

MORZĄ

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.



NAD POLSKIM MORZEM

GODULLA SPÓŁKA AKCYJNA

CHEBZIE G. ŚL.

Tel.: Królewska Huta 340, 343; Ruda 77; Katowice 193 i 339.

Produkty: *Węgiel, Koks.* Produkty uboczne z węgla

kamiennego: siarczan amonu, smoła,

dziegieć, benzol; *Cegły.*

FIRMA SPRZEDAŻY WĘGLA: „ROBUR” SP. Z O. P. KATOWICE, POWSTAŃCÓW 49.

FIRMA SPRZEDAŻY KOKSU I PRODUKTÓW UBOCZNYCH: „CARBOCHEMIA”

KATOWICE, UL. POWSTAŃCÓW 5.

SPRZEDAŻ CEGŁY: „GODULLA” SP. AKC. CHEBZIE G. ŚL.

976.IX-II

Wschodnio - Górnośląskie

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE

MIKOŁAJA HR. BALLESTREMA

Telefon RUDA 3, 4, 5 i 7 **RUDA (Górny Śląsk)** Telefon RUDA 3, 4, 5 i 7

KOPALNIA WAWEL (przedtem Brandenburg), KOPALNIA WOLFGANG,
KOPALNIA HR. FRANCISZEK, KOKSOWNIA WOLFGANG, ELEKTR.
MIKOŁAJ, TARTAK KOKOTEK, FABRYKA CEGIEŁ KAROL-EMANUEL

PRODUKTY:

**Węgle, koks, produkty uboczne koksowni, wszel-
kie rodzaje cegieł, dachówek i kamieni szamot.**

FIRMA SPRZEDAWCZA DLA WĘGLI I KOKSU:

„ROBUR”, Związek Kopalń Górnośląskich w Katowicach, Powstańców 49,

FIRMA SPRZEDAWCZA DLA PRODUKTÓW UBOCZNYCH I KOKSOWNI:

Związek Koksowni Sp. z o. p. Katowice, Powstańców 49,

FIRMA SPRZEDAWCZA DLA CEGIEŁ:

Administracja Kopalń Ruda.

985.IX-XI

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 11.

Warszawa, listopad 1927 r.

Rok IV

TREŚĆ NUMERU: 1. Ankieta; 2. Zagadnienie portu wodnego—*Inż. St. Łęgowski*; 3. Import ryżu do Polski przez Gdynię—*Janusz Łokuciejewski*; 4. Elektryfikacja Gdyni—*Inż. P. Bomas*. 5. Najnowsze problemy w budownictwie okrętowym—*Inż. Z. Łokuciejewski*; 6. Dochody szwedzkiej żeglugi morskiej w r. 1926; 7. Stacje ratunkowe na polskim wybrzeżu—*L. M.*; 8. Światowa flota handlowa w dniu 30.VI.1927 roku—*S. Kosko*; 9. Polów śledzi—*Franciszek Flak*; 10. Budownictwo marynarki wojennej—*11. Samoloty—torpedowce*; 12. Kronika obca—*J. B.*; 13. Dzień grozy—*K. M. Stankiewicz*; 14. Na pokładzie „Gdyni” do Kopenhagi—*Janusz Dellinajtla*; 15. Polowanie na potwory morskie—*AR.*; 16. Handel zamorski Polski—*Wojciech Stopczyk*; 17. Hallerowo i jego przyszłość—*Franciszek Szwoch*; 18. Echo pobytu p. Prezydenta Rzeczypospolitej w Wilnie—*B. Krzywulec*; oraz bogata kronika i dzieł oficjalny L. M. i R.

48 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

A N K I E T A

Między 7 a 9-ym października obradowała w Gdyni pod przewodnictwem Ministra Robót Publicznych p. Moraczewskiego ankieta w sprawie zagospodarowania naszego wybrzeża morskiego. Była ona zakrojona na szeroką skalę. Obok przedstawiciele zainteresowanych resortów, stawili się przedstawiciele instytucji społecznych (Liga Morska, Towarzystwo Krajoznawcze, Związek Zdrojowisk i Uzdrawisk), reprezentanci przemysłu, handlu, nauki, żeglugi, rybactwa, a wreszcie władz i samorządów miejscowych.

Bogaty porządek dzienny obejmował sprawy gospodarcze, rybołówcze, komunikacyjne, uzdrowskowe, sportowe, budowlane, wychowawcze — sięgnął jednym słowem po wszystko, co w ten lub w inny sposób dotyczyło naszego wybrzeża.

Przed kilku laty słyszeliśmy tego rodzaju obrady. Omawiano wtedy „bolączki” Gdyni, „konieczności” różnego rodzaju — bez wiedzy należytej o sprawie, bez wiary w to, że coś z tego wyniknie. Ostatnia ankieta zgola inaczej się przedstawiała. Tłem jej była Gdynia rosnąca, zabudowywana w szalonym, nieobserwowanym gdzieindziej tempie — był port już poważny, port, przez który w stosunku rocznym blisko milion tonn węgla przechodzi, — był szeroki pas wybrzeż-

ny, do którego ściągają dziesiątki tysięcy letników, było wreszcie życie polskie, coraz potężniej ciężące ku morzu, coraz mocniejszymi węzłami z niem związane.

To też nic dziwnego, że podczas obrad gdyńskich chodziło już nie o to jak „ulżyć” rybakowi dajmy na to, lecz jak zeń uczynić narzędzie ekspansji polskiej na terenie morza; nie chodziło jak „zabezpieczyć interesy” tego lub innego pensjonatu, lecz w jaki sposób umożliwić masową wędrówkę letników na wybrzeże. Nie chodziło o zapewnienie „dogodności” dla sportu, lecz o umożliwienie właściwego wychowania morskiego młodzieży. Brzeg morski jednym słowem po raz pierwszy na konferencji różnych czynników, lub też o bardzo różnych interesach i zupełnie odmiennych poglądach i — poziomach umysłowych, zarysował się nie jako okolica tylko, teren w sobie zamknięty, lecz jako środek, który pozwalała nam wystąpić na szerokim świecie.

Pod tym kątem widzenia obradowała ankieta gdyńska i dlatego cała niemal od początku do końca świadczyła o ogromnym wzroście świadomości morskiej w Polsce.

Czy dała ona to, na co liczyli jej organizatorowie? Mamy wrażenie, że jedynie częściowo. Z mało było przygotowania. Zbyt pośpiesznie podzielono referaty — które nb.

w przeważnej części opracowane były słabo, a może wcale opracowane nie były i stanowiły rodzaj mniej lub więcej udatnych improvizacji. Przygotowano ankietę bardzo słabo i dlatego nie dała ona nawet połowy tego, co dać mogła. Mamy nadzieję, że doświadczenie tegoroczne zostanie wykorzystane, że dokładne opracowanie protokołów ostatniej ankiety pozwoli sporządzić plan przyszłej — pełniejszej i bardziej celowi odpowiadającej.

W każdym razie tego rodzaju spotkanie się przedstawicieli rządu i społeczeństwa na gruncie gdyńskim jest rzeczą niezmiernie doniosłą, którą powtarzać należy corocznie.



ZAGADNIENIE PORTU WOLNEGO

Nowoczesne porty powstają przeważnie przez rozszerzenie już istniejących portów. Polska budowę swego portu w Gdyni rozpoczęła w szczytnym polu. Mamy więc sytuację zupełnie wyjątkową, budując port i miasto portowe w miejscu, gdzie dawniej była mała osada rybacka, bez najmniejszej przystani nawet dla małych kutrów rybackich. Tak wyjątkowe warunki wymagają też wyjątkowych środków, aby zrealizować to niełatwe zadanie dla naszego młodego Państwa bez tradycji morskich.

Aby przyspieszyć budowę portu musiano sięgnąć do kredytu zagranicznego. Wobec bardzo trudnych warunków kredytowych zamieniono je czasami na opłaty gotówkowe. Rozwój miasta ożywiono przez rozporządzenie Prezydenta R. P., które zastrzegło cały szereg ulg podatkowych i finansowych na terenie Gdyni. Potem zaczęto rozważać kwestję stworzenia w Gdyni portu wolnego.

W ostatnim miesiącu przez Gdynię przeszło 100.000 ton węgla i kilka transportów drzewa. Tendencja ruchu portowego jest mocno wyżkowa, natomiast dużo mniejszy jest rozwój miasta.

Inwestycje portowe zależą prawie w zupełności od Skarbu Państwa, do tychczas inwestycje prywatne w porcie są znikome: w mieście również buduje się dużo gmachów państwowych, chociaż i prywatne budowle są dosyć liczne. Jednakże trzeba skonstatować, że rozwój portu wyprzedził nie tylko komunikację kolejową, ale i rozwój miasta.

Rozróżniamy cały szereg typów portu wolnego. Port wolny w najszerszym tego słowa znaczeniu obejmuje cały obszar portu i miasta i łączy go z granic obszaru celnego. Przed wojną Władystok posiadał taki port wolny (porto franco), w nowszych czasach można wymienić Sulina nad Dunajem.

W Europie, w czasach nowszych, takich porto franco już się nie stosuje; natomiast stosuje się je w koloniach i w krajach egzotycznych, gdzie bardzo trudno jest stworzyć z niczego miasto portowe. Korzyści takiego porto franco są dosyć znaczne: do nich należy przede wszystkim taniota wszystkich produktów zagranicznych, które nie opłacają cła. I tak, np. wszelkie fabryki mogą sprowadzać swoje mechanizmy bez cła z zagranicy. Dalej stwarza się dogodne warunki reeksportu. Surowce sprowadzane z zagranicy bez cła, można naszą tanią robocizną przerabiać i wysyłać na zagraniczne rynki bez cła. Około porto franco z wyżej wymienionych powodów tworzy się łatwo ośrodek przemysłowy i co za tem idzie, ośrodek mieszkalny dla robotników, handlu i wogóle dla całego miasta. W takich warunkach i kapitał zagraniczny chętnie się inwestuje, zwłaszcza ułatwiony jest kredyt towarowy ze względu

na wolność celną bardzo. Ale porto franco ma i swoje strony ujemne. Mianowicie, porto franco oddzielone jest od kraju granicą celną. Im większy obszar porto franco, tem trudniejsza jego ochrona celną, tem łatwiej z niego do kraju przesiakają artykuły szmuglowane. Z tych też powodów cały szereg poważnych czynników w ankiecie pisemnej, którą rozpisano na temat porto franco Ministerstwo Przemysłu i Handlu wypowiedziało się przeciwko porto franco w Gdyni. Również komisja opiniodawcza przy Prezesie Rady Ministrów jednomyślnie wypowiedziała się przeciwko temu.

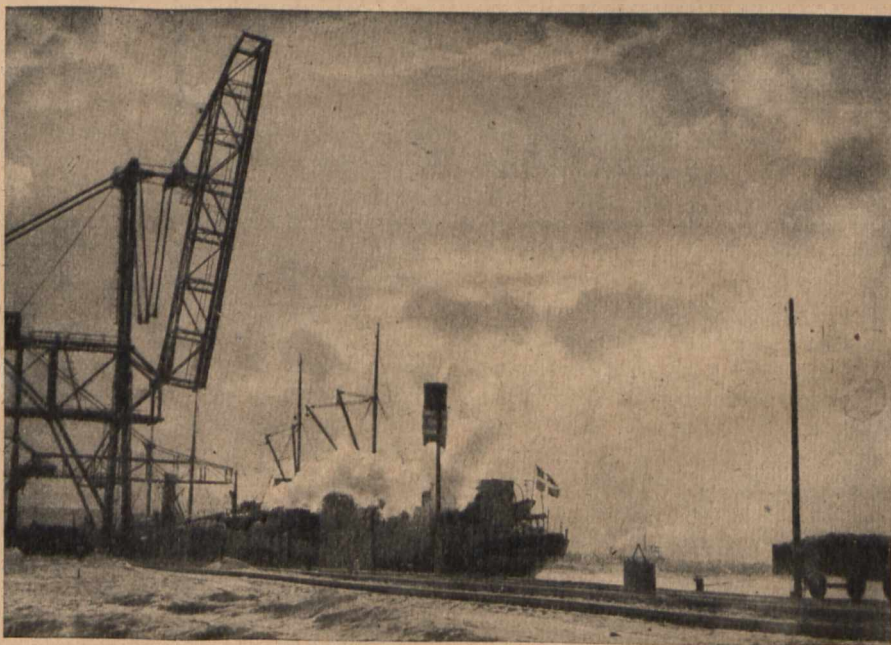
Sprawy tej według mego zdania nie należy wszakże uważać za skończoną. Obecne warunki bezwzględnie nie sprzyjają utworzeniu porto franco, lecz w przyszłości i to w niedalekiej mogą się okazać okoliczności, które znów sprawę porto franco przy zmienionych warunkach wysuną na porządek dzienny. W chwili obecnej porto franco w Gdyni tworzyć nie należy.

Drugi rodzaj portu wolnego, to strefa wolna. Ten ostatni typ jest bardzo szeroko stosowany; niema prawie portu nowoczesnego, któryby nie posiadał strefy wolnej. Są strefy wolne, jak np. w Hamburgu z prawem przeróbki surowców (tak nazwany Veredlungsverkehr), są strefy wolne bez tego prawa, jak np. w Gdańsku. Strefa wolna w Hamburgu obejmuje dosyć znaczny obszar, jednakże samo miasto portowe, położone po prawej stronie Elby do niej nie wchodzi. Statek, który do portu zawija, cały albo tylko część ładunku wyładowuje, albo ładuje, o ile znajduje się w strefie wolnej i tam operacje ładunkowe przeprowadza, nie ma z władzą celną nic do czynienia, bo odprawa celną odbywa się na granicy strefy

wolnej, albo zgoła dopiero w miejscu przeznaczenia towaru. Statek w strefie wolnej oszczędza sobie cały szereg formalności i dużo czasu. I dla władz celnych strefa wolna jest wielkim ułatwieniem, bo cały aparat celny mają tu skoncentrowany.

Jedyną trudnością w strefie wolnej, to otoczenie jej dostatecznie nieprzepuszczalnym ogrodzeniem i ochrona jego wyjść. Zwykle w porcie wyłącza się jeden albo i kilka basenów, jako strefę wolną, otacza się je granicą celną. Trudność ochrony takiej granicy jest znacznie mniejsza, niż przy porto franco, chociaż zależnie od warunków lokalnych granica celną od strony wody jest trudniejsza do upilnowania. Często robi się granicę wodną pływającą, utworzoną z pontonów.

Ankieta, rozpisana przez Min. Przemysłu i Handlu w sprawie strefy wolnej, stanęła na stanowisku, że strefę wolną w Gdyni należy utworzyć. Niektórzy zajęli stanowisko dalej idące, mianowicie porto franco, ale przeciwnicy porto franco stanęli też na stanowisku wolnej strefy. Tylko co do czasu wprowadzenia wolnej strefy poglądy się różnią. Jest zupełnie zrozumiałe, że większość zapytanych sprzeciwia się natychmiastowemu wprowadzeniu strefy wolnej. Jest to zupełnie słuszne, ponieważ port, a nawet pierwszy jego basen nie jest jeszcze gotów, i dlatego wprowadzenie odrazu wolnej strefy nie jest realne. Za najwięcej racjonalne uważam, aby strefę wolną wprowadzić po skończeniu pierwszego basenu, a więc mniej więcej w r. 1930, potem w miarę powstawania przemysłu nad kanałem przemysłowym można utworzyć drugą strefę wolną z prawem przeróbki surowców. W ten sposób czasami powstanie obszar, bardzo zbliżony do porto franco. Jedyną niedogodność



W porcie gdyńskim wra bezustanna praca. Przeladunek węgla na statki.

takiego rozwiązania sprawy, to pewna komplikacja w nadzorze celnym, który siłą rzeczy będzie mało jednolity, a nawet dosyć różnorodny.

To, czego Gdyni natychmiast potrzeba, to wolnocłowe składy. Jest to trzeci i najwięcej ograniczony typ wolnego portu. Niestety, pewne przeszkody natury ustawodawczej nie pozwalają na to, aby natychmiast ten typ w Gdyni zastosować. Ankieta, rozpisana przez Min. Przemysłu i Handlu wykazała, że niema przeciwników projektu, aby w porcie gdyńskim natychmiast urządzić wolnocłowe składy. Nietylko porty posiadają wolnocłowe składy; są one i poza portami w Państwie dosyć rozpowszechnione. Ustawa z dnia 31 lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych (Dz. Ustaw Nr. 80 poz. 777 z r. 1924) przewiduje, że Minister Skarbu w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu oraz Ministrem Rolnictwa może udzielać koncesyj na otwieranie i prowadzenie wolnych składów celnych, a art. 17 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 28 grudnia 1924 r. o prawie o domach składowych (Dz. Ustaw Nr. 114 poz. 1020 z r. 1924) przewiduje,

że domy składowe publiczne, o ile mają przechowywać towary zagraniczne, mogą uzyskać specjalną koncesję od Ministra Skarbu. Koncesje te są przewidziane dla poważnych i solidnych firm prywatnych. Taką koncesję w Gdyni otrzymała firma „Polska Agencja Morska”.

W Gdyni jest na ukończeniu skład z konstrukcji żelaznej, kryty blachą falistą. Posiada on długość 100 metr. i szerokość 45 metr., wysokość jego do stropu wynosi 6 metr. Skład ten znajduje się u wejścia do basenu wewnętrznego przy nabrzeżach głębokości 10 metr. Będzie on zaopatrzony w dwa dźwigi bramowe 5-tonowe, których montaż również jest na ukończeniu. W końcu bieżącego miesiąca magazyn ten będzie oddany do publicznego użytku. Skład ten ma przejąć Min. Komunikacji i natychmiast uruchomić skład wolnocłowy do dyspozycji kolejowej agencji celnej. Władze portowe nie mogą jeszcze mieć w swoim zarządzie składów wolnocłowych, nie są bowiem jeszcze uregulowane odnośnie przepisów odpowiedzialności za towary zaginione i t. p.

W roku następnym bardzo znacznie zwiększy się ilość nabrzeży i tem sa-

mem musi powstać szereg magazynów. Projektowane są budowa składu na cukier i sztuczne nawozy, składu na bawełnę, poza tem i przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” projektuje budowę własnego składu. Nie wiadomo jeszcze, kto budowę składów, o których poprzednio była mowa, przeprowadzi. Dla Skarbu Państwa, który bardzo znaczne ciężary ponosi, aby roboty hydrotechniczne prędzej przeprowadzić, jest to narazie zbyt uciążliwe, trzeba więc zwrócić się do kapitałów prywatnych. Możliwy się również zastanowić nad stworzeniem specjalnego przedsiębiorstwa, czy to państwowego, czy to o charakterze mieszanym, któreby się zajęło eksploatacją dużej części obiektów w porcie. Sprawa ta nabierze jeszcze większej aktualności w chwili utworzenia strefy wolnej, wtenczas bowiem nastąpi moment rozważenia stworzenia specjalnego przedsiębiorstwa pod firmą „Wolny port w Gdyni”. Przedsiębiorstwo to powinno mieć przeważający wpływ udziału państwowego, aby mu jednakże nadać większą elastyczność, pożądany jest udział krajowych kapitałów prywatnych.

INŻ. ST. ŁĘGOWSKI

IMPORT RYŻU DO POLSKI PRZEZ GDYNIĘ

W dn. 15 września r. b. została zawarta pomiędzy Ministerstwem Przemysłu i Handlu a firmą „Łuszczarnie i Młyny Krakowskie” Sp. Komandytowa, umowa o dzierżawę placu w porcie gdyńskim. Na wydzierżawionym placu 18.000 m² w południowo-zachodniej części basenu wewnętrznego, przylegającym bezpośrednio do 140 m. b. nabrzeży basenu, spółka „Łuszczarnie i Młyny Krakowskie” wybuduje własnym kosztem łuszczarnię ryżu i składy, które przejdą na własność Skarbu po wygaśnięciu umowy, t. j. po 35 latach. Uruchomienie fabryki o najnowszych, specjalnych urządzeniach ustalone zostało na dzień 1-go czerwca 1928 r. Spółka winna przeładowywać rocznie surowca, sprowadzanego bezpośrednio z krajów produkujących, co najmniej 100 tysięcy tonn. Roboty budowlane według zatwierdzonego projektu prowadzone są w tempie, cechującym ostatnio szybki rozwój portu w Gdyni, i prawdopodobnie gmach fabryczny stanie już w połowie grudnia r. b.

Cena sprowadzanego dotychczas do Polski ryżu, czy to łuszczonego już w niewielkich ładunkach, czy też surowego od zagranicznych pośredników, przeważnie via Hamburg, obciążona była znacznymi kosztami transportu kolejowego. Wybudowanie więc wielkiej łuszczarni w Gdyni o rocznej produkcji do 150.000 tonn surowca, da możliwość bezpośredniego sprowadzania większych ilości ryżu, pomijając drogie obce pośrednictwo i obniżając poważnie koszty, oparte odąd na dogodnych transportach morskich bez przeładunku i niskich frachtach całego ładunku okrętowego. Z



Tak będzie wyglądała łuszczarnia ryżu w porcie gdyńskim, która obecnie znajduje się w budowie.

tych to względów wszystkie wielkie porty zagraniczne starały się stworzyć u siebie łuszcarnie ryżu.

Odwrotny prawie stosunek przed wojną a obecnie pomiędzy cenami ryżu zwykłego a mąki pszennej, którą wobec niedostatecznej ilości własnej pszenicy Polska zmuszona też jest importować, spowodował, że ryż, stając się dostępnym dla najuboższych klas ludności, zaczyna odgrywać w Polsce po wojnie światowej rolę artykułu spożywczego pierwszej potrzeby — i przywóz jego do Polski stale wzrasta, o czym świadczą niżej podane statystyczne dane:

Wobec tego, że przywóz ryżu w pierwszym półroczu stanowi zwykle

R o k	Ilość importowanego ryżu w ton.	Wartość jego w tys. zł. w zł.	Uwagi
1921	55.900		
1922	23.000		
1923	16 100		
1924	38 400		
1925	69.556	29.683	
1926	32.266	12.305	
1927	32 797	13.192	za pierwsze półrocze

około 38% całorocznego importu, można więc w r. b. oczekiwać znacznego zwiększenia ogólnej ilości przywiezionego ryżu do 86.000 tonn.

Prócz pożądanego wprowadzenia na rynek wewnętrzny ryżu łamanego,

jednego z produktów łuszcarni, tańszego o 30%, do aprowizacji ludności i wojska, dogodny położenie Gdyni da możliwość stworzenia składów i na eksport dla zaopatrywania szeregu krajów nadbałtyckich, które nie posiadają tego rodzaju przemysłu przetwórczego.

Z uwagi na powyższe, na rozwój przemysłu w Gdyni i spodziewane rozszerzenie ruchu tranzytowego, wybudowanie łuszcarni ryżu i składów w Gdyni na dogodnych dla Skarbu warunkach, jest jednym z etapów do dalszego rozwoju Gdyni, jako ośrodka handlowego Polski.

JANUSZ ŁOKUCIEJEWSKI

ELEKTRYFIKACJA GDYNI

Wszystkie projektowane w Gdyni instalacje mechaniczne do przeładowywania towarów w porcie mają być wprawiane w ruch zapomocą energii elektrycznej. Energią elektryczną są obsługiwane również obecnie istniejące instalacje przeładunkowe.

Obecnie port gdyński korzysta z energii elektrycznej, dostarczanej z zakładu wodnoelektrycznego w Rutkach (pow. Kartuski) w ilości ca 275 KW. Energii tej nie wystarcza nawet na dzisiejsze nader skromne zapotrzebowanie portu, wobec czego zdolność przeładunkowa dwóch istniejących dźwigów mostowych do przeładowywania węgla może być tylko w połowie wykorzystana. W najbliższym czasie zostanie wprawdzie uruchomiona zapasowa elektrownia portowa, która będzie mogła dostarczyć jeszcze 375 KW i pozwoli pokryć obecne zapotrzebowanie, lecz wystarczy ona na okres bardzo krótki, ponieważ budowa portu i jego urządzeń szybko postępuje naprzód, a w miarę tego ogromnie wzrasta zapotrzebowanie energii elektrycznej.

Uwzględniając cały szereg czynników, jak obszar portu, jego przewidywany obrót, który przy racjonalnej rozbudowie dowozowych linii kolejowych oraz urządzeń mechanicznych do przeładowywania towarów masowych może osiągnąć w r. 1929/30 — 750.000 ton, zaś w r. 1931/32 do 1.500.000 ton miesięcznie, licząc się pozatem z tem, że na skutek ulg dla zakładów przemysłowych i handlowych powstających na terenie portu i miasta, jakie zostały przyznane rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1-go czerwca 1927 r., w Gdyni w krótkim czasie powinien się rozwinąć duży przemysł, należy zapewnić Gdyni energię elektryczną w ilości od 4.500 do 5.000 KW.

Celem zadośćuczynienia tej potrzebie, Ministerstwo Przemysłu i Handlu zawarło w dniu 17 września b. r. umowę z pomorską elektrownią krajową „Gródek”, s-ska akc. w Toruniu, która zobowiązała się do wybudowania własnym nakładem i uruchomienia w terminie 6-miesięcznym powietrznej linii elektrycznej z Gródka do Gdyni. Długość linii na słupach portalowych amerykańskiego typu, stosowanych do napięcia 200.000 wolt, będzie wynosiła 135 km.

Prąd elektryczny przesyłany będzie z Gródka do Gdyni pod napięciem 60.000 wolt. W zachodniej części portu t-wo

„Gródek” ustawi główną stację transformatorową, w której napięcie będzie obniżone do 15.000 wolt, i doprowadzi energię kablami do głównych centrów zużycia: Oksywia, basenów i zabudowań Marynarki Wojennej, basenów portu handlowego, nabrzeży mola węglowego, stoczni i t. d.; w centrach tych t-wo „Gródek” ustawi podstacje transformatorowe, obniżające napięcie do 380/220 wolt.

Równocześnie „Gródek” rozpocznie i wybuduje własnym kosztem w terminie 2-letnim zakład wodnoelektryczny w Żurze, na Czarnej Wodzie. Zakład ten będzie posiadał turbiny wodne o wysokiej wartości technicznej co do regulacji i wydajności, a mianowicie propellerowe turbiny Kaplana o sile 10.000 HP, a roczna możliwa wydajność zakładu wynosić będzie 12.000.000 KWH (kilowatogodzin) przy spiętrzeniu wody 14 mtr., a nawet 14.000.000 KWH przy spiętrzeniu 17 mtr. Do czasu ukończenia budowy stacji w Żurze, t-wo „Gródek” będzie dostarczało energii elektrycznej do Gdyni: 1) z elektrowni wodnej w Gródku oraz 2) z jednej lub z dwóch, zależnie od zapotrzebowania, elektrowni parowych w Grudziądzu lub Toruniu o łącznej sile 4.500 KW parowymi turbinami, które t-wo „Gródek” dzisiaj dysponuje.

T-wo „Gródek” otrzymuje prawo wyłączności na dostawę prądu elektrycznego na terytorjum portu, w związku z czem zobowiązuje się do całkowitego pokrywania zapotrzebowań portu. Gdyby to zapotrzebowanie o tyle się powiększyło, że zakłady wodno-elektryczne w Gródku i Żurze nie byłyby w stanie zadość uczynić wymaganiom portu, to warunki topograficzne i techniczne dają możliwość „Gródkowi” wybudowania jeszcze dwóch innych zakładów wodno-elektrycznych na Czarnej Wodzie, powyżej Gródka, o mocy 13.000 KW. Projekty tych dwóch zakładów są już przez t-wo Gródek opracowane. W tych warunkach dostawa energii do portu gdyńskiego od pierwszego dnia uruchomienia nowej linii będzie zupełnie zagwarantowana w potrzebnej dla portu ilości.

