

M O R Z E

Organ Ligi Morskiej i RZECZnej



Król Władysław IV
Jako Budowniczy Floty Polskiej

KSIĘGARNIA ŚW. WOJCIECHA

POZNAŃ :: WARSZAWA :: WILNO :: LUBLIN

poleca swe nowości:

Moreaux T. TAJEMNICA BYTU. 4 tomy.

Cz. I. Skąd pochodzimy? Cz. II. Gdzie jesteśmy? Cz. III. Kim jesteśmy? Cz. IV. Dokąd dążymy? Ogółem stron. XX+556, ilustr. 448.

Komplet 4 tomów w broszurze. 16.—

Komplet 4 tomów w oprawie. 20.—

Tomy poszczególne w broszurze:

I. 5.— zł., II. 4.50 zł., III. 4.— zł., IV. 4.—

Tomy poszczególne w oprawie.

Tom I—II. 11 zł. Tom III—IV. 9.50 zł.

Dzieło znakomitego francuskiego astronoma, udostępniające szerokiemu ogółowi czytelników najciekawsze zagadnienia z dziedziny astronomji, geologii, etnologji, prahistorji i nauk pokrewnych.

Lilavati. ROZRYWKI MATEMATYCZNE.

Stron. 312, rysunków 172 i 1 tablica.

W broszurze. 6.50

W oprawie. 7.50

Książka jedyna w swym rodzaju! Doskonały podarek dla młodzieży od lat 14 i dla osób dorosłych. Zbiór kilkuset najciekawszych a łatwych rozrywek matematycznych egipskich, hinduskich, chińskich, starogreckich, arabskich, średniowiecznych i nowoczesnych. Niewyczerpane źródło pomysłów dla miłego, intelektualnego urozmaicenia zebranych towarzyskich.

poza tem:

DLA MAŁYCH DZIECI

(Książki bogato ilustrowane).

Aleksandrowicz-Rabska. Dzień królików,
kart. 3.—

Ebrem. W krainie cukierków, kart. 3.—

German. O małym królu i leśnej panience,
kart. 3.—

Weryho M. Wśród swoich, br. 4—, kart. 5.—

Wyrobek Z. As i Murcio, kart. 3.50

DLA STARSZYCH DZIECI

(Książki bogato ilustrowane).

Duninówna H. Na skraju lasu, kart. 3.40

Oppman A. (Or-Ot). Legendy warszawskie,
kart. 5.40

— Polski zaklęty świat, kart. 6.—

Piasecka J. Koledzy Romcia, kart. 4.20

Rosinkiewicz K. Szara brać, kart. 3.20

Żulińska B. (C. R.). Mały Jezus. Wyd. 2-gie,
kart. 3.60

DLA MŁODZIEŻY

(Książki bogato ilustrowane).

Cooper J. F. Pięcioksiąg przygód Sokolego Oka.
Wydanie zupełne. Księga I, Zwierzobójca,
kart. 7.20

— Szpieg, kart. 6.—

Czeska-Mączyńska. W obronie Gdańska, kart.
4.20

Dyakowski B. Wędrowki zwierząt i roślin.
Wyd. 2-gie, kart. 3.80

Kompf A. Nieśmiertelne świeczniki narodu polskiego. Wyd. 3-cie, kart. 5.—

Korsak W. Na tropie przyrody. Wyd. 2-gie
i 3-cie, kart. 5.40

Rosinkiewicz K. Złoty sen Lamikai, kart. 4.20

Sopoćko-Grzymałowski. Na tropach ludzi i zwierząt, kart. 3.50

Verne J. Tajemniczy pilot, kart. 4.50

— W krainie białych niedźwiedzi, kart. 6.—

— W pogoni za meteorem. Wydanie 2-gie, kart.
4.50

DLA DORASTAJĄCEJ MŁODZIEŻY

i OSÓB DOROSŁYCH

Herczeg. Gyurkoviscowie —.—

Jabłonowski W. Amica Italia. 3.50

Kiedrzyński St. Dym ofiarny 6.—

Kraushar A. Dawne pałace warszawskie,
broszura 15.—

karton 17.—

w oprawie w płótno 20.—

Miłaszewska W. Zatrzymany zegar. 3.20

— Cmentarz i sad 3.50

Niedbał L. X. Z łowisk wielkopolskich, broszura 7.50, kart. 10.—

Smolarski M. Miasto światłości 2.80

— Uczta Baltazara 4.—

Szczepkowski J. Władcy kniei, brosz. 3.60

karton 4.50

Weysenhoff J. Mój pamiętnik literacki. 4.—

Sztaudynger J. Dom mój 1.60

Zegadłowicz E. Godzinki. Poezje. 2.—

Burkath. Wybór kołęd polskich. Cz. I. 1.60

— Cz. II 1.60

H. ALTENBERG

KSIĘGARNIA WYDAWNICZA
WE LWOWIE, ULICA PAŃSKA Nr. 16

JULJUSZ SŁOWACKI

„KRÓL DUCH”

Wydanie zupełne, komentowane. — Układ i komentarze
J. G. Pawlikowskiego. — Tom I teksty, tom II komenta-
rze. — W ozdobnej, złoczonej opr. zł. 104.—, brosz. zł. 95.—.

INNE NOWOŚCI:

<i>Swiatkowski J.</i> Fotografia praktyczna dla użytku amatorów i fotografów zawodowych	12.—
— <i>Wierchy.</i> Rocznik poświęcony górcom i góral- szczyźnie. Rocznik I-szy zł. 7.50, II-gi 10.—, III-ci	15.—
<i>Parandowski J.</i> Eros na Olimpie	12.—
<i>Treter M.</i> „Dunikowski” album	25.—
<i>Wasylewski St.</i> Portrety pań wytwornych	30.—
— <i>Sztambuch,</i> skarbnica romantyzmu	4.—
— <i>O miłości romantycznej</i>	4.—
— <i>Szambelanowa z Walewic.</i>	3.—
<i>Kubala.</i> Szkice historyczne. Zł. 4.—, w opr.	7.—
— <i>Wojny duńskie.</i> Brosz. zł. 4.—, w opr.	5.—
— <i>Jerzy Ossoliński.</i> Zł. 4.—, w opr.	7.—
<i>Wells.</i> Historia świata	5.—
<i>Wilde.</i> Poezje. Zł. 5.— w opr.	8.—

BIBLIOTEKA MINJATUROWA: ZŁ. 2.60

- 1) *Parandowski J.* Aspazja. 2) *Żeleński T.* Pani Hańska.
- 3) *Wasylewski St.* Madame Zajączek.

Katalogi do dzieł nakładowych i komisowych z zakresu historii, sztuki i literatury, matematyki, nauk przyrodniczych, techniki i medycyny wysyłamy odwrotnie, bezpłatnie.

Dogodne spłaty miesięczne.

NIEZBĘDNE DLA ELEGANCKIEJ I PRAKTYCZNEJ
KOBIECY JEST PISMO KOBIECE:

„ŚWIAT KOBIECY”

Ilustrowany dwutygodnik, poświęcony modzie, robotom ręcznym, higienie, pielęgnowaniu piękności, sprawom prowadzenia i urządzenia domu, przynosi powieści, korespondencje zagraniczne, teatralne i t. d. Udziela wszelkich porad, dostarcza krojów oraz wzorów robót ręcznych. Prenumerata miesięczna zł. 3.60. Na żądanie numer okazowy wysyła bezpłatnie administracja „Świata Kobięcego”:

Lwów, ul. Chorążczyzny 27.

NIEZBĘDNE DLA ROLNIKA JEST NAJPOWAŻNIEJSZE
POLSKIE PISMO ROLNICZE:

„ROLNIK”

Ilustrowany tygodnik, poświęcony wszelkim sprawom rolnika i hodowcę obchodzącym. Udziela cennych porad. Prenumerata kwartalna zł. 8.—, wraz z dodatkiem „Prze-
gląd Ogrodniczy” zł. 10.—. Numer okazowy wysyła na
żądanie bezpłatnie administracja „Rolnika”:

Lwów, ul. Chorążczyzny 27.

W żadnym domu kulturalnym nie może zabraknąć choćby
biblioteczki. Wszelkie książki i nuty udzielane są na raty.

KSIĘGARNIA POLSKA B. POŁONIECKIEGO

we Lwowie, ul. Akademicka 2 a.

Na żądanie wysyła katalogi. Własna introligatornia.

KSIĘGARNIA NAUKOWA

POLSKIE T-WO PEDAGOGICZNE — LWÓW
M. ARCT — WARSZAWA
SP. Z OGR. ODP. WE LWOWIE

LWÓW — DROHOBYCZ — RÓWNE

posiada na składzie w wielkim wyborze
książki dla dzieci i młodzieży, beletry-
stykę i dzieła naukowe w języku pol-
skim, francuskim, angielskim i włoskim.

P. T. INŻYNIEROM, GEOMETROM,
DROGOMISTRZOM POLECA:

- K. Skibiński.* Tyczenie tras, dróg, kolei że-
laznych, kanałów spławnych, rzek. Cz. I,
opisowa. Cz. II, tabele (format kieszon-
kowy). 4.—
— *Mury oporowe, mury podporowe, przyczół-
ki mostowe.* 1.25
— *Równowaga sypkich materiałów.* 1.60

Wszelkie zamówienia skutecznie się odwrotnie.

NAJLEPSZE!

W PRACY

NAJCICHSZE

MASZYNY DO PISANIA



„REMINGTON”

Biurowe — z „idealnym uderzeniem”.

Małe — do użytku prywatnego.

Tow. BLOCK-BRUN, Sp. Akc.

Warszawa — Hotel Bristol.

Oddziały w większych miastach Polski.

BIURO TECHNICZNE

Juljan Kraushar

INŻYNIER

Warszawa, Widok 3, tel. 127-83.

KSIĘGARNIA M. A R C T A

WARSZAWA, NOWY-ŚWIAT 35

Poleca swe wydawnictwa:

Zaruski M. Na morzach dalekich	9.—
— Współczesna żegluga morska	2.—
— Sonety morskie	6.—
Statek parowy. Plastikowy model kolorowy, roz- kładany	4.—

Zasługują na uwagę:

Słowiński A. Jan Sobieski, w opr.	10.—
— Król Władysław IV.	5.80
— Stefan Batory, w opr.	5.20
— Hetman Żółkiewski, w opr.	5—

WYTWORNE ALBUMY:
LUWR, LUXEMBURG
MALARSTWO POLSKIE
KOBIETA W SZTUCE

50

plansz kolorowych po
Zł. 55.—

Katalogi na żądanie darmo.

GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA

W WARSZAWIE, NOWY-ŚWIAT 69

ADMINISTRACJA:

BELLONY
PRZEGLĄDU WOJSKOWEGO
I ŻOŁNIERZA POLSKIEGO

Tel. 202-19. Adres telegr. GEKAWU. Konto P. K. O. 162

P O L E C A :

Dzieła z zakresu wojskowości w języku
polskim i obcych, oraz mapy sztabowe
we wszystkich skalach wydania
Wojskowego Instytutu
Geograficznego.

SKŁAD GŁÓWNY WYDAWNICTW WOJSKOWEGO
INSTYTUTU NAUKOWO-WYDAWNICZEGO

PP. Oficerowie mogą nabywać książki
na trzymiesięczne raty.

„MORZAMI KU POLSCE”

Z PAMIĘTNIA MARYNARZA

Dr. F. HŁASKO.

Przedmowa V.-admir. K. Porębskiego. :: Portret autora. :: 35 ilustracyj.

Cena brosz. 2.20 zł.; kart. z wyc. 3.— zł.; papier wel. i opr. płóc. 6.— zł.

„MORZE POLSKIE”

M. Przewóska-Czarnecka.

Cena 20 gr.

MIŁY PODARUNEK DLA DZIECI:

Biblioteka dla dzieci (35 książek)
za 14 zł. wraz z przesyłką.

DLA ORGANIZUJĄCYCH PRZEDSTAWIENIA:

14 sztuk teatralnych za 4 zł.
wraz z przesyłką.

„JAŚKO Z MIRACHOWA”

J. Grabowski.

Cena brosz. 2.50; kart. 3.50 zł.

„KU-KU-RY-KU!”

i inne wesołe historyjki w obrazkach.
W ozd. opr. kart. 2.— zł.

NABYWAĆ MOŻNA W ZNANEJ SP. AKC.

„NASZA KSIĘGARNIA”

Zw. Polsk. Naucz. Szkół Powszechn.

WARSZAWA — WIDOK 22. :: ŁÓDŹ — PIOTRKOWSKA 181.

Konto w P. K. O. 20-58. Tel. 198-18.

Czas 2595/1926



Cena numeru 60 gr.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 1.

Warszawa, styczeń 1926 r.

Rok III.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL i KOMANDOR CZESŁAW PETELEŃZ (jako naczelni kierownicy) oraz ANTONI ALEKSANDROWICZ (sport wodny), PIOTR BOMAS (sprawy portowe), JÓZEF BOREJKO i WIKTOR WOJNICZ (marynarka wojenna), RADOŚLAW KRAJEWSKI (rybactwo), STANISŁAW KRUSZYŃSKI (dział oficjalny L. M. i R.), FELIKS ROSTKOWSKI (marynarka handlowa), JERZY B. RYCHLIŃSKI, ALEKSANDER RYLKE (drogi wodne śródlądowe i technika morska), ADAM UZIEMBŁO. Adres redakcji i administracji: ul. Elektoralna 2 (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu), Warszawa. Administracja czynna w dni powszednie od g. 12 do 2 popoł., tel. 15-63. Konto P. K. O. Nr. 9747. Redakcja czynna w piątki od 6 do 7 popoł., tel. 15-63; prywatny telefon redaktora 13-39.

BUDŻET NASZEJ MARYNARKI HANDLOWEJ NA ROK 1926.

Coroczny preliminarz naszego budżetu morskiego służyć nam powinien za barometr, wskazujący wzrost, czy też spadek zrozumienia i zainteresowania sfer rządowych sprawami morskimi.

Jeśli w r. 1925 preliminarz budżetu morskiego, przedstawiony przez Rząd Sejmowi, został przez ten ostatni w znacznej mierze powiększony, dało nam to dowód, że sfery sejmowe okazywały znacznie większe zrozumienie dla spraw morskich, aniżeli Rząd. Prawdopodobnie drobna garstka ludzi, broniących w Rządzie interesów morskich, natrafiła na mur niezrozumienia i niechęci budżetowców, traktujących wszystkie resorty jednakowo szablonowo.

Preliminarz budżetowy morski na rok 1926, przedłożony Sejmowi przez Rząd p. Władysława Grabskiego, był w wydatkach zwyczajnych identyczny z budżetem, uchwalonym przez Sejm na rok 1925, a w wydatkach nadzwyczajnych nawet znacznie przewyższał budżet na rok 1925, co się tłumaczy splotą w styczniu 1926 r. pierwszej raty za wykonane roboty budowy portu w Gdyni i wydatkami na inne inwestycje, związane z rozpoczęciem eksploatacji tego portu. Barometr nasz wskazuje więc wzrost zrozumienia dla spraw morskich.

Tymczasem kryzys gospodarczy kraju zmusza nowy rząd p. Skrzyńskiego do jak najdalej idących oszczędności, a nowy minister skarbu p. Zdziechowski zmuszony jest zredukować budżet, preliminowany przez swego poprzednika, o około 25%. Przeciwno temu nic nie mamy i podziwiamy najzupełniej pogląd p. ministra skarbu, że budżet państwowy może i powinien być zmniejszony o około 500 milionów. Tylko nie możemy się zgodzić z zasadą, że redukcja ta powinna być w tym samym stosunku rozłożona na wszystkie resorty, na wszystkie gałęzie życia i gospodarki państwowej. Biedak, posiadający kilka złotych w kieszeni, bardziej boleśnie odczuje stratę $\frac{1}{4}$ swego majątku, niżeli bogacz, posiadający miliony, tak samo resort, posiadający budżet około 8 milionów złotych, trudniej znajdzie sposób skreślenia $\frac{1}{4}$ swego budżetu, niżeli resort, posiadający kilkaset milionów do swej dyspozycji.

Takie niesprawiedliwe „obcięcie” budżetu spotkało także naszą młodą marynarkę handlową, która przecież korzystać powinna z wyjątkowych praw i przywilejów.

