

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.



WIDOK Z HELU NA WIELKIE MORZE

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.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 5.

Warszawa, maj 1927 r.

Rok IV.

TREŚĆ NUMERU: 1. Scalenie pracy morskiej; 2. Port w Gdyni—*Inż. Stanisław Łęgowski*; 3. Motorowe, czy parowe?—*Tadeusz Stecki*; 4. Eksport zboża przez Gdynię—*Dr. Stefan Goldmann*; 5. Żegluga na Wiśle—*Tadeusz Maliszewski*; 6. Budowa statków handlowych w Anglii w r. 1926—*S. Kosko*; 7. Nowa forma subwencji inwestycyjnych w Niemczech—*R. P.*; 8. Duch i bezpieczeństwo—*A. Uziębło*; 9. W morze!—*Władysław Wolaki*; 10. Marynarka francuska—*A. Sulima*; 11. Budżet francuskiej marynarki wojennej—*B.*; 12. Szkolenie oficerów w marynarce niemieckiej—*Józef Boreyko*; 13. Tam, gdzie buduje się kontrtorpedowce polskie—*X.*; 14. Rozmaitości; 15. Gabriel d'Annunzio jako poeta morza; 16. Na wodach dawnej Gdyni—*Bolesław Ślaski* oraz bogata kronika i dział oficjalny L. M. i R.

21 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

SCALENIE PRACY MORSKIEJ

Program morski Rzeczypospolitej Polskiej zwolna poczyna się realizować. Zaczątki floty handlowej już mamy. We Francji budują się polskie nurkowce i polskie torpedowce, które z marynarki wojennej naszej uczynią coś więcej, niż szkółkę, uczynią siłę może nieznacznie liczebnie — ale istotnie wartościową bojowo. Zaniedbana została przecie jedna strona zagadnienia, strona o niezmiernej doniosłości — rybnictwo morskie, którego mimo zgodnej opinii wszystkich sfer, co do jego wagi — nie ruszyliśmy dotąd z miejsca z niepowetowaną szkodą dla rozwoju sprawy morskiej w Polsce.

Politycznie rzecz biorąc rybnictwo — to jedyny sposób wzmocnienia ludności miejscowej naszego wybrzeża, a więc umocnienia jego polskości. Dziś nad naszym brzegiem żyją ludzie zarobkujący przeciętnie na czynną zawodowo jednostkę 900 zł. rocznie. To ród nędzarzy, którzy, gdy ryba nie nadpłynie, głodują. Oczywiście, że skutki tego stanu rzeczy — masowa emigracja bądź na południe, bądź do Niemiec na okręty rybackie i handlowe, wyludniają okolicę tak ważną dla naszej przyszłości. Ze stanowiska interesów, których bronić musi Ministerstwo Spraw Wewnętrznych — a i Ministerstwo Spraw Zagranicznych, rybnictwo morskie ma niezmierną doniosłość.

Według obliczeń J. Borowika, sprowadzamy rocznie samych śledzi około 750 tys. quintali za około 30 milionów złotych w zło-

cie. Jest to ogromna pozycja w naszym bilansie płatniczym, przekraczająca o wiele to, co płacimy za kawę, herbatę i inne produkty codziennego użytku. Ministerstwo Skarbu nie może pozostać obojętne wobec tego faktu.

Z przywozem ryb łączy się fakt, że na połowach ich zarabiają nie Polacy, że robotnik nasz nie bierze udziału w ich przeróbce, nie dostarcza sprzętu okrętowego, nie dostarcza materiałów do budowy statków, nie pracuje sam przy tych statkach. Tysiące ludzi, którzyby mogli otrzymać zajęcie, pozostają dziś bez roboty i korzystają z zasiłków na koszt podatków i innych ciężarów opłacanych przez ogół ludności. Tak postawiona sprawa obchodzi zarówno Ministerstwo Przemysłu i Handlu jak i Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej — to też żadne z nich nie może zachować bierności wobec tego zjawiska.

Sprawa obrony Państwa coraz wydatniej opiera się na przysposobieniu wojskowemu ogółu ludności. Chodzi o wyszkolenie żołnierza zawczasu, o przygotowanie poza wojskiem mocnych rezerw i ludzkich i materiałowych. Takie rezerwy posiadamy na lądzie — brak ich natomiast zupełny na morzu. I powiedzmy sobie, że nawet jeśli pominiemy to, czego pominąć absolutnie nie wolno — znaczenie samych trawlerów rybackich w wojnie morskiej — to już samą rezerwę ludzką wykształcić nam może tylko i jedynie rybnictwo. Tylko te

państwa mogą mieć mocną flotę na wypadek wojny, które posiadają dobrze rozwinięte rybnictwo. Ten wzgląd bezpośrednio dotyczy Ministerstwa Spraw Wojskowych i nie może być w żadnym razie przez nie pomijany. I tak niema jednego resortu, dla którego rybnictwo morskie mogłoby być rzeczą obojętną — niema jednej dziedziny życia, któraby nie zyskała na jego podniesieniu. A przecie ta właśnie dziedzina naszej pracy morskiej leży jak dotąd odłogiem i dopiero poczynają dojrzywać jakieś plany w tej dziedzinie.

Zdaniem naszym przyczyna tego tkwi w organizacyjnym postawieniu tej sprawy. Podczas gdy wszystkie nieomal zagadnienia z morzem związane podzielono słusznie pomiędzy Kierownictwo Marynarki Wojennej przy Min. Spr. Wojskowych i Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu, rybnictwo morskie połączono z rybnictwem lądowym i ulokowano w Ministerstwie Rolnictwa. Nie trzeba dowodzić, jak gruntownie fałszywe były założenia, któremi kierowano się, stawiając sprawę w ten sposób. Podstawą rybołówstwa śródlądowego jest hodowla ryb słodkowodnej. Rzeki, jeziora, wszelkiego rodzaju naturalne zbiorniki wody odgrywają nieporównanie mniejsze znaczenie, niż stawy sztucznie zarybiane. Ryba słodkowodna najczęściej też idzie do spożywców w postaci świeżej.

Co innego rybołówstwo morskie. Jest to właściwie przemysł rybny.

Półów odbywa się na wolnych terenach oceanicznych i ma charakter masowy. Związany on jest nie z ziemią, ale przede wszystkim z transportem wodnym — flotylla bowiem rybacka wysłana gdzieś na ławice islandzkie, czy nawet na morze Północne musi dla ciągłej komunikacji z krajem posiadać pewną ilość transportowców, które towar złowiony natychmiast będą odwoziły do portów rodzimych. Sama natura połowów morskich, ich masowość, sprawia, że ryba złowiona jest dopiero surowcem, który podlega odpowiedniej przeróbce i dopiero w postaci konserwy dochodzi do konsumenta. Potrzebna więc tu jest organizacja portu i jego urządzeń, chłodni, fabryk sztucznego lodu, fabryk konserw od solarni i wędzarni aż do najbardziej skomplikowanych czynności prowadzących.

To też wydział rybactwa, rzucony w Ministerstwo Rolnictwa, w

jego obrębie poruszał właściwie tylko zagadnienia hodowli ryb. Skoro tylko chodziło o sprawy morskie miał interes do wszystkich — tylko nie do swojego ministra. Nic dziwnego, że pasja redukcyjna, jaka zapanowała u nas po klęsce walutowej, dotknęła przede wszystkim jego organu morskiego. Nieomal, że z ziemią zrównany został Urząd rybactwa morskiego w Wejherowie. Jednym pociągnięciem pióra zmarnowano cały dorobek w dziedzinie badania łososia. A następnie zniszczono i sam wydział — zostawiając jednego, acz wybitnego znawcę tych rzeczy, ale nie dając mu w ręce żadnych możliwości, usuwając z referatu wszystkich personel, przygniatając go nawałem codziennej roboty i odbierając wszelką możliwość inicjatywy.

Z organu, który miał decydować o polskości wybrzeża, o 10% naszego importu, o olbrzymim zasto-

sowaniu robocizny polskiej, o bezpieczeństwie naszym od strony morza zostawiono ruinę, na którą nie można patrzeć bez uczucia szczerzego żalu.

Otóż stosunki te muszą się zmienić. Jednym z naczelných postulatów naszych winno być wydzielenie rybactwa morskiego z Ministerstwa Rolnictwa i przeniesienie go do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, ale nie w dzisiejszej jego szczątkowej postaci słabego referatu, ale jako zasobnego w ludzi i siły wydziału, który naprawdę postawi rzecz na odpowiednim poziomie, uzgadniając swą pracę nie z zakładaniem hodowli karpia pod Brześciem, ale z całokształtem naszych wysiłków morskich.

Małostkowe względy muszą ustąpić wobec doniosłości sprawy. Zagadnienie morskie trzeba skupić — a nie parcelować po różnych resortach.

P O R T W G D Y N I

Budowa portu w Gdyni nabrała właściwego tempa dopiero na jesieni 1926 r. Obejmuje ona tak nazwany awanport, to jest przedport, oddzielony od morza trzema wielkimi tamami: molo południowym, długości blisko 1400 metrów, molo północnym blisko 800 metrów i środkowym łamaczem fal długości 300 metrów. W ten sposób tworzy się powierzchnia wodna około 150 hektarów z dwoma wejściami: północnym do portu wojennego i południowym do portu handlowego. W awanporcie przewidziany jest basen 8 mtr. głębokości. Poza tem w głąb ładu ma być wciągnięty drugi basen głębokości 10 metrów, długości przeszło 1300 mtr. i szerokości 250 mtr.; powierzchnia tego basenu będzie wynosiła około 50 hektarów. Umowa z Konsorcjum francusko-polskiem, które prowadzi roboty przewiduje 1900 m. nabrzeży 8-metrowych i 2750 m. nabrzeży 10-metrowych. Przy takich rozmiarach port może obrócić około 2.500.000 ton rocznie, a jeżeli będą przeprowadzone urządzenia specjalne dla towarów masowych, to zdolność przepustowa przy tej samej ilości nabrzeży może być doprowadzona do 8.000.000 ton rocznie.

Sumy, które wydatkowano na budowę portu w Gdyni przedstawiają się jak następuje. W roku 1921 wykonano przy budowie portu w Gdyni robót na sumę 70.730 dolarów, w r. 1922 na sumę 52.470 dolarów, a w r. 1923 za 86.970 dolarów. W ten sposób za sumę 210.170 dolarów stworzono tymczasową przystań głębokości 7 metrów, długości 175 m chronioną łamaczem fal od strony północno-wschodniej. Poza tem zbudowano wo-

dociąg, prowizoryczną elektrownię i odnogę kolejową do portu z kredytów Ministerstwa Kolei. W r. 1924 zawarto umowę z Konsorcjum, jednakże dopiero w końcu lipca, do końca więc roku 1924 zdołano wybudować tylko molo północne za sumę 198.995 zł. w złocie. W r. 1925 wykonano robót na sumę 2.787.755 zł. Przystąpiono do budowy nabrzeży i do budowy kesonów żelazo-betonowych, oraz do robót czerpalnych. Na początku roku 1926 wybuchł zatarg z Konsorcjum i dlatego za I półrocze wykonano robót tylko na sumę 535.326 zł. w zł. Za to po podpisaniu nowej umowy, która zatarg zeżegnała w II półroczu, wykonano robót na sumę 3.133.932 zł. w zł. W ten sposób osiągnięto tempo robót, które pozwala przypuszczać, że tegoroczny program na sumę 6.000.000 zł. w zł. będzie całkowicie wypełniony.

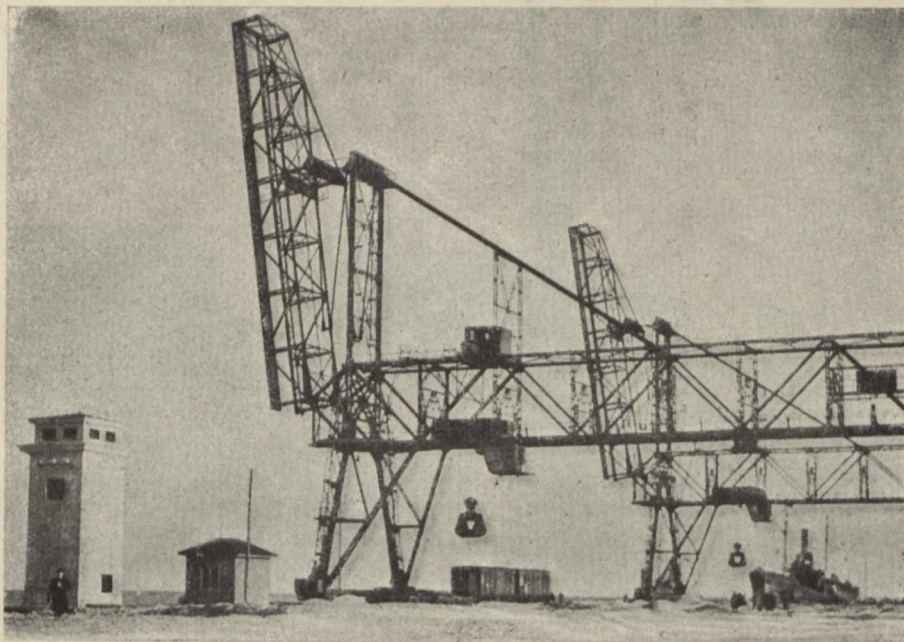
Na początku roku bieżącego posiadaliśmy już około 400 m. nabrzeży 8-metrowych i około 200 m. nabrzeży 10-metrowej głębokości. Równoległe z samą budową portu postępują i jego urządzenia, nieobjęte umową z Konsorcjum. I tak poza robotami hydrotechnicznymi wybudowano przy nabrzeżach 8-metrowych 2 dźwigi mostowe, wykonane całkowicie w kraju. Ponieważ budowa elektrowni własnej nieco się opóźniła, dźwigi te korzystają z prądu elektrowni wodnej w Rutkach. Jednakże prąd ten narazie jest jeszcze zbyt słaby, co nie pozwala na całkowitą i forsowną eksploatację dźwigów mostowych. Zmiana powinna nastąpić w najbliższych tygodniach, gdy własna elektrownia na 500 KW. będzie ukończona. Rów-

nocześnie i elektrownia w Rutkach będzie miała wkrótce możność dostarczania większej ilości prądu, niż dotychczas.

Miesięczna zdolność eksportowa na węgiel powinna wkrótce wzrosnąć do 100.000 ton miesięcznie. Dalsze urządzenia węglowe, wykonane przez prywatne kapitały, są projektowane i jeszcze w tym roku powinny się doczekać wybudowania. Poza tem zamówiono budowę żelaznego magazynu portowego, rozmiarów 100 × 45 metrów, oraz budowę dwóch dźwigów 5-tonowych. Montaż magazynu i dźwigów ma się rozpocząć w tych dniach i latem te urządzenia powinny już zacząć pracować, doprowadzając zdolność przewozową Gdyni do 120.000 ton miesięcznie.

Równomiernie postępuje rozbudowa portowej sieci kolejowej. Wybudowano silny holownik portowy w Gdańsku o sile 500 koni i zamówiono drugi mniejszy holownik na 350 koni.

Mimo tych stosunkowo niewielkich prac wyniki ich są już widoczne. Warto podać kilka charakterystycznych cyfr o eksploatacji naszego portu w Gdyni. Pierwszy statek, który do Gdyni zawinął, był to statek „Kentucky”, który w r. 1923 podczas strajku w Gdańsku załatwił swe operacje w Gdyni. Następnie zawinął do Gdyni polski statek szkolny „Lwów”. Było to też w roku 1923. Od roku 1924 zaczęła się właściwa eksploatacja portu. W r. 1924 zawinęło do Gdyni już 27 statków, w r. 1925 — 85 statków, a w r. 1926 — 928 statków. Obrót towarowy przedstawiał się jak następuje: w r. 1924 — 9717 ton, w r. 1925 — 51.728 ton, a w r. 1926 — 414.005 ton.



Nowe dźwigi mostowe w porcie gdyńskim.

W tych cyfrach główną pozycję stanowi eksport węgla, mniejszą cement i drzewo, a reszta to drobne ładunki w przywozie. Ilość pasażerów, która rocznie do Gdyni przyjeżdża morzem, wynosi średnio 1000 pasażerów w przywozie i około 10.000 w wywozie. Jak z powyższych cyfr wynika, ruch statków w Gdyni stale wzrasta.

Obrót innych towarów poza węglem wzmoże się znacznie z chwilą uruchomienia pierwszego magazynu portowego. Pewne zmniejszenie się eksportu węgla w ostatnich kilku miesiącach należy sobie tłumaczyć niedostateczną zastaną portu od fali północnej i północno-wschodniej. Pod tym względem nastąpiło nawet pewne pogorszenie od chwili przeniesienia ruchu z przystani tymczasowej do właściwego portu jeszcze niedostatecznie zastanętego. Ostatnia zima była szczególnie burzliwa i miejmy nadzieję, ostatnia, która eksploatację Gdyni utrudniała. Ostatnio naładowano w jednym dniu 3.800 ton węgla, a w dekadzie 21.000 ton.

Program robót w r. 1927 przewiduje prawie zupełnie wybudowanie zastony w awanporcie, a stosunkowo niewielką ilość nabrzeży. O 100 metrów będą przedłużone nabrzeża przy wejściu do 10-metrowego basenu i w jego szczycie będzie wybudowane 480 metrów nabrzeży. O magazynie i dwóch dźwigach, które w roku bieżącym będą ukończone, już wspominałem. W miarę ukończenia dalszych nabrzeży będą one natychmiast zaopatrzone w tory kolejowe i połączenia z wodociągiem i światłem.

Eksploatacja portu gdyńskiego po wybudowaniu zastony przedstawi się już znacznie korzystniej, niestety, brak funduszy nie pozwala na daleko idące dalsze inwestycje na koszt Skarbu. Z tego też powodu obecnie rozważa-

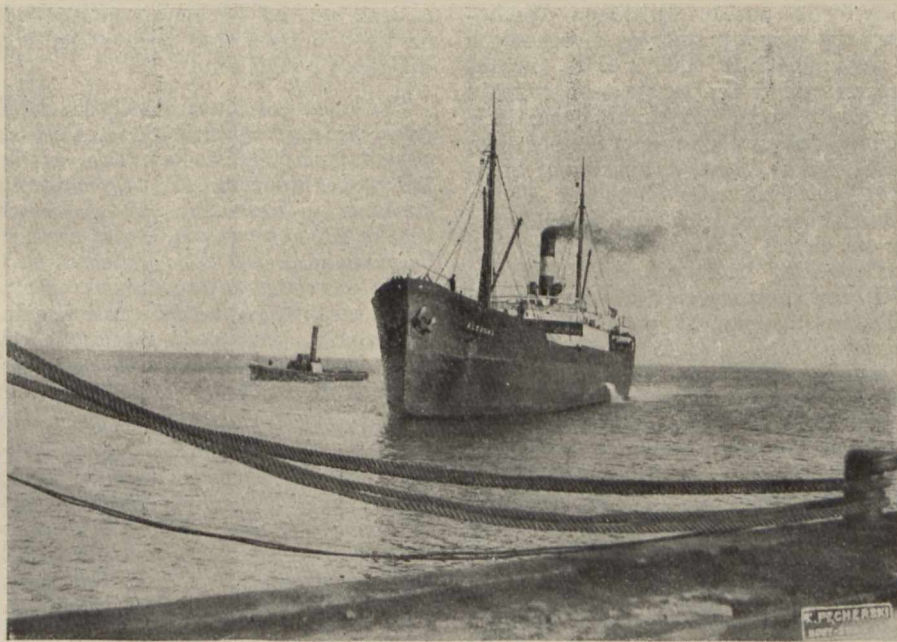
na jest możliwość inwestycji dla eksportu węgla do 2.000.000 ton rocznie na koszt firm prywatnych i to na prawach długoletniej koncesji. Podobnie przedstawia się sprawa ewentualnej budowy elewatora zbożowego i chłodni. Fundusze budżetowe pozwolą tylko zapoczątkować jeszcze w roku bieżącym budowę drugiego magazynu z piętrem i piwnicami, oraz dalszych dźwigów portowych.

Przedmiotem studjów jest obecnie sprawa portu drzewnego, oraz możliwość stworzenia w Gdyni portu wolnego. To ostatnie zagadnienie ma doniosłe znaczenie, wymaga jednakże gruntownych studjów. W tym celu została rozpisana ankieta, której wyniki pozwolą w tej sprawie zorientować się dokładniej i postawić zagadnienie

więcej praktycznie poza dotychczasowym teoretycznym i czysto akademickim jego ujęciem.

Bardzo dużo dyskusji wywołała sprawa sposobu administrowania przyszłego portu w Gdyni. Przeważa zdanie, że czysto państwowy zarząd nie będzie korzystny, mimo, że posiadamy tylko jeden port, a to ze względu na mniejszą zdolność konkurencyjną wobec obcych portów sąsiednich. Z drugiej strony czysto prywatny zarząd portu też ma swoje ujemne strony dla interesów Państwa. Prawdopodobnie będzie znalezione coś pośredniego, co pozwoli zadość uczynić wszelkim potrzebom Państwa i życia gospodarczego.

Bardzo ważnym zagadnieniem przy budowie portu jest równoczesna budowa miasta portowego w Gdyni. Port bez ośrodka handlowego i bez oparcia o miasto nie jest do pomyslenia. A zadanie to w Gdyni zrealizować nie jest łatwo. Osada o 2000 mieszkańców, do której latem przybywa jeszcze pewna liczba letników nie może być ośrodkiem portowym. Aby w Gdyni budowa miasta przez budowę portu nie dała się wyprzedzić, trzeba sięgnąć do analogji amerykańskich i spowodować sztuczny rozwój miasta portowego. Można by np. od razu stworzyć port wolny, któryby objął i teren miasta, wytworzył atmosferę, któraby skłoniła kapitały krajowe, jak i zagraniczne, do wielkich inwestycji. Narazie tego środka nie zastosowano, nie chcąc zastosować eksperymentu. Utworzono więc tylko z gminy wiejskiej miasto, przyłączono do niego pewne obszary sąsiednie, opracowano projekt ustawy, któraby specjalnie uprzywilejowała nowopowstające przemysły i handel na tym terenie. Dalej utworzono z całego wybrzeża osobne starostwo morskie, aby jednolicie rozwiązać wszystkie sprawy na naszym wybrzeżu i poddać je jed-



Statek duński wchodzi do portu w Gdyni po węgiel.

nolitej administracji. Następnie położono wielki nacisk na to, aby budownictwo rządowe na terenie miasta było jaknajbardziej intensywne.

Ale tego wszystkiego jeszcze nie wystarczy. Są już pewne oznaki poprawy. Prywatne budownictwo w tym roku nieco się ożywiło. Inicjatywa prywatna widząc, że państwo czyni na tym terenie wielkie inwestycje, też się ruszyła, bojąc się, że dalsza inercja może spowodować utratę pewnych, już w niedalekiej przyszłości, zysków. Jeszcze gorzej by było, gdyby tylko kapitał zagraniczny się ruszył, a nasz krajowy czekał, aż najlepsze interesy w Gdyni obcy zabiorą.

Sprawy morskie w ostatnich 10 miesiącach ruszyły z martwego punktu, port buduje się intensywnie, flota handlowa rośnie, jak na drożdżach, każdy musi przyznać, że zostało wzięte tempo bardzo niecodzienne. Wiara społeczeństwa w naszą przyszłość morską znakomicie się wzmocniła. Musiały przyjść coprawda bardzo dotkliwe nauki niedostatecznie wykorzystanej konjunktury z powodu strajku angielskiego, aby nam oczy otworzyć. Ale kryzys w sprawach morskich został złamany. Górny Śląsk bez własnych portów polskich nie ma przyszłości. Nasz przemysł i nasze rolnictwo dopiero w obliczu własnych portów i własnej floty oczystej mają zapewniony zbyt swych produktów na rynkach zagranicznych.

Wszystko, co dotąd przy budowie miasta portowego zrobiono, to tylko ramy właściwej pracy. Na tem polu czekają nas wielkie zadania. Jeżeli się weźmie pod uwagę, że gmina o 2000 mieszkańców w ciągu nie więcej,



Ładowanie węgla na statek w Gdyni.

niż 5 lat, powinna się przekształcić na miasto o 60.000 mieszkańców, wówczas cały ogrom pracy rzuci się każdemu w oczy. Miasto z zupełnie innymi ulicami, z szeregiem inwestycji, jak: szkoły, szpitale, gazownia, elektrownia, ewentualnie tramwaje, i z całym szeregiem budowli państwowych i prywatnych musi powstać bardzo szybko.

