

MORZĄC

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.



1749.

Admirał Dickmann, zwycięzca w bitwie pod Oliwą (1627 r.).

STYCZEŃ

1927 R.

ZESZYT 1

„ROBUR”

ZWIĄZEK KOPALŃ GÓRNOŚLĄSKICH SP. Z OGR. POR.
KATOWICE, POWSTAŃCÓW 49

dostarcza pierwszorzędnego węgla kamiennego z własnych kopalń węgla:

Szyb Gotthard, kopalnie: Paweł, Litandra, Wawel (dawn. Brandenburg),
Wolfgang, Hr. Franciszek, Eminencja, Pokój, Śląsk, Niemcy, Donnersmarck,
Emma, Anna, Römer, Szyb Blüchera, Charlotta,

pierwszorzędnego koksu z własnych koksowni:

Emma, Wolfgang, Pokój (dawn. Frieden),

pierwszorzędnych brykietów z własnych brykietowni:

Emma i Römer.

Roczne wydobycie wynosi 1/3 część ogólnego wydobycia Górnego Śląska.

ZASTĘPSTWA W KRAJU:

„SILEMIN” Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Moniuszki 8.

„SILESIA” Sp. z ogr. por. w Poznaniu, Gwarna 8.

„SCHLAAK i DĄBROWSKI” Tow. z ogr. por., Byd-
goszcz, Bernardyńska.

„GÓRNOŚLĄSKIE TOWARZYSTWO WĘGLOWE”
T. z o. p., Toruń, Kopernika 7.

„POLSKIE TOWARZYSTWO HANDLOWE” Sp. Akc.,
Kraków, Sławkowska 1.

„SILESIANA” Sp. z ogr. odp., Lwów, Sykstuska 52,
II piętro.

„SILCARBO” Sp. z ogr. odp., Kraków, Dietla 107.

„KONSORCJUM” Sp. z ogr. odp. w Łodzi, Przejazd 62.

Tel. nr. 360, 363, 1175, 1986, 2147, 2627, 2628.

THE INTERNATIONAL SHIPBUILDING AND ENGINEERING Co. Ltd., GDAŃSK (Międzynarodowe Towarzystwo Budowy Okrętów i Maszyn Sp. Akc.)

Wielkie zakłady budowy okrętów
posiadają

5 doków pływających do 8000 ton, 2 żorawie pływające do 125 ton, okręt warsztatowy dla szybkiego przeprowadzenia napraw okrętowych wszelkiego rodzaju.

budują

Oceanowe okręty pasażerskie i transportowe, Holowniki morskie i motorowe okręty cysternowe. Rzeczne statki pasażerskie i transportowe, pogłębiarki ssące i kubelkowe. Parowce i kutry rybackie. Motorówki.

Warsztaty budowy maszyn w największym stylu

budują

Maszyny okrętowe dla pary przegrzanej, pomocnicze maszyny okrętowe, silniki Diesla, silniki typu ulatniaków dla celów okrętowych i lądowych.

Wielka nowa kotłarnia

Kotły okrętowe, pomocnicze kotły okrętowe. Przegrzewacze. Naprawy kotłów.

Nowoczesna fabryka budowy silników elektrycznych

silników trójfazowych, silników prądu stałego i prądnic (system Bergmann Berlin). Urządzenia świetlne i siłownie dla wszystkich celów pokładowych.

ADRESY NASZYCH BIUR INŻYNIERSKICH:

Biurowo Warszawskie: Warszawa, Jasna 11 m. 5, tel. 99-18

.. Lwowskie: Lwów, Podleskiego 7, tel. 48-88

.. Łódzkie: Łódź, Ewangelicka 14/16, tel. 41-85

.. Krakowskie: Kraków, Wiślana 12, tel. 30-49

.. Poznańskie: Poznań, Plac Wolności 9, tel. 37-85

.. Lubelskie: Lublin, Krak. Przedm. 60 m. 6, tel. 9-62

ADRESY TELEGRAFICZNE:

Stocznia Warszawa, Stocznia Łódź, Stocznia Poznań

.. Lwów .. Kraków .. Lublin

ARTYKUŁY SZKOLNE

NALEŻY ZAKUPYWAĆ TYLKO Z FABRYK
POLSKICH

JEDNĄ Z PIERWSZYCH WYTWÓRNI
KRAJOWYCH JEST BEZSPRZECZNIE
FIRMA

„POL” POLSKA FABRYKA WYROBÓW
PAPIEROWYCH, T. Z O. P.

POZNAŃ,
Grobla 14. Tel. 3261 i 3264.
Adres telegr.: „POL”. Konto P. K. O. 200 784.

ZNAK
FABRYCZNY



NA KTÓRY PRZY
ZAKUPACH NALEŻY
SPECJALNIE UWAŻAĆ

ŻĄDAĆ WSZĘDZIE

DOSTAWA Z FABRYKI:

DLA HURTOWNIKÓW

I SKŁADÓW

OFERTY I CENNIKI

GRATIS I FRANKO

8 KLASOWE HUMANISTYCZNE

GIMNAZJUM im. J. ZAMOYSKIEGO

W WARSZAWIE, SMOLNA 30, TEL. 30-65.

Klasa podwstępna. Własna kaplica.
Boisko. Gabinet naświetlań.

GIMNAZJUM HUMANISTYCZNE

R. KOWALSKIEGO

W A R S Z A W A,

Świętokrzyska 27.

K T O

nie uiścił należności za prenumeratę „Morza”? Prosimy o wpłacenie zł. 8.— na konto P. K. O. 9.747.

PRZEDSIĘBIORSTWO
PRZEMYSŁOWO - BUDOWLANE

FILLEBORN, SZYNDLER

BIURO :

Warszawa, ul. Wspólna Nr 67.

FABRYKA :

Praga, ul. Markowska Nr. 4.

Telefon 211-28.

WYKONYWA :

Roboty budowlane w jeneralnym przedsiębiorstwie. Roboty murarskie, stolarskie, betonowe i żelbetonowe.

SPECJALNOŚĆ:

Budowa kominów, obmurowanie kotłów:

WŁASNE:

Zakłady stolarsko-ciesielskie.
Składy materiałów budowlanych.
Fabryka wyrobów mozaikowo-betonowych.

Inż. Marcin Maliniak

Polsko-Włoskie Biuro Handl.-Przemysłowe

Warszawa, ul. Królewska № 1.

Adr. telegr. MARBRED A Telefon 505-40 i 192-01

PRZEDSTAWICIELSTWA :

- SOCIETA ITALIANA ERNESTO BRED A, Milano — lokomotywy parowe i elektryczne, wagony kolejowe i tramwajowe, aeroplany, okręty, traktory, lokomobile, maszyny rolnicze, przemysłowe i elektryczne, maszyny dla przemysłu wojennego, uzbrojenie.
- SOCIETA ANONIMA FRANCO TOSI, Legnano — kotły, maszyny i turbiny parowe i wodne, motory Diesla, kompresory i turbopompy.
- S. A. CANTIERI NAVALI FRANCO TOSI, Legnano — stocznia, statki morskie i rzeczne, łodzie podwodne, (stocznia w Taranto).
- S. A. FABBRICA AUTOMOBILI ISOTTA FRASCHINI, Milano — silniki lotnicze.
- S. A. per l'Industria e l'Elettricità TERNI, Roma — dział, amunicja
- SOCIETA ANONIMA ITALIANA ESPOSIVI, Roma — materiały wybuchowe.
- S. A. FABBRICA ITALIANA MAGNETI MARELLI, Milano — magnety, świece, startery, kompletne instalacje elektryczne lotnicze, samochodowe i motocyklowe.
- SOCIETA ITALIANA PIRELLI, Milano — Oddz. A: przewodniki, kable, armatura kablowa.
- OFFICINE MECCANICHE ING. GIUSEPPE DELL' ORTO, Milano — chłodnie sztuczne.
- S. A. OFFICINE MECCANICHE ITALIANE, Monza — młyny, piekarnie, makaroniarnie.

BANK CUKROWNICTWA

SPÓŁKA AKCYJNA W POZNANIU

Centrala: POZNAŃ, ul. Sew. Mielżyńskiego 7.

Oddziały: WARSZAWA, Krakowskie Przedmieście 55.

LWÓW, ul. Jagiellońska 1.

Konto przekazowe w BANKU POLSKIM. Konto w P. K. O. Poznań Nr. 202.764. Konto P. K. O. Warszawa Nr. 8170.

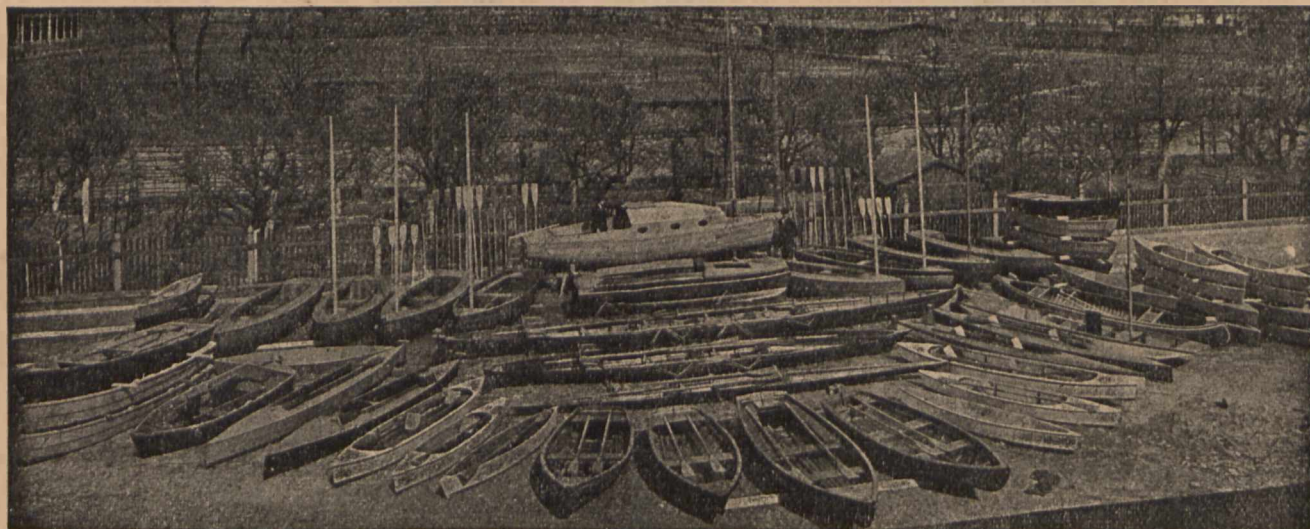
WYDZIAŁ BANKOWY: Przyjmuje wkłady na rachunki bieżące, lokaty w walucie krajowej i zagranicznych, dokumenty do inkasa; załatwia przekazy i akredytywy w kraju i zagranicą oraz wszelkie inne operacje wchodzące w zakres bankowości.

WYDZIAŁ KOMISOWO-TOWAROWY: Uskutecznia komisową sprzedaż na rynku wewnętrznym oraz eksport cukru z Cukrowni, zrzeszonych w Związku Zachodnio-Polskiego Przemysłu Cukrowniczego i w Związku Zawodowym Cukrowni byłego Królestwa Polskiego. Uskutecznia zakup dla Cukrowni materiałów opałowych oraz nawozów sztucznych.

Sprawozdanie o przywozie i wywozie ładunków i ruchu statków handlowych w porcie Gdynia za październik r. ub. grudzień r. ub.

Bandera	liczba	pojemność netto m ³	stan przyjęcia	ł a d o w a ł		liczba	pojemność netto m ³	stan przyjęcia	ł a d o w a ł	
				węgla	bunkru				węgla	bunkru
Szwecja . .	11	15.951	próżny	14.250,5	645 5	17	29.574	próżny	17.586	1001,5
Norwegja . .	6	13.539	"	11.397,5	1170.—	3	7.062	"	5.333,5	233,5
Francja . .	1	5.210	32 t. ład.	2 t. ład.	—	2	10.420	4 t. ład.	1 t. ład.	—
Niemcy . .	5	5.532	58 pasażer.	533 pasaż.	90.—	3	3.416	11 pasażer.	579 pasażer.	—
Danja . . .	3	5.829	próżny	4.382,5	—	3	3.416	próżny	2.678,5	36,5
Finlandja . .	3	5.829	"	5.197,5	31.—	1	276	"	220.	—
Lotwa . . .	1	7.506	"	2700 t. cem.	—	1	8.218	"	cement	—
Estonja . .	1	7.506	"	101 t sody	150.—	1	8.218	"	2.373,5	—
Anglja . . .	1	2.305	"	1,2 t. karbidu	—	—	—	—	—	—
Gdańsk . . .	1	2.305	"	1570	162,5	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	1	2.362	"	1.749,5	—
	—	—	—	—	—	1	1.736	"	1.565.—	10
	—	—	—	—	—	1	1.756	"	1.475.—	—
	28	55.872	32 t. ład. 58 pasażer.	36.798 t.	2249 t.	30	64.820*)	4 t. ład. 11 pasażer.	30.607,5 2373,5 cem.	1281,5

*) Z tegoż 2 statki o pojemności 4.852 m³ przybyły w m. ub.
Pojemność podana w m³ przy zamianie na tony należy sumy podzielić przez 2,83.



Łodzie każdego typu: wiosłarskie, żeglarskie i zwyczajne oraz przybory wiosłarskie dostarcza w dobrym wykonaniu i po cenach przystępnych WŁADYSŁAW URBANIAK. Stocznia Łodzi i Fabryka Wyrobów z Drzewa.

Poznań — Droga Dębińska 10 — tel. 3354.

Czas 2595/1927
Marsz. Curia. Szlachetki

Cena numeru 80 gr.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 1.

Warszawa, styczeń 1927 r.

Rok IV.

TOWARZYSTWO „WISŁA—BAŁTYK”

Dn. 12 grudnia ub. r. w Tczewie odbyło się uroczyste otwarcie wzmoczonej obecnie działalności eksportowej T-wa „Wisła-Bałtyk: poświęcenie portu tczewskiego i 20 statków, stanowiących własność tegoż T-wa.

Na uroczystość tę, celem podkreślenia wielkiego znaczenia rozwoju naszej żeglugi morskiej, przybyli min. przemysłu i handlu Kwiatkowski, woj. Młodzianowski, prezes sejmowej komisji morskiej pos. Żaluska, b. min. Olszewski, gen. Zaruski, prezes dyrekcji kolejowej w Gdańsku Czarnowski, prezes rady portu w Gdańsku p. Noe oraz liczni przedstawiciele miejscowych władz i społeczeństwa. Honory gospodarzy czynili przedstawiciele spółki „Żegluga — Wisła — Bałtyk” z pp. inż. Nosowiczem i Przedpełskim na czele.

Utworzenie tego przedsiębiorstwa żeglugowego jest nade wszystko zasługą człowieka o istic amerykańskiej energii, przedsiębiorczości inż. Teodozego Nosowicza.

Już w r. 1923 rozpoczyna on skup terenów nadbrzeżnych w Tczewie. Przy pomocy nikłych, z niebywałym trudem zebranych środków wykonywa w marcu r. b. próbę żeglugi pomiędzy Tczewem a portami morza Bałtyckiego. Udaje mu się wynająć zrazu w Niemczech parę lichtug i jeden holownik, lichtugi te załadowuje węglem i wiezie pierwszy transport do Kopenhagi. Próba się udaje znakomicie. Okazuje się, że statki te wytrzymują doskonale żeglugę przybrzeżną, że Wisłoujście (Schiewenhorst) jest dość głębokie, aby je przepuścić. Po pierwszym idzie drugi, po drugim trzeci. Mając tego rodzaju doświadczenie, przystępuje p. Nosowicz do stworzenia konsorcjum, w skład którego wchodzi 4 kopalnie Zagł. Dąbrowieckiego (Tow. Kopalń i Zakładów Hutn. Sosnowieckich, Tow. „Saturn”, Tow. „Czeladź” i Warsz. T-wo Kopalń Węgla i Zakładów Hutniczych), rozpoczyna budowę portu w Tczewie, układa dodatkowe tory. Eksport węgla przez Tczew nabiera rozmachu.

Zaznaczamy, że lichtuga morska jest to statek typu morskiego, zaopatrzony w maszty i pełne ożaglowanie, jednakże nie posiadający własnego motoru. Żeglowanie odbywa się przy pomocy t. zw. pociągu morskiego, składającego się z dwóch lichtug i jednego holownika morskiego, odgrywającego tę samą rolę, jaką na

kolei odgrywa przy wagonach parowóz. Taki pociąg morski zabiera średnio 1300-1500 ton. Tak holownik jak i lichtugi znajdują się pod komendą kapitana, posiadającego ustalony patent morski, przy czym lichtuga w razie potrzeby może samodzielnie odbywać podróż pod żaglami.

W związku z tem już w marcu ub. r. Tow. wydzierzało w Hamburgu jedną parę lichtug i holownik morski dla przeprowadzenia praktycznych prób przewozu węgla z Tczewa. Próby te stwierdziły możliwość nawigacji z Tczewa i to z pominięciem Gdańska przez żywe ujście Wisły przy Schiewenhorst. Od tej chwili eksport przez Tczew zaczął wzrastać z miesiąca na miesiąc i ilość węgla przewiezionego od 21 maja roku ubiegłego stale wzrasta, co wykazują miesięczne zestawienia w naszym czasopiśmie.

Zarówno port w Tczewie rozbudowano, ułożono szereg torów, ustawiono przystanki przeładunkowe. Początkowo przeładunek był nieco prymitywny, przy pomocy ręcznych taczek, następnie stopniowo stosowano udoskonalone sposoby przeładunku w postaci wagonetek, poruszanych wciągiem elektrycznym, oraz rynien ruchomych o napędzie elektrycznym. Przy przeładunku jest zatrudnionych 350 robotników, czyli, że wszyscy bezrobotni w Tczewie i okolicy znaleźli pracę w porcie tczewskim.

Do 12.XII r. ub. Żegluga Wisła-Bałtyk korzystała dla przewozu morskiego z taboru morskiego wydzierżawionego na dłuższy okres czasu w Hamburgu. Uczyniono to w tym celu, aby dać możliwość praktycznego zapoznania się z eksploatacją statków, których nabycie leżało w programie T-wa, oraz w celu nawiązania stosunków z portami zagranicznymi. Po przeprowadzeniu tych prób T-wo zdecydowało się nabyć na własność cały dzierżawiony dotychczas tabor morski.

W listopadzie r. ub. zawarto ostateczną umowę z hamburskim towarzystwem Bugsier, Reeder- und Bergungs A. G., na podstawie której Żegluga Wisła-Bałtyk nabyła na własność 14 lichtug morskich i 6 holowników o pojemności każdy od 650 do 1200 ton DW, holowniki morskie o sile 560—750 HP każdy. W ten sposób została przeprowadzona pod polską banderą flotylla o pojemności ok. 11.000 ton DW, w zupełności nadająca się dla żeglugi pomiędzy Tczewem a portami morza Bałtyckiego.

Jednocześnie z tworzeniem flotyli T-wo „Wisła-Bałtyk” prowadzi rozbudowę portu, czyni w tej mierze poważne inwestycje, sprowadza na przykład obecnie mechanizmy przeładunkowe o wydajności 300 ton na godzinę.

Pozwoli to na przeładowanie od 120—150 ton miesięcznie.

Powstanie portu tczewskiego i nabycie 20 statków morskich jest rezultatem inicjatywy prywatnej, prywatnych kapitałów, rząd nasz nie udzielił pomocy finansowej, jakkolwiek bardzo popiera to przedsiębiorstwo, przyczyniając się do poprawienia naszego bilansu handlowego.

Rok 1927 to zapoczątkowanie na szerszą skalę rozbudowy naszej floty handlowej. Tonaż przedsiębiorstwa państwowego „Żegluga Morska” i prywatnego „Wisła-Bałtyk” to około 30 tys. ton DW, to flota handlowa, nie mogąca się jeszcze porównać z połową floty W. M. Gdańska, ale dorównywująca bądźco bądź tonażowi handlowemu Estonji.

Stąd zrozumiałem jest, dlaczego akt poświęcenia niosących odłód polską banderę 20 statków T-wa „Wisła-Bałtyk” był tak uroczyste obchodzony w Tczewie: nad brzegiem Wisły zgromadziły się wielotysięczne tłumy, wobec których po dokonaniu poświęcenia portu podniesiono polską banderę przy huku petard i głosach syren statków, na których jednocześnie wywieszono flagi. Cudzoziemskie statki w momencie tym wobec entuzjazmu uczestniczących tłumów wywiesiły swe flagi.

Pierwszy przemówił dyrektor przedsiębiorstwa p. Przedpełski, następnie p. minister Kwiatkowski, poczem przyjmujący udział w uroczystości goście udali się dwoma parowcami na wycieczkę, trwającą pięć godzin do ujścia Wisły, objeżdżając wszystkie śluzy i odnogi, łączące naszą królową rzek z Bałtykiem. W wycieczce tej wzięła też udział orkiestra górników dąbrowieckich, którzy pracując życie całe pod ziemią, po raz pierwszy zetknęli się z morzem.

Jednym z nader ważnych warunków, jakie uzależniają rozwój przedsiębiorstwa, jest stałe podtrzymywanie pewnego minimum głębokości przy ujściu Wisły i stałe jej pogłębianie, by czasem mogły zawiać do Tczewa większe holowniki morskie — i w tej mierze działalność rządu wiele może uczynić dla dobra sprawy.

K.

PAŃSTWOWA ŻEGLUGA MORSKA



*Ne tyle skrydek wyobraził dla
 czołych marzeń, ile mocnych skrydek
 charakterów dla zmagania się z burzami
 na wodzie i w powietrzu trzeba narodził.*

Rumowski

Minister kolei żelaznych Romocki, współtwórca państwowej żeglugi morskiej.

Jak już wskazywaliśmy, Ministerstwo Przemysłu i Handlu utworzyło państwowe przedsiębiorstwo Żegluga Morskiej, gdy się przekonało, że przy warunkach obecnych powstanie żegluga, opartej na kapitałach prywatnych jest niemożliwe, z drugiej zaś strony było rzeczą jasną, że nie możemy dalej zwlekać z zapoczątkowaniem własnej żegluga morskiej.

Zasadniczo jednak Rząd uważa za najbardziej odpowiadającą wymaganiom życia formę prywatnego przedsiębiorstwa.

Rząd jest zupełnie świadom tego, że początkowo żegluga nie może być rentowną, i że przedzie niewątpliwie sporo czasu, aż nowoutworzona żegluga, po przezwycięzeniu szeregu trudności, zwykłych w nowych przedsiębiorstwach, zajmie odpowiednie miejsce w ogólnej gospodarce naszego kraju, który będzie mógł dopiero teraz praktycznie zetknąć się z morzem.

Przedsiębiorstwo ma być prowadzone na zasadach handlowych. Inaczej być nie może. Przedsiębiorstwo nieregularnej żegluga jest bodaj że najtrudniejszym interesem, gdyż żaden inny nie jest tak zależny od konjunktur światowych i nie wymaga tak często momentalnych decyzji. Dlatego też armator, kładąc się do łóżka, stawia obok siebie telefon, aby w razie jakiego wypadku, wysłać zapomocą telegrafu, lub radjo, odpowiednie zarządzenie. Całą odpowiedzialność ponosi kierownik przedsiębiorstwa, który w wielu wypadkach nie ma nawet czasu się radzić. On jest odpowiedzialny za dobór kapitanów, którzy na statkach nieregularnej żegluga muszą być nie tylko nawigatorami, lecz i dobrze znającymi prawo morskie, rozlicznych krajów kupcami. Podpis kapitana obowiązuje przedsiębiorstwo, od tego zaś, jak kapitan prowadzi np. sprawę awarii, zależy, czy przedsiębiorstwo nie będzie narażone na wielkie straty. Jeśli do kapitana Towarzystwa Asekuracyjne nie będą miały zaufania, stawki asekuracyjne zostaną podwyższone.

Z tych i innych powodów jest konieczne, aby przedsiębiorstwem rządziła jedna odpowiedzialna osoba. Ta osoba — dyrektor zarządzający — winien nadać ton całemu przedsiębiorstwu, stworzyć jego tradycje i wyrobić ludzi.

To jest przewidziane i w naszym przedsiębiorstwie. Na czele jego stoi Dyrektor-Zarządzający, wybrany przez Radę Administracyjną, tę Radę Administracyjną, stanowiącą niejako Walne Zebranie akcjonariuszy mianuje Minister Przemysłu i Handlu.

Rada Administracyjna nadaje ogólny kierunek przedsiębiorstwu, opracowuje główne wytyczne jego polityki. Chodzi o to, aby żadne wpływy postronne nie mogły zmienić tych wytycznych.

Żegluga nieregularna jest, jak gra na giełdzie. Nikt nie może przewidzieć stanu rynku frachtowego za miesiąc, a jednak trzeba zabezpieczyć statkom ładunek i zawierać umowy czarterowania. Ten element niepewności odgrywa ogromną rolę w przedsiębiorstwie żeglugowym, i dlatego chociaż kalkulacja zawczasu przeprowadzona wykazuje często znaczne zyski, jednak zmiana konjunktur frachtowych, nie mówiąc o wypadkach na morzu, zaprzecza w większości wypadków wszystkim przypuszczeniom, w wyniku czego przedsiębiorstwa żeglugowe dają zwykle zyski bardzo umiarko-



Fot. „Morza” Złakowski.

Rada Administracyjna Żegluga Morskiej: *general Marjusz Zaruski, Juljan Rummel (dyrektor przedsiębiorstwa), Cyryl Ratajski (prezes), Feliks Rostkowski (s. sekretarz), red. Władysław Gieysztor i b. minister przem. i h. Antoni Olszewski.*

wane, nawet w tych państwach, gdzie żegluga istnieje od setek lat.

Nasze przedsiębiorstwo będzie posiadało pięć statków towarowych, zastosowanych do przewozu ładunków masowych. Trudno dziś powiedzieć, jak one będą pracować, gdyż statki nieregularne szukają pracy tam, gdzie ona daje większe korzyści. Nie jest np. wykluczone, że nasze statki mogą chodzić przez długie miesiące pomiędzy portami cudzoziemskimi, nie zachodząc do portów ojczystych. Często się zdarza, że w przewidywaniu dobrych frachtów, powiedzmy urodzaju w Argentynie, statki pędzą do drugiej półkuli świata, moglibyśmy powiedzieć — na spekulację. Taki jest właściwy charakter nieregularnej żegluga i tylko, utrzymując ten charakter, może ona dawać zyski.

Pragnęlibyśmy jednak, aby nasze statki mogły się przyczynić do rozwoju przedewszystkiem ojczystego handlu, który pozostaje dotąd biernym, sprzedając produkty naszej wytwórczości przeważnie pośrednikom w Gdańsku, zamiast je sprzedawać franco port cudzoziemski, co zapewnia większe korzyści. Wychodząc z tego założenia, należałoby dążyć do tego, aby nasze statki stanowiły jakgdyby fundusz asekuracyjny dla tych polskich eksporterów, którzy będą sprzedawali swe towary franco port cudzoziemski. Należy jednak mieć na względzie, że takie postawienie sprawy poniekąd krępowałoby nasze przedsiębiorstwo, pozbawiając go pewnych zysków, a zatem odpowiednio deficyty muszą być pokryte subwencjami rządowymi. Zczasem, gdy nasza żegluga stworzy sobie oparcie w pewnych dziedzinach ojczystego przemysłu i przychyty go do hadlu aktywnego, sytuacja się zmieni. Dlatego też jest ważnym, aby nasze przedsiębiorstwo nawiązało jak najściślejszy kontakt z polskimi

importerami, ułatwiając im przejście do wyższych form handlu.

Jest niezmiernie ważnym, aby nasze przedsiębiorstwo posiadało od samego początku dostateczny kapitał obrotowy, gdyż brakowi jego nie zaradzi najgenjalniejszy dyrektor, i przedsiębiorstwo może zostać poderwanem nawet w pierwszych miesiącach swego istnienia.

Żadne przedsiębiorstwo nie jest do takiego stopnia zależne od nieobliczalnego żywiołu, morza, jak przedsiębiorstwo żeglugowe — a dlatego jest konieczne, aby od początku swego istnienia posiadało odpowiednie rezerwy, któreby mogły być uruchomione w każdej chwili.

Siedziba naszego przedsiębiorstwa została zupełnie słusznie obrana w Gdyni, chociaż port tam jeszcze nie jest gotowy i jest pod wieloma względami narazie mniej dogodny, niż inne porty, lecz wierzymy, że już za rok będzie inaczej.

Polska żegluga nie może być zależna od obcych. Musimy sami torować jej drogę, a ta droga może prowadzić jedynie przez własny port w Gdyni.

Wielką odpowiedzialność, lecz niezwykle trudne zadanie mają przed sobą kierownicy naszego przedsiębiorstwa, które winno być szkołą dla przyszłych polskich działaczy na morzu, jak mówił A. Mickiewicz: „Im droższą jest szkoła, tem lepsze daje wyniki”.

Rząd, powołując do udziału w naszym przedsiębiorstwie szereg ludzi, kierował się jedynie chęcią zapewnienia mu sprawnego funkcjonowania. Zadaniem społeczeństwa winna być nie krytyka ich poczynań, a popieranie — moralne i materialne. Niech stojący na czele przedsiębiorstwa ludzie pokażą, co umieją. Daj-

my im na to kilka lat czasu, a tymczasem pomagajmy im, pilnie obserwujmy i uczmy się u innych.

Wierzymy, że kierownicy przedsiębiorstwa dołożą wszelkich starań, aby go postawić na wysokim poziomie — nie tylko dorównywując, lecz przewyższając innych. Musimy przewyciężyć konkurencję starych narodów morskich. Aby to zrobić, musimy posiadać wszystko, co jest potrzebne do walki.

Pomijając wpływ, jaki okaże na kształtowanie się stosunków gospodarczych w kraju sam fakt istnienia ojczystej żegluga, Rząd wskazuje i toruje drogę inicjatywie prywatnej w tej dziedzinie, i, co jest najważniejsze, przyjmuje na siebie ryzyko, nieuniknione przy wprowadzeniu do życia kraju nowego i dotąd zupełnie obcego mu czynnika, jakim jest w Polsce żegluga morska.

To ryzyko, które było jedną z przyczyn dotychczasowego unikania przez kapitały prywatne przedsiębiorstw żegluga morskiej, polega między innymi na tem, że:

1) Nasz handel zamorski, w przeważającej jego części, ogranicza się do operacji za pośrednictwem kupiectwa cudzoziemskiego, w portach, gdzie wpływy polskie nie są przeważającymi. W związku z tem pobudzenie naszego handlu do akcji bardziej czynnej oraz do korzystania ze statków polskich, — co wymaga przekształcenia obecnych systemów handlu, może być dokonane li tylko stopniowo i będzie wymagało znacznych usiłowań ze strony naszego przedsiębiorstwa żegluga. Jest to zresztą jednym z zadań żegluga: być pionierem ojczystego przemysłu i hadlu.

2) Brak odpowiednio wykwalifikowanego personelu biurowego spowoduje początkowo dodatkowe koszty.

3) Brak jednolitego pod względem

przygotowania i doświadczenia personelu okrętowego może narazić przedsiębiorstwo na straty, zwłaszcza w portach cudzoziemskich.

4) Nawiązanie odpowiednich stałych stosunków w portach cudzoziemskich będzie wymagało sporo czasu, a narazie będziemy tam przepłacali.

5) Powstanie polskiej floty handlowej będzie spotkane przez inne, nawet najbardziej zaprzyjaźnione z nami państwa, nieprzychylnie, przyczem będą dołożone wszelkie starania ku temu, aby się wyzbycić tego nowego konkurenta, tem bardziej przykrego, że jest to przedsiębiorstwo państwowe.

6) Nasze przedsiębiorstwo będzie musiało dopiero wyrobić dobrą reputację polskiej banderze, co ma praktyczne zna-

czenie przy operacjach w portach zagranicznych.

7) Aparat przedsiębiorstwa (w tem i urządzenie bazy w porcie macierzystym) może zacząć sprawnie funkcjonować w całości nie wcześniej, niż po upływie roku, prawdopodobnie zaś później, a potem dopiero przedsiębiorstwo będzie mogło zespolic się z gospodarzem życiem kraju i nabrać rozpędu.

8) Zastosowanie norm prawnych, u nas dotąd w tej dziedzinie nieopracowanych, oraz przystosowanie się do międzynarodowych zwyczajów morskich będzie wymagało znacznych wysiłków.