Zgodnie z uprawnieniem rządowym, wydanem „Gródkowi” przez Ministerstwo Robót Publicznych, maksymalna wysokość opłaty za prąd będzie wynosiła:

a) na wysokim napięciu, przy rocznej sprzedaży energii elektrycznej na obszarze portu Gdynia — od 17 groszy za 1

KWH przy zużyciu do 1.000.000 KWH, do 14,5 gr. przy zużyciu wyżej 12.000.000 KWH.

b) na niskim napięciu za 1 KWH: dla światła — 60 gr., dla siły — o 50% wyżej niż na wysokim napięciu (punkt a);

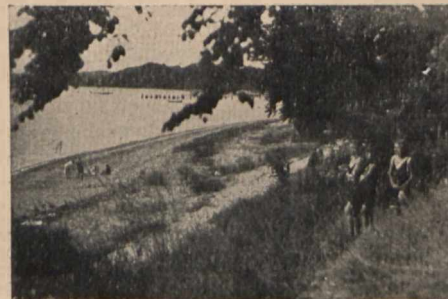
c) dla Zarządu Portu — za 1 KWH mierzoną po stronie wysokiego napięcia — od 12 gr. przy zużyciu do 2.000.000 KWH rocznie, do 8,80 gr. przy zużyciu powyżej 12.000.000 KWH rocznie.

Od taryf podanych w punktach a) i b) udzielane będą określone opusty, zależnie od obliczonej od początku danego roku ilości godzin użytkowania mocy połączonych urządzeń odbiorczych. Taryfa ta ustalona została dla obecnej konjunktury i będzie podlegała rewizji według określonego klucza w zależności od cen węgla i robocizny oraz od kursu złotego.

Umowa z t-wo „Gródek” zawarta została na okres 58 lat, zaś uprawnienie rządowe przewiduje dla Skarbu Państwa prawo wykupu zakładu elektrycznego po upływie 27 lat trwania uprawnienia.

Z powyższych przytoczonych danych widać, że umowa z t-wo „Gródek” należy szeroko ujmuje zagadnienie obsłużenia portu gdyńskiego energią elektryczną. Celem jednak jeszcze większego zapewnienia portowi nieprzerwanej dostawy energii elektrycznej, przewidywana jest również budowa w samym porcie zapasowej elektrowni parowej o mocy ca 2.500 KW, która będzie zaopatrywała port w energię elektryczną w razie awarii na stacjach wodno-elektrycznych lub w przewodzie z Gródka do Gdyni. Elektrownię powyższą ma również wybudować t-wo „Gródek” własnym kosztem.

INŻ. P. BOMAS

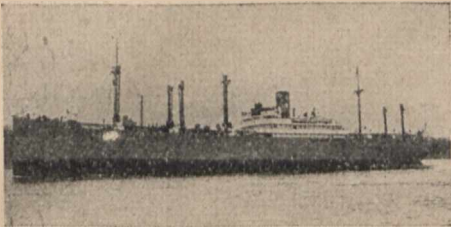


Piękno polskiego wybrzeża: Orłowo w stronę Kolibek.

NAJNOWSZE PROBLEMATY W BUDOWNICTWIE OKRĘTOWEM

Inżynier Frahm, dyrektor stoczni Blohm i Voss, na jeneralnym posiedzeniu stowarzyszenia niemieckich inżynierów w Hamburgu w czerwcu z. r. w obszernym referacie poruszył kwestję wskazaną w tytule.

Inżynier Frahm nie znajduje w danej chwili żadnych zasadniczych nowości w budowie okrętów. Technika w tym kierunku stała się tak wysoko, że już nic nowego w niej stworzyć nie okazuje się możliwym. Usiłowania wielkich stoczni

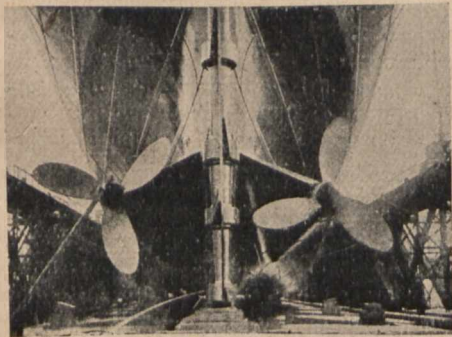


Nowoczesny typ frachtowca motorowego dla dalekich podróży „Javanese Prince”.

sprowadzają się do tego, aby zapewnić zupełne bezpieczeństwo na pływających olbrzymach i doprowadzić budowę ich do największej ekonomii tak w budowie, jak i w eksploatacji.

W dzisiejszym czasie wytworzyła się konkurencja pomiędzy statkami, poruszającymi parą i motorami spalinowymi. Tak jedna strona, jak i druga mają zagorzałych stronników. Jeżeli jednak roztrząsać tę kwestję z praktycznego punktu widzenia, to trzeba przyznać, że jedna i druga strona mają rację. Gdyż o ile w jednych wypadkach mają rację stronnicy pary, o tyle w drugich wypadkach nie można też odmówić racji zwolennikom motorowców. I tak w podrózach dalekich są odpowiedniejsze motorowce, zwłaszcza udające się do Wschodniej Azji, gdzie opał jest tańszy i to daje możliwość prowadzenia eksploatacji taniej. W rejsach bliższych, np. między Anglią i portami europejskimi, opał węglowy bezwarunkowo bije ropalowy i wskutek tego jest pewnego rodzaju błędem eksploatacyjnym prowadzenie na tym szlaku nawigacji motorowcami. Co się tyczy bezpieczeństwa ruchu, to parowce mają za sobą ogromną praktykę i wskutek tego są zabezpieczone od wszelkiej ewentualności, bez względu na swoją wielkość, stoją wyżej od motorowców, których praktyka jest znacznie mniejsza i to przy motorach o sile do 5.000 P. S. na śrubie.

Motorowce o większej sile maszyn dopiero od niedawna ukazały się na wodach, tak, że prawie nic o nich powiedzieć nie można. Największym niedostat-

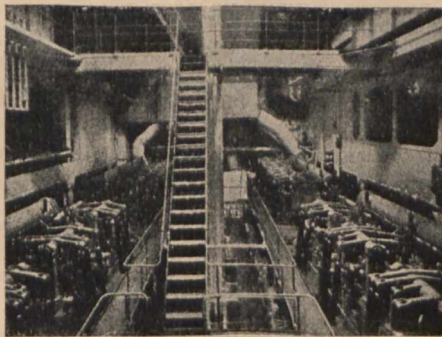


„Javanese Prince” w doku pływającym.

kiem motorowych statków jest brak wyszkolonego dla nich mechanicznego personelu i to nie tylko w Niemczech, ale nawet i w Anglii. Wskutek tego motorowce muszą wozić ze sobą zapasowe części motorów, co zwiększa wydatki eksploatacyjne i zmniejsza bezpieczeństwo ruchu. I to jest najważniejszy argument przy zamawianiu statków na stoczniach. Każda więc poważna stocznia, mając to na uwadze, nie stara się wzmóc lub zachwalać motorowców i gdy chodzi o bezwarunkowe bezpieczeństwo ruchu, to dzisiaj każda stocznia daje pierwszeństwo parowcom.

Coraz więcej wchodzi w użycie budowanie parowców z zastosowaniem turbin parowych, szczególnie dla parostatków pasażerskich. Dla lepszego zużytkowania turbin daje im się parę o największym ciśnieniu i wysokiej temperaturze. W Anglii budowane są parostatki, w których para w kotle będzie osiągać 40 atm. ciśnienia, a robocza para — temperaturę 400°. Tęgo rodzaju parowa instalacja daje 10% oszczędności. Zwraca również uwagę na jak najbardziej ekonomiczny sposób spalania węgla pod kotłami i użycie mechanicznych urządzeń do dostarczania węgla z bunkrów do palenisk. Oprócz tego stosowane są paleniska do spalania pyłu węglowego.

W motorowym budownictwie okrętów stocznie dążą do zmniejszenia kosztów budowy motorów i do uzyskania jak największej ekonomii ruchu. Stosowane są motory o podwójnym działaniu lub dużych obrotach z przekładnią. Robione są też próby użycia ciężkich olejów (smoły gazowej), aby zmniejszyć koszty paliwa. Jednak użycie to znajduje mało zwolenników i znaczna przeważająca część motorów pracuje za pomocą oleju gazowego.



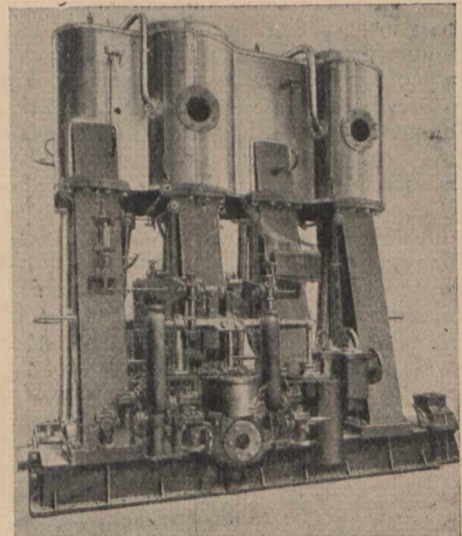
Hala maszyn; górne piętro z dostępem do cylindrów silników okręt.

DOCHODY SZWEDZKIEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ W R. 1926

Według danych szwedzkiego Ministerstwa Handlu, dochody z frachtów żeglugowych wykazują w r. 1926 zwykłą, wynoszącą około 11% w stosunku do r. 1925.

Największy współczynnik wzrostu dochodów wykazuje dział „time-charter” (odnajmu statku na czas) — 25%, następnie dział pasażerski — 21%, towarowy — 10% i wreszcie przewozy pocztowe — 8%.

Największe dochody, jak zwykle, osiągnięto z ruchu towarowego, bo 252 milionów koron, z których 217 przypada na żeglugę zagraniczną i 35 milionów na żeglugę wewnętrzną (wyłącznie między portami szwedzkimi). Ruch pasażerski przyniósł dochodu 25,5 milionów koron, z których 18,2 przypada na ruch zagraniczny, i 7,3 na ruch wewnętrzny, krajowy. Co się



Nowoczesna parowa maszyna dla niedużych parowców.

Dla zmniejszenia kosztów budowy i dla oszczędzenia miejsca i wagi motorów budowane są silniki 4-suwowe, przyczem powietrze nie wysysane jest za pomocą tłoku, lecz wtłaczane do cylindra za pomocą osobnych pomp pod ciśnieniem. Tęgo rodzaju konstrukcja przynosi pożytek, gdy trzeba otrzymać w dodatku większą wydajność, albo forsować chwilowo siłę motoru. Jednakże jako regułę należy przyjąć projektowanie motorów o potrzebnej sile. Te cztery suwowe motory stosują się dla statków o dużej pojemności i szybkości, a więc dla pasażerskich rejsów. Jest tylko jedna niedogodność, że potrzebują dużo miejsca ze względu na wysokość, przez co zmuszają do ekonomii w innych pomieszczeniach.

Parowce frachtowe stosują u siebie maszyny tłokowe i te najwięcej są rozpowszechnione. W najnowszych tego rodzaju frachtowych statkach stosuje się przegrzewaną parę i podgrzewaną wodę; przyczem parę podaje się do maszyn za pomocą zaworów wentylowych.

Wogóle trzeba przyznać, że przy dzisiejszym stanie techniki także trudnym jest raptowne zbyt wydajne podniesienie polepszenia gospodarczej strony w budownictwie okrętowym — tworzą się te ulepszenia drogą wytrwałej praktyki, stopniowo i to w kierunku chociażby tylko procentowego lepszego wyzyskania paliwa. Inż. Z. ŁOKUCIEJEWSKI.

tyczy „time-charter”u, to dochód tego działu, wynoszący 6,5 milionów, pochodzi prawie całkowicie z przewozu ładunków dokonywanych poza portami krajowymi.

Z kierunków najbardziej korzystnych dla żeglugi frachtowej i pasażerskiej okazały się linie do Wielkiej Brytanji, które dały 51,8 milj. i do Stanów Zjednoczonych Am. P. (36,5 milj.); następnymi z kolei są: do Holandji — 18,4 milionów, Niemiec — 15,7 milj., Danji — 13,9 milj., Francji — 12,8 milj., Polski i Gdańska — 9,97 i t. d.

Całkowity dochód ze wszystkich działów żeglugi (oprócz niewliczonych tu promów parowych eksploatowanych przez państwowe koleje żelazne) wyniósł 284 miliony koron, w stosunku do 250 milj. z r. 1925 i 237 milj. z r. 1924.

STACJE RATUNKOWE NA POLSKIM WYBRZEŻU

Niezwłocznie po objęciu wybrzeża na wiosnę 1920 r. przez polskie władze administracji morskiej, podjęto kroki w celu przejęcia stacji ratunkowych, które, będąc poprzednio własnością niemieckiego towarzystwa do ratowania rozbitek morskich z siedzibą w Bremie, na podstawie Traktatu Wersalskiego przeznaczono do zlikwidowania przez Główny Urząd Likwidacyjny na rzecz Skarbu Państwa Polskiego. W okresie wstępnym, z ramienia ówczesnego Departamentu Spraw Morskich M. S. Wojsk. zbadano stan tych stacji, przyczem stwierdzono, że stacje w Helu i w Jastarni znajdowały się w stanie zdolnym do pełnienia swych funkcji, natomiast dwie pozostałe, t. j. w Wielkiej Wsi i w Karwińskich Błotach przedstawiały tylko resztki mniej lub więcej jeszcze użyteczne. Kiedy inwentarz stacji w Karwińskich Błotach, wyratowany z burzy w zimie 1921 r., która zwała szopę murowaną tej stacji w gruzy, pozostała w przechowaniu na dobrą wiarę byłego jej przodownika, stacja z Wielkiej Wsi została w dniach przewrotu 1919 r. w Niemczech doszczętnie zdemolowana. Z tej ostatniej pozostały tylko łódź i wóz do niej, w stanie zupełnego zniszczenia. Miej-



Łódź wyrusza na morze.

scowi rybacy używali bowiem łodzi tej do rybołówstwa dopóki wogóle nadawała się do wyjazdów na morze i to za zgodą miejscowego sołtysa i przodownika stacji równocześnie. Akcja likwidacyjna, wdrożona przez Poznański Urząd Likwidacyjny, posuwała się bardzo powoli naprzód z przyczyny nader opornego stanowiska gdańskiej delegacji wspomnianego towarzystwa niemieckiego, jako właściciela, przedstawiającego żądania materialne, uniemożliwiające racjonalny ich wykup. Z tej też przyczyny dopiero w 1925 r. zdołano przejść na rzecz Skarbu tylko dwie użyteczne stacje, w Jastarni i w Helu, za cenę około 12-u tysięcy złotych, gdy natomiast dwie pozostałe do chwili obecnej są pod dozorem policyjnym, a rokowania o ich zlikwidowanie jeszcze nie są zakończone.

Ten stan rzeczy w sprawie stacji ratunkowych na Polskim Wybrzeżu, nieznanym w szczegółach szerszemu ogółowi, dał powód do wypowiedzania przez pewne osoby ubolewań na brak



Zespół rybaków, biorących udział w akcji ratowniczej stacji helskiej.

opieki, skierowany pod adresem władz polskich, a w szczególności Urzędu Marynarki Handlowej na wybrzeżu morskiem. Uogólniając spostrzeżenia, poczynione na miejscu dwu stacji, faktycznie już nieistniejących, wysnuwano błędne wnioski i opinie o stanie stacji w Jastarni i w Helu.

Te ostatnie natomiast — otrzymawszy niezwłocznie po ich objęciu nową organizację, dostosowaną do obecnego ich stosunku do Państwa, i po złożeniu nowych kompletów załóg — stoją od początku 1926 r. na poziomie swego przeznaczenia. Perjodycznie wykonywane ćwiczenia akcji ratowniczej tych stacji, utrzymują ich załogi w doskonałej sprawności i gotowości niesienia pomocy w wypadku potrzeby.

O ile stacja w Jastarni od czasu swego istnienia nie miała sposobności zaszczycenia się swą działalnością w wypadku krytycznym, to stacja w Helu, z tytułu swego położenia na cyplu półwyspu, około którego prowadzi najczęściej uczęszczany trakt morski, zapisała w swej księdze czynów liczne udatne i zbawienne akcje ratownicze, z których ostatnia datuje się z zimy 1921 r., wykonana na rzecz żagłowca fińskiego „Klara Vernon”, który w burzy osiadł na brzegu pod Helem bez



Strzał rakieta do rozbitek na morzu.

możności wyratowania się własnymi środkami z niebezpieczeństwa.

Stacje ratunkowe niosą pomoc tylko osobom na statku zagrożonym, względnie mają prawo uratować dokumenty okrętowe i kasę za zgodą kierownika



Sprowadzenie „uratowanego” na linie do brzegu.

danego statku. Za czynność swą, — niejednokrotnie podjętą wśród warunków wymagających bohaterskich wysiłków, nie pobierają wynagrodzenia (okupu ratowniczego) prócz premij, dawniej przyznawanych przez zarząd towarzystwa niemieckiego, obecnie — jaką wyznaczy ewentualnie przedstawicielstwo Skarbu, w tym wypadku Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Bieżące wydatki na utrzymanie tych stacji i wykonywanie ćwiczeń perjodycznych wymagają kwoty około 3.000 zł. rocznie, prócz znacznych, już dokonanych, wydatków w związku z zaopatrzeniem i restauracją po długoletnim zaniedbaniu podczas wojny światowej i okresu przed likwidacją. Przejęcie i utrzymanie stacji ratunkowych środkami Skarbu nakazane było koniecznością oddania stacji w ręce polskie oraz — z braku odpowiedniego towarzystwa polskiego do niesienia pomocy rozbikom morskim, posiadającego odpowiednie fundusze na ten cel. Okoliczność ta nie przesądza jednak możliwości zainteresowania się

szerszego ogółu zagadnieniem ochotniczego ratownictwa morskiego, w sensie pozytywnej współpracy, jak to ma miejsce w innych państwach posiadających wybrzeża morskie.

Pole działania zaś dla towarzystwa do takiego celu przedstawia się wdzięcznie.

Czynność stacyj naszych może być dwojaka.

W razie, gdy statek potrzebuje pomocy dla swej załogi w pewnej znaczniejszej odległości od brzegu, wyrusza łódź, o budowie specjalnej, wyposażona w środki pierwszej pomocy dla tonących, rannych lub zmarzniętych. Przez zpiętrzone fale, łamiące się na płytkim brzegu, czyli tak zwaną „kimpiel”, przebywa łódź zwykle pod wiosłami, obsługiwana przez najchętniejszych i najwytrawniejszych wiosłarzy. Gdy okaże się możliwym wykorzystanie energii wiatru, łódź podnosi żagle i przyspiesza w ten sposób chwilę swego przybycia do statku zagrożonego, lub do rozbitków w szalupach.

W wypadku natomiast, gdy statek

osiądzie przy brzegu w odległości nie większej od 600 metrów, (co częściej się zdarza, niż wypadek opisany powyżej) — padając ofiarą bałwanów morskich w niego godzących, — stacja niesie ratunek rozbitkom przy pomocy urządzenia zwanego „aparatem rakiętowym” wraz z jego akcesorjami. — Ratunek polega na zręcznym, szybkim i szczęśliwym wykonaniu pewnych czynności, a mianowicie:

1) szybkie dostarczenie na miejsce katastrofy kompletu przyborów aparatu rakiętowego, co na stacji w Helu wykonać trzeba, przenosząc wszystko na noszach z szopy na miejsce katastrofy, w Jastarni zaś, przewożąc na dwu specjalnych do tego celu urządzonych wózkach, przystosowanych do ewentualnego zaprzęgu koni;

2) ustawienie właściwej podpórki do rakiety, przyłączonej do cienkiej linki „rakiętowej” o długości 700 m, wypaleniu rakiety *celnie* w kierunku na statek potrzebujący pomocy; rakietą wypalona pociąga za sobą linkę, — pierwsze „posłannictwo zbawienia”,



Łódź ratunkowa powraca do szopy po ukończonej akcji.

którą pochwytuje załoga statku i ciągnie ku sobie — bo na niej uwiązana jest druga — grubsza z blokiem i — bez końca, — zwana „jolina” lub „va et viens”;

3) z chwilą dotarcia tejże na statek, załoga uwiązuje przyłączony do niej blok na maszcie, lub innym mocnym i najwięcej wzniesionym miejscu na statku — i daje o tem znać drużynie ratowniczej — sygnałem optycznym jakimś — byle zrozumiałym — w nocy wahaniem latarki. Na „jolinie” przeciąga się grubą „trose” ratunkową, którą należy szybko, mocno uwiązać na statku poniżej bloku poprzednio wspomnianego, — dokonanie czego również sygnalizuje załoga na brzeg;

4) po napiętej odpowiednio trosie, podpartej na trójnogu, wyrusza pociągana jolina — obręcz ratunkowa ze spodniami, zwana koszem ratunkowym, — po rozbitków, których pojedynczo sprowadza się po trosie z powrotem na brzeg — umoczywszy ich niejednokrotnie w siarczyście zimnem i spiętrzonem morzu — lecz przy życiu — co najważniejsza!

Załączone ryciny przedstawiają momenty z ćwiczenia w akcji ratowniczej stacji w Helu, odbywanego w okresach kwartalnych, w celu zgrania drużyny i podtrzymania wprawy.

L. M.



Powrót łodzi ratunkowej pod żaglem.

ŚWIATOWA FLOTA HANDLOWA W DNIU 30.VI. 1927 ROKU

W okresie od 30.VI 1926 r. do 30.VI 1927 r. tonaż światowej floty handlowej wzrósł z 64,784,000 do 65,192,000 t., a więc o 408,000 ton. Jest to przyrost znacznie większy, niż za podobny okres z roku ubiegłego (143,000 ton), mniejszy jednak niż za czas od 1924 do 1925 roku, kiedy przyrost wykazał 617,000 ton, pominiawszy statki, pozostające w remoncie.

Wahania te w ciągu ostatnich lat okazały się jeszcze większe, jeżeli rozpatrzemy osobno tonaż o napędzie mechanicznym a osobno tonaż żaglowy.

Flota o napędzie mechanicznym zwiększyła się w omawianym okresie o 596,000 ton, w porównaniu do 291,000 t. z roku 1925—1926 i do 861,000 t. z 1924—1925 r.

Flota żaglowa, która od 30 lat nie przestaje się zmniejszać, straciła jeszcze 187,000 t. w stosunku do 148,000 i 249,000 ton z lat ubiegłych.

Z krajów, których tonaż parowy i motorowy najbardziej wzrósł w r. 1926—1927 pierwsze miejsca zajmują: Niemcy —

256.000 ton, Włochy — 248.000 ton, Holandia — 92.000 ton, Japonia — 65.000 ton, Francja — 38.000 ton. Amerykańska flota Wielkich Jezior wykazuje wzrost o 87.000 ton. Wszystkie inne państwa również wykazują pewien wzrost z wyjątkiem: Norwegii, której flota zmniejszyła się o 4.000 ton, W. Brytanji — 85.000 ton i Stanów Zjednoczonych — 221.000 ton. Tonaż St. Zjedn. od kilku lat, chociaż powoli, lecz stale maleje, co niepokoi ten odłam opinii społecznej, który interesuje się zagadnieniami morskimi.

Załączona obok tabela wykazuje jak rozwijała się światowa flota handlowa od początku bieżącego stulecia.

Flota żaglowa nie stanowi obecnie więcej niż 3% całości floty światowej, w stosunku do 3,25% z roku ubiegłego, 8% z r. 1916 i 22% z r. 1902.

Na same Stany Zjednoczone Am. Półn. przypada 979.000 ton żaglowców, a więc prawie 70% floty żaglowej całego świata.

ROK KONCZĄCY SIĘ:	Pa- rowce imoto- rowce	Ża- głow- ce	Razem
	(w 1.000 ton b utlo)		
30 czerwca 1900	22.369	6.588	28.957
" 1915	45.279	3.532	49.261
" 1920	53.905	3.409	57.314
" 1925	62.380	2.261	64.641
" 1927	63.267	1.925	65.192

Do państw, posiadających obecnie znacniejszą flotę żaglowców, należą:

	1927 r.	1926 r.
Stany Zjednoczone	979.000 t.	1.058.000 t.
Wielka Brytanja i Irlandja	130.000	166.000
Francja	108.000	136.000
Kanada	104.000	107.000
Włochy	88.000	90.000

Jeżeli z powyższych danych wyłączymy lichterzy, podawane zazwyczaj razem z za-

głowcami, ponieważ nie posiadają maszyn napędowych, to faktyczne dane dotyczące floty żaglowej wyraża się cyfrą 1.153.000 ton, z których 410.000 ton (czyli 35,5%) należy do Stanów Zjednoczonych i 25.000 ton do W. Brytanji.

Co się dotyczy rozwoju floty parowej i motorowej, to charakteryzuje go podane zestawienie:

Tonaż parowy i motorowy głównych państw morskich w okresie od 30 czerwca 1914 do 30 czerwca 1927 r.

K R A J	1914	1927
Wielka Brytania i Irlandja	18 892 000	19 179 000
Dominja Brytyjskie	1.632.000	2.699 000
Danja	770.000	1.032.000
Francja	1.922.000	3.362.000
Niemcy	5 135 000	3.320.000
Grecja	821.000	1 026.000
Holandja	1 472 000	2 645 000
Włochy	1.430.000	3 396 000
Japonja	1.708.000	4 033.000
Hiszpanja	884.000	1 136 000
Norwegja	1.957.000	2.803.000
Szwecja	1.015 000	1 379.000
Stany Zjednoczone (Morze)	2.207.000	11.171 000
Stany Zjednoczone (Wielkie Jeziora)	2 260 000	2 435 000
Inne kraje	3 479 000	3.701.000
Razem	45.404 000	63.267 000

Widzimy więc od roku 1914 wzrost o 17.863.000 ton, czyli 39 i 1/3% wtedy, gdy wzrost floty światowej od 1901 r. do 1914 wyniósł 21.395.000 ton, czyli 47,1%.

Floty wszystkich państw z wyjątkiem Niemiec, w ciągu tych lat 13-tu powiększyły tonaż w stosunku do stanu przedwojennego, przyczem największy przyrost zanotowano w St. Zjednoczonych 9 i 1/3 miliona i w Japonji 2 i 1/3 miliona ton. Przyrost powyżej miliona wykazały: Włochy (1.961.000 ton), Francja (1.440.000 t.), Holandja (1.173.000 t.) i Dominja Brytyjskie (1.067.000 ton).

Najmniejszy przyrost wykazuje W. Brytania i Irlandja — 287.000 ton, czyli zaledwie 1 i 1/2% tonażu posiadanego w roku 1914.

Wojna przyniosła znaczne zmiany w ustosunkowaniu się potęg morskich: W. Brytania, która w r. 1914 była w posiadaniu 41% floty światowej, obecnie wykazuje tylko 30,3%, — dla pozostałych krajów stosunek przedstawia się jak następuje:

	1914	1927
Stany Zjednoczone	9,4	21,6
Japonja	3,8	6,4
Włochy	3,1	5,4
Francja	4,2	5,3
Niemcy	4,3	5,2
Norwegja	4,3	4,4
Holandja	3,2	4,2

Wynika stąd, że St. Zjednoczone zajmują obecnie 2 miejsce, zajmowane w r. 1914 przez Niemcy, które przesunęły się na 6 miejsce. Japonja, którą w r. 1914 liczono jako 6 z rzędu potęgę morską — przesunęła się na 3 miejsce, z którego znowu usunęła się Norwegja, zajmując miejsce 7. Francja utrzymująca się od r. 1914 r. do 1926 r. na 4 miejscu, w roku bieżącym ustępuje Włochom, przesuując się na 5 miejsce.