Możliwe, że moje przypuszczenia i obliczenia są zbyt mało optymistyczne, przy budowie portu i jego eksploatacji byliśmy zawsze zbyt ostrożni. Liczyliśmy, że w końcu roku

1930 stworzymy port na obrót 2.500.000 ton, tymczasem rok bieżący przyniesie nam pewnie milion, a następny, to jest 1928 pewnie już przekroczy cyfrę, na 2 lata później preliminowaną. Nasza psychoza morska była opanowana zbyt niewłaściwie oszczędnościowymi i zbyt mało liczyła się z tem, że jednak i na tem polu coś potrafimy zdziałać. Teraz ta psychoza została złamana i miejmy nadzieję, że już nigdy w historii naszego Państwa nie odezwą się głosy, że morze nam jest niepotrzebne.

INŻ. STANISŁAW ŁĘGOWSKI

MOTOROWE, CZY PAROWE?

Bank Gospodarstwa Krajowego proponuje utworzenie linii morskiej z Gdyni do portów Bliskiego Wschodu przy pomocy statków motorowych o pojemności do 4000 t. DW., uważając, że silniki Diesla dla tego rodzaju statków będą najekonomiczniejsze, zdanie zaś swoje opiera na rocznym zestawieniu „Lloyd's Register of Shipping” za 1926 rok. Opierając się na tabl. I-iej, że w 1926 roku wybudowano na całym świecie 925,827 Gr. Rej. ton statków parowych i 701,777 Gr. Rej. ton motorowych, a więc prawie 90% w stosunku do parowych, zapomina o tabl. IV tego zestawienia, z której widać stosunek budujących się statków, pod względem tonażu. I tak: statków o pojemności od 2 do 4000 Gr. Ton wybudowano parowych — 59, motorowych — 21, od 4 do 6000 Gr. Ton parowych — 38, motorowych — 35, od 8 do 10,000 Gr. Ton parowych — 13, motorowych — 13. Ponad 10,000 Gr. Ton znów przewaga na korzyść parowych. Z zestawienia tego wynika, że dla statków o pojemności 6 do 10,000 Gr. Rej. Ton w podróży dalekich, bo tej wielkości

statki mają nośność od 10,000 do 16,000 ton, silniki Diesla będą ekonomiczniejsze od parowych ze względu na ilość potrzebną paliwa dla tych ostatnich i jego cenę.

Statki o pojemności 4,000 t. DW., jakie ma na względzie B. G. K., będą posiadały 2,500 Gr. Rej. Ton, a więc jak wskazuje tabl. IV, tej wielkości statków wybudowano 59 parowych i tylko 21 motorowych. Co to znaczy? Odpowiedź jasna. Tej wielkości statki, są używane do stosunkowo niedalekich rejsów, gdzie zarówno wyzyskanie tonażu, jak i cena węgla nie odgrywają tak znacznej roli, jak w podróży dalekich.

Silniki Diesla udoskonalają się, ale i maszyny parowe nie pozostają w tyle. Maszyny parowe systemu Lenca (wentylowe) konsumują węgla na siłę i godzinę 0,48 Kg., motory Diesla ropy 0,15 do 0,18 Kg., a więc stosunek ten wyrazi się, jak 1 do 3 lub nawet 1 do 2,7. Teraz przejdźmy do cen paliwa. Węgiel z załadowaniem do bunkrów kosztuje u nas i w Anglii 18 szyl., ropa dla silników Diesla oczysz-

czona 90 do 100 szyl. Stosunek ten wyrazi się jak 1 do 5, a nawet 1 do 5,5.

Dla przykładu przytaczamy taką kalkulację: statek o pojemności 4000 t. DW., siła maszyny parowej 1200 HP, konsumpcja $0,48 \times 1200 = 0,576 \times 24 = 13,83$ ton. $\times 18 = \text{£} 12 \cdot 10$; siła motorów Diesla 1000 HP, konsumpcja $0,15 \times 1000 = 0,150 \times 24 = 3,6 \times 95 = \text{£} 17 \cdot 02$. A więc paliwo statku parowego kosztuje dziennie mniej o 4 £. 12 sh.

Podróż Gdynia — Konstantynopol z zawijaniem do portów po drodze i z powrotem wyniesie 8.000 mil. Licząc szybkość dla tych statków na 10 węzłów, długość podróży obliczymy na dwa miesiące, włączając postoje w Gdyni. Statek będzie w ruchu 32 dni, w portach — 28. Rozchód paliwa w drodze $14 \text{ ton} \times 32 = 448$ ton, w porcie $3 \text{ t.} \times 28 = 84$, co wyniesie na podróż 532 tony plus 10% zapasu, razem 585 ton po 18 sh da £. 526 . 10.

Motorowy statek: rozchód paliwa w drodze $3,5 \text{ ton} \times 32 = 112$ ton, w porcie pomocniczy kocioł parowy $3 \text{ t.} \times 28 = 84$, plus 10% ropy — 11 ton, i węgla 8 ton, razem paliwa 215

lon; w tem ropa 123 tony po 95 sh = Ł. 584 . 05, i węgiel 92 t. \times 18 = Ł. 82 . 16; razem koszt paliwa wyniesie Ł. 667 . 01.

Koszt paliwa motorowego wyniesie więcej w podróży o Ł. 140 . 11.

Zwolennicy statków motorowych, będą się starali dowiedzieć, że statek motorowy może zabrać więcej ładunku, dzięki mniejszej ilości potrzebnego mu paliwa, i że jest on bardziej ekonomiczny, gdyż potrzebuje mniej załogi maszynowej. W teorii wszystko to wygląda tak w istocie, lecz praktycznie rzecz biorąc, rezultat nie będzie korzystniejszy. Ponieważ na tej linii statki będą zachodziły do różnych

portów po drodze, utrzymując komunikację mniej więcej regularną, to trudno przypuścić, że pojemność ich będzie całkowicie wyzyskana. Gdyby nawet tak było, to jaki byłby rezultat? Przypuśćmy, że wyzyskają one całą pojemność na korzyść paliwa i wezmą więcej ładunku, niż statek parowy. Różnica w paliwie wynosi mniej więcej 360 ton, ładunku można będzie wziąć 300 ton (przy ładowaniu zawsze się traci od 15 do 20% miejsca). Daje to jednak 300 ton \times 15 sh = Ł. 225. Uwzględnivszy: ładowanie, wyładowanie, maklerskie, portowe i inne opłaty, nie wiadomo, czy zostanie czystych Ł. 50. Załogi maszy-

nowej potrzeba mniej, ale tylko palaczy, za to personel, szczególnie mechaników musi być więcej wykwalifikowany, a co za tem idzie, lepiej płatny i trudniejszy do zamiany.

Jeżeli wziąć jeszcze pod uwagę, że statek motorowy jest droższy od parowego (oferta na statek motorowy 25 Ł. od tony DW., a parowy 24 z maszynami Lenca) asekuracja o ćwierć procenta droższa, opłaty portowe większe, z powodu większego tonażu netto, to wszystko przemawia za statkami parowymi dla tej wielkości statków i ich przeznaczenia.

TADEUSZ STECKI

Warszawa, 10 kwietnia 1927 r.

EKSPORT ZBOŻA PRZEZ GDYNIĘ

Jak dotąd Rząd Polski, a szczególnie Ministerstwo Komunikacji, mało okazywało zainteresowania, jakimi drogami wychodzi zboże z Polski za granicę. Wytworzył się wskutek tego niezdrowy objaw, że mimo wojny celnej z Niemcami niemieckie kupiectwo wdziera się coraz więcej na nasze rynki i coraz większe ilości zboża idzie na eksport przez porty niemieckie zamiast przez polskie.

Stan taki jest bardzo niezdrowy. W wywodach naszych, nim dojdziemy do właściwego tematu, musimy jednakowoż cofnąć się do pewnych ogólnych rozważań na temat produkcji i wywozu zboża polskiego.

Zboże do eksportu Polska posiada, względnie posiadać będzie zasadniczo z dwóch źródeł. Przedewszystkiem z nadwyżki własnej produkcji nad spożyciem w kraju. Dalej wskutek importu z Rosji i z Rumunji do miast i centrów przemysłowych w Polsce wschodniej i środkowej zwolnione zostaną znaczne ilości zboża w Wielkopolsce i na Pomorzu, które to ilości wywieźć będzie można do krajów zachodnich.

W kierunku podniesienia produkcji zboża czyni się ostatnio bardzo dużo, niestety skutki wojny przy braku kapitału obrotowego i — jak dotąd — przy niskim często poziomie kultury rolniczej, nie dadzą się tak rychło usunąć. Mimo to obserwujemy z roku na rok poprawę.

Importowanie zboża na wschodzie, eksportowanie na zachodzie daje nam szereg korzyści. Wzmagają się przez to handel wymienny z Rosją i z Rumunją i zachęca się kraje te do odbierania w większej ilości naszych fabrykatów. Importując żyto i pszenicę rosyjską, mieszając ją ze zbożem naszym, uzyskujemy lepszą mąkę, niż z przemiału tylko zboża naszego.

Eksport zboża jest dla nas koniecznością. Jeżeli znaczną część naszej produkcji krajowej stanowi rolnictwo, to i ta gałąź wytwórczości musi się przyczynić do aktywności naszego bilansu handlowego.

Niestety obserwujemy zjawisko, że drogi naszego eksportu nie układają się, jak wyżej wspomnieliśmy, w kie-

runku utrzymania naszej samodzielności handlowej. Brak zrozumienia tej sprawy u nas potrafilo Niemcy zreczenie wykorzystać. Podobnie jak niegdyś z Rosją, tak i teraz umieli przez stworzenie nadzwyczajnych taryf wywozowych nawiązać nici, sięgające w głąb Polski.

Taki stan rzeczy, nie mówiąc o innych ujemnych stronach, jest bardzo niekorzystny dla polskich kolei państwowych, które tracą fracht do Gdańska, względnie do Gdyni, podczas gdy koleje niemieckie zyskują fracht od granicy do Szczecina i do Hamburga. Traci również młoda żegluga polska, dla której, jeśli tak dalej wypadki się potoczą, ustanie możność wywozu zboża z Gdańska, a nie powstanie możność takiego wywozu z Gdyni.

Należy więc w interesie samodzielności polskiego handlu zbożowego, samodzielności wywozu polskiego, uniezależnić się od transportu zboża przez Niemcy. Trzeba w interesie polskich kolei państwowych kierować zboże przez Polskę do portów naszych, do Gdańska i do Gdyni.

Choć Gdańsk posiada wyrobione tradycje handlowe, nie należy jednak sądzić, że Gdynia nie posiada korzystnych widoków wyrobienia się na ważny punkt polskiego wywozu zboża. Przeciwnie, przeciągnięcie polskich eksporterów z Gdańska do Gdyni nie przedstawia większych trudności.

Powiada się nieraz, że Gdańsk posiada przewagę nad Gdynią przez położenie swe nad ujściem Wisły. Jednakże należy tu zauważyć, że największej zboża wywozi się z północnej Wielkopolski i Pomorza, i to głównie koleją. Dalej na korzyść Gdyni przeważa względem, że administracja kolei, z powodu różnicy poborów urzędników, będzie dla Polski tańsza w Gdyni, niż w Gdańsku, czyli, że czysty zysk polskich kolei państwowych będzie tutaj znaczniejszy.

Na przeszkodzie wywozowi zboża polskiego przez Gdynię stoi tylko brak elewatorów. Budowa elewatorów w Gdyni jest sprawą palącą — bez tego pomyśleć o wywozie zboża nie można. Wiemy, że o budowie takiej

czynnikmi miarodajne dawno już zamyślają. Zastanawiając się, jaki elewator ten być powinien, przychodzimy na podstawie doświadczeń do przekonania, że nietylko należy kłaść nacisk na budowę wielkiego elewatora, iie takiego, którego zdolność przeładunkowa będzie duża, gdzie będzie istniała szeroka możność sortowania i czyszczenia zboża. Elewator mniejszy, w razie małych obrotów w latach nieurodzaju, łatwiejszy będzie do administrowania bez strat, niż wielki. Wskazane może być później pobudowanie drugiego i trzeciego elewatora.

Dodać jeszcze należy, że eksport zboża polskiego przez Gdynię zapewniłby polskim statkom stałe i dogodne frachty.

Dr. STEFAN GOLDMANN

Nakładem Instytutu Wydawniczego Ligi Morskiej i Rzecznej ukazała się świeżo broszurka:

Franciszek Trzepakko

„WSKAZÓWKI DLA WYCIECZEK TURYSTYCZNYCH Z BIEGIEM RZEK”

Cena 25 groszy.

Do nabycia w Instytucie Wydawniczym Ligi Morskiej i Rzecznej, Warszawa — Elektoralna 2, oraz w księgarniach.

Instytut Wydawniczy wysyła broszurę na żądanie. Przy zamówieniu listownem należy załączyć znaczki pocztowe wartości 30 gr. (25 gr. cena książki + 5 gr. przesyłka pocztowa).

ŻEGLUGA NA WIŚLE

Rozwój ruchu żeglugowego na rzece Wiśle wzrasta z roku na rok i wzmożenie się frekwencji przewozowej za ostatnie trzy lata jest widoczne nie tylko przy przewozie transportów masowych (berlinkowych), idących w ruchu holowniczym, ale również i przy przewozach pasażerów i towaru na statkach pasażerskich. Brak dokładnej statystyki przewozowej nie pozwala na ustalenie ogólnego wzrostu przewozów, jednak, jeżeli porównamy ilości przewiezionych osób i ładunków przez jedno z największych towarzystw żeglugowych na Wiśle, mianowicie: Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej Sp. Akc., które posiada dokładnie prowadzoną statystykę, to widzimy, że wzrost ten jest znaczny i przedstawia się w cyfrach, jak następuje:

W ruchu pasażerskim:

1924 — 290.540 osób 14088 t. towaru,
1925 — 401.315 „ 19585 t. towaru,
1926 — 518.886 „ 30603 t. towaru.

W ruchu holowniczym (masowym):

1924 — 15.350.000 tonnokilometrów
1925 — 22.893.000 „
1926 — 30.343.867 „

Wzmożenie się przewozów Wisłą należy przypisać postępowi w organizacji żeglugi na Wiśle, a w szczególności w zwiększeniu terminowości przy przewozie ładunków, w ulepszeniu komunikacji pasażerskiej, w wprowadzeniu na linje pasażerskie dużych, wygodnie urządzonych statków, co szczególnie wyraźnie się zaznacza we wspomnianym wyżej T-wie, które, tworząc nowe połączenie Warszawa-Toruń (210 km.), postawiło na tę linję najlepsze swoje statki.

Gdy porównujemy dzisiejsze wygodne wykończenie statków pasażerskich, idących bezpośrednio na całym dystansie Warszawa-Toruń bez przerwy, gdy patrzymy na sprężystą, subordynowaną i przyzwoicie umundurowaną załogę tych statków, musimy przyznać, że od czasów przedwojennych dużo, bardzo dużo na Wiśle się zmieniło.

Zmiana ta jest tak wyraźna, że każdemu, kto podróżował parostatkiem przed wojną, musi się rzucić w oczy. Śmiało rzec można, iż dziś na Wiśle zbliżyliśmy się do zachodu.

Mamy, oczywiście, jeszcze dużo pracy przed sobą. W obecnym stadium żegluga na Wiśle jest dopiero w zaczątku swego rozwoju.

Z ożywieniem się naszego przemysłu, z powstaniem ruchu budowlanego w rozmiarach, odpowiadających naturalnemu wzrostowi ludności, wzrośnie zapotrzebowanie taniego przewozu, który Wisła przy zwiększeniu taboru żeglugowego i należytej pieczy o pogłębienie jej nurtu zapewnić może w szerokiej bardzo rozmiarach.

Mówiąc o przewozie ładunków masowych na Wiśle, mamy przedewszyst-

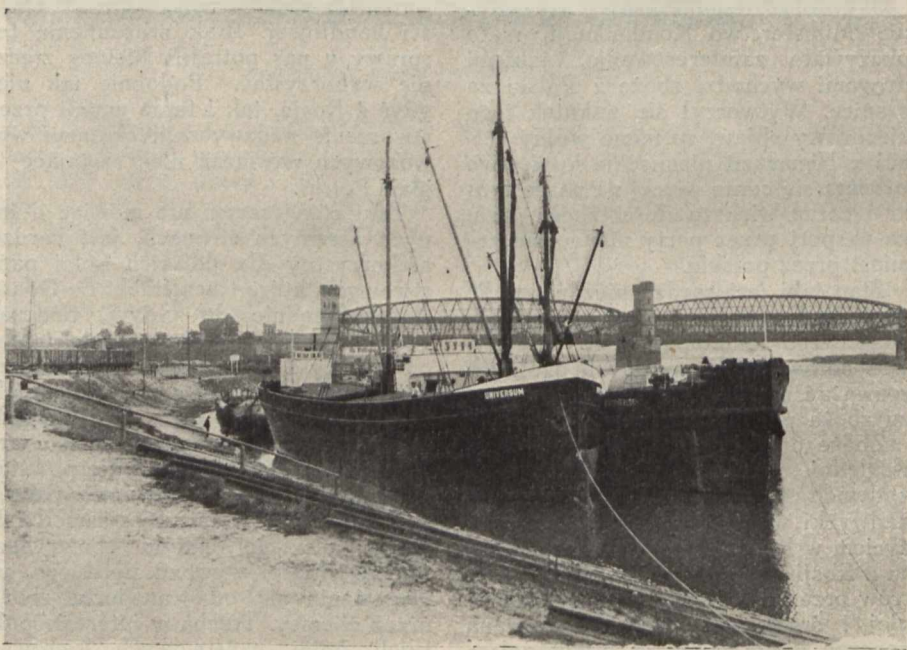
kiem na uwadze dolną i środkową część Wisły, zaczynając od Warszawy, a kończąc w Gdańsku. Na Wiśle górnej, ze względu na niski poziom wody przez znaczną część nawigacji, rozwój ruchu masowych transportów mógłby się kalkulować tanio tylko po należytem jej uregulowaniu i pogłębieniu.

Naturalnie, gdyby głębokość przebiegów Wisły górnej mogła być utrzymana na poziomie Wisły dolnej, to i dziś przewozy masowe mogłyby się rozwinąć na dużą skalę, a w pierwszej linji przewóz transportów węglowych dla całego pobrzeża Wisły na dystansie kilkuset kilometrów.

sów porządnie zorganizowanej żeglugi pasażerskiej, nie mogła, rzecz oczywista, przyciągnąć turystów, których takie liczne rzesze widzieliśmy podczas sezonu na Renie i Elbie, albo na rzekach rosyjskich: na Dnieprze, a szczególnie na Wołdze.

To się musi zmienić z chwilą, gdy damy możliwość wygodnego i taniego odbycia przyjemnej bądź co bądź podróży Wisłą. Przyciągnie to niewątpliwie nie tylko swoich, którzy Wisły nie mieli możliwości dotąd poznać, ale także zachęci obcych do zwiedzania naszego kraju.

Rzeka, o takim dorzeczu, jakie ma Wisła (198.510 km. kwadr., t. j. o



Wisła pod Tczewem. Lichtery, ładujące węgiel.

Nietylko przewóz masowych transportów na Wiśle ma szanse znacznego wzrostu w najbliższych latach. Również przewidywany jest wzrost ruchu towarowo-osobowego (pośpiesznego), w którym bardzo poważną część przypadnie na turystykę, szczególnie, jeżeli zostanie utworzona bezpośrednia linja pasażerska Warszawa-Gdańsk.

Wisła, nie mając do ostatnich cza-

63.542 km. kwadr. większe od Elby) słusznie może być uważana za jedną z największych rzek północnych Europy środkowej, i, przy należytem uregulowaniu jej biegu na całej przestrzeni, zapewni duży rozwój naszej żegludze wewnętrznej, stwarzając arterję komunikacyjną o olbrzymim dla naszego kraju znaczeniu.

TADEUSZ MALISZEWSKI

ADMINISTRACJA „MORZA”

uprasza P.P. Prenumeratorów, zalegających w opłacie prenumeraty, o rychłe uregulowanie należności, gdyż w przeciwnym razie zmuszona będzie przerwać wysyłkę czasopisma.

BUDOWA STATKÓW HANDLOWYCH W ANGLJI

W R. 1926

Rok ubiegły należał do najcięższych, jakie przechodził po wojnie angielski przemysł budowy okrętów. Siedmiomiesięczny strajk węglowy był przyczyną tego, że stocznie Anglii i Północnej Irlandji wyprodukowały o 443.664 ton mniej, niż w r. 1925, który to rok również nie należał do pomyślnych. Wprawdzie w końcu roku zamówienia zaczęły napływać w znacznej ilości, lecz nie zmieniło to sytuacji o tyle, by szkody już poniesione, dały się wyrównać.

Jedną z charakterystycznych cech omawianego działu produkcji, jest budowa coraz większej ilości statków do przewozu ropy („oil tanks”), a to ze względu na stale wzrastające zapotrzebowanie ropy

dla celów przemysłowych, oraz jako siły napędowej dla statków. Obstalunki te są dawane głównie przez koncerny naftowe, aczkolwiek zdarzają się i prywatne zamówienia.

W roku 1926 wybudowano w Anglii zaledwie kilka dużych statków pasażerskich, a mianowicie: dwa statki o pojemności powyżej 20.000 ton („Alcantara”—22,250 ton dla „Royal Mail Steam Packet Co.”, oraz „Carnarvon Castle”—20,063 tony dla Twa „Union Castle”), dwa statki o pojemności 13,880 ton („Alnieda” i „Andalusia” dla Twa „Blue Star”), oraz dwa statki o pojemności 13,275 ton każdy (również dla Twa „Blue Star”).

Wogóle wyprodukowano w Angliji:

wkrótce uruchomione warsztaty budowy w Mikołajewie i Sewastopolu.

Natomiast produkcja niemiecka znacznie się obniżyla. Ze statków, wybudowanych w roku ubiegłym w Niemczech, zasługuje na uwagę statek „New York” o pojemności 21.000 ton, zbudowany w Hamburgu przez firmę „Bohm & Voss”. Z drugiej strony, firma „Die Deutsche Werft” zbudowała trzy statki motorowe dla Twa Okrętowego „Rio Cape Line”. Naogół można powiedzieć, że budowa okrętów poza granicami Wielkiej Brytanji rozwija się pod hasłem nacjonalizmu, a w tych warunkach należy się spodziewać, że liczba obstalunków w Wielkiej Brytanji będzie się stale zmniejszała.

S. KOSKO

Nazwa Okręgu Przemysłowego	1926 r.		1925 r.	
	ilość	tonaż	ilość	tonaż
„The Clyde”	155	284.194	210	513.964
„The Forth”	30	9.600	37	8.350
„The Tay”	10	11.126	8	22.799
„The Dee” i „The North”	18	4.138	11	6.442
„The Tyne”	25	128.120	50	196.182
„The Wear”	8	36.979	23	94.790
„The Hartlepoons”	3	14.718	9	37.971
„The Tees”	21	22.79	26	61.389
„The Humber” i okolice	42	11.739	118	32.891
Wybrzeże Wschodnie Anglii	49	2.005	63	3.019
Ujście Tamizy	27	3.552	61	6.939
Wybrzeże Południowej Anglii	32	3.610	40	5.948
„ Zachodniej Anglii	77	51.513	70	71.890
Irlandja	11	93.252	13	58.015
R a z e m	508	676 925	739	1 120.589

Dominja i kolonie angielskie:

	1926 r.		1925 r.	
	ilość	tonaż	ilość	tonaż
Kanada	7	15.740	12	18.749
Indje	165	5.991	97	9.092
„Straits Settlements”	22	1.190	14	1.274
Hong Kong	10	7.448	17	18.415
Australja	13	900	43	4.656
Razem	217	31.269	183	52 186

Kraje obce:

	1926 r.		1925 r.	
	ilość	tonaż	ilość	tonaż
St. Zj. Am. Póln.	97	153.636	102	125.357
Norwegja	25	11.627	32	20.492
Szwecja	21	63.502	19	55.051
Danja	26	75.877	31	74.375
Finlandja	3	120	1	17
Rosja	6	16.800	4	9 240
Łotwa	1	376	—	—
W.M.Gdańsk	2	780	2	320
Niemcy	93	198 246	245	450.000
Holandja	656	290.185	318	240 546
Belgia	53	9.248	54	9.305
Francja	78	145.333	53	66.617
Hiszpanja	13	12 928	2	2.850
Włochy	23	189.870	38	124.547
Chiny	22	3 839	44	12.191
Japonja	18	47.847	45	100.000
Razem	1137	1.220 214	990	1 290.908

Przy rozpatrywaniu wyżej podanych cyfr nasuwają się następujące uwagi: produkcja światowa w 1926 r. wyraża się liczbą 1.928.408 ton, podczas gdy ta sa-

ma produkcja w roku 1925 wyniosła 2.463.683 tony, czyli, że rok ubiegły wykazuje spadek w porównaniu z r. 1925 o mniej więcej 500.000 ton, która to różnica niemal całkowicie przypada na Anglię.

Podczas gdy Wielka Brytanja w roku ubiegłym wyprodukowała 676.925 ton, Dominja i Kolonie angielskie wyprodukowały zaledwie 31.269 ton.

Co się tyczy krajów obcych, to naogół utrzymały się one na poziomie r. 1925.

Na szczególną uwagę zasługują Włochy, gdzie produkcja zwiększyła się o 50%. Między innymi wybudowane zostały we Włoszech statki pasażerskie „Roma” (32.000 ton), oraz „Augustus” (33.000 ton). Poza to firma „Cantiere Navale Triestino” wybudowała statek pasażerski „Vulcania” (24.500 ton) i statek „Lucita” dla przewożenia ropy.

Z pozostałych krajów, produkcja zwiększyła się znacznie we Francji, bo przeszło w dwójnasób. Zasługuje na uwagę statek „Ile-de-France” o pojemności 40.000 ton, zbudowany przez firmę „Chantiers et Ateliers de St. Nazaire”, oraz statek „Theofil Gautier”, poruszany za pomocą motorów Diesla, wybudowany przez firmę „Chantiers de France” w Dunkierce.

Wreszcie na specjalną uwagę z polskiego punktu widzenia zasługują postępy, jakie czyni w zakresie budowy okrętów Rosja, gdzie w r. 1926 wyprodukowano prawie 17.000 ton. W tej liczbie Północne Warsztaty Budowy Statków w Leningradzie wybudowały dwa motorowe statki z chłodniami o pojemności 3.750 ton każdy. Statki te mogą przewozić również pasażerów. Według informacji, posiadanych w Anglii, mają być

BUDOWA OKRĘTÓW W I KWARTALE 1927 R.

Według „Lloyd's Register” w ciągu I-go kwartału r. b. znajdowało się w budowie na stocznich światowych 645 statków handlowych (uwzględniono tylko statki powyżej 100 brutto ton) o 2.569.864 brutto ton. Z tego 372 wypadło na parowe, 225 na motorowce i 35 na żaglowce i lichterzy.

W porównaniu z ostatnim kwartałem r. ub. ilość statków, znajdujących się w budowie wzrosła o 169, tonaż zaś o 636,857 brutto ton, z czego na samą Anglię wypadła 129 st. o 456.848 br. ton. Taki wzrost zamówień na stocznich angielskich jest wynikiem zakończenia strajku węglowego. Razem na stocznich brytyjskich w omawianym kwartale było w budowie 297 statków o 1.216.932 br. ton.

Godny uwagi jest wzrost ilości statków na stocznich rosyjskich, na których buduje się obecnie 34 statki o 73,440 br. ton, wtedy, gdy w ostatnim kwartale r. ub. było 26 st. o 54.420 br. ton.

Również Niemcy wykazują zwiększenie się tonażu, będącego w budowie z 52 st. o 211.062 br. ton w IV kwartale ub. roku na 79 st. o 350.933 br. ton, czyli prawie o 66%.

S. K.

REFLEKTORY I WYDAJNOŚĆ PRACY

Dotychczas oświetlenie w nocy większych stacyj kolejowych, lub portów, uskuteczniane było zapomocą dużych elektrycznych lamp łukowych. Obecnie w Ameryce wprowadzają oświetlenie przy pomocy reflektorów. I tak np. na jednej ze stacyj przeladunkowych w pobliżu New Yorku dla oświetlenia podjazdowych kolei i bocznic, ustawiono z górą 100 reflektorów. Światło ich nie ustępuje światłu dziennemu. Badania wykazały, że światło reflektorów podniosło wydajność pracy nocnej, gdyż manewrowanie pociągami, i roboty przeladunkowe odbywają się dzięki temu światłu z większą pewnością, niż dotychczas.

ZAPISUJCIE SIĘ

DO

LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ!

NOWA FORMA MORSKICH SUBWENCYJ INWESTYCYJNYCH W NIEMCZECH

Wobec wyczerpania się zdeponowanej w swoim czasie przez rząd niemiecki w kasie t. Kredytu Morskiego — sumy 50 milionów marek, przeznaczonych na cele inwestycyjne marynarki handlowej, — aktualną staje się sprawa formy i rodzaju dalszej pomocy państwa w tym względzie.

Całkowicie odmienna sytuacja ekonomiczno-gospodarcza Rzeszy w chwili obecnej w porównaniu ze stanem, jaki był w roku 1925 t. zn. w czasie tworzenia wspomnianego Kredytu Morskiego odgrywa tu decydującą rolę.

Łatwość uzyskania przez armatorów odpowiednich pożyczek na prywatnym rynku pieniężnym nie wymaga już dziś tworzenia specjalnych kredytów państwowych na te cele.

Obecna więc pomoc rządu ograniczy się jedynie do zmniejszenia ciężarów, ponoszonych przez armatorów, z racji zaciąganych zobowiązań finansowych przy nowych inwestycjach.

Według głosów prasy niemieckiej subwencje te będą udzielane co roku w postaci pewnych odsetek od sumy kosztów budowanego okrętu. Przytem mają być one tak obliczane, aby stanowiły w ciągu całego okresu budowy jak i w ciągu roku po jej ukończeniu od 3,5% — 4% war-

tości poczynionego zamówienia, zależnie od tego, czy będzie ona wyższa czy też niższa od sumy 3 milionów marek. Wysokość tej subwencji w ciągu następnych pięciu lat będzie się zmniejszała co roku o 1%, — poczem przestanie być ona wogóle udzielana, średnia wysokość reprezentowanych przez nią odsetek od zaciągniętej pożyczki będzie niższa o 2,5% od wysokości dyskonta Banku Rzeszy. Warunki te będą mogły ulegać pewnym zmianom przy zamówieniach, przekraczających sumę 10 milionów marek, oraz w razie budowy kilku statków tego samego typu, na jednej stoczni.

Potrzebne na ten cel fundusze mają być dostarczone w $\frac{2}{3}$ przez skarb Rzeszy, a w $\frac{1}{3}$ przez zainteresowane Państwa związkowe.

W ośrodkach, skupiających większą ilość stoczni będzie określona, w porozumieniu z miejscowymi sferami rządowymi maksymalna suma zamówień, w której granicach stosowane będą te ulgi.

Dla obwodu niższej Wezery zostanie stworzony specjalny okręg ekonomiczny, który obejmie wszystkie stocznie Bremy, Prus i Oldenburga, położone na dolnym biegu tej rzeki. Wreszcie subwencja ta udzielona będzie jedynie przy zamówie-

niach, poczynionych w stoczniach, które dotychczas nie korzystały z żadnej pomocy rządowej.

Projekt ten spotkał się z uznaniem ze strony czynników miarodajnych Oldenburga i Bremy, natomiast Senat Wolnego Miasta Hamburga wysuwa pewne obawy, z których przyczyny istnieje obawa, że główne korzyści przyniesie on przede wszystkim wymienionym miastom, zwiększając ich możliwości konkurencyjne.

R. P.

KAŻDY CZYTELNIK

„MORZA”

POWINIEN JEDNAĆ NOWYCH PRENUMERATORÓW CZASOPISMA.

PRENUMERATA RÓCZNA 8 ZL.

PÓLROCZNA 4.50 ZL.

KONTO P.K.O. 9747.



Gdynia posiada nowy, prawdziwie europejski dworzec kolejowy.



Zdjęcia nasze przedstawiają dwa fragmenty tego dworca.

MARYNARKA WOJENNA

DUCH I BEZPIECZEŃSTWO

Marynarka wojenna jest kopciuszkiem naszej opinii publicznej. Pospolicie nie mówi się o niej inaczej, jak z... przekąsem. Statki — to stare gruchoty. Sił nie mamy. Roli żadnej ona w czasie wojny nie odegra. Oto jest „vox populi”. Nie trzeba dowodzić, jak destrukcyjnie oddziałują te głosy na psychikę naszego marynarza, jak demoralizują szeregi naszych sił morskich. Warto jednak zastanowić się nad tem, ile słuszności jest w tych głosach?

Nie będziemy stawiali w obronie jakości naszych obecnych jednostek pływających, tak samo jak nikt nie będzie obstawał przy dobroci karabinów ćwiczebnych. Chodzi o to, czy marynarka nasza na wypadek wojny istotnie nie ma nic do zrobienia? Tu leży sedno sprawy. Jeśli nie — to ją zwinimy. Ale jeżeli tak — to trzeba ją uzbroić.

A przeciw doświadczenia wojny ubiegłej nie zostawiają żadnej wątpliwości w tym względzie. Państwo śródlądowe może być łatwo izolowane, pozbawione dostaw — zduszone gospodarczo, zduszone militarnie. My, z naszym słabym stosunkowo przemysłem wojennym, pozbawieni doświadczenia w kierunku mobilizacji przemysłu, więcej może, niż kto inny, potrzebujemy w razie rozprawy orężnej zabezpieczenia komunikacji ze światem — a któż nam tę komunikację zabezpieczy, jeśli własnych sił zbrojnych na morzu mieć nie będziemy?

I druga sprawa. Ciągłe alarmy niemieckie zmuszają nas do czujności. A w razie zatargu z tym państwem bę-

dziemy zagrożeni nie tylko od zachodu, lecz i od północy — a wtedy jednym z kardynalnych warunków zwycięstwa jest niedopuszczenie do komunikacji Niemiec z Prusami Wschodnimi, sparaliżowanie wszelkich prób zasilania tej prowincji rezerwami z Szczecina, Kilonji, Hamburga. Nie dość jest przerwać połączenia kolejowe na lądzie — musi być przerwana komunikacja morska. Twierdzimy z całym przeświadczeniem słuszności sprawy, że obrona korytarza, niedopuszczenie do zaatakowania Warszawy od północy jest rzeczą niemożliwą bez mocnej marynarki wojennej, która jest mieczem, przez Gdynię mocno trzymanym.

Te dwa względy są więcej, niż przekonywujące i naprawdę ślepcom być trzeba, by konieczności tworzenia silnej floty wojennej nie odczuwać, nie rozumieć, nie widzieć. Ta flota być musi — więc będzie.

Potrzebna jest nam marynarka wojenna i w pokoju. Skoro mówimy o konieczności rozwinięcia rybactwa, nie możemy pozostawić naszych trawlerów bez opieki własnej policji morskiej. Flotyllę rybackie muszą być odwiezione przez nasze torpedowce prosto dlatego, by nie rzucać ich na pastwę obcej — bynajmniej nie najlepiej dla konkurentów usposobionej ochrony.

Siły naszej marynarki winny być znaczne. Niemcy rozporządzają dziś około 108.000 ton pojemności sił zbrojnych morskich — w czym jest dziesięć krążowników ok. 10 tys. ton każdy.

Nie jest rzeczą konieczną przewyższyc obu ewentualnych przeciwni-

ków — stanowczo jednak musimy mieć możność sprostania jednemu. Półtora-ta tysięcy ton marynarki wojennej, to minimum, które musimy osiągnąć. Początek zrobiliśmy dobry. Tonaż lekkie, torpedowce i nurkowce, to to, co najbardziej jest potrzebne, to, co musimy posiadać najpierw. Nurkowiec jest potężną bronią obronną — na morzu posiada dużą zdolność ataku.

To jednak jest tylko początek, za którym muszą niezwłocznie pójść dalsze zamówienia zagranicą i gorączkowe prace nad budową naszej stoczni, by samą wytwórczość sił morskich przenieść do kraju.

Nie podejmujemy się tu precyzowania nowego programu morskiego — zaczynając jedynie dyskusję — program ten jest jednak niezbędny zarówno ze względów materialnej siły, jak i na moralny stan naszej marynarki. Dziś oficer morski jest w położeniu beznadziejnym. Nie widzi on ani możliwości awansu, ani pola do szerokiej, wydajnej pracy. Perspektywa ćwiczeń między Puckiem, Gdańskiem i Helem nie ęci ludzi zdolnych i ambitnych. Trzeba naszemu marynarzowi otworzyć drogę na świat, trzeba mu pokazać ocean, trzeba, żeby ujrzał przyszłość swej pracy. A ujrzy on ją dopiero wtedy, gdy, ćwicząc się na jakiejś kanonierce lub torpedowcu, będzie miał pewność, że w przyszłości poprowadzi piękny nowoczesny okręt, eskadrę i połączone eskadry na długą, szeroką falę.

Tego wymaga bezpieczeństwo Polski, za przyspieszeniem tego przemawia stan moralny wojska.

A. UZIEMBŁO

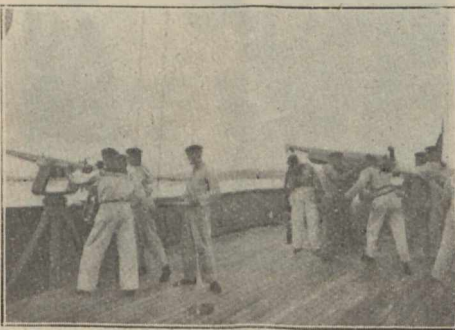
W MORZE!...

Na całym naszym wybrzeżu królują już wszechwładnie wiosna.

W porcie wojennym w Gdyni pozornie ruch wro gorączkowy. Jednostki pływające, które z racji oszczędnościowych (niestety) musiały być w rezerwie, obecnie są już w kampanji czynnej. Życie naszej marynarki wojennej w czasie zimy opisałem pokrótce w numerze kwietniowym „Morza”, obecnie chcę parę słów powiedzieć o kampanji czynnej.

Okręty, które z tych, czy innych względów są w rezerwie, mają personel tylko nadzorczy, niezbędny dla konserwacji mechanizmów i kadłubów. Z chwilą, gdy załoga została skompletowana do normalnego stanu, przewidzianego etatem, przeważnie ze szkoły specjalistów morskich i z kadry marynarki wojennej, a okręt posiada należycie odremontowane mechanizmy, może wejść on w kampanję czynną.

Nasza flota, która ma przedewszystkiem za zadanie szkolenie kadr marynarskich dla budującej się bojowej floty wojennej, a nieposiadająca specjalnych szkolnych okrętów (z wyjątkiem niedawno nabytego trzymasztowego szkunera szkolnego „Iskry”).



Ćwiczenia w strzelaniu z dział na kanonierce „Komendant Piłsudski”.

musi wykorzystywać posiadane jednostki do maksimum.

Oprócz odbywających się perjodycznie ćwiczeń sygnałowych, artyleryjskich, torpedowych, minowych i t. p., okręty nasze, w celu wyszkolenia morskiego i nawigacyjnego swych załóg, w ciągu każdej kampanji czynnej odbywają szereg podróży bliższych i dalszych po Bałtyku, zachodząc czasami do portów państw obcych.

Podróże te niezależnie od celów ćwiczebnych mają wielkie znaczenie propagandowe i polityczne.

Czytałem niedawno, że pewien nasz poseł w jednym z państw zagranicznych mówił, że cała jego usilnie prowadzona propaganda polskości w tym kraju nie uczyniła tyle, co zjawienie się w porcie owego państwa szkolnego statku naszej marynarki handlowej „Lwów”. Wtedy dopiero uwierzono tam, że Polska rzeczywiście posiada morze i własne statki.

Również wielką rolę odgrywają te

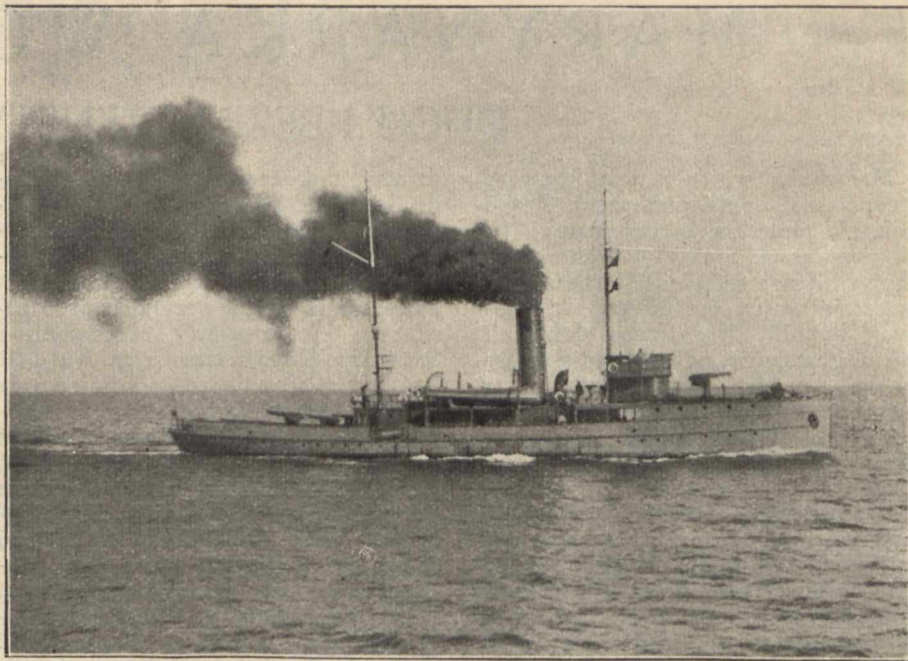
odwiedziny w portach zagranicznych dla podtrzymania ducha narodowego w sercach tych setek tysięcy Polaków, którzy są zmuszeni przebywać stale w obcych krajach. Pamiętajmy bowiem, że okręt wojenny reprezentuje Rzeczpospolitą i jest widowym znakiem potęgi zbrojnej kraju.

Aby okręty wojenne mogły wejść do portu, względnie na wody terytorjum państwa obcego, musi ministerstwo spraw zagranicznych przez swego posła zawiadomić (notyfikować) o tem, prosząc o pozwolenie władze rządowe danego państwa. Jednocześnie musi być podana ilość okrętów, ich nazwy, nazwiska dowódców, stan załogi, data przybycia i czas pobytu.

Okręt, wchodzący do portu zagranicznego, oddaje salwę powitalną banderze państwa, do którego przybył, podnosząc jednocześnie na przednim maszcie tę samą banderę. Miejscowa baterja salutacyjna odpowiada taką samą ilością strzałów (przepisowa ilość 21 strzałów), podnosząc na przednim maszcie banderę gościa.

Z ramienia najwyższego dowódcy morskogo portu zostaje wysłany na przybywający okręt t. zw. oficer komplementacyjny, ofiarowując swoje usługi, wskazując miejsce postoju, oraz podając wszelkie informacje, co do ceremonjału wizyt oficjalnych.

Dowódca okrętu, który przybył, ze swej strony wysła oficera z podzię-



Kanonierka „Komendant Piłsudski” na ćwiczeniach bojowych w morzu.

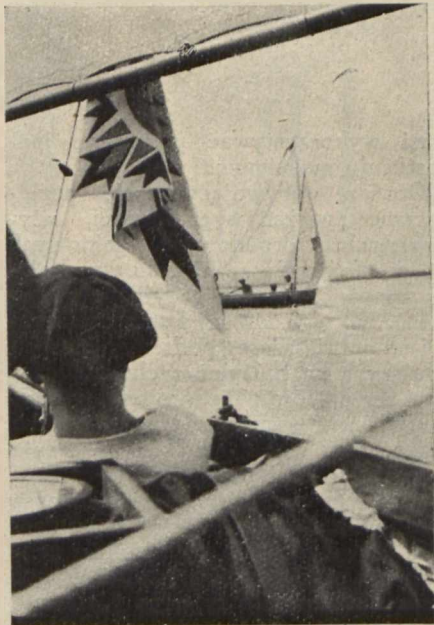
kowaniem. Poczem następują wzajemne wizyty dowódców.

Przybycie wyższych dowódców na okręty jest każdorazowo spotykane odpowiednią ilością strzałów armatnich, zależnie od posiadanego stopnia gościa.

Pierwszą podróż zagraniczną pod polską wojenną banderą odbyli nasi marynarze w roku 1921 na kanonierce „Komendant Piłsudski”, udając się do portów Abo i Helsingforsu z załogą dla nowokupionej w Finlandji kanonierki „Gen. Haller”.

Ł O D Z I Ą Z P O Z N A N I A N A B A Ł T Y K

W Y C I E C Z K A H A R C E R Z Y P O Z N A Ń S K I C H



W numerach poprzednich „Morza” zamieściliśmy opis śmiałej wyprawy harcerzy poznańskich na 2 łodziach żaglowych z Poznania na Bałtyk. Ilustracje powyższe są uzupełnieniem tego opisu. 1. Podniesienie bandery na „Albatrosie” na Wiśle.

2. W drodze z Pucka do Gdyni szalupa 6-wiosłowa. 3. „Albatros” w drodze z Gdyni do Pucka.

W następnych latach okręty nasze odbyły szereg dalszych podróży. Między innymi w roku 1922 grupa torpedowców odwiedziła Kopenhagę, zaś kanonierki podchodziły do brzegów Szwecji, nie zachodząc jednak do portów.

W roku 1923 dwie kanonierki nasze zaszły do szwedzkiego portu Istadt, były w Danji — w Kopenhadze, w portach wyspy Bornholm. Torpedowce „Kaszub” i „Mazur” odwiedziły porty szwedzkie Karlskrona i Kalmar, a w sierpniu tegoż roku torpedowce „Ślązak”, „Krakowiak” i „Kujawiak” były w portach Łotwy — Libawie i Rydze.



W maszynach torpedowca.

W czerwcu roku 1924 kanonierki nasze były w Helsingforsie, a w sierpniu w porcie estońskim — Tallinie.

W 1925 roku grupa torpedowców była w Rydze, a grupa kanonierek w Tallinie.

Rok 1926 grupy naszych torpedowców i kanonierek zużyły na podróże do wybrzeży szwedzkich, duńskich, łotewskich i estońskich.

W roku obecnym prawdopodobnie odbędzie się szereg dalszych podróży, podobnie, jak w roku zeszłym.

WŁADYSŁAW WOLSKI

MARYNARKA FRANCUSKA

W jednym z ostatnich numerów „Revue de deux mondes” znajdujemy niezmiernie ciekawy artykuł p. René La Bruyère p. t. „Notre renaissance naval.” Autor od lat szeregu z niezmierną energią poruszał opinię francuską, podnosząc zaniedbania w dziedzinie marynarki wojennej, zestawiał siły swej ojczyzny z tym, co mają współzawodnicy, aż osiągnął to, o co walczył. Francja obudzona podjęła pracę wyleżoną, stworzyła program i poczęła go wykonywać.

Ustawa z r. 1922 upoważniła rząd do podjęcia budowy trzech krążowników po 8 tys. tonn pojemności, sześciu kontrtorpedowców po 2.500 tonn, 12 torpedowców po 1500 tonn i 12 nurkowców 6 po 1150 tonn i 6 po 600 tonn. W dwa lata później, 12 kwietnia 1924 roku, nowa ustawa kładzie w stocznice dwa krążowniki, sześć torpedowców, i dwa nurkowce po 1500 tonn. Ledwie rok mija, a marynarka zamawia (ust. z dn. 13 lipca 1925 r.) krążownik 10 tys. tonn, trzy kontrtorpedowce po 2700 tonn, cztery torpedowce, minierkę i statek-port awijacyjny. I wreszcie 4 sierpnia 1926 roku parlament uchwala znowu założyć nity pod budowę krążownika (10 tys. t.), trzech kontrtorpedowców (po 2700 t.), 4 torpedowców i kilku statków pomocniczych. Jednocześnie podniesiona zostaje ilość nurkowców do obrony wybrzeży, tak że nabytki marynarki wojennej francuskiej wynoszą ogółem 7 krążowników (3 po 8 tys. t. i 4 po 10 tys. t.), 12 kontrtorpedowców od 2500 — 3000 ton, 26 torpedowców do 1500 t. i 47 nurkowców.

Właściwego znaczenia nabiorą te cyfry, jeżeli weźmiemy je w porównaniu do zbrojeń państw innych. Oto jest statystyka statków, spuszczonej na wodę od 1 stycznia 1920 roku do 1 stycznia 1927 — nie licząc okrętów wielkich rozmiarów, których budowę ograniczyła konwencja Waszyngtońska.

Japonja 116 jednostek, w tem 52 nurkowców. St. Zjednoczone 81 statków — 35 nurkowców; Francja 44 okręty — 16 nurkowców; Włochy 26 jednostek — 1 nurkowiec; Anglja 18 okrętów — 5 nurkowców. Jeżeli weźmiemy pod uwagę tonaż, cyfry będą

wyglądały nieco inaczej: Japonja 216.000 tonn z czego 52.000 tonn nurkowców; St. Zjednoczone 156.000 t. w czem 31.200 t. nurkowców; Anglja 98.700 tonn — 8.600 t. nurkowców; Francja 98.500 t. — 14.000 t. nurkowców; Włochy 31.000 tonn — 775 tonn nurkowców.

Podnieść należy udoskonalenia zarówno w dziedzinie szybkości, jak i uzbrojenia nowych jednostek marynarki francuskiej. Kontrtorpedowce jej osiągają szybkość 36 węzłów, co stanowi rekord. Torpedowce ze swymi 32 węzłami ustępują szybkością torpedowcom niektórych innych państw, wyrównują jednak ten minus przez większe rozmiary i lepsze uzbrojenie.

Flota francuska odradza się. Nowe jednostki rychło po spuszczeniu na wodę ruszają w dalsze podróże, by zdobyć doświadczenie niezbędne dla marynarza.

Na czem się tedy opiera program morski Francji? To pytanie interesować nas musi przede wszystkim, daje ono nam bowiem pewną metodę myślenia morskiego i w konsekwencji prowadzi do wniosków: czem my kierować się mamy, określając nasze, polskie potrzeby. Przedewszystkiem więc wchodzi tu w grę określenie siły morskiej Niemiec, którą Traktat Wersalski (art. 180) ustalił na 6 krążowni-

ków po 10 tys. t., 6 krążowników lekkich, 12 kontrtorpedowców po 800 t. i 12 małych torpedowców. Ogólna pojemność tej floty może wynosić 108 tys. tonn. Opinia francuskich kół wojskowych jest zgodna, że dla zabezpieczenia sobie przewagi z tej strony wystarczy przewaga o 50%. Czyli flotylla europejska Francji winna posiadać tonażu ok. 160 tys. Pozostaje atoli do obrony długa linia komunikacyjna z kolonjami oraz obrona interesów na morzu Śródziemnym, na co musi się przeznaczyć co najmniej 230.000 tonn. Przeszło czwarta część tonażu (96.000 tonn) ma przypaść na nurkowce. Całość obejmie 75 jednostek pływających.

Zastanówmy się nad tem wszystkim. Przedewszystkiem uderza przewaga tonażu lekkiego, na który specjalny nacisk jest położony. Jest to względ bardzo ważny, pozwalający i nam stanąć do współzawodnictwa na morzu i zwolna realizować pewien program. Dalej — nie ulega wątpliwości, że główni nasi, ewentualni przeciwnicy bynajmniej nie posiadają sił tak potężnych, byśmy się z nimi zrównać nie mogli. Trzecia rzecz byłaby — ustalenie naszych interesów na Bałtyku i poza nim. Do tematu tego wrócimy niebawem. Dziś rzucamy tylko myśli. Parę myśli, które warto rozważyć!

A. SULIMA

BUDŻET FRANCUSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ

Referent do spraw morskich w senacie były minister marynarki Reberti podczas referowania spraw programu rozbudowy floty oraz budżetu marynarki wojen. na rok 1926/27, oznajmił, że morską politykę Francji nie ulegnie zmianie co do ograniczeń konferencji Waszyngtońskiej w stosunku do budowy podwodnej floty i prowadzenia wojny podwodnej.

Bardzo ciekawe są uwagi Reberti przeciwko ustanowieniu w przyszłości ograniczeń budowy lekkich sił morskich (krążowniki, kontr-torpedowce i łodzie podwodne).

Ze względu na przeznaczenie jednostek pływających lekkich sił morskich Reberti dzieli je na 3 grupy:

1) Lekkie siły, które wchodzi w skład linjowych sił (okręty linjowe i opance-

rzony krążowniki) i służą do ich obsługi.

2) Lekkie siły, które służą specjalnie do ochrony linij komunikacyjnych oraz

3) Lekkie siły — do obrony własnych wybrzeży.

Reberti udowodniał, że ilość krążowników pierwszej grupy nie stoi w żadnym stosunku do ilości okrętów linjowych, bo według jego przypuszczeń flota, składająca się z 15 okrętów linjowych, nie potrzebuje bynajmniej mieć o 3 razy więcej krążowników niż flota, posiadająca 5 okrętów linjowych, a właśnie, że w przyszłości przypuszcza Reberti, morskie mocarstwa staną na tym punkcie widzenia, gdy zajdzie potrzeba regulowania ilości krążowników w poszczególnych flotach. Co się tyczy okrętów drugiej grup, to

ilość posiadania ich Reberti uzależnia od długości linii komunikacyjnych oraz długości posiadanego wybrzeża. Przechodząc do spraw personelu marynarki wojennej Reberti nadmieniał, że flota wkrótce będzie potrzebowała 450 oficerów oraz 15000 szeregowych, a to celem ukończenia nowobudujących się jednostek pływających.

Obecny niedobór personelu w marynarce były minister tłumaczy małym wyposażeniem, nieodbywaniem dłuższych podróży zagranicznych oraz brakiem ustawodawczych gwarancji co do przebiegu służby, któreby dały na przyszłość pewne zabezpieczenia personelowi.

Reberti nadmieniał również, że w wykształceniu ludzi odczuwa się brak przygotowania należącego w dziedzinie technicznej, jak również daje się zauważyć upa-

dek moralności wogóle całego personelu.

Przy dalszych debatach o sprawach marynarki, został podkreślony szereg niedomagań we flocie, między innymi wskazywano na niewystarczającą ilość cystern ropowych, przeznaczonych dla floty, co powoduje, że całą flotę można zaopatrzyć w ropę w ciągu 40 dni — flocie obecnie potrzeba 1.340.000 ton ropy, a marynarka dysponuje zaledwie 140.000 tonami.

Na tymże posiedzeniu senatu odbywały się również debaty nad rolami jakie powinny odegrać floty francuska i włoska.

Podczas tych obrad odpowiedzi udzielał obecny minister marynarki Lejg, stwierdzając, że rzeczywistość są pewne niedomagania w marynarce francuskiej, które jednak z biegiem czasu dadzą się usunąć.

W ostateczności senat zatwierdził całkowicie budżet marynarki na 1926/27 rok oraz program rozbudowy floty, który obejmował: 1 krążownik, 3 liny, 4 kontrtorpedowce, 1 podwodny krążownik, 5 łodzi podwodnych, 1 podwodny stawiacz min, 1 okręt-baza łodzi podwodnych o 5000 ton pojemności, 2 transportowce jako tanki ropowe oraz 1 szkolny okręt o 5400 ton pojemności.

Rozpoczęcie budowy wszystkich wymienionych jednostek pływających ma być uskutecznione najpóźniej do dnia 30-go czerwca 1927 r. Koszty budowy na rok 1926/27 tych okrętów wynoszą 11.000.000 fr. zł.

Za przyjęciem tego budżetu w senacie głosowało 415 senatorów przeciwko 145.

B.

SZKOLENIE OFICERÓW W MARYNARCE NIEMIECKIEJ

Zmiany, jakie zaszły po wojnie światowej w marynarce niemieckiej, nie ominęły także i dziedziny wyszkolenia oficerów.

Wysokie kwalifikacje marynarzy niemieckich, nabyte dzięki dwunastoletniej obowiązującej służbie (zgodnie z Traktatem Wersalskim) przyczyniły się również do polepszenia wyszkolenia personelu oficerskiego. W związku z tem, w ostatnich latach dokonano szeregu zmian w szkoleniu aspirantów oficerskich, jak również i w warunkach przyjęć do szkół morskich. Zmiany te dały możliwość wstąpienia do szkół oficerskich nie tylko maturzystom, lecz i nieposiadającym matury, jak również i życzącym sobie tego szeregowym po odpowiednim ich przygotowaniu.

Personel oficerski w marynarce niemieckiej dzieli się na:

- 1) oficerów linjowych (Seeoffiziere),
- 2) inżynierów mechaników (Marine-Ingenieur-Offiziere),
- 3) lekarzy marynarki wojennej (Marine-Sanitäts-Offiziere),
- 4) oficerów płatników (Marinezahlmeister) oraz urzędników specjalności budowy okrętów (Marinebaubeamte).

Ochotnicy w wieku od 17 do 20 lat, którzy mają prawo ubiegać się o pozyskanie szarży oficerskiej wyżej wymienionych specjalności, pod względem posiadanego wykształcenia dzielą się na 3 grupy:

Do pierwszej grupy należą ci, którzy posiadają maturę; do drugiej — którzy mają tylko świadectwa o przesłuchaniu gimnazjum lub szkoły realnej; do trzeciej zaś grupy należą najzdolniejsi szeregowi — marynarze, którzy posiadają odpowiednie kwalifikacje.

Czas szkolenia pierwszej grupy trwa 4½ lata, drugiej o rok dłużej, a trzeciej o dwa lata dłużej.

Przy wstąpieniu ochotnicy podpisują zobowiązanie do 12-letniej służby, a przy uzyskaniu stopnia oficerskiego zobowiązanie to przedłuża się do 25 lat.

Szkolenie oficerów linjowych.

Podczas pierwszego i drugiego szkolnego roku aspiranci przechodzą w ciągu czterech miesięcy musztrę, oraz trzy miesiące szkolenia na szkolnym żaglowcu. Po tych siedmiu miesiącach następuje mianowanie aspirantów na kadetów morskich (Seekadetten). Już jako kadeci, aspiranci odbywają praktyczne pływanie zagranicą na szkolnym krążowniku w ciągu 17 miesięcy. Po zakończeniu zagranicznego pływania i po egzaminach kadeci są mianowani podchorążymi (Fähnrich zur See). Dopiero w trzecim szkolnym roku rozpoczyna się teoretyczny kurs w szkole morskiej, który trwa 12 miesięcy. Na zakończenie roku odbywają się główne egzaminy. Czwarty rok szkolny liczy 10 miesięcy teoretycznych specjalnych kursów, oraz 2 miesiące linjowej służby na okrętach. W końcu roku następuje awans na „Oberfähnrich zur See”. Po tym awansie aspiranci zostają zaokrętowani i pełnią służbę linjową w ciągu dalszych 6 miesięcy, poczem następuje mianowanie na I-szy stopień oficerski „Leutnant zur See”.

Dla aspirantów z maturą awans na oficera następuje po cztero-i-pół letnim pobycie w szkole, dla aspirantów bez matury po pięciu i pół latach i dla szeregowych marynarzy — po sześciu i pół latach.

W warunkach normalnych, a więc w ciągu czterech i pół lat pobytu w szkole, aspiranci mają w ten sposób 28 miesięcy praktycznego pływania (z nich 17 zagranicą) oraz 28 miesięcy teoretycznego kursu na lądzie.

Szkolenie inżynierów mechaników.

W pierwszych dwóch latach szkolenia aspiranci odbywają musztrę w ciągu czterech miesięcy, praktyczne roboty w warsztatach w ciągu 3-ich miesięcy, poczem następuje mianowanie na kadetów-mechaników.

Następnie aspiranci odbywają w ciągu 17-tu miesięcy praktyczne pływanie na krążowniku szkolnym zagranicą. Po zakończeniu tego pływania i po

zdaniu egzaminów kadeci są mianowani podchorążymi (Fähnrich I).

W ciągu trzeciego roku szkolnego aspiranci mają 9 miesięcy praktycznych zajęć w warsztatach oraz 3 miesiące szkolenia i musztry.

Czwarty rok szkolny zostaje użyty wyłącznie na teoretyczne wykłady w szkole, w końcu roku odbywają się główne egzaminy na oficera, poczem następuje mianowanie na „Oberfähnrich I”.

Po sześciu miesiącach służby na okrętach w piątym roku szkolnym, następuje mianowanie na I-szy stopień oficerski oficera mechanika „Leutnant des Marine-Ingenieurwesens”.

Czas szkolenia dla uzyskania awansu na oficera w tej specjalności jest taki sam, jak i dla oficerów linjowych.

W warunkach normalnych, to jest w ciągu czterech i pół lat, aspiranci mechanicy mają: praktycznych robót 12 miesięcy, pływania 23 miesiące, zaś zaledwie 15 miesięcy teorii w szkole.

Szkolenie oficerów płatników.

Szkolenie tej grupy odbywa się identycznie, jak i szkolenie poprzednich grup, z tą jednak różnicą, że zamiast nauk morskich lub technicznych aspiranci tej grupy studjują administrację i sprawy gospodarcze marynarki wojennej.

Podczas cztero-i-półletniego pobytu w szkole aspiranci są zaokrętowani w ciągu 23 miesięcy, praktycznie przechodzą swą specjalność w różnych urzędach marynarki wojennej w ciągu 15 miesięcy, a kurs teoretyczny trwa tylko 16 miesięcy.

Podczas kształcenia aspirantów we wszystkich specjalnościach główną uwagę zwrócono na praktyczne ich wykształcenie, oraz na należyte wychowanie fizyczne. Do tych celów, nawet podczas teoretycznych zajęć, przetranszowane jest codziennie całe popołudnie. Nie licząc ćwiczeń odbywanych podczas pływania na okrętach, aspiranci, przebywając w szkole na lądzie ćwiczą się w wioślowaniu, żeglowaniu, sterowaniu na kutrach paro-

wych, pływaniu, oraz mają możność używania najrozmaitszych sportów.

Wychowanie fizyczne jest oparte o podstawy wysoko naukowe.

Szkoła morska w Miurwike, gdzie aspiranci przechodzą teoretyczny kurs, jest doskonale przystosowana do zajęć szkolnych, posiada bibliotekę, bogato zaopatrzoną w dzieła z fachowej literatury, czytelnie, modelarnie, sale gimnastyczne i boiska sportowe.

Warunki mieszkalne aspirantów są dobre, gdyż posiadają oni osobne pokoi.

Aspiranci otrzymują również pobory. Podczas pierwszego i drugiego roku szkolnego kadeci otrzymują po 1212 marek rocznie, podczas trzeciego — 1638 marek, podczas czwartego — 1680, i piątego — 2274.

Podczas pływania otrzymują oni t. zw. „zaokrętowanie”, w wysokości od 0,15 do 0,25 marek dziennie, aspiranci zaś mechanicy dodatkowo po 0,20 marek dziennie. Oprócz tych poborów otrzymują kadeci na umundurowanie po 108 marek rocznie, zaś podchorążowie po 216 marek.

Po ukończeniu kursów w szkole aspiranci zostają zaokrętowani na jed-

nostki pływające i pełnią tam funkcje podoficerskie zależnie od specjalności.

Nominacja aspiranta na oficera następuje dopiero po przebalotowaniu go przez oficerów tego okrętu, na którym aspirant pływał.

Dla pogłębienia wiedzy ściśle fachowej istnieją prócz tego: dla oficerów linjowych kursy nawigacyjny, artyleryjski, torpedowy, minowy, radiotelegraficzny, zaś dla inżynierów-mechaników - matematyki, mechaniki teoretycznej, fizyki, chemji, elektrotechniki, budowy okrętów i inne.

Rozwój sił morskich Niemiec jest skreślony Traktatem Wersalskim, który ujął w ciasne ramki zarówno skład jednostek pływających, jako też i ilość personelu, pełniącego służbę w marynarce wojennej. Nic tedy dziwnego, że drogą wprost idealnego wyszkolenia oficerów Niemcy przygotowują już teraz zastępy ludzi wysoko wykwalifikowanych, którzy w przyszłości mobiliby przyczynić się jaknajskuteczniej do rozwoju odradzającej się floty Niemiec.

JÓZEF BOREYKO

KRONIKA OBCA

ANGLJA.

Z chwilą wejścia do linii okrętów linjowych „Nelson” i „Rodney” zostaną skreślone (zgodnie z umową Waszyngtońską) z listy okrętów służby czynnej, okręty linjowe „Ajax”, „Centurion”, „King-George V” i „Thunderer”.

Obecnie są czynione ku temu przygotowania, a mianowicie: „Thunderer” zostaje zamieniony przez monitor „Erebus” i zdany do portu na szmelc; „King-George V” — przeznaczony został na bazę szkoły torpedowej; „Centurion” ma być zastosowany jako tarcza artyleryjska, kierowana na odległość.

Ze względów oszczędnościowych mają być skreślone z listy okrętów czynnych 15 kontrtorpedowców budowy 1916/19 r., łodzie podwodne „L. 9” budowy 1918/19 r. i „CH 14”, „CH 15” oraz kanadyjski krążownik „Aurora”.

Roku ubiegłego zakończył kapitalny remont opancerzony krążownik „Renown”. Okręt ten zmodernizowano, zwiększono opancerowanie i obronę przeciwinową, co spowodowało powiększenie pojemności krążownika do 32.500 ton. Krążownik ten znajduje się obecnie na wodach australijskich. Odbywa on podróż dookoła świata po dominjach angielskich, mając na pokładzie drugiego syna króla angielskiego, księcia Yorku z małżonką.

Angielscy inżynierowie budowy okrętów prowadzą prace nad skonstruowaniem dużego doku pływającego, przeznaczonego dla bazy w Singaporze. Wymiary tego doku są: długość 274 mtr., zanurzenie 15,2 mtr., nośność 50.000 ton; duże zanurzenie doku pozwala wprowadzić do niego uszkodzone okręty z awaryjnym zanurzeniem.

Celem dokonania kapitalnego remontu okręt linjowy „Resolution” wyszedł na przeciąg 12 miesięcy ze składu floty czynnej morza Śródziemnego; remont będzie dokonany w Portsmouth.

W lutym r. b. flota Atlantycka przeszła do Gibraltar, celem wzięcia udziału we wspólnych manewrach z flotą morza Śródziemnego.

GRECJA.

W r. ub. została odwołana z Grecji angielska misja morską admirała Tousenda, gdyż nie pozwalała na jej utrzymanie względy natury ekonomicznej (9000 funt. sterl. wyniosły koszty roczne). Rząd grecki ponownie zwrócił się jednak do Anglii z prośbą o przysłanie 5 oficerów morskich, jako inspektorów lotnictwa morskiego, artylerji i sygnalizacji. Sprawa ta nie jest jeszcze ostatecznie załatwiona.

W związku z projektem rozbudowy floty podwodnej rząd wysłał oficerów do szkół podwodnego pływania we Francji. Dwóch oficerów, którzy ukończyli taką szkołę w Tulonie, przystąpiło już do przygotowania personelu na nowe łodzie podwodne.

Na urządzenie bazy łodzi podwodnych w Skaramange rząd wyasygnował niezbędne kredyty. Oprócz tego rząd postanowił utworzyć specjalną służbę w marynarce — podwodnego pływania. Służba ta będzie obejmowała sprawy, związane z łodziami podwodnymi, okrętami pomocniczymi, przydzielonemi do nich i bazą. Na czele służby ma stanąć komandor, podległy bezpośrednio ministrowi marynarki wojennej.

Projekt rozbudowy floty idzie w kierunku zwiększenia ilości łodzi podwodnych. Dotychczas rząd zatwierdził budowę 6 łodzi podwodn.: 2 po 595 i 4 po 705—776 ton pojemności. Elementy większych łodzi są: długość 62,5 mtr., szer. 5,4 mtr., szybkość 14/9,5 mm. Mechanizmy 2 Diesla po 650 HP, 2 elektromot. po 500 HP. Artylerja: 1 działo — 76 mm. i 1 działo — 40 mm., przeciwlotnicze, 6 ap. torp.—53 cm. Rejon pływania 3500/100 mm. Maksymalne zanurzenie — 80 m.

JUGOSŁAWJA.

Dla celów szkolnych rząd zakupił w Niemczech stary krążownik „Niobe” (budowy 1899 r. 2600 ton pojemności). Krążownik ten otrzymał nazwę „Dalmacja”.

Według posiadanych prasowych informacji, angielskie stocznie otrzymały zamówienie na budowę 6 kontrtorpedowców i 2 łodzi podwodnych. Pojemność podwodna łodzi ma wynosić 800 ton.

HISZPANJA.

Rząd zatwierdził nadzwyczajny budżet w kwocie 877 milionów pesetów na rozbudowę mar. woj. Projekt tej rozbudowy w ciągu 10 lat przewiduje:

1) Dokończenie budowy krążowników po 8000 ton: „Principe Alfonso”, „Cervantes”, 6 liderów po 1650 ton, 6 łodzi podwodnych typu C po 915/1290 ton oraz okrętu szkolnego „Sebastiane Elcano” 7000 ton.

2) Rozpoczęcie budowy 3-ch krążowników po 10.000 ton, 3 liderów po 1650 ton, 12 łodzi podwodnych typu C., 2 transportowców, tanki ropowe po 7.000 ton, 3 okrętów hydrograficznych po 250 ton, oraz pewną ilość trawlerów.

Na rozbudowę samej floty wyasygnowano 702 miliony pesetów. Resztę pieniędzy przeznaczono na rozbudowę baz, szkoły lotniczej w Barcelonie oraz na instalowanie warsztatów do wyrabiania materiałów wybuchowych, torped, min morskich i sieci zagrodowych. Budowa jednostek pływających ma być dokonana w kraju, mimo powolnego wykonywania robót i drożyzny.

JAPONJA.

Flota czynna została podzielona na 2 eskadry.

I eskadra:

- dywizja okrętów linjowych (4 okręty linjowe),
- dywizja krążowników (3 krążowniki),
- flotyla kontrtorpedowców (1 krążownik i 11 kontrtorp.),
- flotyla łodzi podwodnych (1 matka i 8 łodzi podwodn.),

II eskadra:

- dywizja linjowa krążowników (3 krążowniki),
- dywizja krążowników (4 krążowniki),
- flotyla kontrtorpedowców (1 krążownik i 11 kontrtorp.),
- flotyla łodzi podwodn. (1 matka, 6 łodzi),
- 1 awio-matka,
- 1 stawiacz min,
- 7 okrętów pomocniczych.

Budżet mar. woj. 1926/27 wynosił 280 milionów jen, zaś rok 1927/28 będzie znacznie zwiększony, gdyż w tym roku przewiduje się rozpoczęcie budowy:

- 4 krążowników,
- 16 kontrtorpedowców,
- 5 łodzi podwodnych,
- 3 kanonierek,
- 5 okrętów specjalnego przeznaczenia.

Koszty budowy tych okrętów mają wynieść 294 miliony jen, termin zaś rozłożony jest na 4 lata.

Na nowych łodziach podwodnych są ustawiane hydroplany typu „Heinkel” (niemieckie, fabryka w Warnemünde) z silnikiem „Lorraine’a” 70 HP. Samolot, zbudowany z duralluminium, posiada składowane się skrzydła. Na zmontowanie całego aparatu potrzeba 15 minut czasu.

STANY ZJEDNOCZONE.

Budżet marynarki wojennej na 1927 r. ostatecznie został zatwierdzony w kwocie 315 mil. dol. (rok ubiegły—333 mil. dol.).

Zmniejszenie tegorocznego budżetu wpłynie na przeprowadzenie szeregu zarządzeń, w celu zredukowania wydatków. Przypuszczają, że z tej racji będzie opóźniona budowa nowych krążowników, skreślone zostaną ze składu czynnej floty pewne jednostki i zmniejszone będą wydatki na lotnictwo morskie.

Sytuacja przedstawia się tem gorzej, że w r. bież. mają wejść do linii 2 awio-matki, które pochłoną dużo pieniędzy ze względu na ich wykończenie i obsadzenie załogą.

Nowe zbudowane awiomatki „Legington” i „Saratoga” będą największymi i najsilniejszymi okrętami tego typu.

Okręty te są przerobione z b. nieukończonych krążowników bojowych i posiadają następujące elementy: pojemność 33.000 ton, szybkość 33 — 34 węzły, ogólna siła maszyn 180.000 HP. (4 śruby), rejon pływania — 7.000 mil mor., długość

260 mtr., szerokość 32 mtr. i zanurzenie 9,1 mtr.

Uzbrojone są w 8 dział—20,3 cm./45,12 dział — 12,7/51 i 4 ap. torp. 53 cm. Stan załogi — 1500 ludzi.

Mogą zabrać do 72 samolotów każdy; aparaty są typu bombardującego, torpedowego, wywiadowczego, myśliwskiego, do kierowania ogniem art. i inne.

W r. ub. zostały zmodernizowane następujące okręty linjowe: „Arkansas”, „New-York”, „Texas”, „Utah”, „Florida” i „Wyoming”. Po przeróbce okręty te posiadają tylko jeden komin oraz mają zwiększoną obronę przeciwinową i silniejsze opancerzenie pokładu — 88 mm. (poprzednio 44 mm.).

W r. bież. miały się odbyć manewry według planu z 1926 r., lecz brak kredytów nie pozwala na zrealizowanie tego zamiaru i manewry floty będą dokonane w mniejszym zakresie w rejonie kanału Panamskiego. Zadanie manewrów—sprawdzić zdolności obronne najwięcej ważnych pod względem ekonomicznym punktów wybrzeża na Atlantyku, zapomocą sił morskich, lotnictwa morskiego, obrony brzegowej i sił lądowych. J. B.

RADJO ZWIASTUNEM POGODY

Rozwój komunikacji powietrznej spowodował ulepszenie w obsłudze lotników przez stacje meteorologiczne. Burze, wichry, a w szczególności mgły są najgroźniejszymi nieprzyjaciółkami samolotów. Dlatego też jest rzeczą konieczną, ścisła łączność lotnika ze stacją meteorologiczną, która podaje mu wiadomości o możliwym stanie pogody. Dotychczas radio używano jako środek łączności przy podawaniu wiadomości meteorologicznych. Obecnie dokonano prób użycia radio jako wskaźnika pogody. Atmosferyczne, elektryczne wyładowania, które zazwyczaj przepowiadają burze, mogą być zauważone przez specjalny szum w radioodbiorniku. Za pomocą anteny radiowej, która określa kierunek wyładowań elektrycznych w atmosferze, można dowiedzieć się o miejscu burzy na odległości 300 kilometrów.

Przy elektrycznych wyładowaniach następują zwykle inne atmosferyczne zjawiska, jak np. ulewne deszcze, silne wiatry, mgły i t. d. Wszystko to ujawnić można również w radjo.

Francuski profesor Rote skonstruował ramową radio-antennę w ten sposób, że pozwala ona, równocześnie z określeniem kierunku, rozpoznać, jakie zjawiska atmosferyczne następują w danej chwili w powietrzu.

Dla lotnictwa i dla marynarki będzie to miało ogromne znaczenie. J. B.

SIŁY ANGIELSKIE NA WODACH CHIŃSKICH

Rząd Brytyjski wysłał na Daleki Wschód w przeciagu ubiegłego kwartału następujące morskie posiłki:

Krążownik „Enterprise” i „Emerald” wydzielone ze Wschodnio-Indyjskiej Stacji przybyły do Shanghaju i Hong-Kongu około 1-go stycznia r. b. „Caradoc” z trzeciej eskadry krążowników morza Śródziemnego przybył do Hong-Kongu 9 stycznia.

„Durban” po remoncie w Devonporcie powrócił do Hong-Kongu 22 stycznia. Pierwsza eskadra krążowników morza Śródziemnego pod dowództwem kontradmirała W. Boyle na krążowniku „Frobisher” wraz z krążownikiem „Delhi”, „Dragon” i „Danac” opuściła Malte 19 stycznia, udając się na wody chińskie, „Dauntless” po ukończeniu napraw udaje się tamże.

Awjomatki: „Hermes” wydzielony z eskadry morza Śródziemnego przybył do Hong-Kongu 11 października; „Argus” po kompletnym odremontowaniu w Portsmouth wyruszył do Chin 1-go lutego.

Kontrtorpedowce: Trzecia flotylla, składająca się z kierownika flotylli „Kempel” i ośmiu kontrtorpedowców też z

morza Śródziemnego przybyła do Hong-Kongu 23 października, gdzie większość jednostek wysłano na Yangtse. Ośma flotylla z Chatham i Sherness wyruszyła do Chin na początku lutego. Czwarta flotylla morza Śródziemnego oczekuje rozkazów przy Malcie.

Kanonierki rzeczne: „Aphis” i „Ladybird”, przystosowane w porcie Malta do służby w Chinach, wyruszyły pod eskortą kontrtorpedowców „Wanderer” i „Wolverine”.

Okręt szpitalny „Maine” jest w drodze z morza Śródziemnego do Chin. Do tego czasu siły angielskie na wodach chińskich składały się z krążowników „Hawkins”, „Carlisle”, „Despatch”, „Durban” i „Vindictive”, oraz:

Kanonierki 15.
Okrętów patrolowych 4.
Baz łodzi podwodnych 3.
Łodzi podwodnych 12.
Uzbrojonych motorówek 3.

Obecnie jest na wodach chińskich razem: 13 krążowników, 2 awjomatki, 18 kontrtorp., 17 kanonierek, 3 bazy łodzi podwodnych, 12 łodzi podwodn., 4 okręty patrolowe i 3 uzbrojone motorówki.

PROJEKT NOWEGO OKRĘTU LINJOWEGO

W fachowej literaturze Stanów Zjednoczonych ostatnimi czasy dużo komentarzów wywołał nowy projekt budowy okrętu linjowego, poruszanego zapomocą motorów Diesla. Autor projektu tego stwierdza, że, dzięki motorom okręty linjowe będą miały znacznie większy rejon pływania, niż dotychczasowe, posiadające turbiny.

Według tego projektu okręt powinien posiadać dwa motory Diesla podwójnego działania; ogólna siła motorów powinna być równa sile maszyn, znajdujących się na obecnych okrętach linjowych. Zapas paliwa w ilości 5500 ton umożliwi motorowemu okrętowi linjowemu przebyć bez przerwy przestrzeń 58.000 mil. m. przy 15 węzłach szybkości, zaś przy szybkości 9,5 węzłów — 75.000 m. m.

Obecny rozwój techniki motorowej pozwala zainstalować na okręcie linjowym motory ogólnej siły 30.000 HP. Autor projektu zaznacza, że jeżeli postawionoby

4 motory po 12 cylindrów, to można otrzymać 124.000 sił. Moc ta w zupełności wystarczy dla osiągnięcia należytej szybkości okrętu w bojowych warunkach.

Ustawienie motorów Diesla zamiast turbin i kotłów daje wygraną na korzyść ogólnej wagi okrętu, umożliwiając przez to zwiększenie artylerji i opancerzenia okrętów. Dzięki instalacji motorów na okrętach wojennych, uniknie się dymienia, przez co dłużej skrywa się okręt od oka nieprzyjaciela oraz zmniejsza się ilość rurowiaczów dymowych i wentylacji na okręcie.

Przeciwnicy projektu tego wskazują, że turbiny z motorami są pewniejsze w działaniu. Jednak motory obecnie są stosowane, jako najlepsza siła popędowa, wobec czego należy liczyć, że projekt motorowego okrętu linjowego w marynarce wojennej, ze względu na jej specjalne zadania, jest rzeczą zupełnie realną. J. B.

WYDAWNICTWA

LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

- Rocznik „MORZA” za 1926 r. zł. 6.—
J. Rummel. „Gdynia port polski”. zł. 7.—
J. Rummel. „Państwo a morze”. zł. 2.—
Wł. Natęcz. „Na bursztynowym brzegu”. zł. 3.—
F. Rostkowski. „Realny program twórczej pracy Polski na morzu”. zł. 0,50
F. Rostkowski. „Państwo a żegluga i jej rentowność”. zł. 0,50
A. Uziembło. „Praca Polski nad morzem”. zł. 0,50
A. Rylke. „Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien”. zł. 0,30
A. Rylke. „Morze to nowy teren pracy dla robotnika polskiego” zł. 0,20
K. Demel. „Narzędzia i metody łowu gatunków użytkowych ryb Bałtyku polskiego”. zł. 1.—
E. Stoński. „Zaślubiny Polski z Morzem” (bajka dla dzieci). zł. 3.—
Wyd. Oddziału Ligi M. i R. w Gdyni „Polskie morze” (informator wybrzeża). zł. 2.—
Nakł. Państw. Instytutu Wydawn. w Poznaniu „Handlowe i prywatne Prawo Morskie obowiązujące w Polsce, oraz przepisy o polskich statkach handlowych”. zł. 6.—
J. Borowik. „Rybacko Morskie na tle Bilansu Handlowego”. zł. 0,50

Do nabycia: w Instytucie Wydawniczym Ligi M i R. — Warszawa, Elektoralna 2, oraz w księgarniach.

TAM, GDZIE BUDUJE SIĘ KONTRTORPEDOWCE POLSKIE



Widok ogólny stoczni „Chantiers Navals Français” w Bainville, koło Caen.

Jak już donosiliśmy, rząd polski postanowił w roku ubiegłym obstałowić w stocznjach francuskich nowe okręty wojenne i przystąpić do wykonania części pierwszej swego programu morskiego, zawierającej budowę:

- 2 kontrtorpedowców,
- 3 łodzi podwodnych.

Obstałunek 2 kontrtorpedowców został powierzony towarzystwu „Chantiers Navals Français” w Paryżu, 33 rue de Mogador, którego stocznia znajduje się w pobliżu miasta Caen w departamencie Calvados.

Budowę 3 łodzi podwodnych oddano następującym stocznjom:

„Chantiers Navals Français”, wskazane wyżej,

„Chantiers Augustin Normand”,
„Chantiers de la Loire”.

Roboty konstrukcyjne 2 kontrtorpedowców zostały już rozpoczęte. Pierwszy nit kontrtorpedowca „Wicher” — jak pisaliśmy w numerze poprzednim — został założony dnia 19 lutego r. b. w stoczni w Caen przez ambasadora Rzeczypospolitej Polskiej w Paryżu p. Alfreda Chłapowskiego i przez szefa kierownictwa marynarki wojennej komandora Jerzego Świrskiego.

Wymiary obydwu kontrtorpedowców są następujące:

- długość 100 m,
- wyporność 1.550 ton,
- siła maszyn 35.000 HP.,
- szybkość 33 węzły,
- uzbrojenie 4 działa 130 mm,
- 2 działa 75 mm,
- 2 aparaty torpedowe potrójne.

Kontrtorpedowce te są tego samego typu, co ostatnio budowane kontrtorpedowce marynarki francuskiej, które w służbie dały świetne rezultaty. O-

kręty tego typu osiągnęły rekord szybkości. Mianowicie kontrtorpedowiec „Ouragan” marynarki francuskiej, zbudowany przez stocznję „Chantiers Navals Français” w Caen w czasie próby na maksymalną szybkość osiągnął szybkość 34,5 węzłów.

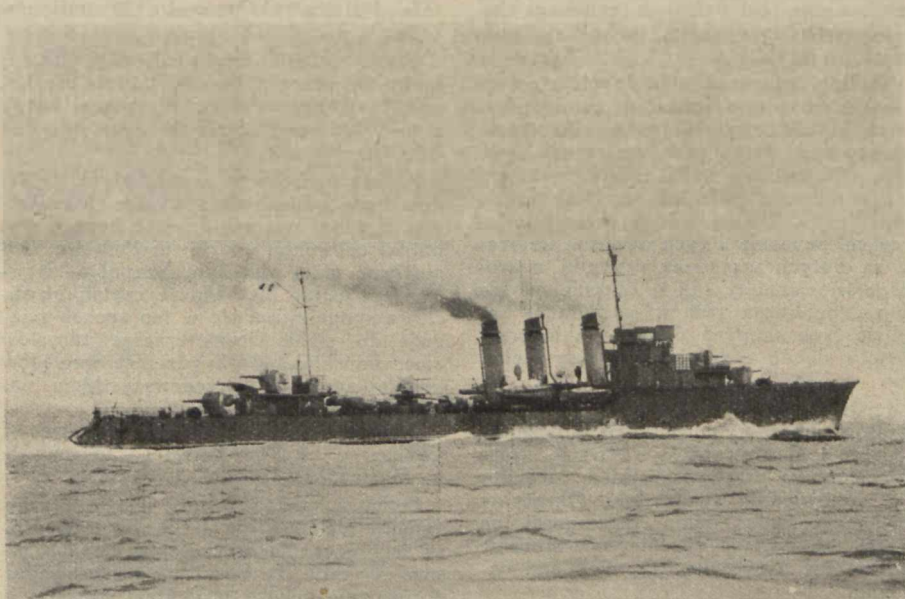
„Chantiers Navals Français” w Caen zbudowało lub posiada w trakcie budowy 6 kontrtorpedowców tego typu.

Kontrtorpedowce, obstałowane przez marynarkę polską, są prawie identyczne z kontrtorpedowcami francuskimi, tylko nieco od tych ostatnich szersze.

Stocznia „Chantiers Navals Français” jest najbardziej nowoczesną

stocznją europejską. Zbudowana została w roku 1920 pod dykcją i według planów p. Dhôme, inżyniera morskiego wojennej marynarki francuskiej.

Instalacje stoczni zajmują powierzchnię przeszło 80 ha. Stocznia posiada własny port, który został przez nią zbudowany i który posiada powierzchnię 12 ha, oraz nadbrzeża długości 2 kilometrów, przy których można przycumować całą flotę. Warsztaty stoczni mogą wybudować w ciągu 1 dnia 100 ton. W ostatnich latach stocznia budowała przeciętnie co miesiąc jeden okręt.



Jeden z kontrtorpedowców marynarki wojennej francuskiej. Polskie kontrtorpedowce „Wicher” i „Burza”, które buduje stocznia „Chantiers Navals Français”, będą tego samego typu.

Warsztaty stoczni budują okręty wszelkiego rodzaju, od wielkich okrętów - cystern naftowych, jak okręt „Saint-Boniface” 1.200 ton, do statków węglowych, jak 5 statków o pojemności ca 3.000 ton, które zakupił ostatnio rząd polski od „Chantiers Navals Français”, a które eksploatuje obecnie państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska”.

Wymiary tych ostatnich statków są następujące:

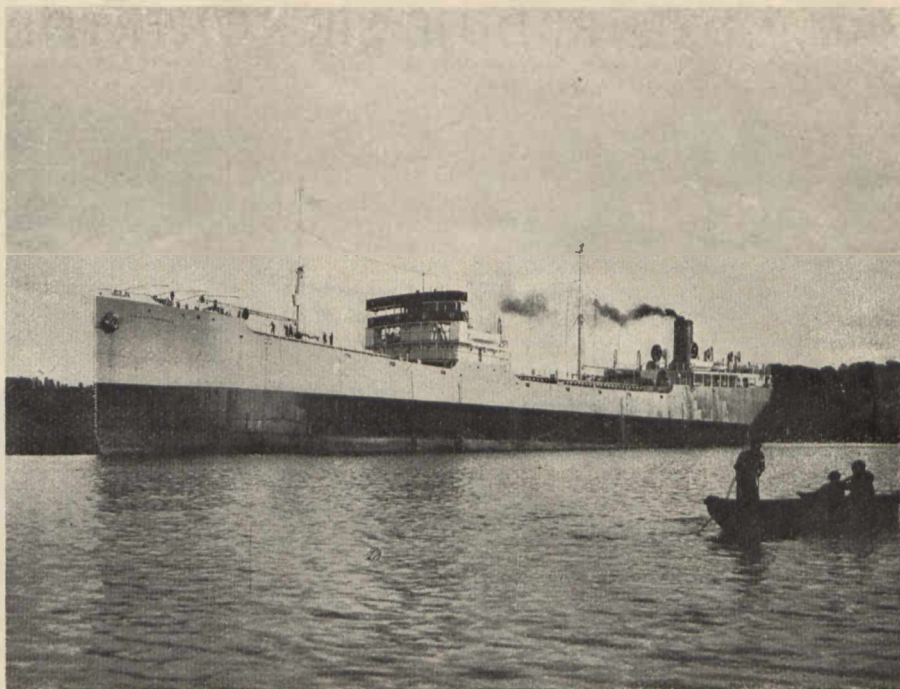
długość 86 m,
szerokość 12 m,
pojemność 3.100 ton,
szybkość 11 węzłów,
siła maszyn 1.200 HP.

Stocznia buduje również, jak wspomniano wyżej, torpedowce i łodzie podwodne. Obecnie są w budowie łodzie podwodne dla marynarki wojennej francuskiej i dla flot cudzoziemskich.

Podamy wkrótce informacje o łodziach podwodnych, znajdujących się obecnie także w trakcie budowy.

X.

Paryż, w kwietniu 1927 r.



Statek „Saint-Boniface”, zbudowany w „Chantiers-Navals Français”, a przeznaczony do przewozu ropy naftowej.

R O Z M A I T O Ś C I

REKORD SZYBKOŚCI.

Dążąc konsekwentnie do zapewnienia Włochom stanowiska wielkomocarstwowego, rząd włoski kładzie od dłuższego czasu specjalny nacisk na rozbudowę swojej marynarki handlowej.

Rekordowe wyniki pod tym względem przyniósł rok 1926, w ciągu którego, tonaż spuszczonej przez stocznie włoskie na morze osiągnął cyfrę 220.021 ton, a Włochy zajęły 2-gie miejsce w świecie w dziedzinie budowy okrętów. Wyniki te jednak nie zaspokoili ambicji morskich powojennej Italii, gdyż oto mamy znów do zanotowania fakt dalszych tendencji ekspansyjnych, tym razem jednak na polu rekordów szybkości.

Według wynurzeń oficjalnych, stocznie włoskie mają w najbliższym czasie przystąpić do budowy dwóch statków transatlantyckich, które przy normalnej szybkości 38 węzłów, będą mogły w cztery dni przebywać odległość z Neapolu do New Yorku. Bliższe jednak szczegóły dotyczące konstrukcji tych okrętów trzymane są dotychczas przez czynniki miarodajne w tajemnicy, tak że obecnie szersza opinia publiczna jest w posiadaniu zaledwie tych skąpych danych, jakie przedostały się do zagranicznej prasy fachowej.

Zgodnie z nimi, budowa wspomnianych okrętów ma być powierzona stoczniom Ansaldo i Monfalcony w Tryjeście, które jednak muszą przedewszystkiem rozbudować odpowiednio swoje doki. Okręty te bowiem posiadać mają pojemności po 40.000 ton każdy, obecnie zaś stocznie włoskie nie dysponują tak wielkimi basenami.

Ciekawy ze względów konstrukcyjnych jest projekt umieszczenia śrub okrętowych pośrodku statków pod kilem, a nie na rufie jak to jest ogólnie dotychczas praktykowane.

Nowy ten sposób, którego projektodawcą jest inżynier neapolitański M. de Meo, ma umożliwić właśnie wspomnianym okrętom osiągnięcie maksymalnej szybkości 42 węzłów.

Nieznane są zupełnie zasady, na jakich ma być oparta konstrukcja maszyn, przypuszczając jednak można, że punktem wyjścia będą tu systemy turbo-elektryczne.

Koszty budowy tych prawdziwych „chartów morskich”, jak je nazwał Mussolini — wyniosą po 200 milionów lirów za każdy. Suma ta nie jest znowu tak wielka, o ile się weźmie pod uwagę, iż okręt „Roma” Tow. „Navigazione Generale Italiana” kosztował 170 milionów lirów.

Statki te pod nazwą „Rex” i „Duce” mają być przeznaczone wyłącznie dla komunikacji pasażerskiej. Przyczem każdy z nich będzie w stanie brać ze sobą do 2.000 pasażerów.

Koszty podróży ze zrozumiałych względów będą odpowiednio wyższe. Niezależnie od tego, statki korzystać będą z wydanej subwencji pocztowej Państwa. Obsługiwać mają one linię Neapol — New York. Włoskie kierownicze czynniki państwowe spodziewają się w ten sposób ściągnąć do siebie liczne rzesze turystów amerykańskich, którzy dziś ze względów komunikacyjnych przedewszystkiem nawiedzają Europę środkową.

Tyle piszą w tej sprawie „Journal of Commerce” z New Yorku i „Journal de la Marine Marchande”.

Ciekawa bardzo również jest opinia inżyniera niemieckiego P. R. Singera, który w obszernym artykule na łamach pisma „Gazette de Voss” — przeprowadza porównanie między projektem włoskim, a analogicznymi projektami niemieckimi i dochodzi do wniosku, że zarówno pod względem konstrukcyjnym jak i ekonomicznym, biorąc pod uwagę zarysowujące się coraz bardziej możliwości konkuren-

cyjne komunikacji lotniczej, — projekt ten ma wszelkie szanse pomyślnej realizacji. R. P.

TRUDNOŚCI W PLANOWANEJ ROZBUDOWIE SOWIECKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

Według ustalonego przez Radę Zw. Rep. Sow. programu z sierpnia r. 1925, dla państwowej marynarki postanowiono wybudować w czasie od 1 października 1925 r. do 1 października 1926 r. 38 statków o ogólnej pojemności 93,420 tonn.

Jednak wobec trudności finansowych ilość ta musiała być obniżona do 22 statków o pojemności 44.000 tonn. — Z tej liczby stocznie rosyjskie miały zbudować 18 statków, zagraniczne zaś pozostałe 4. W rezultacie jednak zbudowano tylko 16 statków: w Petersburgu (Leningradzie) 4 dla transportów drzewa, 3 — z chłodniami i 2 — towarowo-pasażerskie dla linii Krym — Kaukaz, razem 9 statków o pojemności 26,940 tonn, a w Nikolajewie — 4 statki o łącznej pojemności 2.200 tonn.

Pomimo jednak zredukowania programu rozbudowy floty handlowej, powstała znaczna zwłoka w jego wykonaniu. Jako główne przyczyny tej zwłoki Sowiety podają: brak środków pieniężnych, trudności kredytowe, opóźniony i niestalecny napływ materiałów, nieregularność rosyjskich fabryk w budowie motorów Diesla, kotłów parowych i arkuszy poszycia dla kadłubów okrętowych, a wreszcie zwłoka w wykańczaniu planów tych typów okrętów, które po raz pierwszy od wielu lat znowu mają być budowane w Rosji.

Z tych względów w końcu 1925/26 r. w budżecie było tylko 5 statków do transportów drzewa, z których na 1/X 1926 w Petersburgu (Leningradzie) wykończono w 30% cztery statki i w Se-

wastopolu w 20% jeden statek. Z pozostałych zaczęto budowę jedynie statków z chłodniami. Dla reszty przygotowano zaledwie plany. Zagranicą nie zamówiono żadnego statku.

Flota będąca w budowie żadną miarą nie wystarczy na potrzeby rosyjskiego handlu moskiewskiego, wzrastającego stale z roku na rok. Pozatem obecna flota jest bardzo przestarzała i kosztowna w utrzymaniu.

Wobec tego na r. 1926/27 został ustalony nowy program, przewidujący budowę 61 statków.

Niemożliwość wybudowania tej floty w samej Rosji spowoduje znowu aktualność obstalunków na statki rosyjskie zagranicą. Przewiduje się, że w samej Rosji zostanie wybudowane tylko 36 statków o ogólnej pojemności 98,165 tonn, i to w ten sposób, że I-szy okres obejmie budowę 8 statków dla transportów drzewa na średnie odległości, 3 — dla żeglugi przybrzeżnej i 1 — z chłodniami, razem 42,375 tonn, zaś okres II-gi: 2 statki dla dalekich transportów drzewa (5.600 tonn), 2 statki towarowe po 2.500 tonn, 2 statki towarowe z chłodniami po 1.220 tonn i 10 statków dla żeglugi przybrzeżnej.

Cała ta flota jednak, nawet w wypadku zrealizowania zakreślonego planu, nie będzie oddana do użytku wcześniej niż w r. 1929.

K. S.

ELEKTRYCZNE SYGNAŁY PODAWANIA CZASU.

W portach zazwyczaj podają dokładny czas dla celów nawigacyjnych. Jako sygnał w podawaniu czasu używano dotychczas specjalne kule, ułożone na masztach. Sposób ten jednak nie jest zupełnie wygodny, gdyż kule te z dalszej odległości nie można rozpoznać, a w czasie mgły, lub w nocy, wogóle ich nie widać. Obecnie zagranicą ten sposób podawania czasu został zmieniony, gdyż zamiast podnoszenia kul, nadają sygnały elektryczne świetlne, widoczne z dalekiej odległości. Na Bałtyku system taki znalazł również zastosowanie. Używają tych sygnałów porty w Rydze (Łotwa) i Oslo (Norwegia). Sygnał w Oslo jest podawany lampą elektryczną o sile 4000 świec, zaś w Rydze 12-tu lampami po 1000 świec każda. Ryskie sygnały w pochmurne dni są widoczne z odległości 13 kilometrów.

RADJO-LATARNIE MORSKIE.

Zagranicą w coraz szerszym zakresie zaczynają stosować radio do usług latarni morskich. Podczas największej mgły

NIECO HUMORU



ST. BOGIŃSKI.

Jak sobie „szczur lądowy” wyobraża „wilka morskiego”.

sygnały, podawane przez radio latarni morskich, dają możliwość okrętom określać dokładnie swoje miejsce na morzu w pobliżu brzegów i w ten sposób często uniknąć grożącej im awarii.

Stosownie do siły stacji nadawczej radiotelegraficznej latarnie morskie można podzielić na 3 grupy:

- 1) latarnie o silnej stacji, posyłającej sygnały na odległość 200 mil morskich (1 mila morska równa się 1850 metrów);
- 2) latarnie, które tylko podają sygnały podczas mgły na odległość 50 mil morskich;
- 3) latarnie miejscowe, które pracują w wąskich przejściach do portów lub w kanałach.

Działanie radio-latarni morskiej jest nieskomplikowane. Posyła ona sygnał, który przejmuje okręt, jednocześnie odnotowując u siebie na mapie morskiej kierunek tego sygnału według kompasu. Dwa lub trzy sygnały podawane z różnych latarni dokładnie dają możliwość określenia miejsca okrętu na morzu. Oprócz brzegowych takich latarni morskich zaczęto stosować radio i na latarniach pływających. We Francji już są w użyciu 4 takie pływające i 32 brzegowe latarnie morskie.

SAMOLOTY „RYBACKIE”.

Olbrzymi rozwój lotnictwa w latach ostatnich wprowadza ten nowy środek komunikacji we wszystkie niemal dziedziny życia. Z usług lotnictwa poczęto korzystać w latach ostatnich także rybactwo morskie.

Rybołówstwo morskie (oczywiście, mowa jest o połowach na pełnym morzu), połączone jest ze znaczną stratą drogocennego czasu na poszukiwanie ławic ryb morskich. Nierzadko całymi tygodniami trzeba szukać odpowiednich terenów połowów. Również flotyle połowiaczy wielorybów, jak i innych zwierząt morskich tracą mnóstwo czasu na poszukiwanie obszarów, w których zwierzęta te w danym czasie przebywają.

Postanowiono do poszukiwań tych użyć wodnopłatowców. Próby dały wynik nader pomyślny. Lotnik, dzięki szybkości w przebywaniu przestrzeni morskich oraz dzięki właściwości widzenia na kilka metrów pod powierzchnią wody z wysokości kilkuset metrów, ma względnie łatwe zadanie w odkrywaniu ławic ryb, oraz legowisk fok i wielorybów. Nawet przy niezbyt sprzyjających warunkach (z wyjątkiem mgły), obserwator może zauważyć z góry ruch ryb i zawiadomić o tem (przez radio, lub po powrocie) flotylę statków rybackich. W ten sposób lotnictwo oddaje nieocenione wprost usługi rybactwu. Na co statki rybackie muszą trać po kilka dni, to wodnopłatowiec może wykonać w ciągu kilku godzin.

Używanie wodnopłatowców do celów rozpoznawczych w rybołówstwie morskiem wprowadziła Francja. Rezultaty tego były tak dobre, że za przykładem Francuzów poszli natychmiast praktyczni Amerykanie. Dziś w Ameryce flotyle rybackie udają się na połowy na wody północne stale w towarzystwie hydroplanów. Nawet Sowiety uczyniły w tym kierunku próbę w roku ubiegłym z wynikiem bardzo dodatnim, mimo niedoświadczenia lotników w tego rodzaju służbie.

Nasze ubogie, niezorganizowane rybactwo morskie nie wyszło jeszcze z połowami na pełne morze. Rybacy nasi żyją, jak przed wiekami, wciąż jeszcze z tego, co łaskawy los ku naszym wybrzeżom przypędzi. Miejmy jednak nadzieję, że niedaleki jest już czas, kiedy na terenach połowów międzynarodowych obok statków niemieckich, angielskich, norweskich, francuskich i t. d. zjawią się statki rybackie polskie. Domaga się tego nie tylko nasza ambicja w opanowaniu morza, ale i dobrze zrozumiany własny interes. Wówczas lotnictwo polskie będzie miało niewątpliwie jeszcze jedno pole do owocnej pracy.

POLSKIE TOWARZYSTWO RADJOTECHNICZNE

P. T. R.

POLECA:

SP. AKC.

POLECA:

GŁOŚNIKI

bestubowe „Radiovox”.

APARATY

1-o, 2, 3, 4, 5-io lampowe, tanie, selektywne, uniwersalne,

LAMPY

trwałe, oszczędnościowe.

WARSZAWA, Sklep: Hotel Europejski, plac Saski. Fabryka: Mokotów, Narbutta 29, Popierajcie przemysł krajowy.

GABRIEL D'ANNUNZIO JAKO POETA MORZA

Świetny pisarz, narodowy poeta współczesnych Włoch, Gabriel d'Annunzio jest przedewszystkiem poetą morza.

W przestworzach powietrznych dokonał wprawdzie głośnych wypraw, które wślawiły go w czasie wielkiej wojny i im poświęcił powszechnie znaną swoją powieść „Forse che si, forse che no”. Lecz podobnie jak ta rzecz nie jest bynajmniej najlepszym dziełem jego bogatej i bujnej twórczości, tak samo nie powietrze, lecz morze dostarczyło jego natchnieniu najpotężniejszych motywów.

Więcej nawet. Znakomity talent d'Annunzia zrodziło i wypiastowało morze. Twórca „La Nave” ujrzał światło życia na okręcie wśród fal Adrjatyku.

„Jest on niezaprzecalnie — pisze jeden z biografów — wiernym, rozkochanym dzieckiem żywiołu, którego atrybuty najpierwsze wszędzie, zaś na morzach włoskich bodaj przedewszystkiem, noszą miano — Piękno, Potęga i obok potęgi i piękna, gdzieś na dnie, wśród lazurów czy ołowiu — Śmierć, utajona, zawsze czuchająca, zawsze w atmosferze, wśród pędu wiatru, wiru fal, nawału obłoków, wśród grozy huraganu obecna”.

Po pierwszym oddechu na morzu dzieciństwo całe przepędza d'Annunzio na morskim pobrzeżu, mając morze ciągle przed oczami. Pozostawi to w jego duszy już nigdy niezatarte ślady. Pierwsza w życiu jego tęsknota będzie tęsknotą za morzem. Gdy go od fal oderwano do szkoły, pisał, w pierwszym z zachowanych jego listów, do przyjaciela najwcześniejszej młodości, później wybitnego krytyka Chiariniego: „Kocham morze ze wszystkich sił duszy i tu, w tej doli-

nie, nad tą rzeką piaszczystą cierpię na nostalgję”.

W tym samym czasie zaczyna pisać pierwsze wiersze, morzu właśnie poświęcone. Ukazują się one w druku i odrazu wykazują potęgę talentu, w chwili, gdy poeta liczy zaledwie szesnaście lat życia. Następny tom poezji „Primo vere” wypełniają także w znacznej części liryczne hymny na cześć morza.

Później, już w okresie pełnego rozkwitu twórczości, jednym z najpotężniejszych dzieł d'Annunzia będzie poemat dramatyczny „La Nave”, rozgrywający się na weneckiej galerze wojennej wśród Adrjatyku.

Szerszej publiczności poza granicami Włoch mało są znane te właśnie morskie jego rzeczy, które są bodaj najznakomitsze i które zapewne w przyszłości zasłużą mu na najtrwalszą pamięć.

Jest wśród nich wiele krótkich nowel, opowieści i fragmentów, które lepiej niż jakiegokolwiek rozprawy ilustrują charakter morskiej twórczości d'Annunzia. Twórczość ta nie powinna być całkowicie obca nikomu, kto morzem w najszerszym znaczeniu się interesuje i morze prawdziwie kocha we wszystkich jego przejawach, w całej jego potężnej, pełnej niebezpieczeństw i wstrząsów, rozległości, wszechbarwności, wspaniałości i żywiołowości. Rzecz, którą jako przykładowe zilustrowanie dzisiaj dla czytelników „Morza” wydobywamy, jest dawna, lecz w Polsce nieznana. Zaczepnięta została z opowieści d'Annunzia o tem, co opowiadano w rodzinnej jego Pescarze. Przedmiot rzeczy, w literaturze morskiej rzadko podejmowany, bodaj nigdzie w sposób tak znakomicie efektowny i artystyczny nie został wyzyskany.

IL CERUSICO DEL MARE

(CHIRURG MORZA)

Pogoda była łaskawa. Na niebie październikowem, prawie dotykając wody, pełny księżyc zwieszał się jak gdyby łagodnie rozbłyskująca lampa różowa. Góry i pagórki, w głębi, miały kształty kobiet spokojnie ległych do snu. W wysokościach dzikie gęsi przesuwały się bez krzyku i znikwały na horyzontach.

Sześciu ludzi i chłopiec okrętowy najpierwej manewrowali wspólnie, aby uchwycić wiatr. Później, gdy żagle całe o barwie czerwonej i zdobne rysunkami surowych postaci, rozdeły się w powietrzu, sześciu ludzi zasiadło wspólnie. Zaczęli w spokoju palić fajki.

Chłopiec zanucił piosenkę ziemi ojczyściej, zwiesiwszy się okrakiem na bukszprycie.

Rzekł starszy Talamonte, splunąwszy obficie w fale, potem wciskając napowrót do ust fajkę sławetną:

— Pogoda ma się na zmianę.

Wobec tego proroctwa wszyscy spojrzeli w przestwory pełnego morza; nie

mówili nic. Byli to marynarze krzepcy i w sprawach morza zaprawni. Nieraz już żaglowali ku wyspom dalmatyńskim, i do Zary, i do Trjestu, i do Spalato; znali tę drogę. Niektórzy z nich także wspominali słodko wino z Dignano o zapachu róż i owoce wysp.

Dowodził żaglowiec Ferrante La Selvi. Dwaj bracia Talamonte, Cirù, Massacese i Gialluca stanowili załogę. Wszyscy razem z Pescary. Nazareno był chłopcem okrętowym.

Ponieważ była pełnia księżycy, więc ociągali się przed opuszczeniem pokładu. Morze pokrywały łodzie rybackie. Coraz jakaś para łodzi przepływała obok żagłowca i marynarze wymieniali poufale okrzyki. Połów zdawał się być szczęśliwy. Gdy barki pozostały w oddali i fale opustoszały, Ferrante i bracia Talamonte zeszli na leża, by wypocząć. Massacese i Gialluca, gdy skończyli palić, podążyli za ich przykładem, Cirù pozostał na straży.

Zanim zeszli, Gialluca rzekł, pochylając szyję ku towarzyszowi:

— Patrz, — widzisz to nabrzmienie tutaj?

Massacese spojrzął i odpowiedział:

— Głupstwo. Nie warto myśleć.

Było to zaczerwienienie, podobne do tych, jakie powoduje ukłucie owadu i w pośrodku zaczerwienienia mały gruzol.

Gialluca dodał:

— Boli mnie.

W ciągu nocy wiatr zmienił się; morze zaczęło się wzdymać. Żaglowiec pisał na falach. Porywany ku wschodowi, gubił kierunek. Gialluca, manewrując, coraz to wydawał krótki okrzyk, bowiem przy każdym gwałtownym ruchu głowy odczuwał ból.

Ferrante La Selvi zapytał:

— Co ci jest?

W blasku jutrzni Gialluca pokazał swe bolesne miejsce. Zaczerwienienie rozszerzyło się po skórze, w środku widniał śpiczasty guz.

— Głupstwo. Nie warto myśleć.

Gialluca wydobyl chustkę i otarł szyję. Poczem zapalił fajkę.

Żaglowiec podrzucany bałwanami i pędzony wiatrem przeciwnym, umykał wciąż dalej ku wschodowi. Huk morza zagłuszał głosy. Od czasu do czasu fala rozpryskiwała się na pokładzie z głuchym łoskotem.

Pod wieczór zawierucha ustała. I księżyc wyłonił się jak gdyby ognista kula. Lecz ponieważ wiatr opadł, żaglowiec pozostał prawie nieruchomy wśród spokojności morza; żagle zwiotczały. Co pewien czas tylko nachodził powiew przelotny.

Gialluca uskarżał się na ból. W bezczynności towarzysze zaczęli interesować się jego cierpieniem. Każdy proponował inny środek zaradczy. Cirù, który był wśród nich najstarszym, wystąpił na przód i doradził plaster z miodu i maki pszennej. Posiadał on pewne wiadomości z zakresu medycyny, jako że żona jego, na wsi, uprawiała sztukę leczenia łącznie z kunstem magji i kurowała cierpienia lekami, tudzież zaklęciami. Niestety, maki pszennej ani miodu nie było. Placek kukurydzowy nie mógł mieć zastosowania.

Cirù wziął tedy cebulę i garść zbożowego ziarna; startł ziarno, posiekał cebulę i sporządził plaster. W zetknięciu z tym preparatem Gialluca czuł tylko wzmaganie się bólu. Po godzinie zerwał z szyi bandaż i wszystko razem rzucił do morza w przystępie gniewnej niecierpliwości. Aby przeczłuć zniekanie, zabrał się do steru i pozostał przy nim przez czas długi. Podniósł się wiatr. Żagle łopotwały radośnie. Wśród jasnej nocy jakaś wysepka — zapewne Pelagosa — ukazała się w oddali nakształt chmury, złożonej na wodach.

O poranku Cirù, który wziął na siebie zadanie wyleczenia choroby, zechciał przyjrzeć się opuchlinie. Nabrzmienie rozszerzyło się. Zajmowało teraz wielką część szyi, przybrało nowy kształt i barwę ciemniejszą, u wierzchołka przechodzącą w ton fioletowy.

— Cóż to znowu? — wykrzyknął strwożony, głosem, na dźwięk którego drzcząc wstrząsnął pacjentem. Zawezwał Ferranta, braci Talamonte, później pozostałych.

Zdania były podzielone. Ferrante dopatrzył się straszliwej choroby, która mogła zadusić Gialluca. Gialluca, z oczami niepomiernie szeroko rozwartymi, nieco blade, wysłuchiwał prognostyków. Ponieważ niebo osłonięte było oparami, morze ciemną tonią rozciągało się przed oczami i stada mew z krzykiem pędziły ku brzegom, więc jakaś trwoga dławiąca zstąpiła mu na duszę.

Wreszcie młodszy Talamonte zawyro-kował:

— Jest to wrzód złośliwy.

Inni przytwierdzili:

— Hm, bardzo być może.

Istotnie, nazajutrz nabłonek opuchliny wzdął się pod naporem krwistej materji i w wielu miejscach popękał. Cała przestrzeń przybrała wygląd gniazda os, z którego wyszczały się obficie wycieki ropy. Zapalenie i owrzodzenie pogłębiało się i rozszerzało z wielką szybkością.

Gialluca, przerażony, zwrócił modły błagalne do Świętego Rocha, który leczy rany. Przyobieczał dziesięć funtów wosku, całe dziesięć funtów. Padł na kolana w środku pokładu, wyciągał ramiona ku niebu, ślubował, czyniąc gesty uroczyste, zaklinał się na ojca, na matkę, na żonę, na dzieci. Naokół towarzysze, w poważnym skupieniu, czynili znak krzyża za każdą inkwokacją.

Ferrante Le Selvi, spostrzegłszy, że zrywa się wielki pęd wiatru, głosem chrapliwym wśród rumoru morza rzucił komendę. Żaglowiec pochylił się cały na bok. Massacese, bracia Talamonte, Cirù rzucili się do steru i żagli. Nazareno wdrapał się na maszt. W mgnieniu oka żagle zostały zwinięte: zwieszały się jak kiście obwisłe. Żaglowiec, przewalając się z boku na bok, zaczął pędzić jak w prze-paść po wierzchołkach fal.

— Święty Rochu! Święty Rochu! — wołał z potężną żarliwością Gialluca, podniecony także i zamęt naokół, przywarłszy do ziemi kolanami i dłońmi, by stawić opór nieustannym wywrotom.

Od czasu do czasu potężniejsza fala przesuwiała się przez dziób okrętu: słona woda zalewała pokład od krańca do krańca.

— Ruszaj do pomp! — krzyknął Ferrante Gielluce.

Gialluca zeszedł w dół. Czuł dręczący żar i gorączkową suchość wzdłuż całej skóry. Jednocześnie strach, jakim przepełniało go cierpienie, kurczyło mu żołądek. Tam w dole, wśród mdłego światła, kształły przedmiotów przybierały przedziwne pozory. Słychać było uderzenia fal w boki okrętu i skrzypienia całej budowy.

Po pół godziny Gialluca powrócił na pokład, blade, jak gdyby wydobyty z grobu. Wołał być na pełnym powietrzu, wystawił się na bryzgi fal, widzieć ludzi, wdychać wiatr.

Ferrante, zdziwiony tą jego bladością, zapytał:

— Ech, cóż to z tobą się dzieje?

Pozostali marynarze, nie opuszczając swych miejsc, zaczęli rozprawiać nad sposobami ratunku. Rozprawiali głosami donośnymi, prawie krzycząc, aby przezwyciężyć huk burzy. Rozplomieniali się. Każdy miał swą własną metodę. Argumentowali z doktorską pewnością siebie. W żarze dysputy zapominali o niebezpieczeństwie. Massacese, przed dwoma laty, widział, jak prawdziwy lekarz, w podobnym wypadku, dokonywał operacji na biodrze Jana Margadonny. Lekarz wykrajał, potem wytarł otrąbkami drzewa umocznionymi uprzednio w jakiejś dymiącej cieczy, w ten sposób wypalił ranę. Czemuś w rodzaju tyżki odjął spalone ciało, które

przypominało fusy kawy. I Margadonna został uratowany.

Massacese powtarzał, nieomal w egzaltacji, niczem jakiś okrutny egzekutor:

— Trzeba krajać! Trzeba krajać!

I czynił gest cięcia, mierząc dłonią ku cierpiącemu.

Cirù podzielał zdanie Massacese. Bracia Talamonte także przytwierdzili. Ferrante La Selvi potrząsał głową.

Tedy Cirù przedłożył propozycję Gialluce. Gialluca odmówił.

Cirù w brutalnym porywie, którego nie mógł pohamować, wykrzyknął:

— To umieraj!

Gialluca zbladł jeszcze bardziej i spoglądał na towarzysza wytrzeszczonymi, pełnemi przerażenia oczami.

Zapadała noc. W mroku wydawało się, że morze wyje jeszcze potężniej. Fale polyskiwały, gdy przepływały w świetle, rzucaniem przez latarnię u przodu. Do lądu było daleko. Marynarze rękami ucze-pili się sznura, by ostać się uderzeniom fal. Ferrante kierował sterem, rzucając od czasu do czasu głos w szum burzy:

— Idź na dół, Giallu!

Gialluca, powodowany dziwną odrazą do pozostawania w samotności, nie chciał zejść, chociaż ból go przeżerał. On także trzymał się sznura, zaciskając zęby z nadmiaru cierpienia. Gdy nadchodziła fala, marynarze pochylali głowy i wydawali okrzyk zgodny, podobny temu, jaki zwykle towarzyszył wspólnym wysiłkom przy pracy.

Wynurzył się księżyc z poza chmury, zmniejszając grozę. Lecz morze pozostawało wzburzone przez całą noc.

Rankiem Gialluca, zmożony, rzekł do towarzyszy:

— Krajcie.

Towarzysze przedewszystkiem z powagą porozumiewali się. Odbyli coś w rodzaju ostatecznego konsylium. Potem poddali obserwacji wrzód teraz wielkości dłoni męskiej. Wszystkie otwory, które przedtem nadawały mu wygląd gniazda os, lub sita, obecnie tworzyły otwór jeden.

Rzekł Massacese:

— Odwagi! Zaczynamy!

To on miał być chirurgiem. Wypróbował na paznociu ostróżę kling. Wybrał wreszcie nóż starszego Talamonte, świeżo wyostrzony. Powtórzył:

— Odwagi! Zaczynamy!

Nieomal dreszcz niecierpliwości wstrząsał nim i innymi.

Cierpiący zdawał się być teraz pod władzą tępego oszołomienia. Słowa nie mówiąc, wlepił wzrok w ostrze noża, pozostawał z ustami napół otwartymi, z rękami kołyszającymi się wzdłuż bioder, jak idjota.

Cirù usadził go, zdjął mu halstuch, wydając wargami instynktowne dźwięki, zdradzające odrazę. Na chwilę wszyscy pochyliłi się nad raną i w milczeniu patrzyli. Massacese rzekł:

— Tak i tak — zakreślając ostrzem noża kierunek cięcia.

Wtedy nagle Gialluca wybuchł wielkim płaczem. Łkania wstrząsały całym jego ciałem.

— Odwagi! Odwagi! — powtarzali mu marynarze, ujmując go za ramiona.

Massacese przystąpił do dzieła. Przy pierwszym dotknięciu klingi Gialluca wydał krzyk; potem, zaciskając zęby, wychrapywał jak gdyby stłumione wycie.

Massacese krajał powoli, lecz pewną ręką; wysunął koniec języka, jako że miał zwyczaj czynić wszystko z uwagą. Ponieważ żaglowiec chybotał się, więc cięcia wypadły nierówno; nóż zapadał raz głębiej, raz płycej. Potężniejsze uderzenie fali sprawiło, że ostrze zagłębiło

się w zdrowe tkanki. Gialluca rzucił ponowny krzyk; zaczął się szarpać, cały ociekający krwią, jak zwierzę na szlach-tuzie w rękach rzeźników. Nie chciał już dłużej poddawać się operacji.

— Nie, nie, nie!

— Chodź-że tutaj! Chodź-że tutaj! — krzyczał mu nad uchem Massacese, pragnąc prowadzić dalej swoje dzieło. Lękał się, że przerwane cięcie może wzmóc niebezpieczeństwo.

Morze, wciąż wzburzone, huczało naokół bez przerwy. Chmury w formie trąb wylaniały się z poza nieboskłonu i opasywały niebo, opuszczone przez ptactwo. Teraz, wśród tego hałasu, w tym świetle, dziwne podniecenie opanowywało tych ludzi. Pomimo woli, zmagając się z ranym, aby go przytrzymać, rozpalali się gniewem.

— Chodź-że tutaj!

Massacese wykonał jeszcze cztery czy pięć cięć, gwałtownie, na ślepo. Krew pomieszana z białawą materją wytryskiwała z otworów rany. Wszyscy byli nią zaplamieni, poza jednym Nazarenem, który stał u bukszprytu, drżący, przerażony okrucieństwem tego, co się działo.

Ferrante La Selvi, widząc że okręt jest w niebezpieczeństwie, zakrzyknął na całe gardło komendę:

— Zwolnić skoty! Kurs na północ!

Bracia Talamonte, Massacese, Cirù rzucili się do manewru. Żaglowiec podjął bieg, kołacząc się. Dostrzec można było Lisę w oddali. Długie smugi słońca padały na wody, wyrwijąc się z pośród chmur. I zmieniały się stosownie do gry na niebie.

Ferrante pozostał przy burcie. Pozostali marynarze powrócili do Gialluci. Trzeba było oczyścić otwory rany, wypalić, założyć szarpie.

Teraz ranny znajdował się w stanie kompletnego obezwładnienia. Zdawało się, że nie rozumie już nic. Spoglądał na towarzyszy oczami przygasłymi, już męt-nymi, jak oczy konających zwierząt. Powtarzał co pewien czas napół do siebie samego, napół do innych:

— Umieram! Umieram!

Cirù, zdobywszy gdzieś trochę pakulów, usiłował oczyścić zoperowane miejsce, lecz rękę miał ciężką, tylko rozdrażniał ranę. Massacese, pragnąc aż do ostatka iść za przykładem chirurga Margadonny, z przejęciem wystrugiwał jakieś kawałki jodłowego drzewa. Bracia Talamonte zajęli się smołą, bowiem smołą gotującą wybrano dla wypalenia rany. Nie można było jednak rozniecić ognia na pokładzie, co chwilę zalewanym przez fale. Bracia Talamonte zesli nadół.

Massacese zakrzyknął do Cirù:

— Wymyj to wodą z morza!

Cirù usłuchał rady. Gialluca poddawał się wszystkiemu, wydając tylko nieprzerwany cichy jęk skargi, szcękając zębami. Jego szyja stała się olbrzymia, cała czerwona, w niektórych miejscach prawie fioletowa. Naokoło zacięć zaczęły się ukazywać gdzie niedzie plamy brunatne. Z trudem oddychał, raczej wchłaniał powietrze. Torturowało go pragnienie.

— Zmódl litanję do Świętego Rocha — rzekł mu Massacese, który właśnie zakończył struganie kawałków jodłowego drzewa i czekał na smołę.

Popychany wiatrem, żaglowiec teraz zbacał w przeciwną stronę, ku Sebenico, tracąc wyspę z pola widzenia. Lecz chociaż fale były jeszcze silne, burza znacząco słabniecie. Słońce rozbłyskiwało pośrodku nieba między chmurami o barwie rdzy.

Bracia Talamonte zjawili się, niosąc garnek pełen dymiącej smoły.

Gialluca osunął się na kolana, by powtórzyć ślubowanie świętemu. Wszyscy przeżegnali się.

— Święty Rochu, ocal mnie! Przyrzekam Ci lampę srebrną i olej na cały rok i trzydzieści funtów wosku. Święty Rochu, ocal mnie! Zmiluj się nad żoną i dziećmi... Litości! Zmiłowania, Święty Rochu, nade mną!

Gialluca wyciągnął złożone dłonie ku niebu, mówił głosem, który zdawał się nie być głosem jego. Potem usiadł, jak przedtem i rzekł do Massacese tylko to jedno:

— Rób.

Massacese owinał klakami wystrugane patyki drzewa; jeden po drugim zanurzał je w gotującej się smole, potem wycierał niemi ranę. Aby wypalenie było skuteczniejsze i głębsze, także samą wrzącą cieczą napryskiwał rany. Gialluca już żadnych skarg nie wydawał. Otaczający pozostawali zgrozą przejęci wobec tej katuszy.

Rzekł Ferrante La Selvi ze swego posterunku, pochylając głowę:

— Zabiliście go!

Marynarze znieśli nadół Giallucę napół żywego. Ułożyli go w koi. Nazzeno pozostał na straży przy cierpiącym. Dobiegał chrapliwy głos Ferranta, dyrygującego manewrowaniem i odgłosy szybkich kroków marynarzy. Statek dryfował, poskrzypując. Nagle Nazzeno zauważył otwór, przez który wdzierała się woda. Zaalarmował załogę. Krzyczeli jedni przez drugich, przystąpiwszy z gorączkowym impetem do dzieła naprawy. Wydawało się, że statek tonie.

Gialluca, chociaż w zupełnym obezwładnieniu sił i ducha, podźwignął się na posłaniu, sądząc, że statek już idzie na dno. Uczepił się desperacko jednego z braci Talamonte. Zanosił się błagalnym łkaniem, jak kobieta.

— Nie porzucajcie mnie! Nie porzucajcie mnie!

Uspokoił go. Ułożyli go napowrót. Teraz przejęty był straszliwym lękiem. Bełkotał słowa bez składu. Plakał. Nie chciał umierać. Ponieważ zapalenie, rozszerzając się, zajęło już całą szyję i kark i powoli przechodziło także na piersi, opuchnięcie zaś stawało się jeszcze potworniejsze, więc czuł, że się dusi. Coraz to na całą szerokość rozkwierał usta, by wchłaniać powietrze.

— Zanieście mnie na górę! Tu brak mi tchu; tu umieram...

Ferrante odwołał marynarzy na pokład. Teraz żaglowiec, lawirując, usiłował odzyskać właściwy kierunek. Manewrowanie nastęczało komplikacje. Ferrante baczył na wiatr i stojąc u steru rzucał odpowiednie komendy. W miarę zbliżania się zmiernych, wzburzenie fal uspakajało się.

Po pewnym czasie Nazzeno wbiegł na górę, wołając głosem przerażenia:

— Gialluca umiera! Gialluca umiera!

Marynarze popędzili co tchu. Znaleźli już towarzysza martwego, w pozycji rozpaczliwej, z oczami szeroko otwartymi, z obliczem nabrzękłym, jak miewają ludzie, zmarli z uduszenia.

Rzekł starszy Talamonte:

— Czyżby umarł?

Pozostali milczeli oszołomieni widokiem trupa.

Powrócili na pokład wciąż milczący. Tylko Talamonte powtarzał:

— Czyżby umarł?

Dzień powoli odchodził z nad fal. Wracił spokój w powietrze. Jeszcze raz żagle obwisły i statek pozostawał bez ruchu. Widać było wyspę Solta.

Marynarze zgromadzeni na tyle żaglowca, rozprawiali o wydarzeniu. Żywy niepokój ogarnął wszystkich. Massacese był błądy i zamysłony. Zauważył:

— Będzie można powiedzieć, że to my go uśmiercili. Będzie mogło być źle.

Trwoga ta już gnębiła wszystkich tych ludzi w kłętwe czynów wierzących i także nawzajem nieufnych. Odpowiedzieli:

— To prawda.

Massacese rzucił:

— No więc? Co robisz?

Starszy Talamonte rzekł, poprostu:

— Umarł przecież? Rzućmy go do morza. Powiemy, że przy burzy utonął... Napewno uda się.

Pozostali zgodzili się. Wezwano Nazzena.

— Ty... Słuchaj... Będziesz milczał, jak ryba.

I gestami groźby przypieczętowali mu w duszy tajemnicę.

Potem zeszli pod pokład, aby zabrać trupa. Już opuchłe ciało na szyi zionęło odrażającym cuchnięciem; materje ropne ociekały przy każdym poruszeniu.

Rzekł Massacese:

— Włóżmy go do worka.

Przynieśli worek. Lecz trup mieścił się w nim do połowy. Związali wór naokoło

kolan, nogi pozostały nazewnątrz. Dokonywując tej pogrzebowej operacji instynktownie rozglądali się naokół. Żadnych obcych żagli nie było widać na horyzontach; morze, po burzy, miało falowanie rozległe i równe; wyspa Solta, cała lazuruwa, ukazywała się w głębi.

Rzekł Massacese:

— Przywiążmy przecie kamień.

Wzięli kamień z gruzów balastu i przywiązali go do nóg Gialluce.

Rzekł Massacese:

— Ruszajmy!

Unieśli zwłoki ponad balustradę pokładu i zesunęli je w morze. Woda zawarła się, bulgocąc; ciało zagłębiało się narazie wśród powolnego kotłowania się; potem zniknęło.

Marynarze powrócili na tył statku; czekali na wiatr. Palili fajki, nie mówiąc słowa. Raz w raz Massacese czynił gest mimowolny, taki, jak zwykli czynić ludzie głęboko w myślach pogrążeni.

Wiatr nadszedł. Załopotawszy przez chwilę żagle wzdęły się. Statek ruszył w kierunku Solty. Po dwóch godzinach dobrej drogi przepłynął już przez przesmyk.

Księżyc illuminował wybrzeża. Morze miało prawie spokojność jeziora. Dwa okręty wypływały z portu Spalato i zmierzwały naprzeciw „Świętej Trójcy”. Załogi śpiewały.

Posłyszawszy śpiew, rzekł Cirù:

— Ho, ho! To ludzie z Pescary.

Dojrawszy postacie i znaki na żaglach, Ferrante rzekł:

— To żaglowiec Rajmunda Callare.

I rzucił pokrzyk.

Marynarze-rodacy odkrzyknęli z wielkim hałasem. Jeden z okrętów załadowany był suszonemi figami, drugi—osiolkami.

Gdy drugi okręt przepływał w odległości dziesięciu metrów od „Świętej Trójcy”, wymieniono szybkie pozdrowienia. Jakiś głos zakrzyknął:

— Hu, hu, Gialluu! Gdzie tam Gialluca?

Massacese odpowiedział:

— Straciliśmy go w morzu, w czasie zawieruchy. Powiedzcie matce.

Kilka wykrzyków wzdobyło się z żaglowca z osiolkami; potem — pożegnania.

— Do zobaczenia! Do zobaczenia! W Pescarze! W Pescarze!

I oddalając się załogi podjęły pieśń, w świetle księżycy.

NA WODACH DAWNEJ GDYNI

(NOTATKA HISTORYCZNA)

Wartość zatonia *) gdyńskiego, jako dogodnego stanowiska dla okrętów, uznawano już w odległych czasach. Tak np. hetman Stanisław Koniecpolski, naczelny wódz sił lądowych i morskich Rzpltej w operacjach wojennych przeciwko Szwedom w 1627 roku, który przybył z woją nad morze kwarciannym nad „Białe” morze wprost z Ukrainy, a w raportach do króla Zygmunta III dopominał się wzmocnienia floty polskiej do dwudziestu okrętów, wyrażał się o rejdzie *) gdyńskiej, jako o „miejscu, do wysiadania bardzo sposobnym”. Jednakże Władysław IV snać ze względu na bliskie sąsiedztwo z zawsze niechętnym Polsce Gdańskiem nie urządził tu portu wojennego, lecz w północnej części Małego morza w obliczu

Pucka pod osłoną dwóch czatogrodów na Helu. W roku 1655 pod Gdynią odbywały stojkę *) okręty szwedzkie, stanowiące ognio blokadę całego obszaru polskich wód terytorjalnych od Latarni (Weichselmünde, Ostium Vistulae) po Rożewo (promontorium Reeschöfft), która to blokadę opisuje w znanem swem dziele, poświęconem czynom Karola-Gustawa, Samuel Enfendorf. W nowszych czasach wody gdyńskie były widownią działań bojowych podczas wojny francusko-niemieckiej w 1870 roku. Oto dosłowny tekst relacji niemieckiej o zaszczytnej na owym terenie strzelanie okrętowej, którą też relacja zwie „utarczką pod Oksiwem” (Gefecht bei Oxhöft):

„W dniu 22 sierpnia o godzinie 11^{1/2} w nocy okręt J. Kr. M-ci „Nimfa” opuścił przystań Nowoporcką (Neufahrwasser) w celu zrekognoskowania 3 francuskich

pancerników i 1 awizowca, które zakotwiwały *) wieczorem o godzinie 6-iej w zatoce puckiej. O godzinie 1 m. 15 w nocy dostrzeżono z Nimfy okręty nieprzyjacielskie, ustawione obok siebie płotem *) (w linii poprzecznej). Z odległości 2.500 kroków Nimfa rozpoczęła skoncentrowany ogień burtowy i, opłynawszy dookoła okręty, jeła prażyć do nich pociskami z drugiej bocznicy. Na ogień ten natychmiast odpowiedziano. Dym, unoszący się z kominów pancernikowych, wskazywał, że okręty gotowały się do pościgu, i wówczas na Nimfie zakomenderowano do odwrotu. Jakoż najpierw jeden, a w jakie pięć minut później i inne pancerniki powciągały łańcuchy i poczęły ścigać Nimfę, sterującą ku portowi, przy palbie z dział, która jednak pozostała bez skutku”.

BOLESŁAW ŚLASKI

*) Wyrażenia oznaczone gwiazdką zaczerpnięte są z ust naszego ludu wodnego.

PRONIKA

NOWA USTAWA STEMPOWA A ASEKURACJA STATKÓW.

Główną podstawą pomyślnego rozwoju ojczyźnej żeglugi jest jej zdolność do konkurencji na rynku międzynarodowym. Nie może być więc ona obciążona różnymi świadczeniami w wysokości większej, niż konkurujące z nią przedsiębiorstwa cudzoziemskie.

Jednym z wysokich obciążeń jest obciążenie asekuracyjne.

Asekuracja morska, stanowiąca zupełnie specjalną odrębną dziedzinę asekuracji, jest w Polsce w stanie zupełnie początkującym i nie daje tych gwarancji dobrej obsługi, jakie dają poważne przedsiębiorstwa asekuracyjne zagranicą.

Do ostatniego czasu Przedsiębiorstwa Żeglugi mogły asekurować statki (casoo), korzystając z wolnej konkurencji pomiędzy polskimi a cudzoziemskimi przedsiębiorstwami asekuracyjnymi. Jeżeli przedsiębiorstwa te dają przylem pierwszeństwo polskiej asekuracji, przy jednakowych stawkach premii i jednakowych warunkach w porównaniu z cudzoziemskimi, to wyłącznie dlatego, żeby dać możliwość towarzystwom asekuracyjnym wejścia do asekuracji morskiej, gdyż przedsiębiorstwa cudzoziemskie, jak dotąd, niewątpliwie lepiej obsługują klientów. Mamy tu na względzie przeważnie większe i bardziej skomplikowane wypadki awarii.

Tymczasem niedawno ogłoszona ustawa stempowa przewiduje między innymi, że wszystkie ubezpieczenia zawarte z cudzoziemskimi przedsiębiorstwami asekuracyjnymi podlegają opłacie stempowej w wysokości 2% od wartości zaasekowanego przedmiotu. W ten sposób państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska”, przy wartości statków 150.000 funtów angielskich, musiałaby płacić stem-

pel w wysokości 3.000 funtów, t. j. około 130.000 złotych.

Oczywista rzecz, że przy takim obciążeniu przedsiębiorstwo to obyłoby skazane na posługiwanie się wyłącznie towarzystwami, koncesjonowanymi w Polsce, które, tworząc polską grupę ubezpieczeń casoo, są monopolistami w dziedzinie asekuracji statków morskich.

Nie ulega wątpliwości, że przy zmonopolizowaniu asekuracji morskiej w Polsce, przedsiębiorstwa żeglugi, pozbawione możliwości korzystania z konkurencji, będą skazane na łaskę i niełaskę polskich asekuratorów, którzy, nie dając gwarancji dobrej obsługi, będą dyktowali żegludze swoje stawki i warunki.

Wynikiem tego będzie, że polska asekuracja będzie droższa, niż zagranicą.

Wobec tego konieczne jest wprowadzenie do Ustawy Stempowej noweli, która by zwolniła przedsiębiorstwo żeglugi od płacenia stempla od asekuracji statków i transportów morskich, zawartych w przedsiębiorstwach zagranicznych.

Jest to tembardziej konieczne, że przy droższej asekuracji polskiej będą utrudnione sprzedaże polskich produktów cifa porty cudzoziemskie, oraz zakupy surowców fob porty cudzoziemskie, przyczem, ponieważ w Gdańsku tych opłat stempowych niema — będzie wykluczone skierowanie handlu na port polski — Gdynię.

Nie wątpimy, że czynniki miarodajne wezmą tę sprawę do serca.

MOLO POŁUDNIOWE PORTU GDYŃSKIEGO.

Rozpoczęto już w Gdyni intensywne roboty, zmierzające do dokończenia w całej rozciągłości molo południowego portu. W dniu 20 kwietnia r. b. opuszczono pierwszy keson na skraju końcowym

tego mola, które łukowatym ramieniem obejmie port od południa. Molo to ma być całkowicie wykończone jeszcze w tym roku. Następnej zimy statki, stojące w porcie nie będą narażone w czasie wzburzenia morza na niespodzianki, gdyż molo to będzie je zastaniało przed falami.

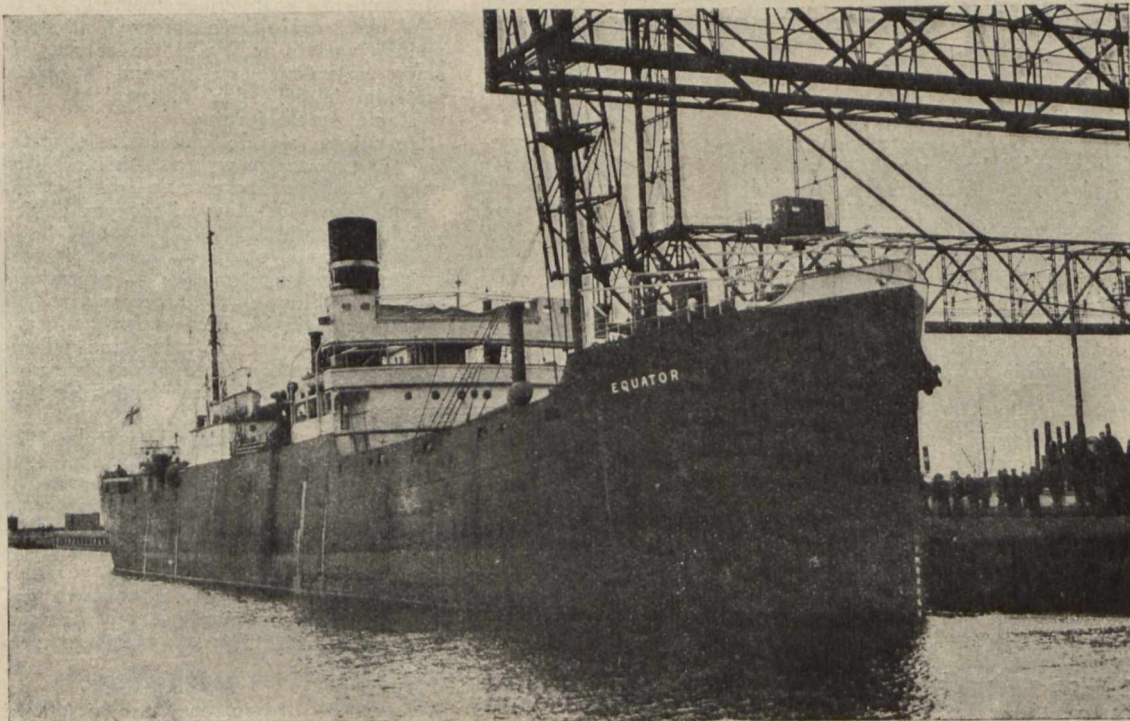
REKORD NAŁADUNKU W GDYNI.

Dnia 14 kwietnia r. b. został pobity dotychczasowy rekord naładunku węgla w Gdyni. Mianowicie dnia tego naładowano na statki, stojące w porcie gdyńskim 3800 ton węgla. Dawny rekord wynosił 2.900 ton w ciągu jednego dnia.

Następnego dnia, 15 kwietnia r. b. naładunek węgla wynosił 3.200 ton. Świadczy to, że rekord z 14-go nie był dziełem przypadku.

RUCH STATKÓW PAŃSTW. PRZEDSIĘBIORSTWA „ŻEGLUGA POLSKA” W CZASIE OD 25.III DO 20.IV 1927 r.

Już czwarty miesiąc się kończy, jak statki państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” pracują z powodzeniem na morzach północnej Europy, wprowadzając w czyn, to co przez kilka pierwszych lat naszej Niepodległości było tylko marzeniem niezliczonych entuzjastów morza. Flaga polska powiewa coraz częściej na morzu i coraz więcej portów obcych ją ogląda. Marynarze nasi mają już w Polsce umiłowany warsztat pracy i wielu z nich nie potrzebuje szukać chleba u obcych. Życzyć by teraz tylko wypadało, aby ten skromny zaczątek naszej floty handlowej rozwinął się jaknajszybciej we flotę, odpowiadającą naszemu stanowisku w świecie i naszym potrzebom gospodarczym.



Port w Gdyni.
„Equator” — 8000
tonn, pod banderą
finlandzką — przyj-
muje cement. Był
to największy sta-
tek handlowy, jaki
zawitał dotąd do
Gdyni.

W ostatnim okresie sprawozdawczym od dnia 25 marca do 20 kwietnia r. b. statki państw. przeds. „Żegluga Polska” wykonały następującą pracę:

Statek „Poznań” w dniu 25.III odszedł z Calais próżny do Blyth celem załadowania węgla do Nakskov. Z Blyth wyszedł na morze z ładunkiem 2709 ton węgla dnia 30.III. Do Nakskov przybył dnia 1.IV. W porcie tym wyładowywał przez 6 dni przywieziony ładunek i 6.IV odszedł próżny do Gdańska, dokąd przybył dnia 8.IV. Dnia 20.IV przebywał jeszcze w porcie gdańskim, ładując ca 650 fathonów kopalniaków do Calais.

Statek „Kraków” dnia 25.III był w Stockholmie, gdzie kończył wyładunek węgla polskiego, przywiezionego z Gdyni. Dnia 26.III odpłynął próżny z powrotem do Gdyni, dokąd przybył 30.III i rozpoczął naładunek nowej partii węgla. Z ładunkiem tym (2.512 ton) odszedł ponownie do Stockholmu dnia 4.IV. Do Stockholmu zawinął 6.IV. Po trzydniowym postoju w tym porcie i po wyładowaniu przywiezionego węgla odszedł 9.IV próżny do Gdyni, dokąd przybył 11.IV. Z ładunkiem ca 2.700 ton węgla odszedł z Gdyni do Norrköping dnia 19.IV. Dnia 20.IV był na morzu w drodze do Szwecji.

Statek „Wilno” dnia 25.III był na morzu w drodze z Gdańska do Londynu z ładunkiem 1952 load podkładów kolejowych. Do Londynu przybył 28.III. Po wyładowaniu odpłynął próżny z Londynu do Tyne dnia 31.III. Do Tyne przybył 2.IV i rozpoczął naładunek węgla do Danii. Z ładunkiem tym (2638 ton węgla) wyszedł na morze 6.IV. Dnia 9.IV przybył do Vejle (Danja). Po wyładowaniu przywiezionego węgla odpłynął próżny z Vejle do Gdyni dnia 12.IV. Do Gdyni przybył 14.IV i rozpoczął naładunek węgla do Szwecji. Dnia 20.IV był jeszcze w porcie gdańskim.

Statek „Katowice” dnia 25.III przybył próżny z Calais do Rotterdamu, gdzie rozpoczął naładunek węgla do Malmö. Z Rotterdamu wyszedł na morze z ładunkiem 2704 ton węgla dnia 30.III. do Malmö przybył 2.IV. Po wyładowaniu przywiezionego węgla dnia 7.IV odpłynął próżny z Malmö do Gdyni. Do Gdyni zawinął 9.IV i rozpoczął ładowanie węgla polskiego do Szwecji. Dnia 17.IV odszedł z Gdyni do Norrköping z ładunkiem ca 2680 ton węgla. Do Norrköping przybył 19.IV. Dnia 20.IV wyładowywał przywieziony węgiel w Norrköping.

Statek „Toruń” w dniu 25.III był w porcie Bandholm (Danja), gdzie wyładowywał węgiel, przywieziony z Gdyni. Dn. 28.III wypłynął z Bandholmu w balaście z powrotem do Gdyni, dokąd przybył 30.III i rozpoczął ładowanie węgla do Szwecji. Dnia 4.IV odpłynął z ładunkiem 2650 ton węgla z Gdyni do Norrköping. Do Norrköping przybył dnia 6.IV. Dnia 11.IV odpłynął próżny z Norrköping do Gdańska, dokąd przybył dnia 13.IV i rozpoczął naładunek kopalniaków do Calais. Dnia 20.IV kończył w Gdańsku ładowanie kopalniaków do Francji.

Szósty statek „Warta”, przejęty przez „Żegluga Polska” od władz wojskowych, w dniu 20.IV przebywał jeszcze w porcie gdańskim, szykując się do swej pierwszej podróży pod flagą handlową.

SIÓDMY STATEK DLA „ŻEGLUGI POLSKIEJ”.

Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów na posiedzeniu dnia 25 kwietnia r. b. postanowił, że Rząd zakupi statek handlowy o pojemności 1.000 ton i przekaze go

eksploatacji państwowemu przedsiębiorstwu „Żegluga Polska” w Gdyni.

W ten sposób „Żegluga Polska” posiada siedmiu statek handlowy (5 statków, zakupionych we Francji, szósty — transportowiec „Warta” przekazany przez marynarkę wojenną) i ogólny jej tonaż wzrośnie do 20.000 ton.

ILE KOSZTUJĄ STATKI „ŻEGLUGI POLSKIEJ”?

Na skutek inicjatywy Ministerstwa Przemysłu i Handlu, które, wobec niepowodzeń dotychczasowych prywatnej inicjatywy w sprawie stworzenia zaczątków polskiej floty handlowej, postanowiło samo we własnym zakresie uczynić pierwszy krok w tym kierunku — Sejm w ostatnim kwartalnym przewidywanym budżetem uchwalił potrzebne pierwsze kredyty na zakup statków handlowych.

Za pieniądze te — jak wiadomo — Ministerjum Przemysłu i Handlu nabyło we Francji 5 statków: „Poznań”, „Wilno”, „Kraków”, „Katowce” i „Toruń” i oddało je do eksploatacji świeżo stworzonemu przedsiębiorstwu państwowemu „Żegluga Polska”.

Cena ogólna tych pięciu statków handlowych, liczących po ca 3.000 ton każdy, wynosi 150.000 £., czyli każdy statek kosztuje £. 30.000.

Warunki zapłaty są następujące: Przy podpisywaniu umowy zapłacono £. 30.000. W dniu 1 lutego r. b. uiszczono pierwszą ratę w wysokości £. 45.000. Następne raty przypadają w terminach: w lipcu 1928 r. £. 30.000, w lipcu 1929 r. £. 30.000 i w lipcu 1930 r. £. 15.000. Trzy ostatnie raty obciążają procenty, 10% w stosunku rocznym.

OGÓLNOPOLSKA WYSTAWA SPORTOWA WE LWOWIE.

W czasie od 3 — 16 czerwca b. r. na terenie i w pawilonach Targów Wschodnich we Lwowie odbędzie się ogólnopolska wystawa sportowa, połączona z jubileuszowym zlotem Sokolstwa polskiego i z całym szeregiem międzynarodowych i ogólnopolskich zawodów sportowych.

ZE SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE.

W dniach 12 i 13.IV r. b. odbyły się doroczne egzaminy z przysposobienia wojskowego Hufca Szkoły Morskiej, połączone z wiosennymi zawodami lekkoatletycznymi. W zawodach tych wychowankowie Szkoły Morskiej wykazali wysoką sprawność fizyczną i przy silnej konkurencji miejscowego Towarzystwa Gimn. „Sokół” osiągnęli następujące wyniki:

Bieg na 100 metrów: 1. J. Mieszkowski (Szkoła Morska) 11⁷/₁₀ sek., 2. Bella Stuart (Sokół) 12⁵/₁₀ sek., 3. J. Żbikowski (Szk. M.) 12⁴/₁₀ sek.

Bieg na 400 metrów: 1. J. Mieszkowski (Szk. M.) 53⁵/₁₀ sek., 2. Bella Stuart (Sokół) 54³/₁₀ sek.

Sztafeta 4 × 100 metr.: — 1. Szkoła Morska, 2. Sokół.

Bieg na 3.000 metr.: 1. G. Fabian (Sokół) 10 m. 20⁸/₁₀ sek., 2. J. Brzózka (Sokół) 10 m. 37³/₁₀ sek.

Skok w wyż: 1. Jaworski (Szk. M.) 1.55 metr., 2. J. Mieszkowski (Szk. M.) 1.50 m.

Skok w dal: 1. W. Bąk (Szk. M.) 5.65 metr., 2. J. Mieszkowski (Szk. M.) 5.20 m.

Rzut kulą 7,5 kilogr.: 1. K. Borhart (S. M.) 9.67 metr., 2. Bella Stuart (Sokół) 8.80 metr. 3. J. Mieszkowski (Szk. M.) 8.45. metr.



Piękno ziemi polskiej. Zachód słońca nad Dniestrem.

Rzut dyskiem: 1. J. Mieszkowski (Szk. M.) 28.60 metr., 2. W. Ziolo (Szk. M.) 27.45 metr.

Powyzsze wyniki nalezy uzwazac za bardzo dobre, szczegolnie jesli sie uwzględnia prymitywny stan biegni i skoczni oraz nadzwyczaj krótki okres wiosennego treningu. S. K.

WYDAWNICTWA NADESLANE

Nakładem Zjednoczenia Młodzieży Polskiej (Skład główny i Druk. Sp. Akc. „Ostoja”. Księgarnia i Drukarnia w Poznaniu, Poczta 15), ukazały się następujące nowości wydawnicze:

Walerja Szalay-Groele: „Morze polskie”, program i materiały na uroczystą wieczornicę krajoznawczą. Zł. 1 60

Feliks Nowowiejski: „Na Bałtyku szumi fala”, pieśń rybaków. Słowa W. Szalay-Groele. 2 gł. po 30 gr., part. Zł. 2 50

Feliks Nowowiejski: „Hej żeglarze!” z opery „Legenda Bałtyku”. 2 gł. po 30 gr., part. Zł. 2 50

SPROSTOWANIE.

Od p. generała Marjusza Zaruskiego otrzymujemy następujące pismo:

W Nr. 2 czasopisma „Morze”, na str. 7 podane zostało w wywiadzie ze mną, iż stacje ratunkowe na naszym wybrzeżu morskim istnieją dziś na papierze i są w stanie zupełnej ruiny.

Poczuwam się do obowiązku sprostować, że na naszym wybrzeżu istnieją i są czynne stacje ratunkowe w Helu i w Jastarni. Stan tych stacji i utrzymanie ich jest bez zarzutu.

Zabudowania stacji — nowe, inwentarz, przyrządy ratunkowe — pływające, raketowe i linowe — nowoczesne, w pełnym komplecie i z koniecznym zaporem. Obsługa stacji jest zorganizowana należycie; w każdym sezonie odbywają się próby ratowania, obsługi mechanizmów i urządzeń ratowniczych.

Stacje już po ich nabyciu w roku 1924 przez władze polskie były zaopatrzone w najnowsze urządzenia ratunkowe.

Omyłka powstała wskutek opuszczenia kilku wierszy w komunikacie doręczonym prasie, gdzie miało być podane, że stacje wspomniane częściowo są w stanie ruiny, gdyż istotnie dwie z czterech stacji jeszcze przed przejęciem przez władze polskie zostały przez morze zniszczone.

M. ZARUSKI
Gen. br. Starosta Morski

BIULIOTYK OFICJALNY L. M. i. R.



P. Jerzy Decjusz, II wiceprezes Rady Ligi M. i R. wybrany d. 2.I.1927 na miejsce ś. p. E. Waydla.

ZEBRANIE RADY L. M. i R.

W dniu 9 kwietnia r. b. odbyło się w Warszawie zebranie Rady Ligi Morskiej i Rzecznej, na które przybyło 22 członków Rady. Przewodniczył obradom Wice-Prezes Rady p. J. Decjusz. Dyrektor Ligi p. A. Uziembło wygłosił sprawozdanie z działalności Zarządu, które się wyraziło w interwencji wobec Rządu w sprawie cel na statki, w sprawie referatu rybackiego, oraz opłat stempowych na polisy asekuracyjne. Następnie zobrazował plan najbliższych prac Ligi w odnowionej Sekcji Rybackiej, oraz w świeżo powołanych do życia Sekcji Przyjaciół Dzieci i Młodzieży Kaszubskiej, Sekcji Rozbudowy Gdyni i Sekcji Turystycznej, oraz Sekcji Słownictwa morskiego i Instytutu Wydawniczego.

Mówca podniósł z uznaniem działalność oddziałów: milejowskiego, wileń-

skiego, zakopiańskiego. Poza tem żywą działalność objawiają oddziały: lubelski, katowicki, poznański i ostrowiecki.

Następnie przedstawiono listę kandydatów, którzyby uzupełnili skład Zarządu. Ponieważ Zarząd obecny liczył 7 członków, a statut wymaga, aby w skład Zarządu wchodziło 15 członków (11 członków Zarządu i 4 zastępców), przeto przyjęto przez aklamację na członków: p.p. F. Bąkowskiego, K. Głuchowskiego, M. Luxembourg, W. Nałęcza, Cz. Rybińskiego, K. Szochtmajera, W. Wolskiego i O. Sobańskiego.

Sprawę rewizji w Oddziale Warszawskim zreferował p. prezes E. Krzyżanowski, poczem przyjęto jednogłośnie wnioski p. Łęgowskiego, wzywający Zarząd Centralny do zakończenia rewizji w Oddziale Warszawskim i dania sprawozdania Radzie w ciągu miesiąca.

Rada uchwaliła nadto: wezwać Zarząd Centralny do rozesłania projektowanych zmian w statucie wszystkim członkom Rady i wstawić sprawę zmiany statutu do porządku dziennego następnego posiedzenia Rady.

UCHWAŁY ZARZĄDU CENTRALNEGO L. M. i R. Z DNIA 2 i 8.IV 1927 R.

Na posiedzeniu w dniu 2 kwietnia r. b. Zarząd Centralny Ligi Morskiej i Rzecznej powziął szereg uchwał w następujących sprawach:

1) *Odczyty wzorowe.* Zarząd uchwala zamówić i wydać odczyty wzorowe na następujące tematy: 1) Dzieje Marynarki Polskiej, 2) Znaczenie żeglugi morskiej, 3) Współczesna żegluga, siły morskie państw największych, 4) Cele i zadania Ligi, 5) Organizowanie wycieczek po rzekach naszych i po morzu, 6) Budowa łodzi żaglowych, 7) Przeszłość i przyszłość naszego wybrzeża.

2) *Film propagandowy.* Zarząd uchwala wyłonić specjalną Sekcję Filmową, której zadaniem będzie porozumienie się z instytucjami społecznymi i przedsiębiorstwami filmowymi celem stworzenia propagandowego filmu morskiego na większą skalę, oraz sporządzenie kilku filmów mniejszych, ilustrujących życie na naszych statkach handlowych i wojennych, rybactwo morskie.

3) *Instytut Wydawniczy.* W celu skoordynowania i rozszerzenia akcji Ligi M. i R. uchwalono zorganizować „Instytut Wydawniczy Ligi Morskiej i Rzecznej”. Zakres działalności Instytutu obejmuje:

- a) wydawnictwo czasopisma „Morze”,
- b) wydawnictwo propagandowych książek i broszur o morzu,
- c) wydawnictwo książek naukowych i fachowych,
- d) wydawnictwo map morskich,
- e) wydawnictwo przewodników po polskim wybrzeżu i po krajach bałtyckich,
- f) wydawnictwo kart pocztowych z widokami morza,
- g) wydawnictwo przezroczy dla celów propagandowych,
- h) wydawnictwo wszelkich czasopism, broszur i książek, mających dla pracy na morzu jakiegokolwiek znaczenie.

4) *Umundurowanie członków Ligi.* Ustalono umundurowanie członków Ligi i odznaki dla pełniących poszczególne funkcje w jej ciałach zarządzających według następujących wzorów:

- 1) marynarka dwurzędowa, zapinana na 4 guziki złote z kotwicami.
- 2) Spodnie granatowe kloszowe, bez mankietów. Latem i na regatach spodnie białe.
- 3) Czapka — wzór oficerskiej czapki marynarki wojennej z odznaką uprzednio ustaloną.
- 4) Krawat czarny (muszka).

Na obu mankietach umieszcza się następujące odznaki: członek Ligi — trójkąt, wyszyty złotem, o ramionach otwartych ku górze; członek Zarządu miejscowego — 2 równoległe idące trójkąty, jak wyżej; Prezes Oddziału miejscowego i członek Zarządu Okręgowego — 3 trójkąty j. w.; Prezes Oddziału Okręgowego, Prezes Sekcji przy Zarządzie Centralnym i członek Rady — Kotwica z gwiazdką pod nią umieszczoną w wieńcu; członek Zarządu Głównego — Kotwica i 2 gwiazdki w ramionach wieńca; Prezes Zarządu Głównego — Kotwica i 3 gwiazdki w ramionach w wieńcu; (odznakę tę noszą i Wice-Prezesi Rady); Prezes Rady — Kotwica w wieńcu; Członkowie Ligi — noszą odpowiednio stylizowane kostiumy i odznaki j. w.



Z życia Oddziału Ligi M. i R. w Świeciu. Zabawa karnawałowa, urządzona staraniem Oddziału w dniu 28.II r. b.



Zarząd Oddziału Ligi M. i R. w Świeciu. Stoją (od lewej do prawej) pp.: W. Herbst — sekretarz, F. Domachowski — czł. zarz., C. Klimowicz — skarbnik, komandor-por. A. Mohuczy — prezes, S. Filipowski — wiceprezes, J. Mączkowski — czł. zarz., A. Buśkiel — czł. zarz.

Mundury dla Harcerstwa Morskiego ustalają się jak następuje:

- 1) Bluza-marynarka otwarta, krawat czarny, kołnierz biały w granatowe pasy.
- 2) Czapka kroju furazerki z kotwicą barwy bluzy.
- 3) Spodnie długie, granatowe, kloszowe.
- 4) Odznaki ustalone w harcerstwie.

Z ODDZIAŁU LIGI M. i R. W ZAKOPANEM.

Oddział w Zakopanem złożył na budowę Floty Polskiej zł. 1000, wzywając jednocześnie inne Oddziały do współzawodnictwa. Wyzwany został na pierwszy ogień w łańcuchu morskim Oddział Katowicki. Oddział Zakopiański, aby stanąć do łańcucha, urządził specjalny Dzień Morski w Zakopanem i tą drogą zebrał potrzebny fundusz. Mamy nadzieję, że szlachetna inicjatywa, za którą podhalańskiemu Oddziałowi składamy serdeczne podziękowanie, nie przebrzmi bez echa.

Z ODDZIAŁU LIGI M. i R. W POZNANIU.

Oddział Poznański odbył w dniu 29 marca r. b. Walne Zebranie, do Zarządu zostali wybrani pp. Ludwik Hermel, Red. Powidzki, Dr. Stanisław Sławski, Dr. St. Solański, Inż. M. Serwacki, Dr. Waschko i Dr. Weber. Oddział Poznański poświęcił wiele uwagi organizacji Harcerstwa Morskiego i w roku bieżącym ma zamiar wybudować dwie łodzie, którei harcerze rzekami i kanałami udadzą się do Kopenhagi na zjazd Harcerstwa.

Z ODDZIAŁU LIGI M. i R. W WILNIE.

Oddział Wileński w dniu 27 marca r. b. odbył Walne Zebranie. Listy nowego Zarządu Zarząd Centralny jeszcze nie otrzymał i ogłosił ją dopiero po oficjalnym powiadomieniu ze strony nowo wybranego Zarządu. Zarząd Wileński w ubiegłym roku rozwinął bardzo wydatną działalność, organizując Wystawę Morską w Wilnie. Na jeziorze Trockim będzie miał Oddział Wileński własną żaglówkę (jola), czem zapoczątkowany zostanie sport żeglarski na pięknych jeziorach Wileńszczyzny, które dotąd tylko ciężkie łodzie rybackie widziały. Inicjatywę swą Oddział zamierza rozszerzyć na jezioro Narocz i inne.

Z ODDZIAŁU LIGI M. i R. W MILEJOWIE.

Oddział Milejowski, jak zawsze czynny, sprawny i punktualny, zabiega obecnie około budowy kolei do Puław, która przyczyni się do podniesienia żeglugi na Wiśle. Oddział ten wystąpił ponadto z ca-

łym szeregiem projektów wzmoczenia propagandy, które bądź to zostały załatwione przez powołanie do życia Instytutu Wydawniczego, bądź też na najbliższym posiedzeniu Zarządu Centralnego zostaną rozpatrzone.

Z ODDZIAŁU LIGI M. i RZECZNEJ W LUBLINIE.

Dnia 18-go lutego r. b. pod przewodnictwem p. Kołaczkowskiego odbyło się Walne Zebranie członków Ligi M. i R., na którym złożono sprawozdanie z działalności za rok 1926. Sprawozdanie wykazało, że założony w dniu 21-go grudnia 1925 oddział, zdołał pozyskać 200 członków. W celu propagandy, Oddział urządził wystawę obrazów „Koła Marynistów”, popartą wykresami statystycznymi, ilustrującymi stan żeglugi w Polsce w stosunku do innych państw europejskich. Oddział rozwinął energiczną działalność propagandową przez wydawanie kartek świątecznych, fotografii, których sprzedają zajęły się szkoły lubelskie. Plan prac na rok 1927 obejmuje szerzenie propagandy przez odczyty, wycieczki nad morze dla młodzieży szkół średnich; przewidziane jest również kupno łodzi motorowej, lub ofiarowania pieniędzy na statek wojenny, czy też handlowy.

Wybory do Zarządu odbyły się przez aklamację.

Przewodniczącym został p. Miller Teodor, wice-przewodniczącym p. mec. Szwentner Stefan, sekretarzem: p. dyr. Sasorska Jadwiga, skarbniczką: p. prof. Nowotarska Władysława, członkami Zarządu p. p.: sędzia Bęski Ignacy, Lipska Ludwika, prof. Świeży Janusz, Kłopotowski Edwin.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano p. p.: prezesa Kuczyńskiego Alojzego, i dyr. banku Michniewskiego.

ODDZIAŁ LIGI M. i R. W ŚWIECIU.

Dnia 28 lutego r. b. staraniem oddziału Ligi Morskiej i Rzeczej w Świeciu odbyła się w sali „Domu Polskiego”, pomysłowo udekorowanej przez bosmana Staszewskiego, zabawa karnawałowa, przepłataną artystycznymi występami. W części koncertowej wzięli udział: chór przemysłowców pod batutą p. Sikory, p. Siwek, p. Siwkowa, st. bosman Maybaum i in. Dochód z zabawy przeznaczony był na zasilenie funduszu Ligi Morskiej i Rzeczej.

P.P. członkowie warszawskiego oddziału Ligi Morskiej i Rzeczej otrzymali Nr. 3 4 „Morza” z opóźnieniem wskutek nieuregulowania przez oddział zaległych należności za numery poprzednie.

LIGA MORSKA I RZECZNA

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

TOWARZYSKO-KRAJOZNAWCZA WYCIECZKA

WIŚLA — 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

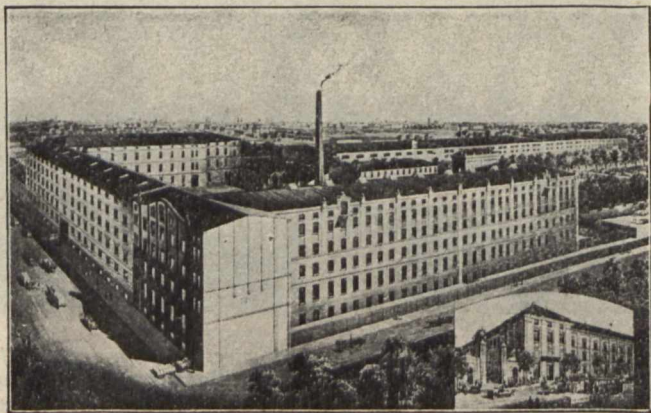
Wyjazd z Warszawy w sobotę 7 maja o godz. 15 min. 30.

Ilość uczestników ściśle ograniczona.

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

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

POŻYTEK - ODPOCZYNEK - ROZRYWKA



THE LARGEST POLISH WALL PAPER FACTORY

TOWARZYSTWO AKCYJNE
FABRYKI OBIĆ PAPIEROWYCH

J. FRANASZEK

istnieje od r. 1829.

MAGAZYN DETALICZNY:

Warszawa, Krakowskie Przedmieście 15.

Telefon 1-72.

OBICIA PAPIEROWE
(TAPETY)

od najskromniejszych do najwytworniejszych.

WIELKI WYBÓR OBIĆ ZAGRANICZNYCH

Wydział Oświaty i Kultury Magistratu m. st. Warszawy

Senatorska Nr. 14, tel. 280-85 organizuje:

KONCERTY:

- a) w **Filharmonji**: (współ z Dyrekcją Koncertów Symfonicznych):
 - 1) poranki symfoniczne, odbywające się w każdą niedzielę o godzinie 12 w południe.
 - 2) koncerty dla młodzieży szkół powszechnych we czwartki o godzinie 12.30 po południu.
 - 3) koncerty dla młodzieży szkół średnich, dokształcających i innych w soboty lub niedziele;
- b) w **Konserwatorium**: popołudniowe popularne w niedziele o godzinie 4.30 po południu;
- c) w **Sali Szkoły Tramwajów Miejskich na Woli**: (współ z Dyrekcją Tramwajów Miejskich) w niedziele o godzinie 5 po południu;
- d) **dzielnicowe** — organizowane na przedmieściach miasta przeważnie w salach szkolnych w niedziele w godzinach popołudniowych.

WYCIECZKI:

Do wszystkich najbardziej interesujących zabytków historyczno-architektonicznych, placówek naukowych, artystycznych, technicznych, przemysłowych i t. p. Wycieczki, prowadzone przez fachowych przewodników, są dostępne dla wszystkich za opłatą 50 gr. od osoby, wpłacanych przy zapisie (od grup szkolnych od 10 osób 50% zniżki).
Pozatem w sezonie letnim organizowane są wycieczki zamiejskie do najbardziej godnych widzenia okolic kraju.

„ORLETA”

BOGATO ILUSTROWANY DWUTYGODNIK
DLA DZIECI I MŁODZIEŻY

pod redakcją

Prof. Ign. Chrzanowskiego.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:

Katowice, Wandy 41.

Konto w P. K. O. 303.600.

Prenumerata kwartalna wraz z „Orlętami” — 2 złote.

Każdy zeszyt oprócz wielu pierwszorzędnej wartości ilustracji posiada trójbarwną okładkę i cieszy się współpracownictwem wybitnych jednostek na polu nauki.

Numery okazowe wysyła Administracja na żądanie.

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, niebawoma wprost rozwój i ciągły napływ nowych członków

Zbiór składek za rok 1925. 7.272.164,33 zł.

Majątek K. U. O. (fundusz rezerwowy działu ogniowego). 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 stempłowej żadnych innych należności nie placą.

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.

WIELKIE PRALNIE PAROWE

„HANKA”

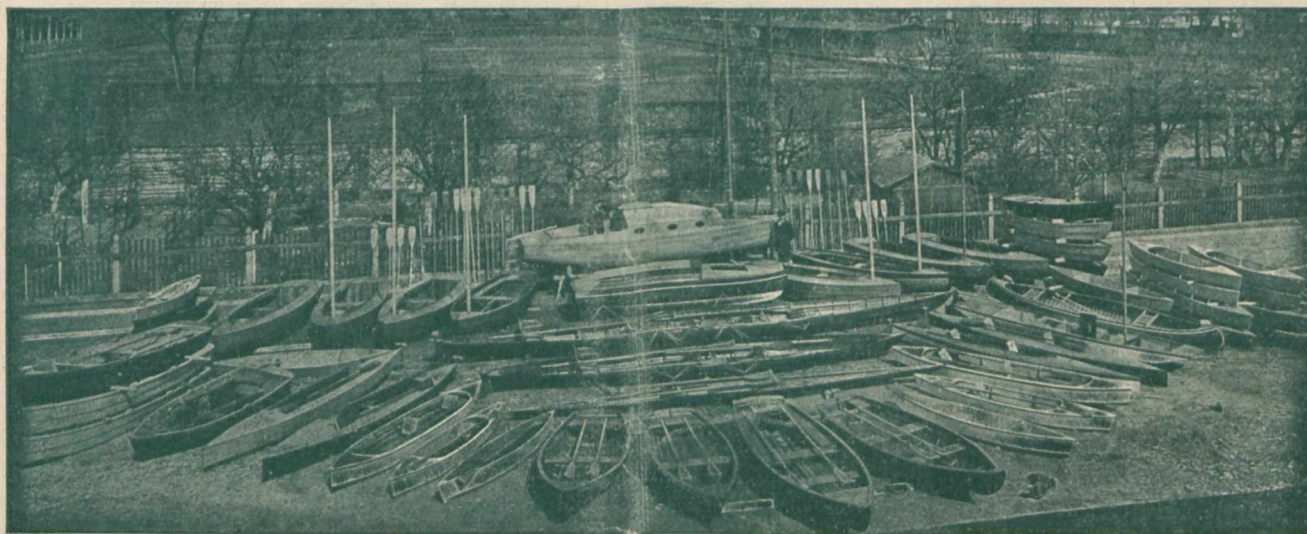
URZĄDZONE PODŁUG NAJNOWSZYCH WYMAGAŃ
HYGJENY I TECHNIKI

Odbiór i dostarczanie bielizny własnymi samochodami
bezpłatnie.

.....

WARSZAWA - PRAGA, GOCLAWSKA 9

TELEFONY: 60-60 i 185-00.



Łodzie każdego typu: wiosłarskie, żeglarskie i zwyczajne oraz przybory wiosłarskie dostarcza w dobrym wykonaniu i po cenach przystępnych WŁADYSŁAW UBANIAK. Stocznia Łodzi i Fabryka Wyrobów z Drzewa. Poznań — Droga Dębińska 10 — tel. 3354.

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, Elektoralna 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 TETZLAFF