Poniżej podajemy w okrągłych cyfrach

najważniejsze pozycje budżetu marynarki handlowej:

	Budżet na rok 1926, uchwalony przez Sejm:	Preliminarz budżetowy na rok 1926, wniesiony przez rząd p. Grabskiego:	Preliminarz na rok 1926 po zmianach, wprowadzonych przez obecny Rząd:
A. Wydatki zwyczajne:			
I. Departament Marynarki Handlowej M. P. i H.	99.000	115.000	108.000
(w tem na wydawnictwa)	698	400	400
II. Subwencje dla Tow. Żegluga Morskiej	300.000	300.000	200.000
III. Urząd marynarki handlowej w Wejherowie	706.000	656.000	622.000
w tem:			
na wydawnictwa	1.500	1.850	1.850
na remont i konserwację budowli, roboty pogłębiarskie, holowniki, drągi, latarnie morskie i hydrografię	490.000	380.000	290.000
Na remont i utrzymanie urządzeń dla eksploatacji portu w Gdyni	—	16.800	96.000
Na utrzymanie biura naczelnika budowy portu	50.000	76.000	71.000
IV. Szkoła morska w Tczewie	400.500	423.000	299.000
w tem:			
uposażenie personelu	188.000	199.000	166.000
pomoce naukowe (warsztaty, laboratorja)	10.000	9.000	9.000
Statek szkolny L w ó w	45.000	45.000	45.000
B. Wydatki nadzwyczajne:			
Budowa kapitanatu w Gdyni	—	54.000	54.000
Rata należności za budowę portu w Gdyni	—	5.861.000	7.550.000
Wykup gruntów pod budowę portu w Gdyni	300.000	800.000	800.000
Urządzenia portowe	—	600.000	1.750.000

Temu przeciwstawiają się dochody w Departamencie Marynarki Handlowej z opłat za koncesje, wydane zagranicznym towarzystwom żegluga morskiej na przewóz emigrantów 378.000 zł., a z eksploatacji portu w Gdyni 125.000 zł.

Analizując powyższe cyfry, rzuca się nam jaskrawo w oczy, że tam, gdzie jest mowa o budowie portu, o budowlach na lądzie, o latarniach morskich, o wzmocnieniu wybrzeża i t. p., innemi słowy, wszędzie tam, gdzie suchą nogą dojsz można, zrozumienie spraw morskich istnieje w całej pełni. Z dumą i ze szczególnem zadowoleniem podkreślamy ten fakt. Widać, że tak osoby, kierujące te-

mi sprawami, jak też i „budżetowcy” oceniają należycie doniosłość posiadania własnego wolnego dostępu do morza. Widzimy, że wkrótce będziemy mieli port, częściowo już nadający się do ładowania i wyładowywania wielkich statków, port z nowoczesnymi urządzeniami, z kranami mostowymi, bramowemi, ze składami i t. d.

Gorzej, znacznie gorzej, jest z tą częścią marynarki handlowej, która z tego portu korzystać powinna, która już jest bezpośrednio związana z wodą i dla której widocznie w Rządzie, jak w resortowym ministerstwie, tak też u budżetowców, brak należytego zrozumienia. Nie-

K 784/55/63

stety! O flocie naszej nie pamiętają, cyfry budżetowe w tej dziedzinie (subwencje, szkoła morska) wyraźnie wskazują, że barometr zrozumienia spada. Jak się też temu dziwić, jeśli ani dla centrali ministerstwa, ani też dla urzędu marynarki, dla szkoły morskiej nie przyznano prawie żadnych wydatków na wydawnictwa.

W r. 1925 Sejm podniósł proponowaną przez Rząd kwotę na popieranie rozwoju floty handlowej do 300.000 zł., rząd p. Grabskiego, stosując się do uchwały Sejmu, kwotę tę pozostawił także i na rok 1926, niestety, niemiłosiernie nożyce oszczędnościowe obciążyły obecnie kredyty na ten cel do 200.000 zł. Jeśli wydajemy na rozmaite inne potrzeby państwowe setki milionów, czy nie stać nas, nawet w dzisiejszych tak ciężkich czasach finansowych, na wydatek chociażby jednego miliona złotych na popieranie ojczyściej floty handlowej? Wszak cały świat popiera finansowo swą własną banderę, tylko my widocznie jesteśmy zdania, że kapitał prywatny i bez pomocy rządu stworzy tę flotę handlową. Nie przypuszczam bowiem, żeby dziś ktokolwiek z członków rządu uważał, że własna flo-

ta handlowa nie jest nam potrzebna. Sytuacja gospodarcza na morzu nie jest dziś lepsza, aniżeli na lądzie, kryzys jest wprost przeraźliwy, tysiące statków leży beczynnie w portach, tanio je nabyć można. Ale i frachty za przewóz ładunków są minimalne, tak, że bez pomocy finansowej Skarbu Państwa żadne przedsiębiorstwo żeglugowe dziś istnieć nie może. O tem wiedzieć powinni ci wszyscy panowie na kierowniczych stanowiskach w ministerstwie przemysłu i handlu i w ministerstwie skarbu, zwłaszcza że, jak slychać, towarzystwo „Sarmacja” z największymi wysiłkami finansowymi chce zakupić trzeci większy statek, a na Pomorzu i w Poznańskim powstaje Zachodniopolskie Towarzystwo okrętowe, które już latem tego roku posiadać chce trzy statki towarowe. Wszak towarzystwa te liczą na pomoc finansową ze strony rządu, zwłaszcza, że niespełna miesiąc temu ukazała się w Dzienniku Ustaw „Ustawa o popieraniu polskich przedsiębiorstw żeglugowych”. Cóż im z tej ustawy, z tych ładnych przyrzeczeń na papierze, skoro rząd nie zamierza na ten cel asygnować kredytów. Sytuacja naprawdę rozpaczliwa dla tych fanaty-

ków, którzy wciąż jeszcze z własną stratą pracują w kierunku rozwoju ojczyściej floty handlowej.

Na szczęście ostatnie słowo w tej sprawie ma jeszcze Sejm. Mamy niezłomną nadzieję, że tak, jak w roku ubiegłym, tak i teraz znajdzie się większość sejmowa, która zrozumie, że flota handlowa sama z siebie nie powstanie, że nie na to tylko mamy wybrzeże, aby na niem spędzać wywczasu letnie, że nie budujemy portu własnego tylko dla dekoracji i ambicji mocarstwowego państwa. Jesteśmy pewni, że to przeoczenie rządu Sejm naprawi (że to chyba tylko przeoczenie, tego najlepszym dowodem fakt, że w preliminarzu budżetowym na rok 1926 na subwencjonowanie prywatnej żeglugi powietrznej przewidziano 2.600.000 zł.).

Spróbujcież, Panowie, dać jeden tylko milion złotych na rozbudowę floty handlowej, a zobaczycie rezultat w ciągu jednego tylko roku.

Wtedy i nikt żałować nie będzie wydatków na szkołę morską, wtedy na pewno zabraknie nam marynarzy.

T. BOGDAN.

ROK UBIEGŁY W STOSUNKACH POLSKO - GDAŃSKICH

Walka o wolny i bezpieczny dostęp Polski do morza poprzez gdański port, wywołana trudnościami, na jakie napotkaliśmy przy realizowaniu praw, udzielonych Polsce w Wolnem Mieście Gdańsku przez Traktat Wersalski, doprowadziła w roku ubiegłym do kilku znamiennych wydarzeń, które zdają się wskazywać na pewien przełom w dotychczasowych stosunkach polsko-gdańskich. Na wstępie już należy zaznaczyć, że walka ta, o której wspomnieliśmy, wbrew tendencyjnemu oświeceniu, jakie pragną jej nadać czynniki dla nas nieprzychylni, nigdy nie nosiła charakteru „imperjalistycznego”, czy zaczepnego, lecz stanowiła wynik koniecznej akcji obrony przyznanego formalnie stanu posiadania pod względem uprawnień gospodarczych i politycznych, których wykorzystanie napotkało na silny opór ze strony przeciwnej.

Charakterystycznym i jaskrawym przykładem tego była w roku ubiegłym sprawa polskiej poczty w gdańskim porcie, znana szerokiemu ogółowi pod określeniem jako spór o polskie skrzynki pocztowe. Przypomnimy tu pokrótce, że konsekwentnie przeprowadzany opór Wolnego Miasta przeciwko dopuszczeniu polskiej poczty do zaprowadzenia służby zewnętrznej datował się już od kilku lat, przyczem istniały pewne pozory, iż opór ten zaczyna zbliżać Gdańsk do zamierzonego celu. Więcej nawet, gdyż wiara naszych przeciwników w ostateczne zwycięstwo zdawała się być tak silna, że w decydującej chwili nie zawahano się tam wystąpić do otwartego zaprzeczenia postanowieniom Konwencji Paryskiej, twierdząc, że postanowienia te zostały przez późniejsze decyzje Wysokiego Komisarza Ligi Narodów przekreślone i uznane za niebyłe.

Jak wiemy, bezpośrednią przyczyną dla ostatecznej akcji przeciw uprawnieniom Polski był fakt wprowadzenia służby zewnętrznej przez polską pocztę w gdańskim porcie w postaci rozmieszczenia skrzynek pocztowych i uruchomienia służby listonoszów. Wywołane przez nieodpowiedzialne czynniki brutalne ekscesy w Gdańsku, oficjalne protesty Senatu W. M. Gdańska, ostre wystąpienia prasy gdańskiej oraz części prasy zagranicz-

nej,—wszystko to wpłynęło na silne rozdmuchanie sprawy i postawienie Polski w charakterze obwinionej o pogwałcenie praw Gdańska i o naruszenie europejskiego spokoju. Wiemy również, że następnie jednak zarówno Międzynarodowy Trybunał Rozjemczy w Hadze, jak Komisja Rzecznawców Ligi Narodów, delegowana do Gdańska, jak wreszcie Rada Ligi Narodów uznały postępowanie Polski za zupełnie odpowiadające postanowieniom traktatowym i legalne. Przez to samo uznano, że w danym wypadku mieliśmy do czynienia z wyraźną chęcią uszczuplenia praw Polski w gdańskim porcie, nie ograniczającą się zresztą do tego pojedynczego wypadku, a „noszącą wyraźne piętno polityczne.

Inną sprawą, wykazującą jaskrawiej jeszcze, że W. M. Gdańskiem powodują w jego walce z Polską wyłącznie polityczne pobudki z zaprzepaszczeniem interesów gospodarczych portu, była sprawa siedziby polskiej dyrekcji kolejowej w Gdańsku, obejmującej również koleje pomorskie. Przeciwno powstawaniu tej dyrekcji pomorskiej Senat gdański zaprotestował, dowodząc, że Polska nie ma prawa administrować polskimi kolejami przy pomocy dyrekcji, posiadającej siedzibę na obszarze Wolnego Miasta. W danym wypadku Rada Ligi przyznała Gdańskowi formalnie słusność. Jednocześnie jednak uznała, że zadośćuczynienie temu żądaniu Wolnego Miasta byłoby równoznaczne z klęską gospodarczą portu i zaleciła polubowne załatwienie sprawy, które miałyby jako wynik pozostawienie dotychczasowego stanu rzeczy, który jest dobrodziejstwem dla interesów gdańskiego handlu.

Wreszcie trzecią sprawą, która w ubiegłym roku znalazła swe zakończenie na korzyść kwestjonowanych uprawnień Polski w gdańskim porcie, była sprawa basenu amunicyjnego na Westerplatte, a w szczególności kwestja, czy Polsce przysługuje prawo posiadania własnej straży wojskowej dla ochrony przywożonej amunicji. Również w danym wypadku Rada Ligi Narodów uznała pełne prawa Polski, odrzucając sprzeciw Wolnego Miasta.

Te niefortunne wystąpienia Gdańska

zapoczątkowane zostały jeszcze przez poprzedni Senat i podtrzymywane przez obecny, jak się zdaje, jedynie pod naciskiem sfer, które nie dość silnie są związane z życiem gospodarczym, by móc zidentyfikować pomyślność Wolnego Miasta z pomyślnością jego sfer gospodarczych przez zgodną i lojalną współpracę z Polską. Jednakże już nowy Senat W. Miasta daleko silniej, niż poprzedni, akcentował konieczność tej współpracy. Niestety, w końcu roku ubiegłego na tej linii nastąpiło pewne załamanie się, przyczem jako podłoże posłużyła kwestja przyczyn kryzysu gospodarczego, jaki Gdańsk ostatnio bardzo silnie odczuwa. Tu bowiem jeden z urzędniczych Senatorów Wolnego Miasta (Senat składa się z członków parlamentarnych i urzędniczych) wystąpił z kategorycznym twierdzeniem, że winę za kryzys gospodarczy ponosi nie błędna polityka Senatu, lecz właśnie przymusowe współżycie z polskim obszarem gospodarczym. Przeciw temu twierdzeniu wystąpiły nawet same gdańskie sfery gospodarcze, wskazując trafnie na to, że jeśli spadek złotego i ostry kryzys w Polsce datuje się od pół roku, to Gdańsk przeżywa ten kryzys od półtora roku, wobec czego muszą istnieć inne przyczyny. Po za tem wskazano na to, że właśnie polski handel zamorski, prowadzony przez Gdańsk, jest tym czynnikiem, który dotychczas chronił gdańskie kupiectwo od zupełnej zagłady.

Wyrosły na tle kryzysu konflikt pomiędzy sferami gospodarczymi a nowym Senatem obfituje w bardzo ciekawe momenty i jest dalszym etapem budzenia się myśli gospodarczej w Gdańsku, odrzucającej dotychczasowe metody postępowania.

Ewolucja ta musi w Polsce wywoływać zrozumiałe zaciekawienie, nie pozbawione bynajmniej życzliwości. Wypadki, zachodzące w Gdańsku, znajdują żywy oddźwięk w polskiej prasie i w społeczeństwie, które z całą powagą ocenia doniosłość mogących nastąpić zmian w stosunkach polsko-gdańskich, nie przestając jednak jednocześnie domagać się jak najrychlejszej budowy własnego dostępu do morza, wolnego od wszelkich obcych wpływów i niemitych niespodzianek. ALFRED SIEBENEICHEN

Ś. P. STEFAN ŻEROMSKI PIEŚNIARZ MORZA

Z żywego organizmu śmierć wydarła nam Stefana Żeromskiego; nie wydarła wiecznotrwania naszej myśli o nim.

Wyrosły na tle pogrobowców romanizmu, na tle wzmózonej i klęskami brzemiennej „walki z szatanem”, na tle głębokiego przeświadczenia, że „aryman mści się”, że nieobjęte są w swej różnorodności i wciąż odradzają się „dzieje grzechu”, wyrosły wśród „ludzi bezdomnych”, Żeromski szedł ku życiu przez „szyfowe prace”, ku życiu, jak feniks wznosił się z „popiołów”, ku „wiernej rzece”, szedł, ku „echom leśnym”, ku „śnie o szpadzie i chlebie”, ku „dumie o hetmanie”, ku „urodzie życia”.

I w tej „urodzie życia” pierwszy pośród beletrystów okresu poromantycznego piśmiennictwa polskiego czytelnikom swym przez usta lotnika polskiego, który zabłąkał się nad Bałtyk, i tam pochwycony został przez statek niemiecki, z nostalgją przypomina nam ziemię naszą rodzoną, odwieczną — Pomorze.

Odtąd sam częściej chadza wśród karłowatych sosen, po sypkich wydmach i strątach, sam często wзира się w dale rozchełstanych przestrzeni wodnych, sam staje się pieśniarzem tego wybrzeża, pisząc „Wiatr od morza” i „Międzymorze”.

„Międzymorze” to ożywione tchnieniem epika-poety szczytki, pamiątki, żgliszczą i żaliska mierzei helskiej, to przypomnienie, że rozsypany zabytych polskich warowni morskich, wykopane na rewach wręgi okrętów są śladem tutejszych autochtonów, niekępowanego wylotu dawnej Polski na świat szeroki, to stwierdzenie, że walczący z żywiołem wiatru i wody biedni, odporni na wynarodowienie rybacy kaszubscy jeszcze są stróżami i tłumaczami tych cmentarzyk naszej przeszłości.

„Wiatr od morza” to amfilada luźnych scen, opisów, związanych z dziejami i chwilą obecną naszego morza, owianych zapowiedzią „początku świata pracy” na naszym wybrzeżu.

„Wiatr od morza” to hasło ku przeobrażeniu się rzeszy polskiej, ku rozszerzeniu się widnokręgu polskiego na świat wszystek, hasło budowania Polski nie na miarę jej zaściankowości, jej taniego partykularyzmu, ale na wzór rzeczy krzepkich, dostojnych, światowych.

Żeromski jako artysta słowa kochał nade wszystko swego tworzywa polskość. Mniej dbał o te wartości pisarskie, które łatwo uwydatniłyby się w przekładzie, dałyby rozgłos światowy, mniej dbał



o syntezę filozoficzną, o architektonikę utworu i akcję, bardziej natomiast o język i prawdę życiową. Nie szedł, jak Wyspiański, od idei ku życiu, lecz na mocy przejawów życia starał się formować o życiu myśl morderczą.

Język Żeromskiego jest tak rasowo polski, tak tytanicznie jedyny, muskularny, tak wyholubiony miłowaniem gorącym a po męsku, tak czerpiący z całej skarbnicy dnia dosięgo i dziejów, tak jarzący się drogocennosciami wszystkich polskich powiedzeń, nawrotów i gwar, jak u nikogo w Polsce spóczesnej, a może i dawnej.

Pragnąc dać wyraz czci dla wielkiego piewcy Polski, idącej ku szerokim widnokręgom życia, proponujemy wybudowanie mauzoleum Żeromskiego, nie w ośrzedziu Polski, ale, jako temu, co walczył o dostojność jej i szczęśliwość i taki walczący przeszedł w bezkres przeszłości, na wzniesionym miejscu naszego wybrzeża morskiego wokół brzoź i owych

jodeł, tak często wspominanych przez pisarza w jego rodzinnej Kielecczyźnie, w „Powieści o udalym Walgierzu”.