Ostatnie wydanie „Lloyd Register”, z którego czerpalimy powyższe dane, zawiera również dokładne dane co do wymiarów, lat i rodzaju statków. Z danych

tych uwidoczni się znaczny wzrost ilości większych statków (powyżej 4.000 ton) parowych i motorowych, których liczba wynosi 5.930 w porównaniu do 3.608 z r. 1914. Z grupy tej 376 jednostek stanowią statki po 10.000 ton i wyżej (z tych 219 jednostek przypada na Anglję) i 46 po 20.000 ton i wyżej. Więcej niż połowę ogólnej ilości statków stanowi flota o pojemności statków poniżej 1.000 ton.

Jednostki od 4.000 do 6.000 ton również tworzą poważną grupę o pojemności ogólnej 18.197.000 ton, co stanowi 23 i 3/4% tonażu wszystkich statków parowych i motorowych.

Parowce powyżej 15.000 ton nie przekraczają 4% całego tonażu.

Flota motorowców, która w r. 1914 nie sięgała 220.000 ton, liczy 4.270.000 t. (w r. 1926 — 3.493.000 t.), przyczem jednostek o pojemności 4.000 ton i wyżej liczy 420, o pojemności 8.000 ton — 88 o ogólnej pojemności 456.000 ton.

Ponieważ w ostatnich 12 miesiącach buduje się mało statków w stosunku do istniejącego tonażu floty światowej, ilość statków młodszych niż 5 lat jeszcze bardziej zmalała i wynosi obecnie 2.982 w porównaniu do 3.332 z r. 1926 (w roku 1925 — 4.003, w r. 1924 — 5.059). Wymieniona grupa statków w stosunku do całkowitego tonażu światowego wynosi 14%, gdy w roku 1926 — 16% i w r. 1925 — 21%. Z ogólnej ilości statków pięcioletnich 37,2% należy do statków o pojemności poniżej 1.000 t.

Ilość statków liczących lat 25 i więcej wynosi 7.435, jednak ze względu na to, że większość ich należy do statków o bardzo małej pojemności, stanowią one nie wiele więcej nad 14% tonażu ogólnego.

W roku 1926 liczono jeszcze pięć państw, które w tonażu swym posiadały więcej niż 20% statków pięcioletnich (Niemcy, Holandja, W. Brytania, Norwegja i Francja), w roku zaś 1927 już tylko trzy: Niemcy 25,2%, Norwegja 21,4%, Wielka Brytania z Irlandja 20,5%.

W latach ostatnich dzielono flotę handlową na grupy w zależności od sposobu poruszania statków, a więc na:

- statki parowe turbinowe,
- statki parowe z paleniskiem mazutowym,
- statki motorowe (ostatnie wchodzą w życie od czasu ukodczenia wojny).

Ewolucje, jaka zachodzi w poszczególnych działach powyższej grupy, charakteryzują nam dane następujące:

a) W r. 1927 liczymy 1.374 parowców, o łącznej pojemności 9.228.000 ton, poruszanych turbiną parową, gdy w r. 1914 tonaż ich nie przekraczał 730.000 ton;

b) Statki zaopatrzone w motory spalinowe liczą 2.552 z 4.270.000 ton w porów-

naniu do 3.493.000 ton z r. 1926, 2.704.000 ton z r. 1925 i 220.000 ton z r. 1914.

c) Co się dotyczy statków parowych o palenisku mazutowem, to ostatnie znalazło zastosowanie na 3.632 statkach o pojemności 18.481.000 ton, w porównaniu do 3.576 st. o pojemności 18.243.000 ton z r. 1926. Z liczby istniejących statków o palenisku mazutowem, 788 (5.087.000 ton) należy do W. Brytanji i 1.822 (8.875.000 ton) do Stanów Zjednoczonych Am. Półn.

d) Wreszcie 48 statków o pojemności 137.000 ton, poruszanych jest prądem elektrycznym z źródłem energii pierwotnej — parą lub motorem Diesla. W roku 1926 statków tych było 40 o pojemności 120.000 ton.

W poniżej dołączonej tablicy wykazany jest rozwój różnych sposobów poruszania statków od czasu wojny:

Źródło energii napędowej	1914	1925	1926
	(% ton w stos. do całości)		
Wiatr	8.06	3.26	2.95
Paliwo płynne (motory o spalaniu wewnętrznym)	0.45	5.39	6.55
Paliwo płynne (kotły parowe)	2.65	28.16	28.35
Węgiel	88.84	63.19	62.15
	100.0	100.0	100.0

Prócz powyższych, publikacja „Lloyd Register” podaje również dane, dotyczące statków cysternowych, służących do przewożenia ładunków płynnych. W r. 1927 statków takich liczymy 1.050 o pojemności 1.000 ton i wyżej, ogółem zaś 5.847.000 ton w porównaniu do 1.006 statków o pojemności 5.598.000 ton z roku 1926. Z wymienionych 352 statki (1.934.000 ton) należy do W. Brytanji i 374 st. (2.293.000 ton) do Stanów Zjednoczonych. Inaczej mówiąc te dwa państwa są w posiadaniu 4/5 całej floty statków cysternowych.

Tonaż statków cysternowych o pojemności 1.000 ton wynosi ogółem 69.000 ton.

Na pozostałe części floty światowej składają się:

flota rybacka — 819.000 (w r. 1926 — 810.000 ton);

flota holowników i statków ratowniczych — 362.000 ton i

flota drag, pływających dźwigów portowych i doków — 790.000 ton (w r. 1926 — 695.000 ton).

Ostatnie wydanie „Lloyd Register” wprowadza pewną innowację na wzór statysty niemieckiego Sven Helandera, który sporządził tabelę, mającą na celu przybliżone określenie wartości ważniejszych flot handlowych.

	Statki, o których mowa powyżej		Całkowity tonaż parowc. i motor.	
	Brutto ton	% w tonażu tej kategorii	Brutto ton	% w tonażu światow.
Wielka Brytania	9 343 033	37.72	19.179.029	30.31
Stany Zjednoczone	5 495.100	22.18	13.690.948	21.64
Włochy	1.680.890	6.79	3.395.522	5.37
Niemcy	1.528.742	6.17	3 320.492	5.25
Francja	1 506 158	6.08	3.361.674	5.31
Japonja	1.496.549	6.04	3.033.304	6.37
Holandja	1 410 722	5.69	2.643.025	4.18
Norwegja	480.712	1.90	2.802.552	4.43
Inne kraje	1.829 048	7.38	10.838.751	17.13
	24.770.954	100	63.267.302	100

Jeżeli wyłączymy: 1) statki krążące na Wielkich Jeziorach Ameryki Północnej; 2) statki drewniane; 3) statki o pojemności poniżej 5 000 ton; 4) statki starsze nad lat 25 (prof. Sven Helander również przyjął dwa ostatnie warunki) — otrzymamy tonaż poszczególnych państw oraz stosunek w odsetkach statków morskich o dobrej wydajności, jak wskazuje obok tablica.

Liczby te potwierdzając dane prof. Sven Helandera, wykazują wzrost floty holenderskiej i włoskiej z 4.18% i 5.37% ogólnego tonażu na 5.69% i 6.79% (dotyczy to tylko dużych statków morskich) oraz zmniejszenie się floty norweskiej z 4.43% na 1.90%.

Wreszcie ostatnia statystyka dotyczy tonażu zniszczonego, straconego i rozebranego.

Od czasu wojny stosunek tonażu statków parowych zaginionych na morzu zmniejszył się, gdy w okresie 1922 — 26 wynosił on 0.71%, w okresie od roku 1909 — 1913 wynosił 1.19, nie należy jednak zapominać, że znaczna ilość unieruchamianych w ciągu ostatnich lat statków zaciemnia porównanie.

Co się tyczy wycofania statków, to widzimy tu znaczne wahania i tak: w okresie od 1905 r. do 1909 minimum wynosiło

120.000 ton, maximum zaś 251.000 ton, — od 1915 do 1920 wycofywania statków prawie nie obserwujemy, gdyż odnośna cyfra spada do 11.000 ton na rok i wreszcie w latach po r. 1920 dane te przedstawiają cyfry następujące:

1921	77.000 ton
1922	315.000 "
1923	963.000 "
1924	1.174.000 "
1925	653.000 "
1926	799.000 "

S. KOSKO

POŁÓW ŚLEDZI

Bezkresny obszar wodny zalany roztopionem złotem promieni, spływających z kuli słonecznej; ocean zamarł w bezruchu, tylko drobne wzniesienia i brzdędy fal przesuwają w sekundowych odstępach czasu rozlany metal słońca, błyszcząc



Rybacy. — Stary sztych angielski.

i migocząc, a zarazem oslepiając wpatrzonego w tę igraszkę wody człowieka.

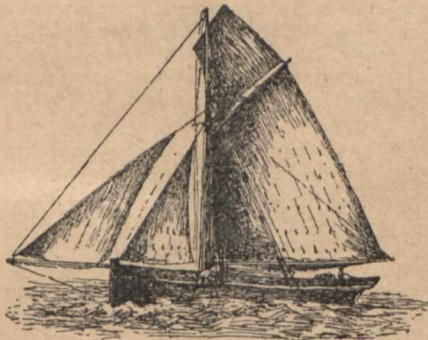
Na widnokręgu rozrzucone beładnie, zaledwo widnieją kadłuby małych stateczków, które, jakby patrole, zostały wysunięte przed front bojowy, by sygnalizować nadejście wroga. Ale wróg który nadchodzi, nie jest groźny. Przeciwnie te okręty strażnicze są raczej jego zaciekłym nieprzyjacielem; one to czyhają na jego zgubę pozbawiają go życia i złożonego w beczki przewożą następnie daleko jako pokarm dla odległych siedzib ludzkich.

Nadchodzi śledź, gnany i prowadzony przez innych swych nieprzyjaciół, — wieloryby, które w tym czasie mają żer niewyczerpany i trwający całe miesiące. Pochodowi temu towarzyszą całe chmury ptactwa które narówni z ludźmi i z wielorybami czerpią z tych jakby śpichrzów nieprzebranych pożywienie, tworząc na różne sposoby zapasy na czas późniejszy, gdy śledź zniknie w głębinie morskiej i przestanie być osiągalny jako zdobycz.

Zbliżanie się gromad śledzi sygnalizowane jest dla człowieka na odległość, jak tylko wzrokiem zasięgnąć zdoła, olbrzymimi wodotryskami, jakie raz po raz

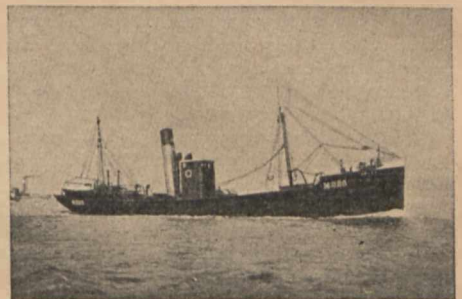
wyrzucają ze swych nozdrzy wieloryby. Gdy taka wyspa ruchoma śledzi podsunie się jeszcze bliżej, daje się spostrzec nad nią jakby mgła ciemno-biała, utworzona z mleczka, miotanego na znaczną wysokość.

Teraz zaczyna się mozolna, wyczerpująca a niejednokrotnie nawet niebezpieczna praca dla ludzi — dla rybaków. Jeśli się zważy, że takie gromady — jakby ławice śledzi mierzą całe mile na długość i szerokość, a grubość ich wynosi 40 m. i wyżej, to można sobie wyrobić w przybliżeniu pojęcie jakie niezliczone ilości tych ryb stają się łupem człowieka, jak też morskich rabusiów ze świata zwierzęcego.



Statek rybacki z roku 1840.

Od czasów niepamiętnych mieszkańcy okolic nadmorskich oddawali się rybołówstwu, a więc mieszkańcy wybrzeży morza Północnego łowieniu śledzi, które to zajęcie było dla nich sposobem zdobywania przedewszystkiem środków do życia i wzbogacenia się w dalszej perspektywie. Najidealniej układały się warunki dla mieszkańców półwyspu Skandynaw-



Nowoczesny trawler rybacki.

skiego i archipelagu wysp Brytyjskich. Ławice bowiem śledzi ocierały się zawsze o fiordy skandynawskie, ułatwiając tem samem niezmiernie pracę rybakom; w dalszej drodze na południe, opływały północno-zachodnie i północno-wschodnie wybrzeża Szkocji. Dlatego mieszkańcy wspomnianych wybrzeży, posługując się najprymitywniejszymi statekami i nie odwołując się wiele od brzegów, mogli cieszyć się wielkimi plonami swej pracy, gdy rybacy innych krajów nadbrzeżnych, leżących nawet nad morzem Północnem mogli jeszcze nie wiedzieć o istnieniu ryby, zwanej śledziem.

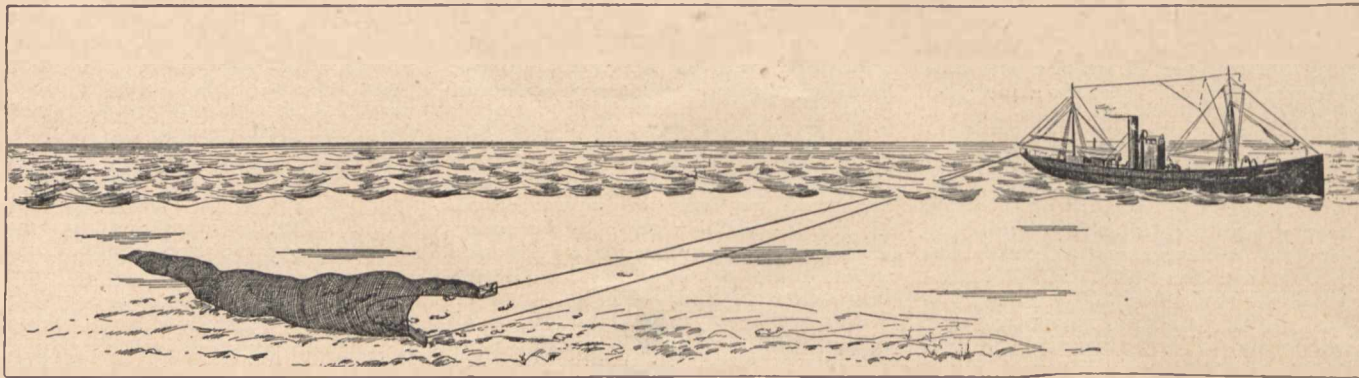
Ale ryba ta jest kapryśna, zmienia nagle kierunki swych pochodów. Gdy taki fakt zaszedł, znaleźli się rybacy norwescy i szkoccy w trudnym położeniu. Od czegoż jednak ludzka przedsiębiorczość. Trzeba było teraz śledzia poszukać, a to nie dało się wykonać przy pomocy prymitywnych łódeczek, lecz zmusiło rybaków do zaopatrzenia się w pojemniejsze i wytrzymalsze na dalekie wyprawy statki rybackie. Takimi statekami były pier-



Połów ryb na rzece, według starego sztychu angielskiego.



Trawlery rybackie na postoju w jednym z portów szkockich.



Trawler, ciągnący sieć po dnie morskiem.

wotnie żaglowce. Ale i one wobec faktu, iż śledź często wystawia cierpliwość rybaka na ciężką próbę i każe się szukać w coraz innych regionach bezbrzeżnych wód, okazały się mało praktyczne, jako że ich użycie zależy od kierunku wiatru i pomyślnej pogody. Musiano żaglowce te uniezależnić do pewnego stopnia od warunków atmosferycznych, co uskuteczniło przez zaopatrzenie ich w motory, umożliwiające uruchomienie statków nawet przeciw wiatrom.

Dalszym etapem w udoskonaleniu statku rybackiego było usunięcie z jego pokładu płócien żaglowych, a użycie jako siły lokomocji pary. Skutek tego był taki, że statek został w zupełności poddany woli kierownika i przestał być igraszką żywiołów.

Jak prymitywne były w rybnictwie środki lokomocji, które dopiero powoli udoskonalano w miarę potrzeby, tak samo proste i niedoskonałe były przybory do łowienia śledzi. Najpierwotniejszym przyrządem był prawdopodobnie zwykły kosz, pleciony z łoży, a na końcu wynaleziono sieć, której sporządzenie wymagało pewnej zręczności i doświadczenia. Ale i sieć była skonstruowana prymitywnie i wymagała ulepszeń i udoskonaleń. Z postępowaniem czasu powiększono jej rozmiary, zaopatrzono w pływaki, które utrzymują ją na powierzchni wody, użyto do jej wyrobu specjalnych włókien, gwarantujących

jej trwałość i wytrzymałość, — jednym słowem, dążono do tego, by o ile możności ułatwić pracę człowieka i zapewnić mu jak największe tej pracy owoce.

Wróćmy jednak do naszego obrazu. Jak wspomniano powyżej wieloryby, jakby psy gończe, zwiastują swem zachowaniem się radosną wieść dla rybaka, że upragniona zdobycz nadchodzi. Wszystko zostało przez ludzi przygotowane; wypływają z zatok, gdzie dotąd na odpoczynku bawiły, całe flotylle statków rybackich, tak zwanych „lügger”, sieci olbrzymich rozmiarów pogrążają się w toni wodnej i rozpoczyna się gorączkowa, wytężająca praca.

Technikę łowienia da się podzielić na czynną i bierną. W pierwszym przypadku sieć, wyrzucona z okrętu rybackiego, musi być za oba końce liny przytwierdzona do rufy. Ciągniona po dnie morskiem, zagarnia w siebie ryby i gdy się zapełni, bywa wyciągana na pokład i opróżniana z zawartości.

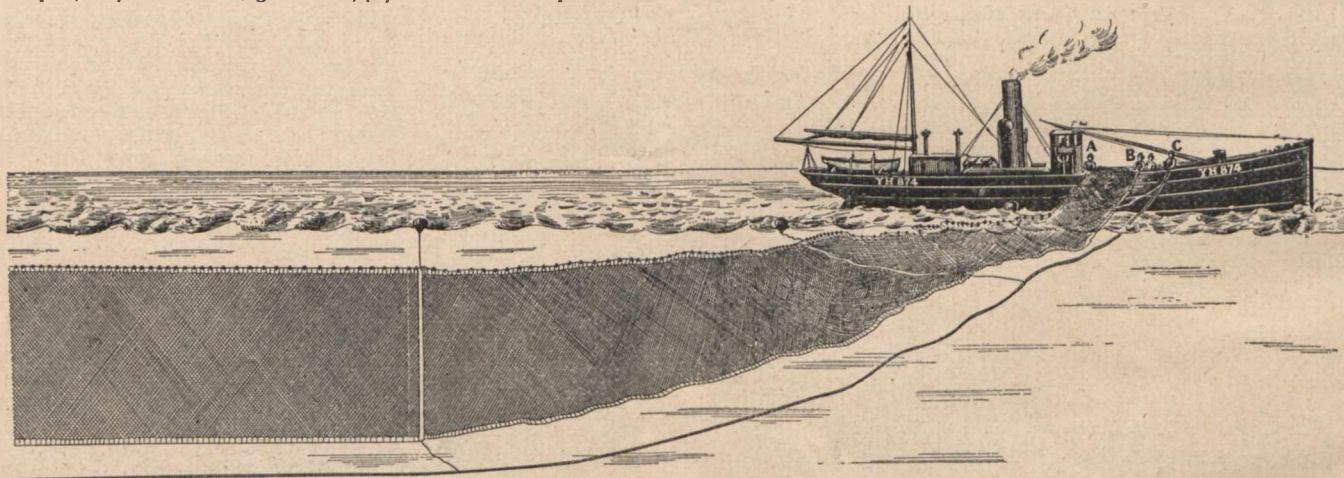
W drugim wypadku sieć wielkich rozmiarów bywa jakby rozpinana na znacznej przestrzeni wodnej i w okach tej sieci chwytają się pojedyncze sztuki śledzi. Jeśli połów jest dobry, w każdym oku tkwi jedna ryba. Rybacy mają wówczas za zadanie odczekać czas napełniania się sieci i następnie wyciągnąć ją na pokład statku i opróżnić.

Trzeci wreszcie sposób, to łowienie na wędkę specjalnie skonstruowaną. Na grubej linie doczepia się linki mniejsze z hakami. Przrzęd taki wyrzuca się w wodę zwykle pod wieczór i wyciąga następnego dnia, obciążony śledziami.

Naturalnie na tych przykładach nie kończą się wszystkie sposoby łowienia śledzi. Jest ich wiele i można rzec śmiało, niewyczerpanych, a zależnych od inwencji ludzkiej i warunków lokalnych.

Gdy teraz wrócimy myślą do obrazu, który roztoczyliśmy na początku, to jakże inny będzie on miał charakter. Na miejscu, gdzie przedtem igrały swobodnie fale, zamieszanie i chaos, a w tem kłębowisku miliardów ryb, uwijają się zwinne statki rybackie, które wystąpiły jakby uzbrojone do boju i niszczą systematycznie napływające gromady, t. j. wyciągają przepełnione śledziami sieci, opróżniają je, ładują rybę do beczek lub podobnych zbiorników i odwożą na miejsca, gdzie inni fachowcy spełniają dalszą część pracy, której finałem jest dostarczenie śledzia na rynek zbytu i konsumpcji. Zaś sprężyną, która te wielkie gromady ludzi pcha do — nieraz — nadludzkich wysiłków, to chęć zysku i zubożenia się. Mądre są narody, które źródło tych bogactw uczyniły sobie dostępnem, tembardziej, że jest to dobro wspólne ludzkości, nieokreślone żadnymi granicami, ani traktatami.

FRANCISZEK FLAK



Zaciąganie wielkiej sieci śledziowej.

HENRYK BAGIŃSKI

ZAGADNIENIE DOSTĘPU POLSKI DO MORZA

Warszawa 1927 — Nakładem Zw. Obr. Kresów Zachodnich.

Str. 422.

Do nabycia we wszystkich księgarniach.

Cena 11 zł.

Do sprzedania parcele na brzegu morza w najpiękniejszej jego części. Zwracać się ul. Nowogrodzka Nr. 2^a m. 15, Włocz. Nałęcz.

XI.

MARYNARKA WOJENNA

BUDOWNICTWO MARYNARKI WOJENNEJ

Budownictwo Marynarki Wojennej ma wdzięczne pole do działania zarówno na wybrzeżu polskiego morza, jak i na kresach wschodnich w Pińsku. Budowane objekty wodne i lądowe będą w przyszłości świadczyły o dążności społeczeństwa polskiego do morza, a w historii Marynarki Wojennej nie pozostaną bez echa.

Ponieważ oczy nie tylko społeczeństwa polskiego, lecz i naszych sąsiadów z uwagą śledziły każde zamierzenie Polski co do utrwalenia swego panowania nad morzem, przeto zadania budownictwa Marynarki były o wiele ważniejsze, niż na pierwszy rzut oka możnaby sądzić; to też Marynarka troskliwie doбираła projektodawców i wyraziłcieli jej idei.

Jednym z tych, który najlepiej rozwiązał przyjęte na siebie zadanie jest prof. architekt M. Lalewicz. — Projekt pierwszego gniazda nad morzem częściowo już wykonany pod kierownictwem autora projektu pod względem zarówno rozplanowania jak i poszczególnych budynków jest artystycznie ujęty i rozwiązany. Plan sytuacyjny budynków przewiduje trzy osie główne, z tych środkowa obejmuje przepyszny o hardym wyglądzie budynek Dowództwa Floty — mózgu Polskiej Marynarki na Wybrzeżu, lewa — budynki koszarowe i gospodarcze, prawa — budynki mieszkalne.

Wszystkie budynki są w ścisłym związku z naszymi o najlepszych tradycjach europejskich monumentalnymi budynkami historycznymi. — Dotychczas zostały wykonane z całości zamierzenia budynek D-wa Floty, o którym wspomniano, leżący na osi centralnej, o pięknie narysowanej wieży sygnalizacyjnej, budynek koszarowy dla 200 marynarzy pod względem układu i wykorzystania stanowiący zwrot w budownictwie tego typu. Świetlica marynarzy jest bardzo ciekawa, jako koncepcja architektoniczna. Dalej dom mieszkalny dla oficerów z bramą oddzielającą część wojskową i mieszkalną. Całość, biorąc pod uwagę budującą się pralnię i łaźnię, budynki gospodarcze, bramę główną z aresztami, jest nowoczesna, piękno połączone jest z celowością i ekonomią i stanowić będzie pomnik budownictwa polskiego nad morzem. — Wzgórza Oksyw-

skie jakkolwiek były wdzięcznym polem do popisu, to jednak powodowały trudności techniczne w wykonywaniu ze wzglę-

próbą sił technicznych i dobrej chęci personelu i wykazała sprężystość i dużą pracowitość oraz dała tak zadowalające wy-



Warsztaty marynarki wojennej w Pińsku.

du na trudne przystosowanie się do terenowego układu.

Z prac innych na wybrzeżu morskim należy również wspomnieć o specjalnych konstrukcjach żelaznych, opracowanych przez inż. O. Müllera, mianowicie o żurawiu dla podnoszenia hydroplanów na lotnisku.

Z prac, wykonanych na wschodzie, należy wspomnieć o odbudowie warsztatów Marynarki Wojennej w Pińsku, przerebionych ze starej spalonej fabryki gwoździ wg. projektu i pod kierownictwem por. mar. inż. Obryckiego sposobem gospodarczym w ciągu bardzo krótkiego czasu. — Wygląd zewnętrzny warsztatów w roku przyszłym zostanie uporządkowany ściśle wg. projektu. Budowa ta była

niki, że obecnie cały szereg prac budowlanych jest wykonywany sposobem gospodarczym, t. j. przez samą Marynarkę Wojenną, bez udziału prywatnych przedsiębiorstw.

W latach 1924 — 1926 wykonane były niewielkie ale dobrze skomponowane budynki stolarni i zbrojowni w porcie wojennym w Modlinie, jak również przebudowano szereg budynków mieszkalnych i biurowych według projektu i pod kierownictwem inżyniera architekta M. Popiela i por. mar. inż. Z. Olszewskiego.

Z budynków wyżej wymienionych należy wspomnieć o domu Kierownictwa Marynarki Wojennej w Warszawie przebudowanym i przystosowanym do pomieszczenia biur.



Skrzydło nowego gmachu dowództwa floty w Oksywiu koło Gdyni. Domy mieszkalne w Oksywiu dla oficerów marynarki wojennej.

SAMOLOTY—TORPEDOWCE

Niemiecki tygodnik „*Militär Wochenblatt*” zamieścił niedawno ciekawe studjum o stosowaniu samolotów-torpedowców do obrony brzegów.

Autor stanął na stanowisku państwa, takiego jak np. Niemcy, które, nie posiadając potężnej marynarki wojkowej, nie jest w stanie odeprzeć liczniejszej nieprzyjacielskiej floty.

Samolot-torpedowiec, pisze autor — przeznaczony jest do odegrania niezmiernie ważnej roli przy obronie brzegów, może on bowiem wypuszczać takie same torpedy, jak statki. Jeżeliby możliwość ich się powiększyła, samolot będzie mógł operować z dalszej odległości. Obecnie zbliża się on, dla wykonania ataku, na odległość mniej więcej 5000 m od celu opuszcza się wówczas szybko aż prawie do powierzchni morza i wysyła swą torpedę puszczając ją w wodę tak samo jak statek, jednak w okolicznościach o tyle więcej sprzyjających że sam kierunek lotu wyznacza linię biegu torpedy.

Natychmiast potem, odciążony wagą torpedy — około 1000 kg. samolot szybko zawraca, aby oddalić się od niebezpieczeństwa. Szanse zestrzelenia go przez nieprzyjacielską artylerię są minimalne. W samej rzeczy, tak długo jak nie pikuje do morza jest on poza sferą działania artylerji przeciwlotniczej, w czasie zaś pikowania i zawracania przedstawia bardzo niewielki i szybko poruszający się cel dla artylerji lekkiej i średniej, która go dosięgnąć może dopiero wtedy, kiedy się znajdzie nad poziomem morza. Wielka szybkość samolotów pozwala nadto grupie torpedowców powietrznych dokonywać jednocześnie ataków z kilku stron. Będą one znacznie mniej narażone na pociski i trudniejsze do odkrycia niż zwykłe torpedowce, w chwili wykonywania ataku torpedą.

