

# MORZA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.



Fot. amat. Jan Stopczyk.

BURZA NA BAŁTYKU



**POD POLSKĄ BANDERĄ**

okreętami przedsiębiorstwa państwowego

# „Żegluga Polska”

wysyłajcie wasze towary i sprowadzajcie wasze surowce z zagranicy.

Wyłączne ładunki masowe:

węgiel, drzewo, cement, cukier, rudy, nawozy sztuczne.

## Flota Przedsiębiorstwa:

1. Statki towarowe: S. S. Warta - 4200 ton DW.

S. S. Wilno, Poznań, Katowice, Toruń, Kraków po 3000 ton.

Parowiec specjalny do przewozu zbiorowych ładunków:

Tczew — 1000 ton DW.

2. Statki pasażerskie: S. S. Gdańsk i Gdynia po 560 ton.

W czasie sezonu letniego statki przedsiębiorstwa utrzymują regularną komunikację pomiędzy

**Gdańskiem, Gdynią, Helem i Jastarnią**

i chodzą z wycieczkami do portów zagranicznych na Bałtyku.

**G D Y N I A, ul. Starowiejska, willa Laguna**

Adres telegr.: **Polmorsk**

Telefony: Wydział frachtowy 70. Wydział pasażerski 93.

PRZEDSTAWICIEL W WARSZAWIE:

**J A N R A U E**

Bednarska 2, m. 4. Tel. 235-45

K 784/55/65



Czas 2595/1928  
Krajowa Spółdzielnia Wydawnicza  
Warszawa

Cena numeru 1.20 zł

# MORZE

## ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ



Nr. 1.

Warszawa, styczeń 1928 r.

Rok V

TREŚĆ NUMERU: 1. Dobrego wiatru!—A. Uziębło; 2. Ekonomiczne wyzyskanie wybrzeża w zakresie rybolowstwa morskiego—cz. II—Prof. Dr. Michał Stedlecki; 3. Port rybacki Lorient—F. Rostkowski; 4. Transport i konserwacja złowionego śledzia—Franciszek Flak; 5. Port w Hamburgu—Inż. St. Łęgowski; 6. Pomoc rządowa dla budownictwa okrętowego i towarzystw żeglugowych we Francji—S. Kosko; 7. Środki bezpieczeństwa przy morskich przewozach węgla—P. B.; 8. Budowa nowego basenu w porcie gdańskim—Z. M.; 9. Żegluga na rzece Warcie; 10. Zagadnienie wodne na Górnym Śląsku—J. S. Żulowski; 11. Radiotelegraf a marynarka handlowa—Inż. Z. Łok.; 12. Zadania i życie załogi maszynowej na okrętach wojennych marynarki polskiej—Ignacy Kuczkowski; 13. Kronika marynarki wojennej państw obcych—J. B.; 14. Katastrofa amerykańskiej łodzi podwodnej „S. 4”; 15. Siły Sowietów na morzu; 16. Dzień grozy—K. M. Stantukowicz; 17. Od Bałtyku do Afryki—Stanisław E. Dmochowski; 18. Jak Liga Morska i Rieczna uczciła 300 rocznicę bitwy pod Oliwą; oraz bogata kronika i dział oficjalny L. M. i R.

24 ILUSTRACJE I RYSUNKI W TEKŚCIE

### DOBREGO WIATRU!

Rok minął. Rok, w dziejach marynarki złotemi zapisany zgłoskami. Rok, w którym ruszyła budowa portu, ruszyła budowa miasta portowego. Gdynia rośnie z tygodnia na tydzień, z godziny na godzinę, rośnie w tempie zawrotnem, nieznanem gdzieindziej.

Minął rok, w którym powołana została do życia żegluga polska, która, mimo wszystkich proroctwa pesymistów, zdołała wyrobić sobie miejsce w świecie, zdołała zapoznać się z rynkami Bałtyku, Francji, wysyłała okręty do Afryki.

Minął rok pracy żmudnej, ale owocnej i twórczej, rok zdecydowanych planowych wysiłków, rok w którym objawiła się inicjatywa i wola nasza pracy na morzu.

I w życiu Ligi Morskiej i Riecznej rok ten nie minął bezpłodnie.

Wyteżona praca dała cały szereg wyników znakomych, zdobywszy, którymi słusznie możemy się pochlubić. Nakład „Morza” powiększyliśmy dwukrotnie. Dwukrotnie też wzrosła liczba naszych oddziałów. Życie organizacyjne zabiło żywszym tętnem. Cały szereg oddziałów wyszedł z powiśków krystalizacyjnych i podjął robotę ideową, wychowawczą i gospodarczą.

Oto niepełny obraz prac, dokonanych przez Ligę w kraju. Oddziały Wileński i Lwowski powstały w swoich okręgach sport że-

glarski. Wre robota około budowy taboru żaglowego i schronisk na jeziorach Wileńszczyzny i Ziemi Czerwieńskiej — powstają drużyny żeglarskie, które pod banderą Ligi zaprawiają młodzież do życia na wodzie.

Oddział poznański w dalszym ciągu opiekuje się drużyną harcerstwa morskiego, która zapłynęła w tym roku aż do Kopenhagi i dostarczyła szereg praktykantów na nasze okręty.

Oddział bydgoski wziął czynny i wybitny udział w organizacji szkolnictwa zawodowego morskiego w Gdyni. Oddział tczewski postawił sport wioślarski, yachtingowy i pływacki na Wiśle pięknie i wysoko. Przyszań jego stała się ogniskiem poważnym w tem mieście kresowem. Znakomicie rozwija swe prace Łódź, która zdobyła się na pływanię zimową, na szereg kursów fachowych, na których wykładają doświadczeni marynarze. Grodzisk słusznie się szczyci doskonale postawionym kursem modelarstwa.

Świecący przykładem sprawności i punktualności organizacyjnej Milejów, pełen inicjatywy gospodarczej, w dalszym ciągu przeprowadza swe plany komunikacyjne w dziedzinie podniesienia żeglugi wiślanej. Ale zaćmił wszystkich młody oddział Królewskiej Huty. Pod względem śmiałości inicjatywy praca jego wygląda olśniewa-

jąco — zdumiewa celowość i ścisłość wykonania powziętych planów.

Wycieczki dwie nad morze urządził. W jednej wzięło udział około 600 osób, w drugiej około 1200. Urzędnicy i robotnicy — ruszyli nad morze, aby jego dech przywieźć do krainy szybów i kominów. Ale prawdziwy tytuł do zasługi zdobył sobie ten oddział, tworząc żeglugę towarową na Przemszy i Górnej Wiśle. Własna stocznia, szereg wybudowanych barek, to czyni realne. A zaznaczyć należy, że doszedł do tego oddział własnym wysiłkiem i własną pracą, bez pomocy ze strony centrali.

Wyteżoną działalność propagandową rozwijają Katowice, Sosnowiec, Chorzów, Łagiewniki, Grudziądz, Świecie, Lublin, Wejherowo, Łomża, Grodno, Płock, Włocławek, Sosnowiec, Zakopane, Stanisławów, Gwoździec, Augustów. Tworzą się oddziały nowe w Częstochowie, Kaliszu, Jarosławiu. Nie wymieniamy tu innych miejscowości nie ze względu na to, że praca ich jest mała, lecz, że to, cośmy o poprzednich powiedzieli, już do pewnego stopnia charakteryzuje kierunek prac naszej organizacji.

Zarząd centralny podjął cały szereg wysiłków organizacyjnych celem nadania większej sprężystości i jednolitości całości Ligi. De-



legat jego dokonał inspekcji w Krakowie, Lwowie, Lublinie, Wilnie, Tczewie, Świeciu, Grudziądzu, Wejherowie, Toruniu, Bydgoszczy, Gdyni, Łodzi, Dąbrowie, Sosnowcu, Katowicach, Król. Hucie, Łagiewnikach, Nowej Wsi, Chorzowie — w całym szeregu miejscowości wygłaszając odczyty. Przedstawiciele nasi brali czynny udział w zakładaniu nowych oddziałów. Idąc po linii uzgodnienia manifestacji naszych, podjęliśmy starania około solennego obchodu 300-lecia bitwy Oliwskiej, który też w niektórych miastach wypadł wręcz imponująco, a niemal w całym kraju objął wszystkie zakłady naukowe. Delegat centrali przemawiał na akademjach w Warszawie, Łodzi, Bydgoszczy i Katowicach. Podjęte wydawnictwo okólnika wpłynęło na znaczne ożywienie korespondencji naszej z oddziałami i podniosło poziom współpracy.

Centrala pozatem podjęła pracę nad słownictwem morskim, zorganizowała nakręcenie filmu p. t. „Dzień marynarza polskiego”, który był już w 10 oddziałach wyświetlany. Podjęła zabiegi około opracowania programu szkolenia morskiego młodzieży. Sekcja przyjaciół dzieci i młodzieży kaszubskiej zorganizowała gwiazdkę po wsiach rybackich, powołała do życia dwie stacje opieki nad dzieckiem i matką na wybrzeżu; Zarząd przez swych wysłanników brał czynny udział w szeregu konferencji w sprawie rozbudowy wybrzeża, organizacji marynarki i szkolnictwa, opracował pewną ilość memorjałów do rządu w aktualnych sprawach morskich.

Nie mówimy o pracach rozpo-

czętych, które są w toku, jak organizacja własnej stoczni, budowa schronisk na wybrzeżu, budowa wreszcie domu marynarza w Gdyni. Nie mówimy również o czynnym współdziałaniu z Komitetem Floty Narodowej.

Nasza akcja wydawnicza nie osiągnęła napięcia niezbędnego. Dwie broszury J. Borowika o rybactwie, broszura St. Wojciechowskiego o marynarce handlowej, o bitwie pod Oliwą, broszura propagandowa popularna, trzy plakaty, parę odezwy — oto plon — może zbyt mały — plon przecie poważny, który dał nam możliwość rozwinienia szerszej, niż dotąd propagandy. W przygotowaniu jest szereg nowych wydawnictw, które, do pewnego przynajmniej stopnia pokryją brak materiału propagandowego i uzupełnią rażące braki w naszej literaturze morskiej. W każdym razie, jeżeli do tego dodamy znaczne podniesienie poziomu „Morza” — to będziemy musieli przyznać, że i na tem polu dokonana została poważna praca.

W dziedzinie przedsiębiorstw powołany został do życia własny warsztat, który wyrabia znaczki członkowskie i propagandowe, odznaki i t. p., który wypuścił nadto pamiątkowy medal 300-lecia bitwy pod Oliwą.

Oto skrót naszych prac. Oto nasze plusy. Nie zamykamy oczu i na braki niezmiernie dotkliwie.

Zastój prac w oddziale stołecznym, który fałszywie rozumie swe stanowisko i całą energję skupia w zupełnie nieodpowiednim kierunku, nie odczuwając ani potrzeb morskich, ani ideologii naszej. To pierwsza ciemna strona naszego życia organizacyjnego. Słabi je-

steśmy w Poznańskim, gdzie poza Bydgoszczą istnieje tylko jeden oddział — w samym Poznaniu. Nasza sieć organizacyjna jest zbyt rzadka. Wojewódzkie miasta: Białystok, Tarnopol, Nowogródek, wcale nie mają oddziałów. Za słaba jest nasza placówka w Gdyni samej. Oto są minusy. Minusem jest i niedość mocna więź organizacyjna w Lidze.

Czeka nas zatem duża i wytężona praca.

Przedewszystkiem statut nasz musi ulec zmianie w kierunku równouprawnienia członków organizacji stołecznych z prowincjonalnymi, przez oddanie naczelnej władzy w Lidze Walnemu Zjazdowi delegatów. Następnie musi umożliwić tworzenie się okręgów tam, gdzie to jest pożądane.

W dziedzinie prac ideowych musimy położyć większy nacisk na: 1) propagandę, 2) przysposobienie morskie młodzieży, 3) pracę inicjatywną w dziedzinie uszlachetnienia rzek, 4) pracę zbiórkową na budowę floty polskiej. Do pracy tej musi się wziąć centrala — musi się wziąć i każdy oddział, w ścisłym z centralą porozumieniu.

Musimy rozszerzyć organizację i pogłębić jej działalność — zdobywając wpływy na urzędy i samorządy, na organizacje społeczne, na całość opinii publicznej, pod hasłem zdobycia morza dla Polski.

W dzień Nowego Roku dla pracy naszej, dla marynarzy naszych, dla wszystkich naszych członków i wszystkich tych, co na polu zmorszczenia naszego społeczeństwa pracują, przesyłamy stare żeglarskie pozdrowienie — Dobrego wiatru!

A. UZIEMBŁO

## OD ADMINISTRACJI

*Poczynając od 1 stycznia 1928 r., „Morze” ukazywać się będzie w zwiększonej objętości. Wskutek tego podniesiona została prenumerata czasopisma do 12 złotych w stosunku rocznym. Numer pojedynczy kosztuje obecnie 1.20 zł.*

*Administracja „Morza” uprasza pp. Prenumeratorów, którzy opłacili już prenumeratę na rok przysły, o łaskawe wyrównanie różnicy.*

*Jednocześnie Administracja prosi uprzejmie pp. Prenumeratorów, zalegających w opłacie, o jak-najszybsze wyrównanie należności, w przeciwnym bowiem razie zmuszona będzie wstrzymać dalszą wysyłkę czasopisma.*



# EKONOMICZNE WYZYSKANIE WYBRZEŻA W ZAKRESIE RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

(Referat. odczytany na ankiecie, urządzonej przez Ministerstwo Robót Publicznych w Gdyni dn. 7-go października 1927 r.).

(Dokończenie).

Rzecz prosta, że warunkiem rozwoju wszystkich spraw dotychczas poruszonych jest organizacja handlu rybnego, zarówno na wybrzeżu jak i wewnątrz kraju, o niej jednak tutaj mówić nie możemy, a tylko poruszymy jedną sprawę, a mianowicie sprawę importu śledzi, jako złączoną z wyzyskaniem wybrzeża.

Wszystkim doskonale wiadomo, że Polska jest jednym z głównych konsumentów śledzi, że z Wielkiej Brytanji zakupuje 14 do 16 procent ogólnego połowu, a płaci za śledzie importowane niemal sto milionów złotych rocznie. W obecnych warunkach cały niemal handel przechodzi przez pośrednictwo Gdańska i byłoby żywotnym interesem Państwa, aby to pośrednictwo ograniczyć, a przez to i cenę tego środka spożywczego obniżyć. To też port w Gdyni i to zadanie musi wziąć w rachubę, a, jak się dowiaduję, projekty w tym duchu już istnieją. Sprawa handlu śledziami w porcie gdyńskim wymaga wydzielenia osobnego terenu nadbrzeżnego, urządzenia składów i zabezpieczenia połączeń kolejowych. We wszystkich portach, część przeznaczona na handel i transport śledzi jest zazwyczaj dość oddzielona od innych części portu, a to z powodu zapachu, którego uniknąć się nie da, nawet przy największej czystości, oraz z powodu trudności manipulacji z tym niewygodnym przedmiotem, jakim jest becza śledziowa.

Muszą tam być urządzenia pozwalające na bardzo szybkie wyładowanie towaru, tak, aby statek nie tracił czasu i nie czekał kolei, gdyż opłaca on się tylko wówczas, jeżeli możliwie najwięcej czasu zużyje na pracę, a jak najmniej na transport i wyładowanie. Ta zasada w mniejszym stopniu odnosi się do statków transportowych, a obowiązuje przedewszystkiem statki wprost z połowu przywożące solony towar. Jeśliby się pomyślało o odpowiednich urządzeniach i składach dla śledzi importowanych, to możnaby również wziąć w rachubę umieszczenie naszych statków dalekomorskich w jednej części oddziału śledziowego.

Jak sądzę korzyści z takiego zespolenia byłyby mniejsze, niż korzyść płynąca z umieszczenia całego ruchu rybackiego w jednym oddziale portu, w dobrym porcie rybackim. Tę sprawę należałoby jednak ostatecznie rozstrzygnąć dopiero po całkowitej kalkulacji planów budowy portu rybackiego z wszelkimi urządzeniami oraz składów śledziowych. Należy się prztem liczyć ze stanem obecnym i faktami już dokonanymi. Schronisko rybackie już powstaje i już ma wyznaczone miejsce zupełnie nie nadające się do postoju statków daleko-

morskich. Przy niem ma powstać stocznia rybacka. Ruch rybacki już rozbity zatem na dwa rodzaje. Skoro zaś tak już jest, trzeba ten stan niekorzystny jednak uczynić znośnym i skoncentrować składy, hale, chłodnię oraz przetwórnę w jednym miejscu, zaś nadbrzeże tak wydzielić, aby było dość miejsca dla rozwoju całej flotylii rybackiej.

Cała sprawa rybacka i jego rozwoju zależy musi w znacznym stopniu od pomocy technicznej dla tego przemysłu. Rybak posiadający kuter musi mieć możliwość jego oczyszczenia i naprawy. W planach rozbudowy portu gdyńskiego pomyślano też o stworzeniu stoczni dla portu rybackiego. Uważam tę myśl za bardzo zdrową i korzystną a pragnę tylko wyrazić życzenie, aby ten doskonały projekt został jaknajprędzej urzeczywistniony, i nie tylko co do naprawy — ewentualnie budowy — statków (kutrow) lecz i co do naprawy motorów.

Niemniej ważną jest sprawa zaopatrzenia rybaków w narzędzia połowu. Teraz już wysiłki Morskiego Urzędu Rybackiego i Banku Gospodarstwa Krajowego dozwoliły na częściowe zaopatrzenie rybaków w towar krajowy, lecz mimo to jeszcze centrum zaopatrzenia leży w Gdańsku. Byłoby bardzo pożądanem, aby w bliskości portu rybackiego powstała składnica narzędzi połowu. Rzecz prosta, że powinna tą sprawą zająć się jakaś firma prywatna, ale pomoc ku temu mogłaby iść czy to z Banku, czy od rządu, z zastrzeżeniem kontroli cen. Że zaś taka kontrola jest potrzebna tego dowodzić nie potrzeba, gdyż wiemy, że zbyt często opłaty za pośrednictwo w handlu są liczone zanadto wysoko. Znam przykład, że w Gdyni sprzedawano pewne narzędzia połowu drożej, niż w Gdańsku, pomimo, że kupowano je z fabryki polskiej po cenach bezkonkurencyjnie niższych, niż ceny gdańskie.

Taki skład narzędzi powinienby znaleźć się albo tuż przy porcie, albo w niedaleko od portu odległej dzielnicy miasta zamieszkałej przez rybaków.

Sprawa umieszczenia rybaków w bliskości portu ma również znaczenie decydujące dla tego przemysłu. W planach miasta Gdyni umieszczono istotnie kolonję rybacką blisko portu. Byłoby pożądanem, aby te plany nie uległy zmianie, tem więcej, że właśnie w Gdyni o ludności wyłącznie niemal polskiej trzeba tej ludności dać warunki najkorzystniejsze. Ten dobry plan został już nieco w swej wartości obniżony przez fakt, że port rybacki w obecnym zakresie nie będzie zdolny do objęcia całego ruchu rybackiego. Nasuwa się przypuszczenie, że wy-

padnie pomyśleć o drugiej kolonji w bliskości tego miejsca, gdzie będą zawijały statki śledziowe.

Na tem poprzestać jednak nie można. Charakter połowów przybrzeżnych na naszym wybrzeżu sprawia, że w pewnych porach roku rybak przybrzeżny gdyński a także i z innych części wybrzeża udawać się musi na Wielkie Morze. Połowy tak cennej ryby, jak łososia wymagają stałych wyjazdów i stałej pracy w bliskości miejsc połowu. Rybacy z różnych części wybrzeża osadzają się czasowo na Helu lecz tam, mimo urządzonych schronisk, żyją w złych warunkach. Ta sprawa wymaga wglądu i organizacji. Częściowo może zapobiegnie obecnym stosunkom budowa nowego portu w Borze-Jastarni, lecz nie w tym stopniu, aby zabezpieczyć rybaka przed drożyzną i zapewnić mu dobry nocleg. Sądzę, że najlepszym wyjściem byłoby planowe dążenie do stworzenia kolonji rybaków narodowości polskiej na samym Helu. Osadzenie pewnej ilości rodzin, na pewnych przywilejach, ale też i z pewnemi, nie zbyt ciężkimi obowiązkami mogłoby zupełnie zmienić charakter tej wartościowej placówki na półwyspie i nieco zmniejszyć ciężenie jej ku Gdańskowi, jako macierzystemu portowi i miastu. Ze względów gospodarczych i państwowych mogłaby taka akcja mieć ogromne znaczenie.

Przeważna część spraw tutaj poruszonych wymaga nie tylko fachowej oceny i przygotowawczych studjów, ale i opieki lub wkroczenia władz rządowych. I tutaj bardzo dobitnie zwrócić pragnę uwagę na fakt, że zupełną jest nienormalnością, iż Morski Urząd Rybacki dotychczas znajduje się w Wejherowie a nie w Gdyni. Ktokolwiek patrzył się z bliska na rozwój naszego rybacka w ostatnich latach, ten wie, że pracy tego urzędu a zwłaszcza jego niestrudzonego kierownika p. A. Hryniewickiego, zawdzięcza się w przeważnej mierze uratowanie tej gałęzi naszego przemysłu od zaniku, a przez to i uratowanie dla Państwa ludności rybackiej. Dodać tu pragnę, że i w stosunkach z zagranicą Morski Urząd Rybacki oddaje usługi bardzo poważne. Pragnę podać do wiadomości, iż Polska tylko dzięki pracy M. U. R. figuruje od lat kilku w statystyce światowej rybackiej, a ta praca nad statystyką spotyka się w zupełnym uznaniem u fachowców. Praca i znaczenie M. U. R. nie są należycie doceniane przez czynniki rządowe. Pomijam projekt zniesienia wogóle tego urzędu, ale muszę zwrócić uwagę, że w okresie redukcji sił urzędniczych M. U. R. został niemal ogołocony z pracowni-



ków. — Teraz zaś, kiedy sprawa rozwoju rybactwa dalekomorskiego staje się aktualną, działalność Morskiego Urzędu Rybackiego musi się znacznie rozszerzyć. Przypominam, że istnieją międzynarodowe przepisy odnoszące się do technicznej strony połowów, do znaczenia i sygnalizacji statków rybackich, załatwiania ewentualnych sporów i t. d. Wszystko to musi być pod kontrolą, której nie można będzie dobrze wykonać z Wejherowa. Musi więc jaknajprędzej powstać pomieszczenie dla M. U. R. w Gdyni, a personel jego powinien być zwiększony i fundusze obfitsze, niż obecnie.

Wreszcie pragnę poruszyć jeszcze jedną sprawę, która tyczy się właściwych podstaw rybactwa. Jest to sprawa *naukowych badań morskich*. W ostatnich dziesiątkach lat rybactwo uległo temu samemu losowi co i wszystkie inne gałęzie przemysłu. Od podstaw zebranych przez praktyków, przeszło na podstawy opracowane przez ludzi nauki. Zwłaszcza zaś rybactwo na wielką skalę, do którego dążymy, zawdzięcza swój rozwój pracom badawczym. Najlepszym tego przykładem może być rola, jaką w olbrzymim rozwoju rybactwa Wielkiej Brytanji ode-

grały stacje i laboratorja rybackie, rozrzucone w różnych punktach jej wybrzeży.

Niemniej charakterystycznym jest fakt z ostatnich miesięcy odnoszący się do rybołówstwa niemieckiego i rosyjskiego. Było rzeczą z dawna wiadomą, że doskonałe tereny rybackie znajdują się na północnych brzegach Europy i Azji. Z wiosną b. r. odbyła się wyprawa naukowa statku „Meteor” na wybrzeża Murmanu i na Morze Białe. W Aleksandrowsku ta wyprawa niemiecka połączyła się z ekspedycją rosyjskich uczonych. Ułożono plan badań, podzielono tereny badań a w ślad za tem już w lecie statki niemieckie, specjalnego, dużego typu, udały się na Morze Białe i powróciły z nadzwyczaj korzystnym rezultatem połowu.

Jest więc rzeczą pierwszorzędного znaczenia, aby i u nas była racjonalna podstawa naukowych badań morskich. W Gdyni, jako centrum rybackiego ruchu powinno powstać dobrze urządzone i zaopatrzone Morskie Laboratorium Rybackie, mające do rozporządzenia choćby niewielki ale dobrze urządzony statek badawczy. Wprawdzie istnieje już na Helu maleńki związek tego laboratorjum, lecz jest ono tak źle pomieszczone, ma tak ma-

ły personel, a przydzielona łódź „Zorza” tak się zupełnie nie nadaje do poważniejszych prac naukowo-rybackich, że tylko trzeba podziwiać, jak, w tak złych warunkach, to laboratorjum jest wogóle w stanie działać i dawać znaki życia przez publikację prac.

Sprawa naukowych badań morza nie jest rzeczą, z którą możnaby czekać. Jest to rzecz pilna i nieodzowna.

Jeśliby zrozumienie tej ważności przenikło sfery decydujące, to morskie laboratorjum powinno być jak najprędzej otrzymać odpowiedni lokal i dotacje.—Nie możemy tutaj podawać planu urządzeń, ale zwrócić musimy uwagę na to, że powstający taki zakład powinien mieć prócz pracowni i mieszkań dla personelu, także i miejsca do pracy dla badaczy przybywających na dokonanie pewnych zadań oraz, bardzo zresztą skromne, miejsce na ich pomieszczenie. Tu nasuwa się pytanie, czy morskie laboratorjum rybackie na Helu powinno tam pozostać. Niema jak sądzę wątpliwości, że ta placówka powinna pozostać i być otoczona opieką, gdyż ona właśnie, jako najbliższa przybrzeżnych terenów połowu powinna nad niemi ob- jąć opiekę naukową.



Bitwa floty polskiej ze szwedzką pod Oliwą w dniu 28 listopada 1627 roku. (Współczesny sztych holenderski ze zbiorów Al. Czoiowskiego).



Nie wspominam tutaj o badaniach hydrograficznych, ponieważ ta sprawa znacznie naprzód się posunęła i ma być, jak mnie zapewniano, na dobrej drodze do rozwoju.

Kończąc ten referat pragnę zaznaczyć, że zdaję sobie dobrze sprawę z tego, iż przeprowadzenie wielu z wymienionych żądań i zadośćuczynienie potrzebom wymaga wielkiego wysiłku ze strony Państwa i poszczególnych osób, a zarazem wielkiej ostrożności i długiego przygotowania. Jeden rzut oka na rozwój portu w Gdyni i na rozwój Żeglugi naszej uczy jednak, że tutaj ludzie trudności pokonywać potrafią i są zdolni do wysiłku. Nie wątpię też, że i wymienione w tym referacie zadania znajdą pomyślne rozwiązanie.

*Rezolucje zawarte w powyższym referacie.*

1) Wobec tego, że rybactwo na polskim brzegu ma charakter niestwały i zawisły od przypadku, a to zarówno z powodu warunków fizycznych morza jako też i z powodu niedostatecznej techniki połowów, należy starać się wszelkimi sposobami, aby ten stan zmienić i rybolówestwu nadać pewniejsze podstawy.

2) Pierwszym sposobem polepszenia

stanu rybolówestwa jest wyruszenie rybaków na dalsze i obfitsze tereny bałtyckie. Ponieważ zaś może się to odbyć tylko na większych statkach, należy dążyć do stworzenia flotyli większych kutrów motorowych bądź przez udzielenie kredytów jednostkom albo kooperatywom, bądź też przez ułatwienia prowadzące do powstania przemysłu armatorskiego.

3) Drugim sposobem rozwinięcia rybolówestwa jest wyruszenie na tereny Morza Północnego. Należy dążyć do stworzenia flotyli dalekomorskich, parowych statków rybackich w myśl ogłoszonych zamierzeń rządu, lecz po przeprowadzeniu studiów przygotowawczych i wychowaniu odpowiedniego personelu.

4) Wobec tego, że naturalnem i najlepszym miejscem do rozwoju portu rybackiego jest Gdynia, należy dążyć do szybkiego ukończenia prac nad obecnie budującym się portem rybackim.

5) Przy ustalaniu planów rozbudowy portu należy wyznaczyć z góry miejsce, dostatecznie obszerne, na postój, miejsce wyładunku dalekomorskiej flotyli rybackiej, oraz na manipulacje z sieciami.

6) Byłoby pożądane aby cały ruch rybacki był z czasem skoncentrowany w jednym miejscu portu w Gdyni.

7) W najbliższym sąsiedztwie portu rybackiego powinna powstać *hala rybna*.

8) Należy dążyć do szybkiego wybudowania *chłodni* dla celów rybackich.

9) W najbliższym sąsiedztwie rybackiej części portu powinna w krótkim czasie być uruchomiona *przetwórnia* produktów rybolówestwa.

10) W planach rozbudowy portu powinno się jak najprędzej wyznaczyć miejsce na *składy śledzi*.

11) Przy porcie rybackim powinna powstać *stocznia*, celem naprawy statków i motorów rybackich.

12) Należy dążyć do stworzenia (w myśl akcji Banku Gospodarstwa Krajowego oraz Morskiego Urzędu Rybackiego) — *składu narzędzi do połouu ryb*, o ile możności krajowego pochodzenia.

13) W planach miasta Gdyni należy przewidzieć i ustalić miejsce na *kolonje rybaków*.

14) Należy dążyć do utworzenia poważnej kolonii polskich rybaków w miejscowości Hel; tam również powinny zostać zorganizowane schroniska dla rybaków na czas połowów zimowych.

15) Morski Urząd Rybacki powinien jaknajprędzej zostać przeniesiony do Gdyni. Jego personel powinien zostać powiększony, podobnie też jego budżet.

16) Morskie Laboratorium Rybackie powinno zostać utworzone w Gdyni w odpowiednim lokalu.

17) Laboratorium na Helu powinno otrzymać lepsze pomieszczenie oraz znaczącą dotację.

*Prof. Dr. M. SIEDLECKI.*



Bitwa pod Oliwą, według współczesnego sztychu gdańskiego (ze zbiorów Al. Czolowskiego). Ciekawe są napisy, umieszczone na tym sztychu, a głoszące w języku niemieckim triumf polskiej floty nad szwedzką.



# PORT RYBACKI LORIENT

Ministerstwo Przemysłu i Handlu delegowało do Francji radcę ministerjalnego p. Feliksa Rostkowskiego, który studjuje na miejscu organizację centralnych państwowych władz morskich, organizację towarzystw żeglugowych i urzędzenia francuskich portów rybackich. Poniżej drukujemy uwagi p. Rostkowskiego o porcie rybackim Lorient.

*Redakcja.*

Kwestja rybackich portów we Francji była od lat wielu traktowana po macoszemu. To też natychmiast po wojnie sprawa połowu ryb, a co za tem idzie i rozbudowy portów rybackich we Francji, zmusiła rząd do postawienia tej sprawy na porządek dzienny.

Port Lorient był już oddawna znany jako nietylko drugorzędny port wojenny i handlowy, lecz zarazem i punkt ciężenia nadmorskiej ludności, zajmującej się rybołówstwem. Położony w naturalnej zatoce i wysunięty na północo-zachód zatoki Biskajskiej, jest Lorient naturalnym portem dla terenów rybnych, ciągnących się od południowej części zatoki Biskajskiej aż do Irlandji i przedstawiających olbrzymią powierzchnię 500.000 km. kw. Jak wynika z powyższego, olbrzymie tereny te, obfitujące w najrozmaitsze rodzaje ryb, ślimaków, raków, krewetek i t. d., były tylko bardzo mało eksploatowane, a to z braku odpowiedniej polityki rządu, który sprawą rybactwa morskiego nie zajmował się w dostatecznej mierze.

Specjaliści, z którymi się spotkałem, zarówno w samym Lorient, tak również i p. dyrektor Verrière — twórca tego portu, a obecny dyrektor-zarządzający towarzystwa, eksploatującego ten port na zasadach koncesyjnych, wskazywali mi, iż rybołówstwo na przestrzeniach wodnych, ciągnących ku portowi Lorient może się odbywać cały rok i nie nosi charakteru sezonowego, gdyż różnorodność połowów i bogactwo wód są tego powodem.

Przed przystąpieniem do budowy portu w Lorient, sprawa budowy portu rybackiego została głęboko i wszechstronie zbadała. P. dyrektor Verrière zwiedził największe porty rybackie w Europie Zachodniej i na podstawie zdobytego tą drogą doświadczenia stworzył projekt obecnie urzeczywistnionego portu.

Techniczna strona budowy portu Lorient nasuwała kilka warjantów, możliwych do urzeczywistnienia. Warjant przedstawiony przez p. Verrière był najsmielszym, traktował zagadnienia najbardziej szeroko, rozwiązując je kardynalnie w płaszczyźnie, umożliwiającej dalszy w przyszłości rozwój portu rybackiego.

Dotychczasowe porty w Lorient (wojenne i handlowe oraz rybackie) były dostępne tylko w czasie wysokiej wody i dlatego rozszerzenie tych portów nie rozwiązywałoby kwestji zasadniczej — umożliwienia statkowi rybackiemu w każdej porze dnia i nocy wejście do portu i natychmiastowego wyładowania połowu.

Dlatego też, jako miejsce przyszłego portu, wybrał p. Verrière część półwyspu La Perrière, leżącą przy wejściu do zatoki, w której głębi leży miasto i stary port.

Przy projektowaniu portu należało od razu ustalić stosunek powierzchni wodnej do powierzchni terenów portowych, a to korzystając z doświadczeń innych państw. Jeżeli chodzi o powierzchnię wodną, to

porty Yjmuiden i Gestmunde mają jej 6 — 7 hektarów. Port Grimsby — największy port rybacki na świecie, ma 11 hektarów powierzchni wodnej, Aberdeen około 8, Hull ponad 7. W portach tych stosownie przechodzi 52.000 ton, 47.000 ton, 100.000 ton i 100.000 ton. Z tych danych wychodząc, zostało ustalone, iż port w Lorient ma posiadać około 8 ha powierzchni wodnej. Rozmieszczenie nadbrzeżnych budowli i urządzeń jest w Lorient zrobione na wzór Cuxhaven, gdzie każde nadbrzeże jest przeznaczone dla operacji tylko danego rodzaju.

Cechą swoistą trafiku rybnego Lorient jest to, że prawie cały połów idzie w stanie świeżym, dlatego też zagadnienie transportowe zwróciło na siebie szczególną uwagę twórcy tego portu. Wychodząc z założenia, że nadbrzeże specjalnie przeznaczone dla wyładowywania może być wykorzystane dwa razy dziennie, długość jego została ustalona na 241 metrów. Bezpośrednio na nadbrzeżu tem, w odległości 7 metrów od linii wodnej, znajdują się ciągnące wzdłuż całego wybrzeża zabudowania, za którymi również idą magazyny poszczególnych przedsiębiorców. Wszystko to mieści się na parterze. Na pierwszym piętrze tegoż samego budynku mieszczą się biura i magazyny. Wschodnia część tegoż t. zw. dużego basenu służy do przyjmowania lodu ze znajdującego się tuż przy nim frigo. Nadbrzeże południowe służy do ładowania węgla, jest ono właściwie molem, z drugiej strony którego podchodzą węglarki i z pomocą mechanicznego wyładunku przeladują węgiel bądź do składu węgla, zajmującego środkową część tego mola, bądź też bezpośrednio do trawlerów. Stosunek długości nadbrzeży węglowych do nadbrzeży, służących do wyładowania ryb, jest w Gestmunde jak 2 do 3, w Cuxhavenie, jak 1 do 2, a w Yjmuiden jeszcze mniejszy. P. Verrière określił, iż 5 metrów wybrzeża wyładunkowego i 8 metrów wybrzeża węglowego jest normą dostateczną dla obsłużenia jednego trawlera, przy warunku, iż operacje te będą się odbywały dwa razy na dzień. Dla rybackich statków żaglowych zostało ustalone 2 — 3 m. nadbrzeży.

W ten sposób dla 50 parowców i 200 żaglowców potrzeba było 9000 m. nadbrzeży. Przyjmując pod uwagę, iż ilość parowych statków powinna w najbliższych latach wzrosnąć do 100, oraz że do 200 małych kutrów zajmuje się połowem sardynek, ogólna długość nadbrzeży w Lorient została ustalona na 1.809 metrów. Dla porównania podaję, że Yjmuiden ma 1.300 metrów, Gestmunde — 1.800 metrów, Grimsby — 2.230 metrów i Aberdeen — 1.500 metrów.

Specjalizując dwa baseny przyszłego portu p. Verrière przewidział dla dużego 5 metrów głębokości, przy najniższym stanie wody, dla drugiego zaś, noszącego nazwę, długiego — 3 metry, gdyż ten drugi basen ma służyć dla żaglowców i mniejszych statków.

Wychodząc z założenia, że statki parowe mają długość maximum 50 metrów, przy 9 metrach szerokości, zostało przyjętem, że minimalna szerokość basenów powinna być 80 metrów. W ten sposób, reasumując powyższe, port Lorient ma:

Powierzchnię wodną ca 8 ha.

Długość nadbrzeży 1.800 metrów.

Głębokość nadbrzeży 5 m. i 4 m. ponad najniższym poziomem.

Sprawa budowy chłodni została w Lorient rozstrzygnięta niezależnie od budowy portu rybackiego. Konieczność wybudowania tej chłodni była podyktowana zamiarem stworzenia wielkiego przedsiębiorstwa połowu ryb przy Nowej Ziemi, dlatego też chłodnia w porcie Lorient została zastosowana do jednorazowego przyjęcia od 3 — 4 tysięcy ton mrożonej ryby, której miały dostarczyć specjalne statki. Chłodnia ta położona jest przy nabrzeżu, które już dawniej istniało i którego przedłużeniem jest obecnie wybudowane moło, stanowiące południową ścianę dużego basenu. Projekty połowów u Nowej Ziemi nie zostały urzeczywistnione, a wybudowana chłodnia w zupełności odpowiada potrzebom nowopowstałego portu, zarówno pod względem urządzeń swoich, jak również pod względem miejsca, na którym została wybudowana.

Przy projektowaniu portu specjalną uwagę zwrócił p. Verrière na powierzchnię gruntu, który musiał być wydzielony specjalnie dla zaspokojenia wszystkich potrzeb tego portu. Przewidywać należało powstanie niewielkiej stoczni z mechanicznym wyciągiem, fabryki lodu, fabryki puszek metalowych i skrzyń na konserwy, fabryki sosów wszelkiego rodzaju oraz fabryki przeróbki odpadków rybnych.

Badając tę sprawę w innych portach, p. Verrière ustalił, że powierzchnia terenów portowych jest kilkakrotnie większa od powierzchni wodnej portu. Tak w Gestmunde na 8 ha powierzchni wodnej jest 64 ha terenów, w Grimsby 35 ha, które zostały ostatnio powiększone o 22 ha. Przy projektowaniu rozplanowania terenów portowych należało z góry przewidzieć specjalną dzielnicę dla wybudowania kolonij rybackich, gdyż w portach starych, w których te kolonie rozmieściły się w bezpośredniej bliskości do nadbrzeży, wynikły w czasach późniejszych z tego powodu bardzo wielkie trudności przy rozbudowie portu, wyposażeniu ich w nowoczesne urządzenie i t. d.

P. dyrektor Verrière w rozmowie ze mną specjalnie podkreślił absolutną konieczność oddzielenia portu rybackiego od portu handlowego pod względem administracyjnym, powołując się przytem już nietylko na doświadczenie własne, lecz również i na znane w sprawach rybołówstwa morskiego autorytety, jak p. M. Poher, który w swojej pracy, poświęconej niemieckim portom rybackim, pisał, że „rybackie porty są niezależne od portów handlowych, co jest warunkiem sine qua non ich normalnego funkcjonowania i niezależnego rozwoju.”

Rybackie porty Gestmunde, Cuxhaven, Grimsby, Hull i Aberdeen, są zupełnie niezależne od bezpośrednio z nimi sąsiadujących portów handlowych pod względem administracyjnym. P. Verrière zwracał szczególnie moją uwagę na to, ażebyśmy tworząc port rybacki przyjęli te doświadczenia innych narodów.

Projekt budowy portu w Lorient przewidywał z góry dwie fazy budowy. Pierwszą — budowa dwóch basenów t. zw. długiego i dużego ze wszystkimi nadbrzeżnemi urządzeniami, magazynami oraz mechanicznym wyciągiem dla statków rybackich i drugą fazę — dalszej rozbudowy, stworzenie pokazanego na planie dodatkowego bassin éventuel. Pierwsza faza budowy została zakończona poza mechanicznym wyciągiem, który jeszcze jest w robocie.



Podaję niżej tabelę porównawczą elementów główniejszych portów rybackich i portu Lorient:

**LORIENT:**

<i>Powierzchnia wodna:</i>	
Duży basen	5 ha 17
Długi basen	2 ha 64
Razem	7 ha 81
Przy wybudowaniu bassin éventuel jeszcze	
<i>Długość nabrzeży:</i>	5 ha
Duży basen (wewnątrz)	700 m.
Długi basen	680 m.
Zewnętrzna strona	530 m.
Razem	1910 m.
Przy dalszej rozbudowie jeszcze	1800 m.
<i>Głębokość:</i>	
Duży basen	5 m
Długi basen	4 m

**INNE PORTY:**

<i>Powierzchnia wodna:</i>	
Hull	7 ha 8
Aberdeen	8 ha 7
Yjmuiden	7 ha 8
Gestmunde	7 ha 2
Cuxhaven	2 ha 7
Grimsby	11 ha 6
<i>Długość nabrzeży:</i>	
Grimsby	2230 m.
Yjmuiden	1200 m.
Gestmunde	1800 m.
Cuxhaven	630 m.
Aberdeen	1300 m.
Hull	2200 m.
<i>Głębokość:</i>	
Aberdeen	3—4 m.
Yjmuiden	5 m.
Gestmunde	4,40 m.
Cuxhafen	4,50 m.
Wszystkie głębokości podane poniżej najniższej wody.	
<i>Powierzchnia hal i magazynów:</i>	
Duży basen	7040 m <sup>2</sup>
Długi basen	7680 m <sup>2</sup>
Razem	14720 m <sup>2</sup>
Gestmunde	17500 m <sup>2</sup>
Cuxhaven	7700 m <sup>2</sup>
Yjmuiden	6700 m <sup>2</sup>
<i>Tereny przemysłowe:</i>	
	46 ha
Przy dalszej rozbudowie dojdą jeszcze	10 ha
Powierzchnia bardzo zmienna, w Gestmunde	64 Ha

Przy projektowaniu już portu Lorient specjalną uwagę zwrócił twórca projektu na rozwiązanie kwestii transportowej. Sieć kolejowa w samym porcie jest bardzo rozwinięta i pomyślana w ten sposób, że równocześnie mogą się odbywać operacje zarówno ładowania ryb do wagonów, jak również przyjmowania zapasu lodu przez trawlerzy oraz ładowania węgla.

Ogólna długość portowych kolei sięga w Lorient 11.800 metrów i zajmuje 5 ha powierzchni. Niezależnie od sieci kolejowej istnieje bardzo rozwinięta sieć doskonałych dróg bitych, która łącznie zajmuje aż 10 ha powierzchni. Wszystkie drogi bite są 12—13 m., a w niektórych miejscach i większej szerokości.

Obecnie port Lorient na mocy specjalnej umowy z 26 lutego r. b. został wydzierżawiony na lat 60. Eksploatujące ten port konsorcjum zaangażowało twórcę portu, p. Verrière na stanowisko naczelnego dyrektora.

Będąc w Lorient, mogłem podziwiać sprawność funkcjonowania poszczególnych służb w porcie. Natychmiast po wyładowaniu ryb z trawlera, które to wyładowanie wykonywa zarząd portu, ryby są sprzedawane z publicznego targu w przyległych halach, poczem znów środkami portu są dostarczane do tego samego gmachu, obok hal, leżących magazynów - składów poszczególnych firm. Firmy te we własnym zarządzie sortują i przygotowują rybę do ekspedycji, otrzynując od zarządu portu potrzebny lód, w stanie mielonym, przypominającym górski śnieg swoim wyglądem. Po zapakowaniu ryb w skrzynie są one przez poszczególnych przedsiębiorców wystawiane na drugą stronę magazynu, przylegającą do linii kolei żelaznej, gdzie również środkami zarządu portu następuje natychmiastowe ładowanie tych skrzyń do specjalnie podstawionych wagonów — w przeważającej ilości wagonów zwykłych i tylko w wyjątkowych wypadkach do wagonów-chłodni. Rzecz naturalna, że ilość lodu jest zależna od pory roku.

Sprzedaż z publicznego targu ryby jest w Lorient też w ręku koncesjonariuszy, za którą to sprzedaż port pobiera pewną bardzo niewielką opłatę.

Chłodnia w Lorient w zupełności odpowiada nietylko obecnemu stanowi rzeczy, lecz będzie mogła obsłużyć Lorient

i w przyszłości, przy dalszej jego rozbudowie. Magazyny chłodni, mieszczące się na pierwszym i drugim piętrze, mogą pomieścić 2.000 ton ryby dla przechowania dłuższego. Niezależnie od tego chłodnia ta produkuje 120 ton lodu dziennie, który oddaje częściowo idącym na połowy trawlerom, częściowo zaś obsługuje ekspedytorów ryb, dając im lód w stanie mielonym. Na trzecim piętrze chłodni znajduje się skład zapasów lodu, pozwalający trzymać na składzie 1.500 ton lodu. Górne piętro jest właściwą fabryką lodu, gdzie w olbrzymich rezerwuarach cyrkulująca ciecz chłodząca powoduje powstanie lodu w selekcyjnie zawieszonych w niej i zwolna posuwających się formach. Cała praca jest zmechanizowana, a działalność mechanizmów obliczona tak, że, wymagając tylko 2 ludzi do obsługi, umożliwia im uporanie się z pracą, która jest doprowadzona tylko do regulowania wyładunkiem kolejnych sekcji form z gotowym już lodem i późniejszym załadowaniem już pustych sekcji do basenu przy uprzednim nalaniu do tych form wody.

Osobliwością magazynu w Lorient, przechowującego rybę w stanie zamrożonym przez kilka miesięcy, jest sposób, który zapewnia rybie przy —12° Celsjusza utrzymanie tej samej wagi, jaką miała w stanie świeżym. Sposób ten polega na tym, że ryba mająca być zamagazynowana, jest wystawiana w specjalnych basenach na bezpośrednie działanie cieczy chłodzącej i po ochłodzeniu tej ryby do —18° Celsjusza ryba ta przechodzi do basenów z wodą słodką, w której momentalnie pokrywa się cienką skorupą lodową i w takim stanie jest dostarczana do składu. Właśnie ta skorupa lodowa, której powstanie jest wywołane w sposób wyżej opisany, gwarantuje, iż ryba w ciągu 3—4 miesięcy pozostająca w składzie, nie wysycha i jest później ze składu odbierana przez eksporterów rybnych, ponownie wrzucana do wody słodkiej, gdzie tracąc skorupę lodową, powraca do stanu normalnego i w niczym się nie różni na rynku od ryby świeżo złowionej.

Paryż, w listopadzie 1927 r.

F. ROSTKOWSKI

## TRANSPORT I KONSERWACJA ZŁOWIONEGO ŚLEDZIA

Skończyła się olbrzymia praca połowu śledzia. Te masy nieprzeliczone ryby muszą być w jakiś sposób spożytkowane, a stać się to musi względnie rychło, bo to towar nietrwały i staje się szybko nieużyteczny. Najprościej byłoby dostarczyć o ile możności złowioną rybę natychmiast na rynki zbytu, skąd przeszlaby do doraźnego spożycia. I tak w rzeczywistości sprawę tę rozwiązano w owych krajach, gdzie miejsca połowu nie są odległe od rynków zbytu, a napływ śledzi prawie przez cały rok trwający, ułatwia zapatrzenie rynku stale w świeżą rybę. To też angielscy i szkoccy rybacy przybijają codziennie do portu i zbywają natychmiast cały swój połów, by w dniu następnym płynąć na nowe lub te same miejsca połowu.

Jednakże to rozwiązanie okazało się wkrótce niewystarczające; było ono dobre w tych czasach, gdy przemysł po-

wu śledzia stał na niższym stosunkowo stopniu rozwoju i zaspokajał zaledwo potrzeby najbliższego wybrzeża. Z chwilą jego rozrostu, a co za tem poszło, gdy zgromadziły się tak wielkie zapasy śledzi, że nie mogły być szybko i blisko spożyte, należało pomyśleć, jakby rybę przesłać do miejsc, odleglejszych od morza, gdzie dzięki swej taniości mogła znaleźć chętnych odbiorców, a zarazem należało zastosować środki, któreby ją w czasie tej podróży i w ciągu ewentualnego jej dłuższego przechowywania uodporniły na wpływ otoczenia atmosferycznego i przeszkodziły psuciu się włókna mięsnego, które wogóle u ryb jest niezwykle wdzięcznym środowiskiem dla bujnego życia różnych mikrobow i bakterii.

Ta okoliczność wywołała rozwój całej gałęzi przemysłu, który możnaby nazwać preparowaniem i soleniem śledzi. Ryba,

dostarczona na brzeg, albo nawet już na statku rybackim, dostaje się w ręce jakby czyszcicieli, którzy uzbrojeni w nóż, przecinają jej gardło i wyciągają wnętrzności; inna grupa robotników, zabrawszy od czyszcicieli tak spreparowane osobniki, obsypuje je solą, o ile przeznaczone są do transportu na niewielkie odległości, albo zanurza je w wodzie słonej, do którego to roztworu używa się soli specjalnej, bo nie każdy gatunek jest odpowiadni, — jeśli śledzie przeznaczone są do posłania na większe odległości i do dłuższego przechowania. Każdy z tych sposobów ma swe dodatnie i ujemne następstwa. Ryba tylko posolona jest smaczniejsza w spożyciu, bo jej włókna mięsne nie przepojone zostały solą, jednak dłużej nie może być przechowywana, jako że łatwo ulega zepsuciu. Natomiast śledź, dobrze przepojony solą, traci wprawdzie na swej wartości spożywczej,



ale łatwiej go dłużej przetrzymać, ponieważ jego włókno mięsne jest mało dostępne na ataki bakterii, wywołujących gnicie i psucie się tego włókna.

Ale i jeden i drugi sposób miał tę słabą stronę, że w konsekwencji podrażał produkt i opóźniał jego wysyłkę na miejsce przeznaczenia. By temu zapobiec, zastosowano w ostatnich czasach magazynowanie śledzi w lodzie. W danym wypadku niepotrzebne jest czyszczenie ryby, ani solenie jej, ponieważ śledź prosto z sieci wędruje do magazynu z lodem, który jest już urządzony na statku rybackim, jeśli połów odbywa się zdaleka od wybrzeża, albo w najbliższym porcie, jeśli statek codziennie tam zawija i oddaje swoje zapasy złowionej ryby. Prawda, że urządzenie takich magazynów jest dosyć kosztowne, jednakże kalkulacja w danym wypadku zawsze przechyliła się na korzyść magazynów, gdy się zważy, że przy czyszczeniu i soleniu śledzi potrzebne są całe zastępy pracowników i że praca ta, jako niezmechanizowana, niejednokrotnie wykazuje pewne braki i niedokładności, których skutkiem będzie lepsza lub gorsza jakość towaru. A największą korzyść z magazynowania śledzia w lodzie, to ta, że ryba nic a nic nie traci na swej smakowitości i zupełnie się nie psuje.

To wszystko, co powyżej wspomniano, stanowi jakby czynność przedwstępna, przygotowawcza, po której następuje ukladanie ryby w beczki, czy w wagony lodownie i wysyłanie jej na rynki zbytu. Wspomnieć jeszcze wypada, że w portach, do których statki rybackie dowożą złowione śledzie, istnieją wielkie obszary, przeznaczone wyłącznie dla przemysłu śledziowego; istnieją całe organizacje, stojące na usługach tego przemysłu, rozporządzające wielkimi środkami finansowymi i wielkimi zastępami pracowników. W zakres prac tych organizacji wchodzi wszystko to, co dotyczy przetworzenia złowionego i dostarczonego przez rybaka śledzia w towar. A kiedy śledź staje się towarem? Naturalnie nie wtedy, gdy tkwi w sieci, ciągniętej przez statek rybacki, ani wtedy, gdy znajduje się już na statku, ani nawet wtedy, gdy statek zawija już do portu; wartość towaru uzyskuje dopiero wtedy, gdy staje się przedmiotem handlu, a dzieje się to dopiero dzięki wspomnianym wyżej organizacjom lub przedsiębiorstwom handlowym. One przeprowadzają opisane poprzednio operacje, to jest czyszczenie śledzia, solenie go, ewentualnie magazynowanie w lodzie, one segregują rybę na gatunki i rodzaje, one ładują ją w beczki i wagony-chłodnie i rozsyłają we wszystkich kierunkach. Praca to olbrzymia, wymagająca znacznej sprawności i znacznych kapitałów, tembardziej, że zadania organizacji handlowych nie zaczynają się dopiero w chwili, gdy śledź znajduje się na lądzie.

Połowy śledzi, jako takie, i związane z tem zajęcia rybaków są same w sobie przedsiębiorstwem mało intratnym, a mogłyby przynosić nawet straty, jak to działo się w owych czasach, gdy producent, t. j. rybak i odbiorca stali naprzeciw siebie na zwykłych prawach kupieckich, t. zn. jeden chciał jaknajdrożej sprzedać, drugi jaknajtaniej kupić. Wystarczyło jakieś niepożądane zjawisko, by jednego lub drugiego doprowadzić do ruiny. Słabszym najczęściej okazywał się rybak i on też płacił koszty przegranej.

Stan taki niepożądany był jednak i dla kupca; dlatego dosyć szybko związały się te dwa czynniki ze sobą, przyjęły na siebie zobowiązania i podzielono role, tak, że kupiec zajął się nie tylko zbytem do-

starzonej przez rybaka ryby, ale także, dostarczeniem potrzebnych do łowienia przyborów, sieci i t. p.

Dalszym etapem na tej drodze było zjawisko, że czynnik handlowy zyskał przewagę nad rybakim, który stał się z czasem jakby najmitem kupca i zobowiązany był według wskazówek dostarczyć żadaną ilość śledzi.

Zmiana ta przyniosła jednak jednej i drugiej stronie niezmiernie korzyści. Rybak przestał się zajmować rozprzedażą owoców swej pracy i mógł tem więcej oddać się swemu właściwemu zawodowi, a kupiec, mając pewność, że towar regularnie i w oznaczonej w przybliżeniu ilości otrzyma, mógł się zająć krzywym jego zbytem. Z tem związała się dalsza konieczność przejścia przez kupca nadzoru i organizacji wszystkich czynności dalszych, które służą do zamiany złowionego śledzia w towar, pożądaną na rynku. Dla przykładu, jak korzystną okazała się ta organizacja, o której wyżej była mowa, wspomnieć wystarczy o samej tylko sprzedaży złowionej ryby. Pierwotnie statek rybacki, napełniony towarem, zawijał do portu i kapitan jego, sam, czy przez swych zastępców, szukał kupca, względnie zajmował się zbytem tego, co miał na pokładzie. Wysokość zysków zależała od tak różnorodnych okoliczności, że przyjąć wypada, iż były one albo niewielkie, albo najczęściej żadne.

Dzisiaj jest takie zjawisko wykluczone; kupiec, który towar od kapitana statku odebrał, lepiej się orientuje w koniunkturach rynku i zawsze zbedzie towar korzystniej i z większym zyskiem. Zresztą dla regulacji cen istnieją w miastach portowych, w których odbywają się większe przetargi na ryby, hale licytacyjne, zaopatrzone we wszelkie instalacje i magazyny do przechowania towaru, gdyby się okazało, że w dniu, w którym go na targ dostarczono, nie mógł być korzystnie sprzedany.

W tym stanie rzeczy podaż może być zawsze regulowana popytem i rzadziej mogą się zdarzać wypadki, by dostawca musiał zbyć towar za wszelką cenę.

Odbiorcami towaru są wielkie przetwórcy, t. zw. fabryki konserw rybnych, jakoteż przedsiębiorstwa handlowe, mieszczące się w głębi kraju, których zadaniem jest dostarczenie konsumentowi śledzia w stanie nieprzerobionym, jakby się wyrazić można, w stanie naturalnym.

Na zakończenie wspomnieć jeszcze wypada, że w latach ostatnich następuje przemiana metod przyrządzania ryby do transportu o tyle, że zarzuca się coraz więcej czyszczenie i solenie śledzia, a przechodzi się na magazynowanie go w lodzie, o czym zresztą już poprzednio było wspomniane. Tutaj chodzi o zwrócenie uwagi, że w krajach zachodnich śledź taki zyskuje sobie coraz więcej uznania, a dzieje się to dlatego, że jest on z jednej strony tańszy, a z drugiej strony lepszy i smaczniejszy w spożyciu.

W Polsce, przyzwyczajonej od dawna do śledzia solonego, który był przeważnie produktem norweskim, gdzie i połów i dalsze manipulacje dokonywane są przeważnie sposobem domowym, — śledź nowej produkcji nie cieszy się popytem, nie jest jeszcze dostatecznie na rynek wprowadzony. Żywić jednak można nadzieję, że gdyby jakieś przedsiębiorstwo zaryzykowało wprowadzenie tego śledzia na nasze rynki, trud jego opłaciłby się sowicie, tembardziej, że kupcy niemieccy, którzy przedewszystkiem uwzględniają w swoich kalkulacjach pojemność rynku polskiego, a jak niejednokrotnie podkreślono, pojemność ta jest wielka, — przeszli już na produkcję śledzia mrożonego, — jakby nowy produkt nazwać należało, — i rokują sobie z tego faktu wielkie zyski. Dobrzeby zatem było, gdyby to ważne źródło dochodu społecznego, i jednostkowego zarazem, przeszło w ręce nasze, bo chociaż nam daleko do tego, byśmy całe zapotrzebowanie Polski zaspokoili własną pracą i własną wytwórczością, ale pierwszy krok na tej drodze byłby niezwykle pożądanym.

FRANCISZEK FLAK



Polskie wybrzeże. Puck od strony morza.



# PORT W HAMBURGU

Z CYKLU „PORTY EUROPY”.

Miasto Hamburg swoje powstanie zawdzięcza Karolowi Wielkiemu, jednakże swe światowe znaczenie jako port zdobyło sobie dopiero w ciągu kilku ostatnich dziesiątków lat. Wprawdzie sztucznymi środkami można spowodować rozwój każdego portu, to jednak najważniejszym czynnikiem do jego rozkwitu są względy gospodarcze, a więc przede wszystkim jego taniść i dostateczny obszar ciężenia (Hinterland). Na taniść portu składają się dobre drogi komunikacyjne i doskonałe urządzenia przeładunkowe. Port w Hamburgu ma dużą głębokość i jest dostępny dla największych statków, dalej posiada on doskonałe centralne położenie dla mórz północnych oraz bardzo dobre komunikacje kolejowe i doskonałe połączenia wodne śródlądowe. Dzięki rozgałęzionej sieci rzek i kanałów oraz dróg kolejowych Hinterland portu hamburskiego sięga daleko w głąb terytorium państwa niemieckiego, a nawet poza jego granice na wschód i południe.

W r. 1913 t. j. w ostatnim normalnym roku przedwojennym do portu hamburskiego weszło 16.427 statków morskich o łącznej ładowności 14,2 milionów ton, a również 38.457 statków rzecznych o łącznym tonażu ładownym 11 milionów ton. W tym samym roku wyszło z portu 17.985 statków morskich o tonażu 14,5 milionów ton i statków rzecznych 44.471 o tonażu 11,4 milj. ton. Jeżeli do Hamburga wliczyć Cuxhaven, Altonę i inne porty z Hamburgiem związane, to otrzymamy 35,5 milj. rejestrowych ton netto w przyjeździe i odejściu w stosunku do 37,7 milj., które wykazuje Londyn, 28,8 Nowego Yorku, 28,4 Liverpoolu, 24,5 Rotterdamu, 23,4 Antwepji, 10,4 Havru, 8,9 Bremeny, 4,8 Amsterdamu. Z tych cyfr wynika potężne znaczenie portu hamburskiego przed wojną.