Wszystkie te i inne trudności będzie musiało przezwyciężyć tworzone obecnie przedsiębiorstwo żeglugi państwowej i właśnie na tem będą polegały główne je-

go zadania. Następne zaś przedsiębiorstwa tego rodzaju w Polsce znajdą teren dla swej pracy już przygotowany.

Dotąd państwowe przedsiębiorstwa żeglugi w innych krajach zysków nie przynosiły i ich straty, częstokroć znaczne, były pokrywane przez skarb państwa. Zresztą, jak wiadomo, większość państw subwencjonuje i przedsiębiorstwa prywatne. Prowadzenie przedsiębiorstwa przez samo państwo, stawiające w pierwszym rzędzie wyżej wskazane dążenia natury państwowej, przy jednoczesnych usiłowaniach do zrównoważenia kosztów prowadzenia przedsiębiorstwa jego zyskami handlowymi, da praktyczne podstawy do określenia formy i wysokości subwencji rządowych prywatnym przedsiębiorstwom żeglugowym.

WALKA O BAŁTYK

III.

Wojna światowa wysunęła na pierwszy plan sprawę polską, przyczem starły się dwie koncepcje. Jedna z nich przewidywała stworzenie państwa Polskiego w formie, którąby mu zapewniła normalny rozwój narodowy i gospodarczy, osiągnięcie czego byłoby niemożliwem bez wolnego i niczem nieskrępowanego dostępu do morza; druga zaś, wysuwana przez państwa, którym istnienie silnej i zdolnej do życia Polski wydawało się nie odpowiadającym ich interesom, dążyła do stworzenia mniejszej Polski, która, jako znajdująca się między dwoma potężnymi organizmami państwowymi, nie mogłaby być właściwie nigdy istotnie samodzielnym państwem.

Pierwsza koncepcja początkowo przewidywała zupełne wcielenie Gdańska do Polski, skutkiem jednak zmodyfikowania tej przez drugą koncepcję, utworzono w drodze kompromisu Wolne Miasto Gdańsk. Niekorzystne dla Polski wpływy nie przestały działać, w następstwie czego późniejsza konwencja polsko-gdańska raczej zmniejszyła przyznane Polsce przez traktat Wersalski prawa w Wolnem Mieście.

Gdańsk, w którym przeważały polityczne wpływy Niemiec, nie chciał zrozumieć, że jego istnienie jest zależne od hinterlandu, jakim mogła być dla niego tylko Polska, i zamiast dążyć do silniejszego zespolenia się z tym ogromnym a potencjonalnie bogatym obszarem, stanowił właściwie przeszkodę dla polskiego handlu, gdyż starano się wytworzyć sytuację, utrudniającą osiedlanie się w Wolnem Mieście poszczególnych Polaków, jak i polskich form, co osiągnąć tworzeniem szeregu drobnych przeszkód.

W roku 1920, gdy Polska przeżywała krytyczne chwile, Gdańsk starał się uniemożliwić np. ładowanie amunicji dla Polski. Później Polska musiała bronić swych praw i zdobywać prawnie jej przyznane pozycje zapomocą nadzwyczajnych usiłowań, przyczem dążeniem Gdańska było wysuwanie wszystkich spornych spraw na forum międzynarodowe. Było to jednym z etapów niemieckiej polityki, której zależało, i jak można przypuszczać, zależy i nadal na tworzeniu dla Polski coraz nowych trudności, większych lub mniejszych, co można porównać z ciąglem hamowaniem jadącego wozu. Wyglądało na to, że Niemcy chciały wygrać przedewszystkiem na czasie i doczekać się powstania w Europie takiej sytuacji, przy której sprawa nowego rozdziału

Polski, któryby był znowu rozpoczęty według recepty Fryderyka II od strony morza, mogłaby się stać aktualną.

Pierwsze lata istnienia wskrzeszonej Polski wysunęły tak wiele zagadnień, że czynniki rządzące i społeczne nie miały możności zająć się wszystkim, tem bardziej, że zasadnicze idee państwowości polskiej nie były jeszcze skryształizowane. Jednak już w roku 1919 ówczesny Naczelnik Państwa, Marszałek J. Piłsudski, podpisał dekret o utworzeniu marynarki. Było to pierwszym aktem Rządu polskiego w sprawach morskich.

Trudności 1920 roku w Gdańsku wysunęły zagadnienie własnego niezależnego portu na Bałtyku. Liga Żeglugi Polskiej rozwinęła później w roku 1922-23 myśl o takim porcie i wielce się przychylna do jej urzeczywistnienia. Liga wychodziła przytem z założenia, że nieodzownym warunkiem jakiegokolwiek samodzielnej akcji na morzu jest posiadanie odpowiedniej podstawy do tej akcji, którą mógł być tylko własny port na Bałtyku.

Pod wpływem prac szeregu członków Ligi, polska idea morska, dotąd bardzo niejasna, zaczęła przyjmować kształty bardziej wyraźne i można powiedzieć, że przeważnie pod jej wpływem zostały określone pierwsze wytyczne polskiej polityki morskiej.

29 kwietnia 1923 r. miał miejsce następny akt historyczny. W tym dniu Prezydent St. Wojciechowski odwiedził Gdynię i dokonał rewii naszej młodej floty, przyczem po raz pierwszy, po kilkunastu dniach przerwy na kanonierce „Komentant Piłsudski”, został podniesiony nad wodami Bałtyku Sztandar Głowy Państwa Polskiego.

Prezydent St. Wojciechowski wygłosił przytem w Gdyni programową mowę, w której oświadczył, że „z tego wybrzeża musimy sobie zrobić przestronną bramę dla wolnego komunikowania się z całym światem i dać tej bramie opiekę zbrojnego ramienia”, zaznaczając przytem, że „Polska musi się oprzeć o morze, że ziemia Pomorska nie może być oddawana w zastaw nikomu”. Nakoniec wszyscy obecni powtórzyli za Prezydentem ślubowanie: „Żaden wróg nie rozerwie związku Polski z tą ziemią i morzem”.

W roku 1923 została ostatecznie zdecydowana budowa portu w Gdyni, i w lipcu 1924 została podpisana umowa z przedsiębiorstwami w sprawie budowy tegoż portu. W początku roku 1925 ro-

boty w porcie naskutek zatargu przedsiębiorców z rządem zostały wstrzymane, lecz w czerwcu tegoż roku już je wznowiono.

W związku z budową portu zaczęła się rozbudowywać Gdynia, a niebawem w początku lata 1926 r. była osada otrzymała samorząd miejski.

W ciągu ostatnich lat wykazała duże postępy nasza flota wojenna, która wyszła z początkowego w znacznym stopniu chaotycznego stanu i stała się, w ramach swego budżetu, już poważną szkołą, która jest w stanie nam dać wysłannictwo personel dla przyszłych jednostek bojowych.

Gorzej było z flotą handlową. Prób jej stworzenia było kilka, lecz nie miały one powodzenia dla braku w kraju odpowiednich kapitałów, małe zaś zarobki żeglugi handlowej przy nader wysokim procencie nie mogły zachęcić kapitalistów (o ile o takich w Polsce wogóle można mówić).

Rząd premiera K. Bartla, a później Marszałka J. Piłsudskiego wykazał największe zainteresowanie praktycznymi sprawami morskimi. Jesienią roku 1926 Ministerstwo Kolei zamawia dwa statki pasażerskie dla przybrzeżnej żeglugi, a Ministerstwo Przemysłu i Handlu stara się o nabycie pewnej ilości statków handlowych, zaś dla nadania portowi w Gdyni większej sprężystości, Rząd tworzy w Gdyni specjalne starostwo morskie.

To są główne posunięcia Rządu w dziedzinie rzeczywistego wykorzystania dostępu do morza.

W wielu wypadkach możemy skonstatować dużo dobrych chęci, jednak słaba orientacja społeczeństwa we wszystkich sprawach morskich często stanowi przeszkodę ku przyjęciu określonych decyzji, nie mówiąc o tem, że sprawy, zdecydowane w innych krajach w ciągu kilku godzin, prowadzą u nas zwykle do nader rozwlekłych debatów; to się tłumaczy koniecznością ustalania przedewszystkiem ogólnych poglądów, co w gronie nie posiadających odpowiedniego życiowego doświadczenia i mniej więcej jednolitego przygotowania osób nie jest łatwem.

Z drugiej strony naszej polityki morskiej nie można uważać za ustaloną, aczkolwiek wszyscy przyznają, że wyniki pomyślne może dać tylko akcja systematyczna stale w określonym kierunku. Zresztą i w innych dziedzinach życia państwowego widzimy to samo, co zresztą

jest zrozumiałe w młodym państwie, którego życie jeszcze nie doszło do równo-
mało temu sprzyja.

Rzucając wzrok wstecz, możemy po-
wiedzieć, że w ciągu kilku ostatnich lat
zwracano nieco uwagi na nasze sprawy
morskie, jednak pozostajemy dotąd do-
pieru w przededniu akcji bardziej czyn-
nej, odpowiadającej szeroko ujętym inte-
resom kraju. Bałtyk, często nazywany
„naszym“, dotąd takim nie jest i będzie-
my musieli zrobić jeszcze wiele usiłowań
i przezwyciężyć wiele trudności, aby sta-
nąć mocną stopą na brzegach tego mo-
rza.

Gdy ta akcja zostanie rozpoczęta, po-
wstaną realne interesy, co znowu wysu-
nie szereg nowych zadań i zagadnień.
Ten okres będzie trudny, gdyż przejdzie
sporo czasu do chwili, kiedy sprawy
morskie zostaną zespolone z całym kra-
jem i znajdą swe miejsce w ogólnej go-
spodarce państwa, przyczem w miarę
zwiększania się naszej działalności w
kierunku morza, będzie się zwiększało

przeciwdziałanie jej ze strony tych, dla
których samodzielny gospodarczy rozwój
Polski jest uważany za nieodpowiadają-
cy ich interesom. Miejscem tego przeciw-
działania będzie nie tylko Bałtyk i jego
wybrzeże, lecz prawdopodobnie i odda-
lone kresy. Zostaną wykorzystane wszys-
tkie omyłki i przeoczenia, będą porusz-
one wszystkie sprężyny, aby odwrócić
uwagę Polski w inną stronę, skierować
ją na niewłaściwe drogi, w tym jedynym
celu, aby ją osłabić i odciąć od morza.

A wiemy dobrze, jakie skutki miało
powstanie takiej sytuacji w uprzednich
okresach istnienia naszego Państwa.

Ze wszystkiego, co mówiliśmy wyżej,
wynika, że walka o Bałtyk trwa nadal.
Widzieliśmy w ubiegłych wiekach, że wy-
niki tej walki miały wpływ decydujący
na losy państwa polskiego. Tak będzie
i teraz.

Ofensywa idzie od naszych sąsiadów,
którym chodzi o zniszczenie Polski w
mniej lub więcej oddalonej przyszłości.
Cały atak odbywa się w kierunku nie-

wątpliwie etnograficznie polskiego Po-
morza, gdyż jest jasnym, że Polska, bę-
dąc odcięta od morza, nie utrzyma ani
Śląska, ani innych dzielnic, stanowiących
podstawę jej przemysłu. Odpadnięcie ich
będzie tylko kwestją czasu. Polsce zaś
chodzi tylko o utrzymanie swego obec-
nego stanu posiadania, zabezpieczającego
jej normalny rozwój.

Jednak dotąd obrona Polski wydaje się
słabą, co zaś dotyczy obrony morskiej,
nie widzimy dotąd stanowczych posunięć,
któreby usunęły nasze obawy o ten naj-
ważniejszy z frontów.

Przyznając, że nasza sytuacja nie jest
bynajmniej łatwa, nie mamy powodów bać
się tej nieuniknionej walki. Czuliśmy się
silniej, gdyby Polacy byli wychowywani
w zasadach morskich, w zasadzie, że trze-
ba walczyć, nawet, gdy sytuacja wydaje
się beznadziejną, i że nie zwycięża tylko
ten, kto nie próbuje, i że trzeba umieć
nie znajdować przeszkód.

JULJAN RUMMEL

PORTY NA BAŁTYKU I ZNACZENIE ICH DLA CZECHOSŁOWACJI

*Od redakcji: Z radością notujemy fak-
ty zainteresowania się naszymi portami,
a zwłaszcza powstającym portem w Gdyni,
wybitnych przedstawicieli bratniego na-
rodu Czesko-Słowackiego.*

*Już niejednokrotnie wypowiedziano zda-
nie, że wolny dostęp do Polski przez wła-
sny port do Bałtyku jest sprawą nie tyl-
ko Polski, lecz całej zachodniej Słowiań-
szczyzny. Tak jest w rzeczywistości i na-
szem dążeniem winno być ześrodkowanie
w Gdyni tych nacji, które nas łączą z bra-
tami narodami, aby te narody, o wspóln-
nym pochodzeniu i kulturze, stanowiły wz-
ajemnie się popierającą silną rodzinę, hoł-
dującą hasłu: „w jedności siła“.*

*Dlatego też uważamy za nadzwyczaj
cenne mvsli, wypowiedziane o naszych por-
tach w Czecho-Słowacji i z przyjemnością
dajemy głos D-rowsi Wacławowi Partłowi.*

Przemysłowo - handlowy świat Czecho-
słowacji w początkach r. b. został zasko-
czony tem, że Gdańsk stał się konkuren-
cyjnym portem dla przewozu rudy przez
Szczecin, bądźto liniami kolejowymi,
bądźto Odrą przy przeladunku ich
w Kozli.

Jakkolwiek fakt ten był wywołany
spadkiem waluty polskiej, należy jednak
stwierdzić, że Szczecin, wbrew okreso-
wi przedwojennemu, począł liczyć się z
konkurencją portów polskich.

W dobie przedwojennej tereny współ-
czesnej Polski dla Gdańska były terenami
zagranicznymi tem więcej, że rosyjska
polityka w sferze dróg żelaznych miała
swe specjalne cele, a sąsiadujące z im-
perjum rosyjskiem tereny Austrii korzy-
stały z Gdańska tylko w wyjątkowych
okolicznościach.

Przeciwnie w chwili obecnej Gdańsk
stał się naturalnym portem nie tylko dla
obszarów polskich, ale przy właściwym
układzie linii i przewozów kolejowych i
dla sąsiednich ziem Rumunii i Czecho-
słowacji.

Statystyka teraźniejszego obrotu towa-
rowego w porcie gdańskim wyraźnie
wydatnia, jak wzrósł ten obrót przy no-
wym stanie rzeczy.

Gdańsk jest naturalnym portem tere-
nów Polski i, mamy wrażenie, w ostat-
nim czasie uświadamia sobie znaczenie
gospodarczej współpracy z Polską.

Niewątpliwie i nadal we własnym in-

teresie będzie pragnął pozostać portem
dla terenów polskich.

Zrozumiałe jest również dążenie Pol-
ski do rozbudowy portu w Gdyni na
swem własnym terytorium państwowem,
celem wykorzystania go narazie dla wy-
wozu węgla i importu rudy, dla których
to surowców Gdańsk, jako port o nieco
odmiennej tradycji, nie posiada w dosta-
tecznej mierze przygotowanych urządzeń.

Ruda żelazna i węgiel są w swoim
ogromie niewątpliwie nowym surowcem
na wybrzeżu polskim i właśnie strona
praktyczna wskazuje na przystosowanie
portu Gdynińskiego w początkowym okre-
sie jego rozwoju do przeladunku tych su-
rowców.

W sferze przewozu drzewa, towarów
kolonialnych i innych wyrobów przy kon-
kurowaniu z Gdańskiem miałaby Gdynia
pewne trudności narazie w braku spe-
cjalnych urządzeń i w ten sposób porty
te wzajemnie się dopełniają obecnie.

Konjunktura węglowa, spowodowana
bezrobociem angielskiem, przyczyniła się
do powtórzenia stanu rzeczy, jaki miał
miejsce ongi, gdy węgiel górnośląski
szedł masowo Odrą ku Berlinowi i Szcze-
cinowi.

Wagony, dowożące do portów polskich
węgiel ze Śląska, znalazłyby ładunek po-
wrotny w postaci rudy, która jest dostar-
czana do fabryk górnośląskich i czecho-
słowackich.

Skoro do niewysokich taryf kolejowych
polskich dołączył się i mały spadek wa-
luty, okazała się nagle w początku kwiet-
nia r. b. między przewozem via Szczecin
a via Gdańsk przy dostarczeniu rudy do
hut w Witkowicach różnica aż 3,80 ma-
rek niem. na korzyść Gdańska, co stało
się powodem dowozu szwedzkiej rudy
przez polski port do Czechosłowacji.

Przy oszczędnych całkowitych kosztach
dowozu za tonę rudy ze Szczecina aż do
Bohumina (Oderberg), wynoszących mk.
niem. 8,9175 — owe mk. niem. 3,80 sta-
nowiły wiele, a okoliczność, że dopiero
tak znaczna różnica wywołała ochronną
taryfę przy dowozie Odrą i niemieckie-
mi kolejami przez Szczecin, jest dowo-
dem, że Niemcy nie doceniali dotąd kon-
kurencyjnego znaczenia portów polskich.

Przewóz przez Szczecin ułatwiono je-
dynie przez obniżenie taryfy o 2 mk.
niem., pozostawiając nadal przewóz

via Gdańsk o 1,80 mk. n. tańszym. Niem-
cy sądzili, że urządzenia portowe w
Szczecinie, stosunki handlowe i tradycja
przewozu będzie ekwiwalentem.

Jakkolwiek można stwierdzić, że więk-
szość czechosłowackiego handlu zamor-
skiego nie grawituje ku Gdańskowi i tyl-
ko przy sprzyjających okolicznościach
będzie ku niemu grawitować, przytocz-
ny przykład wskazuje, że istnieją pewne
rodzaje towaru, które mogłyby być do-
starzone do Czechosłowacji, jako ład-
unek powrotny, względnie z Czechosłow-
acji wywożony.

Do tego ze względu na Czechosłowację
mogłyby się przyczynić następujące czyn-
niki:

1) Polskie linie kolejowe.
Ujęta we właściwe formy polska polity-
ka taryf kolejowych mogłaby stworzyć
podstawę dla przewozu, zwłaszcza do-
wozu rudy i wywozu z Czecho-
słowacji drzewa.

Ziemie wschodnie Czechosłowacji przy
tego rodzaju polityce mogłyby w swym
handlu zamorskim w znacznym stopniu
opierać się o Gdańsk i Gdynię.

Należy również zwrócić uwagę i na
konkurencję Niemiec, ale wschodnia Cze-
chosłowacja powodowałaby się jeszcze
całym szeregiem względów, które jedy-
nie przy wielkich ofiarach pieniężnych,
ze strony Niemiec, mogłyby stracić swe
znaczenie.

Sprawę w tej mierze możnaby było
znacznie posunąć naprzód, gdyby w ra-
mach opracowywanej taryfy czechosłow-
acko-polskiej była wprowadzona jakaś
taryfa portowa, odnosząca się do portów
polskich i analogiczna do czechosłowac-
kich taryf portowych.

2) Dla przewozu przez polskie porty
towarów czechosłowackich jest nader
ważne wybudowanie stałego po-
łączenia i wogóle z dolność prze-
ładunkowa tych portów.

Skoro zważymy, że w Szczecinie np.
przeładunek 1-ej tony kosztuje zaledwie
mk. n. 0,1675, nie możemy się spodzie-
wać, by Gdynia wraz z niskimi swemi
kosztami portowymi mogła to załatwiać
po tej cenie.

Bez sprawnych urządzeń przeładunko-
wych i składów, bez dogodnych połączeń
i całego miejscowego handlu nie zyska-
ją polskie porty w handlu czechosłowac-

kim tego, coby im przypadło przy innym obrocie rzeczy.

3) Wielkie znaczenie mogłaby mieć również i Wisła. Wiemy, że do spławu się ona nadaje, i że za czasów dawnej Austrii dążono do przyłączenia jej do systemu śródlądowych wodnych dróg Łaba—Odra—Dunaj.

W górnym i średnim swym biegu Wisła wymaga znacznych prac, aby mogła przenosić choćby 600-tonowe łodzie, które uważane są obecnie jako minimum przy konkurencji z drogami żelaznymi.

Dzielny czyn budowniczy łodzi An-

CZECHOSŁOWACJA A GDYNIA

W prasie czeskiej coraz częściej ukazują się artykuły, omawiające naszą politykę morską, i specjalne broszury („Prístup slovanu k mori” — dr. Mildnera”).

Ub. r. odwiedziło dwudziestu kilku dziennikarzy czechosłowackich port gdyński. Bardzo charakterystycznym jest przemówienie (które podaje „Gazeta Kaszubska” Nr. 119) dyrektora agencji „Central European Press” w Pradze, przedstawiciela redakcji dziennika „Prager Presse” (wydawanego w języku niemieckim dla informowania Europy centralnej o stosunkach czeskich), wicepre-

drzeja Sapoka, który stał się zapoczątkowaniem spławu węgla na Przemysły z Zagłębia Dąbrowskiego, niewątpliwie doda bodźca do regulacji górnej Wisły, która nie tylko mogłaby dawać znaczne korzyści Polsce, ale być niezmiernie ważnym łącznikiem portów polskich z Czechosłowacją zwłaszcza, gdyby między obydwoma państwami powstało porozumienie odnośnie przyłączenia Wisły do stopniowo rozbudowywanego kanałowego systemu rzek czechosłowackich.

Zapoczątkowana niedawno sprawa przedłużenia spławności Odry z Kozli aż na terytorjum Czechosłowacji winnaby

zesa komitetu Małej Ententy Prasowej, p. Venceslava Svihovskiego.

Powiedział on wyraźnie: „Sprawa portu gdyńskiego obchodzi nas Czechosłowaków niemniej od was. Mamy wprawdzie przez Bratisław (nad Dunajem) połączenie z morzem Czarnym, przez Jugosławję, z którą nas łączy ściśle stosunki, dostęp do morza Adriatyckiego, — ale, zdaniem moim, naturalny nasz dostęp do morza — to Gdynia. Tu skierować się winna cała uwaga czynników, powołanych do kierowania opinią publiczną. Gdynią zainteresować się winien kapitał czechosłowacki i wielki przemysł nasz, który w Czechach samych ma zbyt małe pole zbytu, gdyż był on tworzony dla szerszych terenów całych ongi Austro-Węgier.

zwrócić uwagę bacniejszą na przyłączenie Wisły.

Reasumując powyższe, stwierdzamy, że jakkolwiek dla większości handlu czechosłowackiego są dogodnie inne drogi, właściwie prowadzona polityka mogłaby wytworzyć warunki, sprzyjające dla kierowania niektórych czechosłowackich ładunków na porty polskie, zwłaszcza gdyby wytrawni politycy obydwu państw świadomie to popierali.

A już wydaje się zupełnie prawdopodobnym, że popieranie tego mogłoby mieć dla obydwu państw dodatnie następstwa gospodarcze i polityczne.

Z tego punktu widzenia nienaruszalność granic Pomorza — mówił prezes wycieczki, senator Jerzy Piel, prezes Syndykatu Czesko-słowackich Nowinarzy, redaktor dziennika Czeskie Słowo, jest dla nas sprawą niemniej ważną, jak dla was, Polaków. Zdajemy sobie sprawę z tego, że, jeżeli wy zginiemy, to i my zginiemy, że, co wam szkodzi i z naszą szkodą jest połączone.

Wszyscy nieledwie przedstawiciele prasy czeskiej i słowackiej oświadczyli nam, że będą stale myśl tę propagowali w dziennikach całej Czechosłowacji, co po stworzeniu w Warszawie porozumienia prasowego polsko - czechosłowackiego będzie rzeczą bardzo ułatwioną.

K. BAGIŃSKI:

MORSKA POLITYKA POLSKI

Od Redakcji: Staje obecnie przed polską racją stanu zagadnienie wiekiewagi wykorzystania w całej pełni odzyskanego w 1920 r. dostępu do morza. Minęły bowiem bezpowrotnie sześć lat watpliwości, zmagania wewnętrznych w ciężkim okresie inflacji i trudności finansowych, a w tym nadzwyczaj ciężkim okresie porządkowania wewnętrznych trudności w Polsce życie gospodarcze z coraz większą siłą parło wymianę handlową na drogi morskie ku Bałtykowi, zadając kłam agitacji niemieckiej, głoszącej, że Polsce dostęp do morza jest niepotrzebny. Szerzone bowiem przez Niemców poglądy miały całemu światu udowodnić, że życie gospodarcze Polski nie potrzebuje samodzielnego handlu zamorskiego, że Polska wzianiam do uzyskania dostępu do morza przez W. M. Gdańsk mogłaby korzystać z powodzeniem z doskonale funkcjonujących portów niemieckich, które wszystkie potrzeby Polski mogłyby obsłużyć.

To też za dużą zasługę Zw. Obrony Kresów Zachodnich należy uważać urządzenie w d. 17 b. m. odczytu, wygłoszonego przez badacza naszych praw do morza inżyniera Henryka Bagińskiego p. t. „Gospodarcze podstawy zamorskiego handlu Polski”

Samo życie zadało kłam twierdzeniom niemieckim. Rozwój gospodarczy Polski coraz bardziej wymaga wymiany towarowej morzem. Wywóz z Polski produktów rolniczych, leśnych, węgla kamiennego, a przywóz towarów kolonialnych, tytoniu, surowców włóknistych, rudy żelaznej jest ściśle uzależniony od dróg morskich. Wymiana towarowa przez nasze porty w Gdańsku i Gdyni przybiera coraz większe rozmiary. Wzrost wywozu i przywozu głównych artykułów morzem w stosunku do ogólnego wywozu i przywozu towarów z Polski wynosił: wywóz produktów rolniczych osiągnął 75% a w

tem zbóż chlebowych 44,5%, cukru 61%, drzewa 50,5%, węgla kamiennego, którego wywóz morzem rozpoczął się w połowie 1925 r. wyniósł za drugie półrocze 1925 r. 28,6%, a za pierwsze półrocze 1926 r. już 43%, i wywóz produktów naftowych 13,7%; natomiast przywóz rudy żelaznej 21,3%, bawełny, wełny i juty — 25,5%, nawozów sztucznych i naturalnych 62,2%, przywóz śledzi — 94%, artykułów kolonialnych, jak kawy, kakao, czekolady i herbaty 50%, przywóz tytoniu 86,2%. Pomimo zatem przeszkód politycznych, które Polska posiada w W. M. Gdańsku, rozwój obrotu towarowego morzem stale wzrasta. To też obrót tylko przez port w Gdańsku w wywozie osiągnął w r. 1923 — 20,9%, w r. 1924 — 38,8%, w r. 1925 — 37,4%, a już w pierwszym półroczu 1926 roku 65,1% ogólnego wywozu z Polski po odjęciu wywozu węgla, którego wywóz morzem rozpoczął się dopiero w połowie 1925 roku. W przywozie przez port Gdański obroty towarowe wynoszą w r. 1923 — 20,5%, w r. 1924 — 30,6%, w r. 1925 — 20,2% a w pierwszym półroczu 1926 r. — 26,6% ogólnego przywozu towarów do Polski.

Na fakt ten zamało zwraca uwagi opinia publiczna, że staliśmy się krajem morskim. Zapytać należy, czy to przypadek i czy rzeczywiście istnieją trwale podstawy zamorskiego handlu Polski. W tym celu p. inż. Henryk Bagiński zadał sobie wielki trud zestawienia obrotów towarowych, począwszy od 1920 roku do pierwszego półrocza 1926 r. włącznie sumując w trzy grupy obroty towarowe do wszystkich krajów. Obroty towarowe pierwszej grupy z krajami pozaeuropejskimi w wywozie wynoszą około 0,5% w tonażu i 2% w wartości, natomiast przywóz z tych krajów zamorskich stale wzrasta i w tonażu wynosił w r.

1924 — 14,1%, w r. 1925 — 14,2%, w I półroczu 1926 — 16,3%, a wartość przywozu jeszcze bardziej wzrastała, wynosząc w r. 1924 — 18,4%, w r. 1925 — 24,7% i w I półroczu 1926 r. — 28,9%. W drugiej grupie krajów, leżących nad morzem Bałtyckim, Północnym oraz nad Atlantykiem w Europie, wywóz w tonażu wynosił np. w r. 1924 — 68,3%, w r. 1925 — 59,7% i w I półroczu 1926 r. — 61,2%, w wartości zaś wywóz wynosił w r. 1924 — 70,6%, w r. 1925 — 65,9%, w I półroczu 1926 r. — 67,3%, przywóz zaś w tonażu wynosił średnio 69% w wartości 50%. Do trzeciej grupy krajów, leżących w Europie na południe od Polski, wywóz w tonażu wynosił np. w r. 1924 — 31,5%, w r. 1925 — 39,9%, w I półroczu 1926 — 38,3% w wartości za 1924 — 27,2%, w r. 1925 — 32,3%, w I półroczu 1926 — 30,8%, przywóz w tonażu w r. 1924 i 25 — 16,2%, w I półroczu 1926 — 14,9% w wartości zaś przywozu w r. 1924 — 27,2%, w r. 1925 — 25,8% i w I półroczu 1926 — 22,8%.

Z tego widzimy że do krajów zamorskich obrót towarowy Polski wynosi w wywozie średnio 70%, zaś w przywozie 85%, gdy tymczasem do krajów, leżących w Europie na południe od Polski, wywóz wynosi średnio 30%, a przywóz 15%.

Dotychczas nikt na to nie zwrócił uwagi, że wymiana towarowa Polski z chwilą odzyskania dostępu do morza posiada rozpęd tak wielki do handlu zamorskiego i tylko przedwojennym utartym gościńcom handlowym przez zaborców należy tłumaczyć fakt, że znaczna dotychczasowa część obrotów odbywała się z Niemcami, którzy narzucili się Polsce jako pośrednicy w dostawie takich artykułów, jak towary kolonialne, surowce włókiennicze, rudy żelaznej ze Szwecji i innych artykułów, produkowanych w innych krajach.

Jeżeli zatem Polska używała dotychczas tego kosztownego pośrednictwa portów niemieckich Hamburga, Bremy i Szczecina, to tylko dlatego, że rząd polski nie zdobył się dotychczas na zdecydowaną politykę morską, a społeczeństwo nasze nie było uświadomione o znaczeniu drogi morskiej dla naszych obrotów handlowych i stąd płynących korzyści gospodarczych, a co zatem idzie i politycznych.

Obecnie jednak, gdy budujemy własny port w Gdyni, a inne porty rzeczne na Wiśle, jak Toruń, Bydgoszcz i Tczew, zaczynają odgrywać coraz większą rolę w wymianie towarów morzem, czas jest ustalić wytyczne morskiej polityki Polski.

Ażeby była ona realną i przyniosła stałe korzyści całemu naszemu życiu gospodarczemu, inż. Bagiński ustala trzy zasadnicze wytyczne a mianowicie: realizacja przez rząd polski dostępu do obcych mórz, rozbudowa marynarki handlowej i postawienie na najwyższym stopniu używalności własnego portu w Gdyni.

Pierwszy postulat decyduje o tem, czy własne porty będą miały dostateczną ilość ładunków, bo o ile rząd polski prowadzić będzie politykę taryfową korzystną dla własnych portów, to oczywiście porty niemieckie będą zadrogie dla kupca, zmuszając go do posilkowania się portem polskim. Również odpowiednia polityka rządu w zakresie taryf kolejowych może nam przyciągnąć na własny port ładunki tranzytowe np. rudy szwedzkiej, idącej dotychczas do Czechosłowacji (huta Witkowice) w ilości 600.000 t. rocznie przez port w Szczecinie. Również rząd polski powinien w każdym traktacie handlowym wstawiać klauzule, ułatwiające Polsce dostęp do obcych mórz przez wzajemną wymianę korzyści, np. za dostęp do polskiego portu mógłby żądać od

Czechosłowacji ułatwień tranzytowych do Jugostawii, Węgier, Austrii i Włoch na towary, które z tych lub innych przyczyn nie mogą pójść na Gdynię.