Szanse powodzenia zwiększą się znacznie jeżeli w czasie dokonywania ataku, samoloty niszczycielskie, przeprowadzając bombardowanie pionowe, odciągną uwagę załóg atakowanych statków.

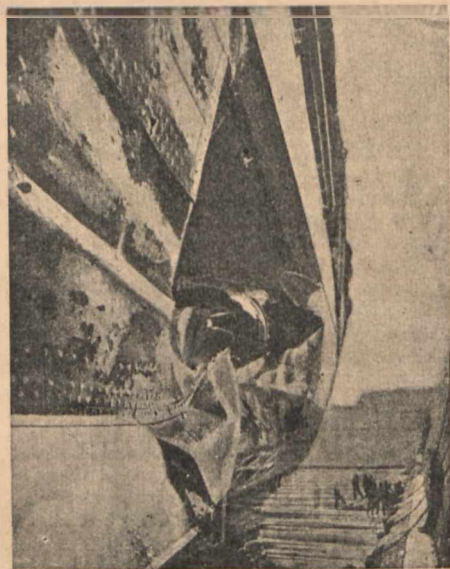
Rzecz prosta, że samoloty niszczycielskie i torpedowce powietrzne muszą być ochraniające od napadu nieprzyjacielskiego lotnictwa przez eskadry pościgowe.

Taktyka samolotu-torpedowca, który musi wykonywać pikowanie nad samą powierzchnią morza, wymaga, aby to był wodnopłatowiec. Dotychczas przeważnie stosowano do tych celów wodnopłatowce

z pływakami. Typ ten specjalnie się do tego nadaje, ponieważ może on przebywać w portach, lub zatokach wewnętrznych, ukryty przed działaniami floty nieprzyjacielskiej, wyruszać stamtąd dla dokonywania ataków i powracać do swego ukrycia.

Z punktu widzenia ekonomicznego stwierdzić należy, że torpedowiec kosztuje zaledwie jedną dziesiątą tego, co duży okręt bojowy, zaś samolot znowu jedną dziesiątą kosztu torpedowca. Ilość wystawionych na zgubę istnień ludzkich jest na samolocie również mniejsza: trzech do czterech ludzi załogi, podczas gdy na torpedowcu musi być kilka dziesiątków ludzi, zaś na wielkim okręcie bojowym około tysiąca.

Wszystkie te okoliczności przemawiają za stosowaniem samolotów-torpedowców. One bowiem jedynie umożliwią obronę wybrzeży nawet marynarce, słabszej od nieprzyjaciela. Nie jest też wykluczone, że i na pełnym morzu pozwolą słabszej marynarce stawić czoło potężniejszemu morskiemu przeciwnikowi.



Niemiecki okręt wojenny „*Ostfriesland*”, ugodzony torpedą w bitwie koło Jutlandji. Zdjęcie to daje pojęcie, jak ogromną siłę niszczycielską posiada torpeda.

KRONIKA OBCA

WŁOCHY.

NOWY PODZIAŁ FLOTY. Na wiosnę r. b. we Włoszech dokonano nowego podziału sił morskich, wzorując się na podobnej organizacji floty Stanów Zjednoczonych i Japonji:

Nowa organizacja dzieli flotę na:

- 1) siły linjowe;
- 2) siły wywiadowcze;
- 3) okręty pomocnicze.

Do składu sił linjowych zaliczone są: okręty linjowe, kontrtorpedowce, łodzie podwodne i niszczyciele łodzi podwodnych. Do sił wywiadowczych: krążowniki i kontrtorpedowce.

Pod względem taktycznym okręty są podzielone na:

A. 1-sza eskadra — flagowy okręt linj. „*Conte di Cavour*”.

a) Dywizja okrętów linjowych w składzie: „*Andrea Doria*”, „*Duilio*”, „*Dante Alighieri*”, „*Giulio Cesare*”, oraz krążownik „*Marsala*”.

b) 1-sza flotylla kontrtorpedowców — lider „*Mirabello*”, 1-szy dywizjon w składzie kontrtorpedowców: „*Fabrizi*”,

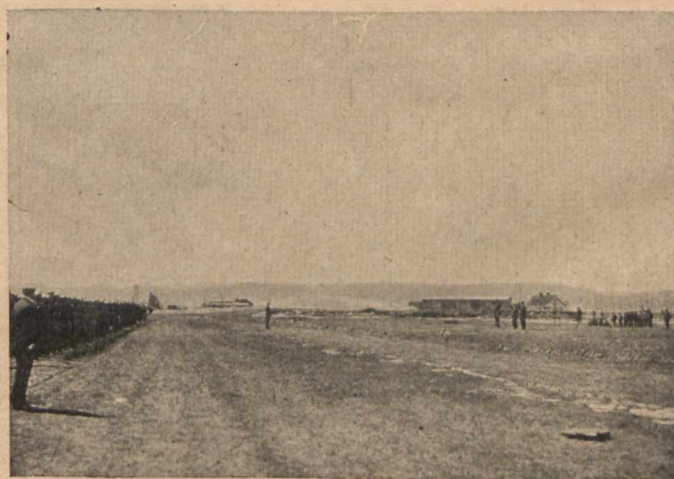
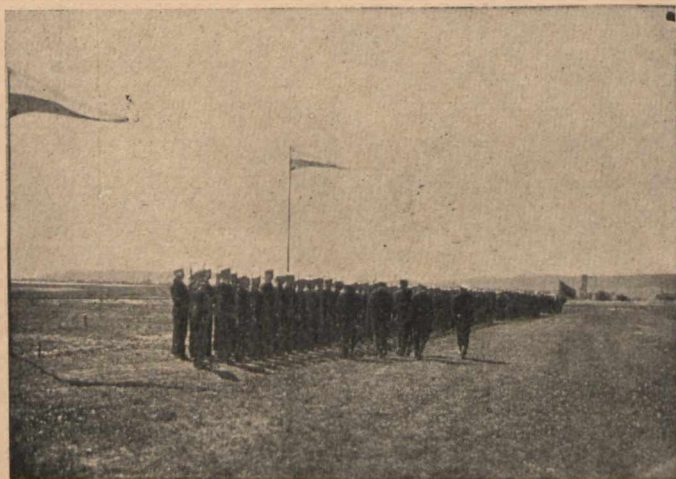
„*Medici*”, „*la Masa*”, „*la Farina*”, „*Carini*”; drugi dywizjon: kontrtorpedowce: „*Pepe*”, „*Prestinari*”, „*Cantore*”, „*Montanari*”, „*Castino*”. 3-cia flotylla kontrtorpedowców — lider „*Riboty*”. 5-ty dywizjon w składzie kontrtorpedowców: „*Sirtori*”, „*Orsini*”, „*Acerbi*”, „*Stocco*”; 6-ty dywizjon kontrtorpedowców: „*Abba*”, „*Pilo*”, „*Dezza*”, „*Schiafino*”, „*Musto*”.

Jako rezerwa dywizji: lider „*Aquila*” i kontrtorpedowce: „*Cozens*”, „*Bassini*”, „*Chinoffo*”, „*Cairolì*”, „*Nievo*”, „*Missori*”.

c) 3-ci dywizjon łodzi podwodnych — matka „*Pacinoffi*”.

1-sza flotylla: 1-szy dywizjon w składzie łodzi podwodnych: „*Mocenigo*”, „*Micca*”, „*Barbarigo*”, „*Galvani*”, „*Marcello*”, „*Provana*”, „*Toricelli*”, „*Nani*”, „*Emo*”, „*X-3*” (stawiacz min); drugi dywizjon w składzie: od „*N1*” — „*N6*”.

Druga flotylla łodzi podwodnych — 3-ci dywizjon w składzie „*F1*”, „*F6*”, „*F7*”,



Z życia naszej marynarki wojennej: Święto Żołnierza Polskiego w Gdyni.

„F 16“ — „F 21“, „X-2“ (stawiacz min); 4-ty dywizjon w składzie: „F 2“, „F 5“, „F 10“, „F 13“, „F 15“ i 5-ty dywizjon w składzie: „H 1“ — „H 4“, „H 6“ — „H 8“.

Grupa łodzi podwodnych morza Adriatyckiego: „F 12“, „F 14“ i „Argonauta“.

d) Flotylla niszczycieli łodzi podwodnych: — matka „Sarrento“ trzy dywizjony okrętów strażniczych i jeden dywizjon szybkobieżnych łodzi motorowych.

B. II-ga eskadra (wywiadowcza). Flagowy okręt-krażownik „Ancona“.

1) Dywizja wywiadowcza — krążowniki: „Ancona“, „Bari“, „Venezia“ oraz lidery „Premuda“, „Tigre“ i „Leone“. Jako rezerwa dywizji: krążownik „Taranto“ i lider „Rossaroli“.

2) Dywizja torpedowa — krążownik „Quarto“ oraz 2-ga flotylla kontrtorpedowców — lider „Falco“.

3-ci dywizjon w składzie kontrtorpedowców: „Confienza“, „Solferino“, „Palestro“, „San Martino“ i 4-ty dywizjon w składzie: „Calatafimi“, „Castelfidardo“, „Monzambano“.

3-cia flotylla kontrtorpedowców — lider „Pantera“ oraz 7-my dywizjon w składzie kontrtorpedowców „Ricasoli“, „Sella“, „Nicoterva“, „Crispi“, dalej 8-my dywizjon w składzie: „Sauro“, „Manin“, „Nullo“ i „Battischi“.

Jako rezerwa dywizji kontrtorpedowców: „Pepi“, „Poerio“, „Audace“ i „Ardimentoso“.

C. Okręty pomocnicze.

Pływające warsztaty — „Quarnaro“, oraz tanki wodne: „Palifemo“, „Paganano“, „Verde“ i ropowy „Prometeo“.

Hołowniki duże — „Lipori“ i „Tremisi“.

I tak w skład włoskiej floty czynnej wchodzi wszystkie 5 okrętów liniowych, 6 krążowników, 9 liderów, 46 kontrtorpedowców i 41 łodzi podwodnych — reszta okrętów, która obejmuje: 2 przestarzałe okręty liniowe, 3 opancerzone krążowniki, 9 kontrtorpedowców i 2 łodzie podwodne — należą do oddziałów szkolnych lub też znajdują się zagranicą. Dla obrony baz i wybrzeży pozostawiono najprawdopodobniej około 50 torpedowców stawiaczy min i wielką ilość szybkobieżnych łodzi motorowych.

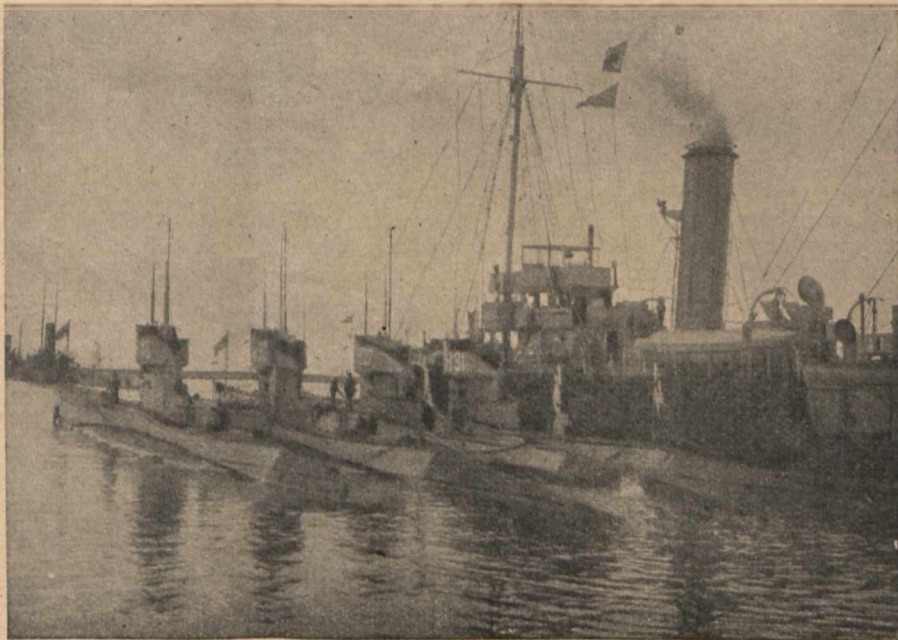
Sily liniowe floty bazują się w Specji, wywiadowcze — w Taranto, natomiast łodzie podwodne w Specji, Taranto, Neapolu, Messynie i Brindizi.

Lotnictwo morskie posiada swoje stacje w Livorno, Ortabello, Neapolu, Marsalu, Sirakuzie, Brindizi, Ankonie, Wenecji i Kaliari.

MORSKI BUDŻET. Nowy budżet, przewidziany na marynarkę wojenną, ma wynosić na rok budżetowy 1927—28 kwotę 1.218.970 630 lirów, czyli że w porównaniu z zeszłorocznym budżetem o 9.375.500 lirów więcej.

Analiza budżetu wskazuje, że z ogólnej sumy 1.218 milionów lirów, 1.070 milionów przeznaczono wyłącznie na flotę; natomiast z ostatniej sumy 74% przewidziane jest na nowe budowle, 14% na utrzymanie floty i pływanie, oraz 14% na konserwację.

NOWE BUDOWLE. Program rozbudowy morskiej floty, który przewiduje zamianę przestarzałych okrętów obejmuje założenie 4 krążowników po 5300 ton pojemności, posiadających wielką szybkość. 12 kontrtorpedowców po 2000 ton (38 mil morskich na godzinę, artylerja 6 dział 120 mm, i 6 aparatów torpedowych) oraz



Angielskie łodzie podwodne, które latem b. r. złożyły wizytę polskiej flocie, na postoju w porcie wojennym w Gdyni.

9 łodzi podwodnych, z których 1 stawiacz min „Ettore Tieramosca“ już założony o 1400 ton pojemności, 2 stawiacze min po 800 ton i 6 łodzi podwodnych po 800 ton tego samego typu, jak budujące się obecnie: „Bausan“ i „Capponi“. Program ten przedstawia nieco zmieniony projekt programu admirała Taon du Revel z 1922 roku.

SZWECJA.

PROJEKT ROZBUDOWY FLOTY SZWEDZKIEJ. Projekt rozbudowy floty, który opracowany był jeszcze w roku 1925 obecnie został zaaprobowany przez „Komitet specjalistów“ i prawdopodobnie będzie zatwierdzony przez ciała ustawodawcze. Według tego projektu celem floty wojennej będzie zabezpieczenie neutralności państwa oraz sparaliżowanie wszelkiego nieprzyjacielskiego ataku. Wychodząc z tego założenia, autorzy projektu doszli do przekonania, że przyszły program rozbudowy floty, nie powinien obejmować budowy nowoczesnych okrętów liniowych, jak również nowoczesnych krążowników i awiomatek, gdyż nie pozwalają na to w dodatku środki ekonomiczne państwa. Według tego projektu szwedzka flota wojenna ma być podzielona na dwie części:

1. Flotę obrony brzegowej — czynna flota,

2. Zespoły obrony miejscowej — okręty przestarzałe, które jednak nie straciły bojowego znaczenia.

Flota obrony brzegowej będzie obejmowała:

a) 4 pancerniki obrony brzegowej typu „Sverige“,

b) 2 dywizjony kontrtorpedowców (razem 8) typu „Nordenskjöld“,

c) 2 dywizjony (razem 8) okrętów strażniczych przeciwko łodziom podwodnym,

d) 9 łodzi podwodnych, z nich 2 typu „A“ i 6 typu „B“,

e) oraz 1 awiomatkę.

Wobec tego, że obecna flota składa się z 3 pancerników typu „Sverige“, 4 kontrtorpedowców, 2 łodzi podwodnych typu „A“ należy dobudować 1 pancernik obrony brzegowej, 4 kontrtorpedowce, 1 łódź podwodną typu „A“, 6 łodzi typu „B“, okręt strażniczy i awiomatkę.

BUDŻET MORSKI. Na rok obecny budżet marynarki wojennej wynosi 44.554.390

koron, czyli że o 356.388 koron więcej, niż w roku ubiegłym. Na utrzymanie okrętów i pływanie przeznaczona jest suma 6.500.000 koron, a na przebudowanie przestarzałego okrętu liniowego „Dristingneten“ na awiomatkę—195.000 koron.

PRZEBUDOWA OKRĘTU. Pancernik obrony brzegowej „Gustav V“ znajduje się obecnie w remoncie. Na okręcie tym ustawiane są: nowe reflektory, wewnętrzne środki łączności, nowa wentylacja, a w ostatniej 28 cm. wieży pancernej dalekomierz.

KAMPANJA FLOTY. Czynna flota obrony brzegowej znajdowała się w r. b. w kampanji, która trwała od 25.IV do 10.VIII. Oprócz tego w kampanji pozostawały do października różne okręty, wchodzące w skład szkolnego oddziału i szkoły jungów. Naogół były w kampanji: 4 pancerniki obrony brzegowej, 7 kontrtorpedowców, 9 łodzi podwodnych i 9 okrętów specjalnego przeznaczenia. Torpedowce i okręty strażnicze były złączone w specjalny „oddział strażniczy“, mający na celu walkę z łodziami podwodnymi.

DANJA.

NOWY POGLĄD NA FLOTĘ. Projekt reorganizacji floty wojennej celem zastąpienia jej do służby strażniczo-policyjnej całkowicie upadł w sferach rządowych. Natomiast według ostatnich informacji w najbliższym czasie ma być opracowany nowy program rozbudowy floty, obejmujący budowę kontrtorpedowców, łodzi podwodnych, stawiaczy min i trawlerów.

ESTONJA.

MORSKA POLITYKA ESTONJI. Estonia posiada od czasu powstania kilka ex-rosyjskich kontrtorpedowców i 1 kanonierkę, oraz 1 podniesiony ex-niemiecki torpedowiec. Aż do tego czasu nie uwidoczniała się w państwie tem chęć stworzenia jakiejś silniejszej floty. Obecnie zaś, według informacji prasy zagranicznej, rząd estoński zajął się sprawą marynarki wojennej bliżej. W kołach morskich podobno opracowywany jest program rozbudowy, a specjalna komisja rzekomo miała udać się do Francji, celem obstaralowania łodzi podwodnych na stocznich francuskich.

J. B.

D Z I E Ń G R O Z Y

(PRZEKŁAD Z ROSYJSKIEGO M. O.)

Czterodziałowy klipper, „Jastrząb”, o wysokich, nieco wtył pochylonych trzech masztach, czarny cały, okolony wzdłuż burty złocistą smugą — piękny olśniewająco — stał pewnego posepnego dnia listopadowego roku 186.. w odludnej zatoce Duejskiej niegościnnego ostrowia Sachalinu. Równa fala kołysała statkiem, który raz nurzał w wodzie swój bukszpryt, to znów pochylał ku niej zao-krągloną rufę.

„Jastrząb” od dwóch lat już płynął naokoło świata i, po zwiedzeniu prawie wszystkich odludnych naówczas portów kraju nadamurskiego, zawinął do brzegów Sachalinu, aby zaopatrzyć się w darmowy węgiel, wydobywany tu przez katorżan, niedawno sprowadzonych na tę wyspę z więzień syberyjskich. Stąd miał wyruszyć do Nagasaki, a potem do St.-Francisko, aby połączyć się z eskadrą Oceanu Spokojnego.

Pamiętny ten dzień był wilgotny, a przenikliwe zimno zmuszało marynarzy szczelniej otulać się w kurty. — Majtkowie z wachty raz po raz biegli do kambuza, aby się za-grzać. Padał drobny, gęsty kapuśniaczek i mgła zasnuwała wybrzeże. Od jego strony dochodził charakterystyczny ryk fal, łamanych na mieliźnie i na grzędach kamiennych w głębi zatoki. Wiatr miernej siły dał prosto z morza, i zupełnie odsłonięta reda bałwaniała się mocno. Utrudniało to naładunek węgla z dwóch dużych, niezdarnych, przedpo-topowych barek, które tłukły się i skakały, uwiązane przy burcie klipra, strachem przejmując nieszczęsne „krupy”, jak nazywali żartem marynarze żołnierzy linjowych z barek.

Jak codzień, solennie i uroczyście bandera poszła w górę. Od godziny ósmej rano zaczynał się dzień morski. Wszyscy oficerowie, którzy na podniesienie bandery wyszli na pokład, zstąpili obecnie do kajut-kompanji na herbatę. Na mostku pozostali tylko kapitan, starszy oficer i dowódca wachty, który przed chwilą objął służbę.

— Czy pozwoli pan puścić drugą wachtę do łaźni, panie kapitanie? — pytał starszy oficer. — Pierwsza wachta jeździła wczoraj... Drugiej byłoby przykro... Już im obiecałem... Dla marynarza łaźnia — to święto.

— Cóż? Niech pan puści. Tylko niech jaknajprędzej wracają. Zaraz po naładowaniu podnosimy kotwicę. Mam nadzieję, że dziś skończymy.

— Powinniśmy skończyć na jaką czwartą.

— W każdym razie o godzinie czwartej odjazd, — rzekł kapitan spokojnie, ale zarazem stanowczo; — i tak naguzdraliśmy się w tej dziurze, — dodał niezadowolony, wskazując na brzeg małą, starannie utrzymaną ręką.

Odrzucił kaptur, odsłaniając twarz młodą i piękną, pełną energii i wyrazu pewności siebie, jaka cechuje jednostki mężne i odważne. Kapitan przymrószył nieco promienne oczy i z napiętą uwagą począł się wpatrywać w przymgloną dal otwartego morza, po którym chodziły siwe fale grzebień. Jego jasne blond-bokobrody rozwiewał wicher, a deszcz siekł mu w twarz prosto. Przez kilka chwil kapitan nie odrywał oczu od morza, jakby pragnął odgadnąć, czy nie zamierza ono się rozhulać. To, co zobaczył, uspokoiło go widać, bo podniósł wzrok na nawisłe chmury i począł słuchać, jak szumią burany od brzegu.

— A liny kotwicznej niech pan pilnuje, — rzucił dowódca wachty. — Tu podły grunt — kamienisty.

— Jest — krótko i wesoło odpalił młody porucznik Czirikow, podnosząc rękę do czapki z pewną afekcją służbową wzorowego podkomendnego, popisując się pięknym barytonem i wyglądem zaprawionego w rzemiośle morskim marynarza.

— Ile łańcucha spuszczonego?

— Dziesięć sążni na każdą kotwicę.

Kapitan już schodził z mostku. Jeszcze chwilę przystanął i, zwracając się do starszego oficera, powtórzył po raz wtóry:

— Więc proszę, Mikołaju Mikołajewiczu, aby barkas wrócił możliwie jaknajwcześniej. Jak dotąd — barometr stoi dobrze, ale jeżeli wiatr wzrośnie — wieje wprost w twarz — nie wywiosłują.

— Na godzinę jedenastą barkas będzie zpowrotem, Aleksy Piotrowiczu.

— Kto jedzie na barkasie?

— Miczman Nyrkow.

— Niech mu pan powie, aby natychmiast wracał, jeżeli tylko mocniej zawieje.

Z temi słowy kapitan zszedł z mostku i udał się do swej obszernej, z komfortem urządzonej kajuty. Zreżymowany ordynas zdjął płaszcz, kapitan usiadł do stołu, na którym była kawa, bułki i masło.

Pierwszy oficer, to najbliższy pomocnik kapitana — to oko gospodarza okrętu, to arcykapłan kultu porządku i czystości. Wstawał on zazwyczaj wraz z marynarzami o godzinie piątej i biegał po statku, doglądając porannych prac przy sprzątanii. Obecnie śpieszył zejść do kajuty, wypić parę szklanek herbaty, aby po chwili znów wrócić i przyspieszać naładunek węgla. Wydał więc rozkaz dowódcy wachty wypuszczenia drugiej zmiany na brzeg, przygotowania barkasu do drogi, dodał jeszcze zarządzenie, aby wezwano go, gdy ludzie będą gotowi, zbiegł z mostku i zszedł do kajut-kompanji.

Tymczasem przy mostku stanął zawezwany bosman Nikitin, lub Jegor Mitricz, jak nazywali go majtkowie z uszanowaniem. Podniósł rozczapierzone palce mocnej, umorusanej, spracowanej łapy do zbitej na czubek głowy czapki i słuchał uważnie rozkazów oficera służbowego.

Szeroki, mocny, niewysoki i niemłody już człowiek, wygląd miał możliwie jaknajszerszy. Twarz obrosnięta rudą, twardą brodą. Wąsy krótko przystrzyżone, twarde, kolące. Oczy jak u raka na wierzchu, a nad niemi ciemne, krzaczaste brwi. Nos jego kiedyś rozwalił marszał. Dziś przypominał on śliwkę ciemno-czerwoną.

Pomimo ten srogi wygląd i zgoła rozpaczliwy słownik wymyślań, w jakie zaopatrywał bosman każde słówko do majtka zwrócone, oraz każdy swój monolog wygłoszony na ładzie po pijanemu, Jegor Mitricz był właściwie prostym i dobrym człowiekiem, o sercu złotem, a do tego bosmanem znakomitym, obytym z morskiem rzemiołem. Nigdy nie zdarzyło mu się ukrzywdzić marynarzy. Rzecz oczywista, że ani im, ani jemu nigdy nie przychodziło do głowy uważać za krzywdę improwizacje połajankowe. Bijano go, gdy był majtkiem. On jednak nie bił, i zawsze stawał w obronie marynarza. Nie trzeba dodawać, że ten prosty a popędliwy człowiek cieszył się pośród nich dużym szacunkiem.

— Porządny człowiek jest ten Jegor Mitricz — mówili o nim.

Po wysłuchaniu rozkazu porucznika, bosman pobiegł w podskokach na bak, wydobyl z kieszeni spodni gwizdek, zawieszony na łańcuszku miedzianym i zagwizdał przeciągle. Gwizd był wesoły, żwawy, jakby sam dawał znać o czemś radosnem. Bosman gwizdał po mistrzowsku ze znajomością rzeczy podoficera, co pół swojej długiej służby na morzu przegwizdał. Skończył. Rozkraczył nogi i przechylony nad lukiem, rzucił tam mocnym, nieco zachrypniętym od ładowego pijaństwa głosem:

— Druga zmiana do łaźni! Barkasowi — na barkas!

Następnie, niby goniąc swój rozkaz, zbiegł na dół po trapie i przebiegł wszystkie pomieszczenia majtków, zachęcając do pośpiechu.

— Żywo, sucze dzieci! Ruszajcie się po marynarsku, djabły! A nie guzdrać mi się, bałwany! Tam nie pozwolą długo parzyć się w łaźni — na godzinę jedenastą — wszyscy z powrotem na klipper. No, szybko chłopcy!

W tej chwili wpadł mu w oko majtek, który po sygnale nie ruszył się z miejsca. Bosman nadał swemu głosowi jaknajśroźsze brzmienie:

— Ty, Konopatkin, a czegoś się rozsiadł jak jaka pieska panna? A do łaźni nie chcesz, sobacza twoja dusza?

— Idę, Jegorze Mitriczu — odrzekł tamten, uśmiechając się lekko.

— O to chodzi, idę... Zbieraj swoje bebechy. A nie wlecz się, jak wesz po kałuży — sypał Jegor Mitricz perły dowcipu pod akompanjament ogólnego śmiechu zadowolenia.

— A kiedy stąd odpływamy, — zapytał bosmana pisarz okrętowy.

— A musi — dziś...

— Aby tylko przedzej. Podłe miejsce... Żadnej nawet rozrywki...

— Pieskie miejsce. Nie nadarmo tu zesłańcy-katorżanie... Przedzej, chłopcy, przedzej — śpieszył bosman w dalszym ciągu, zaopatrując rozkazy w zupełnie nieoczekiwane improwizacje.

Marynarze, weseli i zadowoleni, że uda się im wyparzyć w łaźni, do której nie mogli trafić już od pół roku, wydostawali ze swych worków zmiany czystej bielizny, zaopatrywali się w mydło, kawały powróśla, które zastępowało im gąbki i rzucali w pośpiechu uwagi z powodu uciechy, jaka się przygodziła.

— Przynajmniej matuszkę Rosję człowiek sobie przypomni. Od samego Kronsztatu nie byliśmy w łaźni.

— Właśnie. Zagranicą nigdzie niema łaźni — chyba że wanny. Ot, zdaje się, — ludzie rozumni mieszkają zagranicą — a patrzaj... — z pewnym współczuciem dla „zagranicy” dodał niemłody marynarz.

— I tak przecie nigdzie? — pytał młodzutki, czarniawy majtek.

— Nigdzie. Bez łaźni żyją, dziwacy. Wszędzie mają tylko wanny.

— Te wanny, bodaj je... Chodziłem w Brescie do tej samej wanny. Ale niby to mycie — a właściwie żadnego mycia niema.

— A tu dobra łaźnia?

— Dobra — odrzekł marynarz, który był wczoraj na brzegu. — Prawdziwa, gorąca łaźnia. Budowali ją żołnierze, ci z brzegu. Także rosyjscy ludzie. Dla nich, a i dla tych nieszczęśliwców, co węgiel tu kopią, jedna jest tylko uciecha — ot — łaźnia.

— Tak, ciężkie, bardzo ciężkie tu życie.

— I komendant ich, powiadają — zwiierz istny.

— Jedno słowo — katorga... I ani karczmy, ani baby.

— Tylko jedna, zaprzepaszczone „warniaczka” jakaś stara. Nasi widzieli.

— Zobaczysz i ty! — przerwał niespodzianie nadchodząc, Jegor Mitricz ze śmiechem. — No, żywo, wyłaź, kto gotów. Języki świerzbią — co? Bodaj was licho...

Marynarze wychodzili jeden za drugim, trzymając zwitki bielizny i stawali w szereg na śródpokładzi. Wyszedł

pierwszy oficer. Powtórzył znów do miczmana, Nyrkina, rozkaz kapitana powrotu na godzinę jedenastą na pokład klipera i kazał wsiadać do barkasu, który już z nastawionymi masztami kołysał się przy prawej burcie okrętu. Majtkowie wesoło spuszczały się po drabince sznurowej, skakali do szalupy i rozsiadali po ławkach. Pierwszy oficer sam doglądał wszystkiego.

W jakie pięć minut potem, napelniony barkas na rozpiętych żaglach odbijał od burty. Miczman Nyrkin siedział przy sterze. Statek, pędzony pomyślnym wiatrem, mknął jak strzała i szybko znikł we mgłę, osłaniającej brzeg cały.

II.

W kajut-kompanji wszyscy siedzieli przy stole, okrytym śnieżno-białym obrusem. Dwie fury świeżych bułeczek—wyrób „kuka” (kucharza) oficerskiej „mensy”, — masło, cytryny, karafka konjaku, nawet śmietanka — wszystko było na stole i znakomicie świadczyło o talentach gospodarczych i skrzętności, zapobiegawczej gospodarza kajut-kompanji, doktora Platona Wasiljewicza, który na to kłopotliwe stanowisko już drugi raz zrzędu został jednogłośnie wybrany. Dopiero co napalono w żelaznym piecyku, więc wszyscy mogli siedzieć bez płaszczy. Pili herbatę, wymyślając zasadniczo. — Wymyślano, oczywiście, przedewszystkiem na Sachalin, przy którym kliper musiał przebywać. Wymyślano na redę otwartą i na jej fale, i na pieską pogodę, i na miejscowość, i na zimno i na powolność naładunku węgla. Dla wszystkich, literalnie, poczynając od starszego oficera, a kończąc na najmłodszym członku kajut-kompanji, dopiero co awansowanym na miczmana, rumianym i świeżutkim, jak jabłuszko, Ariefjewe, ten postój w Due był niemiły do najwyższego stopnia. Brzeg tego rodzaju nie nęcił marynarzy. I cóż mogło tam nęcić? Przykro wyglądało to osiedle na nagiem zboczcu przy zatoce. Za niem ściana lasu posępna, niezgłębiona. Tu kilka koszarowych, ponurych budynków. Żyło w nich około pięćdziesięciu chłopca zesłańców-katorżników, którzy co rano wychodzili kopać węgiel do sztolni, i półtorę kompanji syberyjskiego bataljonu linowego.

Kiedy pierwszy oficer oświadczył w kajut-kompanji, że dziś „Jastrząb” niezawodnie odchodzi o godzinie czwartej, choćby nawet nie cały węgiel był naładowany — ucieszyli się wszyscy niewymownie... Młodzi oficerowie poczuli znów marzyć na głos o St.-Francisko i o tem, jak to się tam puści nieco pieniążków. A pieniądze, chwała Bogu, były. W czasie półtoramiesięcznego pływania po różnych dziurach rosyjskiego nadbrzeża na Dalekim Wschodzie, pomimo najszczerzych chęci, nie sposób było wydać to, co się miało. A przecie jeszcze na podróż do St.-Francisko trzeba było liczyć jakie trzy — cztery tygodnie. I tak, w St.-Francisko można będzie spuścić co najmniej trzymiesięczną pensyjkę, a przy sposobności urwać jeszcze jaką zaliczkę. Po piekielnej nudzie we wszystkich tych „psich dziurach” marynarze chcieli mieć nareszcie ład prawdziwy.

(c. d. n.)

NA POKŁADZIE „GDYNI” DO KOPENHAGI

(Z WYCIECZKI PO BAŁTYKU)

Niski, chrapliwy głos syreny rozdziera potrzykoc powietrze. Padają na pokład wyciągnięte przez marynarzy sznury. Zgrzytają bloki. Biały, czystutki, elegancki parowiec „Gdynia” odbija od mola południowego portu gdyńskiego, by ruszyć w świat szeroki — na obce wody uiosąc łopocącą na rufie polską banderę.

Leciutko kołyszając się, zwinnie kadłub statku przeslizguje się pomiędzy wiechami avant-portu, mija potężną sylwetę stojącego na redzie krążownika „Bałtyk” i poczyna ostrym swym dziobem pruć pomarszczoną przez wiatr powierzchnię zatoki. Tuż tuż za rufą, nad spienionym przez skrzydła śruby okrętowej białym, szerokim warkoczem piany, krąży stadko



Wejście do portu kopenhaskiego.

mew, zerując uparcie i nie odrywając się od statku przez długie godziny. Z szerokiej czeluści komina wali czarnymi kłęby dym, ścieląc się na wietrze gdzieś tam hen, daleko kończąca się nieprzenikliwą smugą.

Kadłub okrętu drży od przytłumionych, miarowych uderzeń maszyny.

Na pokładzie rojno, gwarno i wesoło. Różnobarwna, niefrasobliwa — przynajmniej napozór, choć naprawdę... przeważnie nadrabiająca miną — wysypała się z kabin w chwili odjazdu gromadka pasażerów. Powiewają chusteczki i kepelusze, krzyżują się pożegnalne „sygnały” z tymi, co pozostali na molu. A statek równo, spokojnie pruje szaro-zielone fale Bałtyku...

Zadźwięczał melodyjnym swym, głębokim głosem gong. Okrętowy „ludek” ciągnie do ładnej, lśniącej sali jadalnej, szybko migają białe kurtki stewardów. Nadchodzi „chwila uroczysta”, pierwszy lunch, spożywany przez „szczurów lądowych” na morzu.

Tymczasem okręt robi dalej swych 12 węzłów, dążąc wyznaczonym kursem na pełne morze. Ucieka z przed oczu ład, maleją i wreszcie nikną na horyzoncie potężne sylwetki gdyńskich dźwigów portowych, błękitnieje w oddali pas polskiego wybrzeża. Wnet przejdziemy przez trawers Helu. Jesteśmy już na Wielkim Morzu.

Dziesiątki oczu uzbrojonych w „Zeissy”, „Goerze” i — bardziej demokratyczne — lornetki teatralne, śledzą brzeg z bystrością i napięciem, godnym zaiste astronoma. będącego na tropie nowej konstelacji. Już ktoś rozpoznał na brzegu ciotkę Franję, ktoś inny przysięga, że widzi, jak panna Stasia zdradza go... Pana Salomona omal nie trafił szlag na widok dłużnika, który spaceruje po brzegu. „Taki łobuz, a cały tydzień, to on się chował, jak mysz pod miotłą”.

A morze faluje coraz silniej, wzdyma się coraz groźniej wysokimi wałami wodnymi, które mkną na spotkanie statku, podrzucając go na swych grzbietach. by za chwilę wciągnąć w rozpadlinę łęgu. Wiatr coraz się wzmacnia, zaczyna się sztorm. Sędziwy, dobroduszny, jakby się z początku zdawało „wuicio Neptun” chce najwidoczniej „dać szkołę” szczirom lądowym, by z nich zrobić wilków morskich.

Na trawersie Rozewia fala wzmacnia się jeszcze bardziej. Żegnamy polski brzeg, kryjący nas swymi półwyspami — wchodzimy w obce, tym razem niezbyt gościnne morze.

Ściemnia się już, w oddali migocą ruchliwe błyski latarni morskich na niemieckim brzegu.

Gong wieczorny gromadzi w jadalni już tylko nieliczną gromadkę podróżnych. Reszta znikła dyskretnie w zaciszu kabin, oddając się ponurym kontemplacjom na temat przykrości, jakie musi przejść

szczur lądowy, zanim zostanie prawdziwym wilkiem morskim...

Wiatr dmie z siłą sztormową, piętrząc wielkie góry wodne. Mkną, z szumem i hukem bijąc w statek, lecz rozcina je ostry dziób „Gdyni”. Rozpryskują się na miljony kropel fale, spadają rzęsistym słonym deszczem na przedni pokład. „Dziewiąte fale” przeskakują nawet nad dziobem, bryzgając aż na mostek kapitański, na którym czuwa niez mordowanie doświadczony wilk morski, kpt. Ryncki.

Okręt jednak „trzyma się wody” doskonale. Równo, monotonnie pracują maszyny, czuwa radjostacja okrętowa, przyjmując sygnały. Gasną światła — tylko lampy na masztach i pozycyjne rzucały swe białe, i czerwone i zielone światła w mroki burzliwej nocy.

Nad ranem dostajemy jeszcze silniejszą, przykrą boczną falę. Statek kołysze się z burty na burtę, lecz daje sobie z falą radę. Przez wzgląd jednak na grupkę „hyper-wrażliwych” pasażerek, które oczekują lada chwila „czegoś strasznego”, na wszelki wypadek... w pasach ratunkowych — kapitan zmienia kurs i o świcie zarzuca my kotwicę na redzie portu w Stolpmünde. Morze kołysze nas jednak dalej, wchodzimy więc za pilotem do portu.

Niewielki niemiecki, czysty port pełen jest statków, łodzi i yachtów. Ciekawi Niemcy wylegają na molo, niezbyt entuzjastycznie witając konkurencyjną już dziś polską banderę.

Tymczasem morze się uspokaja nieco i po kilku godzinach możemy już wyjść z portu, biorąc kurs na Kopenhagę.

Nastrój na pokładzie poprawił się, poczyna się wzajemne „śledztwo” — kto był głównym sprawcą nocnych alarmów. Oczywiście — sprawcy niema, nikt się nie bał, nikt nie chciał „wracać do Gdyni”, nikt nie twierdził, że statek już „prawie zupełnie przewraca się”. Jednym słowem — wszyscy i wszystko w porządku, jedziemy do Kopenhagi.

O północy majaczy w oddali światelko latarni bornholmskich w Duodde a wnet później i Rönne. Wkrótce też wpływamy do Sundu. Na prawo i lewo straż trzymają liczne latarnie morskie, duńskie i szwedzkie, znacząc drogę płynącym tędy setkom statków. Z lekkiej mgły porannej wylaniają się czarne groźne kontury malowniczych cytadel na wysepkach. Strzegą one wrót portu kopenhaskiego. Stąd to flotylla Nelsona bombardowała Kopenhagę.

Płyniemy obok potężnych, wybudowanych z głazów, łamaczy fal. Pilotuje nas sprawnie duński stateczek pilotowy, prowadząc nas poprzez obszerny avant-port do basenu wewnętrznego. Na redzie kołyszą się liczne żaglowce i transportowce. Po chwili przepływamy wzdłuż wspaniałego bulwaru, ciągnącego się z górą pół kilometra przy magazynach portowych. Obok piętrzą się wielkie bloki wielopiętrowych składów portowych, z ponad których sterczą wysoko maszty stojących po drugiej stronie olbrzymów transatlantycznych. To słynna Langelinie, centrum importu i eksportu Kopenhagi, Danji całej, a nawet pod niektórymi względami znacznej połaci Europy. Wyrzucane przez zórawie portowe i okrętowe, rosą też w oczach ogromne góry pak, worków, beczek, widnieją wielkie banie cystern.

Dalej czernieją olbrzymie krany, potężne kadłuby statków widnieją w stoczniach okrętowych, a nad tem wszystkim strzela w górę gęsty las masztów. Parowce, żaglowce, holowniki, transportowce, statki pasażerskie i pilotowe — wszystko to prze-



Syrena na straży portu Yacht-Klubu w Kopenhadze.

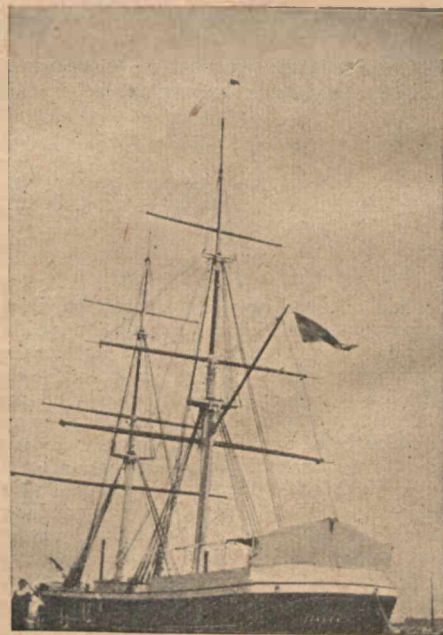
plywa bezustannie szeroką szyję portu, stanowiąc nerw życia tego olbrzymiego i pięknego portu.

Między przystanie yacht-klubów kopenhaskich. W obszernych basenach i na ich redzie kołysze się dwieście blisko różnobarwnych, jak motyle, yachtów i yol. Dalej stoją na kotwicy kutry, kecze klubowe i dwumasztowce, piękne rejowce: królewski „Tialfe” i „Sundek” Sejeklubben.

Na wysokim brzegu, u stóp malowniczego parku, powstałego na stokach dawnej cytadeli, stoi ładny pawilon Yacht-Klubu królewskiego. Tuż pod nim widnieją na sterczącym z wody głazie śliczyny, oryginalny posąg brązowy syreny. Wyżej, wśród cienistych alei portowych, ciągnie się jakgdyby szpaler pomników, zakończony wreszcie wspaniałą fontanną, przedstawiającą Gelfiona, orzącego w woły Zelandję.

„Gdynia” przybija wreszcie do portu celnego. Oczekują tu nas już mili, uczynni i grzeczni Duńczycy, ułatwiają i skracać do koniecznego minimum wszelkie formalności. Po chwili — jesteśmy już w Kopenhadze. W porcie zostaje tylko „Gdynia”, ciekawie oglądana przez Duńczyków, z których większość nie widziała jeszcze polskiej bandery. Oględziny te wypadają dodatkowo — Duńczycy, ten naród znawców morza, wyrażają się o niej bardzo pochlebnie.

„Żegluga Polska” a z nią — i my wszyscy, możemy być dumni już nawet z tego zaczątku floty pasażerskiej.



Yacht królewski „Tialfe”.



Charakterystyczna uliczka starej Kopenhagi.

W zwiedzaniu miasta i okolic pomocy udziela klub turystyczny, który też dostarcza swych wielkich aut.

Gdyby mnie kto zapytał o ogólną charakterystykę Kopenhagi — miałbym trudne zadanie. Bo narzuciłoby mi się równocześnie kilka wrażeń, dominujących ponad wszystkim u obcokrajowca, a szczególnie — Polaka, widzącego stolicę Danji po raz pierwszy.

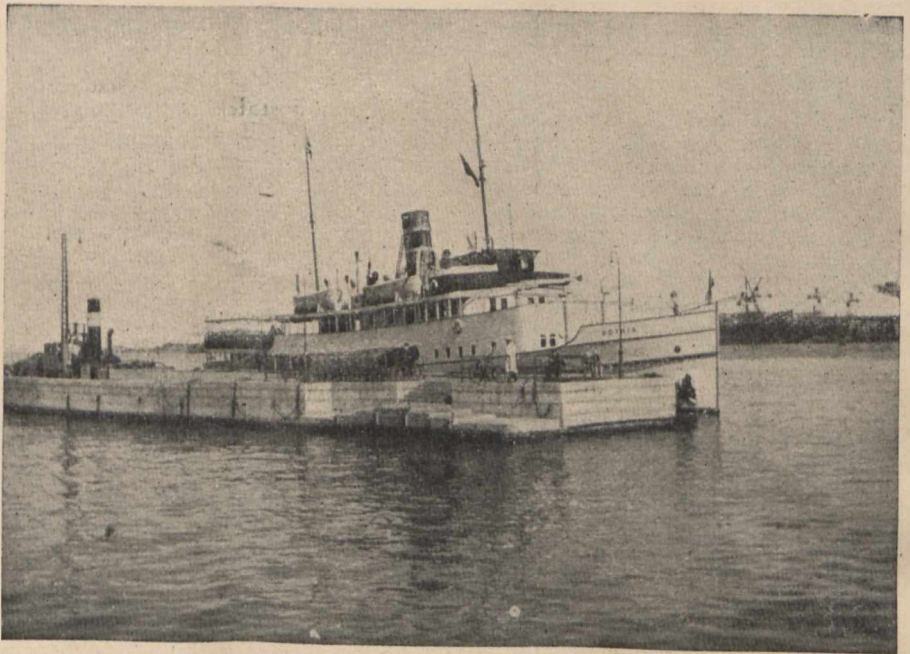
A więc... Miasto szczerzej, prawdziwej wesołości. I to — nie jak Paryż naprzykład, przybytków wesołości (centralizujących zresztą przeważnie cudzoziemców) a miasto powszechnej wesołości i pogody. Taki humor, czy w życiu codziennym, czy też w specjalnie „świętecznych” okolicznościach, może mieć tylko społeczeństwo o czystym sumieniu, zadowolone z siebie i życia, nie życzące źle nikomu, no — i sobie. Rumiane, uśmiechnięte buziaki dzieciaków o lnianych włosach i modrych oczach, miłe, ładniutkie i świeże twarze podlotków i wyrostków, dobronudne oblicza starszego pokolenia synów Danji — wszystko to o tem świadczy na każdym kroku.

Nic też dziwnego, że na zabawie w uroczym parku z bajki — „Tivoli”, tłoczy się i po pięćdziesiąt tysięcy Duńczyków, napełniając zaczarowany ten ogród wesołym rozgwarem.

I rzeczywiście, „Tivoli” staje się w wieczory zabaw letnich prawdziwym ogrodem zaczarowanym, gdzie, jak na skinienie różdżki czarodziejkiej każdy dla siebie znajdzie to, co chce, co mu najlepiej odpowiada. A więc — od najwykwintniejszej restauracji i dancingu — aż do „drewnianej sali” tańca, gdzie parki drą zaciekle obcasy na strzępy, niczem w naszej „Promenadzie”; kamery krzywych lusterek, przed którymi Duńczycy potrafią śmiać się ze swych własnych karykatur całymi godzinami; loteryjka fantowa w setkach odmian; strzelnice; karłowate diabelskie kolejki, wyścigi elektrycznych samochodzików, ognie sztuczne, gondole na stawie i t. d. i t. d. — wszystko to stanowi fragmenty tętniącego radością życia, niewyczerpanego, choć równocześnie prostego programu „Tivoli”. A gdy nadejdzie północ — z miniaturowych



Odlew gipsowy pomnika ks. Józefa w muzeum Thorwaldsena.



„Gdynia” u molo portu w Kopenhadze.

armat biją w niebo nieskończone salwy rakiet, przykrywając niebo złocistą i tęczaową kopułą płomieni i iskier. Oświetlone tysiącami świetlnych lampionów „Tivoli” jest wówczas rzeczywiście czarodziejskie...

A druga Kopenhaga — to miasto gorączkowej pracy i wielkich, światowych interesów. Stąd idą do odległych o tysiące kilometrów central zlecenia wielkich firm, stąd wypływają codziennie setki ładownych okrętów do wszystkich zakątków globu, tu krążąją się interesy znacznej części eksportu i importu światowego.

A przy tem wszystkim — ciągła pogoda ducha i — brak nerwów. Oto np. jechaliśmy kiedyś ze znajomym tramwajem do Zoologiskhave. Dojeżdżamy do krańcowego przystanku linii i chcemy wysiąść. Tymczasem żaden z naszych towarzyszy podróży — Duńczyków nawet nie drgnął. Siadamy więc i my z powrotem — możemy jeszcze nie dojechali do celu podróży? Czekamy tak minutę, dwie, pięć. I rzeczywiście — tramwaj rusza, przejeżdża jakieś dwadzieścia kroków i — zatrzymuje się. W tym momencie wszyscy Duńczycy wstają, jak na komendę, i opuszczają tramwaj. Zaiste — na to trzeba wielkiego spokoju i nienaruszonych nerwów.

Trzecia Kopenhaga — to miasto wysokiej kultury. Nie — jak Berlin np. — miasto dyscypliny, opierającej się na systemie policyjnych kar. Tam porządek i czystość są wrodzone. Nie widziałem napisu, ostrzegającego przed śmieciem, nie widziałem policjanta, stosującego mandat karny za nieporządky, a mimo to — nie widziałem na ulicach śmieci, a ruch uliczny sam reguluje się doprawdy idealnie. Jedynie na kilku najruchliwszych skrzyżowaniach ulic ruch regulują policjanci... przy pomocy prostej tabliczki z napisem „stop!” A ruch w Kopenhadze jest chwilami zawrotny i — bardzo trudny, bo, prócz setek aut i tysięcy pieszych, ma się tu dziesiątki tysięcy rowerzystów. Tylko, że zarówno kierowcy, jak i piechurzy umieją jeździć i — chodzić, a przedewszystkiem — chcą umieć. I tu leży różnica z Warszawą...

Czwarta Kopenhaga, może najcharakterystyczniejsza — to miasto rowerów. Nigdzie na całym świecie niema tylu rowerzystów, co w stolicy Danji. Rano wszystkimi ulicami ciągną do biur, szkół, sklepów i t. d. dziesiątki tysięcy rowerzystów, uszeregowanych częstokroć w 4—5 niekończących zda się sznurów. Jeżdżą wszyscy: od sześcioletnich bąków — do siedemdziesięcioletnich staruszków, matki z dziećmi w koszykach, kupcy z towarami, przekupnie z jarzynami i t. d. i t. d. Cała Kopenhaga, cała Danja zresztą, kręci zawzięcie pedałami po swych świetnych szosach.

O zabytkach historycznych, o zbiorach i muzeach kopenhaskich nie piszę — zbyt są znane całemu światu, by to powtarzać. Wspomnę tylko o licznych, pięknych par-



Sternik „Gdyni”.

kach, z których niektóre są b. wiekowe, jak Kongenshave, Frederiksberghave, Botaniskhave, Zoologiskhave i t. d. Wspaniałe są pałace królewskie, jak oryginalna, rozdzielona placem i czterema ulicami obecna rezydencja Amalienborg, jak pełen beczennych zabytków Rosenborgslot. Wspaniałe, długie i szerokie bulwary, jarzące się wieczorem tysiącami światłami świetlnych reklam, wielkie, zabudowane pięknymi gmachami monumentalnymi place z licznymi pomnikami — a obok charakterystyczne, wąskie ulice starej Kopenhagi — oto ogólny obraz dzisiejszej stolicy Danii. Wśród muzeów najcharakterystyczniejsza jest, oczywiście, Glyptoteka, gdzie twórca jej, piwowar zmarły dr. Karol Jakobsen zgromadził tysiące kopii dzieł sztuki rzeźbiarskiej całego świata. To też nic dziwnego, iż piwo ze stanowiącego dziś fundację narodową browaru Jakobsena jest najpopularniejszym napojem Duńczyka.

Drugie, dla nas szczególnie cenne mu-

zeum — to muzeum Thordwaldsen. Zgromadzono w niem setki dzieł — owoc niezmiernie zdmiewająco płodnej twórczości wielkiego rzeźbiarza. Wśród rzeźb znajdują się też odlewy naturalnej wielkości pomników Poniatowskiego (i jego warjanty) i Kopernika, popiersia wybitnych Polaków i t. d.

A mimo to wszystko — o Polsce Duńczycy wiedzą b. mało. I w licznych np. nawet dużych firmach duńskich słyszą o niej po raz pierwszy. A w muzeum Thordwaldsenowskim, pod fotografią pomnika Poniatowskiego, przedstawiająca już nb. pomnik na tle przebudowanego gmachu Sztabu Generalnego — widnieje dziś jeszcze podpis „Warschau“ (!) I w tej dziedzinie dużo jest jeszcze do zrobienia, o czym winno pamiętać nasze M. S. Z. i poselstwo polskie w Kopenhadze.

Po kilkudniowym pobycie — żegnamy z żalem Kopenhagę. Czas wracać „do do-

mu“, tem bardziej, iż mamy zajechać na Bornholm.

W cichą, gwiazdzistą noc odbija nasza „Gdynia“ od mola portu kopenhaskiego, przesuwa się przez basen portowy, po chwili jest już przy łamaczach fal, wpływając na Sund. Zdaleka, nad miastem widna jest jasna luna tysiącznych latarni i reklam świetlnych, strzelających wysoko ponad domy. U wejścia do portu żegnają nas czerwone i zielone, tajemnicze ślepia latarni pozycyjnych. Dalej zaczyna się wspaniały „trakt morski“.

Gęstymi szeregami ciągną się stróże bezpieczeństwa żeglarsza — latarnie morskie. Na prawo — duńskie, na lewo — szwedzkie. Spotykamy po drodze dziesiątki okrętów, śpieszących swym szlakiem na dalekie lądy i oceany. Morze roi się od światła — niby pokryte ruchliwymi, jasnymi robaczkami świętojańskimi. „Gdynia“ spokojnie, równo pruje lśniące lustro wód.

JANUSZ DELINIKAJTIS

POLOWANIE NA POTWORY MORSKIE*)

Jest to tytuł najświeższej książki znanego sportsmena, uczonego ichtjologa i nieustraszonego myśliwego, F. A. M. Hedgesa, łowcy niesamowitych bestyj, które zamieszkują pełne niezbadanych tajemnic zawrotne głębie oceanów.



Ogromny zielony żółw, złapany siecią.

Myśliwskiej jego żyłki nie jest już w stanie zadowolić polowanie na najniebezpieczniejszych drapieżników lądu, władców puszczy, dzungli i dziewiczego boru. Podług słów jego, polowanie na grubego zwierza straciło ostatnimi czasy wiele ze swego uroku, gdyż udoskonalona broń czyni straszne spustoszenia w zwierzostanie świata.

Nęci więc go łowiectwo ryb wielkich i polowanie na potwory głębi, w ich podmorskich pieleszach, gdyż uważa, że łowy te są „wciąż jeszcze w powijakach“.

Lecz prócz tej czysto sportowej pasji interesują Hedgesa również i poważne naukowe zagadnienia: na dnie oceanów pragnie on doszukać się brakujących ogniw ewolucji świata zwierzęcego. Tam, w mniemaniu jego, zachowały się po dziś dzień potwory, których forma została niezmienną od okresu mezozoicznego. Tam, w mateczniku podmorskim, wśród skał podwodnych i raf koralowych na olbrzymich, podwodnych łąkach i pastwiskach, pokrytych wodorostami pasą się i staczają straszliwe boje stwory, przewyższające wszystko, co ludzka fantazja stworzyć jest w możności.

Sądząc po znajdowanych kościach na lądzie i zrekonstruowanych z nich szkieletach, miały dinozaury od 150—180 stóp

*) F. A. Mitchell Hedges — „Polowanie na potwory morskie“ — Wydawnictwo Polskie w Poznaniu.

długości, musiały one pochłaniać całe tonny roślinności dziennie. Gigantyczny, o żyralfiej szyi plezjozaur, rybojaszczur ichtjozaur, wobec którego największy krokodyl wygląda, jak komar na ciele słonia, i inne potwory pochodzenia lądowego, żyjące na ziemi przed prawiekami, są niczem wobec kolosów, które w owych okresach gnieździły się w odmętach wodnych.

I oto na pytanie, czy Hedges wierzy w istnienie i dzisiaj w głębiach oceanu stworzeń, przechodzących ludzkie wyobrażenia, odpowiada on stanowczo — tak.

Na poparcie tego twierdzenia przytacza on fakt, iż w listopadzie 1921 r. poza Cape May, wielka jakaś bestja wyrzucona została na brzeg. Wagę tego ssaka określono na przeszło 15 tonn — co objętościowo wyrazi się mniej więcej masą pięciu dorosłych słoni.

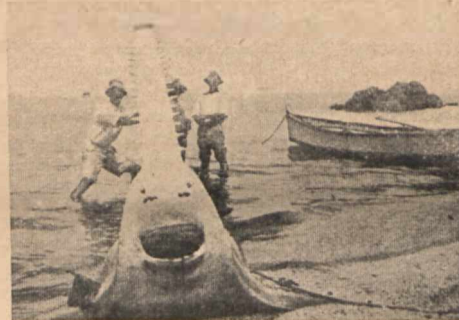
Ten fenomen fauny podmorskiej ogłądało wielu uczonych, którzy nie umieli go sklasyfikować i twierdzili kategorycznie, że nie zdradza on podobieństwa do żadnego ze znanych nauce gatunków.

W dalszym ciągu na wzmocnienie swej tezy opisuje Hedges olbrzymiego wieloryba, który w roku 1922 wpłynął do portu Cristobal w Panamskim Kanale i stał się poważnym niebezpieczeństwem dla zgromadzonych tam statków. Wieloryba tego ustrzelono z kulomiotów. Aby go wyciągnąć z wody, przymocowano go stalowymi kablami do lokomotyw (!) kolei Panamskiej, ale wszelkie usiłowania były... daremne. Wówczas wynikła kwestja, co zrobić z tym olbrzymem z olbrzymów. Znowu więc przyprzęgnięto holowniki i te wreszcie wyciągnęły go na pełne morze,



Rekin, ważący 1.200 funtów.

a eskadra powietrzna Stanów Zjednoczonych rozerwała go na sztuki. Ułamki olbrzymiego kręgosłupa ofiarował Hedges Południowo-Kensingtonskiemu Muzeum Historji Naturalnej, gdzie można je oglądać po dziś dzień. Długość tego wielo-



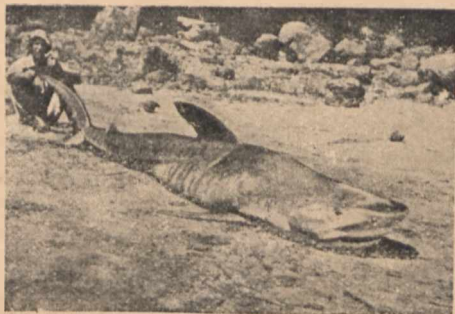
Olbrzymia ryba-piła, ważąca 4.500 funtów.

ryba wynosiła ni mniej, ni więcej, tylko przeszło 98 stóp, a ważył on według specjalnych obliczeń, prawie 100 tonn.

Ożywiony więc niezłomną wolą odkrycia świata zaludnionego podobnemi stworzeniami i uzbrojony w cały arsenał rybolowiecki, o jakim zwykły rybak nie marzył nawet w najbardziej fantastycznych snach, bo składający się z węd, których hak waży 12 funtów, do niego zaś przytwierdzona jest lina używana do balonów na uwięzi, udaje się ten niezwykle rybolap początkowo na Jamajkę, ale nie znalazłszy tam nic godnego swej fadygi, przejeżdża na Black River.

I od tej chwili rozpoczyna się wielka epopeja rybacka. Na 12-funtowe kruczki umocowywane do żelaznych łańcuchów, łapia się rekin, ciągnące za sobą jacht parowy, z siłą potężnej lokomotywy. Śmierć grozi na każdym kroku, olbrzym szarpie parowym jachtem, jak łupiną od orzecha. Yard po yardzie zwija się na wał linę manilską, karabiny są przyszykowane i nabite ekrazytowemi kulami, wreszcie po długich godzinach nadludzkiej męki ukazuje się oczom martwy szulfony rekin.

Rybka ta waży 1460 funtów. Sekcja jej trwa godziny całe i dokonywana jest nożami ze specjalnej stali narzędziowej, które na tej twardej i ostrej, jak tarka lub szklany papier skórze tępią się bardzo szybko.



Rekin-tygrys, widziany z boku.

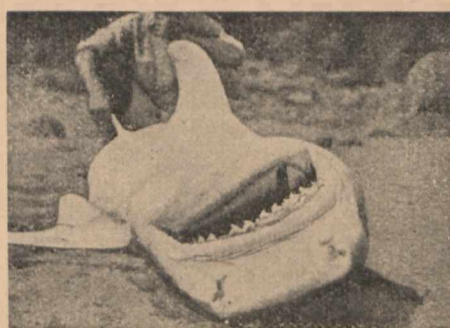
W ten sposób łowi Hedges 410-funtowe raje, fenomen, zdradzający podobieństwo jednocześnie do ptaka, gada i ssaka, posiada on przytem ukrytą w biczowatym ogonie zabójczą broń, jest to rodzaj jadowitego miecza, którego ułknięcie powoduje śmierć. Łapie olbrzymie niewidziane dotychczas dżeki, dochodzące do 100 funtów wagi, młotogłowy takich rozmiarów, o jakich świat nie słyszał, w których żołądku nie jest rzadkością znaleźć nie kilku do 50-funtowych ryb, połkniętych w całości.

Z łodzi bije Hedges harpunem rybę piłę, ważącą 4500 funtów, która omal straszliwą swą bronią nie rozbija na drzazgi jachtu. Poluje na krwiożercze barakudy, ustępujące w swej drapieżności chyba tylko rekinowi, zwanemu „tygrysem morza”. W tym samym czasie, gdy łowi swoją „rekordową” 66-funtową barakudę, w zatoce Tampa na florydzkiem wybrzeżu, rozegrała się tragedia, która może posłużyć za przykład okrucieństwa tego gatunku ryb.

Dwie panny: miss Clathie i Mary Bukner opłynęły boję w kanale, gdy nagle coś gwałtownie zmąciło wodę, rzuciło się i wciągnęło miss Clathie w głąb. Przeszły ją straszny, palący ból — coś chwyciło ją za nogę powyżej kolana, kły jakieś rozrywały jej ciało i prudy udo do kości.

Smukła sylwetka z szybkością dziryty pomknęła zpowrotem w głąb i woda prędko zacerwieniła się dokoła. Miss Bukner, dając dowód rzadkiego heroizmu, podpłynęła do przyjaciółki. Wreszcie jakaś łódź ratunkowa przyszła z pomocą. Nieszczęsną kobietę wyciągnięto z wody; poszarpana była okropnie i umarła niebawem z upływu krwi.

Sam Hedges omal nie traci prawej no-



Zakrzywione zęby rekina-tygrysa.

gi od porażenia zatrutym mieczem niewielkiej rai.

Ciekawą tę książkę czyła się z niezmiernym zainteresowaniem i poczyna się wierzyć wraz z jej autorem, iż przepastne głąbie oceanu zamieszkiwać mogą przedpotopowe potwory, zachowane w nich od czasów zarania życia organicznego na ziemi, jak to ma miejsce z ukwiałami lub meduzami, które istniały ongiś w bardzo podobnej do obecnej swej postaci.

AR

HANDEL ZAMORSKI POLSKI

(Przywóz w I półroczu 1927 r.).

Znaczne zwiększenie się handlu zamorskiego w stosunku do ogólnego handlu zagranicznego, zaobserwowane w wywozie, widoczne jest również w przywozie. Podobnie jak w wywozie występuje szczególnie dobitnie w 1926 i 1927 (I półrocza) Dzieje się to dzięki tej samej przyczynie, a mianowicie w związku z wojną celną z Niemcami nastąpiło zwiększenie się

udziału w handlu ze strony państw zamorskich (Anglii, Holandji, Indji Bryt. i St. Zj. A. P.), natomiast nastąpił poważny spadek udziału w handlu ze strony Niemiec z 33 — 34% do 22—25%, czyli z 1/3 do 1/4 zmniejszył się w przywozie udział Niemiec. Spadek ten dotyczy głównie pośrednictwa, gdyż Polska, stosując wobec Niemiec odwetowe zakazy

przywozu szeregu artykułów, tem samem dała impuls sferom gospodarczym z podwójną korzyścią zawiązania bezpośrednich stosunków z zamorskimi dostawcami. Przy badaniu danych, dotyczących przywozu w I półroczu 1924 — 1927, należy zrobić jedno zastrzeżenie. Dane te mianowicie mają swoisty charakter; w latach nieurodzaju, pokaźne cyfry przywo-

Tablica I. Handel Zamorski Polski
Bilans Handlowy a)

W tys. złotych

I półrocze 1924—1927

Państwa	1924	1925	1926	1927	W t e m			
					Artykuły spożywcze	Metale i maszyny	Materj. i su- rowce włó- kniste, odzież i galanterja	Chemikalja, gumelastyka
Handel Zagraniczny	— 54453	— 418096	+ 371239	— 191896	— 84189	— 109129	— 304144	— 125705
Handel Zamorski	— 135340	— 351820	+ 30303	— 242115	— 54952	— 60083	— 269414	— 71152
w tem:								
Anglja	+ 14858	— 34265	+ 89439	+ 29772	+ 21842	— 18277	— 45760	— 13439
Belgja	— 3592	— 8822	+ 16796	+ 11503	+ 6108	— 3515	— 5481	— 3392
Danja	+ 3598	— 9256	+ 30143	+ 10910	— 3607	— 6055	+ 56	— 5722
Finlandja	+ 4919	+ 1350	+ 13575	+ 8239	+ 4858	+ 849	+ 229	+ 143
Francja	+ 5657	— 49239	— 7439	— 81173	— 1479	— 11414	— 58844	— 14396
Holandja	+ 16975	— 3483	+ 18485	— 10891	— 16116	— 2082	— 2013	— 3101
Indje Bryt.	— 7648	— 17966	— 15117	— 17744	+ 3655	+ 452	— 20129	— 805
St. Zj. A. P.	— 89461	130045	— 104690	— 159278	— 24408	— 9891	— 117615	— 2758
Szwecja	+ 1642	— 3663	+ 30860	+ 57774	+ 21001	— 10582	+ 107	— 1684
Włochy	— 43205	— 37752	— 23895	— 17441	— 18769	— 4569	— 15352	— 1740
Inne	— 39083	— 58679	— 7854	— 73816	— 48037	+ 5001	— 4612	— 24258
Handel ościenny i śródładowy	+ 80887	— 66276	+ 340936	+ 50219	— 29237	— 49046	— 34730	— 54553
w tem:								
Austria	— 9188	— 26589	+ 86962	+ 52910	+ 35910	— 12180	— 19263	— 7379
Czechosłowacja	+ 401	— 3148	+ 69872	+ 35892	— 480	— 2187	— 10309	— 4984
Łotwa	+ 7517	— 2	+ 24555	+ 11053	+ 969	+ 2133	+ 3388	— 853
Niemcy	+ 41599	— 28569	+ 123885	+ 15976	+ 62496	— 67869	— 24639	— 37733
Rosja	+ 5539	+ 10654	+ 5520	— 48361	— 69926	+ 20442	+ 1596	+ 289
Rumunja	+ 35354	+ 11376	+ 20981	— 589	— 40302	+ 10906	+ 25216	+ 396
Szwajcaria	— 8710	— 12446	— 2516	— 17262	+ 619	— 6173	— 11903	— 3933
Węgry	+ 8435	— 17552	+ 11677	+ 600	— 18523	+ 5882	+ 1184	— 356

a) — oznacza deficyt bilansu handlowego, czyli przewyżkę przywozu nad wywozem.
+ „ „ nadwyżkę „ „ „ „ „ wywozu nad przywozem.

zu przypadają na przywóz przed realizacją zbiorów, powodując przejściowo pewną wyższość % udziału w przywozie państw, będących zasadniczo naszymi rynkami zbytu. Miało to miejsce np. w latach 1925 i 1927 (I półr.), kiedy to na skutek nieurodzaju w ubiegłych latach koniecznym stał się przywóz do Polski z Rosji, Łotwy, Rumunii, Węgier i niektórych innych państw, których udział w handlu w latach urodzajnych sprowadza się do minimum (w zakresie środków spożywczych oczywiście). Odpowiednia polityka aprowizacyjna zdoła niewątpliwie w przyszłości zaradzić tym nienaturalnym w kraju rolniczym niedoborom podstawowych artykułów spożywczych, ujawniającym się w latach średnich nawet nieurodzajów i usunie tak groźną dla naszego bilansu handlowego przyczynę niedoboru. Przechodząc do omawiania głównych pozycji przywozu, zatrzymać uwagę należy (oprócz artykułów spożywczych częściowo omówionych, do których należą w po-

Tablica II. Udział ważniejszych działów handlu zagr. w przywozie w 1 półr. 1927 r.

W % %

Państwa	Ogółem	Produkty spożywcze	Metale	Maszyny	Materiały i surowce włókniste	Odzież i galanteria	Chemia i gumelastyka
Hand. zagr.	100	100.	100	100	100	100	100
H. zamorski	51.1	49.4	31.8	36.1	79.4	16.7	54.6
w tem:							
Anglja	8.8	6.4	12.3	8.1	14.1	—	10.6
Francja	7.4	1.5	2.8	5.9	16.0	—	10.0
St. Zj. A. P.	11.9	6.7	0.6	5.8	32.6	—	2.2
Handel ościen. i śródląd.	48.9	50.6	68.2	63.9	20.6	83.3	45.4
tem Niemcy	24.9	13.5	4.4	48.1	8.8	—	31.0

Źródło: Ob. tabl. III.

ważnej ilości poza zbożami artykuły kolonialne, śledzie i tłuszcze i t. d.) na następujących artykułach: metale i maszyny, materiały i surowce włókniste, odzież

Taalica III. Handel Zamorski Polski.

W tys. złotych.

Przywóz w I-szem półroczu a)

I-sze półrocze 1924—1927

P A Ń S T W A	1924	1925	1926	1927	w tem: b)							
					Produkty spożywcze	Zwierzęta i produkty zwierzęce nie spożyw.	Metale	Maszyny	Materiały włókn.	Odzież galanteria	Chemia, gumelastyka	Pozostałe
Handel zagraniczny	712.964	1.048.213	596.317	1.415.489	397.432	97.314	92.509	168.337	360.067	15.837	146.358	137.635
Handel zamorski	333.757	459.062	370.684	742.975	196.363	41.364	29.510	60.778	286.067	2.660	79.905	28.328
w tem: Anglja	53.289	76.354	60.132	123.029	25.558	3.372	11.420	13.669	50.904	388	15.589	2.129
Belgia	13.917	17.181	6.799	20.182	1.412	2.198	1.745	1.860	5.901	21	4.405	2.640
Danja	6.278	16.164	8.636	25.097	6.813	504	4.183	6.844	277	3	6.155	318
Finlandja	534	890	235	1.071	264	582	1	18	3	1	55	147
Francja	37.594	56.437	42.880	103.937	6.231	8.352	2.659	10.098	57.858	1.161	14.853	2.725
Holandja	11.781	15.939	21.954	57.845	37.656	8.551	1.510	1645	2.550	16	3.624	2.293
Indje Bryt.	7.862	18.043	17.115	31.224	9.095	477	196	0	20.145	4	805	502
St. Zjedn. Am. Półn.	92.296	134.409	112.138	169.148	26.857	912	557	9.910	117.487	573	3.574	2.278
Szwecja	5.281	6.791	7.498	27.861	5.213	549	4.894	10.772	256	3	2.839	3.335
Włochy	45.980	42.032	39.651	46.684	20.220	535	456	5.816	15.460	459	1.791	1.957
Inne	58.945	74.862	53.646	118.897	57.054	8.332	1.889	146	15.226	31	26.215	10.004
Handel ościenny i śródlądowy	379.207	589.151	225.633	690.514	201.069	55.950	62.999	107.559	74.000	13.177	66.453	109.307
w tem: Austria	78.007	100.911	38.589	86.918	3.178	21.620	12.047	10.518	16.780	5.447	7.972	9.356
Czechosłowacja	35.173	52.685	28.282	72.806	9.835	9.423	6.642	9.401	14.355	3.147	6.654	13.349
Łotwa	2.940	12.355	1.860	7.367	2.138	899	305	62	610	11	1.276	2.066
Niemcy	237.302	356.844	127.358	347.625	53.973	17.802	41.481	81.088	29.609	4.399	45.417	73.856
Rosja	1.226	5.737	6.291	76.794	70.603	1.106	26	24	114	2	451	4.468
Rumunja	8.400	16.230	6.098	45.295	41.329	1.563	2	44	21	2	87	2.247
Szwajcaria	11.649	14.603	12.290	27.564	1.099	2.540	2.019	5.123	12.077	122	4.056	528
Węgry	4.510	29.786	4.865	26.145	18.914	997	477	1.299	434	47	540	3.437
	0,5	2,8	0,8	1,8	72,0	3,6	2,0	3,0	2,0	0,0	1,5	18,1

a) Wartość przywozu loco granica celna polska (bez cła). b) 1927 (I półrocze=100).

Uwaga. Wywóz ob. zeszyt 10 „Morza” październik 1927.

Źródło miesięczniki i kwartalniki handlu zagranicznego Rzpltej Polskiej—Wydawnictwa Gł. U. St.

i galanterja oraz chemikalja. Handel zagraniczny Polski w I półroczu w przywozie według zasadniczych grup towarowych i ważniejszych państw przedstawiał się w sposób, jak to przedstawia tablica II.

Widzimy z tej tablicy wyraźnie zarysowane niejako monopole państw poszczególnych w pewnych dziedzinach przywozu. Niemcy (pomimo wojny celnej) posiadają taki monopol w dziedzinach przywozu maszyn i chemikalji, St. Zj. A. P. — materiałów i surowców włóknistych, Anglja — metali oraz łącznie z Francją — w przywozie materiałów i surowców włóknistych oraz chemikalji.

Również ważnym jest fakt, że w przywozie przypada na handel zamorski ok. 50% artykuły spożywcze, 32 — 36% metale i maszyny, 79% materiały, a głównie surowce włókniste oraz 55% chemikalja (nawozy sztuczne w dużym stopniu). Cyfry te dają poważne wskazówki, w jakim kierunku muszą być skierowane wysiłki polskiej floty handlowej w najbliższej przyszłości.

Podobnie jak w wywozie mamy w przywozie w tabl. III przytoczona, charakterystykę handlu poszczególnych państw. Szczegółowe informacje co do poszczególnych towarów znajdzie czytelnik w cy-

towanych wyżej wydawnictwach statystycznych Gł. U. St. poświęconych statystyce handlu zagranicznego (Miesięczniki, Kwartalniki, wzgl. Roczniki). Brak miejsca nie pozwala zajmować się dłużej tą ogromną dziedziną, wobec czego zmuszeni jesteśmy przejść do jednego z najważniejszych zagadnień handlu zagranicznego, do *Bilansu handlowego*, (ob. tabl. I-a).

Jak widzimy z tej tablicy, jedynie w I półroczu 1926 roku miała Polska ogólny bilans handlowy dodatni. We wszystkich latach w stosunku do poszczególnych państw bilans handlowy układał się rozmaicie, wykazując jednak pewne stałe tendencje dodatnie w stosunku do tych państw, które więcej sprowadzały z Polski niż do niej wywoziły, (jak np. Anglja, państwa skandynawskie i t. d.), a ujemnie w odwrotnym wypadku. Szczególnie obroty z Francją, Włochami a przede wszystkim ze St. Zj. A. P. ważą ujemnie na bilansie handlowym. Oczywiście ujemny bilans handlowy nieunikniony jest wtedy, gdy państwo sprowadzać musi niezbędne surowce lub wrazie nieurodzaju niezbędne środki spożywcze. Jednak w innych wypadkach rozumne zasady gospodarki państwowej nakazują unikanie nadmiernego zadłużania się w postaci przywozu towarów zbędnych, możliwych do wy-

tworzenia w kraju. Pamiętać należy, że przecież każdy milion złotych deficytu w bilansie handlowym, to zgruba biorąc, stanowi sumę potrzebną dla rocznego utrzymania 500 pracowników z rodzinami, czyli ok. 2000 osób. Zmniejszenie deficytu bilansu handlowego do rozmiarów jaknajmniejszych, przejściowo koniecznych, jest zagadnieniem zdrowej gospodarki narodowej. Usunięcie kosztownego obcego pośrednictwa, opanowywanie przedewszystkiem handlu zamorskiego, nawiązanie bezpośredniego kontaktu z firmami zamorskimi, własna dostawa przy pomocy polskiej floty handlowej to są najważniejsze zadania w tej dziedzinie. Przestroga z przed stukilkudziesięciu lat brzmi słowa wypowiedziane przez angielskiego ministra Pitta do posła polskiego w Londynie, Ogińskiego, z racji omawiania znaczenia Polski, jako rynku zbytu dla ówczesnej gospodarczo rozwijającej się Anglji: „Handel z Polską, — powiedział Pitt — jest dla nas dlatego jeszcze korzystniejszy (niż z innymi państwami), że nie mając fabryk ani rękodziół, a potrzebując bardzo znacznej ilości towarów fabrycznych i zbytkownych, oddajecie z lichwą to, co bierzecie od nas” (Kalinka, Sejm Czteroletni).

WOJCIECH STOPCZYK

KRONIKA

Z NAD MORZA

HALLEROWO I JEGO PRZYSZŁOŚĆ

Jak Gdynia wyrasta z dnia na dzień, jako miasto portowe, tak ni stąd ni zowąd powstało lotnisko morskie „Hallerowo”. W tym roku wykończony został i oddany do użytku publiczności, na miarę europejską zakrojony pensjonat „Warszawianka” z ciepłymi kąpielami morskimi, pierwszymi bodaj na naszym wybrzeżu.

Przed dwoma jeszcze miesiącami były wokoło puste pola, gdy w tem rozłożyły się obozy przeszkolenia wojskowego. Pobudowano tu między innymi gmach letniego kasyna oficerskiego, zbudowano również schody kamienne do morza. Z prac dotąd przeprowadzonych widać starania o stronę estetyczną, oczywiście z małymi wyjątkami, jak żelazne baraki dla rodzin wojskowych. Przypuszczać jednak należy, że w miarę rozwijania się Hallerowa obozy te przesuwane będą w stronę Chłapowa; zwłaszcza, że na jednym z obszarów przez nie zajmowanych, projektowany jest park publiczny.

P. Prezydent Rzeczypospolitej Mościcki w czasie swego pobytu nad morzem, zwiędzał tutejsze obozy, a drużyny przeszkolenia wojskowego wykonały szereg ćwiczeń wojskowych.

W Hallerowie odbyły się również popisy drużyny morskiej hufca syberyjskiego, obozującego w Helu. Dzielna ta drużyna pod kierunkiem Dr. Jakóbkiewicza wykazała dziarskość na morzu, doskonale klasyczne pływanie, oraz wyrobienie artystyczne w kierunku eurytmicznym, stojącym na poziomie godnym stolicy.

Przystanek kolejowy, pobudowany w tym roku w Hallerowie, okazał się zbyt mały, dla tutejszego ruchu — i należałoby pomyśleć o poczekalni.

Również odczuwa się tu brak poczty. Pocztylioni bowiem zmuszeni są ze Swarzewa (5 kilometrów), dźwigać przesyłki pocztowe. Widziałem pewnego razu cały wóz przesyłek pocztowych, jadący do Hallerowa, co dowodzi, że jest tu konieczne utworzenie na lato agentury pocztowej — zwłaszcza, że trudno jest chłopcom z przeszkolenia wojskowego odrywać się od ćwiczeń, dla otrzymania przesyłek pocztowych.

Podobno są projekty pobudowania stacji kolejowej w górze Wielkiej Wsi, co spowodowałoby skasowanie przystanku kolejowego w Hallerowie. Sprawę tę należałoby rozważyć zgodnie z planem przyszłego wielkiego lotniska „Hallerowo”, zatwierdzonego jeszcze dawniej przez odnośne władze.

Hallerowo, położone jest u wylotu półwyspu Helu, na suchych terenach, tuż nad pełnym morzem. Łagodna pochyłość terenu daje możność rozbudowania się amfiteatralnie, tak, że z każdej prawie willi, można będzie mieć piękne widoki: na Bałtyk, Półwysep, Zatokę i przylądek Rozewie. Wszystkie te warunki dają temu lotnisku przyszłość, a rozbudowawszy się według planu — Hallerowo może się stać polską Ostendą, tembardziej, że ma lepsze od niej warunki naturalne, nie mówiąc już o Zopotach.

Dlatego też rozważając nad projektami przyszłej łącznej stacji „Wielka Wieś-Hallerowo”, trzeba patrzeć nieco naprzód. Również należy wziąć pod uwagę, że w planie Hallerowa miejsce na stację zostało uwzględnione i teren pod nią został przez właścicieli posiadłości udzielony rządowi darmo.

FRANCISZEK SZWOCH

OD REDAKCJI.

W dniu 28 listopada r. b. przypada 300-lecie zwycięstwa floty polskiej nad szwedzką pod Oliwą. Z okazji rocznicy tego zwycięstwa „polskiej armaty” „Morzec” w następnym ((grudniowym) numerze, który ukaże się około 25 listopada, przyniesie szereg artykułów o bitwie oliwskiej i dawnej flocie polskiej.

POKAZ FILMU MORSKIEGO W TEATRZE ŚWIETLNYM „CORSO”.

Dnia 25 z. m. w kinie „Corso” staraniem Ligi Morskiej i Rzemecznej odbył się pokaz filmu morskiego p. t. „Dzień marynarza polskiego” i filmu p. t. „Założenie pierwszego nitu na kontrtorpedowca „Wicher” budowanym we Francji dla polskiej marynarki wojennej”.

Wyświetlanie tego rodzaju filmów jest rzeczą ze wszechmiar pożyteczną, gdyż zapoznają one szerszą publiczność ze sprawami morza i marynarki, a trzeba powiedzieć, że w tej dziedzinie społeczeństwo nasze jest niedość uświadomione.

Z filmów tych mogliśmy się naocześnie przekonać, jak polski marynarz pracuje, ćwiczy i żyje na okręcie. Zdjęcia są bardzo dobre, a w układzie całości znać staranność i pomysłowość, co już jest zasługą reżysera p. Biegańskiego.

Zdjęcia do filmu p. t. „Założenie pierwszego nitu na kontrtorpedowcu „Wicher“, były robione we Francji. Tę podniosłą uroczystość zaszczylił swą obecnością ambasador Polski w Paryżu p. Chłapowski.

Przed pokazem krótkie okolicznościowe słowo wstępne wypowiedział p. Uziębło, dyrektor Ligi Morskiej i Rzecznej.

CYKL ODCZYTÓW PAŃSTW. INSTYTUTU EKSPORTOWEGO.