Port hamburski, oddalony od ujścia Elby w Cuxhaven o 103 klm., posiada 4.041 ha, z tego 2.692 terenów

ciągowych, reszta wolna strefa. Z tych 2.692 ha 1.778 terenów lądowych i 914 ha terenów wodnych. Port wolny ma 1.349 ha, z nich 602 ha terenów lądowych i 747 ha terenów wodnych. Najniższy obserwowany stan wody wynosił  $-2,3$ , a najwyższy  $+3,7$  ponad poziom normalny. Rozległość portu hamburskiego najlepiej wskazuje załączony plan. Hamburg jest portem typowo rzeczno-morskim, jego baseny

nich mają umocowane ściany 31.620, a bez umocowania 25.355. Nabrzeży o głębokości tylko dla statków rzecznych 112.433, z nich umocowanych 15.393 m., a nie umocowanych 97.040 metr. Razem więc nabrzeży około 170 klm., w strefie celnej 88 klm.. Miejsc postojowych dla statków zaopatrzonych w ducdalby 32.385 metr. dla statków morskich i 41.960 mtr. bieżących dla statków rzecznych. Hanga-



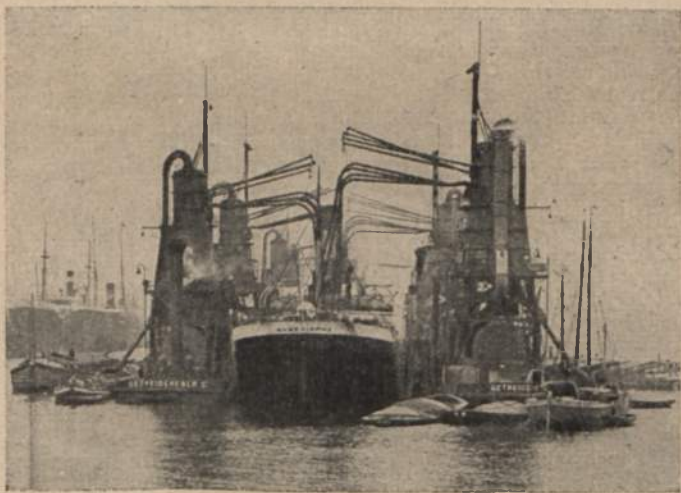
Hamburg.

Plan portu w Hamburgu.

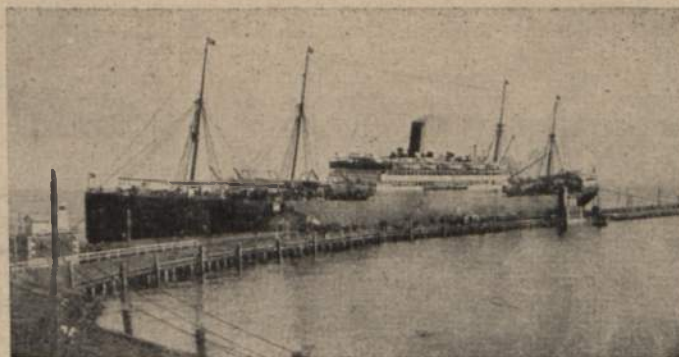
jak palce odchodzą od samej rzeki, żaden most nie przeszkadza normalnemu ruchowi, a połączenie dwóch brzegów rzeki zabezpieczono przez specjalny tunel pod rzeką położony; koszt jego wynosił 10,7 milj. marek, ukończono go w r. 1911. Tak olbrzymi rozrost ruchu portowego w Hamburgu był tylko możliwy dzięki wysoko postawionej żegludze rzecznej, która Elbą i kanałami może trafić do najdalszych zakątków Niemiec. 76% ładunków w imporcie morskim to towary masowe, a w eksporcie 61%. O rozmiarach portu hamburskiego następujące cyfry mogą dać choć przybliżone pojęcie. Długość nabrzeży z głębokością morską wynosi 56.975 metr., z

rów posiada Hamburg bardzo dużo o powierzchni 1.066.399 mtr. kwadr., z tego przeszło milion w strefie wolnej. Urządzeń przeładunkowych posiada Hamburg również ogromną ilość i to od najstarszych do najwięcej nowoczesnych. Różnego rodzaju podnośników Hamburg posiada 901 szt. w porcie wolnym, z nich 18 dźwigów stałych i 689 ruchomych, a w strefie celnej 218, razem 1.119 sztuk. Łączna suma ich nośności wynosi 2.870.000 klg.

Długość torów kolejowych w porcie wynosi 290.200 mtr., a więc cyfra w stosunku do 40.000 m. w naszej Gdyni niewielka. Jednakże trzeba wziąć pod uwagę, że Hamburg ma



Elewatory zbożowe w porcie hamburskim.



Molo portu w Cuxhaven. Na ilustracji naszej widać wielki parowiec transatlantycki, zabierający pasażerów za ocean.

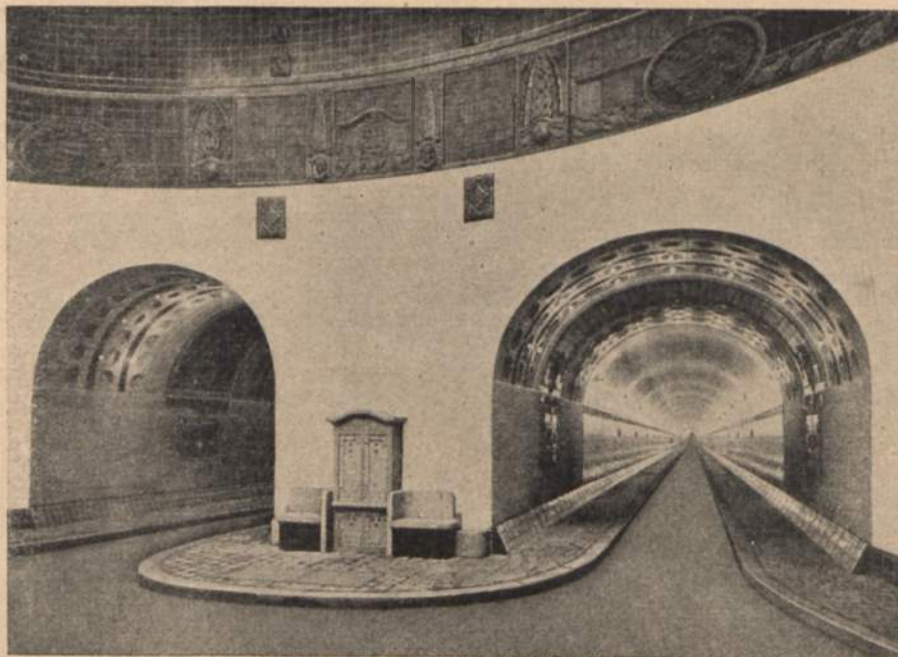


przeważający przeładunek ze statków morskich na rzeczne i vice versa. Składy długoterminowe Hamburg posiada przeważnie nie przy basenach morskich, lecz w głębi miasta i tu kanałami i statkami rzecznoimi ładunki się dowozi lub odwozi.

Ze specjalnych urządzeń w Hamburgu można wymienić wyrotnice i dźwigi mostowe na węgiel, specjalne składy na owoce, chłodnie, specjalne urządzenia rybne, które skoncentrowane są w Altonie. Port hamburski poza to posiada bardzo wielki przemysł okrętowy. Łuszczarnie ryżu, baseny jego są bardzo daleko podzielone na specjalności, w części na rodzaj statków, np. specjalny basen dla okrętów żaglowych, w części na kraje, z których dany towar pochodzi, np. basen amerykański, w części na armatorów i wielkie towarzystwa żeglugowe, które własne posiadają baseny, jak np. Lloyd północny, Hamburg-America Line i inne. W r. 1913 import niemiecki wynosił 11,7 miliardów marek, a import przez Hamburg 4. miljardy.

Jeżeli chodzi o rodzaj towarów, to na pierwszym miejscu drogą morską w imporcie stał węgiel z sumą 4,2 miliardów ton, wartości 64 milionów marek, dalej idzie jęczmień z cyfrą 1,26 milionów ton, saletra 0,78 milionów ton, pszenica 0,72 milionów ton, dalej idą produkty kolonialne jak orzechy, kopra, ryż i t. p. W eksporcie na pierwszym miejscu stał cukier z pokazną cyfrą 1,04 milj. ton, wartości 248.000.000 marek, dalej sole, cement, pszenica i t. d. Jak wiemy, cyfry te i rodzaj towarów po wojnie znacznie się zmieniły, i tak mamy po wojnie poważne cyfry na węgiel w eksporcie, i naszego polskiego węgla dużo bardzo podczas strajku angielskiego szło przez port hamburski.

W czasie wojny europejskiej ruch



Tunel pod Elbą w Hamburgu.

portowy w Hamburgu zupełnie zamarł. Od r. 1919 ruch portowy stopniowo się wzmacnia. I tak w r. 1919 weszło 2.234 statków o tonażu 1,5 miliona ton, wyszło 2.706 o tonażu 1,4 miliona ton. W r. 1920 ilość statków w wejściu wynosi 4808 o tonażu 4,4 miljon. ton, a wyszło 5.096 o tonażu 4,3 miljon. ton. W r. 1921 cyfra znów o 100% się podnosi i wynosi w wejściu 8.401 statków morskich o tonażu 9,4 miljon. ton, w wyjściu 9.847 o tonażu 9,4 miljon. ton. W r. 1923 mamy 110.879 statków o tonażu 13 miljon. ton w przyjeździe, a 12.917 o tonażu 13,3 miljon. ton w wyjściu. W r. 1923 weszło 14.794 statków o tonażu 15,1 milj. ton, a wyszło 17.593 statków o tonażu 15,7 milj. ton. W następnych latach cyfra ruchu portowe-

go znów się cofa. W r. 1926 przybyło znów 14.829 statków o tonażu 17 milj. ton. Ilość statków zmniejszyła się w stosunku do r. 1913, lecz tonaż się zwiększył.

W rezultacie całkowity ruch roku 1926 przewyższa ruch z 1913 r. o 22%. W r. 1927 przewiduje się dalsze zwiększenie.

Ciekawe są jeszcze cyfry rozwoju Hamburga w porównaniu do takichże cyfr Gdańska i Rotterdamu za 8 miesięcy 1927 r., w stosunku do tego samego okresu r. 1926. I tak: weszło w r. 1927 więcej, niż w 1926 r. 1.104 statków w Hamburgu o tonażu 1,2 miljonów ton, w Rotterdamie 122 o tonażu 0,68 miljonów ton, a w Gdańsku 919 statków o tonażu 0,38 miljonów ton.

Inż. ST. ŁĘGOWSKI

## POMOC RZĄDOWA DLA BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO I TOWARZYSTW ŻEGLUGOWYCH WE FRANCJI

### a) W LATACH OD 1893 DO 1918.

Nowsze ustawodawstwo francuskie w dziedzinie popierania marynarki handlowej datuje się od dnia 31 stycznia 1893 r.

Ustawa z tego roku przewiduje subwencje dla marynarki handlowej zarówno w dziedzinie eksploatacji, jak i budowy okrętów. Będąc w stosunku do dawnych przestarzałych ustaw znacznie pełniejszą, szerszą i bardziej racjonalną, posiadała jednak pewne braki i luki. Pomimo znacznych nakładów, rząd, stosując tę ustawę, nie był w stanie wpłynąć na zwiększenie francuskiego tonażu. Przedsiębiorcy żeglugowi uważali otrzymywane subwencje za niedostateczne i nie śpieszyli się z rozbudową swego taboru morskiego. Chcąc temu zaradzić, rząd poczuł się zmuszonym do rewizji ustawy z r. 1893. W wyniku tego w r. 1902 weszła w życie nowa ustawa znacznie szersza od poprzedniej, szczególnie w części, dotyczącej pomocy przedsiębiorstw żeglugowym. Sposób udziela-

nia subwencji miał na celu nie tylko pobudzenie do rozbudowy floty, lecz również do zdobywania nowych rynków i konkurencji w tej dziedzinie przedewszystkiem z Niemcami. Nowa ustawa obejmowała 25 artykułów w porównaniu do 9 artykułów ustawy z r. 1893, a czas trwania jej ograniczono do lat dwunastu.

Ustawa zastrzegała, że remont statków towarzystw subwencionowanych musi odbywać się we Francji pod grozą utraty praw do subwencji. Jedynie remont konieczny dla dalszej żeglugi mógł się odbywać zagranicą, przyczem maksymalną wysokość kosztu takiego remontu ograniczono do 15 fr. od tonny brutto. Zastrzeżono również, że niezbędnym warunkiem otrzymania subwencji jest, by dyrektor przedsiębiorstwa żeglugowego, główni kierownicy oraz 80% załóg statków posiadali obywatelstwo francuskie.

Dla statków, które mogłyby być użyte z punktu widzenia wojennego przewidziano osobne subwencje, jak również dla statków zajmujących się regularnym

przewozem poczty i przesyłek pocztowych.

W formie tej ustawa przetrwała aż do r. 1918, ulegając w r. 1906 pewnym zmianom.

### b) STAN OBECNY.

Od 1918 r. francuski przemysł budowy okrętów pracował prawie bez żadnej pomocy ze strony państwa lub samorządów. Pod tym względem Francja jest jednym z niewielu krajów, w których budownictwo okrętowe prosperuje bez otrzymywania pośrednich lub bezpośrednich subwencji.

Już od lat kilku stocznie i towarzystwa okrętowe ubiegały się o zastosowanie premij lub subwencji bezpośrednich, szczególnie niezbędnych dla wytworzenia korzystnej różnicy pomiędzy kosztem budowy statków w kraju i kosztem budowy na stoczniach W. Brytanii. Dla zwykłego statku towarowego różnica ta wynosiłaby od 15—30%.

Obecnie w uzupełnieniu do systemu, stosowanego od paru lat przez rząd, któ-



ry to system przewidywał jedynie pewną pośrednią pomoc pod postacią zwalniania od opłat celnych materiałów, importowanych na cele budowy okrętów, Główna Komisja do spraw Marynarki Handlowej (Commission Generale Extra-Parlamentaire de la Marine Marchande) poparła wniosek przedstawicieli przemysłu budowy okrętów o przywrócenie subwencji. Pomimo znacznych trudności finansowych państwa, projekt ma wszelkie szanse zrealizowania.

W wyniku tego prawdopodobnie zostanie przyjęta metoda, mająca na celu pobudzenie zamówień na nowe statki, przewidująca udzielanie nisko oprocentowanych pożyczek na wymieniony cel.

Depresja, panująca we francuskim przemyśle budowy okrętów, weszła obecnie w stadium najcięższe. Rzeczowe ostrzeżenia deputowanego Gracjana Candase, który występował jako sprawozdawca budżetowy Departamentu Marynarki Handlowej z budżetem na r. 1928, powinny w znacznym stopniu posunąć omawianą sprawę naprzód.

Ponieważ rząd przywiązuje wielkie znaczenie do małych ilości tonażu, jaki buduje się dla obywateli francuskich (w ciągu ostatnich 3-4 lat około 30 000 ton rocznie, podczas gdy conajmniej 150 000 ton było konieczne dla dostatecznego odnowienia francuskiej marynarki handlowej, której tonaż wynosi ponad 3 500 000 brutto ton), deputowany Gracjan Candace podkreślił w Izbie Deputowanych konieczność zastosowania środków zapobiegawczych, podobnych do

środków, przedsięwziętych przez rządy państw obcych w dziedzinie popierania budownictwa okrętowego. P. G. Candace doszedł do wniosku że flota handlowa francuska może wkrótce utracić swoją pozycję w szeregu flot handlowych świata, jeżeli w krótkim czasie nie zostaną zastosowane w tej mierze dostateczne środki zapobiegawcze.

W trakcie dyskusji, jaka się odbyła w Izbie Deputowanych w dniu 9 listopada r. b. z okazji głosowania nad budżetem marynarki handlowej, p. Andre Tardieu, (Minister Robót Publicznych, do którego resortu należy również dział marynarki handlowej) rozwinął projekt organizacji „Morskiego kredytu”. Minister uważa, że najwłaściwszym sposobem byłoby asygnowanie kredytów bezpośrednio przez państwo, ze względu jednak na trudności, w jakich się skarb znajduje, finansowaniem pomocy zajmie się „Credit Foncier”. Wymieniona instytucja będzie udzielać pożyczek pod zastaw hipoteczny na statkach i nieruchomościach.

Zdaniem sfer, pracujących w dziedzinie budowy okrętów, oraz przedsiębiorców żeglugowych, całkowita suma, jaka zostanie oddana do dyspozycji francuskiego budownictwa okrętowego oraz przedsiębiorstw żeglugowych na budowę nowego tonażu prawdopodobnie wyniesie 1 miliard franków. Kwota ta zostanie rozłożona na 5 lat, na 200-milijonowe roczne raty. Odsetki od pożyczanych sum wyniosą 4 lub 5%, same zaś sumy będą podlegały zwrotowi w ciągu lat dwu-

dziestu, t. j. w okresie czasu, przewidzianym dla normalnego „życia” statku. Jako gwarancja takiego rodzaju pożyczki proponowane jest, że „Credit Foncier” otrzyma hipotekę na statkach budowanych lub innych, posiadanych przez dane towarzystwo, z zastrzeżeniem, że suma pożyczki wynosiłaby tylko połowę wartości hipoteki. Tego rodzaju pomoc stanowiłaby subwencję, wynoszącą w przybliżeniu około 10—12% kosztów budowy statku.

Jest rzeczą prawdopodobną, że przedsiębiorcy budowy okrętów będą prosili o pewne uzupełnienie projektu w postaci zwyczajki opłat celnych na statki importowane, jak również o wprowadzenie opłat, które byłyby stosowane do statków francuskich, dokonywujących remontu i naprawy w portach obcych w wypadkach, kiedy całkowity koszt takich reparacji przewyższy pewną kwotę w stosunku do brutto tonażu.

Oficjalna opinia stoczni francuskich w stosunku do tego projektu nie jest jeszcze znana, sądzić jednak można, że projektowana pomoc jest uważana za daleko mniej dostateczną od pomocy, stosowanej w okresie od 1906 r. do 1918 r.

Obce koła żeglugowe wyrażają obawę, że spodziewany dzięki projektowanemu subwencji wzrost tonażu floty francuskiej (Minister Robót Publicznych podobno projektuje rozbudowę floty z 3 500 000 do 5 000 000 ton) przyczyni się do zwiększenia tonażu nieczynnego, który już obecnie w portach francuskich wynosi do 115 000 ton. S. KOSKO

## ŚRODKI BEZPIECZEŃSTWA PRZY MORSKICH PRZEWOZACH WĘGLA

W roku 1924 utworzone zostało w Anglii przy Board of Trade, odpowiadającym naszemu Ministerstwu Przemysłu i Handlu, specjalne biuro badania, którego zadaniem jest wyjaśnienie przyczyn zatonięcia statków węglowych. Do składu tego biura wchodzi przedstawiciele Board of Trade oraz towarzystw żeglugi morskiej.

Pierwsze prace biura poświęcone były przeważnie środkom, mającym na celu zapobieżenie uszkodzeniom zamknięcia luk ładunkowych, a wynikiem tych prac było wydanie przez władze odpowiednich przepisów. Ostatnio wymienione biuro badało sprawę przesuwania się węgla w ładowniach okrętowych i wydało w tej sprawie opinię, która zasłużyła na przytoczenie, tak ze względu na wysoki autorytet instytucji opiniodawczej, jak też ze względu na dominującą rolę węgla w naszych przewozach morskich.

Biuro poddało badaniu wszystkie wypadki zatonięcia statków węglowych w ostatnich 24 latach, przy których przesuwanie się ładunku w ładowniach mogło być brane w rachubę, jako przyczyna awarii. Na podstawie zbadanych materiałów biuro doszło do przekonania, że w niejednym wypadku przesuwanie się ładunku przyczyniło się do nieszczęścia, wobec czego winny być stosowane odpowiednie środki zapobiegawcze.

Przesuwanie się ładunku przedstawia niebezpieczeństwo w następujących wypadkach:

a) jeżeli stosunek pomiędzy niektórymi wymiarami statku wykazuje niekorzystne z punktu widzenia stateczności odchylenie od przeciętnej tego stosunku dla większości statków, przeznaczonych do przewozu węgla;

b) jeżeli statki, a szczególnie małe, posiadają stosunkowo duże ładownie i wąskie luki ładunkowe;

c) jeżeli statki są naładowane sypkimi i łatwo ruchomymi gatunkami węgla.

Biuro doszło do wniosku, że wystarczająca stateczność statku z pełnym ładunkiem (do marki wolnej burty) może być zapewniona jedynie przy zachowaniu pewnego określonego stosunku pomiędzy szerokością statku a jego zanurzeniem, mierzonym od letniej wolnej burty. Stosunek ten zmienia się w zależności od wielkości statku i dla statków normalnej budowy i normalnie uposażonych nie powinien być mniejszy od liczb niżej podanych:

Szerokość	Stosunek szerokości do zanurzenia	
	przy podwójnym dnie	przy pojedynczym dnie
200 stóp angielskich	2 24	2 17
250 "	2 15	2 09
300 "	2 09	2 04
350 "	2 054	
400 "	2 03	
450 "	2 01	

W powyższym zestawieniu za szerokość przyjmuje się szerokość rejestrowana, mierzona pomiędzy zewnętrznymi powierzchniami poszycia burt, a za głębokość — pionowa odległość krzyża na marce wolnej burty do dolnej krawędzi płaskiego kilu. O ile statek ma kil wystający — to od pełnej głębokości zanurzenia potrąca się wysokość wystającej części kilu.

Szerokość luk dlatego odgrywa w tym wypadku rolę, że od niej zależy wielkość próżnej przestrzeni pod pokładem obok luki. Szczególną ostrożność należy zachowywać na statkach, gdzie szerokość

luki stanowi mniej niż 60% szerokości statku.

Od gatunku węgla znowu zależy jego większa lub mniejsza łatwość przesuwania się w ładowniach podczas gwałtownych przechyleń statku na fali. Najbardziej temu podlegają drobne gatunki węgla, jak orzech, grysik.

Biuro badań zaleca w zimowych miesiącach trzymywanie węgla w ładowniach w taki sposób, aby jego powierzchnia miała znacznie łagodniejsze skarpki, niż skarpa naturalna, w następujących wypadkach:

a) na statkach których wymiary nie odpowiadają wyżej przytoczonemu stosunkowi;

b) na statkach, posiadających luki o szerokości mniejszej, niż 60% szerokości statku, o ile nie są naładowane orzechem lub grysikiem i nie są zaopatrzone na skrzydłach (prześcierzeń boczna pod pokładem obok luki) w przegrody wzdłużne stałe lub czasowe, celem zapobieżenia przesuwanemu się ładunkowi.

Biuro badań kończy swe studja wnioskiem, aby obecnie istniejące przepisy Board of Trade co do luk ładunkowych, znajdujących się na pokładach wystawionych na działanie niepogody, obowiązujące dla statków, których długość jest mniejsza niż 300 stóp, a luki stanowią więcej niż 60% szerokości statku, obowiązywały na przyszłość również dla statków, posiadających luki o szerokości pomiędzy 55% a 60% szerokości statku, jakoteż dla statków, mających stosunek szerokości do głębokości zanurzenia mniejszy, niż podany w wyżej umieszczonej tablicy.

P.B.



## BUDOWA NOWEGO BASENU W PORCIE GDAŃSKIM

Przeciążenie portu gdańskiego w roku 1926, wywołane niebywałym wprost wzrostem ruchu portowego wykazało jasno, że dotychczasowe urządzenia portowe i kolejowe, pomimo przeprowadzonej częściowo rozbudowy, nie stoją jeszcze na wysokości zadania i że konieczna jest daleko idąca ich rozbudowa.

Zdając sobie w zupełności sprawę z tego stanu rzeczy, oraz wychodząc ze słusznego założenia, że wzrost ruchu w roku ubiegłym nie był zjawiskiem przejściowym, lecz, że naodwrot wykazuje wszelkie znamiona trwałości i dalszego wzrostu, Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku jeszcze z końcem roku ubiegłego rozpoczęła starania o uzyskanie na międzynarodowym rynku finansowym większej pożyczki inwestycyjnej na budowę specjalnego basenu dla przeładunku towarów masowych, głównie zaś dla węgla, rudy żelaznej i fosfatów. Starania Rady Portu zostały uwieńczone pomyślnym skutkiem.

W dniu 25 lipca r. b. nastąpiło pomiędzy nią, a konsorcjum banków amerykańskich podpisanie długoterminowej pożyczki w wysokości 4½ miliona dolarów przy oprocentowaniu 6½ od sta rocznie. Celem pożyczki, stosownie do zawartej umowy, jest jak

wspomniano wyżej, budowa basenu dla towarów masowych.

Tereny pod budowę basenu wybrano przy wsi Weichselmünde, położonej na wschodniej stronie kanału portowego w odległości 3,5 km. od wejścia do portu. Projektowany basen ma kształt prostokąta, nieznacznie zwężonego ku końcowi. Długość basenu wynosić będzie 400 mtr., szerokość przy wejściu 150 mtr., zaś przy końcu 130 mtr. Głębokość na całej powierzchni 9 mtr. Basen obliczony jest na normalny przeładunek miesięczny około 400.000 ton. Całkowity koszt budowy wynosić będzie 13.500.000 guld. gdańskich. Suma powyższa obejmuje już koszt wywłaszczenia terenów pod basen, nadbrzeża i linie kolejowe, wraz z rozbiórką istniejących obecnie budynków, szop, składów i t. p., następnie koszt robót ziemnych, budowy nadbrzeży, urządzeń mechanicznych dla przeładunku, urządzeń elektrycznych, przełożenia sieci rur, hydrantów, dróg i t. p.

Budowę basenu rozpoczęto dnia 1 września r. b. Kompletnie wykończenie ma nastąpić w marcu 1929 r. Budowę samego basenu, wraz z nadbrzeżami, jednak bez urządzeń przeładunkowych i innych, Rada Portu powierzyła konsorcjum, złożonemu z firmy

Philipp Holzmann i warszawskiej firmy budowlanej Martens i Daab. Ogółem przy budowie wykopane będzie około 900.000 mtr.<sup>3</sup> ziemi, z czego część około 200.000 m.<sup>3</sup> użyta będzie do wyrównania i podniesienia nisko położonych terenów, sąsiadujących z basenem oraz na nasypy kolejowe, reszta zaś wybagrowana już na mokro będzie przerefulowana na tereny, położone przy jeziorze Saspe, celem podniesienia poziomu tychże.

Nabrzeża o łącznej długości 944 mtr. wykonane będą z żelazo-betonu na fundamencie z pali drewnianych. Umocnienia brzegów po obu stronach basenu przy wejściu do kanału portowego wykonane będą w postaci ścianki Larsena. Basen wyposażony będzie w urządzenia przeładunkowe o ogólnej wydajności dziennej, biorąc za podstawę 8-godzinny dzień pracy, wynoszącej około 15.000 ton. Zgodnie z przeznaczeniem basenu, urządzenia mechaniczne, położone na jego północnej stronie będą służyły dla wywozu węgla. Wykonanie ich zostało powierzzone firmom niemieckim Bamag i Pohlig. Są one pomyślane jako taśmowe transporterzy, czerpiące węgiel z lei, do których zsypują węgiel wyrotnice a właściwie przechyłarki wagonowe. Z taśm transporterów węgiel



Westerplatte pod Gdańskiem, na której Polska posiada tereny pod składy amunicyjne. Na lewo widać wartownię polskiej straży wojskowej.



będzie zsypywany rurami teleskopowymi do luków okrętowych. Powyższe urządzenia zamówione są w ilości dwóch, każde w cenie 500.000 guld.

Dla przeładunku węgla z barek na statki, lub też ze składów węglowych na statki, strona północna basenu będzie nadto zaopatrzona w żórawie portalowe z chwytaczami, z których dwa 5-tonowe będą dopiero zamówione przez Radę Portu, cztery 7-tonowe będą przeniesione z Wolnej Strefy.

Strona południowa basenu, mająca służyć dla wyładunku ze statków rud żelaznych i sztucznych nawozów otrzyma, stosownie do tego przeznaczenia dwa urządzenia mostowe dla rud każde zaopatrzone w chwytacz o nośności 15 ton. Chwytacz przymocowany do poruszającego się po moście wózka, umożliwi wyładunek albo na skład lub też przez ruchomy na szynach lej wraz z automatyczną wagą, do wagonów kolejowych. Obydwa powyższe mosty

przeładunkowe zamówione zostały w firmie Demag, każdy w cenie 775.000 guld. gd.

Niezależnie od powyższych mostów strona południowa basenu otrzyma jeszcze jedno lub dwa urządzenia mniejsze, każde o udźwigu 10 ton, oraz dwa 7-tonowe żórawie portalowe z dworca wiślanego dla przeładunku nawozów sztucznych.

Z. M.

## ŻEGLUGA NA RZECE WARCIE

Niewiele osób w Polsce wie, że Poznań, położony nad splawną rzeką Wartą, posiada jeden z najlepiej w kraju urządzonych portów rzecznych.

Doceniając ważne położenie Poznania dla żeglugi rzecznej, wybudował magistrat tego miasta swego czasu kosztem poważnych nakładów, przeładownię miejską, która przed wojną była wykorzystywana bardzo intensywnie. Otwarcie przeładowni dla ruchu handlowego nastąpiło po rozbudowaniu dworca Tama Carbarska w 1903 r. Teren przeładowni obejmuje 57.000 m. kw. z wysokim betonowym wybrzeżem ładunkowym długości ca. 700 m. Przeładownia miejska ma własny dworzec towarowy, którego tory kolejowe, długości 3400 m z bocznkami, łączą przeładownię z dworcem kolejowym.

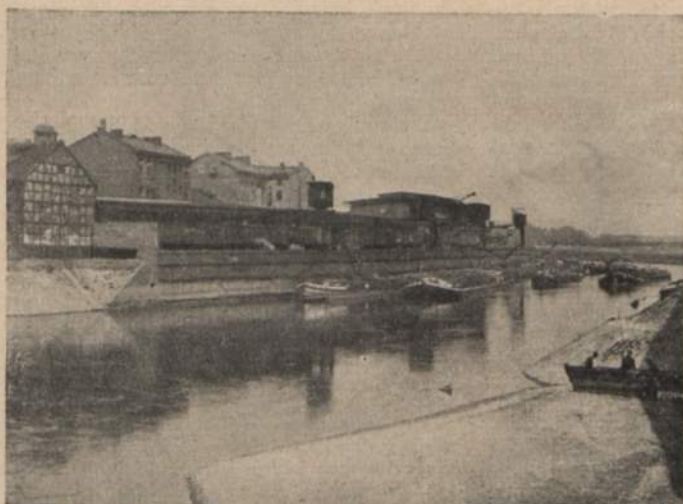
Dla wyładowania towarów służą ustawione na betonowym wybrzeżu 9 żórawi najnowszej konstrukcji, poruszane elektrycznością. Ruch przeładunkowy, dzięki pierwszorzędnym technicznym urządzeniom, odbywa się szybko i sprawnie, umożliwiając przeładowanie do 2000 ton dziennie, t. j. ca. 150 wagonów różnych towarów.

Z żeglugi rzecznej na Warcie korzystają przeważnie transporty masowe. Ruch towarowy na stacji przeładunkowej w Poznaniu, obliczony na podstawie przeciętnej ostatnich 10 lat przed wojną wyniósł:

ca. 45.000 ton w imporcie i  
„ 75.000 „ w eksporcie.

Po wojnie ruch żeglugowy na Warcie ustał prawie zupełnie. Stan ten został wywołany zmniejszeniem obrotu towarowego pomiędzy Wielkopolską a Niemcami oraz z powodu niskich stawek kolejowych, które sprawiły, że przewóz kolejowy był tańszy od przewozu rzecznego. Dopiero w r. 1924, kiedy z chwilą stabilizacji waluty polskiej przejawy życia gospodarczego zbliżyły się do warunków przedwojennych, stała się sprawa żeglugi rzecznej na Warcie zagadnieniem pierwszorzędnej wagi.

Żegluga na Warcie rozwija się z roku na rok. Firma C. Hartwig w Poznaniu, która w roku ub. sama jedna przeładowała w porcie rzecznym około 100.000 ton towarów, przewiduje w tym roku swój ogólny obrót towarowy w imporcie i eksporcie na ca. 120.000 ton.



Ogólny widok portu rzecznej w Poznaniu.



Przeładunek drzewa tartego w poznańskim porcie rzecznej.

## ZAGADNIENIE WODNE NA GÓRNYM ŚLĄSKU

### I. UWAGI OGÓLNE.

Ta część Górnego Śląska, która na mocy plebiscytu przypadła Polsce — wracając po pięciu wiekach do swej Macierzy — jest kotliną, której poziom waha się pomiędzy 100 a 300 metrów ponad powierzchnią morza. Najwyżej położone są okolice Tarnowskich Gór, Mikołowa i Murcek. Najniżej Lublinieckie i okolice przy Odrze.

Sieć wodna na G. Śląsku nie jest zbyt bogata. Dzieli się ona na dorzecza Odry i Wisły. Ku Odrze zbiegają: Olza, która pełni graniczną służbę, Sumina, Ruda, Birawka, Kłodnica, Mała Panew i Liswarta. Niestety Kanał Kłodnicki, prowadzący ku Odrze cały przypadek Niemcom.

Ku Wiśle toczą swe wody: Knajka, Pszczyńska, Costynia z Kleczną, Przemsza Biała z Czarną, wraz z zabraną po drodze Brynicą.

Z tych wszystkich rzek, jedna Przemsza tylko od połączenia się jest splawną i jako taka może wchodzić w rachubę przy rozbudowie wodnej sieci komunikacyjnej.

Wiele zmartwień przyległym terenom kopalnianym przysparza Brynica. Ongiś graniczna rzeka pomiędzy Rosją a Niemcami, dziś rozdziela tylko województwa. Płynąc leniwie wśród brzegów błotnistych, przechodzi swoim korytem dwa uskoki geologiczne. Powstałe na uskokach niebezpieczności i rozluźnienia spoistych masywów powodują przesiąkanie wód Brynicy w głąb niecki Bytomskiej, zalewając po drodze pokłady kopalniane. To też w tym terenie pracujące kopalnie mają wiele kłopotu z odwodnieniem sztolni i szybów. Uregulowanie Brynicy — ochroniłoby te kopalnie od zalewów.

Woda — tak piękna gdzieindziej, tu na

G. Śląsku jest tylko utrapieniem i troską! W kopalniach jest ona najcięższym wrogiem górnika! Na powierzchni brak jej do picia i dziesiątkami kilometrów sprowadzać ją dopiero trzeba!

Jednak i tu jest ona czynnikiem pierwszorzędnej wagi w życiu codziennym. Zagadnienie to będzie przedstawione poniżej ogólnie i poglądowo — jak na to szczupłość miejsca pozwala.

### II. ZAOPATRZENIE W WODĘ.

Tak prosta dla innych dzielnic sprawa zaopatrzenia ludności w wodę do użytku domowego na terenach kopalnianych jest powodem rozlicznych trosk. Kopalniane otwory wiertnicze, szyby i t. p. z konieczności przecinają wodonośne pokłady geologiczne oraz nieprzepuszczalne warstwy ilów, w następstwie czego żyły wodne



skutkiem odpływu w dół wyczerpują się i przestają zasilać kopane i wiercone studnie. Ta sama woda równocześnie staje się kłęską kopalni, grożąc jej zalewem. Wiele wysiłków, połączonych z kosztami, ponoszą zarządy kopalni dla celów osuszenia terenów kopalnianych. Woda ta jednak po wypompowaniu jej nie nadaje się do picia, jako zanieczyszczona.

To też musiano pomyśleć o innym rozwiązaniu sprawy zaopatrzenia w wodę.

Pozostały dwie drogi. Albo brać do użytku wodę głębinową, t. zw. kopalnianą, albo wodę nawierzoną, rzeczną, wprost lub przez przyrzeczne studnie.

Na Górnym Śląsku dotychczas utrzymywała się zasada czerpania wody głębinowej — ponieważ poprzedni rząd, t. j. niemiecki raczej szedł po linii dopomagania interesom przemysłu i górnictwa — jak po linii dbałości o ludność tubylczą, — zresztą, traktowaną stale nieprzychylnie.

To też powstał szereg wodociągów samorządowych i państwowych, których zasilenie stanowią wody głębinowe przeważnie czerpane z opuszczonych kopalni.

Do takich należą następujące wodociągi, które powstanie swoje zawdzięczają wspólnocie interesów pewnych grup lub okolic:

1. Wodociąg powiatu Katowickiego;
2. Wodociąg miasta i powiatu Bytomskiego;
3. Wodociąg Zakładów Azotowych w Chorzowie;
4. Wodociąg Zarządu hr. Hencklów w Wirku;
5. Wodociąg „Zawada”, państwowy;
6. Wodociąg „Szyb Adolfa”, państwowy;
7. Wodociąg miasta Tarnowskie Góry.

1. Wodociąg powiatu Katowickiego: Zakład i stacja pomp znajdują się koło Dąbrówki Wielkiej. Wodę dostarcza „Szyb Rozalia” oraz studnie nad rzeką Brynicą. Woda doprowadzona do zbiornika w Bytkowie rozchodzi się pięciu rurociągami w trzech kierunkach t. j. do Mysłowic, do Katowic i łącznikowo do Nowych Hajuików. Zakłady te są w Zarządzie Wydziału powiatowego i pod energiczną ręką Dr. Seidlera, starosty i przewodniczącego, zostały po objęciu G. Śląska od Niemców gruntownie odnowione i rozbudowane. Wobec jednak rozrostu Katowic, dziś już nie mogą nadażyć zapotrzebowaniu. Są podobno zamiary budowy nowego ujęcia wód kopalnianych, z zalanej kopalni Nowa Przemsza pod Brzezinką, który to plan leży bardzo w interesie przedsiębiorców kopalnianych.

2. Wodociąg miasta i powiatu Bytomskiego. Dawniej mający duże znaczenie. Od czasu podziału G. Śląska, stracił wiele ze swego zasięgu i jest prawie na wy-

marciu. Zasilenie swoje ma w szybie „Boże daj szczęście!” Zaopatrywał on głównie miasto Bytom i Szarlej Biały wraz z kopalnią ołowiu Dziś Bytom zaopatruje się w wodę z polskiego i z niemieckiego państwowego wodociągu.

3. Wodociąg Zakładów Azotowych w Chorzowie czerpie wodę z kopalni „Andaluzja” i z Czeladzi. Ma on jedynie lokalne znaczenie.

4. Również i wodociąg hr. Henckel w Wirku, zasilany z szybu „Aschenborn” ma znaczenie tylko lokalne dla paru gmin.

5. Rząd Niemiec w czasach rozkwitu hut i kopalni zatroszczył się również i sprawą zaopatrywania w wodę okręgu przemysłowego. W tym celu wykorzystał źródła nieczynnej kopalni „Szyb Adolfa” oraz ujęcie wodne w Zawadzie, na Łąbedziu i w kopalni „Abwehr”.

Przy podziale G. Śląska, część urządzeń wodociagowych przypadła Polsce. Inne zaś pozostały przy Niemcach. Część niemiecką zaopatruje stacja pomp w Zabozrze z ujęciami jak wyżej (bez „Szybu Adolfa”). Niemcy ten, poprzednio państwowy, wodociąg obecnie wyłączyli z administracji państwowej, tworząc z niego osobną spółkę handlową.

Polska tylko częściowo korzysta z wodociągu Zabrzeckiego, a to jedynie dla tych obszarów, do których jeszcze nie doprowadzono rurociągów własnych, albo tam, gdzie one pozostają jeszcze w niemieckim zarządzie zgodnie z Konwencją Genewską.

6. Państwowe Zakłady Wodociagowe na G. Śląsku. Zakłady te powstały po przejściu G. Śląska przez Polskę z tej części fiskalnego wodociągu, która na mocy postanowień Konwencji Genewskiej przydzielona została Polsce. Jest to całość należąca do „Szybu Adolfa”.

Nowy zarząd pod kierownictwem znanego specjalisty wodociagowego inż. K. Nowakowskiego, przy pomocy wybitnych sił administracyjnych — przystąpił po objęciu zakładów, do gruntownego odnowienia i rozszerzenia całokształtu urządzeń.

Zakłady te utworzone rozporządzeniem Prezydenta Rzplitej dnia 28.VI 1924 r. zaopatrują cały okręg przemysłowy w wodę pierwszorzędnej jakości.

Stacja pomp, znajdująca się w Segecie pod Tarnowskimi Górami, dosięga wydajności 26.000 m<sup>3</sup> dziennie. Osiągnięto to przez odnowienie starych pomp, wbudowanie turbopompy oraz zaprowadzenie ulepszeń technicznych.

Oryginalne jest rozmieszczenie pomp, położonych pod ziemią na dwu poziomach, z których dolny w głębokości 120 m jest położony niżej, niż zwierciadło źródła, bijącego z głębokości 205 m. Wo-

da pochodzenia tryjasowego nie zawiera żadnych szkodliwych składników. Jest tylko nieco twarda w użyciu.

Państwowe Zakłady Wodociagowe na G. Śląsku, dwoma rurociągami dostarczają wodę do sześciu wież ciśnieni, skąd woda rozchodzi się dalej, przeważnie rurociągami samorządowymi. Długość sieci rur wodociagowych wynosi około 75 000 m.

Konsumcja wody, którą zużywa 310 000 ludności oraz 30 zakładów górniczych i przemysłowych, przenosi w ciągu roku 6.000 000 m<sup>3</sup>. Z zapasów wody szybu Staszica korzystają również i niemcy tam, gdzie rurociąg przechodzi przez ich terytorjum oraz w miejscach wzajemnego zasilenia, a to na mocy Konwencji Genewskiej.

Podnieść należy, że łącznie z zaopatrywaniem w wodę Zarząd P. Z. W. nie zapomniał i o pracy społeczno-gospodarczej. Pobudowano nowe domy dla robotników i administracji. Utworzono bibliotekę ludową stacji pomp, zawierającą około 1000 tomów pereł literatury polskiej. Dla upamiętnienia jubileuszu ks. Staszica zmieniono nazwę szybu „Adolf” na „Szyb Staszica”. Załoga robotnicza przy pomocy M. R. P. sprawiła przepiękny sztandar, według rysunku artysty malarza St. Ligonia.

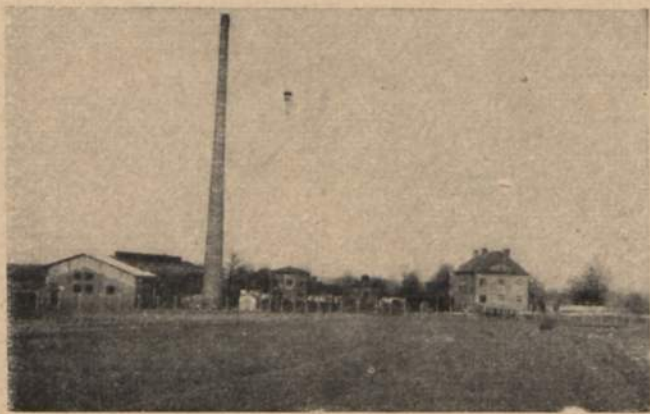
Tak więc w łączności z zagadnieniami wodnymi zyskują również sprawy społeczne.

7. Wodociąg miasta Tarnowskie Góry. Mały ten wodociąg, na własne potrzeby miasta zaledwie wystarczający — daje wodę, co do której — według zdań lekarzy — zachodzi podejrzenie, że niekorzystnie działa na narządy trawienia. Sprawa jest pod obserwacją. Możliwe jednak, że obawy są nielustne.

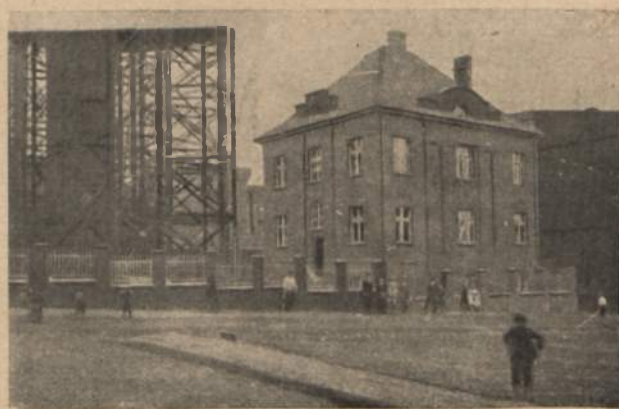
Sąsiadujące ze Śląskiem Zagłębie Dąbrowskie, cierpi na brak wody do użytku domowego. Projekty i plany zaopatrzenia oraz badania prowadzono prawie od chwili wyzwolenia się Państwa Polskiego. Plany te opracowywał dr. inż. R. Rosłoński. Początkowo zakrojone one były tylko na skalę odpowiadającą zapotrzebowaniu Zagłębia.

Po przyłączeniu G. Śląska do Polski Konwencja Genewska między innymi wprowadziła postanowienie, że główne rurociągi prowadzące wodę z szybu Staszica, a przechodzące przez korytarz niemiecki na długości około 16 km Polska może używać tylko do roku 1937. Wobec tego wysunęło się zagadnienie: a co po tem? Czy G. Śląsk ma być bez wody? Czy też może ma być pod tym względem zależny od Niemiec?

Problem ten zreszcie rozwiązał inż. K. Nowakowski, podejmując myśl dr. inż. R. Rosłońskiego, budowy wodociągu przy



Ogólny widok stacji pomp w Segecie pod Tarnowskimi Górami.



Dom służbowy w stacji pomp.



ujęciu wód rzeki Biała Przemsza. Za zezwoleniem M. R. P. projekt teoretycznie przygotowany dla Zagłębia opracowano, rozszerzono i ustalono, tak, że zamiast uzależniać się od Niemiec, Polska zbuduje własny wodociąg.

Nowy państwowy wodociąg dla Zagłębia Dąbrowskiego i Górnośląskiego ma mieć swoje ujęcie na Białej Przemszy pod Maczkami (3 km od Szczakowy). Ten nowy wodociąg, według przybliżonych obliczeń, zaopatrywać będzie w 1937 r. około 800 000 ludności, 50 zakładów przemysłowych, przy średnim zapotrzebowaniu wody do 55 000 m<sup>3</sup> dziennie, co da samego zużycia ponad 20 000 000 m<sup>3</sup> rocznie.

Obecnie wykonywa się już rury o średnicy 750 m/m do rurociągu dla tego nowego wodociągu. — Budowa, zależna od sfinansowania zapewne zacznie się z wiosną roku 1928.

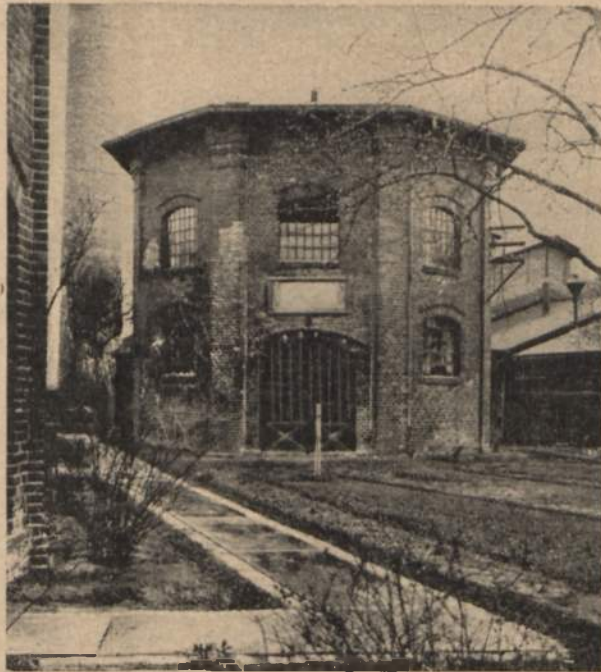
### III. SPORT I WODA.

Jednym z najzdrowszych działów sportu jest sport wodny. Sport ten obejmuje wioslarstwo, pływanie i gry na wodzie. Wszystkie te działy znajdują na G. Śląsku swoich zwolenników, jakkolwiek rzek jest mało, a woda w nich nieszczeólna. Jakżeż te działy sportowe się ukształtowały?

**Wioslarstwo.** W tem rozumieniu, jak to się spotyka w okolicach bogatych w rzeki, tu na G. Śląsku wioslarstwo nie mogło się rozwinąć. Nieliczne próby jazdy łódkami spacerowymi nie mogą mieć pretensji do nazwy: sport.

Ale dzięki energii jednostki powstała zupełnie odmienna placówka sportowa. Są to „Składakowcy”. Składak, kajak składany, jest to łódź, zbudowana na skręconym szkieletcie bambusowym, obciągniętym żaglowem nieprzemakalnym płótnem. Są składaki dwu- i jednoosobowe. Łódeczka taka lekka, przenośna przy małym wysiłku jednej osoby, spoczywa na fali i obciążona wagą wioslarza zaledwie się zanurza na kilka centymetrów. Daje jej to szaloną sprawność i zwinność oraz możność wykorzystania najmniejszej nawet strugi. To też przyjął się składak odrazu na G. Śląsku.

Chętni nowych i odmiennych emocji sportowych utworzyli klub składakowców pod nazwą „Hellas” w Mysłowicach. Dziś klub ten ma ponad 20 składaków przy podwójnej ilości członków. Miło popatrzeć, gdy składakowcy, niosąc swe złożone łódeczki na plecach, biegną do „portu”, gdzie szybko składają swoje wspaniałe „drednauty” i po chwili już kołyszą się dumnie na „wzburzonych” falach Przemszy, by pomknąć ku Wiśle a po niej i do Krakowa. Inne tury, to wyjazd do Coczalkowic kolejną i stamtąd Wisłą do Krakowa. Jest to jednak około 100 km! Mniejsza droga — to od Sławkowa Białą Przemszą do Mysłowic, skąd można dalej połączoną Przemszą znowu do Wisły — a nią choćby i do Gdańska! Bo i Gdańsk nie dziwny górnośląskim składakowcom! W czasie tegorocznego sezonu śląskie składaki „pruły” fale zatoki Puckiej pod Gdynią i przy Helu. Prawda, że tylko tuż przy brzegu — ale był! Poza tem bywały wycieczki na Ciepło i do Wolsztyńskiego jeziora. A także i miejscowe jezioro Paprocan, pod Kobiorem oglądało śnieżne burty składaków. A wioslarze? Ci opaleni i wyschnięci na powietrzu — czują się na szych kajaczkach, jak ptacy wolni i swobodni. Taki nie doje, nie dośpi — a jechać będzie — byle tylko mieć wodę pod sobą a lazur nieba nad sobą i byle żyć w naturze i z naturą!



Wejście do szybu Staszica w stacji pomp.

**Pływanie.** Ten dział sportu wodnego rozwinął się na Górnym Śląsku wspaniale. Zawdzięczać to należy licznym stawom powstałym z wód z kopalń wypompowywanych, które z konieczności ujęto w zbiorniki. Ponadto w Katowicach jest wspaniała pływalnia zimowa, która była pierwszą w Polsce, a przed rokiem jeszcze i jedyną.

Parę klubów pływackich starannie pielęgnuje sport pływania i skoków i niejednen rekord polski ustanowili pływacy i pływaczki górnośląskie.

**Gry na wodzie.** Tu wymienić należy grę w piłkę wodną i „Water polo”, które też mają swoich zwolenników wśród sportowców Górnego Śląska. Rozwój ich jednak, to jeszcze muzyka przyszłości.

**Flisactwo.** Mówiąc o Ślązakach — i o wodzie, nie wolno pominąć ich znaczenia, jako flisaków. Tu jednak trzeba dalej sięgnąć myślami i wyjść poza granice Polski dzisiejszej. Ci nasi bracia tam nad Odrą osiedli, których los zły pozostał pod jarzmem obcem, to lud z wodą żyty i z wody żyjący. Flisactwo to ich żywioł! Odrą zapuszczali się aż do morza, wioząc plody ziemne i kopalniane oraz wyroby przemysłu górnośląskiego do portów nadmorskich skąd dalej w świat je wysyłano. W górnośląskiej poezji ludowej mnóstwo piosenek śławi życie i zawód flisaka. „Nadodrzeńcy” to naród twardy, zdrow i przywiązany do polskości. To też ci, którym serce nie pozwoliło znosić jarzma obcego — woleli rzucić rodzinne okolice i jako uchodźcy szukać w Polsce chleba. Niektórzy z nich jak bracia Sapokowie stali się tu pionierami flisactwa. Własnymi rękami i małym funduszem, zbudowali pierwszą na Przemszy 300-tonową berlinkę i rozwój nią węgiel górnośląski wzdłuż brzegów Wisły.

Obecnie już znaleźli naśladowców i ruch spławny na Przemszy zaczyna się ożywiać.

Niedługo czekać — a znowu jak przed wielką wojną pojawiają się holowniki i ułatwiają pracę flisakom przy powrotnej drodze. Dziś koszt powrotu prawie zjada cały zarobek flisaków. O ile więc tylko

pozwołą na to państwowe fundusze — to wdzięcznym dla nich polem będzie niesienie pomocy dla rozwoju flisactwa na Przemszy, które da w następstwie zwiększenie zbytu na węgiel i żelazo górnośląskie.

**Rybołówstwo.** Z wodą łączy się zawsze pojęcie ryby. I o tem więc trzeba słów parę dorzucić. — Hodowli racjonalnej ryb na G. Śląsku właściwie niema. Drobiazg, płaczący się po strugach i potokach, w rachubę nie wchodzi. Stawy z wód, z kopalń pochodzących, nie nadają się do hodowli ryb. Dopiero Olza, Odra i Wisła jest szczęśliwa pod tym względem.

Utrudnieniem dla hodowli a nawet jej uniemożliwieniem jest fakt odprowadzenia wód kanałowych z fabryk do wód rzecznych.

Zdarzają się wypadki jak np. ostatni z 3 na 4 września r. b., że ryby zostają zupełnie wytrute na paru odcinkach Wisły wodami zatrutymi, które Przemsza przynosi. Na brzegach Wisły w VI i VII rewirze oba brzegi rzeki pokryły wówczas wytrute ryby. A część popłynęła dalej z prądem. W ten sposób przez nieostrożność zarządu jednej z fabryk górnośląskich zniszczona została praca i wysiłki finansowe i fizyczne stowarzyszenia zawodowych rybaków w Krakowie. Wiele rodzin rybackich zostało skutkiem tego pozbawionych źródła zarobku. I tu Rząd powinien swoją okazać opiekę, przez wydanie zakazu wpuszczania zatrutych wód do rzek, aby zapobiec na przyszłość podobnym katastrofom.

Rzucając tych parę słów poglądowo ujętych, — artykuł ten miał na celu poruszyć tylko tu i ówdzie jak najogólniej zagadnienie wodne Górnego Śląska. — Każde z tych zagadnień wymaga bowiem gruntownego i dokładnego opracowania — co przyszłość niezawodnie przyniesie. Narazie niech ten szkic wprowadzi czytelników na teren górnośląski, tak mało znany i niezawsze doceniany w reszcie Polski.

J. S. ŻUŁAWSKI



# RADIOTELEGRAF A MARYNARKA HANDLOWA

30 lat minęło od czasu, kiedy Marconiemu udało się zastosować wynalazek prof. Hertza do połączenia 2 stacji radiotelegraficznych na odległości 5 klm. Nie spodziewano się wówczas wielkiego znaczenia tego wynalazku w dziedzinie przekazywania wiadomości na odległość, ani też nie przewidywano olbrzymiego rozwoju radiotelegrafii i radiotelefonii. Dopiero w 1905 roku była wybudowana przez Niemcy pierwsza nadbrzeżna radiostacja w Borkum.—Upłynęło od tej chwili 22 lata i dziś już cała kula ziemską pokryta jest siecią stacji nadawczych, które dają możliwość komunikacji radiotelegraficznej ze stałym lądem każdemu zaopatrzonemu w odpowiedni aparat okrętowi, znajdującemu się na morzu. Początkowa niechęć amatorów do instalowania na swych statkach telegrafu bez drutu, uważanego za zabawkę bez pożytku, została przełamana, gdyż się przekonano, że przy pomocy radiotelegrafu można się dowiedzieć, gdzie się okręt znajduje, dawać wskazówki handlowe i techniczne swoim kapitanom, uprzedzać o zbliżających się huraganach a przeto i ich unikać; radiotelegraf zwiększył bezpieczeństwo pasażerów i ładunku — nic więc dziwnego, że wszystko to wpłynęło na ogromne rozpowszechnienie radiotelegrafii i są państwa, które zaopatrzenie statku w radiostację uważają za obowiązkowe, zaś okręt bez odpowiedniego aparatu nie otrzymuje papierów na wyjście w morze. Dzisiaj, zaczynając od niedużego parowca rybackiego do największych oceanicznych kolosów, wszystkie statki uważają za niezbędną konieczność porozumiewanie się za pomocą radiotelegrafu, ze stałym lądem i między sobą.

O ile do rozwoju radiotelegrafii przyczyniło się użycie iskrowych wysyłaczy, o tyle też do jej ogromnego rozpowszechnienia posłużyło wprowadzenie w użycie lamp katodowych i zastosowanie ich do odbioru i wysyłania drgań elektrycznych. Z zastosowaniem tem nastąpił nowy okres w radiotelegrafii. Silna koncentracja elektronów w fali nadawczej za pomocą lampki katodowej zmniejsza możliwość wszelkich przeszkód do otrzymania jej w odbiorniku a wielokrotnie powiększenie zasięgu fali przy małej stosunkowo mocy stacji stanowi nieocenioną wartość radiotelegrafii dla parowców, zaopatrzonych w odpowiednie aparaty nadawcze i odbiorcze. Duże odległości do 5 000 km., które radiotelegraf swobodnie opanowuje nie stanowią wyjątku.

W obecnym czasie dużo się pracuje nad nowym sposobem nadawania przy zastosowaniu fal krótkich; fale te mają długość 100 m. Dotychczas przy stosowaniu nadawczych fal gasnących, długość ich wynosiła od 600 do 800 m., przy nadawaniu zaś fal za pomocą lampek katodowych, długość ich jest od 1.000 do 3.000 metr. Dotychczas nie udaje się otrzymać krótkiej fali na dalszą odległość przy świetle dziennem, przeciwnie w nocy krótkie fale przy daleko mniejszym zużyciu energii elektrycznej sięgają znacznie dalej od fal długich.

Radiotelefonja, która na lądzie ostatnio poczyniła tak wielkie postępy, jeszcze nie osiągnęła rozpowszechnienia w żegludze i znalazła zastosowanie tylko na bliskie odległości. Jako środek pomocniczy do radiotelegrafii, radiotelefonja w wielu wypadkach oddaje znaczne przysługi. Przy wprowadzaniu swobodnego sposobu rozmowy, za pośrednictwem nadbrzeżnych radiostacji można będzie już za po-

mością drutu przesyłać podaną ze statku, znajdującego się w morzu radiotelegraficzną depezę wgląd kraju.

Na holownikach, statkach przybrzeżnej żeglugi i rybackich parowcach instalowane są teraz specjalne odbiorniki, które przyjmują ze znajdujących się na brzegu radiostacji telefoniczne wiadomości o pogodzie, o stanie lodów — informacje dla rybackich statków o miejscach połowów, zjawieniu się ławicy ryb, etc... Prócz tego nadawane są prywatne informacje armatorów na ich statki, dotyczące przeznaczenia ładunku do portów, sprzedaży ładunku, miejsca bunkrowania i inne.

Jako czynnik bezpieczeństwa radiotelegraf ma olbrzymie znaczenie. Tysiące ludzi zawdzięczają swoje życie i ratunek radiotelegrafowi. („Titanic”, „Vulturino”, „Hammonia”).

Ogromnie doniosłe znaczenie dla nawigacji ma radiopelengator. O ile dawniej na morzu wśród mgły statek był bez pomocy i kapitan, tracąc orientację, był narażony na niebezpieczeństwo rozbicia, osadzenia statku na mieliznę, wyczerpania paliwa i t. d., słowem był zdany na łaskę żywiołu wody i wiatru, — dzisiaj aparat ten wszystko usuwa. Zasada aparatu polega na właściwościach pewnego rodzaju typu anten odbiorczych, przyjmujących najlepiej fale elektromagnetyczne, idące tylko w jednym kierunku. W ten sposób dwie stacje radiopelengowe na wybrzeżu, porozumiewając się ze sobą, mogą zdezorientowanemu statkowi określić, gdzie się znajduje; wskazówkę tę otrzymuje statek przy pomocy swego radiopelengatora. Dzisiaj Anglja, Ameryka, Francja Niemcy, Hiszpanja i inne morskie państwa na swem wybrzeżu posiadają dużo takich stacji radiopelengowych, które w każdym czasie są w stanie dawać okrętom potrzebne wskazówki.

Aparat składa się z obrotowej, ramowej anteny, odbiornika i odpowiedniej baterji akumulatorów. Obrotowa ramowa antena ma tę własność, że w niej, stosownie do położenia, jakie zajmuje względem nadawczego aparatu, powstają mocniejsze i słabsze prądy, które wyraźniej lub słabiej działają w odbiorniku. Znak są na silniejsze, gdy ramowa antena płaszczyzną swoją jest zwrócona w kierunku nadawczego aparatu, — słabsze, jak tylko antena wychodzi z tego kierunku i głuchną zupełnie, gdy płaszczyzna anteny ramowej staje pionowo do aparatu wysyłającego fale.

Szczególnie ważne zadanie spełnia radiotelegraf przy nadawaniu o jednakowej porze dnia meteorologicznych biuletynów o stanie pogody na morzach całego świata. W ten sposób kapitan statku uprzedzony zostaje, gdzie panują pogody, gdzie trwa burza lub oczekiwane są burze lub cyklony, gdzie spodziewane są góry lodowe i t. d. i ma możliwość obejścia strefy atmosferycznych zaburzeń lub odpowiednio przygotować swój statek do przejścia przez takie strefy.