Nasza polityka emigracyjna ściśle się łączy również z zagadnieniem utrwalenia pewnych linii komunikacyjnych do krajów zamorskich, zmuszając Polskę do zdecydowanej polityki kolonialnej, gdyż pozostawienie 3 milionów ludności polskiej w Ameryce na wynarodowienie jest wynikiem niezdecydowanej polityki morskiej Polski. Czas najwyższy bowiem pomyśleć, wobec zakazów emigracyjnych Stanów Zjednoczonych, czy nie należałoby drogą traktatu ustalić kierunku naszej emigracji, np. do południowych Stanów Brazylii, do Parany, Santa Catharina oraz Rio Grande do Sul. Jeżeli towarzystwa okrętowe niemieckie robiły ogromne interesy na przewozie emigracji słowiańskiej, która odbywała się przed wojną głównie przez Hamburg i przyczyniły się do rozrostu marynarki handlowej niemieckiej, to czas już zdecydować się, że emigracji naszej zamorskiej nie możemy oddawać jako białych niewolników, a należy ująć ją w zdecydowaną politykę kolonialną, przynoszącą wraz z narodowcami i politycznemi doniosłe korzyści gospodarcze w wymianie towarów z krajami zaoceanicznymi. Posiadanie zatem własnego dostępu do morza dopiero zapewni Polsce dostęp do obcych portów przez zawieranie odpowiednich traktatów. Jest to atut tak cenny w ogólnej działalności gospodarczej i politycznej Polski, że tylko nasza młodzież państwowa i brak doświadczenia w tej dziedzinie nie pozwoliły wykorzystać go w całej pełni. Agitacja zatem niemiecka, dążąca do odebrania Polsce dostępu do morza, ma głównie na celu odcięcie Polski od możności dostępu do obcych mórz i skazanie całego życia gospodarczego, a co zatem idzie i politycznego, na wyłączne pośred-

nictwo niemieckie w stosunkach gospodarczych.

Za drugi postulat polityki morskiej inż. Bagiński uważa planową rozbudowę marynarki handlowej przez państwo, gdyż w warunkach powojennych inicjatywa prywatna może mieć silne oparcie tylko w zdecydowanej i planowej polityce morskiej, a i państwa inne łożą ogromne sumy na utrzymanie żeglugi morskiej w kierunkach dla polityki naszego państwa niezbędnych.

Trzeci postulat rozbudowy własnego portu obejmuje problem opanowania dolnej Wisły. Dotychczasowe zaniedbania i powolne tempo budowy portu w Gdyni szkodzi naszemu rozwojowi gospodarczemu, a ułatwia Niemcom zwalczanie dostępu do morza Polsce.

Jak budowa marynarki handlowej opłaca się sówicie ze względu na frachty, których ustalić dotychczas Polska nie mogła z powodu braku własnych okrętów, tak również najbardziej doskonale urządzenia techniczne portów w Gdyni i w części w Tczewie opłaca się sówicie w bardzo krótkim czasie. Rząd Polski zatem nie powinien żałować pieniędzy na naszą marynarkę handlową, a budowę portu w Gdyni należałoby przyspieszyć, bo to już ostatnia chwila na planową morską politykę Polski.

Liczne dane statystyczne i wykresy służyły inż. Bagińskiemu za środek do udowodnienia wygłoszonych poglądów na sprawę morską polityki Polski. W dyskusji zabierali głos: inż. Rummel, dyrektor Ligi Morskiej i Rzecznej, inż. Bąkowski, przew. Zarządu Centr. Zw. Obrony Kresów Zach., inż. Rudziński, przew. Warsz. Koła Zw. Obrony Kresów Zach., p. Rostkowski z Min. Przem. i Handlu, pp. Krasowski i Stopczyk z Gł. Urz. Stat. i inni. Dyskusja w całej rozciągłości poparła i uzupełniła wywody prelegenta.

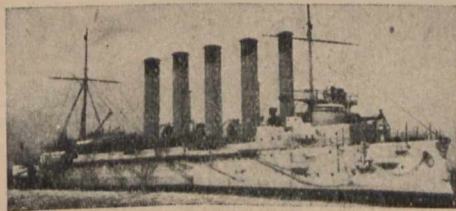
T. STECKI.

Z D Z I E N N I K A M A R Y N A R Z A

(CIĄG DALSZY)

Na piąty dzień podróży szczęśliwie zwinąłem do Hong-Kongu, nikogo literalnie nie spotkawszy po drodze. Stosownie do rozkazu, złożyłem wizytę admirałowi, oddając się pod jego rozkazy. W porcie z okrętów wojennych stał tylko jeden krążownik japoński „Kasuga”. Sztab admirała mieścił się na blokszyfie (okręt, unieruchomiony na kotwicach i przerebiony z żaglowego okrętu linowego). Pomieszczenie dla całego sztabu na tym blokszyfie było urządzone z komfortem.

Na trzeci dzień przybył z morza krążownik „Askold”. Otrzymałem rozkaz stanać obok niego, burta o burcie, i przeładować 1500 ton węgla. Wkrótce nadzszedł i „Zemczug”. Od niego przeładowa-



Krążownik rosyjski „Askold”.

łem 500 ton. Potem wylądowałem przeznaczoną dla nich amunicję na ląd. Otrzymałem rozkaz przyjęcia 10-cio-calowych pocisków, dla których zbudowano na statku gniazda, i udania się z resztą węgla do Wej-haj-Wej. Amunicja była przeznaczona dla angielskiego pancernika „Triumph”.

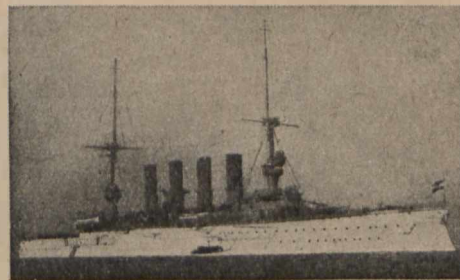
Na piąty dzień podróży wieczorem stanąłem na kotwicy na redzie Wej-haj-Wej. Momentalnie podeszły barki i marynarze rozpoczęli przeładunek pocisków na pancernik „Triumph”, który o północy opuścił port, udając się dla połączenia z eskadrą japońską dla bombardowania Kiao-Czao.

Wej-haj-Wej jest to wąska zatoka, stanowiąca właściwą redę, o tyle głęboką w swej pierwszej połowie, że mogą tam na kotwicy stać duże okręty. Przystani dla większych okrętów niema, wszystko odbywa się na redzie. Reda jest osłonięta od strony morza wysokim brzegiem. Po drugiej stronie redy leży chińska wioska Wej-haj-Wej, od której pochodzi nazwa portu. Znaczenia handlowego niema żadnego. Zrzadka nawiedzany był przez statek handlowy. Zato pod względem strategicznym posiada ogromne znaczenie dla

Anglii, dominując nad całą zatoką Peczylijską.

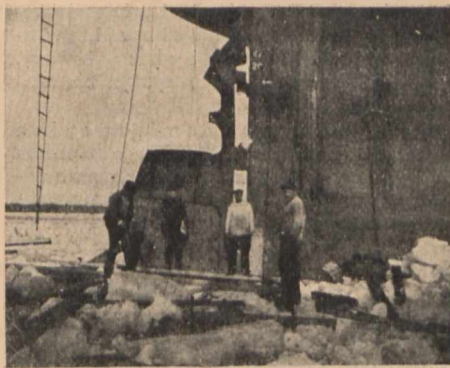
Po wylądowaniu węgla ruszyłem do Władywostoku, dokąd przybyłem na czwarty dzień. Zostałem z powrotem oddany zarządowi Floty Ochotniczej. Tak się zakończyła moja wyprawa wojenna.

1-go października wszedłem do suchego doku dla oczyszczenia i pomalowania podwodnej części kadłuba, przygotowując się stanać na linii Władywostok — Kobe — Jokohama — Vancouver.



Niemiecki krążownik pancerny „Scharnhorst”, zniszczony przez Anglików u wysp Falklandzkich.

20-go wyszedłem do Modzi celem wzięcia węgla na podróż. Przybyłem tam na trzeci dzień. Po załadunku 3000 ton węgla wyszedłem do Kobe. Z Modzi do Kobe pierwszy raz płynąłem tak zwanym Japońskim morzem Śródziemnym i uważam to przejście za jeden z ładniejszych widoków. Płynąłem przy pomocy pilota. Cały czas płynię się pośród gęsto rozsiadanych wysepek, pokrytych zielonością drzew iglastych. Przejścia pomiędzy wyspami są miejscami tak wąskie, że trzeba bardzo uważać przy wymijaniu się. W nocy przed przybyciem do Kobe miałem wypadek zderzenia się z łodzią rybacką, która była zajęta połowem ryb bez utrzymywania ustawowego ognia. Na krzyk z rozbitej łodzi rzucono koło ratunkowe z ogniem (koło ratunkowe jest połączone z puszką na lince; puszka zostaje napełniona substancją fosforan-wapnia, która się sama zapala jak tylko do wnętrza dostanie się woda. Przy wyrzuceniu ze specjalnego aparatu puszka zostaje przebita z dwóch stron; przez te otwory dostaje się woda. Ogień silny, jak bengalski, pali się w przeciągu 40-tu minut, wskazując w nocy miejsce koła tonącego i łodzi, wysłanej z okrętu na ratunek). Zatrzymano statek, spuszczone łódź z oficerem na czele i po kwadransie dostarczono na pokład mokrą wystraszoną



Uszkodzony podczas pływania w zimie ster „Kijowa”.

podróży. Port Kobe obszerny i głęboki może przyjąć największe kolosy morskie, posiada wspaniałe doki i warsztaty okrętowe, budujące drednauty dla floty japońskiej. Samo miasto niczem się nie różni od ogółu miast japońskich, oprócz dzielnicy europejskiej, ze względu na znaczenie handlowe portu. Dzielnica ta, sąsiadująca z portem, posiada sporo okazałych gmachów, mieszczących biura, hotele i magazyny. Okazałe hotele, zajęte przeważnie przez stałych mieszkańców, są prowadzone na modłę angielską, z taką kuchnią. Okolice miasta bardzo ładne, jak wogóle całej Japonii.

Po przyjęciu 1200 ton różnego ładunku dla Vancouver'u i Seattlu, popłynąłem do Yokohamy, dokąd przybyłem na drugi dzień ku wieczorowi. W drodze podziwiałem wspaniałe widoki Fuzsy-Jamy, wulkanu, którym się szczyli cała Japonia, umieszczając widoki tej góry, największej w Japonii, gdzie się tylko da.

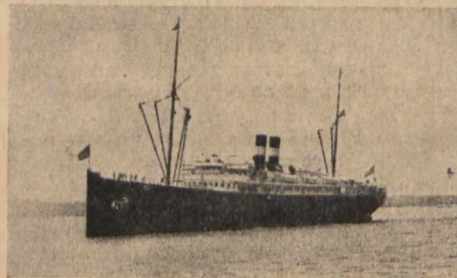
Yokohama, dzięki bliskości stolicy Tokio (pół godziny drogi koleją lub tramwajem), jest pierwszym miastem portowym pod względem ruchu towarowego i pasażerskiego. Ruch pomiędzy Yokohamą a Tokio trwa bez przerwy dzień i noc. Port rozległy, ze wszystkimi nowoczesnymi urządzeniami.

Na drugi dzień, po ukończeniu operacji ładunkowych, o 4-ej po południu wypłynąłem według rozkładu do Vancouver'u, kierując się ku wyspom Aleuckim, które przechodzi łuk wielkiego koła, najkrótsza droga do Vancouver'u (4300 mil morskich).

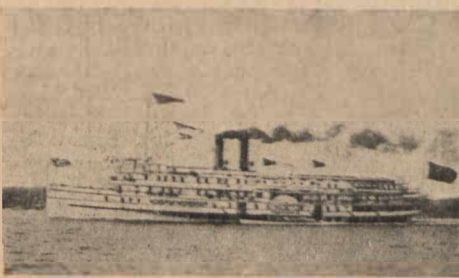
W dużych szerokościach najkrótszą drogą, pomiędzy dwoma punktami, dzięki sferoidalności ziemi, jest łuk wielkiego koła. Gdybyśmy na mapie morskiej przeprowadzili prostą linię pomiędzy Yokohamą a Vancouver'em, to, zmierzwiwszy ją, przekonaliśmy się, że odległość ta stanowi 4600 mil, a więc, kierując okręt po łuku wielkiego koła, wygrywamy 300

mil. W szerokościach większych ponad 50 stopni, dzięki spłaszczeniu ziemi u biegunów, różnica ta będzie jeszcze większa, natomiast w szerokościach do 30 stopni różnica będzie znikoma.

Po oddaleniu się od ładu pogoda coraz gorsza, wiatry zmienne z siłą sztormów o charakterze cyklonicznym. Dzięki lekkiemu załadunkowi i fali, maszyny pracują nierównomiernie, śruby ciągle wyskakują z wody, od czego okręt trzęsie się, jak w febrze. Po tygodniu tej burzliwej pogody pękł wał oporowy prawej maszyny. Odległość od Yokohamy 1400 mil. Zdecydowałem się powrócić do Yokohamy, przytrzymując się kursu na Hakodate, odległego od obecnego miejsca okrętu o 900 mil. Wieczorem wysłałem radio do zarządu we Władystoku tej treści: „Pękł prawy wał oporowy. Wracam Yokohama lub Hakodate zależnie od stanu okrętu i pogody”. O 10-ej tegoż wieczora otrzymałem odpowiedź: „O ile możliwe pożądanego, aby „Kijów” wrócił Yokohama. Proszę depešzować codziennie o miejscu statku”. Pogoda ohydna, każde rzucenie maszyny, spowodowane opadem wody ze śruby, denerwuje do najwyższego stopnia, zdaje się, że drugi wał nie wytrzyma i pęknie. Po 10-u dniach piekielnego tańca przybyłem do Yokohamy. Ładunek przeladowałem na statek „Tam-



Towaro-pasażerski statek eksploatowany przez T-wo Panamskich kolei żelaznych.



Statek utrzymujący komunikację pomiędzy Toronto i Montrealem (Kanada).

trójkę: Japończyka, jego żonę z bielmem na oku i chłopca. Cała ta trójka trzymała się resztek rozbitej łodzi. Osuszono ich i nakarmiono. Po przybyciu do Kobe i spisaniu protokołu o wypadku, prosiłem swego agenta o wypłacenie poszkodowanym 50-u yen, wobec utraty, chociaż z własnej winy, ostatniego mienia. Poszkodowani i kapitan portu bardzo mi za to dziękowali.

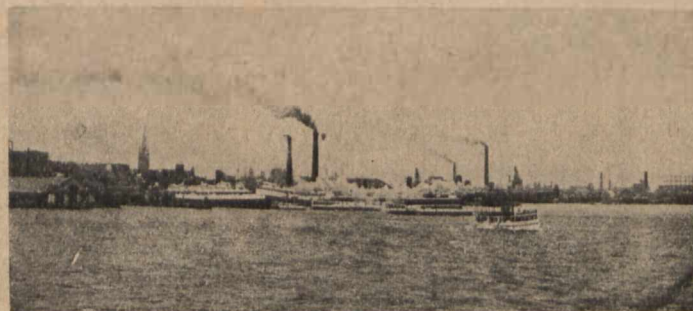
Kobe, drugi według wielkości port handlowy Japonii, jest połączony z Europą bezpośrednimi liniami pocztowo-pasażerskimi. Wszystkie większe statki, podtrzymujące komunikację Europy z Dalekim Wschodem, zachodzą do Kobe i Yokohamy, jako do krańcowych punktów

bow”, a sam stanąłem do remontu. Obawy co do drugiego wału nie były płonne, musiałem i lewy zamienić na nowy. Sourvevor (rzeczoznawca) Angielskiego Lloyd, zaproszony dla wydania opinii, orzekł: gdyby okręt szedł w swoją zwykłą podróż do Odessy, wał ten mógłby jeszcze służyć, ale przecinać Pacyfik w zimowe miesiące jest więcej, niż ryzykowne. „Kijów”, po 20-letniej służbie, był jeszcze w doskonałym stanie; naturalnie niektóre części trzeba zawsze zamieniać, bo metal też ma swój określony wiek służby.

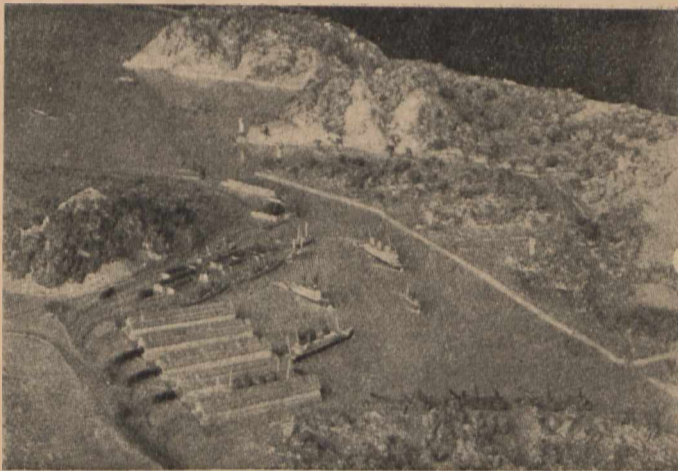
Cały miesiąc przestałem w Yokohamie. Nie mogę powiedzieć, aby czas bardzo mi się dłużył. Konsul rosyjski, p. Welm, i cała jego rodzina, okazali się przy bli-



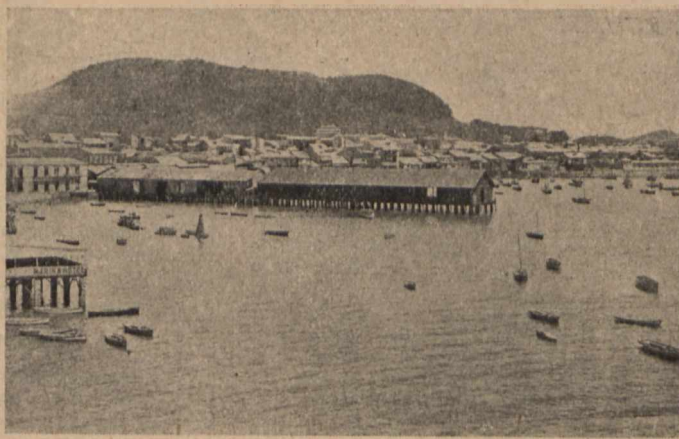
Yachty wychodzące z portu kanadyjskiego Toronto



Widok na port Toronto (Kanada).



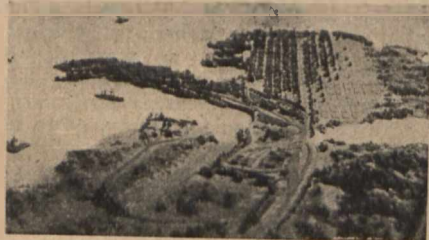
Węście do kanału Panamskiego od strony Pacyfiku.



Zatoka Panamska: na dalszym planie jest widoczna część miasta Panamy.

szem poznaniu bardzo sympatycznymi i gościnnymi. Bywałem u nich kilka razy na tydzień lub oni u mnie na statku. Po kilku dniach czułem się, jak u bliskich mi ludzi. Robiliśmy wspólne wycieczki za miasto i do stolicy.

Wszystko ma swój koniec. 22-go grudnia popłynąłem powtórnie do Kobe, a stamtąd przez Yokohamę do Vancouver'u i Seattl'u. Dobrze nie pamiętam, kto nazwał ocean Wielki Spokojnym; zdaje się, że hiszpański admirał Balbos widocznie nadużywał xeresu. Ja podczas swoich po-



Węście do kanału Panamskiego od strony Atlantyku

droży nieraz byłem w opalach, ale tak „podłego” przejścia, jak to, nie pamiętam. Literalnie, w ciągu 23-ch dni, nie było ani jednego, któryby, w pojęciu marynarza, można było nazwać znośnym; nadobitek tego już prawie u krańca podróży, bo na dwa dni przed cieśniną San-Juan-de-Fuca, trafiłem w huragan. „Kijów” wyszedł cało, ale jego kapitan przez miesiąc miał podwiązaną rękę i nie mógł się bez pomocy ubierać. Z kapitańskiego mostku schodziłem do kajuty, żeby coś gorącego przelknąć. Pokład, ciągle zalewany przez fale, zrobił się śliski, okręt tak raptownie przechylił się, że straciłem równowagę, upadłem i z szybkością, przynajmniej 15-u węzłów, poleciałem od jednej burty do drugiej, przy czym uderzyłem się o wentylator w obojczyk lewego ramienia. Z początku myślałem, że mam złamany, mógłbym również wylecieć za burtę. Płynąc ciągle na wschód, codziennie wyprzedzałem czas o kilkadziesiąt minut, przecinając południk 180 stopni długości wschod-

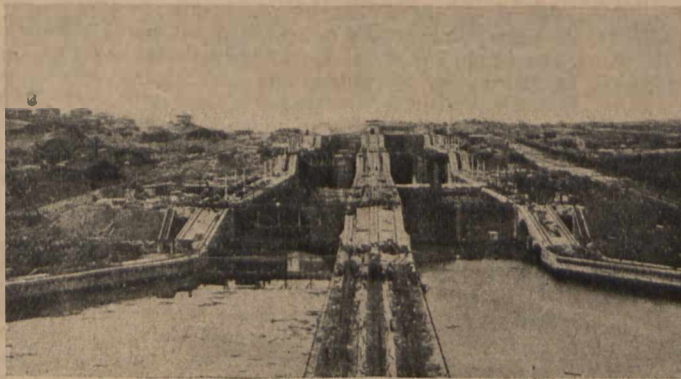
niej, okręt wszedł do 180 stopni długości zachodniej i takim sposobem dzień się powtórzył.

12-go stycznia 1915 roku wpływałem do cieśniny San-Juan-de-Fuca, przyjąłem pilota i pod jego kierunkiem sterowałem do Vancouver'u. Droga cieśniną San-Juan-de-Fuca, w drugiej swojej połowie na przestrzeni 50-u mil przypomina szkiery i fiordy, bardzo malownicza.

Wieczorem o 7-ej stanąłem na kotwicy u przystani Canadian-Pacific.

Miasto Vancouver leży na samej granicy Kanady i Stanów Zjednoczonych. Miasto niewielkie, lecz bardzo czyste i ładne, niektóre gmachy bardzo okazałe, lecz nic nie mające wspólnego z drapaczami nieba miast St. Zjednoczonych. Zaraz po przybyciu, zjawiała się cała zgraja reporterów. Na drugi dzień w miejscowej prasie figurowało moje nazwisko z komentarzami: że kapitan „Kijowa”, Polak, bardzo ciekawe rzeczy opowiadał o swojej ojczyźnie, kreśląc jej dawne granice na mapie. Sam kapitan więcej ma wygląd wojskowego, niż marynarza, widocznie moja podwiązana ręka była tego przyczyną. O Polse wiedzieli tylko tyle, że Paderewski jest big pianist i więcej literalnie nic. O ile mi czas pozwolił, starałem się ich poinformować, że oprócz p. Paderewskiego big pianista jest jeszcze cała Polska. Nie wiem, czy moje przemówienie odniosło jaki skutek i czy nie uznali mnie za zwykłego błagiera.

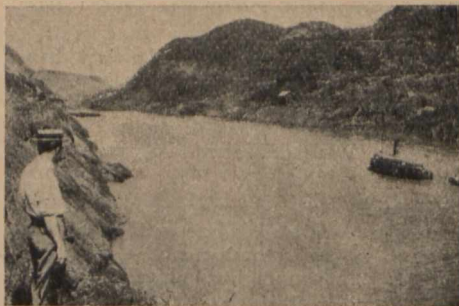
Po dwóch dniach postoju popłynąłem do Nanaimo na wyspie Vancouver, po węgiel, a stamtąd do Seattle, portu St. Zjednoczonych, odległego od Vancouver'u 110 mil na południe.



Śluzy w kanale Panamskim.

Seattle — typowe amerykańskie miasto z drapaczami nieba. Miasto liczy przeszło 500,000 mieszkańców. Ruch portowy znaczny, jest to drugi port na Pacyfiku, pierwsze miejsce zajmuje San-Francisco, skrócone po amerykańsku na Frisco. Otrzymałem depezę, aby po ukończeniu wyładowania, udać się do New-Yorku via kanał Panamski.

Przebieg Seattle — Panama 4000 mil zrobiłem w 17 dni. Pogoda cały ten czas



Kanał Panamski.

była cudowna; od wysokości San-Francisco zupełna cisza do samego kanału. Po drodze spotykałem ogromną ilość złowi, do których z nudów strzelałem z brauninga, nie robiąc im wielkiej szkody, bo podczas tego strzelania trafiłem tylko jednego, a i ten prawdopodobnie wrócił cały do swej siedziby na wyspy Galapagos.

Na 17-ty dzień w południe stanąłem na kotwicy u wejścia do kanału w oczekiwaniu władz sanitarnych i celnych. Ze strony oceanu Spokojnego, u wejścia do kanału, powstał nowy port Balboa, za mojej tam bytności był jeszcze w budowie. Wszystkie władze portowe zamieszkiwały w Panamie, stolicy Rzeczypospolitej tejże nazwy, odległej od budującego się portu Balboa 20 minut koleją.

Przy przybyciu władz portowych na okręt oznajmiono mi, że kanał, z powodu obwału u Culebry, będzie czynny dopiero za trzy dni.

(d. c. n.)

B A N D E R Y P O L S K I E

OBECNE BANDERY POLSKIE.

Bandera polska — jest to zwykła bandera narodowa, mająca biały pas górny, dolny zaś czerwony. Pośrodku pasa białego jest umieszczona tarcza z białym orłem w polu czerwonym. Wojenna bandera różni się od handlowej tylko tem, że ma wycięcie. To wycięcie jest charakterystyczne dla państw skandynawskich, a ostatnio przyjęła to wycięcie dla swej bandery wojennej i Rosja. Oprócz państw bałtyckich tego wycięcia nigdzie nie spotykamy.

Proporzec, którego nie nosi dotychczas żaden z okrętów polskich, jest flagą o barwach narodowych, w środku której jest umieszczony duży krzyż w formie krzyża walczyń. Połowa tego krzyża, umieszczona na górnym białym pasie, jest czerwona, druga zaś połowa na pasie czerwonym jest biała.

Pośrodku krzyża (w sercu) mamy rękę z mieczem, co przeszło do naszej obecnej marynarki ze starej floty polskiej.

Znak — długa flaga w formie wstążki jest biało-czerwony, przyczem na tej stronie znaku, którą jest podejmowany, mieści się mała podobizna (wzór) porpora.

Flagą kontradmirała jest bandera wojenna, mająca na czerwonym dolnym pasie pięcioramienną białą gwiazdę bliżej do strony, którą flaga jest podejmowana. Wiceadmiralska flaga ma dwie takie gwiazdy.

Szef kierownictwa marynarki wojennej ma flagę również, jak bandera, tylko z tą różnicą, że pod tarczą z orłem, na pasie dolnym czerwonym jest umieszczona kotwica.

Dowódca floty, w randze komandora ma proporzycyk z białym przedłużeniem.

Każda flaga admirałska ma swoje miejsce na statku. Na statku trzymasztowym flaga admirała floty (ta sama ranga, co generała broni) podejmowana jest na głównym maszcie (grot). Wiceadmiral podejmuje swoją flagę na przednim maszcie (fok), kontradmirał zaś na tylnym maszcie (bezań). Na statkach, posiadających dwa maszty, flagi kontr- i wiceadmirala podejmowane są na fokmaszcie, admirała na grot-maszcie. Minister spraw wojskowych, któremu u nas podlega marynarka wojenna, również posiada swoją flagę, podobną do poprzednio wyżej wskazanej flagi szefa Kierownictwa M. W. z tą różnicą, że zamiast kotwicy ma skrzyżowane kotwice i armatę.

W ten sposób łatwo można określić, kto jest starszym na eskadrze lub na rejdzie i w jakiej randze jest dowódca eskadry.

Pozostało nam jeszcze powiedzieć kilka słów o flagach śwónatowych.

STARE BANDERY POLSKIE.

O starych banderach polskich wiemy stosunkowo niewiele i znamy je przeważnie ze starych atlasów bander, przechowywanych w różnych muzeach.

Bodaj że najstarszym źródłem wiadomości o banderach polskich jest tablica bander XVI czy XVII wieku wydania holenderskiego, znajdująca się w Morskiem Muzeum w Luwrze w Paryżu.

Na tej tablicy znajdujemy cztery bandery z napisami holenderskimi:

Nr. 99 — Polska bandera królewska;

Nr. 100 — Polska bandera Heiligenu (Port przy ujściu rz. Świętej między Li-bawą a Połogą);

Nr. 102 — Polska bandera Gdańska;

Nr. 103 — Polska bandera Elbląga.

Polska bandera królewska ma białego orła na czerwonym polu.

Polska bandera Heiligenu (po polsku Świętomiejca) ma również białego orła na czerwonym polu — powtórzenie bandery kurlandzkiej.

Polska bandera Gdańska — była ta sama, co obecnie, t. j. dwa krzyże białe na czerwonym polu z koroną.

Polska bandera Elbląga — ma górny pas biały, dolny czerwony (t. j. identycznie ta sama, co obecna flaga narodowa polska), koło drzewca pośrodku bandery jest niewielki krzyż, połowa jego, znajdująca się na białym polu, jest czerwona, druga połowa, znajdująca się na polu czerwonym, jest biała.

Królewską banderę (biały orzeł na czerwonym polu) widzimy również na obrazie z XV wieku, znajdującym się w dworze Artusa w Gdańsku (Okręt Kociola).

W atlasie flag, wydanym w Norymberdze w 1718 roku, znajdujemy dwie polskie bandery: pierwszą — białego orła na czerwonym polu i drugą — rękę z mieczem. Pod pierwszą jest napisane: „Bandera narodowa Polska”, pod drugą: „Bandera Królewska Polska”. Co do kolorów tej ostatniej bandery trudno jest cokolwiek ustalić, gdyż w albumie barwy są wypłowiałe. Zapewne z tej racji niektórzy twierdzą, że na tej banderze była biała ręka na polu czerwonym, inni zaś, że ręka była czerwona na tle błękitnym.

Te dwa ostatnie rodzaje bander podaje i atlas, wydany w Augsburgu w 1790 r.

Z zestawienia tych danych wynikałoby, że w epoce kaprów używana była bandera z białym orłem, w epoce zaś floty królewskiej — ręka z mieczem.

W późniejszych atlasach widzimy trzeci rodzaj bandery, a mianowicie — na białym polu skośny niebieski t. zw. krzyż św. Andrzeja. W górnym zaś kwadracie koło drzewca jest umieszczony biały orzeł na czerwonym polu. Ta bandera figuruje na portugalskiej mapie XVIII wieku, którą znalazł w Kurytybie prof. Siemiradzki. Na tablicy francuskiej, która się znajdowała na latarni morskiej w Trieście, była pokazana tylko ta bandera, jako bandera polska wojenna i handlowa.

Na tablicy bander końca XVIII w. lub początku XIX w., znajdującej się w Muzeum Morskiem w Kronenborgu (Danja) w każdym razie tablica została wydana w czasie, lub po francuskiej rewolucji, gdyż bandera francuska jest już pokazana trójkolorowa (t. j. obecna), a nie biała królewska z liljami tak samo, jak w

rosyjskim atlasie początku XIX w. (Królestwo Kongresowe), widzimy również tylko tę banderę.

Była to zatem bandera czasów upadku Polski. Jest ona bardzo zbliżona do bandery wojennej rosyjskiej, wprowadzonej przez Piotra Wielkiego w początku wieku XVIII. Była ona biała ze skośnym krzyżem niebieskim św. Andrzeja i prawdopodobnie była skopijowana ze szkockiej, posiadającej na białym polu skośny krzyż czerwony. (Bardzo do tej bandery szkockiej, obecnie stanowiącej część składową flagi Wielkiej Brytanji, t. zw. Union Jack, jest zbliżona flaga dla wód wewnętrznych Yacht-Klubu Polski).

Analogja pomiędzy tą banderą polską a rosyjską wojenną, którą nazywali banderą św. Andrzeja, jest rażąca, gdyż rosyjska jest właściwie ta sama, co polska, tylko bez orła białego na czerwonym polu w górnym rogu bandery. Niestety, dla braku odpowiednich materiałów trudno jest określić, która z tych bander powstała wcześniej.

Można tylko nadmienić, że za czasów Piotra Wielkiego i później Polska floty już nie posiadała. Wypowiedziano nawet zdanie, że ta bandera jest banderą Królestwa Kongresowego, które faktycznie było częścią Imperjum Rosyjskiego. Jednak tak zapewne nie jest, gdyż tablice i atlasy, na których ta bandera widnieje, jak się nam wydaje, są wcześniejsze, z drugiej zaś strony wg. symboliki flag znak unji państw umieszcza się zawsze w górnym prostokącie bandery, gdzie na naszej banderze figuruje polski orzeł, który w żadnym razie nie może być uważany za symbol wspólnoty z Rosją.

Natomiast nie jest wykluczone, że Królestwo Kongresowe mogło zachować tę flagę dla swoich statków rządowych, które mogło posiadać na rzekach.

Między innymi na tablicy kopenhaskiej (fotograficzną odbitkę posiada Liga Morska i Rzeczna w Warszawie) również, jak i na holenderskiej z Luwru Paryskiego, figurują bandery miast, w tej liczbie i Gdańska. Przy tej sposobności musimy przypomnieć, że do XX wieku miasta portowe — niezależnie od tego, do jakiego państwa te miasta należały — posiadały specjalne bandery. W związku z tem, okręty handlowe, należące do armatorów (przedsiębiorców żeglugowych) tych miast, nosiły banderę miasta. Jak widać z atlasu holenderskiego z Luwru, a także i z innych, przy oznaczeniu bandery wskazywano przynależność danego miasta do państwa, jak np. polska bandera Gdańska i t. p.

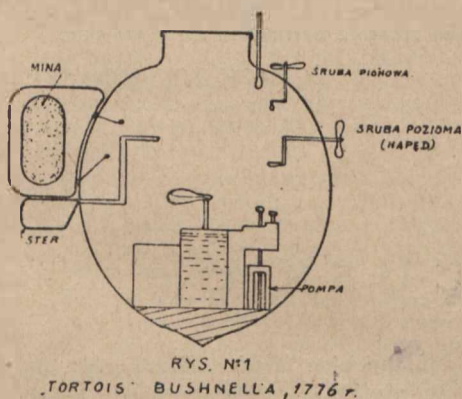
W ten sposób mogło się zdarzyć, że statki jednej narodowości, lecz pochodzące z różnych portów pływały pod różnymi banderami. Naprzykład kupcy warszawscy lub lwowscy mogli korzystać w końcu wieku XVIII z bandery z ukośnym błękitnym krzyżem, a jednocześnie statki polskiego Gdańska podejmowały swoją banderę — dwa krzyże białe uwięzione nadaną przez królów polskich koroną. Bandery oddzielnych miast powstały zapewne w okresie Hanzatyckiego związku, i znikły dopiero w XIX wieku, w ciągu którego zostały wprowadzone narodowe bandery handlowe.

MARYNARKA WOJENNA

(pod redakcją inż. Aleksandra Rylke)

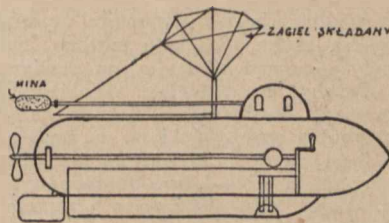
ŁODZIE PODWODNE

Próby pływania pod wodą są bardzo dawne. Ślady znajdujemy już w starożytnej Grecji. Zasadniczo, nie była to „żegluga podwodna” w dzisiejszym znaczeniu tego słowa, raczej próby zanurzenia się pod wodę i to na małe głębokości. Możliwości wykonywania jakichś ruchów w płaszczyźnie poziomej, t. j. w dzisiejszym sensie szybkości pod wodą, owe „pralodzie” prawie że nie posiadały. Problem łodzi podwodnych doby obecnej, jak wiadomo, należy do kwestyj bardzo zawitych. Obejmuje on wiele gałęzi wiedzy jak również przemysłu, organizacji, a szczególnie techniki, na co wszystko, starożytność nie mogła sobie pozwolić. Sytuacja taka dotrwała XVII stulecia. Kiedy to w roku 1624 Holender nazwiskiem Cornelius van Drebbel przepłynął Tamizę za czasów króla Jakóba II w łodzi podwodnej swego pomysłu. Następnie pojawia się wiele projektów, niezrealizowanych po większej części, a więc: Mersenna (1644), de San'a (1653), Borelli (1679), Ciminius'a (1685), Doligny (1688), Symon'a (1729), Dionis'a (1772) i innych. Jeden z nich, Anglik Day, w r. 1774 wynalazek swój urzeczywistnił, robiąc próby w Plymouth, jednak utonął, nie pozostawiając bliższych danych o swej łodzi. Rozpoczął on długą listę ofiar żeglugi podmorskiej. W czasie wojny Ameryki o niepodległość, w XVIII wieku, powstaje z pomysłu de Bushnell'a aparat godny uwagi w ówczesnej epoce czasu. Za oddane usługi Amerykanie zwali go „ojcem łodzi podwodnej”. Była to łódź podwodna „Tortois” (żółw) (rys. 1).



RYS. N° 1
„TORTOIS” BUSHNELLA, 1776 r.

Posiadała ona kształt owalny o średnicy 2,5 m, uzbrojona była w minę o wadze 70 kg, naładowaną prochem. Łódź poruszana była ręcznie. Pierwszy atak łodzi „Tortois” był wykonany w sierpniu 1776 r. przeciw fregacie angielskiej „Eagle” około Governor-Island niedaleko New-Yorku. Łodzią tą kierował sierżant Eyra Lie. Atak nie udał się. Dwie następne próby miały miejsce koło Hudson-River, lecz również bez rezultatu. W roku 1780 Beaugenet i Valmer, a następnie w 1796 r. Castera próbowali iść w ślady Bushnell'a, lecz z podobnym skutkiem. Dopiero Amerykanin Fulton zbudował łódź podwodną „Nautilus” (rys. 2), którą w 1796 roku przedstawił



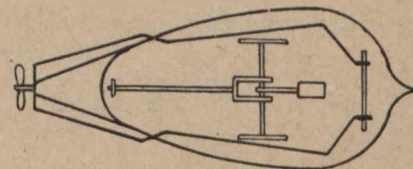
RYS. N° 2
„NAUTILUS” FULTONA 1800 r.

władzom francuskim. Ówczesny minister marynarki Pléville-Lépelley odniósł się nieprzychylnie do projektu Fultona. Dopiero w 1798 roku, gdy kierownictwo naczelne objął admirał Bruix, Fulton powrócił do znaczenia, jednak samo tylko orzeczenie komisji jeszcze projektu nie urzeczywistniło. Druga komisja, zwołana w dwa lata później, a w której skład wchodziłi Laplace, Monge i Volney (już za czasów gdy Bonaparte był Pierwszym Konsulem), wprowadziła projekt w czyn. Fulton otrzymał obywatelstwo francuskie a zarazem potrzebne środki na wybudowanie łodzi i przeprowadzenie prób. Łódź ta o długości 6,5 m. i średnicy 2 m. zbudowana została w Paryżu w fabryce braci Perrier. Szybkość nadwodna 3 do 4 mil morskich (1 m. m. = 1852 m.) — podwodna 1 do 2 m. m. Próby przeprowadzano na Sekwanie koło Havru. Zatonęła ona koło d'Isigny w czasie podróży do Cherbourg'a. Następnie powstały projekty nie wykonane: Hodgman'a, braci Coessin, de Montgery, doktora Payerne, Villeroi. W tym czasie mamy znów nowe ofiary podwodnego pływania, jak: Francuz dr. Petit (1834), Hiszpan Cervá (1835) i Amerykanin Phillips (1851). W roku 1850 została zbudowana z Kilonji łódź podwodna przez Bawarczyka, oficera artylerji Bauera zwana „Brandtaucher” o pojemności 40 ton (rys. 3). Przy zanurzeniu w wodę stosował on t. zw. ciężar ruchomy. Po nieudanej próbie 1 lutego 1851 r. w Kilonji musiał on opuścić ojczyznę. Wzorując się na Bauerze dwaj konstruktorzy angielscy Palmerston i Scott-Russel zbudowali łódź, lecz również bez powodzenia. Po opuszczeniu Niemiec Bauer zaproponował swoją łódź Rosji w czasie prowadzenia przez nią wojny Krymskiej. Propozycja została przyjęta i łódź nazwana „Djabeł Morski”, zbudowana została w stoczni Leuchternberg. Kadłub tej łodzi obliczony był na ciśnienie 5-ciu atmosfer, t. j. zanurzenie 50 m. Grubość blach kadłuba 15 mm. Balasty wodne o pojemności 22,5 ton. Ołów bezpieczeństwa 45 ton. Uzbrojona była w minę o wadze 500 kg. Bauer wykonał na niej 134 zanurzenia. W r. 1858 powrócił do Niemiec, gdzie umarł w biedzie, zupełnie zapomniany, w 1875 r.

W r. 1860 powstała łódź podwodna francuska pomysłu komandora Bourgois i inżyniera morskiego Ch. Brun nazwana „Le Plongeur”, rys. 4, zbudowana w Rochefort w kwietniu 1863 r. o pojemności 420 ton. Stosowany był na tej łodzi napęd mechaniczny dla napędu śrub (motor poruszany sprężonym powie-

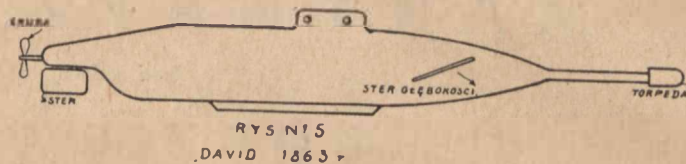
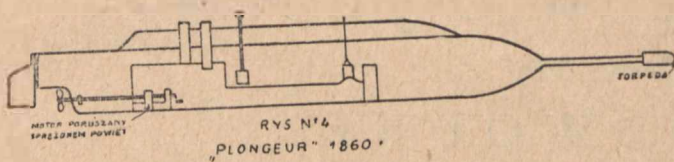
trzem), jak również podział na przedziały wodoszczelne. (Model znajduje się w muzeum Louvre w Paryżu). Łódź ta była już więcej zbliżona do nowoczesnych. W czasie wojny amerykańskiej 1862 — 1864 powstaje łódź podwodna „David” według planów Hunley'a, Mac-Clintock'a i Watson'a (rys. 5).

Została ona zbudowana w Charleston. W r. 1877 zbudował pierwszą łódź podwodną o napędzie elektrycznym (motor akumulatory) Polak inż. Drzewiecki, dzisiaj już starszek, mieszkający obecnie w Paryżu. Zastosował on również t. zw. rurę optyczną (dzisiejszy peryskop). W r. 1884 powstaje łódź podwodna pomysłu szwedzkiego inż. Nordenfelda zbudowana w stoczni w Sztokholmie, która posiadała maszynę parową o mocy 100 koni mech. Dwie takie łodzie zamówiła Turcja w 1887 r. (pojemność 160 ton, szybkość 11 m. m.). Następnie Nordenfeld sprzedał patent swój angielskiemu towarzystwu Vickers'a, które wybudowało dla Rosji łódź o pojemności 230 ton. W 1885 w Anglii budują łodzie Campbell i Ash, w r. 1886 Waddington, jednakże nie zostały one przyjęte przez marynarkę angielską. W tym samym czasie zbudował łódź podwodną o napędzie elektr. kapitan mar. hiszpańskiej Peral. W 1890 roku Gaubet buduje w Cherbourg'u łódź podwodną uzbrojoną po raz pierwszy w torpedy Whitehead'a, jednak nie zostaje ona przyjęta przez rząd francuski. W roku 1893 powstaje według planów Gustawa Zédé łódź podwodna „Gymnote” i według inż. Ramazotti łódź podwodna „Gustave-Zédé” na pamiątkę imienia sławnego inż. morskiego. Łódź ta mogła być już użyta do walki z okrętem nadwodnym w dzisiejszym znaczeniu tego słowa. W 1896 Ministerstwo Marynarki francuskiej wprowadziło już pewne określone warunki dla łodzi podwodnych. W



RYS. N° 3
„BRANDTAUCHER” BAUERA 1850 r.

roku tym aprobowane też zostały projekty łodzi podwodnych, których autorami byli Ramazotti, Maugas i Laubeuf, inżynierowie marynarki; prócz tego aparat torpedowy Polaka inż. Drzewieckiego, (rys. 6); w tym czasie wprowadzono użycie motorów spalinowych do napędu łodzi podwodnych. Laubeuf zbudował łódź podwodną „Narval” o pojemności 202 tony, dług. 34 m. i szerokości 3,75 m. Napęd maszyną parową z kotłami, opalanymi naftą przy ruchu na powierzchni i motor elektryczny z akumulatorami dla ruchu pod wodą. „Narval” mógł wykonywać zupełnie samodzielnie pewne określone zadania na morzu. Rejon dzia-



łania zależał od pojemności tanków (zbiorników) z naftą. Laubeuf odniósł wielki sukces. „Narval” potrzebował 25 minut czasu, aby z pozycji nawodnej zanurzyć się całkowicie pod wodę. Potem czas ten zredukowano przy budowie następnych typów do 5 minut. Następnie zbudowane były we Francji łodzie podwodne: „Morse” (inż. Ramazzotti, konkurs 1896 r.) pojemność 136/143 ton. „Farfadet” (inż. Maugas, konkurs 1896 r.) pojemność 184/200 ton, a po nich dwie jednakowe typu „Français”, podobne do „Morse”, i trzy jednakowe typu „Farfadet”. Zostały one spuszczone ze stoczni w latach 1897—1889. Dalej szły 20 łodzi typu „Naïade” (1901), 3 łodzie „X”, „Y”, „Z” (1901—1902) (łódź „X” pierwsza o dwóch śrubach napędowych). Łódź „Y” została 1908 roku zniszczona. 6 łodzi typu „Emeraude” według planu Maugas (1903). Na łodzi typu „Emeraude” zwanej „Mariotte”, zbudowanej według planu inż. Radiguer’a, a ukończonej w 1911 roku, ustawiony był po raz pierwszy motor Diessla (2) o mocy 720 koni mech. Na podobieństwo łodzi „Narval”, projektu Laubeuf’a zaczęły budować łodzie inne państwa, a mianowicie: Ameryka — łódź „Protector”, Niemcy — „U-1”, Włochy „Gluco” przez inż. Laurenti. We Francji według Laubeuf’a budowane zostały: 4 łodzie „Sirène” (1900), 2 — „Aigrette” (1902), 2 — „Circe” (1904), 1 — „Pluviöse” (1905) i 16 — „Brumaire” (1906). Ostatnie łodzie „Pluviöse” i „Brumaire” cieszyły się największym powodzeniem. Pierwsza z nich posiadała maszynę parową, używaną na powierzchni, która rozwijała szybkość dwanaście mil mor. oraz akumulatory do ruchu pod wodą (8 mil mor.). Uzbrojenie składało się z 7 rur torpedowych, z których jedna położona była wzdłuż osi łodzi, a pozosta-

łe wzdłuż burt. „Brumaire” posiadał większą szybkość. Jego motory Diessla mogły rozwinać 13 m. m. na powierzchni. Przebył on odległość dzielącą Dunkierkę od Bordeaux w 72 godz. rozwijając średnią szybkość 11 m. m. Łodzie tego typu były przeznaczone do obrony wybrzeża, a więc łatwe do manewrowania. Wojna 1914—1918 roku wpłynęła na uzbrojenie, tonaż i szybkość, a także rejon działania łodzi podwodnej. Łódź zupełnie już nowożytną jest to łódź podwodna — stawiacz min.

W „Morzu Nr. 11 z r. ub. podaliśmy łódź podwodną francuską „Marsouin”, która wraz z łodzią podwodną „Souffleur” o pojemności 1150 ton na powierzchni (nowego typu — budowa ukończona 1926 r.) odwiedziła nasz port w Gdyni.

Zwróćmy teraz uwagę na rozwój łodzi podwodnych innych państw, i tak: Ameryka posiada naogół łodzie według planów inż. Holland’a. Łodzie większe, o pojemności 1100/1500 ton, budują Stany Zjednoczone według wzorów „Schley’a. Anglia wprowadziła również typ „Holland”. Obecnie zostały tam wybudowane łodzie-krażowniki podwodne typu „M”, uzbrojone w armaty 305 mm. Należy wspomnieć tu jeszcze o łodziach podwodnych niemieckich, dzięki którym w ostatniej wojnie zdołały Niemcy wykazać wielką swą działalność na morzu. Admirał Tirpitz nie wierzył w broń tego rodzaju i jedynie tej okoliczności możemy zawdzięczać, że Niemcy posiadały w 1914 roku niedostateczną ilość łodzi. Gdyby było inaczej, to jest prawdopodobne, że niemieckie panowanie na morzu przedłużyłoby się znacznie.

Inżynier francuski d’Equevilley w 1903 roku dał plan na budowę łodzi podwodnej w stoczni Germania-Kruppa w Kilo-

ni. Nazwano ją „U-1”. Miała ona pojemność 190/240 ton. Projekt oparty był na typie „Narval” Laubeuf’a. Napęd motorami Koertinga. Jedną z następnych typów łodzi niemieckich jest łódź „U-28”, zatopiona w 1916 r. w Havrze. Odremontowana przez stocznnię francuską Augustin Normand weszła w skład floty francuskiej pod nazwą „Rolland Morillot”. W 1916 roku przeprowadzają Niemcy próby z łodzią podwodną - handlową „Deutschland”, która odbyła podróż z Kilonji do Stanów Zjednoczonych. Pojemność jej wynosiła 1700/2100 ton. Szybkość 11 m.m. na powierzchni i 8 pod wodę. Następnie powstała łódź tegoż typu „Bremen”. Niemcy przystosowali te łodzie do celów wojennych, uzbrajając w 2 armaty 150 mm. i w 6 rur torpedowych, jak również dając im nazwy „U-151” i „U-157”. Po wypowiedzeniu wojny przez Stany Zjednoczone Niemcy wybudowali łodzie podwodne jeszcze większych rozmiarów, a mianowicie powstał wówczas typ „U-135” i „U-138” o pojemności 1750/2450 ton i szybkości 17 mil morskich.

Nakoniec wspomnę o Polsce. W obecnej chwili władze nasze traktują sprawę zrealizowania budowy pierwszych łodzi podwodnych na stoczniach francuskich. Prowadzona jest również propaganda zbiórki dobrowolnych składek na pierwszą łódź podwodną imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego. Na ten cel potrzebne są jednak olbrzymie fundusze, gdyż koszt budowy jednej łodzi wyniesie przeszło milion dolarów. Sądzę, że społeczeństwo należycie oceni ten wzniosły cel i przyczyni się do wprowadzenia w czyn projektu, a tem samym do rozwoju narodowej floty wojennej.

IGNACY KUCZKOWSKI

De LAVERGNE

MARYNARKA FRANCUSKA

Kiedy porównujemy marynarkę francuską z przed wojny i obecną, lub przyszłą — uderzeni jesteśmy głębokimi różnicami, jakie zachodzą między temi dwoma okresami jej istnienia.

W 1914 roku Francja uważała, że podstawą jej siły morskiej winny być eskadry pancerników, od 1918 roku dąży ona ku jednostkom lekkim i szybkim i ku łodziom podwodnym.

Ewolucję tę zawdzięcza pewnej ilości nowych faktów z czasu wojennego i powojennego, których rezultatem było zmodyfikowanie pojęcia o użyteczności różnych rodzaj broni na morzu, lub też ograniczenia zbrojeń.

Fakty te natury wojskowej, politycznej i finansowej, które mogłyby być rozpatrywane w świetle kolejnych sytuacji, w jakich znajdowała się marynarka francuska w ostatnich latach, ułatwią zrozumienie w ogólnym zarysie ostatnich decyzji

Francji odnośnie zmodernizowania jej marynarki wojennej.

W chwili wypowiedzenia wojny tonaż francuskiej marynarki wojennej wynosił: około 32% tonażu marynarki angielskiej i około 71% tonażu niemieckiej.

Posiadała ona na Morzu Śródziemnym następujące wielkie okręty:

I. ARMJA MORSKA.

I Eskadra pancerników: „Courbet”, „Jean-Bart” (stanowiące odrębną sekcję); „Danton”, „Mirabeau”, „Condorcet”, „Diderot”, „Voltaire”, „Vergniaud”.

II Eskadra pancerników: „Patrie”, „République”, „Démocratie”, „Vérité”, „Justice”, „Suffren”.

I Dywizjon lekkich: „Waldeck-Rousseau”, „Edgar-Quinet”, „Ernest-Renan”.

II Dywizjon lekkich: „Jules-Ferry”, „Jules-Michelet”, „Victor-Hugo”, „Leon-Gambetta”.

Dywizjon dodatkowy: „Bouvet”, „Gaulois”, „Saint-Louis” — pancerniki.

Dywizjon Szkolny: „Charlemagne”, „Jaureguiberry” — pancerniki.

Pancernik „France” wszedł w skład eskadry dopiero w końcu 1914 roku, „Paris” — w 1915 r., „Providence”, „Bretagne” i „Lorraine” — w połowie 1916 r.

Na Atlantyku i w Kanale La Manche: III Dywizjon lekki, składający się z 9 krażowników o pojemności 9,000 do 11,000 ton.

Do tych formacji przydzielone było 13 krażowników o pokładzie pancernym, 86 torpedowców eskadrowych od 300 do 800 ton, 128 torpedowców o 150 ton i 46 łodzi podwodnych.

Wypadki wojenne zmodyfikowały szybko te formacje czasu pokojowego i spo-

wodowały częste przegrupowania tych statków. Poza tem walka podwodna, usilnie prowadzona przez nieprzyjaciela, spowodowała konieczność stworzenia specjalnej floty małych jednostek, których masowa budowa pochłaniała znaczne sumy i nie pozwoliła marynarce francuskiej na rozpoczęcie budowy prawdziwie bojowych okrętów.

W ten sposób, w chwili zawarcia pokoju, Francja znalazła się w posiadaniu dwóch flot wojennych; jednej, składającej się z okrętów bojowych, zniszczonych i nieco starego już typu, oraz drugiej, składającej się z około 900 małych statków, bez wielkiej wartości wojennej, które były stopniowo uzbrajane do walki podwodnej.

W czasie operacji wojennych marynarka francuska utraciła: 4 pancerniki, 4 opancerzone krążowniki, 1 krążownik lekki, 10 torpedowców eskadrowych i 10 łodzi podwodnych.

Co miała począć Francja z tym materiałem, który jej pozostał po wojnie? Likwidacja floty wywiadowczo-ochronnej i myśliwskiej do walki z łodziami podwodnymi była łatwa i uskuteczniła ją szybko. Przegrupowanie jednak wielkich okrętów bojowych przedstawiało znaczne trudności. Żaden z nich nie odpowiadał tym pojęciom o okrętach bojowych, jakie zostały ustalone na mocy doświadczeń bitwy Jutlandzkiej; niektóre nie miały prawie żadnej wartości wojennej, a budowa okrętów, któreby mogły odpowiadać całkowicie wymaganiom nowoczesnej wojny, została przerwana z chwilą wybuchu wojny. Z drugiej strony finanse Francji nie pozwalały na utrzymywanie statków o małej wartości wojennej, ani też na wykończenie nowoczesnych okrętów, których budowa już była rozpoczęta. Zdecydowano się na wykreślenie jednych i drugich z listy floty.

Marynarka francuska zachowała jedynie 3 okręty typu „Bretagne“, 4—„Courbet“ i 3—„Voltaire“, pewną ilość krążowników, oraz te torpedowce eskadrowe i łodzie podwodne, które nie były jeszcze zbyt zniszczone. Do tych okrętów przybyło kilka dawnych nieprzyjacielskich: 4 krążowniki niemieckie i mały krążownik austriacki, 10 torpedowców niem. i jeden austriacki, oraz 10 łodzi podwodnych niemieckich.

Sytuacja ta, jako definitywna dla okrętów linjowych, została usankcjonowana przez Traktat Waszyngtoński, podpisany przez pięć wielkich mocarstw morskich w lutym 1922 roku.

Według tego Traktatu (który pozostaje prawomocny do końca 1936 r.), Francja była upoważniona, w chwili podpisania go, do zachowania okrętów linjowych, posiadanych w owym czasie, ogółem około 221,000 ton, lecz mogła rozpocząć budowę jedynie ogólnego tonażu zastępczego 175,000 ton, rozkładając ją od 1927 do 1933 roku. Żadne ograniczenia nie były Francji czynione ani co do ogólnego tonażu innych okrętów, jak linjowe, ani co do ogólnego tonażu łodzi podwodnych.

Ratyfikacja tego Traktatu, która wywołała we Francji liczne polemiki, nie naruszała może projektów wyższego dowództwa marynarki, lecz przedstawiała jednak dla Francji pewne niedogodności, nie pozwalając jej, na przykład, na podniesienie ogólnego tonażu okrętów linjowych w wypadku, gdyby rozwój marynarki jednej z niekontraktujących potęg stawał się zatrważającym dla niej.

*) „Flandre“, „Normandie“, „Gascoigne“ (26,000 ton)

Ponieważ ogólny tonaż maksymalny był określony tylko dla okrętów linjowych, przeto każde z mocarstw skierowało niezwłocznie swe wysiłki bądźto w kierunku lekkich okrętów nawodnych, bądź też łodzi podwodnych; wszędzie zaczęły powstawać projekty nowoczesnych statków tych właśnie dwu rodzajów.

Francja poszła również w tym kierunku. Musiała to uczynić zwłaszcza dlatego, iż jej lekka flota wymagała zupełnego odnowienia. Kilka krążowników, dawniej nieprzyjacielskich, wkrótce byłoby już przestarzałych, inne były już prawie nieużyteczne do wojny nowoczesnej, wszystkie zaś torpedowce i część łodzi podwodnych były bardzo zużyte. Niestety, środki budżetowe 1922 roku i lat następnych nie pozwalały na szybką realizację programu marynarki, i Francja zmuszona była rozłożyć wydatki na kilka lat.

Rozporządzeniem z dn. 18 kwietnia 1922 roku marynarka została upoważniona do budowy 3 krążowników o pojemności 8,000 ton, 6 kontr-torpedowców po 2,400 ton, 6 łodzi podwodnych pierwszej klasy o 1,150 ton, 12 torpedowców po 1,455 ton, 6 łodzi podwodnych drugiej klasy po 600 ton i jednego statku do aeroplanów, co stanowiło pierwszą część programu marynarki.

Należy zaznaczyć, że Francja, kierowana jedynie chęcią zaspokojenia swych potrzeb, a nie wykorzystania maksymalnej charakterystyki lekkich okrętów nawodnych, przyznanych jej przez Traktat Waszyngtoński, rozpoczęła budowę krążowników o pojemności 8,000 ton, uzbrojonych działami 15 cm., gdy dozwolona jej była budowa 10,000. tonowych okrętów, uzbrojonych w działa 203 mm. Francja zdecydowała się na maksymalny tonaż dopiero wtedy, gdy się wyjaśniło, że wszystkie kontraktujące mocarstwa waszyngtońskie, a nawet i inne, były zdecydowane użytkować właśnie tonaż maksymalny.

Pierwsza połowa programu marynarki została uzupełniona w 1923 r. przez dodanie 3 łodzi podwodnych I klasy i 6 łodzi podwodnych II klasy, typu analogicznego do typu podobnych seryj z rozporządzenia z dnia 18 kwietnia 1922 roku.

Druga, trzecia i czwarta część programu zostały uchwalone kolejno w 1924, 1925 i 1926 roku, w ten sposób, iż budowa okrętów między 1922 i 1927 rokiem przedstawiała się, jak następuje:

7 krążowników (po 8,000 i 10,000 ton),
12 kontr-torpedowców (po 2,400 i 2,700 ton),
26 torpedowców (1,500 ton),
1 łódź podwodna wywiadowcza (?),
23 łodzie podwodne I klasy (1,150 — 1,500 ton),
20 łodzi podwodnych II klasy (600 ton),
3 łodzie podwodne do stawiania min (800 ton).

Ogółem około 125,000 ton okrętów lekkich (krążowników i torpedowców) i 39,000 ton łodzi podwodnych, do których należy dodać pewną liczbę okrętów specjalnych (nawodne stawiacze min, cysterny, statki szkolne, ćwiczebne i t. d.).

Pomimo iż ten program był uchwalony stopniowo, i to w dość znacznych odstępach czasu, należy zaznaczyć, że jego zakres początkowy nie uległ zmianie, co stanowi o zachowaniu pewnych jego zasadniczych wytycznych.

Nienaruszalność tego programu zawdzięcza się w dużej mierze doskonałym wynikom, osiągniętym przez francuskie stocznie, zarówno rządowe, jak i prywatne. Krążowniki, torpedowce, łodzie pod-

wodne — przekroczyły najśmielsze i najbardziej optymistyczne oczekiwania tak pod względem szybkości, jak i zużycia paliwa.

Kontr-torpedowce klasy „Tigre“ daly około 37 węzłów zamiast przewidywanych 35. Krążowniki — około 34 węzłów, zamiast 33, rozwijając 122,000 HP zamiast przewidzianych 100,000 HP.

Francuskie budownictwo okrętowe może być dumne i z osiągniętych wyników, i z tej opinii, którą sobie pozyskało nie tylko ze strony kompetentnych czynników francuskich, lecz również i zagranicznych.

Przegląd techniczny angielski „Engineer“ zamieścił w tym przedmiocie długi artykuł w numerze wrześnieowym, z którego podajemy następujący charakterystyczny ustęp:

„Marynarka francuska czyni postępy bez pośpiechu, lecz zato stale. Już więcej, niż od jednego pokolenia francuskie budownictwo morskie nie postępowало nigdy według wytycznych tak niewzruszalnych i tak ściśle określonych.

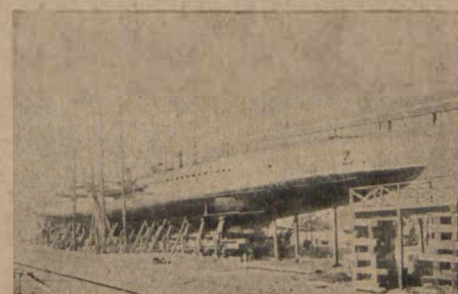
System ciągłych prób, którego trzymano się uprzednio, a który przyniósł marynarce francuskiej słuszne miano „floty próbek“ — został zaniechany. Zamiast tego jesteśmy obecnie świadkami rozrastania liczby okrętów budowanych serjami, czyli licznymi grupami jednego i tego samego typu. Jeszcze bardziej znamienne rzeczą są rokroczne systematyczne zamówienia na tonaż, przewidziany przez jeden zasadniczy program budowy, ustalony odrazu na dalszą metę.

Dzięki temu nieprzerwanemu wzrostowi tonażu, marynarka francuska odzyskuje bardzo szybko to miejsce, jakie zajmowała ongiś w szeregu potęg morskich.

Zatrzymując się na tej wzmiance, kończymy nasze krótkie sprawozdanie o marynarce francuskiej. Dodamy chyba tylko, iż od chwili obecnej Francja, idąc w danym kierunku bezwątpienia na czele innych mocarstw morskich, może w razie potrzeby wykazać się i posiadaniem, i umiejętnością użytkowania oddziałów jednakowego typu, jednakowo społecznych i jednakowo chryżych, a to zarówno lekkich okrętów nawodnych, jak i łodzi podwodnych.

Marynarce polscy mogli to stwierdzić naocznie w Gdyni we wrześniu roku bieżącym.

MŁODA MARYNARKA ŁOTEWSKA



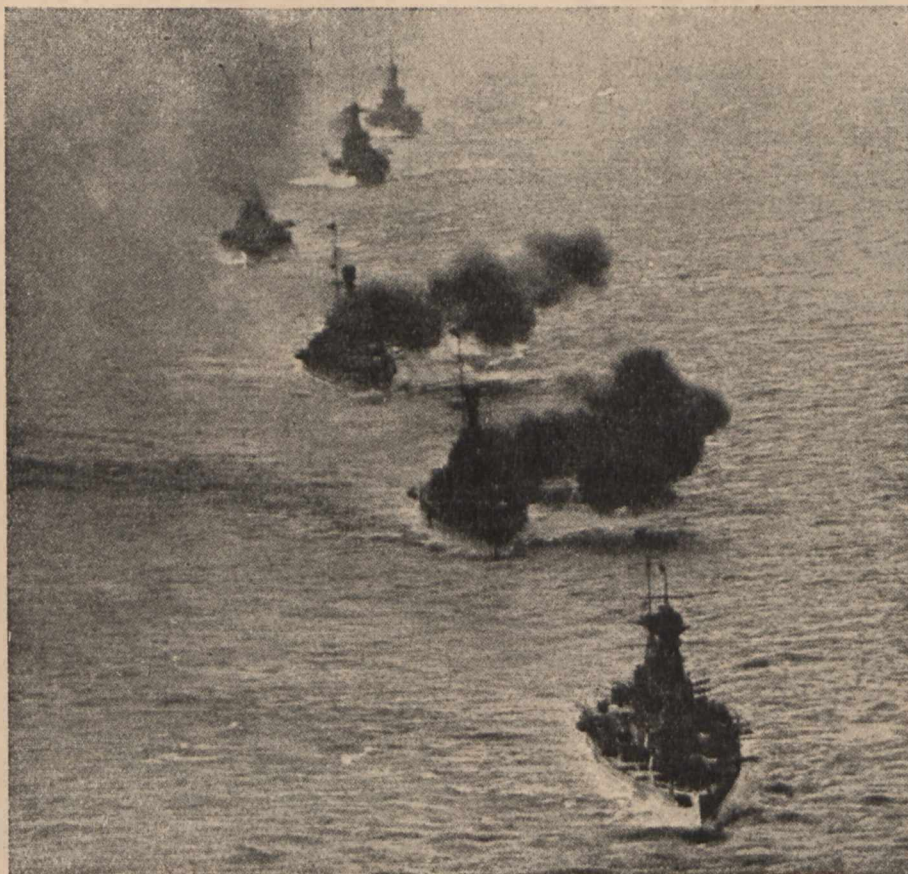
Podwodna łódź lotewska „Spidola“, wybudowana w stoczni „Augustin Norman“, przed opuszczeniem na wodę.



Pożegnanie komandora-ppor. Borjusa z Francuskiej Misji Morskiej.

Dnia 23 listopada r. ub., opuścił Polskę, po przeszło 2-letnim pobycie, komandor-ppor. Borjus, członek Francuskiej Misji Morskiej w Polsce. Kdr-ppor. Borjus, będąc wybitnym fachowcem, swą pracą i energją zyskał całkowite uznanie oficerów naszej marynarki i dał się poznać jako szczerzy nasz przyjaciel. Za zasługi, położone dla dobra marynarki polskiej, został jesienią r. ub. odznaczony krzyżem oficerskim „Polonia Restituta”. Dnia 22 listopada r. ub. grono oficerów naszej marynarki podejmowało obiadem w Kasynie Garnizonowym odjeżdżającego kdr.-por. Borjusa. Powyżej widzimy grupę biorących udział w pożegnaniu.

DYZLOKACJA FLOTY ANGIELSKIEJ



Z ostatnich manewrów marynarki angielskiej: krążowniki linjowe „Repulse” i „Renown” dały ognia.

I. WODY TERYTORJALNE. Atlantyc-ka flota: dowódca admirał Oliwer.

II-ga eskadra okrętów linjowych — 3 okręty linjowe: „Revange”, „Ramillies” i „Royal Souereign”.

III-cia eskadra okrętów linjowych — 4 okręty linjowe: „Iron-Duke”, „Marlborough”, „Emperor of India” i „Bendow” (szkolna eskadra dla jungów).

Eskadra krążowników linjowych — 3 krążowniki linjowe: „Hood”, „Repulse” i „Renown”.

II-ga eskadra krążowników—4 krążowniki: „Curacoa”, „Clepatra”, „Comus” i „Cambrian” (który zastępuje „Caledon”).

Flotyla niszczycieli torpedowców — krążownik „Centaur”.

V-ta flotyla — lider „Wallace” i 8 niszczycieli torpedowców (mają pełny komplet załogi).

VI-ta flotyla — lider „Cambell” i 8 niszczycieli torpedowców (mają pełny komplet załogi).

VII-ma flotyla — lider „Mackey” i 8 niszczycieli torpedowców (posiada tylko $\frac{2}{3}$ załogi).

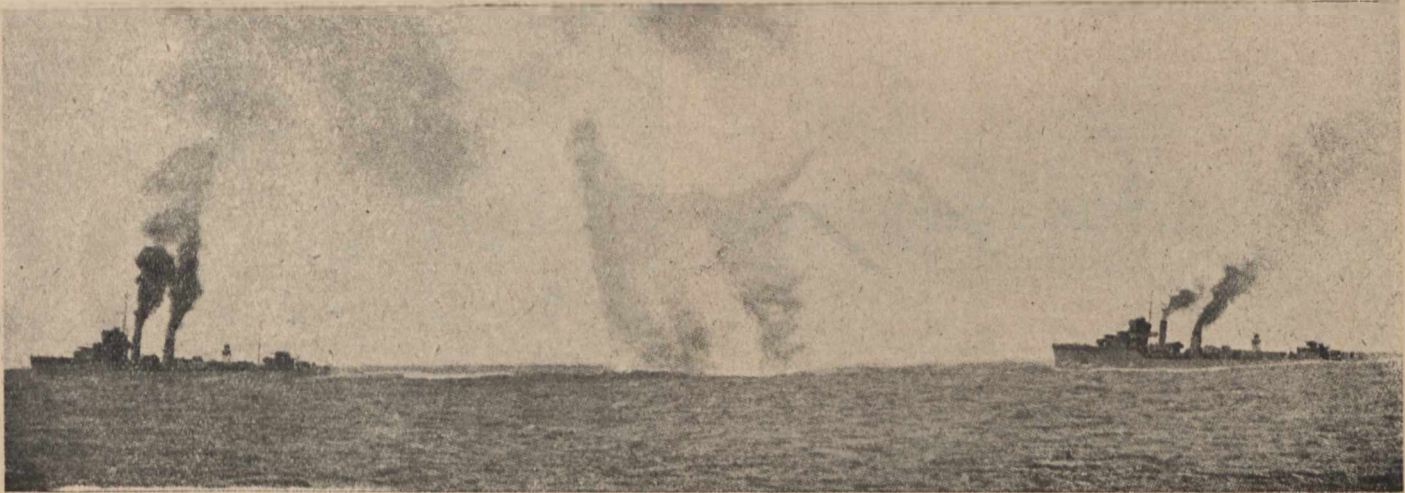
VIII-ma flotyla — lider „Bruce” i 8 niszczycieli torpedowców (posiada tylko $\frac{2}{3}$ załogi).

I-sza flotyla łodzi podwodnych — krążownik „Conquest”, baza łodzi „Cyclops” i 5 łodzi „K. 26, L. 11, L. 16, L. 21, L. 23”.

Okręt — awiomatka „Furious”.
2 stawiacze min „Princess Margaret” i „Telemachus”.

Silami rezerwowemi floty atlantyckiej, które są rozlokowane w poszczególnych portach, dowodzi Wice-admirał Stenley, zaokrętowany na okręcie linjowym „Centurion”.

Rezerwa w bazach Nor (Czatam i Szirnes;) okręt linjowy „Ajax”; 3 krążowniki



Z marynarki angielskiej: niszczyciele torpedowców podczas strzelania.

„Castor“, „Dublin“, „Canterburg“; awiomatka „Ark Royal“; 3 lidery — „Abdiel“, „Grenville“, „Malcolm“; 24 niszczycieli torpedowców, oraz 42 trawlerzy — powyższe jednostki stanowią główną rezerwę floty.

Rezerwa w Portsmucie: 1 okręt linjowy „Centurion“; 2 lidery — „Seymour“, „Spencer“; 25 niszczycieli torpedowców; 3 awiza, oraz 17 szybkobieżnych łodzi motorowych.

Rezerwa w Doowenporcie: 2 okręty linjowe „Thunderer“ (szkolny okręt dla kadetów morskich) i „King George V“; 1 awiomatka „Pegasus“; 2 lidery — „Douglas“ i „Saumarez“; 29 niszczycieli torpedowców i 5 awiza.

Dla celów szkolnych są zorganizowane poszczególne szkolne flotyle w zależności od kursów:

Flotyla szkolna artyleryjska: 1 krążownik linjowy „Tiger“, 2 monitory, 1 krążownik, 4 lidery oraz kilka trawlerów; szkolna flotyla torpedowa: 1 monitor, 5 niszczycieli torpedowców i kilka trawlerów.

Najliczniejsze są szkolne flotyle łodzi podwodnych, gdyż zawierają 36 łodzi podwodnych.

Dla ochrony rybołówstwa jest wydzielony specjalny oddział, składający się z dwóch awiza „Harebell“ i „Godebia“ oraz 15 trawlerów.

II. FLOTA MORZA ŚRÓDZIEMNEGO.

Flotą morza Śródziemnego dowodzi Wice-admirał Kijs, zaokrętowany na okręcie linjowym „Queen Elisabeth“.

W skład tej floty wchodzi:

I eskadra okrętów linjowych — 6 okrętów: „Queen Elisabeth“, „Barham Malaya“, „Valiant“ (będzie zastąpiony „Warspite“), „Resolution“, „Royal Oak“.

I eskadra krążowników — 5 krążowników „Frobisher“, „Danae“, „Dragon“, „Dauntless“, „Melbourne“ (zastąpi „Delhi“).

III-cia eskadra krążowników — 4 krążowniki: „Cardiff“, „Calypso“, „Caradoc“, „Ceres“.

Flotyla niszczycieli torpedowców — krążownik „Coventry“.

I flotyla — lider „Montrose“ i 8 niszczycieli.

II flotyla — lider „Stuart“ i 8 niszczycieli.

III flotyla — lider „Keppel“ i 8 niszczycieli.

IV flotyla — lider „Broke“ i 8 niszczycieli.

II-ga flotyla łodzi podwodnych — 6 łodzi podwodnych typu „L“. Oprócz tego do floty jest przydzielona pewna ilość okrętów pomocniczych.

III. WODY ZAGRANICZNE. Południowa Afryka:

VI eskadra krążowników: „Birmingham“ i „Lowestoft“, 4 awiza i okręt szkolny „General Botha“.

Indje Wschodnie:

IV eskadra krążowników: „Elfingham“ i „Cairo“ i 3 awiza.

Wody Chińskie:

V eskadra krążowników: „Hawkins“, „Vindictive“, „Carlisle“, „Despatch“, „Durban“.

IV-ta flotyla łodzi podwodnych — 12 łodzi typu „L“, flotyla rzeki Jangtsekiang — 10 rzecznych kanonierek. Flotyla rzek zachodnich — 5 rzecznych kanonierek.

Oprócz tego na tych wodach pływa jeszcze 5 awiza.

Ameryka Północna i Indje Zachodnie: VIII eskadra krążowników — „Calcutta“, „Capetown“, „Constance“, „Curlew“.

2 awiza i 1 okręt pomocniczy.

Australja:

4 krążowniki „Adelaide“, „Bristane“, „Sidney“, „Delhi“ (zastę. „Melbourne“). 1 lider „Anzac“ i 11 niszczycieli torpedowców.

3 awiza i 4 okręty pomocnicze.

Nowa Zelandja:

2 krążowniki „Dunedin“ i „Diomeche“.

Kanada:

Krążownik — „Aurora“, 2 niszczyciele torpedowców, 2 łodzie podwodne i 4 trawlerzy.

Jak widać z powyższej dyzlokacji, flota angielska ma za zadanie:

1) zabezpieczenie swych głównych linii komunikacyjnych i dlatego skoncentrowane są główne siły w morzu Śródziemnym, a silne eskadry krążowników w Chinach i Indiach Wschodnich, oraz 2) obrona wybrzeży metropolji.

ROZWÓJ GRECKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ. Z chwilą przybycia do Grecji angielskiej morskiej misji widzimy stopniowy rozwój marynarki wojennej tego państwa. Większość okrętów została wysłana do Francji, celem odremontowania, przebrojenia i doprowadzenia ich do stanu używalności.

Opracowane zostały plany rozbudowy floty — i w roku bieżącym miały już przybyć z Francji pierwsze nowozbudowane łodzie podwodne.

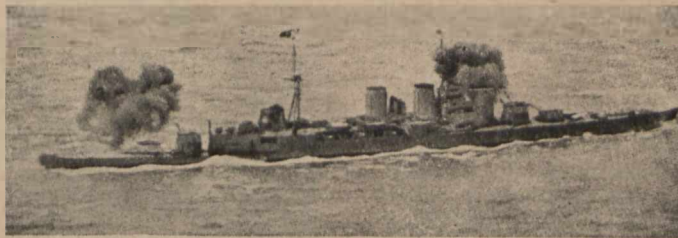
Dla szkolenia personelu w roku bieżącym ze składu floty był wydzielony specjalny oddział szkolny, który składał się z torpedowców „Jerax“, „Leon“, „Panther“, „Aetos“, „Lonklai“ i „Sfendoni“.

Program szkolenia i manewrów był opracowany wspólnie z angielską misją morską i zawierał: strzelanie artyleryjskie, ewolucje i strzelanie torpedowe do starych okrętów linjowych typu „Hydra“.

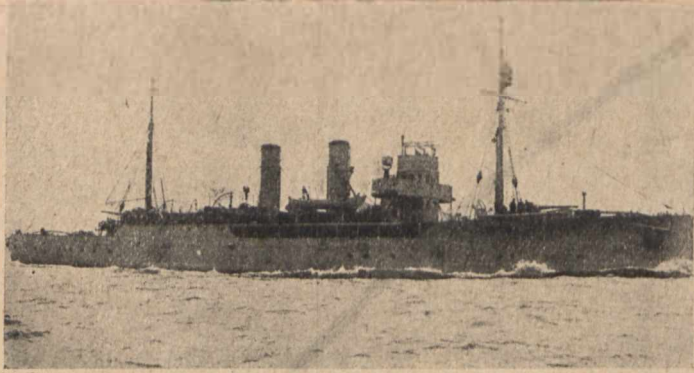
Najprawdopodobniej, dzięki wpływowi angielskiej misji, powstał projekt utworzenia bazy morskiej dla greckiej floty w Salonikach — projektują nawet z niej stworzyć punkt oporu.

Wskutek specjalnego układu z rządem angielskim Grecja wysłała swoich morskich oficerów do Anglii na przeszkolenie. Obecnie studjuje tam 10 oficerów.

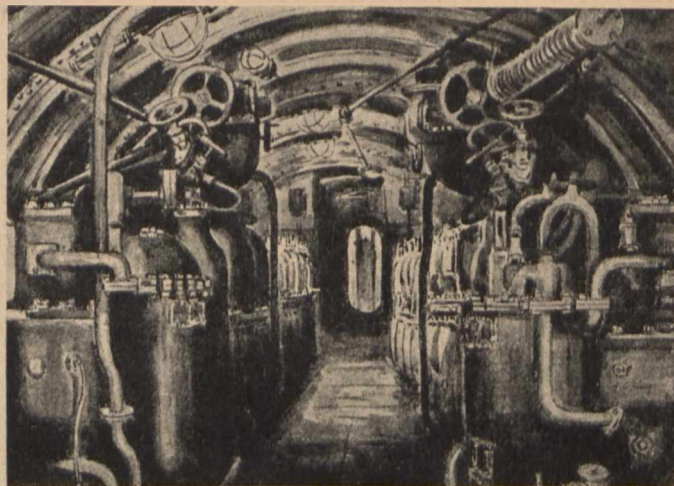
W roku bieżącym Prezydent Grecji podpisał dekret, na mocy którego została powołana do życia nowa organizacja morskiego sztabu generalnego. Dekret



Marynarka angielska: „Hood“, największy krążownik linjowy w świecie: 262 metry długości, dający salwę z czterech dział.



„Valerian”. Mały krążownik angielski „Valerian”, który zatonął dn 24/XI 26 r. o 30 kilometrów na południe od wyspki Bermudów, wskutek burzy, był zbudowany w lutym 1925 r. Długość jego wynosiła 81 m. 50, zagłębienie 3 m. 60, pojemność 1250 ton. Maszyny o sile 2000 koni pozwalały mu rozwijać szybkość 16,5 węzła, przy promieniu działania 1900 mil morskich. Uzbrojenie stanowiły dwa działa 102 mm i cztery 47 mm. Załoga składała się z około 100 ludzi.



Kamera maszyn podwodnej łodzi „Spinola”, zakupionej przez Łotwę (por. str. 13).

zawiera 48 paragrafów, z których najwięcej ciekawe są:

Funkcje prawa i obowiązki Morskiego Sztabu Generalnego.

A. Morski Sztab Generalny pracuje pod kierownictwem swego szefa sztabu i wykonuje rozkazy ministra marynarki.

B. Oficer, przewidziany etatem w randze admirała lub komandora — wyznaczony na stanowisko szefa Morskiego Sztabu Generalnego ma za zadanie: w czasie pokoju — studjować i przygotowywać plany morskich operacji, natomiast podczas wojny kierować operacjami floty.

C. Pod kierownictwem Morskiego Sztabu Generalnego znajdują się wyższe szkoły morskie, które przygotowują korpus oficerów Morskiego Sztabu Generalnego i uzupełniają wiedzę fachową starszych rangą (komandorów).

D. Do prac w Morskim Sztabie Generalnym są powoływani wyłącznie oficerowie, którzy ukończyli wyższą szkołę morską.

E. Oficerowie ci nie mogą być przeniesieni ze Sztabu do innych oddziałów lub na okręty nie wcześniej, niż po przesłużeniu w Sztabie 2 lat.

F. Attaché morscy zagranicą są wyznaczani i zmieniani wyłącznie przez Morski Sztab Generalny.

G. Oficerowie, którzy ukończyli wyższą szkołę morską przy obsadzie placówek zagranicznych mają pierwszeństwo.

II. STOSUNEK WZAJEMNY DO INNYCH ORGANÓW.

A. Szef Morskiego Sztabu Generalnego koordynuje wyszkolenie personelu marynarki i wydaje dyrektywy dla przygotowania państwu morskich sił zbrojnych.

B. Opracowuje on plan mobilizacyjny marynarki wojennej i przedstawia go do zatwierdzenia ministrowi marynarki.

C. Minister marynarki informuje szefa Morskiego Sztabu Generalnego o sytuacji politycznej w państwie oraz uprzedza go o ewentualnych powikłaniach dyplomatycznych, ażeby mógł on jeszcze zawczasu poczynić pewne kroki celem przygotowania i przegrupowania sił morskich.

D. Koncentracja i przegrupowanie jednostek pływających floty oraz sił powietrznych podczas okresu zagrożonego wojną dokonywane są z rozkazu szefa Morskiego Sztabu Generalnego, który reguluje przebieg akcji zgodnie z otrzymanymi dyrektywami.

E. Przed rozpoczęciem akcji bojowych oraz podczas dokonywania tych ostatnich szef Morskiego Sztabu Generalnego jest w ścisłym kontakcie z Dowódcą Floty.

Podczas mobilizacji armji lądowej szef Morskiego Sztabu Generalnego jest również w kontakcie z odpowiednimi czynnikami armji lądowej.

III. ODDZIAŁY MORSKIEGO SZTABU GENERALNEGO.

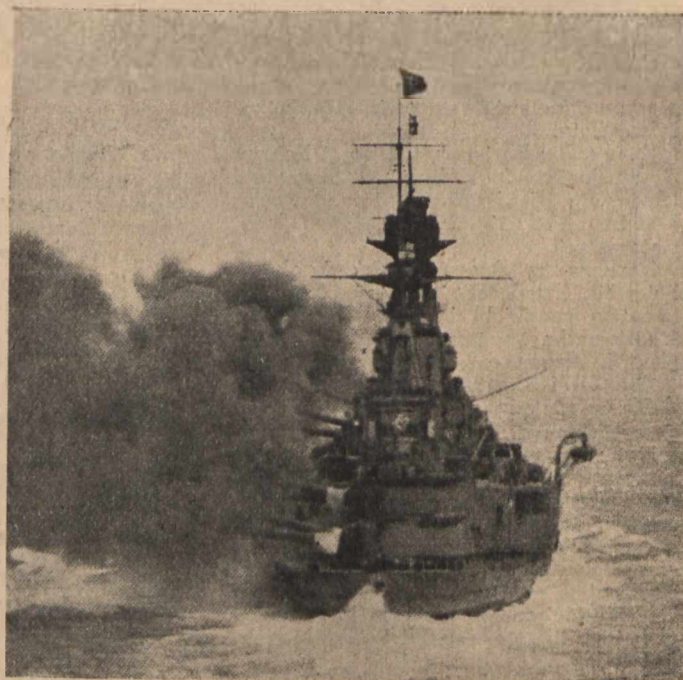
Morski Sztab Generalny posiada III oddziały Sztabu:

Wydział 1-szy Sztabu studjuje plany operacyjne i opracowuje programy rozbudowy floty, kierując się morską polityką państwa.

Wydział ten dzieli się ze względu na swoją pracę na 3 wydziały: wydział pierwszy, który studjuje metody wojny na morzu zgodnie z polityką morską i strategią; ogólne plany przyszłych wojen; opracowania programu rozbudowy floty oraz rozwój sił powietrznych.

Wydział drugi, który studjuje taktykę i obronę wybrzeży; uzbrojenie, przebieg służby i postawienie do rezerwy, oraz uzbrojenie jednostek pływających floty i sił powietrznych.

Wydział trzeci studjuje ochronę wybrzeży i rejon morski, oraz sposoby zwalczania handlu morskiego przeciwnika i przecinanie jego linii komunikacyjnych i blokadę.



Marynarka angielska: okręt linjowy „Revenge”.

Oddział II — zajmuje się sprawami wiadowczemi.

Oddział III — studjuje zagadnienia, związane z wyszkoleniem personelu marynarki.

LIGA MORSKA I RZECZNA OKR. ODDZ. WARSZ.

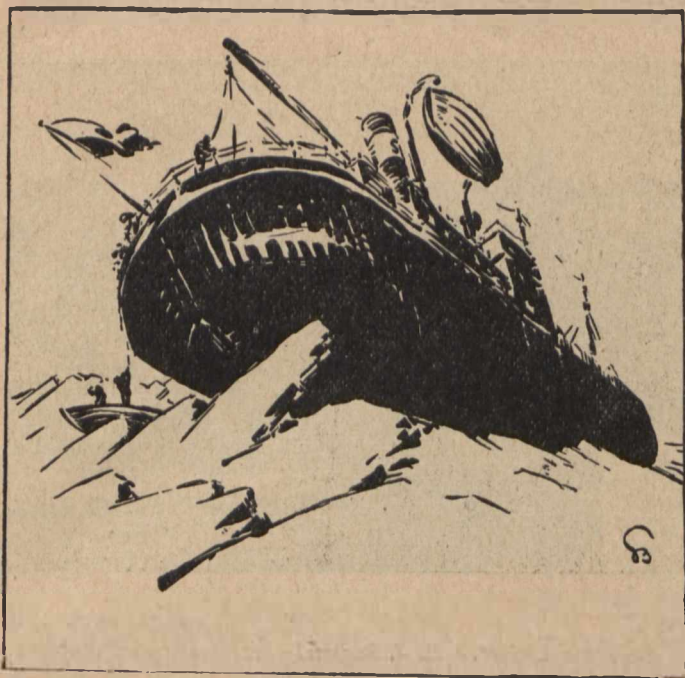
urządza dnia 1 lutego 1927 roku

BAL MORSKI

W SALACH FILHARMONJI.

Bilety po 10 zł. do nabycia u p. p. Gospodyń i w lokalu Ligi, Plac Napoleona 6. Tel. 315-88.

DNI GROZY NA MORZU PÓŁNOCNEM



Na lewo: statek „Kraków” T-wa Sarmacja który zginął w lodach Bałtyku w r. 1922. Ostatnie marszruty przed zatonięciem.

Na prawo: statek „Wisła” T-wa Sarmacja w czasie sztormu.



W październiku na morzu Północnym szalały gwałtowne burze, które spowodowały zatonięcie wielu statków rybackich i holowniczych. Również większe okręty znalazły się w ciężkiej sytuacji i tylko z największym wysiłkiem zdołano je w ostatniej chwili doprowadzić do portu. I tak naprzykład pewien francuski parowiec błąkał się przez jakiś czas wzdłuż holenderskiego wybrzeża, aż wreszcie odważnej załodze statku holowniczego udało się okręt francuski doprowadzić do terytorium spokojniejszych wód. Do portu w Rotterdamie w dni burzy zawinęło wiele okrętów, wioząc uratowanych ludzi, których holenderscy marynarze wśród największych trudności ocalili od pewnej śmierci.

Na pełnym morzu rozgrywały się wstrząsające dramaty, a jeżeli epilogi ich nie stały się do najwyższego stopnia tragicznymi, to zawdzięczać to należy odwadze bohaterkich Holenderczyków.

Późną nocą powrócił do portu w Rotterdamie parowiec „Hofplein”. Parowiec ten przywiózł na pokładzie ośmiu uratowanych angielskich rybaków. Kapitan okrętu Schaap opowiedział następujące interesujące szczegóły:

W dniu 11 października „Hofplein” odjechał rano z Narwik na pełne morze. Początkowo pogoda była pomyślna, ale potem barometr zaczął spadać i gwałtowny wiatr jął wzdymać fale. Nad wieczorem rozszalała się burza, która następnego dnia zyskała na gwałtowności. Ratunkowa łódź sterowa została zrzucona przez gwałtowną falę, drzwi budki sternika zostały zniszczone, a dach hali maszyn silnie uszkodzony. O godzinie 4-ej po południu zobaczono mały angielski statek „Girl phylis”, który wywiesił sygnał z prośbą o ratunek.

Skierowaliśmy się natychmiast całą siłą pary — opowiada kapitan — ku temu statkowi. Kapitan angielski zawołał, że załoga chce opuścić statek, wobec czego

zamierzaliśmy spuścić łódź ratunkową. Wkrótce jednak spostrzeżliśmy, że Anglicy posiadają jeszcze własną łódź ratunkową. Zaczęliśmy tak manewrować statkiem, aby „Hofplein” szedł pod wiatr. Wiatr i prąd niosły ku nam łódź z 8 ludźmi angielskiej załogi. Musieliśmy jednak wykonać cały szereg manewrów, zanim po upływie dwóch godzin mieliśmy Anglików na pokładzie. Moment, kiedy „Hofplein” się zjawił, był już ostatecznym dla załogi, ponieważ do tego statku drewnianego wdarła się woda, która zalała halę maszyn. Sytuacja tej łupiny, rzuconej na pełne morze, w której maszyna odmówiła służby, była rozpaczliwa. Załogę zdołano uratować, ale statek zginął.

Następnego dnia po powrocie „Hofplein” do portu, w Rotterdamie zawitał



Statek „Wisła” na piasku.

statek „Scheveningen 110”, który przywiózł cztery osoby, uratowane z pokładu tonącego angielskiego statku rybackiego. W chwili, kiedy „Scheveningen 110” zbliżał się do angielskiego stateczku, sytuacja przedstawiała się już rozpaczliwie. Na tyle statku widać było czterech ludzi, rozpaczliwie wyciągających ręce z prośbą o pomoc. Z trudem udało się spuścić na wodę łódź ratunkową i ocalić tamtych czterech, za chwilę angielski statek pogrążył się w morzu.

Skoro rozbitków zapytano, co uczynią po powrocie do Anglii, odparli: „Postaramy się o nowy statek i wyjedziemy znowu na morze na połów”.

Tak podaje „Kurjer Ilustrowany” w korespondencji z Rotterdamu. Korespondent nie wspomina natomiast, że w tych samych „dniach grozy” nieszczęście spotkało i polski statek „Wisłę”, przyczem zginęło dwóch naszych dzielnych marynarzy. (Prosiłiśmy Zarząd Tow. Sarmacji o fotografię tych ofiar obowiązku, jednak ich nie otrzymaliśmy).

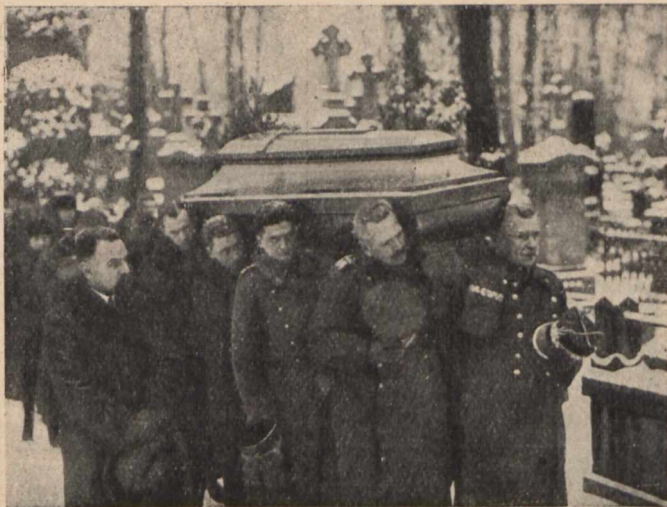
Ten statek podczas burzy z rana 10 października, po uprzednim obezwładnieniu jego steru, przy orkanie 12 stopni według skali „Beauforta”, był rzucony na mieliznę, położoną na południe od wyspy „Terschelling”, na samej północy Holandji. Statek był pędzony przez prąd i przeszedł pomiędzy wyspami „Terschelling” i „Flieland”. Podczas katastrofy miał wiatr północny i wskutek tego, po spadku wody, przy wietrze wschodnim, statek mocno osiadł na mieliznie i fale zaczęły go rozbijać, powodując ogromne spustoszenie.

Statek „Wisła” udało się jednak później ściągnąć z mielizny i odprowadzić do stoczni.

Awarja „Wisły” była zapewne jedną z przyczyn likwidacji Tow. Sarmacja.

J. RUMMEL.

Z POGRZEBU Ś. P. CHRZANOWSKIEGO, DYREKTORA DEPARTAMENTU MARYNARKI HANDLOWEJ M. P. I H.



Fot. „Morza” Złakowski.
Ostatnia posługa, przeniesienie zwłok na cmentarzu powązkowskim.



Fot. „Morza” Złakowski.
Dyrektor Ligi M. i R. J. Rummel—przemawia nad grobem.

KRONIKA GDYŃSKA

Załoga O. R. P. „Wilja”, transportowca, wiozącego z Cherbourga do Gdańska materiał wojenny, przyjęty dnia 22 listopada, nie pamięta podróży w tak niezmaconej pogodzie, jak tę ostatnią, odbyłą pierwszy raz pod dowództwem nowego komendanta komandora Czesława Petelena, byłego kierownika Szkoły oficerów marynarki w Toruniu, długoletniego zasłużonego członka Rady Ligi. Następcą komandora Petelena w Toruniu mianowany został komandor por. Stefan Frankowski, dotychczasowy dowódca dyonu torpedowców. Komandor - por. Solski, przebywający jako rzeczoznawca w sprawach morskich Komisji Rozbrojeniowej przy Lidze Narodów w Genewie, powrócił i objął w końcu listopada dyon ćwiczebny.

Niebawem rozpoczną się znowu wykłady z różnych dziedzin wiedzy morskiej dla oficerów, pełniących służbę w Gdyni, narazie z powodu braku innego lokalu na O. R. P. „Sierpinku”, parowcu stacjonowanym w porcie wojennym w Gdyni i zastępującym narazie kasyno oficerskie. Kasyno w nowym gmachu dowództwa floty jeszcze w tym roku nie będzie wykończony, choć potrzebę jego odczuwa się bardzo, odkąd nowe domy mieszkalne na Oksywiu zajęte zostały przez kilkanaście rodzin oficerskich, odciętych wskutek braku bezpośredniej komunikacji z Gdynią od świata. Dotąd bowiem nie przeprowadzono ani linii kolejowej, ani szosy z Oksywi do Gdyni, umożliwiającej dojazd do miasta z ominięciem uciążliwej i żmudnej przeprawy prymitywnym promem przez kanał portowy. Już teraz podczas silnych wiatrów komunikacja bywała czasowo zupełnie przerwana, a łatwo sobie wyobrazić, co to będzie zimą w czasie mrozów i burz zimowych. To też pojąć nie możemy, że kierownictwo budowy portu nie pomyślało wcześniej o urządzeniu bezpośredniego połączenia z Gdynią, któreby nie hamowało w tak fatalny sposób bardzo intensywnego i zwiększającego się stale ruchu kołowego i pieszego.

Obecnie przeprowadza się na Oksywiu oświetlenie elektryczne, co mieszkańcom tamtejszej nowopowstałej kolonii oficerskiej bardzo życie ułatwi. Prąd czerpany jest z Rudek z tego samego źródła, które zasilą Gdynię.

W porcie handlowym bagrowanie basenu wewnętrznego przerwane było przez szereg dni z powodu odesłania drag do Gdańska do remontu. Teraz duża droga czerpakowa nr. 13 pracuje znowu, pogłębiając i poszerzając w dalszym ciągu basen i znowu całą noc słychać dobrze już znany mieszkańcom Gdyni jednostajny zgrzyt metalowych wiader i łańcuchów. Obydwa nowe krany zostały przez komisję odebrane i rozpoczęły ładowanie. Widoczn zdale żelazne ich rusztowania są charakterystyczną sylwetką nadając Gdyni wyraźną cechę miasta portowego.

W porcie handlowym zresztą niebawem praca ustanie, ograniczając się tylko do bagrowania, tegoroczny program robót jest bowiem na ukończeniu. Obecnie muirowana jest południowa ściana kanału wejściowego. W porcie rybackim dużo szkody wyrządziła burza. Obydwa kafary do wbijania pali, przewrócone przez silną falę, zatoniły. Wydobyto je zapomocą nurków marynarki wojennej i podjęto pracę na nowo, lecz tow. „Tri”, które buduje ten port rybacki, stale walczyć będzie z dużymi trudnościami, gdyż każdy silniejszy wiatr wschodni grozi tem samem niebezpieczeństwem. Wskutek braku awanportu okręty, leżące przy molo południowem, przy silniejszej fali także poważnie są zagrożone. Pewnej nocy, gdy nagle zerwał się wiatr wschodni, kapitan portu nagwałt musiał wyprowadzać okręty na rejdę, gdyż wewnątrz w porcie byłyby uległy uszkodzeniu. Oczywiście połączone z tem strata czasu, zwiększone skutkiem tego koszta postoju, oraz niebezpieczeństwo awarii, odstrasza kapitanów, a żywiły niechętnie nam skwapliwie wyzyskują ten moment, by zagranicą u firm eksportowych poderwać zaufanie do Gdyni. Tem pilniejszą byłaby potrzeba pracy pełną parą, około rozbudowy portu — tymczasem dotąd jeszcze

bynajmniej nie wyzyskuje się możliwości do ostatecznych granic, jakby tego wymagał interes państwowy.

Niemniej postęp jest stały. Bocznicę przetokową do portu dla ruchu towarowego połączone zostały już z samym portem. Ze względu na powstawanie dużej stacji towarowej budowane są trzy domy mieszkalne dla funkcjonariuszy kolejowych nad szosą do Chylonji.

Nowe ulice do Riwieri nad morze i na Kamienną Górę ukończone, podnieść trzeba zasługę magistratu, który, dbając o estetykę i higienę miasta, wszystkie nowe ulice obsadził drzewami.

Wybory do Rady miejskiej odbyły się 21-go listopada. Największą ilość głosów zdobyli rybacy, potem robotnicy i rzemieślnicy; lista inteligencji (pytanie czy szczęśliwy był wybór tej nazwy) uzyskała jeden tylko mandat i podobno wraz z kupiectwem stara się o unieważnienie wyborów. Tymczasem rada miejska jest w zawieszeniu a jej funkcje urzędowe sprawuje sam tylko burmistrz.

Niedawno ogłoszono o utworzeniu nowego starostwa gdyńskiego, fakt ten wzbudza tu zrozumiałe zainteresowanie, szereg zastrzeżeń i wątpliwości, więcej jeszcze nadziei. Większe jednakże znaczenie przywiązywane jest do powstania polskiego przedsiębiorstwa żeglownego dzięki zakupieniu 5-ciu okrętów handlowych o ogólnej pojemności 14000 ton i do tego, że jeszcze dwa parowce pasażerskie są budowane w Gdańsku i że mogą być oddane również pod zarządek tego przedsiębiorstwa i objąć obsługę naszego wybrzeża, pozostającą dotąd wyłącznie w rękach gdańskich towarzystw żeglownych. Entuzjazm, jaki zarządek tego przedsiębiorstwa wniosie dla sprawy, poparcie, jakiego niewątpliwie udzieli mu inicjator tej idei minister Kwiatkowski, oraz stanowcza wola społeczeństwa, które coraz jaśniej uświadamia sobie znaczenie morza i potrzebę opanowania rynków zamorskich zapomocą własnej floty handlowej, pozwala z otuchą patrzeć w przyszłość.

Z PRZEMÓWIENIA B. MINISTRA KIEDRONIA NA URO- CZYSTOŚCI MORSKIEJ 5.12-26 R. W KATOWICACH

Niedoceniając przez naszych przodków znaczenia morza zemściło się strasznie na Polsce i stało się jedną z walnych przyczyn z jednej strony potęgi Niemiec, z drugiej utraty naszej państwowej niepodległości. Dziś, kiedy Opatrzność obdarzyła nas tym nieocenionym skarbem, gdyśmy dzięki wysiłkowi polskiego żołnierza, wylewowi strumieni krwi przez nas i naszych aliantów otrzymali okno na szeroki świat, nie wolno nam drugi raz popełnić błędów poprzednich: musimy, wszyscy bez wyjątku, zrozumieć znaczenie tego okna na szeroki świat dla Państwa naszego, dla jego gospodarczej przyszłości, dla jego przyszłej potęgi.

Zrozumieć znaczenie morza to znaczy: pokochać całym sercem, przez cały Naród, przez wszystkich Polaków, ten wąski pasek Bałtyku, jaki nam przypadł w udziale, otoczyć go najstaranniejszą opieką, zdobyć się na największy wysiłek, by na tym Bałtyku stworzyć port, zaspakający potrzeby 30-milionowego narodu, uczynić go żywotnym przez połączenie portu tego siecią linii kolejowych z wszystkimi największymi gospodarczymi centrami Polski. Są to wysiłki duże, ale leżące — mimo trudności, w jakich się znajdujemy — w zakresie naszych sił.

Do niedawna utrzymywano wszak ogólnie, że jesteśmy za ubodzy, by móc zrealizować plany podobne. Tymczasem pokazało się, iż w ciągu pół roku zapłaciliśmy kolejom niemieckim tytułem przewoźnego za nasz węgiel akurat tyle, ile by nas rozbudowa Gdyni i kolei pomiędzy Śląskiem a Gdynią kosztowała. Potrzebne pieniądze się więc znalazły. Tylko poszły one do kieszeni naszego najgroźniejszego konkurenta.

Zebraliśmy się dzisiaj, żeby uczcić wspomnieniem jeden z ciekawych epizodów naszej przeszłości, i żeby ze wspomnienia tego zaczerpnąć świeżej otuchy do nowej, — tym razem pokojowej, — ekspansji. W takim obchodzie nie powinno zabraknąć przede wszystkim zapewnienia, że dla dawnego naszego przeciwnika, któregośmy przed 299 laty na morzu zwyciężyli, żywimy dzisiaj tylko jaknajprzejawniejsze uczucia. Wysoka umysłowa kultura Szwecji pozwoliła elicie jej inteligencji przyznać Polsce dwukrotnie nagrodę Nobla i uznać w dziełach Sienkiewicza i Reymonta wartości światowe. Wysokie uprzemysłowienie Szwecji, dążność jej przemysłowców do doskonałości, ścisły kontakt jej świata technicznego i naukowego, nadały wysoką wartość narodowemu znakowi produkcji szwedzkiej: trzem złotym koronom. Ale nie zapominajmy, w jak znacznej mierze do ekspansji Szwecji przyczyniła się jej marynarka handlowa. Liczy ona przeszło milion ton, ma szereg stałych linii nawigacyjnych i po dalekich oceanach roznosi sławę imienia swej ojczyzny. I do naszej Gdyni nie raz zajeżdża, przywoząc dla nas rudę żelazną, a zabierając węgiel. Obyśmy jej banderę, oznakę wymiany towarów między narodami, jak najczęściej u siebie gościli. Ale obyśmy także, pod własnym polskim znakiem, jak najczęściej odwiedzali porty szwedzkie i inne!

Szwecja osiągnęła to, do czego dążyć powinniśmy: harmonijne współdziałanie kolei żelaznych i wewnętrznych dróg wodnych, portów i marynarki handlowej. Dopiero te czynniki połączone gwarantują istotną niezależność gospodarczą. Wie-

le nam jeszcze pozostaje do zrobienia, niech to nas jednak nie przeraża! Czekaj nas regulacja Wisły, której obecny stan nie pozwala odgrywać przyrodzonej roli: wielkiego narodowego traktu do morza. Czekaj nas gruntowna odbudowa Kanału Królewskiego, Bałtyk z morzem Czarnym łączącego od lat 150, kiedy wśród naszych przodków znaleźli się i tacy, jak Tadeusz Czacki, jak Michał Ogiński, którzy już wówczas rozumieli znaczenie dróg wodnych i handlu morskiego. Stoi przed nami wielkie zadanie rozbudowy portu gdyńskiego, otoczenia go kulturalnym, ożywionym miastem; rozwinięcia rybołówstwa morskiego, tej podstawy bytu naszej ludności nadmorskiej, kaszubskiej. Zaniedbać nam nie wolno tego, co właśnie teraz zostało stworzone: własnej marynarki handlowej!

Zainteresowanie i radość, jakie wzbudziła w szerokich warstwach Narodu wiadomość o bliskim już przybyciu statków naszych, niech będzie zapowiedzią stale rosnącego zrozumienia wśród wszystkich sfer naszego Narodu dla tak zaniedbanego dotychczas problemu morskiego. Sprostać też musimy wielkiemu wysiłkowi, jakiego wymaga połączenie Gdyni z wnętrzem kraju. Nie będę przez nikogo posądzony o stronniczość, gdy powiem, że połączenie to najpierw należy się Śląskowi. Bo leży to w interesie Gdyni, której Śląsk może zapewnić co najmniej milion ton miesięcznie przewożony węgla i rud; leży w interesie Śląska, który szuka, — a musi aż za morzami szukać, — rynków zbytu dla produkcji górniczej i hutniczej pracowitych rąk śląskich; przede wszystkim zaś leży w interesie całej Polski, bo ona nigdzie dla swej waluty, — a więc dla swej niezależności gospodarczej, — nie znajdzie tak pewnego oparcia, jak w śląskim eksporcie.

Z PRASY

NA STWORZENIE FLOTY HANDLOWEJ. OD KAŻDEGO WAGONU TOWARU EKSPORTOWANEGO — PÓŁ DOLARA NA POLSKĄ FLOTĘ. P. Benedykt Krygier w jednym z pism warszawskich umieścił interesujący artykuł na temat konieczności stworzenia polskiej floty handlowej. Dla zebrania zaś odpowiednich kapitałów na ten cel proponuje, aby każdy wagon towaru, idącego na eksport, płacił tylko pół dolara na fundusz floty handlowej. Opłata ta powinna być pobierana drogą naklejania specjalnych marek na frachtach kolejowych. Setki tysięcy wagonów, idących rocznie na eksport, pozwoli fundusz ten uczynić olbrzymim, a eksporterzy polscy będą mogli kiedyś z dumą powiedzieć, że ich staraniem i pracą powstały środki na podtrzymanie polskiej potęgi handlowej. Będzie to jeszcze jeden dowód dla świata, że naród polski obcym ujarzmić się nie pozwoli.

NIEMCY ŚLEDZĄ Z NIEPOKOJEM ROZWOJ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ. Niemcy z dużym zaniepokojeniem śledzą wysiłki i rozwój polskiej floty handlowej.

W prasie niemieckiej szeroko omawiany jest fakt zakupienia przez Polskę 5 statków handlowych.

Niektóre pisma starają się fakt ten ironizować. „Berliner Boersenzeitung“ w zło-

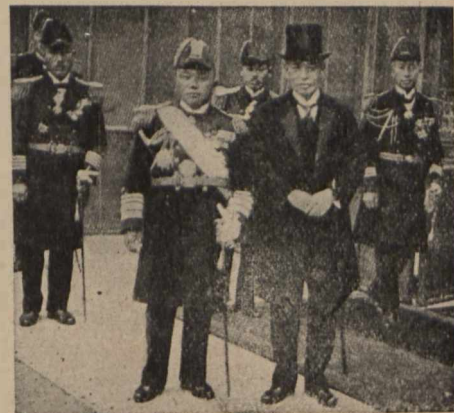
śliwym artykule pisze, iż jest to ze strony Polski „bardzo kosztowna zabawa“ we własną flotę, a tymczasem handlowa konjunktura morska, staje się coraz bardziej niepomyślna, czego dowodzi, np. fakt, iż Stany Zjednoczone „wyprzedają swe statki handlowe“. (!)

Naogół jednak prasa niemiecka jest zdania, że jest to doniosłe wydarzenie i rozwój floty polskiej tworzy niebezpieczną konkurencję dla Niemiec.

O SPOSOBIE ODŻYWIANIA SIĘ NIEKTÓRYCH ZWIERZĄT. Rozgwiazdy stanowią najniebezpieczniejsze szkodniki ławic ostryg, których tępienie dużo kosztuje trudu. Sposób, w jaki rozgwiazda zdobywa ostrygę, jest bardzo interesujący; ostryga bowiem zwiera skorupę za pomocą potężnych zwieraczy, które, utworzone z mięśni gładkich, utrzymują się w stanie skurczu bez większego zużycia energii, aniżeli w stanie spoczynku, i których przewyciężenie nawet dla człowieka nie przychodzi bez wysiłku. Rozgwiazda przyczepia się do skorup ostrygi i rozpoczyna mocowanie się, które trwa kilkanaście godzin wzwyż i kończy się zwycięstwem oblegającego nad obłożonym: powoli, po ułamku milimetra na godzinę, wstępuje zwieracz i skorupa powoli się otwiera.

Wobec ślimaków morskich rozgwiazdy stosują taktykę zupełnie odmienną. Nie mogą dostać się do skorupy, często nader zawiłe zbudowanej, przytwierdzają się otworem gębowym do wylotu skorupy i, wypuklając żołądek, wydzielają sok trawienny, który trawi ofiarę w jej własnej skorupie.

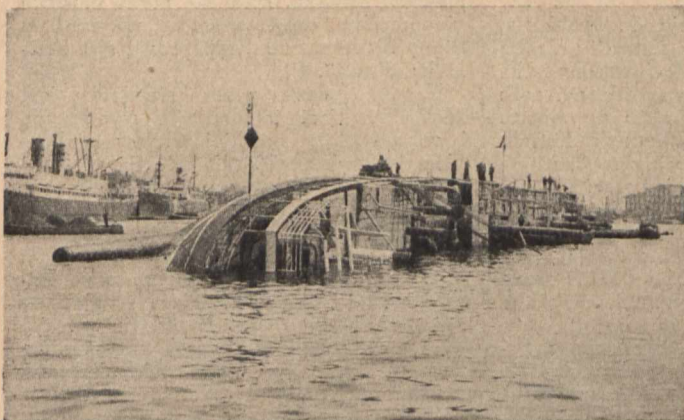
Ulubionym pokarmem głowonogów są skorupiaki, a walka między potężnie opancerzonym i uzbrojonym homarem lub krabem, a średniej wielkości głowonogiem kończy się natychmiastowem ubezwładnieniem napadniętego skorupiaka. Głowonóg wstrzykuje skorupiakowi w stawy jad, wydzielany przez specjalne gruczoły, a zawierający jako czynną substancję aminę oksyfeniloetylową, należącą do czynnych składników sporyszu. Rzecz ciekawa, że jad ten jest najbliższym przetworem tyrozyny, z której inne gruczoły głowonoga wyrabiają ciemny barwnik sepej, służącą do celów ochronnych.



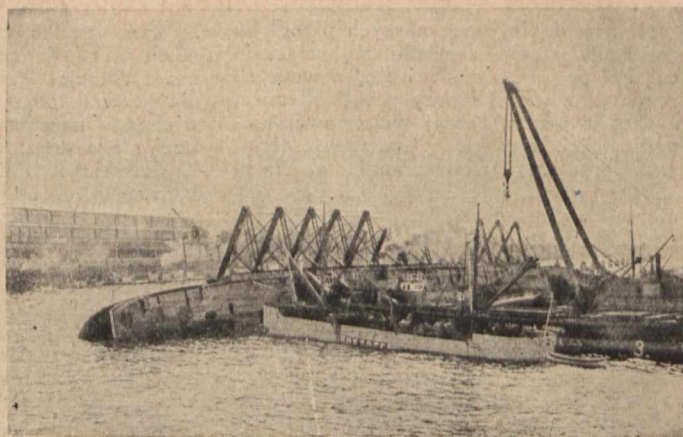
Admirał japoński Yamanota i oficerowie jego generalnego sztabu przy Ishi, ambasadorze japońskim, podczas wyjścia z audjencji od Doumerque.

Nasi oficerowie floty wojennej nie posiadają dotąd mundurów specjalnych gólowych, co ogromnie razi w portoch zagranicznych, gdzie nasze statki spotykają się z cudzoziemskimi.

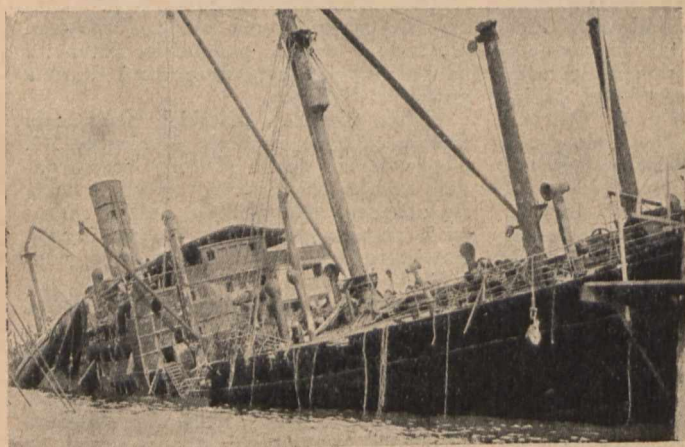
WYPADKI ZE STATKAMI



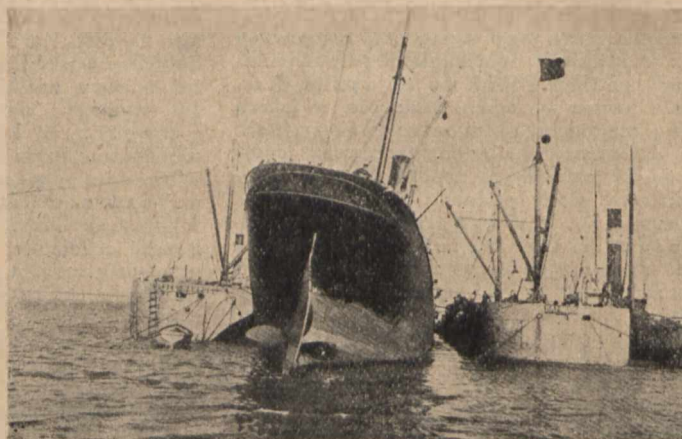
Rys. 1. Brazylijski statek „Araze”, 12,000 ton DWT., który się przewrócił w porcie hamburskim w r. 1922.



Rys. 2. Prace nad podniesieniem brazylijskiego parowca „Araze”.



Rys. 3. Statek „Araze” podniesiony.



Rys. 4. Specjalne ratownicze statki (pontony) z Hamburga w trakcie podnoszenia statku „Gefle” (1904).



Rys. 5 Podnoszenie zatoniętego statku „Fundus” (1923).



Rys. 6. Prace nad ściąganiem parowca „West Munham”. Statek rozładowano do obok stojącego lichtera, a cała flotylla holowników ciągnie statek.

Ostatni wypadek z „Wisłą”, która została wyrzucona w czasie burzy na piaszczystą mieliznę u brzegów Holandji, daje nam okazję dania kilku ilustracji wypadków ze statkami. Jak wiadomo „Wisłę” zdołano uratować i znajduje się ona obecnie w Amsterdamie.

Tak samo było i z temi statkami, których fotografie tu umieszczamy.

Brazylijski statek „Araze” przewrócił się w roku 1922 w porcie Hamburskim (rys. 1). Niezwłocznie zostały podjęte roboty ratunkowe, zapomocą specjalnych pontonów i dźwigów, dostarczonych przez jedno z Hamburskich Towarzystw ratun-

kowych (rys. 2). Po dłuższej, obfitującej w krytyczne momenty robocie statek został wyprostowany i mógł być odprowadzony do doku dla naprawy.

Specjalne pontony, służące do podnoszenia zatoniętych statków widzimy na rys. 4, przy robocie nad podniesieniem parowca „Gefle”.

Na następnym rysunku (5) widzimy również dwie ratownicze duże barki, pomiędzy którymi znajduje się statek „Fundus”.

Rysunek 6 przedstawia ściąganie z rafy zapomocą szeregu holowników statku „West Munham”.

Na następnym rysunku (7) mamy widok spustoszeń, wyrządzonych przez burzę w awanporcie Hamburga — Cuxhaven.

Zebraliśmy wyżej kilka rysunków, dotyczących wypadków w portach. Takie wypadki w portach są dość częste ze względu na ożywiony ruch statków przyczem większość wypadków pochodzi od zderzeń statków. Z tego wiadać, jak wielką umiejętność manewrowania winni posiadać kapitanowie, i jak dobrze muszą poznać właściwości swego statku.

Statek „West Munham” wpadł na rafę w czasie mgły, tracąc zdolność zorientowania się. Mgła, zwłaszcza w pobliżu brzegów jest jednym z najniebezpieczniejszych wrogów żeglugi.



Rys. 7. Statki „Bazan” i „Recepta” wyrzucone w czasie burzy na ląd w roku 1898, koło Cuxhaven.

Z rysunku (7) możemy wnioskować, co może narobić burza, nawet w zakrytym porcie.

Ratowaniem statków zajmują się specjalne towarzystwa ratunkowe, posiadające specjalne zastosowanie do tego stat-

nią polskiej banderze dobre imię na całym świecie.

J. RUMMEL.

WYWIAD Z P. J. RUMMLEM

Powołany na stanowisko Dyrektora zarządzającego nowopowstałego przedsiębiorstwa żeglugi morskiej „Żegluga Polska”, co wymaga całkowitego oddania się tej niezmiernie odpowiedzialnej pracy, p. Julian Rummel nie jest niestety w możności prowadzenia nadal Ligi Morskiej i Rzecznej.

W związku z tem p. J. Rummel, na prośbę redakcji, tak streścił swe zapatrywanie na prace Ligi:

„Praca położenia podwalin pod rozwój polskiej żeglugi handlowej, jest bodaj, że najbardziej odpowiedzialną w Polsce.

„Ta praca będzie wymagała przezycięcia niezliczonych trudności i będzie spełniona, jeśli dalsza polityka Rządu polskiego w dziedzinie żeglugi będzie utrzymana na właściwej drodze, i jeśli świadoma swych najistotniejszych celów będzie prowadzona systematycznie i energicznie.

„Nadto powodzenie pracy nad rozwojem polskiej handlowej działalności na morzu zależy w wielkiej mierze od moralnego poparcia społeczeństwa, które będzie wręcz niezbędnem wobec nieuniknionych w każdym nowym przedsięwzięciu, a zwłaszcza morskiem, niepowodzeń.

„Jak dziecko nabiera doświadczenia życiowego, nabijając sobie guzy, a czasem rozkrwawiając nos, i ostatecznie wyrasta na dzielnego człowieka, gdybyśmy zaś go trzymali w wacie — wyszedłby z niego niezdolny do życia niedolega, tak i my, stawiając pierwsze kroki na morzu, musimy być gotowi do otrzymania guzów.

„Pod tym względem Ministerstwo Przemysłu i Handlu obrało drogę największego oporu, co wydaje się właściwem, gdyż prowadzenie żeglugi nieregularnej jest niewątpliwie najtrudniejszym, a zatem jest to najlepszą szkołą, która nam pomoże do wyrobienia się na morzu.

„Takie postawienie sprawy przewiduje pewne ryzyko, lecz gdybyśmy się obawiali ryzyka, musielibyśmy spokojnie siedzieć za piecem, co zresztą również nie

uchroniłoby nas od większego jeszcze zlego.

„Winniśmy przejść szkołę, jakiej dotąd nie mieliśmy, musimy praktycznie a gruntownie poznać sprawy morskie, a to będzie możliwem, gdy znaczna część społeczeństwa będzie się starała w tem prawidłowo się orientować.

„Utrzymać ducha, utrzymać ciągłość usiłowań narodu w kierunku morza — jest właśnie zadaniem naszej Ligi i jego organu „MORZE”.

„Głównie zaś należy wychowywać młodzież — przyszłych działaczy w różnych dziedzinach — w świadomości posiadania morza.

„Pragnąc poznać morze i sprawy z nim związane, społeczeństwo winno się opie-

rać na własnych siłach i te siły winny być ześrodkowane w Lidze”.

Mamy nadzieję, że p. J. Rummel, który, objawszy kierownictwo Ligi w roku 1921, prowadził ją w Warszawie do roku 1924, a później stworzył jej Oddział w Poznaniu, którego prezesem był do ostatniego czasu — zaś od 1-go października objął znowu kierownictwo Centrali, — aby obecnie przejść do praktycznej pracy na morzu — nie porzuci pracy w Lidze, zachowa najściślejszy kontakt z naszą instytucją, będzie nadal służył jej swemi wskazówkami i będzie ją zasilał wiadomościami o pracy naszej „Żeglugi Polskiej”.

Rozstając się z wielkim żalem ze swoim Dyrektorem, Redakcja składa Mu serdeczne życzenia pomyślnej i owocnej pracy na dobrze Mu znanym zresztą polu



Widok jezior Kanadyjskich. W canoe widzimy żonę jednego z dyrektorów Amer. Dyrekcji Cunard Line p. E. White'a (naszą rodaczkę p. Scipio del Campo) w towarzystwie przewodnika Indianina.

PRONIKA

ROZBUDOWA PORTU I MIASTA GDYNI. Na wiosnę tego roku będą uruchomione już magazyny. Największe trudności narazie w rozbudowie portu i miasta Gdyni przedstawia sprawa budowy miasta. W chwili obecnej budowa kapitanatu jest na ukończeniu, tak samo wznoszenie osiedli dla urzędników budowy portu. Na wiosnę kapitanat ma być znacznie rozszerzony, co pozwoli na przeniesienie urzędu marynarki handlowej z Wejherowa do Gdyni. Dalsza budowa dwóch kompleksów mieszkalnych pozwoli na złagodzenie trudności mieszkaniowych dla administracji portowej.

Budowa 2 dźwigów mostowych dla eksportu węgla jest ukończona. W chwili obecnej ukończono już próby tych dźwigów i wyszkolenie ich personelu. Z chwilą ich uruchomienia nie od razu jest uzyskana pełna ich wydajność, z powodu różnych trudności, które każda nowa instalacja napotyka — mimo to jednak wydajność ich winna się jeszcze bardziej zwiększyć i dać w b. m. przeszło 100 tys. ton.

W chwili bieżącej rozważana jest kwestja dalszych urządzeń węglowych u nadbrzeży 200 m. długości, a 8 m. głębokości, które na 1 stycznia powinny być ukończone. Te nowe urządzenia mają być ostatniem słowem techniki o wydajności 150 tys. ton mies. eksportu. Możliwe jest, że do zrealizowania ich użyte będą kapitały prywatne.

W ostatnim czasie sprawa opuszczenia kiesionów i ustawienia ich na miejscu posuwa się rażno naprzód. To pozwala rozpocząć wkrótce nadbudowę kiesionów, oraz zarefultowanie terenów za nimi położonych. Utworzenie tych terenów pozwoli rozpocząć montaż pierwszego magazynu o rozmiarach 100 × 45, a przy nich 2 dźwigów bramowych 5-ciotonowych. O ile zbyt ostra zima nie utrudni robót, uruchomienia magazynów należy oczekiwać na wiosnę przyszłego roku.

Pierwotny program dalszej budowy nadbrzeży w basenie wewnętrznym uległ pewnym zmianom, z tego też powodu sprawa budowy elevatorów zbożowych, projektowana początkowo w r. 1929, już w roku 1927 stanie się aktualną.

Ze względu na ciągle wzrastający ruch portowy stało się również konieczne nabycie holownika portowego.

Budowa portu wojennego, w ramach przewidzianego programu, jest na ukończeniu, a budowa portu rybackiego jest tak daleko posunięta, że przed zimą uda się przypuszczalnie stworzyć chociaż skromne schronisko dla łodzi rybackich.

PORT W PŁOCKU.

W nowych warunkach tworzenia się nowych dróg do morza, dzięki chwilowe-

mu specjalnie korzystnemu usytuowaniu, Płock zyskuje możliwość skierowania tędy tego największego traktu Polski i stać się na nim stacją węzłową. O korzyściach, jakie stąd wynikną dla miasta mówić nie trzeba.

Możliwość, która powstaje dla Płocka, zdarzyć się może raz tylko w ciągu wieków, a dla jej powstania trzeba podobnych kataklizmów, jak wojna światowa. Możliwość taka raz niewykorzystana, zwykle więcej nie wraca.

Tą osobliwą chwilę w biegu stuleci doskonale wyczuło Tow. Nauk. Płockie i Stow. Rolnicze, które dzięki inicjatywie p. dr. Al. Macieszy podniosło kwestję budowy w Płocku portu przeładunkowego.

Inicjatywa powyższa dzięki pracy i staraniom Naczelnika Zarządu Dróg Wodnych inż. Tyrały i prezydenta miasta p. Zbrozyny zrealizowała się o tyle, że uzyskano pewne kredyty i przystąpiono do robót. Między innymi przystąpiono i do projektowanego portu na Wiśle.

Potrzebne pod budowę grunta nabyte zostały i oddane przez miasto bezpłatnie. Zarząd kolei zobowiązał się zatrudniać przy robotach tylko bezrobotnych z Płocka, przyczem koszta ubezpieczeń społecznych przejął na siebie miasto.

Narazie przystąpiono do wykonania robót ziemnych, części trasy boczniczy od stacji do przecięcia z drogą do Popłacina długości około 1 klm. Odcinek ten zaprojektowany z niewielkimi spadkami 1 promil w kierunku do portu biegnie w wykopie, z którego wyjęto ziemię w ilości 12000 mtr.³ użyto na poszerzenie wału ochronnego z tem wyrachowaniem, że da się on wykorzystać w przyszłości dla ułożenia toru kolejowego.

Opisana część robót już została wykonana, a wobec definitywnego ustalenia części bulwarów w porcie zaprojektowano podejście boczną i zarządzono dalsze roboty, które obejmą około 14.000 mtr.³ nasypu.

CYWILIZOWANIE ŻEGLUGI MORSKIEJ. Przedsiębiorstwo „Chicago Tribune” od kilku już lat pracowało nad zagadnieniem zaopatrywania okrętów trans-

oceanicznych w najświeższe wiadomości z całego świata. Zadanie to miały spełniać dzienniki, redagowane w centrali wydawnictwa a drukowane na pływających okrętach. Po trzech latach ideę tę urzeczywistniono ku zadowoleniu i czytelników i wydawnictwa. Obecnie zaopatruje „Chicago Tribune” już około 100 okrętów dziennie najświeższymi wiadomościami wszelkiego rodzaju.

Dzienniki, wydawane na tych okrętach obejmują 8—20 stron. Ilość stron zależna jest od ogłoszeń, od wielkości okrętu i od ilości pasażerów, poza tem wchodzi oczywiście w rachubę możliwości techniczne. Kilka okrętów posiada linotypy i prasy cylindrowe. Są to olbrzymy morskie, mogące za odpowiednio wysokimi opłatami pomieścić dużą ilość podręczników. Na takich okrętach drukuje się 2—8 stron na pokładzie. Reszta to gotowe już części, zapelnione wszelkiego rodzaju interesującymi sprawami.

„Chicago Tribune” posiada specjalną służbę łączności, przeznaczoną do zaopatrywania redakcyj morskich w najświeższe wiadomości z dziedziny sportu, polityki, spraw finansowo-gospodarczych i t. d. Redaktor na pokładzie okrętu otrzymuje również, wszystkie tytuły i napisy zapomocą radja z centrali redakcyjnej, tak, że całość dziennika okrętowego jest w zupełności zgodna z zapatrywaniami naczelnego redaktora. Wypadki na okręcie jak i życie towarzyskie znajdują oczywiście należne uwzględnienie. Urzędnicy linii okrętowych twierdzą, że impreza ta przyczyniła się bardzo do powiększenia frekwencji na okrętach.

NA WYSPACH KOMANDORSKICH WPROWADZONO WŁADZĘ SOWIECKĄ. Wyspy te znajdują się w pobliżu Kamczatki, gdzie władza sowiecka ustaliła się już od paru lat. Kto rządził w tym okresie czasu na Komandorach — nie wiadomo.

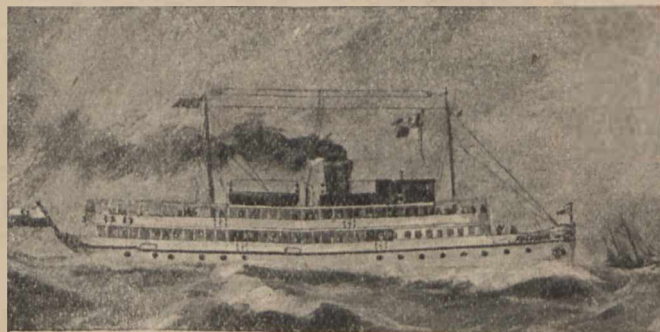
Zwracamy uwagę, że najlepszymi badaczami tych wysp byli dwaj polscy uczeni: Dr. Benedykt Dybowski, zeslaniec, b. profesor Uniwersytetu Lwowskiego, i profesor Morozewicz, terazniejszy Dyrektor Instytutu Geologicznego w Warszawie. Obaj napisali o wyspach Komandorskich cenne rozprawy naukowe.

INDJE BĘDĄ MIAŁY MARYNARKE. Wicekról

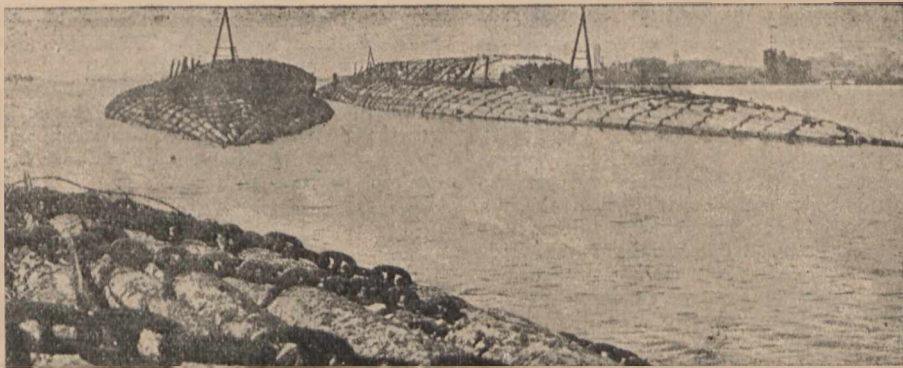
Indyj zapowiedział utworzenie królewskiej marynarki indyjskiej, jako siły zbrojnej, do której byłiby przyjmowani w charakterze oficerów także Hindusi.

P. FELIKS ROSTKOWSKI wygłosił odczyt p. t. „Wytyczne morskiej polityki Polski” dn. 10.XII ub. r. w Stowarzyszeniu Techników, podajemy streszczenie:

Polityka morska dotyczy zarówno rozwiązania sprawy dostępu do morza, jak i wykorzystania samego morza. Do roku bieżącego rząd czekał na inicjatywę prywatną i dopiero w ostatnich czasach zostało zakupione 5



Statek pasażerski dla żeglugi przybrzeżnej, budowany na stoczni gdańskiej, na zamówienie rządu polskiego (który jest również współwłaścicielem stoczni gdańskiej)



Tratwy oceaniczne: związane grubymi łańcuchami drzewo budulcowe w tej postaci holowane jest przez ocean Spokojny do San Diego.

statków morskich i założono państwowe przedsiębiorstwo żeglugi. Stworzenie takiego przedsiębiorstwa nie tamuje bynajmniej inicjatywy prywatnej, jest nawet pewnym bodźcem, zachęcającym kapitał prywatny. Nawet przeciwnicy wszelkiego etatyzmu muszą uznać konieczność tego posunięcia ze strony rządu. W ślad za tym przykładem rządu towarzystwo „Żegluga Wisła-Baltyk” nabyło 20 statków morskich dla eksportu węgla.

Polityka morska wielkich państw polegała na stwarzaniu linii morskich, kierując w ten sposób handlem. U nas chwilowo z braku kapitałów należałoby stwarzać linie na tych szlakach, na których handel wyrobił już sobie drogi. Na morzu Bałtykiem i Północnym bandera polska może śmiało zatrudnić kilkadziesiąt statków. Linja emigracyjna towarowa do Londynu również posiada ekonomiczne uzasadnienie. Możliwe jest morskie połączenie z

basenem morza Śródziemnego; jest ono ściśle związane z naszą ekspansją handlową na Bliski Wschód.

Trudności przy otrzymywaniu powrotnych ładunków będą duże, należy o tem pamiętać ale się tem nie zniechęcać.

O BANDERĘ DLA „ŚLĄZAKA”. W spuściźnie po zaborcach, na mocy Traktatu Wersalskiego, otrzymała Polska wraz z dostępem do Bałtyku kilka torpedowców i tralerów, które miało być zaczątkiem Polskiej Floty Wojennej.

Między innymi dostał się nam torpedowiec niemiecki, który w naszej marynarce otrzymał miano „Ślązak”.

Nie obca jest ta nazwa Społeczeństwu Śląskiemu, gdyż już w roku 1923, Delegacja Górno-ślązaków brała udział w podnoszeniu bandery na „Ślązaku”.

Torpedowiec ten po odbytych podróżach i kapitalnym remoncie stanął obecnie na redzie portu wojennego w Gdyni.

Katowicki Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej, rozwijający w ostatnim czasie usilną propagandę na rzecz idei Morskiej wśród naszego społeczeństwa, spotkał się z wielkim sentymentem Ludu Śląskiego dla naszej marynarki, a w szczególności z wielkim zainteresowaniem co do losów torpedowca, noszącego miano prastarej dzielnicy piastowej.

Pragnąc umożliwić jaknajszerszym masom wzięcie udziału w złożeniu rzeczowego dowodu ścisłej łączności społeczeństwa Śląskiego z naszą młodą marynarką, Rada Katowickiego Oddziału L. M. i Rz. postanowiła ufundować dla torpedowca „Ślązak” banderę wojenną ze składki członków L. M. i Rz. i datków szerokich mas Ludu Śląskiego. Banderia ta będzie widomym znakiem łączności społeczeństwa Śląskiego z naszą młodą marynarką wojenną i będzie zawsze przypominała dzielnej załodze „Ślązaka” piękne tradycje męstwa i hartu ducha tej prastarej dzielnicy piastowej.

Składki na banderę dla „Ślązaka” w kwotach choćby najmniejszych prosimy kierować do Sekretariatu L. M. i Rz. Katowice, Warszawska 27, lub przekazywać na konto P. K. O. Nr. 303462 z notacją na banderę dla „Ślązaka”.

„ZARZĄD FABRYKI ULTRAMARYNY, FARB I PRZETWORÓW CHEMICZNYCH W WARSZAWIE” J. Setzer i E. Werner złożył do rąk Pana Ministra Przemysłu i Handlu sumę 6.000 złotych, zapłaconą tytułem kary konwencyjnej przez jedną z firm zagranicznych, w wyniku rozstrzygnięcia sporu handlowego, z przeznaczeniem na potrzeby polskiej floty handlowej. P. Minister kwotę powyższą przekazał Państwowemu Przedsiębiorstwu Żeglugi Morskiej p. n. „Żegluga Polska”.

DLIA OFICJALNY L M I R Z

ODDZIAŁ L. M. i R. W KATOWICACH. Staraniem Katowickiego Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej odbył się w niedzielę 5 grudnia ub. r. uroczysty obchód 299-tej rocznicy Zwycięstwa pod Oliwą.

Obchód rozpoczął się uroczystym nabożeństwem, odprawionym w kościele Najśw. Panny Marii przez Księdza Kanonika Szramka, który wygłosił okolicznościowe kazanie nawiązując do świetnych tradycji morskich naszych przodków. W nabożeństwie wzięli udział członkowie Ligi z Radą i Zarządem w pełnym składzie, liczne delegacje organizacji społecznych i zawodowych, młodzież szkolna i tłumy publiczności. Po wyjściu z kościoła pluton reprezentacyjny L. M. i Rz. sformowany z byłych marynarzy, pod dowództwem p. Przesza Rady, Inż. Józefa Kiedronia, przeszedł ulicami miasta, zatrzymując się przed lokalem Sekretariatu L. M. i Rz., gdzie oddał honory wywieszanej banderze, poczem udał się do Teatru na uroczystą akademię.

Do udekorowanego flagami sygnałowymi Teatru miejskiego cisnęły się tłumy publiczności, namiętniej wzięły udział w tej pierwszej na Śląsku uroczystości czci polskiej marynarki.

W akademii wzięli udział: p. wojewoda Śląski Dr. Michał Grażyński, reprezentujący p. Prezydenta Rzeczypospolitej, J. Eminencja Ks. Biskup Śląski Lisiecki,

Gen. Zajac, Dowódca Dyw. Śląskiej, Komandor por. Burchard, w zastępstwie Kierownika departamentu marynarki wojennej w M. S. Wojsk., Inż. Julian Rummel, Dyrektor L. M. R., Komandor Rylke, Kapitan mar. de Valden, d-ca Torpedowca „Ślązak”, Dr. Górnik, Prezydent miasta Katowic, Dr. Seidler, starosta katowicki, przedstawiciele sądu i prokuratury, przedstawiciele państw obcych, liczni reprezentanci przemysłu, związków społecznych i zawodowych, młodzież szkolna, wojsko oraz tłumy publiczności.

Akademję zainicjował b. Min. Przem. i Handlu Inż. Józef Kiedroń, który w krótkim, lecz treściwym przemówieniu powitalnym zwrócił uwagę zebranych na doniosłe znaczenie rozwoju Floty Narodowej, która powinna być jedną z podwalin potęgi gospodarczej naszego Państwa. Przemówienie to (p. str. 19) zakończył p. Kiedroń okrzykiem na cześć p. Prezydenta Rzeczypospolitej i Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, poczem orkiestra odegrała hymn narodowy. Następnie wygłosił krótka prelekcję o znaczeniu Zwycięstwa pod Oliwą p. Inż. Młodzianowski wiceprezes Zarządu Katowickiego Oddziału L. M. i Rz., w sposób zajmujący opisał bohaterską walkę naszych przodków — rycerzy morza, nawiązując zaś do czasów teraźniejszych, zwrócił uwagę, że Polacy łącząc w sobie potrafią zalety dobrych jeźdź-

ców — jak i dzielnych marynarzy, czego dowodem jest obecny gen. Zaruski. W zakończeniu przemówienia podniósł wartość marynarza polskiego, oddając hołd dzielnej załodze „Lwowa”, która odbyła podróż do Brazylii, poczem rozpoczęła się artystyczna część akademii.

Utalentowany Artysta dramatyczny Teatru Polskiego p. Kijowski, wygłosił z dużą ekspresją dumę o morzu Marjusa Zaruskiego, p. t. „Słuchaj, Polsko!”, gorąco oklaskiwaną przez szczernie zapełnioną widownię. Obecnemu na akademii autorowi p. gen. Mariuszowi Zaruskiemu harcerze wręczyli piękny bukiet kwiatów, przyczem publiczność urządziła p. gen. Zaruskiemu gorącą owację. Resztę części koncertowej wypełniły produkcje wokalne p. Godlewskiej-Ślązakowej, prof. Milera i artyści opery p. Kopciuszewskiego.

Akademję zakończył żywy obraz układu artysty malarza prof. Ligonia i p. Zwołińskiego, poczem orkiestra odegrała marsza pierwszej brygady.

W podniosłym nastroju opuszczały tłumy publiczności gmach Teatru.

W godzinach popołudniowych odbyło się w salonach Seimu Śląskiego zebranie towarzyskie członków Ligi i zaproszonych gości. Honory gospodyń czyniły p. Ludwika Casnariowa, Janowa Hlondowa, Józefowa Kiedroniowa, Janowa Laskowska,

Wiktorowa Młodzianowska, Wiktorowa Radliczowa, Zygmuntowa Szafranowska, Józefowa Zająca i Józefowa Zaleska.

Zebranie, urozmaicone ciekawymi produkcjami artystycznymi, zgromadziło elitę towarzyską z Katowic i okolic. Obecni byli p. Wojew. Dr. Grażyński, p. Marszałek Sejmu Śląskiego, Dr. Wolny, Prezydent Górnik, Dyrektor Dworzączyk, Dyr. Ciszewski, Prezydent Calonder, Konsulowie, akredytowani przy Rządzie Polskim, liczni członkowie Ligi Morskiej i Rzecznej, posłowie Sejmu Śląskiego i cały szereg wybitnych osobistości.

Z ODDZIAŁU L. M. i R. W ŁODZI. Doroczne Walne Zebranie Ligi (21.XI 26 r.) zażądał Prezes Ligi p. Marjan Dienstl-Dąbrowa, zapraszając Sędziego p. Zienkiewicza na Przewodniczącego Zebrania, który na asesorów zaprosił panie: Prezydentową Cynarską, Prezydenta miasta p. Rzewskiego oraz adwokata Żelazowskiego, pióro trzymał Redaktor Tarłowski.

Prezes Dienstl-Dąbrowa w dłuższym przemówieniu skreślił ciężkie warunki, wśród których rozwijał się w roku bieżącym Oddział Ligi na terenie Łodzi. Główną przyczyną była zupełna obojętność miejscowego społeczeństwa na żywotne sprawy Ligi oraz małe poparcie ze strony rządowych czynników. Specjalne położenie Łodzi z braku wodnej komunikacji, odsuwa szersze warstwy od udziału w pracach Ligi. Aby pobudzić miejscową ludność do ofiarności na doniosłe cele, którym hołduje Liga, zwrócono specjalną uwagę na propagandę, która jest jednym z zasadniczych zadań Zarządu. W roku bieżącym Oddział Łódzki nosił się z zamiarem wybudowania specjalnego schroniska na Helu, jednakże odnośnie władze żądaniem wpłacenia zgóry trzyletniego czynszu na poczet 36-letniej dzierżawy ziemi, utrudniły skuteczenie tego planu w roku bieżącym. Wniosek Ligi do Magistratu Łodzi o udzielnie subwencji w wysokości 3000 zł. spotkał się z odmową. A więc i władze samorządowe nie poszły na rękę Towarzystwu i nieprzychylnym swem stanowiskiem, utrudniły należyty rozwój Ligi.

Celem szerzenia idei morza polskiego przez bezpośrednie zetknięcie się z niem szerszych warstw mieszkańców Łodzi, Zarząd urządził w r. b. dwie wycieczki nad Bałtyk. W sierpniu urządzoną była wycieczka do Sieradza, w celu zapoznania się z Wartą, na której Oddział ma zamiar urządzić swą przystań, a jednocze-

śnie otworzyć Pododdział w Sieradzu. Chcąc zbliżyć ze sobą członków Towarzystwa, urządzane były dwutygodniowe zebrania towarzyskie w lokalu Ligi, na których często wygłaszane były prelekcje na temat marynarki polskiej. W dniu 10 lutego urządzony był wielki raut reprezentacyjny, który udał się znakomicie, gromadząc w sali Miejskiej elitę towarzyską. W tymże czasie wyświetlany był w kinie „Luna“ jeden z najlepszych obrazów „Cud wilków“, dochód z którego w wysokości 25% przeznaczony został dla Oddziału Łódzkiego i Centrali w Warszawie.

W ciągu roku zapisało się nowych członków 220, co z zeszłorocznymi stanowi pokaźną cyfrę 546. Komisja Rewizyjna odczytała sprawozdanie kasowe za czas od 14 września 1925 r. do dnia 1 listopada r. b., z którego wynika, że obrót ogólny w tym czasie wyniósł 8213.48 zł., składki członkowskie przyniosły 2850 zł., sekcja dochodów niestałych dała 4293 zł. i inne

327 zł. Wydatki stanowiły: prenumerata miesięcznika „Morze“ — 1750 zł., komorne 1253 zł., pensje i prowizja 1600 zł., wydatki sekcji dochodów niestałych 1224 zł., pozostałość w kasie 706.60 zł. Komisja Rewizyjna stwierdziła, że wszystkie pozycje zapisane w księgach zgodne są z dowodami kasowymi.

Z pośród członków Zarządu wszyscy prawie spełniali gorliwie swe obowiązki i stale brali udział w posiedzeniach Zarządu. Jako zasługujących na wyróżnienie, należy wymienić wice-prezesa p. Romockiego, który swą pracą przyspożył wiele dobrego dla Ligi. Niestety, opuszcza Ligę, będąc powołanym na inne stanowisko. Dalej należy wymienić kapitana Szenberga, który nie tylko złożył i opracował dużo projektów, ale częściowo je i zrealizował. Między innymi pod jego kierownictwem ma być otwarta szkoła pływania, jak również opracował projekt konkursu na budowę statku morskiego, który został ogłoszony przez Kuratora szkolnego w szkołach średnich dla przyjęcia czynnego udziału uczniów wyższych.

Wielkim plusem jest utworzenie przez p. Jerzego Krzyżanowskiego Plutonu Reprezentacyjnego przy Stowarzyszeniu, który przy swych wystąpieniach posiada wielkie znaczenie propagandowe. Do Plutonu należy 110 członków, z których trzecia część jest już umundurowanych i nosi on charakter jednostki o dyscyplinie i karności wojskowej. Pluton bierze udział we wszystkich uroczystościach obchodowych i reprezentacyjnych, odbywa stałe ćwiczenia wojskowe i nosi się z zamiarem przyłączenia do Przystosobienia Wojskowego. W przyszłości mają być utworzone kadry marynarskie, co da możność młodzieży poświęcenia się służbie marynarskiej.

Na przyszłość Zarząd projektuje szereg odczytów z zakresu marynarki handlowej, prawa morskiego i znaczenia morza dla Państwa, jak również propagować sport pływacki, który dla młodzieży szkolnej ma wielkie znaczenie wychowawcze, i organizować stacje ratownicze w miejscowościach kąpielowych. Walne Zebranie poleciło przysłać Zarządowi zorganizować specjalne biuro informacyjno-wycieczkowe, oraz starać się o uzyskanie zezwolenia na sprzedaż na miejscu biletów na statki pasażerskie jak w kraju tak i zagranicą, co stanowić będzie wielką dogodność dla miejscowej ludności.



Otwarcie biblioteki przy Od. Warszawskim dn. 11.XI 26 r.; wstęgę przecina kom. Irena Rylke.



Okręgowy Oddział Warszawski: otwarcie sezonu odczytowego zimowego

W dalszym ciągu Walne Zebranie przyjęło następujące rezolucje:

1) Walne Zebranie, solidaryzując się z postanowieniami, powziętymi przez Zjazd Wojewódzki w dn. 8 września r. b. w przedmiocie budowy dróg wodnych w Polsce, wzywa Rząd i czynniki miarodajne do najrychlejszego rozpoczęcia budowy tych różnych arterij komunikacyjnych, które tworzą podstawę dobrobytu obywateli kraju, siłę i potęgę Państwa.

2) Walne Zebranie kładzie szczególny nacisk na konieczną potrzebę niezwłocznego rozpoczęcia budowy kanału węglowego z udziałem Państwa, Samorządów i kapitału prywatnego.

3) Walne Zebranie wita z radością i uznaniem fakt powstania polskiej marynarki handlowej, związanej ściśle z rozwojem gospodarczym naszego Państwa i składa hołd tym wszystkim, którzy przyczynili się do zrealizowania tego wielkiego dzieła.

W końcu został wybrany nowy Zarząd na rok 1927, który na pierwszym swym posiedzeniu w dniu 25 listopada ukonstytuował się, jak następuje: Prezes p. M. Dienstl-Dąbrowa, wice-prezes sędzia p. Zienkiewicz, sekretarz p. Krzyżanowski, skarbnik p. Ingersleben, zastępca skarbnika dokooptowana p. Ł. Pfeifrowna, gospodarz p. Wajski (dokooptowany), w skład Komisji Dochodów niestałych WPanie: prez. Cynarska, generałowa Arctowa, p. Łuszczewska, p. Leonowa Grohmanowa zwykłymi członkami p. Szenberg, p. Waltratus, p. Hajkowski, p. Gajer Robert, Tarłowski, wizytator p. Polomski, p. Iwanowska, p. Solecki, p. Rzewski. Do Komisji Rewizyjnej weszli: rejent p. Kahl, p. Martynka i p. A. Knapski, a na ich zastępców p. Rutkowski i p. Misiak.

Poprzedni Zarząd otrzymał od Walnego Zebrania jednogłośnie absolutorjum, a na wniosek mecenasa Żelazowskiego — ogólne podziękowanie.

OKREGOWY ODDZIAŁ WARSZAWSKI L. M. R. SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI ZA R. 1926-y. O. Oddział Warszawski ukonstytuował się na walnym zebraniu dn. 31.III r. ub.

A. Sprawy organizacji Oddziału i jego gospodarki finansowej rozpadają się na trzy bardziej wydajne okresy: okres wiosenny, letni i jesienno-zimowy.

1. Okres wiosenny (od chwili powstania Oddziału do reorganizacji zarządu): Wybrany na walnym zebraniu (dn. 31.III) zarząd ukonstytuował się w sposób następujący: p. p. kom. A. Rylke (wiceprezes), A. Uziembło (prezes), M. Luxembourg (skarbnik), St. Kruszyński (sekretarz), mir. J. Lesisz, mjr. Chełmoński, inż. A. Pauly, I. Szymkowska, kpt. J. Borejko, L. Messtritsch, A. Piasecka, zastępcy: p. p. inż. Gilewicz, kpt. W. Hubert, inż. B. Nawrocki. Komisja Rewizyjna: St. Kączkowski, Sakowicz i Sawo.

W tym składzie i przy tym podziale funkcji Zarząd pełnił swe czynności od dnia 1 kwietnia do dnia 4 czerwca ub. r., a więc wciągu 2-ch miesięcy.

Sprawy gospodarcze były przejęte po h. Komitecie Warszawskim, w stanie bardzo zagmatwanym, zaś finanse w stanie wprost groźnym.

Ta sytuacja stawała się tem więcej krytyczną, iż zbliżał się okres letni, w którym wszelkie wpływy zazwyczaj niezmiernie maleją, zaś wydatki na opłatę personelu, utrzymanie lokalu, a szczególnie z tytułu różnych dawniejszych zobowiązań b. Komitetu Warszawskiego nie zmniejszały się.

O powadze sytuacji świadczy fakt, iż na zebraniu zarządu z dn. 4 czerwca ub. r. skarbnik p. Luxembourg, zgłosił nieodwołalnie swą dymisję, motywując to okolicznością, iż absolutnie nie widzi żadnych źródeł pokrycia niezbędnych wydatków.

Jednocześnie w chwili owego kryzysu (dn. 5.VI) prezes Oddziału p. Adam Uziembło naskutek konfliktu w łonie zarządu również zgłosił swą dymisję i ustąpił z zarządu, a w ślad za nim rzekli się mandatów członków zarządu: p. p. Piasecka, Szymkowska, Lesisz i Luxembourg.

2. Okres letni (od dn. 5.VI do otwarcia sezonu jesiennego): po ustąpieniu z zarządu prezesa i czterech członków, zarząd ukonstytuował się: prezes — p. kom. A. Rylke, wice-prezes — p. Borejko, skarbnik — p. Nawrocki, sekretarz — p. St. Kruszyński, p. p. Messtritsch, Chełmoński, Pauly i Hubert — członkowie.

Sprawa konfliktu, czego wynikiem było ustąpienie p. Uziembło, a za nim później 4-ch innych członków zarządu, była rozważana ostatecznie przez Radę Ligi M. i R. dnia 29 lipca ub. r. Opinia Rady znalazła wyraz w uchwale, zalecającej Zarządowi O. O. W. zwołanie Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Członków O. O. W. w terminie do 17 października celem dokonania uzupełniających wyborów do Zarządu O. O. W. L. M. i R.

Tymczasem Zarząd pozbawiony wielu osób, z którymi razem dotąd w ciągu 2-ch miesięcy pracował, podjął energicznie wszelkie usiłowania, aby uchronić Oddział Warszawski od bankructwa, które mu groziło i zapewnić mu egzystencję przynajmniej do jesieni, kiedy wpływy z natury rzeczy zwykle poczynają się zwiększać.

Usilną pracą Zarządu i jego poszczególnych członków, z których największe uznanie należy się p. p. Pauly i Kruszyńskiemu, pełniącemu wespół z p. Nawrockim po owem ustąpieniu p. Luxemburga również i obowiązki kasjera, udało się osiągnąć nietylko cele zasadnicze, ale równocześnie rozwinąć w całej pełni pracę nazwaną, t. j. pracę propagandową.

3. Okres jesienny rozpoczął się otwarciem uroczystym sezonu odczytowego i biblioteki oddziału (11.XI). W tym okresie (dn. 6.XII ub. r.) odbyło się nadzwyczajne walne zebranie celem dokonania dopełniających wyborów do zarządu, dzięki czemu skład osobowy zarządu stał się następujący: prezes A. Rylke, wiceprezes Konstanty Heymowski, skarbnik inż. Benedykt Nawrocki, sekretarz Stanisław Kruszyński, oraz członkowie zarządu p. p.: inż. Al. Pauly, St. Hann, J. Borejko, inż. Kączkowski J., M. Luxembourg, prof. W. Nałęcz, gen. Rybiński; zastępcy p. p.: inż. J. Jacuński, M. Gawłowska, inż. Sujkowski.

Czynne są również komisje: Propagandowo-oświatowa i biblioteczna (prezes S. Kruszyński), dochodów niestałych (prez. Al. Pauly), towarzyska (gen. Rybiński, Hannówna i Gawłowska) i wydawnicza (prezes Wł. Nałęcz); Komitet gwiazdki Stolicy dzieciom kaszubskim, tudzież komitet balu morskigo.

Sprawy finansowe w tym okresie znacznie się poprawiły.

B. **Działalność Oddziału Warsz.** w r. 1926-ym wypowiedziała się w następujących jej pracach:

1. Akcja propagandowa wśród młodzieży, której przejawem jest:

a) 70 odczytów poświęconych spopularyzowaniu morza w szkołach średnich i 70 pokazów filmowych,

b) trzymiesięczny kurs żeglarstwa i bu-

dowy łodzi, na który uczęszczało 60 słuchaczy,

c) w związku z tem kursem zbudowano 20 pięciometrowych łodzi przy pomocy słuchaczy kursu, łodzie te brały udział w tegorocznych regatach (Święto Wisły),

d) prócz tego w sezonie jesiennym — przeszło 150 odczytów w szkołach średnich i powszechnych i przeszło 200 pokazów filmowych,

e) obecnie czynny kurs żeglarstwa, posiadający przeszło 80 słuchaczy i wykładowców z naczelnego kierownictwa marynarki wojennej. Kurs ten będzie trwał 4 miesiące, słuchaczami są głównie harcerze,

f) obecnie czynne kursy modelarstwa, prowadzone przez p. p.: inż. Jacuńskiego, kom. Rylke i kierownika technicznego Mianowicza i przeznaczone dla młodzieży od 12 do 18 lat wieku.

W sferze akcji propagandowej wypadki majowe i w czerwcu kryzys finansowy nie pozwoliły zrealizować — obozów letnich nad morzem i innych zamierzeń.

2. Wydano w 10 tys. egzemplarzy broszurę „Co każdy Polak o swem morzu wiedzieć powinien“ A. Rylke i tegoż autora również w 10 tys. egzemplarzy „Morze jako teren pracy dla robotnika polskiego“. Broszury te są rozdawane bezpłatnie.

Wydano nadzwyczaj zajmującą i kształcącą grę p. n. „Bitwa morska“, niezmiernie pomysłowym autorem jej jest p. Jarczyński. Cena kompletu gry 6 zł., członkom Ligi ustępstwo.

3. Oddział wziął udział w Wystawie Wynalazków i w kilku innych wystawach zapomocą kjsoków i eksponatów specjalnych, na wystawie wynalazków Oddział warszawski został nagrodzony srebrnym medalem.

4. O. W. wziął udział w „Święcie Wisły“, ofiarowując na ten cel szereg narzędzi dla łodzi, zbudowanych przez Kurs Ligi, dla policji rzecznej i dla wodnego przemysłu wiślanego, na ogólną kwotę około 800 zł.

5. Nie bacząc na wszelkie trudności, została zorganizowana wycieczka do Francji i Włoch. Wycieczka liczyła 11 uczestników, prowadził ją p. Luxembourg (prezes Komisji Wycieczkowej). Trwała od 4 do 31 sierpnia. Wycieczka m. innymi złożyła wieniec na grobie nieznanego żołnierza w Paryżu, i zadziernęła węzły trwałej przyjaźni z oddziałem franc. Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Marsylii.

6. Od połowy czerwca do 12 września w lokalu Ligi był prowadzony kinematograf — co miało na względzie zarówno cel finansowy, jak i propagandowy. W ciągu dni 86, podczas których kino było czynne, przewinęło się przez Salę Ligi kilka tysięcy osób, którym prócz filmów zwykłych pokazywano filmy morskie Ligi i wygłaszano przemówienia okolicznościowe. W wyniku tego kilkadziesiąt osób zapisało się na członków Ligi, a szerszym masom dano znać o egzystencji i celach Ligi.

7. Zorganizowano loteryę fantową pod bezpośrednim kierownictwem inż. Pauly.

8. Otworzono dla użytku członków w jesieni bibliotekę przy Oddziale.

9. Wznowiono w jesieni odczyty czwartkowe, które odbywają się regularnie.

10. Niebawem wyjadą od Oddziału delegaci z ofiarami gwiazdkowemi dla dzieci kaszubskich, spis firm ofiarodawczych będzie jednocześnie podany do publicznej wiadomości.

11. Zorganizowany został na dn. 6 stycznia r. b. w salach Filharmonji bal morskigo.

Przytaczamy tu jedynie ważniejsze przejawy działalności Okr. Oddziału Warszawskiego.

Streszczając wyniki omówionych prac dotychczasowego zmniejszonego w dn. 5.VI ub. r. Zarządu, należy stwierdzić, iż O. W. jeszcze nie stanął ostatecznie zupełnie mocno pod względem finansowym, w każdym razie Zarząd, nie otrzymując żadnych subsydjów, skutecznie przeprowadził Od. Warszawski przez czas najkrytyczniejszy i stworzył podwalinę pod normalną zdrową gospodarkę pieniężną na czas dłuższy, a obie te rzeczy uczynił, nie przerywając na chwilę działalności zewnętrznej.

Przejawem tego jest spłacenie szeregu zaległości z czasów b. Komitetu Warszawskiego, rozpoczęcie przez Od. Warszawski wywiązywania się z zobowiązań pieniężnych względem Centrali Ligi, co nie miało miejsca ani za czasów b. Kom. Warsz., ani w czasie działalności Oddziału przed dn. 4 czerwca ub. r.

Z WYDAWNICTW:

JEDNODNIÓWKA L. M. i R. W KATOWICACH ukazała się z okazji powstania w Katowicach Oddziału Ligi i z okazji rocznicy zwycięstwa naszej floty pod Oliwą — Jan Zygm., Dzieje stosunku jąca: „Słuchaj Polsko!” — Marjusz Zaruski, Dzień przypomnienia — Al. Rylke, Oliwa — Jan Zygm., Dzieje stosunku Polski do morza — Julian Rummel, Musisz być, Polsko, od morza do morza! — M. Jakobowicz, Kilka słów o Szwecji współczesnej — Al. Rylke, Bałtyk — W. Pol, Gdynia — Al. Rylke, Port w Gdyni zbawieniem Górnego Śląska — Józef Kiedroń, Do morza — Stefan Krynicki, Fra-

gment poezji kaszubskiej — Fr. Sędzicki, Legenda kaszubska — ***, Wspomnienie z nad morza — H. M-ska, Nad morzem — H. M-ska, Głos krwi i prawa morza — Jan Niwiński, O banderę dla „Ślązaka” i inne.

Jednodniówka ta zasługuje na szerokie rozpowszechnienie, posiada dużo materiału, nadającego się do pogadarek o naszym morzu i do odczytów.

KSIĄŻKI NADEŚLANE:

WACŁAW HUZARSKI. Karykatura w Polsce. Monografie artystyczne.

WŁADYSŁAW TATARKIEWICZ, MICHAŁ PŁOŃSKI. Monografie artystyczne.

MIECZYŚLAW STERLING, JAN STANISŁAWSKI. Monografie artystyczne.

GEN. BR. GRĄBCZYŃSKI. Na służbie rosyjskiej (fragmenty wspomnień).

WŁ. PERZYŃSKI. Nie było nas był las.

T. BRUDZEWSKI. Dzwon na trwogę. Powieść.

P. CHOYNOWSKI. Młodość, Miłość, Awantura. Powieść.

M. TRETER. Konrad Krzyżanowski. Monografie artystyczne.

WŁ. TATARKIEWICZ. Al. Orłowski. Monografie artystyczne.

MARCELI HANDELSMAN. Francja — Polska 1795—1845. Studja nad dziejami myśli politycznej. Rozwój narodowości nowoczesnej. Tom II.

Wszystkie książki te nakładu GEBETHNERA I WOLFFA, Warszawa. 1926.

Sprostowanie

W Nr. 12 naszego pisma r. ub. na str. 16 w artykule „Pierwsze statki wojenne zbudowane w Polsce”, w wierszu 18 od góry winno być: „uzbrojenie monitorów składa się z dwóch dział 75 mm.”.

Polish State Petroleum Company

Państwowe Zakłady Naftowe

G. m. b. H.

Gdańsk, Wallgasse 16 a.

EKSPORT DROGĄ MORSKĄ:

EN GROS NAFTY,

BENZYNY,

OLEJU GAZOWEGO,

PARAFINY,

OLEJÓW SMAROWYCH,

GUDRONU

i

ASFALTU.

Polski Monopol Spirytusowy

Polski Monopol Spirytusowy został wprowadzony w Państwie na zasadzie ustawy sejmowej z dnia 31 lipca 1924 r. o monopolu spirytusowym (Dz. Ust. Rz. Pols. Nr. 78 poz. 756 z 1924 r.). Ustawa powyższa została uzupełniona nowelami i przepisami o urządzeniu i kontroli gorzelni, przepisami o prawie odpędu i kontyngencie zakupu, oczyszczaniu i magazynowaniu spirytusu, a następnie rozporządzeniami o wprowadzeniu pełnego monopolu spirytusowego, początkowo na terenie 6-ciu województw wschodnich, a następnie w miarę posuwania się prac przygotowawczych na obszarze całego Państwa. Wreszcie w dniu 1 kwietnia 1927 r. zostanie wprowadzony pełny monopol na terenie b. dzielnicy pruskiej.

Organizacja Dyrekcji Państwowego Monopolu Spirytusowego została określona rozporządzeniem Ministra Skarbu z dn. 22 stycznia 1925 r., zaś regulamin wewnętrzny został zatwierdzony przez Ministra Skarbu w dniu 18 grudnia 1925 r.

W myśl rozporządzenia Dyrekcja Państwowego Monopolu Spirytusowego składa się z Dyrektora, 2 vice-dyrektorów, 7 Wydziałów i Komitetu Techniczno-Gospodarczego. Siedzibą Dyrekcji P. M. S. jest Warszawa—Leszno 1, poza tem agendami D. P. M. S. na prowincji są Oddziały Dyrekcji P. M. S. przy Wydziałach IV-tych Izb Skarbowych.

Dyrekcja Państwowego Monopolu Spirytusowego posiada własne przedsiębiorstwa i zakłady jako to: Państwowe Wytwórnice Wódek, Rektyfikacje Spirytusu, Hurtownie i Sklepy Detaliczne. Spis tych zakładów poniżej:

A. Wytwórnice wódek i rozlewnie: Warszawa, Kielce, Kraków, Włocławek, Poznań, Lwów, Wilno, Łódź, Sieradz, Brześć n/B., Kowel, Pińsk, Stanisławów, Zdołbunów, Sarny, Lublin, Baranowicze i Bielsk.

B. Rektyfikacje spirytusu: Warszawa, Toruń i Starogard.

D. Własne sklepy detaliczne: w Krzyworówni, Pistynie, Kutach, Peczenizynie,

Zaleszczykach, Obertynie, Jabłonowie, Niezwałkach, Załucz, Śniatynie, Kossowie, Horodence, Czernelicach, Kołomyi, Zabłotowie, Gwoźdźcu, Kosmaczu i Worochnie.

Jakkolwiek rok 1925 był dla Monopolu Spirytusowego rokiem organizacji wewnętrznej, która dopiero zakończyć się może z chwilą wprowadzenia pełnego monopolu, t. j. z wiosną roku 1927, to jednak finansowe wyniki operacji handlowych Monopolu Spirytusowego pozwalają na przyszłość żywić jaknajlepsze nadzieje.

Według statystycznych danych Dyrekcji Państwowego Monopolu Spirytusowego sprzedano w 1925 r. spirytusu jako

trunków	54.179.900 litr. 100°
spirytusu skażonego	7.720.900 „ „
na inne cele	3.770.700 „ „

W roku ubiegłym 1926 cyfry sprzedaży były większe, co się tłumaczy stopniowym wprowadzeniem pełnego monopolu.

Bank Związku Spółek Zarobkowych

Instytucja Centralna, Poznań, Plac Wolności 15.

Oddziały w Kraju:

Warszawa, Jasna 8,
Łódź, Sienkiewicza 24
Toruń, Szeroka 14,
Kraków, Rynek Główny 19,
Bydgoszcz, Plac Teatralny 4,
Lublin, Krak.-Przedmieście 45,
Radom, Plac 3 Maja,
Piotrków, Plac Kościuszki,

Kielce, Kolejowa 54,
Grudziądz, Józefa Wybickiego 11/13,
Zbąszyń, Marszałkowska 43,
Katowice, Warszawska 7,
Sosnowiec, 3 Maja 9,
Lwów, Kopernika 4,
Wilno, Mickiewicza 1,
Bielsko, Piłsudskiego 13.

Wolne Miasto Gdańsk:

Holzmarkt 18.

Zagranicą:

NOWY YORK Union Bank of the Cooperative Societies. New-York Agency.
953, Third Avenue. New-York.

PARYŻ Banque de l'Union des Sociétés Coopératives. (Succursale de Paris
82, rue Saint Lazare). Paris (9-e).

Załatwia wszelkie czynności wchodzące w zakres bankowości.

Adres telegraficzny w kraju i New-Yorku „Zarobkowy” w Paryżu „Bezeteseb”.

PAŃSTWOWY BANK ROLNY

Warszawa, ul. Traugutta 11.

Państwowy Bank Rolny, powołany na mocy swego statutu do popierania i prowadzenia parcelacji, osadnictwa, regulacji i meljoracji rolnych, popierania rozwoju rolnictwa, przemysłu rolnego i gospodarczej odbudowy wsi, jak również do organizowania kredytu rolniczego, w wykonaniu zadań, nań włożonych, prowadzi następujące agendy:

- 1) udziela długoterminowych pożyczek amortyzacyjnych w listach zastawnych na kupno gruntu, na inwestycje rolne, na uprzemysłowienie i podniesienie gospodarstw rolnych, na spłatę krótkoterminowych zobowiązań płatniczych, na spłaty, wynikające z działów rodzinnych, oraz na przeprowadzenie parcelacji większej własności ziemskiej;
- 2) prowadzi parcelację majątków ziemskich na rachunek własny;
- 3) udziela małorolnym i średniorolnym pożyczek w gotówce za pośrednictwem spółdzielni kredytowych i kas gminnych;
- 4) wypłaca ze specjalnych funduszy pożyczki na meljoracje rolne, na komasację, na odbudowę wsi, na podniesienie hodowli i mleczarstwa. Poza tem popiera osadnictwo wojskowe i cywilne;

5) przyjmuje wkłady na oprocentowanie, od których sam opłaca podatek od rent i kapitałów;

6) załatwia wszelkie operacje bankowe;

7) finansuje dostarczanie drobnym rolnikom na dogodnych warunkach kredytowych za pośrednictwem organizacji spółdzielczych i komunalnych nawozów sztucznych oraz maszyn i narzędzi rolniczych.

8% Listy zastawne P. B. R. mają wszelkie prawa papierów pupilarnych i przyjmowane są przez Skarb Państwa na kaucje i wadja.

Listy zastawne Państwowego Banku Rolnego, zabezpieczone hipotekami drobnych gospodarstw wiejskich o obszarze, nieprzekraczającym podstawowych norm władania, przewidzianych w ustawie o wykonaniu reformy rolnej i całym majątkiem Państwowego Banku Rolnego, oraz gwarantowane przez Skarb Państwa — opiewają na złote w zlocie, dzięki czemu są bezwzględnie zabezpieczone od ewentualnego spadku waluty, a przynosząc dobre oprocentowanie (8% złotych w zlocie) są pewną i korzystną lokatą kapitału.

Bank posiada Centralę w Warszawie przy ul. Traugutta Nr. 11, oraz oddziały we Lwowie, ul. Halicka Nr. 21, w Poznaniu, ul. Kantaka Nr. 10, w Wilnie, ul. W. Pohulanka Nr. 24. Prócz tego w stadium organizacji są Oddziały w Grudziądzu, w Łucku i Katowicach.



FERRUM

SPÓŁKA AKCYJNA, KATOWICE - BOGUCICE
G. ŚL.

Bloki i odlewy Siemens-martynowskie, odlewy stalowe Siemens-martynowskie, osie do wozów ciężarowych, drobne wyroby żelazne (śruby, nakrętki, nity), rurociągi tłoczne dla zakładów wodnych, rury od 350 mm. średnicy wzwyż, aż do największych wymiarów, aparaty spawane i kotły wszelkiego rodzaju.

BAILDONHÜTTE

SPÓŁKA AKCYJNA, KATOWICE-DĄB.

Żelazo walcowane, stal walcowana, blachy cienkie, stal rafinowana i wyroby ze stali rafinowanej, dła ślimakowate, stal taśmowa, wyroby ciągnięte, części maszyn i samochodów, łańcuchy.

WSCHODNIO - GÓRNOŚLĄSKIE ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE

Mikołaja Hr. Ballestrema,
ADMINISTRACJA KOPALŃ, RUDA, G. ŚL.

Węgiel kamienny, koks, smoła, siarczan amonowy, benzole (benzole surowe, toluol surowy, surowa solwent-nafta), naftalina surowa. Wszelkiego rodzaju cegły, dachówki, kamienie szamotowe. Glinka mielona, mączka szamotowa, mielony piasek kwarcowy.

HUTA BISMARCKA

WIELKIE HAJDUKI

Surówka, bloki Siemens-martynowskie, kęsy, odlewy kształtowe z żelaza i stali, żelazo sztabowe, kształtowe, taśmowe; podkowy nieobrobione surowe, blachy cienkie, stal walcowana i kuta, stal narzędziowa i konstrukcyjna w prętach, taśmach, blachach i kształtach kowalnych; specjalność: stal doborowa do wyrobu broni i pancerzy, stal wiertnicza, rury z żelaza kutego, rury wodociągowe i wiertnicze, rury do gazu i pary, żelazo kształtowe grube, oraz szyny kopalniane i materiał do nawierzchni kolejowych, blachy grube, blachy do budowy okrętów, smoła pierwsza, smoła węglowa, siarczan amonowy dla rolnictwa, benzol surowy. Produkty uboczne: wodór, tlen i siarczan żelazawy.

S. BLOCH

TARNOWSKIE GÓRY, G. ŚL.

Rudy żelaza.

BENNO COHN i S-ka

TARNOWSKIE GÓRY, G. ŚL.

Rudy żelaza, kamienie dolomitowe i piasek formierski dla celów przemysłowych.

CZERNICKIE TOWARZYSTWO WĘGLOWE

SP. AKC., KOPALNIA HOYM,
POCZTA GÓRNY NIEWIADOM, G. ŚL.

Węgiel kamienny.

HUTA ŻELAZA „SILESIA”

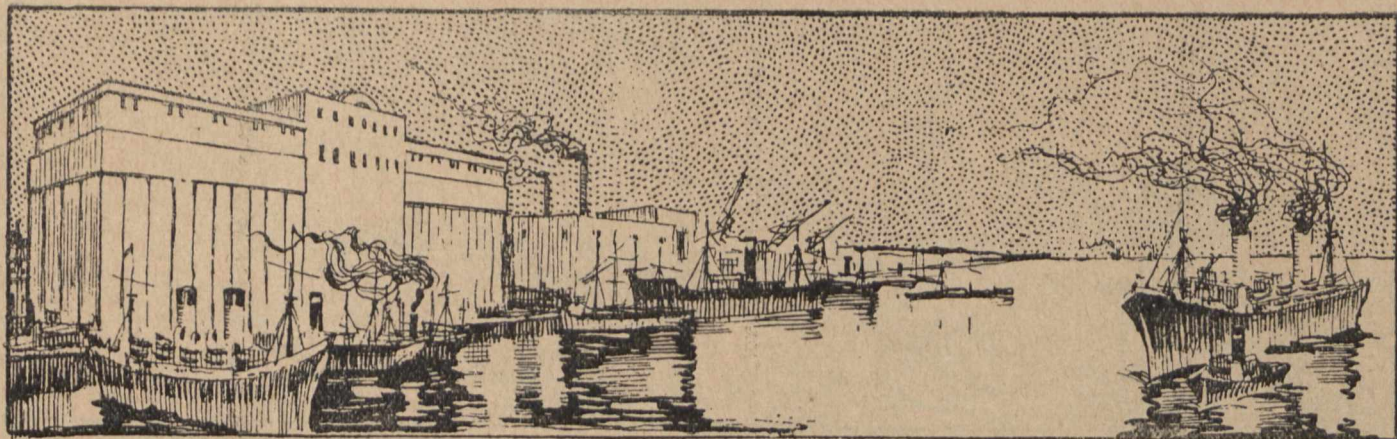
SP. AKC., PARUSZOWIEC, G. ŚL.

Cienkie blachy wszelkich wymiarów, wszelkiego rodzaju wyroby emaljowane. Produkty uboczne: siarczan żelazawy.

FRIEDENSHÜTTE

SP. AKC., NOWY BYTOM

Węgiel kamienny, koks, smoła węglowa, pak, oleje dziegićowe, benzol, siarczan amonowy, dolomit, wapno w kawałkach, surówka, stal Thomasa, martynowska, elektrostal, bloki stalowe, bloki walcowane, kęsy płaskie, materiał do nawierzchni kolejowych, szyny kopalniane, żelazo walcowane i kształtki aż do najcięższych profilów, podpory do chodników, żelazo do betonu, szyny do kolejek linowych, blachy niklowane, blachy cienkie (jakości handlowe), blachy do prądnic, do wytłaczania, do zawijania i do transformatorów, (blachy do głębokiego wytłaczania, blachy do rur), blachy karbowane, blachy do wózków kolebkowych, obręcze do tarcz kołowych, obręcze do lokomotyw, osie i wszelkiego rodzaju kawałki kute, kule stalowe.



DYREKCJA KOPALŃ I HUT

Ks. Donnersmarcka,
ŚWIĘTOCHŁOWICE; G. ŚL.

Węgiel kamienny, kwas siarkowy, cynk surowy i rafinowany, pył cynkowy i tym podobne produkty cynkowe. Wyroby uboczne: cegły wszelkiego rodzaju.

DYREKCJA KOPALŃ

Ks. Pszczyńskiego,
KATOWICE, G. ŚL.

Węgiel kamienny, brykiety, cegły, rury cementowe wszelkiego rodzaju.

THE HENCKEL v. DONNERSMARCK BEUTHEN ESTATES LTD.

TARNOWSKIE GÓRY, G. ŚL.

Węgiel kamienny, 50-stopniowy kwas siarkowy, cynk surowy, pył cynkowy, kadm, blacha cynkowa, ołów, kamienie szamotowe, masa, zaprawa i mączka szamotowa, wapno palone, kwas solny, sól glauberska.

GWARECTWO WATERLOO,

Kopalnia węgla Eminencja,
KATOWICE - ZAŁĘŻE, G. ŚL.
POCZTA ZAŁĘŻE

Węgiel kamienny o długim płomieniu.

G I E S C H E,

SPÓŁKA AKCYJNA, KATOWICE

Węgiel kamienny, cynk surowy, cynk rafinowany, cynk prasowany, blacha cynkowa, kubki cynkowe, kadm, ołów, blacha ołowiana, rury ołowiane, drut ołowiany, śrut, minja, glejta ołowiana, cyna do lutowania, kwas siarkowy wszelkich stopniowości, oleum 20%, cegła szamotowa pierwszorzędnej jakości — zaprawa szamotowa, siarczan glinu.

G O D U L L A,

SPÓŁKA AKCYJNA, CHEBZIE, G. ŚL.

Węgiel kamienny, koks, smoła, benzol surowy, amonjak, pak, surowa naftalina.

ZAKŁADY HOHENLOHEGO,

SPÓŁKA AKCYJNA, WEŁNOWIEC, G. ŚL.

Węgiel kamienny, kwas siarkowy wszystkich używanych stopni, cynk surowy, pył cynkowy, ołów rafinowany, kadm, siarczan ołowiu.

KATOWICKA SPÓŁKA AKCYJNA DLA GÓRNICICTWA I HUTNICTWA,

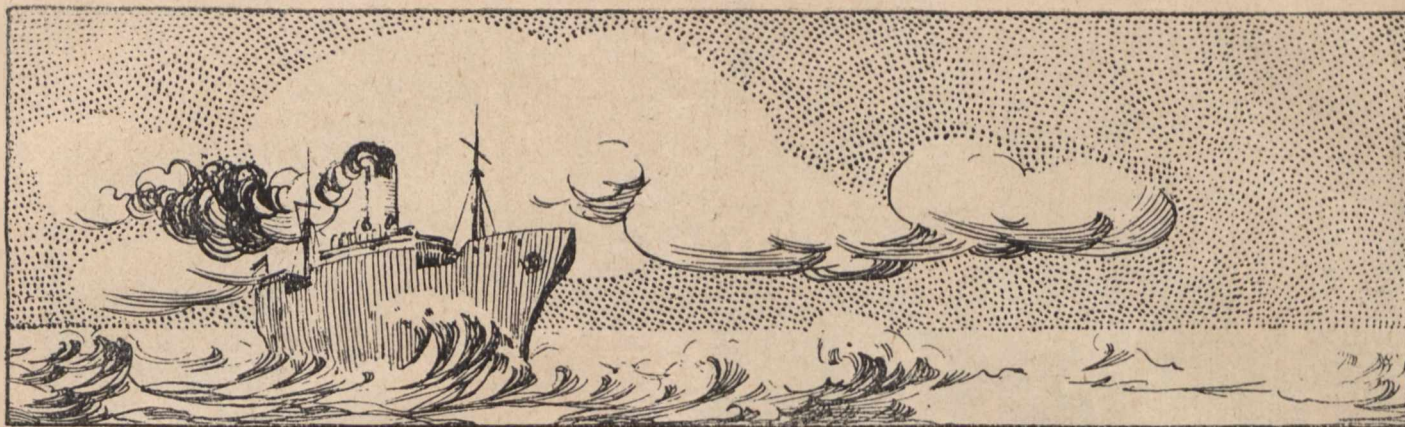
KATOWICE

Węgiel kamienny, koks, zendra, smoła, smoła gazowa, oleje dziegielne, siarczan amonowy, benzol, żelazo surowe, bloki żeliwne martynowskie, żuźle martynowskie, półwyroby walcowni (kęsy, platyny, szyny surowe), gotowe wyroby walcowni, odlewy z żelaza i stali, wszelkiego rodzaju odlewy metalowe, konstrukcje żelazne, wózki wywrotne, wózki kopalniane, wyroby kute, osie do wozów kopalnianych, cegły.

FABRYKA MASZYN I KOTŁÓW PAROWYCH,

TOW. AKC., MIKOŁÓW,
G. ŚL.

Odlewy maszynowe i budowlane, rury lane, armatury do pieców kręgowych, artykuły do zgęszczania, ruszty ogniotrwale; elektryczne przesuwalniki, tarcze obrotowe do wagonów, piece elektrostalowe, wyciągi, windy kablowe do kopalń, klatki wyciągowe, tarcze do lin wyciągowych, stawidła, pomosty łącznikowe, kotłowne wyciągowe, pochylnie hamulcze. Kotły rurowe jedno- dwu- i trójpłomienne, kombinowane kotły płomienicowe, kotły z ogrzewalniami, kotły z rurami poprzecznymi, kotły bateryjne. Warniki kuliste do celulozy, kotły do impregnowania, kotły Steinera do hartowania (kotły osadowe), banie destylacyjne do smoły, zbiorniki naftowe, nitowane i spawane wyroby blacharskie. Wieże wyciągowe, wieże chłodnicowe, konstrukcje dachowe, mosty, wózki kopalniane, wózki wywrotne, wywroty kołowe.



**FABRYKA CHEMICZNA ZWIĄZKU
KOKSOWNI,**

SP. Z OGR. POR., WIELKIE HAJDUKI

Różnego rodzaju oleje dziegiowe, w szczególności do impregnowania: smoła preparowana, smoła gazowa w blokach i kawałkach, naftalina surowa i czyszczona, benzole surowe i czyste, oraz ich homologi, kwas karbolowy płynny i krystaliczny, pirydyna.

**POLSKA HUTA SKARBOWA OŁOWIU
I SREBRA,**

SP. DZ. SP. AKC., STRZYBNICA

Ołów (ołów rafinowany), glejta ołowiana, kwas siarkowy.

**POLSKIE KOPALNIE SKARBOWE
NA GÓRNYM ŚLĄSKU,**

SP. DZ. SP. AKC., SOCIÉTÉ FERMIÈRE DES
MINES FISCALES DE L'ÉTAT POLONAIS EN
HAUTE-SILÉSIE, KRÓLEWSKA HUTA

Węgiel kamienny, brykiety, koks i miął koksowy, smoła, smoła gazowa, oleje dziegiowe, siarczan amonu, benzol.

**RYBNICKIE GWARECTWO WĘGLOWE,
KATOWICE**

Węgiel kamienny, koks, brykiety, smoła surowa, oleje ze smoły węglowej, siarczan amonowy, surowe produkty benzolowe, oczyszczone produkty benzolowe, naftalina surowa, cegły.

RYBNICKA FABRYKA MASZYN,

SP. Z OGR. POR., RYBNIK

Wszelkiego rodzaju maszyny górnicze, urządzenia transportowe, urządzenia i części dla cukrowni i fabryk cementu, ruszły ruchome. Budowa maszyn wogóle, wyrabianie części zapasowych do maszyn, wykonywanie reparacji i t. d.

**ŚLĄSKIE KOPALNIE I CYNKOWNIE,
SP. AKC., SOCIÉTÉ ANONYME DES MINES
ET USINES à ZINC DE SILÉSIE, LIPINY
I KATOWICE, G. ŚL.**

Węgiel kamienny, kwas siarkowy wszelkich stopni, oleum, kwas siarkawy, cynk surowy, pył cynkowy, blacha cynkowa, litopony, chlorek cynku, kwas solny, amonjak żrący, salmjak, siarczan amonowy, siarczan krystaliczny i kalcynowane.

**STEPHAN, FRÖHLICH ET KLÜPFEL,
KATOWICE**

Węgiel kamienny.

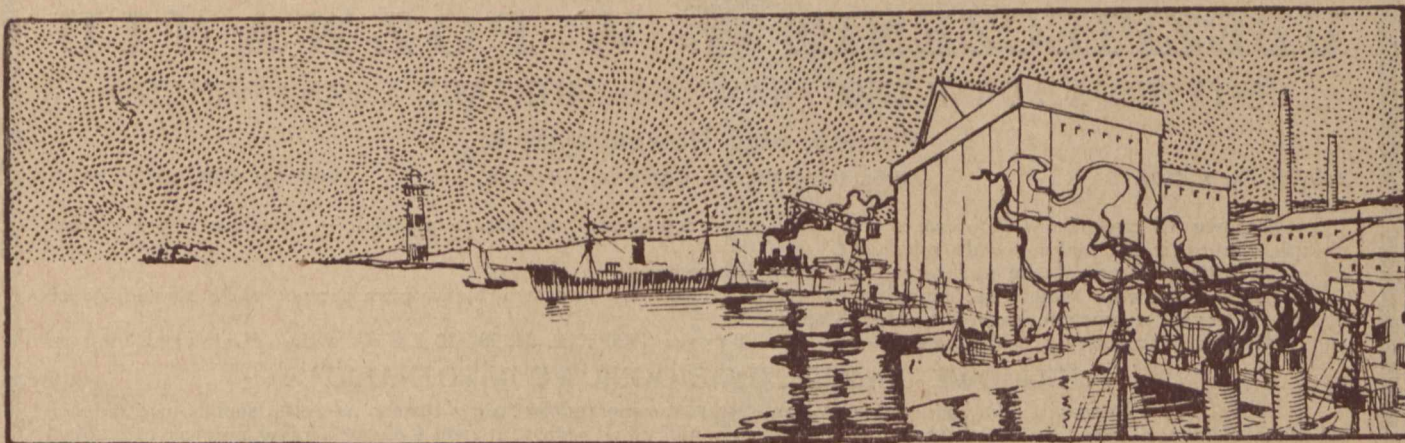
**STEPHAN, FRÖHLICH ET KLÜPFEL,
KATOWICE**

Budowa maszyn górniczych pod- i nadziemnych, urządzenia i instalacje do podsadzki płynnej do robót pod- i nadziemnych, urządzenia do przygotowywania, rozdrabniania, transportowania i mieszania, konstrukcje z blachy, urządzenia do podszybiania, urządzenia pneumatyczne. **Specjalność:** maszyny górnicze i t. d., mianowicie: suwaczki rolkowe i wiszące o różnych profilach, pomosty łącznikowe do klatek wyciągowych, elektryczne maszyny napędne, dźwigarki hydrauliczne, motory do suwaczek oraz wszelkie inne urządzenia górniczo-hutnicze.

**ZJEDNOCZONE HUTY KRÓLEWSKA
I LAURA,**

TOW. AKC. GÓRNICZO-HUTNICZE, ZARZĄD
CENTRALNY, KATOWICE

Węgiel kamienny, koks, smoła węglowa, siarczan amonu, benzol, surówka, stal Siemens-martynowska, żelazo sztabowe, drut walcowany, żelazo taśmowe, szyny, blachy z żelaza zlewnego i stali, rury, odlewy stalowe, odlewy żelazne, materiał do nawierzchni kolejowych, wagony towarowe i osobowe, resory do wagonów kolejowych, części tłoczone, konstrukcje żelazne, wszelkiego rodzaju maszyny parowe dla górnictwa i hutnictwa, kotły parowe wszelkiego rodzaju, parniki, kotły do impregnowania, tanki, Cowper, urządzenia do ładowania węgla, gazowe urządzenia wielko-piecy, kominy z blachy, rury z kutego żelaza aż do największych wymiarów, konstrukcje żelazne dla kopalń i hut, zbiorniki, kształtowniki kute, maszynowe urządzenia dla kopalń i fabryk, żorawie, urządzenia do transportu, miedź cementowa.



**ZACHODNIO-CZESKIE GÓRNICZE
TOW. AKC.,**

DYREKCJA GÓRNE GORZYCZKI, GORZYCE,
G. ŚLĄSK

Węgiel kamienny (obecnie ruch wstrzymany).

**GÓRNOŚLĄSKIE FABRYKI MATERJAŁÓW
WYBUCHOWYCH,**

SP. AKC., ŁAZISKA GÓRNE, G. ŚLĄSK

Materiały wybuchowe górnicze wszelkiego rodzaju,
lonty, kapiszony, zapalniki elektryczne, maszyny do za-
palania oraz wszelkie przybory zapalcze.

ZAKŁADY ELEKTRO,

SP. Z O. P. (DAWNIEJ KRAFT- UND SCHMELZ-
WERKE, PRINZENGRUBE G. M. B. H.), ŁAZI-
SKA ŚREDNIE, G. ŚL.

Siła elektryczna, karbid wszelkiej używanej ziarni-
stości. Produkty uboczne: smoła pierwszorzędna powę-
głowa.

CHEMICZNA FABRYKA

(przedtem Karl Scharff & Co),

SP. AKC.

KATOWICE - BOGUCICE

Nawozy sztuczne (superfosfaty), fluoro - krzemian
sodu.

L I G N O Z A,

SP. AKC., KATOWICE — ZAŁĘŻE

Wszelkiego rodzaju materiały wybuchowe, lonty, za-
palniki, kapiszony i t. p.

OBERSCHLESISCHES KRAFTWERK,

SP. AKC., KATOWICE

Dostawa prądu elektrycznego silnicowego i zmien-
nego.

Wszelkie bliższe informacje o górnośląskim przemyśle górniczo-hutniczym zawiera

**CZASOPISMO GÓRNOŚLĄSKIEGO ZWIĄZKU PRZEMYSŁOWCÓW GÓRNICZO-
HUTNICZYCH W KATOWICACH**

KATOWICE, PLAC WOLNOŚCI 12-a.

Istnieje od r. 1862. Wychodzi 1-go każdego miesiąca.
Najważniejsze fachowe techniczno-ekonomiczne czasopismo
Polski i całej Europy Wschodniej. Organ ciężkiego przemysłu
Polskiego Górnego Śląska. Międzynarodowy or-

gan inseratowy dla wszystkich dostawców przemysłu
górnico-hutniczego.

Roczna prenumerata 24 zł. Bliższych wiadomości
udziela Administracja Czasopisma.

KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU



INSTYTUCJA PUBLICZNO-PRAWNA SAMORZĄDU POZNAŃSKIEGO

Poznań, plac Nowomiejski 8.

Założone w r. 1804.

Adres telegraficzny: Ogniove — Poznań.

Telefony: 2381, 5372 i 4112.

Krajowe Ubezpieczenie Ogniove w Poznaniu, zapoczątkowane za czasów polskich — założone z przymusem ubezpieczeniowym dla budynków do roku 1864.

Od roku 1892 przechodzi pod zarząd Wydziału Krajowego.

Nadzór sprawuje wojewoda, imieniem wydziału krajowego starosta krajowy przy pomocy rady zarządzającej złożonej z obywateli ubezpieczonych z różnych sfer.

Minister b. dzielnicy pruskiej reskryptem z dnia 20 marca 1920 r. L. dz. 987/20 I. N. V nadał „Krajowemu” nazwę

„KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU”.

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

Zbiór składek za rok 1925. 7.272.164,33 zł.

Majątek K. U. O. (fundusz rezerwowo działu ogniowego). 4.106.891,97 „

Przypuszczalny zbiór składek w roku 1927 16.000.000,— „

Krajowe Ubezpieczenie Ogniove w Poznaniu posiada 3 działy:

OGNIOWY — ŻYCIOWY — GRADOWY

Najdogodniejsze warunki dla ubezpieczonych, którzy prócz niskiej składki ubezpieczeniowej i rządowej należności stemplowej żadnych innych należności nie płacą.

SUMIENNA I NATYCHMIASTOWA LIKWIDACJA SZKÓD. K. U. O. POSIADA W POZNANIU TRZY WŁASNE GMACHY. SZEROKO ROZGAŁĘŻONE STOSUNKI REASEKURACYJNE W KRAJU I ZAGRANICĄ.

Krajowe Ubezpieczenie w Poznaniu wydaje ilustrowany tygodnik „Władości urzędowe” wraz z „Informatorem Przemysłowo-Handlowym”. K.U.O. posiada 300.000 członków, którego numery okazowe na żądanie wysyła się darmo i oplatnie.

Prenumerata roczna 20 zł., półroczna 10 zł., kwartalna 5 zł. Adres Redakcji i Administracji:

Poznań, plac Nowomiejski 8.

FABRYKA LIN I DRUTU

dawniej „A. DEICHSEL” Sp. Akc. w Sosnowcu

Telefony: 77 i 311

Liny stalowe dla przemysłu górniczego i naftowego. Liny stalowe dla kolejek linowych.

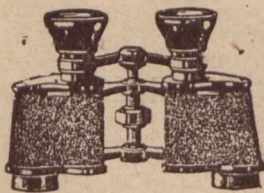
Liny dla lotnictwa. Liny do wind.

Liny okrętowe.

Liny konopne. Drut żelazny i stalowy, ocynkowany, polerowany, wszelkich wytrzymałości.

Drut koleczasty. Siatki druciane ogrodzeniowe i inne.

Adres telegraficzny: „DEISCHEL, SOSNOWIEC”.



TERMOMETRY, BAROMETRY,
KOMPASY, WIATROMIERZE,
LORNETKI i LUNETY MORSKIE,
SEKUNDOMIERZE, MIARY,
CYRKLE, SEKSTANTY itp.

poleca

Magazyn OPTYCZNO-TECHNICZNY



G. GERLACH — WARSZAWA — Ossolińskich 4. Tel. 49-77

PRENUMERATA: Rocznie zł. 8.—, półrocznie 4.50, kwartalnie 2.25. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O. 9747, przekazem pocztowym pod adresem Administracji pisma, lub przez Urząd pocztowy. Członkowie L. M. i R. otrzymują czasopismo bezpłatnie.

PRENUMERATA „Morza” wraz z tygodnikiem „Żeglarz Polski” wynosi zł. 12.—, dla Członków L. M. R. Żeglarz Polski za dopłatą zł. 5.20 w stosunku rocznym.

Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres: Elektoralna 2, Warszawa. Przedstawicielstwo: Katowice: Warszawską 27. Konto P. K. O. 303.463. Przy inkasowaniu należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 gr. tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

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

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI