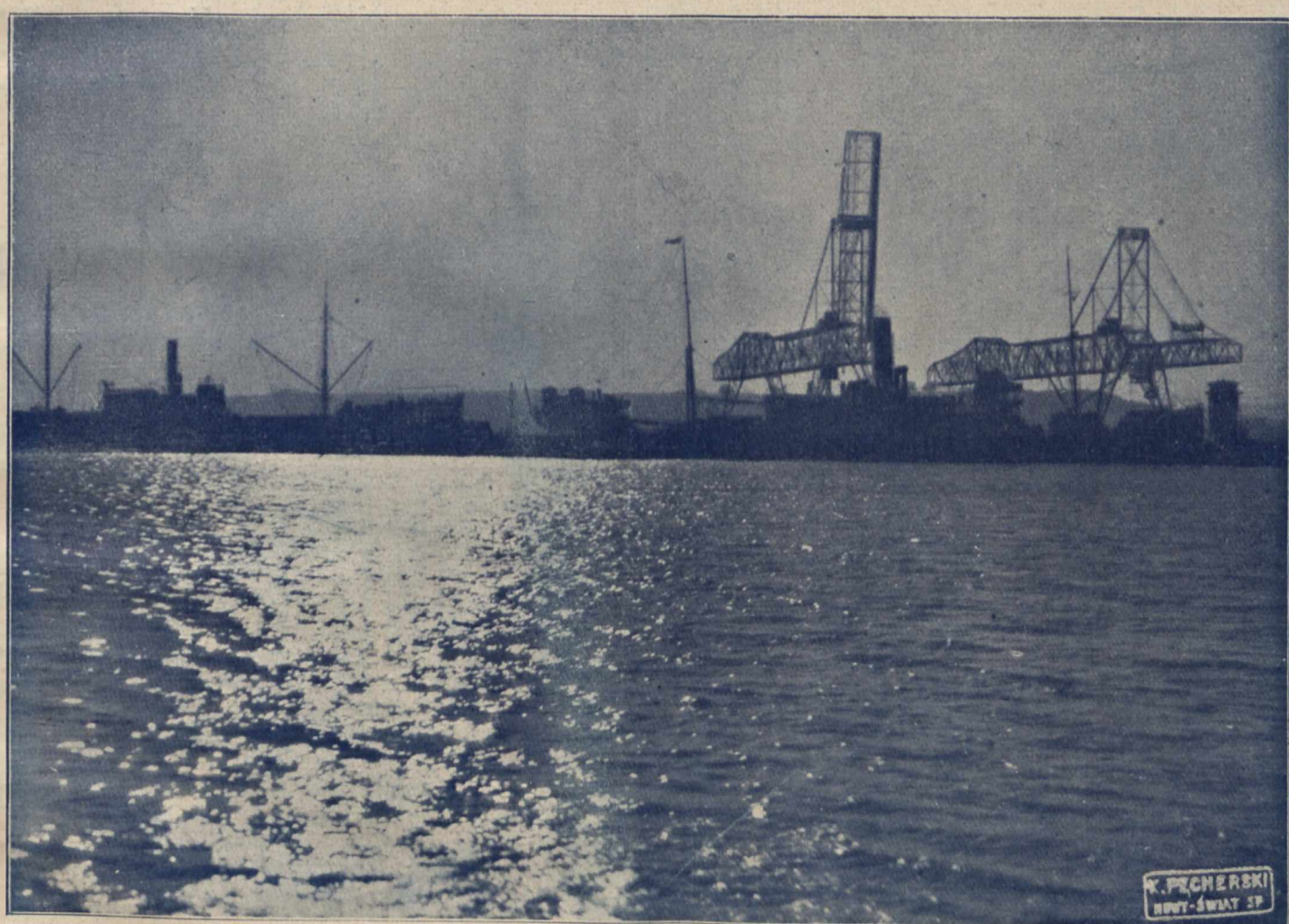


# MORWA

ORGAN LIGI MORSKIEJ PRZECZNEJ!



K. PECHERSKI  
NOWY-SWIAT 5P

PORT W GDYNI

# BILANS POCZTOWEJ KASY OSZCZĘDNOŚCI

STAN CZYNNY

na dzień 1 stycznia 1927 r.

STAN BIERNY

1. Kasa i sumy do dyspozycji w Banku Polskim . . . . .	42.701.286,99
2. Należności w Urzędach Poczтовых . . . . .	10.628.856,89
3. Papiery wartościowe własne . . . . .	36.954.808,43
4. Papiery wartościowe funduszu emerytalnego . . . . .	544.549,88
5. Pożyczki wekslowe . . . . .	22.647.592,02
6. Pożyczki na zastaw papierów wartościowych . . . . .	2.865.164,71
7. Dłużnicy . . . . .	31.581.730,58
8. Sumy przechodnie:	
a) rozliczenia międzyokresowe . . . . .	532.800,24
b) inne . . . . .	755.925,99
9. Zaliczki . . . . .	1.288.726,23
10. Drukarnia . . . . .	484.711,38
11. Ruchomości . . . . .	343.054,56
12. Nieruchomości . . . . .	1.118.082,40
	22.729.202,86
	<u>173.887.766,93</u>

## STRATY

## RACHUNEK STRAT I ZYSKÓW

## ZYSKI

1. Wydatki administracyjne:	
a) osobowe . . . . .	5.411.063,67
b) rzeczowe . . . . .	1.204.421,39
2. Procenty od wkładów:	
a) czekowych . . . . .	456.204,67
b) oszczędnościowych . . . . .	1.451.599,43
3. Przydział do funduszu amortyzac. niernuch. i ruchom.	1.907.804,10
4. Odpis wątpliwych wierzytelności . . . . .	560.315,20
5. Różne . . . . .	237.414,88
6. Przydział do rezerwy za świadczenia Zarządu P. i T.	174.184,79
7. Nadwyżka bilansowa . . . . .	2.000.000,—
	377.364,75
	<u>11.872.568,78</u>

1. Wkłady czekowe . . . . .	104.196.170,78
2. Wkłady oszczędnościowe . . . . .	24.639.515,18
3. Przekazy niezrealizowane . . . . .	20.787.809,81
4. Wierzytele . . . . .	8.307.093,01
5. Sumy przechodnie:	
a) rozliczenia międzyokresowe . . . . .	6.225.541,44
b) Generalna Dyr. Pocht i Telegr. . . . .	3.167.333,—
c) inne . . . . .	290.578,61
6. Długi hipoteczne . . . . .	9.683.453,05
7. Fundusz amortyzacyjny . . . . .	174.166,83
8. Fundusz emerytalny . . . . .	951.134,99
9. Rezerwa za świadczenia Zarządu Pocht i Telegrafów.	611.519,50
10. Fundusz zapasowy . . . . .	2.000.000,—
11. Nadwyżka bilansowa . . . . .	2.159.539,—
	377.364,75
	<u>173.887.766,93</u>

1. Dochody z obrotu czekowego:	
a) prowizja . . . . .	474.006,85
b) należność manipulacyjna . . . . .	506.815,55
c) opłaty za druki . . . . .	509.437,84
2. Prowizja:	
a) inkasowa . . . . .	454.221,89
b) depozytowa . . . . .	116.586,82
c) zleceńowa . . . . .	50.994,06
3. Odsetki od pożyczek wekslowych . . . . .	621.802,87
4. Odsetki od pożyczek na z. istaw pap. wartość.	2.638.571,88
5. Odsetki od papierów wartość. własnych . . . . .	496.454,90
6. Różne inne odsetki . . . . .	2.994.737,93
7. Zysk na kursie papierów wartość. własnych . . . . .	1.279.687,95
8. Dochód z nieruchomości . . . . .	879.404,84
9. Różne . . . . .	1.319.257,23
	152.390,94
	<u>11.872.568,78</u>

Prezes  
Pocztowej Kasy Oszczędności  
(—) Schmidt

Komisja Rewizyjna:  
Przewodniczący: St. Lipiński (—)  
Członkowie: Dubiński (—)  
Jan Fiut (—)

Dr. Jozef Kulikowski (—)  
Michał Schneider (—)

Dyrektor  
Centralnej Księgowności  
(—) W. Góra

# MORZE

## ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 3—4.

Warszawa, marzec i kwiecień 1927 r.

Rok IV.

TREŚĆ NUMERU: 1. Nowy okres—*J. Uziębło*; 2. Na pełne morze, czy kolo brzegów?—*Marjuż Zaruski*; 3. Flagi sygnałowe—*J. Rummel*; 4. Subwencje dla polskich towarzystw okrętowych—*Tadeusz Stecki*; 5. Państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska”—*H. T.*; 6. Obecny stan niemieckiej marynarki handlowej—*Stanisław Kosko*; 7. Polskie statki pasażersko-saloonowe—*B. B.*; 8. Podróż księcia de Conti do Polski—*St. Frankowski*; 9. Z dziennika marynarza—*Tadeusz Stecki*; 10. Łodzią z Poznania na Bałtyk—*He*; 11. Pierwszy nit—*Władysław Wołski*; 12. Jak szkuner „Iskra” przybył z Anglii do Polski?—*T. S.*; 13. Nasza marynarka wojenna podczas zimy—*W. W.*; 14. Warunki przyjęcia do Oficerskiej Szkoły Mar. Woj. w 1927 r.; 15. Manewry floty Stanów Zjednoczonych—*Józef Boreyko*; 16. Subwencje dla prywatnych towarzystw okrętowych przed wojną; 17. Piękno jaru dnjestrowego oraz bogata kronika i dział oficjalny.

41 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

### N O W Y O K R E S

Stoimy wobec nowego okresu prac Ligi. Pierwszy—to była agitacja, budzenie ducha morskiego w Polsce, budzenie świadomości, że flota, to nie zbytek, lecz konieczność państwowa, że żegluga jest istotnie niezbędna.

Wytrwale, zwolna szliśmy pod tym względem od zwycięstwa do zwycięstwa. Na Ligi naradach ustalono konieczność budowy portu w Gdyni, na jej posiedzeniach przyszliśmy do przekonania, że zaczątki floty narodowej winny powstać kosztem rządu. Dziś i jedno i drugie stało się faktem. Jest port, są floty zaczątki. Chodzi o dalszy jej rozwój.

Pierwszy okres prac Ligi wymagał zapału i umiłowania sprawy — drugi wytrwałości i wiedzy fachowej przedewszystkiem. Nie wolno zaniechać w nim propagandy, nie wolno ustawać w szerzeniu ducha morskiego — wyrasta jednak cały szereg innych doniosłych zadań, o których wspomnieć wypada.

Sprawa morska jest sprawą polityczno - gospodarczą. Nie może być dla nas obojętną kwestją pewności i trwałości naszego dostępu do morza. W szeregu poprzednich numerów p. Rummel oświetlał istotę naszej walki o Bałtyk i uzasadniał konieczność posiadania ujścia Wisły. Utrwalić to posiadanie jest jednym z kardynalnych naszych celów, o którym ani na chwilę nie możemy zapominać. Utrwalenie stanu posiadania, to wzmożenie gospodarcze wojewódz-

stwa pomorskiego, wzmożenie zasobności całego pogranicza z Gdańskiem, Prusami Wschodnimi i Litwą. Na tem polu spotkamy niejednego sprzymierzeńca. Związek Obrony Kresów Zachodnich, Instytut Bałtycki, Tow. Czyteln Ludowych, Związek Uniwersytetów Regionalnych, Macierz Szkolna, a dalej kółka rolnicze, spółdzielnie wszelkiego rodzaju i towarzystwa miejscowe — oto z kim wypadnie nam skoordynować pracę, iść ramię w ramię.

Największy nacisk położyć wypadnie na zwrócenie większej uwagi na sprawy gospodarcze, na studia nad niewyzyskanymi bogactwami tych okolic. Tu bowiem znajdziemy odpowiedź na pytanie, w jaki sposób podnieść te okolice i nadać im moc promieniowania.

Szczególną uwagę zwrócić trzeba na dwa miasta — na Tczew i na Gdynię. Tczew winien już w najbliższym czasie stać się potężnym ośrodkiem przemysłowym. Tu może być przerabiane drzewo spławiane Wisłą. Tczew jest ponadto dość blisko morza i portu Gdańskiego, by rozwinąć znakomicie rzeźnię i przetwórnice mięsa na eksport. Nie od rzeczy będzie zaznaczyć, że wszelkiego rodzaju ograniczenia i szykany, stosowane przez Gdańsk względem polskiego wywozu, znakomicie ułatwią nam pracę. Na te korzystne warunki rozwoju Tczewa winna Liga zwracać nieustannie uwagę kół zainteresowanych, winna podnosić przedsiębiorczość prywatną i zmusić ją

do tego, by stworzyła tu ostoję polskości zarówno gospodarczą jak i polityczną.

Gdynia rośnie. Rozrost jej atoli — szybki stosunkowo — nie postępuje bynajmniej w tem tempie, jakiego wymaga interes Państwa. Ostatnio rząd nadał temu miastu szereg doniosłych przywilejów. Przedsiębiorstwa wszelkiego rodzaju, zwolnione od podatków częściowo lub w całości, znajdują tam niewątpliwie świetne warunki rozwoju. Liga musi to spopularyzować. Z drugiej jednak strony trzeba sobie zdać sprawę z tego, że miasto to musi stanąć nietylko na podstawie przywileju — lecz wysiłkiem twórczym całego narodu.

Złożyć się na nie muszą wszystkie miasta i gminy Polski. Pod tym względem czeka nas praca olbrzymia. Po ustaleniu potrzeb portowego miasta, specjalnie powołana do tego komisja musi określić, co i które miasto, co i jaka gmina winny teraz zrobić. Każdy budynek publiczny, każda latarnia miejska muszą znaleźć fundatora z pośród samorządów. Szkoły, przemysł, handel, tramwaje i koleje — wszystko musi być wciągnięte do pracy. Wtedy dopiero rozwój Gdyni będzie zapewniony, a szybkość tego rozwoju przynajmniej w przybliżeniu odpowie interesom naszego narodu.

W dziedzinie gospodarczej czeka nas olbrzymia praca pobudzenia izb handlowych i przemysłowych do pracy nad rozwojem wywozu.

Musimy przeprowadzić cały szereg studjów gospodarczych, rozwinąć nasze stosunki z zagranicą, a wreszcie wymóc na rządzie rozwinięcie sieci konsularnej na kraje dalekie. Żywiół polski rozszerzył się na świat cały. Pełno nas w Afryce, Azji, Australji — otóż chodzi o zmobilizowanie wszystkich sił twórczych, rozproszonych po kuli ziemskiej, celem rozwinięcia ekspansji Rzeczypospolitej i tam, gdzie zorza północna się mieni — i tam gdzie... pieprz rośnie. Tu zahaczają się nasze interesy o niezmiernie doniosłą działalność Polskiego Tow. Emigracyjnego, z którym wejść w bliskie porozumienie i współdziałać jak najściślej jest poprostu nieodzowną koniecznością.

Do dziedziny prac gospodarczych należy sprawa rybacka. Niestety, pod tym względem jesteśmy zacofani zupełnie. Dwa lata temu zredukowano wydział rybacki w ministerstwie rolnictwa. Przywró-

cenie go, rozbudzenie inicjatywy w kierunku zakupu statków rybackich, podjęcie połowów na wielkiem morzu aż do ławic Islandji leży w obrębie naszego programu na najbliższą przyszłość. Nie tylko propagandę, ale czynny współudział w pracach naukowych na ten temat, podjąć trzeba w znacznie szerszym zakresie, niż dotąd.

Nie może być obojętnym dla nas i ruch turystyczny. Te dwa okręty pasażerskie, jakie posiada Żegluga Polska mogą — a więc powinny rozwieźć wycieczki nasze do stolic: Szwecji, Danji, Łotwy, Estonji, Finlandji, Norwegji. Rzeczą Ligi jest zorganizowanie tych wycieczek w ten sposób, by jak najszerszy ogół mógł w nich wziąć udział, by przyniosły one jak najwięcej pożytku wielkiej idei morskiej.

Wydawnicza i naukowa działalność — to nieomal karta nieruszona. Młodzieży naszej marynarskiej

brak najniezbędniejszych podręczników. Brak popularyzacji, brak materiału dla sfer przemysłowych i handlowych. Dziś jeszcze nie dostarczy tego wszystkiego przedsiębiorczość księgarska, musi tu w to dużo inicjatywy i dużo pracy włożyć Liga.

W tym krótkim rysie działalności nie wolno zapomnieć jeszcze o jednej sprawie — o konieczności zorganizowania polskiej podróży dookoła ziemi. Rzucić pomost porozumienia pomiędzy Polską a wszystkimi portami świata — to konieczność gospodarcza — to sprawa honoru naszego. To będzie czyn głośniejszy na tle szarych, codziennych wysiłków, pełnych ciężkiego znoju, pełnych udręki i zawodów.

Jesteśmy pionierami. Niejedną przeciwność spotkamy na drodze. Ale świeci nam wielka idea — Polski morskiej.

Ku niej dążymy.

A. Uziębło

## NA PEŁNE MORZE, CZY KOŁO BRZEGÓW?

Jeżeli mowa o stosunku społeczeństwa do morza, to, co u nas obecnie się dzieje, można porównać do rozbicia szyby okiennej w dusznej, ciasnej izbie. Wszystkie oczy, wszystkie myśli zwróciły się nagle w kierunku wybrzeża; ludzie powołani i niepowołani pragną budować stocznie, tworzyć przedsiębiorstwa żeglugowe, kupować okręty, jakkolwiek pracą wreszcie przyczynić się do rozwoju żeglarstwa polskiego. Wszystkim im należy życzyć najlepszego powodzenia, jakkolwiek z góry twierdzić można, że nie wszyscy je osiągną, przedewszystkiem dlatego, iż nie wszyscy znają się na morskiej rzeczy. Niech wszakże idą i czynią, ponieważ wszyscy razem stoimy zaledwie u początków wielkiej na tem polu pracy.

W rzędzie poczynań naszych, obok rozwoju marynarki handlowej i wojennej ze wszystkimi ich nadbudówkami w postaci portów, stoczni, domów handlowych, agentur i t. p. urzędzeń, obok tych prac urzędowych niejako, których konieczność żadnej nie ulega wątpliwości, wysuwa się na pierwsze miejsce sprawa zbliżenia naszego, społeczeństwa do morza, zarówno z całą jego krasą jak i szarżyczną ciężką pracą codziennej.

Musimy w społeczeństwie stworzyć atmosferę morza, zmusić poprostu je oddychać morskiem powietrzem, które powinno dosięgać tatrzańskich i karpackich szczytów. Minister Komunikacji w dobrze zrozumianym interesie Państwa ma wdzięczne zadanie ułatwienia całej Polsce podróży nad i na morze, ażeby uwierzyła Ona wreszcie,

że morze istnieje naprawdę, a przez istnienie swe wpływa na cenę bułki, którą obywatel Jej zjada na śniadanie. Liga Morska i Rzeczna pod tym względem może znakomicie przysporzyć Panu Ministrowi kłopotów, których w tym zakresie, oby miał jaknajwięcej!

Jednym z wielu skutecznych sposobów zaznajomienia społeczeństwa z morzem jest amatorskie żeglarstwo. Zwiemy je pospolicie yachtingiem, żeglarstwem sportowem. Jest ono doskonałym środkiem propagandowym, o wiele skuteczniejszym od słowa żywego, a tem bardziej drukowanego. Należy pamiętać, że każdy taki żeglarz-amator, który choć raz wciągnął do płuc swoich słone powietrze pełnego morza, promienieje tą solą na całe swe otoczenie i mimowoli chwałę morza rozgłasza. Bardzo mało znajduje się takich, którym morska choroba do tego stopnia zmysły pomiesza, że skłonni będą utożsamiać dwa tak różne pojęcia, jak morze i morska choroba.

I tu jesteśmy u początków pracy, jakkolwiek sprawiedliwość nakazuje zaznaczyć, że wyprzedziła ona urzędowe poczynania żeglarskie o blisko trzy lata; bowiem Yacht-Klub Polski, który morską banderę sportową, jako towarzystwo, pierwszy u nas rozwinął, powstał już w r. 1924 i walczy dotychczas z biernością społeczeństwa. Lordowie nasi, chociaż mają pieniądze na konie, polowania i wyjazdy zagranicę (koleją), boją się jeszcze cenne swe życie chwiejnym fluktom powierzać; nie mają jeszcze ambicji posiadania obok automobilu własne-

go yachtu w Gdyni, chociażby dlatego, ażeby od czasu do czasu na pokładzie jego urządzić przyjęcie dla zaproszonych gości. I na to czas przyjdzie, trzeba tylko zaczekać. Lordowie całego świata nie są skłonni do pionierstwa. Tymczasem bez nich musimy banderą polską na morzach powiewać.

Bardzo szybko natomiast rozwija się u nas żeglarstwo na małych wodach.

I tu stajemy wobec pytania, zawartego w tytule: czy kierunek tego żeglarstwa jest dobry?

W szeregu artykułów starałem się udowodnić, że te drobne poczynania żeglarstwa sportowego nie mogą zaspokoić ambicji i potrzeb społeczeństwa w dobie obecnej. Spóźniliśmy się o kilka wieków. Dlatego nie czas dzisiaj na próby, badania, namysły; należy odrazu krok wielki uczynić.

Skok z brzegu na pełne morze! Zamiast 20 joli rzecznych, lepiej jest sprawić jeden yacht pokładowy dla podróży za morze. Kapitanowie się znajdują, jak również paru doświadczonych żeglarzy, resztę zaś załogi morze w kilka dni żeglarstwa, tak nieskomplikowanego, jak na yachcie, nauczy.

Nie będziemy się wówczas spierali, co z punktu widzenia sportowego, propagandowego, wychowawczego (tężyzny) i politycznego dla nas jest lepsze: podróż z Gdyni do Zopot, z Zopot do Gdańska, z Gdańska do Kołobrzegu i tak dalej etapami do Pilawy, Kłajpedy, Połagi, choćby do samego Petersburga, (obecnie grodu Lenina), czy wprost przez morze np. na wyspy

Alandzkie? Gdzie droga naszego przyszłego Gerbaulta?

Dzisiaj kwestje te wydają nam się wątpliwe, nie zdajemy sobie bowiem sprawy, że podróz w niewielkiej nawet łodzi wzdłuż brzegu, usianego portami, chociażby nie wiem jak długa, jest w gruncie rzeczy podróz z Gdyni do Zopot, powtórzoną tylko po wielokroć. Odbędzie się ona zawsze w dobrą pogodę, gdyż pogodę na kilka godzin da się przewidzieć i „przeskoczyć” swój etap bez konieczności stawienia czoła burzy. Koło brzegów w pogodę pełno jest zawsze łodzi żaglowych, dławców, góźby wśród nich i nasza nie mogła się znaleźć? Zwłaszcza, jeżeli brzeg zasłoni nas od wiatrów na danym morzu dominujących.

Inaczej rzecz się ma z Gerbaultem prawdziwym.

Ten w dłuższej, lub nawet tylko dłuższej, podróży napewno spotka się z wyzwaniem morza i walkę będzie musiał przyjąć. A wynik walki na ostro jest loterią. Dawid nie zawsze zwycięża Goliata. Raz mu się to udało. Od siły charakteru i sprawności Gerbaulta zależy będzie, czy będzie on swą podróz dalej na powierzchni morza odbywał, czy też wzorem Verne'owskiego „Nautilusa” resztę jej, t. j. 20 tys. mil zechce odbyć pod wodą.

Dwóch zdań w tej kwestji niema. Z jakiegokolwiek punktu widzenia sprawę będziemy rozpatrywali, czy z punktu widzenia wychowawczego — wyrobienia tężyzny ducha i ciała, pro-

pagandowego, ambicji narodowej, która nie powinna nam pozwolić na wyraz lekkości i liczenie na obcą pomoc, czy wreszcie politycznego, ażeby statki nasze, przybyłe z za morza, obcym ludziom pokazać, odpowiedź może być jedna:

*Na pełne morze!*

O własnych siłach, nie oglądając się na niczyją pomoc od brzegu, nie szczędząc siebie, w trudzie, chłodzie, a często i głodzie, gdy morze rozhuła się na dobre — najdalej od brzegów, na pełne morze!

Taki powinien być cel naszego, stawiającego pierwsze swe kroki, yachtingu, tam winny się zwrócić oczy naszych Argonautów sportowego żeglarsstwa. **MARJUSZ ZARUSKI**

## FLAGI SYGNAŁOWE

Od dawien dawna statki porozumiewały się pomiędzy sobą zapomocą flag.

Nie zważając na olbrzymie postępy w dziedzinie radiotechniki, sygnały flagowe pozostają dotychczas w szerokim użyciu.

Zasadą sygnalizacji — jest kombinowanie flag sygnałowych, których ilość odpowiada ilości liter alfabetu, przyczem każda kombinacja flag odpowiada pewnemu frazesowi lub pojęciu. Oprócz tego zapomocą pewnych kombinacji można podać wszelkie słowo lub pojęcie. Każda flaga sygnałowa jest oznaczona jedną z liter alfabetu i kombinacje tych liter figurują w księgach sygnałowych — z równoległym wskazaniem ich znaczenia. Sygnały są jedno, dwie, trzy i więcej flagowe.

Każda marynarka wojenna posiada swój specjalny kod flagowy, znajdujący się na okręcie pod odpowiedzialnością jego dowódcy i stanowiący tajemnicę.

Zapomocą tych sygnałów mogą się porozumieć tylko okręty wojenne danego państwa.

Jednocześnie istnieje system t. zw. kod sygnałów międzynarodowy, zapomocą którego mogą się porozumiewać pomiędzy sobą i ze stacjami brzegowymi statki wojenne i handlowe wszystkich narodowości. Należy nadmienić, że dana kombinacja flag ma jedno i to samo znaczenie we wszystkich językach. Z tej racji wszystkie państwa (oprócz Polski) posiadają książki sygnałowe kodu międzynarodowego, drukowane we własnych językach.

Każdy statek handlowy posiada swój znak — kombinację flag wyrażających jego nazwę. Może ją podnieść, schodząc lub wychodząc z portu, przy spotkaniu się z innymi statkami, przechodząc obok latarni morskich, które odnotowują dzień i godzinę przejścia statków. W ten sposób można stwierdzić, gdzie przechodził

dany statek i gdzie go widziano po raz ostatni.

Statek, chcąc się porozumieć z innym statkiem lub brzegiem zapomocą kodu międzynarodowego, podnosi na maszcie razem ze swoją banderą znak kodu międzynarodowego — trójkątną flagę białą z pionowymi pasami czerwonymi. Jak tylko ten sygnał spostrzeżę, ten, do którego on jest skierowany, podnosi tę samą flagę, lecz trzyma ją nieco niżej, aż póki sygnał nie zostanie odcyfrowany. Po odczytaniu sygnału flaga kodu dociera się do miejsca, co wskazuje, że sygnał zrozumiano.

Statek, podchodząc do portu, wzywa sygnałem pilota. Jeśli potrzebuje węgla lub wody, daje o tem również znać odpowiednimi sygnałami. Wchodząc do portu, często podejmują na maszcie znak-flagę kompanii, do której statek należy, i flagę kraju, z którego przychodzi. Zwłaszcza to się przestrzega na statkach pasażerskich.

Jeśli statek ma chorych na burcie, lub przychodzi z portu, w którym są epidemie, jest podejmowana flaga żółta, która może być spuszczone dopiero po dokonanej inspekcji przez władze zdrowia.

Jeśli na statku są lub byli chorzy, statek podlega kwarantannie.

Dopóki na statku jest podniesiona ta żółta flaga, statek nie może mieć żadnej komunikacji z brzegiem.

W dzień opuszczenia portu statek podejmuje flagę P, t. zw. „blue Peter”, granatową flagę z białym prostokątem na środku. Władze portowe, widząc tę flagę, przygotowują się do wykonania formalności związanych z odejściem statku.

Statek, przyjmujący lekkopalne materiały — podejmuje flagę czerwoną.

W czasie uroczystości lub w specjalne świąteczne dni statki iluminują się flagami sygnałowymi, podejmując je związane jedne z drugimi od wierzchołków maszt do burt, lub do dziobu i rufy.

W morzu ubiór galowy statku stanowią tylko bandery narodowe, podniesione na wierzchołkach masztów.

Dla porozumienia się w nocy statki używają sygnałów świetlnych zapomocą specjalnych migawkowych lamp na masztach, z zachodem słońca zaś każdy parowiec w ruchu jest obowiązany mieć ustawowe ognie — biały na przodzie, a jeśli jest to statek większy, drugi biały ogień na tylnym maszcie, pozatem czer-



Fot. K. Pęcherski.

Pierwsze podmuchy wiosny w zatoce Puckiej

wony ogień na lewej burcie, zielony na prawej. Żaglowce nie noszą białych świateł.

Te ognie dają możliwość statkom orjentować się co do ich wzajemnej sytuacji i w ten sposób unikać spotkania.

Niezależnie od potrzeby porozumiewania się, cały ten system flag i innych sygnałów posiada wysoką wartość wychowawczą, przyzwyczajając marynarzy do spostrzegawczości i szybkiego orjentowania się w sytuacji, co jest jednym z najważniejszych wymagań służby morskiej.

Marynarz powinien widzieć wszystko, co się dzieje na morzu. Nic tak się nie mści na morzu, jak brak spostrzegawczości i nie dość szybkie reagowanie na sytuację, która może się zmieniać literalnie w oka mgnieniu.

Wyżej zostały ujęte w najbardziej ogólnikowej formie główne zasady używania bander i flag. O tym obszernym temacie-języku i symbolice flag możnaby było powiedzieć jeszcze bardzo wiele, ale dobrze będzie, jeśli zapamiętamy sobie to, co było o tem powiedziane wyżej.

Język flag powstał na morzu i na morzu został sprecyzowany. Dlatego też używanie flag na lądzie podlega tym samym zasadom międzynarodowym, co i używanie flag na morzu.

W każdym razie należy pamiętać, że każda flaga, oraz sposób jej wywieszenia ma swoje znaczenie i z tej racji nic tak nie razi Europejczyka orjentującego się w języku flag, jak niewłaściwe podjęcie flagi, co czasem może zupełnie spaczyć sam cel jej podjęcia.

JULJAN RUMMEL

## SUBWENCJE DLA POLSKICH TOWARZYSTW OKRĘTOWYCH

Jak ważną rolę w życiu gospodarczym każdego kraju odgrywa własna marynarka handlowa świadczy przykład Anglii, która, mając deficytowy bilans w roku 1925, pokryła go nadwyżką 30,000,000 funtów szterlingów, dzięki wpływom, osiągniętym przez własną marynarkę handlową.

Tak świetny rezultat Anglja zawdzięcza temu, że, nie patrząc na wielowiekową hegemonję na morzach, nie przestawała i nie przestaje popierać własnej marynarki.

Nietylko Anglja, ale wszystkie inne państwa nie szczędzą wydatków na powiększenie swojej floty handlowej. Niemcy, utraciwszy po Traktacie Wersalskim większą część swojej floty handlowej, robią kolosalne wysiłki, aby znów uchwycić trójzębiec w swoje ręce. Włochy, w obliczeniu na dalszą przyszłość, otaczają szczególną pieczołowitością swoją marynarkę, widząc w tem dobry interes.

Polska stawia dopiero pierwsze kroki w tej branży. Nie posiadamy personelu, obeznanego z handlem morskim, a czeka nas konkurencja z towarzystwami żegludowymi, posiadającymi wszystkie dane, których my narazie jeszcze nie mamy. Dotyczy to głównie sił maklerskich. Dobrze postawiona maklerka, jest jednym z najważniejszych czynników dobrego prosperowania towarzystw żegludowych.

Nie sztuka puścić do stawu zarybek, tylko w tem, aby mógł on dobrze się w stawie rozmnażać. Nabyliśmy kilka statków, jako zaczątek przyszłej floty handlowej, utworzywszy państwowe przedsiębiorstwo żegludowe pod nazwą „Polska Żegluga” i prawie równocześnie utworzyło się drugie przedsiębiorstwo, już prywatne: „Wisła — Bałtyk”. Bank Gospodarstwa Krajowego projektuje utworzenie linii żegludowej do morza Śródziemnego. Aby wszystkie już powstałe towarzystwa mogły się rozwijać, a projektowane jeszcze powstawać, musimy otoczyć je taką opieką, jaką żegluga handlowa otoczona jest w innych państwach, a nawet większą, ponieważ nie posiadamy rutyny w tej branży.

Z doświadczenia wiemy, że tylko towarzystwa okrętowe, utrzymujące regularne, stałe linie, przewożące pocztę, pasażerów i cenne ładunki, ze stałą klientelą, cieszące się wyrobioną opinią w długoletniej pracy, i po większej części otrzymujące subwencję państwową za przewóz poczty, lub zawijanie do portów, dla danego państwa ważnych pod względem politycznym czy handlowym, dają swoim akcjonariuszom dywidendę powyżej 5 — 10%. Towarzystwa żegludowe, uprawiające t. zw. dziką żegludę, nie dają więcej jak 3 do 5%. Jest to dostateczne w krajach o niskiem oprocentowaniu kapitału, ale nie u nas,

gdzie kapitał, bez żadnego wysiłku ze strony posiadacza, przynosi mu 15 — 20%.

Ustawa z dnia 25 listopada 1925 roku o popieraniu polskiej żeglugi handlowej morskiej przewiduje premje: od przebiegu długości przebytej drogi wodnej, od ilości przewiezionego ładunku do Polski i z Polski, za odwiedzanie portów, wskazanych przez Rząd, za utrzymanie regularnych rejśów, przez zwolnienie od podatków i t. d. Tak szeroko zapowiedziana pomoc Rządu dla żeglugi morskiej, powinna być dać szerokie pole dla prywatnej inicjatywy. Dotychczas jednak rezultatów prawie żadnych nie dała. Dlaczego tak jest? Bo ustawa ta jest ogólna, ramowa, nic konkretnego nie zawiera, nie przewiduje wysokości premij. Dopóki kupiec, czy kapitalista, nie będzie wiedział czarno na białem na co może liczyć w swojej kalkulacji handlowej, sprawa ta nie ruszy z miejsca.

Bez poparcia rządowego, i to na szeroką skalę, marynarka nasza nietylko nie może się rozwijać, ale nawet egzystować. Pozostawiona sama sobie nie uniknie losu „Sarmacji” i „Białego Orła”. A jak na tem ucierpi, nie mówiąc już o stronie materialnej, strona moralna naszej akcji na morzu, lepiej nie myśleć.

TADEUSZ STECKI.

## PAŃSTWOWE PRZEDSIĘBIORSTWO „ŻEGLUGA POLSKA”

Tam, gdzie wśród nadbrzeżnych piaszków i torfowisk, wyrasta jakby z pod ziemi polskie miasto portowe Gdynia, znajduje się siedziba pierwszego w Polsce na poważną skalę zakrojonego przedsiębiorstwa żeglugi morskiej.

Dyrekcja państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” ulokowała się na ul. 10 lutego, biegnącej od toru kolejowego do „Domu kuracyjnego”. Pięć małych pokojów w schludnej i ładnej willi, w tym lokalu 8 urzędników (razem z dyrektorem przedsiębiorstwa, którym jest — jak wiadomo — p. Julian Rummel, b. dyrektor Ligi Morskiej i Rzecznej) stanowi niejako mózg całego przedsiębiorstwa.

Notatki prasowe przyniosły już sze-

reg informacji o pracy pięciu rządowych okrętów handlowych. W ciągu blisko 3 miesięcy swej działalności kilkakrotnie już pruły one swemi dziobami fale Bałtyku i morza Północnego, po kilka razy przechodziły przez kanał kiloński, łączący dwa morza, po kilka razy zawijały już do różnych portów. Nie pisano jednak dotychczas o pracy, jaką musi spełniać kierownictwo przedsiębiorstwa, ażeby zapewnić swym okrętom ładunki, a z nimi odpowiednie zarobki. Od zabiegliwości, wytrwałości, punktualności i szeregu innych zalet tego kierownictwa zależy przyszłość całego przedsięwzięcia.

Działalność dykcji „Żegluga Polska” zaczęła się jeszcze na długo

przed uroczystością podniesienia bander na zakupionych okrętach, która się odbyła w Gdyni w dzień Trzech Króli. Chodziło o to, ażeby dać okrętom od razu poważną pracę.

Trzeba było zaczynać wszystko od początku, wszystko dopiero tworzyć. Angażowanie personelu na zakupione okręty zbiegło się ze staraniami o ładunki dla tych okrętów. Trzeba było szukać zarówno lokalu na pomieszczenie biur przedsiębiorstwa, jak i samego personelu biurowego. A jednocześnie należało opracować podstawy organizacji wewnętrznej przedsiębiorstwa, wejść w porozumienie z różnymi firmami maklerskimi, z towarzystwami asekuracyjnymi i t. d. i t. d.



*Dom p. Radtke w Gdyni, na ulicy 10 lutego, gdzie mieści się na parterze skromne biuro „Żegluga Polskiej”. Przed domem, na drzewcu, w te dni, gdy w porcie znajduje się statek przedsiębiorstwa, jest podnoszona flaga.*

Całą tę pracę zdołano wykonać na czas. Okręty handlowe polskie w momencie, gdy przysły z Francji do Gdyni, były już zakontraktowane, biuro przedsiębiorstwa miało już swój lokal, a jego personel zagłębił się po łokcie w pracę. Był to pomyślnie zdany egzamin, a zarazem dobry prognostyk na przyszłość.

Dziś dykcja „Żegluga Polskiej” jest już w stałym kontakcie z różnymi centrami handlowymi Europy północnej. Trzyma rękę na pulsie, ażeby zdobywać dla swych okrętów możliwie najkorzystniejsze ładunki. Imponująca wiązka listów, upstrzonych najrozmaitszymi stemplami pocztowymi, stanowi codzienną pocztę poranną. Poza to nadchodzi dzień w dzień w różnych porach kilkanaście, a czasami kilkadziesiąt depech. Telefon z Gdańska dzwoni co chwila. Oto zewnętrzne oznaki tego żywego kontaktu ze światem.

Kontraktowanie ładunków odbywa się częściowo w Gdańsku, częściowo w Londynie (drzewo), częściowo w Sztokholmie i w Kopenhadze (węgiel). Dykcja przedsiębiorstwa jest w stałym kontakcie z najpoważniejszymi maklerami w Gdańsku, którzy o każdym posiadanym ładunku natychmiast jej komunikują. Jeśli warunki są dogodne, ładunek kontraktuje się w Gdyni.

Zdawałoby się, że zakontraktowanie ładunku jest czynnością bardzo prostą i nieskomplikowaną. Tymczasem tak nie jest. Z chwilą, gdy dochodzi do porozumienia między przedsiębiorstwem a instytucją czy osobą, korzystającą z jego usług, następuje spisanie odpowiedniego kontraktu w języku angielskim, który w żeglarstwie jest językiem międzynarodowym. Kontrakt taki spisywany jest na wielkim drukowanym formularzu, w którym drobniaczko wymienione są wszelkie

obustronne warunki. Następnie ładunek jak i okręty same należy na każdą podróż ubezpieczyć, przeprowadzić całą korespondencję z odnośnymi portami, firmami i t. d. W rezultacie tej pisaniny pozostaje w aktach przedsiębiorstwa cały tom kilkucentymetrowy korespondencji.

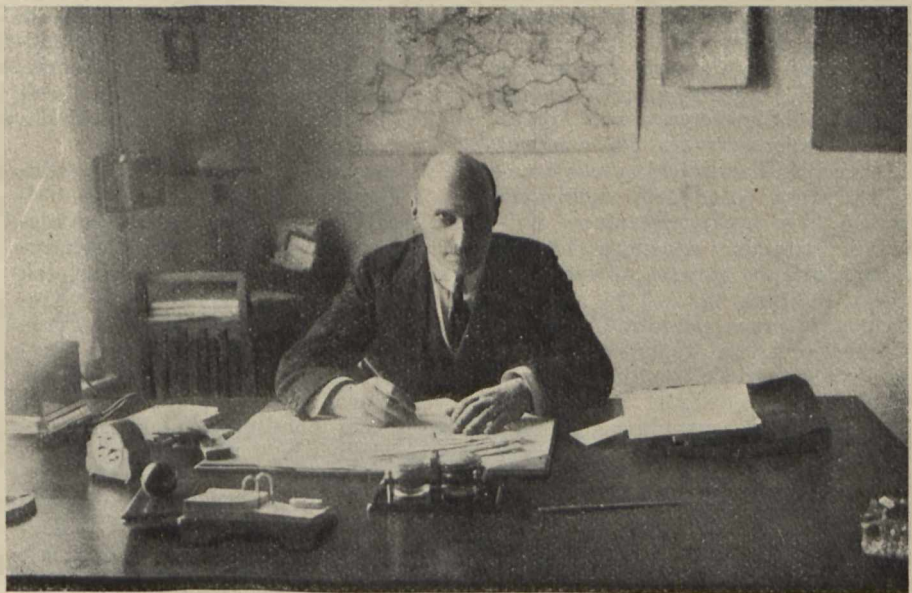
Tyle strona techniczna kontraktowania. Jeśli chodzi o politykę przewozową, jaką przedsiębiorstwo uprawia, to w pierwszym rzędzie dążeniem jego i staraniem jest współpraca z polskim eksportem. Chodzi o to, aby eksporterzy nasi, korzystając z przewozu towarów swych polskimi okrętami, sprzedawali je nie loco fabryka, czy loco wybrzeże, ale loco zagranicą. Zyski ich będą wówczas znacznie większe niż obecnie.

Niewątpliwie nasze wielkie firmy i organizacje wywozowe zaczną korzystać z usług okrętów „Żegluga Polskiej” tak, jak to dyktuje im własny, dobrze zrozumiany interes. Na eksporcie naszym przestanie się bogacić obcy pośrednik. A jednocześnie rozwinie się w Polsce właściwy handel morski, gdy w Londynie, w Sztokholmie, w Kopenhadze, czy w Rotterdamie powstanie szereg przedstawicielstw polskich firm, które wejdą z tamtejszymi rynkami w bezpośrednie stosunki.

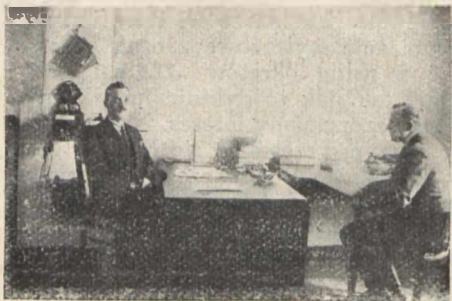
„Żegluga Polska” rozpoczęła swą pracę w najtrudniejszym okresie. Miesiące zimowe przynoszą największą podaż okrętów handlowych, stąd frachty są stosunkowo niskie. Stan taki trwa zwykle do kwietnia, t. j. do chwili ustąpienia lodów z północnej części Bałtyku. Wówczas okręty handlowe bardziej się rozpraszają po różnych portach i frachty zwykle idą w górę. Dlatego „Żegluga Polska” zawiera narazie krótkie tylko kontrakty, nie wiążąc się na dłuższy okres. Mimo to ma stale zapewnione ładunki na kilka tygodni naprzód. Ciekawe jest, że mimo, iż bandera polska w świecie handlowym jest prawie nieznaną, zyskała ona sobie wstępnym bojem powszechne zaufanie. Przyczyniło się do tego znacznie punktualne wywiązywanie się z kontraktów od samego początku działalności przedsiębiorstwa.

Jedna podróż naszych okrętów handlowych przynosi przeciętnie następujący fracht brutto: drzewo z Gdańska do Anglii czy do Francji 1200 — 1300 funtów szterlingów, węgiel 700 — 900 funtów szterl. Dziś frachty pokrywają tylko koszty własne przedsiębiorstwa, łącznie z asekuracją.

Z chwilą jednak, gdy razem z wiosną przyjdzie zwiększony popyt na statki, to spodziewana jest poprawa sytuacji pod tym względem. Wówczas



*Dyrektor zarządzający państw. przeds. „Żegluga Polska” p. Juljan Rummel.*



*Dział frachtowy „Żegluga Polskiej”, na czele którego stoi p. K. Rothert. Co chwila dzwonią telefony i przynoszą depecze z różnych krańców świata, stąd wydawane są dyspozycje statkom i regulowany jest ich ruch. Na fotografii widzimy na lewo p. Mańkowskiego pomocnika kierownika działu, zaś na prawo p. Kazimierowskiego, który zajmuje się klarowaniem statków.*

okrepty „Żegluga Polskiej” powinny dać nawet pewien nieznaczny czysty zysk.

Warunki, w jakich pracuje personel dyirekcji przedsiębiorstwa, są bardzo ciężkie. Składa się na to mnóstwo przyczyn. Przedewszystkiem obecne urzędzenia Gdyni nie odpowiadają jeszcze potrzebom miasta portowego. Na każdym kroku trzeba borykać się z trudnościami, gdzie indziej niespotykanymi. Połączenie telefoniczne i telegraficzne Gdyni ze światem jest złe. Dobrze byłoby może ono dla zwykłego miasteczka powiatowego, ale nie jest odpowiednie dla miasta portowego.

Pod tym względem jest dużo jeszcze do zrobienia. Wdzięczne pole do pracy posiada w tej dziedzinie obecny minister poczt i telegrafów, p. Miedziński. Pójdzie on niewątpliwie za

przykładem panów ministrów: Kwiatkowskiego i Romockiego, i również ze swej strony przyczyni się do rozwoju naszej pracy na morzu.

Czem jest telefon i telegraf w życiu współczesnym, zwłaszcza w życiu handlowym, nie trzeba dowodzić. Byłoby to wywalanie otwartych drzwi.

Tymczasem połączenie telefoniczne Gdyni z resztą kraju jest wprost okropne. Z Warszawą można rozmawiać przez telefon z trudem. Z centrami przemysłowymi Polski niema połączenia telefonicznego wcale.

Telegraf funkcjonuje również niesprawnie. Depesze do Gdyni przychodzą o 6 godzin później, niż do Gdańska. W tych warunkach porozumiewanie się z firmami maklerskimi, dostarczającymi ładunków, jest mocno utrudnione, a tymczasem o wyzyska-



*„Żegluga Polska”. Inspektor mechaniczny p. Jezierski i sekretarz Dyirekcji p. W. Butki.*

niu korzystnego ładunku decyduje nieraz jedna godzina.

Charakter czynności dyirekcji „Że-



*Buchalterja „Żegluga Polskiej”. Stoi główny buchalter p. Tokarski.*

glugi Polskiej” wymaga stałego — przynajmniej narazie — kontaktu z Gdańskiem. Jedynym środkiem lokomocji, jakim dotychczas przedsiębiorstwo rozporządza, jest kolej. Ponieważ niepodobna przy załatwianiu szeregu spraw tracić czas na oczekiwanie na pociąg, przeto dyirekcja przedsiębiorstwa radzi sobie w ten sposób, że łącznikiem między nią a Gdańskiem jest urzędnik, który posiada swój prywatny motocykl i na nim jeździ w sprawach służbowych do Gdańska.

Kłopotów jest zatem wciąż jeszcze wiele. Dopiero czasem, gdy port gdyniński uzyska cały szereg dalszych inwestycji, to i praca naszych przedsiębiorstw żeglugowych, które również w przyszłości niewątpliwie powstaną, będzie dużo łatwiejsza. „Żegluga Polska” jest pierwszym pionierem w pracy polskiej na morzu. Jej doświadczenie będzie nauką dla innych przedsiębiorstw, które po niej przyjdą i obok niej zechcą pracować.

H. T.

## OBCENY STAN NIEMIECKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

W pierwszych latach powojennych polityka niemieckich przedsiębiorstw żeglugowych ograniczała się jedynie do odbudowy swej floty i odzyskiwania dawnych sfer działalności, utraconych wskutek wojny. Jednak już w roku 1923 z powodu inflacji stawki frachtowe zaczęły gwałtownie spadać, a konkurencja przedsiębiorstw zagranicznych, subwencjonowanych przez ich rządy, spowodowała dla niemieckiej marynarki handlowej sytuację nader krytyczną. Jedynym możliwym wyjściem było wykorzystanie w najwyższym stopniu własnego tonażu bez angażowania narazie nowych kapitałów. Polityka ta została aprobowana prawie przez wszystkie niemieckie przedsiębiorstwa żeglugowe i znalazła swój wyraz we wspólnym utrzymywaniu i obsłudze zamorskich linii okrętowych, wspólnym rozkładzie jazdy, wspólnej propagandzie i reklamie i posunęła się nawet do utrzymania wspólnych agentur okrętowych oraz biur werbunkowych i statystycznych. Jedynie brak porozumienia co do wspólnych planów rozbudowy floty stał na przeszkodzie, by wszystkie niemieckie przedsiębiorstwa

okrętowe stały się faktycznie wspólnotą administracyjną (Betriebsgemeinschaft).

Sytuacja obecna szczególnie wymagałaby takiego ściśle określonego planu na przyszłość, ze względu na to, że już rok 1925 przyniósł niemieckiej żegludze handlowej znaczną poprawę w ruchu pasażerskim, a rok ubiegły również i w stawkach frachtowych (eksport węgla).

Ta przypuszczalna polityka powinna byłaby zostać skierowaną ku dalszej rozbudowie floty. Tymczasem niemieckiej żegludze handlowej brak zarówno planów w tym kierunku jak i ściśle określonego planu rozwinięcia wogóle swej działalności. Przez brak tej stałej linii rozwoju na przyszłość, niemiecka żegluga handlowa wystawiona została na różne wpływy tak ze sfer handlowych jak i kapitalistycznych, czego najlepszym dowodem jest zawarta pod koniec września fuzja Hapagu z Deutsch-Australische Dampfschiffahrt - Gesellschaft i Deutsche Dampfschiffahrt - Gesellschaft Kosmos, dokonana jedynie w interesach kapitału, a nie w czystym interesie żeglugi. Geneza tej fuzji sięga cza-

sów inflacji, gdy ciężki przemysł (Lothringen Konzern) przejął większość akcji „Kosmosu”. Pod wpływem tego koncernu doszło do stworzenia wspólności interesów między „Kosmosem” i „Deutsch-Austral-Linie”. Pakiet tych akcji dostał się w r. 1925 w ręce Jakóba Goldschmidta, kierownika Darmstädter i National Banku, prowadzącego w tym czasie konsorcjum, które likwidowało koncern Stinnesa. On też pokierował tą likwidacją w ten sposób, że flota Stinnesa została przydzielona dwóm wyżej wymienionym przedsiębiorstwom żeglugowym.

Wtedy już powstało niebezpieczeństwo dla Hapagu i Norddeutscher Lloyd w postaci powstania potężnego konkurenta, dążącego ponadto do złączenia się z towarzystwem okrętowym „Bremer-Hansa”. Skoro więc Goldschmidt zaferował obecnie pakiet tych akcji towarzystwu „Deutsch-Austral-Kosmos”, Hapagowi pod tym naciskiem nie pozostało nic innego jak akcje przyjąć, głównie ze względu na obawę konkurencji ze strony floty Stinnesa, obsługującej te same co i on linie.



Celem przeprowadzenia tej transakcji Hapag podwyższył we wrześniu r. b. kapitał zakładowy o 55 milj. R. M. t. j. do 130 milj. R. M. i uchwalił wymienić akcje „Deutsch-Austral”, i „Kosmos” na swoje w stosunku 1 do 1. W konsekwencji tego w skład rady nadzorczej Hapagu weszli po raz pierwszy przedstawiciele finansjery berlińskiej w osobie Goldschmidta, a również i przedstawiciele ciężkiego przemysłu niemieckiego.

Fakt ten jest tembardziej charakterystyczny, że dotychczas hamburskie sfery żeglarskie były zamkniętym i niedostępnym, ściśle lokalnym, klanem.

Przez tę fuzję skład niemieckiej marynarki handlowej stał się bardzo prosty, gdyż zredukował się do dwóch grup: Norddeutscher Lloyd, jako głównego przedsiębiorstwa Bremy — i Hapagu, jako przedsiębiorstwa Hamburga.

Stosunek sił obu tych koncernów jest następujący:

Hamburg-Amer. Linie:	
Hapag:	524.634 B. R. T.
Deutsch Austral:	109.472 „
Kosmos:	98.634 „
Hugo Stinnes-Linie:	146.270 „

Razem: 879.010 B. R. T. czyli 28,4% całego niem. tonażu.

Norddeutscher Lloyd:	
Lloyd:	423.519 B. R. T.
Roland:	143.749 „
Hamburg-Bremer-Afrika-Linie:	26.459 „
Horn:	19.329 „

Razem: 613.056 B. R. T. czyli 19,7% całego niem. tonażu.

Obydwa koncerny dysponują zatem 48,1% całego niemieckiego tonażu. Poza nimi pozostały jeszcze jako samodzielne przedsiębiorstwa:

w Bremie:	
Bremer-Hansa	230.000 B. R. T.
Neptun-Reederei	42.948 „

w Hamburgu:	
Hamburg-Südamerika	152.568 B. R. T.
Deutsch-Ostafrika-Linie	50.893 „
Weermann-Linie	43.684 „

Wyżej podana fuzja Hapagu już dzisiaj stała się powodem pewnej konkurencji z Norddeutscher Lloydem, czego dowodem są przerwane pertraktacje w sprawie prowadzenia wspólnej działalności oraz, zdaje się, będzie bodźcem do nowej fuzji i to Norddeutscher Lloyd z Bremer Hansa.

W dzisiejszym stanie Hapag po fuzji jest największym przedsiębiorstwem okrętowym na świecie, gdyż przewyższył swym tonażem nawet towarz. „Britisch Industeam Navigation Co”, dysponujące 759.000 B. T. R. Wśród koncernów żeglugi handlowej stoi Hapag na 6 miejscu, jak to wynika z następujących cyfr:

około	2.350.000 B. R. T.
Koncern Royal Mail	około 1.750.000 B. R. T.
Koncern White Star	około 1.250.000 B. R. T.
Koncern Cunard	około 1.156.000 B. R. T.
Koncern Ellermann	około 1.152.000 B. R. T.
Hapag	879.000 „
Koncern Turness	677.000 „
Norddeutscher Lloyd	613.000 „

Wobec stałego wzmocnienia się niemieckich przedsiębiorstw okrętowych pod względem finansowym, dzięki osz-

czędnościom, osiągniętym wskutek przeprowadzenia racjonalizacji w administracji, mogą one zwalczać skutecznie zagraniczne przedsiębiorstwa w portach niemieckich. W ostatnim kwartale b. r. zostały zwinięte w Hamburgu stałe linie okrętowe nietylko Cunard Line i White Star Line, lecz również i Canadian Pacific Line. Niemieckie towarzystwa mogą zwalczać obcą konkurencję tem łatwiej, że dysponują stosunkowo najmłodszą, a co za tem idzie, najnowszą technicznie flotą, jak to wynika z następującego zestawienia wieku okrętów:

BANDERA:	Poniżej	5—10	10—15	15—20	20—25	Ponad
	5 lat	lat	lat	lat	lat	25 lat
	w	p	r	o	c	e
		n	t	a	c	h
Niemcy	39,9	20,8	9,1	8,2	9,3	13,7
Anglja	23,7	28,0	17,6	11,6	10,4	8,8
Holandja	23,9	29,1	23,8	13,1	6,6	3,
Norwegia	20,9	34,6	12,5	10,7	9,6	11,7
Francja	20,4	29,9	16,4	11,6	10,8	10,9
Danja	19,1	28,3	16,5	6,6	12,3	17,2
Włochy	17,8	25,0	9,0	11,7	12,5	24,0
Szwecja	17,4	22,5	10,2	10,8	8,1	31,5
Japonja	9,2	44,0	8,9	7,5	9,1	21,3
St. Zj. A. P.	3,4	75,6	7,9	4,4	3,9	5,4

Dobre interesy i zaufanie do rozwoju przedsiębiorstw okrętowych były powodem do stałej wyższości ich akcji na giełdzie. Największą wyższość wykazały akcje Woermann Linie, które skoczyły w tym okresie z 68 na 135, potem akcje Ostafrika-Linie z 70 na 132, Flensburger Dampfer Co — z 41,5 na 72, Hansa — z 143 na 230, Kosmos-Linie z 138 na 210, Austral-Linie z 138 na 201, Hamburg-Süd. — 127 na 173, Norddeutscher Lloyd z 144,5 na 173,25, w końcu zaś akcje Hapagu — ze 150 na 181,25.

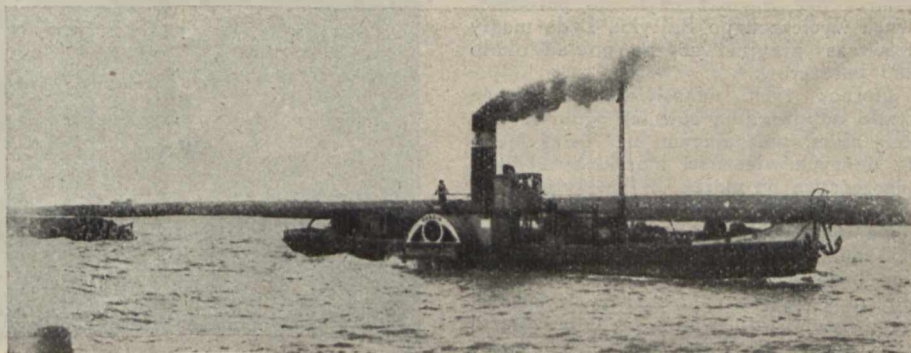
Na rentowność niemieckich przedsiębiorstw okrętowych w roku ubiegłym wskazuje w szczególności ruch pasażerski. Ruch ten wykazał w I półroczu r. ub. znaczną wyższość w porównaniu z r. 1925. W okresie tym liczba podróży wraz z emigrantami wyjeżdżającymi z Bremy i Hamburga wynosiła 66,975 osób, w tem 26,227 cudzoziemców. Z ogólnej ilości pasażerów podróżowało I-ą klasą — 8.127 osób, II-ą — 19.971, średnią —

1.893 i III-ą — 36.984.

Oprócz tego przyjechało do Hamburga i Bremy I i II klasą — 19.406 osób, 3-ą klasą 18.563 osób.

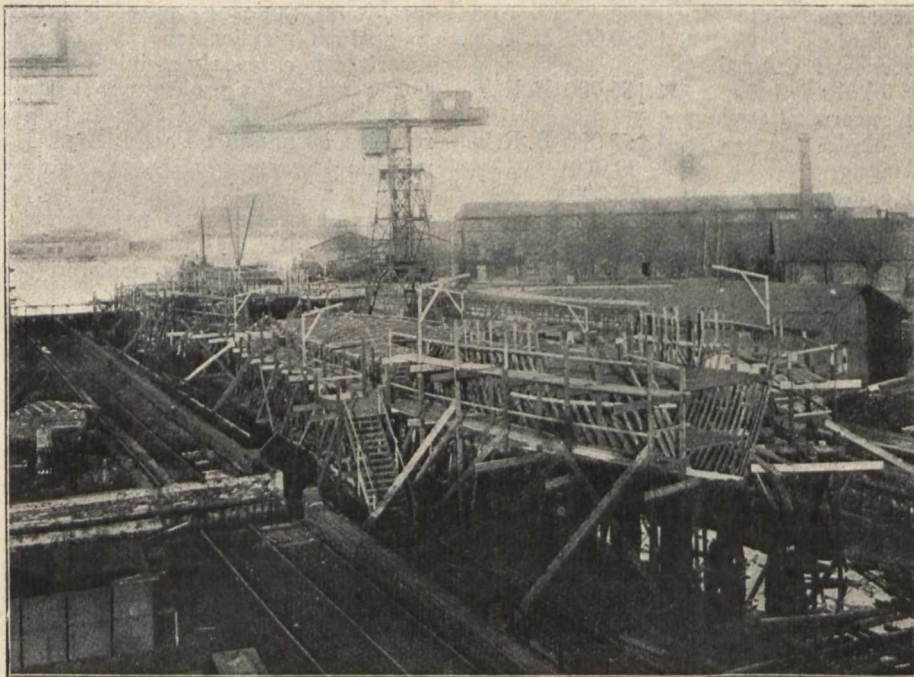
Korzystna sytuacja na rynku frachtowym wpłynęła również na pomyślny rozwój niemieckiej żeglugi „dzikiej”, która przed wojną poprostu pannaowała na morzu, po wojnie zaś zupełnie upadła. Liczba unieruchomionych okrętów wzrastała z miesiąca na miesiąc, gdyż niskie frachty nie pozwalały na podjęcie żadnych przewozów. Dopiero angielski strajk węglowy dał jej możliwość do ponownego, choć bezwarunkowo chwilowego, rozwinięcia działalności. Jednakże konjunktura dla niemieckiej żeglugi „dzikiej” musi ustać razem z likwidacją strajku angielskiego, gdyż nie ma ona tyle sił, by móc skutecznie konkurować z żeglugą regularną, pozostawiającą jej tylko te interesy, których sama dla jakichkolwiek bądź przyczyn nie chce podjąć.

STANISŁAW KOSKO



Holownik, ciągnący lichtera z węglem.

## POLSKIE STATKI PASAŻERSKO-SALONOWE



*Stocznia gdańska. Szkielety dwóch okrętów pasażerskich, budowanych na zamówienie rządu polskiego. Zdjęcie z dnia 10.II. 1927 r.*

W dniu 13 września 1926 r. p. Minister Komunikacji, w imieniu Rządu Polskiego, podpisał umowę ze stocznia gdańską na budowę dwóch statków pasażersko-salonowych.

Ponieważ za kilka miesięcy statki te będą uruchomione i w ciągu lata będą kursowały po Zatoce Gdańskiej, a nawet służyły do dalszych wycieczek po Bałtyku, wskazanem jest podać tutaj w głównych zarysach opis tych pierwszych polskich statków pasażerskich i ogólnie zaznaczyć nasze społeczeństwo z ich budowa.

Obydwa statki są jednakowych wymiarów, a mianowicie będą posiadały długość największą 53,65 mtr., szerokość 9,26 mtr., wysokość korpusu 3,85 mtr., zanurzenie około 2,6 mtr., wyporność przytem około 550 ton. Maszyna parowa potrójnej ekspansji o sile 650 koni da możliwość statkowi rozwijać szybkość 12 węzłów, t. j. przeszło 22 klm. na godzinę.

Omawiane statki pasażerskie będą służyły dla przewozu dużej ilości pasażerów na stosunkowo krótkich dystansach po Zatoce Gdańskiej. Wówczas liczba pasażerów na jednym statku może wynosić 750 osób, przyczem dla wszystkich przewidziane są miejsca siedzące w salonach i na otwartym pokładzie. Statki te mogą jednak być również użyte do parodniowych wycieczek po Bałtyku. Będą mogły wówczas przyjmować na pokład około 100 pasażerów.

Oprócz tych właściwości budowane statki odpowiadają również ogólnym wymaganiom, polegającym na osiągnięciu: 1) dobrych własności morskich; 2) bezpieczeństwa na morzu; 3) należytego wyzyskania pomieszczeń statku; i 4) udzielenia możliwych wygód pasażerom.

Dobre własności morskie statki posiadać będą dzięki wybraniu odpowiednich dla nich wymiarów, znacznej wysokości burty ponad linią wodną i wystarczającej stateczności i zwrotności. Zanurzenie statków ograniczone zostało głębokością portów w Helu i w Jastarni, dokąd te

statki będą zachodziły w ruchu pasażerskim, obsługującym Zatokę Gdańską.

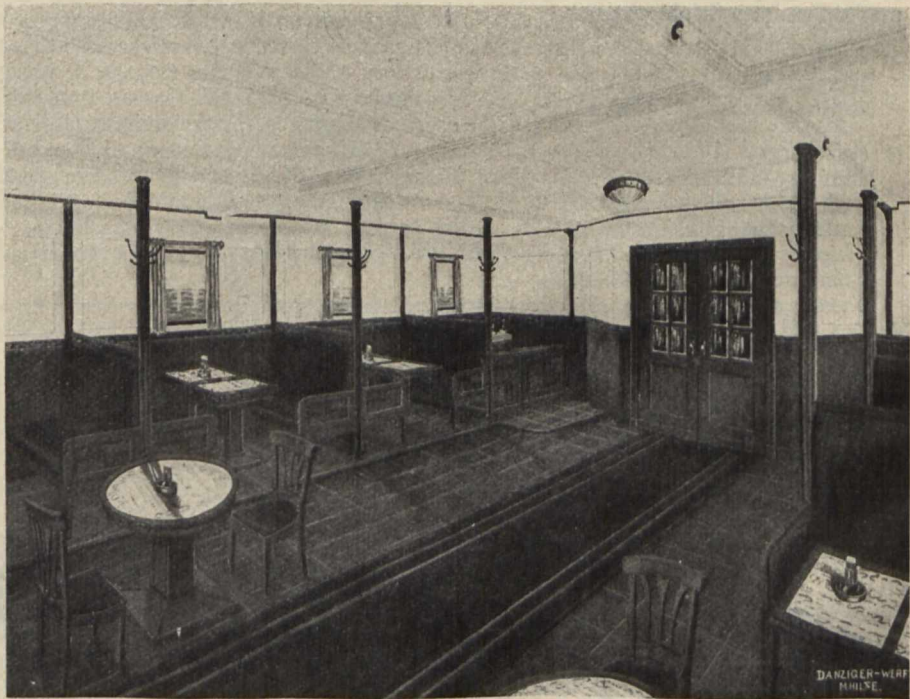
Przy rozpatrywaniu zachowania się statków w morzu Bałtykiem, przewiduje się, że przy spotykanych falach, i przy sztormie o sile wiatru 8 — statek będzie się wahał na strony po 15° — 20°. Liczba jednak dni sztormowych w Bałtyku, według danych, opartych na długoletnich obserwacjach, wynosić może rocznie około 35, z tego zimą 12 dni, wiosną 7, latem 5 i jesienią 11 dni. Latem panują na Bałtyku przeważnie wiatry nieprzekraczające 3 — 4° i tworzące nieduże fale. Z po-

wyższego można przypuszczać, że pływanie temi statkami po Bałtyku letnią porą nie będzie uciążliwe dla pasażerów.

Szczególne uwagi przy budowie rozpatrywanych statków jest zwrócona na zapewnienie bezpieczeństwa podróży. Korpus statku jest specjalnie mocno i szczerlnie budowany, według najwyższej klasy, stosowanej do statków, przeznaczonych dla pływania po morzach Bałtyckim i Północnem. Wodoszczelne przegrody statku są tak rozmieszczone, że w razie przebicia burty, statek pozostaje na powierzchni wody. Wobec tego, iż nie jest wykluczone użycie obydwu statków również i w porze zimowej, przewidziane jest wzmocnienie korpusu statku na pływanie jego w wodach, pokrytych lodem.

Główne rysunki korpusu statku, a również kotłów i maszyn, sporządzone przez stocznia, przed wypuszczeniem ich do warsztatu są podwójnie sprawdzane — raz przez fachowców Towarzystwa Klasyfikacyjnego, pod którego nadzorem statki się budują, a ponadto przez nadzór, wyznaczony specjalnie przez władze polskie. Materiał, użyty do budowy, jest najlepszego gatunku, podlega on sprawdzaniu i próbie na moc i wytrzymałość. Budowa na stoczni statku również jest kontrolowana przez wyżej wymienione instytucje; wodoszczelne przegrody, cylindry maszyn, kotły po ich wykonaniu są wypróbowane odpowiedniemi ciśnieniami. Nadzór i kontrola budowy statków trwa aż do całkowitego ich wykończenia, i dopiero po ukończeniu wszystkich robót, każdy statek jeszcze raz poddany będzie szczegółowym oględzinom i próbom. Tylko po zadowalniających wynikach, otrzymają one świadectwa i prawo wyjścia w morze.

Bezpieczeństwo pasażerów na statku zapewnia się również przez należyte urządzenie systemu rurociągów, usuwających wodę z przedziałów, i gaszących ewentualny ogień za pomocą strumieni

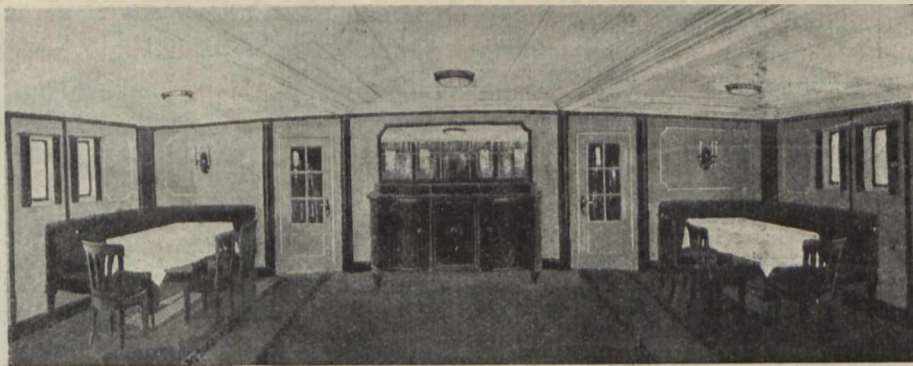


*Jeden z wykwintnie urządzonych salonów na polskich statkach pasażerskich.*

wody. Każdy statek zaopatrzony będzie w 4 łódzie ratunkowe dla ogólnej ilości około 120 osób, oprócz tego w 4 tratwy ratunkowe dla około 80 osób, koła ratunkowe, i 750 pasów ratunkowych, przeznaczonych po jednym dla każdego pasażera. Obecność na statku reflektora i stacji radio zapewnia jeszcze większe bezpieczeństwo pływania.

Stateczność statku przewiduje się zadowalniająca; obliczenia wskazują, że przy jednostronnym obciążeniu statku przez zgrupowanie się pasażerów na jednej burcie, co może się zdarzać przy przybijaniu do przystani — nachylenie statku dosięgnie 8°, t. j. pozostanie w granicach, dopuszczalnych dla statków pasażerskich.

Wobec tego, że przy pływaniu statku w morzu najczęściej narażone na działanie fali są końce statku, wszystkie pasażerskie pomieszczenia zostały rozmieszczone możliwie bliżej środka. Na dole — pod głównym pokładem, obok kotłowni i maszynowni, rozmieszczone są salony ogólne, które przy dłuższych wyjazdach w morze służyć będą jako sypialnie, zaopatrzone w 4-osobowe przedziały. Wyżej — na górnym pokładzie dla pasażerów są przewidziane: obszerna jadalnia, palarnia. Tutaj znajdują się również pomieszczenia gospodarskie i ubikacje. Palarnia przy dłuższych wycieczkach w morze, może służyć również za sypialnię. Nad wszystkimi temi pomieszczeniami rozpościera się obszerny pokład spacerowy. Na pokładzie znajduje się salon



Jadalnia na statku pasażerskim.

reprezentacyjny z odpowiednio urządzonymi dwiema kajutami, weranda i otwartą restauracją.

W końcach statku urządzone są pomieszczenia dla załogi statku i służby oraz pomieszczenia dla bagażu, aprowizacji i t. d.

Pomieszczenia pasażerskie będą urządzone z zastosowaniem wszelkich wygod, dostępnych na statkach tej wielkości. Będą one gustowne i solidnie wykonane; zaopatrzone zostaną w elektryczne oświetlenie, parowe ogrzewanie, wentylację i ozonizację powietrza. Na każdym statku będą trzy restauracje — w salonie jadalnym, w palarni i na spacerowym pokładzie. Kuchnie, nowoczesnie

urządzone, zaopatrzone będą w maszynę chłodzącą i do wyrobu lodu. Przewiduje się dla urozmaicenia pasażerom pobytu na statku założenie radio-odbiorników z dwoma głośnikami, pianina, jak również obecność dwóch orkiestr na każdym statku, w palarni i na spacerowym pokładzie.

Kończąc opis, budowanych obecnie dla Polski statków pasażersko-salonowych, należy nadmienić, że roboty są o tyle już posunięte, iż w końcu marca r. b. obydwie statki zostaną spuszczone na wodę. Po gruntownym wykończeniu mają być one oddane do użytku już w połowie maja.

B. B.

## PODRÓŻ KSIĘCIA DE CONTI DO POLSKI

(DOKOŃCZENIE)

5-go września książe Conti wyruszył do Dunkierki. Podróż jego została ostatecznie zdecydowana. Jedynie sławny Jean Bart był uznany za godnego wykonania tak ryzykownego zadania, jak przewiezienie księcia przez morze, pokryte nieprzyjacielskimi okrętami. Flota anglo-holenderska, licząca 19 okrętów, krążyła na północ od Dunkierki w zamiarze nieprzepuszczenia księcia Conti.

Minister Phelipeaux, rozkazał uzbroić na tę wyprawę 10 okrętów linjowych, lecz Jean Bart zaznajomił się z celem ekspedycji, poprosił o rozbrojenie ich, w zamian zaś o uzbrojenie 6-ju fregat, jako okrętów łatwiej manewrujących i szybszych. Jean Bart nie otrzymał żadnych wskazówek, dwór darzył go całkowitem zaufaniem, jedynie król wystosował list, polecając mu osobę księcia Conti, którego należało zawieźć do Gdańska.

Następujący list pana de Boursin, gubernatora Dunkierki do pana Valincourt przydwornego króla, zwiastuje o przybyciu księcia Conti do Dunkierki i o zarządzeniach w sprawie wyjazdu.

„Dunkierka — 6 września”.

„Piszę tylko dla tego, aby powiadomić pana, że książe Conti przybył wczoraj o 4-jej popołudniu w dobrym zdrowiu i że wszystko dotyczące wyprawy jest już przygotowane. Wobec tego zaś, że 200,000 dukatów, które książe w złocie zabiera ze sobą nie przybyły na czas, książe odłożył swój wyjazd. Również nie przybyła jeszcze zastawa stołowa, która prawdopodobnie przybędzie dziś jeszcze, przed wieczorem. Nie ulega więc wątpliwości, że w nadchodzącą noc, książe da rozkaz

rozpięcia żagli i że po trzykrotnym 24-o godzinnym upływie czasu, książe wyląduje w miejscu swego przeznaczenia, z warunkiem, że wiatr nadal będzie przychylny i takiejże mocy. Oprócz 200,000 dukatów w monecie, książe zabiera ze sobą na 1,800,000 franków, listów zamiennych na Gdańsk i na 600,000 franków cennych kamieni. Wszystko to razem, dołączone do tak wysokiej osoby i do tylu godności, niechybnie wywoła dobre wrażenie o ile podróż odbędzie się szczęśliwie i w czas. Wrogowie nasi są na baczności i w wielkiej czujności i więcej niż zwykle wyczuwają wszystko co się tu robi. Straciliśmy dużo cennego i odpowiedniego czasu. Nie zważając na trudności, pan Jean Bart jest dobrej myśli i niezawodnie przejdzie pomyślnie, o ile zyska wobec wroga odległość dwóch strzałów armatnich.

I tak do jutra.

Pozostaję uniżonym i posłusznym sługą  
de Boursin”.

W piątek 6-go września o północy, Jean Bart, korzystając z przychylnego wiatru, dał rozkaz rozpięcia żagli i sygnał do podróży.

7-go eskadra pomyślnie przepłynęła, przez najniebezpieczniejsze miejsce krzyżowania się okrętów nieprzyjacielskich w pobliżu Ostendy i kontynuowała podróż przez całą noc. Następnego dnia, eskadra napotkała 3 okręty linjowe po 8 dział, z rozpiętymi żaglami i 9 fregat, zakotwiczonych przy ujściu Mozelli. Jean Bart, w pogotowiu bojowym, przedefilował przed nieprzyjacielem, korzystając

z tego, że wygrywał na odległości, wobec zakotwiczonego wroga.

Gdy niebezpieczeństwo minęło, książe Conti zwrócił się do Jean Bart'a z zapytaniem: „Gdyby nieprzyjaciel zaatakował nas, dostalibyśmy się do niewoli”.

„To było niemożliwe”, odpowiedział na to Jean Bart.

A na zdziwienie księcia, dodał: „Prędzej niż poddać się, spaliłbym okręt i wylecielibyśmy w powietrze, przez co nie udałoby się przeciwnikowi wziąć nas do niewoli. Mój syn miał już rozkaz podpalenia okrętu na mój sygnał”.

Na to książe Conti odpowiedział z pewnym oburzeniem:

„Lekarstwo jest gorsze od choroby, zakażuję panu posługiwać się niem, przez cały czas, póki jestem na pana okręcie”.

10-go rano eskadra znajdowała się już pomiędzy przylądkiem Derneus i le Vleckeru, wtedy to fregata „la Volaje” została odesłana do Francji, aby zwiastować królowi o pomyślnym przebiegu podróży i o tem, że książe znajduje się w zupełnym bezpieczeństwie.

13-go eskadra zarzuciła kotwicę przed Elseneur, a 14-go około 5-jej po południu przed zamkiem Kronenburg, u wejścia do cieśniny Sundskiej.

Pan Bonrepos, ambasador francuski przy dworze duńskim, w następujący sposób opisuje przybycie owej eskadry na wody duńskie.

Kopenhaga, 17 września 1697 roku.

„Wasza Królewska Mość.

„W zesłanym tygodniu udałem się do Elseneur, dla przyczyn, o których już meldowałem Waszej Królewskiej Mości w li-

ście poprzednim, a także dlatego, że dowiedziałem się, z listów otrzymanych w zeszły piątek, że Jego Książęca Mość książe Conti miał wyruszyć w podróż w dzień napisania listu; zauważyłem więc, że nie mam więcej czasu do tracenia i że muszę rozmówić się z królem duńskim, w sprawie swobodnego przejazdu przez wody duńskie, księcia Conti. Pośpiech był wskazany, jeszcze i z tego powodu, że do Elseneur przybył pan Rose, specjalny wysłannik elektora saskiego, w celu namówienia króla duńskiego do sprzeciwienia się przepuszczeniu księcia Conti. Uprzedzono mnie, że ów wysłannik, przywiózł 6,000 dukatów w gotówce, które ma zamiar wpłynąć na ministrów, aby ci poparli wobec króla duńskiego, jego postulat. Oprócz tego wysłannik ów jest w posiadaniu dwóch listów do króla; w jednym z nich, elektor saski zwraca się do króla w charakterze elektora, w drugim w charakterze króla Polski.

„Ponieważ spostrzegłem już przedtem, że w sprawach, w których decyzja zależy od króla stosowano bezwzględnie jej wykonanie, skorzystałem z tego, że byłem na samotności z królem i powiedziałem mu, że w zaufaniu do tej przyjaźni, którą Wasza Królewska Mość darzy go, nie mogę dłużej ukrywać, że lada chwila spodziewane jest przybycie do Sundu eskadry Waszej Królewskiej Mości; ponieważ zaś często powstają nieporozumienia pomiędzy dowódcami, w kwestjach wykonania salutu i innych przyjętych w międzynarodowych stosunkach obyczaj, uważam za właściwe zwrócić się wprost do niego, z pominięciem jego ministrów, aby bezpośrednio omówić przejazd eskadry przez Sund. Nie mogłem również mu ukryć, że przyczyna, dla której eskadra Waszej Królewskiej Mości w tak gwałtownym tempie przybywa do Sundu, jest doniosłego znaczenia i jeżeli on sobie tego życzy, to bez skrupułów zakomunikuję prawdziwą ku temu przyczynę.

„Król odpowiedział mi, ściskając dłoń, że podejrzewa jakie jest znaczenie tej podróży, lecz jest pożądanym, aby przez pewien przeciąg czasu, prawdziwy cel podróży został ukryty od szerszej publiczności; co zaś do salutu okrętowego, to król kazał powiedzieć Waszej Królewskiej Mości, że wyda odpowiednie zarządzenia komendantowi placu i że kwestja ta zostanie definitywnie załatwiona tegoż wieczoru. W liście do pana Pontchartrain, komunikuję do jakich doszliśmy wniosków i co w tej sprawie zostało wykonane.

„Po załatwieniu kwestji przejazdu księcia, wszcząłem rozmowę o wysłanniku elektora saskiego, dałem do zrozumienia, że znam rozkazy, w które go zaopatrzone i zwróciłem uwagę na konsekwencję i zakłócenia, które mogą z tego wynikać.

„Król mi odpowiedział, że już wielokrotnie rozmawiałem z nim rozważnie i że uznaje za właściwe iść, w danym wypadku za memi wskazówkami i Wasza Królewska Mość będzie miała sposobność być zadowolonym z jego decyzji, że więcej on mnie nic nie powie, lecz, przekonam się osobiście o jego dalszych zarządzeniach. Wyszędłem od króla zupełnie zadowolony i myślałem tylko o tem, co należy zastosować, aby być niezwłocznie poinformowanym o przybyciu eskadry Waszej Królewskiej Mości. Czekałem nie długo, bo nazajutrz o świcie, spostrzegłem wchodzącego do mego pokoju, oficera, który był wysłany przez pana Barta w celu poinformowania mnie, że eskadra znajduje się w 4-ech milach od wejścia do Sundu. Niezwłocznie wystąpiłem owego ofi-



*Komandor St. Frankowski.*

cera do komendantu placu, aby zadość uczynić przyjętym międzynarodowym wymaganiom; jednocześnie, powiadomiłem króla duńskiego, który zawsze wstaje bardzo wcześnie, że eskadra Waszej Królewskiej Mości zbliża się i że wyjeżdżam na jej spotkanie. Król nakazał mi odpowiedzieć, że udaje się na polowanie i że nie wróci na obiad do zamku Kronenburg. Zrozumiałem przez to, że chodzi mu o to, abym udał, że nie wiem, że znajduje się on na zamku. Zaraz potem wsiałem do łodzi i wróciłem okazałem się przed księciem Conti.

„Zakomunikowałem panu Bart, że jestem przekonany, że wszelkie międzynarodowe obyczaje zostaną zastosowane, tak jak tego wymagają prawo i obyczaje.

„Król duński faktycznie był na polowaniu i nie jadł obiadu na zamku, lecz powrócił na zamek w chwili, gdy eskadra Waszej Królewskiej Mości defilowała, w odległości głosu, od okien jego apartamentów. Król, Królowa, Królowy i synowa, w otoczeniu swity i pań dworu, znajdowali się na tarasie, tak, iż co do tego nie mieliśmy żadnych wątpliwości.

„Miałem zaszczyt znajdować się wówczas na pomoście, obok księcia Conti i pozwoliłem sobie powiedzieć, że król duński i królowa nie wątpią o tem, że książe przebywa na pokładzie okrętu, że wiedzą oni również, że jedzie on w charakterze księcia krwi, a ponieważ wszelkie saluty

były wykonane zgodnie z ustalonymi obyczajami, uważam za pożądanym wykonać salut na cześć królowej i królewien przez danie 15 strzałów armatnich. Salut ten mógł być wykonany w stosunku do królowej i królewien, ponieważ król jak to już zaznaczyłem, powinien być uważany jako nieobecny. Jego Książęca Mość podzielił mój pogląd, tembardziej, że pan Bart również przychylił się do mojej propozycji, mówiąc, że gdyby był na miejscu księcia, to salut by wykonał.

„Dano więc, w chwili mijania się z tarasą 15 strzałów armatnich, na co królowa kazała odpowiedzieć 9 strzałami.

„Następnie, okręta Waszej Królewskiej Mości zostały spotkane 27 strzałowym salutem, wykonanym przez jeden z okrętów wojennych, leżących na redzie i znajdujących się pod banderą królewską duńską.

„Eskadra w doskonałym szyku przedelfilowała pomiędzy 200 okrętami floty duńskiej i 5 okrętami floty holenderskiej. Pogoda była jasna i słoneczna co było

rzadkim przejawem w tym klimacie. Defilada przedstawiała wspaniałe widowisko. Król duński doznawał wiele przyjemności i nie zważając na swoje incognito nie opuszczał tarasu, jak również i królowa, przez przeciąg 4 godzin trwania defilady. Wszystkie mury i wieżyczki zamku były usiane ludźmi, a okoliczni mieszkańcy nadbiegli, w takiej ilości, że zapelnili brzegi Sundu na przestrzeni jednej mili. Kilka osób ze służby królewskiej prosiło pozwolenia pozdrowienia Jego Książęcej Mości, co zostało im przyznane. Opuściłem okręt Waszej Królewskiej Mości, po odpłynięciu jednej mili od zamku Kronenburg. Wnet, po powrocie na ląd, podążyłem do króla i wszedłem do jego gabinetu, zgodnie z poprzednio udzielonym mi na to upoważnieniem. Zastałem króla z baronem Goul i panem Jassen. Ci dwaj ministrowie wydali mi się mocno strapieni, w szczególności ten ostatni, wnioskowałem to z jego smutnej miny i wynioskowałem, że widocznie misja wysłannika elektora saskiego nie powiodła się. Podeszedłem wprost do króla i zapytałem się go cichotko: czy życzy on sobie rozmawiać ze mną o ostatnim wydarzeniu, czy woli bym przemilczał o tem. Król odpowiedział mi cicho „do jutra” i wszczął głośną rozmowę o okrętach Waszej Królewskiej Mości, wychwalając ich budowę i wygląd. Dałem wyjaśnienie, że były to jeno fregaty, poczem oddaliłem

się, wiedząc, że wyznaczoną jest audjencja elektora saskiego. Od króla udałem się do apartamentów królowej, która, nie czyniąc żadnej tajemnicy, powiedziała mi wręcz i wesoło, że widziała księcia Conti, że odróżniła go z pośród osób jego świty, porównując go z opisem, który jej zrobiono, że ona i królowy z zadowoleniem przyjęły salut wykonany na ich cześć i że to ona dała rozporządzenie, by odpowiedziano na ten salut. Księżniczki przyłączyły się do rozmowy i były w doskonałych humorach, powiedziałem więc im, że Jego książęca Mość — książe Conti, polecił mi pozdrowić je w jego imieniu, w wypadku, gdyby okazało się, że są one wtajemniczone, że to on przepłynął przez cieśninę. I rzeczywiście, książe, któremu okazywano tyle grzeczności i godności, nawet kamerdyner królewski, nic nikomu nie mówiąc, posłał księciu na okręt, dwie łodzie lodu i ochładzających napoi, uważał, że wyrażono je w stosunku do jego osoby, polecił złożyć mi, w jego imieniu, podziękowanie, o ile uznam to za właściwe.

Pozostaję i t. d.

*Bonrepos*“.

Eskadra przybyła do Kopenhagi 15-go i pozostawała tam aż do 17-go. Tego dnia odpłynęła do Gdańska, mając wiatr przeciwny, skutkiem czego przybyła do Gdańska dopiero 25-go (według innych źródeł 30-go).

Książę Conti, po przybyciu na redę gdańską nie otrzymał pozdrowienia od gdańszczan, którzy wypowiedzieli się za Sasem, natomiast odwiedziła okręt wielka ilość biskupów i magnatów polskich, którzy naobiecywali księciu bardzo dużo. Prątał Polignac, który przebywał już w Gdańsku — stawił się również; potem zaś donosił Ludwikowi: „ze wszystkich, którzy pierwsi zebraли się w Gdańsku, król polski (książe Conti) postanowił stworzyć przyboczną radę, przedtem nim przyjąć zaproponowaną mu koronę. Narazie jedyną trudnością jest napotykanie brak pieniędzy”, list Polignac'a kończy się „tylko miasto Gdańsk, miało zuchwałość i nierozwagę wypowiedzieć się za Sasem i ubliżyć oficerom Waszej Królewskiej Mości, którzy, dla zadość uczynienia potrzebom eskadry, zostali przez pana Barta wysłani do miasta. Zaniosłem już w tej sprawie skargę do magistratu i nawet użyłem groźby; gdy otrzymam odpowiedź, zadecydujemy wspólnie z królem polskim, co należy przedsięwziąć”.

8-go października, członkowie delegacji sejmowej wybranej dla solennego spotkania księcia, zjechali do Gdańska. Brak było jedynie litwinów. Nieobecność tych delegatów przeszkadzała księciu Conti powziąć decyzję o zjeździe na terytorjum swojego nowego królestwa. Do tychczas książe Conti zjechał tylko dwa razy na ląd i to na krótko tylko dlatego, aby zadość uczynić ciekawości i niecierpliwości tych nowych poddanych, którzy dość licznie zjechali do Gdańska, i pragnęli go oglądać, a nie mogli odwiedzić książęcego okrętu. Polacy w swych adresach i przemówieniach nazywali księcia — królem polskim, lecz książe odmawiał, narazie, używania tego tytułu.

9-go października, szambelanowa Lubomirska, doręczyła księciu Conti list, który dodawał mu dużo otuchy i zdecydował go do wystąpienia starosty Olsztyńskiego do Małopolski, dla wzniecenia powstania wojennego przeciwko elektorowi. Pieniądze rozdane w województwach małopolskich pozwalały liczyć na powodzenie. Spodziewano się również, że wkrótce przybędą

na wybrzeże Sapiehowie z 12—15.000 ludzi. Polacy zarzucali księciu, że nie przyprowadził z sobą wojska, na którym mógłby się oprzeć, co prawda, uznano, że wprowadzenie wojsk cudzoziemskich na terytorjum Rzeczypospolitej było przeciwnie prawu, lecz twierdzono, że książe mógł się przeciw wzorować na elektorze saskim i postąpić jak on.

Tymczasem buta gdańska robiła się coraz śmielszą i ubliżanie francuzom stawało się coraz częstsze, tem nie mniej neutralność Baltyku i konieczność opierania się na Gdańsku, dla zaopatrzenia eskadry, nie pozwalały panu Bart zastosować środków represyjnych. Temi niepowodzeniami książe, który oczekiwał zupełnie innego przyjęcia, był mocno poirytowany, zniechęcało go również i to, że ci, którzy przyjeżdżali składać mu hołd, zapewniali go naprzód o swem oddaniu i wierności, a potem prosili o pieniądze i odchodzili niezadowoleni, gdy otrzymywali odmowę.

Taka niejasna sytuacja trwała aż do 17-go października, t. j. do chwili elekcji. Z jednej strony — na północy, u granic Polski przebywał książe Conti, oczekując tej elekcji, która miała definitywnie uznać jego prawa do korony Polskiej; z drugiej strony — na południu, w Krakowie przebywał elektor Saski zdecydowany pogwałcić prawo i obyczaj i narzucić całemu narodowi swą wolę przez zdobycie gwałtem tej samej korony.

W Warszawie przez ten czas były w toku przygotowania, jak do elekcji, tak i do przyjęcia przyszłego króla. Mieszczanie zwracali się do Marszałka koronnego Stanisława Lubomirskiego, z prośbą o zezwolenie wystawienia łuków tryumfalnych. Marszałek powyższą prośbę uwzględnił, lecz zabronił narazie umieszczać godła, imiona i litery, ponieważ nie należało przesądzać, komu z tych dwóch kandydatów łuki służyć będą.

Nakoniec 17-go października, sejm elekcyjny, znowu proklamował księcia Conti, królem polskim, poczem obrano delegację złożoną z posłów, którzy mieli się udać do Gdańska, aby prosić księcia Conti o przyjęcie korony, druga — specjalna komisja miała się zająć zredagowaniem „pacta conventa”, — oprócz tego jeszcze jedno poselstwo miało się udać do Ludwika w dziękczynnym hołdzie i z prośbą, by osobą i powagą zatwierdził „pacta conventa” nowego króla na wzór tego, co uczynił Karol IX, po obiorze Henryka Wależjusza, a także prosić go, aby włączył swoją i powagą obronił swobodę i prawo od tych, którzy, ze złej woli, targnęliby się na nie.

Na tych elekcjach, przygotowaniach i namysłach czas schodził, a sytuacja w Gdańsku była wciąż niewyraźna. Szczególne zaniepokojenie wywołała nieobecność litwinów z Sapiehami na czele, aż nakoniec nadeszła najmniej oczekiwana wiadomość, że Sapiehowie wcale nie przybędą. Zaraz o tem Polignac zakomunikował Ludwikowi, dodając od siebie: „Ta zmiana, w postępowaniu Sapiehow zdziałała mnie mocno. Zakomunikowałem ją księciu Conti, który zebrał zaraz naradę senatorów. Ci znowu nie wiedzieli, czem to wytłumaczyć, ani jak zaradzić, jednocześnie zaś spóźniona pora roku nie zezwalała na przedłużanie postoju eskadry w Gdańsku; wszystko to razem ogromnie zniechęca księcia Conti, który obecnie jest przedziej skłonny do powrotu z eskadrą do kraju niż do wylądowania, nie mając oparcia na wojsku regularnem. Na nieszczęście czas nie zezwala na dłuższe zastanawianie się i wyszukanie innego sposobu zaradzenia”.

Po ośmiu dniach list Polignac'a był jeszcze bardziej przygnębiony:

„Wasza Królewska Mość z poprzedniego mego listu, wie o wrażeniu, wywołanym przez zmianę w postępowaniu Sapiehow, w chwili, gdy tego wcale się nie spodziewano i gdy otrzymano z ich strony tyle zapewnień. Ta zmiana wpłynęła decydująco na zrażenie się króla Polski do dalszej akcji. Król rozumiał, że nie posiadając wojsk francuskich, powinien się oprzeć o wojska koronne, tymczasem te wojska zostały przekupione pieniędzmi Sasów, pozostawała więc jedyna nadzieja na wojska litewskie, a te znowu, bez Sapiehow, nie mogły być do jego dyspozycji. Obwiniają wielkiego skarbnika Lubomirskiego, że to on namówił wojska litewskie do zaniechania wymarszu do Prus. Król zeznaje, że nieliczne, oddane mu jeszcze kompanie, mogą przybyć na Pomorze z wielkim opóźnieniem, tymczasem zaś wojska Sasa zbliżają się wciąż do Gdańska z zamiarami zawładnięcia Malborkiem i przeszkodzenia królowi w wylądowaniu. Z tej sytuacji wynika, że z pewnością jest opuścić Gdańsk, przed ich przybyciem, tembardziej, że musimy również uwzględnić, że zbliża się pora roku niesprzyjająca przebyciu Sundów”.

I po tym liście, okoliczności składały się nadal niepomyślnie dla księcia Conti. Wielki skarbnik litewski wymagał wypłacenia pieniędzy należnych wojsku za dwa poprzednie kwartały, a tymczasem brakowało już księciu pieniędzy; z drugiej strony prymas Radziejowski, który miał przybyć do Gdańska z 600 — 700 ludźmi i postami wybranymi podczas ostatniej elekcji, zakomunikował, że nie może tego wykonać, albowiem obawia się zostać schwytanym przez podjazdy saskie wojsk generała Cradta, który marszerował na Łowicz.

Wojska Sasa posuwały się wciąż ku Malborkowi, a najbliższe znajdujące się i wierne księciu Conti wojska kasztelana Kaliskiego dotarły 3-go listopada do Brodnicy i widocznym było, że żadną miarą nie zdążą na czas, aby powstrzymać dalszy pochód wojsk saskich. Zamiar wojsk saskich był, jak to świadczyła przypadkowo przejęta korespondencja, pochwyć i zaaresztować senatorów i dygnitarzy polskich, zwolenników księcia Conti, przebywających w Gdańsku. W samym zaś Gdańsku stan rzeczy przybierał coraz gorszy obrót, a usposobienie mieszkańców robiło się coraz bardziej wrogie.

List Polignac'a do Ludwika, pisany w owym czasie, głosi:

„Miasto Gdańsk zbyt daleko posunęło swoją zuchwałość przez obrażenie oficerów Waszej Królewskiej Mości, przez brak poważania do osoby księcia Conti i do mojej, jako przedstawiciela Waszej Królewskiej Mości. W tej sprawie, król nakazał mi rozmówić się z prezydentem miasta, aby wpłynąć, by postępowanie gdańszczan zrobiło się więcej oględne. O tej samej porze, gdy pertraktowałem z prezydentem, który udawał, że o żadnych zniewagach nic mu nie wiadomo, ubliżono sekretarzowi admirała Barta.

„Po fakcie tym, król uznał, że dalsze tolerowanie postępowania krnąbrnych gdańszczan nie może mieć miejsca i że nie należy pozostawiać bez kary ich zniewagi i zarządził aresztowanie siedmiu, leżących na redzie gdańskiej okrętów, należących do obywateli gdańskich.

„Dziś rano, magistrat, w znak represji zarządził zamknięcie wszystkich bram miasta i zaaresztowanie wszystkich francuzów, pomiędzy którymi było sporo moich sług osobistych; aresztowano również

moje wozy i konie, wysłane po moje rzeczy i meble.

„Wobec takich niepowodzeń, książę powziął ostateczną decyzję powrotu do Francji, nie rezygnując jednak ze swych praw do korony polskiej, a mając zamiar przedstawienia całej sprawy Waszej Królewskiej Mości i przygotowania się, aby przyszłą wiosną dobić do swych praw i usunąć wroga, który przemocą i gwałtem zawładnął tem, co się mu święcie należy”.

Wszyscy Francuzi, znajdujący się w Gdańsku, zostali rzeczywiście aresztowani, oprócz tych, którzy pozostawali na usługach królowej wdowy. Polacy, przebywający w mieście, zostali pozbawieni możliwości komunikowania się z księciem Conti; co zaś do prałata Polignac'a, to schronił się on do opactwa oliwskiego, sądząc, że jest to najpewniejsze schronisko.

Przewiózł on tam również wszystko, co posiadał cenniejszego: papiery wartościowe, naczynia, srebra i t. p. Gdy przyszła wiadomość, że Sasi podzielili się na dwa oddziały, z których jeden dowodzony przez Fleminga i Galeckiego miał za zadanie izolować Malborg, a drugi pod dowództwem Brandta podążał w prostej linii na Oliwę, z wyraźnym zamiarem pochwylenia zwolenników księcia Conti, udał się Polignac w towarzystwie tylko jednego lokaja, na okręt, na którym przebywał książę i prosił o przyjęcie go na okręt i o danie szalupy dla przewiezienia: sekretarza, ludzi, mienia i bagażu. Prośbie Polignac'a zadość uczyniono i nazajutrz

dano mu szalupy i na rozkaz Jean Barta przydzielono 60 marynarzy, dla ochrony.

Gdy ludzie wyładowali, zostali silnie ostrzelani przez jazdę saską, która wyjechała z otaczających lasów. Marynarze odstrzelali się i zaledwie zdążyli dopaść swych łodzi; jeden z oficerów z „Aleyon” (fregata) został ciężko ranny i zmarł nazajutrz. Okazało się, że generał Brandt maszerował uśpioną całą noc i zniecka przybył o godzinie 5-ej zrana do Oliwy i zajął ją.

Brandt zawładnął całą służbą i bagażem zwolenników księcia, znajdujących się w Oliwie. 20 ze swoich kawalerzystów posłał w pogoni za kasztelanem kaliskim, potem zaś zajął opactwo, gdzie zawładnął między innymi, kareta Polignac'a, końmi jego i służbą. Jeden z marynarzy, wysłany przez eskadrę francuską na ląd, dla wywiadu, nie powrócił więcej na okręt. Lokaj księcia Conti, przebywający w mieście, został schwyty, rozebrany do naga, przywiązany do słupa, poczem kazano mu krzyknąć: „Niech żyje książę Conti”.

Książę pozbawiony możności komunikowania się z lądem i widząc, że na nikim nie może się oprzeć i liczyć, skorzystał z dogodnego wiatru i opuścił z całą eskadrą — redę gdańską. Prałaci zaś Polignac i Chateaufort zostali zaokrętowani na fregacie „Aleyon”, która otrzymała rozkaz udania się na wyspę Rugię i tam oczekiwać dalszych rozkazów.

Z Kablonic, z okolic Szczecina, Polignac

wysłał ostatnią swoją dpczę do Ludwika XIV, w której donosił o runięciu całego zamierzenia.

Wkrótce potem król Francji, notyfikując jego odwołanie, pisał: „Panie prałacie Polignac, dowiaduję się z listu pana z dnia 19 z. m., że znajduje się pan w pobliżu Szczecina, wtedy gdy byłem przekonany, że wraca pan jednocześnie z moim kuzynem księciem Conti, jedyne postanowienie, które pozostawało panu powiać, tembardziej, że jasnym jest, że nie może mi pan oddać żadnej usługi, pozostając w sąsiedztwie Polski. Zdrada Polaków zbyt dała mi się odczuć, abym dał się wciągnąć na przyszłość do okazania Polakom pomocy dla obrony ich praw i wolności. Wolność ich zostanie zapewne wkrótce zniesiona przez tego samego, którego panowanie oni przyznali, ja zaś nie mam żadnego zamiaru wchodzić do obozów, które są do przewidzenia w tym królestwie. Jednakże powstrzymuję się od powzięcia zupełnie określonych zamierzeń, aż do chwili powrotu mego kuzyna księcia Conti, ponieważ doświadczenie dowiodło mi, jak mało wiary należało udzielać wiadomościom podawanym mi z Polski, oczekuję więc, że tylko książę może mi należyście przedstawić rzeczywisty stan spraw polskich.

Jedyny rozkaz, który pozostaje mi dać panu, to wrócić niezwłocznie do mego królestwa i napisać do mnie zaraz po przyjeździe — oczekując moich dalszych zleceń — na granicy”.

ST. FRANKOWSKI

## Z DZIENNIKA MARYNARZA

(DOKOŃCZENIE)

6-go września szczęśliwie przybyłem do Dover. Tu już załoga znacznie się uspokoiła dzięki bliskości brzegu i floty angielskiej. Dla bezpieczeństwa pomiędzy Calais a Dover przeciągnięto sieć metalową z wąskimi przejściami dla okrętów koło samego Dover. Od Dover płynąłem z pilotem wzdłuż brzegów angielskich, kanałami, obstawionymi bojami. Kanał ten przechodził bez przerwy trawlicy, wyławiając miny. Co oczyszczą przez dzień, Niemcy w nocy, zapomocą łodzi podwodnych, starają się znowu zarzucić. Cały brzeg od Dover do wejścia do zatoki Humber był usiany wyrzuconymi na brzeg stordedowanymi przez Niemców statkami handlowymi. Z pomocą boską, uniknęliśmy tej przyjemności i szczęśliwie zawinęli do portu Hull.

W obawie przed szpiegami władze portowe sfotografowały całą załogę i uprzedzono mnie, że, oprócz kapitana, nikomu nie wolno wychodzić do miasta. Obwieściłem załodze zarządzenie władz portowych, dodając, że mogą tylko przy zejściu na ląd przebywać w obrębie doku (część portu). Wiedziałem, że załoga cichaczem wymyka się do miasta i wraca dobrze podchmielona, lecz udawałem, że nic o tem nie wiem. Trudno było wymagać od stosunkowo młodych ludzi, aby zrezygnowali z pokus lądowych po dwumiesięcznej podróży w tak nienormalnych warunkach. Któregoś dnia byłem na obiedzie w hotelu; była godzina 8-ma, kiedy raptem zjawia się policja z rozkazem gaszenia światła, ponieważ sygnalizują o ukazaniu się zepelinów. Obiada dokończono przy świecach, zrzadka rozstawionych na stołach. Teraz trzeba było pomyśleć, jak się dostać na statek. Tramwaje i auta znikły z ulic, ciemności okropne, wróciłem do hotelu, prosząc o przewodnika, z którym, po przeszło godzinnej wędrówce, stanąłem u celu, ledwo

odszukawszy swój statek, na którym nie było ani jednego światła.

O 10-ej rano przybył na okręt polismen z awizą, abym o 12-ej stawił się do sądu, ponieważ w nocy aresztowano dwóch moich ludzi w mieście. Udałem się natychmiast do miasta i o oznaczonej godzinie byłem w sądzie. Sąd, za stołem 3-ech sędziów w perukach i togach, obok sekretarza, naprzeciw podwyższenie dla oskarżonych, odgrodzone od stołu sędziowskiego i ław dla publiczności barjery. Toczy się jakaś sprawa o kradzież, w kwadrans zaaltwiona, a zaczyna sprawa się moich ludzi. Staje obok mnie tłumacz, rosyjski żydek; z pod ziemi wynurza się głowa polismena, który kroczy po schodach na podwyższenie, za nim moje ananasy, miny nieszczególnie, za nimi znów polismen. Sędzia, zwraca się do mnie „czy to pańscy ludzie?”, odpowiadam „tak”. Sędzia „czy pan uprzedzał swoją załogę, że nie wolno oddalać się do miasta”. Odpowiadam „tak”. Sędzia — „oni twierdzą, że nic o tem nie wiedzieli”. Ja „muszą coś powiedzieć na swoją obronę”. Sędzia: „ponieważ to się zdarzyło pierwszy raz, wyznacza się im kara po 30 szylingów, w razie powtórzenia, pan jako kapitan, będzie odpowiadał, ale już 100 Ł. i 6-ma miesiącami więzienia”. Zwróciłem się do sędziego z propozycją aresztowania mnie natychmiast, nie mam możności zmusić moich ludzi do siedzenia na statku, kiedy, zaraz za wrotami doku, oczekują na nich wszelkie pokusy portowego miasta. Sędzia: „proszę nie żartować, jeżeli pan uiszczy karę za oskarżonych, natychmiast będą zwolnieni”. Zapłaciwszy 60 szylingów, zabrałem swoich ananasów na statek. Po drodze pytam: „cóż wy, galgany, kłamaliście, że was nie uprzedzono, iż nie wolno oddalać się z doku do miasta”. „Panie kapitanie! pan przecież pewno wiedział, że my by-

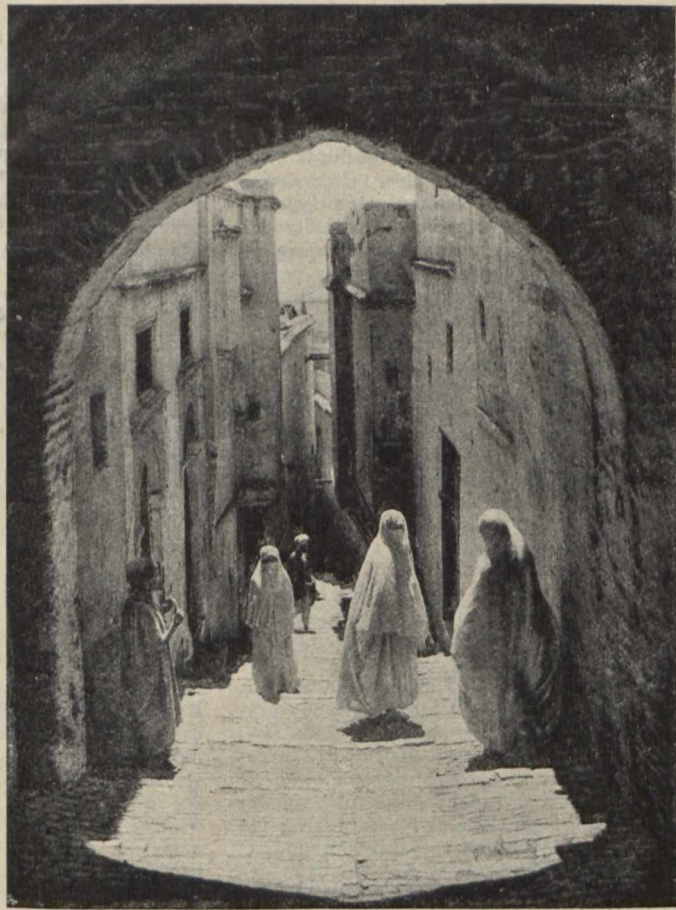
wamy w mieście po cichu, opłacając się polismenowi przy wrotach po szylingu, wszystko byłoby dobrze i cicho, żeby nie te przekłete Zepeliny. Ciemno było bardzo, szukając drogi, rozmawialiśmy półgłosem, raptem, jak z pod ziemi, okrążyło nas z dziesięciu polismenów. Zapytawszy, skąd jesteście, poprowadzili nas do ciupy, żeby się odkupić nie wystarczyłoby szylingów”. Odpowiadam, „żebyście dali polismenom po szylingu, kosztowałoby was 10 szylingów, a tak 60 i noc w ulu”.

12-go października z balastem, wyszedłem do New-Yorku, wstępując po drodze do Brigsham po węgiel. Po wyjściu z kanału, ze względu na jesień, kiedy Atlantyk jest najburzliwszy, obrałem drogę na Azory i Bermudy kursem, rekomendowanym przez locję dla okrętów ze słabymi stosunkowo maszynami. Jest to droga dłuższa o 500 mil, jednak wiatry północno-zachodnie, panujące o tej porze, są słabsze.

Całą drogę miałem przeciwne wiatry o zmiennej sile, która miejscami dochodziła do siły sztormu. 2-go listopada zawinąłem do portu New-York, przebywając w ciągu 20-u dni 3600 mil. Po dwóch dniach postoju popłynąłem do Wilmington, na rzece Delewar, odległego o godzinę i pół drogi koleją od Philadelphji. Ładowałem w ciągu tygodnia proch armatni i zapasy artyleryjskie z piorunującą ręką. Ładunek niezbyt przyjemny. Ogółem przyjąłem tego ładunku 5000 ton. 16-go popłynąłem do New-Yorku, lecz do portu nie byłem wpuszczony, stałem na redzie Grewsand Bay, o godzinę drogi statkiem do portu. Na redzie dokończyłem ładowania i 19-go wyszedłem do Archangielska, zachodząc po drodze do Halifax po węgiel. Ominąwszy CaRace, szedłem kursem pomiędzy Islandją a wyspami Favoev. Z obawy przed podwod-



Algier. Ulica Wielbłądzia w dzielnicy tubylezej.



Algier. Ulica w tubylezej dzielnicy.

nemi łodziami ominałem C. Nord w 70-u milach. Już od Islandji obserwowałem co noc zorzę północną, dzień coraz krótszy i wreszcie niema dnia: d 11-ej do 1-ej szaro. Podchodząc do Murmanu, porozumiałem się zapomocą radjo o stanie lodów w gardle morza Białego i czy palą się latarnie morskie. Otrzymałem odpowiedź, że „gardło jest zatkanie przez lody, przejście niemożliwe. Proszę się skierować do Jokanki”. Ponieważ wiedziałem, że oczekiwano na mój ładunek z niecierpliwością, a do Jokanki nie miałem zamiaru wchodzić, posłałem radjo „mam ważny ładunek, proszę o instrukcje”. Mogłem sam depešować, ale, ze względów bezpieczeństwa, nie mogłem posługiwać się swoim silnym aparatem i używałem aparatu małego z krążownika „Kalgujew”, stojącego na redzie Jokanki. Po dwóch godzinach otrzymałem radjo „iść Jekaterininskuju gawań światła zapalą. Czekać rozporządzenia”. Skierowałem się do wskazanego miejsca, gdzie stanąłem 13-go grudnia. Na redzie zastałem kilka statków z węglem. Od New-Yorku do miejsca postoju przebyłem 4650 mil w ciągu 22-ch dni, włączając półtorej doby postoju w Halifax.

Wkrótce otrzymałem rozporządzenie uzupełnić zapasy węgla tak, aby mieć miesięczny zapas dla pełnej pracy maszyn i żywności na miesiąc. W New-Yorku zaopatrzyłem się w prowizje na przeciąg 3-ch miesięcy, nie bardzo dowierzając zaopatrzeniu się w Archangielsku i miałem słuszność, bo tu otrzymałem tylko 30 kilo solonego mięsa i 100 kilo mąki. Miał to być miesięczny zapas dla 70-ciu ludzi załogi. Po trzech tygodniach nudnego postoju bez światła dziennego, otrzymałem radjo: „Wyjść do Archangielska. Na pomoc wysyła się łamacz lo-

dów „Ilja - Muromiec”. Płynąc wzdłuż brzegów Murmanu do przylądka „Świętoj Nos”, lodów nie spotkałem, po przejściu tego przylądka, zacząłem napotykać lód i na wysokości latarni „Orłowskiej” posuwać się już nie mogłem.

W godzinę potem zostałem zupełnie zamknięty lodami. Cały czas śledziłem ruch lodów i doszedłem do przekonania, że, podczas przypływu, najlepiej stać beczynnie, napróżno nie zużywać węgla i nie forsować maszyn. Lód grubości metra, a więc o łamaniu go niema mowy. Podczas odpływu wytwarza się pomiędzy burtą okrętu a lodem szpara, a następnie lód rozchodzi się, umożliwiając po-

suwanie się statkiem, ale nie według życzenia, a tylko w kierunku rozejścia się lodów, w kierunku nie zawsze odpowiednim. Po dwóch dniach ujrzałem reflektor „Ilji-Muromca”, który dopiero po trzech dniach przybliżył się do „Kijowa”. Naradzaliśmy się wspólnie co do manewrowania w lodach. Trzeba dodać, że kapitan „Ilji-Muromca” był dawnym kolegą ze służby we Flocie Ochotniczej. Pierwszy raz miał on do czynienia z lodami Morza Białego, miał u siebie na pokładzie kapitana „Murmańskiego Towarzystwa Żegluga”, jako pilota w lodach. Ponieważ w normalnych warunkach, nawigacja na Morzu Białym trwała od końca maja do



Pogrzeb palacza-polaka na Dalekiej Północy.

połowy listopada, pilot ten znalazł stan lodów w gardle Morza Białego niewiele lepiej od nas. Dzięki prądowi Zatokowemu (Golfstream) cała Norwegia i Murman są wolne od lodów, natomiast od gardła Morza Białego, aż do Nowej Ziemi lód jest jakby przyparty i tylko podczas lata gardło jest wolne od lodów. Pracowaliśmy tak w lodach około dwóch tygodni, poczem „Ilja-Muromiec” sygnalizował brak węgla i konieczność udania się do Jokanki, gdzie oczekiwał statku z węglem. Musiałem się zgodzić, nie wiedząc, co nas jeszcze spotkać może. W Jokance dwa dni ładowano węgiel, poczem rozpoczęliśmy podróż na nowo. Do Orłowa, wszystko szło dobrze, dalej ta sama historia. Po tygodniu pracy sztormowy SW z śnieżycą. Kiedy śnieżycą opadła, to okazało się, że wicher i lód, wyniosły nas do oceanu, za wyspę Morżowiec.

Znowż Jokanka, ładowanie węgla, a na domiar złego, odczuwa się brak żywności. Na szczęście na Murman przybył angielski pancernik ze sporym zapasem żywności dla statków, znajdujących się w lodach Morza Białego. Z tego tytułu otrzymaliśmy: herbatę, groch, mięso solone i konserwy. Podczas drugiej, niefortunnej podróży miałem silnie uszkodzony przez napór lodów, ster, który z trudem uruchomiłem na ostatnim postoju w Jokance. Do naszego towarzystwa przyłączyli się w Jokance łamacze lodów: „Adventur” i „Bonawentur”, zakupione przez rząd rosyjski w Kanadzie. Jako łamacze lodów na północnych morzach — były prawie bezużyteczne, widocznie ten, kto je nabywał, grubo zarobił. Rząd rosyjski, będąc odcięty od morza Bałtyckiego i Czarnego, a nie mając połączenia kolejowego z Murmanem, chciał za

wszelką cenę uruchomić komunikację morską, podczas zimy, przez Morze Białe, nabywał łamacze lodów, nie pytając ani o cenę, ani o jakość, nabywał, co się da. Teraz wyruszyliśmy całą karawaną: „Ilja-Muromiec”, „Bonawentur”, „Adventur”, „Sadko”, łamacze lodów i statki „Kijów”, „Włodzimierz”, „Dwińsk”, te dwa ostatnie nadeszły wprost z New-Yorku. Po trzech tygodniach uciążliwej pracy, przyczem prawie zupełnie miałem oderwany ster, pozostałe tylko dolna część, z zatopioną przednią częścią, a przepuszczały wszystkie nity u steru (dobrze, że trzymała gród) weszliśmy do Dżwiny Północnej. Na drugi dzień stanąłem w przystani w miejscowości Ekonomia, o 18 mil. od Archangielska.

TADEUSZ STECKI

## ŁODZIĄ Z POZNANIA NA BAŁTYK

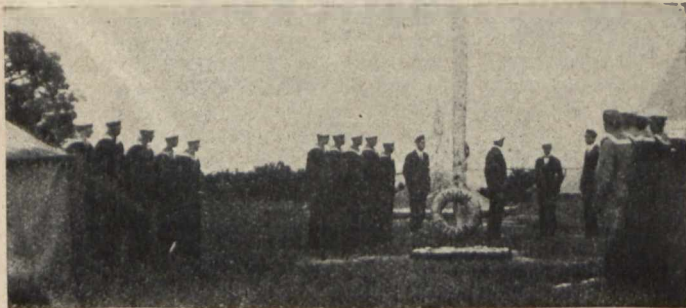
(DOKOŃCZENIE)

O 11-ej obudzono mnie, czas ruszać. Porządkujemy nasze bagaże, chłopcy szykują sobie wygodne spanie w łodzi i o 11.30 wyruszamy dalej. Na drodze przeszkoda — to prom wyrusza, wlokąc ze sobą cały sznur łodzi. „Albatros” śpieszy się i wymija go, „Rekin” zmarudził i nie zdążył, stracił przez to jakie pół godz. i dogonił nas dopiero w Grudziądzu. Jechaliśmy odtąd sami. Wkrótce mijaliśmy Świecie z jego wysokim brzegiem, lecz cóż to? — grzmi! Znosi się na solidną burzę, wiatr rośnie do 5, „Albatrosa” coraz bardziej pochyla. Tworzą się nieznosne fale, które zalewają dziób łodzi. Niebo pokryło się ciemnym burzowym obłokiem, była godz. 15. Trzeba było skupić całą uwagę, aby łódź przy zwrocie nie fiknęła koziołka. Przesunąłem załogę bliżej rufy, aby nie zalewało dziobu i mkniemy naprzód z tym głębokim przeświadczeniem, że jeśli będzie źle, to wylądujemy. Obawiałem się trochę o „Rekina”, który nie posiadał wcale pokładu, więc musiało go dobrze zalewać. (Okazało się później, że nakryli sobie dziób brezentem). Na szczęście główny tor burzy wypadł poza nami i czułem, że z każdą chwilą będzie lepiej. Wiatr jednak utrzymał się na sile i dął znakomicie, to też nie wiedzieliśmy, jak przybyliśmy do Grudziądza. Wylądowaliśmy na prawym brzegu, była godz. 17-a. Uporządkowawszy łódź, czekamy na „Rekina”, który dopiero po godzinie ukazał się na horyzoncie. Zjedliśmy z apetytem podwieczorek i o 19-ej wyruszyliśmy dalej. Wiatr dął bardzo silny, a że wiał pod prąd, więc wytwarzała się bardzo wysoka i krótka fala, która nas dobrze zalewała. Na twa-

rzach chłopców znać było nie obawę, broń Boże! ale pewną dozę powątpiewania, do czego nie mało przyczyniła się wiadomość otrzymana w Grudziądzu o katastrofie inż. Zaleskiego, która miała miejsce w przeddzień i to przy spokojnym wietrze. Propanuję śpiewać. Dobrze, humory się poprawiają. Jednakże mój „Albatros” zaczyna kapryścić, nijak nie chce robić oversztagu, przez co o mało nie wpadłem na brzeg.

Okazuje się, że przy porządkowaniu, chłopcy przedstawili ciężary zablisko rufy i wskutek tego łódź przestała być zwrotna. Przez to jednak straciliśmy sporo czasu i „Rekin” dość daleko się oddalił. Zmieniliśmy ładunek i goniliśmy „Rekina”. Miałem ochotę zatrzymać się, lecz trudno, trzeba gonić, ślizząc na to, że się Hubertowi wkońcu sprykrzy taka jazda. Padał deszczyk, ściemniło się, w łodzi mieliśmy już trochę wody. Na lewo jakieś miasto — to Nowe. „Rekin” wylądował — przybijamy również. Okazuje się, że ich zupełnie zmoczyło, a mokre koce wisiały na kołkach. Zjawia się urzędnik celny — sprawdza nasze dowody. Zmarzliśmy wszyscy przemoczeni, trzeba koniecznie czegoś gorącego. Nasz „primus” źle funkcjonował, bo zgubili gdzieś igły. Wciągnęliśmy łodzi do zatoczki i poszliśmy do miasta, jak kto stał, przeważnie boso. Zresztą było już ciemno. Do miasta jednakże droga niełatwa, trzeba się piąć ślimakiem po stromym brzegu, aby się doń dostać. Ludziska się dziwiają naszym twarzom, lecz my bez zbyteńnego wzruszenia witamy cnych obywateli wiślanego grodu. Pijemy gdzieś herbatę, chcą nawet tańczyć, próbuję fortepianu, ale to antyk,

więc ruszać nie należy, jeśli chce się zachować bębni w uszach. Wracamy, wspomniany celnik proponuje nam gdzieś nocleg na słomie, ale mu grzecznie dziękujemy; będziemy spać w łodzi, choć koce mokre, bo chcemy rano skoro świt ruszyć dalej. Liczymy na to, że pogoda się nareszcie zmieni i może wiatr osłabnie. Lokujemy się w łodzi, rozpinamy płótna i próbujemy własnym ciepłem wysuszyć koce. O tem, że trochę szczękaliśmy zębami, nikt się nie dowiedział, choć wschodzące słońce było świadkiem pewnych objawów i niesamowitych ruchów, zapomocą, których próbowaliśmy pobudzić krew do żywszego obiegu. Zdecydowaliśmy natychmiast ruszyć naprzód. Pogoda beznadziejna, kierunek i siła wiatru ta sama. Porządkujemy łodzię, rozpinamy płótna na dziobie i o godz. 7-ej 5 lipca odbijamy. Szczęśliwie udało nam się za pierwszym razem, bo to nie jest tak łatwo odbić, gdy silny wiatr spycha łódź na brzeg lub milizny, a trzeba iść w przeciwnym kierunku. „Rekin” sporo czasu jeszcze strawił na manewrach zanim to mu się udało, to też wkrótce znikli nam z oczu. Płyniemy znowż zygżakiem i o 8-ej mijamy przedostatni most pod Gniewem. Trzymamy się teraz stale lewego brzegu, gdyż obawiamy się pomylić drogę i wejść w odnogę Wisły do Nogatu. Obawy te okazały się jednak zupełnie zbyteczne, bo jak się później przekonaliśmy, wejście do Nogatu jest zamknięte i otwierają je tylko na żądanie. Spotykamy parowiec „Tczew”, przecinamy mu kurs przed dziobem, aby się trochę pokoiysać na jego fali; przyglądają się nam z jego pokładu i ustępują z drogi, choć Wisła tu



Obóz harcerzy morskich w Radłowie. Przed podniesieniem bandery.



Harcerze morscy w Radłowie. Kąpiel.



tak szeroka, że niema obawy o zderzenie. Wskutek zakrętu Wisły na zachód, wiatr stał się przychylniejszy i mogliśmy iść bardziej tępy bajdwindem, to też posuwaliśmy się żwawo. Wkrótce pokazało się słońce, chmury gdzieś się zapodziały i zrobiła się doskonała pogoda. Myny chłopcom się wyglądziły, przypomnieli sobie o śniadaniu.

Mijamy pruski brzeg, gdzieś niedaleko zaczyna się Wolne Miasto Gdańsk. Wisła już mi tutaj znajoma z dawnych wycieczek z Tczewa, kiedy to z Murzynkiem biegliśmy po wykładach szukać tu natchnienia na małych łodziach żaglowych.

Dyżurny na oku melduje most — to tczewski; przez szkła widać doskonale, zbliżamy się szybko do miasta. Zdaleka już widać niezwykły ruch statków. Coraz to który nas mija, syreny ryczą, czuć życie portu. Wszak Tczew to teraz port morski, to też czujemy się przez pół na morzu. Przy przystani inż. Nosowicza lichutgi morskie, ładujące węgiel do Danji. Zwożą taczkami, lecz obok widać montują mechaniczne żorawie, wkrótce więc zdolność ładunkowa młodego portu wzrośnie. Przybijamy przy brzegu też przy moście, właśnie zegar wydzwania 12-ą. Melduje się na górze w urzędzie celnym i policyjnym, okazując dowody osobiste załogi — pozwalają iść dalej. Proszę, aby „Rekina” przepuścili bez przeszkód i chcąc wykorzystać dobry wiatr, zmieniam zamiar złożenia wizyty w redakcji „Żeglarza Polskiego” i jedziemy dalej — pędzi mnie dość do morza, czuję już jego tchnienie. Cztery lata już nie byłem na morzu, to też zbudzona nostalgia wraca ze zdwojoną siłą. Mijamy ostatni most, jesteśmy już na Wiśle morskiej. Idziemy znów dość ostrym bajdwindem; kieruję zawsze na główkę, w środku robię zwrot i w ten sposób wygrzynam na drodze. Przed nami pociąg berlinek przecina nam drogę, robię zwrot, lecz łódź wychodzi z wiatru, a jeszcze jedna berlinka przed nami, lekkie stuknięcie bukszprytem w jej burtę i odbijamy bosakiem i jakoś przeszkodę minęliśmy. Stary marynarz tylko długo oglądał swój statek, czy go przypadkiem „Albatros” nie przebił.

Przeszliśmy polską granicę, z obu stron mamy już teraz gdańskie tereny. Im bardziej zbliżamy się do ujścia, tem bardziej czujemy, że coś się w łonie Wisły dzieje, coś tajemniczego, groźnego. Fala wzrasta i posuwa się pod prąd, ale to jeszcze nic, dopiero gdyśmy minęli szluzę Einlage tajemnica się wyjaśniła. Ohol już niedaleko ujście, wiatr ma tu inny charakter, niczem niekępowany, hula swobodnie. Nigdy nie przypuszczałem, aby na Wiśle mogła być tak wysoka fala, bujamy się, jak na morzu, z tym, że fala tu krótka, co stwarza przykrą sytuację dla „Albatrosa”, który coraz to dziobem nyrnie, by spuścić wodę pod sternikiem. Wiatr, wiejąc wprost pod prąd, wytwarza taką nadzwyczajną falę. Przed nami Schiewenhorst. Szukam okiem wygodnego miejsca do wyładowania, lecz brzeg tu z obu stron umocniony kamieniami i o przybiciu wprost do brzegu niema mowy. Na szczęście spostrzegam z lewej strony wąskie przejście do portu rybackiego, trochę późno, lecz próbuję tam się dostać, za chwilę byliśmy już w środku, robię zwrot, lecz znaleźliśmy się na wprost wiatru, gdy łódź straciła szybkość, wiatr nam splątał figła i formalnie nas z tamtąd wydymuchał i znów tańczymy na fali. Niesie nas wprost do ujścia. Staram się zrobić zwrot, lecz na takiej fali bez szybkości to niełatwo, przyczem prąd tu nadzwyczaj

silny i nic sobie z wiatru nie robi. Zrezygnowałem z portu. Z lewej strony, sztuczny spust dla łodzi, ostatni to ratunek, bo na morzu sztorm z NO, a to nie żarty znaleźć się gdzieś na mieliźnie, przyczem brzegi tu płaskie z przybojem.

Wbijamy się ostrym klinem w spust, bosak chwycił za kamienie, chłopcy już skaczą hop! hop! nareszcie. Zjawia się dwóch rybaków i wspólnymi siłami wyciągamy łódź na brzeg, gdyż fala ją tłukła o kamienie i do jutra zostałyby drzazgi. Wody nabraliśmy solidnie, trzeba było wszystko suszyć. Była godz. 17-a, postanowiliśmy poczekać na „Rekina” i rozejrzeć się w sytuacji. Odwiedza nas konny „schupo”, pyta co za jedni, zadawalnia się dowodami i rusza dalej. Na brzegu postawiłem sygnalistę, aby podał „Rekinowi” miejsce przybicia, jednocześnie dowiaduję się od jakiegoś celnika, że przejście tędy bez pozwolenia Gdańska wzbrowione i na morze nas nie wypuszczą, gdyż niema tu urzędu celnego. Umawiam się zatem, że jeśli do jutra burza przejdzie, co jest wątpliwe, to zadzwonię do Gdańska i pójdziemy tędy do Gdyni, a jeśli nie, trzeba będzie wrócić do Einlage i przejść przez Gdańsk.

Trochę mnie to wszystko drażni, same przeszkody. Sforsowaliśmy w dwa dni Wisłę do Torunia, aż tu przy ujściu stop! Co za lichol! Chciałem właśnie dać dowód, że się obejdziemy bez Gdańska, a rzeczywistość temu zaprzecza. I trzeba przyznać, że ma wszystkie atuty w rękę. Wiem, czem to pachnie dostać się w przybój na naszej łodzi i nie mam zamiaru ryzykować życia moich wilcząt, rozsądek zatem każe wrócić, lecz zostaje jeszcze nadzieja na zmianę pogody. O 19-ej ukazał się „Rekin”, ładuje też przy nas, wyciągamy ich razem z wodą.

Zatrzymali się w Tczewie na obiad i dlatego tak marudzi. Grunt jednak, że są, nie robię im wobec tego wymówek, cieszę się zawsze, gdy ich widzę, jestem wtedy przynajmniej pewien, że ich nic złego nie spotka.

Znów suszymy koce, gotujemy kolację; jednym słowem rozbiliśmy tu nasze namioty do jutra. Ogoliłem się, aby przyzwoicie wyglądać, choć pierwszy raz wypadło mi przy tak silnym wietrze to zrobić.

Nie wytrzymałem — i z jednym harczerem poszedłem na brzeg. Nazywało się to, że idę sprawdzić stan morza, choć wiedziałem, jak ono będzie wyglądać; ciągnęła mnie nieznaną siłą, oprzeć się jej nie byłem w stanie. Morze huczało, zdaleka już widać było białe grzywy spienionych bałwanów. Doskonała bryza! Na takiej fali świetnie wywija się koziołki, oczywiście wraz z łodzią!

Zachodzące słońce ostatnim promieniem, krwawiło stalową toń, fale kotłują, jak w kotle i nie wiem, czy morze wtedy modliło się, czy był to śpiew zbuntowanych aniołów. Groźnie wyglądają białe grzywy bałwanów, które tak pokornie liżą mi stopy. Utonąłem w spojrzeniu — na dalekim nieboskłonie hen! gdzie niebo zlewa się z morze, szukam znaków cyklonu. Ani jednej chmurki, a wiatr ze wschodu dmie. Mimowoli z piersi ulatuje westchnienie, wargi szepczą słowa uwielbienia dla Stwórcy, Pana morza i ziemi. Proszę Go o miłosierdzie dla nieznanego żeglarsza, który teraz może gdzieś niedaleko walczy ostatkiem sił. Życie marynarza, to ciągła walka z żywiołem, walka na śmierć i życie, bez pardonu; morze, do którego wzdycha tyłu, które w ustach poety staje się ciche, jak jagnię, to morze staje się niekiedy bestją apokaliptyczną, która pochłania wszystko i wszystkich, jeśli na

chwilę tylko zlekceważą je i zrobią fałszywy krok.

Zmrok zapadł — czas powracać.

Załoga „Rekina” ma już dosyć wiatru, wstawili łódź do lasu, żeby im w nocy nie wiało. Sposób na sposób. My jednak pozostajemy na stanowisku, przesłtą zasłania nas wzniesienie. Rano budzimy się dość wcześnie i konstatujemy, że pogoda bez najmniejszej zmiany, wiatr przeszedł trochę do wschodu, niema za to fali na Wiśle. Kucharze marudzą ze śniadaniem i dopiero o 9-ej 6 lipca odbijamy, by wrócić do Einlage. Posuwamy się tuż przy brzegu, gdzie słabszy prąd i o 10-ej jesteśmy przy szluzie. Posłaliśmy z Hubertem zameldować i dowiedzieć się, kiedy otworzą szluzę i z przyjemnością dowiedzieliśmy się, że uczynią to zaraz. Oplacisz po guldenie od łodzi, podaliśmy skąd, dokąd i w porządku. Niezmiernie mnie zdziwiła ta uprzejmość, bo kiedyś czekaliśmy tu parę godzin na łaskawe otwarcie i to na wojennej kanonierce. Otwierać szluzę dla 2-ch łodzi, to postępl! Przechodzimy na wiosłach wąski kanał, a potem znów podnosimy żagle, aż do następnej szluzi przy Bonnsacke. W drodze pękł nam fokafal, który zaraz naprawiliśmy. Przy Bonnsacke czekamy znów na „Rekina”, zwinęliśmy żagle, spożyliśmy obiad, bo to i już 12-a godzina. Dalej szliśmy na wiosłach, gdyż kanał tu wąski i kręci się dużo statków, trudno więc przy przeciwnym wietrze lawirować. Podnieśliśmy jednak fokżagiel, który nam trochę pomagał. W ten sposób, wiosłując, przejechaliliśmy przez cały Gdańsk. Po drodze oglądaliśmy port, urządzenie, statki etc. Chłopcy ogromnie podziwiali wszystko, mieliśmy więc odrazu pogłówną lekcję. A jaka to kotwica, co to za lina, jaka banderal? Oto pytania stawiane co chwila. Port zapchany statkami, nigdy jeszcze od 1920 r. nie widziałem tu takiego ruchu. Wszędzie ładują węgiel lub drzewo. Gdańsk żyje z Polski i dużo na tem zarabia. Gdybyż to mieć własną flotę, moglibyśmy teraz wygrać wiele, a tak zarabiają obcy. Opowiadali mi potem fachowcy, że za parę rejsów można zarobić na statek, najlepszy więc dowód, jak się taki transport oplaca. O 17-ej przybiliśmy do urzędu celnego w Nowym Porcie. Celnik bardzo uprzejmy, nic nie ogląda, nie szuka, skierowuje mnie tylko do urzędu pilotów. I znów przykra wiadomość: „panowie dokąd? łodzie duże?” określam dokładnie, wszak leży to w naszym interesie „nie możemy panów wypuścić, wiatr na morzu 5, silna bryza, musicie czekać zachodu słońca, może przycichnie”.

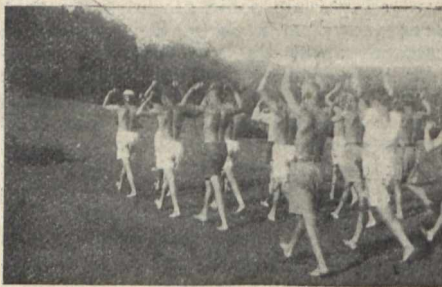
Radzi nie radzi, chowamy się do portu pilotów i czekamy. W międzyczasie dowiadujemy się, że w Urzędzie Emigracyjnym można coś zjeść za polskie pieniądze. Korzystamy z tego, zjadamy kolację, piszemy pierwsze listy do domów. Jeszcze pozostał jeden etap, chociaż najważniejszy. Słońce zaszło, a wiatr jakoś nie cichnie, dopiero około 21-ej. All right, możecie jechać, siła wiatru 4. Posyłam po chłopców, którzy jeszcze marudzi w kantynie. Ostatnie przygotowania. Jak przed walną bitwą. Studjuję mapę, układając w głowie kurs. Zapalamy latarnie i jesteśmy gotowi. Zjawił się jeszcze pilot i daje nam wskazówki, myśląc widocznie, że się mało na morzu znamy. Podajemy nazwiska sterników i jazda! W Imię Boże! Niepokoiło mnie tylko jedno, nie wiedziałem jak się nasze łodzie będą zachowywały na fali. Okazało się jednak, że dzielnie rozbijały fale i trzymały się ostro. Ciemno zupełnie, godz. 22 mijamy latarnie portowe. Fala przyzwoita i

nasze łodzie zaczynają swój zawrotny tańiec. „Rekin” zawiesił swą latarnię za wysoko na foksztagu, tańczyła im niemilosiernie. Wyglądała ta nasza jazda trochę na chód pijanego. „Rekin” za naszą rufą tańczył na fali w takt podrygów swojej latarni, „Albatros” czynił prawdopodobnie to samo. Szukamy wzrokiem latarni na Helu, lecz jeszcze jej nie widać. Wiatr wciąż NO kurs trzymamy na latarnię Hel, aż do trawersu Sopot, potem kurs na latarnię w Oksywi. Przed nami światła, parowiec w ruchu, idzie wprost na nas, przecinamy kurs, lecz musiał iść b. szybko, bo za chwilę był tuż przed nami. Ryzykowałem jednak przejść. Nie miałem zresztą wyboru: mogłem albo się cofnąć, albo iść naprzód, gdyż bliżej do wiatru podejść nie sposób. Jeszcze chwilę i rozbije nas swym dziobem, ale nic już, przecięliśmy drogę, dosięgła nas tylko jego fala i głos ze statku: „Warum fahren Sie so knapp?”. Łatwo to powiedzieć! Był to bardzo poważny moment, gdyż przeszliśmy zaledwie na parę metrów przed dziobem. Chłopcy widzieli nawet, jak szykowali łódź do spuszczenia.

Posuwamy się teraz naprzód, staram się zbliżyć do „Rekina” idącego za nami. Instyktownie czuję, że im niewesoło. Coś do nas krzyczą — trudno zrozumieć, z tonu głosów i urwanych słów domyślam się, że obawiają się większej fali. Krzyczę im tylko na pociechę, że jak będzie źle, kierujcie do łądu!

Posuwamy się naprzód, mijamy Sopoty, zmieniamy kurs. Oto wilczęta morskie mają swój chrzest. Załoga milczy, proponuje coś zaśpiewać. Ochryple, trochę drżące głosy nieśmiało próbują jakiejś piosenki, potem „Pod Twą Obronę...”. Nastrój poważny, dodają sobie odwagi: „Choć burza huczy wkoło nas, a wicher żagle rwie...” to im dobrze robi, humory się poprawiają. Sam nie mogę śpiewać, całą uwagę skupiłem na prowadzeniu łodzi. Jedna nieuwaga, a już fala wlewa się do środka, muszę sterem pomagać i wchodzić na fale rozbijawszy trochę łódź; wszyscy siedzą u mych nóg, żeby odciążyć dziób. Zbliżamy się do Gdyni. Szukamy ognia obozu (umówiłem się z obozowym, żeby palili ogień przez poniedziałek i wtorek), ale nic nie widzimy. Natomiast Gdynia bajecznie oświetlona — masa światła. Dla żeglarza jednak to światła są utrapieniem, bowiem światła właściwie toną w tej powodzi blasku. Stanowczo powinni skasować te kolorowe abażury w oknach, przyciemniają zbyt silne lampy. Szukamy poomacku mola kuracyjnego. Nareszcie jest, ciemna sylwetka... moment, zgryźnął bosak, trzymamy się! A fale tłuką nas niemilosiernie o słupy, trudno się utrzymać.

Spuszczamy jakoś maszt, przedostajemy się na drugą stronę. Musimy się wy-



*Harczerze morscy w Redłowie.  
Codzienne ćwiczenia gimnastyczne.*

sadzić na ląd. Tymczasem nadszedł „Rekin”, poszedł w nasze ślady i za chwilę mieliśmy obie łodzie na piasku o godz. 24 dnia 6 lipca, trzy doby zatem zajęła nam droga. Zrobiliśmy dobry kawałek drogi w tak krótkim czasie, mając przytem ciągłe przeszkody. Z niejednych pierśsi wyrwało się westchnienie, gdyśmy stanęli na piasku. Wciąganie łodzi przy takiej fali nie należy do przyjemności, brnęliśmy po pas w wodzie. Jeszcze 2 godziny straciliśmy na uporządkowanie łodzi, gdyż trzeba było zgotować cnym Gdynianom miłą niespodziankę, gdy po przyjemnie przespanej nocy zechcą popatrzeć na nasze łodzie. Stały jedna przy drugiej we wzorowym ordynku, jakby je tu przyjaz-

ne duchy ustawiły, niczem nie zdradzały przebytych trudów.

Wreszcie udaliśmy się do obozu, pozostawiliśmy przy łodziach wartę. Zastaliśmy obóz uspiiony, podeszliśmy z tyłu, by ich podejść niespodzianie i dopiero strzał rewolwerowy i gromkie hurra! wyrwało ich z objęć Morfeusza. Gwizdek, zbiórka — stanęliśmy zmianami. Raport: „Druhu etc. obóz kursu morskiego... — Dziękuję. Oto przywieźliśmy wam banderę — Czuwaj! Poślijcie zmianę do łodzi, dajcie nam co zjeść i spać!” Ol ol ol jak to błogo wyciągnąć kości po trudach takiej wędrowki. Przez kilka nocy podobno jeszcze załogi obu łodzi zwiły i rozwijały żagle — żeglowały we śnie, by przebudziwszy się przecierać oczy i dziwić się płachtom namiotu — wszak to nie żagle! Przewrócił się jeden z drugim na inny bok — żeglujel...

He.

**ZAPISUJCIE SIĘ**

DO

**LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ!**

## LIGA MORSKA I RZECZNA

Wzorem lat poprzednich, odbędzie się w maju 1927 r. 8-dniowa  
TOWARZYSKO-KRAJOZNAWCZA WYCIECZKA

## WISŁA — POLSKIE MORZE

inteligencji umysłowo-pracującej

ze zwiedzeniem Modlna, Płocka, Włocławka, Ciechocinka, Torunia, Chełmna, Świecia, Grudziądza, Tczewa, Gdańska, Gdyni i wybrzeża.

Statek luksusowy. Odczyty krajoznawcze. Zabawy taneczne.

Wyjazd z Warszawy w sobotę 7 maja o godz. 15 min. 30.

Ilość uczestników ściśle ograniczona.

Koszty miejsca sypialnego na statku, mieszkania w Gdyni, zwiedzania i utrzymanie: w I-iej klasie (kabiny po 4 osoby) — zł. 150 i w II-iej klasie (kabiny ogólne) — zł. 115 od osoby.

Blisze szczegóły i zapisy: Biuro Wycieczki, Warszawa, Krucza 4 m 22  
Telefon 147-37 (godz. 17—19).

**POŻYTEK - ODPOCZYNEK - ROZRYWKA**

8-mio klasowa

## SZKOŁA MAZOWIECKA

Towarzystwa Szkoły Mazowieckiej

gimnazjum humanistyczne męskie z klasami wstępnymi (dla siedmioletnich, ośmioletnich i dziewięcioletnich). Szkoła posiada pełne prawa gimnazjów państwowych.

Warszawa, ul. Klonowa 16. Gmach Towarzystwa Szkoły Mazowieckiej. Tel. 80-03.

Egzaminy wstępne przed wakacjami odbędą się w 2 terminach: w maju i w czerwcu. Podania od dnia 4 kwietnia przyjmuje oraz wszelkich informacji udziela kancelarja Szkoły od godz. 8 rano do 2 pp.

Dyrektor *Stanisław Świetlicki.*

# MARYNARKA WOJENNA

(pod redakcją inż. Aleksandra Rylke)

## PIERWSZY NIT

W dniu 20.II. P. A. T. nadesłała komunikat, że w warsztatach towarzystwa „Chantiers Navals Français” w Blainville w pobliżu Caen odbyło się uroczyste założenie pierwszego nitu torpedowca polskiego „Wicher”, przyczem po poświęceniu pierwszych blach budującego się torpedowca przymocowano srebrną tablicę z napisem:

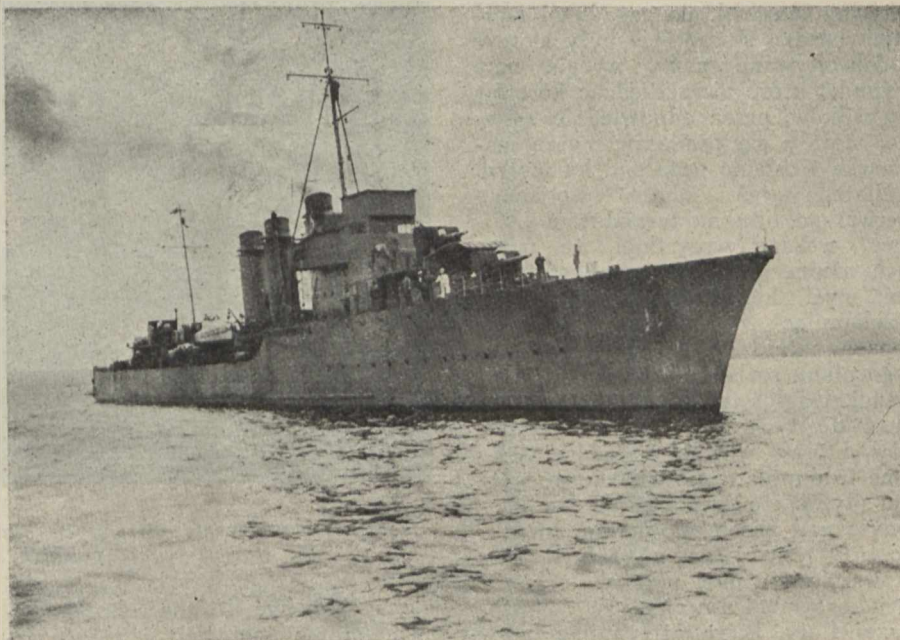
„Dnia 19 lutego 1927 r. za prezydentury Ignacego Mościckiego, gdy urząd prezesa Rady Ministrów i ministra spraw wojskowych piastował Marszałek Józef Piłsudski, szefem Kierownictwa Marynarki Wojennej był komandor Jerzy Świrski, zapoczątkowana została w obecności ambasadora nadzwyczajnego i ministra pełnomocnego Rzeczypospolitej Polski Alfreda Chłapowskiego, budowa torpedowca „Wicher” na „Chantiers Navals Français” w Blainville we Francji”.

Następnie ambasador Chłapowski wprowadził w ruch motor automatyczny i założył pierwszy nit, po nim zaś komandor Świrski i inni.

Tyle w ogólnych zarysach podaje komunikat urzędowy.

Nie powinniśmy przejść nad tem do porządku dziennego. Odgłos wbijanego w Blainville pod Caen pierwszego nitu na budującym się torpedowcu polskim „Wicher” winien szerokiemi echem odbić się w sercach całego społeczeństwa polskiego, napęlić je dumą i przeświadczeniem, że tworzenie zbrojnej siły morskiej jest już nie marzeniem, lecz rzeczywistością.

Tym pierwszym nitem rozpoczęto budowę szeregu okrętów wojennych, z których powstanie nasza bojowa flota wojenna. Rozpoczęcie tych budowli tem większą winno nas napęlić dumą, że narodziny i organizowanie się



Tak będą wyglądały kontrtorpedowce polskie „Wicher” i „Burza”, które buduje obecnie stocznia „Chantiers Navals” w Blainville (Francja).

naszej marynarki wojennej odbywało się i, powiedzmy szczerze, odbywa się w bardzo ciężkich warunkach. Składa się na to cały szereg przyczyn.

Dzieje Rzeczypospolitej aż nazbyt dużo dają nam przykładów lekkomyślnego niezrozumienia przez nasze społeczeństwo znaczenia i konieczności utrzymania wolnego dostępu do morza przez stworzenie silnej floty wojennej. Nasza lądowa siła zbrojna, mimo wiekowej niewoli, mogła czerpać tradycje swe nawet z bliskiej przeszłości, a duch rycerski nieprzerwanie podtrzymywały wspomnienia epopei napoleońskiej, roku 30 i 63, każda myśl wyzwolenia się z jarzma niewoli ściśle wiązała się z koniecznością stworzenia zbrojnej organizacji lądowej. Marynarka wojenna tradycyji tych nie miała, a ewentualnej konieczności tworzenia jej wówczas nie było.

O ile całe zastępy młodych pokoleń wychowywane były w zrozumiałym kulcie dla szabli ułańskiej i bagnetu piechura o tyle nie mówiono im nigdy o żeglarzach polskich, o okrętach wojennych, pływających pod opieką rozpostartych skrzydeł białego orła, o śmiałych rycerzach morskich, walczących na szerokich wodach nie tylko z nieprzyjacielem, lecz i z rozszalałym żywiołem.

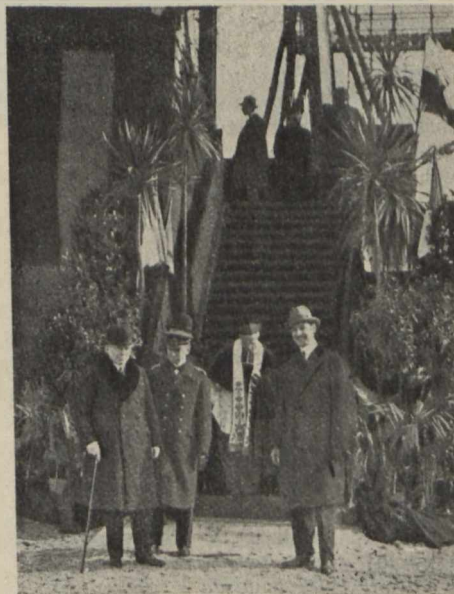
Wybuchła wszechświatowa wojna. W kolebce przyszłych kadr siły zbrojnej Polski, w legionach Komendanta, załóżka przyszłej siły zbrojnej morskiej być nie mogło, życie bowiem

wówczas nie wskazywało jej konieczności.

W tych warunkach otrzymanie przez nas skrawka wybrzeża morskiego i utworzenie, dekretem Naczelnika Państwa z dnia 28 listopada 1918 r., marynarki polskiej, spotkało się na ogół z pewną obojętnością szerokich sfer naszego społeczeństwa, a organizowanie się marynarki wojennej na-



Ambasador Chłapowski po przyjeździe do Blainville.

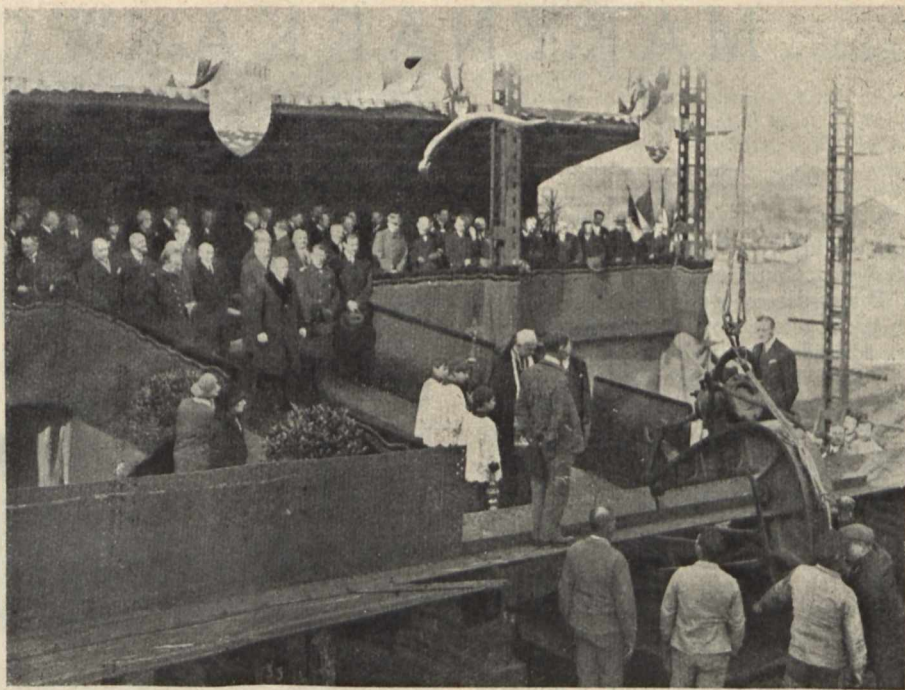


Uroczystość rozpoczęcia budowy polskich kontrtorpedowców we Francji. Stoją: ambasador Chłapowski, szef kierownictwa marynarki wojennej komandor Świrski i dyrektor stoczni Dhome.

wet z pewnym lekceważeniem i niedowierzaniem, w sferach wojskowych zaś z pewnym zakłopotaniem co do roli marynarki wojennej w planach operacyjnych i co do miejsca jej w organizacyjnej strukturze sił zbrojnych.

Obojętność, a często nawet nasz negatywny stosunek do zagadnień morskich bardzo skwapliwie były zawsze podchwytywane przez wrogie nam czynniki, które nie szczędząc kosztów i wysiłków, przez odpowiednie agitacje, starały się ośmieszyć naszą marynarkę i osłabić nasz pęd ku morzu.

Dlatego też odgłos wbijanego pierwszego nitu na torpedowcu „Wi-cher” wskaże wszystkim, że mimo tych nieprzyjaznych warunków twórcza myśl konieczności państwowej, przełamując wszystkie zapory, dąży konsekwentnie do realizacji określonego planu rozbudowy marynarki wojennej. Odgłos ten winen również dotrzeć do tych zawodowych pesymistów, którzy widząc wszędzie tylko same trudności, a nie wierząc we własne siły, jakże często ronią łyzy krokodyla nad naszą marynarką, uważając jej rozwój za nierealny. Ten pierwszy nit winien przejść do historii jako symbol nowej ery w rozwoju naszej floty, która otrzymując bojowe okręty najnowszej konstrukcji, bę-



Uroczyste poświęcenie pierwszych blach nowobudujących się kontrtorpedowców polskich w Blainville.

dzie mogła być istotną obroną naszych granic morskich i zająć należne jej miejsce w organizacyjnej

strukturze sił zbrojnych Rzeczypospolitej.

WŁADYSŁAW WOLSKI

## JAK SZKUNER „ISKRA” PRZYBYŁ Z ANGLJI DO POLSKI?

Dnia 12 stycznia b. r. przybył z Anglii do Gdyni trzymasztowy szkuner z motorem pomocniczym — „Iskra”, zakupiony przez Dowództwo Floty dla celów ćwiczebnych.

Przyprowadzenie statku do Polski zostało powierzone komendantowi okrętu szkolnego „Lwów” z załogą, składającą się częściowo z załogi „Lwowa”, częściowo z uczniów szkoły morskiej w Tczewie.

Z obawy przed możliwymi mrozami i lodami na Bałtyku, po śpiesznym przeprowadzeniu koniecznych formalności, już w pierwszy dzień Świąt Bożego Narodzenia roku ubiegłego wyjechała z Gdańska tymczasowa załoga „Iskry” w następującym składzie: p. Konstanty Matyjewicz - Maciejewicz, komendant okrętu szkolnego „Lwów” — jako kapitan, p. Tadeusz Szczygielski, starszy oficer tego okrętu — jako oficer, oraz pięciu ludzi załogi, z których trzech było z załogi „Lwowa”, dwóch zaś z pośród uczniów III-go kursu wydziału nawigacyjnego szkoły morskiej w Tczewie.

Podróż koleją przez Niemcy, Holandję do Hook van Holland, potem parowcem do Parkenston i znów koleją przez Londyn do Grangemouth (Szkocja) zajęła prawie trzy dni czasu i dopiero 27 grudnia r. ub. wieczorem załoga przybyła na miejsce.

W Grangemouth, gdzie znajdowała się „Iskra”, został włączony do załogi porucznik Laskowski, odkomenderowany do niej już przedtem.

Przygotowania do podróży, załadowanie balastu, zakup niezbędnych materiałów i prowiantu, a także załatwienie prawnych formalności oficjalnego przejęcia statku, asekuracji i t. p. zajęły kilka dni czasu. Dopiero w sam dzień Nowego Roku podniesiono na „Iskrze” po raz pierwszy handlową banderę polską z całą uroczystością, na jaką można się było zdobyć w tych warunkach. Już przedtem zostały zamalowane napisy angielskie na dziobie i rufie i zrobione polskie: Iskra — Gdynia.

Tego samego dnia koło południa, po przyjęciu pilota, „Iskra” opuściła port Grangemouth, kierując się ku szluzie wyjściowej. Jednakże z powodu bardzo silnego wiatru zachodniego, niezmiernie utrudniającego manewrowanie, odłożono wyjście na morze do następnej dziennej pełnej wody. Następnego dnia po południu „Iskra” wyszła ze szluzu do zatoki Firth of Forth pod motorem i wkrótce przy dosyć silnym wietrze pomyślnym postawiono żagle. Przy moście przez zatokę zeszedł pilot, a koło północy zniknęła z oczu ostatnia latarnia angielska na wyspie May.

Morze Północne przebyto dosyć szybko z pomyślnym wiatrem zachodnim, dochodzącym do siły 10. Wiatr był nawet zabardzo pomyślny, więc wprost z rufy, co przy skośnych żaglach szkunera nie jest bardzo na rękę. Zwinięto więc żagle, pozostawiając tylko kliwer i podniesiono bry-

fok, który posuwał „Iskrę” naprzód przez całą dobę. We wtorek, dnia 4-go stycznia, wiatr zmienił swój kierunek na zachodnio-północno-zachodni, to też ściągnięto bryfok i postawiono zaryfowany fok i grot, a także forsztag-żagiel. Manewr, przy silnym wietrze, wysokiej fali i raptownem kołysaniu — był bardzo ciężki: przy ściąganiu bryfoku oderwała się liklina, a kliwer porwał się na strzępy. Tego dnia siła wiatru była największa, jaką miała „Iskra” podczas całej podróży. Bardzo wysoka fala wdzierła się co raz na pokład, zmywając do waterwejsów nieduży zapasik węgla opałowego, złożony na pokładzie. Nie pomogły deski zabezpieczające. Fala rozbiła je i rozrzucała po pokładzie. Drobniejszy węgiel zmyła fala zupełnie za burtę; pozostało tylko trochę większych kawałków, które trzeba było potem wyszukiwać i wybierać ze wszystkich zakamarków.

Załoga, wystawiona na prawdziwą próbę wytrzymałości, zgłodniała i zmarznięta, nie miała tego dnia ani gorącej strawy, ani ciepłego pieca. Na pokładzie fala moczyła od stóp do głów, a grad z deszczem siekł twarz i kłuł w oczy. Zawieja zasłaniała nieraz cały widnokrąg i trzeba było mieć się bardzo na baczności z powodu wielkiej ilości trawlerów rybackich naokoło.

W środę, 5-go stycznia, o godz. 2-jej w nocy zauważono z dużej odległości łunę latarni Hanstholm na duńskim

wybrzeżu. Od rana wiatr był słabszy i fala mniejsza. Rozwiązano ryf—liny na żaglach i wieczorem minięto latarnię pływającą Skagen, przy cichnym wietrze, zmieniającym swój kierunek na północny.

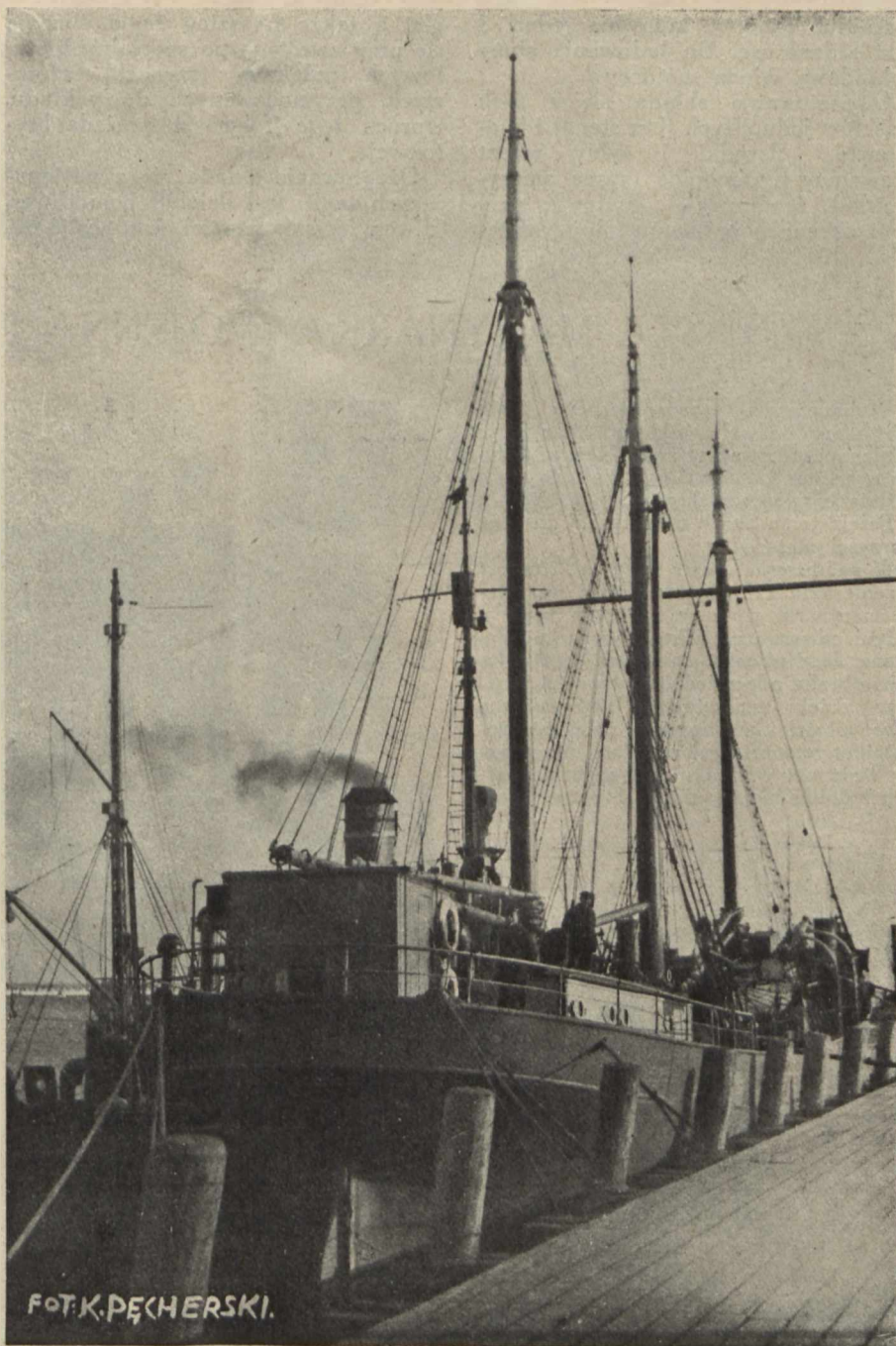
Podróż przez Kattegat zapowiadała się z początku bardzo pomyślnie. Wiatr zcichł prawie zupełnie i „Iskra” dosyć szybko mknęła pod motorem przy spokojnym morzu. Latarnię pływającą Låso-Trindel minięto w czwartek 6-go stycznia, o g. 2 w nocy, a w południe — latarnię Anholt-Knob. Za wyspą Anholt zaczął wiać słaby wiatr południowo-wschodni, który o godz. 3 po południu zmienił swój kierunek na południowy i wzmógł się do siły 4. „Iskra” pod motorem szła coraz wolniej. Spokojne dotychczas morze zaczęło się burzyć i krótka, zalamująca się fala tamowała bieg statku. Trzeba było zmienić trochę kurs, postawić żagle i lawirować, pomagając sobie motorem, żeby wejść do Sundu. Jednak wiatr wzmagał się ciągle i nie zmienił swego kierunku, wiejąc uparcie wprost z cieśniny. O północy wiatr doszedł do siły .8 i fala się zwiększyła. Zatrzymano motor i żeglowano tylko pod żaglami, robiąc krótkie halsy. Wkrótce zaczął padać śnieg z deszczem: zawieja zasłoniła wszystko przed oczami i światła latarni morskich znikły. Dalsza orientacja stała się niemożliwa.

W piątek, 7 stycznia, o godz. 3 w nocy, nie znając dokładnie pozycji statku, postanowiono zawrócić z powrotem za wyspę Anholt i poczekać tam na pomyślniejszą pogodę. Próbowano zrobić zwrot przez sztag, ale silna fala za każdym razem odrzucała dziób statku pod wiatr. Nie mając wiele czasu do stracenia, z powodu przypuszczalnej bliskości lądu, zawrócono na fordewind. Podczas zwrotu od raptownego przerwania fok-żagla na drugą burtę ułamał się kołek dyrk-fałtu i gafel upadł na dół. W krótkim czasie przyprawiono wszystko do porządku, żeglując po omacku w kierunku wyspy Anholt. Śnieg przestał padać dopiero nad ranem i o godz. 7 zauważono nareszcie latarnię pływającą Anholt - Knob, można więc było określić dokładnie swe miejsce. Okrążywszy wyspę Anholt, zarzucono kowicę ze strony północnej w pobliżu brzegu.

Z powodu ciągłego wiatru południowego postój kotwiczny zaciągnął się na całe dwa dni i dopiero w niedzielę, 9-go stycznia, w południe, przy umiarkowanym wietrze południowo-zachodnim, można było podnieść kotwicę.

Helsingör minięto tego samego dnia o godz. 9 wieczorem i w nocy przebyto cieśninę Sundską przy wietrze zachodnim o sile 5.

W poniedziałek, 10-go stycznia, nad ranem „Iskra” weszła na morze Bałtyckie, kierując się ku wyspie Bornholm. Wieczorem w pobliżu Bornholmu żeglowano pewien czas we mgłę, która jednak wkrótce rozeszła się zu-



Okręt szkolny marynarki wojennej „Iskra” w porcie wojennym w Gdyni.

pełnie. Za Bornholmem przeważały umiarkowane wiatry północno-zachodnie i północne przy dosyć spokojnym morzu.

We wtorek, 11-go stycznia, o godz. 2 po południu zauważono polską latarnię morską w Rozewiu i tego samego dnia o północy zarzucono kotwicę na redzie w Gdyni. Na drugi dzień ze świtem przycumowano „Iskrę” do molo w porcie wojennym.

Podróż „Iskry” z Grangemouth do Gdyni trwała 9 dni i 10 godzin, z których 2 dni i 3 godziny przypada na postój kotwiczny. Odległość 850 mil przybyło w 175 godzin ze średnią szybkością prawie 4,9 mili na godzinę. Przytem żeglowano 96 g. wyłącznie pod żaglami, 69 g. pod żaglami i motorem i 10 g. pod motorem.

Statek „Iskra”, zbudowany w r. 1917 na stoczni B-ci Müller w Foxhol (Holandja), nosił przez kilka lat banderę holenderską, jako statek handlowy „Vlissingen”. W r. 1921 został sprzedany do Anglii, zmieniając nazwę na „St. Blanc”, port macierzysty Glasgow.

Wymiary statku następujące: długość 41.43 mtr.; szerokość 7.84 mtr.; głębokość ładowni 3.68 mtr.

Tonaż brutto 348 R. T., netto — 247 R. T.

Rejestrowany w Germanischer Lloyd, klasa 100 A.

Motor pomocniczy 2-cylindrowy, t. zw. półdizel. Sruba dwuskrzydłowa, obrót 260, szybkość 5 mil.

Kadłub stalowy, ładownia jedna, 3 luki ładunkowe. Do ładowania służy pokładowa winda motorowa.

Omasztowanie składa się z 3-ch masztów jednolitych (bez steng) i bug-szprytu. Przedni i tylny maszt drewniany z pitchpine (sosna amerykańska), środkowy — stalowy; gąfy spuszczone; szoty bumów fok i grot za-

gła, a także for-sztag żagla ślizgają się przy zwrotach po specjalnych stalowych pałakach (szynach) szotowych, przymocowanych do pokładu. Oprócz tego fokmaszt posiada bryfok-reję.

Ożaglowanie składa się z następujących żagli: (od dziubu) bom-kliwer, kliwer, for-sztag żagiel, fok, grot i be-

zan, a także bryfok, podnoszony z pokładu.

Pomieszczenie dla oficerów znajduje się w rufie, dla załogi w domku na pokładzie koło fok-maszty.

„Iskra” po dopowiednich przeróbkach zacznie — jak wiadomo — pełnić służbę okrętu szkolnego Marynarki Wojennej.

T. S.

## NASZA MARYNARKA WOJENNA PODCZAS ZIMY

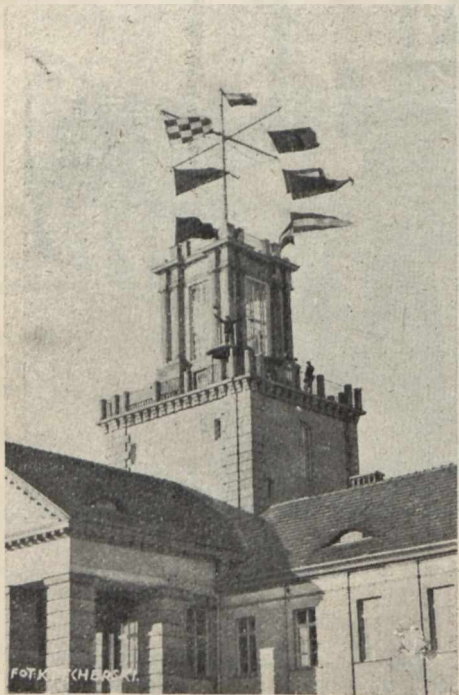
Wybudowanie prowizorycznego portu wojennego pozwoliło okrętom Marynarki Wojennej zimować w roku bież. w Gdyni, a nie w Gdańsku tak, jak to było w latach poprzednich.

Dzięki temu Skarb nasz zyskał znaczne korzyści materialne.

W najbliższym czasie mają być również przeniesione z Pucka do Gdyni warsztaty marynarki wojennej, których brak w Gdyni odczuwa nie tylko Marynarka Wojenna, lecz również handlowa i rybacka. Mimo braku odpowiednich urządzeń i maszyn, dzięki umiejętnemu kierownictwu, pracowitości i zdolności polskiego robotnika, remont w warsztatach Marynarki Wojennej w Pucku jest znacznie tańszy i dokładniejszy niż w Stoczni Gdań-



Grupa oficerów dowództwa floty wojennej z komandorem-podporucznikiem Korytowskim, szefem sztabu, na czele



Wieża sygnałowa na gmachu dowództwa floty.

skiej. Warsztaty te przez ostatnie dwa lata wyrobiły sobie jaknajlepszą opinię, tak że rybacy, którzy przedtem przeprowadzali remonty swoich kutrów wyłącznie w Gdańsku, starają się obecnie wykonywać je tylko w Pucku.

Dotkliwie odczuwa Marynarka Wojenna brak bocznic kolejowej, łączącej Oksywie z Gdynią, gdyż obecna komunikacja szosą i promem urąga najprymitywniejszym wymaganiom. Wystarczy nadmienić, że, aby się dostać z dowództwa Floty na dworzec kolejowy, trzeba stracić około 2-ch godzin czasu.

Okręty Marynarki Wojennej podczas

zimy są przeważnie w rezerwie, t. j. stoją nieczynne w porcie wojennym w t. zw. konserwacji, a tylko kilka jednostek jest w kampanji, czyli pływa. Na okrętach stojących w rezerwie pozostaje tylko personel nadzorczy, zajmujący się konserwacją maszyn i kadłubów. Konserwację mechanizmów, która jest zasadniczo szkodliwa dla samych mechanizmów, Dowództwo Floty zmuszone jest przeprowadzać ze względów oszczędnościowych, gdyż szczupły budżet Marynarki Wojennej nie pozwala na zużycie odpowiedniej ilości materiałów pędnych, aby móc uruchomić większą ilość jednostek zimą. Należy przypuszczać, że względy rzeczowe pozwolą w roku przyszłym zwiększyć preliminowane sumy na ten cel i Marynarka Wojenna będzie mogła zwiększyć ilość pływających okrętów podczas zimy. Za koniecznością tego przemawia również fakt, że nasza flota wojenna, chociaż narazie nieliczna, ma za zadanie przede wszystkim szkolenie załóg i personelu

oficerskiego dla przyszłych jednostek bojowych, a nie mając specjalnych okrętów, tak jak inne marynarki, musi wykorzystywać posiadane jednostki pływające do maximum, utrzymując ciągłość szkolenia również i zimą.

Mimo, że pozornie zimą życie w por-

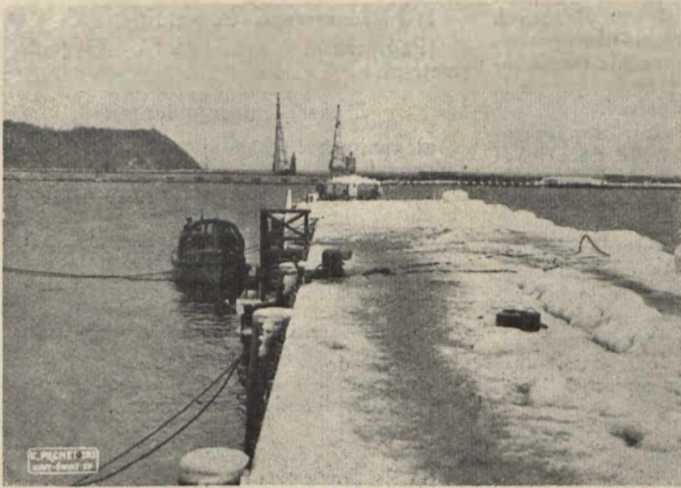


Gdynia. Dowództwo floty. Radjotelegrafista przy pracy.



Przez całą zimę marynarka wojenna odbywa ćwiczenia sygnałowe.

cie wojennym zamarło, władze Marynarki Wojennej zużytkowują ten czas na przygotowanie się do kampanji letniej. Sztab Dłwa Floty, oprócz opracowania planów i wytycznych kampanji, zakańcza obecnie wydanie pierwszej polskiej książki sygnałowej, Służba Hydrograficzna zaś wydaje pierwszą polską mapę wybrzeża. Od czasu do czasu odbywają się na poligonie morskim ćwiczenia artyleryjskie i torpedowe, o czym są wiadomiane wszystkie miejscowe władze i rybakom wówczas jeździć nie wolno. Poza tem odbywa się normalne wyszkolenie załóg okrętowych połączone z sy-



Molo portu wojennego w Gdyni zimą pokrywają fale lodowem szkliwem.



Nasza flota wojenna na postoju zimowym w Gdyni.

gnalizacją, dzienną i nocną. Okręty Marynarki Wojennej, znajdujące się w kampanji czynnej oprócz swych zwykłych ćwiczeń pomagają w razie wypadków rybackim kutrom. W połowie zimy na

Helu, z powodu dużej fali i gęstej mgły wyrzuciło kilka kutrów rybackich na brzeg. Okręty Marynarki Wojennej pośpieszyły im z pomocą i ściągnęły je. Nurkowie Marynarki Wojennej pracują

bez przerwy mimo zimy w porcie wojennym i handlowym, jak również pomagają rybakom w wydobywaniu zatopionych sieci i t. p.

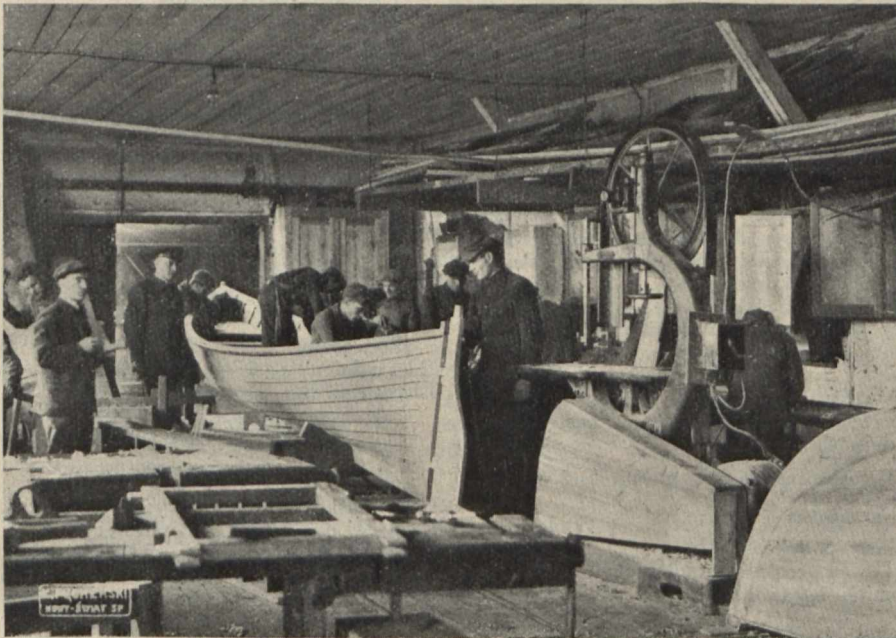
Dtwa Floty obsługuje wreszcie całe wybrzeże morskie pod względem pław, znaków nawigacyjnych, spełniając tem samem funkcje o znaczeniu międzynarodowym. Daje się odczuć brak stacji ratowniczych należycie wyposażonych.

Obecnie powstał projekt utworzenia w Gdyni obserwatorium morskiego. Dla nadzoru nad działalnością tej instytucji ma być utworzony „Stały Komitet Hydrograficzny”, składający się z przedstawicieli zainteresowanych ministerstw i najwyższych instytucji naukowych. Odpowiedni projekt został już wniesiony do Rady Ministrów.

Należy tu jeszcze podkreślić dużą dbałość Dtwa Floty o rozwój kulturalno-oświatowy marynarzy. Zorganizowano bibliotekę marynarską, liczącą 4.000 tomów, teatr marynarski, chór czterogłosowy i dobrą orkiestrę.

Należy stwierdzić, że władze marynarki wojennej, które w Gdyni są również władzą wojskową terytorjalną, w ciągu tak krótkiego czasu, mimo wszelkiego rodzaju piętrzących się trudności i braków materialnych, organizują się znakomicie, dając wymowny dowód miejscowej ludności i sąsiadom, że Polska posiada niezłomną wolę i siłę utrzymania swego stanu posiadania na Bałtyku.

W. W.



Warsztaty marynarki wojennej w Pucku. Oddział budowy łodzi morskich.

## WARUNKI PRZYJĘCIA DO OFICERSKIEJ SZKOŁY MARYNARKI WOJENNEJ W 1927 R.

ZATWIERDZONE PRZEZ SZEFA KIER. MAR. WOJ. L. DZ. 12427 REG. I WYSZK. Z DN. 23.VII.26 R.

W numerze poprzednim (lutowym) „Morza” podaliśmy krótki opis oficerskiej szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu, jej zadań, prac i dotychczasowej historii. Obecnie drukujemy, jako uzupełnienie poprzedniego artykułu — warunki przyjęcia do szkoły.

REDAKCJA.

1. Do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej przyjmowani są młodzi ludzie, obywatele polscy, którzy: a) nie przekro-

czyli 20 lat w dniu 1.V roku przyjęcia, b) uczynią zadość warunkom zdrowotnym (przepisy San. 16 i San. 5), c) posiadają maturę (świadectwo dojrzałości), d) zdadzą egzamin konkursowy.

2. Podanie o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej należy kierować wprost do komendanta O. S. M. W. w Toruniu (koszary Raclawickie).

Przyjęcie podań zostaje zamknięte dnia 1.V.

Do podania należy dołączyć: 1) dowód

obywatelstwa polskiego, 2) metrykę urodzenia, 3) świadectwo dojrzałości (maturę), 4) krótki życiorys i 2 fotografie, 5) zobowiązanie do służby w Marynarce Wojennej w potrójnej ilości czasu przebytego w szkołach wojskowo-morskich, w razie ich ukończenia, 6) zezwolenie rodziców, względnie opiekunów, 7) świadectwo moralności.

U w a g a 1. Uczniowie szkół średnich, którzy zdają egzamin dojrzałości w końcu czerwca, mogą dołączyć zaświadcze-

nie, że są dopuszczeni do egzaminu dojrzałości, same zaś świadectwo przedstawiają najpóźniej 1 lipca.

U w a g a 2. Dokumenty mogą być zastąpione przez notarialne odpisy, które w razie przyjęcia powinny być zamienione na oryginały.

3. Przed przyjęciem do Szkoły kandydaci winni być badani przez komisję lekarską przy szpitalu okręgowym w poszczególnych D. O. K. W tym celu Komenda Szkoły wysłała petentowi po otrzymaniu podania zaświadczenie, że wymieniony zgłosił się jako kandydat do O. S. M. W. Sposoby postępowania wskazane są w załączniku 1.

4. Kandydaci, którzy odpowiedzą wymaganiom zdrowotnym i zostaną dopuszczeni do egzaminu konkursowego, przystąpią do tego egzaminu w dniu 12 i 13 lipca.

5. Rozkład i program egzaminów uwidocznione są w załączniku 2.

6. Ci, którzy wytrzymają konkurs, staną dnia 15.VII przed komisją poborową przy P. K. U. Toruń w składzie przewidzianym ustawowo, art. 16 ustawy o powszechnym obowiązku do służby wojskowej (par. 658 rozp. wykonawczego), gdzie po ostatecznym zbadaniu zostaną wcieleni do Ofic. Szkoły Marynarki Wojennej w charakterze ochotników.

7. Lista kandydatów przyjętych zostanie ogłoszona dnia 16 lipca w O. S. W. Tegoż dnia kandydaci ci zostaną zaliczeni do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej.

8. Kandydaci, którzy po wstępnym pływaniu okażą się niezdatnymi do służby w marynarce wojennej zostaną wcieleni do wojska stałego, celem odbycia dwuletniej służby ochotniczej.

W wyjątkowych wypadkach Minister Spraw Wojskowych może zwolnić ucznia opuszczającego Szkołę od obowiązku odbywania wyżej wymienionej dwuletniej służby ochotniczej w wojsku stałym. (Podstawa: par. 656 Przepisów Wykonawczych do Ustawy o powszechnym obowiązku służby wojsk. Dz. Ustaw nr. 37 z dnia 15.IV.25 r. poz. 252).

9. Przybycie do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej na egzaminy, pobyt w Toruniu, jak również powrót po odrzuceniu petenta odbywają się na jego własny koszt. Wyjątek stanowią petenci, będący w służbie czynnej w wojsku polskim.

#### BADANIA LEKARSKIE KANDYDATÓW DO O. S. M. W.

(Załącznik 1).

1. Wszystkie szpitale okręgowe przy D. O. K. bezpłatnie badają kandydatów do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej na podstawie zaświadczenia Komendanta O. S. M. W., stwierdzającego, że wymieniony zgłosił się jako kandydat do O. S. M. W.

2. Badania w okręgowych szpitalach wojskowych odbywają się od 1.IV do 1.VI z tem, że dnia 5.VI (najpóźniej) wszystkie świadectwa lekarskie zostaną przez poszczególne szpitale okręgowe nadesłane do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej.

3. Kandydaci do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej badani są w myśl „Przepisów sanitarnych, określających warunki fizycznej zdolności do służby wojskowej — San. 5 część II i III”, oraz „Przepisów dla oceny zdolności do służby w Marynarce Wojennej — San. 16”.

Wymienione przepisy (broшуry) nabyć można w Głównej Księgarni Wojskowej w Warszawie oraz w jej filjach.

4. Komenda szkoły bada kwalifikacje kandydata na podstawie nadesłanego świadectwa lekarskiego i przedłożonych dokumentów. O dopuszczeniu do egzaminu konkursowego petent zostaje powiadomiony niezwłocznie; w przeciwnym razie podanie zostaje mu zwrócone.

Pozatem lista kandydatów dopuszczonych do egzaminów, zostanie dnia 5.VII ogłoszona w gmachu Szkoły w Toruniu, a dnia 7.VII w Kierownictwie Marynarki Wojennej w Warszawie.

5. W celu uniknięcia ewent. odrzucenia przez komisję lekarską przy D. O. K. i związanych z tem kosztów materialnych (jazda koleją i t. d.), zaleca się każdemu kandydatowi poddać się wstępnym badaniom przez miejscowego lekarza szkolnego w myśl powyższych przepisów.

#### EGZAMINY KONKURSOWE.

(Załącznik 2).

1. Rozkład egzaminów konkursowych jest następujący: dn. 12 lipca o godzinie 8<sup>1/2</sup> rano — egzamin piśmienny z chemii nieorganicznej i fizyki; dn. 12 lipca o godzinie 14-ej — egzamin piśmienny z języka francuskiego; dn. 13 lipca o godz. 8<sup>1/2</sup> rano — egzamin piśmienny z algebry i trygonometrii.

2. Ocena odbędzie się według 10-cio stopniowej skali, przyczem najniższym stopniem o charakterze dostatecznym jest 6.

Czas egzaminu jest ograniczony.

3. Warunki konkursu są następujące:

a) w roku 1927 do Oficerskiej Szkoły Mar. Woj. przyjętych będzie do 40 uczni; b) odpadają ci, którzy: 1) otrzymają chociażby jeden stopień niedostateczny, 2) nie zdąży wykonać zadań na czas i 3) ci, którzy będą pracowali niesamodzielnie;

c) absolwenci Szkoły Morskiej w Tczewie otrzymują dodatkowo 10<sup>0/0</sup> od ogólnej sumy punktów uzyskanych przy egzaminach konkursowych;

d) pierwszeństwo przysługuje tym, którzy otrzymają największą ilość punktów (suma stopni);

e) w razie uzyskania przez kilku kandydatów jednakowej ilości punktów, pierwszeństwo posiadają w następującej kolejności:

I. Absolwenci Szkoły Morskiej w Tczewie;

II. Absolwenci korpusów kadetów i szkoły podchorążych;

III. Pozostali kandydaci w/g uznania komisji egzaminacyjnej.

4. Na egzaminie wszyscy winni mieć własne ołówki i gumki. Ostemplowanego papieru i tabl. logar. dostarczy Szkoła.

5. Rezultat konkursu z wykazem stopni zostanie ogłoszony dnia 14.VII w gmachu szkoły i dnia 16.VII w Kierownictwie Marynarki Wojennej w Warszawie (ul. Chałubińskiego nr. 3).

6. Na egzaminach konkursowych z poszczególnych przedmiotów wymagane jest:

Z algebry:

a) przekształcanie wszelkich wyrażeń algebraicznych,

b) rozwiązywanie równań pierwszego, drugiego i wyższych stopni,

c) biegłe logarytmowanie i korzystanie z tablic logarytmicznych,

d) zasadnicze pojęcia o nierównościach. (Podręczniki: Feldblum — Kurs algebry; Schlömilch — Tabl. log.).

Z trygonometrii:

a) zasadnicze wzory trygonometryczne i ich przekształcenia,

b) rozwiązywanie równań goniometrycznych,

c) rozwiązywanie trójkątów.

(Podręcznik: Łomnicki — Trygonometria).

Z chemii nieorganicznej:

a) znajomość zasadniczych praw chemicznych,

b) znajomość pierwiastków chemicznych,

c) najważniejsze kwasy i zasady, najpospolitsze sole,

d) teoria jonów, teoria dysocjacji elektrolitycznej,

e) pierwiastki promieniotwórcze: uran i rad (wiadomości ogólne).

(Podręcznik: Bruner i Tolłoczko — Chemia nieorganiczna).

Z fizyki:

a) ciepła równowaga ciał materialnych,

b) równowaga ciał stałych, sprężystych i płynnych,

c) rozszerzalność cieplna materji,

d) energia cieplna,

e) zmiana stanu skupienia,

f) zjawiska faliste,

g) zasady akustyki,

h) zjawiska świetlne,

i) zasady optyki geometrycznej,

j) zasady teorii światła,

k) zasady promieniowania.

(Podręcznik: Natanson i Zakrzewski — Nauka fizyki).

Z języka francuskiego:

a) biegłe czytanie w zakresie pierwszej części Berlitz'a,

b) zasady pisowni francuskiej w tymże zakresie,

c) gramatyka: liczba mnoga rzeczowników, czasowniki posiłkowe avoir i être. Czasy: présent, imparfait, passé indéfini, futur.

(Podręczniki: Berlitz — 1-er Livre, Claude Augé — Grammaire, Cours Elementaire).

#### NAUKA W O. S. M. W.

(Załącznik 3).

1. Całkowity okres wyszkolenia w O. S. M. W. trwa 3 lata i 3 miesiące.

2. Każdy rok szkolny składa się z: a) 7 miesięcy teorii w szkole w Toruniu i b) z 4 miesięcy (w ostatnim roku 5 miesięcy) pływania praktycznego na okrętach floty i flotyli rzecznej, c) 5 tygodni urlopu (4 tygodnie po pływaniu i 1 tydzień na Boże Narodzenie).

3. Przedmioty, wykładane w szkole, są następujące:

I. Przedmioty wyszkolenia wojskowego:

1. Musztra,
2. Wyszukolenie bojowe,
3. Wyszukolenie strzeleckie,
4. Nauka o broni,
5. Walka na bagnety,
6. Walka granatami,
7. Regulaminy,
8. Terenoznawstwo,
9. Walka gazowa,
10. Organizacja wojskowa.

II. Przedmioty pomocnicze:

11. Chemia organiczna,
12. Analit. geometria,
13. Rachunek różniczk. i całkowity,
14. Teoret. mechanika (statyka, kinematyka, dynamika).



- III. Przedmioty ogólne:*
15. Prawoznawstwo (międzynarodowe prawo morskie, kodeksy wojskowe i honorowe),
  16. Hygiena okrętowa,
  17. Gospodarka wojskowa i okrętowa,
  18. Język francuski,
  19. Język angielski albo niemiecki,
  20. Wychowanie fizyczne (gimnastyka, gry sportowe, szermierka i boks).
- IV. Przedmioty specjalne:*
- a) morskie:
    21. Wiedza okrętowa,
    22. Historia wojen morskich,
    23. Taktyka morska,
    24. Sygnalizacja morska.
  - b) nawigacyjne:
    25. Nawigacja,
    26. Locja,
    27. Astronomia nautyczna,
    28. Dewjacja,
    29. Kompas Sperry,
    30. Meteorologia i oceanografia,
    31. Hydrografia.

- c) uzbrojenia:
    32. Artylerja (balistyka, materiały wybuchowe, część materiałna i teoria strzelania),
    33. Broń podwodna (torpedy, miny, bomby, traty, minerstwo),
    34. Hydroawiacja (kurs obserwatorów morskich).
  - d) techniczne:
    35. Elektrotechnika,
    36. Mechanizmy okrętowe,
    37. Budownictwo (teoria i architektura okrętu),
    38. Radjotelegrafia (teoria i zastosowanie).
4. Z chwilą zaliczenia kandydata do O. S. M. W. przywiązany jest do niego tytuł podchorążego z właściwym stopniem podoficerskim.

W pierwszym roku: po zaprzysiężeniu — mat-podchorąży (kapral-podchorąży), w drugim roku — bosmanmat-podchorąży (plutonowy-podchorąży), w trze-

cim roku — bosman-podchorąży (sierżant-podchorąży).

Wyjątek stanowią kandydaci ze szkół Podchorążych lub z szeregow wojska, którzy już posiadają stopnie wyższe.

5. Podczas pobytu w O. S. M. W. wychowankowie jej otrzymują bezpłatnie: wyżywienie, zakwaterowanie, całkowite umundurowanie, ekwipunek osobisty i ko-szarowy, materiały piśmienne oraz korzystanie z podręczników i pomocy szkolnych.

6. Pobory wychowanków szkoły odpowiadają posiadanym przez nich stopniom podoficerów niezawodowych. Do zaprzysiężenia — żołd marynarza (szeregowca) — ochotnika.

W czasie pobytu na okrętach, — dodatkowo uposażenie morskie oraz diety zagraniczne obowiązujące w Marynarce Wojennej przy postoju w portach obcych.

U w a g a: W związku z projektowaną reorganizacją Szkoły, punkty: 1, 2, 3, 4 i 5 mogą ulec ewentualnej zmianie.

## MANEWRY FLOTY STANÓW ZJEDNOCZONYCH

Manewry morskie, odbyte w zeszłym roku w rejonie kanału Panamskiego, były zakrojone na znacznie szerszą skalę, niż w roku 1925. Ze względu na przebieg akcji, manewry można podzielić na 2 fazy:

I faza: zdobycie wejścia do kanału Panamskiego ze strony oceanu Spokojnego;

II faza: zdobycie wejścia do kanału ze strony Atlantyku.

W I fazie flota, biorąca udział w manewrach, była podzielona na czarnych (ewentualny nieprzyjaciel) i błękitnych (obrona).

Zadaniem czarnych było opanowanie wejścia do kanału Panamskiego przy współudziale dużych sił powietrznych oraz desantu, wysadzonego z transportowców. Zadaniem zaś błękitnych było bronić za wszelką cenę dostępu do kanału. Strona ta rozporządzała siłami morskimi, lądowymi oraz powietrznymi, znajdującymi się w rejonie kanału Panamskiego. (Siły mor-

skie składały się z 4-ch krążowników i 15 łodzi podwodnych).

Akcja manewrów tej fazy rozpoczęła się przez dokonanie wywiadu powietrznego czarnych i jednocześnie przez bombardowanie urządzeń portowych błękitnych. Napad lotniczy jednak nie udał się, gdyż błękitni go sparałizowali. Natomiast, dzięki umiejętnemu zastosowaniu sztucznej mgły i zasłony dymowej, morskie siły czarnych podeszły na odległość 30 mil morskich od brzegu i z tej odległości wystąpiły swe główne siły powietrzne, które po krótkiej walce (przypuszczalnie) wkrótce opanowały i zniszczyły wywiadowczą eskadrę błękitnych.

Rozwijając dalszy sukces zwycięstwa swych sił powietrznych, czarni mogli wysadzić desant w kilku punktach na wybrzeżu, a samoloty czarnych, przeznaczone do bombardowania, zniszczyły porty lotnicze błękitnych, tak, że aparaty lotnicze strony obronnej nie miały możności dokonać wzlotów.

Przez rzeczoznawców zostało stwierdzone, że w punktach wylądowania desantu czarni złamali opór błękitnych oddziałów lądowych i nawet zmusili je do walczenia przeciw swoim głównym siłom w rejonie kanału.

Ogólne zwycięstwo czarnych zakończyło przebieg akcji manewrów I-ej fazy, które trwały zaledwie dwa dni, gdyż flota, biorąca udział w manewrach, musiała uzupełnić zapasy paliwa i przejść przez kanał Panamski, celem wzięcia udziału w manewrach drugiej fazy.

Po rozpatrzeniu akcji manewrów I-ej fazy rzeczoznawcy przyszedli do wniosku, że:

1) garnizon kanału okazał duże znaczenie w obronie, lecz ilościowo obecnie jest niedostateczny;

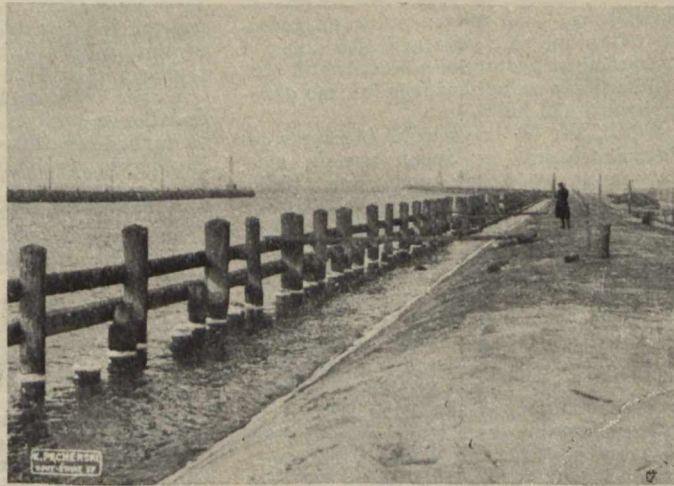
2) plan obrony kanału w całości opracowany jest prawidłowo;

3) projektowane umocnienie brzegowe i artylerja, odpowiednio ustawiona, w przyszłości powinna w zupełności obronić kanał przed nieprzyjacielskimi siłami morskimi.

## N A W E S T E R P L A T T E



Gdańsk. Westerplatte. Wojskowe składy transportowe. Żołnierz polski na warcie.



Gdańsk. Warta polska na Westerplatte. W głębi wyjście z portu na morze.

Druga faza manewrów była zakrojona na znacznie szerszą skalę, niż pierwsza, ze względu na siły, biorące udział w manewrach. Liczyły one do 160 okrętów i wielką ilość sił powietrznych.

Siły były podzielone na dwie części:

1. Flota linjowa (Atlantycka), która znajdowała się w odległości kilku mil od wejścia do kanału Panamskiego miała zadanie opanować to wejście.

2. Flota wywiadowcza, która broń dostępu do kanału.

Sprzyjająca pogoda pozwoliła przeprowadzić akcję manewrów ściśle według określonego planu. Manewry trwały cały tydzień. Podczas przebiegu akcji największą rolę odegrały siły powietrzne, krążowniki, kontrtorpedowce i łodzie podwodne, które często musiały w dzień i w nocy atakować okręty nadwodne.

Po zakończeniu manewrów głównodowodzący siłami morskimi St. Zjednoczonych dokonał oceny akcji w obecności 34 oficerów wyższej rangi jednej i drugiej strony, dając im możliwość dokładnego wypowiedzenia się.

Podczas obrad i dyskusji o manewrach skonstatowano umiejętne manewrowanie zespołów, zarówno w dzień jak i w nocy. Mimo wszystko nie obeszło się bez wypadków:

1) Krążowniki „Detroit” i „Milwaukee” zderzyły się tak silnie, że wskutek awarii pierwszy z nich musiał udać się do portu, celem remontu.

2) Zderzyły się również dwa kontrtorpedowce „William Jones” i „Persival”; pierwszy z nich wskutek uszkodzenia wrócił do portu.

3) Podczas nocnych manewrów zderzyły się kontrtorpedowce „Sands” i „Williams” i odniosły lekkie uszkodzenia.

W manewrach wzięło udział 2200 oficerów, 478 chorążych i około 35.000 szeregowych, z nich 2400 podoficerów; ogólna zaś ilość personelu razem z lądowymi oddziałami wyniosła 39.000 ludzi.

Po zakończeniu manewrów w ciągu 4-ch dni odbywały się wspólne ćwiczenia flot. Podczas tych ćwiczeń na pokładach okrętów znajdowało się około 200 oficerów lądowych, w celu zaznajomienia się z działalnością floty, nawiązania łączności z armją, oraz zrozumienia współdziałania floty z armją.

Program ćwiczeń obejmował taktyczne ewolucje, nocne operacje, strzelanie torpedowe i operacje łodzi podwodnych.

Podobne wspólne ćwiczenia floty Stanów Zjednoczonych odbywają się kilka razy do roku.

JÓZEF BOREYKO

## KRONIKA OBCA

NIEMCY. Dnia 26 marca r. b. na stoczni w Wilhelmshaven odbyła się uroczystość z okazji spuszczenia na wodę krążownika „B” typu „Emden”, który otrzymał nazwę „Königsberg”.

Krążownik ten posiada 6.000 ton pojemności, długość 150,5 mtr., szerokość — 14,3 mtr. i zanurzenie 5,3 mtr. Siła maszyn wynosi 46.000 HP, szybkość zaś 29 mil morskich na godzinę; uzbrojony jest 8 działami 150 mm., 3 działami 8,8 mm. i 8 aparatami torpedowymi o średnicy 50 cm. Ogólna liczebność załogi krążownika wynosi 483 ludzi. Okręt ten może, nie uzupełniając paliwa, przejść 6.500 mil morskich, co wskazuje na możliwość jego użycia na znacznych odległościach od swoich baz morskich.

Oprócz tego krążownika na stocznich w Kilonji i Wilhelmshaven znajdują się identyczne krążowniki „C”, „D” i „E”, które mają być wykończone w czasie od 1928 r. — 1930 roku.

Na stocznich niemieckich budują się jeszcze kontrtorpedowce w ogólnej ilości 12 sztuk. 6 z nich (Möwe, Greif, Kondor, Falke, Albatros i Seeadler), są już spuszczone na wodę, a niektóre, jak np. „Möwe” są już zaliczone do składu floty czynnej, lub będą zaliczone w najbliższej przyszłości.

Kontrtorpedowce te posiadają po 800 ton pojemności, długość ich wynosi 87 metr., szerokość 8,35 metr., zanurzenie 3 mtr. Siła maszyn — 23.000 HP., szybkość największa — 33 mile morskie na godzinę; uzbrojone są 3 działami 10,5 cm. i 4 aparatami torpedowymi o średnicy 50 cm. Ogólna liczba załogi każdego takiego okrętu wynosi 120 ludzi.

WŁOCHY. W lutym roku bieżącego na stoczni włoskiej w Spezji została spuszczone na wodę łódź podwodna „Balilla”, która zastosowana jest jako stawiacz min morskich. Dzięki dużym rozmiarom i mocnej konstrukcji łódź ta będzie mogła działać na dalekich odległościach od swoich baz i na otwartym morzu. Elementy tej łodzi są: pojemność 1390 nad wodą i 1600 ton pod wodą, długość — 68 mtr., szerokość 7,8 mtr., mechanizmy 2.500 HP. nad wodą, a w stanie zanurzonym akumulatory o sile 1.100 HP. Szybkość maksymalna nad wodą wynosi 18,5 mil morskich, zaś pod wodą 10 mil morskich na godzinę. Łódź ta uzbrojona jest w 1 działo 120 mm, oraz w 6 aparatów torpedowych o średnicy 53 cm.

W ciągu 30 sekund łódź będzie mogła kompletnie zanurzyć się.

3 identyczne łdzie „Antonio Sciesa”, „Enrico Totti” i „Domenico Millelire” są w budowie.

ŁOTWA. Nowozbudowane łotewskie łodzie podwodne na stoczni francuskiej „Ateliers et Chantiers de la Loire”, noszące nazwę „Ronis” i „Spidola”, posiadają następujące elementy: pojemność 400 ton, długość 55 m., szerokość 4,6 m., szybkość 14<sup>5</sup>/<sub>16</sub>, 2 motory Diesla a 650 HP., rejon pływ. 1600/850. Uzbrojenie: 6 aparatów torpedowych — 45 cm., 1 działo 7,6 cm. przeciwlotnicze i 2 C. K. M. Załoga: 3 oficerów i 37 szeregowych. Maximum zanurzenia 50 mtr.

Łodzie są specjalnie zastosowane do pływania na morzach północnych i posiadają do ogrzewania w biegu elektryczne piecyki, zaś na kotwicy parowe.

Nowozbudowane we Francji trawler „Viesturs” i „Imanta” posiadają następujące elementy: pojemność 255 ton, szybkość 14 m.m., długość 48,9 m., szerokość 6,5 m., zanurzenie 1,5 m.; uzbrojone są w 1 działo 80 mm. i 4 armatki maszynowe.

FINLANDJA. W styczniu r. b. Rada Ministrów rozpatrywała sprawę kredytów na budowę dwóch łodzi podwodnych. Nadmienić należy, że w roku 1926 Rząd wyasygnował pieniądze tylko na budowę jednej łodzi podwodnej na stoczni „Crichton Vulcan” w Abo, z tym warunkiem, że o ile nastąpi zamówienie na budowę nowych łodzi w 1926 r., to koszty każdej wyniosą o 0,3 milj. mniej, niż koszty łodzi zamówionej w 1926 r.

Wobec tego, że Rząd w r. b. przyznał dodatkowe kredyty w sumie 46 milionów na rozbudowę floty, Ministerstwo Obrony rozpoczęło pertraktacje ze wspomnianą firmą w sprawie budowy dwóch pozostałych łodzi podwodnych.

Elementy nowobudujących się łodzi są następujące: długość 63 mtr., szerokość 6 mtr., maximum zanurzenia 75 mtr. Uzbrojenie: torpedy, miny i artylerja przeciwlotnicza. Załoga — 25 ludzi. Czas budowy każdej łodzi potrwa 2 lata, koszty zaś wyniosą — do 30 milionów marek fińskich.

Techniczny nadzór nad budową powierzony został 2 niemieckim inżynierom, którzy są ekspertami budowy podwodnych jednostek przy Minist. Obrony.

J. B.

## UTWORZENIE FLOTY INDIJSKIEJ

Angielskie ministerstwo do spraw Indji (India office) zdecydowało utworzyć specjalną kadre floty indyjskiej, która by mogła bronić Indje od strony morza. Oficjalnie flota ta otrzymała nazwę „Royal Indian Navy” i będzie pływała pod banderą angielską.

W czasie pokoju flota indyjska będzie miała za zadanie:

1. przygotować personel do pełnienia służby podczas wojny;
2. wykonywanie zleceń Indyjskiego Rządu w oceanie Indyjskim i zatoce Perskiej;
3. organizować obronę portów i wybrzeży, znajdujących się pod Rządem Indyjskim;
4. prowadzenie robót hydrograficznych w oceanie Indyjskim;
5. transporty morzem dla swego Rządu.

Na początku flota indyjska ma się składać z 4 okrętów strażniczych, 2 awizo, 4-ch trawlerów, 2 okrętów hydrograficznych i 1 transportowca. Personel tej floty będzie rekrutował się z egzystującej kadry, a dowódcami będą przeważnie tuziemcy.

Organizacją floty, która nie jest jeszcze zakończona, zajmuje się Admiralicja Angielska.

### Nakładem Ligi Morskiej i Rzecznej

ukazała się ostatnio broszura:

JÓZEF BOROWIK

### RYBACTWO MORSKIE NA TLE BILANSU HANDLOWEGO

Cena egz. 50 gr.

Do nabycia w księgarniach oraz w Zarządzie Centralnym Ligi M. i R. — Warszawa, Elektoralna 2.

# SUBWENCJE DLA PRYWATNYCH TOWARZYSTW OKRĘTOWYCH PRZED WOJNĄ

WEDŁUG KSIĄŻKI B. HULDERMANN'A P. T. „DIE SUBVENTIONEN DER AUSLÄNDISCHEN HANDELSFLOTTEN”.

Powołanie do życia polskiej floty handlowej jest jednym z najważniejszych zadań w naszej pracy na morzu. Pierwsze kroki w tym kierunku zostały już zrobione. Rząd polski zakupił 5 okrętów handlowych i stworzył państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska”. Obecnie przychodzi kolej na inicjatywę prywatną. Nie obejdzie się ona bez pomocy rządu, który niebawem będzie musiał sprecyzować bliżej swoje warunki i zamierzenia.

Brak odpowiedniej literatury w języku polskim w zakresie subwencjonowania prywatnej żeglugi, utrudnia postawienie na odpowiedniej płaszczyźnie tego pierwszorzędnej doniosłości dla Państwa zagadnienia. Poniżej drukujemy wyciąg z książki B. Huldermann'a p. t. „Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten”, która ukazała się w roku 1909. Książka ta w dość wyczerpujący sposób ilustruje sposób subwencjonowania prywatnej żeglugi handlowej przez poszczególne państwa przed wojną. Mamy nadzieję, że w ten sposób przyczynimy się do częściowego chociaż zapelnienia luki, istniejącej pod tym względem w polskiej literaturze fachowej.

Materiał ten posłuży również do zorientowania się w tych trudnościach, z jakimi żegluga morska musiała walczyć przed wojną.

Redakcja.

## AUSTRJA.

Budżet na rok 1908 przewiduje subwencje rządowe dla:

1) Oesterreichische Lloyd	10.282.500 kor.
2) Oesterreichische Lloyd (prowizoryczna dostuga Brazylii)	600.200 „
3) Obsługa Dalmacji	2.746.200 „
4) Dampfschiffahrt a. d. Donau	1.200.000 „
5) Premje za nawigację i budowę okrętów	5.117.150 „
6) Ulepszenia w żegludze morskiej	135.000 „

Do 1) W pozycji Oesterreichische Lloyd zamieszczone są subwencje pocztowe, premje nawigacyjne i zwroty kosztów przejazdu przez Kanał Suezki. Poza tym linja ta dostaje bezprocentowe awanse na budowę nowych okrętów i subsydia zwrotne z udzielanych następnie subsydjów.

Do 2) Co do obsługi Brazylii, dla której subwencja ma być podwyższona do 1 milj. koron w 1909 r. toczyły się pertraktacje.

Do 3). W 2.746.200 kor.—1.800.000 kor. przeznaczony jest jako jednorazowy kredyt na zakup okrętów.

Do 5). Z 5.117.150 kor. przypada 717.150 na premje za budowę okrętów 4.400.000 kor. na premje nawigacyjne.

Ogółem subwencje w 1908 r. wyniosły 19.800.000 kor. (16.800.000 mk.).

## WĘGRY.

Subwencje rządowe wynoszą rocznie dla:

1) Königl. Ungar. Seeschiffahrts A. G. „Adria”	1.140.000 kor.
oraz za ewent. 6 kursów do Ameryki Półn. i szereg ulg podatkowych, cłowych, zwolnienie od opłat przy rejestracji nowych okrętów, opłat konsularnych i t. p.	300.000 „
2) Königl. Ungar. Fluss u Seeschiffahrts A. G. plus ewentualnie (o ile dywidenda od akcji nie przekroczy 5%)	800.000 „ 100.000 „
3) Ungaro-Croata (podobno subwencja ma być podwyższona na przeciąg 10 lat do 1.030.000 kor.)	590.000 „
4) Levante „Ung. Seeschiffahrts A. G. premja nawigacyjna	180.000 „ 69.135 „
5) „Atlantica” Ung. Seeschiffahrts A. G.	217.399 „

Wszystkie towarzystwa są, podobnie jak „Adria”, zwolnione od opłat stemplowych, podatków itp.

W 1907 r. otrzymały tytułem premji za przejechane odległości:

4 mniejsze towarzystwa nawigacyjne	480.000 kor.
w 1908 r.	550.000 „

Dotąd tylko Oesterreichische Lloyd na mocy specjalnej umowy otrzymuje zwrot kosztów przejazdu przez kanał Suezki przy przewożeniu węgierskich towarów.

Ogółem subwencje węgierskie wynoszą 4.000.000 kor. (3.400.000 mk.) nie wliczając w to zwrotów za przejazd kanału Suezkiego oraz licznych zwolnień, niedających się cyfrowo obliczyć.

## HISZPANJA.

Poselstwo angielskie w Madrycie w sprawozdaniu za rok 1908 o handlu i przemyśle hiszpańskim podaje, że największe towarzystwo nawigacyjne „Cia Transatlantica” otrzymuje subwencję 288.908 £. (5.900.000 mk.). Subwencja ta przeznaczona jest dla linii Genua—New-York — Veracruz, Bilbao — Veracruz, Genua — Colon i Genua — Buenos-Aires 8 sh 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. za ilość przejechanych mil w obie strony, obsługa Liverpool-Manila via Hiszpanja — Suez 5 sh 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d.

Ustawa z dnia 14.VI. 1909 r. przewiduje wysokość subwencji na 16,3 mil. pesetów, na premje nawigacyjne 4,9 milj., razem 21,2 milj. pesetów (15.500.000 mk.). Ta sama ustawa przewiduje od 1.I 1911 r. podwyższenie opłaty do 0,75 pesetów za tonnaż netto, przywieziony przez obce okręty do portów hiszpańskich. Może to być również uregulowane ryczałtowo za rok po 2 pesety za zarejestrowaną tonnę netto. Oczywiście celem tej ustawy jest pogłębienie obcej nawigacji.

Protekcynny charakter widzimy również w wypłacie premij dla krajowej budowy okrętów; wynosi to za każdą zarejestrowaną tonnę brutto:

drewniany żaglowiec	80 pes.
„ parowiec	100 „
żelazny żaglowiec	120 „
„ parowiec frachtowy	160 „
„ „ frachtowo-pasażerski	170 „
„ „ pasażerski	185 „

Premja wzrasta o 10% za każdą milę szybkości ponad 14 przy połowie ładunku w czasie próbnej jazdy. Wyniesie to dla przeciętnego parowca frachtowego 6.000 tonn brutto, premję 960.000 pes., bawońską wprost sumę, przekraczającą nawet koszty wybudowania takiego okrętu. Maksymalna suma na te subwencje nie jest określona i podwyższa się jeszcze przez niedającą się bliżej określić sumę za niedokonane opłaty za tonnę, zwolnienie od podatków itp. ulg dla hiszpańskich towarzystw nawigacyjnych.

Protekcynny charakter nowej ustawy ujawnia się również w zobowiązaniu rządu do popierania eksportu handlowego przez wprowadzenie taniej taryfy kolejowej i kolejowo-okrętowej i premje wywozowe 0,30 pes. za tonnę hiszpańskiego węgla oraz daleko idąca zniżka podatków i danin dla okrętów hiszpańskich. Poza tym okręty te otrzymują zniżkę opłat konsularnych, sanitarnych, pomiarowych i t. d.

Również przewidziane są subwencje dla rybołówstwa morskiego i przemysłu rybackiego.

Postanowienie o subwencjach dla okrętów pocztowych przewiduje poważne sumy za minimalne obsługi: tak np. 1,5 milj. pes. za linję z północnej Hiszpanji do Kuby i Meksyku i 1,7 milj. pes. za linję morzem Śródziemnym do Argentyny po jednym odjeździe miesięcznie na każdej linii i obsłudze 5 okrętów na obie linje i t. p. W sumie prawie 10 milj. pes. na 19 okrętów. Dla komunikacji z Wyspami Kanaryjskimi, Balearami, Marokko i t. p. przewidziane są dalsze subsydia w nieokreślonej wysokości.

## ANGLJA.

Budżet angielski na rok 1908/09 określa subwencje za połączenia:

z krajami Europy	na 29.085 £
z Ameryką	„ 211.760 „
z Afryką	„ 34.895 „
z Azją i Australją	„ 311.000 „
z Kanadą i Chinami	„ 17.000 „
	603.740 £
ewentual. specjalne dodatki	41.000 £
<b>Razem</b>	<b>644.740 £</b>

Zainteresowane kolonie zwracają z tej sumy 7.880 £.

Do sumy 644.740 £ dochodzi zobowiązanie wypłaty 150.000 £ Cunard Line za to, że okręty szybkobieżne tej linii zostaną na wypadek wojny oddane do rozporządzenia rządu jako pomocnicze krążowniki.

Kolonje angielskie opłacają również angielskie linje pocztowo-okrętowe ogółem na sumę ca 800.000 £.

Np. Kanada 1908/09 (rok podatkowy)—1.735.634 dolarów, 1909/10 — 1.854.801 dolarów, czyli 7,8 i 8,3 milj. mk. t. j. połowa sumy wypłacanej przez wszystkie kolonie; w tem otrzymują linje (1909/10) Kanada — Australja (Union St. Co. of

Nav. Zeeland) 180.509 dol.; Kanada — Anglja (Allan Line i Canadian Pacific Railway) 600.000 dol.; Kanada — Meksyk (Elder, Dempster & Co. i T. H. Wor-nop) 100.000 dol. i t. d.

Dochodzi do tego subwencja 40.000 £ rocznie dla Elder Dempster Line za t. zw. linię „Bananów” między Anglja i Jamajką, oraz podwyższenie subwencji dla Allan Line za obsługę francuskich portów z 15.000 £ do 40.000 £. Przyjmując, że pozycje subwencji dla kolonii obliczone są prawidłowo, otrzymamy 1.650.000 £, czyli 34 milj. mk.

Anglja swoje subwencje wypłaca już od 1840 r. i wyniosły one łączną sumę 49 milj. £.

Według notatki dziennikarskiej subwencje pocztowe Peninsular Oriental Line równają się mniej więcej sumie, płaconej przez daną linię za przejazd Kanału Sueskiego, a wysokość tych opłat jest przecież stałą skargą pozostałych niesubwencionowanych towarzystw okrętowych.

#### HOLANDJA.

Rząd holenderski ograniczał się dawniej do subwencionowania pocztowych linii okrętowych do Anglii i jej indyjskich kolonii, w ostatnich jednak latach poszedł dalej na tej drodze. Obsługę do Anglii pełni towarzystwo „Zeeland”, za co stosownie do kontraktu, odnowionego w r. 1908, otrzymuje pół miliona guldenów — chodzi tu jednak tylko o komunikację pocztową. Towarzystwo „Koninklijke Westindische Maildienst” — komunikacja pocztowa z Indjami—50.000 fl. Wyższe sumy przypadają za komunikację do i w Indiach holenderskich. Rząd subwencionuje za tygodniowe odjazdy na zmianę z Amsterdamu przez Genewę i z Rotterdamu przez Marsylję — Batavia „Stoomvaart Maatschappij Nederland”—5.600 fl. za rejs i „Rotterdamsche Lloyd” 6.000 fl. za rejs. Odnośne umowy zawarte zostały w 1908 r. na przeciąg 15 lat; dawniej subwencje były niższe. W Indiach Holenderskich subwencionowane jest przez rząd kolonjalne towarzystwo „Koninklijke Paketvaart Maatschappij” za pocztową obsługę okrętową. Poprzednio otrzymywało ono prawie milion guld., w 1899 roku kontrakt został odnowiony na 10 lat, a subwencja zredukowana do 400.000 — 500.000 guld. w zależności od przebytych przestrzeni. Poza to wypłacane są jeszcze subwencje nieunormowane umowami — rząd australijski wypłaca towarzystwu na linii do Sydney 120 £ za podróż.

Zaznaczyć należy, że ostatnio wszystkie trzy powyższe towarzystwa są pod kontrolą jednego, które zmajoryzowało ich akcje i zwie się „Nederlandsche Schepvaart Unie”. Jest to pewien trust, założony celem wzmocnienia zjednoczonych w nim towarzystw.

W 1902 r. powołano do życia „Jawa-China-Japan Lijn” z subwencją rządową na przeciąg 15 lat: w tem pierwsze 5 lat 300.000 fl., 250.000 fl. 5 lat następnych i 200.000 fl. na trzecie 5 lat. W podobny sposób subwencionowano „Koninklijke Nederlandsche Lloyd” utworzony w 1908 r. z bardzo źle prosperującego „Zuid Amerika Lijn”. Otrzymuje on przez 5 lat po 300.000 fl. na dalsze 5 lat 200.000 fl. i ostatnie 5 lat 100.000 fl.

Wyłączając więc Zeeland i subwencje płacone przez kolonie wschodnio-indyjsko-holenderskie, towarzystwa okrętowe otrzymują około 1¼ milj. guld. t. j. 2.900.000 mk.

#### FRANCJA.

Według publikacji Ministerjum Handlu Francja wypłacała premij:

##### 1. Za budowę okrętów

a) według ustawy z dn. 30.I.1893 r i 7.IV.1902 r.

Rok	Premie na nowe konstrukcje						Premie za odnowienie maszyn i kotłów	
	Drewniane				Żelazne			
	Poniżej 150 t. br. 30 fr. za 1 t.		Powyżej 150 t. br. 40 fr. za 1 t.		65 fr. 1 t. br.		15 fr. za 100 kg.	
	ton	fr.	ton	fr.	ton	fr.	kg.	fr.
1893	9829	283089	3345	129456	18659	1164296	3727100	536702
1902	217904	1335740	6723	255236	9607	272577	9243367	1369621
1904	8418	237391	6941	260995	104111	6361166	12682783	1788272
1907	15	461	484	19342	6927	450227	2133457	320019

b) według ustawy z 19.IV.1906 r.

Drewniane okręty poniżej 150 t. brut. (30 fr. za tonnę)	tonny	fr.
	8.174	245.235
Drewniane okręty powyżej 150 t. br. (40 fr. pro t.).	1.220	48.818
Żelazne (145 fr. ton. 7 10 premij)	8.475	860.208
145 " " 7/10	20.993	608.811
140 " " 7/10	29.563	2.907.553
Odnowienie maszyn i kotłów	kg.	
20 fr. za kg. pełna premja	76.515	15.303
27,50 " " 7/10	980.930	188.830
27,50 " " 2 10	1.342.600	69.845
20 " " pełna premja	635.057	127.012
26,75 " " 7/10	2.411.800	451.628
20 " " pełna premja	4.279	856

c) Razem a) i b)

Rok	Nowe konstruk.	Premja	Odnow. masz. i kotłów	Premja	Razem premja
	ton	fr.	1000 kg.	franków	
1893	31.833	1.575.841	3.727	536.702	2.112.543
1902	234.234	13.885.211	9.243	1.369.621	15.254.842
1907	75.851	5.140.655	7.585	1.173.493	6.314.148

##### 2. Premje nawigacyjne

a) według ustawy z dn. 29.I.1881 roku.

Rok	Okręty żelazne		Okręty drewniane		Razem franki
	tonny	franki	tonny	franki	
1881	107.474	2.166.421	123.126	814.474	2.980.895
1890	300.642	7.528.298	69.323	480.292	8.008.590
1893	542.123	1.729.848	32.923	118.832	1.848.680

b) według ustawy z 30.I. 1893 r.

Rok	Okręty dalekobieżne				Okręty żeglugi przybrzeżnej		Razem franków
	Parowce		Żaglowce		tonn	fr.	
	tonn	fr	tonn	fr.			
1893	343999	4274750	111952	891777	457932	1158269	6324796
1904	101517	4044863	481081	17322679	324073	346091	21713633
1907	83356	2540919	426531	12812031	302962	208923	15561873

##### 3. Premje za wyekwipowanie statków.

Według ustawy z 7 IV.1902 r i 19 IV.1906 r.

1903	8659	36543	--	--	2942	6117	--	--	42660
1907	70252	641008	48144	224360	49265	370317	31270	87228	1312913

Reasumując, premie wynoszą za:

	1903 r.	1904 r.	1905 r.	1906 r.	1907 r.
Za budowę okrętów	5.976.273	8 647 824	5 358.052	5 823.569	6 314.148
Za nawigację	25 566 819	28.940.597	30 887.132	30.727 703	29 273 964
Za wyekwipowanie	42 660	155 599	246.628	583 277	1.312 913
Razem franków	32 585.752	37 744 020	36.491 812	37 134.549	36.900 965

Poza temi premiami rząd francuski płaci stałe subwencje linjom za obsługę pocztową na określonych przestrzeniach.

Według budżetu na rok 1908:

Towarzystwo	Linja	Subwencja fr.
Messageries Maritimes	Morze Śródziemne	1.351.665
	Indo-Chiny, Chiny—Japonia	5.956.340
	Australja i N. Kaledonia	3.234.209
	Ocean Indyjski	1.924.640
	Brazylja—La Plata	753.806
Co. Gen. Transatlantique	St. Zjednoczone	5.000.000
	Indje Zachodnie	4.478.000
	Meksyk	400.000
	Alger, Tunis	1.600.000
Co. de Nav. Mixte & Ste Gen. des Transports Mar. a Vapeur		322.927
Chargeurs Reunis	Afryka Zachodnia	266.000
Co. Marseilles de Nav. a Vapeur (Fraissinet & Co.)		
Co. de Chemin de fer du Nord	Korsyka	550.000
	Calais—Dover	422.500
		26.959.087 fr.

Co. Gen. Transatlantique otrzymuje jeszcze poza wszystkim premie za szybkość do 2.080.000 fr., czyli rząd francuski wydaje na subwencje rocznie 65 milj. fr. (53 milj. mk.).

Messageries Maritimes i S-te Gen Transatlantique zawarły z rządem francuskim umowę na zupełnie nowych warunkach. Mes. Maritimes otrzymuje obecnie subwencję 16.020.000 fr., włączając w to i premie nawigacyjne. Do obsługi ich należy morze Śródziemne, Azja Wschodnia, Indje Wschodnie, Australja, Brazylja i La Plata. Finansowe rezultaty przedsiębiorstwa były dość optyczne i dopiero zmniejszenie o połowę kapitału akcyjnego umożliwiło ponowne wypłacanie dywidendy w r. 1905 i 1906 po 5<sup>o</sup>o, w 1907 i 1908 znów dywidendy nie wypłacono. Na tej podstawie wyprowadzono wniosek, że subwencjonowanie nie było celowe ani wystarczające (mimo, że jego wysokość poczwórną przewyższała sumy wpłacone przez towarzystwo na przejazd Kanału Suezkiego). Stosunek procentowy subwencji do ogólnych wpływów towarzystwa wynosił w 1886 r. 45<sup>o</sup>o, 1890 r. 31<sup>o</sup>o i 1900 r. 29<sup>o</sup>o i 1905 r. 26<sup>o</sup>o.

Komisja budżetowa francuskiej Izby w marcu 1909 r. w rozprawie nad rządowym wnioskiem doszła do następującego przekonania „wielkie linje żegluga szybkiej nie mogą istnieć bez bardzo wydajnej pomocy rządu; szybkie linje transporty morskie w obecnych warunkach i przy obecnych wymaganiach nie mogą być w żadnym wypadku dochodowe”.

Cały nowy projekt francuski — jest tak ścisłą umową towarzystwa z rządem, że krok już tylko dzieli od zupełnego jego upaństwowienia. Projekt został odesłany przez Izbę ponownie do Komisji, lecz może to wpłynąć jedynie na zmianę szczegółów, lecz nie omawianej w nim zasady subwencji.

Również linje pocztowo-okrętowe do Indyj Zachodnich i Ameryki Środkowej mają otrzymać nową umowę; kontrakt

z Co. Gen. Transatlantique co do tych linii wygasł w 1901 r. i od tego czasu jest on prowizorycznie odnawiany na dawnych podstawach (4.478.000 fr. doliczając premie za szybkość do 400.000 fr., która to suma w ostatnich latach stale była osiąganą). Przewidziane dystanse wynosiły 145.000 mil, tak, że subwencja wypadła w wysokości 30,82 fr. za milę plus 3,21 fr. premii za szybkość. Nowa ustawa przewiduje powierzenie obsługi tych linii na przeciąg 12 lat w drodze konkursu, sądząc jednak z tego, że w 1883 r. ubiegała się o to tylko ta jedna linja, należy przypuszczać, że i teraz powtórzy się to samo.

#### BELGJA.

Budżet belgijski na rok 1907 przewiduje kredyt 5 milj. fr. dla trzech towarzystw nawigacyjnych jako 3<sup>o</sup>o-owa pożyczka obligacyjna. Z tego „Cie. Ocean” — 2 milj. fr. zwrotne, poczynając od r. 1914, w przeciągu 20 lat. Cie Royale Belgo-Argentine” również 2 milj., zwrotne w ciągu 20 lat, poczynając od 1916 r. i „Cie Nationale Belge de Transports Maritimes” 1 milj. fr., zwrotne również w przeciągu 20 lat, licząc od 1916 r. Jako warunek postawiono towarzystwom podwyższenie kapitału zakładowego i powiększenie ich floty.

Dla pobudzenia budowy okrętów od 1864 r. zostały zniesione cła na przywożony do Belgii materiał budulcowy na okręty.

#### NORWEGJA.

Budżet norweski na rok 1909 oblicza wypłaty dla popierania ruchu pocztowego za minimum 113 rejsów, co zależy od położenia geograficznego kraju. Poza tem są wypłaty za popieranie przesyłek pocztowych, co daje łącznie sumę 2,4 milj. kor. (= 2,7 milj. mk.). W sumie tej mieszczą się z jednej strony większe sumy dla takich towarzystw okrętowych, które kursują zagranicą i mają zawsze oparcie

w subwencjach pocztowych, co im ułatwia wypełnianie ich zadań. Poza tem subwencje otrzymują towarzystwa kursujące tylko wewnątrz, przez co oczywiście popiera się wogóle rozwój żegluga.

W roku 1908/09 większe sumy zostały wypłacone (w kor.):

T-wo okrętowe	Linja	Suma
Nordenfjeldske D. S.	wewnętrzna	
Bergenske D. S.	wewnętrzna	
Vesfæraalens D. S.	wewnętrzna	957.900
Christiansaands D.S.	Kristiansand-Frederikshaven-Englandroute	463.450
Otto Thoresen	Hiszpanja — Indje Wschodnie	40.000
G. M. Bryde	St. Zjednoczone	100.000

#### SZWECJA.

Memoriał do budżetu za rok 1908 podaje dane co do popierania floty handlowej. „Rederiaktiebolaget Nordstjernan” otrzymuje subwencje za utrzymywanie stałej komunikacji pomiędzy Szwecją a krajami La Plata; w 1906 i 1907 suma ta wynosiła 120 tys. koron za 6 rejsów rocznie i po 90 tys. za tyleż rejsów w ciągu 3-letniego lat 1908—1910. W budżecie 1909 r. postawiono wniosek dopłat po 60.000 kor. za rok 1906/07 oraz wypłacenia 150.000 kor. za lata 1908 i 1909 i 115.000 kor. za rok 1910, przez co projektowana suma 510.000 kor. wzrosła do 655.000. „Svenska Ostasiatiska Kompaniet” otrzymuje za komunikację między Szwecją i Danją a Azją Wschodnią subwencję 370.000 kor. rocznie z gwarancją na 5 lat. Trzecie t-wo „Svea” otrzymuje 275.000 kor. subwencji rozdzielone na 5 lat za komunikację z Rosją.

Poza temi bezpośrednimi subwencjami Szwecja popiera swą żegluga przez utworzenie kapitału pożyczkowego, z którego na dogodnych warunkach otrzymało np. 2 milj. kor. t-wo Szwedcko-Wschodnio-Azjatyckie. Kapitał ten utworzony w 1903 roku, w 1904 r. wynosił 10, w 1906 r. podwyższony został do 15 milj. kor.

#### ROSJA.

Co do subwencjonowania żegluga rosyjskiej mamy wyczerpujące oficjalne dane z 1907 r. Podkreślić należy wybitnie rosyfikatorski charakter w stosunku do floty handlowej. Ustawa z 1904 r. wprowadza np. zakaz żegluga przybrzeżnej we wszystkich portach rosyjskich w Europie i Azji dla nierosyjskich okrętów. Chodziło tu o poparcie krajowej żegluga i usunięcie jej konkurencji. W 1898 r. wprowadzono zwolnienie od cła okrętów, wprowadzanych z zagranicy, dalej przez zmianę prawa hipotecznego umożliwiono otrzymywanie pożyczek na hipotekę okrętu. Od 1904 r. rząd zapewnił 3,8<sup>o</sup>o pożyczki na 20 lat do wysokości 2/3 wartości okrętu, wybudowanego w Rosji i z rosyjskiego materiału — jednak w przeciągu 2 lat z tego tytułu wypłacono tylko 70.000 rub. pożyczki.

Bezpośrednie subwencje, wypłacane rocznie rosyjskim towarzystwom nawigacyjnym, są następujące:

Zwroty za przejazd Kanału Suezkiego, wprowadzone w 1879 r., wzrosły z 14.000 rub. do 100.000 rub. w 1890 r. W latach późniejszych przedstawiały się, jak następuje:

1900 r.	797.000 rb.
1901 r.	1.008.000 rb.
1902 r.	801.000 rb.
1903 r.	861.000 rb.
1904 r.	164.000 rb.
1905 r.	220.000 rb.
1906 r.	760.000 rb.

Wynosi to za 28 lat razem — 8,6 milj. rubli.

„Societe de Service Maritimes Reguliars Arkhangel-Mourman” na mocy umowy, obowiązującej od 1897 do 1915, — rub. 271.000. Na mocy umowy z 1904 — 1909 za 1 jazdę po wybrzeżach Murmanu 17.000 rub. Razem 288.000 rub.

„Caucase et Mercure” za kursy po morzu Kaspijskiem 289.000 rub.

„Societe Russe de Navigation a Vapeur et de Commerce” za linie po morzu Czarnem 666.000 rub. i za kurs do Persji 200.000 rub., razem 866.000 rub.

„Societe Russe de Navigation a Vapeur sur le Danute” Linja Izmail-Galac i żegluga na Donie — 313.000 rb.

Rosyjska Flota Ochołnicza kurs Odesa — Azja Wschodnia 600.000 rb. Projektowana jest dla tegoż t-wa subwencja 7.428.750 rb. na przeciąg 11 lat dla linii jego w Azji Wschodniej.

Za kursy na Dalekim Wschodzie otrzymują: Co. des Entreprises de Navigation a Vapeur de l'Extreme Orient 260.000 rb., Societe Russe de Navigation a Vapeur Orientale Asiatic — 750.000 rb. Co. de Navigation a Vapeur Russe — 215.000 rb.

Ogółem więc roczne subwencje, przyjmując zwroty za Kanał Suezki przeciętnie na 800.000 r. = 5.050.000 rb. (10.860.000 mk).

## WŁOCHY.

Dotychczas przewidziane były dla linii pocztowo-okrętowych następujące wypłaty:

1) Navigazione Generale Italiana (między włoskimi portami, Lewantem, morze Czerwone, Indje)	9.577.000 lir.
2) La Veloce (linja Włochy-Amer. Środkowa)	550.000 „
3) Societa Veneziana di Navigazione a Vapore (Wenecja-Kalkuta)	1.100.000 „
4) Societa Puglia (Wenecja—Brindisi)	654.000 „
5) Societa Napoletana di Nav. a Vapore	100.000 „
6) Societa Siciliana (Sycylja-wyspy Eolskie)	138.000 „
7) Tow. Naw. Francesko la Cava e Figli (między wyspami włoskimi)	9.700 „
8) Holend. Tow. Naw. „Nederland” (Genua—Battavia)	70.000 „

Na rok 1908 subsydia te podwyższono do 19.778.850 lir. W roku tym prowadzono pertraktacje odnośnie odnowienia kontraktów na poprzednich warunkach, towarzystwa jednak zażądały kilkakrotnych podwyżek, rząd podówczas zawarł za zgodą Izby umowę z Lloyd Italiano, który miał przejąć całą służbę pocztowo-okrętową. Umowa ta jednak w życie nie została wprowadzona.

Niezależnie od wypłacanych subwencji rząd włoski w drodze ustaw i rozporządzeń udziela towarzystwom nawigacyjnym znacznego poparcia, posuwając się aż do wniosku wykluczenia towarzystw zagranicznych od transportów emigracyjnych, co już wyraźnie jest sprzeczne z duchem umów handlowych.

Pozatem Włochy płacą jeszcze poważne sumy na premje za „wolną nawigację” i budowę okrętów oraz zwrot ceł za sprawdzone do budowy okrętów materiały.

Budżet państwowy włoski przez subwencje na budowę i wolną nawigację (nie wliczając subwencji dla towarzystw okrętowych pocztowych) stosownie do

ustaw w tej sprawie z r. 1885, 1896 i 1901 obciążony został sumą 123 milj. lirów, — z tego 59 milj. na budowę, 64 milj. za nawigację.

## JAPONJA.

Według rocznego sprawozdania z 1908 roku maklerskiej firmy okrętowej „Aagaard, Thoresen & Co. Hong Kong” większe japońskie t-wa nawigacyjne otrzymują subwencje przeważnie już od chwili powstania. Do lat 1890 — 1895 ambicja Japonji skierowana była tylko na żeglugę wewnętrzną. Żegluga przybrzeżna jest ustawowo zresztą zastrzeżona fladze japońskiej. W 1896 r. po wojnie z Chinami została wydana ustawa o premjach nawigacyjnych, rozszerzonych potem na premje za budowę okrętów. Premje nawigacyjne za każdy węzeł zwiększonej szybkości ponad 10 węzłów zwiększają się o 20%, wobec czego niektóre okręty, które taką szybkość wykazały jedynie na próbnej jeździe, otrzymują ją, wywołując protest drobnych towarzystw skupionych w „Japan Steamship Owners Association”. Opinia publiczna wogóle zajmuje krytyczne stanowisko do kosztownego systemu subwencyjnego.

Ogólne wypłaty na wszelkiego rodzaju subwencje wyniosły:

1896 —	135.000	jen
1900 —	5.547.000	„
1906 —	8.411.000	„
1907 —	9.279.000	„
1908 —	13.191.000	„

Z tego na:

	subwencje	Premje	Premje
	stałym linjom	za budowę	
1906	6.196.000	1.492.000	723.000
1907	6.943.000	1.538.000	789.000
1908	7.686.000	3.439.000	1.995.000

Z większych towarzystw nawigacyjnych w r. 1908 otrzymały:

Nippon Insen Kaisha	6.484.000	jen.
Toyo Kisen Kaisha	1.764.000	„
Osaka Shosen Kaisha	691.000	„
Japan China St. Co.	800.000	„
Mitsui Bussan Kaisha	230.000	„
Mitsui Bishi Kaisha	100.000	„
Nippon Insen Kaisha, Osaka Shosen Kaisha i inne		„
razem	1.098.000	„

Premje za budowę rozdziela się między stocznice „Mitsui Bishi” w Nagasaki, stocznice „Kawasaki” w Kobe i warsztaty w Osaka.

Umowy co do stałych linii wygasają w latach 1909 — 1913.

Jako przykład, jak wielkie znaczenie ma subwencja japońska dla poszczególnych towarzystw nawigacyjnych zaznaczyć należy, że największe z nich „Nippon Insen Kaisha” w 1907 r. wpływów miała brutto 23,2 milj. jen., wydatków 25,9 milj. jen. i tylko zawdzięczając subwencji 5 milj. jen. (23% kapitału akcyjnego) wykazała zysk 2,4 milj. jen. Na rok 1910 subwencja dla tegoż towarzystwa przewidziana jest na 7,5 milj. jen. bez subwencji na linie przybrzeżne.

W r. 1908 wypłacone subwencje wyniosły 27 milj. mk. są jeszcze jednak subwencje tajne np. od r. 1907 do 1912 subwencja roczna 800.000 jen dla parowców japońskich, kursujących po Jangtsee tak, że sumę ogólną należy podnieść do 28,5 milj. mk.

Premje nawigacyjne zostaną nieco ograniczone, zawdzięczając ustawie z 24.III 1909 r., która wejdzie w życie od 1.I 1910 r. Charakter protekcyjny powyższej

ustawy idzie tak daleko, że zakazuje używania obcych materiałów przy budowie okrętów, które mają otrzymać subwencje. Przedtem zakaz ten ograniczał się do korpusu okrętu na maszynie, obecnie został rozciągnięty na wszystkie pozostałe części i cały ekwipunek.

Budżet na rok 1909 przewiduje subwencje o 600.000 wyższe niż dla 1908 r.

## STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI.

Według rocznego sprawozdania Commissionere of Navigation za 1900/1901 r. rząd amerykański przy wypłacie premij pocztowych robił znaczną różnicę zależnie od narodowości okrętu. Okręty z amerykańską flagą, o ile nie otrzymują ustalonego subsydjum, dostają 1,60 dolarów za funt listów i kart pocztowych, oraz 8 centów za funt innych przesyłek pocztowych, gdy okręty pod obcą flagą na zasadzie Berneńskiej Konwencji otrzymują 5 fr. za klg. (44 centy za funt) za listy i odkrytki i 50 cent. (4 1/2 centa za funt za pozostałe).

Powyższe sprawozdanie wymienia następujące bonifikacje pocztowe:

	ameryk.	nie
	okręty	ameryk.
	dol.	dol.
Poczta transatlantycka	529.000	465.000
Poczta transpacyficzna	264.000	50.000
Różne linje pocztowe	458.000	59.000
	1.251.000	574.000

Widzimy więc, że okręty amerykańskie otrzymują 3,5 razy tyle, co nieamerykańskie, za pocztę listową, za pozostałe przesyłki pocztowe podwójnie. Wobec tego można przyjąć, że 1 1/4 milj. dol. — 3/4 milj. dol. stanowi nadwyżkę do obliczeń według konwencji Berneńskiej, czyli bezśrednią subwencję 4 milj. mk. W r. 1907 (Dunmore — „Ship Subsidies”) obliczana jest bonifikacja dla okrętów amerykańskich na 1.400.000 dol. rocznie. Lwią część tego otrzymuje „American Line” bo ca 529.000 dol., obliczane według odległości przebytych, według zasady 4 dol. za milę, co za podróż wynosi 12.000 dol. przy tygodniowych odjazdach — 2,5 milj. mk. Obsługę „American Line” stanowią wszystkiego 4 okręty łącznie 21.000 tonn brutto rejestr., co daje niesłychaną cyfrę 120 mk. na jedną tonnę brutto — wynosi to cztery razy więcej od subwencji pańcnych przez rząd francuski.

Dunmore w „Ship Subsidies” wymienia jeszcze Ward Line do Kuby i Meksyku, Red D. Line do Wenezueli, Admiral Line do Jamajki i linje Oceanic Steamship Co. z San-Francisko do Hawaj i do Australji, jako otrzymujące poważne subwencje pocztowe.

Od lat, pomimo wielu zawodów, czynione są w St. Zjednoczonych starania wprowadzenia stałej subwencji dla linii do Indji Zachodnich, Ameryki Południowej i przez Ocean Spokojny.

Nie można powiedzieć, żeby życzenia zwolenników subwencji były skromne; „Commissionere of Navigation” 1908 r. wykazuje konieczność 600.000 dol. rocznie przy 14-dniowych odjazdach dla linii pocztowej w New-Yorku do Rio, tłumacząc to koniecznością budowy 5-ciu okrętów — 1 1/4 milj. dol. i gwarancji przynajmniej 10% od włożonego w budowę kapitału.

Na kongresie 24.VII 1909 r. wniesiono projekt udzielania subwencji, zmierzający do jeszcze dalszego uprzywilejowania okrętów pod flagą amerykańską.

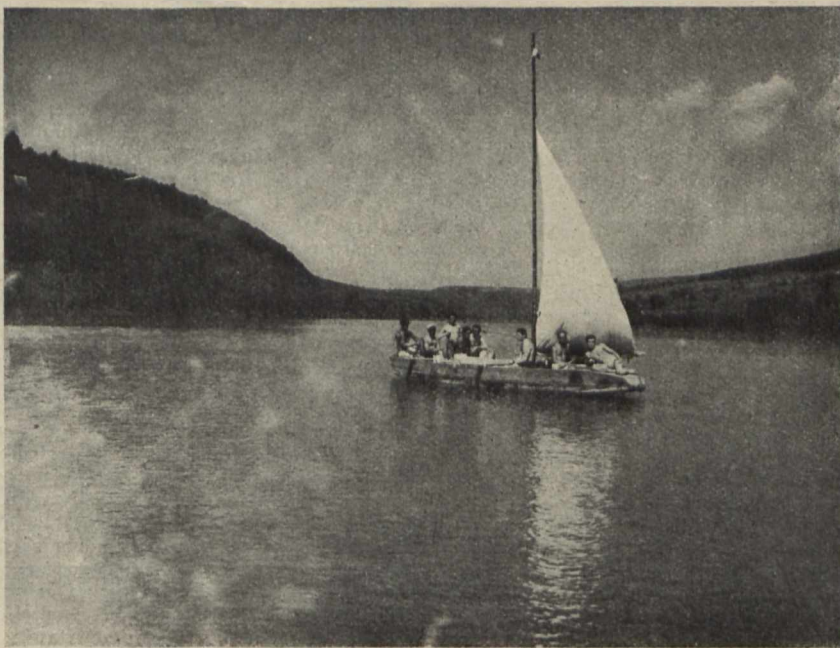
# PIĘKNO JARU DNIESTROWEGO

Przyzwyczajeni jeszcze z czasów rządów zaborczych do wyjazdów zagranicę nietylko celem poratowania zdrowia, ale też dla wrażeń i piękna widoków, lekceważymy zazwyczaj wszystko to, co we własnym kraju jest równie godne widzenia. Najwięcej zapewne upośledzoną jest pod tym względem cała tak zwana u nas Szwajcaria naddniestrzańska, znana przeważnie tylko uczonym badaczom, najmniej zaś popularna wśród szerszych warstw społeczeństwa.

Dopiero w ostatnich latach, od kiedy Zaleszczyki zaczęły ściągać w sezonie letnim coraz liczniejsze rzesze gości z zachodnich stron Polski, słyszy się częściej o Dniestrze, jako o pięknej rzece. W pismach codziennych wysuwa się oczywiście na pierwszy plan Zaleszczyki, jako miejscowość najbardziej dostępną dzięki kolei. Pomija się natomiast cały szereg miejscowości z jaru dniestrowego, pełnych czarującego uroku, a dostępnych tylko turystom, nieliczącym się z trudami i niewygodami.

Stanisławów, położony między Haliczem a Niżniowem, byłby zapewne powołany do stworzenia takiego centrum, któreby bliżej zaopiekowało się tą piękną krainą i dbałoby o skierowanie ruchu turystycznego w te strony. Nie stało się to niestety dotychczas, być może dlatego, że bliskość gór i wygodne tam warunki komunikacyjne stoją temu na przeszkodzie. Spełnia narazie to zadanie miejscowa sekcja turystyczno-wioślarska Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego, zarządzająca corocznie przy poparciu oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w sezonie letnim krajoznawcze wycieczki łodziami po Dniestrze między Haliczem a Zaleszczykami. Dłuższe przebywanie w łodzi, jak również częste wycieczki piesze wzdłuż brzegów dają uczestnikom wycieczki najlepszą sposobność do poznawania piękna jaru dniestrowego, jego zabytków prahistorycznych i historycznych.

We właściwym bowiem jarze wytworzył się zupełnie odmienny typ krajobrazu o charakterze górskim, tak pięknie scharakteryzowany przez Wincentego Pola:



Fot. M. Rozenbaum

*Dniestr w pobliżu Kopaczyniec.  
Łódź Sekcji Turystyczno - Wioślarskiej Stanisławowskiego Oddziału Polskiego  
Towarzystwa Tatrzańskiego.*

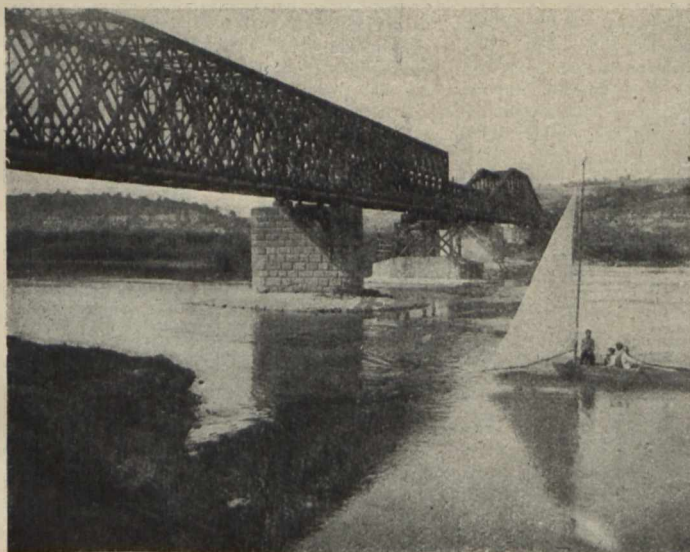
„Kiedy spuścisz się ku wodzie,  
Toś zajechał niby w góry;  
Skała żebrem wzrok ubodzie,  
Brzegowiska istne mury;  
Po nich pnie się zarośl młoda,  
Z nich urwisko skał opadło,  
Na potokach szumi woda,  
A staw czysty jak zwierciadło!”

Podczas, gdy na krajobraz wyżynny zwykle oddziaływa nieustanna praca człowieka, we właściwym jarze Dniestru i bocznych jego parowach i wąwozach od zamierzchłych czasów przyroda pozostawiona jest sama sobie, miejscami prawie że nietknięta ręką ludzką.

Najbardziej urocza część jaru rozciąga się od Niżniowa poza Uściczko. Na całej tej przestrzeni parów dniestrowy miejscami wysoki na sto kilkadziesiąt metrów,

ma ogromne łuki i zakręty. W ten sposób powstają większe i mniejsze półwyspy i zatoki, nader malownicze. Już za Niżniowem zaczyna się jedno wielkie półkole, najczęściej zwężone w okolicy Koropca, skąd jar dniestrowy widzieć można z trzech stron. Na samym cyplu półwyspu leży wieś Horyhlady z malowniczym widokiem na przeciwległy, stromy i zalesiony brzeg Dniestru.

Wspinając się ku górze z wielkim trudem wśród niedostępnych krzewów i zarośli, docieramy do wykutej w skale przed wiekami ręką ludzką jaskini, dokoła której szemrzają strumyki, spadające z górnej krawędzi jaru. W pobliżu znajdują się liczne lejkowate zapadliska i pieczary, dotychczas jeszcze niezbadane. Dalsze brzoży jaru są naprzemian jużto płaskie, jużto



Fot. Majkut

*Most w Niżniowie.*



Fot. Majkut

*Marjampol nad Dniestrem. Zachód słońca.*

strome, zazielenione lub nagie. Strome brzegi obfitują w cały szereg grot naturalnych lub sztucznych, trudno dostępnych i dzięki temu dobrze jeszcze zachowanych. Ze sklepionych stropów zwieszają się nacieki różowawe z zielonym odcieniem, jakgdyby świeczniki. Spód i ściany boczne wyscielane są mchem o soczystej zieleni, lub martwicą, mieniającą się różnemi barwami. W bocznych ścianach grot są przeróżne okienka i wyłomy z malowniczymi widokami na jar. Dwie takie grotki znajdują się w pobliżu miejscowości „Ścianka” wśród zieleni, pokrywającej strome stoki.

W pobliżu wsi Monaster, gdzie Dniestr zatacza 28 km. półkole, znajduje się jedna z najpiękniejszych grot. Jest ona może najmniej dostępna. Jest to jakgdyby nisza, wykuta w stromej ścianie. Całe wnętrze wyściela zielony mech, jakby aksamitny. Z różowawej martwicy, obficie tu nagromadzonej, a zwanej w okolicy dzikim kamieniem, wyrabiają włościąnie piękne przedmioty ozdobne. Tuż za grotą rozpoczyna się najpiękniejsza część dniestrowego jaru. Rzeka płynie tu majestatycznie wśród wysokich i pionowych brzegów, jakgdyby wśród gór zalesionych i obszytych najbujniejszą roślinnością. Czarują one wycieczkowiczów swoim osamotnieniem i ciszą, którą tylko szum fal przerywa. Tu i ówdzie krążą czaple ponad wodami, lub orły zawisną wysoko ponad jarem. Z past-

wisk, położonych na górze wzdłuż krawędzi jaru, dochodzi często odgłos fujarki.

Bardzo miłą odmianą dla oka są też nagie stoki jaru, okazujące najbardziej kolorowe warstwy. Od zielonych wapieni i łupków sylurskich odbijają jaskrawo wyżej leżące czerwone ławice zbitego piaskowca dewońskiej epoki, przykryte białą warstwą skał kredowych. Dalej następuje blado-żółtawy wapień mioceniński, przykryty brunatno-żółtą gliną lössową i ciemnym rąbkim czarnoziemem.

Z pośród licznych grot na przestrzeni między Rakowcem a Żaleszczykami należy jeszcze wymienić tak zwaną grotę Jagielly na pionowym brzegu jaru po prawej stronie. Jest to raczej nisza, wykuta w skale, ongiś zamieszkiwana przez zakonników bazylijskich, podobnie jak inne grotki i pieczary naddniestrzańskie. Filary frontowe są zapewne dziełem rąk ludzkich.

Bardzo niedostępna jest wielka grotka w Łataczu na lewym brzegu Dniestru. Do wejścia, położonego poniżej górnej krawędzi jaru, prowadzi nader uciążliwa droga pomiędzy krzakami i kolczastej tarniny i drzewek dereniowych. Ale opłaca się so-wicie wszelkie trudy i mozoly, gdyż rozciąga się stamtąd daleki widok na cały jar i na piękną zieloną wyspę podłużną. U dołu, tuż przy samej rzece, przedstawia się nader malowniczo grupa skał piaskowych. Pelen uroku jest również płaski brzeg

Dniestru, zwłaszcza tam, gdzie jar rzeki, czy to po prawej, czy po lewej stronie, rozszerza się rodzaj doliny z przeciwnym stromym brzegiem, dość odległym. W takich miejscach rozciągają się znaczniejsze obszary, pokryte rzecznyymi odsypami lub obszerne łąki i pastwiska, na których kwitnie życie pasterskie, jakgdyby na górskich połoninach.

O ile znajdują się w takich miejscach promy, można bliżej się przypatrzeć ruchliwemu życiu miejscowych włościń, przewożących już o wschodzie słońca bydło i konie na pastwiska, leżące na płaskim brzegu.

Te płaskie brzegi odsłaniają często przed okiem widza rozległe wsie; — skrajne, szeregi chat dochodzą miejscami do samego brzegu rzeki, jak n. p. w Nizniowie, Horyhladach, Ostrej lub Niezwiskach. Inne wsie, jak Monaster, leżą na górze po stronie stromych brzegów i można wtedy stamtąd spoglądać na wioski, położone na przeciwnym płaskim brzegu.

Niekiedy też widać wsie, amfiteatralnie rozbudowane na łagodniejszych stokach brzegu. Tak położony jest między innymi w powiecie zaleszczyckim prastary Dżwinoród, o którym wspomina kronikarz Nestor.

Urok jaru dniestrowego jest tak wielki, że kto raz był w tych stronach, to ich nigdy nie zapomni.

# KRONIKA

## PRZENIESIENIE SZKOŁY MORSKIEJ Z TCZEWA DO GDYNI.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministerstwem Oświaty postanowiło przenieść Szkołę Morską, kształcąca przyszłych oficerów naszej marynarki handlowej, z Tczewa do Gdyni. W tym celu z terenów parcelowanego majątku państwowego Grabowo, leżącego o 1½ klm od Gdyni, wydzielono odpowiednią przestrzeń gruntów, na których staną przyszłe gmachy szkoły.

W Gdyni ma powstać kompleks nowoczesnych budynków szkolnych, w których znajdzie pomieszczenie nie tylko Szkoła Morska, ale również szereg szkół i kursów zawodowych, które przy niej powstaną. Istnieje zamiar powołania do życia szkoły przemysłowej i rzemieślniczej w Gdyni. Również zamierzone jest zorganizowanie przy szkole stałych kursów dla kapitanów żeglugi przybrzeżnej, dla personelu, obsługującego kotły i maszyny okrętowe, dla rybaków i t. d.

Kosztyrorys i plany budynków dla Szkoły Morskiej w Gdyni znajdują się obecnie w opracowaniu. Odpowiednie roboty rozpoczną się jeszcze w roku bieżącym. Przeniesienia Szkoły do nowej siedziby należy jednak oczekiwać dopiero na wiosnę roku 1929.

## ŚWIĘTO SZKOLNE OFICERSKIEJ SZKOŁY MARYNARKI WOJENNEJ W TORUNIU.

W Toruniu w oficerskiej szkole marynarki wojennej odbyła się dnia 10 lutego r. b. doroczna uroczystość święta szkolnego, obchodzonego w rocznicę objęcia przez Polskę dostępu do morza. Na uroczystość przybył z Warszawy szef kierownictwa marynarki wojennej, komandor Świrski.

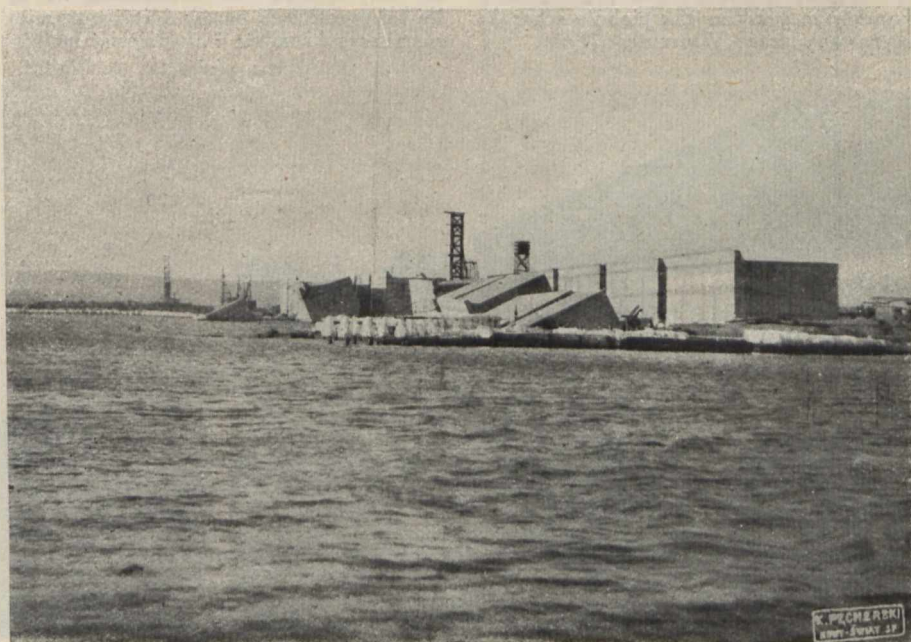
W obchodzie wzięli udział przedstawiciele władz wojskowych, szereg wyższych oficerów marynarki wojennej, oraz licznie przybyli goście. Uroczystość połączona była z promocją uczniów młodszego kursu szkoły na podchorążych.

## ODDZIAŁ BANKU GOSPODARSTWA KRAJOWEGO W GDYNI.

Bank Gospodarstwa Krajowego otworzył z dniem 1 marca r. b. oddział swój

w Gdyni. Dnia 4 marca odbyło się poświęcenie lokalu oddziału. W uroczystości wzięli udział: wojewoda pomorski Młodzianowski, przedstawiciele władz banku i przedstawiciele miejscowego społeczeństwa.

Otwarcie oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni jest faktem dużej doniosłości dla tego portu, wyrażającego na polskim wybrzeżu Bałtyku.



Z budowy portu w Gdyni. Kesony betonowe przeznaczone do budowy nadbrzeży basenu wewnętrznego.



## POLSKIE KONTRTORPEDOWCE.

Rząd polski zamówił — jak już pisaliśmy — w stocznjach francuskich dla polskiej marynarki wojennej 2 kontrtorpedowce i 3 łodzie podwodne.

Kontrtorpedowce buduje stocznia „Chantiers Navals Français” w Blainville w pobliżu Caen.

Dnia 20 lutego r. b. w warsztatach tej stocznii odbyła się uroczystość poświęcenia i założenia pierwszego nitu na kontrtorpedowcu „Wicher”. W uroczystości wzięli udział: ambasador Rzeczypospolitej Polskiej w Paryżu p. Alfred Chłapowski w towarzystwie sekretarza ambasady p. Michała Mościckiego i attache wojskowego w Paryżu pułk. S. G. Kleeberga. Dalej szef kierownictwa marynarki wojennej, komandor Jerzy Świrski, który przybył na tę uroczystość z Warszawy, oraz komandor-porucznik Ksawery Czernicki, dozorujący budowę polskich okrętów wojennych we Francji i jego zastępca komandor-podporucznik Czesnowicki. Obecni byli również: dowódca transportowca wojskowego „Wilja” komandor Petelenz z oficerami załogi tego okrętu, oraz kapitanowie: Roman Stankiewicz i Tadeusz Stoklasa, przebywający na kursach wyższej szkoły morskiej w Paryżu.

Władze i społeczeństwo francuskie rezydentowali: gubernator morski Cherbourg, admirał de Marguery, który wziął udział w uroczystości w imieniu francuskiego ministra marynarki, generał Goureau, dowódca miejscowej dywizji piechoty, członkowie zarządu „Chantiers Navals Français”, główny inżynier stocznii w Hawrze Renaux, według którego planów budowane są w tej stocznii polskie łodzie podwodne, oraz kilku deputowanych i senatorów francuskich.

Aktu poświęcenia dokonał proboszcz z Blainville ks. Ducas.

W imieniu robotników stocznii przemówił do ambasadora Chłapowskiego starszy majster Maillard, dając wyraz zadowoleniu robotników francuskich, że pracą swoją przyczyniają się do wzmocnienia siły morskiej Polski.

Następnie ambasador Chłapowski własnoręcznie założył pierwszy nit na kontrtorpedowcu „Wicher”. Za jego przykładem poszli wszyscy obecni.

## Z YACHT-KLUBU POLSKI.

P. minister spraw wewnętrznych w porozumieniu z p. ministrem spraw wojskowych reskryptem z dn. 26 lutego r. b. zezwolił Yacht-Klubowi Polski na używanie bandery z wycięciem o barwach narodowych z herbem Rzeczypospolitej po środku białego pasa; w górnym lewym rogu białego pasa znajduje się nadto krzyż św. Andrzeja (czerwony krzyż z niebieską obwódką w białym polu).

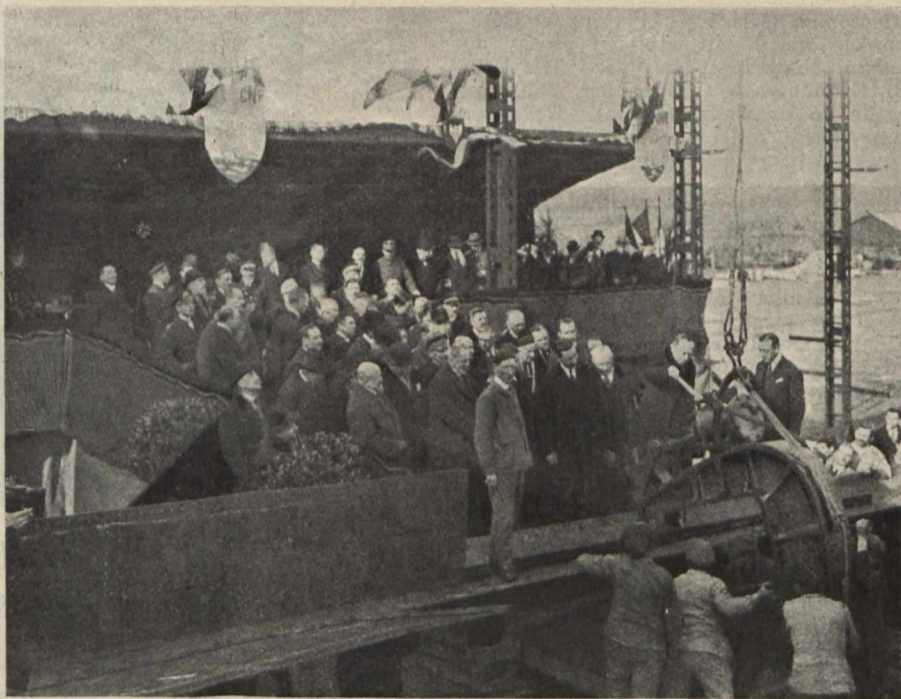
Jest to zatem nasza wojenna bandera z dodatkiem rysunku dotychczas obowiązującej flagi Yacht-Klubu Polski.

Reskrypt pana ministra spraw wewnętrznych należy rozumieć, jako zaszczytne wyróżnienie Klubu, według istniejących bowiem na całym świecie zwyczajów jeden tylko Klub w Państwie może posiadać taki przywilej.

Z powodu tego zaszczytnego odznaczenia składamy Yacht-Klubowi Polski swe serdeczne gratulacje.

## RUCH OKRĘTÓW PAŃSTW. PRZEDSIĘBIORSTWA „ŻEGLUGA POLSKA” W CZASIE OD 10.II DO 25.III. 1927 R.

W okresie od dnia 10 lutego do dnia 25 marca r. b. okręty państwowe przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” wykonały następującą pracę:



Ambasador Chłapowski zakłada pierwszy nit na kontrtorpedowcu „Wicher”.

Okręt „Poznań” po małej reperacji w stocznii gdańskiej, rozpoczął w dniu 10 lutego naładunek kopalniaków do Calais. Dnia 16.II. wyszedł z portu gdańskiego na morze z ładunkiem około 688 fathonów kopalniaków. Do Calais przyszedł dnia 20.II. Wyładunek trwał trzy dni. Dnia 23.II. „Poznań” wyszedł próżny z Calais do Blyth na ładunek węgla. Do Blyth przybył następnego dnia, 24.II. Rozpoczął naładunek węgla i dnia 2 marca wyszedł z Blyth na morze, wioząc ładunek węgla około 2699 ton do Kopenhagi. Dnia 5.III. zawiął do portu w Kopenhadze. Po wyładowaniu węgla „Poznań” odpłynął dnia 9.III. z Kopenhagi próżny do Gdańska. Do portu gdańskiego wszedł dnia 10.III. i rozpoczął naładunek kopalniaków do Calais. Z ładunkiem tym wyszedł na morze dnia 18.III. W dniu 23.III. przybył do Calais. Po wyładowaniu kopalniaków odszedł próżny dnia 25.III. do Blyth celem załadowania węgla do Noksów.

Okręt „Kraków” przybył dnia 9 lutego wieczorem do Gdańska i rozpoczął dnia 10.II. załadowanie podkładów kolejowych do Grangemouth (Szkocja). Na morze wyszedł z Gdańska 14.II. Do Grangemouth zawiął z ładunkiem około 2000 load podkładów kolejowych dnia 19.II. Wyładunek trwał 6 dni. Dnia 25.II. „Kraków” odpłynął próżny z Grangemouth do Burntisland, dokąd przybył następnego dnia 26.II. i rozpoczął ładowanie węgla do Flensburga. Dnia 28.II. w nocy odpłynął z Burntisland do Flensburga z ładunkiem ca 2606 ton węgla. Do Flensburga przybył dnia 4.III. Dnia 7.III. odpłynął próżny do Gdyni. Dnia 9.III. stanął na redzie portu gdynińskiego. Dnia 10.III. rozpoczął naładunek ca 2700 ton węgla polskiego do Szwecji. Z węglem tym odpłynął z Gdyni do Stockholmu dnia 18.III. dokąd przybył po dwóch dniach podróży 20.III. Dnia 25.III. przebywał jeszcze w porcie w Stockholmie.

Okręt „Wilno” przybył dnia 8 lutego z Kopenhagi do Gdańska i rozpoczął naładunek drzewa (D. B. B.) do Hull. Z ładunkiem tym (ca 632 standartów) odpłynął do Hull dnia 16.II., dokąd przybył po pięciu dniach podróży dnia 21.II. Po

wyładowaniu drzewa dnia 26.II. odszedł próżny z Hull do Tyne po węgiel. Do Tyne przybył dnia 28.II. Dnia 8.III. w nocy odszedł z Tyne z ładunkiem ca 2663 ton węgla do Malmö. Przybył do portu tego dnia 12.III. Po wyładowaniu węgla odpłynął 15.III. próżny do Gdańska, dokąd przybył 16.III. i wszedł do doku celem poczynienia drobnych napraw. Dnia 21.III. rozpoczął w porcie gdańskim naładunek podkładów kolejowych do Londynu. Z ładunkiem tym (1952 load) wyszedł na morze dnia 23.III. Dnia 25.III. był na morzu w drodze do Londynu.

Okręt „Katowice” przybył dnia 9 lutego do Preston (Anglja) z ładunkiem ca 625 standartów drzewa (D. B. B.) z Gdańska. Dnia 17.II. w południe odszedł z Preston do Port Talbot po węgiel. Do Port Talbot przybył dnia 19.II. W porcie tym ładował węgiel przez 6 dni i dnia 25.II. odpłynął z ładunkiem węgla ca 2642 ton do Rotterdamu, dokąd przybył dnia 28.II. Po wyładowaniu węgla rozpoczął w Rotterdamie naładunek koksu do Malmö. Z ładunkiem tym (ca 2023 ton koksu) wyszedł na morze dnia 4.III. Do Malmö wszedł dnia 6.III. Dnia 12.III. przybył próżny do Gdańska i rozpoczął naładunek kopalniaków do Francji. Z ładunkiem tym (ca 625 fathonów) odpłynął do Calais dnia 18.III. dokąd przybył dnia 22.III. Po wyładowaniu kopalniaków odszedł z Calais próżny do Rotterdamu, dokąd przybył dnia 25.III. i rozpoczął naładunek węgla do Malmö.

Okręt „Toruń” odpłynął dnia 9 lutego w nocy z Rotterdamu do Korsøer (Dania) z ładunkiem ca 2747 ton węgla. Do Korsøer przybył dnia 12.II. Dnia 17.II. odpłynął próżny z Korsøer do Gdyni, dokąd przybył dnia 19.II. i rozpoczął naładunek węgla do Norköping. Naładunek ten zakończył dnia 21.II. wieczorem i w nocy dnia 22.II. wyszedł na morze z ładunkiem ca 2760 ton węgla. Do Norköping przybył dnia 24.II. Dnia 2.III. odszedł z powrotem z Norköping do Gdyni. Dnia 4.III. wszedł powtórnie do portu w Gdyni i rozpoczął naładunek węgla do Göteborgu. Z ładunkiem ca 2628 ton węgla wyszedł z Gdyni na morze dnia 7.III.

strome, zazielenione lub nagie. Strome brzegi obfitują w cały szereg grot naturalnych lub sztucznych, trudno dostępnych i dzięki temu dobrze jeszcze zachowanych. Ze sklepionych stropów zwieszają się nacieki różowawe z zielonym odcieniem, jakgdyby świeczniki. Spód i ściany boczne wyscielane są mchem o soczystej zieleni, lub martwicą, mieniającą się różnymi barwami. W bocznych ścianach grot są przeróżne okienka i wylomy z malowniczymi widokami na jar. Dwie takie grotki znajdują się w pobliżu miejscowości „Ścianka” wśród zieleni, pokrywającej strome stoki.

W pobliżu wsi Monaster, gdzie Dniestr zatacza 28 km. półkole, znajduje się jedna z najpiękniejszych grot. Jest ona może najmniej dostępna. Jest to jakgdyby nisza, wykuta w stromej ścianie. Całe wnętrze wyściela zielony mech, jakby aksamitny. Z różowawej martwicy, obficie tu nagromadzonej, a zwanej w okolicy dzikim kamieniem, wyrabiają włośnianie piękne przedmioty ozdobne. Tuż za grotą rozpoczyna się najpiękniejsza część dniestrowego jaru. Rzeka płynie tu majestatycznie wśród wysokich i pionowych brzegów, jakgdyby wśród gór zalesionych i obszytych najbujniejszą roślinnością. Czarują one wycieczkowiczów swoim osamotnieniem i ciszą, którą tylko szum fal przerywa. Tu i ówdzie krążą czaple ponad wodami, lub orły zawisną wysoko ponad jarem. Z past-

wisk, położonych na górze wzdłuż krawędzi jaru, dochodzi często odgłos fujarki.

Bardzo miłą odmianą dla oka są też nagie stoki jaru, okazujące najbardziej kolorowe warstwy. Od zielonych wapieni i łupków sylurskich odbijają jaskrawo wyżej leżące czerwone ławice zbitego piaskowca dewońskiej epoki, przykryte białą warstwą skał kredowych. Dalej następuje blado-żółtawy wapień mioceniński, przykryty brunatno-żółtą gliną lössową i ciemnym rąbkim czarnoziemem.

Z pośród licznych grot na przestrzeni między Rakowcem a Zaleszczykami należy jeszcze wymienić tak zwaną grotę Jagielły na pionowym brzegu jaru po prawej stronie. Jest to raczej nisza, wykuta w skale, ongiś zamieszkiwana przez zakonników bazylijskich, podobnie jak inne grotki i pieczary naddniestrzańskie. Filary frontowe są zapewne dziełem rąk ludzkich.

Bardzo niedostępna jest wielka grotka w Lataczu na lewym brzegu Dniestru. Do wejścia, położonego poniżej górnej krawędzi jaru, prowadzi nader uciążliwa droga pomiędzy krzakami i kolczastej tarniny i drzewek dereniowych. Ale opłaca się so wicie wszelkie trudy i mozoly, gdyż rozlatacza się stamtąd daleki widok na cały jar i na piękną zieloną wyspę podłużną. U dołu, tuż przy samej rzece, przedstawia się nader malowniczo grupa skał piaskowych.

Pełen uroku jest również płaski brzeg

Dniestru, zwłaszcza tam, gdzie jar rzeki, czy to po prawej, czy po lewej stronie, rozszerza się rodzaj doliny z przeciwnie-  
głym stromym brzegiem, dość odległym. W takich miejscach rozciągają się znaczniejsze obszary, pokryte rzecznyymi odsypami lub obszerne łąki i pastwiska, na których kwitnie życie pasterskie, jakgdyby na górskich połoninach.

O ile znajdują się w takich miejscach promy, można bliżej się przypatrzeć ruchliwemu życiu miejscowych włościan, przewożących już o wschodzie słońca bydło i konie na pastwiska, leżące na płaskim brzegu.

Te płaskie brzegi odsłaniają często przed okiem widza rozległe wsie; — skrajne, szeregi chat dochodzą miejscami do samego brzegu rzeki, jak n. p. w Nizniowie, Horyhladach, Ostrej lub Niezwiskach. Inne wsie, jak Monaster, leżą na górze po stronie stromych brzegów i można wtedy stamtąd spojrzeć na wioski, położone na przeciwnym płaskim brzegu.

Niekiedy też widać wsie, amfiteatralnie rozbudowane na łagodniejszych stokach brzegu. Tak położony jest między innymi w powiecie zaleszczyckim prastary Dźwinoogród, o którym wspomina kronikarz Nestor.

Urok jaru dniestrowego jest tak wielki, że kto raz był w tych stronach, to ich nigdy nie zapomni.

# KRONIKA

## PRZENIESIENIE SZKOŁY MORSKIEJ Z TCZEWA DO GDYNI.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministerstwem Oświaty postanowiło przenieść Szkołę Morską, kształcąca przyszłych oficerów naszej marynarki handlowej, z Tczewa do Gdyni. W tym celu z terenów parcelowanego majątku państwowego Grabowo, leżącego o 1½ klm od Gdyni, wydzielono odpowiednią przestrzeń gruntów, na których staną przyszłe gmachy szkoły.

W Gdyni ma powstać kompleks nowoczesnych budynków szkolnych, w których znajdzie pomieszczenie nie tylko Szkoła Morska, ale również szereg szkół i kursów zawodowych, które przy niej powstaną. Istnieje zamiar powołania do życia szkoły przemysłowej i rzemieślniczej w Gdyni. Również zamierzone jest zorganizowanie przy szkole stałych kursów dla kapitanów żeglugi przybrzeżnej, dla personelu, obsługującego kotły i maszyny okrętowe, dla rybaków i t. d.

Koszty i plany budynków dla Szkoły Morskiej w Gdyni znajdują się obecnie w opracowaniu. Odpowiednie roboty rozpoczną się jeszcze w roku bieżącym. Przeniesienia Szkoły do nowej siedziby należy jednak oczekiwać dopiero na wiosnę roku 1929.

## ŚWIĘTO SZKOLNE OFICERSKIEJ SZKOŁY MARYNARKI WOJENNEJ W TORUNIU.

W Toruniu w oficerskiej szkole marynarki wojennej odbyła się dnia 10 lutego r. b. doroczna uroczystość święta szkolnego, obchodzonego w rocznicę objęcia przez Polskę dostępu do morza. Na uroczystość przybył z Warszawy szef kierownictwa marynarki wojennej, komandor Świrski.

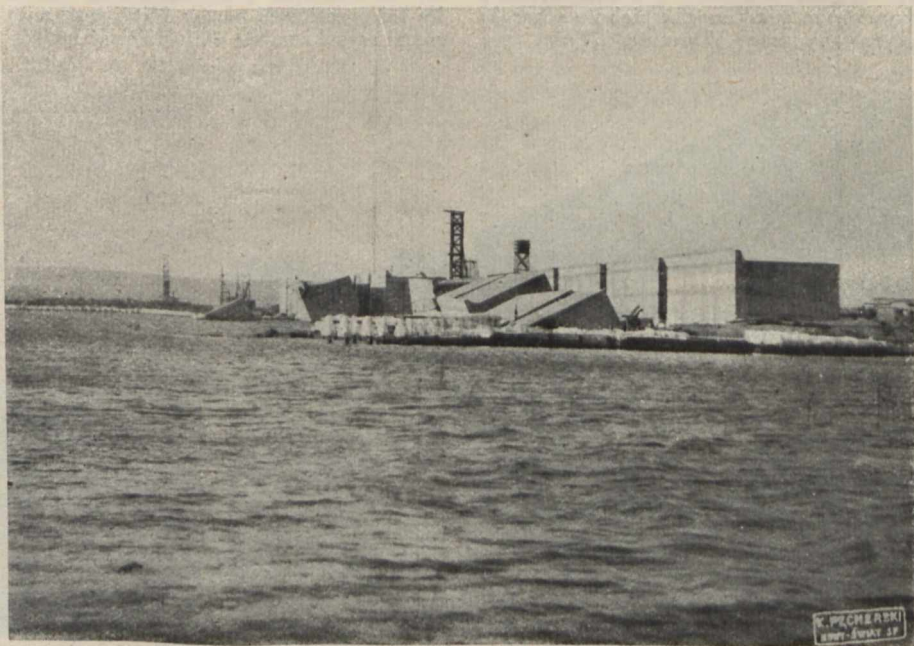
W obchodzie wzięli udział przedstawiciele władz wojskowych, szereg wyższych oficerów marynarki wojennej, oraz licznie przybyli goście. Uroczystość połączona była z promocją uczniów młodszego kursu szkoły na podchorążych.

## ODDZIAŁ BANKU GOSPODARSTWA KRAJOWEGO W GDYNI.

Bank Gospodarstwa Krajowego otworzył z dniem 1 marca r. b. oddział swój

w Gdyni. Dnia 4 marca odbyło się poświęcenie lokalu oddziału. W uroczystości wzięli udział: wojewoda pomorski Młodzianowski, przedstawiciele władz banku i przedstawiciele miejscowego społeczeństwa.

Otwarcie oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni jest faktem dużej doniosłości dla tego portu, wyrastającego na polskim wybrzeżu Bałtyku.



Z budowy portu w Gdyni. Kesony betonowe przeznaczone do budowy nadbrzeży basenu wewnętrznego.

## POLSKIE KONTRTORPEDOWCE.

Rząd polski zamówił — jak już pisaliśmy — w stocznjach francuskich dla polskiej marynarki wojennej 2 kontrtorpedowce i 3 łodzie podwodne.

Kontrtorpedowce buduje stocznia „Chantiers Navals Français” w Blainville w pobliżu Caen.

Dnia 20 lutego r. b. w warsztatach tej stoczni odbyła się uroczystość poświęcenia i założenia pierwszego nitu na kontrtorpedowcu „Wicher”. W uroczystości wzięli udział: ambasador Rzeczypospolitej Polskiej w Paryżu p. Alfred Chłapowski w towarzystwie sekretarza ambasady p. Michała Mościckiego i attache wojskowego w Paryżu pułk. S. G. Kleeberga. Dalej szef kierownictwa marynarki wojennej, komandor Jerzy Świrski, który przybył na tę uroczystość z Warszawy, oraz komandor-porucznik Ksawery Czernicki, dozorujący budowę polskich okrętów wojennych we Francji i jego zastępca komandor-podporucznik Czesnowicki. Obecni byli również: dowódca transportowca wojskowego „Wilja” komandor Petelenz z oficerami załogi tego okrętu, oraz kapitanowie: Roman Stankiewicz i Tadeusz Stoklasa, przebywający na kursach wyższej szkoły morskiej w Paryżu.

Władze i społeczeństwo francuskie reprezentowali: gubernator morski Cherbourg, admirał de Marguery, który wziął udział w uroczystości w imieniu francuskiego ministra marynarki, generał Goureau, dowódca miejscowej dywizji piechoty, członkowie zarządu „Chantiers Navals Français”, główny inżynier stoczni w Hawrze Renaux, według którego planów budowane są w tej stoczni polskie łodzie podwodne, oraz kilku deputowanych i senatorów francuskich.

Aktu poświęcenia dokonał proboszcz z Blainville ks. Ducas.

W imieniu robotników stoczni przemówił do ambasadora Chłapowskiego starszy majster Maillard, dając wyraz zadowoleniu robotników francuskich, że pracą swoją przyczyniają się do wzmocnienia siły morskiej Polski.

Następnie ambasador Chłapowski własnoręcznie założył pierwszy nit na kontrtorpedowcu „Wicher”. Za jego przykładem poszli wszyscy obecni.

## Z YACHT-KLUBU POLSKI.

P. minister spraw wewnętrznych w porozumieniu z p. ministrem spraw wojskowych reskryptem z dn. 26 lutego r. b. zezwolił Yacht-Klubowi Polski na używanie bandery z wycięciem o barwach narodowych z herbem Rzeczypospolitej po środku białego pasa; w górnym lewym rogu białego pasa znajduje się nadto krzyż św. Andrzeja (czerny krzyż z niebieską obwódką w białym polu).

Jest to zatem nasza wojenna bandera z dodatkiem rysunku dotychczas obowiązującej flagi Yacht-Klubu Polski.

Reskrypt pana ministra spraw wewnętrznych należy rozumieć, jako zaszczytne wyróżnienie Klubu, według istniejących bowiem na całym świecie zwyczajów jeden tylko Klub w Państwie może posiadać taki przywilej.

Z powodu tego zaszczytnego odznaczenia składamy Yacht-Klubowi Polski swe serdeczne gratulacje.

RUCH OKRĘTÓW PAŃSTW. PRZEDSIĘBIORSTWA „ŻEGLUGA POLSKA” W CZASIE OD 10.II DO 25.III. 1927 R.

W okresie od dnia 10 lutego do dnia 25 marca r. b. okręty państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” wykonały następującą pracę:



Ambasador Chłapowski zakłada pierwszy nit na kontrtorpedowcu „Wicher”.

Okręt „Poznań” po małej reperacji w stoczni gdańskiej, rozpoczął w dniu 10 lutego naładunek kopalniaków do Calais. Dnia 16.II. wyszedł z portu gdańskiego na morze z ładunkiem około 688 fathonów kopalniaków. Do Calais przyszedł dnia 20.II. Wylądunek trwał trzy dni. Dnia 23.II. „Poznań” wyszedł próżny z Calais do Blyth po ładunek węgla. Do Blyth przybył następnego dnia, 24.II. Rozpoczął naładunek węgla i dnia 2 marca wyszedł z Blyth na morze, wioząc ładunek węgla około 2699 ton do Kopenhagi. Dnia 5.III. zawinął do portu w Kopenhadze. Po wylądowaniu węgla „Poznań” odpłynął dnia 9.III. z Kopenhagi próżny do Gdańska. Do portu gdańskiego wszedł dnia 10.III. i rozpoczął naładunek kopalniaków do Calais. Z ładunkiem tym wyszedł na morze dnia 18.III. W dniu 23.III. przybył do Calais. Po wylądowaniu kopalniaków odszedł próżny dnia 25.III. do Blyth celem załadowania węgla do Norköping.

Okręt „Kraków” przybył dnia 9 lutego wieczorem do Gdańska i rozpoczął dnia 10.II. załadunek podkładów kolejowych do Grangemouth (Szkocja). Na morze wyszedł z Gdańska 14.II. Do Grangemouth zawinął z ładunkiem około 2000 load podkładów kolejowych dnia 19.II. Wylądunek trwał 6 dni. Dnia 25.II. „Kraków” odpłynął próżny z Grangemouth do Burntisland, dokąd przybył następnego dnia 26.II. i rozpoczął ładowanie węgla do Flensburga. Dnia 28.II. w nocy odpłynął z Burntisland do Flensburga z ładunkiem ca 2606 ton węgla. Do Flensburga przybył dnia 4.III. Dnia 7.III. odpłynął próżny do Gdyni. Dnia 9.III. stanął na redzie portu gdyńskiego. Dnia 10.III. rozpoczął naładunek ca 2700 ton węgla polskiego do Szwecji. Z węglem tym odpłynął z Gdyni do Stockholmu dnia 18.III, dokąd przybył po dwóch dniach podróży 20.III. Dnia 25.III. przebywał jeszcze w porcie w Stockholmie.

Okręt „Wilno” przybył dnia 8 lutego z Kopenhagi do Gdańska i rozpoczął naładunek drzewa (D. B. B.) do Hull. Z ładunkiem tym (ca 632 standartów) odpłynął do Hull dnia 16.II., dokąd przybył po pięciu dniach podróży dnia 21.II. Po

wylądowaniu drzewa dnia 26.II. odszedł próżny z Hull do Tyne po węgiel. Do Tyne przybył dnia 28.II. Dnia 8.III. w nocy odszedł z Tyne z ładunkiem ca 2663 ton węgla do Malmö. Przybył do portu tego dnia 12.III. Po wylądowaniu węgla odpłynął 15.III. próżny do Gdańska, dokąd przybył 16.III. i wszedł do doku celem poczynienia drobnych napraw. Dnia 21.III. rozpoczął w porcie gdańskim naładunek podkładów kolejowych do Londynu. Z ładunkiem tym (1952 load) wyszedł na morze dnia 23.III. Dnia 25.III. był na morzu w drodze do Londynu.

Okręt „Katowice” przybył dnia 9 lutego do Preston (Anglja) z ładunkiem ca 625 standartów drzewa (D. B. B.) z Gdańska. Dnia 17.II. w południe odszedł z Preston do Port Talbot po węgiel. Do Port Talbot przybył dnia 19.II. W porcie tym ładował węgiel przez 6 dni i dnia 25.II. odpłynął z ładunkiem węgla ca 2642 ton do Rotterdamu, dokąd przybył dnia 28.II. Po wylądowaniu węgla rozpoczął w Rotterdamie naładunek koksu do Malmö. Z ładunkiem tym (ca 2023 ton koksu) wyszedł na morze dnia 4.III. Do Malmö wszedł dnia 6.III. Dnia 12.III. przybył próżny do Gdańska i rozpoczął naładunek kopalniaków do Francji. Z ładunkiem tym (ca 625 fathonów) odpłynął do Calais dnia 18.III, dokąd przybył dnia 22.III. Po wylądowaniu kopalniaków odszedł z Calais próżny do Rotterdamu, dokąd przybył dnia 25.III. i rozpoczął naładunek węgla do Malmö.

Okręt „Toruń” odpłynął dnia 9 lutego w nocy z Rotterdamu do Korsoer (Dania) z ładunkiem ca 2747 ton węgla. Do Korsoer przybył dnia 12.II. Dnia 17.II. odpłynął próżny z Korsoer do Gdyni, dokąd przybył dnia 19.II. i rozpoczął naładunek węgla do Norköping. Naładunek ten zakończył dnia 21.II. wieczorem i w nocy dnia 22.II. wyszedł na morze z ładunkiem ca 2760 ton węgla. Do Norköping przybył dnia 24.II. Dnia 2.III. odszedł z powrotem z Norköping do Gdyni. Dnia 4.III. wszedł powtórnie do portu w Gdyni i rozpoczął naładunek węgla do Göteborgu. Z ładunkiem ca 2628 ton węgla wyszedł z Gdyni na morze dnia 7.III.

wieczorem. Dnia 9.III. był już w Göteborgu. Dnia 15.III. odplynął próżny do Gdyni, dokąd przybył dnia 17.III. Dnia 21.III. odplynął z ładunkiem 2530 ton węgla do Bandholm (Danja). Do portu tego wszedł 23.III. i w dnu 25.III. wyładowywał przywieziony węgiel.

#### KOŁO STUDENTÓW-POLAKÓW TECHNIKI OKRĘTOWEJ PRZY POLI- TECHNICIE GDANSKIEJ.

Politechnika Gdańska posiada wydział okrętowy. Jest to jedyne dostępne dla Polaków źródło wiedzy z tego zakresu, gdyż, jak wiadomo, politechniki polskie wydziałów takich nie mają. Fakt ten sprawił, że Polacy, poświęcający się studjom okrętowym, musieli tu przyjechać — tu się skupić.

Studjować w Gdańsku jest wyjątkowo uciążliwe, a to dzięki fatalnym warunkom materialnym oraz obcości Politechniki. Jednak to, że studenci—okrętowcy właśnie tu skupić się musieli, jest faktem pomyślnym. Tu leży ujęcie ekspansji polskiej ku morzu, tu również znajduje się przyszły teren pracy w tym zakresie, a w dodatku Niemcy słyną z nieposzlakowanej znajomości okrętownictwa.

Tak więc nie zbiegłem okoliczności, lecz celowo znaleźli się polscy studenci-okrętowcy w Gdańsku. W roku 1924 zawiązało się Koło Studentów-Polaków Techniki Okrętowej, popularnie zwane „Kolem Okręciarzy”. „Koło” skupiło w sobie wszystkich Polaków, studujących okrętownictwo (budowę okrętów i budowę maszyn okrętowych). Początkowo była to bardzo nieliczna garstka, gdyż zaledwie siedmiu. Mimo licznego napływu Polaków na Politechnikę Gdańską amatorów poświęcenia się studjom okrętowym więcej nie było. Przyszłość Polski na morzu była bardzo problematyczna, więc nieliczna tylko garstka „zapaleńców” poświęciła się okrętownictwu, dążąc do celu w myśl swoich przekonań, a bez oglądania się na okoliczności.

Ciekawe jest, że sam fakt utworzenia „Koła” odegrał wybitną rolę na ukształtowanie się stosunków polsko-niemieckich na Politechnice. Ponieważ na uczelniach niemieckich wcale nie są znane organizacje studenckie o charakterze naukowym, nowozawiazane „Koło” stało się przeto pierwszą organizacją o takim charakterze na terenie Politechniki Gdańskiej. Wpłynęło to bardzo dodatnio na zaakcentowanie polskich wpływów w Gdańsku.

„Koło” miało być początkowo organizacją wyłącznie naukową, jednak warunki pokierowały tak, że „Koło” przyjęło na siebie również i funkcje samopomocowe. Studja okrętowe, wogóle trudne, są specjalnie uciążliwe ze względu na potrzebę korzystania z wielu kosztownych bardzo przyrządów rysunkowych oraz posiłkowania się również kosztownymi podręcznikami. Zaś władze Politechniki dążyły tylko do utrudniania sytuacji. Tak np. przekazano zbiory książek fachowych niemieckiemu związkowi studentów okrętowców, który statutowo przewiduje, że wszelka pomoc studentom Polakom i Francuzom zgóry jest wykluczona. Uniedostępniło również kreślarki na Politechnice i t. p.

„Koło” stopniowo zapobiegało tym brakom, jak mogło, i obecnie jest już można rzec na wysokości zadania. Posiada własne przyrządy kreślarskie, które wypożycza swym członkom, oraz biblioteczkę najniezbędniejszych dzieł fachowych, prenumeruje pisma z zakresu techniki okrętowej, pośredniczy w uzyskiwaniu praktyk i t. d. Tak np. w ubiegłym roku „Koło” dostarczyło członkom oprócz normalnych



Grupa członków „Koła studentów-Polaków techniki okrętowej przy Politechnice Gdańskiej” z inżynierem morskim, Aleksandrem Ciechanowskim. (X) pośrodku.

praktyk warsztatowych jeszcze praktyki na okrętach zagranicznych do Ameryki.

W międzyczasie ilość członków zwiększała się stopniowo, zaś dwóch kolegów zdążyło już uzyskać dyplomy.

Tak przedstawiały się sprawy „Koła” do chwili obecnej — do chwili, w której zaszedł tak zasadniczy zwrot w polskich sprawach morskich. „Wiatr od morza” zdziałał swoje — rozpoczął się nowy okres. „Koło” w pełni odczuło ten ważny moment. Ilość członków wzrosła do przeszło 20-tu, zdarzyły się wypadki przeniesienia się kilku kolegów z innych wydziałów na okrętowy. Korzystając ze wzrostu liczebnego „Koła” rozszerzyło zakres swej działalności. Przystąpiło np. do szerzenia propagandy morza i popularyzowania wiedzy fachowej nazewnątrz. W tym względzie „Koło” przewiduje ogłoszenie cyklu odczytów i referatów specjalnie na ten cel przygotowanych. Projektuje się również poważniejsze rozszerzenie biblioteki fachowej, któraby ewentualnie mogła zaspokoić wymagania całego wybrzeża polskiego. Również przewiduje się zwiększenie działalności samopomocowej, organizację wycieczek naukowych i t. p.

Jak dotychczas utrzymywało się „Koło” dzięki doraźnym tylko pomocom niektórych instytucji polskich — dziś system ten „Koło” stara się zmienić, dążąc do uzyskania stałych dochodów. W tej sprawie zwróciło się do miarodajnych czynników, od których decyzji zależy będzie, czy był materialny organizacji zostanie znośnie uregulowany. O. J.

#### ODEZWA KOMITETU OPIEKI NAD MARYNARZEM W GDYNI.

Celem zrealizowania korzyści, jakie mieć może Rzeczpospolita z dostępu do morza, i w zupełnym zrozumieniu odpowiedzialności dziejowej w tej dziedzinie, Rząd Rzeczypospolitej — mimo trudnej sytuacji finansowej Państwa prowadzi energiczną budowę własnego portu w Gdyni.

Zaczątek własnej floty handlowej, energiczną decyzją Rządu powołany został do życia.

Okręty: „Poznań”, „Katowice”, „Kra-ków”, „Wilno” i „Toruń” zrzeszone w „Żegludzie państwowej” świadczą o żywotności naszego Narodu i zrozumieniu przezeń Jego życiowych interesów politycznych i ekonomicznych, związanych z dostępem do morza.

Dotychczasowe niedocenianie tej kwestji, dawało broń dyplomatyczną w ręce nam wrogie, lub nieprzychylnie, oraz zależniało nas zupełnie od obcych i dawało im możliwość do czerpania z nas pracy i zysków, które dla wielu innych narodów są jednym z najważniejszych źródeł dobrobytu i potęgi.

Dwa (również rządowe), budujące się statki pasażerskie dadzą już w najbliższym sezonie możliwość wykorzystania ich dla żeglugi przybrzeżnej, co nareszcie położy kres upokarzającemu napychaniu obcych kieszeni przez polską publiczność.

Polska, jako Państwo Morskie staje się faktem realnym, a jej poczynania na morzu — otwierają przed Narodem dawno zapomniane, szerokie horyzonty.

Horyzonty to pracy, inicjatywy, ekspansji ekonomicznej, niezależności, możliwości podniesienia dobrobytu jednostek i społeczeństwa.

Umożliwiają one powstawanie warsztatów pracy dotychczas u nas nieistniejących, i wyrobienie całego szeregu pracowników w dziedzinie handlu i przemysłu.

Ponadto Polak na obczyźnie będzie miał możliwość bez pośrednictwa obcych nawiązać łączność z Ojczyzną. *Wyrobi się typ polskiego marynarza*, u nas prawie nieznaną, a w innych społeczeństwach będący jego pokaznym odłamek.

Stworzy się typ Polaka, zahartowanego przez walkę z żywiołem, typ, który z czasem przyczyni się do zmiany oblicza całego narodu.

Statek szkolny „Lwów”, na którym kształcą się szeregi przyszłych pracowników morza, dał już dowody wobec swoich i wobec obcych, że posiadamy ludzi zdolnych do wykazania, że rzemiosło żeglarskie nie jest dla nas niemożliwością.

Rząd przy tworzeniu tej Polski morskiej czyni swoje, społeczeństwo pójdzie jego śladem. Ale już teraz winno ono przedewszystkiem zaopiekować się tymi, którzy zostali powołani, aby tworzyć *pierwsze Kadry marynarzy handlowych*.

Miesiące czasem przemina, zanim okręt zawita znów do ojczyzniego portu Gdyni. Tu marynarz polski winien odczuć, że jest u swoich, że rodacy chcą mu uprzyjemnić pobyt w porcie rodzinnym, że społeczeństwo o nim myśli i troszczy się w miarę możliwości o jego los.

Tak inne narody pojmują obowiązek wobec tych, którzy, tworząc część społeczeństwa, zostali od niego oderwani i pozabawieni ogniska domowego, dla których

określ jest domem a kula ziemską powiatem.

W poczuciu tego obowiązku, wyłonił się w mieście Gdynia, jako najbardziej do tego powołanym, „Komitet Obywatelski Opieki nad marynarzem handlowym”.

Protęktorat nad Komitetem przyjął Pan Minister Przemysłu i Handlu inż. Kwiatkowski.

Jako pierwszy cel postawił sobie Komitet założenie „Ogniska marynarza polskiego” w Gdyni.

Ognisko, to dom, który marynarzowi podczas pobytu w porcie ma zastąpić dom rodzinny, zapewnić strawę duchową i fizyczną, (czytelnia, biblioteka, kuchnia, kąpiel oraz godziwe rozrywki).

Rada Miejska małejkiej dotychczas Gdyni zadeklarowała na ten cel 1000 zł. Fundusz ten jednakowoż jest zaledwie

cegiełką pod budowę domu. Dlatego też Komitet stara się zebrać na drodze składek środki potrzebne na zrealizowanie tego tak doniosłego celu.

Od wysokości zebranych środków zależą rozmiary i urządzenie przyszłego domu marynarza.

Komitet apeluje do całego społeczeństwa i zwraca się do: Sejmu i Senatu, do władz i instytucji samorządowych i społecznych, do rad miejskich i gminnych, do zarządów miast, których nazwy noszą polskie statki handlowe i innych, których nazwy będą nosić następne, do instytucji prywatnych i wszystkich osób, mających zrozumienie, czem jest morze dla Państwa, o zadeklarowanie składek na ten cel. Składki na ten cel uprasza się przesyłać na konto P. K. O. Warszawa 51 190 i P. K. O. Poznań 208042 z zaznaczeniem

na tylnej stronie blankietu „na dom marynarza” lub też wprost do Miejskiej Kasy Oszczędności Gdynia na konto „domu marynarza polskiego”.

Komitet będzie co miesiąc składał sprawozdanie z ubieranych funduszów z podaniem nazwisk ofiarodawców, i o swych zamierzeniach i dokonanych czynach dzielić się będzie zapomocą prasy z opinją publiczną.

Protęktor: Inż. Kwiatkowski, Minister Przemysłu i Handlu.

Komitet: Krause, burmistrz. Korytowski, komandor. Dr. Skowroński. Petruszewicz, dyr. T. Kap. Morsk. Augustyn Józef Skwiercz, przew. R. M., Ziółkowski, redaktor. Zalewski, kupiec. Szmidt, kapitan. J. Kamrowski, kier. szkoły. Głowczewski, rybak. Abram, rybak. Konkol Anastazy, rybak.

# DZIAŁ OFICJALNY L. M. R.

## ŻAŁOBNA KARTA

ś. P. EMIL WAYDEL.



ś. p. Emil Waydel, Wiceprezes Rady Ligi Morskiej i Rzeczej.

W dniu 13 lutego r. b. zmarł w Warszawie ś. p. Emil Waydel, adwokat, znany i szanowany powszechnie działacz społeczny, wiceprezes Rady Ligi Morskiej i Rzeczej.

ś. p. mecenas Waydel, jeden z najważniejszych polskich cywilistów, ukończył wydział prawny Uniwersytetu Warszawskiego. Od lat najmłodszych ś. p. Emil Waydel brał gorliwy udział w pracy społecznej. Już w czasie studjów uniwersyteckich, które wypadły na okres najrozszybszych represyj ze strony caratu rosyjskiego w stosunku do wszystkiego, co było polskie, zmarły należał do licznych kół konspiracyjnych młodzie-

ży, walczących z rasyfikatorskim zalewem.

W działalności późniejszej był wszędzie, gdzie pracowano dla lepszego jutra Polski. Brał czynny udział w zakładaniu różnych towarzystw i instytucji, jak: Towarzystwo Muzyczne, Towarzystwo Pszczelnicze, Liga Morska i Rzecza i t. d. Ruch kooperacyjny znalazł w nim również energicznego rzecznika.

Za czasów okupacji niemieckiej był czynnym członkiem „Koła Międzypartyjnego”, z którego wszedł do Rady Miejskiej m. stoł. Warszawy. Członkiem też jej pozostał do dnia zgonu i był przewodniczącym komisji miejskiej dla spraw ogólnych.

Zmarł, osierocając córkę, siostrę, zięciów i wnuków.

Liga Morska i Rzecza należała do tych instytucji, którym był całkowicie oddany. Pracował w Lidze przez cały czas jej istnienia i położył wiele zasług na polu propagandy spraw morskich w Polsce.

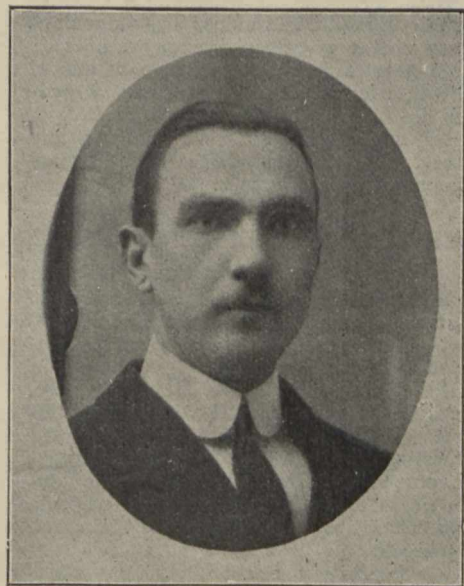
Ożywiony zawsze gorącym patriotyzmem ś. p. Emil Waydel zjednał sobie szacunek wszędzie, gdzie swe siły i talent oddawał na usługi sprawie publicznej.

Cześć Jego pamięci!

ś. P. KONSTANTY  
RAKUSA-SUSZCZEWSKI.

Zaledwie przed kilkunastu dniami odprowadzone zostały na miejsce wiecznego spoczynku zwłoki ś. p. mec. E. Waydla, wiceprezesa Rady Ligi Morskiej i Rzeczej, gdy oto w dniu 23 lutego znowu zmarł w Warszawie jeden z najbardziej oddanych Lidze działaczy, ś. p. Konstanty Rakusa-Suszczewski, członek zarządu centralnego Ligi i jej skarbnik.

ś. p. Konstanty Rakusa-Suszczewski urodził się w Rosji w dniu 21 sierpnia 1896 roku w maj. Bolin, w ziemi Mohylowskiej. Po ukończeniu szkoły realnej w Mohylowie wstąpił do korpusu morskiego w Petersburgu. W roku 1916 otrzymał 1 stopień oficera marynarki wojennej rosyjskiej i służył kolejno w sztabie „Obrony minowej morza Bałtyckiego” i we flocie. Po ukończeniu oficerskiej szkoły nawigacyjnej w Helsing-



ś. p. Konstanty Rakusa-Suszczewski, członek Zarządu Centralnego Ligi Morskiej i Rzeczej.

forsie pełnił obowiązki oficera nawigacyjnego.

Do Polski powrócił ś. p. Konstanty Rakusa-Suszczewski w roku 1919. Natychmiast wstąpił do polskiej marynarki wojennej, w której służył do roku 1922. W roku tym wystąpił ze służby w wojsku na własne żądanie.

Po wyjściu z wojska został przyjęty do Państw. Instytutu Meteorologicznego do wydziału morskiego w Neufahrwasser, gdzie pełnił obowiązki kierownika radiostacji, a później był zastępcą naczelnika tegoż wydziału.

Następnie przeszedł do centrali Min. Przemysłu i Handlu, gdzie pracował na stanowisku referenta w departamencie morskim.

Liga Morska i Rzecza poniosła dotkliwą stratę. Z szeregow ludzi, pracujących dla polskiego morza, ubył pracownik jeden z najczynniejszych. Ubył w kwiecie wieku, budząc szczerą i powszechną żal wśród wszystkich, którzy go znali.

#### ZEBRANIE RADY L. M. i R.

W dniu 2 marca r. b. odbyło się w Warszawie zebranie Rady Ligi Morskiej i Rzecznej, na które przybyło 32 członków Rady. Przewodniczył obradom inż. Stanisław Łęgowski, kierownik departamentu morskiego Min. Przemysłu i Handlu.

Wyniki posiedzenia Rady można streścić, jak następuje: Komisja do zbadania sprawy zarzutów, stawianych przez p. A. Pauly pewnym członkom Zarządu wydała opinię następującą: „Druża Komisja powołana przez Radę L. M. i R. w sprawie memorjału p. A. Pauly, w osobach pp. M. Szydłowskiego, K. Puciaty i F. Bąkowskiego, stwierdza, że p. A. Pauly nie mógł przedstawić dostatecznych motywów i uzasadnień swego wystąpienia, które przyniosą nieobliczalne szkody Lidze Morskiej i Rzecznej i nie licują z tą powagą, jaka powinna cechować każdą krytykę organów Ligi, wychodzącą z pośród członków jej Rady. Wreszcie Komisja stwierdza, że p. A. Pauly będąc członkiem Komitetu Warszawskiego brał udział w posiedzeniach i uchwałach Komitetu i Zarządu, za które też wraz z innymi członkami tych ciał jest współodpowiedzialny”.

Rada przyjęła do wiadomości oświadczenie Zarządu, że fundusz Tygodnia Bandyry został w całości złożony i obecnie Liga gotowa jest przekazać go w każdej chwili Kierownictwu Marynarki Wojennej dla budowy odpowiedniego statku.

Na miejsce ś. p. E. Waydla wybrany został na stanowisko II-go Wice-Prezesa Rady p. Jerzy Decyusz.

#### UCHWAŁY ZARZĄDU CENTRALNEGO L. M. i R. Z DNIA 14.III 1927 R.

Na posiedzeniu w dniu 14 marca r. b. Zarząd Centralny Ligi Morskiej i Rzecznej powziął szereg uchwał w następujących sprawach:

1. Rozbudowa Gdyni. Zarząd uznaje, że budowa miasta Gdyni winna być dziełem całego narodu i wszystkich jego warstw, zrzeszeń i instytucji. Zarząd przeto poleca dyrektorowi opracowanie planu rozłożenia kosztów budowy na całe społeczeństwo w/g następujących zasad ogólnych:

a) Samorządy wszystkie winny zadeklarować odpowiednie sumy na budowanie w Gdyni ulic, skwerów i urządzeń miejskich;

b) Młodzież szkolna tudzież kierownictwa uczelni winny być pociągnięte do składek na budowę i wyposażenie szkół i instytucyj naukowych.

c) Na cele specjalne winny być urządzone zbiórki w postaci dodatków do biletów kolejowych i tramwajowych, biletów na statkach rzecznych i morskich, znaczków i t. d. Plan obejmować winien organizację komitetu Budowy Gdyni.

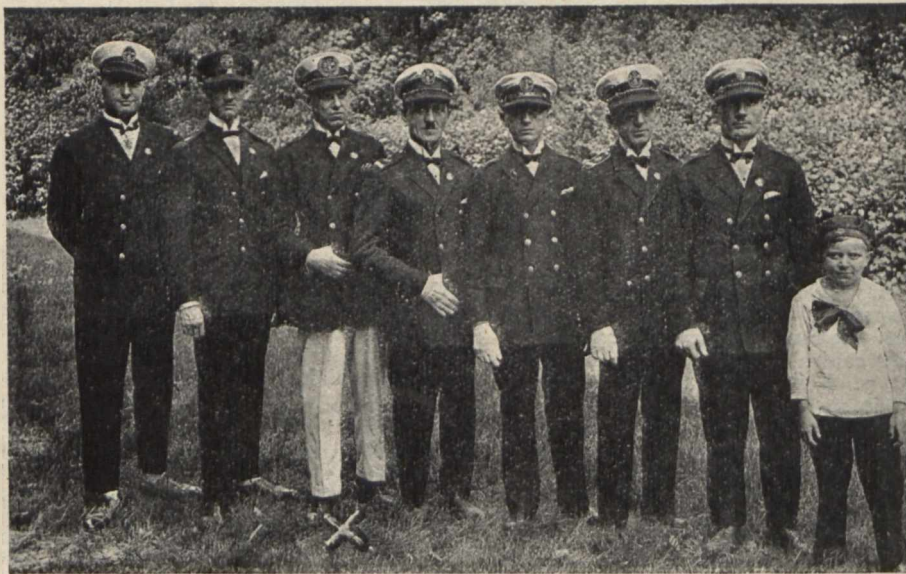
d) Na opracowanie planu Zarząd upoważnia dyrektora do wydatkowania narazie zł. 200.—.

2. Podróż naokoło świata. — Zarząd uchwalił wejść w ścisłe porozumienie z Yacht-Klubem Polski, celem zorganizowania polskiej podróży dookoła świata. Zarząd uchwalił nadto poczynić kroki wobec Komitetu Floty Narodowej, celem wybudowania statku przeznaczanego na ten cel. Organizacja podróży winna być pomyślana szeroko i oparta na porozumieniu z Min. Spraw Zagranicznych, Min. Rolnictwa, Przemysłu i Handlu, tudzież z naszymi sferami naukowymi i sportowymi.

3. Pomost w Gdyni. — Wobec nieuchwalenia przez Senat kwoty potrzebnej do budowy pomostu w Gdyni i niemożliwości wobec tego eksploataowania w bieżącym sezonie przybrzeżnej linii pasażerskiej — Zarząd uchwalił zwrócić się z odpowiednimi przedstawieniami wobec p. Wice-Premjera, Marszałka Sejmu, Min. Przemysłu i Handlu i Min. Komunikacji. Listy wystosowano. Interwencja odniosła skutek, gdyż Sejm wstawił odnośną pozycję do budżetu.

W myśl uchwał Zarządu powołana została do życia sekcja Przyjaciół dzieci i młodzieży kaszubskiej, pod przewodnictwem d-rowskiej Makowskiej.

PLUTON REPREZENTACYJNY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ W ŁODZI. Działalność Ligi M. i R. w Łodzi przybiera z dniem każdym coraz większe rozmiary. Ostatnio został zorganizowany staraniem inż. Jerzego Krzyżanowskiego, pluton reprezentacyjny łódzkiego oddziału Ligi, którego sztab podajemy poniżej z twórcą plutonu, komandorem Jerzym Krzyżanowskim pośrodku (x). Łódzki oddział liczy obecnie 500 członków, ma szkołę pływania, gimnastyki i t. d. urządza liczne wycieczki nad polskie morze i stara się o spopularyzowanie znaczenia morza dla Polski.



Sztab plutonu reprezentacyjnego Ligi M. i R. w Łodzi.

#### ODDZIAŁ L. M. i R. W OSTROWCU.

Od dnia 1 stycznia r. b. rozpoczął swą działalność nowy oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Ostrowcu, w woj. kieleckim. Oddział ten zawiązany został z inicjatywy p. Wacława Gierdziejewskiego, inżyniera zakładów ostrowieckich i oficera rezerwy marynarki wojennej, oraz p. Adama Eugenjusza Ottohalla, przemysłowca. Zebranie organizacyjne oddziału, w którym wzięło udział 28 osób, odbyło się dnia 4 grudnia r. ub. Zagaił je krótkim przemówieniem o znaczeniu działalności Ligi Morskiej i Rzecznej na terenie Rzeczypospolitej — inż. Wacław Gierdziejewski. Wybory do władz oddziału dały wynik następujący. Do zarządu weszli p.p.: Szczepan Bratkowski, b. wicedyrektor zakładów ostrowieckich (prezes), inż. Wacław Gierdziejewski (wiceprezes), Adam Ottohalla (sekretarz), Bolesław Ryl — przemysłowiec (skarbnik), Wanda Bratkowska, Wacław Pilitowski — przemysłowiec i Adam Mrozowski — prezydent m. Ostrowca — członkowie zarządu.

W skład komisji rewizyjnej weszli p.p.: Władysław Weinberger — wiceprezydent miasta, Zdzisław Zablocki — przemysłowiec i Stefan Pomykański — inżynier.

Okres od dnia zebrania organizacyjnego oddziału do Nowego Roku poświęcony był pracom przygotowawczym do rozwinięcia intensywnej działalności.

Właściwą akcję propagandową rozpoczął oddział od dnia 1 stycznia r. b. Rozwiniął on od samego początku bardzo ożywioną działalność, jednając nowych członków Ligi Morskiej i Rzecznej, zarządzając zebrania oddziału, organizując imprezy propagandowe, odczyty i t. d. M. inn. w dniu 6 marca r. b. w sali stowarzyszenia okręgowego techników w Ostrowcu odbył się obchód, zorganizowany przez oddział L. M. i R., na którym wygłosił odczyt na temat „Nasze sprawy morskie” redaktor „Morza” p. Henryk Tetzlaff. O zainteresowaniu miejscowego społeczeństwa zagadnieniami morskimi świadczy frekwencja słuchaczy odczytu, na który przybyło z górą 200 osób.

Obecnie oddział L. M. i R. w Ostrowcu liczy już 125 członków, stawia sobie jednak za cel skupienie dokoła haseł Ligi Morskiej i Rzecznej przynajmniej 400 — 500 osób.

#### Z ODDZIAŁU LIGI M. I R. W KRÓLEWSKIEJ HUCIE.

Staraniem zarządu oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w Królewskiej Hucie odbył się w dniu 15 stycznia b. r. na sali hotelu „Hrabia Reden” Bal Morski. Godność członków komitetu honorowego Balu przyjęli JWP.: min. Kiedroń, gen. bryg. Zajac, prezydent miasta Król.-Huty Spaltenstein, mec. Dr. Rostek, pułk. dr. Wołkowicki, gen. dyr. Reumaux. Obowiązki gospodyń pełniły panie: Karolowa Cieślińska, Witoldowa Drozdowska, Janowa Gondzikowa, Idziowa Gońska, Marja Hadryanówna, Edmundowa Iłska, Józefowa Jeziorska, Kazimierzowa Kwiatkowska, Leszkowa Dr. Kączkowska, Feliksowa Kiełkowska, Ignacowa Nowakowa, Brunonowa Pelcowa, Felicjanowa Piotrowska, Karolowa Stasiowa, Janowa Strzodowa, Zygmunta Szukalska, Władysławowa Tympkowska, Romanowa Riegerowa, zaś gospodarzy panowie: insp. Robert Boczek, inż. Witold Drozdowski, radca Antoni Idźkowski, kpt. Edmund Iłski, dr. Czesław Kmiecik, inż. Kazimierz Kwiatkowski, inż. Bolesław Malinowski, Robert Ogorzał, sędzia Antoni Ostrowski, inż. Felicjan Pio-



„Dzień morski w Zakopanem” urządzony staraniem miejscowego oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w dniu 5.II 1927. Zdjęcie z rautu w salonach p. Korolewicz-Waydowej.

trowski, dyrektor Franciszek Plewiński, dyrektor Karol Staś, sędzia Tadeusz Szaliński, inż. Władysław Turkiewicz, dr. Władysław Tempka, Wiesław Różycki, prof. T. Rudnicki, nacz. sadu Benedykt Wągner, Andrzej Widy, Leopold Zajac, inż. Kazimierz Zaniecki.

W pięknie i stylowo udekorowanej sali zebrała się elita miejscowego towarzystwa oraz szereg gości z całego województwa śląskiego. M. inn. uświetnili „Bal Morski” swą obecnością pp. inż. Kiedroń, prezydent Spaltenstein z małżonką, mec. Dr. Rostek prezes oddziału katowickiego Ligi Morskiej i Rzecznej, inż. Młodzianowski z małżonką, wiceprezes tegoż oddziału, oraz przedstawiciele wszystkich miejscowych władz i organizacji. Poza szeregiem niespodzianek specjalnym zainteresowaniem darzony był przez gości kiosk propagandowy Oddziału Ligi, urządzony przez dyr. inż. Stasia, przewodniczącego sekcji propagandy. Całością organizacyjną balu, który na uczestnikach wywarł niezatarte wrażenie kierował energiczny prezes oddziału Królewsko-Huckiego, inż. Grabianowski wraz z członkami komitetu balowego inż. Drozdowskim, p. Hadryan i knt. Ilskim.

Zabawę, która przy dźwiękach orkiestr 75 pp. i Polskich Kopalń Skarbowych, przeciągnęła się do białego rana zakończyła wspólna fotografia uczestników balu.

W auli gimnazjum żeńskiego w Królewskiej Hucie odbyło się dnia 23 lutego pierwsze zebranie miejscowego oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej, przy znacznym udziale członków.

Zebrań zażądał prezes Zarządu inż. Grabianowski. Zajmujący odczyt o sposobach podróżowania morzem wygłosił p. Dr. Wołczyński, lekarz okrętowy Szkołnego statku polskiej marynarki handlowej „Lwów”, przepłatając swe przemówienie interesującymi epizodami z pierwszej podróży tegoż statku do Ameryki Południowej, znanej czytelnikom z notatek, zamieszczanych swego czasu w całej prasie.

Ze sprawozdania zarządu okazało się, że oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Królewskiej Hucie odznacza się dużą ruchliwością i w ciągu krótkiego swego istnienia zdołał zebrać 410 członków oraz t. zw. sekcję młodocianą, liczącą 81 członków, zatem łącznie blisko 500 członków.

Pozatem urządził oddział „Bal morski” i wyświetlił we własnym zarządzie propagandowy film morski dla wszystkich miejscowych szkół powszechnych i średnich. W dniu 27 marca br. zostanie film morski wyświetlony w sali hotelu hr. Reden dla załóg Polskich Kopalń Skarbowych i Huty Królewskiej oraz dla publiczności. W programie prac zarządu leży urządzenie wycieczki dwudniowej do Gdyni, Gdańska i na Hel w czasie Zielonych Świąt.

## WYDAWNICTWA NADEŚLANE

„NA POKŁADZIE „WITEZIA” — GEN. MARJUSZ ZARUSKI. Nakładem Yacht-Klubu Polski ukazała się i jest do nabycia we wszystkich księgarniach, księżeczka pod tym tytułem, opisująca trzecią podróż żeglownego yachtu „Witeź” w 1926 roku do Szwecji. Opis podróży, skreślony barwnie, zajmujący i żywo, dobrą i piękną polszczyzną przez gen. Mariusza Zaruskiego. Komendanta Yacht-Klubu Polski, znanego żeglarskiego rozkochanego w morzu i we wszystkim, co się łączy z morzem, stanowi zajmującą lekturę nie tylko dla wielbicieli tego żywiołu, ale również i dla tych, którzy rozumieją znaczenie zagadnień morskich dla Polski. Ze względu na lekką i dowcipną formę opowiadania, przyciągnie ono z pewnością uwagę szerszego koła czytających. Krótkie, jędrne charakterystyki członków załogi „Witezia”, tych pionierów morskiego sportu żeglarskiego w Polsce, wesołe opisy ciężkich walk z trudnościami i przeszkodami, ten podświadomie radosny ton, przenikający każdego człowieka morza, w chwili, gdy poczuje zdala choćby zapach stoniej wody, czyni z książki gen. M. Zaruskiego coś więcej niż zwykłe opowiadanie żeglarskie, daje jej bowiem pewien podkład społeczno-wychowawczy, wskazując na przykładach, jakie przewroty dokonać jest zdolne morze, z chwilą zeknięcia się z niem. w psychice przeciętnego inteligenta, zwykłego szczerą ładowego, zamkniętego przez okrągły rok w jakimś biurze. To też całkowicie słuszna i godna pochwały jest decyzja Yacht-Klubu Polski wydania tej książki. W ten sposób zostaje przyłożona „cegiełka do

budowy gmachu wychowania społecznego, pojętego w sposób najbardziej ogólny, jako przekształcenie psychiki narodu, nadanie jej tężyzny o szerokim, światowym znaczeniu rozmachu” — jak powiada przedmowa. Tężyzna ta bije z kart książki, i tę tężyznę chłonie w siebie czytelnik.

Książka, ilustrowana zdjęciami fotograficznymi, rysunkami i karykaturami S. Bobińskiego, wydana starannie na dobrym papierze z okładką wykonaną przez A. Aleksandrowicza, odbija swym wyglądem estetycznym od całego szeregu dzisiejszych „groszowych” wydawnictw przy swej niskiej cenie 1 zł. 30 gr.

Na pokładzie „Witezia” jest drugą książką opisującą podróż tego yachtu do Szwecji. Pierwsza książka p. t. „Żaglowym yachtem przez Bałtyk”, pióra także gen. M. Zaruskiego, ukazała się w 1925 roku i wywołała w swoim czasie duże zainteresowanie wśród szerokich kół czytelników.

„ORLETA”. — Dwutygodnik ilustrowany dla młodzieży polskiej — Katowice. Nr. 1. — Treść numeru: Edward Kłoniński — Orleto; słowo wstępne; X. L. Niedbał — Pod czarem zimowej kniei; Dr. St. Eljasz Radzikowski — Orzeł w szkole; Bohdan Dyabowski — O wędrówkach ptaków; Anna Lewicka — Wielkie chwile; Prof. Dr. J. S. Zubrzycki — Kościół i klasztor Cystersów w Wąchocku; Prof. Dr. St. Kutrzeba — Co datą Polska zrobiła?; M. Gerson-Dąbrowska — Siostry; Kornel Makuszyński — Mój pierwszy wiersz; E. K. — Jan Kasproicz; Juliusz German — Ze wspomnień o Janie Kasproiczu; Roman Boguszewski — Radio; Prof. I. Chrzanowski — Nasz hymn narodowy; Marja Rodziewiczówna — Siódmy syn. Konkursy, Rozrywki. To i owo.

Cena zeszytu 25 groszy. Adres redakcji i administracji: Katowice, ul. Wandy 41.

„RZECZY PIĘKNE”. Po dłuższej przerwie ukazał się zeszyt Rocznik VI. czasopisma „Rzeczy Piękne”, poświęconego sprawie przemysłu, rzemiosła i sztuki stosowanej, jako wydawnictwo Muzeum Przemysłowego w Krakowie. Redakcja zapowiada, że „Rzeczy Piękne” ukazywać się będą stale jako miesięcznik, co rzeczywiście wpłynie dodatnio na rozwój pisma tak niezbędnego w Polsce dla sfer rzemieślniczych, nauczycielskich i zajmujących się przemysłem artystycznym. Numer został wydany bardzo starannie i zawiera prócz artykułów cały szereg ilustracji w zakresie sztuki zdobniczej, a mianowicie: batiki, meble, ceramikę, oprawy książkowe, grafikę, rzeźbę i t. d. Redakcję tworzą: Kazimierz Witkiewicz (naczelnik redakcji), Czesław Młodzianowski (Warszawa, ulica Tamka 1), Marjan Ziółkowski (Poznań, Górna Wilda Nr. 122). Adres Redakcji i Administracji: Kraków, Smoleńska 9. Cena zeszytu 2 zł. 50 gr.

KAŻDY CZYTELNIK

„MORZA”

POWINNIEN JEDNAĆ NOWYCH PRENUMERATORÓW CZASOPISMA.

PRENUMERATA ROCZNA 8 ZŁ.,  
PÓLROCZNA 4.50 ZŁ.

KONTO P. K. O. 9747.

**„WARSZAWIANKA”  
PENSJONAT I CIEPŁE KĄPIELE MORSKIE  
w HALLEROWIE**

Uzdrowsko Hallerowo, położone nad wielkim morzem, posiada dużą i piaszczystą plażę. Przystanek kolejowy w Hallerowie. Bezpośrednia komunikacja z Warszawą 2 pociągami, pośpiesznym i przyspieszonym z wagonami sypialnemi; w kierunku Pucka 5 pociągów, a w kierunku Helu 6 pociągów dziennie. Pensjonat „Warszawianka” posiada pokoje umeblowane na 100 łózek. Nowoczesne urządzenia: kanalizacja, ciepła i zimna woda w korytarzach, wanny kąpielowe, salon towarzyski, pianino i radio. Place tenisowe i sportowe w malowniczym lasku. Garaż. Ciepłe kąpiele morskie na miejscu. Na żądanie ciepłe kąpiele morskie z dodatkiem ługu i soli Ciechocińskiej. Specjalne wanny dla dzieci. Stała opieka lekarska. Kuchnia warszawska. Utrzymanie 4 razy dziennie. Stołowanie się dla przychodzących gości udogodnione. Pokoje dla wycieczek zbiorowych za wcześniejszym telegraficznym zamówieniem. Sezon od 15 maja do 15 września. Za czas do 15 maja do 15 czerwca i od 15 sierpnia do 15 września ceny niższe. Ceny przystępne.

WIADOMOŚĆ: MARJA BAGIŃSKA, WARSZAWA,  
UL. MOKOTOWSKA Nr. 8 m. 10. TELEFON 81-94.

# LATIL

PRZEDSTAWICIELSTWO JENERALNE  
NA POLSKĘ I GDAŃSK

## SYNDYKAT ROLNICZY WARSZAWSKI SP. AKC.

Warszawa, Kopernika 30, tel. 11-53.

- I. Samochody ciężarowe  
wszelkich typów, siły nośnej i pociągowej od 1,5 do 20 ton.
- II. Autobusy osobowe  
do ruchu miejskiego i międzymiastowego.
- III. Samochody dla celów miejskich  
do zraszania i zamiatania ulic, usuwania odpadków miejskich i asenizacji.
- IV. Samochody pożarnicze i sanitarne.  
Nowe transporty samochodów już nadeszły i są do obejrzenia w Składach Syndykatu w Warszawie.

Prosimy żądać katalogów.

Poszukiwani zastępcy na województwa.

PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT INŻYNIERYJNYCH I BUDOWLANÝCH

**W. PASZKOWSKI, F. PRÓCHNICKI i S-ka**

Sp. z ogr. odp.

WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKA 18. TEL. 47-08, 221-81.

# BANK

**KWILECKI, POTOCKI i S<sup>KA</sup>**

TOW. AKC.

Oddział w Gdańsku, Hundegasse Nr. 85.



W dniu 20 marca r. b. została otwarta

# KAWIARNIA HOTELU EUROPEJSKIEGO

w Warszawie, tel. 194-18.

TYGODNIK MŁODZIEŻY HARCERSKIEJ

## „HARCERZ”

wychodzi w każdą niedzielę. Zawiera bogato ilustrowaną treść z życia młodzieży w Polsce i zagranicą, porusza sprawy, obchodzące ogół polskiej młodzieży, a szczególnie sprawy wychowania fizycznego i programu Związku Harcerstwa Polskiego. Ponadto dwa odcinki beletrystyczne. Przystępna cena (2 zł. miesięcznie — 5 kwartalnie) i ciekawa treść czynią go poczytnym pismem.

*Adres: Warszawa, Aleje Ujazdowskie 37.*

## KINEMATOGRAF MIEJSKI

W WARSZAWIE, DŁUGA 25 - HIPOTECZNA 5.  
(TEL. 2-82 i 206-07).

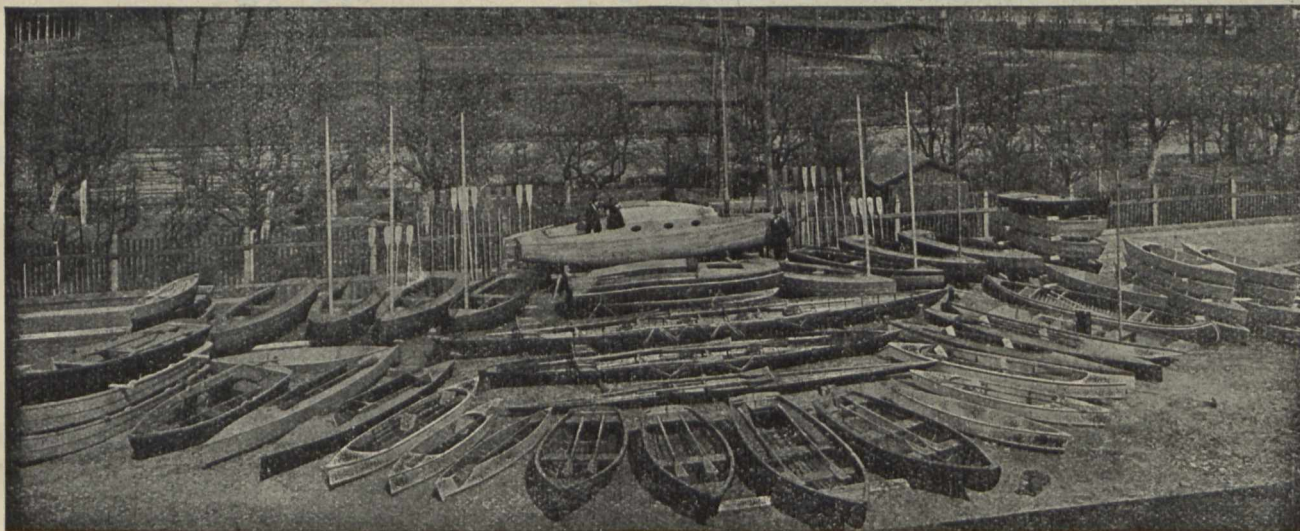
**WYŚWIETLA:**

I. **Programy oświatowe** (z udziałem fachowych prelegentów) w dni powszednie o godz. 12, a w poniedziałki, wtorki i środy o godz. 17, w niedziele i święta o godz. 11 i o 13 (różne programy).

Wstęp — 20 gr. od osoby.

II. **Programy rozrywkowe** codziennie od godz. 18 — 23, a w dni świąteczne i przedświąteczne od godz. 16 — 23.

Wstęp — 1 zł., 75 gr. i 50 gr. od osoby.



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.

## Zapisujcie się na członków Ligi Morskiej i Rzecznej.

Zapisy przyjmują: Zarząd Centralny Ligi M. i R. — Warszawa, Elekoralna 2 (od godz. 10 do 3 p.p.) oraz wszystkie oddziały Ligi.

**Wpisowe i składka wynoszą:**

Członek — protektor:	wpisowe 30 zł.,	składka roczna 120 zł.
Członek — opiekun:	„ 15 zł.,	„ „ 60 zł.
Członek rzeczywisty:	„ 3 zł.,	„ „ 12 zł.
Członek popierający:	„ —	„ „ 3 zł.

Do tego dochodzi dodatek na cele propagandowe Ligi w wysokości 10% składki członkowskiej.

Konto w P. K. O. 367.

Konto w P. K. O. 367.

POLSKI BANK  
PRZEMYSŁOWY

BANQUE  
INDUSTRIELLE POLONAISE  
SOCIETE ANONYME

Rok założenia 1910.

ZAKŁAD GŁÓWNY WE LWOWIE,  
ul. 3-go Maja Nr. 9.

ODDZIAŁ W WARSZAWIE,  
ul. Senatorska Nr. 42.

ODDZIAŁY:  
Gdańsk, Kraków, Krosno, Łódź.

Adres telegraficzny Zakładu Głównego i Oddziałów:  
„INDUSTRIA”

TOW. FIRM.-KOM. ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH  
**BRANDEL, WITOSZYŃSKI i SKA**  
WŁAŚCICIEL INŻ. STEFAN TWARDOWSKI  
Warszawa-Praga, Grochowska 37-39, tel. 48-86.

Adres telegraficzny: Brandel Witoszyński Warszawa

SPECJALNOŚĆ FABRYKI:

Pompy odśrodkowe turbinowe do napędu od silników elektrycznych, silników spalinowych, turbin parowych, turbin wodnych i od transmisji.

Turbiny parowe o mocy od 2,5 K. M. do 60 K. M. do bezpośredniego sprzężenia z dynamo, pompami, wentylatorami i t. p.

Pierścienie tłokowe samosprężujące od 30 mm. do 1250 mm. średnicy do silników wszelkich typów.

FIRMA ISTNIEJE OD. R. 1905.

BUDOWA POMP I TURBIN PAROWYCH WŁASNEGO POMYSŁU

ŚLĄSKI BANK  
ESKONTOWY

ODDZIAŁ W WARSZAWIE

UL. DŁUGA 48

załatwia wszelkie transakcje  
bankowe.

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”.

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

Zbiór składek za rok 1925. . . . . 7.272.164,33 zł.

Majątek K. U. O. (fundusz rezerwowy działu ogniovego). 4.106.891,97 „

Przypuszczalny zbiór składek w roku 1927 . . . . . 11.000.000,— „

Krajowe Ubezpieczenie Ogniove w Poznaniu posiada 3 działy:

OGNIOWY — ŻYCIOWY — GRADOWY

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

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

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

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

Poznań, plac Nowomiejski 8.

STOWARZYSZENIE  
MECHANIKÓW POLSKICH  
Z AMERYKI

SP. AKC.

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 46.

TEL. 106-06, 106-22, 106-99, 106-13.

POLECA KRAJOWEGO WYROBU:

Obrabiarki do metali i drzewa różnych typów.

Narzędzia precyzyjne dla obróbki metali.

Imadła równoległe warsztatowe i maszynowe.

Podzielnice uniwersalne.

Przyrządy do szlifowania i gryzowania.

Odlewy żeliwne maszynowe.

Rury żeliwne wodociągowe i kanalizacyjne.

Odlewy emaljowane.

Gwoździe i drut.

OFERTY I PROSPEKTY NA ŻĄDANIE

TOMASZOWSKA FABRYKA  
SZTUCZNEGO JEDWABIU

SPÓLKA AKCYJNA

FABRYKA W TOMASZOWIE MAZOWIECKIM.

Zarząd w Warszawie, ul. Wilcza 9a  
(dom własny).

Telefony: 33-61, 128-96, 75-45, 75-49 i 75-39.



FABRYKA WYRABIA:

Przędzę sztucznego jedwabiu pojedynczą  
i łączoną systemem kolodjonowym  
i wiskozowym. Słomkę i wło-  
sie sztucznego jedwabiu,  
wełnę wiskozową.

ŁĄCZNICE I APARATY TELEFONICZNE

automatyczne najnowszych systemów.

APARATY ODBIORCZE RADIO

na zakres fal od 300 do 5500 mtr.

własnych fabryk poleca

*Ericsson*

Polska Akcyjna Spółka Elektryczna

w Warszawie, Al. Ujazdowskie 47, tel.: 102 i 115.

Oddział w Łodzi, ul. Piotrkowska 79, tel. 51.

**GÓRNOŚLAŃSKI ZWIĄZEK**  
*PRZEMYSŁOWCÓW*  
**GÓRNICZO-HUTNICZYCH**  
*Z. Z. W KATOWICACH*  
*DELEGAT W WARSZAWIE*

Przedstawicielstwem przytoczonego Związku jest Delegatura w Warszawie. --- Związek reprezentuje interesy zrzeszonych w nim górnośląskich kopalń węgla i rud, hut żelaza, cynku, ołowiu, srebra, koksowni, zakładów metalowych, fabryk chemicznych i t. p.

*Biuro Delegatury: KREDYTOWA Nr. 3 m. 10. Telefony: 510-51, 99-85, 412-86.*

**„PROGRESS”**  
**ZJEDNOCZONE KOPALNIE GÓRNOŚLAŃSKIE**  
Sp. z o. o.  
**KATOWICE, ul. STAWOWA 13.**

Telefony Nr. Nr. 1167, 2523, 2180, 1369, 776.

Adres telegr. *Progress, Katowice.*

**WYŁĄCZNE BIURO SPRZEDAŻY WĘGLA NASTĘPUJĄCYCH TOWARZYSTW:**

Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura w Katowicach,  
z kopalniami: *Eugenia, Laura, Dębieńsko.*

Katowicka Spółka Akcyjna dla Górnictwa i Hutnictwa w Katowicach,  
z kopalniami: *Florentyna, Ferdynand, Mysłowice* oraz koksownią  
*„Huta-Hubertus”.*

The Henckel von Donnersmarck-Beuthen Etates Ltd. w Karłuszowcu,  
z kopalniami: *Menzel, Gottessegen, Hillebrand, Radzionkow.*  
Śląskie Kopalnie i Cynkownie Sp. Akc. w Lipinach, z kopalniami:  
*Matylda, Andaluzyja.*

Węgiel kamienny tylko w pierwszorzędnej jakości. \* Specjalne gatunki dla opału domowego i wszelkiego rodzaju przemysłu. \* Pierwszorzędny węgiel gazowy. \* Udział w ogólnym wydobyciu węgla na Górnym Śląsku około 28%.

# POD POLSKĄ BANDERĄ

okrętami przedsiębiorstwa państwowego

## „ŻEGLUGA POLSKA”

wysyłajcie wasze towary

i sprowadzajcie wasze surowce z zagranicy.

Wyłącznie ładunki masowe: węgiel, drzewo, cement, cukier,  
rudy, nawozy sztuczne.

Statki: „WILNO”, „POZNAŃ”, „KATOWICE”, „TORUŃ”, „KRAKÓW”  
po 3.000 ton każdy.

Gdynia, ul. 10 lutego, dom Radtke. Tel. 70.

ADRES TELEGR. „POLMORSK”.

### 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 silownie dla wszystkich celów pokładowych.

#### ADRESY NASZYCH BIUR INŻYNIERSKICH:

Biuro 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, Wiślna 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.

# RADION

—  
sam pierze!

ZAKŁAD CHEMII ŚRODKÓW SPOŻYWCZYCH  
UNIWERSTYTETU POZNAŃSKIEGO

Poznań, dnia 28 października 1926 r.

Przemysłowe Towarzystwo Przetworów Tłuszczowych  
"S t u r n i a" S.A.

W a r s z a w a.

Po zbadaniu laboratoryjnym i praktycznym  
środka samopiorącego "Radion" stwierdzono, iż:

- 1/ Radion pierze dzięki wysokiej zawartości mydła i bieli przez działanie wydobywającego się przy gotowaniu tlenu.
- 2/ Radion nie zawiera chlorku ani innych szkodliwych domieszek i dlatego nie niszczy bielizny.
- 3/ Radion usuwa wszelkie plamy i dezynfekuje bieliznę bez żadnej szkody dla tkanki.

Powtórzone kilkudziesiąt razy pranie bielizny płóciennej wykazało niezbicie, iż Radion zupełnie nie niszczy tkanek, redukując jednocześnie pracę ręczną do minimum. Jest więc produktem pierwszorzędnej jakości i może być polecony jaknajgorzej do użytku w gospodarstwie domowym, szpitalach, hotelach i t.p.

*Dr. Antoni Paweł*

zaprzyjęzony chemik sądowy  
na Okręg Poznań  
b. Dyr. Państw. Zakładów  
Badania Żywności i Przedm. Użytku.

PRENUMERATA: Rocznie zł. 8.—, półrocznie 4.50, kwartalnie 2.25. 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 Redakcji i Administracji: Warszawa, Elekoralna 2, tel. 15-63.  
Przedstawicielstwo: Katowice: Warszawska 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: HENRYK TITZLAFF