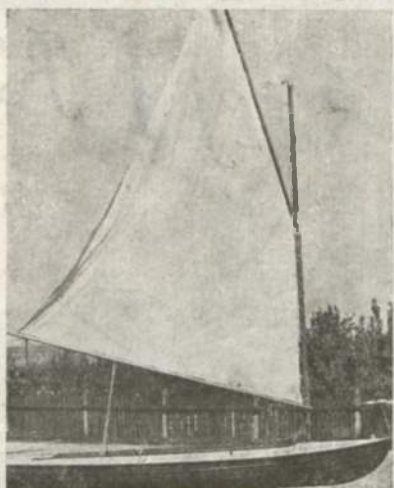


# M O R Z E

Organ Ligi Morskiej i Rzecznej



Król Władysław IV  
Jako Budowniczy Floty Polskiej



## Ł O D Z I E

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

**WŁADYSŁAW URBANIAK**

STOCZNIA ŁODZI I FABRYKA  
WYROBÓW Z DRZEWA

POZNAŃ — DROGA DĘBIŃSKA 10. TELEFON 3354.

## 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

POLECA:

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.

## 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

## 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.



## Meinl-Kaffee

# MORZE

## ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 2.

Warszawa, luty 1926 r.

Rok III.

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

### W CZWARTĄ ROCZNICĘ ODZYSKANIA DOSTĘPU DO MORZA.

Jeżeli za najbardziej uroczyste chwile swego prywatnego życia, zamykającego się w kole najbliższej rodziny, uważamy chwile naszych urodzin lub godów weselnych,

jeżeli potem obchodzimy srebrne, złote, brylantowe gody, w ciągu całego życia święcimy radośnie i uroczysto rocznicę swych urodzin,

to jaką uroczystością dla całego narodu winny być urodziny jego niepodległości politycznej i korona tej niepodległości — objęcie w posiadanie dostępu do morza, ślub narodu z morzem?

Jeżeli z najwyższym pietyzmem obchodzimy tyle ogólnoludzkich niejako świąt podczas roku,

to jakże uroczysto obchodzić winniśmy my, Polacy, dzień 10 lutego, dzień rozwarcia naścieżaj przed narodem polskim wierzei w cały rodzaj człowieczy?

Takiem świetlanem przypomnieniem dla katorżnika jest rocznica dnia, w którym po wielu, wielu latach rozwarła się przed nim zardzewiała ostatnia brama ponurej, jak konanie, szatławy i ukazała mu rozchełbane w słońcu łany, i kwietne sady, i lasy i miasta. Taką uroczystością przypomnienia dla nas jest 10 luty.

Dnia 10 lutego 1920 r. na mocy Traktatu Wersalskiego armia polska, entuzjastycznie witana w Lidzbarku, Lubawie, Peplinie, Starogardzie, Chojnicach i innych lechickich miastach pomorskich, dotarła do Bałtyku.

Dnia 10 lutego Pierwszy Bataljon Morski zajmuje Puck, latarnię morską i poszczególne punkty wybrzeża.

Słońce dnia tego nie chciało patrzeć na ścięte zlekką lodem pobrzeże, deszcz mżył podczas wbijania pamiątkowego pała w morze. Przy brzegu była drobna kra, wojsko wjechało konno w morze, wódz rzucił w mętną, ciemną wodę pierścien, huk dział ogłosił, że oto został dokonany akt doniosłego znaczenia, dziejowy.

Dzień 10 lutego był dniem odwilży, dniem idącej zdaleka, zdaleka ku nam wyrzekiwanej wiosny, zapowiedzią, że wiele nas czeka trudu, zanim nam morze otworzy swe sezamy, to też już następny dzień obejmowania w nasze władztwo

morza spojrzął słońcem, radośnie witali polskość kaszubscy rybacy, w przystrojonych zieloną choiną łodziach, rozległe planie wodne uśmiechały się błyskami fal na zachętę, na otuchę, na wróżbę czekaną i dobrą.

Nad temi walczącymi z zimą wodami polatywały słowa donośne gen. Hallera:

„Oto dziś dzień czci i chwały! Jest on dniem wolności, bo rozpostarł skrzydła Orzeł Biały nad morzem... Teraz wolne przed nami świąty i wolne kraje. Żeglarz polski będzie mógł dzisiaj wszędzie dotrzeć, cały świat stoi mu otworem.

„Zawdzięczamy to przede wszystkim miłosierdziu Bożemu, a potem wszystkim tym, którzy w walce nie ustawali, zwłaszcza naszym praojcom, którzy walki o wolność toczyli.

„Cześć im! Oni nie dożyli tej radosnej chwili. My szczęśliwi...”

Dzień 10 lutego 1920 r., jako dzień wyjścia Polski na morze, a tem samem dzień narodzin naszej marynarki handlowej i wojennej, był uroczysto obchodzony we wszystkich naszych większych środowiskach, były dzwony triumfalnie, odbywały się patetyczne akademje, pochody, a ze szczególniejszym entuzjazmem obchodzono go w stolicy, tem więcej, że uroczystość ta zbiegała się obok utworzenia Komisji Morskiej w Sejmie z pierwszą rocznicą otwarcia Sejmu Ustawodawczego.

Jeśli w niedalekiej przyszłości, podobnie narodom starożytnym, Olimpom, Akropolom, Walhallom, podobnie prastarej arkońskiej ludnej od posągów świątynicy, wzgórz kijowskiemu z czasów przedwładimirowych, podobnie Narodnemu Muzeum dzisiejszych Czechów, będziemy budować swój panteon i barwić ściany freskami naszych zwycięstw i chwały, niezawodnie na pierwszym planie tego panteonu ujrzymy dziejowy moment objęcia przez zmartwychwstałą Polskę morza.

LIGA MORSKA I RZECZNA gwoli uczczeniu tej uroczystości urządziła pontyfikalnie dostojne zebranie w sali rady miejskiej w Warszawie. Po przemówieniach Adama Uziembły, pos. Czerniewskiego, prof. Aleksandra Janowskiego i

Radosława Krajewskiego na wniosek przewodniczącego tej uroczystości mec. E. Waydla zebrani powzięli poniższą uchwałę:

„Zebrani na wielkim wiecu w 6-tą rocznicę objęcia przez władze polskie panowania nad wybrzeżem Bałtyku, obywatele Rzeczypospolitej stwierdzają, że:

Posiadanie morza przez Polskę nie jest faktem dokonanym. Port polski w Gdyni nie jest ukończony, nie korzystamy w całości z naszych uprawnień w Gdańsku. Nie mamy floty handlowej, któraby zapewniła eksport polskich towarów własnymi statkami, brak nam okrętów dla wyjeżdżających poza granice dla zarobku emigrantów; brak towaru dla utrzymania komunikacji przybrzeżnej. Nie mamy marynarki wojennej, któraby istotnie poręczała bezpieczeństwo naszym wybrzeżom i naszym drogom komunikacyjnym.

Zebrani stwierdzają dalej, że:

Wszystkie wymienione braki są skutkiem z jednej strony nieujednostajnionej, nieustalonej polityki władz centralnych względem zagadnień morskich, z drugiej zaś nieznamośności tych spraw wśród szerokich sfer społeczeństwa polskiego.

Zwazywszy to wszystko, w niezłomnym przekonaniu, że jedynie wyzyskanie wszystkich bogactw oceanów, które nam prawa narodów udostępniają, wykorzystanie dróg komunikacji wodnej pozwoli Rzeczypospolitej zająć istotnie należne jej wśród państw świata stanowisko.

Zebrani zwracają się z apelem do najwyższych władz wykonawczych oraz Izby ustawodawczych o uzgodnienie poglądów na politykę morską i powołanie w tym celu państwowej Rady do spraw morskich i dróg wodnych<sup>\*)</sup>. Do sfer gospodarczych kraju, ażeby niezwłocznie podjęły studia celem powołania do życia zrzeszeń finansowych, których zadaniem byłaby eksploatacja oceanicznych dróg wodnych — skarbów morza. Do wszystkich obywateli Rzeczypospolitej, ażeby się zjednoczyli w akcji propagandowej na rzecz czynu polskiego na morzu”.

<sup>\*)</sup> W następnym zeszytcie „Morza” ukaże się artykuł obszerny pióra E. Krzyżanowskiego w sprawie pomiennej Rady Morskiej.

## NIEPOWODZENIE NASZEJ DOTYCHCZASOWEJ POLITYKI HANDLOWO-MORSKIEJ, PRZYCZYNY I SKUTKI.

Pod tym tytułem w dniu 5 lutego r. b. został wygłoszony w sali Stowarzyszenia Techników odczyt p. Feliksa Rostkowskiego\*).

W odczycie swoim prelegent wskazał, że w ciągu 6-letniego posiadania własnego dostępu do morza Polska, poza rozpoczęciem budowy własnego portu, formalnie nic nie zrobiła, co by nas z tem wybrzeżem nierozzerwalnie z wiązało. Wszystkie usiłowania prywatne dla stworzenia własnej floty handlowej poszły na marne. I dziś reprezentują naszą flotę handlową 2 małe statki tow. „Sarmacja”, które mogą obsłużyć zaledwie 1% naszego morskiego eksportu.

Najważniejszą przyczyną tego był pasywny stosunek do spraw naszego wybrzeża sfer miarodajnych rządowych, zamiast koniecznej energicznej opieki i pomocy finansowej.

Z drugiej strony nabycie pierwszego większego tonażu polskiego przez Polsko-Amerykańskie Tow. Żegluga Morskiej w momencie najwyższych cen tonażu na rynku światowym i katastrofalny spadek tych cen i frachtów, który nastąpił wkrótce, brak poparcia ze strony Rządu przesądziło dalszą egzystencję Towarzystwa.

Do błędów pierwszego okresu należy też zaliczyć przydział spraw Marynarki Handlowej do resortu Marynarki Wojennej — przynależność ta już sama przez się zdecydowała o losach polityki handlowo-morskiej.

Jedynym pozytywnym dorobkiem naszym w tym kierunku było zapoczątkowanie polskiego ustawodawstwa morskiego i stworzenie Szkoły Morskiej w Tczewie.

Pewne ożywienie polityki handlowo-morskiej należy bezwzględnie przypisać wyodrębnieniu zagadnień, dotyczących marynarki handlowej i objęcie ich przez resortowy Departament Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Samo uchwalenie ustawy o budowie portu w Gdyni i realne zapoczątkowanie robót przy pomocy kapitału zagranicznego dało gwarancję, że już w latach najbliższych posiadać będziemy własny nowoczesny port i dotychczasowy niemożliwy stan t. zw. „dostępu do morza” przez Gdańsk zmieni się na lepsze.

Projekt wykorzystania masowych przewozów materiału wojennego z Francji do Polski, jako podstawy do stworzenia polskiej linii żeglugaowej, zabezpieczonej na pierwsze lata ładunkiem, wobec nabycia dwóch transportowców przez M. S. Wojsk., dokonywających tych przewozów pod banderą wojenną, został pogrzebany.

Uchwalone przez Sejm w 1925 r. ustawy o popieraniu polskiej marynarki handlowej i ustawa o wyłączności portów polskich dla wychodzących przyczyniły się do zainteresowania kapitalistów zagranicznych, składających oferty i szukających polskiej pomocy dla stworzenia przy jej udziale polskiego przedsiębiorstwa żeglugaowego. Z powodu jednak braku poważnej strony polskiej i niezdecydowanego stanowiska sfer rządowych, kierujących naszą polityką handlowo-morską, wszystkie oferty zostały cofnięte.

W dalszym ciągu prelegent streścił smutną historję wytrącenia realnej ini-

cyjatywy stworzenia przedsiębiorstwa żeglugaowego sferom gospodarczym Poznańskiego i Pomorza przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Równocześnie w prasie polskiej poczęły się ukazywać wzmianki o poważnych zamiarach Banku Gosp. Krajowego i o zabezpieczonej pomocy Rządu. Bank Gosp. Kr. obiecywał stworzenie „Tow. Polskiej Żegluga Morskiej” i funkcyjowanie tegoż T-wa zapowiadał na styczeń 1927 r.

Prelegent przytacza opinię jednego z właścicieli dużej stoczni włoskiej, z którą Bank Gosp. Kr. prowadził pertraktację o zamówienie 4-ch statków motorowych, i zdziwienie tegoż, dlaczego Polska nie idzie wypróbowaną przez inne państwa morskie drogą, które zaczęły rozwój swojej marynarki handlowej od kupna stosunkowo mniejszych kilkolatnich statków parowych, dorabiając się na nich doświadczenia i rozwijając przedsiębiorstwa stopniowo.

Dla Polski w obrębie wód europejskich statki motorowe nie są odpowiednie. Niefortunne ujęcie inicjatywy stworzenia podstaw marynarki handlowej przez Bank Gosp. Kr. należy uważać za niepowetowaną stratę dla sprawy stworzenia polskiej żegluga morskiej. Przechodząc do polityki sfer rządowych, prelegent stwierdza, że jeżeli w sferach kupieckich i przemysłowych nie było i nie ma jeszcze zrozumienia posiadania własnej floty handlowej dla życia gospodarczego Państwa, to nie było jego też i nie ma dotychczas w sferach rządowych. Cała polityka Rządu polegała przedewszystkiem na tem, aby cały ciężar wysiłków finansowych złożyć na barki inicjatywy prywatnej i ochronić Skarb Państwa od zbyt ciężkich świadczeń. Zdawałoby się, że tem przemawiał pusty skarb i doświadczenie innych państw, że nie należało rozpoczynać od tworzenia nie rentujących się linii rządowych, które po kilkoletnim istnieniu rządu zazwyczaj przekształcały na linje prywatne. Lecz tak było przed wojną, kiedy żegluga była interesem lukratywnym.

Przeforsowanie tych kilku ustaw, które mogłyby obudzić inicjatywę prywatną, zostało dokonane wprost heroicznym wysiłkiem kilkunastu ludzi.

Przechodząc do kwestji zrealizowania uprawnień, zawartych w ustawie o popieraniu polskiej marynarki handlowej, a dotyczących w głównej mierze subwencjonowania towarzystw polskiej żegluga morskiej i cytując szereg cyfr pomocy finansowej, asygnowanej na cele żegluga przez morskie państwa, prelegent stwierdza, że Polska zajmuje wprost poczesne miejsce nawet w porównaniu z takimi państwami, jak Finlandja, Łotwa i Estonia. Jeżeli ustawa ta ma na celu subwencjonowanie towarzystw polskiej żegluga morskiej, a jednocześnie z budżetu skreśla się prawie całą sumę, przeznaczoną na te cele, to czyż nie jest to poprostu przekreśleniem ustawy, — czyż nasza wzorowa ustawa w tym wypadku nie jest zwyczajnym świstkiem papieru bez żadnego znaczenia?

Zdawałoby się, że w dobie przeżywanego kryzysu gospodarczego na pierwszym miejscu będzie okazywana pomoc wszystkiemu temu, co może uzdrowić życie gospodarcze. A przecież marynarka handlowa jest potężnym dźwigiem dla handlu. Jednak nie wydaliśmy na nią do-

tychczas ani grosza, hołdując zasadom oszczędnościowym. Jednakże równocześnie budżet Państwa zawiera 2.600.000 złotych subwencji dla towarzystw prywatnych linii żegluga napowietrznej, za przewóz kilku pasażerów dziennie między Warszawą, Gdańskiem, Krakowem, Lwowem i Poznaniem. Jako przykład, w jakiej mierze marynarka handlowa uczestniczy w życiu gospodarczym swego państwa, prelegent przytoczył Anglję, w której bilansie płatniczym za rok 1925 figuruje kwota 130 milj. funt. sterl. jako suma opłat przewozowych morskich, otrzymanych od zagranicy.

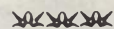
Dając cyfrowy przegląd udziału własnych flot handlowych w handlu zamorskim dla różnych państw, prelegent stwierdza, że byłoby normalnem, gdyby Polska mogła dziś przynajmniej 10% naszego eksportu morskiego oddać banderze własnej. Niestety tak nie jest: na banderę niemiecką i gdańską przypada 44%, na inne 55%, a na własną pozostaje zaledwie 1%. Z tej też przyczyny prelegent podaje cyfrę strat, ponoszonych na skutek przelewania zagranicę należności frachtowych, rocznie na około 1 1/2 milj. funtów. Flota zaś własna, któraby ten eksport w 10% uskutecznić mogła, kosztowałaby nas 120.000 Ł. W przeciągu jednego roku nastąpiłby zwrot wyłożonego kapitału ze znaczną nadwyżką. Prócz strat materialnych ponosimy szereg strat moralnych, gdyż sytuacja taka wyzyskiwana jest na niekorzyść Polski przez konkurencję niemiecką, działającą stale na obniżenie dobrej opinji o nas z jednej strony, z drugiej zaś na wziętość naszych produktów; dowodem tego są trudności, napotymane przy zapoczątkowaniu naszego eksportu węgla drogą morską.

Prelegent uważa za konieczne, aby w dziedzinie stworzenia podstaw marynarki handlowej Rząd zajął nareszcie zdecydowane stanowisko, aby nie obawiał się nawet stworzenia rządowego przedsiębiorstwa żegluga. Polska marynarka handlowa powinna być istotnie polską i mieć możliwość służenia bez zastrzeżeń tylko interesom Polski. Kryzys nie dziś, to jutro minie i zacznie się stopniowy wzrost naszego obrotu towarowego, który bez trudności będzie mogła zagarnąć polska bandera handlowa.

Obecnie można znaleźć za tanie pieniądze dobry kilkoletni statek każdego typu i tonażu. Od chwili zawarcia traktatu handlowego Niemcy jeszcze z większą łatwością zmonopolizują w swych rękach cały nasz handel zamorski. Prelegent słusznie podkreślił coraz wyraźniejszą tendencję poddania do rozpatrzenia przez międzynarodowy areopag sprawy naszych granic zachodnich. Jeżeliby do tego doszło, to absolutny brak polskiego tonażu na morzu byłby w ręku Niemiec potężnym dowodem, że Polska morza nie potrzebuje, gdyż z niego nie korzysta.

Dziś jeszcze pora do czynu, bo jutro może być za późno. A tego czynu ze strony sfer miarodajnych słuszne ma prawo z niecierpliwością oczekiwać i żądać większość społeczeństwa polskiego, które oddawna należycie oceniło znaczenie problemu własnego morza.

INŻ. Z. ŁOKUCIEWSKI.



\*) Odczyt ten ukazał się jako odbitka „Przemysłu i Handlu” (zesz. 48) w broszurze p. t. „Sześć lat polskiej polityki handlowo-morskiej”, Warszawa, 1926.



Z nad naszego morza, pejzaż zimowy, (p. str. 10).

Fot. Wojciechowski.

## FLOTA POLSKA W POWSTANIU STYCZNIOWEM.

### I.

Gdy z chwilą odzyskania brzegu morskiego przez Polskę ukazały się na Bałtyku pierwsze okręty polskie, wówczas w całej Polsce głośno i radośnie powtarzano, że od czasów Władysława IV po raz pierwszy powiewać poczęła nad falami Bałtyku — bandera polska.

Było to jednak niesłuszne; był to błąd, bo bandera polska powiewała nad wodami Bałtyku, oceanu Atlantyckiego i morza Śródziemnego — znacznie wcześniej, a mianowicie: w czasie powstania styczniowego. Plan zorganizowania floty polskiej powstał w „Wydziale Litwy”, który z Wilna kierował powstaniem litewskim. Chodziło o sprowadzenie broni i amunicji dla oddziałów powstańczych Ludwika Narbutta, które rozpoczęły akcję bojową w kniejach puszczy rudnickiej. Jedynym odcinkiem wybrzeża morskiego, które mogło odegrać pewną rolę strategiczną w powstaniu styczniowym, było wybrzeże Żmudzi, bo tylko tędy mogły przedostać się posiłki w ludziach, broni i amunicji.

### II.

Przygotowania do wyprawy morskiej rozpoczęły się w Londynie. Trzej ludzie mieli tę wyprawę zorganizować: agent Rządu Narodowego Demontowicz, Feliks Ziembkiewicz, młody ziemianin, i pułkownik Łapiński. Dowódcą wyprawy morskiej został pułkownik Łapiński, stary emigrant, wslawiony w walkach na Kaukazie pod nazwiskiem Tefik-beja. Ci trzej wymienieni ludzie przystąpili z wiel-

ką energią do organizowania wyprawy. Zebrali około 150 ochotników, wśród których znajdowali się przedstawiciele różnych narodowości. Prócz Polaków było tam 22 Francuzów, 16 Włochów, 3 Anglików, 3 Niemców, 2 Szwajcarów, 2 Belgów, 2 Węgrów, 1 Holender, 1 Kroat, i 2 Rosjan. Już sam skład tych ochotników świadczy o tem, jaką sympatją cieszyła się wówczas sprawa polska wśród ludów europejskich. Następnie zakupili organizatorzy 1000 sztuk karabinów, 750 pałaszy kawaleryjskich, 200 lanc, 100.000 ładunków karabinowych, 50 centnarów prochu, 2 miliony kapiszonów i trzy działa.<sup>1)</sup>

Następnie wynajęli okręt „Ward Jackson”, którego kapitan, Anglik Weatherley zobowiązał się za cenę 10.000 złotych polskich dostawić wyprawę morską do brzegów Żmudzi lub Kurlandji.

### III.

Jakkolwiek organizowanie wyprawy odbywało się szybko, ażeby uprzędzić taniec lodów w Kronsztadzie, które więziły flotę rosyjską, i jakkolwiek całą sprawę okrywano tajemnicą, to jednak ambasada rosyjska w Londynie dowiedziała się wczasy o wszystkim — i natychmiast wysłała telegraficzną wiadomość do Petersburga.

Z Petersburga przyszedł rozkaz, ażeby statek wojskowy rosyjski, jaki tylko znajduje się u wybrzeży angielskich, rozpoczął pościg za okrętem polskim, nie na-

padając go jednak na wodach obcych, a rozprawiając się z nim dopiero u wybrzeży rosyjskich.

Sprawa ta zaniepokoiła poważnie przewódców powstańczych. Przebywał wówczas na wodach Tamizy jeden statek rosyjski, korweta o 12 działach i o szybkości znacznie większej, niż szybkość okrętu polskiego.

Korweta ta mogła naprawdę budzić poważne obawy.

Przyszły wówczas z pomocą powstańcom polskim rewolucyjny koła włoskie, a w szczególności wódz ich Mazzini.

„Bądźcie spokojni” — mówił Mazzini, gdy go o radę pytano, co czynić, — „to jest kwestja jedynie pieniężna, załatwię ją, dam ziomkom moim polecenie”.

I następnego dnia zgłosił się do pułkownika Łapińskiego jakiś Włoch, który oświadczył, że na korwecie rosyjskiej popsuta się maszyna, — i naprawa jej potrwa kilka dni... Kosztowało to niewiele: dano Włochowi 100 funtów<sup>2)</sup>.

### IV.

Dnia 25 marca 1863 r. wyruszył Łapiński w drogę i przy sprzyjającej pogodzie na trzeci dzień stanął w Sundzie pod Helsinborgiem.

Z Helsinborgu, wstrzymany 24-godziną burzą, popłynął Łapiński do Kopenhagi. Tutaj kapitan Weatherley wysiadł na ląd, — i z pierwszej gazety, jaka mu wpadła do ręki, dowiedział się, że korweta rosyjska rozpoczęła gwałtowny pościg za

<sup>1)</sup> Zieliński: Boje i potyczki powstania styczniowego.

<sup>2)</sup> Marjan Dubiecki. „Powstańcy polscy na Bałtyku w 1863”.

okrętem polskim. Kapitan Weatherley przeraził się nie na żarty — i dopiero po długich namowach ze strony przewodców powstańczych zgodził się na dalszą podróż.

Sytuacja jednak stawała się coraz poważniejszą. Niebawem przyszły wieści o nagłym puszczaniu lodów, a co zatem idzie o uruchomieniu całej floty rosyjskiej przeciwko jednemu statkowi polskiemu. Kapitan Weatherley odmówił ostatecznie posłuszeństwa; Łapiński postanowił wylądować na brzegach szwedzkich — i dnia 30 marca zawinął do portu Malmö na wyspie Oland. Tu kapitan Weatherley, zabrawszy swoich matków, ulotnił się.

#### V.

Na powitanie powstańców wyszła ludność miasta Malmö; przyjęto żołnierzy polskich niezwykle życzliwie i przyjaźnie. Władze miejskie porozumiały się z rządem szwedzkim w Stockholmie, skąd również przyszły wiadomości przychylne i pomyślne.

Dano koszary do użytku polskich żołnierzy i część ich utrzymania rząd szwedzki wziął na swój koszt. Hojnie sypały się składki na cele powstania; wśród ofiarodawców figurował król szwedzki z darem 20,000 talarów<sup>1)</sup>.

W Malmö przebywali powstańcy dwa miesiące, ćwicząc się w obrotach wojskowych na błoniach, otaczających miasto, — i czekali tylko chwili stosownej, ażeby ruszyć dalej, — ku brzegom Polski.

Pułkownik Łapiński nie rzekł się myśli dalszej wyprawy i, korzystając z sympatii Szwedów, — czynił energiczne przygotowania, ażeby zadanie swoje spełnić należycie.

Ponieważ „Ward Jackson” zbyt już był znany, wynajął inny okręt „Emilie”, aby puścićszy „Ward Jacksona” do Anglii celem ściągnięcia nań uwagi, na „Emilie” dobić do brzegów Żmudzi.

Wreszcie dnia 28 maja 1863 r. wsiadł Łapiński ze 120 ludźmi na „Emilie” i puścił się na brzeg polski, aby wylądować naprzeciw Kłajpedy.

#### VI.

Los jednak nie sprzyjał poczynaniom polskim. Wieczorem dnia 15 czerwca stanęła „Emilie” opodal Kłajpedy, w pobliżu zakładu kąpielowego, oddalonego o ćwierć mili od wybrzeża.

Z zapadnięciem mroku niebo, dotąd pogodne, pokryło się groźnymi chmurami. Łapiński, nie zważając na to, rozpoczął lądowanie. Ale gdy dwie łodzie z pierwszym transportem ludzi odplynęły od okrętu, wybuchła gwałtowna burza, — i fale wyrzuciły jedną łódź: 19 ludzi utonęło.

Łapiński, przygnębiony niepowodzeniem, zawrócił z powrotem do wyspy Gotland i wrócił do Anglii<sup>2)</sup>.

#### VII.

Gdy mowa o tej wyprawie morskiej, nie wolno pominąć pewnych posunięć strategicznych polskich, mających na celu opanowanie wybrzeża morskiego: nie wolno pominąć działalności pułkownika Zygmunta Dołęgi-Sierakowskiego.

Sierakowski, podpułkownik sztabu generalnego rosyjskiego, — na wieść o wybuchu powstania w Polsce, rzucił świetną karierę wojskową, jaka otwierała się przed nim w wojsku rosyjskim, — i pospieszył w szeregi powstańcze. Dążył on

<sup>1)</sup> Mieczysław Gawlik. Powstanie styczniowe. R. 1925 Lwów.

<sup>2)</sup> Zieliński. Bitwy i potyczki 1863—64. Raperawil 1913.

do tego, ażeby bezładną partyzantkę przemienić w regularną wojnę. Starał się organizować większe oddziały wojskowe, które mogłyby prowadzić skuteczną walkę.

W planie Sierakowskiego leżało wywołanie wielkiego powstania ludowego przeciwko Rosji. Zadaniem tego powstania na Żmudzi i w Kurlandji było — przerwanie komunikacji między Petersburgiem a wojskami rosyjskimi, działającymi na terenie Królestwa. Przerwanie komunikacji zmusiłoby oddziały rosyjskie w Królestwie — do kapitulacji. Opanowanie ułatwiłoby dowóz broni i amunicji, bez narażania transportów na konfiskatę. Pozyskanie wybrzeży morskich dla powstania miało ponadto wielkie znaczenie polityczne. Liczono się z tem, iż Europa (głównie Francja) przysła pomoc zbrojną. Zajęcie wybrzeży morskich przez Sierakowskiego mogło tę interwencję europejską ułatwić i przyspieszyć.

Ruszył więc Sierakowski, brodząc przez puszcze i leśne ostępy, — ku morzu! Śmiałym natarciem rozbił Moskali pod Rogowem, a owiany urokiem zwycięstw szedł coraz śmielej. Wyszedł z lasów i puszczy i dążył bitemi gościncami, od wsi do wsi. Lud wiejski w uroczystych procesjach wychodził na powitanie oddziałów powstańczych. Sierakowski, znając przywiązanie ludu do wiary, wstępował do kościołów. Był to wspaniały marsz wojska polskiego ku morzu! Ale marsz ten jednak skończyć się miał nieszczęściem. Oto w trzydniowej bitwie birzańkiej, w dniach 2, 3 i 4 maja, oddział Dołęgi, oskrzydłony przez przeważające siły rosyjskie, został rozбит. A Sierakowski ciężko ranny wpadł w ręce Moskali. Los jego był przesądzony z góry i pewny, jak śmierć sa.na. Dn. 27 czerwca 1863 r. umarł w Wilnie na szubienicy — Zygmunt Dołęga-Sierakowski — czysty i niepokalany.

#### VIII.

Wyprawa bałtycka skończyła się niepowodzeniem. Mimo to ze strony polskiej nie ustały starania, ażeby znowu uzbroić jakiś okręt i odegrać pewną rolę na morzu.

Wielkie zasługi na tem polu położyli: książę Władysław Czartoryski, „agent dyplomatyczny Rządu Narodowego we Francji i Anglii” i generał Władysław Zamoyski. Generał Zamoyski, korzystając ze swoich licznych stosunków w kołach arystokracji angielskiej i w sferach parlamentarnych, zabiegał usilnie o to, ażeby rząd angielski uznał Polskę za stronę wojującą. Przez długi czas usiłowania jego nie odnosiły żadnego skutku. Dopiero w lipcu r. 1863 oświadczone mu, — a jest to jakby echo wyprawy bałtyckiej, że pośrednio dałoby się to uczynić (t. zn. uznać Polskę za stronę wojującą), jeśliby okręt pod banderą polską zawinął do posiadłości angielskich, np. do Malty, wówczas Anglja musiałaby uznać go albo za okręt nieprzyjacielski i przyaresztować, — albo za statek państwa istniejącego. Równocześnie zapewniono Zamoyskiego, że jeżeli rzeczywicie okręt polski zawinie do portu angielskiego, to Anglja okrętu tego nie przyaresztuje, — tem samem uzna flagę polską i odtąd będzie musiała uważać Polskę za stronę wojującą.

#### IX.

Wiadomość o tem przyjęto w Rządzie Narodowym w Warszawie z wielkim zapalem. Nabycie stosownego statku przedstawiało pewne trudności, przedewszystkiem finansowe. Trudności te jednak zostały szczęśliwie przełamane. Na zakupno okrętu złożyli — księżna Adamowa Czar-

toryska i generał Władysław Zamoyski z żoną 1,800,000 franków. Za sumę tę kupiono statek amerykański „Florydę”. Sprowadzono ją z Ameryki do angielskiego portu Newcastle, należycie umontowano, uzbrojono i dano nazwisko „Kościuszkę”.

Zalogę tego okrętu stanowić mieli uczestnicy poprzedniej wyprawy, t. j. wyprawy pułkownika Łapińskiego.

#### X.

Pewne trudności przedstawiała sprawa, komu oddać dowództwo nad tą tworzącą się flotą polską.

Rząd Narodowy miał wieści o tem, że na dalekich wodach japońskich przebywa Polak, dowódca korwety rosyjskiej, Władysław Zbyszewski, pochodzący z ziemiańskiej rodziny, z Kijowszczyzny. Wiedziano o tem, że Zbyszewski złożył dowództwo korwety i że przedzierza się do ziemi ojczystej. Jednak niewiadomo było kiedy przybędzie, bo przy ówczesnych środkach komunikacji podróż z oceanu Spokojnego do Europy mogła trwać dorysć długo. Ażeby nie tracić czasu, postanowił Rząd Narodowy pójść za wskazówkami Rządu francuskiego i zamianować dowódcą okrętu polskiego kapitaną marynarki francuskiej Magnana.

#### XI.

W pierwszej połowie stycznia 1864 roku „Kościuszkę” opuścił Newcastle, i, przepłynąwszy Gibraltar, zawinął do hiszpańskiego portu Malagi dla nabrania węgla i wody.

W tym samym czasie zgłosił się u księcia Władysława Czartoryskiego przybyły z wód japońskich Władysław Zbyszewski, o czem książę natychmiast wysłał raport do Traugutta. Rzecz oczywista, że wobec przybycia marynarza Polaka, — Magnan musiał zrzec się dowództwa okrętu. Dano mu jakiś honorowy tytuł, a Zbyszewski, który przybrał nazwisko Feliksa Karpia, otrzymał nominację na „kapitana” „wojennej marynarki polskiej”.

#### XII.

A jednak szczęście nie sprzyjało zamyślowi polskiemu. Poseł rosyjski w Madrycie, książę Wołkońskij, zawiadonił hiszpańskie ministerstwo, że „Kościuszkę” przywiózł broń i amunicję dla powstania karlistów w Aragonji. Ta kłamliwa denuncjacja wywołała pożądane dla Rosji następstwa: władze hiszpańskie okręt, który przebywał w Maladze, skonfiskowały, zalogę przyaresztowano, a broń zabrano<sup>1)</sup>.

Były to ostatnie dni lutego 1864 roku i coraz cięższe ciosy biły w Polskę.

Zbyszewski mimo niepowodzenia pracował dalej nad utworzeniem floty, ostatecznie jednak rzecz rozbiła się o brak funduszków.

#### XIII.

Powstanie styczniowe upadło, złamane przez olbrzymią przemoc wroga. Ale było ono głośnym protestem przeciwko niewoli, — było wielkim wołaniem o sprawiedliwość.

Powstańcy r. 1863/64 wskazali narodowi polskiemu morze, jako źródło wieczystej potęgi każdego państwa; wskazali nam drogi, któremi iść należy, ażeby budować wielkość Ojczyzny.

Cześć Im za to i chwała!

DR. JAN ROGOWSKI.

<sup>1)</sup> Marjan Dubiecki. Echa z powstania styczniowego.

## O SZLAKU BATOROWY!

O szlaku Batorowy! – Dziś jeszcze się gniewa  
Burmistrz gdański na króla, skorego do szabli –  
O Polacy, tam wasza bandera powiewa,  
A wiatr-Smętek ją siepie i rwie coraz naglej...

Tu, doszedłszy z Czarnieckim rozpuścili konie,  
I runęli na Szweda z kopjami w pół ucha,  
Tu stały twoje zamki, o cny Jagiellonie,  
Ojciec złotej wolności i puklerzu ducha!

Ciebie się wyrzec, Helu, kraju bursztynowy!  
Ciebie się wyrzec, falo pod ojczyzną nawał!  
O biało-czerwony strzpie na żerdzi masztowej!  
O Polsko na pokładzie, o Polsko, o Sławo!

J. B. RYCHLIŃSKI.

## BUDOWA STATKÓW MORSKICH

(POTRZEBA ZAŁOŻENIA WŁASNEJ STOCZNI)

Nasze wybrzeże morskie z chwilą przejęcia go przez Polskę nie posiadało ani jednego portu. Dwóch ubogich osad rybackich, Pucka i Helu, nie można bowiem nazwać portami, to też Polska nie przejęła ani jednego warsztatu, w którym można by budować choćby nawet najmniejsze statki morskie.

Zachodzi pytanie, czy posiadanie takich warsztatów dla Polski jest niezbędne. Otóż względy gospodarcze i wojskowe każą na to pytanie odpowiedzieć pozytywnie. Budując własny port o dosyć

znacznym ruchem towarowym z bazą dla floty wojennej, musimy tu posiadać stocznice, gdzieby można w doku pływającym statki podnosić dla ich opatrywania, pomalowania i ewentualnego remontu. Port bez warsztatów do naprawy statków nie jest chętnie odwiedzany, bo remonty drobne zdarzają się często, a od hawarii żaden choćby najnowszy statek nie jest zabezpieczony. W takich wypadkach statek uszkodzony omijałby Gdynię i stałe zachodziłby do Gdańska. Remont statków morskich jest zyskownym przemysłem

i często stocznie tylko dlatego budują statki nowe, aby zatrudnić pewny zastęp wykwalifikowanych robotników, którzy im umożliwiają wzięcie każdego remontu. Znana stocznia szczyńska „Wulkan” tylko dla zyskowych remontów wybudowała sobie w porcie Hamburgskim o dużej frekwencji statków drugą stocznice. Stocznia „Germanja” i „Howaldt” nie wykazywały dużego rozkwitu mimo świetnych warunków finansowych i robotniczych, bo port Kiloński jako wojenny, za mało dawał remontów statków handlowych, a budowa nowych statków wobec światowej konkurencji nietylko przed wojną, ale i obecnie jest interesem mało intratnym. Kraj nasz, posiadając własne żelazo, własny węgiel, własne drzewo, dobrego robotnika i wcale dobrze rozwinięty przemysł maszynowy, ma wszelkie dane, aby postawić stocznice na należytych poziomach i aby stworzyć możność konkurencji na rynku światowym.

Narazie jednak sprawa utworzenia polskiej stoczni przedstawia się niekorzystnie. Ani Rząd, ani sfery prywatne statków handlowych nie kupują i nie budują. Mimo sześcioletniego istnienia dostępu do morza, flota handlowa nasza składa się tylko z kilku jednostek. Przemysł nasz i całe życie gospodarcze przeżywają ciężki kryzys chronicznego zastoju. Stocznia jest warsztatem kosztownym. Średnia stocznia na 3.000 robotników, z dokiem pływającym, kranem pływającym, własną odlewnią, wymagałaby inwestycji na co najmniej 15.000.000 zł. O ile taka stocznia miałaby mieć zapewnione zamówienia, musiałaby budować nietylko statki handlowe do średnich rozmiarów, ale winna być tak wyposażona, aby mogła zaspokoić potrzeby naszej marynarki wojennej, a więc budować łodzie podwodne, torpedowce i małe krążowniki. Należy przypuszczać, że od roku 1930, gdzie pierwszy okres budowy portu w Gdyni na obrót 2–3 milionów tonn będzie zakończony, taka stocznia miałaby być zapewniona. Jednakże bez kapitałów zagranicznych tu się nie obejdzie. Pożądane są kapitały: amerykańskie, francuskie, ewentualnie duńskie, a to z tego względu, że niektóre części uzbrojenia i mechanizmy przynajmniej narazie musiałyby być dostarczone z zagranicy. Statki morskie u nas opłacają dosyć znaczne cło, dopiero po wybudowaniu u nas stoczni jest to uzasadnione, do tego czasu cło za sprowadzenie statków morskich nie powinno być pobierane. Nasza ustawa o popieraniu żeglugi ojczyźnej przewiduje pewne świadczenia na rzecz stoczni krajowej, nowopowstająca stocznia oczekiwając więc może ze strony skarbu pewnej niewielkiej pomocy. Narazie w budującym się w Gdyni



Stocznia gdańska w połowie 19-go wieku.

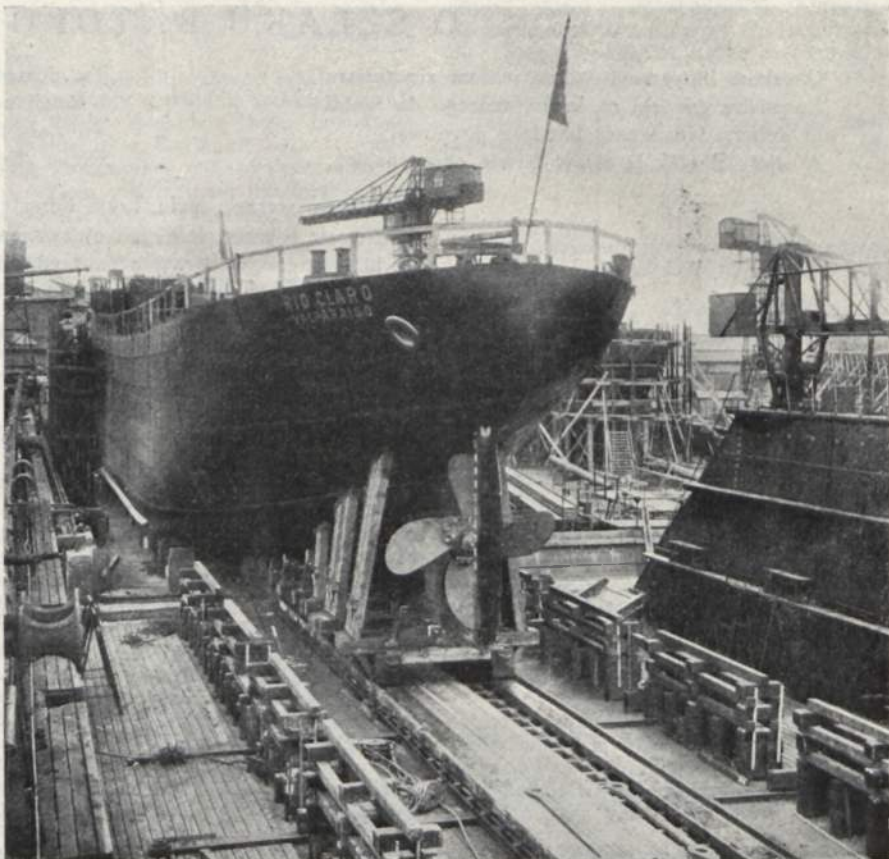


Ogólny widok obecnej stoczni gdańskiej.

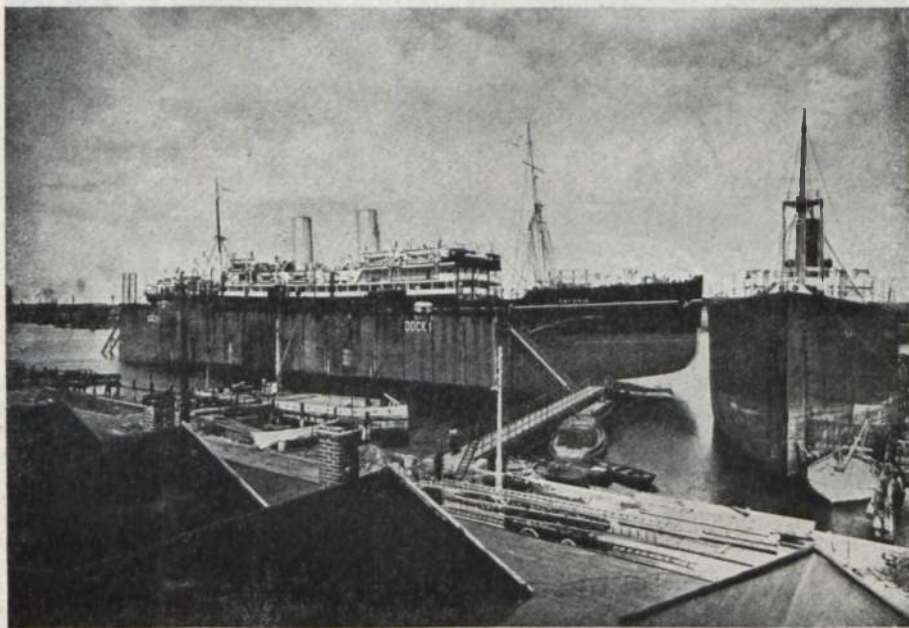
porcie niema miejsca na wybudowanie stoczni. Kanał do basenu wewnętrznego przecina port na dwie połowy, port handlowy na południu i port wojenny na północy. Port handlowy jest tak projektowany, że nawet przy najlepszych chęciach miejsca na małą stoczniewą gdzie wydzielić, zato na północnej stronie wejścia do basenu wewnętrznego daby się takie miejsce znaleźć. Marynarka wojenna w swoim czasie nosiła się z zamiarem wybudowania stoczni rządowej dla remontu wojennych statków, jednakże należy przypuszczać, że, szeroko uwzględniając potrzeby wojskowe, da się znaleźć rozwiązanie stoczni prywatnej przy pomocy kapitałów zagranicznych i to wspólnej dla marynarki wojennej i handlowej. Ani stocznia czysto handlowa, ani stocznia rządowa czysto wojskowa nie mają racji bytu. Tu należy oba interesy uzgodnić i stworzyć jedną stoczniewą wspólną o solidnych podstawach finansowych.

Mógłby ktoś zarzucić, że przecież w Gdańsku istnieje cały szereg stoczni, że więc nie jest wskazane stworzenie takiej placówki na naszym terenie. Gdańsk leży wprawdzie w granicach naszego obszaru celnego, używa nasze żelazo i nasz węgiel, ale Gdańsk ma własną walułę i bardzo ciężkie warunki robotnicze. Często względy polityczne odgrywają tu rolę miarodajną i opieranie się naszej marynarki handlowej i wojennej jedynie na stoczniach gdańskich byłoby bardzo niecelowe i ryzykowne. Jednakże nolens volens w najbliższych latach musimy się stoczniami na terenie gdańskim zadowolić. Wobec tego nie od rzeczy będzie zapoznać szerszy ogół z temi warsztatami budowy i remontu statków, które na terenie Wolnego Miasta się znajdują.

Pod nazwą „Stocznia Gdańska” posiada Gdańsk stoczniewą prywatną o kapitale w 30% angielskim, w 30% francuskim, w 20% polskim i 20% gdańskim. Swego czasu stocznia ta posiadała charakter rządowego warsztatu budowy i naprawy wojennych statków niemieckich, założonego w roku 1848. W czasie wojny liczba robotników dochodziła do 10.000. Po zawarciu pokoju liczba robotników spadła do 2.400, potem podniosła się znów do 6.000. Stocznia wchłonęła w siebie również dawniejsze warsztaty kolejowe w Troyl na prawym brzegu Wisły, sama ona zajmuje tereny po lewej stronie martwej Wisły i częściowo na wyspie Holm. Stocznia posiada dosyć nowoczesne urządzenia i może budować wszelkie statki handlowe i okręty wojenne średnich rozmiarów. Samo spuszczenie statków ze względu na wąskość Wisły martwej jest nieco utrudnione. Pozatem stocznia buduje maszyny statkowe, silniki ropne i wszelkie mechanizmy pomocnicze. Wielkie warsztaty stolarskie pozwalają na budowę wykwinnych mebli statkowych. Stocznia posiada odlewnię i warsztaty elektrotechniczne, jak również warsztaty mechaniczne do budowy mechanizmów. W posiadaniu stoczni znajdują się trzy doki pływające o sile podnośnej 8.000, 4.000 i 1.000 tonn. Spuszczenie nowych statków nie odbywa się bezpośrednio do wody, lecz przy pomocy doku pływającego. Stocznia posiada dwa dźwigi pływające, jeden 100-tonnowy i jeden 50-tonnowy i cały szereg dźwigów 5-tonnowych na brzegu, prócz tego 4-ry 10-tonnowe. Dzięki całemu szeregowi zamówień rządowych polskich, stocznia prawie stale była zatrudniona i dopiero w ostatnim czasie daje się zauważyć pewien zastój. Stoczni, ze względu na drogą robocizną



*Spuszczenie statku morskiego na stoczni Gdańskiej.*



*Statki w doku pływającym w stoczni Gdańskiej.*

w Gdańsku, nie jest łatwo uzyskać zamówienia zagraniczne.

Drugim dużym przedsiębiorstwem budowy statków morskich i ich remontu jest stocznia „Schichau”; zarząd swój ma w Elblągu, gdzie posiada też warsztaty, które wstawili się budową torpedowców dla marynarki niemieckiej. Odlewni „Schichau” w Gdańsku nie posiada, jedynie w Elblągu. Stocznia „Schichau” w Gdańsku budowała statki handlowe towarowe i pasażerskie do największych wymiarów, między innymi statek „Kolum-

bus”, długości 236 m. z dwiema maszynami tłokowymi o sile 28.000 koni parowych. Pozatem stocznia ta wykonywała wszelkie remonty i w tym celu posiada dźwig pływający na 150 tonn. Hellingi, na których statki się budują, mają pierwszorzędne urządzenia pod względem transportu materiałów budowlanych. Stocznia „Schichau” buduje stosunkowo taniej, niż stocznia gdańska. Prawdopodobnie na skutek subwencji rządu niemieckiego, którą otrzymuje jako niemiecka stocznia na terenie niemieckim w Elblągu. Niejed-



nokrotnie już pojawiały się wiadomości w prasie o chęci sprzedania tej stoczni kapitalistom zagranicznym.

Znacznie mniejsza od poprzednich dwóch jest stocznia Klawittera, położona między Motławą a Wisłą. Stocznia buduje statki rzeczne i morskie małych rozmiarów, posiada własną odlewnię i warsztaty do budowy mechanizmów statkowych. Dźwig pływający 60 tonn i dok pływający na 3.000 tonn dopełniają urządzeń tej stoczni. Na hellingach stoczni tej można budować statki do 5.000 tonn wyporności. Teren stoczni jest bardzo rozległy i nadaje się do znacznego rozszerzenia już istniejących warsztatów i wybudowania całego szeregu nowych. Warsztaty mechaniczne mogą budować maszyny parowe do 1.000 koni parowych. Stocznia ma pewną sławę, bo swego czasu posiadała pierwszy pływający dok w Niemczech.

Stocznia Wojana, która jest położona na lewym brzegu Wisły, naprzeciwko stoczni Klawittera, przed wojną miała pewne znaczenie dla budowy barek rzecznych. Po wojnie została ona znacznie rozszerzona i może się podjąć już poważniejszych remontów statków morskich. Stocznia posiada dok pływający 900 tonn nośności, posiada warsztaty mechaniczne i tylko nie może się podjąć ro-

bót wchodzących w zakres elektrotechniki.

Pozatem na terenie gdańskim istnieje jeszcze cały szereg drobnych warsztatów, zajmujących się budową motorówek, jachtów i łodzi żaglowych.

Jak już z powyższego zestawienia wynika, narazie dla naszych potrzeb, te warsztaty są najzupełniej wystarczające i dopiero po wybudowaniu portu w Gdyni budowa stoczni na terenie tego portu stanie się palącą. Natomiast byłoby bardzo pożądane, aby już wcześniej powstały mniejsze warsztaty kutrów rybackich i mniejszych statków. Stocznia w Gdyni sp. z o. odp., niestety, powstała swego czasu na terenie samej budowy portu i mimo silnych zabiegów i całej przychylności władz nie dała się utrzymać, bo względy budowy portu przeważały. W ostatnich czasach powstał projekt utworzenia małej stoczni w Gdyni dla łodzi rybackich kutrów i małych statków nie na terenie portu, lecz na terenie gminy gdyńskiej. Czy miejsce to jest odpowiednio wobec silnego rozwoju przyszłego miasta Gdyni, dopiero przyszłość pokaże. Jednakże w najbliższych latach stocznia ta nie powinna przeszkadzać rozwojowi miasta.

INŻ. ST. ŁĘGOWSKI.

## O UDOSTĘPNIENIE CAŁOŚCI NASZEGO MORSKIEGO WYBRZEŻA

(W SPRAWIE PRZEPROWADZENIA BOCZNICY KOLEJOWEJ DO DĘBEK)

Zadaniem najbliższym powinno być uczynienie wszystkiego, by przymorze udostępnić przez skomunikowanie go za pomocą kolei, poczynając się od linii kolejowej Helskiej poprzez Poczernino, Cetniewo, Chłapowo, Rozywie (latarnia morska — stały dowóz węgla), Tupadły aż do zabudowującego się Jastgóru; odnoga taka jest konieczna i już w czasie najbliższym. Nieco później pożądane również będzie przedłużenie trasy poprzez Ostrowo, Karwie do Dębek na granicy niemieckiej.

Bardziej się nadające do zabudowy, a wolne od rolnictwa tereny nieużytków w okolicach Tupadeł i Rozywji, gdzie nawet bez komunikacji kolejowej rozpoczęto budowę, szybko zaludniłyby się wskutek uzyskania dogodnego połącze-

nia kolejowego, zamieniając się w nowożytnie urządzone miejscowości letniskowe.

Wysokie, suche położenie pobrzeża, bliskość sporego lasu Tupadłowskiego z jednej strony, z drugiej — parku na spadkach ku morzu przy latarni morskiej w Rozywji, sąsiedztwo wsi z zasobną, przeważnie rolniczą ludnością, daleka dookoła perspektywa, odkrywająca nader malowniczy krajobraz łąd i morza, — są to cechy dodatnio wyróżniające te okolice, a mile nęcące poszukujących letniego odpoczynku mieszkańców miast, których frekwencja jednak, dla braku komunikacji kolejowej w tych stronach, jest dotychczas ograniczona.

Prawie cały natomiast nadmorski nasz ruch letników, przekładających środo-

wisko swojskie ponad obce, — wskutek dobrego kolejowego skomunikowania półwyspu Helskiego, — skierował się ku nisko położonym na półwyspie wsiom rybackim, wywołując tam literalne przeludnienie.

Tak znaczne zaludnienie letnikami wiosek rybackich na półwyspie ma swe strony ujemne ze względu na niesforny żywioł wielu przybyszów, niszczących zalesianie sztuczne na wydmach półwyspu.

Ze względu na niezaprzeczone zalety, jakie posiada półwysp w związku choćby z dwoma tak odmiennymi, blisko od siebie położonymi brzegami wielkiego i małego morza, podnoszącymi właściwości Kuźnic, Jastarni, a zwłaszcza Helu z ich lesistymi okolicami — pozostaną położone tu miejscowości chętnie odwiedzane letnikami, żadną miarą jednak nie mogą one zaspokoić całkowitych naszych potrzeb w tej dziedzinie.

Bliskie sąsiedztwo z wodą na niskiej piaszczystej łąwicy, jaką stanowi półwysp, nie sprzyja widocznie dążeniu wśród przyjezdnych do zakładania tutaj letnich siedzib, natomiast na położonych wyżej wybrzeżach łąd stałego chęć budowania will nadmorskich dała już pozytywne wyniki — nawet pomimo odczuwanych tam trudności komunikacyjnych.

Wyjaśniam, że, mówiąc o wybrzeżu morskim dla celów letniego wypoczynku, dla kąpielisk, mam na myśli dostęp do wielkiego morza. Gdynię świadomie pomijam milczeniem, gdyż zadanie jej oddawna uważałem za doniosłe, ale dla innych celów.

Prawie na całym polskim wybrzeżu morskim zbiorowy nasz pobyt w ciągu letnich wyczasów sprowadza się, jak dotąd, do gnieźdzenia się, nie zawsze wygodnego, po izbach, nieraz strychach miejscowych mieszkańców; pewien wyjątek stanowi może osada Hel.

W konsekwencji tego dość znaczna ilość bardziej wybrednych zwolenników morza szuka odpoczynku w poszczególnych miejscowościach na terenie wolnego miasta, gdzie współczesne kulturalne wymagania mieszkańca miasta zostały odpowiednio uwzględnione przez planowe zakładanie wyłącznie letniskowych osiedli.

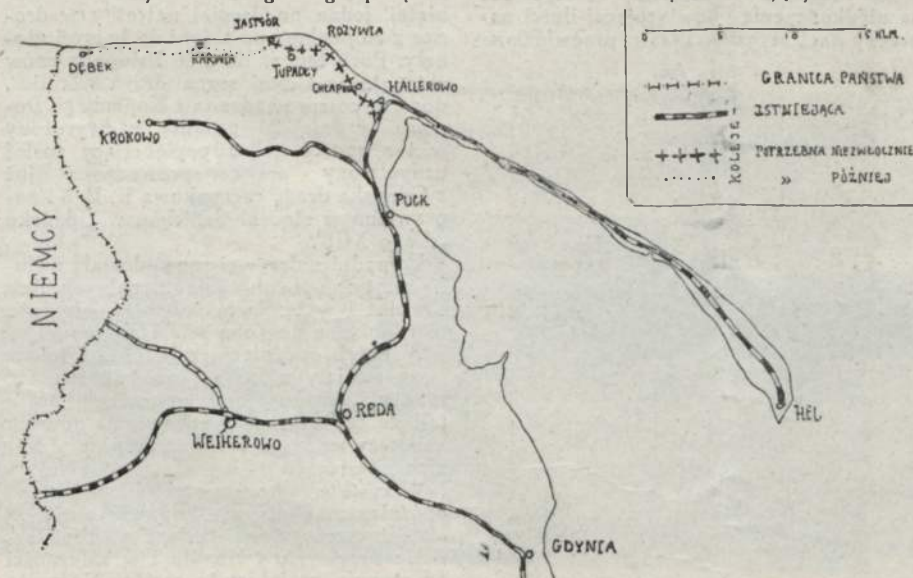
Przeprowadzenie wspomnianej linii kolejowej wpłynie korzystnie na uregulowanie stosunków w obu rzeczonych kierunkach, odciążając przeludniane obecnie półwysp, jak również przyspieszając powstawanie wzdłuż nowej linii kolejowej pierwszych osiedli wyłącznie letniskowych, zakładanych racjonalnie, co np. na terenie wiosek miejscowych, mających swoje swe urządzenia, jak wędzarnie, obórki, czy gnojownie — nie zawsze jest osiągalne.

Drogą wczesnego przeprowadzenia owych 10 kilometrów toru kolejowego wpłynąć można na korzystne uregulowanie tylu sprzecznych kwestyj, skomunikowanie zaś Pomorza Puckiego w letnich miesiącach zapomocą dobrych połączeń kolejowych z poszczególnymi bardziej zaludnionymi ośrodkami państwa, stosowanie ulg w opłatach za przejazd i t. p. — dokona reszty na drodze szerszego spopularyzowania morza w Polsce.

Droga do morza prowadzi poprzez jego wybrzeże!

Udostępnienie tego wybrzeża zapomocą dobrze obmyślanej komunikacji jest najbliższym i wielkiej wagi zadaniem Państwa.

GUSTAW BUDZYŃSKI.



Mapka przymorza naszego z oznaczonymi na niej istniejącymi linjami kolejowymi i projektowanymi.



Z lewej strony widać stłaki taboru pogłębiającego. W środku obok kanału żelbetowe skrzynie do nabrzeży. Z prawej zapoczątkowane roboty przy

Według umowy z Francusko-Polskiem Konsorcjum, budującym port w Gdyni, na 1 stycznia b. r. Konsorcjum obowiązane było całkowicie ukończyć i oddać Ministerstwu Przemysłu i Handlu w stanie gotowym do eksploatacji 450 m. b. nabrzeży: 200 m. b. przy rozszerzonym i podniesionym terenie obok mola południowego i 250 m. b. — przy kanale wejściowym do basenu wewnętrznego. A więc już od wiosny b. r. miała być rozpoczęta normalna eksploatacja portu.

Odpowiednio do tego planu, w końcu ubiegłego roku zawarty został przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu szereg umów, dotyczących wykonania w Gdyni urządzeń portowych, mających na celu obsłużenie ruchu portowego przy nowych nabrzeżach, a mianowicie: 1) z połączeniami hutami Zgodą, Królewską i Laurą — o dostawę 2-ch dźwigów mostowych dla przeladunku węgla, o łącznej wydajności

do 300 ton na godzinę, które mają stanąć przy nabrzeżach mola południowego; 2) z Fabr. „K. Rudzki i S-ka” — o budowę żelaznego hangaru, rozm. 100×40 m. w planie, przy nabrzeżach kanału wejściowego i 3) z firmą „L. Zieleniewski” — o dostawę 2-ch dźwigów bramowych o sile nośnej 5 ton każdy dla obsługi hangaru i przeladunku general-cargo. Poza tem przewidziana jest znaczna rozbudowa torów kolejowych w porcie i na stacji Gdynia, z budową specjalnej portowej stacji rozrządowej, dla obsłużenia wzmożonego ruchu, który po wykonaniu wszystkich tych urządzeń oblicza się na 100.000 ton, miesięcznie.

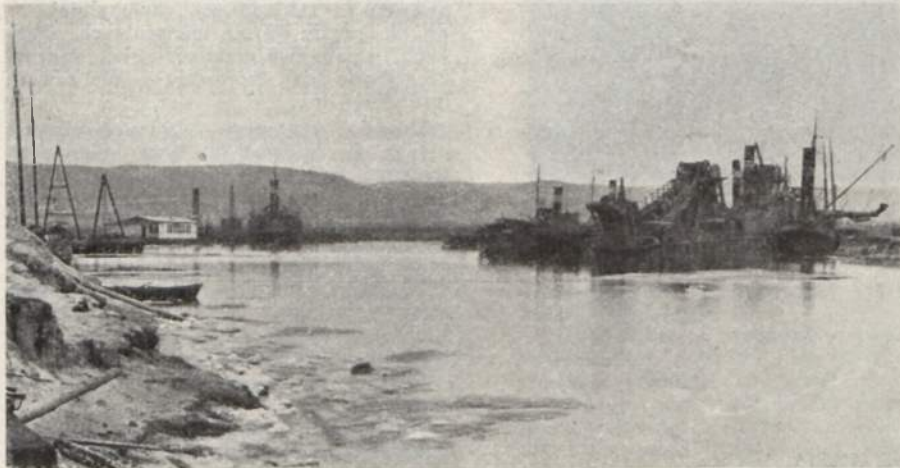
Sprawie możliwie najszybszego uruchomienia portu Gdyni nadawano wielką wagę już przy zawieraniu umowy z Konsorcjum Francusko-Polskiem, dlatego też za nieukończenie obowiązującej ilości nabrzeży na 1 stycznia 1926 r. przewidziana

jest w umowie specjalna kara konwencjonalna. Niestety, z przyczyn o charakterze siły wyższej nabrzeża nie zostały przez Konsorcjum ukończone na termin i, według wszelkiego prawdopodobieństwa, Konsorcjum zdoła je ukończyć i oddać dopiero w miesiącu kwietniu b. r. Główną przyczyną, która spowodowała opóźnienie robót, była połączona z zatonięciem awaria silnej dragi Konsorcjum „Drague XIII”, pracującej przy bagrowaniu kanału. Zatonięcie dragi miało miejsce 2 października ub. r. i, wskutek spóźnionej już pory, sprowadzenie na jej miejsce innej dragi nie było rzeczą łatwą, ponieważ dragi naogół są mało przystosowane do podróży morskich i mogą je odbywać tylko przy spokojnym morzu. To też dwie inne dragi, wysłane przez Konsorcjum z Holandji na miejsce zatoniętej, jedna po drugiej natrafiły w drodze z Kopenhagi do Gdyni na burze i utonęły. Poza tem w dniu 26 listopada znów zatonięła w Gdyni ssąca draga „Trafic”, dopiero co sprowadzona z Kopenhagi. Dopiero w dniu 24 grudnia nadwyreżony w ten sposób tabor pogłębiający został uzupełniony przez sprowadzoną już z Gdańska dragę czepakową K. B. 5 i naprawioną w stoczni Schichau w Gdańsku „dragę XIII”.

Wypadki z dragami spowodowały zwłokę nie tylko w robotach czerpalnych, lecz również i w budowie nabrzeży, obydwie te roboty są ze sobą ściśle związane.

Wskutek opóźnienia robót Konsorcjum, będą musiały nieco się opóźnić również roboty i dostawy przy uposażeniu portu tak, że całkowitego uruchomienia nowych nabrzeży można oczekiwać dopiero w letnich miesiącach.

Wszystkie okoliczności i przyczyny opóźnienia robót przy budowie portu są obecnie szczegółowo badane w Ministerstwie Przemysłu i Handlu i w zależności od stopnia, w jakim to opóźnienie może być usprawiedliwione siłą wyższą, obowiązujący dla Konsorcjum termin wyko-



Kanal wejściowy do wewnętrznego basenu portowego w Gdyni. W kanale dragi pogłębiające. *Fot. Wojciechowski.*

## DOWIE PORTU W GDYNI



wej strony - prowizoryczne fosy kolejowe z pociągami węglowymi. Na widnokręgu zarysowuje się molo północne *Fot. Wojciechowski.*  
budowie basenu wojennego.

niania nabrzeży będzie musiał ulec odpowiedniej prolongacji.

Do czasu ukończenia nowych nabrzeży i uposażenia ich w niezbędne urządzenia, należy się zadowalać istniejącą obecnie w Gdyni, a wybudowaną jeszcze za czasów budowy portu we własnym zakresie, prowizoryczną przystanią przy molo południowym, którą się eksploatuje obecnie dla eksportu węgla.

Rozpoczęły od sierpnia ub. r. eksport węgla przez Gdynię rozwija się pomyślnie, jak to się ujawnia z liczb następujących:

Wywieziono węgla:	
w sierpniu	1925 r. 1.640 ton
„ wrześniu	„ „ 3.605 „

w październiku	1925 r.	2.950 ton
„ listopadzie	„ „	14.160 „
„ grudniu	„ „	13.969 „
„ styczniu	1916 r.	18.640 „

*Inż. P. BOMAS.*

### MOŻNOŚĆ I KONIECZNOŚĆ STWORZENIA MARYNARKI HANDLOWEJ.

Marynarka wojenna, jako siła zbrojna, jest najdroższym rodzajem broni, a więc, o ile czynniki miarodajne uważają, że musimy posiadać ten rodzaj broni, to kraj musi ponosić konsekwencje i preliminować potrzebne sumy.

Jak marynarka wojenna jest najdroższym rodzajem broni, tak marynarka han-

dlowa jest najtańszym środkiem komunikacyjnym, o czym nie wolno zapominać.

Niewiadomo dlaczego marynarkę handlową traktujemy po macoszemu, wolimy przepłacać ogromne sumy za frachty obcym towarzystwom okrętowym, niż wstawić do budżetu kilka milionów złotych na stworzenie własnej marynarki handlowej. Zdawałoby się, że obecny nasz stan gospodarczy wymaga, żeby wszystkie możliwości finansowe były wyzyskane dla poprawy, a jednak rzecz ta ma się zupełnie inaczej. Mamy, prawda, Ustawę popierania marynarki handlowej, ale tylko na papierze, bo kwota, wyznaczona na ten cel, jest śmiesznie mała, a więc i rezultatu żadnego.

Preliminując jednorazowo 2 do 2.500.000 złotych, możemy nabyć 6 — 7 statków o ogólnym tonażu 10—12.000 t., za cenę 60 — 70.000 £ i w ciągu jednego tylko roku suma ta z procentem wróci do kraju za otrzymany fracht, następnie lata prelinując mniejsze kwoty dla wydawania subwencji powstającym towarzystwom żegludowym. Tak zapoczątkowana akcja przyspieszy rozwój ojczystej marynarki bez większych wysiłków ze strony państwa.

Wszystkie wysiłki zapoczątkowania marynarki przez społeczeństwo nie dochodzą do skutku, w braku kapitałów prywatnych, można je tylko uskutecznić z pomocą rządu.

Obecnie przez Gdańsk i Gdynię wywozimy miesięcznie 200.000 t. węgla, nie licząc drzewa, zboża i cukru. Od połowy lata Gdynia będzie mogła przepuścić około 100.000 t. węgla miesięcznie. Cały nasz obrót towarowy zamorski można obliczyć na 4.000.000 t. rocznie. Gdybyśmy tylko mogli uczestniczyć w 10% tego obrotu, posiadając flotę handlową 10 — 15.000 tonn, to otrzymalibyśmy 140.000 £ frachtu, a suma ta zostałaby w kraju, zasilać nasz obrót pieniężny.

**STARY MARYNARZ.**



Budowa nabrzeży przy molo południowym i zasypywanie przyległych terenów portowych. *Fot. Wojciechowski.*

## NASZE WYBRZEŻE W LUTYM.

Z powodu zamrznięcia tak zatoki Puckiej jak i Gdańskiej, rybacy morscy zaprzestać musieli na wodach tych połowu ryb. Na wielkiem morzu częste silne wichury nie pozwalają również na rozwinięcie na większą skalę połowów, tem bardziej, że pojawiają się olbrzymie kry, które rozbijane przez fale, płynąc czasami tuż pod powierzchnią wody, są nie tylko utrudnieniem w połowach, ale i niebezpieczną przeszkodą, gdyż w razie zderzenia się z wątlą rybacką łodzią żaglową mogą spowodować jej natychmiastowe zatonięcie.

Mimo tych przeszkód i groźnych niebezpieczeństw, zagrażających niejednokrotnie życiu rybaka, w porze jakiejś takiej „glady” (ciszy) na morzu rybacy

chętnie w niedalekiej odległości od brzegu na Bałtyku łowią gromadnie żyjące szprotki, na których brak w tym roku uskarżać się nie można, gdyż rybki te w wielkich ilościach na całym terytorjum wód polskich się pojawiły. Foki, które od czasu do czasu można na morzu zaobserwować, są najlepszym dowodem, że szprotki „ciągną”, ponieważ rybki te są ulubionym pokarmem tych w gruncie rzeczy miłych stworzeń, które jednak z bezwzględna surowością, jako szkodniki, są tępięne przez rybaków. Wogóle połowy dotychczasowe szprotek były dodatnie, na szerszą skalę zapoczątkować ich nie można było z przyczyn kry.

Zaznaczamy jednak, że mimo tego zastój w rybołówstwie rybacy półwyspu

Helu, jastarnicy, helscy jak i z Kuźnicy, Chałup oraz wiosek, leżących nad zatoką na stałym lądzie, spędzają cały dzień na żmudnych połowach w śnie zimowym pogrążonych węgorzy, które to ryby przy pomocy t. zw. ościeni (długa kilko-metrowa tyczka, z osadzonym na końcu żelaznym przyrządem, tworzącym rodzaj trójzęba wideł) z przerębli lodowych obu zatok wylawiają. Praca ciężka, zależna od szczęśliwego trafu. Niejednokrotnie rybak po wybicju kilkunastu przerębli nie natrafi na gniazdo leżących na dnie zatoki węgorzy, gdyż ościeniem swym bodzie po dnie naoslep, zdarza się jednak czasami, że trud jego sowsic zostaje wynagrodzony — natrafiwszy na gniazdo, wydobywa poprostu całe kłębowisko dziwacznie poplątanych i odrętwiałych węgorzy — zdobycz taka waży częstokroć kilka kilogramów.

Rybak, raz znalazłszy gniazdo, ma już dalszą pracę znacznie ułatwioną, ponieważ, trzymając się teraz linii prostej od poprzedniego gniazda, wybija w kilkadziesiątcentymetrowych odstępach następne przeręble, w których już regularnie znajduje dalsze legowiska węgorzy.

To też od ranka, aż do zapadającego zmierzchu, ujrzyć można na zdawałoby się bezkresnym tym obszarze lodu liczne, drobne, czarne punkciki uwijających się niestrudzenie rybaków, którzy wśród martwej ciszy, skutego powłoką lodową żywiołu, wykonywują w milczeniu, częstokroć w przejmującym, aż do szpiku kości wicherze lub mrozie swą niełatwą pracę...

## KRONIKA.

**NOWE BAZY MORSKIE WE WŁOSZECH.** Po zakończeniu wojny światowej morze Adriatyckie stało się jakby jeziorem włoskiem. Ta sytuacja strategiczna zmusza Włochy do zwrócenia uwagi na słabe zabezpieczenie swych zachodnich wybrzeży, na których są położone ważne dla państwa porty nieochronione od obstrzału ze strony morza, z nieprzyjacielskich okrętów linjowych lub też od ataku powietrznego. Dla przeciwdziałania podobnym sytuacjom projektowane jest zamknięcie morza Tyreńskiego, przez urządzenie na jego brzegach baz dla łodzi podwodnych i hydroawiacji, wskutek czego nieprzyjacielska flota spotka się z kontrakcją lotnictwa i łodzi podwodnych, działających wspólnie z okrętami linjowymi. Duże dywizjony niszczycieli torpedowców, łodzi podwodnych i hydroplawców będą bazowane w Genui, Specji, Trapani (zachodnie wybrzeże Sycylii) i Kaljari (południowe wybrzeże Sardynji). Ostatnie dwa punkty będą służyły jako pierwszorzędne bazy morskie, przyczem port Kaljari będzie służył jako główna baza. Doświadczenie zeszlórocznych manewrów wykazało, że dla zabezpieczenia dowozu prowiantu, paliwa i innych niezbędnych materiałów będą użyte wszystkie siły morskie tak, że wybrzeża są pozbawione środków obrony. W rezultacie tego zachodzi konieczność powiększenia składu floty krążownikami, niszczycielami torpedowców, łodziami podwodnymi, osobliwie zaś awio-matkami.

**PROJEKT ZWOŁANIA NOWEJ KONFERENCJI W SPRAWIE OGRANICZENIA UZBROJENIA NA MORZU.** Zaprojektowanie angielskiego nowego programu rozbudowy floty pobudziło Komitet Wykonawczy Ligi Narodów do zwrócenia się do Anglii z propozycją, ażeby wzięła na siebie obowiązek zwołania nowej konferencji, w sprawie ograniczenia liczby budowy krążowników o pojemności 10000



*Fot. Wojciechowski.*  
Rybaczy kaszubscy idą z ościeniami na połów po lodzie.



*Fot. Wojciechowski.*  
Rybaczy wyrąbują przeręble kilofami i ościeniami szukają na dnie kłębowisk węgorzy.



Fot. „Wojcickowski”.

Sanki z żaglem używane w zimie w zatoce Gdańskiej. Po gładkim lodzie szybciej pędzą, niż łódź żaglowa.

ton, gdyż, według zdania Komitetu Wykonawczego, budowa tych krążowników w różnych państwach przewyższa dozwolony procent dla zamiany przestarzałych okrętów, co zmusza inne państwa do naśladowania.

**PROJEKT ROZBUDOWY FLOTY W JAPONJI.** Japońskie morskie ministerstwo opracowuje nowy wielki program rozbudowy floty, w celu uskutecznienia zamiany okrętów, których czas służby upłynie w 1928 roku (krążowniki „Tone” i „Hirado” oraz niszczyciele torpedowców III klasy, które przesłużyły przeszło 20 lat). W ciągu 5 lat projektowano wybudować 4 krążowniki po 10000 ton, 20 wielkich niszczycieli torpedowców, 2 okręty specjalne oraz 3 kanoierki.

Program ten nie jest jeszcze ostatecznie ustalony. Krążowniki po 10000 ton pojemności mają mieć 9 dział 20,3 cm. umieszczonych w 3-ch wieżach.

W roku bieżącym został spuszczonej na wodę okręt dla hydroplanów „Akagi”, przerobiony z niedobudowanego linjowego krążownika. Elementy tego okrętu są następujące: pojemność 28.000 ton, szybkość 28,5 mil m., uzbrojenie: 10 dział 20,3 cm. i 16 dział 12 cm. Okręt ten może przyjąć 20 samolotów.

Drugi okręt dla hydroplanów „Kaga”, przerobiony również z okrętu linjowego, wejdzie w skład floty czynnej na wiosnę 1926 roku. Pojemność tego okrętu wynosi 27.000 ton, liczba zaś samolotów zabieranych — 80.

#### MANEWRY FLOTY JAPONSKIEJ.

W roku bieżącym w zatoce Tokijskiej odbyły się manewry floty, mające na celu zbadanie taktyki konwoju okrętów handlowych. Konwój okrętów handlowych,

składający się z niszczycieli torpedowców, był atakowany przez łodzie podwodne. Dzięki doświadczeniu, nabytemu w czasie tych manewrów, zaprojektowano stworzenie specjalnego oddziału ochrony transportowców, doświadczonego w ochronie transportów.

**NOWE FRANCUSKIE ŁODZIE PODWODNE.** Należące do programu rozbudowy floty z roku 1922 łodzie podwod-

ne typu „Requin”, „Marsouin”, „Souffleur”, po ukończeniu wszelkich prób zostały wcielone do składu floty czynnej. Elementy tych łodzi podwodnych są: pojemność 1130 ton nad wodą i 1410 ton pod wodą, długość 78,3 m., szerokość 6,8 m., zanurzenie 4,5 m., szybkość 16/10 m. morskich, rejon pływania 7000/105 mil morskich, uzbrojenie 1 dział 10 cm. i X aparatów torpedowych średnicy 55 cm.

JÓZEF BOREJKO.

#### LINJE OKRĘTOWE UPRAWNIONE DO PRZEWOŻENIA EMIGRANTÓW.

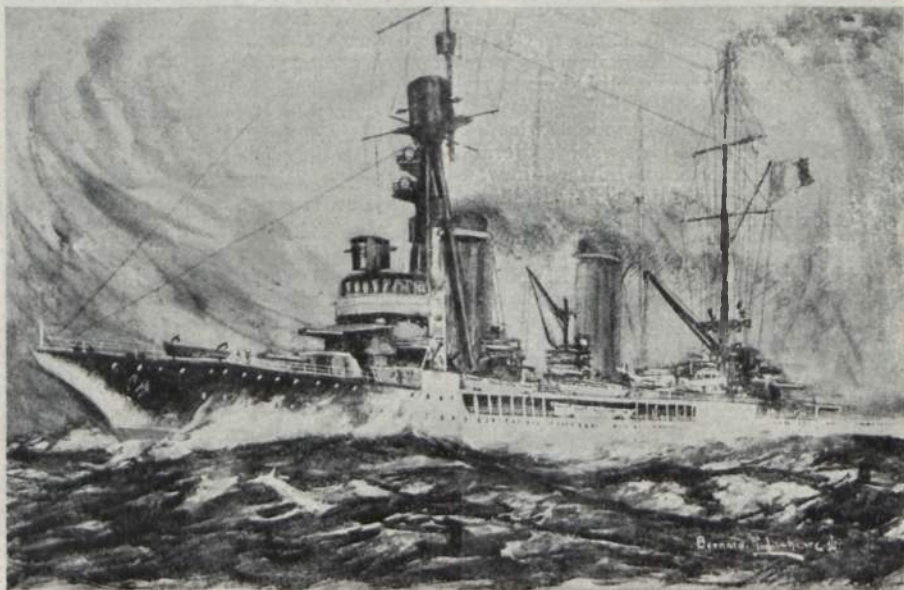
W związku z uchwaleniem w dniu 14 grudnia 1925 r. przez Sejm ustawy o wyłączności portów polskich dla wychodźstwa, Ministerstwo Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Urzędem Emigracyjnym wydało na rok 1926 koncesje na prawo sprzedaży biletów okrętowych emigrantom, wyjeżdżającym do Ameryki Północnej, Centralnej, Południowej i Palestyny następującym towarzystwom żegludowym zagranicznym.

1) Baltycko-Amerykańska Linja, Skandynawsko-Amerykańska Linja, Canadian Pacific; 4. Holland Amerika Line; 5. Cunard Line; 6. White Star Line; 7. Red Star Line; 8. United States Lines; 9. Co. Generale Transatlantique; 10. Royal Mail Line; 11. Królewsko Holenderski Lloyd; 12. Cosulich Line; 13. Chargeurs Reunis; 14. Transports Maritimes a Vapeur; 15. Fabre Line; 16. Serviciul Maritim Roman; 17. Lloyd Triestino.

K. R. i S.

#### NASZ WYWÓZ MORSKI W GRUDNIU 1925 R

	przez Gdansk:	przez Gdynię:
Węgiel	133.224 t.	13.969 t.
Drzewo	98.100 m <sup>3</sup>	2.800 m <sup>3</sup>
Zboże	39.050 t.	—
Cukier	29.100 t.	—
Produkty naftowe	5.830 t.	—



Francuski krążownik „Duquesne” zbudowany w r. b., posiada pomieszczenie dla aeroplanów i obok zwykłych dział, 8 dział zenitowych przeciw samolotom i sześć rur do wyrzucania torped, szybkość—35 węzłów, pojemność 10.000 ton.

# BIULIOTYK OFICJALNY L. M. i R. Z.



Uroczystość obchodzona przez L. M. i R. (patrz artykuł na str. 1) szósta rocznica objęcia przez Polskę posiadania morza. Od prawej ku lewej stoją pp.: Piekarski; A. Uziembło, wiceprezes Komitetu Warsz. L. M. i R.; k-chor Witold Zelechowski; generał Suszyński; k-dor Müller; Edmund Krzyżanowski, prezes centralnego Zarządu L. M. i R.; Stanisława Hannówna; mec. E. Waydel, przewodniczący uroczystości; Józef Borowik; k-dor Świrski, szef Kierownictwa Marynarki Wojennej przy M. S. Z.; inż. St. Łęgowski, naczelnik wydziału portowego M. P. i H.

**ZAŁOŻENIE ODDZIAŁU L.M.R. W ZAMOŚCIU.** Dnia 30 grudnia ub. r. odbyło się zwołane przez Delegata Zarządu Centralnego Zebranie Organizacyjne członków-założycieli Oddziału, na którym wybrano: Radę, Zarząd, Komisję Rewizyjną i Sąd Honorowy. W skład Zarządu weszli p.p.: prezes Korba, wiceprezes Wiśniewski, sekretarz Roszek, skarbnik Pomarański, zastępcy p. Czernay i p. Miątkow. Prezesem Rady został wybrany p. starosta Geisler. Miejscowe Koło Związku Inwalidów Woj. R. P. zapisało się na pierwszego członka Oddziału i udzieliło swego lokalu na pomieszczenie sekretariatu Oddziału (adres: Zamość — Ratusz).

**ZAŁOŻENIE ODDZIAŁU L. M. R. W GRODNIE.** W dniu 17 grudnia ub. r. został ostatecznie zorganizowany Oddział L. M. R. w Grodnie. Na walnym zgromadzeniu członków-założycieli Oddziału wybrano Zarząd, w skład którego weszli: Prezes p. kpt. inż. Jan Ejsymont, wiceprezesi p.p.: Józef Arciszewski i Serafin Pawłowski, skarbnik p. Edward Lewandowski, sekretarz p. Mieczysław Kulikowski. Oddział rozpoczął już energiczną działalność.

**ZAŁOŻENIE ODDZIAŁU L. M. R. W KOSOWIE.** Za pośrednictwem Delegata Zarządu Centralnego został zorganizowany Oddział Ligi na Polesiu w Kosowie. Dnia 29 stycznia b. r. zwołano Zebranie Organizacyjne, na którym przeprowadzono wybory do Rady, Zarządu, i Komisji Rewizyjnej. Prezesem Rady został wybrany p. hr. Zabięłło. W skład Zarządu weszli: p.p.: por. mar. rez. Jabłonowski, starosta Stanisławski, ptk. Mudrowicz, dt. Jaroszyński, E. Szczepaniak, B. Trucko, inż. Siwik, Kom. P. Państw. Ułaszewski. Oddział zapowiada się nadzwyczaj pomysłnie i niewątpliwie przyczyni się do wydatnego rozwoju T-wa.

Do zorganizowania ODDZIAŁU L. M. R. W RÓWNEM przystąpił b. kapitan mar. p. Wincenty Winober.

Staraniem p. J. Kaczkowskiego zostanie w najbliższym czasie zorganizowany ODDZIAŁ L. M. R. W DĄBROWIE GÓRNICZEJ, który już obecnie liczy kilkudziesięciu założycieli.

**ODDZIAŁ L. M. i R. W KRAKOWIE** wyłonił z siebie Zarząd następujący: przewodniczący — inż. Henryk Dudek, Karol Czechowicz (zast. przew.), inż. Mieczysław Langer (sekretarz), inż. Karol Stadtmüller (zast. sekr.), inż. Władysław Kowalski (skarbnik), Mieczysław Budek.

S. JAROCKI.

**KOMITET WARSZAWSKI L. M. i R.** Uchwałą Głównego Zarządu Centralnego L. M. i R. został powołany do życia Komitet Warszawski Ligi, którego pieczy powierzona została praca na terenie m. st. Warszawy.

Skład Komitetu był następujący: red. A. Uziembło (vice-prezes), pp. Dunin-Borkowski, inż. A. Pauly, St. Kruszyński, Dunin-Rzuchowska, M. Gawłowska, Fastowicz-Zahorska, Mikięta, Kaczkowski, Doroszewski i Kuczabiński.

Stanowisko prezesa zostało nieobsadzone ze względu na prowizoryczność komitetu, który mandat swój winien otrzymać właściwie od Walnego Zebrania (Zgromadzenia) Oddziału Warszawskiego.

Komitet Warszawski na pierwszych posiedzeniach zdecydował w myśl przysługujących mu kompetencji kooptować pp. prof. dr. Doroszewskiego, dyr. J. Kuczabińskiego, dr. M. Luxembourg, maj. Z. Chelmońskiego, St. Kruszyńskiego i J. Włodarskiego.

W ten sposób powiększony komitet przystąpił do pracy, dzieląc się na następujące sekcje: 1) Propagandowo-oświatową, przewodniczący p. St. Kruszyński. 2) Koło Młodzieży — przewodniczący p. Włodarski. 3) Wycieczkową — przewodniczący p. M. Luxembourg, a nadto organizując „Koło Przyjaciół Morza” — przewodniczący p. mjr. Chelmoński, któ-

rego zadaniem jest popieranie ruchu towarzyskiego wśród członków Ligi.

Sekcja propagandowo-oświatowa odbyła 2 zebrania, ustalając program odczytów czwartkowych. Postanowiono nadto rozpocząć wyteżoną akcję agitacyjną wśród młodzieży szkolnej i zwrócić się w tym celu o poparcie do Kuratorium Szkolnego. W niektórych szkołach urządzono odczyty o morzu.

Z inicjatywy sekcji zebrano się nadto koło prelegentów, które obradowało nad metodą prac wśród młodzieży.

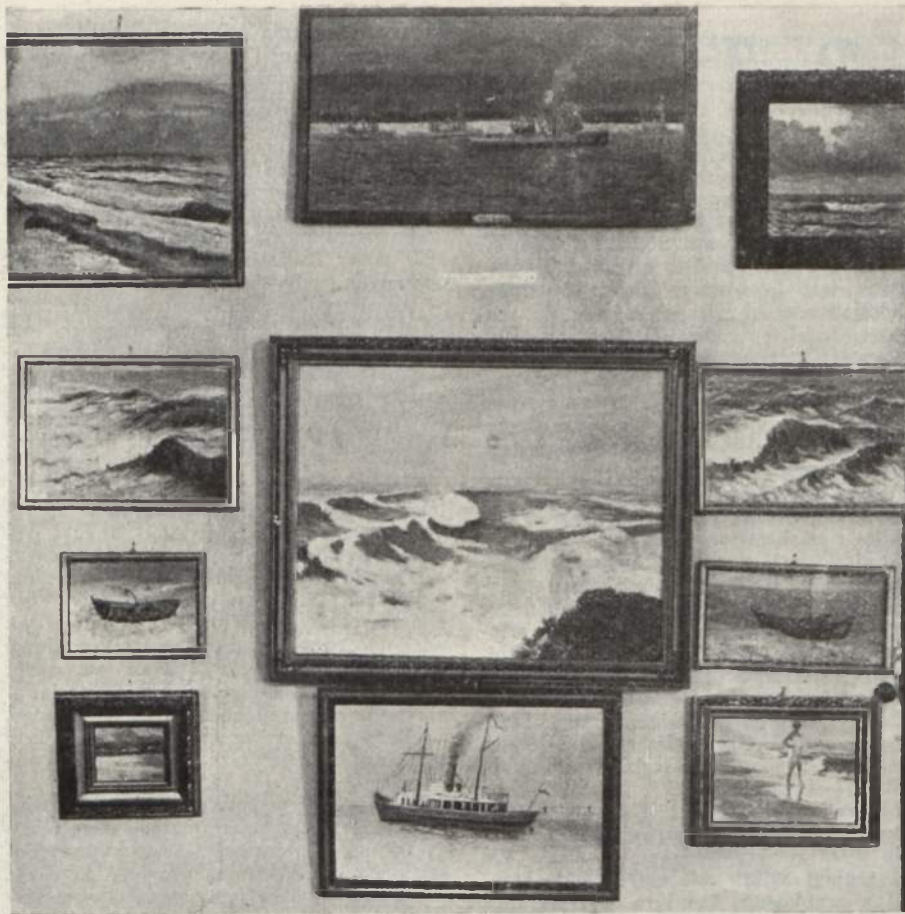
Sekcja wycieczkowa obradowała nad kwestją urządzania wycieczki zamorskiej na okrętach. Zdecydowano podjąć organizację wycieczek na fiordy norweskie i na południe Europy i rozdzielono w tym celu prace przedwstępne pomiędzy członków sekcji.

Koło Młodzieży odbyło szereg posiedzeń, na których zastanawiano się nad rozszerzeniem organizacji na wszystkie szkoły średnie warszawskie. Zdecydowano, że młodzież, wpisując się na członków popierających Ligę, powinna tworzyć koła szkolne autonomiczne, których zadaniem jest papieranie samokształcenia morskiego i sportów wodnych oraz szerzenie świadomości znaczenia morza.

Koło Przyjaciół Morza organizuje co soboty zebrania towarzyskie dla swych członków i zaproszonych gości.

Nadto Komitet Warszawski przystąpił do organizacji biblioteki morskiej oraz kursu budowy łodzi żaglowych. Kurs pomyślany jest w ten sposób, by każdy komplet uczestników mógł wybudować własną łódź żaglową zdolną do użytku. Koszta takiej łodzi winny być minimalne tak, żeby nie przewyższały 80 zł. na osobę.

Obok tego komitet sporo pracy poświęcił Reducie Morskiej, którą urządził w dniu 6-go lutego r. b. w salach teatru Wielkiego i teatru „Reduta”.



Fragment wystawy „Kola Marynistów” w lokalu L. M. i Rz. (Plac Napoleona 6, w Warszawie).

Pluton reprezentacyjny, pracując dalej pod kierunkiem inż. A. Pauly, został zaliczony do szeregu organizacji przysposobienia wojskowego. Bosman plutonu p. J. Obiedziński został odznaczony medalem 3-go maja.

**PRUSY WSCHODNIE, ODCZYT F. BAKOWSKIEGO DN. 4 B. M. W L. M. i R. W WARSZAWIE.** Walka żywiołu polskiego i niemieckiego na obszarach, położonych na wschód i zachód od dolnej Wisły ma charakter tragiczny wskutek poprzeczności kierunku a przez to wyłączeni dążeń stron walczących.

Dzisiejsze Prusy Wschodnie utworzyły się po wojnie światowej z dawnej prowincji P. W., od której odpadł obszar Kłajpedy (na rzecz Litwy) i Działdowskie oraz 2 wioski mazurskie (na rzecz Polski), — do której zaś dołączono prawobrzeżne części b. Prus Zachodnich, prócz powiatów południowych i prawego brzegu Wisły, przyznanych Polsce.

Prusy W. częścią swą południową należą do pojezierza prusko-mazurskiego, w części północnej zaś mają żyzne doliny rzeczne (Niemen, Pregoła, Pasłęka). Dla wybrzeża charakterystyczne są 2 mierzeje i zalewy oraz półwysep Sambja.

P. W. są krajem rolniczym o dość silnym zacięciu przemysłowym. Rolnictwo głównie produkuje żyto. Rozwinięta hodowla koni i bydła. Przemysł rolniczy i metalowy, oraz specjalność wydobywania i obróbka bursztynu. Główne miasto P. W. Królewiec jest portem o zagłębieniu 7 m.

Ludność P. W. około 2.200.000, z czego około 400.000 Polaków w południowej części kraju i około 20.000 Litwinów na północo-wschodzie. Terytorja, zamieszkała przez Polaków, zajmują jednak około 1/3 całej powierzchni kraju; są to: Powiśle pruskie, południowa część Warmji

i t. zw. Mazowsze pruskie z ludnością języka polskiego, wyznania ewangelickiego. Napół germanizacyjną zwłaszcza po wygranej przez Niemców plebiscycie. Obrona ludności polskiej; Związek Polaków w Niemczech, Tow. szkolne pol. katol., Związki młodzieży na Warmji i Mazurach. Organy prasowe polskie: „Gazeta Olsztyńska” i „Mazurski Przyjaciel Ludu”, drukowany „szwabachą”.



Zarząd Oddziału L. M. i Rz. w Łowiczu; od lewej siedzą p. p.: dyr. Maliszewski, Fr. Trawiński (w.-prezes), Wł. Doleżał (prezes), M. Szajding, dr. Tarajewicz; stoją p. p.: por. Słupecki, Klejna, A. Tarnasiewicz.

Celem zmniejszenia niebezpieczeństwa, grożącego Polsce od P. W., jest niezbędne: 1) poparcie ludności polskiej w jej walce o zachowanie języka i narodowości, 2) usunięcie wzajemnej obcości między Polską a P. W. przez nawiązanie stosunków gospodarczych. P. W. mogłyby Polsce dostarczać: koni i bydła rasowego, maszyn rolniczych, okrętów, sieci i przyborów rybackich, bursztynu. Z Polski do P. W. mógłby iść węgiel, produkty ropy naftowej, drzewo, cukier, może nawet wyroby włókiennicze rejonu białostockiego. Znaczenie emigracja sezonowa miałaby z Polski do Prus Wschodnich.

**WYSTAWA „KOŁA MARYNISTÓW POLSKICH”.** W nowym, miłym a dostatecznie obszernym lokalu „Ligi Morskiej i Recznej” przy placu Napoleona 6, „Koło marynistów polskich” wystąpiło, z prezesem swoim Włodzimierzem Nałęczem na czele, z pierwszą wystawą w tym lokalu.

Jest to bodaj jedyna u nas wystawa o charakterze klubowym, przeznaczona przede wszystkim dla członków Ligi Morskiej i Recznej, którzy, niewątpliwie, chcą być dobrze obeznani ze wszystkim, co się tyczy morza — chcą go poznać przez pryzmat sztuki — nie chcą być laikami, a nawet wprost analfabetami we wszystkim, co dotyczy morza.

Mysł szczęśliwa — każdy członek Ligi powinien też poczuwać się do obowiązku obejrzenia tej interesującej ekspozycji — może na niej odświeżyć swoje wrażenia letnie; ma możliwość pozostania chwil kilku pod urokiem poezji morza — i przypomnienia sobie przeżytych własnych. Trzeba rozbudzić ten sentyment do morza, trzeba nauczyć szersze masy kochać to nasze morze — tak niezbędne dla naszego rozwoju politycznego — bo „bez morza zginiemy!”...

Na całość wystawy złożyło się czterdzieści kilka prac — przeważnie mniejszych szkiców morskich — szczerych w ujęciu studjów morza. Zagadnienia efektów światła i tej gry nieuchwytnych barw subtelnych cechują prace szczęściu autorów, którzy przyjęli udział w wystawie.

W wystawie tej Liga Morska zyskała potężny środek dla swojej działalności propagandowej.

# SPORT

## YACHT-KLUB POLSKI

Klub obecnie buduje drugi pawilon na swojej przystani w Warszawie. Projektowana jest również budowa trzeciego, środkowego pawilonu. Kompleks tych trzech budynków będzie stanowił jedną architektoniczną całość.

Tabor klubowy powiększa się o kilka nowych jednostek. Na podstawie opracowanych przez Komisję Techniczną przepisów budowlanych dla klasy 5 qm jolli, przystąpiono do budowy 8 takich łodzi. Będzie to jednocześnie nowa polska klasa łodzi żaglowych. Jednocześnie ma wejść do taboru kilka łodzi innych klas.

Zapoczątkowany w listopadzie r. ub. Kurs Wiedzy Żeglarskiej trwa w dalszym ciągu; zakończenie wykładów nastąpi w końcu marca r. b., w marcu odbędzie się I-e Zwyczajne Walne Zebranie.

W kwietniu projektowane jest rozpoczęcie sezonu nawigacyjnego, w maju zaś nastąpi uroczyste podniesienie bandery klubu.

**POLSKA PODRÓŻ MORSKA NAOKOŁO ŚWIATA.** Uczestników podróży tej, która najdalej w roku przyszłym winna się zacząć, zainteresują zapewne szczegóły podobnej podróży szwedzkiej.

W zakresie organizacji, urządzeń, wszelkich poczyniń zbiorowych nigdy i nic nie należy brać za wzór do wykonania wyłącznie: cokolwiek od bliźniego bierzemy — wszystko powinniśmy przetworzyć, nagiąć do własnych warunków, charakteru i upodobań. Nawet w naśladownictwie winniśmy myśleć twórczą własną przejawiać. Każde inne postępowanie niegodne jest człowieka, który czuje się równym i równie silnym jak jego szczęśliwy poprzednik.

Z doświadczeń jednak tych poprzedników należy korzystać, pilnie przestudować przebieg ich pracy, głęboko wczuć się w zmienne koleje ich przeżyć, ażeby tem łatwiej ich błędów się ustrzec a dobre poczynania wszechstronnie rozwinąć.

Dlatego podaję tu garść szczegółów o tak niedawno i małemi środkami odbytej podróży szwedzkiej naokoło świata na yachcie „Fidra”.

Nie jeden z czytelników, być może, wyobraza sobie, że był to statek wielki, z liczną załogą, wielkimi zapasami i wielkim kosztem na wyprawę wyposażony. Nic podobnego. Większy, co prawda, od na-

szych yachtów: „Carmen” i „Witezia”, ale znów nie tak bardzo. Od „Witezia” zaledwie 2½ razy. Był to statek (a zapewne jest i obecnie) zatem nieduży, w dodatku w chwili wyruszenia na wyprawę, t. j. w r. 1920, liczący sobie już 24 wiosen, nie przeto silny i mocny. Na świat przyszedł w Anglii, gdzie początkowo miał imię „Cariad”. Uczestnicy wyprawy czuli się na nim tak bezpiecznie, jak my w tramwaju. Jechali sobie przez morza i oceany, od portu do portu, aż objechali świat cały i wrócili do rodzinnej Gdyni, która w tym wypadku nosiła nazwę Karlskrony.

„Fidra” jest yachtem dwumasztowym typu keczy. Długość jego 31 m., szerokość 5,7 m., zagłębienie 3,6 m., tonaż 73,5 tonn reg., ożaglenie 510 m. k. Przy wietrze umiarkowanym nosi 6 żagli (fok, grot, benzan, gaftopsel, kliwer i sten-kliwer.

Załogę yachtu stanowiło 11 zuchów łącznie z kapitanem Sebastjanem Tammem. Z nich 6 oficerów marynarki wojennej i 5 marynarzy. W liczbie tych ostatnich był steward i kok.

„Fidra” wyruszyła z Karlskrony we wrześniu 1920 r. wróciła również w wrześniu 1922 r., przebywając w ciągu 478 dni żeglugi 37,215 mil morskich z przeciętną szybkością 4 mil na godzinę. Pozostałe 237 dni spędziła w portach. Najdłuższy przejazd — z Vao do Jokohamy — trwał 47 dni, w którym to czasie „Fidra” przebyła 3710 m. m.

Drogę miała następującą: Karlskrona, Rio-de-Janeiro, Montevideo, cieśnina Magellana, Cocuimbo, Papete, Kohului, Suva, Vao, Jokahama, Honkong, Singapoore, Colombo, Aden, Suez, Gibraltar, La Manche, Karlskrona.

Dzielni marynarze wrócili zdrowi i szczęśliwi, że dokonali czynu, który chlubę dał całemu narodowi i wzbogacił go o jedno świadectwo tężyzny i siły. Dzień powrotu „Fidry” był świętem narodowym: cała Karlskrona wyległa na wybrzeże, statki wojenne i handlowe przystroili się we flagi, orkiestry, powitania — radość i dumę rozpięły piersi cichych zazwyczaj i nieskłonnych do wybuchów Szwedów.

A jako wynik pozytywny podróży zostały w muzeum bogate zbiory naukowe i etnograficzne.

Za dwa lata i my urządzimy święto podobne w Gdyni.

M. ZARUSKI.

## Z WYDAWNICTW I Z PRASY.

**WYKŁADY O TRANSPORCIE MORSKIM.** Świeżo ukazał się na pulkach księgarskiego Podręcznik d-ra K. Petyniaka-Saneckiego o „Technice handlu światowego” (część ogólna), oparty na wykładach jego w Wyższej Szkole dla Handlu Zagranicznego we Lwowie. Ponieważ w rozdziale podręcznika o komunikacjach w handlu międzynarodowym autor poświęca kilkadziesiąt stron żegludze morskiej i ubezpieczeniu morskemu, wypada rozpatrzyć te działy na łamach „Morza”.

Dr. K. Petyniak-Sanecki po wstępnych uwagach o flocie handlowej, rejestracji i klasyfikacji okrętów rozpatruje kolejno używane w żegludze morskiej dokumenta, jak: manifest, konosament i certepartja,

a na zakończenie omawia stawki przewozowe i przytacza wielkość floty handlowej najważniejszych państw w roku 1924. Naszem zdaniem wykład zyskałby o wiele na przejrzystości, gdyby autor trzymał się chronologicznej kolejności czynności przygotowania i wykonania przewozu morskogo, a więc: zawarcie umowy certepartji, dostarczenie okrętu do portu załadowania, porządek załadowania, sporządzenie konosamentu, wykonanie podróży, przybycie do portu przeznaczenia i wydanie towaru.

Przy zastosowanym w podręczniku rozkładzie materiału niektóre ważne momenty, jak np. prawa i obowiązki stron przy załadowaniu i wyładowaniu towaru, nie zostały należycie oświetlone, a inne, jak:

skutki zboczenia okrętu z przepisanej drogi (deviation) i prawo nadawcy towaru do wstrzymania wydania go odbiorcy, który się stał niewypłacalnym, (stoppage in transitu) zostały całkiem pominięte.

Przy wylczeniu zawieranych przez linie okrętowe związków i trustów autor w następnym wydaniu swego podręcznika zapewne zechce wspomnieć o t. zw. „Atlantyckiej Konferencji”, zawartej w r. 1921 przez 15 linii okrętowych, koncesjonowanych między innymi i w Polsce, w celu uregulowania ruchu pasażerskiego między Europą a Północną Ameryką, tem bardziej, że wspomniana Konferencja utrzymuje od kilku lat specjalnego urzędnika dla rejestracji pasażerów w Warszawie i nieraz występowała przed Rządem Polskim w obronie interesów linii okrętowych.

Rozpatrując instytucję klasyfikacji okrętów i udzielania t. zw. świadectw klasyfikacyjnych, dr. K. Petyniak-Sanecki powinien był bardziej uwypuklić ścisły związek między tą instytucją i ubezpieczeniem morskim, jak samych okrętów, tak i przewożonych na nich towarów. Jak wiadomo, towarzystwa ubezpieczeniowe uzależniają przyjęcie za okręt i przewożone na nim towary od posiadania przez ten świadectwa klasyfikacyjnego, a stawka ubezpieczeniowa jest o tyle mniejsza, o ile wyższą klasę posiada dany okręt.

Ponieważ w wypadkach, gdy się zawiera certepartję o najmie całego okrętu lub części jego, najczęściej jest wydany jeszcze i konosament na przyjęte na okręt towary, a w określeniu praw i obowiązków stron mogą zachodzić różnice w tych dokumentach, należało chociażby wyjaśnić, w jakich okolicznościach odbiorca zobowiązuje tylko konosament a w jakich i certepartja. W certepartjach zwykle określa się liczbę dni, przeznaczonych na załadowanie i wyładowanie okrętu (lay days, Liegetage). Następnie, na wypadek przekroczenia tego okresu czasu, certepartje wyznaczają jeszcze pewną dodatkową liczbę dni, w czasie których okręt jest obowiązany czekać na zakończenie załadowania lub wyładowania, ale już wzamian za wysokie specjalne wynagrodzenie (days of demarrage, Ueberliegezeit). Po wyczerpaniu zaś tych dodatkowych dni statek może odplynąć, chociażby załadowanie nie było skończone. Wyłożenie odnośnych warunków certepartji na stronie 294 podręcznika jest niejasne i wymaga przeredagowania.

Wogóle tekst podręcznika w wielu miejscach zdradza pewien pośpiech i wykazuje braki, które w następnym wydaniu koniecznie należy usunąć.

Jak już wspomnieliśmy, są to usterki, które łatwo będzie usunąć przy ponownym wydaniu książki d-ra K. Petyniaka-Saneckiego. Na ogół jednak ukazanie się tej książki jest niezawodną zasługą autora, ponieważ za pełnią ona lukę w odpowiedniej fachowej literaturze polskiej.

HEJMOWSKI.

## TRAGEDJA POLSKI NAD MORZEM.

W czeskim „Morawsko-slezkiem Deniku” nr. 23 z ub. m. czytamy:

„W teorii — na papierze, czy też w uroczystych toastach, rozpyliwali się członkowie polskiego narodu często-gęsto nad „polskim morzem”, deklamowali o „słowiańskiej straży nad Bałtykiem” i z upodobaniem opiewali krasę nieskończonego oceanu, lecz w życiu codziennym nie podejmowali z reguły niczego, by wyciągnąć korzyść z naturalnych darów i eko-



nomicznych możliwości, stręczonych przez rozległe morze. Nowsi historycy wykazali ponad wszelką wątpliwość, że żywioł słowiański mógł przed czterema, czy pięciu wiekami zyskać zupełnie inny kierunek rozwoju, gdyby polscy panujący potrafili byli odpowiednio wykorzystać istniejący wówczas dostęp do morza, gdyby się stale i pewnie utwierdzili nad morzem Bałtykiem i uczynili z Polski stopniowo wielką potęgę morską.

Rola, którą w drugiej połowie XIX w. odegrały w Europie Niemcy — a do której w przyszłości pewno zechcą powrócić — mogła w pomysłniejszych okolicznościach przypaść Polsce. W tym wypadku byłby się też zupełnie inaczej rozwijał stosunek polsko-rosyjski, a oba te wschodnio-słowiańskie państwa byłyby sobie na północno-europejskich wodach zapewniły taką przewagę i znaczenie, jakie na zachodzie przypadły Anglii. Carowie moskiewscy nie byłiby mieli ani chęci, ani okazji do nawiązywania bliższych stosunków z Niemcami i do podejmowania za plecami Polaków celowych prób podziału ziem państwa polskiego.

Gdyby Rzeczpospolita Polska w przeszłości silną zarzuciła kotwicę nad morzem i zorganizowała w odpowiedniej mierze swój wywóz morski, mogłaby zostać i być państwem niepokonalnym i nigdy nie doszłoby do jej nieszczęsnego poćwiartowania. Również zupełnie inaczej, korzystniej byłyby się ułożyły losy Słowian nad Łabą, na Górnym Śląsku, na dzisiejszym Pomorzu i w krajach bałtyckich.

Ogół narodowy powitał wprawdzie w r. 1919 dość okazale przyłączenie morskiego pobrzeża do ziem państwa polskiego, ale w rzeczywistości zapomniał szybko o tym początkowym zachwycie i przestał się głębiej troszczyć o to morze.

A Warszawa — dziś stolica zjednoczonej Polski? W ostatnich siedmiu latach ileż to razy słyszeliśmy i czytaliśmy cierpkie skargi, skierowane przeciw tej Warszawie w organach codziennych prasy pomorskiej, toruńskiej, bydgoskiej, poznańskiej i, częściowo, też katowickiej? Najgorzej, że ostrze tych wymówek, wyrzutów i skarg nie łagodnieje z biegiem czasu, ale, odwrotnie, rośnie. Czyż jest to może tylko wynikiem administracyjnego i politycznego centralizmu warszawskiego? Wątpliwe! Raczej w tem stosunkowo zaniedbywaniu okręgów pomorskich widzieć trzeba objaw tego właśnie tragicznego błędu polskiego, leżącego oddawna w niedocenianiu i lekceważeniu przystępu do morza i niewykorzystaniu go należycie.

Polska republika nie może się wprawdzie ani dzisiaj wykazać zbyt długim wybrzeżem morskim, ale przecież posiada tyle własnego bałtyckiego brzegu, żeby w Warszawie nie byli zmuszeni Polacy do płacenia za morskie ryby i rybki cen pięć- do sześciokrotnie wyższych, niż w Berlinie — i by polska marynarka handlowa nie stała na samym końcu spisu morskich stateczków, daleko mniej pojemnych. W siedmiu latach nie można cudu dokonać ani na tem polu — i cudu też od Polski nie oczekuje ani własny polski patriotyzm, ani obcy bezstronny obserwator.

Zupełnie jednak inaczej się rzecz przedstawia, jeśli sama oficjalna polska statystyka wykazuje, że przy dobrej woli można było dokonać w tym kierunku o wiele więcej, niż faktycznie dokonano. Zresztą sami codziennie przekonanie się możemy, jak grzesznie wprost pomija się w centralnych urzędach, w prasie i w sze-

regach ogółu kwestjami, związanymi bezpośrednio z losem i przyszłością żeglugi polskiej. Gdy idzie li tylko o pochłobienie się, że i Polska też ma własnych żeglarzy, oraz własną narodową banderę morską, zgłasza się Polska między żeglarskimi państwami, jak jest cała — bez różnicy stanów i socjalnych warstw. Praktyka jednak w żaden sposób nie odpowiada tej dumie narodowej! To, co się od lat siedmiu nad polskim brzegiem morskim dzieje, nie jest dowodem ani ściśle opracowanego programu żeglarskiego, ani też zwłaszcza trwałego zajęcia się wybrzeżem morskim. Jeśli ogół polski, jako całość, nie nauczył się niczego w tym kierunku z własnych dziejów, to wymowny przykład sąsiednich Niemiec przynajmniej być mu myślą i nicią przewodnią może i musi!

Czyż może powtórzy się dziejowa tragedia? A gdyby powtórzyć się miała — czyż inni Słowianie mogliby się temu milcząco przyglądać?

Czyż mają tyle własnego morza, by nie musieli o każdą jego piędź — choćby ona była w ręku Rosjan, Jugosłowian czy Polaków — wspólnymi siłami dzień i noc walczyć? Wszakże niedaleka przyszłość nie jest niema odnośnie do tych bezgranicznie ważnych pytań, — nie tylko specjalnie polskich, lecz i wszechsłowiańskich".

## ZE ŚWIATA.

**ANGIELSKA WYPRAWA NAUKOWA NA POŁUDNIOWY ATLANTYK.** W roku ubiegłym wyruszyła z Anglii wyprawa na statku „Discovery”, znaną z ekspedycji kpt. R. Scotta do bieguna południowego w początku bieżącego stulecia. Bierze w niej udział 6 zoologów i 2 hydrograłów pod kierunkiem dr. Stanleya Kempa. Ma ona za cel zbadać naukowo życie i wędrówki wielorybów. Jej droga idzie przez Zatokę Gwinejską, wzdłuż obszarów łowieckich na zachodnim brzegu Afryki przez Kapstadt, Tristan de Cunha, wyspy Falklandzkie do pld. Georgji. W r. 1926 ma wyprawa pracować między krajem Grahama na Antarktydzie a Ziemią Ognistą i obejmie także Południowe Sztetlandy i wyspy Sandwich. Prócz badania życia wielorybów zajmie się ekspedycja planktonem i hydrografią. Wykona także szereg pomiarów głębokościowych metodą dźwiękową.

**NIEMIECKA WYPRAWA ARKTYCZNA.** Zainteresowanie problemem rozmieszczenia ładu i morza na morzu Arktycznym wzrasta coraz więcej i coraz więcej ludzi przygotowuje się do wyruszenia w te strony. Nie brak oczywiście i Niemców. Oto H. Krüger z Bensheim organizuje wyprawę, która ma zająć się tak zdjęciem ewentualnych łądów jak i sondowaniem morza, zbadaniem prądów jego i zlodzenia, geologii łądów, meteorologii, biologii i t. d. Wzorem wyprawy Stefanssona chce kierownik żywić się i prowiantować w kraju badanym, bez zaopatrzenia w żywność na całą wyprawę. Nasuwa się tu odrazu wątpliwość, czy Krüger potrafi się utrzymać metodą Stefanssona o 10<sup>0</sup> przeciętnie dalej na północ i czy będą mu tak, jak Stefanssonowi, sprzyjały względnie łagodne zimy. Obecnie Krüger jest z Prof. Klute z Giessen na próbnej wyprawie koło Uperniwiku w Grenlandji, która ma stwierdzić zdatność nowych typów łodzi do jazdy w fiordach i wyjaśnić kilka pro-

blemów zlodowacenia grenlandzkiego. Właściwa ekspedycja wyruszy podobno z końcem roku 1925 z Etah w półn. Grenlandji i pozostanie do 2 lat w terenie badań.

**PROJEKT WYZYSKANIA SPADKU WODY MIĘDZY MORZEM ŚRÓDZIEMNEM A MORZEM MARTWEM.** Niedawno został opracowany projekt budowy elektrowni nad brzegiem Jordanu, zasilanej wodą morza Śródziemnego.

Pomysł ten przewiduje możliwość wyzyskania spadku pomiędzy obu morzami (394 m) w sposób następujący: kanał morski, idący od portu Jaffa w głąb kraju na 7 km, prowadziłby wodę do zbiornika z portem, do którego mogłyby dochodzić okręty. Od zbiornika — ponieważ teren podnosi się powyżej 80 m — wodę prowadziłyby albo rurociągi (10 rur o 3.5 m średnicy), albo też kanał o 8 śluzach po 10 m spadku każdy, na długość ok. 29 km, przy pomocy pomp. Następnie tunel, przebity w górze (ok. 3 km), a potem kanał o pochyleniu 0.05 m/km odprowadzałby wodę do dalszych zbiorników, skąd przewodami spadałyby nad brzeg Jordanu, na poziom leżący o 343 m niżej (274 m niżej poziomu morza Śródziemnego). Miejsce to leży na 120 m nad m. Martwem, przeto na drodze do tego morza możnaby było pobudować jeszcze elektrownie celem wyzyskania całkowitego spadku 394 m.

Ponieważ parowanie morza Martwego wynosi około 103 m<sup>3</sup>/sek., projekt przewiduje zasilek wody tylko 100 m<sup>3</sup>/sek., co przy spadku 394 m dałoby około 426.000 KM netto, t. j. odliczając moc potrzebną do napędu pomp przy śluzach lub rurociągu.

Woda Jordanu i jeziora Tyberjadzkiego, zasilanych dodatkowo, służyłaby głównie do zraszania pól.

Urzeczywistnienie tego projektu umożliwiłoby: 1) żeglugę morską w głąb kraju, 2) możliwość zraszania pól i 3) elektryfikację Palestyny.

**OCHRONA PRZED GÓRAMI LODOWEMI.** Góry lodowe powstają przez odrywanie się bloków lodu z lodowców podbiegunowych, które schodzą wprost w morze. Wędrują one, niesione prądami morskimi, daleko na południe i stanowią wielkie niebezpieczeństwo dla okrętów i rybaków. Bardzo liczne na zachodzie Grenlandji, w zatoce Baffina i wzdłuż wybrzeży Labradoru, dochodzą one do wyspy Nowej Funlandji i tu zagrażają statkom rybackim. Grenlandja jest ich ojczyzną. Olbrzymi łądólód, pokrywający ową największą wyspę ziemi, jest w ciągłym ruchu ku wybrzeżom, a ruch ten przenosi wielokrotnie szybkość posuwania się lodowców alpejskich, dochodzi bowiem niekiedy do 20 m. na dobę. Nic więc dziwnego, że masy lodu, ciągle z wnętrza zasilane, łamią się z chwilą zepchnięcia ich w morze. Niema przesady w określeniu „góra lodowa”, bo olbrzymy te sięgają przeszło 100 m. nad poziom morza, a trzeba wiedzieć, że lód, jako lżejszy od wody, zanurza się w niej, głębiej lub płycej, zależnie od zawartości materiału skalnego, średnio w ok. 1/10 swej objętości, więc licząc od podstawy do szczytu wynosi ich wysokość do 1000 m. Wzdłuż Nowej Funlandji suną także groźne olbrzymy, a objętość wielu z nich obliczają na kilkanaście milionów m<sup>3</sup>. Góry lodowe pochodzą przeważnie z zachodnich wybrzeży Grenlandji, ale i wschodnie dostarczają ich dosyć. „Wschodnie”, niesione prądem, okrążają przylądek Farewell na południu Grenlandji, wciskają się do cieśnin

Davisa, łączą się z „zachodniemi” i stamtąd, pędzone prądem labradorskim, płyną ku południowi. Inne mijają cieśninę Davisa, płyną zatoką Baffina ku cieśninie Smitha, która oddziela Grenlandję od ziemi Granta. Po pewnym czasie zimny prąd oceaniczny bierze je w swój nurt i znów pcha ku południowi ku Nowej Funlandji. Przekraczają one i tę granicę, bo, jak wiadomo, katastrofa Titanica zdarzyła się pod 41° szerok. geogr. pn. a więc na równoleżniku mniej więcej Neapolu. Biuro hydrograficzne Stanów Zjednoczonych ma za zadanie ostrzegać przejeżdżające parowce zapomocą okrętów o niebezpieczeństwie. Podobne zadanie ma „The International Ice Patrol”, w której bierze udział 14 państw pod kierownictwem St. Zjednoczonych.

**ZASTOSOWANIE LOTNICTWA DO CEŁÓW POLICYJNYCH.** Od początku lipca do końca września roją się wybrzeża Brytyjskiej Kolumbji od małych statków rybackich, skupiających się tam na połów łososi. Ponieważ jest on dozwolony tylko na określonych odcinkach i zapomocą oznaczonych metod, przeto cały przebieg jego odbywać się musi pod okiem straży. Od roku 1921 używa się do tego celu samolotów; „policjanci powietrzni” dają z nich znać o dostrzeżonych nadużyciach statkom patrolowym, a posługują się przy tem telegrafem bez drutu.

**KINO NA DNIE MORZA.** Włoski inżynier Gatti otrzymał na głębokości do 2.000 m w morzu zdjęcia kinematograficzne aparatem przez siebie skonstruowanym, spuszczone w głębie morza z okrętu. Do oświetlenia głębin przy zdjęciu użyto lampy o sile światła 30.000 świec.

## POŚWIĘCENIE NOWEGO LOKALU TOW. ŻEGLUGI MORSKIEJ S. A. „SARMACJA”.

Dn. 9.1 r. b. odbyło się poświęcenie nowego lokalu wyżej wymienionego T-wa przy ulicy Schäferei 15—18 w Gdańsku.

Delegat zarządu „Sarmacji”, której główna siedziba znajduje się w Warszawie, — dyrektor oddziału gdańskiego, p. inżynier morski, Jan Korwin-Kamieński, wygłosił następujące przemówienie:

„Polska marynarka handlowa przeżywa obecnie ciężkie czasy. I nie tylko Polska, lecz na całym świecie z marynarką dzieje się źle. W Holandji naprz. 30 proc. firm żeglugowych jest w konkursie. I nie dziw. Wskutek ogólnego światowego zubożenia, spowodowanego następstwami wojny, oraz wyjścia z gry Rosji, reprezentującej jedną szóstą część świata, z jednej strony, wskutek zaś zwiększenia w stosunku do przedwojennej ilości ogólnej statków o 15 procent z drugiej strony oraz zwiększenia kosztów nakładowych i drożyzny kapitału, żegluga przestała być interesem rentownym.

Z tych a także innych powodów, nowopowstające polskie towarzystwa żeglugi morskiej utrzymać się nie mogły: zlikwidowały się tak, że właściwie została aktywną jedynie „Sarmacja”. Mieliśmy siły na zamiary i odwrotnie, nie mieliśmy wielkich planów: dzięki temu byliśmy w stanie przetrwać obecną stagnację.

Stawiano nam pewne zarzuty, które otwarcie musimy przyznać poczęści za uzasadnione. Zarzucano nam, że nie jesteśmy żegluga czysto polską. Jest zgodne z prawdą, że większość oficerów była obcego poddaństwa, lecz obecnie po reorganizacji ani jednego obcopoddanego ani w składzie załogi czy też administracji niema.

Co zaś do udziału kapitału, to nie skrywamy, że mniejszość, mianowicie 40 proc. naszych akcji należy do zaprzyjaźnionego z nami Bergenske Baltic Transport Ltd. Uważamy jednak, że inwestowanie kapitałów zagranicznych w nieprzeważającej ilości jest pożądane, tem bardziej w takiego rodzaju przedsiębiorstwach, jak żegluga, które się obecnie nie rentują i dokąd tak drogi kapitał polski nie pójdzie, gdyż trudno od kapitału wymagać filantropii. Dalej pozwolę sobie przedstawić obecny stan posiadania „Sarmacji”.

Mamy dwa statki: jeden 1000 ton ładowności „Wawel”, drugi 830 ton ładowności „Wisła”. Co robią te statki? Otóż podam kilka cyfr za ostatnie półrocze, czyli od 1 lipca 1925 r.

Statek „Wawel” przepłynął zgórą 11.000 mil morskich, robiąc 16 rejsów pojedynczych, statek „Wisła” prawie 12.000 mil, robiąc 27 rejsów; statek „Wawel” przewiózł 9000 ton ładunku, „Wisła” zgórą 10.000 ton. Rodzaj ładunku był wszelaki, przewoziliśmy drzewo, żelazo, zboże, cukier, koks, jaja i ładunek posztuczny. Niestety dosyć często w kierunku Gdańska przewoziliśmy balast”.

**MYDŁA**  
PRZETŁUSZCZONE, HYGIENICZNE,  
O MIEŁYM ZAPACHU — POLECA  
TOW. AKC. Fr. KARDPIŃSKI W WARSZAWIE

# POMORSKIE STOWARZYSZENIE UBEZPIECZEŃ

(dawniej Westpreussische Provinzial-Feuersocietät)

ZAŁOŻONY 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

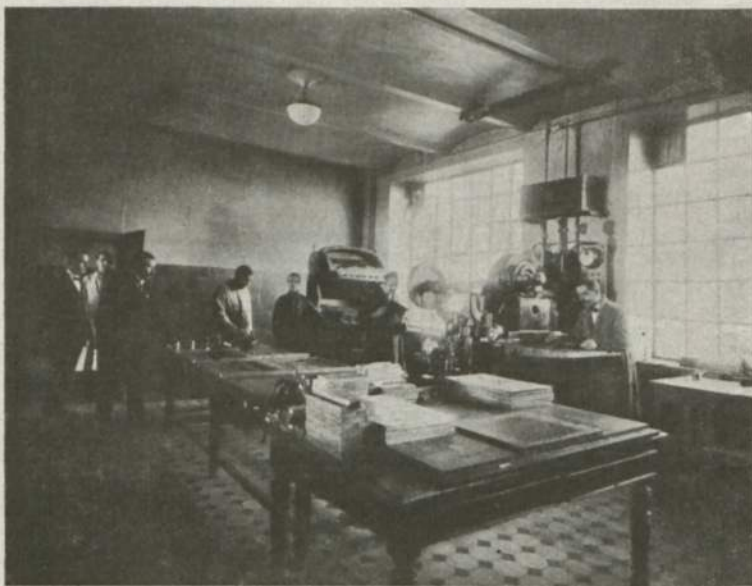
Rynek 7, gmach własny (dawniej dom Biermanna)

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

# PAŃSTWOWE ZAKŁADY GRAFICZNE

(POCZĄTEK OGŁOSZENIA W Nr. 1 „MORZA”).

Państwowe Zakłady Graficzne obecnie posiadają maszyn drukarskich, litograficznych i offsetowych w ogólnej ilości — 42 szt. i cały szereg maszyn i urządzeń technicznych w oddziałach pomocniczych (Farbiarnia, Chemigrafja, Fotochemja, dział Artystyczny i Intrologatornia).



Państwowe Zakłady Graficzne, będąc w posiadaniu maszyn drukarskich nowych konstrukcyj i w bardzo dobrym stanie pod względem ich sprawności, mogą wykonywać znaczne ilości druków; jako przykład może służyć wykonana w roku 1925 ilość znaczków pocztowych, sięgająca 465.000.000 sztuk i innych druków wartościowych, przekraczająca 150.000.000 sztuk.

Dla instytucji prywatnych P. Z. G. wykonały szereg akcji i obligacji, głównie zaś listów zastawnych Towarzystw Kredytowych.

Poza właściwymi działami Zakładów Graficznych, posiadają one Stację Doświadczalną, która nie tylko bada materiały dla potrzeb samych Zakładów, lecz stanowi jedyną instytucję dla badań wszelkich falsyfikatów drukarskich. Wobec braku podobnej specjalnej instytucji, Zakłady podjęły się tej pracy, która, rozrastając się, pochłania masę czasu, i która, nie mając innych środków, winna być opłacana z ogólnych sum Zakładów.

Na podstawie umowy, zawartej przez Ministerstwo Skarbu i Bank Polski, Dyrekcja Zakładów wspólnie z Dyrekcją Banku Polskiego i przedstawicielami Ministerstwa Skarbu, opracowują plany nowych Zakładów, których budowa winna być zaczęta na wiosnę w r. 1926 i skończona w r. 1927.

Od chwili powstania nowych Zakładów, Państwowe Zakłady Graficzne otrzymają formę Spółki Akcyjnej, co w znacznym stopniu ułatwi pracę Zakładów, nie odbierając im jednak charakteru państwowego. — W zakres nowych Zakładów ma wejść li tylko wykonanie znaków wartościowych i płatniczych dla wszystkich urzędów i Banku Polskiego, jak również wszelkich druków wartościowych i znaków płatniczych dla instytucji prywatnych, lecz w ostatnim wypadku bez ustawowego przymusu.

Na podstawie długoletniej umowy z M. Sprawiedliwości, P. Z. G. eksploatują papiernię w więzieniu Mokotowskim, która wyrabia około 30 wagonów miesięcznie papieru przeważnie dla potrzeb samych P. Z. G., częściowo zaś dla innych urzędów.