By utrwał w nas sentyment dla morza.

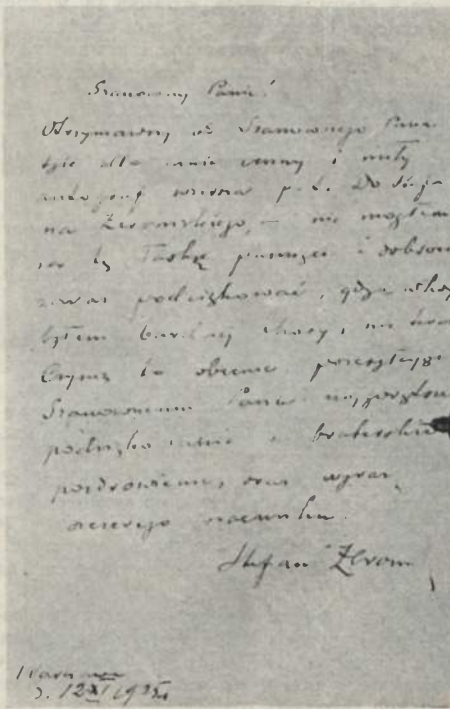
By strzegł naszego wylotu na Bałtyk, był niezłomnym stróżem naszych północno-zachodnich kresów, jak one starostowiańskie bóstwo Czur (kamień stawiany na granicy), jak żelazny słup z obliczem Światowita, wbity w Łabę przez Bolesława Chrobrego, jak Słowian zachodnich czworolicy i morski bóg w Arkonie na Rugii, dokąd szły co roku rzesze pątników z nad Łąby, Odry i Wisły.

By był zaprzeczeniem śmierci, jak starostowiański kapłan, co topił co rok wyobrażenie Maruny (śmierci) w wodach kry wiosennej, jak najwięksi myśliciele i w tajemniczeni polscy (Hoene-Wroński) w swych jasnowidzących orędziach.

By, spoczywając tam, był dla Polski ożywcem tchnieniem z najszerzego świata, wiatrem od morza.

Zrealizowanie projektu tego nie nastroczałoby większych trudności. Znam artystów rzeźbiarzy, którzy popiersie w bryle lub reliefie, w kamieniu lub cencie uczyniliby bezinteresownie. Teren, należący do państwa lub samorządu, również dałoby się uzyskać bez kosztów, a mający szczególną troskę o piękno wybrzeża i kult dla Żeromskiego (p. Helena Budzyńska i inż. Budzyński) przyczyniliby się do poparcia pracy na miejscu. Trzeba jedynie trochę grosza na zakup materiałów do pomnika.

RADOŚLA W KRAJEWSKI



Faksymile jednego z ostatnich listów Stefana Żeromskiego

posepnym opalem bezkresne obszary lodu.

Bo znowuż podszeptła mi tęsknota moja, że w tej czarnej nocy ujrę ją nad lśniącym lodem, że wytryśnie, jako płomień, jeżeli serce jej jeszcze żadnym pragnieniem ku mnie bije.

I oto, niby ognista nitka, wytrysnął naraz płomyk; w jednej chwili rozrasta się w krzew, rozlewa się w ognisko, leje strumienie ognistych warów na bezkresy lodowe. Błyskiem piorunu zamienia się śnieg i lód w jedno morze ognia, święte serce morza poczyna bić i znowu wyrzuca na wrzące lawy ognia swą krew: potopy rzek, jezior i oceanów chłoną pożar wszechświata.

I znowu lśnią mgły nad morzem, znowu święci się milczeniem światłem miesiąca wokół zrębów ziemi i znowu zlewają gwiazdy złotymi tętnicami swe blade światło aż na dno oceanów.

Nigdy mnie jeszcze tak jak teraz morze nie kochało.

Wszystkie swoje tajemnice mi powierzyło, swoje oczy, swój głos, swoje serce.

Kochało mnie wielką, dziewiczą miłością. Nikogo już nie zносиło na swych falach, niszczyło tysiące pancerników, niby łupiny orzechów, a tysiące ofiar, tysiące potwornie rozkładających się zwłok ludzkich pokryło brzeg mojej skalistej wyspy.

PROMOCJA W OFICERSKIEJ SZKOLE MARYNARKI WOJENNEJ

Dnia 29 października r. z. odbyła się w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej w Toruniu uroczysta promocja nowomianowanych podporuczników naszej marynarki.

Fakt ten, który dla większości naszego społeczeństwa minął niepostrzeżenie, miał jednak w dziejach rozwoju naszej siły zbrojnej morskiej poważne znaczenie. Oznacza on pierwszy etap na drodze normalnego uzupełnienia korpusu oficerów marynarki wojennej.

Dotychczas, przez cztery lata swego istnienia, szkoła miała zadanie przeszkolenia tych oficerów z armji lądowej, którzy zgłosili się do służby w marynarce (i przeważnie pełnili ją na jednostkach flotyli rzecznej w czasie wojny 1920/21 r.), oraz doszkolić tych młodych oficerów, którzy w marynarkach zaborskich nie otrzymali pełnego fachowego wykształcenia.

Tegoroczna promocja to już rozmiar normalnego dwuletniego kursu. Uczniowie tej promocji byli już przyjęci po złożeniu egzaminu dojrzałości szkół średnich i przebyciu jednorocznego kursu w warszawskiej Szkole Podchorążych Piechoty.

Przed godz. 11 dnia 29 października ustawiła się przy bramie szkolnej kompanja honorowa, sformowana z podchorążych, oraz orkiestra Kadry Marynarki Wojennej, sprowadzona ze Świecia. Koło lewego skrzydła kompanji zgromadzili się oficerowie i profesorowie szkoły, oraz liczni zaproszeni przedstawiciele władz wojskowych i cywilnych. Ligę Morską i Rzeczną reprezentował prezes oddziału poznańskiego, p. inż. Julian Rummel.

Punktualnie o godz. 11 przybył wydelegowany w zastępstwie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i p. Ministra Spraw Wojskowych, kontradmirał Kłoczkowski. Po odebraniu raportu komendanta szkoły, komandora Petelenza, przeszedł przy dźwiękach orkiestry przed frontem kompanji honorowej, poczem komendant szkoły przedstawił mu personel nauczający i gości.

Tylko ja, ja jedyne, Ja, syn morza, syn jego tajemnic, jego burz i obłędów, Ja jedyny mogłem się błąkać po jego bezdrożach. —

I jednej ciemnej nocy wypłynąłem na jego bezdenne otchłanie. Długie, wąskie czółno tańczyło jak fryga po toniach. Ponad ziejące przepaści przeskakiwało z jednej fali na drugą, staczało się z jednej głębi do drugiej, jak kropla rosy spadało z szczytów fal w bezdenne gardzienie wirów i lotem strzały wlatywało znów na pieniste ich grzbiecienie.

Krzyczałem z zachwytu nad igraszką, jaką morze bawiło swego syna.

Nagle stała się cisza. Morze wygładziło się, jak bezchmurne niebo.

I spostrzegłem naraz, jak łódź moja wydłuża się, rośnie w nieskończoność od jednego brzegu do drugiego; czułem jak nabiera życia, jak staje się ciałem, jak ciepła krew w niem krążyć poczyna.

Z obu stron wspięło się morze, a dwie ściany wodne, gdyby dwa wydęte żagle, wrosły w olbrzymie ciało; dwa potworne skrzydła zaszumiały; siedziałem na grzbiecie ogromnego ptaka, co rwał się niespokojnie, jak do lotu.

I naraz zatrzepotały skrzydła i zwolna oddzieliło się morze, co ciałem się stało, od dna. Z ogromnym majestatem rozwinęły się skrzydła jego od jednego krańca nieba do drugiego, morze-ptak wzbił się

ponad obłoki — i nagle patrzyłem w jakieś przepaściste czeluści, jakaś gwiazda dogorywała niby tłący się wiór:
To ziemial

I znowu stacza noc dookoła wiecznie cichych, śniegiem pokrytych gór, w czarnej otchłanie swoje ciemne brzemię.

Upalna spiekota słońca dogorywa na widnokręgach nieba, kojącym chłodem wznosi się cisza ku błękitom, a jako dreszcz wieczności rozświeca się błyskawica nad morzem.

W nieskończonych oddalonych rozplywają się pobliza, z lśniących błysków wypłata dusza na rozchwiei wodnej iskrząca tkaninę snów, a w przeczcuciu wieczności płonie królewską potęgą moje szczęście rozpaczne:

Lat sto, a wszystko się prześni.

Rozprysła się radość, szczęście przekwitło, dawno już prześniło się cierpienie. Tylko morze zostanie i miłość moja zostanie, co z ciemnych głębin jego tajemnic w płomiennych snach wykwiła.

I znowu roztaczam moje białe, życiem zmęczone skrzydła od jednego krańca morza do drugiego, w roztęsknione ramiona ujmuję jego bólem spiekły zmrok i tulę do siebie i piję jego wieczność, moje wielkie tajemne szczęście —

O jasna moja — o morze moje.

Dziarsko i sprawnie przemaszzerowała kompanja, poczem promowani pośpieszyli zrzucić mundur szkolny i przywdziać nowiuteńkie, błyszczące złotem świeżych galonów i guzików oficerskie mundury.

Mimowoli cisnęły się na myśl słowa poety-marynarza Littrova, który porównywa ucznia szkoły morskiej do poczwarki, oficera zaś do motyla, którego zaraz po wykluciu się złapano na szpilkę poważnego obowiązku. Skończył się dla nich okres bez troski, a rozpoczęło życie piękne, lecz pełne odpowiedzialności wobec Ojczyzny.

Skoro zameldowano, że nowomianowani ukończyli „obłóczyny”, udano się znów do sali gimnastycznej.

Komendant szkoły odczytał dekret no-



Promocja w oficerskiej szkole marynarki wojennej: kontradmirał Kłoczkowski przypina primusowi, nowomianowanemu porucznikowi Jabłońskiemu, sztylet z dedykacją Prezydenta Państwa.

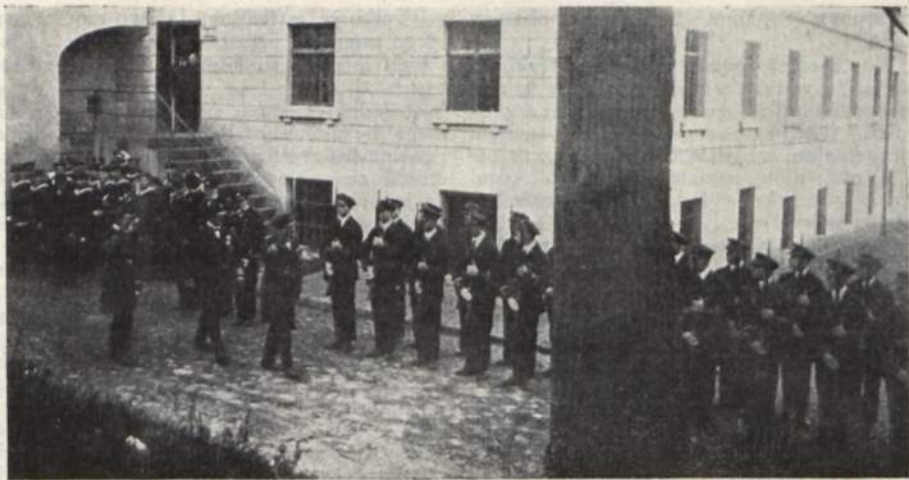
minacyjny Pana Prezydenta oraz ustęp regulaminu, określający ogólne obowiązki oficera Wojsk Polskich i zakończył okrzykiem na cześć Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

Podchorążowie prezentują broń, orkiestra gra hymn narodowy.

W krótkich i treściwych słowach przemawia kontradmirał Kłoczkowski, podkreślając znaczenie chwili dla młodych podporuczników, którzy rozpoczynają służbę w przełomowym momencie realizacji programu rozbudowy floty, poczem przypina primusowi, podporucznikowi Jabłońskiemu, sztylet z dedykacją Pana Prezydenta. Następuje rozdanie świadectw i serdeczne przemówienia reprezentanta Szefa kierownictwa Marynarki Wojennej kom. Panasiewicza, oraz reprezentanta p. Wojewody Pomorskiego, nacz. wydz. inż. Senkowskiego a w imieniu nowomianowanych podporucznika Bartlewicza, będące niejako ślubowaniem wiernej służby w obronie naszych interesów morskich.

Na zakończenie odsłonił kontradmirał Kłoczkowski tablicę pamiątkową, na której widnieją wryte złotymi literami nazwiska trzech dotychczasowych primusów, jako przykład dla dalszych pokoleń naszego narybku oficerów morskich.

Na tem skończyła się oficjalna część



Przed szkołą marynarki wojennej w Toruniu.

dnia, który stanowił przełomową chwilę, nie tylko dla nowych oficerów, lecz i dla szkoły.

Stworzona prawie z niczego i doprowadzona w czteroletniej pełnej trudności i mozolnej pracy do dzisiejszego poziomu, dzięki niespożytej energii i poświęceniu pierwszego jej komendanta kom. ppor.

Adama Mohuczego i jego niezłomnego współpracownika, dyrektora nauk k-dora ppor. Zajączkowskiego, oby ta szkoła, w nowym pomieszczeniu i dziś już szerszej organizacji, rozwijała się nadal pomyślnie, wychowując coraz to nowe pokolenia dzielnych oficerów ojczystej marynarki.

ŁAMACZE LODÓW

Najcięższą pracą marynarza jest służba na łamaczach lodu. Są to okręty o specjalnej, bardzo mocnej konstrukcji, przeznaczone, jak sama nazwa wskazuje, do łamania lodów i do torowania w ten sposób drogi przez zamrożoną toń handlowym okrętom.

Morza północne zamarzają na okres od 2-ch do 5-ciu miesięcy i w tym czasie ich porty, a zatem i cały kraj, są odcięte od reszty świata. Wówczas do walki z lodami występują łamacze, aby możliwie przedłużyć nawigację w jesieni i zacząć ją jak najwcześniej na wiosnę.

Czasami potrzeba utrzymać nawigację całą zimę, co było np. koniecznym podczas wojny światowej dla Rosji i Ameryki Północnej — (Kanady).

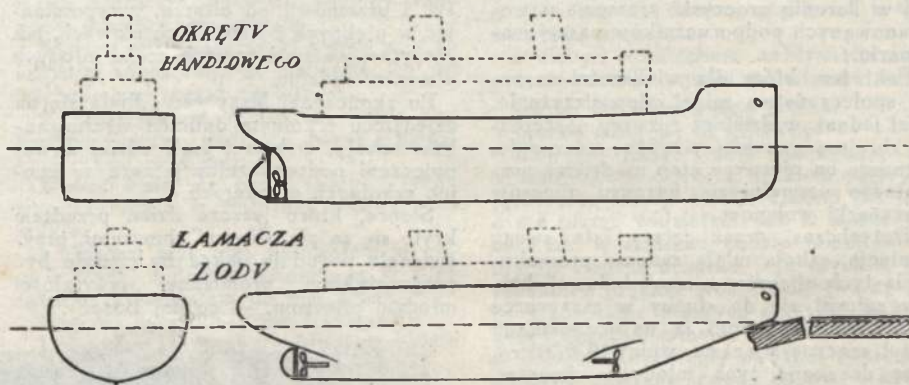
Normalny okręt handlowy nie może kursować wśród lodów, gdyż albo rozbiłby się o nie podczas ruchu, lub, w razie zamarznięcia, zostałby zgnieciony otaczającymi go i krępującymi bryłami.

Tak zwany „kupiec” ma cały kil (spód) prosty, a boki (dla pakowności) i dziób (forsztewen) prostopadłe. Cienkie żebra (szpangouty), pokryte żelazną blachą o grubości 10—12 m/m., wytrzymują tylko ciśnienie wody zewnątrz i uderzenia fal podczas burzy.

Łamacze lodów zaś buduje się o mocnej konstrukcji, wytrzymałej silny napór, i pokrywa się je stalowym pancierzem, dochodzącym zwłaszcza w przedniej podwodnej części łamacza do 50 m/m. Przednia trzecia część kilu łamacza jest mocno zadarta do góry i wystaje ponad linię wody, a boki mają taki kąt pochylecia, aby krępujące bryły nie mogły miażdżyć statku, lecz tylko podnosiły go, ewentualnie, do góry.

Wielkie łamacze lodu dochodzą do przeszło 5.000 tonn rej. brutto pojemności, zagłębiają się do 8 metrów, mając długość do 108 m. Taki łamacz jest poruszany maszynami o sile do 8000 J.H.P. i robi 8 węzłów, łamiąc lód na morzu, dochodzący do 3 m. grubości. Najnowsze typy mają 4 śruby, co daje im możliwość ru-

SZEMATY KADŁUBÓW:



chów równoległych z boczными burtami. W zatoce św. Wawrzyńca i na morzu Białym utrzymywały nawigację olbrzymie, zbudowane podczas wojny, tego właśnie typu, mianowicie: „Canada”, „Aleksander Newski”, „Światogor”, „Ilja Muromiec” i inne.

Pierwszym dużym łamaczem lodu był „Jermak”, zbudowany przez admirała Makarowa w Petrogradzie do rejsów przez ocean Lodowaty do Portu Artura.

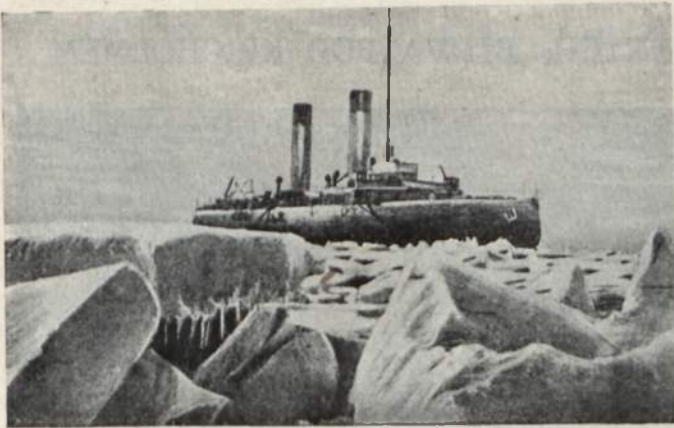
Praca łamacza polega na tem, że podniesionym swym przodem wchodzi na lód, odłamując swym ciężarem ogromne kry, które kruszy następnie bokami lub włacza pod lód, pozostawiając za sobą kanał z pływającymi okruchami, przez który holuje na stalowych linach 5—6 handlowych lub transportowych okrętów.

Praca ta odbywa się podczas najcięższych mrozów, dochodzących do 35° R., często przy sztormującym wietrze, który rzuca kawałami lodu i zmrożonego śniegu, a co najgorsze, bryzga wydobywającą się z pod lodu wodą, zamarzającą dopiero na ludziach, pozbawiając ich możliwości ruchów. Czasami jednak bywa gorzej, mianowicie, jeżeli uprzednio burza spiętrzy lód, poustawia kry sztorem i to wszystko

wielki mróz zetnie w jedną malowniczą ale nieprzebytą zaporę. Wówczas, gdy łamacz już nie może przegnieść lodu, załoga wysiada na ląd i szeregiem min toruje swemu okrętowi drogę wśród gór lodowych, pod ustawiczną grozą zapadnięcia się bez ratunku w szczelinę lodową. Ten ciężki trud, nieznanym marynarzom ciepłych mórz, okupują radosne momenty spełnienia obowiązku i przykazania morskiego, kiedy wśród pól lodowych ratuje się ginące w śmiertelnych okowach okręty kupieckie.

INŻ. A. PAULY

M
MYDEA
PRZETŁUSZCZONE, HYGIENICZNE,
O MIŁYM ZAPACHU — POLECA!
TOW.AK.C. **Fr. KARDINSKI** W WARSZAWIE



Łamacz „Jermak” w lodach Bałtyku (p. artykuł str. 6) przebija drogę dla siebie i dla statków handlowych.



Flotylla pińska: Na monitorze polskim „Toruń”. Artylerja w wieży monitora podczas strzelania. Nabój składa się z dwóch części: pocisku, który został włożony, i gilzy z substancją wybuchową.

Fot. Pikiel.

W OBRONIE STATKÓW PAROWYCH W ŻEGLUDZE EUROPEJSKIEJ*)

Temat o statkach motorowych i parowych w żegludze europejskiej nie opuszcza łamów „Morza”: w Nr. 10 ukazał się artykuł komandora rezerwy p. B. Nowotnego p. t. „Statki motorowe na linii morskiej Gdańsk-Gdynia-morze Śródziemne”.

Autor powyższego artykułu jest gorącym zwolennikiem statków motorowych dla stałej żeglugi z naszego wybrzeża na morze Śródziemne.

Głównym dowodem autora „Statków motorowych i t. d.” jest opinia powag zagranicznych, oraz wielki odsetek statków motorowych w budowie w chwili obecnej w stosunku do statków parowych. Prócz tego autor sądzi, iż „w latach 1923 i 1924, pomimo unieruchomienia setek tysięcy tonn tonażu, leżącego bez użytku w portach całego świata, który nic zarobić nie mógł, ani jeden statek motorowy nie został wycofany z ruchu”.

Jak ostrożnie należy traktować wyniki statystyczne z pism propagandy motorów spalinowych (The Motorship, Das Motorschiff i t. p.), dowodzi następujący przykład, wzięty z annałów naszej młodej żeglugi morskiej:

W r. 1924 z naszej szczupłej marynarki handlowej, przypisanej do portów w Gdańsku i Gdyni nie stał bezczynnie ani jeden statek, prócz jedyne motorowca, „Józefa Englisha”, który od sierpnia r. 1924 aż do chwili obecnej stoi nieczynny.

Jaskrawy do przykład wartości statystyki reklamowych statystyk pism, których głównym zadaniem jest wmawianie coûte que coûte wyższości motoru spalinowego nad maszyną parową!

Pisma te nic nie piszą o wypadkach, gdy motor spalinowy zawodzi na morzu. Znany np. jest wypadek, gdy motorowiec „Józef English” przez 24 godziny kołysał się na falach morza Północnego z unieruchomioną maszyną. Z maszyną parową podobne wypadki, pomijając uszkodzenia wału i śruby, nie zdarzają się nigdy.

Gdyby motory spalinowe już były bezwzględnie pewnym środkiem lokomocyjnym, statki żaglowe, wyposażone w dodatkowe motory spalinowe, płaciłyby obecnie niższe stawki asekuracyjne, niż czyste żaglowce. W rzeczywistości płacą one stawki asekuracyjne równe z temi ostatnimi. Znaczy to, że dodatkowy motor spalinowy na żaglowcu tak mało jeszcze zwiększa bezpieczeństwo żeglugi

*) Przyp. red.: Tym artykułem zamykamy polemikę na temat statków parowych i motorowych, uważając ją za wyczerpaną w jej punktach zasadniczych.

na żaglowcu, że towarzystwa asekuracyjne nie uważają za możliwe obniżyć stawki asekuracyjnej dla takiego statku.

Wielka ilość unieruchomionych parowców tłumaczy się tem, że wśród starszych statków morskich (ponad 15 lat) wcale niema motorowców. Niema również motorowców wśród lichtszych statków (budowy czasów wojny). Wszystkie statki unieruchomione są nieekonomiczne z powodu starości, wysokich kosztów remontu i utrzymania i nie mogą konkurować również z nowoczesnymi parowcami.

Oto dla wyjaśnienia znaczenia parowców i motorowców w obecnej chwili spis norweskiej floty handlowej, według Handels og Sjøfartstidende z 15.X 1925: parowców 978, motorowców 103. Z pośród motorowców było: unieruchomionych (oplagt) 5, w budowie 2, w żegludze przybrzeżnej i chwilowo w Norwegii 14, w żegludze przez kanał Panamski 9, na oceanie Indyjskim, Dalekim Wschodzie i Australii 13, w żegludze zachodnio-indyjskiej i północno-amerykańskiej 15, w żegludze południowego Atlantyku 18, w żegludze północnej Europy 15 (w tem na Bałtyku 2), w żegludze morza Śródziemnego 4, na morzu Czarnem (Batum) 1.

Z tego spisu widać, że morze Śródziemne nie cieszy się frekwencją motorowców, prócz tych, które zdążają przez kanał Sueski na Daleki Wschód. Również bałtyckie wody nie widują prawie norweskich motorowców. Względnie wielka ich ilość w portach morza Północnego, np. w Rotterdamie i Antwerpii, tłumaczy się przybyciem ich z Atlantyku lub w drodze na Atlantyk.

Przykład floty norweskiej jest pouczający, gdyż Norwegia nie ma węgla, pomijając mało jeszcze rozwiniętą produkcję węgla na Szpicbergu, i zatrudnia swe statki dość równomiernie na wszystkich morzach.

Lecz oto inna statystyka portu Genui za czas od 1 sierpnia 1925 r. do 10 września 1925 r. Corriere Mercantile di Genova podaje 19 odjazdów parowców do portów północnej Europy, a żadnego motorowca. Nie jest to stan przypadkowy, gdyż w innych kierunkach to samo, np.: na wschodnie morze Śródziemne i morze Czarne w tym czasie odplynęło 23 parowce i 0 motorowców, i t. d. Ze statystyki innych portów włoskich wynika, iż „motonave” jest wciąż jeszcze niezmiernie rzadkiem zjawiskiem w tych portach, po-

mijając, oczywiście, małe żaglowce z pomocniczym motorem.

Co do opinii fachowców zagranicznych, mającej się skłaniać ku motorowcom, sądziłbym, że największa oględność jest wskazana. Najpoważniejsze pismo żeglugowe świata — angielski „Fairplay”, ciesząc się ogromnem poważaniem nie tylko w angielskich kołach żeglugowych, przeważnie zachowuje rezerwę wobec przesadnej propagandy motorowców i wyznacza im pewną ograniczoną rolę. Natomiast entuzjastyczne oceny motorowców ukazują się zwykle na łamach specjalnych pism, poświęconych wyłącznie spalinowym silnikom okrętowym. Byłoby rzeczą dziwną, gdyby na łamach tego rodzaju pism pisano inaczej. Pozostaje argument usilnej budowy motorowców w Anglii i w Niemczech w chwili obecnej. Wyczerpujące wyjaśnienie tego zjawiska zajęłoby zbyt wiele miejsca. Zaznaczę tylko czynniki, które wpływają na zwiększenie ilości motorowców, budujących się w chwili obecnej: 1) niewielka ilość budujących się statków wogóle, na której tle występuje przewaga zamówionych motorowców, 2) ożywająca się żegluga poprzez kanał Panamski i oceanu Spokojnego zmusza do budowania dla jej potrzeb prawie wyłącznie statków motorowych, dla żeglugi europejskiej poza mniejszemi statkami motorowców się wcale nie buduje; 3) rozwój wydobywania perskiej i holendersko-indyjskiej ropy bardzo sprzyja konkurencyjnemu wprowadzaniu motorowców ze strony Anglików i Niemców na linii Dalekiego Wschodu. (Kraje skandynawskie wiele się przyczyniły do powodenia motorowców na liniach Dalekiego Wschodu i Panamskiej, rozwijając najwcześniej budowę motorów (Burmeister i Wain). Obecnie część zamówień budujących się w Niemczech motorowców otrzyma motory skandynawskie). Najważniejszym czynnikiem, sprzyjającym budowie motorowców, jest rozwój żeglugi na wodach i w kierunkach, sprzyjających specjalnie motorowcom na niekorzyść parowców.

Żegluga Bałtyk-Morze Śródziemne nie należy tu. Wprowadzanie motorowców na projektowaną polską linię Gdynia — Gdańsk — morze Śródziemne uważać można za eksperyment kosztowny i nie wynikający z warunków realnych. Obawa strajków węglowych nie może być wzięta w rachubę jako czynnik! Wszak sporo statków nawet luksusowych turbinowych dla szybkiej komunikacji przewozowej przeszło z ropy paleniskowej na węgiel, z powodu jego tanioci. Toż mamy światowy kryzys węglowy, a nie naftowy.

J. KLEJNOT-TURSKI

Z TOWARZYSTWA ZACHĘTY SZTUK PIĘKNYCH: BITWA POD KIRCHOLMEM



WOJCIECH KOSSAK

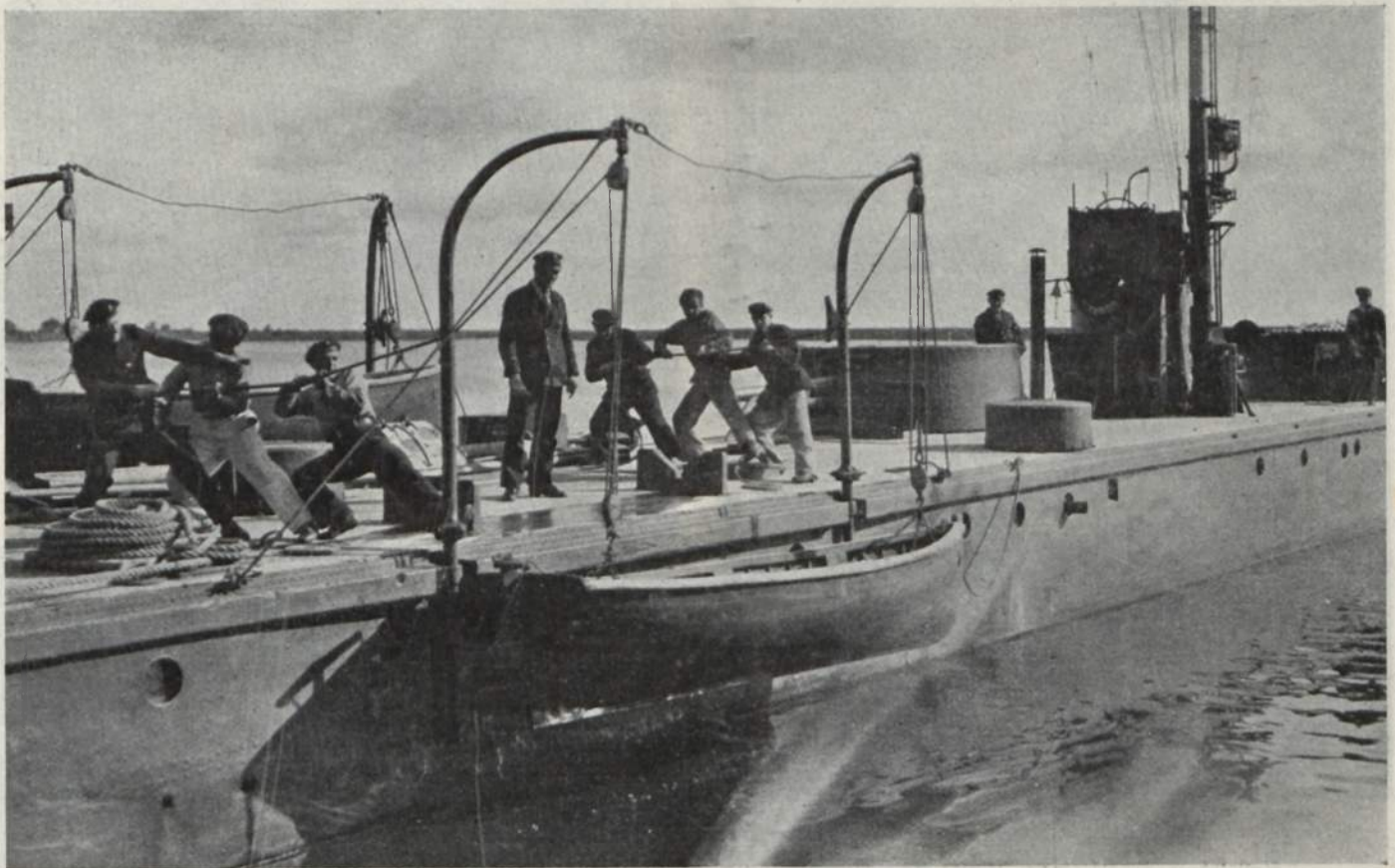
Fot. Bułhakówna.

Utalentowany artysta malarz Wojciech Kossak w tym dziele sztuki zobrazował moment historyczny zwycięstwa, jakie odniósł nad wojskami szwedzkiemi 27 września 1605 r. pod Kircholmem, nad brzegiem Bałtyku (pow. Ryski), Jan Chodkiewicz na czele 3.500 Polaków. W bitwie tej poległo 9.000 Szwedów, będących pod dowództwem Karola, księcia Sudermanji.



Promocja w oficerskiej szkole Marynarki Wojennej w Torunia (patrz artykuł str. 5). Przemawia kontr-admirał Kłoczkowski, po bok widzimy komandora Czesława Petelenza, kierownika rzeczonoj szkoły, członka komitetu redakcyjnego „Morza”.

FLOTYLLA PIŃSKA



Żołnierze naszej wojennej marynarki rzecznej podnoszą na monitorze szalupę na żurawiki (patrz artykuł na str. 10). Fot. Pikiel.



Wietrzejące i wyplukiwane przez udary fal skały nadbrzeżne, osypiska, piarg, przemieleny wielokrotnie i wygładzany nieustannie przez przyboje piasek wybrzeża. Zwykły, niebezpieczny niekiedy dla żeglugi brzeg morski, urozmaicony dwoma zróżnionymi złomami skalnymi, będącymi prawdopodobnie pozostałością po dwóch przyległych do się warstwach geologicznych.



Fot. New Presse.

Największy żóraw (kran, dźwig) świata.



Duński największy na świecie żaglowiec „Copenhaun”, odszedł z Gdańska z transportem drzewa do Australji.

FLOTYLLA RZECZNA

Nasze położenie geograficzne i stosunki hydrograficzne wewnątrz kraju sprawiają, że nie tylko na morzu nam jest potrzebna siła zbrojna, lecz również i na wodach wewnętrznych.

Rozpatrując możliwości użycia flotyli rzecznej, widzimy, że zadania flotyli rzecznej mogą być podzielone na dwie główne części: 1) działalność bojowa, 2) działalność transportowa.

Działalność bojowa flotyli rzecznej jest ściśle związana z działaniami armji i głównym jej zadaniem jest okazanie pomocy armji przez działania swą artylerją w tych miejscach, gdzie z powodu przyczyn naturalnych (woda) wyłączona jest działalność artylerji lądowej.

Do zadań jej należy też walka z flotyllą rzeczną nieprzyjaciela.

Dla przeprowadzenia działań bojowych flotyli rzeczne składają się z następujących typów statków, środków łączności i środków wywiadowczych:

a) monitor — odpowiadający pancernikowi we flocie, przeznaczony jest do walki z głównymi siłami przeciwnika, oraz do operacji przeciwko działom armji lądowej. Monitor posiada opancerzenie, zabezpieczające go od kul karabinowych i szrapnelowych, oraz od odłamków, pocisków, i uzbrojony jest w działa dużego kalibru i karabiny maszynowe;

b) statek pancerny — przeznaczony jest do walki z oddziałami lądowymi, operacji na płytkich miejscach, do wywiadu oraz konwojowania transportów, uzbrojony jest w artylerję średniego kalibru i słaboopancerzony;

c) statki do stawiania i wyławiania min — przeznaczone są, jak sama nazwa wskazuje, do stawiania i wyławiania min rzecznych;

d) motorówki uzbrojone i hydroglisery — przeznaczone są do wywiadów, ochrony większych jednostek, konwojowania, atakowania z bliskiej odległości okrętów przeciwnika;

e) statki pomocnicze: sztabowe, holowniki, warsztaty pływające, tabor do transportowania żywności, paliwa i amunicji, barki do przewożenia oddziałów lądowych oraz statki sanitarne odgrywają rolę obiektów pomocniczych;

f) prócz tego flotyli powinny posiadać hydroplany w celu dokonania bliskiego i dalekiego wywiadu wzdłuż rzeki (aparaty lądowe nie mogą działać, gdyż nie miałyby stałej łączności z flotyllą).

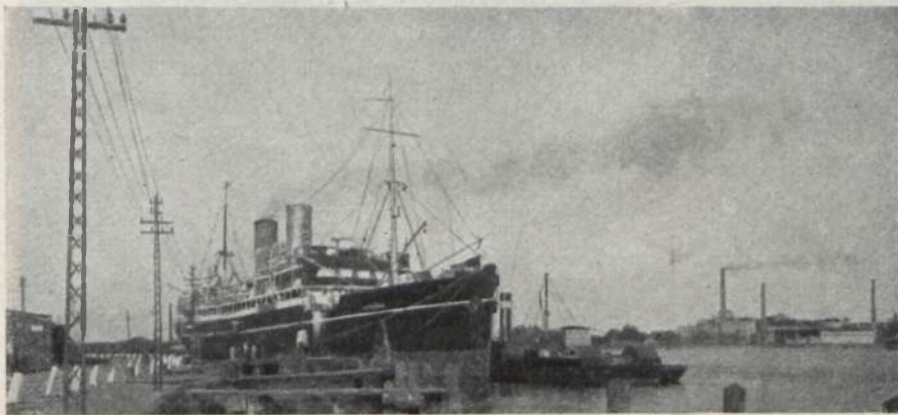
Działalność transportowa na rzekach w czasie wojny jest b. doniosła, — gdyż stwarza narówni z linjami kolejowymi linię komunikacyjną wodną, poza tem statki transportowe służą do operacyjnego przetrzucania wojsk.

Do bojowych działań flotyli rzecznych najlepiej nadają się rzeki, płynące w kierunku pionowym do możliwego frontu.

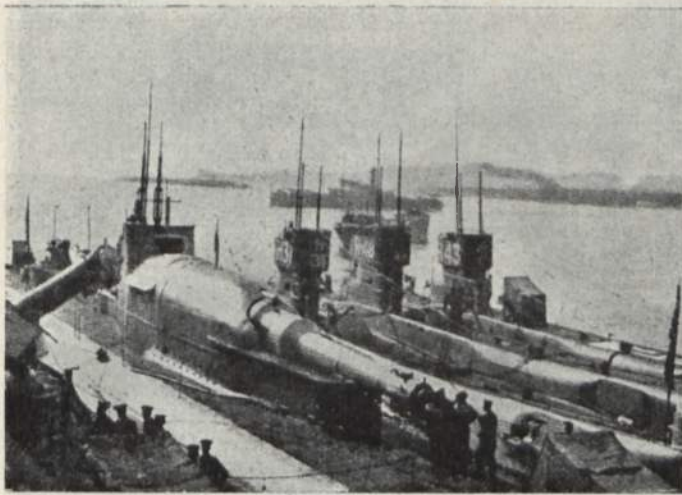
Otóż ewentualny teatr wojenny polski przedstawia pod tym względem idealne warunki.

Niemen i Prypeć z jednej strony, a Wisła z drugiej, z ich dopływami, odpowiadają najzupełniej stawianym warunkom do działania na nich flotyli rzecznych.

JÓZEF BOREYKO



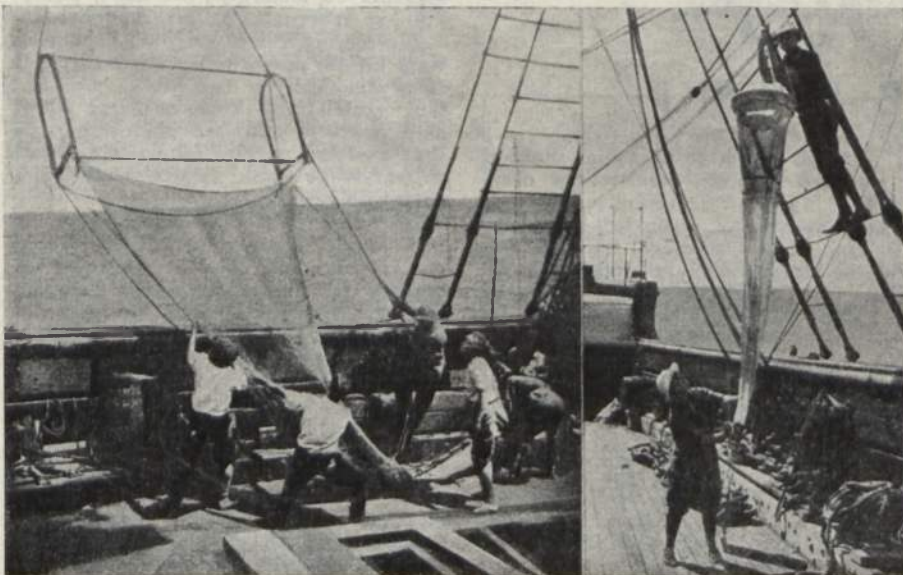
Transatlantyczny parowiec „Estonja”, utrzymujący stałe połączenie Gdańska z New-Yorkiem.



Śród flotyli angielskich łodzi podwodnych widać łódź M-1, która uległa zatonięciu wraz z 68 ludźmi załogi podczas ostatnich manewrów (dn. 12.XI.25 r.). Łódź M-1 miała 94 m. długości, 15 węzłów szybkości na powierzchni i 9 węzłów pod wodą.



Naukowa ekspedycja amerykańska podczas pracy na Sargasso.



Wyciąganie sieci na pokład okrętu „Arcturus”, napelnionych wodorostami, gąbkami.

SZCZURY NA STATKACH

(KOSZTA I REZULTATY TĘPIENIA SZCZURÓW ZAPOMOCĄ WYKURZANIA).

Ciekawe zestawienie podaje pismo angielskie „Lloyd's List” co do rezultatów i kosztów tępienia szczurów na statkach zapomocą dawno wypróbowanego środka i stosowanego dobrowolnie przez wszystkich armatorów, a mianowicie zapomocą łapaczy szczurów (rat-catchers), a sposobem rządowym zapomocą przymusowego wykurzania. Jako przykład podaje rezultaty tępienia szczurów na dwóch pasażerskich statkach w okresie 12-miesięcznym i tak zapomocą łapacza szczurów 598 sztuk, w tym samym okresie czasu zapomocą 5-u wykurzań tylko 16, nadto w przeciągu 3 $\frac{1}{2}$ lat rezultaty 65 wykurzań na 15 statkach 539 sztuk wtenczas, kiedy w przeciągu tylko jednego roku na tych samych statkach zapomocą łapaczy szczurów zniszczono 2639 sztuk.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę kosztą tych operacji, to okaże się, że tępienie zapomocą łapaczy szczurów w przeciągu 12-u miesięcy na 27 statkach wyniosło £ 444, zapomocą zaś wykurzania koszt dla 3-ch tylko statków wyniósł £ 620.

Dlatego niezrozumiałą jest rzeczą, dlaczego Międzynarodowa komisja sanitarna tak uporczywie trzyma się tego środka, wymagając, aby każdy statek co 6 miesięcy był wykurzany. Nie mówiąc już, że ten system daje znikome rezultaty i wymaga stosunkowo dużych kosztów, jak wykazuje powyższe zestawienie, a nie osiąga celu. Należałoby tę sprawę poruszyć na przyszłej międzynarodowej konferencji sanitarnej, która ma się odbyć w Paryżu w maju 1926, i poddać rewizji ten sposób tępienia szczurów.

T. STECKI

EKSPEDYCJA NAUKOWA NA SARGASSO

Podane pobok ilustracje charakteryzują prace naukowej ekspedycji amerykańskiej na parowcu „Arcturus” na morzu Sargasso, któremu to mianem nazywamy część Atlantyku między Bermutami, Azorami, pokrytą wodorostami. Wodorosty te zwane są „sargasso”.

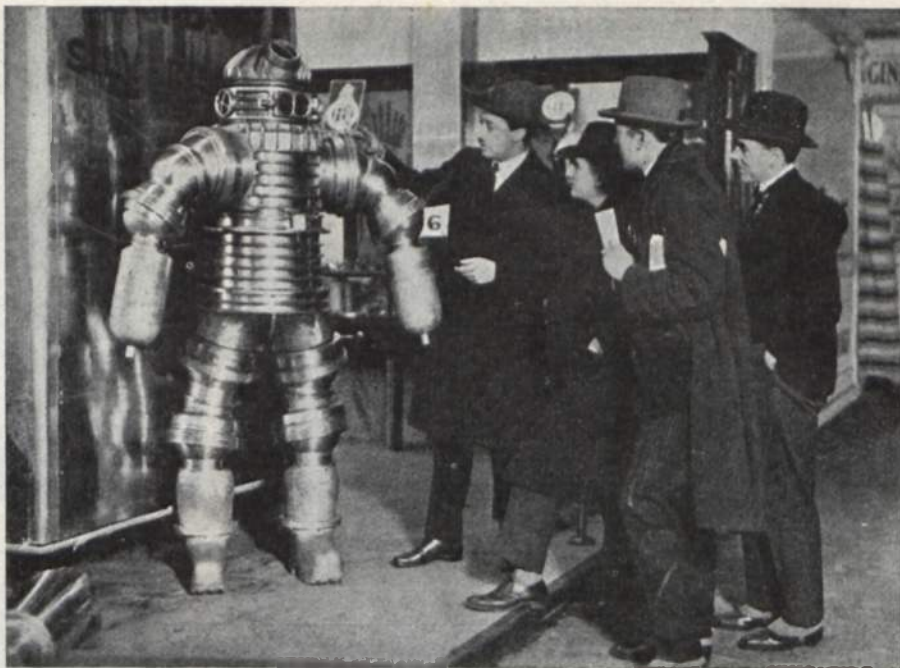
Obok amerykańskiej ekspedycji, jaka wyruszyła pod kicrunkiem dr. Wiliama Beebe, pracują obecnie dwie inne ekspedycje naukowe morskie: duńska i wielkobrytyjska.

KOMITET DORADCZY PRZY M. S. Z. DO SPRAW POLSKO-GDAŃSKICH

Oдноśnie stosunku Rządu do spraw gdańskich istnieją liczne dowody, że sprawy te są przedmiotem bardzo skrupulatnych studjów i prac przygotowawczych na przyszłość naszych czynników rządowych. Jednym z tych dowodów jest fakt utworzenia przy Ministerstwie Spraw Zagranicznych stałego Komitetu Doradczego dla spraw, dotyczących stosunków polsko-gdańskich. Komitet ten ma na celu: ujednostajnienie akcji Rządu wobec Wolnego Miasta Gdańska, zapewnienie koordynacji w załatwianiu spraw polsko-gdańskich przez poszczególne resorty, przygotowywanie i uzgadnianie wszystkich zarządzeń poszczególnych ministerstw, o ile dotyczą bezpośrednio lub pośrednio stosunków polsko-gdańskich i wreszcie przedkładanie swych wniosków i opinii organom rządowym.

W skład Komitetu Doradczego wchodzi przedstawiciele zainteresowanych ministrów oraz przedstawiciele Komisarza Generalnego Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku i Prokuratorji Generalnej. Przewodnictwem należy do Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Fakt ten, jako też fakt utworzenia Komitetu przy tem Ministerstwie, tłumaczy się tem, że wobec dotychczasowego stosunku Gdańska do Polski, obrona naszych praw w Wolnem Mieście musiała być przeprowadzana w najwyższych instancjach międzynarodowych, a przede wszystkim przed Ligą Narodów i jej organami. Nic też dziwnego, że sprawy gdańskie skoncentrowano w doradczym komitecie, utworzonym właśnie przy Ministrze Spr. Zagranicznych, który formalnie i faktycznie ponosi odpowiedzialność za wynik akcji obrony naszych praw w Wolnem Mieście, chociażby to były sprawy o charakterze czysto gospodarczym. Niestety, dotychczasowa praktyka uczy, że nawet takie sprawy, jak celne, pocztowe, kolejowe i t. p., stając się spornymi, docierają do Rady Ligi Narodów, gdzie w imie-



Niemiecki skafander na wystawie w Londynie. Dzięki silnym stalowym płytom skafander ten daje możliwość zanurzania się nurkowi na 680 stóp.

niu Polski występuje Minister Spraw Zagranicznych i jego organa.

Możnaby powiedzieć, że cechą charakterystyczną wszelkich spraw polsko-gdańskich było dotychczas, że nawet błahy spory w dziedzinie czysto fachowej rozdmuchiwane były przez nacjonalistyczne sfery w Gdańsku do znaczenia sporów zasadniczych o zabarwieniu czysto politycznym.

Możnaby sobie życzyć, aby obecnie zachodząca zmiana w psychice społeczeństwa gdańskiego przyczyniła się do usunięcia i tego niepożądanego objawu, tem bardziej, że dotychczasowe przykłady wyraźnie wskazują na szkodliwość takiego postępowania dla interesów Wolnego Miasta, gdyż metoda ta nie znajduje ani poklasku na terenie międzynarodowym, ani też nie zdołała dotychczas podważyć praw i autorytetu Polski.

ALFRED SIEBENEICHEN

na wyjazd zagranicę... kolejną. Podkreśliłem w poprzedniej notatce, że morska podróż własnym stateczkiem zasadniczo nie więcej kosztuje, niż życie w Warszawie, albo Radomiu.

„Nie chcą chcieć” — oto jest istotna przyczyna zaniedbania naszego w dziedzinie inicjatywy prywatnej na morzu. Nigdzie taniej nie można spędzić wakacji letnich, jak na morzu — to pewna.

Pocieszającym a zarazem wzruszającym objawem istniejącej już u nas tęsknoty do wielkich przestworzy, do poczynań o dużym rozmachu, nieliczących się z „indywidualizacją kapitału”, są listy, otrzymywane przeze mnie od młodych ludzi, nieznanymi mi osobiście, którzy przeczytali poprzednią moją notatkę w „Morzu” o polskiej podróży morskiej naokoło świata.

„Dawnośmy myśleli o podobnej podróży — piszą do mnie dwaj absolwenci Szkoły Morskiej w Tczewie — takiemu przedsięwzięciu oddalibyśmy się duszą i ciałem, gdyż byłoby to powodem do zdania świetnego egzaminu przed światem, że i my, Polacy, choć morze mamy w posiadaniu od niedawna, nie mniej potrafimy być marynarzami, jak inne narody”.

„Jestem uczniem VIII kl. gimnazjum, mam lat 18, po maturze chcę wstąpić do szkoły morskiej w Tczewie — pisze mój inny czytelnik — kocham morze i morskie podróże, oddawna planowałem podróż podobną, ażeby udowodnić światu, że marynarze Polski zmartwychwstałej są zdolni do czynu”.

Dla innych jeszcze trzech młodych ludzi zdobycie środków na zakupno dobrego szkunera nie będzie najtrudniejszą przeszkodą, idzie im głównie o „zorganizowanie” podobnej podróży, ponieważ sami nie mają w tej mierze doświadczenia... Zapytywali, czy osobiście wziąłbym udział w podróży.

