

CENA 50 GR.

# MORZE



MAJ

ZESZYT 5

BEZPOŚREDNIA PASAŻERSKA KOMUNIKACJA  
**WARSZAWA — CIECHOCINEK — TORUŃ**  
PRZEZ PŁOCK — WŁOCŁAWEK.

**WYPOCZYNEK NERWOM DAJĄ TURYSTYCZNE WYCIECZKI WODĄ  
WARSZAWA — TORUŃ I Z POWROTEM.**

SALONY KLASY I i II ODDZIELNE KABINY SYPIALNIE Z POŚCIELĄ.  
PIERWSZORZĘDNY BUFET. UTRZYMANIE CAŁODZIENNE 4 ZŁOTE.

LUKSUSOWE STATKI „POLSKA“ — „WARNEŃCZYK“ — „FRANCJA“.

**ZJEDNOCZONEGO WARSZAWSKIEGO TOWARZYSTWA TRANSPORTU I ŻEGLUGI POLSKIEJ SP. AKC.**

MIEJSCA SYPIALNE W KABINACH KLASY I i II MOŻNA ZAMAWIAĆ W WARSZAWIE W CENTRALI  
ŻEGLUGI NOWY-SWIAT 35, TEL. 201-96 LUB NA PRZYSTANI T-WA TEL. 39-97.

DO 50% NIŻEJ FRACHTÓW KOLEJOWYCH DOSTARCZAMY TOWARY I BAGAŻ.

DOSTAWA BAGAŻU I TOWARU W PRZECIĄGU 24 GODZIN DO WSZYSTKICH PRZYSTANI NASZYCH  
NA WIŚLE, NA TEJ LINII POŁOŻONYCH, A WIĘC: Z WARSZAWY DO MODLINA, ZAKROCZYMIA,  
WYCHÓDZCA, CZERWIŃSKA, WYSZCZGRODU, PIECZYSK, ŚWINIAR, KĘPY POLSKIEJ, PŁOCKA, DUNINO-  
WA, DOBRZYŃA, WŁOCŁAWKA, BOBROWNIU, NIESZAWY, CIECHOCINKA, TORUNIA I Z POWROTEM.

WYSYŁKA TOWARU I BAGAŻU ZA ZALICZENIEM I NA INKASO PRZY ODBIORZE.

SPÓLDZIELNIA MIESZKANIOWA  
OFICERÓW MARYNARKI

ZAMIERZA ZABUDOWAĆ TERENY POD GDYNIA

**170 WILLI**

WZYWA DO ZŁOŻENIA OFERT NA DOMKI

JEDNO I DWU-RODZINNE Z CEGŁY, PUSTAKU  
CEMENTOWEGO, EWENTUALNIE TYPU ZAKOPIAŃSKIEGO (DREWNIANE)

UPRASZA SIĘ O PODANIE WARUNKÓW FINANSOWYCH, KOSZTORYSÓW,  
PLANÓW I O ZŁOŻENIE OFERT DO DNIA 1 CZERWCA R.B. NA RĘCE PRE-  
ZESA ZARZĄDU MAJORA NIPANICZA: WARSZAWA, CHAŁUBIŃSKIEGO 3,  
LUB SKARBNIKA POR. STANISŁAWA BUKOWSKIEGO: ŚWIECIE N/WISŁĄ  
: : : : : : : : KADRA MARYNARKI : : : : : : : :

CENA 50 Gr.

# MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ



Nr. 5.

Warszawa, maj 1925 r.

Rok. II.

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

Z PRACOWNI POLSKICH MARYNISTÓW.



EDWARD OKOŃ.

Z BRZEGÓW MORZA ŚRÓDZIEMNEGO (fragment z obrazu).

## ODEZWA KOMITETU ZAŁOŻYCIELI SP. AKC. „POLSKA ŻEGLUGA MORSKA“

Polska, która ma swoje morze, i której obrót w towarach, przewożonych statkami, dosięga cyfry 3.000.000 ton rocznie, nie może się obyć bez własnej handlowej floty morskiej.

Własna flota handlowa zapewni nam bezpośrednią styczność z ruchem gospodarczym świata, wzmocni współpracę z zagranicą i umożliwi wykluczenie pośrednictwa, podrażniającego ceny artykułów, sprowadzanych drogą morską.

Uzdrowienie walutowe i finansowe, dokonane w ostatnim roku, zamierzona budowa dwóch bardzo ważnych linii kolejowych, jednej łączącej Górny Śląsk z Poznaniem i drugiej, prowadzącej w kierunku Gdyni, wreszcie przyspieszenie robót portowych w Gdyni stwarzają obecnie warunki, sprzyjające powstaniu własnej żeglugi morskiej.

Z uwagi na to, podpisany Komitet Założycieli, powstały z inicjatywy Banku Gospodarstwa Krajowego, przystępuje do założenia towarzystwa żeglugi morskiej pod nazwą „Polska Żegluga Morska”, Spółka Akcyjna.

Kapitał akcyjny ma wynosić 6.000.000 złotych i będzie podzielony na 240.000 sztuk akcji imiennych, po 25 złotych każda. — Prawo podwyższenia kapitału akcyjnego o dalsze 4.000.000 złotych pod warunkiem zatwierdzenia przez władze państwa jest przewidziane w statucie.

Sumy, wpływające ze subskrypcji akcji, podlegać będą aż do ukonstytuowania się

Spółki Akcyjnej kontroli Banku Gospodarstwa Krajowego.

„Polska Żegluga Morska” ma być spółką akcyjną prywatną, opartą o szerokie sfery gospodarcze bezpośrednio lub pośrednio w transportach morskich interesowane. — Mając jednak ogólnopństwowe znaczenie, działać będzie w ścisłym porozumieniu z władzami państwowymi, które niezawodnie nie odmówią jej opieki i pomocy, koniecznej w pierwszych latach istnienia każdego towarzystwa żeglugowego, a przewidzianej zresztą w projekcie ustawy o popieraniu żeglugi morskiej.

„Polska Żegluga Morska”, Sp. Akc., zamierza zakupić statki morskie najnowszej konstrukcji, które pozwolą na nawigację także transoceaniczną i, uwzględniając naturalne potrzeby naszego rolnictwa, przemysłu i handlu, będą pośredniczyły w handlu zamorskim, kursując między Gdynią a krajami europejskimi aż do Morza Śródziemnego.

Potężne dzisiaj floty handlowe innych państw powstały z małych początków.

Zróbmy więc i my taki początek w granicach naszych własnych potrzeb handlowych, zapisując się na akcje projektowanego Towarzystwa „Polska Żegluga Morska”.

Akcje okrętowe pomimo, że w pierwszym okresie istnienia mogą nie dać odpowiedniej dywidendy, należą we wszystkich krajach, trudniących się żeglugą, do najpopularniejszych i najpewniejszych papierów lokacyjnych.

KOMITET ZAŁOŻYCIELI SPÓŁKI AKCYJNEJ  
„POLSKA ŻEGLUGA MORSKA”.

*PRZYP. RED. Wszystkich Polaków jak najgoręcej zachęcamy do zapisywania się na akcje Polskiej Żeglugi Morskiej i do wytwarzania takich warunków, by rozwój polskiej floty handlowej był szybki i jak najpomyślniejszy.*

## ANGLJA A POLSKA

Zamach niemiecki na polskie Pomorze spotkał się z niedwuznacznym poparciem Anglii. Przy tej sposobności niektórzy mężowie stanu i politycy nie mogli zataić swojej niechęci dla Polski. Nie zataiła jej również i prasa angielska, napadając w szeregu artykułów na Polskę za to, że przeszkadza ona w utrwaleniu się pokoju europejskiego. Usiłowano przy tej sposobności wmówić w Polskę, że trwałość tego pokoju może i musi być okupiona tylko gotowością Polski do ofiar, to znaczy do takiego uregulowania wschodniej granicy Niemiec, aby Prusy odzyskały t. zw. kurytarz Gdański, Pomorze, i, oczywiście, Śląsk Górny. Nakarmione w ten sposób ziemią polską, Niemcy uspokoją się, rzekną się na zawsze swoich roszczeń do Alzacji i Lotaryngii i last not least do swoich kolonji afrykańskich, które stały się łupem wojennym Anglii.

Opinia polska przyjęła te wszystkie wycieczki w stronę Polski z oburzeniem tak jednolitem, że nie mogło to ująć uwagi inicjatorów i popleczników tego planu,

mającego na celu wrzekomo pokój a grożącego w istocie rozpaleniem nowej wojny, w której Polska, zaatakowana od Zachodu, czy Wschodu, nie złożyłaby broni aż do ostatecznego wyczerpania swoich sił. Wojna taka o charakterze obronnym musiałaby zmobilizować cały naród, zmusić go do użycia wszystkich rozporządzalnych środków obrony, byłaby to bowiem walka, prowadzona pod hasłem aż nadto wyraźnym: „być albo nie być”. W tym duchu też wypowiedział się minister spraw wojskowych, gen. dyw. Sikorski.

Sprawa została więc postawiona ze strony polskiej jasno.

Nie mniej pozostaje w całym prasowo-politycznym „próbym” ataku na Polskę dla wielu Polaków rzeczą niewyjaśnioną, z jakich pobudek Anglja zajęła wobec Polski to nieprzychylnie stanowisko?

Czyżby tam nie wiadano o tem, że powiaty Pomorza pucki, wejherowski, kościerski, kartuski, tczewski i starogrodzki, o które chodzi Niemcom przedewszystkiem, nietylko mają obecnie ale miały

zawsze przewagę ludności polsko-kaszubskiej nad niemiecką, że w okresie od 1871 do 1918-go piętnaście razy z kolei wybierano w tych powiatach do parlamentu niemieckiego wyłącznie Polaków, nigdy i ani jednego Niemca!

Zapewne, jest to argument wystarczający dla ludzi sprawiedliwych i znających historję naszego Pomorza, które od roku 1454 do roku 1772-go należało bez przerwy do Polski. Ale w polityce W. Brytanji argumentów takich nikt nie słucha. Nie są one przekonujące ani dla prasy, ani dla rządu. Interes W. Brytanji bowiem, jako państwa, stoi ponad wszelkimi argumentami. On jeden, w rozumieniu każdego Anglika, rozstrzygał dotychczas i ma nadal rozstrzygać o postępowaniu rządu i o jego posunięciach na szerokiej arenie światowej, gdzie wszystko — i bliskie i dalekie — musi mu się podporządkować.

Polska w sterze interesów wielkobrytańskich, ogarniających całą kulę ziemską, nie odgrywa żadnej roli, nie jest ona w Brytanji potrzebna. Ani jej handel nie

ma tutaj cennych dla siebie rynków zbytu, ani jej polityka nie potrzebuje korzystać z usług Polski celem szachowania tego lub innego współzawodnika.

Polska — innemi słowy — to nie Belgja, której niepodległość leży tak dalece w interesie Anglii, że dla jej zachowania Anglja zdecydowała się natychmiast po pogwałceniu neutralności Belgji, wziąć udział w wojnie europejskiej i wystąpić zbrojnie przeciw Niemcom. Nie mogła ona dopuścić do tego, aby Niemcy rozszerzyli stan swojego posiadania i usadowili się w Ostendzie, co byłoby równoznaczne z opanowaniem przez nich drogi do Londynu, podobnie jak nie może dopuścić do tego, aby kiedykolwiek Calais ów „pistolet, wymierzony w pierś Anglii”, według trafnego określenia Napoleona — znalazło się w rękach niemieckich. Polska nie zajmuje w stosunku do W. Brytanji pozycji o wartościach strategicznych i dla tego jest dla niej obojętna nie tylko jej siła państwowa, ale nawet niepodległość. Mamy na to liczne dowody w przeszłości, kiedy Anglja milcząco godziła się na potrójny rozbiór Polski i kiedy potem z całkowitem desinterensem patrzyła na upadki naszych powstań. Wolność Polski nie tylko jej nie obchodziła, lecz przeciwnie nawet przeszkadzała jej dobrym stosunkom z Prusami i Rosją. Zwłaszcza z Prusami, które polityka angielska używała świadomie jako czynnika powołanego przez historię do osłabienia Francji.

Stare, długie wieki trwające współzawodnictwo między Francją a Anglią, doprowadziło Anglię za Ludwika XIV do poważnego zastanowienia się nad kolonialną polityką Colbert'a. Kanada, Luizjana i rosnące wpływy francuskie w Indiach Wschodnich nie dawały Anglikom spać spokojnie. Za Ludwika XV-go niebezpieczeństwo francuskie zdawało się wrosnąć jeszcze bardziej. Za wszelką cenę należało wówczas Francję osłabić, gdyż inaczej stałaby się ona państwem o charakterze światowym t. j. tem właśnie, czem była już i chciała być w dalszym ciągu W. Brytanja.

Zdarzyło się, że w tym właśnie okresie czasu Prusy, które z hołdującego polsce księstwa zdążyły stać się Królestwem za aprobatą Cesarza Leopolda, zaczęły wrosnąć do miary poważnego czynnika politycznego, który można było użyć do osłabienia Francji. Wystarczało tylko podsyć ambicję Fryderyka Wielkiego i obiecać mu swoje poparcie. Tak się też stało podczas wojny siedmioletniej, w którą uwikłana Francja nie mogła zająć się obroną Kanady i Luizjany. Kolonie te najspokojniej, w świecie zażądała Anglja i w następstwie już bez trudności zlikwidowała groźne dla siebie do niedawna wpływy francuskie w Indiach.

Ta ogromna usługa, jaką Fryderyk Wielki oddał Anglii, wkupiła Prusy na stałe w łaski polityków angielskich. Po obu stronach wiedziano dobrze o tem, że można liczyć na siebie. Istniało też od tej chwili pomiędzy obu państwami ciche porozumienie, które niebawem, w okresie wojen napoleońskich, przeistoczyło się miało w przymierze, prowadzące do wspólnego zwycięstwa na polach Waterloo.

Po tem zwycięstwie, które ostatecznie ołabiło Francję, Anglja i Prusy miały drogę otwartą do wzrostu swoich potęg mocarstwowych, a jeśli nie zawsze pomagały sobie jawnie i stałe, to w każdym razie nieprzeszkadzały sobie wzajemnie.

Dla tego to Anglja patrzyła nieprzyjaźnie na polskie powstania wyzwolenicze

i w roku 1830/31 i w roku 1863-im. Dla tego także aprobowała bez zastrzeżeń ujemny dla całej Europy wynik wojny francusko-ruskiej 1870-go roku i nie protestowała przeciw zaborowi Alzacji i Lotaryngji.