Najnowsze zastosowanie radiografii do radiofotografii — to nadawanie map meteorologicznych statkom, znajdującym się na morzach i oceanach. I gdy nadawanie biuletynu meteorologicznego zabierało dużo czasu, dzisiaj taka mapa nadawana jest w najkrótszym czasie. Sposobem radiofotografii wydawane są na dużych parowcach pasażerskich dzienniki, wiadomości giełdowe i handlowe z tą tylko różnicą że gdy nadanie artykułu o 2.000 słowach przy mopocy radiotelegrafu potrzebowałoby 4 do 5 godzin — nadanie wartości całego dziennika sposobem radiofotografii zabiera radiotelegraficznie zaledwie kilka minut czasu.

Inż. Z. ŁOK.



*Burza na Bałtyku w dniu 1 listopada 1927 roku, która pochłonięła holownik „Górnik” wraz z jego załogą. (Zdjęcie wykonane w porcie gdyńskim. Na pierwszym planie widać żaglowiec szkolny „Lwów”, który zimuje u wejścia do basenu wewnętrznego portu).*



# MARYNARKA WOJENNA

## ZADANIA I ŻYCIE ZAŁOGI MASZYNOWEJ NA OKRĘTACH WOJENNYCH MARYNARKI POLSKIEJ

Jak wiemy, każdy okręt jako samodzielna jednostka stanowi pewien organizm żywy, któremu przeznaczają się pewne zadania do wykonania w czasie wojny, a w czasie pokoju prowadzenie ciągłych ćwiczeń, aby był gotowy i odpowiednio przygotowany do tego wszystkiego, co może go czekać w czasie wojny na morzu.

Mówiąc o załodze, wiemy że dzieli się ona na załogę pokładową i maszynową. Tą ostatnią zajmujemy się bliżej. Nie będę tutaj mówił o życiu na okrętach wielkich—linjowych, lecz jedynie o tych, które w obecnej chwili posiada Polska. To jest dla nas aktualne.

Praca na okręcie wymaga różnych specjalistów, przeto załoga jest podzielona na grupy według swych specjalności. Praca jest bardzo zróżniczkowana i każdy marynarz, czy podoficer, ma ściśle oznaczoną funkcję, każdy jest jakby oddzielnym trybikiem wielkiej maszyny. Aby to zobaczyć, należy wejść do środka okrętu i przyrzeć się bliżej pracy maszynistów lub też palaczy. Na okręcie stosuje się podział pracy w całym tego słowa znaczeniu. Załoga maszynowa dzieli się przeto na: maszynistów, obsługujących maszyny parowe lub turbiny parowe, motorzystów (przeważnie na motorach monitorów i motorówkach) przeznaczonych do obsługi motorów naftowych lub benzynowych, palaczy i elektrykarzy. Nie będę tutaj wspominał jeszcze o jednej grupie, t. j. o radiotelegrafistach, obsługujących centrale radio. Jest to dzisiaj tak wielka dziedzina specjalna i bardzo ważna na okręcie, że trzeba ją traktować zupełnie oddzielnie. Przejdę, więc do tych pierwszych czterech grup, t. j. maszynistów, motorzystów, palaczy i elektrykarzy. Kto nie widział pracy tych ludzi, może nie łatwo sobie przedstawić, jak ciężką i odpowiedzialną funkcję pełnią oni i do tego w jak ciężkich warunkach. Oprócz dobrego zdrowia, każdy z nich musi posiadać podstawowe wiadomości ze swego fachu. Nie może być tam dyletantów, gdyż grozi to zgubą okrętu. Od sumienności, fachowej wiedzy i chęci do pracy tych ludzi zależy sprawność bojowa naszych okrętów.

Przechodzę do pracy przy obsłudze mechanizmów w czasie podróży i w czasie postoju w porcie.

Jedna i druga nie jest lekka. Główną pieczę nad techniczną stroną mechanizmów okrętowych na jednostkach większych i odbywających dalsze podróże ma inżynier-mechanik okrętowy. Na innych jednostkach bojowych inż.-mech. przydzielony jest na dywizjon, np. inż.-mech. dywizjonu torpedowców. Na każdej zaś z poszczególnych jednostek floty pieczę techn. nad mechanizmami okrętowymi ma bosman — kierownik maszyn.

Trzeba wziąć pod uwagę, że załoga maszynowa rekrutuje się przeważnie z spośród robotników i rzemieślników, niemających zazwyczaj pojęcia o życiu na morzu. Materiał ten trafia zazwyczaj na okręt po przejściu fachowego kursu w szkole specjalistów. To też nie od razu taki młody maszynista, czy też palacz daje sobie radę z nową swą funkcją. Mechanizmy na okręcie są bardzo skomplikowane, zaś z braku miejsca na okrę-

cie są nadzwyczajnie skupione; każdy kąt jest wyzyskany ekonomicznie. Należy więc mieć pewne wyrobienie techniczne, aby od razu połączyć się w tym zawiliwym rurociągu, masie zaworów, kranów, manometrów o różnym przeznaczeniu. A jednak każdy marynarz-maszynista, czy też palacz okrętowy musi to wszystko znać doskonale, aby w każdej chwili mógł ten lub inny zawór otworzyć lub zamknąć, uruchamiając należyty mechanizm. Szczególniej ważne jest poznanie rurociągu drenażowego, który odgrywa niezmiernie poważną rolę. Do tego celu przeznaczony jest specjalista marynarz-drenażysta.

Przedział maszynowy czy też kotłowy można śmiało przyrównać do skomplikowanej elektrowni, gdyż w obydwu spotykają się prawie te same mechanizmy. Mamy więc wielkie turbiny parowe, czy też maszyny tłokowe, uruchamiające śrubę okrętową, skraplacze, pompy powietrzne, oliwne, zasilające, balastowe wodne, dynamo dla oświetlenia i całą masę mechanizmów drugorzędnych, bez których życie na okręcie istnieć nie może. Kotłownia posiada na naszych okrętach po 2 lub 3 kotły — przeważnie węglowe; jedynie torpedowce mają kotły także ropowe; prócz tego wentylatory dla sztucznego ciągu, pompy i injektory zasilające, eżektory do wyrzucania popiołu.

Przyjmując pod uwagę, że obsługa maszyn na lądzie odbywa się w ramach daleko lepszych i dogodniejszych — a już samo przez się rozumie—spokojniejszych, to trzeba zaznaczyć, że na okręcie, szczególnie w czasie manewrowania, należy wykonać masę zwrotów, co wszystko robi się uruchamiając jedną lub drugą, albo też obie śruby. Przytem należy zmieniać i szybkość, co stanowi razem, że maszynista-marynarz prócz swej wiedzy fachowej musi posiadać orjentację i pewność siebie. Jeden wadliwy ruch może spowodować zepsucie maszyny lub też uszkodzenie okrętu.

Porównyując pracę palacza przy obsłudze kotłów lądowych z pracą palaczów

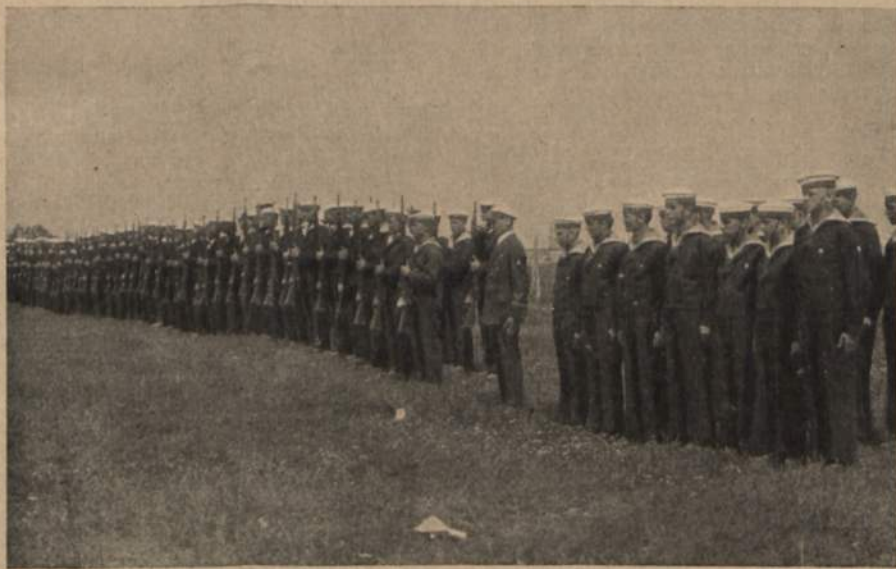
okrętowych, widzimy dopiero o ile cięższa jest praca na okręcie.

A teraz przypatrzmy się palaczowi w czasie sztormu (burzy morskiej), gdy cały okręt skacze na falach — co utrudnia palenie, utrzymanie stałego ciśnienia i normalnego wrzucania węgla na ruszt. Ten, kto chociaż przez godzinę pracował przy kotłach w czasie dużej fali — zdawać będzie sobie sprawę jak ciężką jest praca palaczy. Wachta, (zmiana) przy kotłach i maszynach w morzu trwa 4 godziny. Nikt w tym czasie nie może opuścić zajmowanego stanowiska, o przerwaniu w pracy mechanizmów nie może być mowy. To też każda burza wycieńcza obsługę kotłów bardzo silnie.

Przypatrując się maszynom okrętowym w ruchu i biorąc pod uwagę, że idą one bez przerwy kilkanaście a nawet kilkadziesiąt godzin, doskonale sobie można zdać sprawę z tego, jak sumiennej i fachowej pracy wymaga się od maszynisty okrętowego. Musi on ciągle uważać na ich bieg, i nie wolno mu dopuścić do zagrzania się którejkolwiek z części, pod groźbą zepsucia się maszyny, wywołującego przerwę w jej pracy, a nawet nieszczęście.

W maszynach panuje ścisły regulamin i dyscyplina, gdyż w ten tylko sposób można mieć gwarancję sprawności ruchu całego okrętu. Każdy rozkaz z mostka dowódcy, nadany do maszyny telegrafem maszynowym, musi być ściśle i natychmiast wykonany.

Tem, czem dla piechura jest znajomość karabinu i jego części, tem dla marynarza-maszynisty są jego mechanizmy okrętowe, jednak nie może zapominać on o tem, że jest przede wszystkim żołnierzem. Znajomość chwytów w piechocie i sprawność w ich wykonaniu, odpowiada na okręcie sprawnemu kierowaniu maszyną, umiejętności w zmianie kierunku biegu i szybkości. Na okręcie przed każdym wyjściem w morze wszystko musi być w porządku — odpowiednio wyregulowane. Najmniejsza śrubka niedokręcona



Przeгляд oddziałów marynarki wojennej na polach Gdyni.



w pokrywie cylindra może być powodem nieszczelności.

A teraz wspomnę o t. zw. motorzystach. Są to ci sami maszyniści, obsługujący motory spalinowe. Zadanie ich i służba jest taka sama.

Pozostaje jeszcze omówić służbę elektrotechnika na okręcie, zwanego elektrykarzem. Każdy okręt posiada jakby małą stację elektryczną, dającą prąd do oświetlenia. Brak światła, szczególnie daje się odczuć w morzu. Dobra znajomość instalacji elektrycznej na okręcie i fachowość elektrykarza pozwala wszelkie uszkodzenia naprawiać natychmiast, a tem samem ochrania okręt od rozbicia. Praca elektrykarza wymaga dużej znajomości fachowej, a także pewnej inteligencji w wykonywaniu swych zadań.

Na zakończenie wspomnę, że z tego com pokrótce mógł powiedzieć, widać jak duże wyrobienie fachowe dla każdego obywatela daje służba na okrętach polskiej marynarki wojennej. Po odbyciu służby wojskowej każdy maszynista, motorzysta, czy też palacz okrętowy zawsze znajdzie sobie pracę w jakiej bądź fabryce lub elektrowni. Umiejętność swą będzie zawdzięczał w dużej mierze ukończeniu szkoły specjalistów morskich i praktyce, odbytej w czasie swej służby wojskowej na okrętach Rzeczypospolitej Polskiej. Dodam, że każdy marynarz-maszynista, czy też palacz pożądanym będzie w marynarce handlowej, która już dzisiaj tak pomysłnie się rozwija. Trudy i praca włożone nie pójdą na marne. Kadra maszynistów i palaczy dla marynarki handlowej bę-

dzie w dużej mierze mogła się rekrutować z subordynowanych byłych maszynistów i palaczy marynarki wojennej.

Dziś, kiedy rozbudowa polskiej floty wojennej, wkroczyła na tory realne, kiedy w niedalekiej przyszłości przybędą nam nowoczesne jednostki bojowe, t. j. 2 kontrtorpedowce i 3 łodzie podwodne, będzie miał marynarz polski znacznie większe pole do popisu.

Kilkuletnia praca wyszkolenia przy obsłudze obecnych starych jednostek da odpowiednie wyniki, kiedy nasi maszyniści staną przy turbinach o mocy około 33000 koni parowych, czy też przy wielkich silnikach Diesla na łodziach podwodnych.

IGNACY KUCZKOWSKI

## KRONIKA MARYNARKI WOJENNEJ PAŃSTW OBCYCH

### FRANCJA.

Projekt morskiego budżetu na 1928 r. Ministerstwo Marynarki opracowało projekt budżetu marynarki wojennej na rok 1928, który przewiduje kwotę wynoszącą 2.522.000.000 fr. franc.

Według projektu budżetu w roku 1928 przewiduje się rozpoczęcie budowy następujących okrętów:

- 1 krążownik o pojemności 10.000 ton,
- 6 liderów,
- 5 łodzi podwodnych I klasy,
- 4 łodzie podwodne obrony brzegowej po 600 ton,
- 1 podwodny stawiacz min, oraz
- 1 kanonierka przeznaczona dla kolonii.

Oprócz tego budżet 1928 roku przewiduje pewne kwoty pieniężne na modernizację okrętów linjowych, oraz doprowadzenie stanu lotnictwa morskiego na dzień 1 stycznia 1929 roku do 20 eskadryll, czyli że ogólna liczba samolotów będzie wynosiła 240.

Liczba personelu marynarki ma być zwiększona o 2000 ludzi, przez co ogólna liczba tego personelu dojdzie do 57.500 ludzi (dla pełnego ukończenia potrzeba 60.000 ludzi).

**Modernizacja okrętów.** Okręt linjowy „Courbet”, modernizowany już raz w roku 1923, obecnie ponownie został przeznaczony do modernizacji, jak również celem ustawienia na nim kotłów ropowych, przeznaczonych dla niedobudowanego okrętu linjowego „Normandie”.

Okręt linjowy „Condorcet” po zakończeniu kapitalnego remontu i modernizacji, dokonanej w porcie Brest, przeszedł do Toulonu i został zaliczony do 1-ej eskadry.

### ANGLJA.

**Nowe budowle.** Okręt linjowy „Nelson” zakończył pomyślnie próby i w październiku r. b. został zaliczony do składu 2-ej eskadry okrętów linjowych atlantyckiej floty, jako okręt flagowy, na którym zaokrętowany jest dowódca tej floty wice-admirał Hubert Brend. Identyczny okręt linjowy „Rodney” miał wejść do linii w listopadzie lub w grudniu.

**Zmiana w dyzlokacji.** Okręt linjowy „Queen Elisabeth” po zakończeniu modernizacji został ponownie zaliczony do składu floty śródziemnomorskiej. — Zamiast niego przeznaczony został do modernizacji okręt linjowy „Malaya”. Po włączeniu do składu floty atlantyckiej okrętów linjowych „Nelson” i „Rodney” odejść z tej floty na morze Śródziemne okręty linjowe „Ramilles” i „Revenge”.

W ten sposób skład floty atlantyckiej będzie się przedstawiał następująco:

2-ga eskadra okrętów linjowych — „Nelson” i „Rodney”,

3-cia eskadra okrętów linjowych — „Iron Duke”, „Emperor of India” i „Bentow”.

Do floty morza Śródziemnego należeć będą:

1-sza eskadra okrętów linjowych — „Queen Elisabeth”, „Wasprite”, „Barham”, „Valiant”, „Ramilles”, „Revenge”, „Royal Oak” (w remoncie znajdują się — „Royal Sovereign”, „Malaya” i „Resolution”).

Okręt linjowy „Marlborough” ze składu atlantyckiej floty, który obecnie odbywa remont, będzie przeznaczony jako artyleryjski okręt dla jungów zamiast okrętu linjowego „Tiger”.

**Nowa baza.** Wobec tego, że obecnie port Rozajt ma służyć jako baza rezerwowych kontrtorpedowców, w porcie tym rozpoczęto roboty, celem doprowadzenia go do stanu używalności. (Przed dwoma laty w celach oszczędnościowych bazę tę postanowiono zlikwidować, jak również i bazę Pembrok).

W bazie Rozajt mają być umieszczone narazie 12 kontrtorpedowców, a później liczba ich będzie doprowadzona do 40 wraz z matką kontrtorpedowców „Greenwich”.

Bazę tę ma obsługiwać 500 ludzi (poprzednio obsługiwało 700 ludzi).

### JAPONJA.

**Awarja okrętów.** Podczas ostatnich miesięcy we flocie japońskiej zaszły wypadki poważnych awarii. W sierpniu r. b. wskutek eksplozji na stawiaczu min „Tokawa” (9500 ton) zginęło 5 oficerów i 33 marynarzy.

W nocy zaś z dnia 24 na 25 sierpnia podczas manewrów floty nastąpiły dwa zderzenia, wskutek czego zginęło 12 oficerów i 129 marynarzy.

W pierwszym wypadku zderzył się krążownik „Lindzu” (budowy 1923 r. 5560 ton pojemności, 32 mile morskie szybkości na godzinę) z kontrtorpedowcem „Warabi” (budowy 1921 r. 863 tony pojemności, 32 mile morskie szybkości na godzinę) — wskutek tego zderzenia się, kontrtorpedowiec zatonął w ciągu 15 minut, a krążownik z dużym uszkodzeniem został odholowany do portu przez okręt linjowy „Kongo”.

Niezadługo po pierwszej awarii nastąpiła druga, a mianowicie: zderzyły się krążownik „Naka” (identyczny typ jak krążownik „Lindzu”) i kontrtorpe-

dowiec „Ashi” (identyczny typ jak kontrtorpedowiec „Warabi”), przy czem krążownik odniósł lekkie uszkodzenie, natomiast kontrtorpedowiec z przedziurawioną rufą został odholowany do bazy przez krążownik „Abukama”. Awarja ta nastąpiła na powrotnej drodze eskadry, kiedy wracała ona do bazy po zakończeniu manewrów. W nocy kontrtorpedowce miały torpedować eskadrę, która szła pełną szybkością i w dodatku zupełnie bez świateł — wskutek pomyłki kontrtorpedowce znalazły się tuż przed dziobami krążowników i dlatego nastąpiły zderzenia.

### NIEMCY.

**Nowe krążowniki.** Nowe krążowniki niemieckie, które w tym roku zostały opuszczone na wodę „Königsberg” i „Karlsruhe” zostały przeznaczone — pierwszy na okręt flagowy eskadry krążowników, a drugi specjalnie dla szkolenia aspirantów i kadetów marynarki wojennej.

Okręty te są znacznie ulepszonym typem „Emden”.

**Zaliczenie do służby.** Dnia 1-go sierpnia został zaliczony do składu czynnej floty nowozbudowany kontrtorpedowiec „Falke” (800 ton pojemności, 32 węzły, uzbrojenie — 3 działa 10,5 cm, oraz 4 lub 6 ap. torp. 50 cm, rejon pływania — 1700 mil morskich).

Z identycznych typów tych jednostek w służbie znajdują się: „Möwe”, „Seeadler”, „Greig” i „Falke”. Kończy się budowa kontrtorpedowców: „Condor” i „Albatros”.

Na miejsce nowych okrętów zostaną skreślone z listy okrętów stare kontrtorpedowce: „T 139”, „T 141”, „T 143”, „T 149”, „T 151”, „T 168” i „T 175”.

**Nowe torpedowce.** Według przypuszczeń, pochodzących z francuskich źródeł, nowe torpedowce 200-tonowe, których tonaż ogranicza w tych rozmiarach Traktat Wersalski, będą przedstawiały zwiększony typ szybkobieżnych łodzi motorowych, posiadających wielkie zalety morskie z szybkością 45—50 węzłów, posiadających 3—4 torpedy na pokładzie, oraz szybkostrzelne działo.

### RUMUNJA.

**Rozbudowa floty.** Miarodajne czynniki morskie opracowały dwa projekty rozbudowy floty — czteroletni i dodatkowy dziesięcioletni. Obydwa projekty przewidują na ten cel 12 mil. funt. st., rozłożonych w ciągu 10 lat.

Czteroletni program przewiduje: budowę 1 krążownika, 2 kontrtorpedowców,



2 łodzi podwodnych i 4 szybkobieżnych łodzi motorowych, oraz modernizację i zmianę uzbrojenia na kontrtorpedowcach „Marasti” i „Marasesti” (ustawienie 5 dział 120 mm. i 53 cm. ap. torped.).

Natomiast dziesięcioletni program przewiduje: 3 krążowniki, 16 kontrtorpedowców i 18 łodzi podwodnych.

Obecnie realizuje się czteroletni program, gdyż znajdują się w budowie: 2 kontrtorpedowce, 1 łódź podwodna i 1 nadprogramowy stawiacz min. Oprócz tego wkrótce zakończona będzie modernizacja 3 kontrtorpedowców. W sprawie budowy krążownika toczą się pertraktacje.

Nowe okręty. Na włoskiej stoczni w Li-

vorno budowane są dla Argentyny 2 krążowniki o pojemności 6400 ton. Główniejsze elementy tych okrętów są następujące: siła maszyn — 85000 HP, szybkość 32 m. m. na godzinę, długość 165 m. i szerokość 17,7 m. Budowa ma być zakończona w ciągu 2 lat.

Oprócz tego rząd argentyński zakupił 2 hiszpańskie liny: „Churruca” (budowy 1924 r.) i „Alcala Galiano” (budowy 1926 r.), które posiadają szybkość 32 węzły, oraz uzbrojone są 5 działami 120 mm, 1 działem 75 mm przeciwlotniczym, oraz 6 ap. torpedowych 53 cm.

Tonaż tych okrętów wynosi 1650 ton.

J. B.

## KATASTROFA AMERYKAŃSKIEJ ŁODZI PODWODNEJ „S. 4”

Marynarkę wojenną Stanów Zjednoczonych spotkał ciężki cios. W dniu 17 grudnia 1927 r. w pobliżu portu Princetown, w stanie Massachusetts, kontrtorpedowiec amerykański „Paulling”, wracający z manewrów na morzu, najechał na łódź podwodną „S. 4”, która się niespodzianie wynurzyła przed jego dziobem. Wskutek zderzenia środek łodzi podwodnej został rozbity, wieża obserwacyjna zniesiona, i łódź momentalnie zatonała.

Na ratunek pośpieszyły wszystkie znajdujące się w pobliżu okręty marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych. Telegrafem iskrowym wezwane zostały specjalne okręty ratownicze. Nurkowie stwierdzili, iż łódź, bardzo ciężko uszkodzona, leży na dnie morza na głębokości 35 metrów. W czasie opukiwania łodzi stwierdzono, iż w jednej z jej kamer żyje 6 osób z załogi.

Rozpoczęła się gorączkowa praca na dnie oceanu. Niestety, srożąca się w tym czasie u wybrzeży Ameryki gwałtowna burza utrudniła, a częściowo uniemożliwiła, prace około wydobycia zatopionej łodzi. Po kilku dniach bezowocnych usiłowań stało się jasnym, iż nikt z pośród załogi nie zostanie uratowany. 35 marynarzy i 8 oficerów położyło życie w służbie dla swej Ojczyzny.

Z powodu tego nieszczęścia Liga Morska i Rzeczna oraz redakcja „Morza” przesyła na ręce ministra pełnomocnego rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki w Warszawie depezę następującej treści:

„Minister Stetson, Poseł Stanów Zjednoczonych — Warszawa. — Z powodu ciosu, jaki dotknął dzielna marynarkę Stanów Zjednoczonych, prosimy przyjąć wyrazy najżywszego współczucia”.

W odpowiedzi na tę depezę, poselstwo Stanów Zjednoczonych w Warszawie nadesłało pod adresem Ligi Morskiej i Rzeczonej oraz pod adresem redakcji „Morza” dwa pisma, w języku angielskim, które w przekładzie na polski brzmią, jak następuje:

„Panowie! Minister polecił mi wyrazić podziękowanie, w imieniu Rządu Stanów Zjednoczonych, za telegram Panów, zawierający wyrazy współczucia z powodu katastrofy łodzi podwodnej, jaka się wydarzyła 17 grudnia r. b.

Spieszę zawiadomić Panów, że telegram ich został przesłany do Waszyngtonu.

Kreślę się i t. d.

(—) J. Webb Benton  
Sekretarz Poselstwa”.

## SIŁY SOWIETÓW NA MORZU

Sowiety posiadają na Bałtyku w Kronstacie kilka pancerników i krążowników, pomiędzy nimi dwa nowoczesne dreadnaughty: „Marat” i „Paryżska ja Kommuna”, ukończone w 1916 roku. Natomiast flota sowiecka nie posiada nowoczesnej eskadry wywiadowczej, która dorównywałaby sprawności lekkich krążowników innych flot. Krążowniki rosyjskie klasy „Bajan” i „Admirał Makarow”, wypuszczone w 1907 roku, mają szybkość nie większą ponad 21 węzłów, zaś krążowniki pancerne klasy „Swietljana” z roku 1915, nie są uzbrojone, albo też są jeszcze niegotowe.

Z łodzi podwodnych rosyjskich zaledwie osiem jest w dobrym stanie. Wszystkie one jednak zostały zbudowane przed wojną i nie mogą rywalizować z nowoczesnymi łodziami podwodnymi.

Sowiety, po wojnie, nie budowały nowych okrętów wojennych na Bałtyku, a na istniejących materiał jest przeważnie bardzo mierny.

Największym jednak brakiem floty sowieckiej są niedomagania w wyszkoleniu personelu, który zamało podróżował w czasach porowolucyjnych. Dopiero od lat czterech flota sowiecka zaczęła wychodzić na morze celem wykonywania ćwiczeń i manewrów, ale tylko w czasie czterech najpiękniejszych miesięcy w roku i okręty jej nie pozostają przeważnie dłużej nad 24 godziny na morzu. Ponieważ żadne ćwiczenia, wykonywane w porcie, nie mogą zastąpić dłuższej, systematycznej nawigacji, przeto flota sowiecka na Bałtyku nie może stać dotąd na wysokości zadania, ani z punktu widzenia technicznego, ani też taktycznego. We flocie sowieckiej doświadczenie i rutyna zniknęły razem z dawnym personelem.

Na morzu Czarnym Sowiety posiadają następujące jednostki:

1) dwa krążowniki: „Czerwonna ja Ukraina” (ex „Admirał Nachimow”), prawdopodobnie jedyny nieuszkodzony statek na tych wodach oraz „Komintern” (ex „Pamięć Merkurja”), bez żadnej wartości wojennej;

2) cztery wielkie torpedowce: „Niezamożnik” (ex „Zante”), „Pietrowskij” (ex „Korfu”), którym z wielkim tylko trudem udało się rewizytować włoską flotę, „Szaumjan” (ex „Levkos”) dotąd nieukończony, i „Dzierżyński” (ex „Kaliakria”), podniesiony w roku 1925 z dna morza;

3) trzy stare małe torpedowce: „Badina” (ex „Zawidnyj”), „Marty” (ex „Srogij”) i „Szmidt” (ex „Swiriepyj”);

4) siedem łodzi podwodnych: „Pielikan”, „Lebied”, „Kolitrok”, oraz jeszcze w reparacji: „Politrobotnik” (ex A. G. 26), „Chakter” (ex A. G. 23), „Komunist” (ex A. G. 24) i „Marksist” (ex A. G. 25);

5) sześć kanonierek: „Kubaniec”, „Znamja Socjalizma”, „Krasnaja Zwiezda”, „Krasnaja Krym”, „Krasnaja Gruzja” i „Krasnaja Mołdawja” o małej wartości bojowej;

6) stawiacz min: „Pierwyj Maj” (ex „Dunaj”);

7) wreszcie najstarszy okręt na morzu Czarnym uzbrojony jacht „Eriklik”, obecnie „Krasnyj Morjak”.



Z polskiego morza. Statek szkolny „Lwów” i statek pasażerski „Gdańsk” na re-dzie portu w Gdyni.



## D Z I E Ń G R O Z Y

(PRZEKŁAD Z ROSYJSKIEGO M. O.)

3) Mocne uderzenie szkwału wdarło się naraz do zatoki. Przeleciał on po niej, zrywając fal grzebienie, zajęknął złowrogo w olinowaniu. „Jastrząb”, zwrócony pod wiatr, lekko wytrzymał to uderzenie i tylko zadrgał na mocno wyprężonych łańcuchach.

— Rozkaże pan palić pod kotłem! Ale jaknajprędzej.

Oficer zadzwonił do maszyny i rzucił odpowiedni rozkaz przez tubę. „Jest. — Palimy” była odpowiedź.

— Łodzie węglowe odprawić na brzeg. Wszystko przygotować do podniesienia kotwic — rozkazywał dalej kapitan stanowczym, mocnym, ale nieco podnieconym głosem. Na twarzy przecież jego widniały i teraz jedynie spokój i pewność siebie.

Kapitan włożył ręce do kieszeni ciepłego płaszcza i począł chodzić tam i z powrotem po mostku, stając zresztą co chwila i rzucając wzrok zatroskany to na ołowiane niebo w oddali, to znów na brzeg i płynący od niego barkas, idący morzem, ciężko walcząc z przeciwnym wiatrem i falą.

— A przecież pan miał rację, Wawrzyńcze Iwanowiczu, i żałuję teraz, że nie posłuchał pana i nie podniósł kotwicy już dzisiaj o świcie — rzekł nagle kapitan umyślnie głośno, aby to przyznanie do własnego błędu słyszeli i Czirikow i pierwszy oficer, który, skoro tylko usłyszał o podniesieniu kotwicy, już wybiegł na mostek.

Przyznanie to zupełnie otwarte i głośne ze strony ambitnego kapitana, znakomitego zresztą kapitana, wykształconego głęboko i wszechstronnie marynarza, a człowieka o nieraz wypróbowanej odwadze, zimnej krwi, przytomności umysłu, zupełnie wzruszyło Wawrzyńca Iwanowicza... Stary zmieszał się nagle i niby się usprawiedliwiając, i siebie, a jednocześnie i samego kapitana, wykrztusił:

— Pozwoliłem sobie, Aleksy Piotrowiczu, zemeldować, bo sam doświadczyłem raz tutejszego Nord-Westu. W locji niema o nim ani słówka.

— A mam wrażenie, że niebawem będziemy mieli wicher nie na żarty — mówił dalej kapitan, zniżając głos nieco. — Niech pan spojrzy — dorzucił, wskazując ruchem głowy na chmury.

— Wszystko pachnie sztormem, Aleksieju Piotrowiczu. — Już i mnie w nogę strzyka — dodał żartem po chwili.

— No, ale póki się on rozigra, zdążymy wyjść w morze. Niech sobie tam nas przetrzepie...

I znowu, niby zwiastun nadciągającej burzy szkwał drugi nadleciał i kliper, jak koń uwiązany, szarpnął się na łańcuchach kotwicznych...

Kapitan kazał spuścić bram-stengi.

— I pary dawać jaknajprędzej — rzucił rozkaz do maszyny.

Wyćwiczeni znakomicie majtkowie szybko spuścili bram-stengi. I pierwszy oficer, który zawsze dowodził robotą gwałtowną, uśmiechał się z zadowoleniem, rad, że wszystko pali się w rękach jego załogi. Niebawem z komina buchnął dym. Barkas od brzegu posuwał się raźnie. Marynarze wioślowali na schwał. Szalupy wszystkie podniesiono i umocowano.

Ale stary szturman z coraz to rosnącą trwogą spoglądał na ciemne chmury, okrywające niebo. W skupionej, podnieconej nieco twarzy kapitana, w jego ruchach, gestach i głosie odbijała się coraz wyraźniej niecierpliwość. Dzwonił co chwila do maszyny, zapytując, co z kotłem. Pilno mu było uchronić z tej zatoki, pełnej głazów podwodnych, a do tego zupełnie źle opisanej w locji.

A wiatr się wzmacniał widocznie. Trzeba było popuścić nieco łańcuchów kotwicznych, które naciągały się jak struny, gdy mocniejszy zryw szkwału uderzał. Każdy powiew cętał nieco kliper ku brzegowi. Fala rosła coraz bardziej, podnosząc coraz więcej białych grzebieni i „Jastrząb” coraz kłuł dziobem morze.

— No, chwała Bogu, za godzinę już uciekniemy z tej dziury — cieszyli się miczmani w kajut-kompanji.

— Och, żeby tylko nigdy tu więcej nie zaglądać.

Starszy szturman zszedł do kajuty wypalić fajeczkę i ogrzać się nieco. Ktoś zwrócił się teraz do niego:

— Wawrzyńcze Iwanowiczu, jak pan myśli, kiedy my trafimy do St.-Francisko? Co? Za jakie cztery tygodnie zobaczymy amerykanki?

— Zgadywać niema poco... Jesteśmy w morzu, a nie na lądzie.

— No, ale mniej więcej, jeżeli wszystko pójdzie dobrze?

— I czego pan dopytuje: kiedy, kiedy... Najpierw ot, trzeba stąd odejść — odparł zniecierpliwiony.

— A co? Czy już tak dmucha?

— Idź pan na górę i zobacz.

— Mamy mocną maszynę. Wypełniemy jakoś, Wawrzyńcze Iwanowiczu.

Wawrzyńcie Iwanowicz, przekonany już zupełnie, że kliper nie zdąży wyjść z zatoki przed sztormem i że wypadnie mu walczyć z burzą na redzie, nie odpowiedział nic i szybko, nerwowymi haustami wypalał fajeczkę, pełen troski i najnieweselszych myśli o tem, co będzie ze statkiem, jeżeli sztormisko będzie, jak on przypuszczał — „porządne”.

W tej chwili wpadł do kajut-kompanji młody miczman Nyrkin, cały zmoczony, z twarzą zaczerwienioną od zimna i zawołał wesoło:

— No, panowie, powiem wam, że wietrzyśko piekielne. Tak zawiąło od połowy drogi, że myślałem — nie wywiolujemy. Ledwieśmy się dostali. I fala podła... Przemokli; wszyscy... biła, jak wynajęta... Zalewała, jak się patrzy. Hej, ordynans, herbaty, a gorącej — wypalił jednym tchem i poszedł do kajuty przebrać się, cały promieniejący szczęściem, że się jakoś wydostał z topieli, pomimo wichru wypełnił rozkaz i przybył na jedenastą godzinę.

Młody oficer, po raz pierwszy wypuszczony na dalekie pływanie, za nic w świecie nie przyznałby się w kajut-kompanji, jak nieswojo mu było na zalewanym co chwila przez falę barkasie, jak lęk go przejmował za siebie i za żołnierzy i jak on sam z duszą w piętach, udając zucha zachęcał marynarzy, silniej naprzec na wiośła, obiecując po trzy czarki rumu każdemu.

„Jak to dobrze, że wszystko minęło”, myślał młody oficer, wkładając szybko suchą bieliznę i myśląc o tem, że za chwilę napije się gorącej herbaty z doskonałym konjakiem.

— No, wszyscy są, teraz nie mamy już na co czekać... Pary jak najprędzej dawać i jazda do amerykanek... Nieprawdaż, Wawrzyńcze Iwanowiczu? — gadał ze śmiechem wesoły porucznik Snitkin.

Ale Wawrzyńcie Iwanowicz wzruszył ramionami, wciśnął na głowę starą, codzienną czapkę i poszedł na górę.

## III.

Obawy strego szturmana sprawdziły się, niestety, najzupełniej. Zaledwie zdołano podnieść barkas i umocować go twardo na wrotnicach, uderzyły jeden po drugim trzy wściekle szkwały, a po nich zaryczył sztorm, jeden z takich, co to serca najdoświadczeńszych i najodważniejszych marynarzy wypełniają trwogą.

Obraz rozwścieczonego morza był istotnie przerażający.

Po niebie, ledwie widocznym zpoza gęstych, niskich, nawisłych, ołowianych chmur, z niesamowitą szybkością mknęły stada kłębiastych obłoków i zakrywały szczerne resztkę horyzontu. Pomimo wczesnej pory przedpołudnia półmrok panował zupełnie. Morze gotowało się całe. Olbrzymie bałwany uderzały jeden na drugi i sypały brylantowym pyłem na szczytach. Porywał je wicher i unosił w dal. Straszliwy ryk morza zlewał się z iście djabelskim wyciem wichury. Natrafiając na opór klipra wiatr huczał



wściekle, lub jękiem beznadziejnym zawodził po linach i w tekelunku i w lufach dział i w lukach niedomkniętych, wyginał stengi, potrażał szalupy uwieszone na wrotnicach, zdzierał wszystko, co nie było należycie umocowane.

Jak dzika zawścieknięta bestja rzucał się on na mały kliper, grożąc zniszczeniem go razem z wszystkim, co na nim żyje.

„Jastrząb” piersią własną odpierał napór wroga. Kadłub jego drgał coraz mocniej na wypuszczonych łańcuchach kotwicznych, które prężyły się i skrzypiały, grożąc w każdej chwili zerwaniem. Statek szarpał się na nich bezsilnie. Niby w bólu skrzypiały wszystkie jego okowy. Kółka się nurzały raz po raz dziób w wodzie, a potem otrząsając się z niej, jak ptak olbrzymi niedający od wody się oderwać. Kapitan nasunął mocno czapkę, by nie zerwała jej wichura i stał na mostku mocno trzymając się jedną ręką z całych sił balustrady. W drugiej miał tubę. Lodowaty wicher bił go w twarz samą, kapitan jednak od go dziny nie opuszczał pokładu i zdawał się być niezłym na zimno. Stał skupiony, bardzo poważny, i zdawało się zupełnie spokojny. A jednak spokój ten, naprawdę nie mało go kosztował. Było to jedynie panowanie nad sobą, na jakie musi się zdobyć marynarz w chwilach poważnych. W duszy tego ambitnego dzielnego człowieka rozsiadła się trwoga, a cała jego istota pozostawała w stanie straszliwego napięcia nerwów, w stanie, który jeśli się częściej powtarza, prowadzi do przedwczesnej starości. Kapitan doskonale rozumiał niebezpieczeństwo, w jakim znalazł się kliper i jego załoga. Palily go wyrzuty sumienia. Wszak to jego pewność siebie doprowadziła do tego. Dlaczego nie usłuchał wczoraj rady starego, doświadczonego szturmana, który tyle czasu przepływał po oceanach? Czemu nie odszedł od tych brzegów?

— Para! Kiedy będzie para? — wołał na dół, szarpiąc rękojeść dzwonka.

Odpowiedziano, że para będzie za dziesięć minut...

Dziesięć minut w czasie piekielnego sztormu, który każdej chwili mógł zerwać z kotwicy kliper, to cała wieczność. Przy pomocy maszyn, które podtrzymałyby kotwice, jeszcze można by było jakoś się utrzymać, a może nawet ocalić statek.

I kapitan zazwyczaj spokojny i równy w stosunkach z ludźmi, rozumiejąc zresztą doskonale, że kotły nie mogą nagrzać się wcześniej, rzucił przez tubę do kotłowni parę ostrych, grubiańskich słów, na których głos starszy mechanik, który literalnie resztek sił wydobywał, pobladł i zacisnął pięści nerwowo.

Kapitan nie przyglądał się teraz oddali morskiej, na której obszarze tak bardzo by pragnął być w tej chwili. Jakby to było dobrze płynąć pod sztormowymi żaglami, z lukami zabitemi na głucho, na mocnym „Jastrzębiu”, skacząc niby baryła zamknięta po falach, jak długo tylko burzy trwać się podoba. Coraz to częściej wzrok jego zwracał się w kierunku brzegu, tam, gdzie pośród wściekającej się toni widać było szeroką, wijącą się, prawie nieprzerwaną wstęgę piany. To były burany, rozbijające się na grzędzie skalnej cokolwiek w lewo od osiedla. Grzęda ta, niepokojąca kapitana, leżała w głębi, zupełnie otwartej na nord west redy, akurat naprzeciw pełnego zupełnie morza. Z obu stron zresztą widać było skaliste, urwiste brzegi, w pobliżu których tam i sam również wrzały burany, tylko w jednym miejscu na prawo, u ujścia jakiejś dolinki widać było małą zatoczkę, jak gdyby wolną od kamieni.

— Kotwica zapasowa gotowa? — pytał kapitan pierwszego oficera po wysłuchaniu raportu, że pokład i ładownia w porządku, działa umocowane i opatrzone, luki zamknięte na głucho i wszystko jest w porządku.

— Gotowa!

— Łańcuchy spuszczone całe?

— Tak jest. Jak struny wyciągnięte, Aleksy Piotrowiczu. Żeby tylko nie pękły, bobyśmy bez kotwic pozostali...

Kapitana wciąż niepokoiła ta sprawa. A tu starszy oficer znów gadać o tem zaczyna. Więc, powstrzymując wybuch, wypalił.

— Kiedy łańcuchy pękną, będzie jeszcze czas tem się martwić, Mikołaju Mikołajewiczu. Teraz zawczasie. Pompy w porządku?

— Tak jest! — odrzekł starszy oficer, obrażony nieco, przekonany, że kapitan nie docenia w należytej mierze jego „katorżnej” pracy. Zszedł z mostku, aby jeszcze osobiście obejrzeć pompy, nie myśląc prawie o tem, do czego mogą się one przydać.

Starszy szturman, zazwyczaj mocno zaniepokojony przed niebezpieczeństwem, teraz, gdy niebezpieczeństwo już przyszło, z fatalistycznym spokojem stał przy kompasie z rękami założonymi do kieszeni krótkiego płaszcza, podbitego zajęczem futerkiem, i na szeroko rozstawionych przyczepnych nogach z przedziwną zrecznością utrzymywał równowagę na wściekle miotanym pokładzie mostku. Ten prawdziwy sztorm, wraz ze wszystkimi jego konsekwencjami, widocznie nie bardzo przerażał pana Wawrzyńca, który już nieraz w swem życiu zaglądał w oczy śmierci.

— Co będzie, to będzie — mówiła cała jego postawa. To samo mówił spokojny, stanowczy wyraz twarzy i mocne, poważne, myślące spojrzenie tych niedużych szarych oczu, spoglądających nieraz w piekło buranów.

Porucznik Czirikow, pomimo to iż z całych sił przybierał jak najbardziej niedbały i pogardliwy wygląd marynarza, który niczego się nie obawia, tchórzliwy widocznie. Błady, przy każdym mocniejszym wstrząśnieniu zęgnął się, i głosem nabrzmiałym wzruszeniem, wołał:

— Na baka! Uważać na liny!

Prawie wszyscy oficerowie opuścili ciepłą kajut-kompanję, wyszli na pokład i przyglądali się z minami wyciągniętemi piekła, jakie się rozigrało dokoła. O wyjściu w morze nawet myśleć nie było można, a jak długo ryczeć będzie przekłete sztormisko — nikt nie wiedział.

— Ech, gdyby tak mnie na barkasie chwycił ten sztorm — mówił miczman Nyrkow, szukając potwierdzenia wśród kolegów, i czuł się nieskończenie szczęśliwy, że udało mu się ujść na okręt.

Minęło pięć minut, dla kapitana nieskończenie długich. Para będzie już zaraz gotowa. Wtedy minie ten straszliwy niepokój. „Jastrząb” pomimo wciąż rosnącej potęgi wicheru, jak dotąd trzymał się dobrze na kotwicach i nie dryfował.

Ale właśnie w tej chwili, gdy kapitan o tem pomyślał, kliper wstrząsł się cały mocniej niż dotąd, runął wstecz. Od baku doleciał jakiś rozpaczliwy brzęk. W tej chwili bosman jednym susem skoczył na śródpokładzie i krzyknął piorunnym głosem:

— Łańcuchy pękły!

„Jastrząb” jak ucieszony, że zwolnił się z uwięzi, poskoczył z fali na falę i dał się ponieść ku brzegom.

(d. n.)

## OD BAŁTYKU DO AFRYKI

29 sierpnia s/s „Warta”, należący do Państw. Przeds. „Żegluga Polska”, opuścił Gdańsk z ładunkiem drzewa, przeznaczonego do portu Garston i po tygodniu pomysłnej żeglugi rzucił kotwicę na rzece Mercey, mając po jednej stronie doki Liverpool'u—po drugiej Birkenhead. W kilka dni później wprowadzony do portu Carston, leżącego kilka mil w głąb lądu, został w przeciągu miesiąca

rozładowany. Stąd wyruszył do portu Talbot po węgiel, przeznaczony do Messyny, dokąd przybył 20 października. Jeden z członków załogi „Warty” tak opisuje swe wrażenia z tej podróży.

### MESSYNA.

Patrzę na mapę i widzę, że jesteśmy w punkcie, w który uderzył wielki siedmiomilowy but Italji, a Sycylja, jak piłka od rugby, od uderzenia spłaszczona,

odrywa się i leci, godząc swym wydłużonym końcem w dobrze bronioną bramkę Gibraltaru.

Rankiem odłonił się naszym oczom widok na miasto, widać ruiny starej Messyny, rozsypane po zboczach, o których szczyty strzępią się chmury, pędzone południowym wiatrem. Nowe miasto rozłożyło się u stóp starego i z dzieciną beztroską łąduje się wzdłuż prosto wyciągniętych ulic, drwiąc sobie z groźnej Etny, od której potężnych wstrząśnień



legła w gruzach przed kilkunastu laty stara Messyna.

Po przeciwnej stronie — za wąską cieśniną Messyńską, w sienie mgły widnieją potężne zwały gór Kalabryjskich.

Port, o nędznym, starym molu (z kilkoma zaledwie dźwigami), bynajmniej nie jest przepelniony statkami. Ale od strony miasta, z poza rzędu kilku parowców, strzelają w górę smukłe maszły żaglowców, których tutaj jest poddostatkiem. Napróżno sentymentalne serca różnych „rzeczoznawców”, roztkliwiali się, przepowiadając zagładę tej „poezji morza”, gdy trąbiono na wszystkie strony świata o genialnym wynalazku Flettner'a. Póki wieją wiatry ponad olbrzymim bezmiarem mórz i oceanów — póty uwijać się będą po licznych szlakach morskich nieśmiertelne żaglowce, dzielnie konkurując z dumnym dziełem inżynierów — nowoczesnym parowcem i motorowcem. Każdego ranka i każdego wieczora wchodzi i wychodzą z portu pod rozwiniętymi żaglami wdzięczne brygantyny i barkentyny, przewożąc ładunki owoców i wina.

A to wino! O nim należałoby wspomnieć. Niejeden z nas mógłby szczerze powiedzieć, że nie minęło dnia bez wina i bez winy. Bo zresztą jedno z drugim tak ściśle się splata, jak krzak winorośli z podpórka. Najwięcej z tem kłopotu i największą uciechę ma wachtsman, który patrzy na wracających z mocnym dryfem\*) kolegów, z których jednak każdy trafi zawsze na swój statek.

Kilka jednak jeszcze słów trzeba poświęcić Messynie. Odnacza się ona nadmierną ilością kóz, które spacerują tutaj po ulicach całymi stadami, ogryzając co tylko się da.

Kobiety nie są zbyt urodziwe, ale za to mężczyźni przystoini, smagli, o wielkich, czarnych oczach.

Nad portem każdego dnia latały hydroplany. Tydzień lotniczy. „Dare ali all' Italia e volare” — dumnym głosem woła Mussolini, pragnąc przyprawić skrzydła Italii. Jego niezłomna energia zdaje się wstrząsać słoneczną Italią, leniwie rozciągniętą wpoprzek Śródziemnego morza, jakby na jakiejś wielkiej, odwiecznej plaży. Zaciągając się dymem prastarych wulkanów, zapatrzona w swoją wielką przeszłość, leży jeszcze, opalając na brąz swe zdrowe ciało, w złotych promieniach radosnego słońca. Ale coś tam już w niej nurtuje, coś ją podrywa, by wstała. Serce jej szybciej i mocniej pracować zaczyna. Oto już mówi sobie: „Krew płynie w naszych żyłach”. Za chwilę podniesie się cała — dysząca żądza czynu i wciągając pośpiesznie swój siedmiomilowy buł, zaimie właściwe swe miejsce w wielkim pochodzie ludzkości.

Reklamowany błękit włoskiego nieba nie wydał mi się wcale nazbyt błękitnym — może pora jesienna ponosi tu winę.

Przy cichej pogodzie opuściliśmy z lekkim sercem Messynę, biorąc kurs na południe, ku piaszczystem wybrzeżom Afryki, gdzie z portu S'ax mieliśmy zabrać ładunek sypkiego fosfatu.

#### SFAX.

Rozwijając niezwykłą dla „Warty” szybkość 9 węzłów, sunęliśmy gładko po lazurowej toni pod błękitnym niebem Śródziemnego morza. W oddali zajaśniał piaszczysty brzeg. To Afryka. Z rozpiętymi żaglami, pod ledwie dostrzegalnym podmuchem wiatru posuwały się łodzie

\*) Dryfem nazywamy zbaczanie z kursu, pod wpływem wiatru, fali lub prądu.

i szalupy rybackie. Dumnie wznosząc swój wysoki dziób, rozcina zamarłą tafelę wody próżna „Warta”, sunąc pośpiesznie w kierunku widocznego już portu. Mały holownik wprowadził nas przez długi i wąski kanał, obstawiony bojami\*). Natychmiast po przycumowaniu rozpoczęło ładowanie fosfatu zapomocą elevatora. Do rury, wpuszczonej w luk, sunął żółty, mialki piasek, po długim, ruchomym chodniku, z wnętrza drewnianych szop, stojących wzdłuż mola, jedna przy drugiej. Rozpoczęła się piekielna praca otwierania pozostałych luków, w gęstych kłębach żółtego pyłu, zapierających oddech w piersi, pod rozpalonym afrykańskim słońcem.

Przed wieczorem z młodzieńczą, radosną beztroską wychodzimy na ląd. Jedni wałą prosto na wino, drudzy w wąskie zaułki arabskiego miasta, lecz my dwaj, nauczeni doświadczeniem, najpierw idziemy na pocztę.

Już zapadł mrok. Palmy, wzdłuż ulic gładko asfaltowanych. Samochody bezszelestnie przesuwają się jak cienie, wypatrując droge wytrzeszczonymi gałami reflektorów. Mijamy szybko wystawy sklepowe, jaśniejące setkami lamp elektrycznych, mijamy kawiarnie i restauracje europejskie, idziemy dalej, szukając „kolorytu lokalnego”. Wchodzimy w wąskie uliczki arabskiego miasta, poprzez bramę w zębatym, obronnym murze, okalającym go zewsząd. Malownicze stroje arabsów, nie wydawały nam się maskaradą, jak za czasów pierwszej podróży do Afryki. W olśniewającej czystości białych szatach, leniwie siedzieli w głębi otwartych do późnej nocy kawiarni, zabijając czas w niepojęty dla Europejczyka sposób.

Owoce. Mnóstwo owoców, na które łaskomie spoglądało się w dalekiej Ojczyźnie, teraz za bezcen kupione, pakowało się pełnymi garściami... do kieszeni i szło się beztrosko, pluiąc na odległość pestkami słodkich daktwli, wąskimi uliczkami, rzesiście oświetlonymi białym światłem elektrycznych lampek. (O cześć ci wieku XX-ty — czyniaci dostępnymi zdobycze techniki i cywilizacji dla całego świata, bez żadnych już dzisiaj wyjątków).

Słyszmy dźwięki wesolej muzyki i wchodzimy śmiało do prawdziwie portowej dziury. Jaskrawie umalowane, w najbardziej naiwny sposób — lalki i laleczki uwijały się pomiędzy stolikami, za którymi siedzieli te „straszne”, odwieczne dzieciaki — marynarze. Wino, bulgotając, przelewało się z masywnych butelek w delikatne szklanki hluzając dokoła czerwienią, by po chwili zniknąć w smagnionych gardłach rozbawionych maitków. Oto jeden z nich zerwał się

\*) Boja, lub beczka, służąca jako znak na wodzie.

nagle z krzeselka, dziarsko tupnął nogą, zatoczył szerokie koło ręką i oto trzyma już w objęciach roześmianą dziewczynę, by rzucić się z nią w wir pływających par.

Z honorem wycofujemy się z nazbyt gościnnego lokalu, zapuszczamy się w głąb zawitych, ciasnych uliczek, potracając nonszalancko leniwych krajowców i idziemy tam, gdzie spodziewamy się spotkać kolegów, z którymi pragniemy napić się wina i posłuchać opowiadań o ich przygodach.

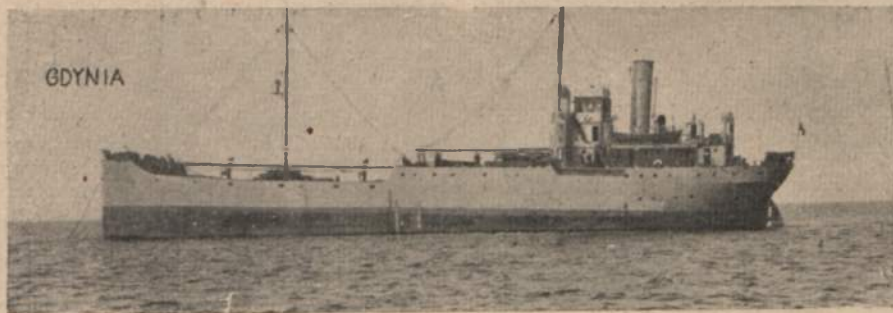
Na proгах otwartych przedsióneków siedzą wytatuowane arabki, beczernialnie zapraszając do wnętrza przechodzących żeglarzy. Po chwili spotykamy grupkę naszych chłopców, potem swoją paczkę. Wracamy przewidująco do portu, aby tam w pobliżu statku upoić się winem i jeszcze o własnych siłach wwinować się na burtę.

Już dosyć tego wina! Płacić! Wracamy z lekkim dryfem wzdłuż wysokiego mola, wpatrując się w tańczące na niebie gwiazdy, zda się równie beztroskie i rozbawione, jak my. Zapomniały chyba o tem, że w wyznaczonym czasie, odbywając swe dalekie wędrówki, stawić się mają na oznaczone miejsca, aby wskazywać drogę zbłąkanym wśród morza żeglarzom. Ależ nie! Z pewnością jutro, skoro tylko wstanie białdy świt, tkwić będą na stanowiskach, gdy podniesiemy ku nim rozespiane oblicza, idąc do codziennej, mrówczej pracy. Tak jest, cokolwiek robią gwiazdy, kiedy ich niema na świetlistej półkuli, cokolwiek robią marynarze, kiedy ich niema na statku, zawsze w oznaczonym czasie — stawiają się do swojej roboty — marynarze i gwiazdy.

Położyłem się do koi i zamknąłem oczy. Cały świat wirował rozkosznie w mej głowie. Jak błyskawica przemknęła myśl: „A jednak Kopernik miał rację!” — I oto porwany potężnym wirem światów, oderwałem się od upojonego ciała, aby bujać swobodnie w nieskończonej dali poza obrębem Czasu, Przestrzeni i Śmierci.

Rankiem, korzystając ze święta, wyszedłem na miasto. Byłem olśniony. Wzdłuż czystych, zalanych słońcem ulic, stoją pałace i domy, budowane w stylu arabskim, lub marokańskim. Wszystko to są nowe budynki, wystawione przez francuzów, którym trzeba przyznać, że zawsze starają się swe budowle dostrajać do ogólnego tonu. Z obu stron jezdni tryskają smukłe palmy, jak fontanny artezyjskich studni.

Nie miałem dużo czasu, aby obejrzeć dokładnie to wszystko, co mnie nęciło ku sobie nieprzpartym urokiem egzotywności. Statek tegoż dnia miał wyjść w morze i trzeba było wracać do portu. Mnóstwo żaglowych kutrów i dużych łodzi, z postawionymi żaglami stoi w porcie ry-



Statek „Warta”, którego bandera powiewała już kilkakrotnie na morzu Śródziemnym.



backim, susząc w słońcu niezliczone żagle. Niektóre z nich wyglądają jak białe skrzydlate mewy, ostrym końcem wysunięte wysoko w niebo, elastycznie wygięte ku tyłowi. Łódź taka, sunąca po morzu, wygląda jak ptak nisko lecący nad falą.

Jak rozpalone do czerwoności żelazo, zapadło słońce za odległym widnokregiem, rozlewając dokoła cały przepych barw, na niebo i wodę, których nie będą się silił opisywać. Błady księżyc wzbił się wysoko i zalsniły pierwsze gwiazdy, a my zabraliśmy się do roboty.

Przy dobrej pogodzie, która stale nam dopisywała mineliśmy morze Śródziemne, wstępując po drodze do 3-ch portów. W Oranie wzięliśmy bunkier, w Nemurs i Beni-Saf ładunek trawy do wyrobu lin. „Warta” jak zaczarowana królewna,

drwiąc sobie z niebezpiecznego o tej porze Atlantyku i osławionej zatoki Biskajskiej, przemknęła niepostrzeżenie przez głębokie wody i 17 listopada, wcisnęła się w wąskie przejście kanału Kaletańskiego, aby wpaść w szeroko rozwarłe ramiona morza Północnego. Z rozpalonego pieca Afrykańskiego w objęcia zimy.

Nocą 19 b. m. byliśmy już w Kilońskim Kanale. Wchodzimy na swoje podwórko, jeszcze kawałek Bałtyku, a już będziemy w domu. Zawcześnie jednak zawołaliśmy: hop! — niegościnnie tym razem Bałtyk, chce nas przekonać, że on też jest morze i to duże morze. I oto już 3 dni kołaczemy się po tych surowych wodach, wiatr od ojczyściego ładu uparcie spycha nas z kursu, tamuje drogę spiętrzonemi falami, które całkiem bezceremonialnie przelewają się przez dziób i cały dolny

pokład. Zwaliło wielką manilową linę, powyginało poręczę, wyrzuciło bęben ze stalową liną, złamało drewnianą belkę, mającą służyć do rozpinania brezentu od słońca. Cały bak pokryty grubą warstwą lodu, nurza się ociężale, nabierając wody, która zamarza, zamieniając powoli przód statku, w jedną górę lodu. Antena melancholijnie wygięta, szamoce porwanemi drutami. Trudno — burza dlatego się tak nazywa, że burzy! Wanty, bumy, liny, windy pokryte grubą warstwą lodu, od której zwieszają się jak stalaktyty niezliczone sople.

Mineliśmy Rozewję w południe. Posuwamy się jakie 3 mile na godzinę i przed północą spodziewamy się dotrzeć do redy portu Gdynskiego, gdzie rzucimy kotwicę.

STANISŁAW E. DMOCHOWSKI.

## JAK LIGA MORSKA I RZECZNA UCZCIŁA 300 ROCZNICĘ BITWY POD OLIWĄ

### AKADEMJA W WARSZAWIE.

W dniu 8 grudnia 1927 r. w sali pałacu Prezydium Rady Ministrów odbyła się uroczysta akademja ku uczczeniu 300-iej rocznicy zwycięstwa floty polskiej nad szwedzką pod Oliwą, urządzona przez Zarząd Centralny Ligi Morskiej i Rzecznej. Na akademji reprezentował Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Szeł Kancelarii Cywilnej p. Dzieciółowski. Obecni byli: Minister Przemysłu i Handlu inż. Eugenjusz Kwiatkowski, Minister Rolnictwa p. Karol Niezabytowski, Ks. Biskup Polowy Gall, Szeł Kierownictwa Marynarki Wojennej Komandor Swirski, Szeł Francuskiej Misji Wojskowej w Polsce gen. Charpy, Szeł Francuskiej Misji Morskiej Komandor Richard, Dyrektor Departamentu Morskiego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, inż. T. Nosowicz, Dyrektor Departamentu Ogólnego Min. Przem. i Handlu p. J. Kożuchowski, Szeł Sekretariatu Ministra Przemysłu i Handlu p. Cz. Peche, liczni przedstawiciele różnych organizacji i stowarzyszeń oraz zaproszeni goście.

Akademję rozpoczął Hymn Narodowy, odegrany przez orkestrę reprezentacyjną 36 p. p. Następnie słowo wstępne wygłosił Prezes Zarządu Centralnego Ligi Morskiej i Rzecznej p. Edmund Krzyżanowski, poczem Wiceprezes Rady Ligi Morskiej i Rzecznej inż. Decyusz wręczył dwa pamiątkowe medale, wybite w bronzie przez Ligę Morską i Rzeczną ku uczczeniu 300-lecia bitwy oliwskiej, pp.: Ministrowi Kwiatkowskiemu i Komandorowi Swirskiemu, jako tym, którzy zasłużyli się wielce przy budowaniu współczesnej Polski morskiej.

Odczyt „O bitwie pod Oliwą”, wygłosił dyrektor Ligi Morskiej i Rzecznej p. Adam Uziębło. Mówca położył nacisk na moralne znaczenie tego zwycięstwa przed wiekami młodej polskiej „armaty” nad sławną w owe czasy, w licznych bitwach morskich zaprawioną flotą szwedzką, oraz wyłożył to „wołanie przeszłości”, jakie idzie od rycerskiego zgonu admirała Dickmana i bohaterskiego czynu owego pacholecia kaszubskiego, które zdarło z masztu nieprzyjacielskiego okrętu banderę admirałską.

Wreszcie „O ideologii morza” mówił prof. F. A. Ossendowski. Znakomity polski podróżnik roztoczył przed słuchaczami te wszystkie możliwości rozwoju, jakie posiada flota handlowa Polski, gorąco wyczekiwana przez rodaków, rozrzuconych po całym globie ziemskim.

Wszystkie przemówienia były gorąco oklaskiwane przez obecnych.

W części koncertowej Akademji wzięli udział pp.: H. Ordonówna, Iwo, J. Zapolska, Hoffreichowa, oraz balet p. Tacjan-y Wysockiej i orkiestra reprezentacyjna 36 p. p.

### AKADEMJA W OSTROWCU.

Zarząd Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej, powołanego do życia w grudniu r. ub. przez p. Wacława Gierdziejewskiego, inż. Zakładów Ostwieckich i oficera rezerwy marynarki wojennej, oraz przemysłowca p. Adama Eugenjusza Ottohal-la — zajął się zorganizowaniem uroczystego obchodu 300-lecia zwycięskiej bitwy floty polskiej nad szwedzką pod Oliwą, który odbył się w dniu 27 listopada 1927 roku.



Medal, wybity ku uczczeniu 300-lecia bitwy pod Oliwą przez Ligę Morską i Rzeczną. Medal został całkowicie wykonany we własnej pracowni L. M. i R.





Akademja ku uczczeniu 300-lecia bitwy pod Oliwą, urządzona przez Oddział L. M. i R. w Ostrowcu. 1) Sala zapelniona sluchaczami. 2) Grupa uczestników Akademji.

Uroczystość tę poprzedziło nabożeństwo, odprawione o godz. 9 rano w parafialnym kościele przez ks. Kapustę, prefekta, którego wysłuchali liczni obywatele miasta i zebrana in gremio dziatwa szkolna.

O godz. 5-ej po poł. odbyła się w Sali Koła Techników akademja z wielce urozmaiconym programem.

Słowo wstępne wypowiedział w dłuższym, ładnie ujętym przemówieniu założyciel i vice-prezes L. M. i R. p. inż. Wacław Gierdziejewski. Prelegent, cofnawszy się o trzy wieki wstecz i zobrazowawszy w okresie tym smutne dzieje Polski, podkreślił świetne zwycięstwo floty polskiej, odniesione w dniu 28 listopada 1627 r. pod Oliwą nad szwedami, a choć nie przyoblekł go w nadzwyczajne szaty triumfalne — uwypuklił jednak duchowe znaczenie tego zwycięstwa, posiadające tradycyjne zadatki dzielności polskiego marynarza, który po ciężkiej 150 lat trwającej niewoli — wypłynął znów na własne srebrzyste fale morskie. — Korzystając z okazji tej rocznicy — apeluje do uśpio-nego i niedoceniającego znaczenia morza społeczeństwa — wyzwa młodzież do poświęcenia się szczytnemu zawodowi marynarskiemu — wzywa nauczycielstwo do uprzytomniania młodzieży wypisanego na sztandarze L. M. i R. hasła:

„Wolnością morską Państwo ku górze się wznosi”

i zaleca zarazem jaknajczęstsze wskazywanie jej na mapie cennego skrawka naszego wybrzeża, z którego uczynić musimy twierdzę ducha polskiego, z którego wypłynąć muszą liczne bandery polskie i ukazać się na wszystkich wodach globu ziemskiego, stając się widomym znakiem ciężyny narodu i potęgi Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

Piękne to przemówienie przyjęte zostało przez setki słuchaczy frenetycznymi oklaskami

Następnie zabrała głos kierowniczka Seminarjum Nauczycielskiego, kreśląc dzieje stosunku naszego do morza i jego znaczenie dla Państwa.

Zainteresowanie było niebywałe — okazała bowiem liczba osób, nie mogąc dostać się do wypełnionej po brzegi sali — zmuszona była zawrócić do domu.

#### AKADEMJA W JASTARNI.

Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Jastarni w 300-ną rocznicę bitwy pod Oliwą zorganizował obchód w następującym programie: .

O godz. 7-mej odbyła się zbiórka członków Ligi miejscowego Oddziału, gdzie przemówił prezes Oddziału p. Janusz Herman, poczem podniesiono banderę Ligi na

maszt. O godz. 7.30 odbyła się msza św. na której oprócz licznie zebranej ludności, uczestniczyła także i dziatwa szkolna.

O godz. 9-tej odbył się odczyt o bitwie pod Oliwą i o jej znaczeniu.

O godz. 18-tej odbyło się uroczyste zebranie miejscowego Zarządu, na którym uchwalono wysłać do magistratów, tych większych miast, w których niema Oddziałów Ligi, pozdrowienia z nad morza.

#### OBCHÓD W AUGUSTOWIE.

Dnia 3 grudnia b. r. w sali Resursy urzędniczej urządzono uroczysty wieczór z powodu 300-nej rocznicy zwycięstwa floty polskiej pod Oliwą. Na program wieczoru złożyły się: 1) odczyt p. prof. Suchanowej: „O zwycięstwie pod Oliwą i znaczenie morza dla Polski”, 2) śpiewy chóralne, pieśni morskie wykonał chór mieszany szkół powszechnych, 3) deklamacje utworów poetyckich o morzu wygłosił p. Henryk Kodź, 4) kwartet smyczkowy z udziałem dyrektora seminarjum p. Węglewskiego i prof. Karpińskiego.

#### RÓWNE.

Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Równem urządził uroczystą Akademję o następującym programie:

Słowo wstępne wypowiedział p. generał E. Knoll. Odczyt o bitwie pod Oliwą wygłosił p. W. Winober kpt. marynarki.



Akademja oliwska w Łodzi. W pierwszym rzędzie siedzą: ks. biskup Tymieniecki i wojewoda łódzki Jaszczolt.



Akademja w Łodzi. W pierwszym rzędzie stoją: p. Wójcikówna (prelegentka), dyr. A. Uziembło, kom. Wange i p. M. Dienst-Dąbrowa, prezes łódzkiego Oddziału L. M. i R.



Produkcje artystyczne — Chór uczniów szkoły powszechnej im. H. Sienkiewicza, oraz uczniów Szkoły Muzycznej im. St. Moniuszki. Deklamacje p. M. Himsteat. Zespół Teatru Polskiego odegrał fant. scenę w 1 akcie, T. Kończyca „Na Burztynowem Wybrzeżu”.

#### OBCHÓD W SKARŻYSKU.

Przebieg uroczystości obchodu 300-ej rocznicy bitwy pod Oliwą, urządzonego przez oddział L. M. i R. w Skarżysku w dniu 27.XI b. r. był następujący:

O godz. 9.30 z placu fabrycznego wyruszył pochód członków Ligi Morskiej i Rzecznej i sympatyków z orkiestrą fabryczną do kościoła na poświęcenie ban-

dery miejscowego Oddziału i na nabożeństwo na intencję marynarki polskiej.

Po poświęceniu bandery i odprawieniu mszy św. miejscowy proboszcz, ks. Zygmunt Krysiński wygłosił podniosłe kazanie, podkreślając znaczenie morza dla Polski. W czasie uroczystego nabożeństwa śpiewał chór „Lutnia” Stow. Urzędników kolejowych oraz przygrywała orkiestra. Po nabożeństwie pochód przy dźwiękach orkiestry wyruszył na plac biura, gdzie został rozwiązany. W pochodzie uczestniczyło około 250 osób.

Bandera została wykonana kosztem i staraniem miejscowego Oddziału. Wymiary bandery są następujące: szerokość 90 cm., długość 150 cm. Godło Ligi Mor-

skiej i Rzecznej z obu stron wykonał artysta-malarz p. Adel.

Akademja rozpoczęła się o godz. 3.30 po poł. Po akademji został wyświetlony wypożyczony z centrali film „Dzień Marynarza Polskiego”. Akademja miała duże powodzenie, szczególnie odczyty były burzliwie oklaskiwane. Obecnych na Akademji było około 450 osób.

#### AKADEMJA W ŁODZI.

W 300-ą rocznicę bitwy pod Oliwą Oddział L. M. i R. w Łodzi urządził także uroczystą akademję u siebie. Na akademji obecnych było kilkadziesiąt osób z ks. Biskupem Tymienieckim i z wojewodą Łódzkim p. Jaszczoltem na czele.

# CHRONIKA

#### KURSY DOKSZTAŁCAJĄCE DLA KANDYDATÓW NA SZYPRÓW I MASZYNISTÓW OKRĘTOWYCH PRZY SZKOLE MORSKIEJ W TCZEWIE.

Wobec odczuwanego się braku kapitanów i maszynistów na holownikach portowych i morskich Ministerstwo Przemysłu i Handlu otwiera w najbliższym czasie przy Szkole Morskiej w Tczewie bezpłatne kursy dokształcające dla kandydatów na szyprów i maszynistów okrętowych. Kursy trwać będą od 4 do 6 tygodni — w zależności od stopnia przygotowania kandydatów. Po zakończeniu kursów kandydaci zostaną poddani egzaminom według ustalonego przez Ministerstwo programu, i ci, którzy egzaminy złożą z wynikiem dodatnim, otrzymają zaświadczenia, upoważniające do otrzymania odpowiednich dyplomów.

Z powodu braku miejsca w gmachu Szkoły Morskiej uczestnicy kursów obowiązani będą zamieszkiwać w Tczewie prywatnie na koszt własny. Co się tyczy wyżywienia, to życzący będą mogli otrzymać je w internacie Szkoły Morskiej za opłatą 3 zł. dziennie.

Według projektu Ministerstwa od kandydatów na dyplom szypra II klasy wymagane jest złożenie dowodów odbycia co najmniej 48 miesięcy praktyki w charakterze marynarza pokładowego na statkach morskich.

Od kandydatów na dyplom szypra I klasy, wymagane jest złożenie dowodów odbycia co najmniej 72 miesięcy praktyki w charakterze marynarza na statkach morskich lub szypra II klasy.

Od kandydatów na dyplom maszynisty okrętowego II klasy wymagane jest złożenie dowodów odbycia co najmniej 60 miesięcy praktyki maszynowej, a w tem co najmniej 24 miesiące w charakterze obsługującego maszynę lub motory na statkach morskich, z czego co najmniej 12 miesięcy w charakterze pomocnika maszynisty.

Wymagana w powyższych ustępach praktyka musi być nabyta po 15-ym roku życia.

Według tego projektu Ministerstwa uprawnień szyprów i maszynistów są następujące:

Szyper II klasy ma prawo dowodzić statkami handlowymi do 200 brutto rejestrowanych ton w żegludze przybrzeżnej, z wyjątkiem statków osobowych, dowodzić lichternami morskimi w każdej żegludze i może być pomocnikiem szypra

I klasy na statkach rybackich i na holownikach.

Szyper I klasy ma prawo dowodzić wszelkimi statkami handlowymi w żegludze przybrzeżnej, oraz statkami rybackimi i holownikami w żegludze po morzu Bałtykiem i Północnem — w granicach pomiędzy kanałem Angielskim i 60° szerokości geograficznej północnej, i może być młodszym pomocnikiem kapitana na handlowych statkach nieosobowych w każdej żegludze.

Maszynista okrętowy II klasy ma prawo kierować maszynami statków rybackich i holowników do 200 IHP, oraz silnikami do 100 EHP, i może być pomocnikiem maszynisty okrętowego I klasy.

Maszynista okrętowy I klasy ma prawo kierować maszynami statków rybackich i holowników do 700 IHP i silnikami spalinowymi do 375 EHP., oraz maszynami wszelkich statków handlowych 3-ej kategorii, i może być III mechanikiem na wszelkich statkach handlowych.

Kandydaci posiadający wymaganą praktykę, powinni składać (listownie lub osobiście), podania w Sekretarjacie Szkoły Morskiej, załączając do podań:

- a) metrykę urodzenia,
- b) dowód obywatelstwa polskiego,
- c) dowody odbytej praktyki fachowej (książeczki żeglarskie, świadectwa kapitanów, świadectwa firm żeglugowych etc. — przyczem wiarygodność zapisów powinna być stwierdzona przez odpowiednie władze morskie lub konsularne),
- d) jedną fotografię, stwierdzoną urzędowo na odwrocie.

Dokładny termin otwarcia kursów będzie podany do ogólnej wiadomości zapomocą ogłoszeń w prasie codziennej, kandydaci zaś, których podania i dokumenty będą znajdowały się już w Sekretarjacie Szkoły Morskiej, otrzymają prócz tego listownie imienne zawezwanie.

Wszelką korespondencję w sprawie kursów należy adresować:

Sekretarjat Szkoły Morskiej, Tczew (Pomorze).

#### NOWA STAŁA LINJA KOMUNIKACYJNA GDYNIA—LONDYN.

W dniu 6 b. m. miał zawinąć do Gdyni tytułem próby statek „Baltara” należący do towarzystwa żeglugowego „United Baltic Corporation”, które przy pomocy statków „Baltanic”, „Baltara”, „Baltriger” i inn. utrzymu-

je regularne połączenie pasażerskie na linii Londyn-Gdańsk.

Linja ta przewozi emigrantów polskich drogą pośrednią przez Londyn do Ameryki Południowej i w razie udanej próby włączy Gdynię do swych regularnych rejsów.

#### URUCHOMIENIE ELEKTROWNI PORTOWEJ I DRUGIEGO DŹWIGU MOSTOWEGO W GDYNI.

W drugiej połowie listopada została uruchomiona elektrownia portowa, dostarczająca dostatecznej ilości energii dla pracy obydwu dźwigów mostowych jednocześnie. Dzięki temu należy się spodziewać znacznego wzrostu przeładunku węgla, który poprzednio wynosił ca 90.000 ton miesięcznie, obecnie zaś prawdopodobnie osiągnie 130.000 ton.

#### ŁADOWANIE STATKÓW PRZY NOWEJ PRZYSTANI W BASENIE WEWNĘTRZNYM PORTU W GDYNI.

25-go listopada odplynęła do Rio de Janeiro fiński parowiec „Mercator” z ładunkiem 2.800 ton cementu i 1.400 ton węgla statkowego na podróż oraz z ładunkiem papieru z Finlandji. Zarówno cement jak i węgiel „Mercator” przyjmował przy nabrzeżu basenu wewnętrznego, na którym zostały już uruchomione dźwigi do ładowania węgla. Na wymienionej przystani ładuje się również drzewo i cement.

#### PROJEKTOWANA PODRÓŻ STATKU SZKOLNEGO „LWÓW”.

Podczas kampanji letniej w r. 1928, statek szkolny „Lwów” uda się prawdopodobnie w określoną podróż dookoła Europy na m. Czarne, dokąd został zaproszony przez rumuńskie koła morskie.

#### YACHT-KLUB POLSKI ORGANIZUJE KURS WIEDZY ŻEGLARSKIEJ.

Jak w roku ubiegłym, tak również i w tym roku Yacht Klub Polski zorganizował kurs wiedzy żeglarskiej, który trwać będzie od 12 grudnia do 1 kwietnia i prowadzony będzie systemem szkolnym. Wykłady obejmą działy: budowy yachtów, manewrowania yachtem, nawigacji, locji, meteorologii, prawa drogi, sygnalizacji, robót linowych, prawa morskiego, etykiety yachtowej i t. p. Kurs dostępny tylko dla członków klubów żeglarskich i tych wioślarskich, które posiadają lub organizują sekcje żeglarskie. Zapisy i informacje w Yacht Klubie Polskim, ul. Elektoralna 2, godziny 18 — 19, tel. 260-68.



## NORWESKI OKRĘTOWY BANK HIPOTECZNY.

Projektowany oddawna okrętowy bank hipoteczny w Norwegii został utworzony w Oslo w dniu 18 listopada 1927 r. pod nazwą „Norges Skibshypotek, A. S.”, na zebraniu, na którym przewodniczył p. H. M. Wrangell, nowoobрани prezes norweskiego związku armatorów. Kapitał zakładowy został ustalony na 4.180.000 koron norw., podzielonych na 41.800 akcji po 100 koron.

Bank powstał w wyniku uchwały związku armatorów, powziętej w końcu roku 1925-go.

## BUDOWA KOLONJI RYBACKIEJ W GDYNI.

Magistrat m. Gdyni buduje obecnie duży piętrowy dom murywany, przeznaczony dla kolonii rybackiej. Dom ten, położony na wybrzeżu naprzeciwko portu rybackiego, podzielony jest na 16 osobnych mieszkań po 3 pokoje z kuchnią i piwniczką. Do każdego mieszkania ma być przydzielony kawałek ziemi na ogródek. Mieszkania zostaną przydzielone przedewszystkiem tym rybakom, którzy zostali lub zostaną wywłaszczeni, w drugim rzędzie zaś — najbardziej potrzebującym mieszkań. Część rybaków, którym przysługiwałoby prawo do skorzystania z mieszkań, jest tak zamożna, że napewno nie skorzysta z tej propozycji, lecz pobuduje sobie własne domki.

Budowa kolonii posuwa się w szybkim tempie. Ściany parteru zostały już wzniesione. Na wiosnę, przypuszczalnie w końcu maja, ten pierwszy 16-mieszkaniowy dom będzie wykończony i oddany do użytku, jako pierwszy z zaprojektowanych budynków kolonii rybackiej.

## NAWIĄZANO STOSUNKI BANKOWE Z JAPONJĄ.

Państwowy Instytut Eksportowy zawiadania osoby zainteresowane, że Bank Gospodarstwa Krajowego nawiązał stosunki z japońskim bankiem „Sumitomo Bank” w Osaka. W ten sposób załatwiona została pozytywnie sprawa ułatwienia naszym eksporterom bezpośrednich stosunków bankowych z Japonją, brak czego dawał się dotkliwie odczuwać.

## NOWA ROSYJSKA LINJA OKRĘTOWA.

W niedługim czasie „Sowtorgflot” otwiera nową linię morską Noworosyjsk-Sewastopol-Odesa-Genua-Marsylja. Linję tę obsługiwać będzie statek „Dniepr”, przeznaczony przedewszystkiem do przewozu mrożonego mięsa, ptactwa białego, jaj i owoców. Towar ten zabierany będzie z chłodni, istniejących w Odesie, Sewastopolu i Noworosyjsku. W powrotnej drodze przewożone będą towary importowe, t. j. maszyny i gotowe wyroby przemysłowe.

## „ZEGLUGA POLSKA” POWIĘKSZA SWOJ TONAZ.

P. P. „Żegluga Polska” w dążeniu swym do programowego rozwoju przystępuje do wstępnych pertraktacji o nabycie jednego statku towarowego o pojemności około 5000 ton, który przeznaczony będzie do przewożenia ładunków z Polski do portów morza Śródziemnego i z powrotem.

Linja komunikacyjna na morze Śródziemne była dotąd dorywczo obsługiwana przez jeden tylko statek przedsiębiorstwa „Warta”. Ze względu na doniosłe znaczenie bezpośredniego połączenia Gdyni z portami na morzu Śródziemnym, oraz na wzrastający obrót towarowy, zebranie Rady Nadzorczej P. P. „Żegluga Polska” uchwaliło nabyć niezwłocznie potrzebny statek z pośród sprzedawanych przez zagraniczne przedsiębiorstwa. Budowa od-

powiedniego statku wymagałaby około 9 miesięcy — okres czasu zbyt długi, któryby niezawodnie mógł ujemnie wpływać na przyszły normalny rozwój tej linii komunikacyjnej.

Jednocześnie P. P. „Żegluga Polska” miało sposobność zbadać nadesłane na jej propozycję oferty osiemnastu rozmaitych stoczni na budowę dwóch statków pasażerskich przeznaczonych dla kursowania między Gdańskiem a przystaniami na Wybrzeżu. Najwięcej odpowiednią okazała się oferta angielskiej stoczni Palmersa, która podjęła się wybudować dwa potrzebne statki w ciągu pięciu miesięcy, czyli zabezpiecza przedsiębiorstwu możliwość utrzymania komunikacji na wybrzeżu już w lecie roku przyszłego w ramach przewidzianego i opracowanego programu, oraz w myśl wymagań publiczności, która objawia coraz większe dążenie do spędzania letnich wyczasów nie w Gdyni, lecz w miejscowościach położonych na Helskim półwyspie.

Zamawiane przez przedsiębiorstwo statki będą mniejsze, niż zbudowane w roku ubiegłym na stoczni gdańskiej, znane już szerokiej publiczności statki „Gdańsk” i „Gdynia”; natomiast będą posiadały większą szybkość, urządzenia zaś na nich będą prawdziwym wyrazem ostatniego słowa techniki.

## RUCH STATKÓW PANSTW. PRZELS. „ZEGLUGA POLSKA” W CZASIE OD 15.XI DO 20.XII 1927 r.

W okresie od 15 listopada do 20 grudnia 1927 r. statki państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” wykonały następującą pracę:

S/s. „Poznań” dnia 15.XI znajdował się w porcie gdańskim, gdzie ładował węgiel do Rouen. Z ładunkiem tym (2.565 ton) wyszedł na morze 20.XI. Dnia 23.XI zawiął po drodze do portu Hock van Holland, gdzie wysadził załogę dla nowonabytego dla „Żeglugi Polskiej” s/s „Tczew”. Do Rouen przybył 24.XI. Po wyładowaniu przywiezionego z Polski węgla odpłynął 30.XI Rouen do Rotterdamu po ładunek koksu do Kopenhagi. Do Rotterdamu przybył d. 1.XII. Dnia 3.XII odpłynął z koksem do Kopenhagi, dokąd przybył dnia 6.XII. Dnia 10.XII odpłynął próżny do Gdyni, gdzie stanął dnia 11.XII. Dnia 15.XII rozpoczął w Gdyni naładunek węgla do Kopenhagi. Z ładunkiem tym (2.522,5 ton) odpłynął z Gdyni 19.XII. Dnia 20.XII przybył do Kopenhagi i rozpoczął wyładunek przywiezionego węgla.

S/s. „Wilno” dnia 15.XI znajdował się w Korsör, gdzie wyładowywał przywieziony z Anglii węgiel. Dnia 17.XI odpłynął próżny z Korsör do Gdańska, dokąd przybył 19.XI i rozpoczął naładunek kopalniaków do Francji. Dnia 26.XI odpłynął z ładunkiem tym (673 fath. kopalniaków) z Gdańska do Calais. Do portu tego przybył 1.XII. Po wyładowaniu kopalniaków odpłynął próżny z Calais do Rotterdamu po koks do Odense. Do Rotterdamu przybył 3.XII. Dnia 8.XII odpłynął do Odense z ładunkiem 2.044 koksu. Do Odense przybył 11.XII. Dnia 15.XII odpłynął próżny z Odense do Gdyni. Do Gdyni przybył 17.XII. Dnia 20.XII znajdował się w Gdyni, gdzie rozpoczął naładunek kopalniaków do West Hartlepool.

S/s. „Kraaków” dnia 15.XI znajdował się w Gelle, gdzie ładował rudę do Szczecina. Z ładunkiem tym (2.700 ton) odpłynął z Gelle 17.XI. Do Szczecina przybył 20.XI. Dnia 22.XI odpłynął próżny ze Szczecina do Gdyni, dokąd przybył 24.XI. Dnia 9.XII odpłynął z Gdyni do Stokholmu z ładunkiem 2762,5 ton węgla. Do Stockholmu przybył 12.XII. Dnia 16.XII

odpłynął próżny ze Stockholmu do Gdyni po węgiel do Norrköping. Do Gdyni przybył 18.XII. Dnia 20.XII był w porcie gdyńskim, oczekując na naładunek węgla, przeznaczonego do Norrköping.

S/s. „Katowice” dnia 15.XI znajdował się w Gdyni. Dnia 20.XI odpłynął z Gdyni do Norrköping z ładunkiem 2607,5 ton węgla. Do Norrköping przybył 22.XI. Dnia 27.XI odpłynął próżny z powrotem do Gdyni, dokąd przybył 29.XII. Dnia 4.XII odpłynął z Gdyni do Norrköping z ładunkiem węgla (2817,5 ton). Do Norrköping przybył 6.XII. Dnia 9.XII odpłynął próżny z Norrköping do Gdyni, dokąd przybył 11.XII. Dnia 15.XII odpłynął z Gdyni do Skutskär z ładunkiem 2621,5 ton węgla. Dnia 20.XII przybył do Skutskär i rozpoczął wyładunek przywiezionego węgla.

S/s. „Toruń” dnia 15.XI znajdował się w Szczecinie, dokąd przywiózł ładunek rudy z Gefle. Dnia 18.XI odpłynął próżny ze Szczecina do Gdyni, dokąd przybył 19.XI. Dnia 30.XI odpłynął z Gdyni do Limhamn z ładunkiem 2750 ton węgla. Do Limhamn przybył 1.XII. Dnia 8.XII odpłynął próżny z Limhamn do Gdyni, dokąd przybył 9.XII i rozpoczął tegoż dnia naładunek węgla do Vallvik. Z ładunkiem tym (2555 ton) odpłynął z Gdyni 12.XII. Do Vallvik przybył 16.XII. Dnia 20.XII znajdował się w Vallvik i kończył wyładunek przywiezionego węgla.

S/s. „Warta” dnia 15.XI znajdował się na Atlantyku w drodze powrotnej z Messyny do Gdańska. Dnia 24.XI zawiął do Gdańska i rozpoczął wyładunek przywiezionych z Afryki fosfatów i trawy morskiej. Dnia 12.XII odpłynął z Gdańska do Calais z ładunkiem 738 fath. kopalniaków. Do Calais przybył dnia 17.XII. Dnia 20.XII był w Calais i wyładowywał przywiezione z Polski kopalniaki.

S/s. „Tczew”, nowozakupiony w Holandji statek 1.000-tonowy, dnia 15.XI znajdował się w Rotterdamie. Dnia 26.XI odpłynął z Rotterdamu do Antwerpii po ładunek tomasówki do Abenraa (Danja). Do Antwerpii przybył 27.XI. Dnia 29.XI odpłynął z Antwerpii do Abenraa z ładunkiem 700 ton tomasówki. Do Abenraa przybył 2.XII. Dnia 3.XII odpłynął próżny w nocy z 6 na 7.XII. Dnia 15.XII znajdował się w porcie gdyńskim, gdzie zakładano na nim instalacje ogrzewania i światła elektrycznego.

## CZASOPISMA I KSIĄŻKI NADESLANE

Bohdan Pawłowicz — „*Franek na szeregim świecie*”. — Przygody na lądzie i morzu. Nakładem „Naszej Księgarni”. Warszawa 1928, str. 159.

Ukazanie się tej ciekawej książki dla młodzieży należy powitać ze szczerym uznaniem i zadowoleniem. Zarówno dzięki swemu egzotyzmowi, jak i samej fabule, rozwiniętej przez młodego autora niezwykle barwnie i ciekawie; książka zasługuje na wybitne wyróżnienie.

Autor, miłośnik morza i wielki przyjaciel młodzieży, opisuje losy Franka, dwunastoletniego chłopca kaszubskiego, który dostawszy się na pokład „Lwowa”, polskiego statku szkolnego, odbył na tym pięknym okręcie jako kucharz podróż przez Atlantyk do egzotycznej Brazylii.

Opowiadanie początkowo snuje się na tle życia wielkiego żaglowca. Wiernie oddane obrazy burzy i dni pomyślnej żeglugi, obrazy trudów, rozrywek, radości, kłopotów i zwyczajów załogi, zabarwione sporą dozą niefrasobliwego humoru pochłaniają uwagę czytelnika, roztaczając przed nim urok morza i pracy na nim.



W dalszym ciągu opowiadania los przynosi Franka na łód brazylijski, zamieszkały przez liczne rzesze naszych wychodźców. Franek patrzy i dziwuje się, bowiem każdy dzień, niemal każda godzina przynosi mu coś nowego, coś nieoczekiwanego, jakby żywcem wziętego z krainy baśni i cudów.

Szczęśliwy powrót do domu, na polskie wybrzeże, zamyka cykl przygód „Franka na szerokim świecie”. Książka wydana na dobrym papierze, w estetycznej szacie zewnętrznej, jest bogato ilustrowaną dobrmi fotografiami z podróży „Lwowa”

i licznych krajów, które ten statek odwiedził. Całość uzupełnia kilka oryginalnych rysunków autora.

„Franek na szerokim świecie” nadaje się zarówno dla dzieci od lat 8 — 10, jak i dla młodzieży, która poza ciekawą fabułą znajdzie tam wiele materiału pouczającego.

Wprawdzie z punktu widzenia marynarza są tam pewne usterki (jak również nie uniknięto paru błędów drukarskich), — te jednak śmiało mogą być one autorowi darowane ze względu na całość.

S. K.

## NOWE WYDAWNICTWA Z ZAKRESU WIEDZY MORSKIEJ.

Nakładem Instytutu Wydawniczego Szkoły Morskiej w Tczewie wyszły i są do nabycia następujące podręczniki: „Teoria okrętu” — A. Garnuszewski, cena zł. 3.25, „Budowa okrętu” część I — A. Garnuszewski, — zł. 3.50, „Opisowy kurs Locji” — G. Kański, — zł. 5, „Zarys Meteorologii” — A. Hryniewiecki, — zł. 4, „Dewiacja kompasu” — S. Dłuski, — zł. 4.

# DLIA OFICJALNY L. M. I R.

## UCHWAŁY ZARZĄDU CENTRALNEGO L. M. I R.

Zarząd Centralny w dniu 29.XI r. b. potwierdził dawniejsze uchwały w sprawie wydania znaczków, legitymacji, kwitarjuszy i t. d., w następującym brzmieniu:

Wydawnictwo legitymacji, kwitarjuszów, marek odznak członkowskich znaczków i dystynkcji, zastrzeżone zostaje dla Zarządu Centralnego Ligi Morskiej i Rzecznej, od którego Oddziały mogą je nabywać.

W związku z tem:

Od dnia 1 stycznia 1928 r., wszystkie wydane przez Oddziały kwitarjusze, legitymacje, znaczki na czapkę i t. p., tracą ważność i winny być w myśl powyższej uchwały zastąpione przez nowe.

Od dnia 1 stycznia przyszłego roku składki członkowskie pobierać należy tylko i wyłącznie zapomocą naklejania marek na legitymacje.

Marek dostarcza Zarząd Centralny, pobierając pół wartości nominalnej. Wpisowe pobiera się nie markami, lecz za pokwitowaniem. Oddziały opłacają za druki i marki i z tytułu tej opłaty otrzymują „Morze” dla swych członków. Na tem kończą się rozrachunki organizacyjne. Pozatem osobno prowadzone będą rachunki komisowe za znaczki, wydawnictwa, oraz „Morze” wysłane na kolportaż i propagandę.

Centrala zatwierdziła 4 nowe Oddziały w Hucie Schyllera, Nowej Wsi, Małej Dąbrówce i w Niewiadomie Dolnym.

Do Zarządu Oddziału w Hucie Schyllera weszli pp.: Franciszek Dubiel — prezes, Antoni Cieślak — sekretarz, Wilhelm Rusceki — skarbnik.

Do Zarządu w Nowej Wsi weszli pp.: Dr. Karsznia — prezes, prof. Świdorski — vice-prezes, Guzek — sekretarz, Oleksin — zastępca sekretarza, Augustyn Sitko — skarbnik, komisja rewizyjna pp.: Nowok i Waclawczyk.

Do Zarządu w Małej Dąbrówce weszli pp.: Teodor Straszek — prezes, Augustyn Bartela — vice-prezes, Paweł Skrzypiec — sekretarz, Paweł Żogała — zastępca sekretarza, Maks Koziol — skarbnik, komisja rewizyjna — Alojzy Majnucz i Józef Czaromik.

Do Zarządu Oddziału w Niewiadomie Dolnym weszli pp.: Wilhelm Makarczyk — prezes, Paweł Janik — vice-prezes, E. Sporing — sekretarz, Franciszek Szacfer — skarbnik.

W Dąbrowie Górniczej nowy Zarząd ukonstytuował się następująco: pp.: Dyr. Józef Kaczkowski — prezes, Dr. Adam

Piwowar — vice-prezes, Paweł Wachelko — skarbnik, Walenty Uniejewski — zastępca skarbn., Aleksander Englert — sekretarz, Ludmiła Danilewiczowa — zastp. sekretarza przew. sekcji imprez i dochodów niestałych Dyr. Zięba.

W Oddziale Ligi Morskiej i Rzecznej w Trokach odbyło się walne zebranie. Do nowoobranego Zarządu Oddziału weszli pp.: mair Budrewicz — prezes, J. Huss, Nowicki, L. Jaworski, J. Rutkowska — członkowie Zarządu, Komisja rewizyjna pp.: J. Lipnicki, J. Zajczkowski i S. Firkowicz.

Do Zarządu Oddziału L. M. i R. w Bydgoszczy weszli pp.: Dyr. E. Masiak i Dr. J. Szymański.

Podaliśmy do wiadomości pismo Kuratorium Szkolnego Warszawskiego z dnia 25.XI 1927 r., za Nr Ok. 13/26.

„Uznając ważność zamierzeń Ligi Morskiej i Rzecznej. Kuratorjum okólnikiem z dnia 26 stycznia 1926 r. Nr. 13 poleciło inspektorom szkolnym i dyrekcjom zakładów naukowych udzielać działalności Ligi poparcia i pomocy w granicach postulatów pedagogicznych. Na zasadzie tego niema przeszkód, aby dyrekcje szkół udzielały zezwoleń na tworzenie uczniowskich Kół Przyjaciół Morza na terenie poszczególnych szkół, oraz aby prenumerowały wydawane przez Ligę czasopismo „MORZE i t. p.

(—) G. ZAWADZKI  
Kurator Okręgu Szkolnego.

Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Jastarni wystąpił do magistratów miast: Włocławka, Drohobycza, Inowrocławia, Pińska, Białegostoku, Włodzimierza Wołyńskiego, Płocka, Przemyśla i Tarnopola listy z pozdrowieniem z nad morza.

Od Komitetu Floty Narodowej z dnia 29.XI 1927 r., za Nr. 1687, otrzymaliśmy następujące pismo:

Pragnąc uzgodnić akcje Komitetu Floty Narodowej i Ligi Morskiej i Rzecznej, oraz zapewnić jaknajlepsze wyniki materialne poczynaniom obydwu instytucji, Komitet zwraca się do W.Panów z propozycją przeprowadzenia zasady, ażeby wszystkie Oddziały Ligi stały się in corpore Kółami miejscowemi Komitetu z temi samymi składkami Zarządów dla Kół Komitetu, jak i dla Oddziałów Ligi. Ponieważ najmniejsza wkładka członka wspierającego Komitetu wynosi 1 zł. rocznie, uchwała taka nie obciążałaby zbyt

budżetu członków Ligi, a w skutkach mogłaby okazać się bardzo doniosłą.

Z poważaniem

(—) M. ZARUSKI  
Sekretarz Generalny Komitetu Floty Narodowej.

Prosimy Oddziały o wprowadzenie w życie podanych propozycji.

ODDZIAŁ LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ W RADOMSKU liczy 40 członków. Zarząd Oddziału odbył 2 posiedzenia. Postanowiono zakupić kilka puszek-skarbonek i umieścić je w miejscach publicznych. Kancelarię prowadzi p. Stefan Kalszczyk. Biblioteka liczy 10 książek.

ODDZIAŁ L. M. I R. W DĄBROWIE GÓRNICZEJ liczy 83 członków. Zarząd Oddziału do dnia 1.VII odbył 4 posiedzenia. Postanowiono ofiarować kilka książek do miejscowej biblioteki publicznej. Kancelarię prowadzi p. Ludmiła Danilewiczowa. Oddział zorganizował w dn. 20 XI 27 r. Akademię Morską, oraz w dn. 22 V 27 r. Odczyt dyr. Ligi M. i R. p. Uziębło.

ODDZIAŁ L. M. I R. W BARANOWICZACH liczy 80 członków. Oddział żadnych imprez nie organizował. Kancelarię Oddziału prowadzi p. Henryk Korwin-Piotrowski.

ODDZIAŁ L. M. I R. W BORZE liczy 60 członków. Kancelarię prowadzi p. Maksymilian Piłat, nauczyciel. Specjalnie interesują Oddział sprawy rybackie.

ODDZIAŁ L. M. I R. W MYSŁOWICACH liczy 66 członków. Zarząd Oddziału odbył 18 posiedzeń. Zarząd postanowił wystąpić do władz o wyrównanie koryta Czarnej Przemysy i usunięcie kamiennego progu Białej Przemysy pod mostem kolejowym na linii Mysłowice — Szczakowa. Oddział zorganizował kilka odczytów, akademię, wianki świętojańskie i t. p.

ODDZIAŁ L. M. I R. W STANISŁAWOWIE liczy 447 członków. Zarząd Oddziału postanowił dażyć do przyłączenia do tutejszego Oddziału Ligi miejscowej Sekcji Turystyczno-Wioślarskiej, oraz udzielić tej sekcji 100 zł. subydjum na budowę łodzi, przeznaczonej na wycieczki. Prutem do Dunaju i dalej do morza Czarnej. Jednocześnie postanowił Oddział pobudować na Bystrzycy Czarnej pływalnię i przystań.

ODDZIAŁ L. M. I R. W ZAKOPANEM liczy 146 członków. Zarząd miejscowy odbył 9 posiedzeń. Postanowiono współpracować z Komitetem Floty Narodowej, i prowadzić szeroką propagandę na rzecz morza, oraz jednocześnie przystąpić do założenia nowych Oddziałów na Spizu i Orawie. Biblioteka liczy 100 książek. Oddział organizował 2 pokazy filmowe, akademię morską, odczyt, wystawę marynistów.



ODDZIAŁ L. M. I R. W SIEMIANO-  
WICACH ŚLĄSKICH liczy 61 członków  
i prowadzi prace organizacyjne.

ODDZIAŁ L. M. I R. W CHORZOWIE  
liczy 50 członków. Oddział tutejszy po-  
wstał w dniu 14 maja 1927 r.

ODDZIAŁ L. M. I R. W ŁOWICZU li-  
czy 23 członków. Oddział udzielił sub-  
wencji 100 zł. na poparcie sportu wodne-  
go, oraz na utworzenie przystani na Bzu-  
rze. Przy pomocy Oddziału zorganizowa-  
no wycieczki szkolne łodziami.

ODDZIAŁ L. M. I R. W KRAKOWIE  
liczy 88 członków. Oddział przyjmował  
wycieczkę kaszubską, organizował odczy-  
ty i prowadzi propagandę budowy kanału  
węglowego.

ODDZIAŁ L. M. I R. W ŁAGIEWNI-  
KACH ŚLĄSKICH liczy 98 członków. Od-  
dział powstał dnia 1.VII.27 r.

ODDZIAŁ L. M. I R. W WILNIE liczy  
257 członków. Oddział własnymi siłami  
wybudował Yacht „Mewa”, oraz na je-  
ziorze Trockiem pobudował schronisko i  
przystań. Oddział posiada 41 książek. Or-  
ganizował kilka imprez dochodowych.

ODDZIAŁ L. M. I R. W KRÓLEW-  
SKIEJ HUCIE liczy 514 członków. Zar-  
ząd odbył 3 posiedzenia. Oddział orga-  
nizował wycieczki do Gdyni, ufundował  
i poświęcił banderę dla siebie, oraz przy-  
czynił się i dopomógł magistratowi Kr.  
Huty zebrać fundusze na fundację ban-  
dery dla torpedowca „Ślżak”. Poruszył  
budowę własnej stoczni na Przemyślu. Zor-  
ganizował drużynę reprezentacyjną, ufun-  
dował stypendjum, dla szkoły morskiej  
w Tczewie. Oddział organizował imprezy  
dochodowe, odczyty, zbiórki, pokazy, fil-  
mowe, bal morski i t. p.



Liga Morska i Rzeczna na Śląsku rozwija się coraz bardziej. Ilustracja nasza przed-  
stawia członków Ligi M. i R. w Siemianowicach. W środku siedzi prezes Oddziału  
Burmistrz Popek.

ODDZIAŁ L. M. I R. W BYDGOSZCZY  
liczy 45 członków. Zarząd odbył 6 pose-  
dzeń. Opracowano odpowiedź Centrali  
w kwestji wolnego portu w Gdyni, przy-  
jęto propozycję Izby Handlowo-Przemys-  
łowej o współpracę w Komitecie Wy-  
stawy Wodnej w Bydgoszczy, postanowio-  
no utworzyć sekcję żeglarską i przysposo-  
bienia wojskowego.

ODDZIAŁ L. M. I R. W AUGUSTO-  
WIE zawiązał się w początku listopada  
1927 r. i w ciągu miesiąca zdobył 70  
członków rzeczywistych i 2 wspierających.  
Zarząd Oddziału buduje sanki żaglowe  
dla sportu zimowego na miejscowych je-  
ziorach, oraz myśli o nabyciu łodzi mo-  
torowej dla wycieczek.

## LIGA MORSKA I RZECZNA

Centrala w Warszawie — ul. Elekoralna 2 gmach Mini-  
sterstwa Przemysłu i Handlu, przyjmuje zapisy na człon-  
ków Ligi. Członkowie rzeczywisci Ligi otrzymują bez-  
płatnie miesięcznik „MORZE”.

Na prowincji przyjmują zapisy na członków Oddziały  
Ligi.

Grono osób, które się interesuje sprawami morza pol-  
skiego, flotą handlową i marynarką wojenną, sprawą regu-  
lacji wybrzeża morskiego i t. p. może stworzyć własny  
Oddział. Nowopowstający Oddział, przed legalizacją przez  
Centralę, musi odpowiadać następującym warunkom: 1) li-  
czyć 20 członków; 2) odbyć zebranie organizacyjne z wy-  
borami do miejscowego Zarządu; 3) przesłać do Centrali  
odpis protokołu z organizacyjnego zebrania, spis osób  
na zebraniu; 4) po zalegalizowaniu przez Zarząd Central-  
ny i otrzymaniu od niego pieczęci, kwitarjuszy i druków  
propagandowych, — nowa placówka ma wszelkie prawa  
Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej. Składki członkowskie  
wynoszą:

członek Protektor wpisowe	zł. 30.—	składka roczna	zł. 120 —
„ Opiekun	„ zł. 15.—	„	„ zł. 60 —
„ Rzeczywisty	„ zł. 3.—	„	„ zł. 12 —
„ Popierający	„	„	„ zł. 3.—

Wszelkich informacji oraz wskazówek przy organi-  
zowaniu Oddziałów udziela Dyrektor Ligi Morskiej i Rze-  
cznej w Warszawie — ul. Elekoralna 2, gmach Ministerstwa  
Przemysłu i Handlu (parter) w godzinach biurowych.

**ZAKŁADAJCIE ODDZIAŁY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ!**

**ZAPISUJCIE SIĘ NA CZŁONKÓW LIGI MORSKIEJ  
I RZECZNEJ!**



## „ŻEGLARZ POLSKI”

TYGODNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

7-my ROK ISTNIENIA

PODAJE:

NAJNOWSZE WIADOMOŚCI  
PORTOWE I ŻEGLUGOWE

STAŁE DZIAŁY:

KRONIKA PORTOWA, PODRÓŻE MORSKIE  
I SPORT WODNY. KRONIKA ŚWIATOWA  
ŻEGLUGI I BUDOWY OKRĘTÓW.

**NAJTAŃSZE PISMO FACHOWE W POLSCE**

PRENUMERATA:

Roczna 12 zł., półroczna 6 zł., kwartalna 3 zł.

RAZEM Z „MORZEM”

(w Administracji „Żeglarsza Polskiego” lub „Morza”)

Roczna 20 zł., półroczna 10 zł., kwartalna 5 zł.

ADMINISTRACJA I REDAKCJA:

TCZEW, ul. Strzelecka 5. Konto P. K. O. 170.044

I-XII



Cognac Martin & Rogée



Jamajka Rum



Arac de Batavia

253 I

IMPORTEUR:

Śląska fabryka likierów i wódek,  
hurtownia piwa i win

„UL”

SP. Z O. P.

dawniej Louis Goldstein

Wielkie Hajduki, G. Śl.

Telefon Król. Huta 537.

Czytajcie!

Prenumerujcie!

Najstarsze i najtańsze ilustrowane  
CZASOPISMO POLSKIEJ MŁODZIEŻY HARCERSKIEJ

**SKAUT**

Lwów, Kopernika 20. III p. Konto P.K.O. 152.818

Na treść każdego numeru składają się:

Wiadomości harcerskie z Polski i z całego świata, Wesołe opowieści z wypraw za łepu Bocianów, Sztuczki skautowe, Artykuły techniczne, Z gawęd przy ognisku, Przez moje okulary, Pokłosie, Aforyzmy harcerskie.

Począwszy od tomu XIV:

Księgi wiedzy leśnej, Kąciki radjowy i fotograficzny, Dział rozrywkowy.

Numer pojedynczy 35 gr. Prenumerata roczna tylko 3 zł.

**IGNACY FÜRST,**  
Wielkie Hajduki

Import zagranicznych win specjalnych

Hurtowny handel wina

Biuro i piwnice:

Wielkie Hajduki Górny Śląsk

ulica Krakowska 85

Oddziały: Wiedeń, Budapeszt, Mád koło Tokaju, Wrocław

Własna winnica w Mád koło Tokaju

Telefon Królewska Huta 317

254 - I

**HERM. HOLZMANN**

**KATOWICE**

Ul. Teatralna 2.

Tel. 801.

**SKŁAD INSTRUMENTÓW CHIRURGICZNYCH**

Meble dla celów operacyjnych, mikroskopy,  
elektr. med. aparaty, diatermja,  
sztuczne słońce, sterylizatory, opatrunki.

**FABRYKA APARATÓW ORTOPEDYCZNYCH**

Dowolnie ruchome protezy. Zakład niklowania.

290-I

**PAROWA FABRYKA LIKIERÓW**

**Scharla & Szymański**

T. A.

**KRÓLEWSKA HUTA**

Ogrodowa 3. Tel. 493



Poleca znane  
ze swojej jakości i dobroci

**LIKIERY I WINIAKI**



Hurtownia win i piwa.

252-I



# „TOR”

SPÓŁKA AKCYJNA DLA BUDOWLI  
NAD- I PODZIEMNYCH

KATOWICE

ul. Gliwicka 17.

Telefon 786.



Przedsiębiorstwo dla wszelkich robót ziemnych i podziemnych, a szczególnie: budowy i przebudowy kolei głównych i torów przemysłowych; budowa dróg, urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych; roboty betonowe; budownictwo wodne.

248-L

# TOW. AKCYJNE

## DLA BUDOWY KOPALŃ I SZYBÓW

KRÓL. HUTA

Gimnazjalna 7.

Telefon — 11-11.

Wykonywanie wszelkich robót kopalnianych: Poglębianie szybów, prowadzenie przekopów, łom dowiezchni, hale maszynowe, prowadzenie tune-  
lu, wykonywanie wierceń głębokich i płaskich.

Uskutecznianie obudowy górniczej według patentowanego systemu betonowania.

269-I



## KAMIENIOŁOMY

# Troszok

i

# Krzysztoporski

**WISŁA 4 — Sp. z o. o. KATOWICE, ul. Zamkowa 1. Tel. 19-99.**

W lipcu roku 1927 uruchomili Inż. Troszok i Krzysztoporski własne kamieniołomy w Wiśle. Firma wyrabia: kostki brukowe wszelkiego rodzaju, krawężniki, graniczniki oraz rozpoczął wyrób szabru szosowego z początkiem roku 1923, po ukończeniu własnego toru przemysłowego. Kamień wydobywany jest kwarcetowym szarogłazem, który w swych właściwościach dorównuje prawie granitowi.

Wytrzymałość na ciśnienie: 1966 cm./cm. <sup>2</sup>.

Zupełna wytrzymałość na działanie mrozu.

Ścieralność 0,098 cm. <sup>3</sup>/cm. <sup>2</sup>.

(Orzeczenie Politechniki Lwowskiej. L 1797/27. z 8/XI. 27 r.)

Produkcja wynosiła od lipca b. r. do końca 1927 r. 5.000 ton, które zostały odstawione.

262-1



# Zakład Ubezpieczeń Społecznych w Królewskiej Hucie.

Jedną z największych zdobyczy, jakie klasa pracująca nabyła w ciągu ostatnich dziesięcioleci, są bezsprzecznie ubezpieczenia społeczne.

Zakład Ubezpieczeń Społecznych w Król. Hucie jest tą instytucją, która na Śląsku przeprowadza ubezpieczenia społeczne w trojakim zakresie, a mianowicie: „ubezpieczenie od wypadków, ubezpieczenia inwalidzkie, na starość i na korzyść pozostałych rodzin i ubezpieczenie funkcjonariuszy prywatnych”.

W myśl Konwencji Genewskiej, nakazującej utworzenie instytucji ubezpieczeniowych, któreby objęły zadania niemieckich instytucji, Tymczasowa Rada Wojewódzka rozporządzeniem z dnia 28 czerwca 1922 r. (Dz. U. Śl. nr. 4), zmienionem rozporządzeniem z dnia 28 czerwca 1922 r. (Dz. U. Śl. nr. 22), które zostały zatwierdzone w niezminionej osnowie przez Sejm Śląski, utworzyła Zakład Ubezpieczeń Społecznych z siedzibą w Król. Hucie, jako instytucję krajową o charakterze publiczno-prawnym.

Przepisami temi zostały nakreślone bardzo ogólne zarysy przyszłej organizacji Zakładu, pozatem zaś pozostały w mocy dawne ustawy i rozporządzenia niemieckie.



W skład Zakładu Ubezpieczeń Społecznych wchodzi 3 zakłady: Zakład Ubezpieczeń od wypadków, Zakład Ubezpieczenia na wypadek inwalidztwa i Zakład Ubezpieczenia Pracowników Umysłowych.

W myśl pierwszego rozporządzenia T. R. W. został utworzony jeden Zarząd i jedna Rada Administracyjna dla całego Zakładu; dopiero rozporządzeniem z dnia 12 września 1922 r. wyodrębniono dawny Wydział III ubezpieczenia funkcjonariuszy prywatnych i stwarzając dla niego osobny Zarząd, zwany tu Dyrektorem, i osobną Radę Administracyjną.

Oprócz powyższych przepisów reguluje kompetencję Zakładu tymczasowa instrukcja, wydana przez p. Wojewodę z końcem grudnia 1923 r.

Z Zakładu ubezpieczenia od wypadków na początku 1926 r. pobierało renty 24.702 osoby, w tym uszkodzonych 16.925, wdów 3.636, sierot 3.823. — Liczba wypadków przy pracy, na mocy których osoby wyżej wymienione stały się uprawnione do rent wynosiła 21.340 w tem 16.925 wypadków uszkodzonych, 4.369 wypadków śmiertelnych, z których przysługują renty dla pozostałych. — Ogólny wydatek w przemyśle ubezpieczeniu od wypadków w roku 1926 wynosi 7.409.073 zł., z tego 90,80% na renty i inne świadczenia wszelkiego rodzaju. W ubezpieczeniu od wypadków wszelkie wydatki pokrywa pracodawca. Jeżeli porównamy

kwoty, wpłacone przez poszczególnych pracodawców do zarobków osób ubezpieczonych, za których te kwoty wpłacili, to dojdziemy do wniosku, że obciążenie wynosi 2,33%.

Zakład Ubezpieczenia na wypadek inwalidztwa, na starość i na korzyść pozostałych rodzin liczył w roku 1926 około 300.000 ubezpieczonych. — Z końcem roku 1926 pobierało renty 41.877 osób w tem było 22.333 rent inwalidzkich, 4.595 rent wdowich i 14.949 rent sierocych.

Najwyższa renta inwalidzka z dodatkiem wynosiła w 1926 r. 43,50 zł. miesięcznie, przeciętna 26 zł. miesięcznie.

Rentę z Zakładu ubezpieczenia na wypadek inwalidztwa otrzymuje tylko taki ubezpieczony, który albo udowodni, że już nie może zapracować jednej trzeciej tego, co osoba zdrowa, albo też ukończy 60 rok życia. Sieroty otrzymują renty aż do ukończenia 18 roku życia.

W celu zapobieżenia inwalidztwa Zakład ten poddał leczeniu w 1926 r. 931 osób. — Najważniejsze choroby pacjentów były: choroby płucne, astma, bronchit, gościec, neurastenia, niedokrwistość, dychawica, ischias, anemja, choroby jelit, choroby nerwowe, lupus, niezyt żołądka, osłabienie ogólne i t. d. — Leczenie przeprowadzono w lecznicy przeciwgruźliczej w Wodzisławiu 346 osób w lecznicy brackiej w Knurowie 57 osób, w uzdrowisku w Jastrzębiu — 344 osób, w szpitalu miejskim w Żorach — 10 osób i t. d.

Zakład posiada własne Uzdrowisko w Jastrzębiu, składające się z 3 domów.

Ogólne wydatki Zakładu w roku 1926 wynosiły złotych 12.153.000. — Z tego przeszło 70% na świadczenia, około 4 1/2 % na administrację, a resztę na inwestycję i inne wydatki.

Składki do tego ubezpieczenia opłacają w połowie ubezpieczeni, w połowie pracodawcy.

Podczas gdy powyższy Zakład przeprowadza ubezpieczenie dla robotników, ubezpieczenie dla pracowników umysłowych przeprowadza Zakład ubezpieczenia pracowników umysłowych.

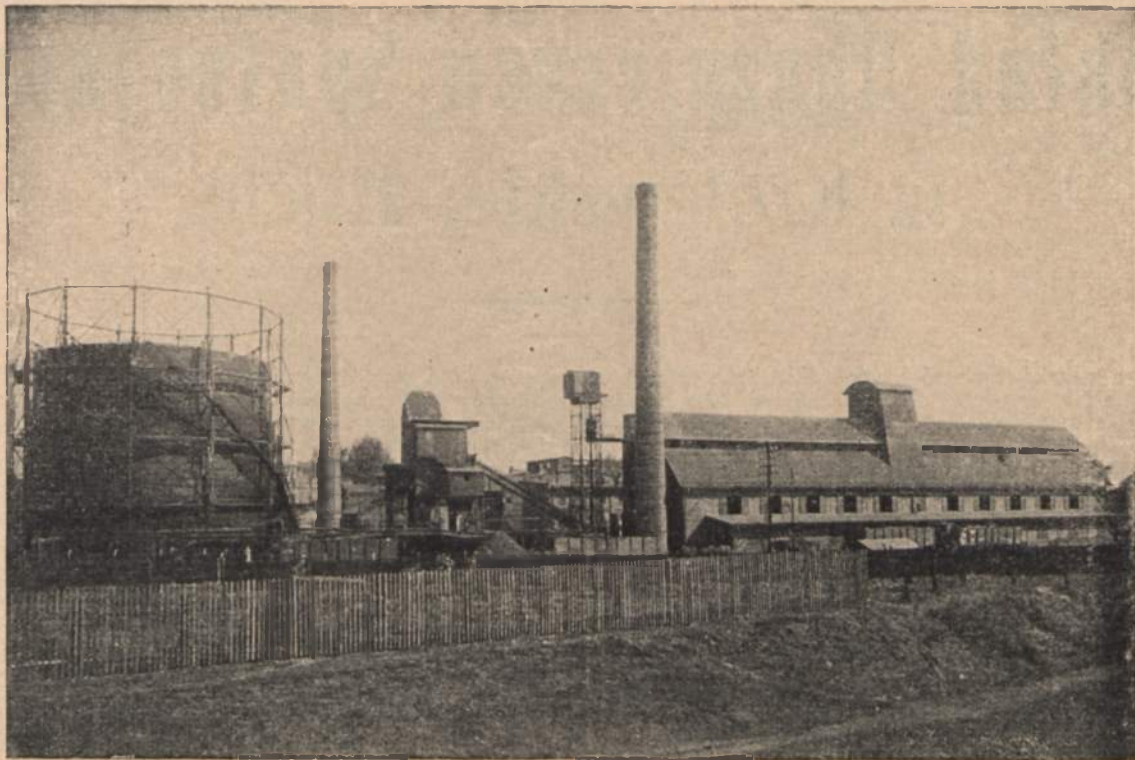
Zakład ubezpieczenia pracowników umysłowych posiadał w roku 1926 około 20.000 ubezpieczonych. — Ponieważ ubezpieczenie to istnieje dopiero od 1913 r., więc prawo do rent nabyło stosunkowo niewiele osób: z końcem 1926 r. było 160 osób, pobierających renty inwalidzkie, 159 osób pobierających renty emerytalne, 376 renty wdowie, 624 renty sieroce. — Wysokość renty inwal. najwyższej wynosi mies. 117 zł., przeciętnej 90 zł. Ogólna kwota wydana na renty w roku 1926 — 467.069 zł., na lecznictwo 93.010 zł. W 1926 r. przeprowadzono lecznictwo u 153 osób. — Lecząc pacjenta w Zakopanem, w Wodzisławiu, Jastrzębiu i Krynicy.

Z pośród leczonych najwięcej było chorych na płuca, później na serce i reumatyzm, nerwy i ogólne osłabienie.

Należy wskazać na ogromne trudności, jakie miał Zakład Ubezpieczeń Społecznych przy przeprowadzaniu powyższych ubezpieczeń z chwilą przyłączenia Śląska do Polski. — Podczas gdy np. Zakłady w Poznaniu lub Lwowie były już zorganizowane i chodziło tylko o przejście ich po Niemcach względnie Austryjakach, to na polskim Śląsku Zakład wogóle nie było, gdyż odnośne centrale znajdowały się we Wrocławiu, Berlinie i Gliwicach; należało więc wszystko na nowo zorganizować. Obecnie jest już ukończony gmach administracyjny Zakładu, który jest największym gmachem na Śląsku.

Musimy również nadmienić, że do rozkwitu, w jakim obecnie się znajduje, doszedł Zakład dzięki wytrwałej pracy nielicznych i stosunkowo nienajlepiej płatnych urzędników (Koszta na administrację wynoszą przeciętnie 4% wydatków).



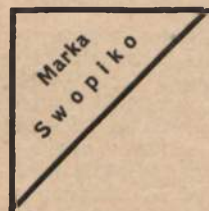


## Górnośląska Centrala Gazowa w Wielkich Hajdukach.

Górnośląska Centrala Gazowa stanowiła już w pierwszej fazie swego rozwoju największą gazownię Górnośląskiego okręgu przemysłowego i w przeciwieństwie do niemal wszystkich innych zakładów po części zestarzałych, po części znacznie mniejszych jest w swym założeniu, urządzeniu i sposobie ruchu zupełnie nowoczesną. Po wykonaniu ostatnio budowy drugiego bloku piecowego rozporządza ona urządzeniem retort wertykalnych na niemal 10 milionów m<sup>3</sup> gazu produkcji rocznej, która może być rozbudowana na podwójną ilość tejże produkcji. Także pomiary rurociągu ogólnej długości 140 km są na taką produkcję wystarczające. Dla wytwarzania gazu z węgla kamiennego stoi do dyspozycji 10 pieców pionowych po 10 retort systemu Towarzystwa Pieców Pionowych, Berlin.

Górnośląska Centrala Gazowa zaopatruje w gaz Katowice, Bogucice, Dąb, Wielkie Hajduki, Nowe Hajduki,

Świętochłowice, Siemianowice, Chorzów, Wełnowiec, Hutę Jerzego, Lipiny, Chropaczów, Łagiewniki, Bykowinę, Kochłowice, Halembę i Nową Wieś w gaz do gotowania, ogrzewania, kąpienia i dla oświetlenia, dalej Hutę Bismarcka, Hutę Baildon, Hutę Laury, Zakłady Hohenlohego oraz Śląskie Kopalnie i Cynkownie S. A. w Lipinach jako też przemysł drobny w gaz dla różnych celów technicznych, a wreszcie także Koleje Państwowe w gaz ściśniony dla oświetlenia wagonów okręgu przemysłowego. Oprócz tego zakład wytwarza koks gazowy, smołę gazową, wodę amoniakową, grafit, oraz dostarcza nasyconą siarką i cyanem masę gazową. Produkty te znajdują zbyt po części w okręgu miejscowym dla pokrycia zapotrzebowania ludności, po części nazewnątrz, i to przeważnie w kraju.



## Swoboda, Pinell i S-ka

FABRYKA KAPELUSZY

Biała koło Bielska. Telefon 1267.

WIEN — BRATISLAVA

Kapelusze wełniane: męskie, damskie i dziecinne.