Mogę ich na tem miejscu zapewnić, że w Polsce nikt w podobnym zakresie doświadczenia nie ma. Mały 5—6 milionowy naród szwedzki albo norweski nie raz jeden obejmował myślą najdalsze zakątki globu ziemskiego i swoim Nansenom lub Amundsenom dostarczał środków do badania nieużytków lodowych, nasza myśl tylko nie sięgała dalej aniżeli do Gdańska, dokąd szła nasza pszenica, transpor-

SPORT

YACHT-KLUB POLSKI

POLSKA PODRÓŻ MORSKA NAOKOŁO ŚWIATA bez większych trudności mogłaby przyjść do skutku, gdyby nasi lordowie, rozporządzający swym czasem i środkami materialnymi, w małym chociażby stopniu zainteresowali się podobnym przedsięwzięciem, które po zrealizowaniu się jego istotnie mogłoby być zapisane do księgi chlubnych czynów narodu. „Reprezentują” Polskę zagranicą sportsmani różnych autoramentów: piłkarze, rugbysci, cyklisty, tenisści, atleci lekkiej i ciężkiej wagi — nawet nie pytając o upoważnienie reprezentowania nas w obcych krajach — i przywożąc laury zwycięstw, częściej jednak pokrzywy porażek, które volentes nolentes i my musimy nakładać na swoje skronie.

Dlaczegoż w tej jednej dziedzinie — żeglarskiej na wielkich wodach — nie mogliśmy tem samem „prawem kadu-

ka” porwać się „reprezentować Polskę” na wielkich szlakach przestworów oceanowych? Wykazać, że zdolni jesteśmy do wysiłku nie tylko w ciągu jednej godziny i 10 klm., ale do mocnego, trwałego wysiłku, w którym mamy zwyciężyć nie — dajmy na to p. Battling-Sikki, chociażby nie wiem jak wielkiego i silnego, ale przeciwnika bezwzględnie jeszcze większego i silniejszego, któremu na imię Ocean? Nikt chyba nie zaprzeczy, że Ocean mocniejszy jest od Battling-Sikkiego.

Waluta? dolar, spadek złotego?

A cóż nam do tego, do tych wszystkich przemijających paskarsko-spekulacyjnych kombinacji? U zamożniejszych nieco ludzi pieniądze są i będą. Gdy ciepło wiosennego słońca ziemię polską ogrzeje, proszę zajrzeć do biur paszportowych i zliczyć, ile paszportów będzie wydanych

towana przez obcych komisjonerów i przeznaczona do załadowania na niemieckie okręty.

Nieprzeto, gdyby znalazły się środki — znowu mogę zapewnić — zorganizowanie podobnej podróży nie nastąpiłoby poważniejszych trudności. Marynarzy doświadczonych mamy. Przedewszystkiem marynarka wojenna powinna byłaby zainteresować się taką podróżą. Nie wątpię, że jej kierownictwo odkomenderowałoby dwóch oficerów starszych żeglarzy — praktyków (a wiem, że są tacy oficerów marynarki wojennej), którzyby objęli nad statkiem komendę. Dwóch bosmanów i paru marynarzy handlowych albo wojennych, kilku ochotników — sportsmenów i załoga gotowa.

Institucje naukowe i krajoznawcze na pewno przyszyłyby również z pomocą, delegując swe siły naukowe i zasilając przedsięwzięcie pieniędzmi. Wymienię tylko nazwiska prof. Morozewicza i prof. Siedleckiego, którzy już kierowali dalekimi wyprawami naukowymi, ażeby uprzytomnić, że są w Polsce ludzie, którzy bez żadnych wątpliwości, jeżeliby sami w podróży udziału nie wzięli, to poparliby ją powagą swych nazwisk i możnemi swemi wpływami. Dla świata naukowego podróż taka byłaby doskonałą okazją do wzbogacenia nauki polskiej. Ministerstwo Spraw Zagranicznych oceniając znaczenie polityczne podróży, znalazłoby w budżecie swoim na ten cel jakąś kwotę; to samo można powiedzieć o Min. Przemysłu

Handlu. A o tem, że Magistrat stolicy (również innych miast) poparłby przedsięwzięcie materjalnie, zbyteczna byłoby wszczynać dyskusję; Magistrat niejednokrotnie składał dowody, iż zdaje sobie sprawę z obowiązków reprezentacyjnych ośrodka całego Państwa. Bezcenne, bo bezpośrednio myślą polską lub polskimi rękami zdobyte zbiory, znalazłyby się w osobnej sali Muzeum Narodowego, jak owe szwedzkie zbiory z „Fidry” w Karlskronie, a imiona kierowników podróży na setki lat zapisalyby się złotem zgłoskami w dziedzinie śmiałych poczynań polskiej inicjatywy i myśli twórczej.

A więc? wnioszek?

Polska podróż morska naokoło świata musi się odbyć.

Panowie lordowie polscy, przemysłowcy, ludzie bogaci i zamożni, odezwijcie się! Zamiast na Riviere jednego roku wyruszyć za „Słupy Herkulesa” — na własnym szkunerze. Nie pływaliście dotychczas — to prawda — gdyż nie myśleliście o możliwości takiej przejażdżki. Morza się nie boicie — to wiem na pewno — wszak Polakami jesteście. Odpadną wam wszystkie przykrości podróży lądowej: hotele, taxisy, bilety, ekspresy, portjery — nikt coprawda wam w pas kłaniać się nie będzie, tytułując „panem hrabią” co chwila, natomiast wy, panowie, za każdym rzutem statku sami oceanowi kłaniać się będziecie, co wszakże wam nic nie ubliży, bo przecie to moczarny wielki — Ocean!

A patrząc na trzepocącą na maszcie waszego własnego statku banderę polską, ujęci urokiem przezystych wodnych bezmiarów i zasluchani w bicie własnego serca, które was do pięknego czynu skłoniło, powtórzycie za poetą jego słowa:

„Lekko mi, lubo, błogo, wiem, co to być ptakiem!”

P. S. Mogę podać do wiadomości, że Kierownictwo Marynarki wojennej, oceniając znaczenie takiej podróży, ze swej strony gotowe jest poprzeć przedsięwzięcie i odkomenderować oficerów i marynarzy. Niezależnie od tego projektem za-

interesowały się osoby ze sfer marynarki handlowej i liczne koła sportsmenów. Szanse zrealizowania zamiaru rosna.

Osobiście gotów jestem służyć wszelką pomocą dla zorganizowania i doprowadzenia podróży do skutku.

Z YACHT-KLUBU POLSKI.

Podczas zeszłorocznego zjazdu Międzynarodowego Związku Yachtingu Motorowego (Union Internationale de Yachting Automobile) w dniach od 15 do 17 października, który odbył się w Brukseli, Yacht-Klub Polski został przyjęty na członka wymienionego Związku i uznany jako Autorytet Narodowy w sprawach polskiego yachtingu motorowego.

W dniu 13 listopada r. z. rozpoczął się zorganizowany przez Y. K. P. Kurs Wiedzy Żeglarskiej.

Wykłady odbywają się w lokalu klubowym Ligi Morskiej i Rzecznej, pl. Napoleona 6 m. 4.

Frekwencja słuchaczy jest bardzo liczna. Na kurs uczęszcza zgórą 100 osób. Jest to najlepszym dowodem, że wśród społeczeństwa rośnie zainteresowanie do sportów wodnych i w szczególności do morza.

W celu zachęcenia sportowców polskich do dalszej turystyki na morzu, Zarząd Klubu, na jednym ze swych posiedzeń, uchwalił urządzić podczas jednych z najbliższych regat morskich specjalny „bieg Wilków Morskich”. Do biegu tego stawać będą mogły tylko te osoby, które odbyły na yachcie sportowym, pod polską banderą i polskim kierownictwem, z wyłączeniem płatnych osób, przynajmniej jedną podróż do portów, znajdujących się powyżej 55 stopnia szerokości północnej.

Dla biegu tego są opracowywane obecnie szczegółowe warunki i czyni się zabiegi w celu uzyskania odpowiedniej nagrody przejściowej.

ZAGŁOWYM YACHTEM PRZEZ BAŁTYK, opis pierwszej podróży yachtu polskiego „Witez” do Szwecji pióra komandora Yacht-Klubu Polski, gen. M. Zaruskiego, wyszedł z druku i jest do nabycia u sekretarza Y. K. P. p. Butkisa (Minist. Przem. i Handlu, Elektoralna, 2), również w księgarniach M. Arcta, Gebethner i S-ka i innych.

MARJUSZ ZARUSKI

DO SZANOWNYCH CZYTELNIKÓW zamieszkałych w Warszawie.

Uprzejmie zawiadamiamy Sz. czytelników, że Komitet Warszawski Ligi Morskiej i Rzecznej, Plac Napoleona 6 m. 4. założył

CZYTELNIĘ I WYPOŻYCZALNIĘ KSIĄŻEK.

Wszyscy czytelnicy „MORZA” korzystają ze wszelkich ulg, przysługujących członkom L. M. R., przy wypożyczeniu książek.

Z WYDAWNICTW

JÓZEF MOROZEWICZ, KOMANDORY. STUDJUM GEOGRAFICZNO-PRZYRODNICZE. WYDAWNICTWO KASY IM. MIANOWSKIEGO. 1925 R. Jest to praca naukowa, poświęcona opisowi pod względem przyrodniczym, a w szczególności pod względem geologiczno-petrograficznym dwóch wysp, leżących w pobliżu Kamczatki, zwanych Kamandorskimi.

Wyspy te zostały odkryte przez zainicjowaną przez Piotra Wielkiego wyprawę (1727—29), mającą na celu zbadanie, czy i jak się łączy wschodnie pobraże Rosji z Ameryką. Wyprawie tej przewodził Bering i Steller, który między innymi odkrył „krowy morskie” (zwierzęta około 10 metrów długie, mające pośrodku około 7 m. obwodu, żywej wagi około 500 cnt) i pewne gatunki fok.

Pierwszym z polaków na Komandorach był M. Beniowski, słynny konfederat barski, opiewany przez Słowackiego i W. Sieroszewskiego („Ocean”). Pierwszym z uczonych polskich prof. B. Dybowski, który wydał obszerną o wyspach tych pracę.

W r. 1903 departament górnictwa w Petersburgu wyjednał środki na urządzenie nowej naukowej wyprawy na Komandory, celem poszukiwania pokładów złota. W wyprawie wziął udział J. Morozewicz, obecnie profesor Wszechnicy Jagiellońskiej, i dzięki Kasie im. Mianowskiego opublikował swoje obserwacje. Treść książki stanowią po obszernym wstępie, streszczającym historię odkrycia i badań Komandorów, geologia wyspy Beringa i W. Miednianej, ich petrografia i mineralogia.

Z ZAGADNIEN TERMINOLOGICZNYCH

REDA, REJD CZY REJDA?

Nasza dawna literatura nie przekazała nam nazwy technicznej na oznaczenie stanowiska okrętowego przed portem, czyli „kotwiovska”, na co w języku francuskim, niemieckim i angielskim są ustalone terminy: rade, Rhede, road. Dopiero w najnowszym naszym piśmiennictwie znajdziemy formy: reda i rejda.

Pierwsza z powyższych form, jakkolwiek zbliżona do nazwy, używanej przez nasz lud nadmorski, nie oddaje przeciągłego dźwięku: e, wobec czego nie jest tak ścisła i winna brzmieć: re j d a. Postać męską rej d a należy poczytywać za błędną, gdyż przejęta została żywcem z języka rosyjskiego. Na poparcie zaś jedynie właściwej formy rej d a przytoczę jeszcze, że istnieje ona, jako słowo komendy, na statkach wiślanych wraz z czasownikiem „rej d o w a ć” i złożonemi. „Re j d a l” mianowicie oznacza: zapuść w grunt, poruszając rękami górną część przedmiotu naprzemian w obie strony! Re j d o w a ć a r t f u l e m = osadzać głębiej w ten sposób kół, służący do zatrzymania statku. Wy r e j d o w a ć k o t a = dobyć go z gruntu. K o t e w s i ę z a r e j d o w a ł a = zaryła się pazurami w grunt.

BOLESŁAW ŚLASKI

DZIAŁ OFICJALNY L. M. R.

PIERWSZY I PROGRAMOWY ODCZYT W NOWYM LOKALU KOMITETU WARSZAWSKIEGO L. M. I R. (PLAC NAPOLEONA 6) WYGLOSIŁ INŻ. ALEKSANDER RYLKE. W odczycie tym scharakteryzował dotychczasową działalność L. M. i R., w czym szczególny nacisk położył na działalność Komitetu Warszawskiego w r. ub. oraz nakreślił wytyczne zamierzeń tegoż Komitetu na najbliższą przyszłość.

W tych zamierzeniach podkreślił tezę, że dążności ktoregokolwiek z rządów i krajów cywilizowanych nie dadzą nigdy wyników pomyślnych, jeżeli nie będą posiadały pod sobą gruntu w postaci uświadomienia narodu w odpowiednim kierunku, i na tezie tej oparł rację bytu i działalność w obecnych warunkach L. M. i R.

Podkreślił również i to, że rozwój naszej żeglugi morskiej i śródlądowej dotyka bezpośrednio stosunków międzynarodowych i państw obcych i jako taki winien mieć organizację, będącą wobec rządu wyrazem ogólnonarodowym jej interesów i dostarczającą rządowi niekiedy podstaw rzeczowych do zarządzeń.

Stawianie przez Ligę tak zw. „realnych” zadań, np. zakup tych lub innych okrętów handlowych, inż. Rylke uważa za rzecz nie celową dotąd, póki całe społeczeństwo polskie nie będzie dostatecznie uświadomione o znaczeniu morza dla Polski, i tem samem za program najbliższego sezonu L. M. i R. uważa właśnie to uświadamianie i propagandę morza w jej najróżnorodniejszych formach.

POSIEDZENIE RADY L. M. R. Dnia 9 ub. m. w lokalu Komitetu Warszawskiego L. M. R. odbyło się posiedzenie Rady Ligi, na którym p. Feliks Rostkowski wygłosił referat p. t. „Czy utrzymanie nadal dotychczasowej polityki Rządu w dziedzinie handlowo-morskiej jest celowe”. Po odczycie wyłoniła się ożywiona dyskusja, w której zabierali głos: pp. inż. Rummel, prezes O. Sobański, J. Borowik, kpt. Stecki, mec. Waydel, prezes Krzyżanowski, gen. Zaruski.

ZARZĄD CENTRALNY L. M. R., przystępując do rewizji na miejscu działalności poszczególnych Oddziałów, deleguje w tym celu członków Zarządu, którzy przed walnym zebraniem Ligi odwiedzać będą Oddziały.

Na poszkodowanych od burzy w roku ub. rybaków w Gdyni Zarząd Centralny przekazał do Morskiego Urzędu Rybackiego w Wejherowie sumę zł. 675., zebraną w/g następującego zestawienia:

Zarząd Centralny L. M. R.	zł. 200
Oddział L. M. R. w Krakowie	„ 100
„ „ w Milejowie	„ 100
„ „ w Gdyni	„ 100
„ „ w Świeciu	„ 50
„ „ w Stanisławowie	„ 50
„ „ w Łowiczu	„ 30
„ „ w Krzemieńcu	„ 25
„ „ w Wejherowie	„ 20

tem samem unieważnia się komunikat, zamieszczony w tej sprawie w poprzednim numerze „Morza”.

STYPENDJA DLA SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE. Wobec zniesienia przez Min. P. i H. stypendjów dla uczniów Szkoły Morskiej w Tczewie, z równoczesnym zwiększeniem wpisowego, Zarząd L. M. R. na posiedzeniu w dniu 23/XII uchwalił: a) zwrócić się do Min. Przemysłu i Handlu z prośbą o przyznanie kilku stypendjów dla uczniów Szko-

ły Morskiej w Tczewie z kwot subwencyjnych; b) zwrócić się do wszystkich Oddziałów L. M. R. z prośbą o przyznanie stypendjów dla uczniów Szkoły Morskiej w Tczewie oraz o wyjednanie tych stypendjów od magistratów i starostw; c) udzielić 2 stypendja dla Szkoły Morskiej w Tczewie.

Z DZIAŁALNOŚCI PROPAGANDOWEJ. Została zorganizowana wystawa najpopularniejszych polskich malarzy-marynistów. Wystawa znajduje się obecnie w lokalu warszawskiego Komitetu L. M. R., a następnie gościć będzie prawdopodobnie kolejno w Oddziałach prowincjonalnych Ligi Morskiej i Rzecznej.

Korzystając z poparcia p. prezydenta m. Gniezna, wyświetlano tam w miesiącu ubiegłym film morski, który cieszył się wielkim powodzeniem, następnie film ten wyświetlany był w Bydgoszczy.

ZAŁOŻENIE ODDZIAŁÓW NA POMORZU: w Kościerzynie, staraniem p. burmistrza i w Gnieźnie, z inicjatywy p. starosty dr. Lemańczyka — zostały zorganizowane Oddziały L. M. R., które, przyczyniając się do rozwoju Ligi, niosą Państwu pomoc materialną i moralną przy tworzeniu silnych podwalin floty polskiej. Oddziały zostały przez Zarząd Centralny zatwierdzone i rozpoczęły już energiczną działalność.

ZAŁOŻENIE ODDZIAŁU L. M. R. W WILEJCE. Po odczycie p. Anny Zahorskiej w miejscowym starostwie — osoby na odczycie obecne utworzyły Oddział L. M. R. W najbliższym czasie odbędzie się zebranie członków-założycieli, celem dokonania wyborów Zarządu, który tymczasowo reprezentuje zastępca p. starosty wilejskiego, p. Kazimierz Dokurno.

ZAŁOŻENIE ODDZIAŁU L. M. R. W GRODZISKU. W Grodzisku powstał Oddział L. M. R., do którego Zarządu zostali wybrani: prezes p. starosta Wężyk, zastępca p. A. Świątowiec, skarbnik p. J. Sławiński, sekretarz p. H. Kaczorowska. (Adres: Grodzisk, Magistrat — p. A. Świątowiec).

Z ODDZIAŁU L. M. R. W LUBLINIE. W listopadzie roku ubiegłego Zarząd Okręgowego Koła Lublin Związku Inwalidów Wojennych R. P. przyjął na siebie obowiązki Komitetu Organizacyjnego Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej i już w dniu 18 list. ub. r. na zwołanym zebraniu członków-założycieli utworzono Oddział, wybierając do tymczasowego Zarządu pp. inż. Kaczora, dyr. Gawora, p. Sasorską. Zarząd Związku Inw. Wojennych ofiarował lokal Związku na pomieszczenie biura Oddziału Ligi (ul. Namiestnikowska 7). Dnia 29 grudnia ub. r. odbyło się zwołane przez Tymczasowy Zarząd Oddziału nadzwyczajne walne zebranie, na którym wybrano Zarząd i Komisję Rewizyjną. Do Zarządu na rok 1926-ty weszli: p. dyr. Gawor, inż. Kaczor, Rzeszotarska, Sasorska, prok. Bęski, prok. Wisz, inż. Dażwański, T. Miller, prof. Świeży. Oddział rozwija się nadzwyczaj pomyślnie.

Z ODDZIAŁU L. M. R. W BRZEŚCIU n/B. Dnia 10 b m. odbyło się zwołane przez Komitet Organizacyjny Oddziału walne zebranie członków, na którym wybrano Radę Oddziału, Sąd Honorowy, Komisję Rewizyjną i Zarząd. Do Zarządu Oddziału wybrano: na prezesa p. Paszka, vice-prezesów pp. Szczepańskiego

i Mazurkiewicza, na skarbnika p. Osowskiego, na sekretarza p. Różańskiego. Biuro Oddziału mieści się w lokalu Związku Inwalidów Wojennych, ul. Zygmuntowska 19.

Do zorganizowania ODDZIAŁU L. M. R. W GRODNIE przystąpił p. kpt. inż. Jan Ejsmont, komendant linii Żeglugi Śródlądowej. Zapisy na członków przyjmowane są na Zamku od godz. 9-ej rano do 4-ej pp.

LIGA MORSKA I RZECZNA W POZNANIU.

W pięknie udekorowanej banderami i portretem zwycięzcy z pod Oliwy — adm. Dickmana — Sali Izby Przemysłowo-Handlowej odbył się w sobotę obchód rocznicy zwycięstwa floty polskiej pod Oliwą (28/XI 1627 r). Po zagajeniu, wygłoszonym przez prezesa H. Rummla, p. L. Hermel odczytał interesujący referat o przebiegu bitwy. Potem nastąpiła deklamacja utworu M. Zaruskiego „Słuchaj Polsko” — chór zaś pierwszej w Polsce drużyny harcerzy morskich wykonał szereg pieśni. Uroczystość została zakończona odśpiewaniem „Roty”.

Na obchodzie byli obecni p. prezydent miasta C. Ratajski, przedstawiciele władz wojskowych i cywilnych i liczny zastęp publiczności, szczerze zapelniający sale.

W czasie zebrania były demonstrowane modele jachtów, wykonane przez młodzież poznańską pod kierownictwem inż. M. Serwackiego. — Dyrektor Muzeum Wielkopolskiego p. Gumowski w związku z obchodem rocznicy ofiarował prezesowi Ligi nadzwyczaj interesujący zbiór odbitek medalii z okresu Walk o Bałtyk — na jednym u nich widzimy świetne wykonanie podobizny okrętów floty polskiej.

Na innych medalach również widzimy podobizny statków, co daje nam możliwość zupełnie ścisłego odtworzenia typów okrętów starej floty polskiej. W kolekcji znajduje się i talar medalowy — bity w roku bitwy morskiej pod Oliwą.

STEFAN JAROCKI

ODDZIAŁ L. M. R. W WILNIE. W sali Stow. Urzędników Państwowych odbyło się w niedzielę ogólne zebranie członków Ligi Morskiej i Rzecznej.

Posiedzenie otworzył prezes oddziału wileńskiego, komisarz Rządu p. Kazimierz Wimbor, który w krótkich słowach streszczył działalność instytucji, a następnie zaprosił na przewodniczącego zebrania p. Bosickiego, dyrektora wydziału dróg wodnych — a ten z kolei powołał do prezydium p. Wimbora, prezesa Maleckiego, ptk. Fogela oraz p. Krzywisa, który sprawował czynności sekretarza.

Sprawozdanie z działalności referował członek zarządu p. Rochowicz, obrazując zwięźle i jasno rozwój Ligi na terenie Wileńszczyzny od dnia powstania, t. j. 17 lipca 1924 r. do końca roku ubiegłego.

Dowiedzieliśmy się, iż w ciągu tego okresu działały trzy sekcje, a mianowicie: propagandowa, dochodowa i sportowa.

Celem propagowania idei Ligi zorganizowano szereg odczytów, zapraszając na prelegentów inż. Bomasa, komandorów Garnuszewskiego i Burhardta, urządzono specjalne pokazy filmowe oraz szerzono liczne wydawnictwa własne i popularyzowano znaczenie w życiu państwa i społeczeństwa własnego morza i żeglugi na

niem przez artykuły pióra członka zarządu p. Sobieckiego, zamieszczane na łamach pism codziennych.

Sekcja dochodowa, prowadzona przez skarbnika zarządu p. Szumańskiego, znaczyła swą ruchliwą i owocną działalność urządzeniem balu w dn. 2 stycznia r. ub. oraz kwesty publicznej p. n. „Tydzień bandery”. Obiedwie te imprezy przyniosły dość okazałe zyski, pozwalające chociaż w części urzeczywistnić zamierzenia oddziału.

Sekcja sportowa pod kierunkiem d-ra Czarneckiego zorganizowała wycieczki nad morze, uczestnicząc w regatach w Gdyni oraz do Trok.

Przewodniczący po zreasumowaniu wyników działalności zarządu wniosł o udzielenie mu absolutorjum i podziękowanie za owocną pracę, co też zebrani przez gromkie oklaski uczynili.

Ze sprawozdania kasowego okazuje się, iż ze składek członkowskich wpłynęło 3,245 zł. z imprez dochodowych — 6,133 zł. 45 gr. w czem 3,453 zł. 64 gr. z „Tygodnia bandery”. Ofiary przyniosły 1,405 zł. 61 gr., zaś z kolportażu wydawnictw — 1861 zł. 35 gr., wpływy czynią łącznie 14,447 zł. 75 gr.

Po stronie wydatków widzimy pozycje: wydawnictwa — 1,974 zł. 85 gr., stypendja dla uczących się w szkole morskiej w Tczewie — 525 zł.; nagrody za najlepszy wynik w regatach, za wypracowania w szkołach — 758 zł. 69 gr., za pomogi słuchaczowi politechniki w Gdańsku — 319 zł. oraz inne koszty administracyjne. Saldo na dzień 1 stycznia wynosi — 5,781 zł. 78 gr.

Na wniosek p. Wimbora zebranie uchwaliło ufundować stypendja dla słuchacza szkoły morskiej w Tczewie — 900 zł. i studenta wydziału budowy okrętów na politechnice gdańskiej w ilości 1200 — 1500 zł.

Prócz tego postanowiono wykorzystać jezioro Trockie, jako teren sportowy i założyć na nim Yacht klub.

W końcu cały zarząd dotychczasowy powołano do dalszej pracy oraz powiększono skład jego o 8 osób.

Na r. b. skład zarządu stanowią p.p.: Kazimierz Wimbora, komisarz rządu, inż. Julian Staszewski, prezes dyr. kol., inż. Bogusław Bosiacki, dyr. dróg wodnych, Jan Malecki, prezes Izby Skarb., podk. Jan Fogiel, por. Zygm. Ostrowski, gen. br. Michał Tokarzewski, dr. Czarnowski, Edward Kowalski, Jan Sobiecki, Wład. Szumański, Ludw. Barszczewski, Tomasz Nejman, Ksawery Zapolya-Zapolski, Witold Czyż, inż. Henryk Jenz, Benedykt Krzywiec i Jan Rochowicz.

Do komisji rewizyjnej weszli pp.: Tomasz Krasowski, Roman Meyer i Napoleon Halicki.

USTAWA O POPIERANIU POLSKIEJ ŻEGLUGI MOR- SKIEJ

W N-rze 125 Dz. Ust. została ogłoszona ustawa o popieraniu polskiej żeglugi morskiej, która głosi, że w celu popierania rozwoju polskiej żeglugi morskiej i związanego z nią przemysłu, jak również w celu współdziałania Państwa w stworzeniu narodowej floty handlowej, może być okazana pomoc materialna ze Skarbu Państwa i wydawane przez Państwo zarządzenie gospodarcze.

— Pomoc dla polskich przedsiębiorstw budowy statków może być świadczona:

— 1) przez udzielanie kredytu, oraz przez udzielanie gwarancji państwowej celem uzyskania kredytu;

— 2) przez wypłacanie premii za statki, wykonane przy użyciu materiałów krajowych, oraz za dokonanie remontu statków;

— 3) przez przyznanie ulg w opłatach portowych, taryfowych, celnych oraz innych ułatwień dla zakładów budowy statków, sprowadzających bądź z zagranicy, bądź z głębi kraju, potrzebne do ich produkcji surowce, półfabrykaty i wszelkiego rodzaju części składowe mechanizmów;

— 4) przez uwolnienie częściowe lub całkowite przedsiębiorstw od podatków i opłat państwowych na okres czasu nie przewyższający lat 15.

— Pomoc dla krajowych towarzystw, ubezpieczających statki, będzie świadczona przez udzielenie państwowej gwarancji finansowej.

Gdyby nie oszczędności budżetowe uchwała dawałaby wdzięczne pole pracy dla Rządu.

ODCZYT ADAMA UZIĘBŁY: OBECNA I PRZYSZŁA SYTUACJA NA NASZYM MORZU. W dniu 14 m. p. red. Adam Uziębło, vice prezes warszawskiego komitetu Ligi Morskiej i Rzecznej, wygłosił w lokalu Ligi przy ulicy Napoleona 6 m. 4, odczyt na temat: „Obecna i przyszła sytuacja na naszym morzu”.

Prelegent w zwięzłym i rzeczowym swym referacie wykazał brak skoordynowania w polityce szczególnych ministrów, działających na terenach nadmorskich.

W wielu wypadkach zaniedbano interesy rybaków. Stwierdził dowodami, iż większą opieką rząd obdarzał ludność niemiecką, niż kaszubską. Zwrócił uwagę na przyszłość Gdańska, który naturą rzeczy, jako związany z Polską ekonomicznie i politycznie i otoczony ludnością polską, stanie się, jak ongiś, polskiem bezpośrednio miastem.

Po referacie rozwinęła się pod przewodnictwem prezesa p. Krzyżanowskiego dyskusja, w rezultacie której przyjęto rezolucję, wzywającą rząd do przeciwdziałania w prowadzeniu antypaństwowej propagandy na Pomorzu i utworzenie Rady Morskiej.

O UCZCZENIE AUTORA „WIATRU OD MORZA”. Na wybrzeżu posiadamy punkt jeden, najwyższy, oznaczony na mapie 68 m., panujący, niepodzielnie nad całym wybrzeżem, należącym dziś do Rzplitej Polskiej. Wzgórze to nosi, niezbyt zresztą fortunnie, nazwę Jastrzębia Góra, gdyż o parę kilometrów dalej położona o wiele niższa wyniosłość nosi tę samą nazwę.

Proponowałabym górze 68 m. nadać miano blisko związane z imieniem pierwszego pieśniarza odzyskanego naszego morza: „Zeromin” lub „Zych”.

HELENA BUDZYŃSKA

Z PRASY

„ŻEGLARZ POLSKI”. Tygodnik fachowy, poświęcony marynarce handlowej i sprawom związanym z morzem, pod redakcją J. Klejnoty-Turskiego. Każdy zeszyt tego cennego, ze znajomością rzeczy prowadzonego czasopisma posiada systematycznie zestawiane cyfrowe wiadomości o wwozie i wywozie z naszych portów, o opłatach frachtowych, o cłach, cenach ważniejszych towarów na rynkach światowych i t. p.

Pismo to, jako pismo wybitnie fachowe i handlowe, jest nieodzowne dla każdego, kto się interesuje morzem ze strony praktycznej lub kto pragnie teoretycz-

nie poznać stosunki gospodarcze związane z żeglugą, jest nieodzowne dla każdego handlowca, przemysłowca i publicysty. To też będziemy dawali sporadycznie wzmianki o sprawach, poruszanych w tem jedynym u nas, ściśle fachowym czasopiśmie morskiem.

Ważniejsze Wiadomości z ostatniego miesiąca

Z P O L S K I.

Z inicjatywy Związku Obrony kresów zachodnich, grupa ludzi, pragnących stworzenia w szczuplejszych rozmiarach polskiej linii okrętowej (2 do 3 okrętów), organizuje tow. akcyjne p. n. „Zachodniopolska żegluga morska” o kapitale zakładowym 1 mil. zł. Tow. to ma być zarejestrowane w marcu r. b.

W porcie gdańskim ustawiono zórawie elektryczne, zaopatrzone w „grafery”, co podnosi zdolność przeładunkową portu od 600 do 800 tonn dziennie. Wybudowano silny iodołamacz, który umożliwi utrzymanie żeglugi nawet w czasie największych mrozów, zainstalowano podwodne i powietrzne urządzenia sygnałowe, zabezpieczające wjazd w czasie mgły.

Mieszkańcom wsi Bór na mierzei helkiej morze zabiera co rok około 3 metrów brzegu. Mieszkańcy słusznie domagają się w sferach rządowych zabezpieczenia swej wsi od podmycia.

Sędzia w Tczewie Henryk Chudziński mianowany został przewodniczącym Izby Morskiej w Gdańsku. Izba Morska jest instytucją, rozpatrującą wszelkie uszkodzenia i straty, wynikłe ze zderzeń się okrętów handlowych na morzu.

Przez port gdański wywożono przeciętnie dziennie przeszło po 4 tys. tonn węgla, 5 tys. tonn drzewa, półtota tys. tonn cukru i po 200 tonn produktów naftowych.

W porcie gdyńskim i gdańskim tylko okręty przy wejściu odczuwają brak ładunków, odsetek statków próżnych przy wyjściu z portów jest znikomy. Frachty światowe w związku z trudnościami żeglugi zimowej się podwyższyły.

Prezes rady portu W. M. Gdańska de Loes złożył wizytę p. premierowi Skrzyńskiemu, min. rob. publiczn., ministrowi przem. i handlu i min. kolei.

Między zarządem towarzystwa okrętowego „Sarmatia” a jedną z firm holenderskich toczą się układy w sprawie zakupu statku pasażerskiego „Warszawa”. Nowa jednostka polskiej floty handlowej służyć ma przedewszystkiem emigracji polskiej.

B U R Z E.

Wskutek silnej burzy na Bałtyku zatonało lub rozbiło się kilka statków. Pod wyspą Fehmarn zatonały 3 żaglowce, w pobliżu Schönbergu 2 okręty zostały bardzo uszkodzone, pod Holtenau rozbił się hamburski statek „Capelle”. Żaglowe uratowano.

Na morzu północnem został rozbity o skaliste brzegi okręt „Beachy Head”, oraz zatonał belgijski parowiec „Cotesse de Flandre”. Wezwane łodzie ratunkowe ocaliły życie rozbitkom parowca.

Zatonały 3 angielskie parowce: jeden pod przyładkiem Dobrej Nadziei, jeden w pobliżu Labradoru i jeden w pobliżu Anglii. 66 marynarzy straciło życie. Okręt „Grinsseu” otrzymał wzywające o pomoc radjosygnaly z parowca „Colorado”, który na dalsze zapytania nie dał odpowiedzi.

DO SZANOWNYCH CZYTELNIKÓW

Uprzejmie zawiadamiamy Szanownych Czytelników, że prenumerata „Morza” wynosi

9 Zł. W STOSUNKU ROCZNYM

(co wynosi niespełna 2 gr. dziennie). Zapraszając do prenumeraty na rok 1926, prosimy o ŁASKAWIE RYCHŁE wpłacenie na konto nasze w P. K. O. 9.747, lub przez urząd pocztowy kwoty powyższej, która może być wpłacaną w ratach półrocznych lub kwartalnych.