Aliści wzrost Niemiec cesarskich, które zużytkowały bardzo rozumnie na cele inwestycyjne wysoką, wymuszoną na Francji kontrybucję, już pod koniec wieku XIX-go zaniepokoił Anglię. Niepokój ten, który stanowił oś „polityki okrażającej” Edwarda VII-go, miał za swoje główne źródło wzrost siły niemieckiej na morzu. Marynarka wojenna i flota handlowa rosły w Niemczech, jak na drożdżach. Inicyjatywa Tirpitz, założyciela niemieckiego „Flottenverein”u, znalazła gorliwe poparcie w całym narodzie niemieckim i niespodziewanie rychło, dzięki konsekwentnemu wysiłkowi, na który zdobyło się i państwo i naród, bandera niemiecka stała się współzawodniczką bandery wielkobrytańskiej na wszystkich morzach i oceanach.

Należało temu kres położyć i dla tego przystępując do wojny w 1914 roku Anglja miała jasno wytknięty przed sobą cel: zwycięstwo — i konieczny tego zwycięstwa wynik — zniszczenie floty niemieckiej. Tem tłumaczyć należy jej upór i wytrwałość w wojnie.

Kiedy wreszcie w roku 1918-ym cel ten został osiągnięty, kiedy handlowy tonnaż niemiecki spadł do zera, Hamburg i Brema zamary, jako porty wwozowe i wywozowe, a pancerniki niemieckie spoczęły na dnie morskiem lub poszły na szmelc do doków angielskich, zdawało się, że triumfująca, zwycięska Anglja zapewniła sobie na długo, może na zawsze, wyłączne panowanie na wodach europejskich i pozaeuropejskich. Anglik mógł już nie tylko z dumą lecz i z zupełnym spokojem patrzeć na mapę kuli ziemskiej i lubować się oznaczeniami na niej punktami takiej doniosłości, jak Gibraltar, Malta, Port Said, Suez, wyspy Malajskie, Singapur i t. d., stwierdzającami, że bandera W. Brytanji jest bez współzawodnictwa zarówno na Atlantyku, jak i na Oceanie Spokojnym.

Spokój ten jednak nie trwał długo. Niemcy bowiem ze zdumiewającą energią i wiarą w swoje siły, zabrali się nazajutrz po poniesionej klęsce do odbudowy swojej floty.

Tonnaż niemiecki zaczął rosnać tak szybko, że znów musiało to poważnie zastanowić Anglię.

— Jak temu zapobiedz? — zapytywała admiralicja, a czuły na interesy kupców angielskich Foreign Office łamał sobie głowę nad odpowiedzią, która mogłaby przekonać wszystkich Anglików i zyskać aprobatę całego narodu. Wynaleziono wreszcie sposób na zażegnanie niebezpieczeństwa niemieckiego.

— Odwróćmy uwagę Niemców od zagadnień morskich, a skierujmy ją ku zagadnieniom lądowym. Jeśli zatrudnimy Niemców na dłużej robotą na Wschodzie Europy, jeśli damy im *carte blanche* na Polskę i Rosję, to tem samem zmusimy ich do zapomnienia nie tylko o kolonjach afrykańskich, lecz i o całej polityce morskiej na lat 50.

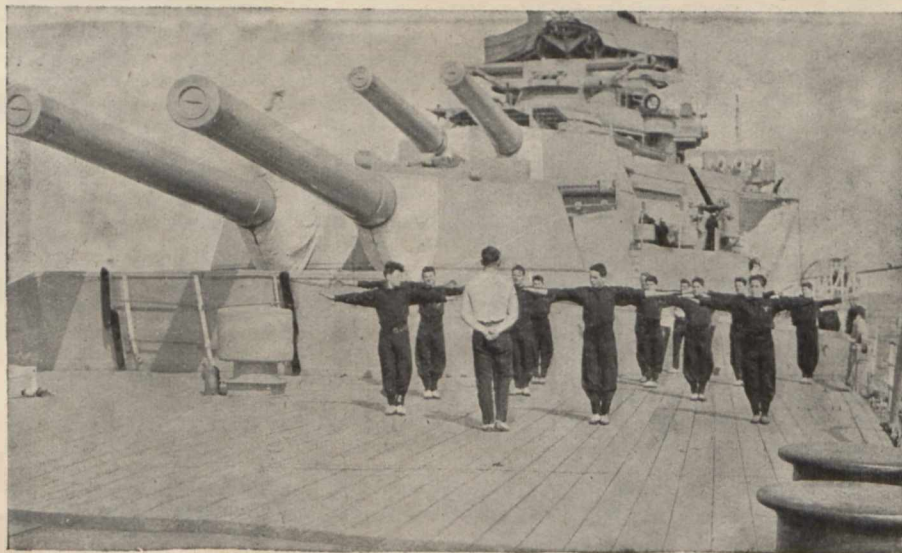
Od tej chwili zaczęło się niedwuznaczne popieranie przez Anglię Niemiec przeciw Francji i Polsce. I nie tylko popieranie, lecz i podsyćanie ich ambicji w kierunku zmiany granic traktatowych. Na tem polegała misja rezydującego w Berlinie lorda d'Abernona, ambasadora W. Brytanji, który rolę swą spełnił bez zarzutu. Jego to dziełem jest wysunięta przez Niemcy propozycja „zwrotu” Pomorza i Górnego Śląska na drodze „układów pokojowych”, prowadzonych na terenie Ligi Narodów.

Dzisiaj, kiedy ściegi tej roboty wyszły na jaw, możemy zdać sobie sprawę jasno z pobudek, jakimi kierowała się i kieruje Anglja w stosunku swoim do Polski. Pobudki te nie powinny być dla nas niespodzianką. Nie powinny nas także przerażać. Dowodzą one tylko krótkowzroczną, obliczoną na bardzo niedaleką metę, polityką wielkobrytańskiej, zagrożonej zresztą poważnie w swoich imperialistycznych zasadach przez stanowisko dominjów.

Przeciwpolka polityka Anglii jest dowodem jej kłopotów i obaw z powodu szybkiej regeneracji Niemiec. Kłopoty zaś te i obawy będą niezawodnie rosły z każdym rokiem, aż wreszcie i za kanałem otworzą się oczy ludziom myślącym na to, czem są Niemcy dla spragnionej trwałego pokoju Europy. |

Na tę chwilę musimy jednak czekać cierpliwie i z rozważą, nie my bowiem jesteśmy nauczycielami Anglii, ale Historia.

ZDZISŁAW DĘBICKI.



Ćwiczenia codzienne na wojennych statkach marynarki angielskiej.

## SPORT ŻAGLOWY W MINJATURZE

(Korespondencja kierownika naszego pisma z Paryża.)

Dobre mi zamiarami podobno piekło jest brukowane!

Wyjeżdżałem z Warszawy z najlepszymi zamiarami i obiecałem redakcji „Morza” przesyłać co miesiąc jakąś korespondencję. Tymczasem minęły już dwa miesiące, a ja dziś biorę dopiero pióro do ręki, by spełnić obietnicę.

Zanim przeto przystąpię do dzisiejszej „gawędy”, muszę wprawdzie powiedzieć kilka słów na moje usprawiedliwienie.

Wyjazd mój nastąpił nagle i niespodziewanie i pociągnął za sobą tyle różnych trosk i kłopotów, że trzeba było dłuższego czasu, żeby przyjść do równowagi duchowej, nieodzownej do skupienia myśli.

Potem przyszedł okres urzędowania się i zaklimatyzowania w tym nadsekwanskim Babilonie, pominiawszy kłopoty zamiany wojskowego „listka figowego” na cywilny, — sprawa nie tak łatwa do uskutecznienia, mimo słynnej paryskiej taniości, dla śmiertelników, nie obdarzonych dobrami doczesnymi, lecz tylko pewną skromną ilością franków, w sumie mniejszą, niż wyposażenie warszawskie.

Ale z boską i ludzką pomocą jakoś to wszystko się ułożyło i brakowało tylko jednej drobnostki, t. j. tematu i natchnienia.

Dla marynarza, paryski „bruk i stuk”, na który tak skarżył się nasz największy wieszcz, jeszcze nie byłby tak wielką przeszkodą, boć pisało się nieraz na torpedowcu, przy zgrzycie maszyny sterowej i uginającym się pod ciężkimi butami blaszanym pokładem.

Ale i współpracownik „Morza” miewa czasem swój promyk słońca i to w dośrodkowym znaczeniu.

Była niedziela. Przywykły od tygodni do brzęku deszczu na dachu i okienic, zbudził się Wasz korespondent, olśniony blaskiem słońca i wdzięcznym „dzień dobry” ćwierkających wróbelków. To też nic dziwnego, że jako już dwa miesiące „stary” paryżanin, wybrał się pokrzepiony, jak bocian ślimakami, krewetkami i tym podobnymi owocami, którymi się tutejsza nacja żywi (dlatego też prawdopodobnie szczególnie rodzaj żeński ciesz się wprost fenomenalną wiotkością) na przechadzkę, przez tubylców bulwami zwaną.

I oto w „Jardin des Touilleries” serce mu żywiej zabiło! Przetarł oczy, uszczypnął się w ucho, że nie śni, gdyż przed nim zaroilo się od białych żagli jachtów, szkun rybactkich etc., które przechylając się zalotnie pod naciskiem figarnego zefiru szybowały po kryształowej tafli wody.

Zagadka wnet się rozwiązała, gdy zbliżyłem się do basenu pięknego wodotrysku.

Wokoło tłum rozkosznych dzieciaków różnych kalibrów, uzbrojonych w długie kije — to właściciele miniaturowych jachtów, którzy z biciem małego serduszka śledzą ruchy swoich „statków”, dopomagając im właściwie owym kijem w krytycznych sytuacjach.

Obok starsi pilnują, żeby który z małych sportsmenów uniesiony zapałem nie skapał się w wodzie i cieszą się widokiem tych miniaturowych regat. Jakiś starszy pan, z odznaką legii w butonierce i twarzą poraną przez wiatry i słoną wodę, tłumaczy dwóm młodym sportsmenom ruchy poszczególnych okręciaków. To napewno jakiś dziadzio marynarz!

W pobliżu basenu ustawił swą budkę i stół stary bretończyk, wysłużony wilk



Miniaturowe floty dziecięce w parkach paryskich.

morski, który własnoręcznie fabrykuje miniaturową flotę i wynajmuje chętnym „jacht” po 2 franki za godzinę.

Zbliżam się do „portu”, a ponieważ kapitan jest zajęty, więc córeczka (wcale niczego) udziela mi informacji i ofiaruje nabycie pięknego jachtu za całe 200 franków.

Niestety kieszeń Waszego korespondenta jeszcze nie pozwala na taki wydatek, równający się połowie wartości cywilnego „listka figowego”, więc dziękując uprzejmie instruktorce za informacje, odchodzę zadowolony, że nareszcie znalazłem temat do korespondencji.

Ale nie myślcie, że to jedyne miejsce, gdzie można oglądać takie widowisko.

W ogrodzie Luksemburskim, zupełnie to samo, tylko może w jeszcze większych rozmiarach, bo i basen tam większy.

Muszę dodać, że ten sport miniaturowy nie ogranicza się bynajmniej do jachtów, dostarczanych przez przedsiębiorczych starych marynarzy. Widzieć tam można mniej lub więcej udatne modele własnej konstrukcji młodych sportsmenów, śliczne modele, istne cacka z drogiej dychty i ze ślicznie skrojonymi żaglami, a oprócz żaglowców sportowych, również modele reprezentantów siły zbrojnej na morzu.

Tam przecina fale „dreadnought”, którego śruby wprawia w ruch przyrząd zegarowy, tam wpada w grupę eleganckich jachcików smukły torpedowiec, przewracając brutalną siłą, co mu stanie na drodze. Nie brak i podstępnych łodzi podwodnych.

Widzę periskop zbliżający się do brzegu, więc podążam tam, żeby przypatrzeć się bliżej. Model oddaje wcale wierne zewnętrzne formy, choć w szczegółach naturalnie nie dostateczny. Właściciel i zarazem konstruktor, młodzieniec może 13 letni z dumą i chętnie pokazuje mi swoje dzieło i wyjaśnia tajemnicę motoru. Guma z szelek obraca wał, na którym osadzona jest śruba własnego wyrobu.

Jednym słowem miniaturowy sport wodny kwitnie, malusińscy bawią się znakomicie, a przytem bezwiednie uczą się zasad żeglarstwa i nabierają zamiłowania. Z czasem już basen w publicznym ogrodzie im nie wystarcza, tęsknota unosi

młode dusze dalej, tam hen! daleko, gdzie huczą wichry i szumią fale, gdzie bezbrzeżna pustynia wodna wskazuje drogę do dalekich krajów, gdzie nieograniczony horyzont, dotykający tylko sklepu niebios — i duszy otwiera szersze widnokręgi, ucząc, że poza rodzinną wioską, miasteczkiem, czy miastem są jeszcze rozleglejsze przestwory i poważniejsze sprawy.

To też dziękuję Opatrzności, iż nasunęła mi właśnie ten temat do korespondencji.

Chciałbym, żeby i u nas wnet zaroilo się różne baseny, stawy i sadzawki setkami białych żagli i naszych modeli okrętów wojennych, budząc w naszym młodym pokoleniu zamiłowanie i zrozumienie dla tego morza, od którego nasze istnienie, nasza przyszłość i nasza wielkość zależą. A może przez refleks idei, też starsze pokolenie zrozumie, iż niema kwestji Gdańska i kwestji „kurytarza”, lecz jest jedna kwestja: Niepodległej Ojczyzny, której rozwiązanie nie leży ani na Wschodzie, ani na Zachodzie, lecz jedynie na szarych falach naszego Bałtyku.

Na zakończenie powiem Wam jeszcze jedno.

W Luwrze jest między innymi też dział marynarki, bardzo ciekawy, ale o którym większość przyjeżdżających nic nie wie.

Otóż tam w jednej z sal wisi tablica, wydana w Holandji w XVI, czy XVII wieku, zawierająca bandery wszystkich ówczesnych państw morskich, między innymi i Polski (biały orzeł w czerwonym polu), a obok bandery Gdańska, Elblonga i Królewca, te jednak z dobitnym zaznaczeniem: „Polska bandera Gdańska” i „Polska bandera Królewca”.

Nota bene gdańska bandera ta sama, jakiej używa Gdańsk obecnie. Wszystkie inne miasta hanseatyckie nad Bałtykiem są bez takiego dodatku.

A wiec: wówczas nikt na morzu nie uważał Gdańska za samodzielne państwo, lecz za część Polski tak, jak Hamburg jest częścią rzeszy niemieckiej.

Sapienti sat.

CZESŁAW PETELEŃ

# ZASADNICZE POJĘCIE O USTROJU ŁODZI PODWODNYCH.

I. Kadłub i zasady zanurzenia się pod wodę. Ustrój jakiegokolwiek rzeczy, stworzonej czy to przez naturę, czy to ręką ludzką, uzależniony jest zawsze od przeznaczenia tej rzeczy, czyli od celu, do jakiego ma ona służyć.

Nazwa „łódź podwodna” zdawałaby się wskazywać, że oznacza ona statek, służący do stałego przebywania pod wodą. Nazwa ta utarła się i utrzymuje się w użyciu, jednakże, właściwie mówiąc, nie oddaje ściśle istoty rzeczy. Dzisiejsze łodzie podwodne są to statki, które większą część czasu swego istnienia spędzają na powierzchni wody, podobnie do reszty statków. Pod wodą łódź podwodna zanurza się w wypadkach stosunkowo nielicznych, a mianowicie wtedy, gdy trzeba się skryć przed oczyma nieprzyjaciela, czy to w celu bezpośredniego potem zaatakowania go, czy to zmylenia śladów i ujęcia pogoni po ataku. Właściwie więc łódź podwodna jest statkiem nie „podwodnym” w ścisłym tego słowa znaczeniu, ale jedynie posiadającym zdolność nurkowania. Z tego względu zupełnie właściwym jest używanie w języku polskim do określenia tego rodzaju statków, nazwy: „nurkowiec”. — Niżej przeto będą używane w jednakowym znaczeniu obie nazwy.

Od dzisiejszej łodzi podwodnej wymagane jest, aby:

1) mogła możliwie szybko dostać się ze swego portu rodzimego na tereny wód, nieraz bardzo oddalonych, gdzie z największą pewnością można będzie oczekiwać zjawienia się statków nieprzyjacielskich, celem ich zatopienia.

2) aby dostawszy się na tereny mogła skutecznie przycząć się, bodaj w otwartym morzu, kryjąc swą obecność do chwili, gdy okoliczności przy ataku będą najbardziej sprzyjały.

3) aby przy zjawieniu się wroga w pobliżu mogła zaatakować go z największą gwarancją powodzenia.

4) aby w razie niepomysłnym, lub w wypadku liczniejszego wroga, mogła niepostrzeżenie wycofać się z pola walki.

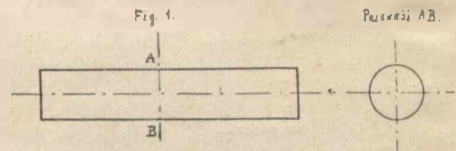
Te wymagania określają już zasadniczo cały ustrój łodzi podwodnej. Aby szybko przebywać wielkie przestrzenie, na których podczas drogi napotkać może burzę i wielką falę, bez możliwości ukrycia się w porcie, łódź podwodna winna, po pierwsze, posiadać możliwie wszelkie cechy zwykłych statków nadwodnych odpowiedniej wielkości. — Wielkość dzisiejszych łodzi podwodnych odpowiada, mniej więcej wielkości torpedowców.

To też przy ruchu nad wodą, na wzór torpedowców, łódź podwodna winna, podobnie do tego rodzaju statków, dobrze trzymać się na fali, posiadać należyłą zwrotność i t. p. — W wyniku stwierdzamy, iż zewnętrzne kształty kadłuba łodzi podwodnej są podobne do kształtów kadłuba torpedowców: długie, a stosunkowo wąskie mocno zastrzone u dzioba, a przystem z dziobem wzniesionym dość wysoko nad wodą, z mostkiem dowódcy, wzniesionym o kilka metrów ponad poziom morza.

Aby odpowiedzieć wymaganiu drugiemu, musi łódź podwodna posiadać już cechy oddmienne od torpedowca. Winna ona posiadać zdolność nurkowania. Do tego potrzebne są jej urządzenia specjal-

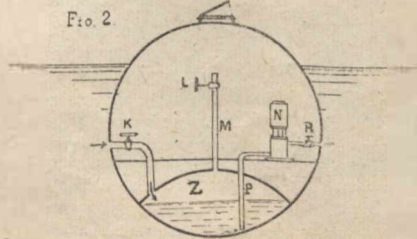
ne, jakich statki nadwodne nie posiadają. Przedewszystkiem winna posiadać bardzo mocny kadłub. Jesliby kadłub był nie dość mocny, wówczas przy zanurzeniu się na głębokość, choćby kilkunastu metrów tylko, zostałby zmiażdżony, sprasowany przez ciśnienie wody, na wzór tego, jak zostaje splaszczony zwykłe pudełko od sardynek pod naciskiem obcasa.

Od nurkowców dzisiejszych jest wymagana zdolność zanurzenia się na głębokości od 100 do 150 metrów, co jest równoznaczne poddaniu się ich ciśnieniu 10 do 15 atmosfer. Takiego ciśnienia nie wytrzyma żaden kadłub torpedowca, mogący znieść najwyżej jedną atmosferę. Nie wytrzyma go wogóle żaden kadłub, budowany na sposób kadłubów zwykłych statków nadwodnych. Pod względem konstrukcji kadłuby nurkowców budowane są przeto na sposób zupełnie odmienny. Główną ich częścią jest tak zwany kadłub sztywny. Jest to przede wszystkim wielka rura o przekroju okrągłym, ciągnąca się na długości  $\frac{2}{3}$  mniej więcej ogólnej długości nurkowca. Rura ta wykonana jest z grubych blach stalowych, wzmocnionych od środka mocnymi obręczami czyli wręgami. Końce tej rury zamknięte są przegrodami wodoszczelnymi.



Taki kształt sztywnego kadłuba nurkowca wynika stąd, iż kształt rurowy jest najbardziej odporny na ciśnienie zewnętrzne. Przekonamy się o tem łatwo, biorąc prostokąt, wycięty z papieru sztywnego i kładąc go brzegami na podpórki. Choćby papier był bardzo nawet sztywny, jednakże przegnie się z łatwością pod naciskiem palca pośrodku. Jeśli z tego samego prostokąta papierowego zrobimy rurkę podłużną, sklejącą naprzykład brzegi papieru, to ujrzymy że dzięki kształtowi wygiętemu jej powierzchnia stawia już bardzo znaczny opór naciskowi zewnętrznemu.

Powróćmy jednakże do nurkowania. Wspomniana rura sztywna stanowi właściwie wnętrze nurkowca. Możemy je wypełnić wszelkimi niezbędnymi urządzeniami zaopatrzyć w załogę, która je będzie obsługiwała, mając pewność, że jeśli tę rurę zanurzymy w wodę, zamknięwszy uprzednio hermetycznie, to wytrzyma ona już bezpiecznie znaczne ciśnienie. Taka rura, wypełniona wewnątrz, będzie w normalnych warunkach częściowo zanurzona w wodę, jednakże obciążać ją będziemy różnymi urządzeniami tylko do tego stopnia, aby pewna część jej wystawała nad wodą. Inaczej ludzie nie mogliby się do niej dostawać. (fig. 2).

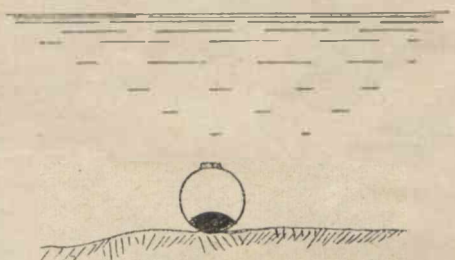


Jakże jednak osiągnąć, by się ta rura zanurzyła całkowicie w razie potrzeby? Oczywiście jest, że trzeba ją obciążyć odpowiednio.

Tak się też robi w rzeczywistości. Nie można jednak tego robić za pomocą piasku, ani ołowiu, ani kamieni, bo gdy zajdzie potrzeba wznurzenia się, nie mielibyśmy sposobu wyrzucenia ciężarów tych na zewnątrz celem ulżenia łodzi. Gdyby nawet sposób taki istniał, to jednak byłby on niedogodny. Wyrzucone ciężary poszłyby na dno morza, i aby się zanurzyć po raz drugi, a potem trzeci i t. d. musielibyśmy znów podobnie obciążenie na łódź załadowywać. Byłoby to i kosztowne, i kłopotliwe, i wymagające dużo czasu każdorazowo.

Okazuje się jednak, że łódź podwodna ma stale wkoło siebie nieprzebraną ilość takiego ciężaru, który nic nie kosztuje, może być ładowany na łódź i wyładowywany z niej w każdym czasie, czy to gdy nurkowiec jest nad wodą i chce się obciążyć, czy to gdy jest na największej głębokości, a pragnie ulżyć sobie wagi aby z głębiny powrócić na powierzchnię. Ciężarem tym jest woda morska, w której nurkowiec przebywa. Woda jest ciężarem bardzo znacznym; przypomnijmy sobie tylko, ile waży jeden pełny kubek wody. Starszemu człowiekowi ręka od niego mdleje.

Fig. 3.

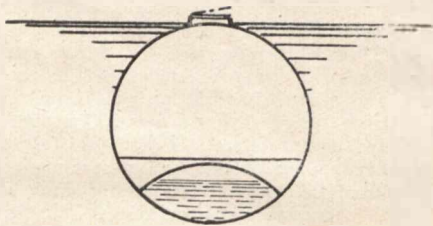


Do obciążania nurkowca celem zanurzenia go używa się wtedy wody. Odbywa to się w ten sposób, że dolną część wnętrza kadłuba sztywnego urządza się, jako specjalny zbiornik (fig. 2). Z za burty prowadzi do niego rurka, zaopatrzona w kurek K. Skoro kurek ten otworzymy, wówczas woda z zewnątrz znacznie wpływać do zbiornika, wypychając z niego powietrze, które przez drugą rurkę M, zaopatrzoną w kurek L (tym razem otwartym) zacznie uchodzić do wnętrza łodzi. W miarę jak zbiornik się zapełnia, waga łodzi odpowiednio się zwiększa i łódź zaczyna zagłębiać się w wodzie coraz więcej. Gdy z rurki pokaże się woda, wówczas znaczy to, że zbiornik się napełnił. Należy wówczas zamknąć kurek L. Przy zapełnieniu zbiornika osiągniemy wreszcie, iż łódź stanie się tak ciężką, że zanurzy się całkowicie (przyczem kłapa wejściowa powinna być zamknięta), opadnie ona wtedy na dno morza (fig. 3). Zanurzenie się zostało wtedy dokonane. Co zrobić, aby nurkowiec znów powrócił na powierzchnię? Sposobem odwrotnym: trzeba tylko wodę ze zbiornika usunąć w jakikolwiek sposób z wnętrza łodzi za burtę.

Czynimy to przy pomocy pompy N., której rurka ssąca (P) wchodzi do zbiornika, a rurka odprowadzająca (R) prowadzi za burtę. Pompa ta musi być obliczona, aby była w stanie przezwyciężać w otwartej rurce R, ciśnienie wody zaburtowej. Pompa ta musi być przeto tak zwaną „pompą wysokiego ciśnienia”. Wprawimy tę pompę w ruch, otwieramy kurki L. i R. Pompa zaczyna wysysać ze zbiornika wodę (na miejsce której przez rurkę L. wchodzi powietrze z wnętrza łodzi) i wytłacza tę wodę stopniowo za burtę. Już po bardzo nieznanym odpompowaniu zbiornika łódź oderwie się od dna morskiego i szybko, jak worek, wypłynie na powierzchnię, wynurzywszy kłapę wejściową i zajmąwszy pozycję, jak na fig. 4.

Jeżeli morze jest spokojne, to już w tej pozycji można otworzyć kłapę wejściową i wpuścić do łodzi świeżego powietrza. Jeśli jednak morze faluje, to należy wy-

Fig. 4.

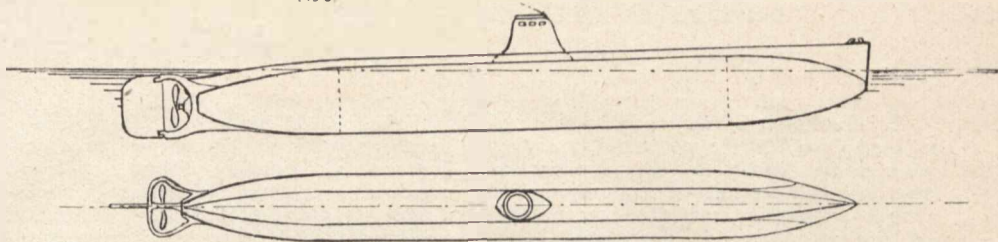


strzeżać się takiego otwierania, bo w danej pozycji może wystarczyć, aby do wnętrza łodzi dostało się kilka kubiłów wody, a łódź z otwartą kłapą, spadnie znów na dno morskie, zapelniając się tym razem wodą całkowicie, co poprowadzi do niechybnej zagłady wszystkich ludzi, stanowiących obsadę łodzi i obsługujących pompę. Kłapę można wogóle otworzyć spokojnie tylko wtedy, gdy łódź zaimie znów swą pierwotną pozycję, wskazaną na rysunku 2, to jest, gdy będzie wzniesiona już dość wysoko.

Zajmie ona tę pozycję, gdy będą przywrócone pierwotne warunki jej obciążenia, to jest, gdy zbiornik (Z) zostanie całkowicie opróżniony. Nie dość jest więc odpompować zbiornik trochę tylko, trzeba pompowanie prowadzić do końca. Po ukończeniu pompowania, należy zamknąć niezwłocznie kurek R, aby, gdy przestaniemy pompować, woda z za burtę nie wdarła się przez pompę do zbiornika i nie zapelniła go ponownie, co groziłoby opadnięciem łodzi na dno w chwili, gdy to nie jest spodziewane, gdy kłapa wejściowa jest, być może, otwarta i t. p.

Ze wszystkiego, co było wyżej powiedziane, widać, iż tak pojęta łódź podwodna, składająca się z mocnego kadłuba o kształcie wielkiej rury, i zaopatrzona w zbiornik wewnętrzny, służący do obciążania i do odciążania, jak również w pompę, posiadałaby już zasadniczo zdolność nurkowania. Nurkowanie to jednak mogłoby się odbywać jedynie „na miejscu”: łódź niezmiennie spadałaby na dno morskie w miejscu, położonym wprost pod miejscem, na jakim się znajdowała w pierwotnej pozycji nadwodnej. Wynurzając się trafiłaby w to miejsce, w jakim stała przed zanurzeniem. (Nie wspominałyśmy tu oczywiście o wpływach prądów morskich). Również i samo zanurzenie się byłoby niedoskonałe.

Fig. 5.



Dla tak skonstruowanego statku istniałyby bowiem tylko dwie możliwości albo pozycja odciążona — przy której łódź znajduje się na powierzchni wody, albo — pozycja obciążona, przy której statek opada na dno morskie.

Nie było tu mowy o zanurzeniu się na głębokość dowolną, z zatrzymaniem się w stanie zawieszonym na jakimkolwiek miejscu między powierzchnią morza, a dnem. Cóż trzeba w dalszym ciągu czynić, aby łódź posiadała zdolność nurkowania nie w tym tylko miejscu, do jakiego zostanie przyholowana przez inny statek, ale w miejscu dowolnie przez się wybranym. Winna ona przedewszystkiem mieć zdolność niezależnego poruszania się.

Jak wiemy, do tego celu używane są na statkach różnego rodzaju maszyny, zwane maszynami popędowymi: na parowcach maszyny parowe, na motorówkach silniki naftowe, podobne do tych, jakie używane są na samochodach ciężarowych i motorówkach, jednakże o tyle większe i silniejsze, o ile statek jest większy od samochodu lub łódki. Od silników tych idą wały, które jednym końcem wychodzą nazewnątrz kadłuba, na którym to końcu osadza się „pędzisz” w postaci tak zw. śruby. Niedosć jest jednak postawić na statku maszynę popędową z wałami i pędziszem, aby statek uzyskał zdolność żeglowania. Jeśli byśmy zaopatrzyli w maszynę popędową i pędzisz taką rurę prostoobciętą, jak to wyżej opisaliśmy, to oczywiście jest, że nie na wiele by się przydało.

Tępy koniec rury stawilby w wodzie taki opór, iż bardzo wielkiej maszyny potrzeba byłoby, aby rurze tej nadać bodaj słaby ruch postępowy. Kadłub rury trzeba więc koniecznie zaostrzyć z przodu, aby łatwiej pruł otaczającą go wodę, z drugiej strony trzeba go zaostrzyć i od tyłu, aby z-pewnić pędziszowi dostatecznie wielki dopływ wody. Jeśli tego nie zrobimy, to za tępy koniec rury wytworzy się przy ruchu rury napózór próżnia. Pędzisz nie będzie się miał o co oprzeć i straci wskutek tego zdolność popychania statku.

W ten sposób, dodając odpowiednie części zaostrome z obu końców poprzedniej opisanej rury prostej, przychodzimy z kolei do kształtu cygara, który, będąc wytrzymałym na wielkie ciśnienie tak samo, jak rura, będzie napotykał w wodzie na nieporównanie mniejszy opór. Ten kształt był długi czas jedynym kształtem stosowanym przy budowie kadłubów łodzi podwodnych. Zachował się on i dziś jeszcze w łodziach t. zw. systemu Hol-landa, konstruktora amerykańskiego, jeśli dalej do takiego kadłuba cygarowego dodamy pośrodku t. zw. wieżyczkę dowódcy, odlaną ze stali lub brązu, a która będąc wzniesioną ponad kadłub, pozwoli znajdującemu się w niej dowódcy na uzyskanie rozległości widnokregu, po za t. m. jeśli wzdłuż kadłuba dodamy zwierzechu

jakby wielką pletwę, przechodzącą w środkowej części łodzi niewielkiej pokład jeśli zaopatrzymy taki kadłub w zwykły ster pionowy — wówczas otrzymamy już statek, mogący poruszać się z miejsca na miejsce i zmieniać dowolnie kierunek ruchu (p. rys. 5). W opisanym jednak wyżej stanie łodzi poruszenie się to będzie możliwe jedynie na powierzchni wody. Taka łódź nie będzie jeszcze mogła pływać pod wodą, bo: 1) z chwilą, gdy się obciążą dostatecznie, aby całkowicie się zanurzyć, pójdzie znów bez ogródek na dno; 2) z chwilą, gdy zamknie się hermetycznie celem nurkowania, to dopływ powietrza z zewnątrz, do jej silników naftowych ustanie, a bez stałego dopływu powietrza silniki nie są w stanie poruszać się.

Aby łódź posiadała zdolność pływania pod wodą trzeba: 1) zaopatrzyć ją w takie urządzenia, któreby umożliwiały jej zanurzanie się w wodę nawet przy całkowitym zapelnieniu zbiornika, bo tylko przy tych warunkach łódź nie będzie opadała wcześniej na dno; 2) zaopatrzyć ją w takie silniki popędowe, któreby mogły funkcjonować bez dopływu powietrza z zewnątrz. O tych rzeczach będzie mowa w następnym rozdziale.

C. d. n.

INŻ. ALEKSANDER RYLKE.

## HEL

Biegną skądś fale i kładą się senne  
Na białych piaskach międzymorza Helu.  
Witając ziemię uśmiechami piana,  
Migocą w słońcu, szkliste i promienne,  
Zda się wieść niosa o jakimś weselu,  
Cudnem — lecz nikłem, jak te bryzgi piana.

Niekiedy wicher rozkołysze fale  
I ponad duny spiętrzą się balwany.  
Wtargną zuchwale do rybackich chęcz —  
To morze huczy pieśń o własnej chwale.  
W śmiałe flotylle rzuca huragany,  
Pychę przemożną w lęk kaszubskich  
chęc z.

Lecz wiem, że miną z czasem srogie burze  
I ta mgła przykra, która wzrok tumani,  
Znów dobra fala napłynie na Hel.  
I może wtedy, w zachodu purpurze  
Sto bander błysnie na morskiej otchłani,  
Na polską flotę spojrzy biały Hel.

ZOFJA ŚLASKA.



## Z PIELGRZYMKĄ MUZULMAŃSKĄ DO DZEDDY

Jesienią 1907 r. dowodząc statkiem Floty Ochotniczej „Włodzimierz”, wiozłem z Batumu do Dżeddy pielgrzymów mahometan, udających się do Mekki i Medyny na czas hadżu.

Hadż, czyli pielgrzymka do Mekki, każdy prawowierny muzułmanin według nauki Mahometa ma obowiązek wykonać chociaż raz w życiu. Termin wykonania hadżu zaczyna się od ukończenia pełnoletności, późniejsze wykonanie oplaca się ofiarami, jednak nie zwalnia to od koniecznego hadżu. Muzułmanin, który odbył hadż, nosi tytuł „hadżi” i tytuł ten zawsze dodaje się do nazwiska jego. Czasem dla hadżu są święte miesiące: szewwal, zulkaada i 10 dni miesiąca zul-hidrze. Przypada to mniej więcej podczas naszej jesieni. W tym czasie zbiera się do półmilionu pielgrzymów z całego muzułmańskiego świata.

Z 1200 pielgrzymów, znajdujących się na pokładzie „Włodzimierza”, większą część stanowili persowie, należący do sekty sziiitów i dla nich miałem zejść do Jamho. Jambo jest portem dla Medyny, jak Dżedda dla Mekki. W Medynie znajduje się grób Alego, ucznia i zięcia Mahometa, ożenionego z córką jego Fatmą. Sziici twierdzą, że potomkowie Alego i Fatmy są spadkobiercami religijnymi Mahometa.

Przy przyjmowaniu pielgrzymów na statek, odbiera się od nich wszystkich oręż, jaki posiadają, w obawie przed możliwymi ekscesami zfanatyzowanego tłumu i dopiero po przybyciu do portu, krańcowego ich podróży, zwraca się właścicielom. Dla porozumienia się z nimi są specjaliści tłumacze tak, jak i kucharze, przyrządzający nieodzowny piław barani (baranina z ryżem).

Według danych mi instrukcji, kwarantannę miałem odbyć w Synopie, gdzie jest lazaret i aparaty dezynfekcyjne, jednak po przybyciu do Synopu, władze tureckie oznajmiły mi, że miejsca na taką ilość pielgrzymów niema i oprócz tego nają kilkadziesiąt wypadków cholery z wynikiem śmiertelnym. Skierowano mnie do Vurhla (12 mil na południe od Smyrny), gdzie też jest na ten cel specjalny lazaret. Wieczorem odbiłem z Synopu i po burzliwej niepogodzie o trzeciej rano wpłynąłem do Bosforu, stanąłem na kotwicy u Kuwak, dla przeprowadzenia sanitarnych formalności. Wszyscy pielgrzymi strasznie się pochorowali na morską chorobę, w ich pomieszczeniach powietrze było nie do wytrzymania. Cały dzień trwały oględziny lekarskie dopiero wieczorem ruszyłem w dalszą drogę, pod flagą kwarantanny, (koloru żółtego, wywieszają się zwykle na przednim maszcie i oznacza, że statek pod względem sanitarnym nie jest w porządku; komunikacja z nim wzbroniona).

Po przybyciu do Vurhla, wszystkich zwozłem na ląd do lazaretu na swoich łodziach, gdzie pozostawali do końca dziesięciodniowej kwarantanny. Przez ten czas oczyszczono i wyszorowano statek od góry do dołu i wszystkie pomieszczenia poddano dezynfekcji.

Po ukończeniu kwarantanny, zabrałem wszystkich z powrotem na statek, zapłaciwszy za tę komedję po 45 piastrow tureckich od osoby, i skierowałem się na Port-Said.

Archipelagiem i morzem Śródziemnym szliśmy przy cichej i słonej pogodzie. Podczas tej podróży byłem kilka razy świadkiem tak sfanatyzowanych scen, że musiałem surowo uprzedzić załogę, aby była bardzo ostrożna i nie dawała żad-

nego powodu do wywoływania nieporozumień.

Pewnego razu pod pokładem dał się słyszeć taki silny gwałt i krzyk, że musiałem osobiście udać się tam: jakiś mówca opowiadał o cierpieniach Alego, a wszyscy słuchacze beczeli, jak barany, rozdrapywali sobie twarze do krwi i wydawali nieludzkie wycia, z chwilą, gdy tylko mówca skończył swoje opowiadanie, momentalnie cała rozpac z twarzy znikła, zaczęły się śmiechy i rozmowy zupełnie obojętne, kilku fanatyków, stojąc zwróconymi twarzami na wschód, kiwając się całym ciałem naprzód, wydawali jeden dźwięk „hyy”, powtarzając go tysiące razy aż do utraty przytomności, lub siedząc z podwinętymi nogami, kiwając się w prawo i lewo powtarzając „Il-la-Ala-la” znów do ostatecznego „obawianienia”. Takie sceny odbywały się codziennie po kilka razy. Niejednokrotnie przewoziłem pielgrzymów: sartań, tatarów, arabów i inne narodowości, lecz tego rodzaju fanatyków zdarzyło mi się przewozić pierwszy raz.

Kanał Suezki przebyłem pod flagą kwarantanny bez komunikowania się. Do Jambo dobiłem około południa.

Po wysadzeniu większej części pielgrzymów, skierowałem okręt do Dżeddy.

Pozostali pielgrzymi, udający się do Mekki, prosili mnie o danie im w połowie

drogi między Jambo a Dżeddą sygnału, aby mogli się przygotować, ponieważ według obrządku, kiedy pielgrzym wstępuje w obwód Mekki, powinien wypełnić następujący rytuał: zrzucić z siebie ubranie podróżne i nałożyć ichram — dwa kawałki niezszytej białej materji, które zakrywa dolną i górną część ciała, przed tem musi się wykapać, podstrzyż wąsy, obciąć paznokcie, zgolić włosy pod pachami i do końca hadżu nie wolno mu nakrywać głowy i być w obuwiu.

Naturalnie zastosowałem się do ich życzeń, kazałem przygotować prysznic do kąpieli, zwinąć wszystkie tenty (osłona od słońca, płótno żaglowe, rozciągane nad pokładem). Pielgrzymi wychodzą na pokład i pozostają już cały czas hadżu pod gołym niebem. Na połowie drogi dałem przeciągły gwizdek parowy.

W godzinę wszyscy byli wykąpani i powkładali zamiast ubrania ichramy: chodząc ze skrzyżowanymi na piersiach rękami powtarzali w ciszy: „Alla-be-Alla-la”, co znaczy „co każeś Panie”. Noc była księżycowa i te postacie w bieli, snujące się po pokładzie, wyglądały fantastycznie.

Na drugi dzień po przybyciu do Dżeddy, delegacja pielgrzymów przyszła mi podziękować za szczęśliwą podróż i poszanowanie ich religijnego obrządku, jak tego wymaga rytuał.

TADEUSZ STECKI.



Przebudowa portu zachodniego w Helu.

# PANORAMA NASZEGO WYBR

## GDYNIA



*Radość i nadzieja Polski — Gdynia zaludnia i rozbudowuje się coraz bardziej.*

Fot. J. Bulhak.

## KUŹNICA



*I pławnice rybaków kaszubskich wysychają dokładniej na majowym słońcu.*

Fot. J. Bulhak.

# RZEŻA MORSKIEGO W MAJU

## ORŁOWO



*Na łagodnej plaży Orłowa już łódki czekają na wycieczkowiczów.*

Fot. I. Bułhak.

## PUCK



*Znów aleja białopiennych brzoź, wiodąca do Pucka, pokryła się jasnoseledynową zielenią.*

Fot. I. Bułhak.

## REZOLUCJA ZJAZDU OFICERÓW MARYNARKI HANDLOWEJ

D. 19 kwietnia b. r. odbył się w Gdańsku pierwszy zjazd oficerów polskiej marynarki handlowej przy bardzo licznych udziałach. Zjazd ten powziął następującą rezolucję:

Zważywszy, że bezpieczeństwo, rozwój normalny i rozkwit Rzeczypospolitej w bardzo poważnej mierze zależy od należytego wykorzystania wybrzeża morskigo, które Polsce daje drogę wolną i szeroką w świat daleki,

że, dalej, jedynie przez powołanie do życia potężnej floty handlowej drogę tę będzie można odpowiednio wyzyskać i Polsce udział w handlu światowym zapewnić,

że, nakoniec, flota taka powstać i zadaniu swemu odpowiedzieć może jedynie wtedy, gdy Polacy pod polską banderą rływać będą, oni bowiem jedynie drogą Polsce wytyczać winni na morzu,

zebrani na organizacyjny Zjeździe Związku Oficerów Pol. Mar. Handlowej

uchwalają powołać do życia karną i powszechną organizację zawodową fachowców polskich z tej dziedziny, by nie tylko umożliwić im samą obronę ich interesów, ale przede wszystkim zrzeszyć wszystkich oficerów—polaków z floty handlowej do służby Rzeczypospolitej na jednym z najdonioślejszych pól życia narodowego i gospodarczego,

zebrani witają z uznaniem i radością objaw, że zainteresowanie szerokich kół społeczeństwa polskiego dla problemu morza rośnie z dnia na dzień i że dociera już do sfer miarodajnych w życiu gospodarczym, czego dowodem jest fakt, że w najbliższym czasie ma powstać poważne, na silnych podstawach finansowych przy poparciu czynników rządowych oparte towarzystwo Pol. Żeg. Mor.

zebrani, skupiając w swych szeregach polaków—fachowców, potrzebnych dla

należytego funkcjonowania polskiej linii okrętowej, złączając ochoczo gotowość stawienia się do służby i ofiarując cały kapitał doświadczenia i wiedzy organizatorom Polskiej Żeglugi Morskiej, wyrażają przytem nadzieję, że nowa ta potężna polska instytucja, powołana do życia przez kapitał polski i dzięki polskiej ofiarności nie popełni błędów dotychczasowego, a na statkach pod polską banderą da miejsce fachowcom Polakom, udział cudzoziemskich sił zawodowych, ograniczając w części do niezbędnego jedynie minimum.

Ufni w pomyślną przyszłość naszego Związku, wzywamy nakoniec wszystkich naszych kolegów nie tylko po Polsce całej, ale i po szerokim rozrzuconych świecie, by się stawili i do szeregu służby dla siebie i dla Polski.

„Navigare necesse est, vivere non”.

## PODRÓŻ DWÓCH MŁODYCH FRANCUZEK PRZEZ ARCHIP. GRECKI



Piętnastomiesięczna podróż młodych francuzek przez archipelag grecki.

Niezwykły dowód odwagi, dzielności i zamiłowania do życia żeglarskiego na falach jednego z najbardziej uroczych mórz dały dwie młode i energiczne francuzki, które odbyły pełną wrażeń wyprawę naukową przez morze Egejskie. Odważne te podróżniczki nie liczą ponad dwadzieścia lat życia. Jedną z nich panna Marta Oulié jest bezwątpienia najmłodszym archeologiem-kobietą we Francji. Francuska Akademia napisów i literatury poeciła jej dokonać poszukiwań wykopalisk na wyspie Krecie. Drugą, panną de Sausure, nieustraszona kobieta-żeglarz, odbyła w tych samych warunkach już w r. 1923 morską wędrowkę wzdłuż brzegów Prowansji i dalej aż do Korsyki. Otóż dwie te nieustraszone dziewczęta wyruszyły w piętnastomiesięczną podróż naukową do Grecji, zabierając ze sobą mały kuter żaglowy, przewzany „Perelką”. Załogę owego statku, pozbawionego motoru i długości tylko siedmiu metrów, stanowiły tylko dwie powyżej wymienione niewiasty, które również same olinowały i wyekwipowały swoją „Perelkę” w Pireusie, z kąd zamierzały odbywać swą żeglugę. W ciągu zimy 1924 r. odbyły kilka pływów próbnych w okolicach Aten, w marcu zaś wzdłuż wybrzeża Afryki, podczas tej ostatniej wycieczki musiały walczyć kilkakrotnie z wiatrami północnymi, które zatrzymywały nawet parowce schronione koło Laurionu. Nakoniec d. 10 kwietnia wyruszyły z Pireus na dużą wyprawę, która trwała aż do 20 lipca.

Przez trzy miesiące przeszło nie spędziły one jednej nocy na lądzie i zawinęły do pięćdziesięciu różnych portów. Najprzód podążyły wprost bez zatrzymania do Delos, wśród Cykladów, który obrały sobie za port macierzysty, jedynie „europejski” pośród licznych ruin, czterech drzew i pięciu domów na wyspie. Pierwszą żeglugę odbyły z Delos do Tinos na święto Wielkiejnocy, oraz do Mykonos o czterystu kaplicach; drugą żeglugę zawiodła je do Paros, Naxos, na Amorgos, groźną wyspę, wyniosłą i długą skalę; nakoniec trzecia żeglugę—największą do Syra, Andros, Chio, Mityleny, Lemnos, Thasos, do góry Athos, gdzie nasze podróżniczki były pierwszemi francuzkami i nawet wogóle pierwszemi kobietami, które wylądowały na tej ziemi od wieków zakazanej, dalej z rowrotem znów do Thasos, do Samotracji na plażę Dardanelów i Troi, do Mityleny, Samos, Patmos, do Lipsos, małej wyspki o 700

mieszkańcach w Dodekanezie włoskim, dokąd od lat piętnastu nie przybył żaden cudzoziemiec i gdzie odkryły ciekawe napisy oraz szczątki świątyni. Powrót nader trudny odbył się wprost z Lipso do Delos, a dalej z Delos do Pireus. We wrześniu, po swym powrocie z poszukiwań na Krecie, niezmordowane podróżniczki wyruszyły ponownie na morze, po raz czwarty, z Pireus do Hydra, Spezzia i Nauplii. Razem przebyły przeszło 1.700 mil morskich (z których 1.200 podczas jednej żeglugi) na morzu Egejskim szczególnie niebezpiecznym, przy wiatrach gwałtownych, przebywając do 121-stu mil za jednym zamachem. Chciały powrócić do Francji przez zatokę Koryntu i cieśninę Messyńską, lecz „Perelka” bardzo ucierpiała od gorąca. Ten mały żaglowiec, który słusznie stał się słynnym, nabył pewien grek ze znanej rodziny armatorów.

Oby przykład tych dzielnych niewiast zachęcił i naszą młodzież do spróbowania swych sił na morzu, które daje taką ogromną sumę wrażeń podniosłych i wyrabia w człowieku dzielność i przedsiębiorczość, tak bardzo nam i potrzebną szczególnie w obecnej chwili.

H. JETKIEWICZ.

## Z LITERATURY

„DOSTĘP POLSKI DO MORZA A INTERESY PRUS WSCHODNICH” DR. ST. STAWSKIEGO, Źródłowo opracowana z głęboką znajomością rzeczy napisana książka „Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich” D-ra Stanisława Sławskiego, jest pierwszym tego rodzaju starannie potraktowanym dziełem, które śmiało przeciwstawić się może wrogiej interesom polskim, a szeroko po świecie szerzonej propagandzie. Od pierwszej już strony widzimy w niej, jak dalece chodziło autorowi o gruntowne uzasadnienie swoich przesłanek, które potem z bezwzględną logiką faktyczny stan rzeczy czytelnikowi wyjawiają. Ogromną znajomością materiału, zręczną argumentacją i bardzo udatnym zwróceniem przeciwko wrogom polskiej dążności do morza własnego ich systemu rozumowania, daje dr. Sławski rzecz przejrzystą, w sedno tematu bijącą. Książka powyższa służyć może za źródło udokumentowań w kwestji praw Polski do morza i w kwestji jej stosunku do Gdańska jako portu morskiego. Moglibyśmy ją nazwać „vade mecum” dyplomatów i ekonomistów, polityków i kupców.

W książce swojej potrafił pan dr. Sławski w stosunkowo bardzo małych ramach obszernie potraktować niezmiernie rozległy temat, dzięki czemu jest ona niejako kwintesencją tych wszystkich licznych zabiegów polskich, które się około własnego dostępu do morza koncentrowały.

Wszyscy, którym drogą jest myśl własnej polskiej gospodarki morskiej, którzy zdają sobie sprawę z tego, że bez własnych portów, własnej floty i własnego handlu morskiego nigdy nie będzie Polska w stanie zająć tego mocarnego stanowiska na Wschodzie, które jej historia w udziale przynaczyła, nie tylko powinni się z książką p. dr. Sławskiego zaznajomić, lecz winni sobie stale za jej pomocą nas e niezaprzeczone prawa własnego dostępu do morza w pamięci odnawiać i w sercu umacniać.

Winszując autorowi tak cennego dzieła, życzymy książce jego jak najszerszego rozgłosu i zasłużonego powodzenia.

W. WAŃKOWICZ.

Przed starożytnym portem handlowym w Delos.



„Jaskółka” dąży na pełnych żaglach ku brzegom Azji Mniejszej.

MARJUSZ ZARUSKI. „NA MORZACH DALEKICH. KARTKI Z PAMIĘTNIKA MARYNARZA POLAKA”, WYDANIE 2-e M. ARCT, WARSZAWA, 1925. Autor „Sonetów morskich”, „Sonetów północy”, „Współczesnej żeglugi morskiej”, marynarz, wygnaniec polityczny w Archangielsku, student Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie, piewca Tatr, dowódca ułanów, wjeżdżający pierwszy do zdobytego Wilna, generał, adiutant Prezydenta Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej, a nadewszystko niezłomny „poeta czynu” dał społeczeństwu poprawione i dopełnione drugie wydanie zbioru opowiadań o swych przygodach i przeżyciach na morzach północy, na oceanach wchodu i południa ze słowem wstępnym Zdzisława Dębickiego.

Indywidualność pisarska Marusza Zaruskiego nader wydatnie się uwypukla na reljefie naszego przedwojennego piśmiennictwa. Rzecznicy tego piśmiennictwa, przeważnie „chimerzyści”, neurastenicy, przeciwstawiający się życiu i społeczeństwu, lubowali się nadewszystko w bogactwie i perwersyjności form stylistycznych, w paradoksach, w sofistycznej dyalektyce i, jeżeli pod poezją rozumieć twórczość o najszerzych widnokręgach, byli „poetami marzeń o czynie”.

Zaruski do tej całej szkolarskiej mechaniki kunsztu literackiego i skroś przeciwnych dekadentystycznych form nie przywiązuje wagi, jak „genjusz” Hoene-Wrońskiego przetwórcza, tworzy życie i siebie na wzór swoich własnych umiłowań i marzeń, jest nieustannie bohaterem

swoich własnych niepisanych poematów, jest zdecydowanym „poetą czynu”.

Stąd też utwory ze zbioru „Na morzach dalekich” nie są fikcjami, nie są nowelami, modelowanymi przez cerebryne jakiegoś twórcy, co stał „na zewnątrz i cich”, to są narracje proste, odzwierciedlające konkretności istotne, zharmonizowane jednolitością formy zewnętrznej, a ciekawe, bo opowiadane przez „człowieka z wewnątrz poematu”.

Zaruski, wychowany w Polsce, widzi na dalekich archipelagach, wśród egzotycznej flory i fauny, wszędzie, jak narzucając się, nieodzowną metaforę, polskość wszędzie harmonizuje, zaokrągla, dopełnia. Łomaczy rzeczy obce rzeczami z Ojczyzny („Nocturn”, „Maciej Studzien”, „Wam-Ba-Dzian”), plastycznie uwydatnia nieznane u nas typy (Wiljam Iwanowicz”, „Ho-uen”), zwyczajaje („Nabożeństwo”, „Łapacze monet”, „Matsur.”), zjawiska przyrody („Zorza polarna”), przygody i dziwa („Upiór”, „Tajemniczy gość”, „Pijany okręt”).

Kończąc długi szereg tych zajmujących marynarskich opowiadań i wracając niejako tem samem ku sobie z pola walki ze światem zewnętrznym, dziwnym i wyzwanym, autor, niby złotą klamrą księgę Al-Koranu, zamyka zbiór tych opowiadań zapatrzaniem się w głąb („Modlitwa”), w przeszłość ojczystą („Kaprowie”) i pomianem naszej obecnej chwili: Na morze!

R. Kr.

## TABELA POGLĄDOWA OBSZARÓW MORSKICH I PORTÓW.

### I. Morza.

Obszar ziemi obejmuje 510 milionów km<sup>2</sup> powierzchni. Z tego zajmuje morze 365,5 milionów, ogólny obszar ziemi — bez wysp — wynosi 135 milionów km<sup>2</sup>. Stosunek morza do lądu ma się więc, jak 72<sup>0</sup>/<sub>0</sub> do 28<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Wielkie oceany zajmują powierzchnię milionów km<sup>2</sup>:

Spokojny ocean ma obszaru powierzchni 161, Atlantycki Ocean — 89, Indyjski Ocean — 73.

Oba morza lodowate jeszcze nie znane w całkowitych swoich rozmiarach.

Najgłówniejsze morza poboczne liczą obszaru powierzchni milj. km<sup>2</sup>:

Morze śródziemne z morzem Czarnym 3,

Morze śródziemne amerykańskie 4,6,

Australijsko-azjatyckie morze śródziemne 8,

Wschodnio-chińskie morze 1,2,

Japońskie morze 1,

Morze północne 0,548,

Bałtyk 0,431,

Czerwone morze 0,449,

Perska zatoka 0,237.

### II. Porty:

Z 447 głównych portów przypada: 308 (= 69<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) na Ocean Atlantycki (czyli 234 po europejskiej stronie i 74 po ame-

rykańskiej), 95 (= 21<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) na Spokojny i 44 (10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) na Indyjski Ocean,

Z tego leży portów:

nad Bałtykiem 36,

nad morzem Północnym 40,

nad Kanałem La Manche 13,

nad wybrzeżem atlantyckim na północ od Kanału 24,

na wybrzeżu atlantyckim między kanałem i Gibraltarem (włącznie) 19,

w zachodnim morzu śródziemnym 26,

w Adrytyckim morzu 7,

w wschodnim morzu śródziemnym 32,

w Czarnym morzu 16,

nad zachodnio-afrykańskim wybrzeżem 21,

nad wschodnim wybrzeżem Północnej Ameryki 29,

nad amerykańskim morzem śródziemnym 25,

nad wschodnim wybrzeżem południowej Ameryki 20,

nad zachodnim wybrzeżem północnej Ameryki 15,

nad zachodnim wybrzeżem południowej Ameryki 20,

nad wschodnio-azjatyckim wybrzeżem 45,

w Australji (bez zachodniej Australji) i Polinezji 15,

przy południowo-azjatyckim wybrzeżu 19,

przy zachodnio- i południowo-afrykańskim wybrzeżu 22,

przy wschodnio-australjskim wybrzeżu 3.

SŁAWSKI.

## ARGONAUCI.

Gdy okręt stanął gotowy już,  
Korab tak wąły wśród wielkich mórz!..  
Gdy nań żeglarze młodzi wsiadali,  
Głos im od domu przebieżył zdali:  
„Zostańcie jeszcze, nie jedźcie, nie!  
Nadtoście ufnie w swym złudnym śnie,  
Albo wyśniony skarb nie istnieje,  
Lub śmierć was w morską rzuci zawieję.  
O Argonauci, hej, o Argonaucil!”  
A kiedy, tłumiąc troskę i żal,  
Stracili ziemię z oczu wśród fal,  
Wszczęła ich wołać na głębię do dna  
Dziwożon cudnych piosnka wodna:  
„W ramiona nasze, do marzeń snu,  
Młodzi żeglarze, o pójdźcie tu!  
Rzućcie swą łódkę, a zobaczycie  
Światy cudniejsze, niżeli życie.  
O Argonauci, hej, o Argonaucil!”

A gdy płynęli pod drugi brzeg,  
Tryton na konsze za nimi biegł  
I by pragnionych ziem nie widzieli  
Ponure wichry ruszył z topieli.  
Łódź biegła w burzy, gnana, jak ptak,  
A szum im morza zawodził tak:  
„Znużone ręce w próżnej pogoni,  
Żeglarze, wiosła wyrzućcie z dłoni!  
O Argonauci, hej, o Argonaucil!”  
Lecz oni z wiarą swych młodych lat,  
Nie dbając o to, biegli przez świat,  
I srebrne znacząc wśród fali ściegi,  
Z łodzią pod obce wpłynęli brzegi  
I żagiel stanął cicho wśród wód,  
A tam ujrzeli pragniony cud,  
Słonecznych blasków okryte łuną  
Szczęścia i sławy to złote runo.  
„O Argonauci, hej, o Argonaucil!”

A gdy raz potem odległym dniem  
Wrócili kiedyś do swoich ziem,  
Skarb ich i żagiel różowej łodzi  
Świeciły, jako słońce, co wschodzi.  
A oni w topól cienistych rząd  
Wyszli, by witać ojczysty ląd,  
I ci, co słali ich pełni trwogi,  
Wieniec im teraz kładli pod nogi.  
— O Argonauci, hej, Argonaucil!

MIECZYŚLAW SMOLARSKI.



Jedna ze znanych czytelnikom członkiń złowita latającą rybę morską.

## KRONIKA MORSKA

TRYGOROCZNE ROBOTY KONSERWACYJNE i BUDOWLANE NA WYBRZEŻU. Konieczne roboty konserwacyjno-budowlane na naszym wybrzeżu, zapoczątkowane przez m-stwo przemysłu i handlu w 1922 r., dopiero w roku bieżącym doprowadzono do końca.

Tempo tych robót i ilość ich wykonania ściśle zależne były od wysokości kredytów, asygnowanych m-stwu przemysłu i handlu na ten cel w okresie sanacyjnym przez Skarb.

W roku bież. urząd marynarki handlowej w Wejherowie w drodze przetargu oddał do wykonania następujące roboty:

1) Ostateczne wykończenie molo zachodniego portu helskiego przez przebudowanie dalszych 100 m. b. i zamianę starej drewnianej nadwodnej konstrukcji na stałą konstrukcję z muru kamiennego i betonu

2) Dalsze żelbetowe wzmocnienie brzegu przy wsi Karwiańskie Błota syst. inż. de Muralt'a na odcinku 400 m. b., co razem z wykonaniem 653 m. b. w latach ubiegłych wyniesie 1 klm. z górą wzmocnienia najwięcej zagrożonego odcinku tego wybrzeża.

3) Przedłużenie o dalsze 50 mtr. wzmocnienia brzegu ze strony zatoki Puckiej przy osadzie Hel za pomocą palisady pa-

lowej, wykonanej już w latach ubiegłych na przestrzeni 200 m. b.

4) Zakończenie wzmocnienia brzegu przy Górze-Dubek palisadą palową, fałszywymi i kamieniem na długości 180 m. b., razem z robotami lat ubiegłych na przestrzeni 545 mtr.

Przeprowadzony w dniu 16 III. r. b. korzystny przetarg na wyżej podane roboty na łączną sumę 156.200 zł. da możliwość urzędowi mar. handlowej zwiększenia ilości robót co najmniej o jakie 40%, nie przekraczając prelimitowanej kwoty 280.500 zł na ten cel.

Wobec powyższego urząd mar. handlowej między innymi dodatkowymi robotami będzie mógł przeprowadzić także przebudowę molo wschodniego portu helskiego, a z nią dokonać całkowitej przebudowy tegoż portu, faktu bardzo doniosłego dla stale wzrastającego ruchu żeglugi przybrzeżnej w porcie helskim (patrz str. 7).

Prócz robót wyszczególnionych urząd w tegorocznym programie robót posiada zwyczajny remont i konserwację budynków rządowych, jak to: latarni morskich, stacji mgłowych i innych zabudowań gospodarczych w Rożewiu, Chałupach, Kuźnicy, Helu, Jastarni i Oksywiu, jak również zwykły remont i utrzymanie wydm i ich zalesienia.

J. ŁOKUCIEJEWSKI.



Następca tronu angielskiego na wojennym pancerniku (dreadnought'ie) podczas odbywanej obecnie światowej podróży.

STAN HANDLOWEJ FLOTY GDAŃSKA NA POCZĄSKU 1925 R. Flota handlowa Gdańska liczyła na początku roku bieżącego:

	ogólnej pojemn. netto ton rej.
45 parowców	59,750
1 statek motorowy	5,920
7 holowników	130
6 barek morskich	1,310
Razem: 59 statków ogóln. pojemn.	66.930
netto ton rejestrowanych.	

NAJWIĘKSZY STATEK MOTOROWY NA ŚWIECIE. W końcu stycznia spuszczonej został na wodę na stoczni „Deutsche Werft” w Hamburgu, największy statek motorowy świata „Svealand” o pojemności 20,000 ton. Fakt powyższy jest w swoim rodzaju wydarzeniem w dziedzinie budownictwa okrętowego, gdyż statki motorowe, które zaczęto zwłaszcza po wojnie budować, były przeważnie małej pojemności, a „Svealand” przekroczył swoimi rozmiarami 3—4 razy dotychczas osiągnięte maximum tonażu statku. Statek ten zbudowano na zamówienie szwedzkiej kompanii okrętowej „Dan. Broström” w Göteborgu (Szwecja). Jest on przeznaczony do przewozu rudy żelaznej i miedzi i posiada w tym celu 3 komory ładunkowe po 35 względnie 39 mt. długości. Rozmiary statku przedstawiają się następująco: Długość 167,05 mt., szerokość 21,94 mt., wysokość boczna 13,40 mt. Zanurzenie przy pełnym załadowaniu 9,80 mt. Przy tem zanurzeniu statek wypiera 29,500 ton i może przy tem wieść ładunek 21,000 ton. Urządzenia maszynowe składają się z 2 czterotaktowych motorów Diesla po 3,300 HP., które są zbudowane jako 8-mio cylindrowe maszyny z 740 milimetryowym przekrojem cylindra, według patentu Burmeister et Wain i są rozmieszczone w tyle statku.

H. J.

ZBROJENIA ANGLJI. Preliminarz budżetowy marynarki opracowany zostanie prawdopodobnie w ciągu 2 tygodni. Wydatki marynarki określone zostaną na sumę około 60 milionów funtów szterl. co w porównaniu z rokiem ubiegłym oznacza zwiększenie o 5 milionów funtów szterl. Budżet marynarki przewiduje pokrycie kosztów budowy 5 nowych krążowników i rozbudowy bazy w Singapore oraz podwyższenie płac robotników portowych. Preliminarz budżetu ministerstwa awiacji przewiduje wydatki na flotę powietrzną w wysokości 21.319.000 funt. szterl., co oznacza zwiększenie w stosunku do r. 1924 o 1.972.000 funt. szterl. Wojenna flota powietrzna zwiększona zostanie o 7 eskadr. Statki powietrzne starszych typów otrzymają silniki najnowszych systemów.

PIERWSZA POMORSKA WYSTAWA PRZEMYSŁU I ROLNICTWA (OD 26.VI DO 1.VII W GRUDZIADZU). PREZYDJUM KOMITETU WYSTAWY jest następujące: p. wojewoda Dr. Wachowiak (przewodniczący), pp. J. Włodek, J. Czarliński, A. Poszwiński i Wł. Grobelny, protektorem wystawy jest p. prezes rady ministrów Władysław Grabski.

PAWILON I HOTELE. Na zasadzie przetargu ofert na budowę pawilonu Komitetu wystawy najdogodniejsze warunki i najniższą cenę ofiarowała firma K. Jastrzębski i Cz. Zagrzejewski w Grudziądzu, która niezwłocznie przystępuje do budowy. Dalsze przetargi na inne pawilony przewidziane są w najbliższych dniach.

**STAN POSIADANIA TONAŻU MOTO-  
ROWEGO GŁÓWNYCH KRAJÓW MOR-  
SKICH W CIERWCU 1924 R. PRZED-  
STAWIA I ONIŻSZA TABELKA.**

O g ó ł e m: W tem motorowe:

	Ilość statków	Br.-ton	Ilość statków	Br.-ton
Anglja .	8.559	19.105.838	260	526.693
St. Zjedn.	5.123	15.956.967	193	248.234
Niemcy .	2.003	2.953.671	147	151.705
Włochy .	1.299	2.852.212	88	90.500
Norwegja	1.753	2.505.393	207	220.541
Szwecja	1.405	1.254.550	211	215.681
Danja .	764	1.035.943	106	189.749

Firma H. E. Moss & Co. w Londynie przepowiada w swem sprawozdaniu, że rok 1925 przyniesie powolną, lecz zdecydowaną poprawę w żegludze. Rzadko kiedy położenie było tak zawikłane, jak obecnie. Wobec silniejszego zapotrzebowania na ropę naftową do pędzenia statków, stawki frachtowe na ropę stale wznosiły w ciągu ostatnich miesięcy roku ubiegłego. Węgiel bunkrowy (do poruszania statków) kosztował w Anglii na początku r. b. około 20 szylingów za tonę, podczas gdy tona ropy — 77 sh. 6 d. Dopóki producenci ropy naftowej będą nadal trzymali się tego poziomu cen, statki, powracające z Anglii, będą zmuszone używać węgla zamiast ropy, tak że tylko pewna część żeglugi regularnej oraz statki, wielkich towarzystw ropowych będą w stanie korzystać z opału ropowego. Również rozwój żeglugi z silnikami Diesla pozostaje w ścisłym związku z cenami ropy do silników Diesla.

Jedno z pism angielskich ogłasza następujące dane co do budowy statków i maszyn okrętowych w Wielkiej Brytanji oraz zagranicą w roku 1924:

	Zbudowano w 1924 r.		
	Ilość statków	Pojemność brutto w tonach	Zbudowa- no maszyn okręto- wych, o sile indy- kownych koni par.
W. Brytanja z Irlandją	900	1.487.848	1.104.254
Niemcy . .	169	230.335	171.381
Holandja . .	558	219.645	133.254
St. Zjednocz.	196	167.501	189.690
Francja . .	130	137.243	616.105
Japonja . .	65	95.089	319.651

Biorąc pod uwagę niepomyślne stosunki w żegludze i budownictwie okrętowym,

rezultaty powyższe można uważać za nader dodatnie: oznacza to zwiększenie tonażu światowego prawie o 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> miliona ton. Przeszło połowa nowego tonażu została wybudowana na stocznjach angielskich i irlandzkich.

Ostatni przegląd kwartalny Lloydu podaje, iż dn. 31 grudnia r. 1924 znajdowało się w budowie w Anglii z Irlandją 1.296.971 ton, czyli o 98.000 ton mniej, niż tego samego dnia roku poprzedniego. W pozostałych krajach, budujących statki, znajdowało się w budowie w końcu r. 1924 ogółem 1.173.456 ton w tem: w Niemczech (włącznie z Gdańskiem) 379.044 ton, we Francji 197.170 ton, we Włoszech 154.790 ton, w Holandji 124.766 ton, w Danji 84.828 ton. W budowie znajdowało się również statków tankowych ogółem 309.270 ton, z czego w Anglii z Irlandją 20 statków tankowych o poj. 101.510 ton, w Niemczech 11 poj. 95.500 ton, w Holandji 12 statków poj. 77.660 ton.

Tonaż m o t o r o w y, znajdujący się w budowie na całym świecie, wynosił 923.738 ton, podczas gdy tonaż parowy 1.530.884 ton. Uderza w oczy stosunek budującego się tonażu motorowego do tonażu parowego w Niemczech. Otóż w dn. 31 grudnia r. 1924 znajdowało się w budowie 477.006 ton statków motorowych i zaledwie 142.828 .. .. parowych.

**ROZWÓJ SKANDYNAWSKIEJ FLO-  
TY HANDLOWEJ.** Stan posiadania tonażu handlowego trzech skandynawskich krajów powiększył się nieznacznie w roku 1924. Największy przyrost wykazuje Danja, której flota handlowa niemal się podwoiła od 1918 roku. Charakterystycznym zjawiskiem jest, że właśnie w krajach północnych żaglowce znikają obecnie bardzo prędko, podczas gdy dawniej kraje te posiadały znaczną flotę żaglową. Zjawisko to jest w związku z szybkim wzrostem budowy statków motorowych w tych krajach. W końcu 1924 r. Norwegja posiadała ogółem 1746 statków o pojemności 2.522.000 ton, przyczem tylko statki o tonażu co najmniej 100 ton sąbrane w rachubę. W Szwecji było 1420 statków o poj. 1.053.000 ton. W ciągu 1924 roku norweska flota handlowa zwiększyła się tylko o 30.000 ton, szwedzka — o 33.000,

duńska zaś o 52.000 ton. Duńska flota dokonała w latach ostatnich tak znacznego postępu, że wkrótce doścignie flotę szwedzką.

Niemal czwartą część duńskiej floty handlowej stanowią obecnie statki motorowe podczas, gdy w szwedzkiej — tylko szóstą część, a w norweskiej — zaledwie dziesiątą część. To ostatnie miejsce Norwegji w budowie statków motorowych objaśnia się tem, że w samej Norwegji d że motory ropowe nie są wogóle budowane, tak że Norwegja musi sprowadzać swe motorowce z zagranicy podczas, gdy Szwecja i Danja posiadają własne duże fabryki motorów.

Ze skandynawskich portów na czele stoi obecnie Kopenhaga, do której przypisane jest 788.000 ton. Na drugim miejscu stoi Osło (Chrystjanja) o 709.000 tonach, na trzecim — Bergen o 618.000 tonach. Szwedzki port Göteborg, który w 1918 roku wykazywał większy stan posiadania, niż Bergen, stoi dziś ze swemi 470.000 tonami znacznie w tyle poza Bergen. Dalej dopiero następuje Sztokholm o 344.000 ton.

**JAPOŃSKI STATEK SZKOLNY —  
„SHINTOKU MARU”.** Niedawno przybył Japonji nowy statek szkolny, przeznaczony dla wyższej szkoły marynarki handlowej w Kobe. Jest to czteromasztowy szkuner-barka o dwóch maszynach pomocniczych, zbudowany na stoczni Mitsubishi Yosen Kaisha. Wymiary statku są następujące: długość 85,34 m., szerokość — 13,4 m., wysokość — 8,08 m., zanurzenie — 6,97 m., pojemność — 2518 brutto ton rej., powierzchnia żagli — 2720 m<sup>2</sup>. Statek może, prócz załogi, zabierać 120 uczniów w 15 kajutach. Celem zapewnienia należytej słateczności umieszczono jako stały balast w dolnych pomieszczeniach ładunkowych 100 ton żelaza oraz 60 ton kamieni; prócz tego można przewozić 515 ton wody balastowej w podwójnem dnie statku.

Statek posiada dwie maszyny parowe o sile 600 ind. koni parowych, które dostarczają pary pod ciśnieniem 14 atmosf. Przy pomocy tych maszyn osiągnął statek podczas próbnej podróży przy zanurzeniu 5,95 m. szybkość 10,4 węzłów.

H. J.

## DZIAŁ OFICJALNY L. M. I R.

**KOMITET WARSZAWSKI.** Na czele utworzonego Komitetu Warszawskiego L. M. i R., w myśl uchwały walnego zebrania — stanął p. dr. Wacław Stefański.

Komitet mieści się w nowym lokalu Ligi przy Al. Ujazdowskich 37. W zakres działalności Komitetu wchodzi prowadzenie propagandy na terenie Warszawy. Sekretarjat czynny: od godz. 10 do 8 wieczór. Prezes Komitetu przyjmuje w poniedziałki i czwartki od godz. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> do 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Sekretarz od godz. 2 do 4 i od 6 do 7 codziennie.

**STAŁE ŚRODOWE ODCZYTY.** Stałe środowce odczyty, organizowane przez Komitet Warszawski, dzięki doborowi prelegentów, jak również i aktualności poruszanych tematów, cieszą się ogromnem powodzeniem. W ciągu kwietnia odbyły się odczyty: dn. 1/IV, p. red. R. Krajewski: „Ideologia polska a morze”; 8/IV, p. gen. R. Świrski: „Ratownictwo morskie”; 22/IV p. J. Borowik: „Bogactwo morza”;

29/IV, p. prof. K. Szachtmajer: „Widoki rozwoju żeglugi na Wiśle”, ilustrowany przezrociami.

„TYDZIEŃ BANDERY”. Liga Morska i Rieczna organizuje na terenie całej Rzeczypospolitej celem spopularyzowania idei morza „Tydzień Bandery”.

Poszczególne dzielnice kraju obejmują specjalne komitety. Na Warszawę został utworzony oddzielny Komitet Wykonawczy „Tygodnia Bandery”.

Do Komitetu tego zgłosił swoją współpracę cały szereg związków, stowa zyszeń, instytucji społecznych i kulturalno-oświatowych, oraz bardzo liczny zespół pań i panów z kół towarzyskich stolicy. W łonie Komitetu utworzono kilka sekcji, obejmujących poszczególne działy propagandy.

Na czele Komitetu stanęli: prezes Syndykatu Dziennikarzy p. red. Zdzisław Dębiński, jako prezes Komitetu; p. dr. Wacław Stefański jako vice-prezes;

kom. Hugo Pistel, naczelny dyrektor L. M. i R., p. M. Luxembourg (skarbnik), kom. Dyrna, zastępca skarbnika. Poszczególne sekcje objęli: p. dr. Kłoczewska i p. H. Pauly-Zahorska — zabaw i widowisk; p. J. Czempinski — prasową; p. kom. A. Rylke — odczytowa i propagandy ogólnej; R. Krajewski wydawnicza; p. inż. A. Pauly — wycieczek i sportu; p. inż. A. Aleksandrowicz — dekoracyjną, oraz R. Krajewski i St. Kruszyński — sekretarjat Komitetu.

Obecnie trwa energiczna praca organizacyjna. Na program „Tygodnia Bandery” na terenie Warszawy złoża się: odczyty, pokazy filmowe, wiecje, defilady, koncerty orkiestr, zabawy w ogrodach, przejażdżki po Wiśle, wycieczki, loteria, sprzedaż specjalnych wydawnictw, koncerty w lokalach zamkniętych, przedstawienia i t. p. Szczegółowy program całego „Tygodnia Bandery” będzie podany do wiadomości we właściwym czasie.



II-gi KONKURS NA BUDOWĘ MODEL I YACHTÓW PŁYWAJĄCYCH I MODEL I STATKÓW. Ogłoszony w roku zeszłym II-gi konkurs na budowę modeli yachtów pływających i modeli statków wypadł zupełnie pomyślnie. Z nadesłanych licznych modeli zostało wyróżnionych i nagrodzonych 16 sztuk, przez zaproszoną przez Zarząd L. M. i R. komisję w składzie następującym: pp. inż. A. Aleksandrowicz, W. Butkis, kom. W. Filanowicz, S. Kruszyński, dyr. kom. H. Pistel, inż. kom. A. Rylke, dyr. L. Szwykowski, gen. M. Zaruski.

Nadto została urządzona wystawa nagrodzonych modeli statków w łaskawie udzielonym salonie księgarni M. Arcta. Wystawa była otwarta od pierwszych dni marca do połowy kwietnia r. b. i cieszyła się dużym powodzeniem. W dniu 27 marca r. b. odbyło się uroczyste rozdanie nagród konkurentom, które uświetnił swoją obecnością p. Prezydent Rzplitej i własnoręcznie rozdał przyznane nagrody, w postaci różnych cennych upominków i książek. Nagrody otrzymali: nagrodę p. Prezydenta Rzplitej (dużą skrzynkę z narzędziami stolarskimi) otrzymał Z. Grabowski (16 lat) za yacht „Tryton”; upominek p. Prezydenta Rzplitej otrzymali Feliks i Jerzy Szepecht (16 i 18 lat) za model łodzi podwodnej „Kaszalot” inne nagrody otrzymali S. Zborowski (18 lat), Leon i Olgierd Tumiłowicze (16 i 17 lat), J. Płocharski (18 lat), Z. Bobrowski (18 lat), A. Paszyc i T. Wasilew (12 i 11 lat), W. Paszyc (13 lat), Cz. Glibowski i J. Apen-celler (14 i 15 lat), W. Morozow (18 lat), K. Dukliński (19 lat), L. Podwysocki (14 lat) i A. Szczęsny (w wieku 13 lat).

Nagrody łaskawie nadesłali p. inż. Kączkowski (cyrkle), Zjednoczenie Polskich Stowarzyszeń (skrzynkę dużą z narzędziami stolarskimi), Kierownictwo Mar. Wojennej (kompas i aparat fotograficzny), Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi (radioaparat i trzy noże fińskie), Yacht Klub Polski (skrzynka z narzędziami stolarskimi i książka), redakcje „Głos Ludu” i „Gazeta Ludowa” (książki), księgarnia M. Arcta (liczne książki), p. S. Lipczyński (żeton) i nagroda Ligi (radioaparat).

St. Kr.

UCHWAŁA PRZYJĘTA PRZEZ ZEBRANYCH NA AKADEMII MORSKIEJ W POZNANIU W DNIU 22 MARCA 1925 R. Zebrani na akademii dnia 22 marca r. b. stwierdzają, że najważniejszym zadaniem egzystencji i rozwoju Rzeczypospolitej jest wolny dostęp do morza, przy całkowitem jego wykorzystaniu.

Zebrani wzywają: sejm, senat, rząd i społeczeństwo:

a) aby sprawa organizacji portu w Gdyni, łącznie z rozbudową miasta stała się na czele głównych zadań państwa;

b) aby została przyspieszona sprawa stworzenia ojczyznej marynarki handlowej, kierowanej przez doświadczonych fachowców;

c) aby zostało przyspieszone wykonanie programu budowy floty wojennej w zakresie, potrzebnym dla obrony państwa.

Zebrani oświadczają i ślubują, że nie ma takiej ofiary, którejby nie ponieśli razem z całym narodem polskim dla obrony zagwarantowanego przez traktaty między narodowe wolnego dostępu do morza, gdyż bez niego państwo i naród polski istnieć nie mogą i wzywają rząd do naj-

energiczniejszego odparcia żądań powstrzeżenia państwa dostępu do morza, a na poparcie powyższego jak jeden mąż stają do dyspozycji prezydenta i rządu.

ODDZIAŁ L. M. i R. w ŁODZI. Z inicjatywy Obwodu Łódzkiego Związku Obrony Kresów Zachodnich zawiązano Oddział Ligi M. i R. w Łodzi.

Zebranie Organizacyjne odbyło się w dniu 2 b. m., na prezesa wybrano p. Marjana Dienstl-Dąbrowę, dyrektora Miejskiej Galerji Sztuki, na sekretarza p. Stanisława Ciunciwę.

ODDZIAŁ L. M. i R. W STAROGARDZIE. Z inicjatywy korpusu oficerskiego 65p. p. odbyło się w d. 31.III r. b. zebranie organizacyjne, na którym zawiązano Oddział. Na prezesa został wybrany p. ppułk. Niedzielski, na sekretarza p. kpt. Steltner.

ODDZIAŁ L. M. i R. W KRZEMIĘNCU zainicjowano staraniem p. Józefa Prawdź-Zalewskiego. W najbliższym czasie będzie wybrany zarząd.

ODDZIAŁ L. M. i R. W KRAKOWIE. Staraniem Krakowskiego Towarzystwa Technicznego, a zwłaszcza p. Karola Stadtmüllera zorganizowano nanowo oddział Ligi w Krakowie.

ODDZIAŁ L. M. i R. W RADCIU. Dn. 5 b. m. p. major Kulikowski wygłosił odczyt p. t.: Historyczny zarys stosunków polsko-gdańskich, wyświetlano również film morski.

ODDZIAŁ L. M. i R. W POZNANIU. Dn. 13 marca odbyło się zebranie Ligi M. i R., poświęcone sprawom żeglugi w związku z projektowanym traktatem handlowym polsko-niemieckim. Zdecydowano opracować sprawę, które mogą być poruszone przy pertraktacjach traktatowych.

Dn. 20 marca odbyło się zebranie z udziałem gości z Warszawy, Bydgoszczy, Śremu i innych miast, na którym p. inż. Tychoniewicz wygłosił referat na temat drogi wodnej Warta-Gopło-Wisła; ilustrowany przezroczami.

Dn. 3.III odbyło się zebranie, na którym p. inż. Serwacki referował sprawę budowy modeli yachtów i statków. Uchwalono zapoczątkować budowę modeli.

Już obecnie pierwsze Koło młodzieży przystąpiło do pracy pod kierownictwem inż. Serwackiego. Sprawę tę popiera wojewoda pozn. Białski i Oddział Ligi ma otrzymać część baraków nad Wartą do korzystania, projektowane jest założenie Jacht-Klubu Wielkopolski.

ODDZIAŁ L. M. i R. W LWOWIE. Dn. 23 marca r. b. odbyło się zebranie Komitetu Organizacyjnego pod przewodnictwem wojewody Garapicha, p. generała J. Malczewskiego, na którym wybrano Zarząd Oddziału w składzie następującym:

Prezes prof. dr. Karol Wątarek, rektor politechniki.

Wice-prezes prof. dr. M. Mata-kiewicz, prof. dr. Alfred Halban, rektor Stanisław Niemczyński, rektor Antoni Pawłowski, prof. dr. Eugenjusz Romer, prof. dr. Maksymilian Huber, prof. dr. Otto Nadolski, prof. dr. Wejgel. Członkowie Zarządu: Dr. Tadeusz Morzyński, mjr. Józef Roźniewski, radca Stanisław Rogoż, Bernard Brylski, podpułk. Franciszek Lachowicz, pułk. Hoszowski, inż. Jerzy Nechay, Stanisław Kwolej, Julian Lambor, dr. Libhardt, prof. Wacław Su-

howian, dr. Jan Rogowski, Włodzimierz Burzyński, Antoni Iwiński, Adam Laskow-nicki, dr. Józef Gluziński, dr. Karol Tra-wiński, Emil Roński. Posiedzenie orga-nizacyjne odbyło się pod honorowem przewodnictwem wojew. Garapicha i gen. J. Malczewskiego — dow. O. K. dn. 23/III r. b.

Dn. 28 i 29 marca p. kom. H. Pistel, dyrektor naczelny Ligi, i red. R. Krajew-ski wygłosili odczyty na temat marynarki i żeglugi polskiej w Korpusie Kadetów, w Politechnice, w Kasynie, w Kole Lit. Art., a następnie wyświetlono dwukrotnie film morski.

DZIAŁALNOŚĆ MILEJOWSKIEGO ODDZIAŁU LIGI MORSKIEJ I RZECZ-NEJ ZA I-SZY KWARTAŁ 1925 ROKU. Otrzymano subsydia: od Syndykatu Rol-niczego w Lublinie 166 zł. 67 gr. i od Lu-belskiego wydziału powiatowego zł. 100.

Zamiast bytności na balu Szkoły Mor-skiej w Tczewie, przesłano na cele Brat. Pom. uczniów Szkoły 50 z. Utworzony nowy dział rybacki przy Oddziale sprowadził dla miejscowych rybaków 38 kilogramów nor-malnych sieci, 100 metrów wontonów i 4 kilogramy przędzy za ogólną sumę 536 zł. Dalsze transporty są w drodze. Rybacy uiszczają należność ratami. Zaprenume-rowano 10 egzemplarzy czasopisma „Mo-rze”, które są rozsyłane bezpłatnie wy-bitnym jednostkom i bardziej uczęszczanym lokalom publicznym.

Nawiązano kontakt z Oddziałem L.M.R. w Wilnie i otrzymano od Wilnian obiet-nicę odwiedzin Milejowa.

Dotychczasowi członkowie Milejow-skiego Oddziału, którzy opuścili lubelskie, przynosząc się w inne strony, starają się otworzyć tam oddziały, a mianowicie: p. Aleksander Treliński w Przeworsku w Małopolsce Wschodniej i p. Jan Krotki w Nielewki w hrubieszowskim.

Na skutek odezwy Oddziału, rozestane-j do wszystkich szkół w Lublinie, gim-nazjum państwowe im. St. Staszica przy-słało 10 ćwiczeń uczniów klasy VII-mej na tematy morskie. Ćwiczenia zostały przesłane centrali Warszawskiej do oceny i nagrodzenia.

Nawiązano kontakt ze Stowarzyszeniem Techników województwa lubelskiego i u-proszono p. inż. St. Łęgowskiego o wy-głoszenie w tem Stowarzyszeniu odczytu o porcie w Gdyni w dn. 20 lutego. Świe-tlenie wygłoszony odczyt i interesujący te-mat zyskały wielkie uznanie.

Oddział zbiera oferty i ma zamiar nabyć 2 łodzie: motorówkę; 4-ro wiosłówkę w celu zachę-cenia do rozwoju sportu wio-słarskiego na rzece Wieprzu. W sprawie tej Oddział będzie porozumie-wał się z Yacht-Klubem Polskim w War-szawie. Nawiązano kontakt z Stowa-rzyszeniem Kupców Lubelskich w celu wciągnięcia kupców w orbitę działań Ligi.

Wobec tego, że Oddział nie ma do-tychczas członków popierających, posta-nowiono zjednać, o ile można, jak najwię-cej wspomnianych członków. W tym celu zainteresowano urzędników kolejowych, których środki nie pozwalają na zapisy-wanie się w poczet członków rzeczywis-tych. W dniu 11 i 12 marca demonstro-wano w Kino-teatrze „Colloseum” w Lub-linie wielki film polski z życia marynarki wojennej i handlowej oraz życia polskiego wybrzeża. Film widziało 645 osób. Czysty

dochód z widowiska i sprzedaży programów wyniósł 323 zł. 69 gr. Przesłano Centrali w Warszawie 300 złotych na zakup statku szkolnego dla Szkoły Morskiej Wojennej, gdyż pod tym hasłem odbyło się widowisko Lubelskie.

Oddział przeznaczył 200 zł. na nagrodę konkursową za napisanie słów i muzyki do popularnej „pieśni Żeglarsza Polskiego”. O ogłoszenie powyższego konkursu i zorganizowanie odpowiedniego „jury” Oddział prosił w swoim czasie Centralę.

Przeznaczono również 200 zł. na nagrodę na przyszłe Regaty w Gdyni.

Oddział czyni starania o otwarcie Oddziału w Lublinie, który, jako duże miasto, jest daleko odpowiedniejszym terenem działania.

Oddział nosi się z zamiarem wydania jednociłki, w której wypowiedzieliby swoje poglądy na sprawy morskie wszyscy wybitni mieszkańcy lubelskiego.

E. ZNATOWICZ.



### YACHTKLUB POLSKI.

Chcemy, aby męzowie i niewiasty, oficer i żołnierz polski, młodzież nasza, akademicy i harcerze wyszli z ciasnych i dusznych miast, z ubogich osad i wsi na przestrzenie wód, i poczęli zdobywać żywioł wodny, szli z wiatrami w zawody, przebywali nieznaną przestrzeń, zdobywali świat nowy i ciekawy. Sport żaglowy rozwinię w młodzieży naszej typ polaka o szerokiej klatce piersiowej i o szerokiej duszy. Przystosობi i zahartuje do ponoszenia trudów w czasie wojny, gdy obrona granic Rzeczypospolitej tego zażąda. Chcemy iść ku bursztynowemu brzegom Bałtyku, przygotowani do opanowania go i wyszkoleni w sztuce żeglarskiej. Chcemy się stać narodem żeglarskim, który potrafi z dumą rozwinąć swoją banderę państwową. Sport żeglarski wytworzy typ ludzi twardych, umiędających spojrzeć w oczy każdemu niebezpieczeństwu, wytworzy odwagę, śmiałość, mocne nerwy.

Z tych założeń wychodząc, grono osób, należących do Ligi Morskiej i Rzeczej, postanowiło ująć w całość rozbieżne dążenia ku uprawianiu sportu żeglarskiego i nadać im właściwy kierunek. W tym celu zorganizowany został i powołany do życia Yacht-Klub Polski.

W formy prawne ujęte, zasady przyjętego i zatwierdzonego statutu Yacht-Klubu gószą, że celem Yacht-Klubu Polski jest:

- 1) uprawianie i rozwój sportu żaglowego i motorowego,
- 2) popieranie i rozwój budownictwa statków sportowych,
- 3) krzewienie praktycznej wiedzy morskiej i znaczenia naszych wód lądowych i morskich,

4) uprawianie turystyki na morzu i wodach krajowych,

5) wypracowanie i ustalenie sportowej terminologii żeglarskiej.

Gwoli osiągnięciu powyższych celów Yacht-Klub Polski będzie:

1) zakładać i prowadzić porty sportowe i lokale klubowe,

2) urządzać regaty, wycieczki, zabawy,

3) zakładać i prowadzić warsztaty i stocznie,

4) przyjmować udział w regatach i konkursach,

5) urządzać wykłady i ćwiczenia ze wszystkich działów wiedzy morskiej dla członków i odczyty dla szerszej publiczności,

6) normować rodzaje (klasy statków sportowych),

7) zakupywać i budować wzorowe statki sportowe dla klubu, oraz ułatwiać nabywanie statków przez członków klubu,

8) zakładać i prowadzić wydawnictwa i bibliotekę sportów wodnych,

9) nawiązywać stosunki z innymi towarzystwami, mającymi te same lub pokrewne cele,

10) organizować i prowadzić wśród młodzieży drużyny żeglarskie.

Członkiem Yacht-Klubu Polski może być każda osoba pełnoletnia, bez względu na płeć, z nieposzlakowaną przeszłością, która zgłosi chęć przystąpienia do Klubu, zostanie wprowadzona conajmniej przez 2 członków rzeczywistych i zostanie przyjęta przez Komisję balotującą.

Balotowaniu nie podlegają oficerowie armii czynnej.

Członkowie dzielą się na: honorowych i rzeczywistych.

Członkami honorowymi mogą być osoby, które położyły szczególne zasługi dla społeczeństw, dobra Yacht-Klubu Polski, rozwoju sportu żeglarskiego.

Władze Yacht-Klubu Polski, tworzą: walne zebrania, zarząd, komisja re-

wizyjna. Zarząd składa się z następujących członków: Komandora, wicekomandora, sekretarza, skarbnika, kapitana portu; zastępcy jego i gospodarza, oraz 2 zastępców.

Yacht-Klub Polski posiada oddział morski w Gdyni i ma prawo zakładania oddziałów w innych miejscowościach Rzeczypospolitej.

Polskiemu Yacht-Klubowi przysługuje prawo używania własnej bandery, proporca, pieczęci odznaki i uniformu.

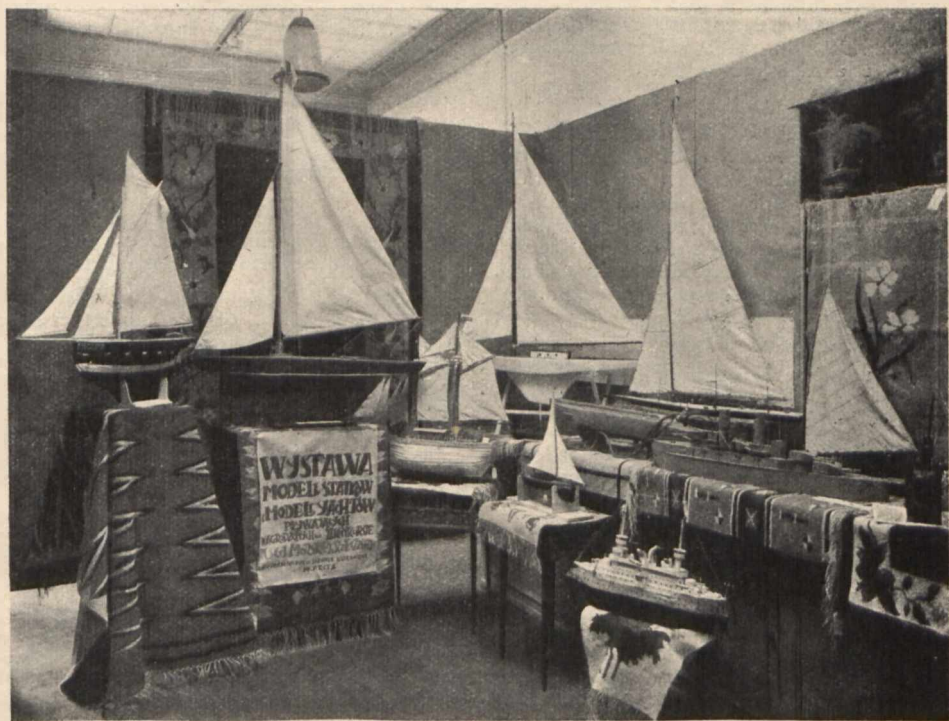
Na wodach wewnętrznych i terytorjalnych statki Yacht-Klubu Polski pływają pod banderą Klubu. Poza granicami wód terytorjalnych i na morzu obowiązuje używanie polskiej bandery handlowej morskiej i proporca Klubu.

W Warszawie Yacht-Klub urządza swą siedzibę na cyplu między łaczą Portu Czerniakowskiego i Wisłą.

Blizszych informacji udziela biuro Klubu, Elekoralna Nr. 2, tel. 15-63, oraz założyciele i członkowie Klubu.

Założycielami Yacht-Klubu Polski są:

Aleksandrowicz Antoni inż. Bryzemejster Edward, inż. Borzęcki Marja, Butkis Witold, Chrzanowski Gabriel, Dyrektor Dep. Marynarki M. P. i H. Filanowicz Władysław, komandor. Grabowski Zygmunt, Kruszczyński Stanisław, sekretarz Ligi Morskiej i Rzeczej, Krzyżanowski Edmund, Listopad Wacław, Łęgowski Stanisław inż., Mryc Adam, Petelenz Czesław komandor, szef sztabu marynarki w jenn., Porębski Kazimierz admirał, szef Marynarki Wojennej, Pistel Hugon, naczelnik wydziału żeglugowego M. P. i H. Potkański Roman, Rummel Julian inż. Stankiewicz Jan komandor Rakusa-Suszczewski Konstanty, radca M. P. i H. Szwykowski Ludwik, dyr. Sliwiński Stanisław, Trzepaiko Franciszek, Wadowski Feliks, Waydel Emil, Zaruski Marjusz, generał.



II konkurs modeli statków i modeli yachtów pływających. Wystawa w księgarni M. Arcta, w Warszawie (p. str. 15).

ZAPISUJCIE SIĘ  
NA CZŁONKÓW LIGI  
MORSKIEJ I RZECZNEJ,  
OTWIERAJCIE JEJ ODDZIAŁY  
NA PROWINCJI.

**ADMINISTRACJA „MORZA“**  
POSZUKUJE USTOSUNKOWANEGO, INTE-  
LIGENTNEGO AKWIZYTORA.

**W. KRAFFT  
i A. RĄBALSKI**

FABRYKA TASIEM  
WARSZAWA, KOSZYKOWA 33.  
TEL. 307-36. TEL. 307-36.



**LLOYD  
TRIESTINO**

TOW. ŻEGLUGI  
PAROWEJ

REGULARNA KOMUNIKACJA  
PASAŻERSKA I TOWAROWA  
Z TRIESTU

do EGIPITU, TURCJI, SYRII,  
PALESTYNY, GRECJI,  
portów morza CZARNEGO, INDJI  
i portów DALEKIEGO WSCHODU.

KOMBINOWANE BILETY OKRĘTOWE  
PODRÓŻE TOWARZYSKIE

**WARSZAWA, ul. Królewska 39.**

## BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO

CENTRALA, WARSZAWA, Królewska 5

załatwia wszelkie operacje bankowe, udziela kredytów krótko- i długoterminowych. przyjmuje gotówkę na a) rachunki bieżące oprocentowane p.g. umowy, b) asygnaty kasowe płatne okazicielowi, oprocentowane od 9 do 12 proc. w stosunku rocznym, zależnie od terminu wypowiedzenia i c) na książeczki oszczędnościowe — na 9 proc. rocznie.

Za zwrot wkładów oszczędności i spłatę procentu GWARANTUJE SKARB PAŃSTWA.

**Wydział Żeglugi Morskiej Banku organizuje budowę polskiej floty handlowej.**

Oddział Banku Gospodarstwa Krajowego przy ul. Siennej 17 udziela wskazówek Powiatowym i Miejskim Związkom Komunalnym w sprawie organizacji Komunalnych Kas Oszczędności przy ewent. pomocy finansowej ze strony Banku. Bank Gospodarstwa Krajowego posiada Oddziały: w Andrychowie, Białej, (Bielsko), Białymstoku (w organizacji), Bydgoszczy, Brześciu n. Bugiem (w organizacji), Cieszynie, Drohobyczu, Katowicach, Kołomyi, Krakowie, Lublinie, Lwowie, Łodzi, Oświęcimiu, Poznaniu, Przemyślu, Równem, Stanisławowie, Tarnopolu (w organizacji), Tarnowie, Wadowicach, Wilnie i Żywcu.

Przedstawicielstwo w New-Yorku.

**„SARMACJA“**

TOWARZYSTWO ŻEGLUGI MORSKIEJ  
SP. AKC.

utrzymuje swojemi statkami „WISŁA“  
i „WAWEL“ stałą komunikację między  
Gdańskiem a portami morza bałtyckiego  
i północnego.

Ekspedycją towarów zajmuje się towarzystwo „Bergenske  
Baltic Transport“, Ltd. w Gdańsku Hundega-se 89.

CENTRALNE BIURO „SARMACJI“: WARSZAWA, SZOPENA 4 m. 1, TELEFON 314-48.

Opłata pocztowa uliszczona ryczałtem.

NAJWYTWORNIEJSZY I NAJTAŃSZY TYGODNIK POLSKI

# „ILUSTRACJA“



POLITYKA — TEATR — SZTUKA — MODY — SPORT —  
RADIO — PODRÓŻE — TECHNIKA — FILM

CZTERY KSIĄŻKI MIESIĘCZNIE, JEDNA TYGODNIOWO  
DLA PRENUMERATORÓW ZA DOPLATĄ 2.40 ZŁ. MIESIĘCZNIE., CENA EGZEMPLARZA 60 GROSZY

REDAKCJA I ADMINISTRACJA  
WARSZAWA, MAZOWIECKA Nr. 4. TELEFON 68-19.

DO NABYCIA WSZĘDZIE.

DO NABYCIA WSZĘDZIE.

Przedpłata rocznie 4 zł., pojedynczy numer 50 gr. Cena ogłoszeń:  $\frac{1}{4}$  str. 250 zł. —  $\frac{1}{2}$  — 150 zł.,  $\frac{1}{8}$  — 100 zł.,  $\frac{1}{16}$  — 60 zł.

Przypominamy o odnowieniu prenumeraty na 1925 rok.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA.

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI

Drukarnia „Literacka”. Warszawa. Nowy Świat 22.