

CENA 60 GR.

MORZĄ

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.



NA WODZIE.

Pinx. J. Marcel Clement.

LPIEC 1926 R.

ZESZYT VII

F. ANTONI OSSENDOWSKI
POD SMAGANIEM SAMUMU

ALGERJA I TUNISJA

Nowe to dzieło sławnego naszego podróżnika jest dalszym ciągiem „Płomiennej Północy” i zawiera niesłychanie barwny opis Algerji i Tunisji, ich wybrzeży, niezmiernych przestworów, wysokich płaskowyżów oraz życia złożonej z najróżniejszych szczepów ludności.

Te dwa tomy: „Płomienna Północ” i „Pod smaganiem Samumu” dają pełny obraz Afryki Północnej i stanowią bezwarunkowo dużą wartość bibliograficzną, gdyż nawet w piśmiennictwie zagranicznym niema podobnego dzieła literackiego, obejmującego cały zasób najbardziej ważnych i tak interesująco przedstawionych szczegółów o Marokku, Algerji i Tunisji.

Całość składa się z trzech równych części z licznymi ilustracjami, w wydaniu wytwornem.

Cena każdej części zł. 6,50.

NAKŁADEM WYDAWNICTWA POLSKIEGO
W POZNANIU

Do nabycia we wszystkich księgarniach.

K I N O

Ligi Morskiej i Rzecznej
plac Napoleona 6

czynne codzień od 6-ej,

w niedziele i święta od 4-ej po poł.

Wejście dla członków za legitymacjami

zł. 1.—,

dla gości zł. 1.50.

PIERWSZORZĘDNE FILMY

FABRYKA APARATÓW
OPTYCZNYCH I PRECYZYJNYCH

H. KOLBERG i S-ka

SP. AKC.

LORNETKI PRYZMATYCZNE,
LUNETY, MIKROSKOPY, MI-
KROTOMY I LUPY WSZEL-
KIEGO R O D Z A J U

WARSZAWA-PRAGA,
UL. GROCHOWSKA 35

TELEFON 131-96

G. PUPKO I SYN

PRZEMYSŁ LEŚNY

Sp. z ogr odp.

WARSZAWA, UL. SIENNA 61

TELEFONY 233 61 i 238-22

ADRES TELEGR. „GEPUPKO—WARSZAWA”

WŁASNE LASY I TARTAKI



MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 7.

Warszawa, lipiec 1926 r.

Rok III.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL i KOMANDOR CZESŁAW PETELLENZ (jako naczelni kierownicy) oraz ANTONI ALEKSANDROWICZ (sport wodny), PIOTR BOMAS (sprawy portowe), JÓZEF BOREYKO 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 UZIEMBŁO. Adres redakcji i administracji: ul. Elektoralna 2 (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu), Warszawa. Administracja czynna w dni powszednie od g. 12 do 2 po poł., tel. 15-63. Konto P. K. O. Nr. 9747. Redakcja czynna w piątki od 6 do 7 po poł., tel. 15-63; prywatny adres redaktora: Warszawa, Krak.-Przedm 4 m. 21.

ZADANIA NASZEJ MARYNARKI

a) Na morzu.

Pobieżny rzut oka na naszą historję przypomni, że tylko przez morze uskutecznił się największy rozkwit ekonomiczny kraju, że zapomocą morza mogłaby Polska uzyskać, albo też uzyskiwała w momencie krytycznym pomoc z zagranicy.

O dostęp do morza walczyła Polska przez wieki, a osiągnąwszy powinna należycie go wykorzystać, ponieważ tego wymagają warunki ekonomiczne i strategiczne kraju, które uległy zmianie.

Pomijając ogólnopństwowe korzyści posiadania morza, z punktu widzenia wojennego znaczenie posiadania morza jest ogromne.

W czasie wojny, wielka ilość uruchomionych środków, zastosowanych do obrony, zmniejszenie ilości rąk robotniczych, przemysłowych i rolniczych w związku z mobilizacją powszechną, ciągła ewolucja i udoskonalenie uzbrojenia, oraz ogromne zużycie amunicji — nie pozwala krajowi walczącemu polegać wyłącznie na swych siłach. Od samego początku wojny trzeba rozpocząć dowóz z zagranicy, ażeby zapobiec głodowi kraju i sparaliżowaniu armji.

Dzięki swemu stanowisku politycznemu i geograficznemu — Polska będzie dowoziła najwięcej towarów drogą morską, co stanowi dla niej w chwili krytycznej kwestję nader żywotną.

Trzeba więc przede wszystkim zabezpieczyć wolność naszych komunikacji morskich na Bałtyku — jest to podstawowe zadanie naszej Mar. Woj.

Ważność komunikacji morskiej nie jest mniejszą i dla nieprzyjaciela, niż dla nas, więc powinniśmy usiłować utrudnić, względnie zupełnie przeciąć mu korzystanie z morza — jest to zadanie drugie.

Istnienie floty wymaga, aby port, baza zaopatrzenia jednostek morskich, punkt odejścia transportowców, był broniony od strony lądu i od strony morza. Nasza armja powinna być zabezpieczona od dywersji wojsk, wylądowanych przez nieprzyjaciela. Nasze wybrzeże powinno być nietykalne. Obrona bazy i wybrzeża wła-

snego jest trzecim zadaniem naszej marynarki wojennej.

Ażeby osiągnąć te trzy cele, trzeba korzystać z morza całkowicie i jednocześnie wzbraniać tego nieprzyjacielowi, czyli że trzeba posiadać panowanie na morzu.

Sytuacja finansowa odradzającego się kraju nie pozwala oczywiście na danie narazie marynarce środków dla osiągnięcia panowania na Bałtyku, tem więcej, że wszyscy prawie z ewentualnych przeciwników posiadają w chwili obecnej potężne floty bojowe.

A więc, gdy nie możemy mieć pretensji do panowania na morzu, to nie znaczy wcale, że powinniśmy zrezygnować z wszelkiej operacji morskiej, lub też komunikacji morskiej. Powinniśmy ograniczyć nasze operacje morskie i dostosować je do naszych środków, i rozbudować taką marynarkę wojenną, którą, nie posiadając okrętów większych bojowych, zdolna była obronić nasze wybrzeże i ochronić nasze transportowce na morzu, oraz pozwalałaby nam samym działać przeciwko komunikacjom nieprzyjacieli z dostateczną aktywnością, aby im skutecznie przeszkodzić.

Główne cechy charakterystyczne niżej wymienionych typów okrętów wskazują na konieczność zastosowania ich u nas.

Kontr-torpedowce dzięki swej wielkiej szybkości służą dla celów wywiadowczych, patrolowania, ochrony transportowców w morzu, bronią swych większych jednostek bojowych w morzu od łodzi podwodnych, mogą być użyte do stawiania min, oraz do prowadzenia skutecznej walki przeciwko torpedowcom, łodziom podwodnym i innym mniejszym okrętom.

Główną bronią kontr-torpedowców są aparaty torpedowe, pozwalające na pewnej odległości torpedować każdy okręt, oraz artylerja średniego kalibru, umożliwiająca z dalszej odległości obstrzelanie nieprzyjaciela; posiadają one dla walki z płatowcami również i działa zenitowe, oraz bomby dla walki z łodziami podwodnymi.

Torpedowce służą dla tychże celów, co i kontr-torpedowce, lecz wobec

posiadania mniejszej ilości aparatów torpedowych i mniejszego kalibru artylerji ten typ okrętu może skutecznie działać przeciw łodziom podwodnym i innym mniejszym od siebie okrętom.

Łodzie podwodne mogą być zastosowane do najrozmaitszych operacji na morzu.

Jako stawiacze min posiadają one ogromne znaczenie, gdyż podpływając do miejsc przeznaczenia niewidoczne, mogą stawiać miny, nie będąc spostrzeżonymi nawet przez nieprzyjaciela. Łodzie podwodne, mając ogromny rejon pływania, mogą skutecznie działać na odległych od naszych wybrzeży liniach komunikacyjnych przeciwnika. Są też łodzie podwodne, zastosowane do obrony brzegowej, i różnią się od innych mniejszym rozmiarem.

Główny oręż łodzi podwodnych, aparaty torpedowe, jest postrachem wszystkich okrętów wojennych, w szczególności zaś bezbronnych okrętów handlowych.

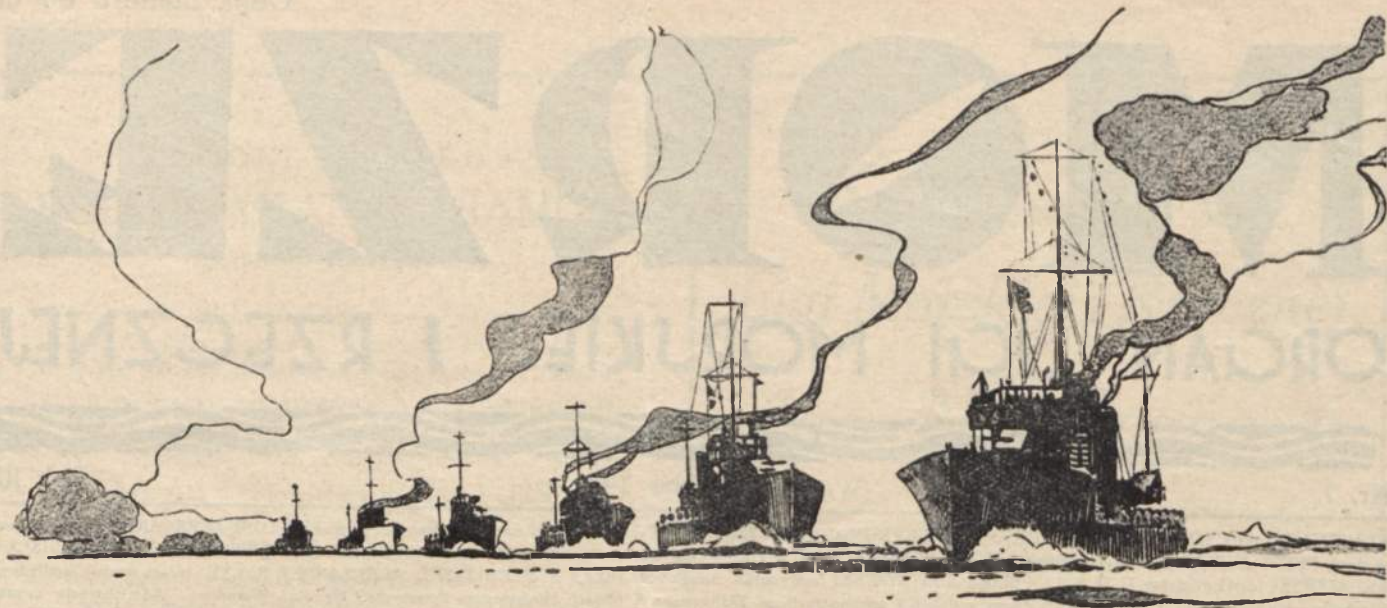
Artylerja średniego kalibru ochrania łódź podwodną w jej nadwodnym stanie, od nagłego zaskoczenia przeciwnika, a działa zenitowe chronią ją od płatowców.

Stawiacze min są to okręty lekko uzbrojone i zastosowane do stawiania min morskich. Mając duży zapas min okręty te, w przeznaczonych zawczasu miejscach, wyrzucają miny w pewnym porządku, stwarzając tak zwane pole minowe, przepłynięcie przez które grozi okrętom zgubą.

Trawlery — są to okręty, przeznaczone do wylawiania min morskich. Mając specjalne przyrządy do wylawiania — trawy, trawlerzy oczyszczają od min potrzebne miejsca i umożliwiają w ten sposób bezpieczne pływanie okrętom.

Pewna ilość kontr-torpedowców, torpedowców, łodzi podwodnych, stawiaczy min, trawlerów, okręty pomocnicze oraz rozwinięte lotnictwo morskie — sprostac może do pewnego stopnia zadaniem, stawianym naszej marynarce wojennej.

Kontr-torpedowce, torpedowce i łodzie podwodne będą chroniły naszych linii komunikacyjnych od działań floty nieprzyjacielskiej, oraz działały na liniach komunikacyjnych nieprzyjaciela, przyczem



Flotyla niszczycieli torpedowców.

kontr-torpedowce i torpedowce będą towarzyszyły transportowcom w ich podróży oraz, w razie potrzeby, stawić czoło okrętom nieprzyjacielskim; łodzie podwodne zaś będą mogły skutecznie działać na liniach komunikacyjnych nieprzyjaciela.

Trawlerzy będą oczyszczały od min nieprzyjacielskich drogę dla transportowców. Na morzu Bałtyckim, biorąc pod uwagę drogi, które płyną będą nasze transportowce do jedyne go portu, miny morskie są niebezpieczne, gdyż transportowce te będą musiały przechodzić często przez miejsca bardzo wąskie, korzystne do ustawiania min. Dlatego też trzeba będzie wylawiać miny przed transportowcami w ruchu oraz codziennie oczyszczać od min kanały, prowadzące do portu.

Hydroplany wywiadowcze stanowiąc będą bardzo ważną część systemu ochrony transportowców na morzu.

Badając drogi na wielkiej odległości przed transportowcami, hydroplany będą mogły uprzedzać ich o obecności łodzi podwodnych, zaatakować same łodzie, oddalić je, wreszcie skierować w ich stronę torpedowce.

b) Obrona wybrzeży.

Przechodząc do rozpatrywania obrony wybrzeża, należy podzielić ją na dwie części:

- 1) obrona od strony morza,
- 2) obrona od strony lądu.

ad 1) Obrona ze strony morza ma na celu osłonięcie punktów wyladunkowych, oraz bazy floty od działania nieprzyjaciela, niedopuszczenie przeprowadzenia desantu nieprzyjacielskiego oraz utrudnienie nieprzyjacielowi prowadzenia blokady naszych wybrzeży.

Okręty patrolowe, oraz okręty do zakładania i trawlowania min i sieci, przy-

brzeżne łodzie podwodne, jak również nadbrzeżna artylerja i lotnictwo morskie pozwolą bronić skutecznie naszych wybrzeży.

Pola minowe, oraz sieci zagrodowe, do których dostęp będzie broniony własną artylerją, nie pozwolą przeciwnikowi przybliżyć się do naszych wybrzeży; łodzie podwodne skutecznie mogą działać przeciwko wszelkim okrętom.

Hydroplany dalekich wywiadów, dla bombardowania, oraz płatowce pościgowe spełnią powierzone im zadanie obrony ze strony powietrza.

ad 2) Obrona ze strony lądu polega na niedopuszczeniu ze strony lądu zajęcia wybrzeża przez nieprzyjaciela.

Przeprowadzenie fortyfikacji w potrzebnych punktach, posiadanie odpowiedniej artylerji oraz oddziały piechoty odpowiedzą wymaganiom obrony wybrzeża ze strony lądu.

JÓZEF BOREYKO

SZKOLNICTWO MORSKIE WE WŁOSZECH I ANGLJI

Przyp. red.: P. Garnuszewski, dyrektor szkoły morskiej w Tczewie, na naszą prośbę nadesłał nam dwa pisma o zagranicznych szkołach marynarki handlowej.

Listy te zostały wyjęte z dość obszernej korespondencji, którą Dyrekcja Szkoły Morskiej w Tczewie od dłuższego czasu prowadzi z dyrekcjami więcej znanych szkół zagranicznych marynarki handlowej i, nie wdając się w detale, oświetlają dużo aktualnych zagadnień, dotyczących również naszego szkolnictwa morskiego, co do których toczy się obecnie żywa wymiana zdań między zainteresowanymi czynnikami, jak np.: Czy szkoła marynarki handlowej może i powinna być również wyszkoleniem dla celów marynarki wojennej i wojskowości wogóle? Czy obok przedmiotów czysto zawodowych program zasadniczej szkoły morskiej powinien zawierać też przedmioty ogólnokształcące i w jakim zakresie? Jak wysoki powinien być poziom podobnej szkoły? Czy absolwenci szkoły marynarki handlowej po ukończeniu jej powinni otrzymywać prawa matury i mieć możliwość wstąpienia do wyższych zakładów naukowych, szczególnie technicznych i t. p.?

Pierwszy list, pisany przez dyrektora Instytutu Nautycznego w Trieście, p. Rosignol, ujmuje w całości program szkół marynarki handlowej we Włoszech typu zasadniczego po ostatniej reorganizacji i brzmi, jak następuje:

Zakłady morskie Królestwa Włoskiego składają się zazwyczaj z 3 odrębnych kursów: 1) kursu kapitanów; 2) kursu mechaników; 3) kursu budowy okrętów.

Kurs kapitanów przygotowuje uczniów do kariery oficerów pokładowych; 2-gi kurs do kariery mechaników, a 3-ci kurs do budowy okrętów różnych typów. Wyżej wspomniane kursy są równoległe co do przedmiotów wspólnych, w początkowych latach szczególnie, a zaczynają się różnić z biegiem czasu i studjów co do różnych przedmiotów zawodowych specjalnych. Każdy kurs składa się z 4 klas (4 lat).

Zakład Morski według ustaw jest uważany jako szkoła średnia (odpowiadająca wyższemu gimnazjum) o charakterze zawodowym. Wstępuje się do pierwszej klasy bez egzaminu wstępnego, a na zasadzie przebytych nauk, mianowicie przedstawiając nietylko świadectwo niż-

szego gimnazjum, ale także świadectwo egzaminu wstępnego do 1 klasy wyższego gimnazjum klasycznego, albo do wyższego gimnazjum matematyczno-przyrodniczego lub wyższego zakładu technicznego, które to obydwie (ostatnie) szkoły odpowiadają dawniejszej wyższej szkole realnej. Można i do innych klas być przyjętym; np.: można wstąpić do klasy 3, wykazując, że przed 2 laty miało się uprawnienie do wstąpienia do 1 klasy, ale w takim razie kandydat obowiązany jest poddać się egzaminowi z tych wszystkich przedmiotów, które nie może się wykazać na swoim świadectwie.

Po ukończeniu 4 klasy wszyscy uczniowie bez wyjątku, i bez względu na to, jakie stopnie otrzymali z różnych przedmiotów w roku szkolnym, obowiązani są poddać się egzaminowi maturalno-dyplomowemu ze wszystkich przedmiotów 4 klasy; egzamin ten jest ścisły i odbywa się przed komisją, złożoną z nauczycieli zakładu samego pod przewodnictwem dyrektora. Ministerstwo ma prawo wydelegować na egzaminy własnego swego funkcjonariusza, w charakterze królewskiego komisarza, celem nadzoru i kontroli.

Liczba uczniów zapisanych różni się znacznie w różnych zakładach; w naszym zakładzie obecnie mamy 240, przyczem nie mamy wydziału budowy okrętów. W każdym razie liczba uczeni jednej klasy nie może przewyższać 30; gdyż w takim razie klasa rozdziela się. Mamy np. dwie III klasy na kursie kapitanów, a jedną III klasę na kursie mechaników.

Wiek przyjęcia do I klasy nie jest ustawowo ustalony, ale jest wykluczonem, wskutek wymogów co do cenzusu naukowego, aby można wstąpić do zakładu przed 14 rokiem życia.

Przy końcu każdego roku szkolnego uczniowie, którzy z poszczególnych przedmiotów otrzymali stopnie niedostateczne, muszą poddać się specjalnym egzaminom promocyjnym w terminie lipcowym, a jeśli nie złoży ich, mogą egzamin powtórzyć w terminie październikowym. O ileby nie zdołali i w tym terminie złożyć ze wszystkich przedmiotów, muszą powtórzyć tę samą klasę. Także dla egzaminu maturalno-dyplomowego jest przewidziany drugi termin, w październiku.

Abiturjenci otrzymują dyplom dla kursu, na którym byli zapisani, i mogą zaostręcać się na statkach handlowych w charakterze aspirantów na kapitana, lub aspirantów na mechanika, — lub też praktykować na stoczni, jako aspiranci budowy okrętów. Po trzech latach efektywnych pływania otrzymują dyplom kapitana dalekiego pływania lub mechaników — podczas, gdy budowniczy okrętowy kontynuuje swoją karierę w stoczniach w zależności od jego zasług i zdolności.

Rok szkolny trwa od 1 października do 15 lipca. Wykłady rozpoczynają się 16-go października i kończą się 20 czerwca. Od 1 do 15 października, i od 20 czerwca do 15 lipca odbywają się egzaminy.

Dyplom maturalny daje prawo do za-

pisania na jeden z król. uniwersytetów handlowych, aby oddać się karierze bankowej, lub w towarzystwach asekuracyjnych i armatorów i t. p., aby wstąpić do wyższej szkoły morskiej w Neapolu w celu kształcenia się na nauczyciela w zakładach morskich i w celu łatwiejszego przysposobienia się do zawodu armatora. Ten dyplom, poza tem że uprawnia do otrzymania rządowej posady, daje te same uprawnienia jak świadectwo maturalne jakiegokolwiek innego gimnazjum wyższego.

Programy królewskich zakładów morskich może Pan otrzymać we wszystkich księgarniach.

Dyrektor:

(—) Rosingol.

Pieczczę: Dyrekcja Król. Zakładu morskiego w Trieście.

List drugi, dotyczący szkoły marynarki handlowej w Pangbourne w Anglii, którą Angliacy bardzo się chlubią, napisany przez dyrektora tej szkoły komandora mar. woj. p. A. F. G. Tracy, przytaczam poniżej:

Załączam prospekt naszej Szkoły, który, jak sądzę, da Panu dobre wyobrażenie, jaki jest nasz system, i odpowie na wiele z Pańskich pytań.

Mamy siedem klas, z których najniższa jest 1-sza, a najwyższa 6-ta. Rozkład godzin, który załączam posłuży jako najlepsza informacja do wykładanych przedmiotów i czasu poświęconego im. Godziny warsztatowe są poświęcone robotom praktycznym, a po południu pozwala się pracować tam zgłaszającym się o to. Przeciętnie kwartały trwają od 12 do 13 tygodni. Kadeci mają wakacje zwyczajne jak w innych szkołach: 4 tygodnie w poscie, 7 tygodni w lecie i 4 tygodnie na św. Michała.

Obecnie nie mamy statku

szkolnego, ale spodziewamy się otrzymać go w przyszłości.

Zauważy Pan, że przedewszystkiem przygotowujemy naszych kadetów do marynarki handlowej, ale również przygotowujemy ich do król. wojennej marynarki, do król. służby lotniczej i do innych gałęzi służby wojennej. Kadeci nie przyjmują żadnego zobowiązania odnośnie wstąpienia do wyżej wymienionych zawodów i rzeczywiście są wypadki, że pewna ilość obiera cywilne zawody. Główny egzamin odbywa się rokrocznie na końcu kwartału zimowego (wielkopostnego), ale podobnego rodzaju egzaminy odbywają się też przy końcu tamtych kwartałów, i taki egzamin u odchodzących kadetów stanowi ich ostateczny egzamin, na podstawie którego otrzymują świadectwo, biorąc w rachubę także postępy podczas kursów. Dwa lata przepędzone w szkole równają się jednemu roku na morzu, według prawideł Ministerstwa Przem. i Handlu. W ten sposób nasz dyplomowany uczeń, który wstępuje do służby marynarki handlowej, ma jeszcze do wypływania na morzu 3 lata, aby uzupełnić swój cenzus. Nasza Szkoła nie stoi w żadnym związku z innymi szkołami, ale kadeci mogą zmienić swoją karierę w każdej chwili i mogą, jeśli chcą, wstąpić na Uniwersytet lub Politechnikę.

Spodziewając się, że powyższe informacje okażą się Panu pomocnymi, kreślę się

Z wysokim szacunkiem

(—) A. F. G. Tracy.

Komandor woj. marynarki królewskiej Komendant Szkoły Morskiej.

ŻEGLUGA MORSKA

FLOTA HANDLOWA I SHIPPING POOLS.

Dla handlu międzynarodowego najważniejszym środkiem komunikacyjnym jest droga wodna a to tak z powodu jej taniości, jak i umożliwienia prowadzenia handlu z krajami zamorskimi. Przewóz towarów na morzu skutecznia flota handlowa, do której należą statki, przewożące zarobkowo osoby i towary, jak również holowniki, łamacze lodu, łodzie, barki.

Wedle rodzaju siły popędowej różniemy żaglowce, parowce i motorowce (ang. Steamer). Żaglowce noszą różne nazwy zależnie od ilości masztów i żagli, jak np. pełny okręt (najmniej 3 maszty), okręty barkowe, brigg i t. d. Parowce mogą być kolowe, śrubowe albo turbinowe; ze względu na cel i szybkość mogą być parowce pospieszne, pocztowe, pasażerskie, towarowe, mieszane, specjalne (np. dla nafty, ryb) i t. d. Z okrętu na ląd przewozi się towar w zwykłych łodziach, lichterach (ang. lighter barges, niem. Evers, franc. Allége, Gabare, w Lewancie Mahone, chińskie Djumpen, w Hamburgu Ulks i Schuten). Wszystkie okręty handlowe jakiegós państwa tworzą marynarkę handlową. Ta dzieli się na żeglugę linjową (Liners), która spełnia służbę na pewnych stałych linjach i najczęściej wedle ustalonego planu jazdy, i na żeglugę wolną albo dziką (Tramp-Intermedia-

te cargo steamers), która odbywa podróże zależnie od każdorazowej potrzeby, niezwiązane żadnym planem. Żegluga handlowa może być państwowa lub prywatna. Prywatna może się opierać bądźna kapitale jednostki, bądź na udziałach, bądź nakapitale akcyjnym, co jest najczęstsze.

Wielkie spółki akcyjne okrętowe starają się posiadać jak najlepsze i jak najwygodniejsze okręty a duma narodów handlowych stara się stworzyć pod tym względem stan najbardziej kwitnący.

Walka konkurencyjna, pod względem kosztu przewozu, doprowadziła przed wojną do tego, że przewożono towary nawet niżej kosztów własnych, z czego oczywiście handel ciągnął olbrzymie zyski. Chcąc się uchronić od walki konkurencyjnej, potworzono organizacje trustowe Shipping pools, Combinations. Ta dążność do tworzenia organizacji, któraby wprowadzała jednolite warunki przejazdu, a więc dążność do międzynarodowej łączności w żegludze, przejawia się u towarzystw okrętowych już oddawna. I nic dziwnego bo żegluga ma zadania światowej natury, dlatego jest tu wskazana międzynarodowa współpraca i międzynarodowe porozumienie i muszą się indywidua, dla osiągnięcia wspólnego celu, podporządkować całości. Pierwsze porozumienie w tym względzie następuje za inicjatywą Alberta Ballina w r. 1874 między Hamburg-

Amerika L. a Norddeutscher Lloyd. Następnie konferencja w Kolonji w r. 1892 doprowadza do utworzenia Północno-atlantyckiego Związku linii okrętowych, do którego przystąpiły 3 towarzystwa niemieckie, a mianowicie: Hamburger Amerika L., Norddeutscher Lloyd, Sloman Union i 2 towarzystwa holenderskie: Holland-Amerika L. Rotterdam i Red Star L. Antwerpia. Związek ten omówił i ustalił jednolite warunki przewozu emigrantów. Czysty zysk, po opędzeniu kosztów własnych, płynął do wspólnej kasy t. zw. Pool'u. W roku 1896 przystępuje do tego związku towarzystwo francuskie Compagnie générale Transatlantique i amerykańskie American Line. Ustanowiono wtedy ceny przewozu nietylko w międzypokładzie, jak to było dotąd, ale i w kajutach. Angielskie towarzystwa trzymały się długi czas w rezerwie i dopiero w r. 1908 przystępują do wspomnianego Północno-atlantyckiego Związku, z wyjątkiem towarzystwa Cunard Line, które pozostało poza organizacją (outsider). Praktyczni Amerykanie zrozumieli wcześniej od Anglików ważność jednolitej organizacji i John Pierpont Morgan łączy 6 wielkich towarzystw amerykańskich w jeden trust (pool) pod firmą International Mercantile Marine Company o 1,034,000 tonach. Po wojnie pojawiają

się dążności, aby znów nawiązać stosunki zerwane, zwłaszcza o ile chodzi o Niemców. Niemcy zawierają umowy głównie zamerykańskimi liniami i tak w r. 1920 Hamburg-Amerika L. zawiera umowę „wspólnej służby” z United American Lines. Ta wspólna służba polega na tem, że ma być wspólnie rozważane i przeprowadzane urządzenie nowych linii, obsada linii istniejących, wszelkie szczegóły urządzenia i wyposażenia okrętów, ruchu okrętowego i t. p. W r. 1921 zawiera podobną umowę Norddeutscher Lloyd z United States Mail Steamship Company. W następnych latach zawarto różne umowy między towarzystwami amerykańskimi, niemieckimi, japońskimi, szwedzkimi, holenderskimi. Wskutek rosnących wpływów floty amerykańskiej na Atlantyku, przyszło do zaciętej walki o stawki przewozowe (east-bound-Rate), która zakończyła się w kwietniu 1922 r. konferencją wszystkich transatlantycznych linii okrętowych, gdzie stawki te podniesiono o 200 — 300%. Poza tem odbywano liczne międzynarodowe konferencje dla przeprowadzenia podziału pracy, ustalenia należytości za pobyt w zatoce, opłaty przy przepływie kanału (np. 6 franków złotych za tonę przy przejściu kanału Sueskiego) i t. d.

REJESTRACJA I POMIAR OKRĘTÓW HANDLOWYCH.

W celu utrzymania w ciągłej ewidencji wszystkich okrętów marynarki handlowej jakiegoś państwa, przeprowadza się rejestrację tychże okrętów handlowych. Flagę narodową mogą rozwinać tylko te okręty, które są wciągnięte do rejestru okrętowego. Szczegóły, jakie mają być wciągnięte do tego rejestru, są dość liczne, bo mają one dać pełne nationale okrętu i jego właściciela. O tem, że wpis do rejestru nastąpił, sporządza odpowiednia władza t. zw. list rejestracyjny albo certyfikat okrętowy który ma okręt wieźć zawsze z sobą a który ma zawierać szczegóły co do narodowości okrętu, co do jego prawa jazdy i co do stosunków własności tegoż; jest więc on paszportem okrętowym. Prócz tego musi się na okręcie znajdować spis całej załogi t. j. kapitana marynarki i wszystkich osób, zatrudnionych na okręcie, z podaniem ich stosunku służbowego, a wreszcie księga wyplat dziennych i spis towarów wiezionych (manifest okrętowy). W Polsce reguluje to Ustawa z 28/V 1920 (Dz. U. Nr. 47) o polskich statkach handlowych morskich i Rozporządzenie z 18/I 1921 (Dz. U. Nr. 10), o rejestrze statków handlowych morskich. Rejestr statków handlowych morskich prowadzi wydział rejestracji przy sądzie powiatowym w Wejherowie.

Pomiar okrętów handlowych odbywa się w tym celu, aby oznaczyć pojemność okrętów i z tego oznaczyć zdolność ładunkową okrętu, gdyż ta opiera się przede wszystkim na pojemności. Również od pojemności okrętu zależy wysokość różnych opłat kanałowych i portowych. Pomiarowi podlegają wszystkie wewnętrzne ubikacje okrętu, jako też wszystkie trwałe nadbudówki. Przy pomiarze okrętów rozróżniamy dwie wielkości, a to: 1) pojemność brutto (ang. Gross tonnage, amer. Total tonnage, franc. Tonnage brut, niem. Brutto-Raumgehalt), która podaje pojemność wszystkich ubikacji okrętowych i 2) pojemność netto (ang. Register tonnage, franc. Tonnage net), którą się otrzymuje przez odjęcie

od pojemności brutto pomieszczenia załogi, jako też ubikacji, przeznaczonych dla maszyn, kotłów i węgla (32 — 37% tonażu brutto). Pojemność brutto i netto podaje się bądź to w metrycznych, bądź to w angielskich miarach, albo też w obu równocześnie. Przy zastosowaniu metrycznych miar, podaje się pojemność w metrach kubicznych, a przy angielskich w tonach rejestrowych. (Tona rejestrowa = 100 ang. stóp kubicznych = 2.83 m³, zatem 1 m³ = 0.353 brytyjskich ton rejestrowych).

O każdym pomiarze sporządza władza pomiarowa list wymiaru (ang. Certificate of Register) wedle pewnego przepisane formularza, który również ma kapitan okrętu wieźć ze sobą. Umowy międzynarodowej co do sposobu pomiaru niema jeszcze, przyjęto jednak powszechnie system mierniczy angielski Moorsoma.

Zdolność załadowcza okrętu (capacity) wynika z pojemności i nośności maximum towarów ciężkich. Towary bowiem transportu morskiego dziela się na towary ciężkie (Dead weight albo heavy goods, franc. marchandises de poids) i towary lekkie (Light cargo albo measurement goods, franc. marchandises de cubage). Za towary ciężkie uważane są towary, których 1 ton weight nie zajmuje więcej przestrzeni niż 40 angielskich stóp kubicznych (1.1 m³), zaś za towary lekkie takie, które z powodu mniejszego ciężaru zajmują więcej miejsca, a nie wedle ciężaru. Zdolność załadowcza dla towarów ciężkich (Dead weight capacity) wyraża się w tons weight, dla towarów lekkich (Cubical capacity) w tons measurement. Dla obliczenia zdolności załadowczej obowiązują postanowienia Merchant Shipping act z roku 1894. Podstawą dla oznaczenia zdolności ładunkowej stanowi objętość netto (Register tonnage).

KLASYFIKACJA OKRĘTÓW HANDLOWYCH.

Jakość okrętu handlowego, a mianowicie jego siła, wyraża się przez t. zw. klasę, którą się ustala zależnie od wieku, sposobu budowy i zdolności przewozu. Oznaczenie klasy okrętu nazywa się klasyfikacją okrętu, a te zakłady, które to przedsiębiorą, instytucjami klasyfikacji okrętów.

Instytucje te powstawały z biegiem lat w miarę potrzeby samorzutnie w drodze inicjatywy prywatnej, stąd zazwyczaj nie są one instytucjami rządowymi, stworzonymi przez ustawy państwowe, lecz zakładami prywatnym, opartymi głównie na zaufaniu.

Największymi instytucjami klasyfikacji okrętów są angielski i francuski; angielski Lloyd's Register of British and foreign Shipping w Londynie, założony w r. 1834 i francuski Bureau Veritas w Paryżu. Prócz tego istnieją jeszcze następujące instytucje: Germanischer Lloyd w Berlinie, włoski Registro Italiano w Genui i amerykański United States Record of American Shipping w Nowym Jorku, Nederlandsche Vereeniging w Amsterdamie, Norske Veritas w Chrystjanji i Veritas Hellénique w Atenach. Te instytucje, a zwłaszcza trzy pierwsze, mają we wszystkich najważniejszych portach świata swych mężów zaufania, którzy wzywają wypróbowanych i znanych techników okrętowych, gdy chodzi o klasyfikację jakiegoś okrętu. Każdy z tych instytucji ma swe własne, ściśle regula-

miny, wedle których rzeczoznawcy tych instytucji badają dokładnie okręt, mający być klasyfikowany, pod względem wieku sposobu budowy, materiału użytego przy budowie i t. d. Plan budowy każdego nowego okrętu musi być przedłożony naczelnikowi instytucji. O rezultatach takiego badania prowadzi każdy z tych instytucji własny rejestr, do którego wciąga się każdy klasyfikowany okręt ze wszystkimi odnośnymi danymi. Właściciel okrętu otrzymuje po przeprowadzonej klasyfikacji świadectwo klasyfikacyjne (a test) w dwu egzemplarzach, z których jedno zatrzymuje właściciel okrętu, a drugie kapitan wiezie z sobą. Te świadectwa klasyfikacyjne są uznane przez wszystkie sądy i tworzą w razie wynikłego procesu np. o awaryję, czy najem, podstawę do rozstrzygnięć. Prócz tego odgrywają one ważną rolę przy wynajmie (Charter) i ubezpieczeniu okrętu. Instytucje klasyfikacyjne podają co roku te rejestry do publicznej wiadomości.

Wymienione wyżej instytucje klasyfikacyjne dziela okręty klasyfikowane na 2 grupy: a) z drzewa i b) z żelaza lub stali. Każda z tych grup dzieli się pod względem jakości na 3 kategorie czyli klasy, a każda z tych klas znów na 2 poddziały. Dla oznaczenia tych klas używają te instytucje pewnych ustalonych znaków, złożonych z liter i cyfr powszechnie znanych. Brytyjski Lloyd ma np. następujące klasy: 100 A₁, przyczem 100 oznacza najlepszy system, 95 A₁ oznacza, że przecięcie i grubość są o 5% niższe, niż przy 100 A₁, 90 A₁ i t. d. aż do 75 A₁. Klasyfikacja taka jest tylko na pewną ilość lat, po których, jak i po każdej awarii okręt mus być poddany ponownemu zbadaniu (survey) i może być nawet zdegradowany do niższej klasy. Termin tego badania wynosi od 2 — 4 lat i jest już zazwyczaj podany w samem oznaczeniu klasyfikacji¹⁾. Prócz zwykłych klas są jeszcze pewne określenia dla wyrażenia pewnych specjalności okrętu²⁾. Wreszcie pewne znaki wyrażają, dla jakiej podróży okręt się nadaje³⁾.

MANIFEST OKRĘTOWY. KSIĘGA ŁADUNKOWA. POKWITOWANIE ZAŁADOWANIA.

Każdy okręt handlowy, który jedzie z portu krajowego do zagranicznego lub odwrotnie, musi wieźć z sobą manifest, t. j. spis załadowanych towarów, podpisany własnoręcznie przez kapitana okrętu. Manifest ten musi być przedłożony w urzędzie celnym portu przybycia i ma zawierać nazwę miejscowości, gdzie towar załadowano i dokąd ma być przewieziony, nazwę i wielkość okrętu, jego port ojczysty, liczbę i znaki znajdujących się na statku pakietów, skrzyń, bal, albo innych form opakowania, dalej ciężar, ilość i gatunek załadowanych towarów, jako też t. zw. Paccotiglia, t. j. te towary, które bierze z sobą kapitan okrętu albo załoga okrętowa na własny rachunek, zaprowiantowanie okrętu, a wreszcie szczegółowo wyliczone papiery wartościowe znajdujących się na okręcie podróży. W poszczególnych państwach istnieją specjalne przepisy ustawowe, zawarte w t. zw. Ordynacji manifestów okrętowych, odnoszące się do wypadków, kiedy manifest

¹⁾ Np. przy niem. Lloydzie 100 A₁ oznacza, że badanie odbywa się co 4 lata.

²⁾ Tak np. Bureau Veritas krzyżykiem (†) oznacza, że budowa okrętu odbywała się pod nadzorem fachowo wyszkolonego urzędnika instytucji.

³⁾ k = male tury przybrzeżne; K = wielkie tury przybrzeżne; Atl = Atlantyki; Indyjski i Cichy ocean; L = daleka podróż; E = wzmocnione ściany dla podróży wśród lodów.

jest niepotrzebny i t. d. Manifest w transportach okrętowych jest tym samym dokumentem, co deklaracja cłowa w transportach kolejowych i stanowi on w porcie przeznaczenia podstawę do formalności cłowych.

Księga ładunkowa jest to księga jaką ma prowadzić oficer dyżurny, albo sternik okrętu, który odbiera nadawane na okręt towary. Księga ta zawiera dokładny spis wszystkich załadowanych towarów i na podstawie tejże zestawia się manifest.

Pokwitowanie załadowania albo przyjęcia (Récépissé, Matés-Receipt) jest to wyciąg z księgi ładunkowej, w którym oficer dyżurny lub sternik potwierdza nadawcy odebrane towary. Na podstawie tego pokwitowania wypełnia następnie linja okrętowa lub korespondent statku konosament, o którym będzie mowa niżej. Kwit załadowania jest więc tylko prowizorycznym dokumentem, ważnym do podpisania konosamentu. Opiewa on au porteur,

gdyż wedle europejskiego prawa handlowego każdy posiadacz tego kwitu jest legitymowany do żądania od kapitana podpisu konosamentu. Kapitan okrętu jest takim receptem swego sternika bezwarunkowo związany i odpowiada za załadowany towar wedle szczegółów, podanych w recepisie.

Pokwitowanie przyjęcia odgrywa dość znaczną rolę, zwłaszcza w handlu eksportowym. Eksporterzy żądają często od spedytora nie konosamentu, lecz tego pokwitowania i wymieniają go następnie sami w towarzystwie okrętowej konosament, aby w ten sposób ukryć przed spedytorem szczegóły przesyłki. To pokwitowanie może być czyste (clean receipt) albo zapisane (foul receipt).

Gdy mianowicie oddany towar jest gdzie uszkodzony i to szyper stwierdzi, otrzymuje nadawca pokwitowanie załadowania, nie czyste, lecz z uwagą, w której brak czy wadę wyraźnie się wymienia, np. skrzynia uszkodzona, beczka cie-

kąca i t. p. Gdy nadawca otrzymał takie foul receipt, może następnie dostać tylko konosament z uwagą, co ma wielkie znaczenie przy udzielaniu zaliczki, bo nie można go dołączyć do traty dokumentowej. Czasem mimo widocznych zewnętrznie wad towaru, wystawia się czysty konosament, aby go łatwiej dalej można było przenieść. Dzieje się to wtedy, gdy nadawca podpisuje dokument t. zw. letter of indemnity, w którym zwalnia szypra od odpowiedzialności za wszelkie szkody, jakiby wyniknąć mogły z tego powodu, że wystawił konosament czysty clean bill a nie foul bill.

Samo ładowanie, ustawianie towaru, jest dość trudne i są używani do tego specjaliści Stevedors, którzy wedle pewnego planu ładują. Muszą dbać o to, aby towar nie zajął niepotrzebnie zbyt wiele miejsca, aby nie zetknął się z wodą morską na pokładzie okrętu i t. p.

DR. K. PUTYNIĄK-SANECKI.

ROZBUDOWA FLOTY PODWODNEJ WE FRANCJI

Francja ostatnimi czasy duży nacisk kładzie na rozbudowę floty podwodnej, ze względu na doniosłe znaczenie, jakie posiadają łodzie podwodne podczas wojny.

Obecna flota podwodna francuska, można śmiało powiedzieć, jest chlubą tego państwa. Jednak Francuzi nie poprzestają na istniejącym składzie swej potężnej floty podwodnej, a wciąż uzupełniają ją nowymi jednostkami, które są ostatniem słowem techniki. Przy projektowaniu nowych łodzi przyjmuje się doświadczenie wojny światowej. W chwili obecnej we Francji buduje się 4 nowe łodzie podwodne krążowniki po 3000 ton pojemności, oraz kończona jest budowa 3-łodzi podwodnych o pojemności po 1500 ton typu „Requin”, który jest najlepszym według przypuszczeń Francuzów. Do końca roku 1927-go ma być wybudowanych jeszcze 7 takich samych łodzi podwodnych, a wtenczas ogólna liczba ich wyniesie 16 sztuk.

Łodzie podwodne typu „Requin” posiadają maszyny o 2,900 sił, nadwodna szybkość ich wynosi 16 mil morskich (czyli, że koło 30 klm. na godzinę), szybkość zaś łodzi w stanie zanurzonym, czyli pod wodą — mil morskich (18,5

klm.) na godzinę. Uzbrojenie tej łodzi składa się z 10 aparatów torpedowych i jednego 35 ctm. działa (podobnego kalibru działa posiadają już 2 łodzie angielskie oraz 3 amerykańskie). Bojowy zapas torped składa się z 16 torped, natomiast zapas paliwa i prowiantu łódź ta może zabrać tyle, że wystarczy jej na 30 dni pływania, bez uzupełnienia jakichkolwiek bądź zapasów, w którym to czasie łódź podwodna może przepłynąć przestrzeń o długości 7.000 mil morskich (prawie 13.000 km.).

Podczas prób łodzie te okazały się bardzo przydatne do przeprowadzenia ataku, najbardziej posiadające zalety morskie i zwrotność, oraz niezastąpione w operacjach na dalekich odległościach od swoich baz.

Łodzie podwodne typu „Gustave”, „Zédé” i „Néréide”, posiadające większą szybkość, która dochodzi do 20 mil morskich na godzinę, zostały wybrakowane przez Francuzów, gdyż nie posiadają one zalet morskich i są niedostatecznie uzbrojone. Według opinii rzeczoznawców Francja powinna posiadać większą ilość łodzi podwodnych mniejszego tonażu aniżeli mniejszą ilość dużych podwodnych krążowników.

Oprócz tych łodzi podwodnych Francja rozpoczęła budowę 2-łodzi zastosowanych do stawiania min, a do roku 1929-go mają być wybudowane jeszcze 4 takie same stawiacze min. Obecnie flota francuska posiada tego typu łodzi podwodnych 4, z nich 2 zabrane po wojnie od Niemców, drugie zaś 2 są własnej budowy. Każda z tych łodzi podwodnych może zabrać po 42 miny morskie.

Dla praktycznego wyszkolenia personelu w stawianiu min z łodzi, zastosowane są łodzie mniejszego tonażu.

W dalszym ciągu budowane są łodzie podwodne o pojemności 600—700 ton z szybkością 9—14 mil morskich na godzinę oraz posiadające VII aparatów torpedowych. W 1920 roku takich łodzi było wybudowanych 6, w 1923 również tyle. W ciągu 1926 roku projektuje się wybudowanie 12 łodzi podwodnych typu Sirene, które są nadzwyczaj zwrotne i mogą bardzo szybko zanurzać się pod wodę i to na znaczną głębokość.

Naogół zaś francuska flota podwodna obecnie składa się z 54 łodzi podwodnych, oprócz tego w budowie są i w projekcie budowy jest jeszcze 13 łodzi, co razem wyniesie 67 łodzi podwodnych.

NOWE ŚRODKI RATUNKOWE NA ŁODZIACH PODWODNYCH

Częste katastrofy łodzi podwodnych, które ostatnimi czasy wydarzyły się, pobudziły do obmyślenia nowych środków, mogących lepiej zabezpieczyć pływanie łodzi podwodnej.

W Anglii jest już nowy sposób sygnalizacji o awarii łodzi podwodnej, który może jednocześnie służyć do szybkiego podniesienia samej łodzi.

Dotychczas dla wskazania miejsca zatonięcia łodzi podwodnej egzystowały następujące sposoby:

1) wypuszczenie zapomocą różnych aparatów alarmowych pływaków z zawiadomieniem o awarii,

2) wypuszczenie torpedy i przyczepienie do niej zawiadomienia,

3) wypuszczenie z łodzi na powierzchnię wody smarów, które tworzą ogromną plamę,

4) wypuszczenie powietrza, które wychodząc na powierzchnię wody, tworzy duże pęcherze,

5) stukanie po kadłubie łodzi,

6) dźwięczne sygnały podwodne.

Do tych środków obecnie dochodzi nowy sposób.

Na kadłubie łodzi podwodnej przymocowują jedną lub kilka pływających boi, mających długą i cienką linkę. Koniec tej linki złączony jest z grubą liną, która może być użyta do ewentualnego podniesienia łodzi. Gruba lina jest specjalnie ułożona na powierzchni kadłuba łodzi, a jej jeden koniec przymocowany do kadłuba. W razie awarii łodzi podwodnej boja może być wyrzuconą na powierzchnię wody. Boja na powierzchni wody jest lepiej widoczna niż wypuszczony pływak alarmowy, lub pływająca torpeda, przez co zyskuje w porównaniu z temi środkami.

Okręt, który przybędzie na pomoc zatoniętej łodzi podwodnej, podnosząc boję, może bez pomocy nurków rozpocząć pracę nad podnoszeniem łodzi, o ile zaś na powierzchni wody będzie wypuszczonych kilka boi, praca nad podniesieniem będzie łatwiejsza i szybsza. Do boi tej jest przymocowany kabel telefoniczny z aparatem, umożliwiający pro-

wadzenie rozmowy z załogą zatoniętej łodzi.

Dla sygnalizacji w nocy boje mogą być zaopatrzone w specjalne elektryczne latarnie, dzięki czemu umożliwią dojrzenie ich z dalszej odległości.

Brak powietrza czystego dla oddychania dotychczas uniemożliwiał dłuższy pobyt łodzi podwodnej w stanie zanurzonym. I na tę przeszkodę konstruktorzy angielscy wynaleźli nowy środek. Skonstruowali nowy aparat „Ozonator”, który oczyszcza powietrze zepsute. Zapomocą elektromotoru „Ozonatora” wytwarzany jest z zepsutego powietrza gaz ozon, który oczyszcza atmosferę w łodzi. Doświadczenie wykazało, że wystarczy 2—3 minutowa działalność „Ozonatora” dla oczyszczenia powietrza w dużym pokoiu.

Wynalazek ten da możliwość łodziom podwodnym znajdowania się dłuższy czas pod wodą, co zapobiegnie niebezpieczeństwu zaduszenia się załogi łodzi z braku świeżego powietrza.

J. BOREYKO.



A. Prévot-Valéri: Na brzegu Normandji podczas przyływu morza.

ZA KRÓLA ZYGMUNTA

(NOWELA ODZNACZONA NA KONKURSIE L. M. R.).

Działo się w Septembrze miesiącu, roku Pańskiego 1626.

Hetman wszech sił morskich Rzeczpospolitej Arend Dickmann, wieloma znamienitymi oficerami otoczony, siedział w kasztele okrętu admirałskiego „Święty Jerzy”, słuchając z uwagą raportu imci pana Magnusa, kapitana dwudziestodziałowego statku Jego Królewskiej Mości „Tygrys”.

Tak tedy — prawil ów kapitan — pozwolni rozkazom Waszych mościów, opuściliśmy w wigilję świętojańską port Gdański i idąc pod wszystkimi żaglami, mineliśmy trzeciego dnia o świcie Borendholmie, poczem zluzowawszy „Króla Dawida”, który to okręt, syt sławy i łupów, do Ojczyzny powrócił, rozpoczęliśmy z pomocą boską ku chwale Jego Królewskiej Mości, a z nią także dla nas kaprów korzyścią, pracować. W niespełna dwie niedziele nabraliśmy moc wszelakiego dobra, jako że los nam szczęścił i nie jedna szwedzka szkuta legła z potrzaskanymi burtami na dnie morskim.

Tak to lawirując a walcząc, zaszliśmy aż w okolice pięknej wyspy, Rugją zwanej, i stanęliśmy w ustronnej zatoce, odgrozionej od ładu wysokimi skałami. Tam wysiadłszy na brzeg w celu odnowienia zapasu wody i żywności, dowiedzieliśmy się od miejscowych rybaków, że w położonej opodal krycie stoi na kotwicy jakiś cudzoziemski okręt.

Ciekaw co zacz, wdrapałem się na skałę i przez perspektywę dojrzałem ów okręt, pomny zaś rozkazów Waszych Mo-

ściów, postanowiłem o świcie wypłynąć na morze i stwierdzić zbliżenie, jaką wiesz banderę.

Tako też się stało. Wraz z jutrenką podnieśliśmy żagle a w godzin trzy potem dryfowaliśmy przy wejściu do kryki. Okręt okazał się galjotą szwedzką o dwunastu działach, to też wnet nakazałem manewr dla zbliżenia się do niej. Zaledwie jednak podeszliśmy na dwa strzały ze śmigownicy, zażrzmiały wojenne rogi i białe smugi dymu wykwitły z boków szweda, podczas gdy błękitna z złotym krzyżem bandera rozwinęła się dumnie na rufie i masztach.

Rozkazałem bić co tchu z dział i zwróciłem „Tygrysa” w ten sposób, aby zmieniwszy hals po salwie sztabortowej, podejść bakortem i, oddawszy drugą salwę, wziąć galjotę abordażem.

Jednak — zanim to się stało, nie małą szkodę wyrządziły nam pociski wroga: boki „Tygrysa” podziurawione były jak rzeszoto, przedni maszt podcięty szczęściem runął za burtę, poległo też kilku dobrych pachołków, którzy nie bacząc na ogień przecinali liny fok-masztu, by uwolnić odeń okręt. Wreszcie zwarliśmy się potężnie, zawadzając bokiem o burszpryt przeciwnika.

Wówczas to ów, przydzielony rozkazem królewskim na „Tygrysa”, młody szlachcic nazwiskiem Zakaszewski, niebacznym strzałom z arkabuz i wszelakiej innej broni, nie czekając aż majtkowie rzucą abordażowe drabiny, skoczył na szweda z szablą w jednej a pistoletem

w drugiej ręce. Aż mnie dziw zdjął, skąd w nim tyle animuszu wezbrało, jako że uprzednio całe niedziele leżał w kasztele, na nic niebacznym, jeno od boleści morskiej srodze turbowan. Ale ponoć nikt nie ujdzie swemu przeznaczeniu, a tu jeszcze krew szlachetna w młodym rycerzu zagrała i uniosła go w żar bitwy.

Usługę oddał nam znaczną, gdyż zaraz dwóch arkabuzjerów i oficjera rozciągnął, poczem skoczył za nim nasi albardnicy i sroga walka zawrzała na całym pomoście. Szwedów było sporzej, niż naszych, więc też bronili się zawzięcie. Ale niemasz to, jak kaper, gdy nadzieja bogatych łupów odważy w nim rozpali. We dwa pacierze wymieciono Szwedów z przedniego pomostu galjoty, poczem zdobyte dwa małe działka kazałem wyrzucić na kasztel. Widać zależało im na zdrowiu pasażerów, których, jak się okaże, sporo znacznych było na okręcie, bo zaraz po pierwszych strzałach wywieśli białą płachtę. Aż mnie dziwno było, że tak małym sumptem zdobyliśmy tak potężną nawę. Dopieroż gdy się okazało, że w kasztele jest księżniczka baponcka, udająca się w podróż do Szwecji, a z nią kilka pięknych a dobrze urodzonych dam, zrozumiałem dłaczego kapitan szwedzki chciał dalszego krwi rozlewu uniknąć. W mig zarządziłem, aby część rozbrojonej załogi szwedzkiej przeszła na „Tygrysa” i zajęła się nastawieniem obalonego masztu, poczem podjąłem lustrację zdobytego statku. Księżniczki nie widziałem, bo zamknęła się w kasztele i jedynie przez jedną ze starszych dam zapytać

raczyła co zacz jesteśmy i co uczynić zamierzamy. Odparłem, że w służbie Najjaśniejszego króla Polskiego będąc, gominymy za okrętami krajów nam nieprzyjaznych, i, że obowiązkiem moim jest ja, księżniczkę baponcką, z należną wysokiemu urodzeniu czcią i uwagą przed oblicze mego Pana sprowadzić.

Po ukończeniu lustracji zawołałem Zakaszewskiego i w te doń przemówiłem słowa:

Mości chorąży! Pierwszy nogę na nieprzyjacielskim okręcie postawił, słusznie więc należy ci się, abys na nim pozostał. Mianuję cię tedy ja kapitan Magnus po Bogu i Królu władca „Tygrysa” — kapitanem i takimż władcą zdobytej galjoty szwedzkiej „Corona”. Zaczem urząd swój sprawuj ku chwale Jego Królewskiej Mości i na największy Ojczyzny pożytek!

Rzekłem i pozostawiwszy mu trzydziestu moich ludzi ze sternikiem Kąkłem na czele, oraz część majtków „Corony”, nakazałem trzymać kurs wślad za „Tygrysem”.

Zaraz po naprawie masztu wyruszyliśmy ku ojczyzynom brzegom. Jednak aura nam nie sprzyjała, bo i wiatry były zmienne i flukta niespokojne. Obawiałem się, jak tam mój szlachcic da sobie rady z galjotą, ale on, jak się potem okazało, przesiadywał zawdy w kasztele u księżniczki, a nawą kierował stary Kąkiel, sternik odważny a pewny.

Pięć dni byliśmy już na morzu walkę srogą z żywiołami tocząc, gdy pewnego wieczoru doleciał mych uszu huk wystrzału działowego. Przekonany, że to „Corona” wzywa pomocy, rozkazałem lec w dryf i zapalić pochodnie, jednak „Corona”, której światła widzieliśmy na jakieś ćwierć mili z nami, miał przybliżyć, zdawała się uciekać w kierunku przeciwnym. Zaniepokojony kazałem rozwinąć wszystkie żagle i niebaczny na porowy sztormu pomknąłem wślad za galjotą. Dogналиśmy ją po północy jako że mniej chyłka była od „Tygrysa”, a i manewrowali nią niesporo. Wnet też okrzyknąłem ich przez tubę, ale w respons ino kulę działową nam posłano. Sądziłem, że w mroku nas nie poznali, ale po kilku dalszych strzałach zrozumiałem, że to sprawa czarta i że zapewne Szwedzi przez jakiś podstęp znów owładnęli okrętem.

Nie pozostało nic innego, jak dokonać abordażu i z bronią w ręku przekonać się, czemu tak dziwne zmiany przypisać należy. Wobec nocy i rozszalałych fluktów, postanowiłem jednak czekać świtu, trzymając kurs narówni z galjotą a poza doniosłością jej harmat.

O świcie fala, miał legnąć, wzmogła się jeszcze, a nadomiar złego majtek z bocianiego gniazda dał znać, że przez bakort z przodu widać wiele żagli. Mogła to być jedynie eskadra szwedzka, myszkująca za nami, to też z żalem musiałem poniechać pościgu i wydać te kilka dziesiątków moich ludzi na łup Szweda, dbając o to, aby ocalić resztę, oraz powierzony mi przez króla okręt. Jeśli Waszmościowie uważacie, że źle uczyniłem odbieżawszy wroga, tedy odpowiedziałność tę przyjmuję i wszelkiej karze poddam się chętnie.

Tu kapitan Magnus spojrzął po zgromadzeniu, nikt jednak głosu nie podniósł, uważając snąc, że dobrze czynił, więc też po chwili dzielny ów żeglarz prawil dalej: Różne odład przechodziłmy losu koleje, aż schwytawszy zeszłej niedzieli na wysokości Helu czterodziałową skutę szwedzką do Królewca zdążającą, natknąłem się wśród wziętych

jeńców na oficjera, którego zapamiętałem sobie jako należącego ongi do załogi „Corony”. Ten wzięty na spytki i należycie żelazkami przypieczon, wyśpiewał mi dopiero całą dalszą historję owej galjoty i jej nowego kapitana.

Otóż ku wielkiemu memu zgorzeniu okazało się, że młody Zakaszewski wszedł rychło w konszachty z księżniczką baponcką i jakimś czarami a kunsztami miłosnemi skaptowan, nietylko że onej księżniczce we wszystkim powolnym być obiecował, aleć rękę zbrodniczą na własnych braci podniósł, zdradziwszy w ony sposób swego Króla i Ojczyznę, za co słusznie surowa kara należyć się winna.

Owej pamiętnej nocy szlachcic ten podstępem uzbroił zapartych w dole okrętu Szwedów, poczem cichaczem wypuścił ich na międzypokład, gdzie pomordowali czterech stojących na warcie muszkietników i część straży w cekhaucie śpiącą. Dopieroż reszcie naszej załogi, wyrzucawszy w pierw na nią rury muszkietów, obwieścić kazał, że kto bez zastrzeżeń w służbę Jego Książęcej Mości księżniczki Dwuchmostów iść się godzi, temu po przyjeździe do Szwecji podwójna lafa wyplaconą zostanie a i wszelaki inny dobrobyt zapewniony będzie. Ale tylko trzech puszkarzy Niemców na służbę tę przystało, reszta zaś, pomna łask i dobrodziejstw Najjaśniejszego Pana, a także honorowi kaperskiemu wier-na, wręcz oświadczyła, iżę nowej służby nie pragnie, dopóki z starej zwolnioną nie będzie. Na co Zakaszewski rozkazał żołnierzy i majtków zakuc w żelaza i rzucić do turmy, zachowując ino kilku, którzy pod grozą muszkietów do szwedzkiej załogi włączeni zostali. Jeden tylko sternik—mój wierny Kąkol—zmylił czujność trabantów i wyrwawszy lont stojącemu przy harmacie kanonierowi, przyłożył go do zapalu. Ten to właśnie wystrzał usłyszeliśmy na „Tygrysie”; cóż, kiedy nie w ludzkiej było mocy przyjąć im z pomocą. To też biedny Kąkol padł z roztrząskaną czekaniem głową, a jego rozbrojeni towarzysze poszli w łańcuchy. Tedy radość zapanowała wielka wśród Szwedów, że tak szczęśliwie z opresji ująć zdołali, nazajutrz zaś napotkawszy eskadrę admirała Stiernskölda, szczęśliwie wraz z nią do Karlskrony przybili, gdzie księżniczka baponcka z należnem jej wysokiemu urodzeniu honorami przyjętą została.

Zaraz po przybyciu do portu zgraja usłużnych dworaków obstała ową księżniczkę, poczem bogata kolaska powiozła ją do pałacu. Napróżno nasz szlachcic starał się do niej przystąpić. Odsunięto go, jakby umysłnie, a że nie miał konia, więc też i biec za kolaską było mu niesporo. Markotny zawrócił tedy ku galjocie, sądzac snąc, że przedź czy później księżniczka o nim wspomni, gdy wtem, jak mi Szwed zeznał, czterech rośłych trabantów pochwyliło go, zanim do miecza sięgnąć zdołał, związało i tak sponiewieranego na pokład okrętu admirałskiego „Upsala” sprowadziło. Tamże w ciemnym turmie osadzony został ku pośmiewisku Szwedów, którzy go przekpiwali, iżę kochankiem, lubo zgłota mężem księżniczki królewskiego domu pragnął zostać. Ów zaś z początku miał się srodze, jakąś intrvę, czy inny gwałt bez wiedzy księżniczki poczęty sponujac. Ja zaś tuszę, że widać księżniczce chodziło, aby niewygodnego świadka ostatnich dni podróży usunąć, obawiając się, że ten snadnie o różnych konfiden-ciach, czy amicycjach prawić ze szkoda dla jej książęcego honoru może. Dopiero po dłuższym czasie nasz chorąży po-

dejrzewać zaczął, że go ino białogłowa ta na dudka wystrychnąć raczyła i że już żadnych fruktów ni błogości ze swej niecnej zdrady osiągnąć nie zdoła.

Którejś nocy — prawil mi dalej ów szwedzki oficjer, — przesadzono chorążego z „Upsali” na ową, później przez „Tygrysa” pojmaną skutę, która, wnet kottwicę podniósłszy, na pełne wypłynęła morze.

Tamże dowódca skutwy odczytał rozkaz królewski, jako że jeńca należy szybko i bez hałasu na tamten świat wyprawić. Tedy jeden z oficjerów rozciął mu więzy i zapowiadając, że wnet wolnym będzie, do kapitańskiego stołu zaprosił, gdzie kielichy raz i drugi za zdrowie Jego Królewskiej Mości Króla Szwedzkiego i księżniczki baponckiej spełniono. Szlachcic nasz zaś pił chciwie, sądząc, że oto złe czasy się skończyły i że może znów do łaski przywrócon będzie. Nie spostrzegł więc, że chytry Szwed do wina okrutnej mu dolał trucizny, to też wnet po owej uczcie padł, jak rażony piorunem, i rychle ducha wyzionął, zaczem za bur-tę z kulą harmatnią u nogi wyrzucony został. Tak oto — żołnierz niegdyś dzielny i sprawie polskiej oddany, zginął śmiercią haniebną, za przyczyną jednej tylko słabej białogłowy, dla której wdzię-ków Króla i Ojczyzny swej odbiezał.

Tu skończył kapitan Magnus i, otarłszy pot z czoła, spojrzął po obecnych, zali relację jego aprobuja i wyrzutów jakich czynić nie będą, zaczem skłonił się i do wyjścia zmierzał. Nim jednak to uczynił, komisarz królewski do spraw morskich Imci pan Jan Wendel i to odezwał się słowa: Mości kapitanie! Wielką na te czasy okryłeś się sławą, chwały Królewskiemu Imieniu i Ojczyźnie przysporzywszy. Niech cię tedy nie trapi los onych kilku nastu majtków w niewolę szwedzką opadłych, gdyż łatwo nam ich na twych ostatnich jeńców wymienić przyjdzie. Żal mi ino owego nieszczęśnika, co przez przewrotną kobietę zbałamucon, z drogi obowiązku i honoru tak łatwo nawrócił, delicje onej Kapui, nad wszystko inne ceniąc. Jakoż i okrutnie ukarany został, coby go też i nie minęło, gdyby w nasze miał popaść ręce. Snadniebym go wówczas na wielkiej rei głównego masztu obwiesić kazał. Co że się nie stało, niech Bogu Wszchemocnemu będą dzięki, albowiem wolę dzielnych, jako ty, kapitanie, marynarzy nagradzać, niż zdrójców wieszac. To też Króla i Pana naszego miłościwego o twoich przewagach uprzedzić nieomieszka. Waszmościom zaś tu wszystkim zebrany nad losem owego nieszczęśnika zastanowić się radzę, jako że najlepszy kawaler łatwo w sidła białogłowy popaść i pogrążon być może z niemalym dla honoru rycerskiego uszczerbkiem. Niedarmo Ewa skusiła Adama i do kobiety szatan łatwy miewa przystęp. Zakonotujcie to sobie Waszmość Panowie, aby na przyszłość jakiej podobnej przygody ze szkoda dla honoru lub żywota nie zaznać.

Skończył i prawicę swą do kapitana Magnusa wyciągnął, zaczem admirał Dickman, zdrowie Królewskie wzniosłszy, wszyscy ochoczo spełnili kielichy, w powodzenie oręża polskiego na Bałtyku dufni.

Jakoż w rok później, pod Oliwą admirał Dickmann na czele okrętów królewskich pobit eskadrę szwedzką na głowę, a chociaż sam poległ, to jednak chwały nieśmiertelnej banderze Rzeczypospolitej Polskiej przysporzył.

JULJAN M. GINSBERT

LEGENDA MAZURSKA

Kiedy to było — nikt nie pamięta.

Grózkowi¹⁾ powiadał to ociec, a temu znów dawno spoczywający na zapomnianem cmentarzysku—dziad, który z Jańsborskiej puszczy tratwą pono woził bierzwiona świerków, modrzewi i dębów do Królewieckiego portu.

Żył wonczas wśród przestworzy sinego morza dziwny twór boski. Ludzką miał postać — zrodziła go jednak Toń Morska — ojcem mu był Szum Wód.

Do belki stuletniej przywarty zmierzyl on wzdłuż i poprzek niezbadane obszary mórz.

Nie lękał się burzy ni piorunów, wzbijał się hen wysoko na grzbiety bałwanów z takim samym spokojem, z jakim, kołysząc się bezpiecznie po błękitnem przestworzu oceanu, wpatrywał się w lazurową kopułę niebios.

Nie wiedział — co strach i trwoga, czuł się panem żywiołu — nie znał nad sobą potęgi ni władzy.

Razu pewnego spieniona burzą fala wyrzuciła bierzwiono-łódź wraz z żeglarzem na piaszczyste wybrzeże.

Rybak, co w obawie przed żywiołem pośpiesznie uprzętał na brzegu swe sieci, ujrzał dziwnego przybysza.

Przeżegnawszy się, pośpieszył na pomoc, mniemając, że to rozbitek nieszczęśliwy.

Nieznamy nie rozumiał ludzkiej mowy, belkotał jeno coś niewyraźnie.

Rybak litościwy zabrał go do swej chaty, nakarmił, przydział, zatrzymał w gościnie.

Mijały dni.

Przybysz jął pojmować słowa doń kierowane, sam wkrótce mówić począł.

Dowiedział się tedy rybak pobożny, że gość jego żył dotąd w ciemności, że nie znał Boga, ni potęgi Jego.

I zaczął nauczać poganina zasad wiary i obowiązków względem Stworzyciela i bliźnich, nauczył go słów pacierza.

Syn morza nie pozostał obojętny.

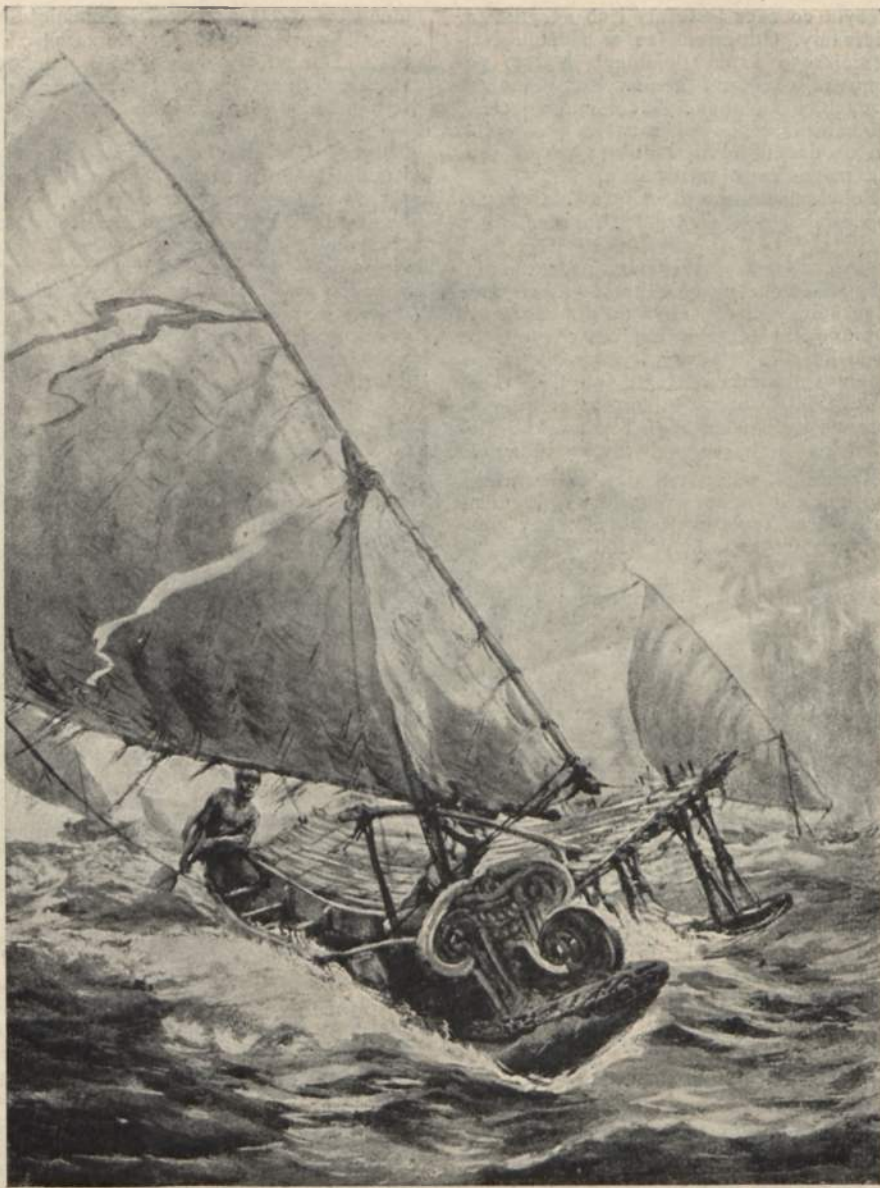
Słowa rybaka głęboko zapadały mu w serce.

I poczuł skruczę, kajał się w nicości swej przed majestatem Twórcy żywiołów.

Minęły miesiące...

Gość, acz przylgnął sercem do swego nauczyciela — zateknił do dawnej ojczyzny swojej, do oddalonych sinych morskich przestworzy.

Pożegnał rybaka, odepchnął swą łódź bierzwiono od brzegu, wskoczył nań, a przeżegnawszy się krzyżem świętym i zmówiwszy modlitwę pańską, czekał, aże-



„Regaty” na morzach południowych.

by go fale uniosły hen — na szerokie wody.

Napróżno jednak czekał.

Mijały odpływy i przyplawy — fale zbiegające lizwały starą potężną kłodę, na której wyczekiwał syn Toni Morskiej i Szumu Wód.

Napróżno. Morze już go więcej nosić nie chciało...

...Bowiem poznał on nicość swoją, stracił dawne siły i wiarę w siebie...

A tej wiary i tych sił nie odzyskał nigdy więcej...

EMILJA SUKERTOWA.

Z WYDAWNICTW

BOLESŁAW ŚLASKI. Z TERMINOLOGII ŻEGLARSKIEJ. POZNAŃ, 1926. NAKŁADEM INSTYTUTU ZACHODNIO-SŁOWIAŃSKIEGO PRZY UNIWERSYTECIE POZNAŃSKIM. Pod tym tytułem Instytut Zachodnio-Słowiański zapowiedział wydanie pracy o słownictwie żeglarskiem zasłużonego etnografa i pracownika na niwie naszego słowotwórstwa morskiego.

Pożądanem jest, by praca ta była zharmonizowana z istniejącymi już w tej dziedzinie słownikami M. Zaruskiego i inż. Stadtmüllera.

MICHAŁ WOJTKIEWICZ. WISŁA POMORSKA. T. II. WARSZAWA 1926. NAKŁADEM T-WA PROPAGANDY BUDOWY DRÓG I BUDOWLI WODNYCH W POLSCE. Na całość pracy składają

się rozdziały opisowe: geneza Wisły pomorskiej, jej obwałowanie, regulacja ujścia, łamanie lodów, konserwacja, bilans opieki pruskiej nad nią i plan części nadmorskiej Wisły.

E. MALISZEWSKI i B. OLSZEWSKI. PODRĘCZNY SŁOWNIK GEOGRAFICZNY ZE SZCZEGÓLNEM UWZGLĘDNIENIEM POLSKI (w zeszytach, wyszedł już zeszyt 22, lit. W.). Trzaska, Ewert i Michalski. Warszawa, 1926.

STANISŁAW KARCZEWSKI. BRZEGIEM BAŁTYKU. PRZEWODNIK GEOLOGICZNY PO POLSKICH BRZEGACH BAŁTYKU. 97 ILUSTRACJI. GEBETHNER I WOLFF. 1926.

FELIKS ROSTKOWSKI. SZEŚĆ LAT POLSKIEJ POLITYKI HANDLOWO-MORSKIEJ. WARSZAWA, 1926. O tej pracy, dającej obiektywny obraz wszystkich poczynań naszych w sferze budowy

własnej floty handlowej i wszelkiej działalności naszej, związanej z morzem, od chwili uzyskania niepodległości politycznej, opublikował obszerniejszą recenzję w Nr. 2 „Morza” z r. b. p. Łokuciejewski

FELIKS ROSTKOWSKI. REALNY PROGRAM TWÓRCZEJ PRACY POLSKIEJ NA MORZU. ODBITKA „PRZEGLĄDU GOSPODARCZEGO”. WARSZAWA 1926. Wyd. L. M. R. Wytyczne tej pracy daje artykuł na str. 3 Nr. 6 „Morza” z r. b.

FELIKS ROSTKOWSKI. PAŃSTWO A ŻEGLUGA MORSKA I JEJ RENTOWNOŚĆ. WARSZAWA 1926. Do nabycia w administracji „Morza”. Cena 50 gr.

ZOFJA ŚLASKA. OPOWIADANIA O POLSKIM MORZU. BIBLIOTEKI SZKOLNEJ ZESZYT 25. INSTYTUT WY-

DAWNICZY BIBLIOTEKA POLSKA. Są to opowiadania dla dzieci w wieku przedszkolnym, utwory zaś wierszowane przypominają naszych urzędowych rympisów z czasów Bielskiego.

GDYŃIA — PORT Polski. Pod tym tytułem opuści w najbliższym czasie prasę drukarską dzieło prezesa Ligi Morskiej i Rzecznej w Poznaniu, inż. Juliana Rummla. Ukazanie się tej książki jest bardzo na czasie. Prace przy budowie portu w Gdyni postępują naogół pomyślnie i już wkrótce zostaną wykonane pierwsze nabrzeża, na których natychmiast powstaną odpowiednie urządzenia mechaniczne dla ładowania towarów, tereny składowe, oraz zostanie rozpoczęta budowa składów. Powstanie portu w Gdyni będzie jednym z najdonioślejszych momentów w historii naszego narodu, naprawieniem tragicznej omyłki dziejowej. Lecz, aby wolny dostęp do morza przez własny port mógł być należycie wykorzystany i aby mógł dać każdemu z obywateli naszego kraju konkretne korzyści, jest koniecznym, aby każdy Polak dokładnie rozumiał, co to jest port handlowy, jaką jest jego rola w życiu Państwa i przyczynił się wedle swej możliwości do rozwoju tego portu, od którego powodzenia, można śmiało powiedzieć, zależy nasza przyszłość. Oprócz tego powstanie portu i miasta w Gdyni jest prawie nieograniczonym polem dla inicyjatywy prywatnej.

Wszystkie związane z powstaniem portu w Gdyni zagadnienia porusza właśnie książka p. Rummla w sposób jasny i dostępny dla wszystkich. 114 ilustracji i map z dokładnymi objaśnieniami uzupełniają treść książki. W pierwszej części książki autor daje ogólne pojęcie o portach handlowych, o ich wyposażeniu, eksploatacji, polityce portowej i t. d. Druga zaś część jest poświęcona specjalnie sprawom portu w Gdyni, zaczynając od historii jego powstania i budowy. Dalej autor porusza sprawę komunikacji Gdyni — lądowych i morskich, podając, między innymi, projekt sieci polskich linii morskich, w związku z zagadnieniami polskiego handlu zewnętrznego i t. d. Ostatnie rozdziały książki są poświęcone naszemu rybołówstwu morskemu, urządzeniu miasta Gdyni i turystyce w nadmorskiej części Pomorza. W ten sposób książka traktuje całokształt zagadnień, związanych ze sprawą należytego wykorzystania przez Polskę wolnego dostępu do morza, popartych bogatym źródłowym materiałem.

Pracę J. Rummla poprzedza słowo wstępne p. wojewody pomorskiego dra St. Wachowiaka, który namówił autora do napisania tego dzieła, i który spowodował, że ta praca mogła ujrzeć światło dzienne.

Książkę można będzie otrzymać przez Ligę M. i R. w Warszawie (Elektoralna 2). Cena sprzedażna egzemplarza wynosi 8 zł. za egzemplarz. Członkowie Ligi korzystają z ceny ulgowej.

WŁODZIMIERZ NAŁĘCZ. NA BURSZTYNOWYM BRZEGU. Warszawa, 1926. Autor prac „Moje wędrówki artystyczne” i „Od Tyńca do Jastarni”, kierownik kursów pejzażu morskiego na plaży różewskiej, i jeden z pierwszych propagatorów i popularyzatorów idei morza, napisał w sposób nader przystępny na tle własnych przeżyć rzecz o naszym wybrzeżu morskim. Książka jest bogato ilustrowana rysunkami autora i rozpada się na trzy części, które w porządku chronologicznym rysują fakty historyczne okresu wojny i powojennego życia, związane z naszym brzegiem bursztynowym.

Napisanie i wydanie kosztem autora książki tej jest czynem społecznym i jako takie zasługuje na uznanie i na rozpropagowanie tej z łatwością czytanej lektury wśród najszerszych warstw naszej społeczności.

ST. STRUMPH-WOJTKIEWICZ: GRÓB NA FOLKLANDACH (z cyklu „cmentarze na dnie oceanów”) Nr. 33 BIBLIOTEKI HISTORYCZNO-GEOGRAFICZNEJ. CENA 30 gr. Cieszące się coraz większym popytem wśród publiczności wydawnictwo „Rój”, które postawiło sobie za dewizę: nie kłamać bawiąc, i nie nudzić nęcąc, wydało nader zwięzłe i interesująco opisane fakty historyczne z ostatniej wojny, związane zwłaszcza z bohaterskim poświęceniem admirała angielskiego sir Cradocka.

JOZEF R. KLEJNOT. ŻEGLARZ POLSKI. PRZEGLĄD TYGODNIOWY, POŚWIĘCONY SPRAWOM ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM POTRZEB I ZA-

DAN ŻEGLUGI POLSKIEJ. Czasopismo to jest nader energicznie i umiejętnie redagowane, przynosi co tydzień obfity cyfrowy materiał, dotyczący wwozu i wwozu przez nasze porty i ważniejszych spraw zawodu marynarskiego. Polecamy to tygodniowe pismo bardzo jako wybitnie fachowe.

Bez pisma tego nie może się obejść nikt, kto ma bezpośrednią styczność z naszym handlem drogami morskimi i przemysłem dla morza.

POLSKIE MORZE. INFORMATOR WYBRZEŻA MORSKIEGO. GDYŃIA 1926. WYDAWNICTWO ODDZIAŁU LIGI MORSKIEJ I R. W GDYŃI. CENA 2 zł. Informator ten o wielkości 100 str. posiada kilka map, bardzo dużo skrętnie zebranych wiadomości o osobieliach wybrzeża, bezcenne dla wycieczkowiczów informacje o pensjonatach, letniskach, cenach i t. p. i liczne ilustracje.

MORSKIE OPERACJE U WYBRZEŻY MAROKO

Jak wiadomo, przeszło pół roku zjednoczone floty francuska i hiszpańska podtrzymywały blokadę wybrzeży Maroka, mając na celu: 1) przeszkodzenie dowozu broni dla powstańców; 2) podtrzymywanie działania armii lądowej przy pomocy artylerji okrętowej, i 3) wysadzenie desantu.

Ze strony francuskiej w blokadzie udział przyjmował specjalny „oddział Maroka” pod dowództwem kontr-admirała Haillera, w składzie: krążownika „Metz” i „Strassbourg”, 5-tej flotyli niszczycieli torpedowców morza Śródziemnego (niszcz. torp. „Touareg”, „Annamite”, „Bambara”, „Hova”, „Tonkinois”, „Samoli”) okrętów strażniczych: „Amiens”, „Montmirail”, „Regulus”, „Antares” (po 700 — 800 ton pojemności, 20 — 22 węzłów szybkości) kanonierek: „Decouedic” i „Duchaffault”, okrętu-warsztatu pływającego „Vulcaïn” i transportowców „Hamelin” i „Var”.

Hiszpańskie siły morskie składały się poprzednio tylko z kanonierek, gdyż doświadczenia z okrętem linjowym „Española” w 1923 roku, wykazały trudność manewrowania większymi okrętami koło

północnych wybrzeży Afryki, lecz z biegiem czasu musiano dodać 2 okręty linjowe i kilka krążowników. Skład sił hiszpańskich pod dowództwem kontr-admirała Gyerry obejmował: 6 kanonierek „Canovas del Castillo”, „Canalejo” (1385 ton, 15 węzłów i 4 działa 10 cm.), „Laga”, „Boniface”, „Lauria”, „Recolde”, (800 ton, 14 węzłów i IV — 76 cm.) oraz 11 okrętów strażniczych typu „Retuan” (340 t.).

Jak wiadomo, pomyślna akcja powstańców-riffenów pod dowództwem Abd-El-Keryma zmusiła hiszpańską armię, liczącą do 120.000 ludzi wycofać się z prowincji El-Ryf z wyjątkiem 2-ch punktów na zachodzie, Tetuana i Ceuty i na wschodzie w Meluji, oprócz tego w ręku Hiszpanów pozostała wyspa Penon, położona w zatoce Alchusemas. Ten niepomyślny przebieg spraw na lądzie wywołał konieczność przeprowadzenia ze strony Hiszpanów desantu w zatoce Alchusemas.

Od 2-go września do 5-go (1925) transportowcy z hiszpańskimi oddziałami desantowymi, oraz zjednoczone siły morskie Francji i Hiszpanji manewrowały wzdłuż wybrzeży marokańskich, ażeby wprowa-



Morskie operacje wojenne u wybrzeży Maroko.

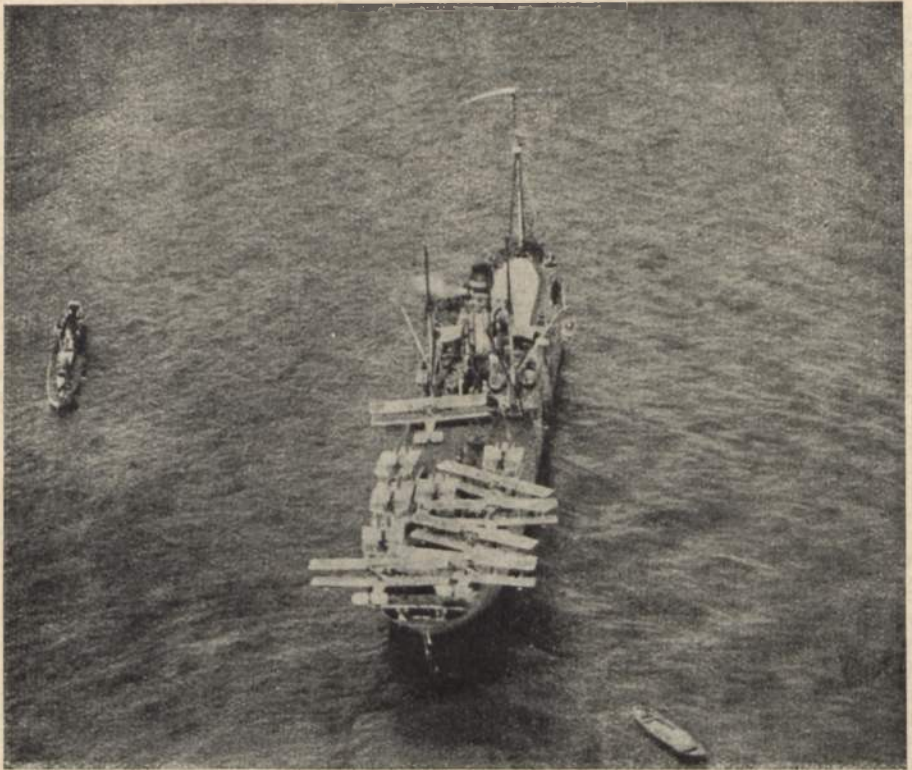
dzić w błąd powstańców co do miejsca przeprowadzenia akcji desantowej. Hiszpańska flota (okręty linjowe „Jaime I” i „Alfonso XIII” po 15.700 ton, 20,3 węzły, artylerja VIII—30, 5/50, XX—10/50; Krążowniki: „Mendez”, „Nunez” i „Blas de Lezo” — 4725 ton, 29 węzłów, artylerja: VI—15/50 i IV—8,6 przeciwlotnicze, „Victorja-Eugenja” — 5000 ton, 25,5 węzły, artylerja: IX—15/50, „Estremadura” — 2100 ton, 19 węzłów, artylerja VIII—19, 2/50; niszczyciele torpedowców „Alcedo” i „Valesco” 1325 ton, 34 węzły, artylerja III—30/40; torpedowce NN. 17, 11 i 22; awjomatka „Delado”, transportowce „Alm Lolo” oraz kanonierki, holowniki i pomocnicze okręty — wyszła z Ceuty i dokonała demonstracji przy ujściu rzeki Oued Lau w odległości 25 mil morskich od Ceuty. Francuskie siły morskie pod dowództwem kontr-admirała Hailler (okręt linjowy „Paris” — 23.500 ton, 22,5 węzłów, artylerja: XII—30, 5/45, XXII—14/55, IV—4,7, krążowniki „Metz” 5.300 ton, 27,3 węzłów, artylerja: VIII—15/45, II—7,5 i „Strassbourg”—4.900 ton, 27,3 węzły, artylerja VII—5/45, II—7, 5,5, dywizja niszczycieli torpedowców (6 jednostek po 700 ton, 29 węzłów, I—12, IV—7,5), baza balonów na uwięzi „Homorald” transportowce i kanonierki) wyszły z Melilji i atakowały 6-go września brzegowe umocnienia Sidi Dris, położone o 30 mil m. od przylądka Tres, Forkas i o 25 mil w prostej linii od głównej kwatery riffenów — Ajdira.

Operacja obstrzału dokonana była, jak następuje: kanonierki „Diligente i Tapageuse” zawczasu przetrąowały (oczyściły od min morskich) pas szerokości do 70 metrów, zatem okręt linjowy „Paris” płynął wzdłuż wybrzeża z takim wyrachowaniem, ażeby baterje nadbrzeżne mogły go obstrzeliwać i tem właśnie odkryć swoje miejsce. Krążowniki „Metz” i „Strassbourg” trzymały się poza strefą działalności ognia nieprzyjaciela i gotowe były w każdej chwili obstrzelać baterje nadbrzeżne. Manewr ten poniekąd udał się, gdyż jedna z baterj małego kalibru odkryła ogień do okr. linj. „Paris”, ale krążownik „Metz” natychmiast ją zniszczył.

W ciągu nocy dokonane było bombardowanie umocnień brzegowych, fortów i innych punktów. 7-go września krążowniki w dalszym ciągu bombardowały wybrzeże, a „Paris” z odległości 120 kabli (około 22 km.) strzelał w kierunku Anoual.

Wieczorem tego dnia niszczyciele torpedowców podeszły do brzegu i otworzyły silny ogień do okopów nadbrzeżnych, a jednocześnie, w celu demonstracji desantu, kilka barek było posłane na brzeg, których powrót był zamaskowany zasłoną dymową, wypuszczoną niszczycielami torpedowców.

8 września okr. linj. „Paris” wszedł do zatoki Alchusemas celem obstrzelania wschodniego rejonu, a hiszpańska flota jednocześnie podeszła do zatoki, celem bombardowania zachodniego rejonu. Skutki bombardowania były pomyślne. Strzelania zaś riffenów były prowadzone umiejętnie i nawet jeden pocisk trafił na pokład hiszpańskiego okr. linj. „Alfonso XIII”. Oprócz okrętów wojennych w bombardowaniu wybrzeża brało udział do 70 aparatów lotniczych. Po skutecznym bombardowaniu do brzegu koło Sabadilli były posłane z transportowców trzy płaskodenne barki z piechotą i trzema lekkimi tankami; zatem na 14 barkach wylądowały główne siły, przyczem 13 tanków samodzielnie zeszło z barek na brzeg. Po kilku dniach wylądowały nowe



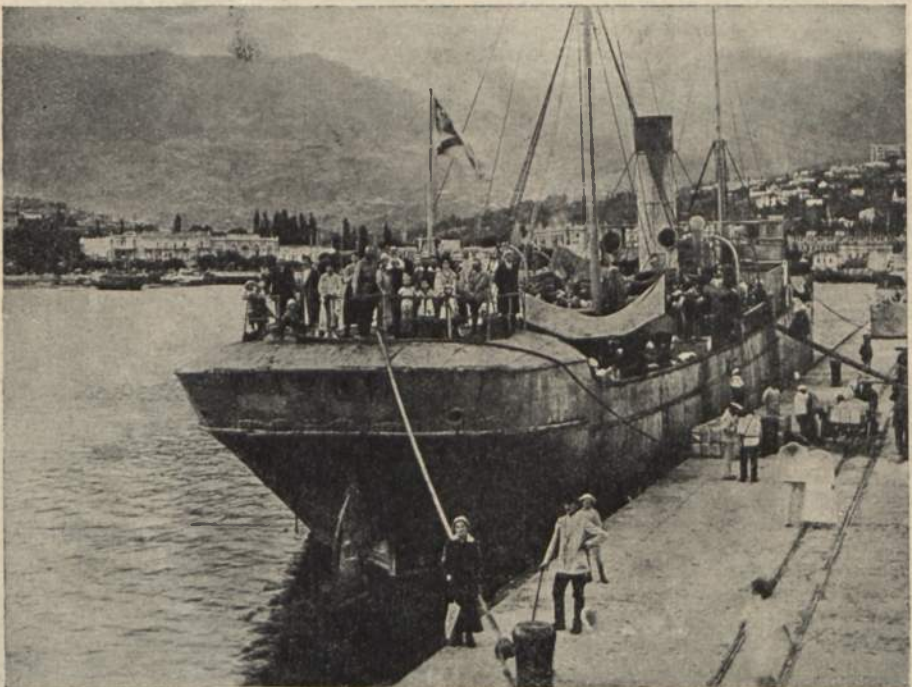
Z terenu wojny w Maroko Okręt z aeroplanami

siły w okolicy Melilji; naogół zaś desant hiszpański liczył 12.000 ludzi.

Operacja desantowa była przeprowadzona pomyślnie i zakończyła się zajęciem przez wojska hiszpańskie Ajdira głównej kwatery wodza powstańców.

Pomysł operacji desantowej i przeprowadzenie akcji rozpatrywane są przez specjalistów zagranicznych narówni z podobnymi większymi operacjami podczas wojny światowej.

J. BOR.



Fot. Inż. M. Musiał

BANDERA POLSKA NA MORZU CZARNYM

W roku 1919 imigranci wracający z Turcji, Persji, Zakaukazia i Kaukazu do Polski otrzymali do swej dyspozycji od przemysłowca Stefana Ryłskiego okręt handlowy.

Statek otrzymał nazwę „Polonia”, kapitana polaka, który poprzednio pełnił służbę we flocie tureckiej i obsługę z marynarzy turków.

Rejs rozpoczęty został w sierpniu 1919 r. od Batumu drogą okrężną po wybrzeżu północnego Kaukazu w miarę przybywania do portów zbierał oczekujących imigrantów i wojskowych b. formacji wojskowych rosyjskich.

KRONIKA

ODCZYT INŻ. A. RYLKE. W piątek dnia 21 ub. m. w Stowarzyszeniu techników polskich w Warszawie p. inż. Aleksander Rylke wygłosił odczyt p.t. „Bezprzeladunkowe przewozy wodne z wewnątrz kraju do Gdyni. Na początku odczytu prelegent zaznaczył ciągle wzrastający obrót w portach: Gdynia, Gdańsk, w ostatnich czasach Tczew, konieczność posiadania własnego portu, połączonego z wewnątrz kraju drogą wodną. Jako rozwiązanie proponowano połączenie Tczewa z Gdynią kanałem śródlądowym lub Tczewa z morzem kanałem morskim. Oba te projekty ze względu na koszty są ogromnie trudne do urzeczywistnienia. — Prelegent podaje inny sposób, polegający na tem, że berlinki rzeczne są przewożone na promach, w podobny sposób jak odbywa się transport po morzu pociągów (Niemcy—Szwajcaria). Prom jest od tyłu otwarty, co umożliwia wplynięcie berlinki do środka. — Podwójne dno pozwala przez odciążenie wody na regulowanie zanurzenia promu. Berlinka dzięki temu mogłaby być załadowana przy ujściu Wisły i przewieziona do Gdyni. Uzyskalibyśmy w ten sposób niezależność od Gdańska, naturalne ujście żeglugi śródlądowej, co miałyby ogromne ekonomiczne i polityczne znaczenie dla kraju. W dyskusji, która się wywiązała, została podkreślona doniosła rola technika w odbudowie państwa.

PORT W GDYNI RYWALIZUJE Z GDANSKIEM. DO KONCA PAŹDZIERNIKA BĘDĄ ZMONTOWANE TRZY NOWE KRANY. W porcie gdańskim panuje nadmierny przypływ statków transportowych. Obecnie czekają, ew. ładują węgiel 32 statki.

W kwietniu przeładowano w Gdańsku 283,283 tony, w Gdyni około 23 tysięcy ton. W pierwszej połowie maja przeładowano w Gdańsku 138 tysięcy ton, w Gdyni około 19 tys. ton węgla.

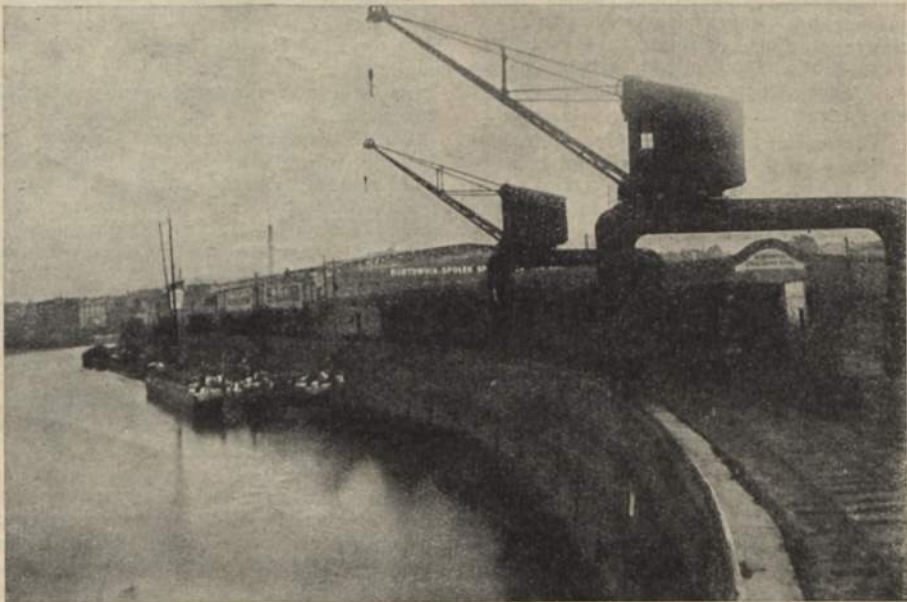
Do końca października będą zmontowane trzy nowe portowe krany i ukończona budowa 400-metrowego wybrzeża, co zwiększy o około 50 proc. ogólną

zdolność przeładunkową portu gdańskiego, doprowadzając ją do 320 tysięcy ton węgla miesięcznie.

HARCERSTWO MORSKIE. W dniu święta narodowego 3 maja nowopowsta-

w Poznaniu. Prezes Ligi, p. J. Rummel, po przyjęciu od naczelnika drużyny raportu, pozdrowił harcerzy imieniem Ligi i rozdał im nadesłane przez generała M. Zaruskiego notatniki, poczem drużyna przedefilowała przed prezesem Ligi.

Urządzając swe stoisko na tegorocznych Targach poznańskich, Liga Morska i Rieczna zaproponowała harcerzom zając się sprzedażą swych wydawnictw i znaczków, przyczem zarząd centralny Ligi Morskiej przeznaczył harcerzom 50 procent od zebranej sumy. W ten sposób



Port na Warcie w Poznaniu.

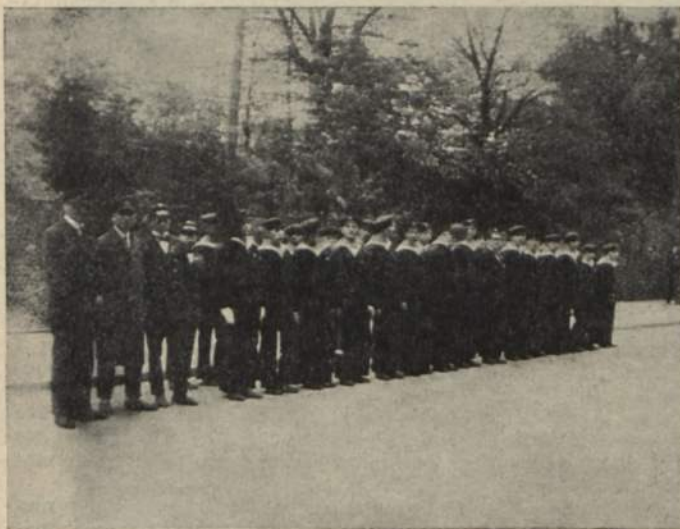
Fot. Rummel.

ła w Poznaniu drużyna harcerzy morskich po raz pierwszy przyjęła udział w uroczystościach i w defiladzie, prezentując się świetnie w swym nowym umundurowaniu. Publiczność owacyjnie przyjmowała zastępy harcerzy morskich, uosabiających w Poznaniu ideję morską. Na czele harcerstwa morskiego stoi p. L. Hermel, absolwent Szkoły morskiej w Tczewie, sekretarz poznańskiego oddziału Ligi Morskiej i Riecznej.

Po ukończonej defiladzie drużyna udała się na ul. Matejki, przed siedzibę Ligi

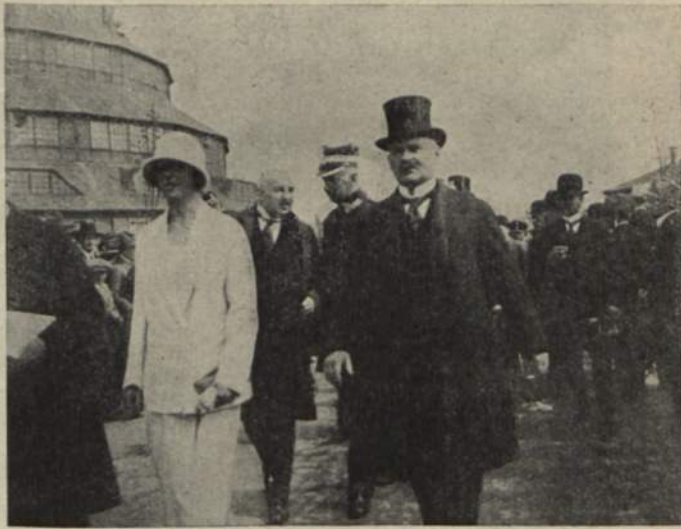
drużyna morska zarobiła przeszło tysiąc złotych, co dało jej możliwość nabycia na stoczni Urbaniaka w Poznaniu łodzi żaglowej do ćwiczeń na Warcie i co zasililo fundusze drużyny na wyjazd latem do Gdyni, gdzie dalsze ćwiczenia będą się odbywały na morzu, przy poparciu Dowództwa floty.

Przygotowaniem do tego były zajęcia zimowe, praktyczne i teoretyczne, przyczem został zorganizowany kurs instruktorski dla osób, któreby pragnęły prowadzić dalsze drużyny morskie. Zresztą



Pierwsza w Polsce drużyna harcerzy morskich po defiladzie przed prezesem L. M. R. w Poznaniu.

Fot. Rummel.



Liga M. R. na Targach poznańskich. Prezydent m. Poznania C. Ratajski i gen. K. Sosnkowski z żoną udają się do stoiska L. M. R.

powstanie nowych drużyn jest uwarunkowane należytem przygotowaniem i uzyskaniem odpowiedniego doświadczenia przez pierwszą drużynę.

KURSY PEJZAŻU MORSKIEGO. Za-początkowane od lat pięciu przez Włodzimierza Nałęczę „Kursy pejzażu morskiego” będą czynne i w tym roku.

Kursy te cieszą się uznaniem artystów-plastyków, gdyż nasi młodzi pleinairzyści znajdują tam idealne warunki do pracy i do wypoczynku.

Kursy będą czynne od 15-go czerwca i odbywają się w najpiękniejszej części naszego brzegu przy Rożewiu, gdzie uczniowie studują „pleinair”. W razie deszczu lub wichury młodzi artyści malują w pracowni, specjalnie zbudowanej na brzegu morskim.

W związku z tem powstało „Koło marynistów polskich”, które wystąpi ze swoją X-tą wystawą w Wilnie od d. 1-go czerwca. Nadto, poza Stolicą, wystawy „Koła marynistów polskich” objechały miasta: Grudziądz, Milejów, Lublin, Stanisławów, Krzemieniec i Wilno, wszędzie popularyzując i propagując nasze morze.

RUCH PORTOWY GDAŃSKA W MAJU 1926 r.

Maj roku bieżącego okazał się rekordowym miesiącem w ruchu portowym Gdańska zarówno pod względem tonażu statków, jak i pod względem obrotu handlowego morskiego. Główną przyczynę tego wzmoczenia ruchu przypisać należy intensywnemu wywozowi polskiego węgla. Strjak w Anglii wpłynął też na zwiększenie wywozu naszego węgla przez Gdańsk. W maju r. b. przybyło do Gdańska 511 statków o pojemności 292.026 netto ton, odeszło zaś 487 statków o pojemności 259.756 netto ton, czyli ogólny tonaż statków, które przybyły i odeszły, wyniósł 551.782 ton netto. W kwietniu zaś ogólny tonaż statków przychodzących i odchodzących wyniósł 529.253 ton netto.

Obrót handlowy morski Gdańska w maju r. b. wyraża się cyfrą rekordową: 472.879 ton, z czego na przywóz przypada 26.390 ton, a 446.489 ton na wywóz. W kwietniu obrót handlowy morski wyniósł 400.723 ton, w tem przywóz 15.027 ton, wywóz — 385.696 ton. Czyli widzimy znaczny wzrost i to zarówno

wywozu, jak i przywozu. Wywóz węgla osiągnął w maju r. b. również rekordową cyfrę 267.147 ton (w kwietniu r. b. 215.759 ton). Poza tem wywieziono morzem z Gdańska drzewa 112.476 ton, zboża 23.900 ton), w tem żyta 12.080 ton, jęczmienia 8.745 ton, owsa 3.075 ton), ropy 17.641 ton, cukru 15.286 ton, cementu 2.814 ton, owoców strączkowych 836 ton, świń bitych 556 ton, parafiny 815 ton, soli 795 ton, superfosfatu 460 ton, melasy 450 ton, sody 441 ton, suszonych kartofli 260 ton i t. d. Wzrósł wywóz wszystkich masowych towarów, wyjąwszy drzewa (w kwietniu 120.482 ton) i zboża (w kwietniu 21.306 ton).

Z pozycji przywozu morskiego wymienić możemy nawozy sztuczne 14.420 ton, rudę żelazną 7.260 ton, śledzie 2.075 ton, ryż 789 ton, skóry 303 ton i t. d. Bawełny przywieziono tylko 27 ton, wełny tylko 59 ton.

WYSZŁA Z DRUKU

3-CIA BROSZURA P. FELIKSA ROSTKOWSKIEGO p. t. „PAŃSTWO A ŻEGLUGA MORSKA I JEJ RENTOWNOŚĆ”. DO NABYCIA W ADM. „MORZA”. CENA 50 GR

DZIAŁ OFICJALNY L. M. R.

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI ODDZIAŁU L. M. R. W ŁOWICZU za okres czasu od 1-go maja 1925 r. do 1-go maja 1926 r. Skład Zarządu: prezes: Władysław Doleżał, wiceprezes: Franciszek Trawiński, członek Zarządu: Bohdan Zieliński, sekretarz: Władysław Strawiński, skarbnik: dr. Stanisław Terajewicz, Komisja Rewizyjna: Bohdan Stokowski, Aleksander Tarnasiewicz, Henryk Porzycki. Działalność Komitetu polegała na propagandzie. Zorganizowano „Tydzień Bandery” od 7 do 14 czerwca 1925 roku oraz wyświetlono film morski i zorganizowano odczyt inżyn. marynarki Aleksandra Paulyego w dn. 18 kwietnia 1926 r. Zaprenumerowano dla członków miesięcznik „Morze” oraz wydrukowano w „Łowiczanie” szereg artykułów propagandowych.

Sprawozdanie rachunkowe:

Przychód:
Ze składek zł. 436.30
Z kwesty ulicznej w „tyg. Bandery” zł. 482.90
% w Banku na r-ku bieżącym zł. 18.20
zł. 937.40

Rozchód:
Przekazano Warszawskiemu Komitetowi zł. 692.40
Na Instytut im. Kopernika w Krakowie zł. 30.—
Redakcji „Morze” zł. 67.30
Warszawsk. Komit. L. M. R. w związku z odczytem zł. 50.—
Wydatki związane z propagandą na miejscu (afisze, znaczki, fotografie, druki, sprawozd., przyjęcie prelegenta i t. p. zł. 97.60
Pozostałość zł. 10
zł. 937.40

Dnia 17 maja r. b. odbyło się nadzwyczajne zebranie członków Oddziału, na którym wybrano nowy Zarząd w następującym składzie: pp. starosta Podwiński, prof. B. Zieliński, dr. Mercik. — Do komisji Rewizyjnej wybrano pp.: W. Doleżała, Nazarewicz; na zastępców: pp. Terajewicza i Klimeckiego. Ustupującemu Zarządowi, a w szcze-

gólności prof. Doleżałowi wyrażono podziękowanie za dotychczasową gorliwą działalność. Nowy Zarząd obrał sobie stałą siedzibę w lokalu Klubu Obywat. Urzędniczego.

Z ODDZIAŁU L. M. R. W MILEJOWIE. Zarząd Oddziału rozpoczął energiczną akcję, mającą na celu zbiórkę funduszków na zakup statków dla marynarki handlowej od członków Związku Zawodowego Pracowników Przemysłu Cukrowniczego. W tym celu Zarząd wydał odezwę i zwrócił się z prośbą o poparcie do p. Stanisława Bartolewskiego, prezesa Związku.

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI ODDZIAŁU L. M. R. W GDYNI ZA ROK 1925/26. Nowo wybrany Zarząd Oddz. L. M. i R. w Gdyni w dniu 21/III 1925 rozpoczął swoją pracę zebraniem towarzyskiem członków i sympatyków L. M. i R., na którym omawiano program działalności na rok 1925.

W okresie letnim przyjęto i oprowadzono po porcie Gdyni i Helu cztery zapowiedziane większe wycieczki, między którymi była wycieczka poznańskiego Oddz. L. M. i R.

Przez cały sezon letni tutejszy Oddział przyjął około 20 wycieczek, składających się z całych zespołów szkolnych, oraz wycieczek pp. posłów, senatorów, dziennikarzy, związków zawodowych, lekarzy, sokołów amerykańskich i t. d.

Wycieczkom udzielano szczegółowych objaśnień przez prezesa i członków zarządu tutejszego Oddz. L., przyczem dla celów propagandy rozdawano bezpłatnie wydawnictwa L. M. i R.

W czasie pobytu wycieczki Oddz. poznańskiego urządzono w hotelu Polska Riweira zabawę taneczną, na której znajdowały się osoby zaproszone.

Następnie przeprowadzono tydzień Bandery, na którego zakończenie wydano bal w dniu 14.VII w hotelu Polska Riweira.

Dnia 2 sierpnia 1925 r. odbyły się w Gdyni regaty, przygotowane przez tutejszy Oddz. L. M. i R. W pracach organizacyjnych wzięli udział oprócz zarządu

Oddz. oficerowie mar. wojennej z p. dowódcą floty komandorem Unrugiem na czele i poszczególne osoby prywatne. Z regatami połączone były zawody pływackie. Po skończonych regatach urządzono dwa bale równocześnie, jeden w lokalu Kasyna, drugi w Domu Kuracyjnym. Prace organizacyjne, dotyczące regat, trwały około dwóch miesięcy.

Oprócz wymienionych zabaw urządzone były na dochód Ligi dwa wieczorki z tańcami w salach Kasyna.

Staraniem tutejszego Oddz. wybudowano drewnianą szopę na przechowanie kajaków, będących własnością Oddziału. Sporządzono również 150 znaków płóciennych dla oznaczania łodzi podczas regat. Zbierano dowolne ofiary na Ligę od zwiedzających port. Sporządzono również metalowe klisze odznak Ligi dla drukowania plakatów i afiszów.

W międzyczasie przeprowadzono formalności zarejestrowania Oddziału oraz dzierżawy gruntu pod budowę domu Ligi w Gdyni. Delegowano prezesa Oddziału do Grudziądza i Poznania na zjazd protestacyjny oraz na konferencję, dotyczącą utworzenia T-wa okrętowego.

ODDZIAŁ L. M. R. WE LWOWIE. Zarząd Oddziału lwowskiego unieważnia niniejszem wszystkie legitymacje, upoważniające do pozyskiwania nowych członków, inkasowania wkładek, sprzedaży pocztówek i wogóle jakichkolwiek kroków na rzecz Ligi Morskiej i Rzecznej Oddział we Lwowie.

Podaje równocześnie do wiadomości, że do powyższych akcyj uprawniają jedynie legitymacje z datą począwszy od 1 czerwca b. r., opatrzone fotografią, podpisami prezesa i sekretarza, opatrzone pieczęcią L. M. i R. i zatwierdzone przez Dyрекcję Polskiej Policji Państwowej we Lwowie i zgłoszone we właściwym starostwie.

Legitymujących się legitymacjami nieformalnymi należy pociągnąć do odpowiedzialności, jako nadużywających bezprawnie naszej firmy. (Prof. dr. Stanisław Niemczycki, prezes, Wilhelm Todt, sekretarz). L. 393/26.

ELEKTROWNIA MIEJSKA W KRAKOWIE.

Niedaleko Wisły na ul. Dajwór wybudowano w 1904 roku małą fabrykę energii elektrycznej o mocy 400 KM i nazwano ją elektrownią miejską w Krakowie.

Lat 20 upłynęło od chwili, gdy zaświecono pierwszą lampkę w Krakowie, a ta mała fabryka w bardzo szybkim tempie rosła, nawet podczas światowej wojny, i obecnie jest wielką elektrownią, która codziennie spala na rusztach pod kotłami przeszło 10 wagonów węgla i korzystając z wody z Wisły, wytwarza ogromne ilości pary.

Para ta w maszynach i turbinach parowych o łącznej mocy 21900 KM daje energię mechaniczną, która w prądnicach zamienia się w energię elektryczną o różnych napięciach. W stacjach transformatorowych rozrzuconych na całym obszarze zasilania i w dwóch podstacjach w Podgórzu i na ul. Łobzowskiej, otrzymujemy już napięcie użytkowe, jak 3×220 Volt prądu zmiennego, 2×220 Volt prądu stałego i 500 Volt prądu stałego dla tramwaju.

Obecnie prawie już niema mieszkania, sklepu, kawiarni, szkoły i t. p., niema warsztatu wielkiego, czy małego, niema fabryki, gdzieby energia elektryczna z krakowskiej elektrowni nie pracowała, czy to w postaci energii światła w lampach elektrycznych, czy to jak energia mechaniczna w silnikach elektrycznych, czy wreszcie jako energia cieplna



Dyrektor zakładu inż. Stanisław Bieliński.

w najróżniejszych grzejnikach elektrycznych.

Energia elektryczna jest rozproszona po całym wielkim Krakowie i het daleko do Rybitów, Prokocimia, Borka Fałęckiego, Bielana, Prądnika Białego i t. d.

Sieć ta olbrzymia, w której długość podziemnych kabli wynosi około 500 km., a miedź w nich zawarta waży 350 ton, stanowi z wielkimi maszynami, kotłami i ze wszystkimi odbiornikami energii elektrycznej aż do najmniejszej kilkuświecowej lampki organiczną, harmonijnie pracującą całość.

Bez energii elektrycznej niema kulturalnego życia, niema przemysłu.

W gospodarstwie domowym stosuje się ją powszechnie: maszyny do szycia, do froterowania, do czyszczenia dywanów (Vacum Cliner) maszyny do siekania mięsa, do przecierania kartofli i t. d.—wszędzie tam pracuje mały silnik elektryczny załączony do kontaktu.

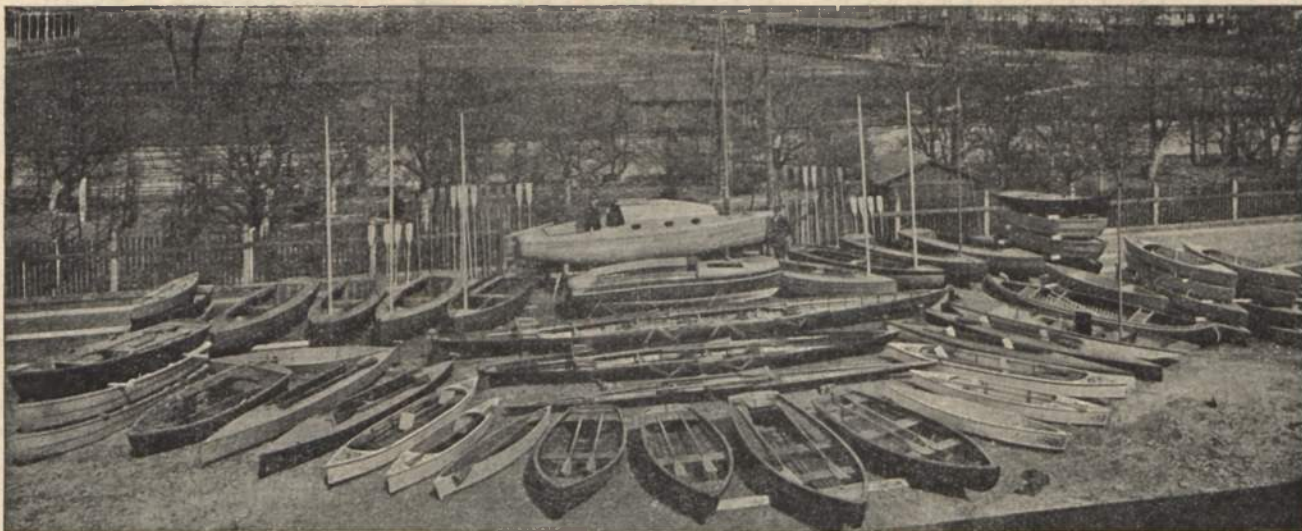
Również szerokie ma zastosowanie elektryczne gotowanie, prasowanie, suszenie owoców i t. p.

Należy jeszcze wspomnieć o pracy energii elektrycznej w lecznictwie, jak w lampach kwarcowych, aparatach Röntgena, pantostatach, wiertarkach dentystycznych i wielu innych aparatach.

Energia elektryczna w całym życiu człowieka, tak w dzień, jak i w nocy bierze udział czynny.



Obraz oświetlenia publicznego z okolic rondla florjańskiego i Banku Polskiego.



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 — tel. 3354

HOTEL CONTINENTAL

G D A Ń S K.

WŁAŚC. BAŁTYCKIE TOWARZYSTWO TERENOWE

Telefony: 680, 3450, 5832, 5833, 6306

Naprzeciw Głównego Dworca.

PIERWSZORZĘDNY HOTEL POLSKI.

100 łózek. Telefony w pokojach. SPECJALNE CENY DLA WYCIECZEK.
Pierwszorządna kuchnia. Zimny i gorący bufet warszawski. Obiady od godz. 12 do 4.



HERBATE
w najlepszych gatunkach
poleca
EDMUND RIEDL
Lwów, Rutowskiego 3

UKAZAŁA SIĘ
W SPRZEDAŻY KSIĄŻKA
A. KRASICKIEGO
P. T.

„DOLINA
UKOCHANIA”

Cena Zł. 2. — wraz z przesyłką.

Nabyć można w Administracji „Morza”

PRENUMERATA: Rocznie zł. 6.—; Zagranicą zł. 9.— Prenumeratę prosimy wpłacić na konto P. K. O. 9747, lub przekazem pocztowym pod adresem Administracji pisma.

PRENUMERATA „Morza” wraz z tygodnikiem „Żeglarz Polski” wynosi zł. 8.50, dla Członków L. M. R. Żeglarz Polski za dopłatą zł. 3.50 w stosunku rocznym.

CENA OGŁOSZEŃ: Normalna strona 400 zł., $\frac{1}{2}$ str. 220 zł., $\frac{1}{4}$ str. 120 zł., $\frac{1}{8}$ str. 75 zł. Okładka II i III — $\frac{1}{2}$ str. 500 zł., $\frac{1}{2}$ str. 300 zł. IV — $\frac{1}{2}$ str. 600 zł., $\frac{1}{2}$ str. 350 zł. Kolorowe o 50% drożej. Dla Gdańska ceny w guldenach. Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres: Elektoralna 2, Warszawa. Przedstawicielstwa: w Gdańsku Kohlenmarkt 10 „Devera”;

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

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI

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