Po porozumieniu się z Centralnym Zarządem Ligi Morskiej i Rzecznej prenumeratę dla CZŁONKÓW LIGI ustaliliśmy w wysokości

Zł. 4.80 ROCZNIE.

KWOTA POWYŻSZA WINNA BYĆ PRZEKAZYWANA BEZPOŚREDNIO NA NASZE KONTO W P. K. O. 9.747, nie zaś, jak poprzednio, do prowincjonalnych Oddziałów L. M. R. Czyli składka członkowska Członków L. M. R. wynosi zł. 12 rocznie, z których zł. 4.80 WPŁACA SIĘ DO ADMINISTRACJI „MORZA”, reszta zaś do miejscowego Oddziału. Egzemplarze „Morza” będziemy wysyłali pocztą bezpośrednio z Warszawy.

Pomimo tak niskiej w porównaniu z szeregiem innych czasopism prenumeraty, Redakcja pisma będzie dążyła do powiększenia i urozmaicenia numerów. PROSIMY SZANOWNYCH CZYTELNIKÓW O UŁATWIENIE POWYŻSZEGO ZADA-

NIA PRZEZ REGULARNE WPŁACANIE PRZEDPŁATY I ZAOSZCZĘDZENIE NAM KOSZTÓW ZBĘDNEGO MONITOWANIA ORAZ O ŁASKAWE ROZPOWSZECHNIENIE PISMA!

Mamy nadzieję, że każdy interesujący się sprawami żeglownymi, każdy zdający sobie sprawę z doniosłości faktu posiadania przez Polskę otwartej bramy na rynki zagraniczne, dającej nam możliwość niezależnienia się od kosztownego obcego pośrednictwa, BĘDZIE PRENUMERATOREM NASZEGO PISMA I ZAPISZE SIĘ NA CZŁONKA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Celem jak najlepszego informowania naszych Czytelników o bieżących sprawach żeglugi morskiej i rzecznej Administracja „Morza” w porozumieniu się z Administracją świetnie redagowanego tygodnika fachowego „ŻEGLARZ POLSKI” przyjmuje również SKOMBINOWANĄ PRENUMERATĘ „MORZA” i „ŻEGLARZA POLSKIEGO”. Łączna prenumerata obydwu pism w Administracji „Morza” zamiast 10 zł. wynosi 8 zł. 50 gr. ROCZNIE. Łącznie z „Żeglarzem Polskim” „Morze” można zaabonować na tych warunkach również w Administracji „Żeglarza Polskiego”, Tczew, Hallera 17, konto P. K. O. 170.044.

ADMINISTRACJA „MORZA”
Warszawa, Elekoralna 2.

„POLSKA LINJA LOTNICZA” „AEROLOT” S. A.

PRZEWÓZ: PASAŻERÓW — POCZTY — TOWARÓW

INFORMACJE: WARSZAWA, tel. 9-00, 8-50 — LWÓW, tel. 6-10, 22-75 — KRAKÓW, tel. 32-22, 35-58,
GDAŃSK, tel. 415-31 — WIEDEŃ, tel. 72-5-75, 45-4-62.

ROZKŁAD LOTÓW

„POLSKIEJ LINJI LOTNICZEJ”, NOWY-ŚWIAT 24, TEL. 9-00,
ważny od dnia 1 stycznia 1926 r. aż do odwołania.

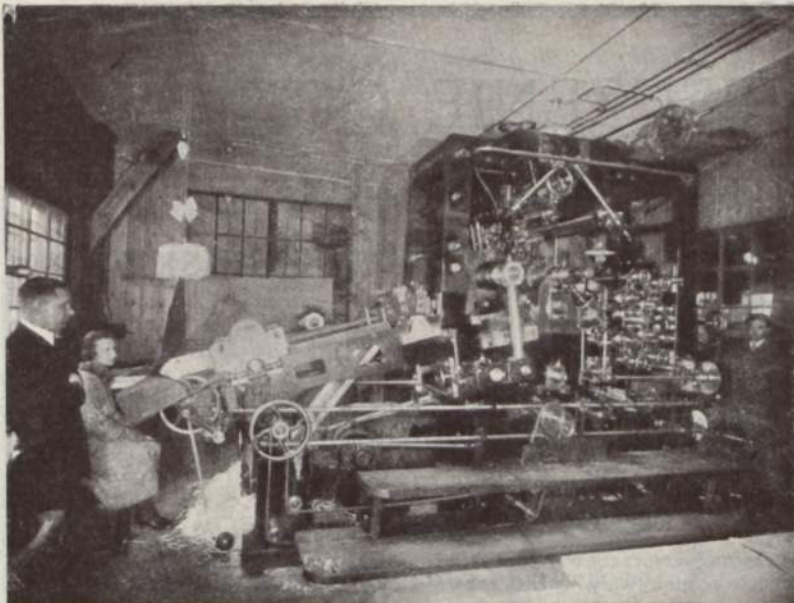
U w a g a	C z a s	K i e r u n e k	C z a s	U w a g a
Samolot kursuje tylko w poniedziałki, środy i piątki.	10.00	↓ * Warszawa ↓ Gdańsk	13.00	Samolot kursuje tylko we wtorki, czwartki i soboty.
	13.00		10.00	
	9.00	↓ Warszawa ↓ Lwów	12.00	
	12.00		9.00	
	—	↓ Lwów ↓ Kraków	—	
	—		—	
	8.45	↓ Warszawa ↓ Kraków	15.00	
	11.15		12.30	
	11.30	↓ Kraków ↓ Wiedeń	13.30	
	14.30		10.30	

UWAGI: Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel!

Komunikacja na przestrzeni Lwów-Kraków wstrzymana jest aż do odwołania!

DOSTAWA POCZTY I PRZESYŁEK W TYM SAMYM DNIU

Dowóz do i z lotniska z wyjątkiem w Warszawie i Gdańsku uwzględniono w cenie biletu.



Maszyna rotacyjna „Goebel” do znaczków pocztowych.

wiedziały, jakich druków będą potrzebowały, tem bardziej nie mogły określić ilości.

Spadek waluty wywołał konieczność coraz to większego zapotrzebowania na banknoty w walucie markowej i gorączkową czynność Zakładów w kierunku zadośćuczynienia tym wymaganiom. O jakiegokolwiek planowanej rozbudowie Zakładów przy tych warunkach nie było mowy; zadania powstawały z dziś na jutro i musiały być rozwiązywane bez względu na późniejszą celowość tych rozwiązań. W tych niezmiernie ciężkich warunkach powstał rozrost Zakładów. Do nabytego terenu zostały przyłączone sąsiednie parcele i długi pas terenów państwowych wzdłuż ul. Nowogrodzkiej. Na solidne, odpowiadające wymogom, budowie przy tych warunkach nie było czasu, jak również nie było czasu i możliwości przemyślenia dokładnego ich planu.

Personel Zakładów wzrósł do kilku tysięcy pracowników, których poważną ilość stanowili urzędnicy Kontroli, Straż i Warta. W takim stanie zastał Zakłady początek roku 1924, kiedy raptownie wstrzymano druk marki polskiej, a złoty polski był już w dostatecznej ilości przygotowany do obiegu. Dla Zakładów nastąpił ciężki okres redukcji pracowników, na czym przeszedł rok 1924. W r. 1925 Dyrekcja Zakładów stanęła przed zadaniem przeorganizowania Zakładów, przystosowując je do nowego stanu rzeczy.



Hala maszyn litograficznych.

PAŃSTWOWE ZAKŁADY GRAFICZNE

zostały utworzone na podstawie uchwały Rady Ministrów z dnia 30 stycznia 1919 r. Zakres działalności był określony tą uchwałą w następujący sposób: „Wyrób wszelkich wymiennych znaków państwowych, papierów wartościowych, znaków opłat podatkowych i wszelkiego rodzaju znaków płatniczych, związek z dochodami Skarbu Państwa mających, jak również bicie monety metalowej.

W maju 1919 r. Zakłady zostały, jako Drukarnia Banku Polskiego, przydzielone do P.K.K.P., 16 lutego 1920 r. zaś zostały ponownie przeniesione do Ministerstwa Skarbu.

Pierwszą czynnością Dyrekcji w 1919 r. było nabycie zdemontowanej częściowo drukarni przy Al. Jerozolimskiej Nr. 91 i organizacja na tym terenie Zakładów. Niewielka ilość posiadanych przez drukarnię maszyn została uzupełniona przez nabycie szeregu maszyn wyrobu amerykańskiego, które dały możliwość wykonywania bardziej precyzyjnych druków. Stopniowo zostały zorganizowane oddziały: Artystyczny, Kontroli i Gospodarczy, w których obrębie układało się życie Zakładów. Wielką trudność przy organizacji Zakładów stanowiło nieustalenie tych potrzeb, którym Zakłady musiały odpowiadać. Urzędy nasze nie



Jedna z hal maszyn drukarskich.

Głównym zadaniem było ustalenie zakresu pracy Zakładów i przeorganizowanie ich na stopę przedsiębiorstwa przemysłowego, z możliwym ograniczeniem kosztów własnej produkcji.

Ustalenie programu pracy jest zadaniem najtrudniejszym, albowiem i dzisiaj urzędy nasze nie mogą na dłuższy okres czasu ustalić swych zapotrzebowań nie tylko co do ilości druków, ale i co do ich jakości. Taki stan rzeczy spowoduje okresy silnego napięcia pracy, po których następują okresy bezrobocia; to zmusza Zakłady w czasach braku robót właściwych, t. j. druków wartościowych i znaków płatniczych, do wykonywania pracy dla siebie nieodpowiedniej, t. j. druków zwykłych.

W obecnym stanie Zakłady posiadają, prócz pierwszorzędnych maszyn ilustracyjnych, maszyny specjalne do wykonywania takich druków, jak marki pocztowe lub stemplowe, banderole i t. p.— Wydziały pomocnicze sporządzają projekty rysunkowe, używając do tego, jako środków pomocniczych, szeregu precyzyjnych maszyn. Wydziały Fotochemji i Chemigrafji wytwarzają klisze na cynku, miedzi, jak również galwanostalowe.

Dane statystyczne maszyn drukarskich, litograficznych i offsetowych w ogólnej ilości — 42 szt. i cały szereg maszyn i urządzeń technicznych w oddziałach pomocniczych (Farbiarnia, Chemigrafja, Fotochemja, Artystyczny i Introligatornia.

(D. n).

KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU

INSTYTUCJA PUBLICZNO-PRAWNA SAMORZĄDU POZNAŃSKIEGO

Poznań, Plac Nowomiejski 8.

Założone w r. 1804.

Adres telegraficzny: Ogniove — Poznań.

Telefony 2381, 5372 i 4112.

Krajowe Ubezpieczenie Ogniove w Poznaniu, zapoczątkowane za czasów polskich—założone z przymusem ubezpieczeniowym dla budynków do roku 1864. Od roku 1892 przechodzi pod zarząd Wydziału Krajowego. Nadzór sprawuje wojewoda imieniem Wydziału krajowego starosta krajowy przy pomocy Rady zarządzającej, złożonej z obywateli ubezpieczonych z różnych sfer. Minister b. dzielnicy pruskiej reskrytem z dnia 20 marca 1920 r. L. dz. 987/20 I N. V nadał „Krajowemu” nazwę:

„KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU”

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

Zbiór składek za rok 1924	3.855.146,61 zł.
Majątek K. U. O. (fundusz rezerwowy działu ogniowego)	2.697.969,40 „
Przypuszczalny zbiór składek w roku 1925	15.000.000,00 „

Krajowe Ubezpieczenie Ogniove 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” (K.U.O. posiada 280.000 członków), którego numery okazowe na żądanie wysyła się darmo i za opłatą. Prenumerata roczna 20 zł., półroczna 10 zł., kwartalna 5 zł. Adres Redakcji i Administracji: Poznań, Plac Nowomiejski 8.

POMORSKIE STOWARZYSZENIE UBEZPIECZEŃ

(dawniej Westpreussische Provinzial-Feuersocietät)

ZAŁOŻONE W ROKU 1785

ul. Żeglarska 26, Gmach wł. „TORUŃ” Telefony Nr. 174 i 267
Adres telegraf.: „Postow” Konto czek. P.K.O. 201,439

DLA PÓŁNOCNEJ CZĘŚCI POMORZA W ORGANIZACJI

ODDZIAŁ W TCZEWIE

Rynek 7, gmach własny (dawniej dom Biermanna)

Publiczno-Prawna Instytucja Pomorza, oparta na gwarancji finansowej Pomorskiego Związku (Samorządu) Krajowego (§ 18 statutu), przyjmuje ubezpieczenia od ognia.

WIELKOPOLSKA
KSIĘGARNIA NAKŁADOWA
KAROLA RZEPECKIEGO

Poznań, Piekary 7.

POLECA:

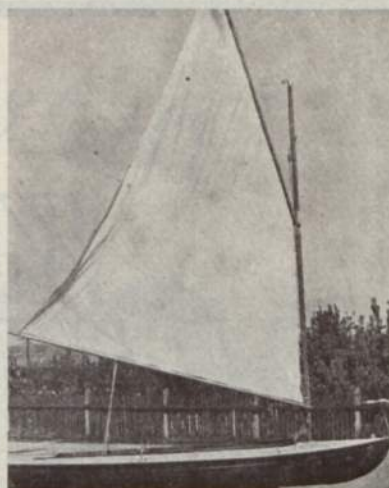
Pamiętniki Jana Chr. Paska. Dzieło w ozdobnej oprawie, bogato ilustrowane przez Lewickiego.
Cena zł. 28.—.

Działania Wojenne w Wielkopolsce w r. 1848.
2 tomy. Dr. Czesław Frankiewicz. Ilustrowane.
Cena zł. 4.—.

Boje Polskie. Tom IX. „Iganie”. Zygmunt Jarski.
Cena zł. 2.—.



DO NABYCIA WE WSZYSTKICH
KSIĘGARNIACH



Ł O D Z I E

każdego typu: wioślarskie, żeglarskie i zwyczajne
oraz przybory wioślarskie dostarcza w dobrym
wykonaniu i po cenach przystępnych

WŁADYSŁAW URBANIAK

STOCZNIA ŁODZI I FABRYKA
WYROBÓW Z DRZEWA

POZNAŃ — DROGA DĘBIŃSKA 10. TELEFON 3354.

DYREKCJA PAŃSTWOWEGO
MONOPOLU SPIRYTUSOWEGO

KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 50

SEKRETARJAT DYREKCJI — KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 50. TEL. 145-05.

Wydział	I.	Krakowskie Przedmieście 50.	Telefon	41-74
„	II.	ul. Senatorska 19.	„	304-97
„	III.	ul. Królewska 23.	„	107-27
„	IV.	ul. Senatorska 19.	„	304-98
„	V.	ul. Senatorska 19.	„	307-19
„	VI.	ul. Królewska 23.	„	107-49
„	VII.	Krakowskie Przedmieście 50.	„	58-09
		Techniczno-Gospodarczy Komitet — ul. Leszno 7.	„	513-63
		Wytwórnia wódek — Praga, ul. Ząbkowska.	„	221-93

Dyrektor Państwowego Monopolu Spirytusowego przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki
od godziny 1-ej do 2-ej po połud.

Godziny przyjęć poszczególnych Wydziałów i Sekretarjatu Dyrekcji: codziennie od 1—2 pp.

WIELKA REDUTA MORSKA

Dnia 6 lutego 1926 roku w Teatrze Wielkim
i Salach Redutowych.

Wspaniałe dekoracje prof. W. Drabika i inż. A. Aleksandrowicza zamienią widownię Teatru Wielkiego w wielki port morski i cudowną plażę.

KONKURS NA NAJORYGINALNIEJSZY
KOSTJUM MORSKI

Napad maurytańskich piratów na okręt naładowany szampanem i cukrami.

W kioskach - okrętach zasiądą najładniejsze wilczyce morskie.

Balet odtńczy tańce maurytańskie.

TRZY ORKIESTRY — MILJON TON NIESPODZIANEK

PRENUMERATA: Rocznie zł. 6.—; dla Członków L. M. R. zł. 4.80. Prenumeratę prosimy wpłacić na konto P. K. O. 9747, lub przekazać pocztowym pod adresem Administracji pisma.

PRENUMERATA „Morza” wraz z tygodnikiem „Żeglarz Polski” wynosi zł. 8.50, dla Członków L. M. R. zł. 8.30 w stosunku rocznym.

CENA OGŁOSZEŃ: Normalna strona 400 zł., $\frac{1}{2}$ str. 220 zł., $\frac{1}{4}$ str. 120 zł., $\frac{1}{8}$ str. 75 zł. Okładka II i III — $\frac{1}{1}$ str. 500 zł., $\frac{1}{2}$ str. 300 zł. IV — $\frac{1}{1}$ str. 600 zł., $\frac{1}{2}$ str. 350 zł. Kolorowe o 50% drożej.

Przypominamy o odnowieniu prenumeraty na r. 1926. Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres: Elektoralna 2, Warszawa.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI