

Z prawdziwą radością należy stwierdzić, iż młodzież polska coraz to chętniej, z coraz to większym zapalem garnie się do sportów wodnych: pływania, wioślarstwa, oraz żeglarstwa.

Szczególniej harcerstwo, rozumiejąc doniosłe znaczenie morza dla Rzeczypospolitej, stworzyło specjalny typ drużyn żeglarskich, których dalszym rozwojem są drużyny morskie.

W czasie wakacji szkolnych w miesiącach lipcu i sierpniu, drużyny te zakładają stałe obozy, czy to nad morzem, o ile pozwalają na to warunki, czy to nad jeziorami, lub rzekami, gdzie odbywają ćwiczenia wodne.

Jednym z takich ośrodków ćwiczeń morskich był obóz hufca (grupa drużyn) „syberyjskiego”, składającego się z młodzieży polskiej, która wróciła z Syberji, częściowo przez Japonję i Amerykę, częściowo przez Ocean Indyjski, Kanał Sueski, Morze Śródziemne i Londyn do Gdańska. Młodzież tego hufca poznała już wiele i zrozumiała, jak ogromne znaczenie dla rozwoju państw ma morze.

Podobnie, jak w roku 1925, tak i w roku 1926 założono obóz na Helu. Hufiec, jedyny w Polsce koedukacyjny, liczy 130 chłopców i dziewcząt.

Obóz spotkał się z życzliwą pomocą władz wojskowych, oraz państwowych. Dowództwo floty w Gdyni wypożyczyło harcerzom trzy łodzie sześciowiosłowe, jedną z nich z ożagłowaniem i wszystkimi przyborami żeglarskimi, pozwalającymi na wypływanie na pełne morze.

Program obozu podzielono na dwa działy: „morski”, obejmujący szkołę pływania oraz wioślowania i żaglowanie; „ładowy”, mający na celu wychowanie fizyczne, ćwiczenia harcerskie, przysposobienie wojskowe. Oprócz tego młodzież pobierała lekcje eurytmiki, śpiewu i deklamacji chóralnej.

Celem przeszkolenia „morskiego” było przygotowanie młodzieży do dawania sobie rady na pełnym morzu. I jeśli weźmiemy pod uwagę młody wiek „marynarzy”, to takie wyniki w pływaniu, jak 2 chłopców 5000 mtr., 3 dziewczęta i 2 chłopców 3000 mtr., 5 dziewcząt i 3 chłopców 2500 mtr., i t. d. są zupełnie zadawalające.

Z licznych wycieczek po morzu naj-

większą była wycieczka łodzią żaglową z Pucka do Fregenhof przez Gdańsk po pełnem morzu.

Obsada mieszana w liczbie 15 uczestników i uczestników zdała egzamin morski i dała dowody, iż nie boi się fali, ani wodnych przestępstw.

Komendant obozu, inż. Jakubcewicz projektuje założenie na Helu stałego ośrodka obozów „morskich” dla młodzieży. Są na to już tak realne podstawy, jak 7000 m<sup>2</sup> ziemi przeznaczonych pod przyszłe budowle. Ośrodek taki, skupiający w czasie miesięcy letnich młodzież z całej Polski, byłby nie tylko letniskiem, na którym nabiera się siły fizycznej i używa się plaży, ale byłby szkołą umiłowania i zrozumienia morza przez młodzież, przyszłych obywateli.

#### CZASOPISMA I KSIĄŻKI NADEŚLANE.

Henryk Bagiński — „Zagadnienie dostępu Polski do morza” — Warszawa 1927. Nakł. Związku Obrony Kresów Zachodnich. Stron 418.

Cenna praca podpułkownika inż. H. Bagińskiego zawiera interesujący i gruntowny materiał geograficzny, historyczny, statystyczny i ekonomiczny, wszechstronnie oświetlający zagadnienie dostępu Polski do morza, jako podstawowy problem, z którym związana jest niepodległość i przyszłość Polski.

Pracy tej poświęcimy w następnym numerze „Morza” obszerniejsze sprawozdanie.

Leon Władysław Biegeleisen. „Szkoła a Gospodarstwo Narodowe”. Zarys gospodarczej polityki szkolnej. T. I. Warszawa 1927.

W przededniu reformy szkolnictwa ukazała się świeżo praca, która przystępując do oceny stosunków szkolnych i wychowawczych ze strony potrzeb gospodarstwa narodowego dąży do ustalenia dla stosunków naszych wskazań gospodarczej polityki szkolnej, nauki dotąd niedostatecznie docenianej, zarówno przez pedagogów jak i ekonomistów.

Praca prof. Biegeleisena, zawierająca bogaty materiał porównawczy ze stosunkami zachodnimi, wkraczając z natury rzeczy niejednokrotnie w zakres pedagogiczny, ma na celu przedewszystkiem rozwój gospodarczy kraju, zgodnie z zasadami nauki ekonomicznej.

# DLIA OFICJALNY L M I R Z

## PIĘKNA CHWILA

Piękny dzień tryumfu przeżywał nasz oddział wileński w końcu urzędzonego przez się tygodnia bandery.

Własnymi środkami, pracą własnych konstruktorów i własnych majstrów, ofiarnością własnych członków zbudował oddział pierwszą yolę żaglową i spuścił ją na jezioro Trockie w dniu 29-ym ub. m., urządził chrzest swojej „Mewy” i podniesienie bandery na własnej przystani.

Na uroczystość zjechała licznie publiczność wileńska. Przybył p. wojewoda Raczkiewicz. Ks. Biskup Bandurski, wice-wojewoda Malinowski, kurator okręgu naukowego p. dr. A. Ryniewicz; Zarząd Centralny L. M. i R. reprezentował dyr. A. Uziębło.

Uroczystość rozpoczął wielki wiec na rynku m. Trok. Z pod kolumny Wolności dyr. A. Uziębło pokrótce scharakteryzował doniosłość prac L. M. i R. i znaczenie żeglugi wogóle, a żeglarstwa w szczególności, wzywając obecnych do masowego udziału w uroczystości. Poczem pochod ruszył do malowniczego parku nad jeziorem. Tuż na wybrzeżu dumnie wznosił się w górę ustawiony przez członków Trockiego oddziału L. M. i R. wspaniały maszt sygnalizacyjny. Od brzegu aż do głębokiej wody prowadzi drewniane molo przystani — tuż obok na brzegu schronisko L. M. i R. Na dole stanęli szeregiem umundurowani członkowie.

Zwolna idzie po przed ich frontem czi-

godny ks. Biskup Bandurski. Głowy się odkrywają. Krótkie modły poprzedzają poświęcenie łodzi. Ks. Biskup zwraca błogosławieństwo na most, i schronisko, poczem zwraca się do zebranych z podniosłym kazaniem okolicznościowym.

Oczy sędziwego pasterza płoną, gdy, wskazując na piękny kołyszący się na fali statek, woła: „Niech uczy się młodzież na tym statku walczyć, niech uczy się zdobywać, płynąć z prądem i przeciw prądowi — z wiatrem i przeciw wiatrom!”

A gdy skończył, z mosiężnych trąb zabrzmiał hymn narodowy i wolno, majestatycznie na maszt, na schronisko, na „Mewę” wleciały trzy bandery.

Następnie z krążanku schroniska



przemówił prezes Wileńskiego Oddziału L. M. i R. kurator okręgu naukowego p. Ryniewicz, podnosząc doniosłość idei morskiej. Po nim zabrał głos dyr. A. Uziembło, sławiąc żeglarstwo, podnosząc zasługę oddziału wileńskiego, który kładzie jego podwaliny na pięknych jeziorach Wileńszczyzny i życząc żaglom „Mewy” pomyślnych wiatrów, a jej załodze męznego serca. Wreszcie dr. Czarnowski, konstruktor łodzi, jej istotny ojciec duchowy podnosił, że cała ona od planu, aż do ostatniego gwoźdźca, od stępy i miecza do żagła wykonana została w Wilnie i przez Wilnian.

Następnie prezes O. W. zaprosił na Rodziców chrzestnych statku wice-wojewodzinę Malinowską i wojewodę Raczkiewicza w pierwszej parze i kapitanową Borową i dyr. Uziembłę w drugiej.

Na pokład „Mewy” trysnęła struga szampana. P. wojewoda Raczkiewicz stanął pod masztem. W słowach mocnych, silnych ujął p. wojewoda treść naszego dążenia nad morze, konieczność wyłożonej pracy w tym kierunku i doniosłość poczynań Ligi Morskiej i Rzecznej. Wstyd temu, kto do niej nie należy — mówił p. wojewoda, wśród gorących, entuzjastycznych oklasków.

Jeszcze chwila, a liny łodzi się naciągnęły, kotwica poszła w górę i „Mewa” spokojnie, lekko, wśród niemilkających oklasków i wiwatów, wypłynęła na wody jeziora w labirynt jego wysp, biejąc żaglem na tle błękitu nieba, zieleni ostrowi i zmarszczonego lazuru wody. Na jezioro Wileńszczyzny spłynął ptak biały — pierwszy, a ten kto widział ów zapał, z jakim witały go tłumy zebrane — rozumiał, że niebawem mnożyć się on pocznie, a białe skrzydła żagli ukażą się na jeziorach Naroczy, Widrów, Dryświaty — w tym pięknym kraju gdzie tyle, tyle jest wody — i tyle rodzi się dla niej umiłowania.

„Jezioro Trockie zamykają ze wszystkich stron brzegi — mówił na wiecu dyr. Uziembło — lecz świat dla człowieka nie ma granic i żeglarz tu wyrobiony popłynie kiedyś próbować swych sił na szerokich falach oceanu”.

*Świadek*

#### POSIEDZENIE RADY L. M. i R.

Dn. 14.VI b. r. odbyło się posiedzenie Rady Ligi Morskiej i Rzecznej.

Po ożywionej dyskusji nad nowym statutem Ligi Morskiej i Rzecznej postanowiono:

- 1) Przekazać Zarządowi ponowne zredagowanie statutu L. M. i R.
- 2) Rozesłać do Oddziałów L. M. i R. projekt statutu.
- 3) Członków Rady L. M. i R., oraz Oddziały prosić o nadsyłanie (na piśmie) swych uwag o nowym statucie L. M. i R. do dn. 15 sierpnia.
- 4) Odroczyć walne zebranie do jesieni, ze względu na niewykończone prace statutowe. Termin walnego zebrania ustali Rada na jednym z następnych posiedzeń.

#### ZEBRANIE ZARZĄDU L. M. i R.

Dn. 8 czerwca odbyło się zebranie Centralnego Zarządu L. M. i R.

Zarząd zatwierdził 3 nowe Oddziały w Borze, Chorzowie i Łomży.

Członkami Zarządu w Borze zostali pp.: soltys Barlasz — prezes, Kąkol II — v. prezes, Piłat — sekretarz, Kustosz — skarbnik.

Do Zarządu Oddziału w Łomży weszli pp.: pułk. Minski, Cygański, Pionka, Koziarski, Roszkowski, Gnapora, Kaczyń-



*Poświęcenie schroniska Wileńskiego Oddziału Ligi M. i R. w Trokach.*

*Przemawia prezes oddziału dr. A. Ryniewicz.*

*Za nim stoją: J. E. Ks. Biskup Bandurski i wojewoda Raczkiewicz.*



*Jacht „Mewa” Wileńskiego Oddziału Ligi M. i R. na jeziorze Trockim. Podniesienie bandery. Na rufie stoi budowniczy jachtu dr. Cz. Czarnowski.*

ski, Do Komisji rewizyjnej pp.: dr. Mendowski, Jaźwiński, Siwik, Wilhelm, Wejner.

W Oddziale w Chorzowie dn. 17 czerwca odbędzie się Walne zebranie, na którym zostanie wybrany Zarząd.

#### OBJAZDY DYREKTORA LIGI.

Dyrektor centrali odwiedził 7 Oddziałów: w Wilnie, w Dąbrowie Górniczej, w Krakowie, w Katowicach, w Królewskiej Hucie, w Grodzisku Mazowieckim i w Łodzi, wygłaszając odczyty publiczne w Wilnie i w Dąbrowie Górniczej.

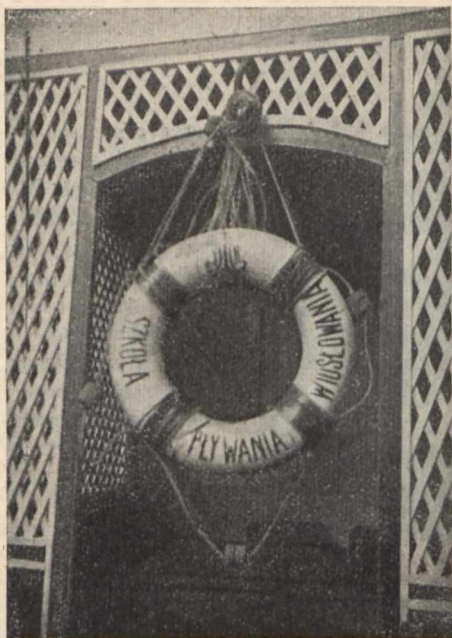
#### ODDZIAŁ L. M. i R. W KATOWICACH.

Dn. 14 maja b. r. odbyło się Walne zebranie Oddziału L. M. i R. w Katowicach.

Zebranie zgaśli przewodniczący Zarządu p. adwokat Antoni Rostek, proponując na przewodniczącego Zebrania p. min. Józefa Kiedronia. Wniosek przyjęto przez aklamację. Po krótkim przemówieniu, w którym p. minister zwrócił uwagę na doniosłe znaczenie L. M. i R., przystąpiono

do odczytania protokołu ostatniego zebrania. Następnie ze sprawozdania Zarządu L. M. i R. w Katowicach widzimy, że Zarząd dążył w pierwszym rzędzie do zainteresowania ideą Ligi prowincji. W tym celu Zarząd przystąpił do objazdu gmin i magistratów województwa śląskiego, a wynikiem tej działalności było założenie Oddziałów: w Królewskiej Hucie, w Siemianowicach, w Wielkich Hajdukach, w Mysłowicach, w Chorzowie i w Rydułtowatych. Dążąc do rozwoju Oddziału Katowickiego Zarząd rozpoczął agitację indywidualną, t. j. członkowie Ligi rozdawali deklaracje swoim znajomym i w wyniku tej akcji Oddział Katowicki, mający na początku 48 członków-założycieli, powiększył się i liczy obecnie 240 członków.

W okresie sprawozdawczym Zarząd urządził odczyt „O rozbudowie portu w Gdyni”, który wygłosił Dyrektor Żeglugi Polskiej p. J. Rummel. W 299-tą rocznicę zwycięstwa floty polskiej nad szwedzką Zarząd zorganizował akademję i wydał jednodniówkę. Urządzono 9 pokazów



Koło ratunkowe, wykonane przez wyórnę Oddziału L. M. i R. w Łodzi.

filmowych dla młodzieży i wojska, poczem filmy te, ilustrujące życie naszej marynarki wojaskowej i handlowej, wypożyczono Oddziałowi w Królewskiej Hucie.

Fundusze Oddział czerpał przez inkasowanie składek od członków, przez zorganizowanie „Balu morskiego”, który dał 1.400 zł. dochodu i t. d. Od p. wojewody Grażyńskiego otrzymano 500 zł. subwencji.

Do nowego Zarządu Oddziału L. M. i R. w Katowicach przez aklamację wybrano poprzedni Zarząd w całym jego składzie, dopełniając go nowymi członkami. Zarząd stanowią pp.: adwokat Antoni Rostek — prezes, inż. Młodzianowski — v. prezes, inż. Wyszyński — sekretarz, por. Tyszel — z. sekretarza, dyr. Pieniążek — skarbnik, członkowie: inż. Grabowski, kpt. Oszek, dyr. Surówka, p. Laskowska, radca Sikorski, mjr. Radziulewicz, inż. Nowakowski, inż. Suszyński. Zastępcy pp: kpt. Buczek, dr. Mierzejewski, dr. Zaleski, inż. Torkiewicz, p. Koraszewska, p. Hlondowa.

#### Z ODDZIAŁU W KRÓLEWSKIEJ HUCIE.

Dn. 4 i 5 czerwca b. r. Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Królewskiej Hucie zorganizował wycieczkę towarzyską nad polskie wybrzeże. W wycieczce tej wzięło udział 1087 osób, z których połowa była z Królewskiej Huty, reszta zaś z innych miejscowości Górnego Śląska.

Wycieczka ta oprócz zwiedzenia wybrzeża polskiego miała na celu wręczenie bandery torpedowcowi „Ślązakowi” w imieniu całego ludu śląskiego. Uroczystość odbyła się na pokładzie „Ślązaka”. Odprawione zostało nabożeństwo, do Mszy Św. śpiewały połączone chóry męskie urzędników kopalń skarbowych w Królewskiej Hucie.

Obecnością swą zaszczyli podniosłą tę uroczystość pp.: dowódca floty komandor Unrug, kom. Solski, kom. Korytowski, starosta morski generał Zaruski, dyrektor „Żegluga Polskiej” Rummel, burmistrz Królewskiej Huty p. Dubiel, i inni.

Po Mszy Św. odbyło się poświęcenie bandery ufundowanej przez magistrat Królewskiej Huty, którą p. burmistrz Dubiel wręczył dowódcy „Ślązaka”. W przemówieniu podkreślił p. Dubiel „że Śląsk Górny nierozdzielnie połączony jest z morzem”. Następnie wniesiono okrzyki na cześć p. Prezydenta Rzeczypospolitej i marynarki wojennej. Przy dźwiękach hymnu narodowego podniesiono ofiarowaną banderę na Ślązaku, następnie uczestnicy uroczystości odśpiewali „Boże coś Polskę”.

Po zakończeniu uroczystości na „Ślązaku”, zwiedzono pod przewodnictwem p. kapitana portu Zaleskiego żaglowiec szkolny marynarki handlowej „L w ó w”, holownik „Ursus” i torpedowiec „Pomorzanin”.

5 czerwca zwiedzono stocznę Gdańską.

Następnie wycieczka grupami zwiedzała miasto Gdańsk.

Popołudniu nastąpił odjazd do Królewskiej Huty.

Sukces wycieczki był nadzwyczajny. Członkowie L. M. i R. na Śląsku ogólnie domagają się urządzenia drugiej takiej wycieczki.

Na tem miejscu pozwalamy sobie wyrazić najserdeczniejsze podziękowanie wszystkim tym, którzy przyczynili się do zorganizowania tej największej wycieczki, jaka kiedykolwiek nad morzem polskim bawiła.

#### ODDZIAŁ L. M. i R. W ŁODZI.

W Oddziale łódzkim powstała myśl stworzenia towarzystwa ratunkowego na morzu i rzekach.

Również przy Oddziale łódzkim zorganizowana została wytwórnia kół ratunkowych.

Dn. 16.VI b. r. poświęcona została szkoła pływania L. M. i R.

Przemysł Rybny

„Rybkol”

— C E N T R A L A —

WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKIE 4.

Tel. 83-21 = 83-28.

# POLSKI BANK PRZEMYSŁOWY

Oddział w Warszawie.

# ZJEDNOCZONE WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO TRANSPORTU I ŻEGLUGI POLSKIEJ SP. AKC.

uruchomiło dwie codzienne bezpośrednie linje pasażerskie

## WARSZAWA — TORUŃ

przez Płock — Włocławek — Ciechocinek

Statkami jednopokładowymi „JAGIELŁO” — „ŁOKIETEK” — „SOWIŃSKI”.

Odjazd codziennie z Warszawy o godz. 9 rano.

Odjazd codziennie z Torunia o godz. 16.—.

Statkami dwupokładowymi „POLSKA” — „FRANCJA” — „KANIOWCZYK”.

Odjazd codziennie z Warszawy o godz. 23.30.

Odjazd codziennie z Torunia o godz. 6 rano.

Oddzielne kabiny I i II klasy.

Pierwszorzędne bufety.

Salony z planinami.

### CENY PRZEJAZDU:

Warszawa — Płock	kl. I zł. 9	kl. II zł. 7	kl. III zł. 4	Warszawa — Ciechocinek	kl. I zł. 14.50	kl. II zł. 9.80	kl. III zł. 7.20
" Włocławek	" 11	" 8	" 6	" Toruń	" 17	" 11	" 8

Pościel na żądanie w kajutach sypialnych kosztuje zł. 3.—. Grupy szkolne oraz zbiorowe korzystają z ulg.

Bezpośrednia linja pasażerska

## WARSZAWA — PUŁAWY — SANDOMIERZ

Parostatkł tej linji w Puławach przestoju nocnego nie mają.

Statek „WARNEŃCZYK”, kursujący na tej linji, posiada kabiny kl. I z miejscami sypialniami.

Odjazd codziennie: z Warszawy do Puław o godz. 16.—  
z Puław do Sandomierza " 10.—  
z Sandomierza do Puław " 6.—  
z Puław do Warszawy " 18.—

Ceny przejazdu:

z Warszawy do Puław kl. I zł. 4.80, kl. II zł. 3.50  
z Warszawy do Sandomierza kl. I zł. 10.—, kl. II zł. 7.—

Kasa zamawiań na Toruńską linję, Warszawa, Nowy-Świat 35, czynna od 10 do 15 godz. codziennie oprócz świąt, tel. 160-22.  
Informacje telefoniczne tel. 201-96 od godz. 9 do 12 i na przystani tel. 37-97 w ciągu całego dnia.

Wszystkie agentury T-wa załatwiają ekspedycję bagażu i towaru.

Przystanie w Warszawie z lewej strony mostu Kierbedzia.

Telefon 37-97 i 94-79.

## GÓRNOŚLĄSKIE

# ZJEDNOCZONE HUTY KRÓLEWSKA I LAURA

Spółka Akcyjna Górniczo-Hutnicza.

Zarząd Centralny: Katowice, ulica Konckiego № 1—3. Telefon 899.

WĘGIEL, KOKS i PRODUKTY POBOCZNE.

ŻELAZO WALCOWANE, SZYNY i AKCESORJA.

BLACHY.

RURY GAZOWE i KOTŁOWE.

WAGONY TOWAROWE. CYSTERNY.

ZESTAWY KOŁOWE. SPRĘŻYNY.

ZWROTNICE KOLEJOWE.

CZĘŚCI TŁOCZONE DO WAGONÓW i SAMOCHODÓW.

ŻÓRAWIE PODNOŚNE WSZELKICH TYPÓW.

BUDOWA MASZYN WSZELKIEGO RODZAJU.

Własne organizacje handlowe:

„Żelazohurt”, Sp. z o. o., Katowice z oddziałami w Poznaniu, Bydgoszczy, Warszawie, Lwowie, Gdańsku, i Bytomiu oraz do Koncernu należące firmy:

„Tehag” Tow. Handlowe, Sp. z o. o., Katowice i Górnośląski Handel Żelaza, Sp. z o. o., Królewska Huta. Polski Eksport Żelaza, Sp. z o. o. Katowice, z oddziałami w Warszawie i Hamburgu.

Laura, Sp. Akc. w Bukareszcie.

Przedstawicielstwa:

Dom handlowy H. Meyer, Warszawa, ul. Traugutta 2.  
Tow. dla Przemysłu Rolnego, Warszawa, Galeria Luxemburga.

Tow. Handlowo-Ajenturowe, S.-A., Lwów, Pańska 11.

Sprzedaż węgla przez Spółkę z ogran. odpowiedzialn. „PROGRESS”, Katowice.

Sprzedaż produktów ubocznych przez Spółkę z o. o. „Carbochemja”, Katowice.

# LIGNOZA

SPÓŁKA AKCYJNA

\*\*\*

FABRYKI

W KRYWAŁDZIE, PNIOWCU  
I STARYM BIERUNIU

\*\*\*

WSZELKIEGO RODZAJU

MATERJAŁY WYBUCHOWE,  
LONTY, ZAPALNIKI, KAPISZONY

I T. P.

\*\*\*

GENERALNA DYREKCJA

KATOWICE, DWORCOWA 13.

Telefon Nr. 1355 i 1520.

Latarnie projekcyjne.

Epidjaskopy.

Wielki wybór przezroczy.

Przyrządy

do antropometri i psychotechniki.

Mapy. Globusy

poleca

„POMOC SZKOLNA”

Sp. Ks. z ogr. odp.

Warszawa, Krak.-Przedmieście 38.

Tel. 217-16 i 191-32.

## TOWARZYSTWO SOSNOWIECKICH FABRYK RUR I ŻELAZA

SP. AKC. W SOSNOWCU

ZARZĄD GŁÓWNY I BIURO SPRZEDAŻY: WARSZAWA, MAZOWIECKA 7. TELEFON 51-61.

Zakłady w Sosnowcu i Zawierciu wytwarzają:

Rury bez szwu i spawane do gazu i wody czarne i ocynkowane, łączniki do nich, rury do kotłów różnych systemów, cienkościenne do wyrobu mebli, rowerów, aeroplanów, różnych aparatów, do kanalizacji wzamian lanych, parowozowe i inne.

Wężownice z rur bez szwu wszelkich kształtów i wymiarów. // Słupy rurowe do lamp łukowych, tramwajów, telefonów i telegrafu. // Blachy żelazne i stalowe. // Beczki stalowe do płynów pomalowane i ocynkowane. // Żelazo handlowe wszelkich fasonów i stal. // Żelazo do wyrobu podków. // Wały stalowe. // Walcówkę do wyrobu gwoździ i drutu. // Żelazo do wyrobu podkowiaków (hufnali). // Żelazo na nity i śruby. // Żerdzie wiertnicze i druty pompowe. // Lemiesz i odkładnie do pługów. // Odlewy stalowe. // Stal specjalna z elektrycznych pieców.

# ZAKŁADY HOHENLOHEGO

HOHENLOHEWERKE

WEŁNOWIEC G. ŚL.

HOHENLOHEHÜTTE O.-S.

Telegramy: Hohenlohe,  
Wełnowiec Górny Śląsk.

Tel. Zarządu Głównego:  
Katowice 440, 448, 454.

## ODDZIAŁ I. WĘGIEL

Węgiel płomienny z kopalń:  
Maks, Wujek, Jerzy, Zjed-  
noczona Hohenlohe - Fanny.  
Brykiety z kopalni „Wujek”  
o znaku H. W.

WYŁĄCZNE ZASTĘPSTWO  
SPRZEDAŻY WĘGLA FIRMA

„FULMEN”

GÓRNOŚLĄSKI HANDEL WĘGLA  
SPÓŁKA Z OGR. ODP.

KATOWICE

Ul. Juljusza Ligonia № 3, 5, 7.

Telefony № 497, 498, 807,  
2271, 2272.

## ODDZIAŁ II. METALE

Blacha cynkowa. Cynk H. H.  
Korona (podwójnie rafinowa-  
ny). Cynk Hohenlohe (rafi-  
nowany i nierafinowany). Pył  
cynkowy. Oryginalny ołów  
hutniczy.

## ODDZIAŁ III. KWASY

Kwas siarkowy (60° Be) techn.  
czysty. Kwas siarkowy od  
92—100%<sub>0</sub>. Oleum 12 i 20%<sub>0</sub>.

# Bilans Banku Handlowego w Warszawie Sp. Akc. d. 31 grudnia 1926 r.

STAN CZYNNY.

STAN BIERNY.

TYTUŁ RACHUNKU	Złote i grosze	Złote i grosze	TYTUŁ RACHUNKU	Złote i grosze	Złote i grosze
1 Gotowizna w kasie . . . . .	618.568	62	1 Kapitał zakładowy . . . . .	7.500.000	—
2 Pozostałość w Banku Polskim i P. K. O. . . . .	1.329.226	58	2 " rezerwowo . . . . .	9.398	50
3 Waluty zagraniczne . . . . .	520.933	24	3 Lokacje terminowe . . . . .	353.388	17
4 Papiery wartościowe własne . . . . .	2.226.339	58	4 Rachunki czekowe i wkłady oszczędnościowe . . . . .	4.102.057	95
5 Udział w przedsiębiorstwach konsorcjalnych . . . . .	3.639.147	59	5 Rachunki bieżące osób i firm . . . . .	12.607.035	50
6 Wylosowane papiery wartościowe i kupony . . . . .	507	01	6 Redyskonto weksli . . . . .		9.846.578
7 Weksle zdyskontowane . . . . .		25.728.095	7 Korespondenci — banki Loro . . . . .		1.200.095
8 Weksle protestowane . . . . .		639.810	8 " " Nostro . . . . .		32.761.187
9 Rachunki bieżące osób i firm . . . . .		17.451.361	9 Przekazy na bank . . . . .		120.825
10 Korespondenci — banki Loro . . . . .		2.172.450	10 Wierzyciele hipoteczni . . . . .		391.066
11 " " Nostro . . . . .		2.648.672	11 Procenty na rok 1927 . . . . .		150.764
12 Nieruchomości . . . . .		11.806.089	12 Rachunki z Oddziałami . . . . .		9.627
13 Ruchomości . . . . .		68.607	13 Rachunki przechodnie . . . . .		491.526
14 Rachunki przechodnie . . . . .		763.742	14 Dywidendy niepodniesione . . . . .		70.001
		69.613.552			69.613.552
15 Udzielone gwarancje . . . . .		3.703.393	15 Zobowiązania z tytułu udzielonych gwarancji . . . . .		3.703.393
16 Inkaso . . . . .		8.212.531	16 Różni za inkaso . . . . .		8.212.531
		82.529.477			81.529.477
		64			64

## Rachunek zysków i strat za 1926 rok.

WINIEN.

MA.

	Złote i grosze	Złote i grosze		Złote i grosze	Złote i grosze
<b>PROCENTY NA CIĘŻAR BANKU:</b>			<b>PROCENTY NA DOBRO BANKU:</b>		
od weksli redyskontowanych . . . . .	1.079.881	11	od weksli zdyskontowanych . . . . .	5.072.282	45
" rachunków czekowych wkładów i oszczędności . . . . .	373.749	41	" otwartych kredytów . . . . .	230.334	68
" kapitałów na lokacji . . . . .	29.363	64	" rachunków bieżących . . . . .	2.070.998	84
" rachunków bieżących . . . . .	3.784.119	47			7.373.615
		5.267.113	<b>PROWIZJE:</b>		
<b>KOSZTY HANDLOWE:</b>			od różnych operacji . . . . .		2.576.841
utrzymanie personelu . . . . .	4.257.078	12			
wydatki biurowe i handlowe . . . . .	599.735	92	<b>RÓŻNICE KURSU:</b>		
najem i utrzymanie lokalu . . . . .	279.833	66	na operacjach papierami wartościowymi . . . . .	2.069.952	12
ofiary na cele społeczne . . . . .	3.230	—	na operacjach walutowych . . . . .	389.391	94
		5.139.877			2.459.344
<b>PODATKI PAŃSTWOWE i KOMUNALNE . . . . .</b>		672.439	<b>WPLYW NALEŻNOŚCI DAWNIEJ ODPISANYCH NA STRATY . . . . .</b>		275.904
<b>ŚWIADCZENIA SOCJALNE . . . . .</b>		158.513	<b>INNE WPLYWY . . . . .</b>		309.334
<b>ODPISY NA STRATY Z TYTUŁU NALEŻNOŚCI WĄTPLIWYCH . . . . .</b>		1.757.096			12.995.040
		12.995.040			88
		88			88

*Prawdziwi Smakosze i Znawcy uznali, że*

# PIWO

*z Browaru Książęcego w Tychach*

*(Górny Śląsk)*

*JEST NAJLEPSZE*

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

GWARECTWO WATERLOO

KOPALNIA WĘGLA EMINENCJA

Poczta Załęże, pow. Katowice G. Śl.

Nr. tel.: 37, 595, 1354.

WĘGIEL

o długim płomieniu pierwszorzędnej jakości  
w gatunkach zwykłych i kombinowanych.

Sprzedaż przez firmę „ROBUR” w Katowicach, ul. Powstańców.

# GIESCHE SPÓŁKA AKCYJNA KATOWICE G. ŚL., UL. PODGÓRNA 4.

WĘGIEL KAMIENNY, CYNK SUROWY, CYNK RAFINOWANY, CYNK PRASOWANY, BLACHA  
CYNKOWA, WSZELKIEGO RODZAJU KUBKI CYNKOWE, KADM, OŁÓW, RURY OŁOWIANE,  
BLACHY OŁOWIANE, DRUT OŁOWIANY, GLEJTA OŁOWIANA, PLOMBY OŁOWIANE, ŚRUT,  
MINJA, CYNA DO LUTOWANIA, KWAS SIARCZANY WSZELKICH STOPNIOWOŚCI, OLEUM 20%.

Giesche Spółka Akcyjna jest prawną następczynią na terenie Państwa Polskiego Towarzystwa Górniczego Georg von Giesche's Erben we Wrocławiu, istniejącego od przeszło 200 lat. Z dniem 1 sierpnia 1926 r. większość akcji należących do Towarzystwa Georg von Giesche's Erben przeszła w ręce amerykańskiego konsorcjum „Silesian-American Corporation”. Spółka posiada kopalnie węgla, rudy cynkowej i ołowianej, nadto huty cynkowe i ołowiane, oraz należące do nich zakłady uboczne. Do posiadłości Spółki należą:

## 1. Kopalnie węgla kamiennego:

- a) Kopalnia „Giesche” w Nikiszowcu. Załoga liczy 6800 robotników. Wydobycie węgla kamiennego wynosi ca. 1.500.000 ton rocznie.
- b) Kopalnia „Kleofas” w Załężu. Załoga liczy 3200 robotników. Wydobycie węgla kamiennego wynosi ca. 750.000 ton rocznie.

## 2. Kopalnie rudy cynkowej i ołowianej:

- a) Kopalnia „Szarlej Biały” koło Brzezin. Załoga liczy 2800 robotników.
- b) Kopalnia „Matylda” koło Chrzanowa. Załoga liczy 200 robotników.

Kopalnia „Matylda” została podczas wojny w r. 1917 zatopiona z powodu zepsucia się maszyny. Obecnie przeprowadza się odwodnienie kopalni i prawdopodobnie wkrótce nastąpi ponowne jej uruchomienie.

## 3. Zakłady hutnicze:

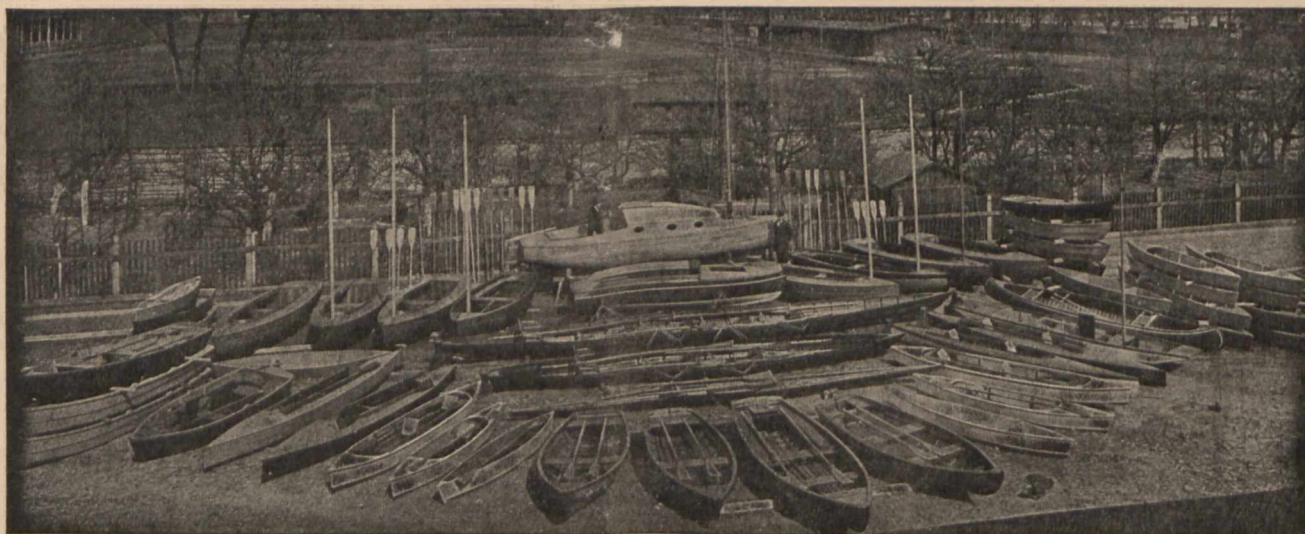
a) na Polskim Górnym Śląsku:  
Prażalnie blendy huty „Recke”, huty „Lieres” i huty „Saeger”,  
huty cynkowe „Wilhelmina”, „Paweł”, „Bernhardi” i „Uthemann”,  
huta ołowiana „Walther-Croneck”,  
walcownia cynku w Szopienicach.

b) w Małopolsce:  
Prażalnie blendy, huty cynkowe i ołowiane w Trzebini,  
walcownia cynku w Trzebini.

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

## 4. Inne posiadłości:

Oprócz tego Spółka posiada: Dobra rycerskie Załęże, Mała Dąbrówka, Mokre, Jedlina, Baranowice, rewiry leśne Giszowiec, Załęże, Mokre, Jedlina, Baranowice, Chrzanów, Balin, Kąty i inne grunta o ogólnej przestrzeni mniej więcej 7500 ha.



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

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

Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Elektoralna 2, tel. 15-63.  
Przedstawicielstwo: Katowice: Warszawska 27. Konto P. K. O. 303.463. Przy inkasowaniu należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 gr. tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

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

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF

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