Państwowy Instytut Eksportowy w Warszawie powziął nader doniosłą dla naszej ekspansji gospodarczej inicjatywę urządzenia cyklu odczytów i prelekcji, ilustrujących możliwości wywozu polskich towarów do poszczególnych krajów. Inauguracją tego cyklu odczytów była prelekcja p. posła Edmunda Trepki, dyrektora związku zawodowego wielkiego przemysłu chemicznego w Polsce, która odbyła się w poniedziałek, 24 października r. b., o godz. 6 pp. w wielkiej sali konferencyjnej Min. Przemysłu i Handlu. P. poseł Trepka wygłosił odczyt na temat „Możliwości eksportu polskiego do Brazylii“.

ZNACZENIE PORTU DUNAJOWEGO W KOMORNIE DLA POLSKI.

Z dwu dopełniających się czechosłowackich portów dunajowych Bratislava posiada charakter importowy, zaś Komarno charakter eksportowy, przyczem w obrotach tego ostatniego wywóz węgla polskiego stanowił w r. 1926 przeszło 90% całkowitego wywozu. Okoliczność ta stwierdza poważny walor gospodarczy, jaki port komarneński posiada dla Polski, tem więcej, że tamtejszy ruch portowy wykazuje konsekwentny wzrost, a mianowicie wywóz w I-em półroczu r. b. wyniósł 154 tys. tonn, wobec 271,5 tys. tonn w całym roku 1926-ym. Wzrostowi eksportu polskiego przez Komarno na Bałkany i Bliski Wschód stawiają tamę czechosłowackie taryfy kolejowe, które np. przewidują wyższą stawkę taryfy kolejowej do Komarna-portu. — W miejscowych sferach gospodarczych powstał ostatnio projekt obniżenia frachtów czechosłowackich, oraz taryf polskich dla tranzytu z Rosji, przy jednoczesnym stworzeniu wolnej strefy portowej, która w myśl projektów miałaby być zbudowana przez Czechów i następnie drogą szeregu rat amortyzacyjnych przekazana na własność Polsce. Sprawą tą zainteresował się Konsulat Polski w Bratisławie.

ZE SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE.

Statek szkolny „Lwów“ przybył w dniu 7.X z Cherbourg'a do Gdyni, kończąc tu swą letnią podróż ćwiczebną.

W dniu 10.X na statku odbyły się do- roczne praktyczne egzaminy państwowe dla tegorocznych absolwentów wydziału nawigacyjnego, którzy wszyscy w liczbie 14 egzaminy te złożyli i otrzymali świadectwa ukończenia szkoły.

Egzaminy praktyczne dla absolwentów wydziału mechanicznego odbyły się przed kilku dniami w Szkole Morskiej w Tczewie. Wszyscy absolwenci w liczbie 12 złożyli egzaminy z wynikiem dodatnim.

Osmy z rzędu rok szkolny rozpoczął się z dniem 2 listopada.

OBSUNIĘCIE SIĘ GRUNTU W PORCIE GDYŃSKIM.

Dnia 16 października r. b. w porcie gdyńskim nastąpiło obsunięcie się gruntu na niewielkim odcinku przy moło południowym. Wypadek nastąpił z powodu zbyt głębokiego czerpania dragi, pogłębiającej

port w tem miejscu. Nieznaczny ten wypadek, który nie pociągnął za sobą żadnych strat i który niezawsze przy pogłębieniu dna morskiego jest do uniknięcia, dał powód do alarmujących notatek niektórym pismom. Skutki obsunięcia się ziemi zostały do dnia 23 października całkowicie usunięte.

POŁĄCZENIE KOLEJOWE GÓRNY ŚLĄSK-GDYŃIA.

W związku z budową nowej linii kolejowej, biegnącej z Zagłębia Węglowego poprzez Kalety, Herby, Inowrocław i Bydgoszcz do Gdyni, przystąpiono do prac nad budową łącznicy dwutorowej odcinka Kapuścisko Małe — Rynkowo — Maksymilianów. Prace postępują w szybkim tempie, tak, iż jeszcze w roku bieżącym spodziewać się należy całkowitego ułożenia obu torów. Od wiosny przyszłego roku począwszy, prowadzone mają być intensywne roboty na całej długości linii Bydgoszcz — Gdynia, przyczem zatrudnionych ma być jednorazowo 10.000 robotników.

CORAZ WIĘKSZY RUCH W PORCIE GDYŃSKIM.

O stałym rozwoju portu w Gdyni świadczą ostatnie dane statystyczne o ruchu statków w miesiącu wrześniu r. b. Mimo, iż ruch statków w miesiącu tym nie przewyższył liczby rekordowej z miesiąca lipca, otrzymanej dzięki udziałowi w ruchu oceanicznego parowca Suffren, (brak do rekordu tylko 812 ton) ładunek jednak węgla na statki osiągnął rekordową liczbę 94.407 tonn, w tej liczbie 4.500 tonn węgla bunkrowego. Po potrąceniu parowca Suffren z ruchu lipcowego okaże się, że i ruch miesięczny statków we wrześniu był rekordowy, co świadczy o znacznej ciągłości w rozwoju ruchu portowego, która jest bardzo zdrowym objawem. Prawie każdy miesiąc następny jest rekordowym czy to pod względem ruchu tonażu, czy to pod względem wysokości przeładunku towarów. — Zawinęło do portu we wrześniu 66 statków morskich, o łącznej ładowności 47.919 t. r. n., w tej liczbie 61 parowców, 1 motorowiec, 3 lichtugi morskie, 1 żagl. z mot. Próżnych statków zawinęło 60 z pasażerami 4 („Gdynia“), z pasażerami i drobnicą 2 (2 razy „Pologne“). Weszło we wrześniu statków:

polskich	7
szwedzkich	19
norweskich	10
duńskich	7
niemieckich	11
łotewskich	5
francuskich	3
gdańskich	2
angielski	1
estoński	1
Razem	66

Par. „Pologne“ przywiózł 41 pasażerów i 6 ton drobnicy. Par. „Gdynia“ 265 pasażerów. — Na wyjściu notowano 63 statki, w tej liczbie 54 z węglem, 3 z drzewem, 2 z pasażerami i towarem, 4 z pasażerami. Prócz wyżej wymienionej ilości węgla wywieziono na trzech parowcach 2.222 t. kopalniaków i 325 t. desek. Par. „Pologne“ wywiózł 813 pasażerów do Havre i 3 tony pierza do Ameryki. Par. „Gdynia“ wywiózł 245 pasażerów w wycieczkach do portów bałtyckich.

„TORUN“ W OPALACH.

Ostatnimi czasami szalały na morzu wjątkowe burze o niezwykłej sile. W taką burzę-orkan o najwyższej sile wiatru trafił na morzu Północnym również statek „Żegluga Polskiej“ — „Torun“ z ładunkiem koksu z Anglii do Kopenhagi.

Fala była tak silna, że, pomijając inne uszkodzenia, wyłamała burtę wysoko nad wodą położonego pomostu kapitańskiego i pogięła grube, stalowe poręcze. Z pokładu statku fala zmyła 60 tonn ładunku.

Z tego orkanu s. s. „Torun“, prowadzony wprawą ręką polskiego kapitana z dzielnymi oficerami i załogą, wyszedł zwycięsko i 10-go października wrócił do Gdyni, aby, po załadowaniu węgla, znów wyruszyć na morze.

W czasie przeżytego przez s. s. „Torun“ orkanu, zginął niedaleko od niego z całą załogą duński statek mniej więcej tej samej wielkości, z ładunkiem rudy.

KOMUNIKACJA GDYŃIA — HAVRE.

Towarzystwo okrętowe „Compagnie Generale Transatlantique“, utrzymujące komunikację pasażerską między Gdynią a Havre statkami osobowymi, odchodzącymi w odstępach dwutygodniowych, ma zamiar zaprowadzić na tym szlaku od Nowego Roku komunikację dwa razy częstszą. Mianowicie statki „Pologne“ i „Virginie“ odchodzić będą naprzemian z Gdyni co tydzień.

PLANY WYCIECZEK PO BAŁTYKU NA ROK PRZYSZŁY.

Dnia 1-go października została przeprowadzona komunikacja statkami pomiędzy Gdynią a Helem. Również zostały zakończone zagraniczne wycieczki statkiem „Gdynia“.

W związku z tem statki pasażerskie „Żegluga Polskiej“ stanęły na zimowe leże w Stoczni Gdańskiej.

W ciągu zimy mają być dokonane na statkach pewne przeróbki, których konieczność została ustalona na mocy tegorocznego doświadczenia. W szczególności na s. s. „Gdynia“, oprócz drobnych ulepszeń, mających na względzie wygody pasażerów, zostaną zbudowane nowe luksusowe kabiny, na miejsce palarni na rufie, połączone z salonikiem. Da to możliwość przyjmować na cieszące się tak wielkiem powodzeniem wycieczki większą ilość pasażerów, zapewniając im większe wygody.

Dyrekcja przedsiębiorstwa przystąpiła obecnie do opracowania planu wycieczek na rok przyszły, przyczem jest w projekcie rozpoczęcie cyklu wycieczek wycieczką do Kopenhagi już w połowie maja. W czerwcu jest projektowana dłuższa wycieczka naokoło Bałtyku ze zwiedzeniem Rygi, Rewla, Helsingforsu, ewentualnie, Abo i Stockholmu.

Po tej wycieczce rozpoczną się wycieczki mniej więcej według tegorocznego programu, do Szwecji i Danii. Program wycieczek zostanie ogłoszony prawdopodobnie w kwietniu.

Co się dotyczy żeglugi przybrzeżnej, przedsiębiorstwo ubiega się o otrzymanie co najmniej trzech nowych statków, które dałyby możliwość należytej obsługi linii pomiędzy Gdańskiem, Sopotami, Gdynią i Jastarnią, oraz utworzenia nowej linii do Pucka, ewentualnie do Swarzewa, co znacznie zwiększyłoby możliwości turystyczne na naszym wybrzeżu.

RUCH STATKÓW PAŃSTW. PRZEDS. „ŻEGLUGA POLSKA“ W CZASIE OD 15.IX DO 20.IX 1927 r.

W okresie od 15 września do 20 października r. b. statki państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska“ wykonały następującą pracę:

S/s „Poznań“ dnia 15.IX znajdował się na morzu, płynąc z Calais do Gdańska po ładunek drzewa, przeznaczonego do Anglii. Do Gdańska przybył dnia 18.IX.

Po naładowaniu 816 stds drzewa tartego odpłynął z ładunkiem tym z Gdańska do Preston dnia 1.X. Do Preston przybył dnia 9.X. Po wyładowaniu przywiezionego drzewa dnia 19.X odpłynął próżny z Preston do Manchester po ładunek koksu do Danji. Do Manchester przybył dnia 20.X.

S/s „K r a k ó w” dnia 15.IX znajdował się w porcie Vallvik (Szwecja), gdzie wyładowywał przywieziony z Polski węgiel. Dnia 18.IX odpłynął próżny z Vallvik do Lulea po ładunek rudy do Gdańska. Z Lulea wyszedł z ładunkiem rudy żelaznej (2900 tonn) na morze dnia 21.IX. Do Gdańska przybył dnia 25.IX. Dnia 30.IX przeszedł próżny z Gdańska do Gdyni po ładunek węgla do Szwecji. Z ładunkiem tym (2602,5 tonn) odpłynął z Gdyni do Vallvik dnia 7.X. Do Vallvik przybył dnia 10.X. Po wyładowaniu przywiezionego węgla, dnia 14.X odpłynął próżny z Vallvik do Gdyni, dokąd przybył dnia 16.X i rozpoczął naładunek węgla do Stockholmu. Dnia 20.X kończył w Gdyni naładunek węgla do Stockholmu.

S/s „W i l n o” dnia 15.IX znajdował się na morzu w drodze z Gdańska do Odense z ładunkiem węgla. Z ładunkiem tym (2649 tonn) przybył do Odense dnia 16.IX. Po wyładowaniu węgla odpłynął próżny z Odense do Gdańska dnia 21.IX. Do Gdańska przybył dnia 23.IX, i rozpoczął naładunek kopalniaków do Calais. Z ładunkiem 700,5 sążni kopalniaków odpłynął z Gdańska do Calais dnia 1.X. Do Calais przybył dnia 6.X. Po wyładowaniu kopalniaków odpłynął dnia 8.X próżny z Calais zpowrotem do Gdańska, dokąd przybył dnia 12.X i rozpoczął ładowanie drzewa tartego do Tyne. Dnia 20.X znajdował się jeszcze w porcie gdańskim.

S/s „K a t o w i c e” dnia 15.IX znajdował się na wyjściu w porcie Ystad, gdzie wyładowywał przywieziony z Polski węgiel. Dnia 16.IX odpłynął próżny z Ystad do Gdyni, dokąd przybył dnia 17.IX. Dnia 24.IX odpłynął z Gdyni do Malmö z ładunkiem 2.800 tonn węgla. Do Malmö przybył dnia 25.IX. Po wyładowaniu przywiezionego węgla dnia 30.IX odpłynął próżny z Malmö zpowrotem do Gdyni, dokąd przybył dnia 1.X. Dnia 10.X odpłynął z Gdyni z nowym ładunkiem węgla (2720 tonn), tym razem do Norrköping, dokąd przybył dnia 12.X. Dnia 16.X odpłynął próżny z Norrköping zpowrotem do Gdyni, dokąd przybył dnia 18.X. Dnia 20.X ładował w porcie gdyńskim węgiel do Skutskär (Szwecja).

S/s „T o r uń” dnia 15.IX znajdował się na morzu, płynąc z Gdyni do West Hartlepool (Anglja) z ładunkiem 599,8 fathonów kopalniaków. Do West Hartlepool przybył dnia 19.IX. Dnia 28.IX odpłynął próżny z West Hartlepool do Dunston po ładunek koksu do Kopenhagi. Do Dunston przybył tegoż samego dnia. Dnia 1.X odpłynął z Dunston z ładunkiem koksu do Kopenhagi, dokąd przybył dnia 4.X, przebywszy gwałtowną nawałnicę na morzu Północnym. Dnia 8.X odpłynął próżny do Gdyni, dokąd przybył dnia 9.X. Dnia 15.X odpłynął z Gdyni do Halmstad z ładunkiem 2690 tonn węgla. Do Halmstad przybył dnia 17.X. Dnia 20.X znajdował się w porcie Halmstad, gdzie kończył wyładunek przywiezionego węgla.

S/s „W a r t a” dnia 15.X znajdował się w porcie Garston, gdzie wyładowywał przywiezione z Polski drzewo. Dnia 4.X odpłynął próżny z Garston do Port Talbot po ładunek węgla do Messyny. Do Port Talbot przybył dnia 6.X. Dnia 8.X odpłynął z portu Talbot do Messyny z ładunkiem węgla. Dnia 17.X zawinął po dro-

dze do portu Algier celem uzupełnienia swego węgla bunkrowego. Dnia 20.X znajdował się na Morzu Śródziemnym w pobliżu Messyny.

Statki „Żegluga Polskiej” przewiozły do dnia 1 września r. b. za cały czas działalności przedsiębiorstwa, ogółem 202.901 tonn towarów.

Piękny wynik!

CZASOPISMA I KSIĄŻKI NADEŚLANE.

„Żeglarz Polski”—Nr. 36, 37, 38 i 39.—Tczew. Pożyteczne do wydawnictwo, będące przeglądem tygodniowym spraw żegluga, ze specjalnym uwzględnieniem potrzeb i zadań żegluga polskiej, przynosi co tydzień dużo ciekawego materiału informacyjnego.

„Kupiec” — Nr. 35, 36, 37 i 38. — Poznań.

„Przemysł i Handel” — Nr. 40, 41, 42 i 43. — Warszawa.

„Przegląd Handlowy” — Nr. 17, 18, i 19. — Warszawa.

„Głos Inwalidy, Emeryta i Koncesjonariusza Monopolowego” — Nr. 1 i 2. — Warszawa.

„Polski Eksporter Drzewny”—Nr. 17.—Warszawa—Gdańsk.

„Przegląd Komisowo-Handlowy” — Nr. 1 i 2. — Warszawa.

„Żołnierz Wielkopolski” — Nr. 17. — Poznań.

„Nauczyciel Polski” — Nr. 10. — Warszawa.

„Znicz” — Biuletyn Narodowego Uniwersytetu Robotniczego — Nr. 1. — Poznań.

„Miesięcznik Pedagogiczny”—Nr. 8—9. Cieszyn.

„Strażnica Zachodnia” — Dwutygodnik Związku Obrony Kresów Zachodnich. — Nr. 15. — Poznań.

„Ptomyk” — Tygodnik ilustrowany dla dzieci. — Nr. 8. — Warszawa.

„Głos Nauczycielski” — Nr. 30, 31—32—33. — Warszawa.

„Ku Słońcu” — Nr. 1. — Miesięcznik młodzieży Państw. Sem. Naucz. żeńskiego w Radomiu.

„Wychodźca” — Organ Polskiego Tow. Emigracyjnego. — Nr. 38, 39, 40. — Warszawa.

„Żołnierz Polski” — Nr. 39, 40, 41 i 42. — Warszawa.

„Norsk Tidsskrift for Sjøvesen” — Zeszyt 7. — Horten.

„Armée, Marine, Colonies” — Nr. 33.—Paris.

„L'Italia Marinara” — Nr. 3. — Roma.

„Morskoj Sbornik” — Nr. 8—9. — Leningrad.

„Sea Breezes” — October 1927. — Liverpool.

„More Slovartum!” — Nr. 25. — Praha. — Jak zwykle, numer wrześniowy „More Slovartum!”, czasopisma b. marynarzy czechosłowackich, przynosi m. inn. wiele materiału informacyjnego o pracy Polski na morzu. Redaktor naczelny tego czasopisma dr. Josef Müldner zamieścił dłuższy artykuł p. t. „Nase styki s Polskem navazany”, w którym w ciepłych i serdecznych słowach pisze o swej tegorocznej podróży po Polsce i o bytności w Warszawie.

„Nauka” — Nr. 7/8. — Lwów.

„Revue de la Ligne Maritime Belge” — Septembre 1927. — Bruxelles.

„Wiedza i Życie” — Nr. 10. — Warszawa. — Miesięcznik, poświęcony popularyzacji wiedzy, oraz samokształceniu, wydawany przez powszechny Uniwersytet Korespondencyjny i związek polskiego nauczycielstwa szkół powszechnych, pod redakcją Janusza Jędrzejewicza.

Włodzimierz Kulmatycki. — „Wody

rybne, ich zanieczyszczenia oraz metody badania biologicznego”. — Toruń 1927. — Odbitka z tygodnika „Kłosy”.

Włodzimierz Kulmatycki. — „Gospodarstwo stawowe Wielkopolski i Pomorza”. — Toruń 1926. — Odbitka z tygodnika „Kłosy”.

Włodzimierz Kulmatycki. — „W sprawie daktylogryfjazy”. — Warszawa 1926. — Odbitka z „Gazety Rolniczej”.

Włodzimierz Kulmatycki. — „Uwagi o t. zw. „chorobie szczupaków”. — Toruń 1926. — Odbitka z tygodnika „Kłosy”.

Włodzimierz Kulmatycki. — „O kilku próbach z transportem ikry lososiowatych. — Odbitka z „Rozpraw biologicznych z zakresu medycyny weterynaryjnej, rolnictwa i hodowli”.

Józef Błażejowski i Włodzimierz Kulmatycki. — „Materiały do znajomości połowów lososia w Polsce w r. 1925”. — Suwałki 1926.

Józef Błażejowski i Włodzimierz Kulmatycki. — „Materiały do znajomości połowów lososia w Polsce w r. 1924”. — Bydgoszcz 1925.

Józef Gabañski. — „Badanie chemiczne zanieczyszczonych wód rybnych”. — Toruń 1927. — Nakładem Pracowni Rybackiej Państw. Inst. Roln. w Bydgoszczy.

Włodzimierz Kulmatycki. — „O wychowie lososia w stawach gospodarstwa rybnego na Wilczaku w roku 1925”. — Suwałki 1926. — Odbitka z „Archiwum Hydrobiologii i Rybactwa”.

W. J. Kulmatycki. — „Studien an Coregonen Polens”. — Suwałki 1927. — Odbitka z „Archiwum Hydrobiologii i Rybactwa”.

„Jadrska Straža” — Nr. 10. — Split. Jan St. Mar. — „Łów”. — Powieść. — Warszawa 1927. Nakład księgarni T. Hoesicka, str. 303.

Henryk Bagiński. — „Zagadnienie dostępu Polski do morza”. — Warszawa, 1927 r., 422 str. — wyd. Związku Obrony Kresów Zachodnich.

Polska literatura w dziedzinie zagadnień morskich wzbogaciła się kapitalną pracą p. H. Bagińskiego, ujmującego te zagadnienia z punktu widzenia geograficznego, historycznego, politycznego i ekonomicznego.

Opierając się na licznych źródłach i pracach naukowych innych autorów, (których spis jest umieszczony w książce) H. Bagiński argumentuje prawo Polski do wybrzeża Bałtyku i konieczność jego posiadania.

Nie jest rzeczą możliwą podać nawet w krótkim streszczeniu bogatą treść tej książki, której życzymy jak najszybszego rozpowszechnienia, aby udowodnione wnioski autora wsiąkły w świadomość każdego Polaka, myślącego o przyszłości swej Ojczyzny.

Z każdej strony książki prześwieca myśl, że walka o Pomorze — jest walką o przyszłość naszej Ojczyzny i że naszym sąsiadom nie chodzi o otrzymanie niewielkiej stosunkowo przestrzeni nadmorskiej ziemi, lecz chodzi o zgnięcie Polski.

Czytając pierwszą historyczną część książki, doznajemy przykrego uczucia. Jest to właściwie historia stałych upokorzeń i ustępstw Polski na rzecz zawsze w rzeczywistości wrogiego jej Gdańska. W ostatecznym wyniku Gdańsk zawsze triumfował, a jeśli bywały okresy tak zwanych dobrych stosunków i „przyjaznej współpracy” z Gdańskiem, miało to miejsce tylko wówczas, gdy Polska rezygnowała ze swej działalności na morzu. Na tem morzu, na którym w uprzednich okresach swego istnienia Polska była

zawsze bezradną i nigdy nie miała dość charakteru i ciągłości usiłowań, aby wytrwać w swych zamierzeniach i doprowadzić swą akcję na morzu do logicznych wyników i stanąć na niem rzeczywiście mocno.

Miasto Gdańsk, z pochodzenia bezwątpienia polskie, z którego żywioł polski był systematycznie usuwany, wykarmione i obowiązane swem bogactwem Polsce, było zawsze przeszkodą w tworzeniu polskiej marynarki, która jedna mogła zapewnić naszej Ojczyźnie trwałe mocarstwowe stanowisko. Nie będąc miastem polskim, Gdańsk nie rozumiał, że słabość Polski na morzu staje się jednocześnie klęską Gdańska.

Tak samo i teraz — tylko ślepy może

nie widzieć obecnego rozkwitu i wzbogacenia się Gdańska, do czego Polska czynnie dopomagała często ze szkodą dla swych poczynań na morzu.

Nasi przodkowie nie umieli i nie mieli charakteru, aby wytrwać na morzu. Czego dokaże nasze pokolenie? Zadanie nasze jest łatwiejsze, gdyż wszedł w grę nowy, nader ważny czynnik, mianowicie szybkość komunikacji. Przedtem Gdańsk i Pomorze w stosunku do stolicy były właściwie kresami. Trzeba było tygodni, aby dostać się z centrum kraju do morza, i z niem się skomunikować. Dziś dojeżdżamy ze stolicy i z Krakowa do morza pociągami w ciągu jednej nocy, a samolotem z Warszawy w ciągu najwyżej dwóch godzin. Rozmówić się możemy w ciągu kilku minut (o ile pan Minister

Miedziński ulepszy telefoniczne i telegraficzne połączenie Gdyni).

Kraj będzie bliżej związany z morzem, i, o ile wystarczy nam charakteru aby, przewyciężając wszystkie trudności, doprowadzić Gdynię do rozkwitu, utrzymać jej znaczenie, jako podstawy ojczyściej floty handlowej i emporjum handlowego Rzeczypospolitej, pozostających pod opieką silnej floty wojennej, nikt nas nie zdoła wyrugować z nad Bałtyku.

Powracając do wyczerpującej i obfitującej w bogatą argumentację książki H. Bażyńskiego, chcielibyśmy wyrazić życzenie, aby autor zechciał wydać jej streszczenie, w popularnej formie, dla bardziej szerokich warstw czytelników.

AR

DLIA OFICJALNY L MIERZ

ECHA POBYTU P. PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ W WILNIE

Zaszczyt nielada spotkał Wileński Oddział Ligi Morskiej i Recznej — oto w dniu 4 lipca r. b. Prezydent Rzeczypospolitej odbył przejażdżkę yolą żaglową Ligi „Mewa” po jeziorze Trockiem, poczem był podejmowany skromnem śniadaniem na przystani w schronisku Ligi.

Dostojny Gość przybył do Trok autem z Landwarowa w swej drodze powrotnej do Warszawy z uroczystości koronacyjnych Matki Boskiej Ostrobramskiej w Wilnie. Po przedstawieniu się delegacji, zwiedzeniu miejscowego kościoła i gminy Karaimskiej p. Prezydent udał się na Górę Zamkową w parku, skąd przez dłuższą chwilę obserwował przepiękny widok, rozciągający się na rozległą powierzchnię wód jeziora Gawje oraz licznych na niem wyspek.

Jakżeż dawno Troki gościły u siebie Głowę Państwa Polskiego, jakżeż dawno tu w tem miejscu stał i patrzył tak samo w siną dal Król Polski?

Lecz nie czas zastanawiać się nad tym symbolicznym obrazem, pada komenda i pluton reprezentacyjny Ligi ustawiony przed schroniskiem w przystani przeży się, witając Głowę Państwa. Prócz Ligi witają Pana Prezydenta harcerze oraz żeńskie seminarjum nauczycielskie w Trokach. Zupełnie bezstronnie stwierdzić należy, że pluton reprezentacyjny Wileńskiego Oddziału Ligi Morskiej i Recznej wyglądał wprost wspaniale. Na prawem skrzydle obok chorążego z banderą ustawiły się panie — członkinie Ligi.

Prezes Oddziału, dr. A. Ryniewicz składa krótki raport, poczem Prezydent przechodzi przed frontem rozwiniętego plutonu. Banderą się pochyla, piersi wznoszą się i przeją, oczy biegną wślad za przechodzącymi.

Po skończonym przeglądzie najmłodszy członek Ligi, czteroletnia, złotowłosa Basia Krzyżanowska w mundurku i białej czapeczce wręcza Panu Prezydentowi bukiet biało-ponsowych róż. Prezydent bierze na ręce maleństwo i całując, mówi: „Jest to chyba najmłodszy marynarzyk w Polsce”.

Jakże serdecznym i naturalnym był ten odruch. Był to moment najserdeczniejszy chyba ze wszystkich innych, które zazwyczaj są zgóry układane w każdym nawet najdrobniejszym szczególe. Tu jeden tyl-

ko ojcowski odruch — a ileż z niego wpływa serca i charakteru. Pod tym urokiem nawiązania tak bliskiego i serdecznego kontaktu pomiędzy p. Prezydentem i Ligą reszta uroczystego programu przechodzi szybko. Zabiera głos prezes Oddziału i w krótkim i treściwym przemówieniu melduje, że staraniem długotrwałych wysiłków Wileńskiego Oddziału Ligi został zbudowany ten pierwszy polski jacht żaglowy na wodach tutejszych jezior, który niedawno został uroczystie poświęcony i „Mewa” nazwany, mewa, aby ten wyraz był przypomnieniem i bodźcem wskazującym drogę do pracy nad morzem i dla morza. Podkreśliwszy wielki zaszczyt, jaki przypadł w udziale Lidze, podejmującej tak Wysokiego Gościa — prezes prosi pana Prezydenta o wstąpienie na pokład jachtu celem odbycia przejażdżki po jeziorze. W otoczeniu ministrów, pp.: Miedzińskiego, Niezabyłowskiego, Staniewicza, pana wojewody wileńskiego, Wł. Raczkiewicza i paru osób z Domu Wojskowego, Prezydent wchodzi do yoli. W tym momencie wolno i majestatycznie, trzepocząc się, wznosi się ku górze bandera Prezydenta Rzeczypospolitej. Następuje moment uroczysty i niezwykle podniosły. Orkiestra 1 p. p. leg. gra hymn narodowy. Wojskowi salutują; licznie zebrana w przystani publiczność odśpiewa głowy.

Tej pięknej chwili — wzniesienia Białego Orła łopoczącego na wietrze jaغيلońskimi skrzydły ponad bielejącym żagle i Najwyższym Dostojnikiem Państwa na pokładzie — nie zapomni się nigdy. Lecz czas nagli do odjazdu, linki z przystani zostają oddane na pokład „Mewy” i jacht, nabierając w biały żagiel coraz więcej wiatru mocnego, wychodzi lewym ciągiem na odkryte wody jeziora trockiego. Dzień był pochmurny, lecz deszczu nie było. Dał silny wiatr, wobec czego jacht szedł, nurzając się raz po raz dziobem w fali, zraszając deszczem kroplistym gości i załogę. Jacht wyglądał prześlicznie, żeglując mocno pochyłony wśród wzburzonych wód jeziora, pozostawiając poza sobą brudzę kłębiącą się spienionej wody, niczem torpedowiec. Po półgodzinnej przeszło przejażdżce, gdy dzięki dużej chyżości biegu „Mewa” dotarła do brzegu przeciwnego, skierowa-

no się ku wyspie z ruinami prastarego zamku Giedymina. Jacht pozostawia po lewej stronie biały pałacyk hr. hr. Tysszkiewiczów „Zatrocze”, wznoszący się wśród zieleni na półwyspie tuż nad wodą. Jeszcze parę pięknych zwrotów i stateczek dobija do wyspy.

Wysiadającego Prezydenta wita na pomoście mały oddziałek Ligi, poczem wszyscy udają się do ruin celem ich zwiedzenia. Po kilkuminutowym pobycie wśród tych potężnych jeszcze ruin zamczyńska ksiąząt litewskich Pan Prezydent wsiada z powrotem na jacht Ligi i odpływa ku Trokom.

„Mewa” idzie przepięknie, prując białą piersią szare wody i rozbijając je w spienioną brudzę.

Jeszcze kilka ostatnich ewolucyj, kilka pośpiesznych zdjęć migawkowych aparatów fotograficznych i oto Prezydent na przystani Ligi w Trokach, dziękuje dzielnemu budownicemu i kapitanowi łodzi, dr. Cz. Czarnowskiemu.

Wszyscy wysiadają i udają się na zaproszenie Zarządu Ligi na skromne przyjęcie do schroniska. Duży pokój przybrany zielenią. Na ścianach fotografie, mapy, wykresy, flagi sygnalizacyjne. Do zasłanych białym obrusem i ubranych kwiatami stołów zasiadają Goście. Gospodynie i gospodarze krzątają się, podejmując Gości truskawkami i winem. Skromne a serdeczne było to przyjęcie.

Wśród miłej pogawędki szybko schodzi czas. Zbliża się chwila rozstania. Prezydent Mościcki kładzie swój podpis w księdze pamiątkowej Ligi, wślad za Nim wpisują swe nazwiska ministrowie oraz święta. Prezydent opuszcza schronisko Ligi, przechodząc przed ustawionym znów plutonem reprezentacyjnym, dziękując za tak miłe przyjęcie. Ostatnie spojrzenie na oddalającego się Prezydenta i uroczystość skończona. Słychać jeszcze przez chwilę zoddali warczenie motorów samochodowych, lecz i to wkrótce milknie.

Trzeba wracać do swej codziennej pracy, pracy wytrwałej ku mocarstwowej potędze Polski, której przyszłość jeśli nie całkowicie i jedynie leży nad morzem, to wszakże w zrozumieniu i pogłębieniu zdobywcy wolnego dostępu do morza.

B. KRZYWIEC



Z pobytu p. Prezydenta Rzeczypospolitej w Wilnie. Spacer yachtem L. M. i R. na jeziorze Trockiem. P. Prezydent Rzeczypospolitej ze świtą u stóp ruin zamku w Trokach.

Z ZARZĄDU CENTRALNEGO.

Centrala rozpoczęła szeroką akcję, mającą na celu zwerbowanie większej ilości członków dla Ligi Morskiej i Rzecznej. Ustalono nowy typ członków Ligi, t. zw. „członków zbiorowych”.

„Członkami zbiorowymi” mogą być instytucje społeczne, związki, kółka młodzieży, naukowe i sportowe, klasy szkolne, drużyny harcerskie i t. p. „Członkowie zbiorowi” opłacają 3 zł. wpisowego oraz minimum 1 zł. miesięcznie lub w/g dekla-

racji więcej. Otrzymują darmo „Morze” oraz specjalne legitymacje.

Nowopowstające Oddziały. Do zatwierdzenia zgłosiły się oddziały L. M. i R. w Wełnowcu i Kuźnicy. Organizują się nowe oddziały: w Częstochowie, Rybniku i Gwoźdźcu.

Dyrekcja Ligi M. i R. podaje do wiadomości, że niema dotąd Oddziałów Ligi M. i R. w następujących ośrodkach życia polskiego: w Inowrocławiu, we Włocławku, w Płocku, w Białymstoku, w Pińsku, w Tarnopolu, w Przemyślu, w Tarnowie,

w Drohobyczu, w Włodzimierzu Wołyńskim. Prosi jednocześnie oddziały i wszystkich członków o wyzyskanie stosunków, jakie posiadają, celem zorganizowania tam placówek Ligi M. i R.

Sekcja Opieki nad Matką i Dzieckiem: Przy Centralnym Zarządzie Ligi M. i R. powstała sekcja opieki nad matką i dzieckiem. Sekcja powołała do życia dwie stacje opieki nad matką i dzieckiem w Gdyni i w Jastarni.

Bitwa pod Oliwą. Dyrekcja Ligi przypomina o obchodzie 300-lecia bitwy pod Oliwą, oraz prosi oddziały o szybkie nadsyłanie zapotrzebowań na przezrocza, znaczki, broszury, afisze i t. p. materiał propagandowy.

Legitymacje dla członków Zarządu Oddziałów L. M. i R. Zarząd L. M. i R. komunikuje, że wydaje specjalne legitymacje dla wszystkich członków Zarządów Oddziałów Ligi Morskiej i Rzecznej, oraz prosi o szybkie nadesłanie wykazu członków zarządów oddziałów L. M. i R. oraz ich fotografii, celem wystawienia odpowiednich legitymacyj.

Legitymacje członkowskie Ligi M. i R. i afisze propagandowe. Oddziały proszone są o nadsyłanie zapotrzebowań na legitymacje członkowskie, oraz afisze propagandowe. Legitymacje są w cenie 25 gr., afisze duże po gr. 25, małe propagandowe po gr. 10. Przy zamówieniach większych ponad 100 sztuk — udzielamy znacznego rabatu.

Nowe wydawnictwa. Wyszła z druku nakładem Ligi M. i R. broszura p. t. „Bitwa pod Oliwą”.

Nakładem Zw. Obrony Kresów Zachodnich wydana została książka p. t. „Dostęp Polski do morza” H. Bagińskiego.

Film. Staraniem sekcji filmowej Ligi M. i R. nakręcony został film „Dzień Marynarza Polskiego”, który centrala wypo-



„Tydzień Bandery” na Śląsku. „Pancernik” na ulicach Królewskiej Huty.

życza oddziałom. O warunkach wypożyczenia informuje każdorazowo sekcja filmowa przy Zarządzie Centralnym Ligi M. i R.

Centrala zakupiła 160 przezroczy, dla użytku Oddziałów.

Przypomnienie. Centrala przypomina Oddziałom obowiązek nadsyłania sprawozdań półrocznych, oraz wyrównywania rachunków w Centrali. Sprawozdania półroczne nadesłały dotychczas oddziały: w Ostrowcu, Jastarni, Janikowie, Lublinie, Milejowie, Poznaniu i Łodzi.

Z ODDZIAŁU L. M. i R. W LUBLINIE.

Sekcja „Matek Chrzestnych” w Lublinie zebrała pomoce szkolne i ofiarowała je dzieciom kaszubskim.

Z ODDZIAŁU L. M. i R. W SKARŻYSKU.

W dn. 27 listopada r. b. organizuje oddział obchód 300-lecia Bitwy pod Oliwą.

Z ODDZIAŁU L. M. i R. W POZNANIU.

Oddział L. M. i R. w Poznaniu brał czynny udział przy organizowaniu miejscowego Komitetu Floty Narodowej. Obecnie pracuje nad należytem urządzeniem obchodu zwycięstwa pod Oliwą.



Stoisko Ligi Morskiej i Rzecznej na Targach Wschodnich we Lwowie.

Z ODDZIAŁU L. M. i R. W ŁOMŻY.

Oddział zorganizował imprezę, która dała mu około 500 zł. dochodu. Obecnie oddział zaopiekował się miejscową drużyną żeglarską.

Z ODDZIAŁU L. M. i R. W WILNIE.

Dn. 13 października z inicjatywy tutejszego zarządu, oraz przy poparciu władz wojewódzkich została zwołana konferencja w sprawie pobudowania nad jeź. Narocz schroniska. Konferencja odbyła się pod przewodnictwem p. wojewody Raczkiewicza.



„Latarnia Morska” na wystawie spożywczej w Katowicach, wzniesiona dla celów propagandowych przez miejscowy Oddział L. M. i R.

Ogólną niespodzianką było przedłożenie przez Wojewódzki Komitet Turystyczny, szczegółowego planu szkiców i kosztorysu budowy imponującego schroniska na brzegu Naroczy. Inicjatorzy mieli na względzie połączenie akcji wszystkich zainteresowanych czynników, oraz proporcjonalny udział w kosztach budowy gmachu, ze strony wszystkich udziałowców. Ogólny koszt budowy projektowanego schroniska wyniesie około 85,000 złotych, z czego na udział Oddziału Wileńskiego Ligi Morskiej i Rzecznej wypada około 5.000 zł. W. B.

ODDZIAŁ L. M. i R. W MILEJOWIE.

Oddział Milejowski corocznie w połowie sierpnia, po walnym zgromadzeniu, urządza na błoniach milejowskich, nad rzeką Wieprzem, wielkie zawody na dochód Ligi M. i R. — Zabawy te, przygotowane wielkim nakładem pracy i kosztów, cieszą się zasłużonym powodzeniem i gromadzą duże zastępy uczestników.

W roku bieżącym dzień 14 sierpnia zgromadził 1261 osób i przyniósł 1.106.96 zł. czystego zysku. Zysk ten dopełniony przez Oddział z innych źródeł do 1.300 zł.

zużyty został w ten sposób, że przesłano Zarządowi Centralnemu do Warszawy całą kwotę, z przeznaczeniem: 900 złotych na całoroczną opłatę za jednego ucznia w Szkole Morskiej w Tczewie, 200 złotych na Instytut Wydawniczy Ligi M. i R. i 200 złotych na zapoczątkowanie budowy Domu Marynarza Polskiego w Gdyni.

Głównymi atrakcjami zabawy są wycieczki po Wieprzu łódkami, loteria fantowa, tańce pod dźwięki doskonałej orkiestry cukrowni „Milejów”, koncert chóru męskiego pod batutą dyrektora S. Koszowskiego, wreszcie, o zmierzchu, sztuczne ognie. Zwykle w czasie takich zabaw są też wygłaszane z estrady pogawędki propagandowe morskie, uważnie słuchane przez wieśniaków. To też w roku bieżącym zapisało się na członków Oddziału kilku włościan.

Rej w zabawie i w tańcu wiodą zwykle nasi dzielni marynarze, przyjeżdżający do okolicznych majątków i wsi na urlop.

Oddział bieżącego lata zorganizował wycieczkę trzech młodych wiosłarzy łódką z biegiem Wieprza i Wisły do Puław, drugiej zaś wycieczce, zamierzonej przez trzech maturzystów Bugiem, Narwią, Wi-



Zabawa w Milejowie. Tańce.

ślą i morzami do Francji, po gruntownym zbadaniu sprawy, odmówił poparcia, jako zbyt ryzykownej.

Oddział wysyłał swoje sprawozdania i zdjęcia fotograficzne ze swego życia na wystawę sportową we Lwowie i Wystawę Wodną w Bydgoszczy.

Biblioteka Oddziału zgromadziła już 117 różnych dzieł o treści morskiej. Oddział agituje z pewnym powodzeniem wśród poważnych firm za wysyłaniem towarów eksportowych statkami „Żegluga Polskiej”. Obecnie czyni Oddział starania o otwarcie nowych Oddziałów L. M. i R. w Hrubieszowie i Krasnymstawie.

Oddział liczy 132 członków, z których 122 uiściło już w całości składki roczne.



Wielka zabawa w Milejowie, urządzona przez miejscowy Oddział L. M. i R. — Dwa fragmenty z zabawy.

LIGA MORSKA I RZECZNA

Centrala w Warszawie — ul. Elektoralna 2 gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu, przyjmuje zapisy na członków Ligi. Członkowie rzeczywisci Ligi otrzymują bezpłatnie miesięcznik „MORZE”.

Na prowincji przyjmują zapisy na członków Oddziały Ligi.

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

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

Wszelkich informacji oraz wskazówek przy organizowaniu Oddziałów udziela Dyrektor Ligi Morskiej i Rzeczej w Warszawie — ul. Elektoralna 2, gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu (parter) w godzinach biurowych.

ZAKŁADAJCIE ODDZIAŁY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ
ZAPISUJCIE SIĘ NA CZŁONKÓW LIGI MORSKIEJ
I RZECZNEJ.

CHODNIKI kokosowe, WYCIERACZKI DO NÓG,

DOSTARCZA ŚCIŚLE PO CENACH FABRYCZNYCH

PIOTR KOBZAR,

WARSZAWA, ul Chłodna 44, tel. 205-11.

203.X-XI

BIURO KOMISOWO - HANDLOWE

„PORADNIK”

Warszawa, ul. Chłodna Nr. 44—2.
Telefon 205-11.

Przyjmuje wszelkie zlecenia, dotyczące kupna i sprzedaży

DOMÓW, PLACÓW, MAJĄTKÓW
ZIEMSKICH, SKLEPÓW

oraz wszelkich interesów przemysłowo-handlowych.
202.X-XI

„Morze polskie w obrazach Fr. Szwocha”

Albumy, zawierające 16 odbitek prac malarskich
Franciszka Szwocha

do nabycia

w Instytucie Wydawniczym
Ligi Morskiej i Rzeczej
Warszawa, Elektoralna 2.

Cena zł. 2.— i 3.— (na lepszym papierze) Z przesyłką
pocztową: Zł. 2.50 i 3.50

Ś L A Ś K I B A N K
E S K O N T O W Y

SPÓŁKA AKCYJNA

ODDZIAŁ W WARSZAWIE

Nalewki Nr. 26.

Telefony: 54-61, 54-62, 54-67, 54-69.

959.XI.

Inż. MARCIN MALINIAK

POLSKO-WŁOSKIE BIURO
HANDLOWO - PRZEMYSŁOWE

W A R S Z A W A

Królewska Nr. 1.

Depesze: MARBREDA. Telefony: 505-40 i 192-01.



WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO:

SOCIETA ITALIANA ERNESTO BREDA:

wszelkie maszyny, obrabiarki, prasy hydrauliczne,
lokomotywy, wagony etc.

SOCIETA ANONIMA FRANCO TOSI:

turbogeneratory, kotły i maszyny parowe, silniki
Diesla, turbiny wodne, wszelkie centrale elektryczne.

SOCIETA ITALIANA PIRELLI:

kable, przewodniki, gumy techniczne.

FABBRICA ITALIANA MAGNETI MARELLI:

magneta, startery, skład części magnety w Warszawie.

i t. d.

324.XI.

ZJEDNOCZONE TOWARZYSTWO
PRZEMYSŁU DRZEWNEGO

„WSCHÓD” S. A.

W KATOWICACH,
Juljusza Ligonia 22

Telefon Nr. 72, 116 i 18-75
Adr. teleg. „Zjednodrzewo”



Własna produkcja drzewa tartego, sosno-
wego, świerkowego, i jodłowego.

Hurtowy handel drzewem
kopalnianem. Tartaki
i heblarnie.



HUTA MARTA KATOWICE

Walcownia żelaza szta-
bowego, kształtowego
i taśmowego.

Żelazo taśmowe do wy-
robu rur, materiały na-
wierzchni kolejowej.

TOWARZYSTWO SCHLOSSEROWSKIEJ PRZĘDZALNI BAWĘŁNY I TKALNI W OZORKOWIE

Wyroby bawełniane, białe i kolorowe, tkaniny
filtracyjne dla przemysłu cukrowniczego i przę-
dza dla izolacji przewodników elektrycznych.

SKŁAD W ŁODZI

UL. PIOTRKOWSKA 151, TEL. 3-49 — TELEFON FABRYCZNY OZORKÓW NR. 14.

ZAKŁADY SPRZEDAŻY:

WARSZAWA — Gęsia 18,
KATOWICE — ul. 3-go Maja 11,

LWÓW — ul. 3-go Maja 2,
POZNAŃ — Wielka 1.

Sleeperkontor W. Schoenberg

DANZIG, G. M. B. H.

PRZEDST. H. ROJTER
Wielka Nr. 13 m. 1.
Telefony: 277-61 i 77-81.

958.XI.

Pabjanickie Towarzystwo Akcyjne Przemysłu Chemicznego

369.XI.

TOWARZYSTWO AKCYJNE
BUDOWY TRANSMISJI, MASZYN I ODLEWNI ŻELAZA
I. John w Łodzi

361-XI.

ZWIĄZEK PRZEMYSŁU WŁÓKIENNICZEGO

W PAŃSTWIE POLSKIM

ŁÓDŹ

Telegr.: ASSOTEXT

Telef. 89 i 789.

373.XI.

WŁÓKIENNICZA SPÓŁKA AKCYJNA

„N. EJTINGON i S-ka”

ŁÓDŹ, UL. SIENKIEWICZA 82/84

Wyrób i sprzedaż towarów bawełnianych, półbawełnianych
i wełnianych, fabryka pończoch, rękawiczek i trykotaży.

IMPORT

Adres telegraficzny: BOVENATOGA ŁÓDŹ

EKSPORT

TELEFONY:

Dyrekcja	25-24, 25-17.	Wydział kasowy	36-11.
Biuro sprzedaży	39-96.	Sekretariat	9-96.
„ „ przędzy	6-96.	Tkalcia, Pusta 12	17-71.
Wydział gospodarczy	96.	„ Juljusza 30/36	11-61.
„ obrachunkowy	26-38.	Fabr. trykot. Sienkiewicza 82	97, 61-00.

362.XI.

TOWARZYSTWO ARCYJNE PABJANICKICH FABRYK WYROBÓW BAWĘLNIANYCH

„KRUSCHE i ENDER”

w Pabjanicach pod Łodzią.

Rok założenia 1826.

WYROBY:

Tkaniny bieliźniane wszelkiego rodzaju, płótna kolorowe, tkaniny zimowe (zefiry, flanele), tkaniny na ubrania męskie i suknie damskie, tkaniny drukowane (kretony, muśliny, lamy), kołdry, derki, obrusy, serwety, veloury i chustki.

ZARZĄD W PABJANICACH

Główne biuro sprzedaży w Łodzi, Piotrkowska 143.

PRZEDSTAWICIELSTWA KRAJOWE:

w Warszawie, Nalewki 28.

„ Poznaniu, Pocztowa 6.

„ Lwowie, Kazimierzowska 35.

w Katowicach, Słowackiego 24.

„ Wilnie, Wileńska 39.

„ Równie, ul. 3-go Maja 121.

PRZEDSTAWICIELSTWA ZAGRANICĄ:

w Gdańsku, Milchkannengasse 33/34.

„ Rydze, Herrenstrasse 2.

w Smyrnie, Tschoukour Han 73—75.

„ Wiedniu, Schottenring 25.

370.XI.

MOSZCZENICKA MANUFAKTURA

TEODOR ENDER Spadkobiercy

FABRYKA W MOSZCZENICY

ZIEMI PIOTRKOWSKIEJ

CENTRALA W ŁODZI

PIOTRKOWSKA 143

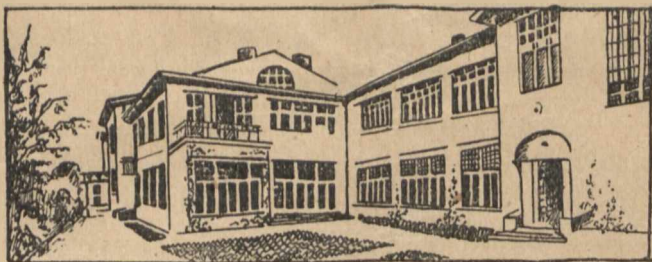
ADRES TELEGRAFICZNY: „ENDER, ŁÓDŹ”

TELEFONY 21-22, 47-47, 61-61

367-XI.

ZAKŁAD LECZNICZY „GRODZISK”

Godzina od Warszawy automobilem lub koleją, (24 pociągi dziennie).



ZAŁOŻONY W 1884 r.

NACZELNY LEKARZ DR. JAN MALKIEWICZ

Leczenie chorób wewnętrznych i nerwowych. Kąpiele elektryczne, świetlne, mineralne, hydropatja djetetyka, masaż. LAMPA KWARCOWA. OBSZERNE OGRZANE GALERJE (werandy). PARK. UMYSŁOWO I ZAKAŻNIE CHORYCH ZAKŁAD NIE PRZYJMUJE.

Dla rekonwalescentów i potrzebujących wypoczynku oddzielne pokoje z całkowitem utrzymaniem.

ADRES: GRODZISK MAZOWIECKI

TELEFONY: MIĘDZYMIASTOWY — GRODZISK 34, W WARSZAWIE 74-28.

364-XI.

TOWARZYSTWO AKCYJNE SUKIENNEJ MANUFAKTURY

Leonhardt, Woelker i Girbardt

w Łodzi, ulica Leonhardta Nr. 1.

FABRYKA SUKNA, PRALNIA, CZESALNIA

WEŁNY I CZESANKOWA PRZĘDZALNIA

Istnieje od roku 1878.

WYRÓB CZYSTO - WEŁNIANYCH TOWARÓW

Złoty medal na wystawie w Paryżu w 1900 roku.

363.XI.

POLSKIE KOPALNIE SKARBOWE

NA GÓRNYM ŚLĄSKU :: :: :: SPÓŁKA DZIERŻAWNA

Société fermière des mines fiscales de l'Etat Polonais en Haute Silésie

TELEFON 636-640

ADRES TELEGR.: „SKARBOFERME”

TELEFON 636-640

SPRZEDAŻ
WĘGLA, KOKSU, BRYKIETÓW,
SIARCZANU AMONU
Z KOPALŃ:
KRÓL, KNURÓW, BIELSZOWICE

KRÓLEWSKA HUTA (G. ŚL.) RYNEK 9—16

Zakłady Hohenlohego, Hohenlohe - Werke, Spółka Akcyjna.

BILANS I OBLICZENIE ZYSKÓW I STRAT

z dnia 31 marca 1927 r.

Aktywa	Stan w dn. 1. 4. 1926 r.		Dopisy		Stan w dn. 31. 3. 1927 r.		Pasywa	Stan w dniu					
	Zł.	gr.	Zł.	gr.	Zł.	gr.		1. 4. 1926 r.	31. 3. 1927 r.	Zł.	gr.		
Kopalnie rudy cynkowej i huty,	3,007,949	57	1,364,511	53	4,372,461	10	Kapitał akcyjny.						
Kopalnie węgla kam. łącznie z zabudow.	24,999,619	23	246,656	65	25,246,275	88	a) 95.000 szt. akcji zakładowych à 250 Zł. = 23,750.000 Zł.						
Majątki ziemskie i lasy.	1,505,598	90	32,746	50	1,538,345	40	b) 20.000 szt. akcji uprzywilejow. à 25 Zł. = 500,000 Zł.	24,250,000	00	24,250,000	00		
Zapasy mat. i wytw.	9,011,271	22			8,188,293	69	Pożyczka I	2,546,120	29	1,915,103	14		
Gotówka	15,780	91			28,077	18	Pożyczka II	548,036	71	435,478	30		
Papiery wartościowe	611,845	64			652,394	59	Hipoteki	24,882	00	24,882	00		
Dłużnicy	17,416,447	39			28,126,417	79	Rezerwa ustawowa	2,425,000	00	2,425,000	00		
							Rachunek amortyzacji według rozp. min. z dn. 14. 5. 24 r. § 16	6,425,623	84	10,871,514	14		
							Rezerwa nadzwyczajna	6,376,810	42	6,376,810	42		
							Nieodebrane udziały w zysku	14,535	00	25,098	75		
							Niewykupione obligacje II	7,400	15	—	—		
							Wierzyciele	11,961,004	88	19,153,173	29		
							Zgłoszone pretensje za odszkodowania górnicze	691,500	00	691,500	00		
							Fundusz na zapomogi dla urzędników	50,000	00	50,000	00		
							Czysty zysk	1,247,599	57	1,933,705	59		
	56,568,512	86	1,643,914	68	68,152,265	63		56,568,512	86	68,152,265	63		
Winien							zysków i strat.						
Amortyzacja inwentarza według rozp. min. z dnia 14. 5. 24 r. § 16 i 28. 4. 27					4,445,890	30	Zysk z przeniesienia z roku 1925—26			5,099	57		
Pozostały zysk z roku 1925/26		5,099		57			Nadwyżka z kopalń, hut, majątków ziemskich i t. p.	6,374,496			32		
z roku 1926/27	1,928,606		02		1,933,705	59						6,379,595	89
					6,379,595	89							

ZAKŁADY MECHANICZNE

„URSUS”

SP. AKC.

Warszawa, ul. Skierniewicka 27/29.

SILNIKI SPALINOWE

Diesel'a, pół Diesel'a, dwusuwne do młynów,
elektrowni, fabryk, pomp i t. p.

ARMATURA

do pary, gazu i wody — specjalna dla cukrowni.

ODLEWY

żeliwne, wysokowartościowe i metali półszlachet-
nych (bronz, glin, białe metale i t. p.)

SAMOCHODY

Dostawa w styczniu 1928 roku.

Sprzedż silników na długoterminowe rozplaty.
323.XI

Przedsiębiorstwo budowlane

Karol Korthals

Katowice-Dąb

ulica Dębowa nr. 22

Telefon 1891

Wykonywanie robót nad- i podziemnych.
Przebudowy i naprawy.

295-XI.

BIURO TECHNICZNO-HANDLOWE

„TECHNOMETAL”

SP. Z O. O.

Warszawa, Nowogrodzka 5.

Telefon 314-61.

SKŁAD:

towarów żelaznych,
artykułów technicznych
i materiałów bu-
dowlanych.

RACHUNKI BIEŻĄCE:

P. K. O. Nr. 15422. — Bank Tow. Spółdzielczych.

201.X-XI



„ŻEGLARZ POLSKI”

TYGODNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ
6-ty ROK ISTNIENIA

PODAJE:

NAJNOWSZE WIADOMOŚCI
PORTOWE I ŻEGLUGOWE

STAŁE DZIAŁY:

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

NAJTAŃSZE PISMO FACHOWE W POLSCE

PRENUMERATA:

Roczna 8.— zł., półroczna 4.— zł., kwartalna 2.— zł.

RAZEM Z „MORZEM”

(W ADMINISTRACJI „Żeglarza Polskiego” LUB „Morza”)

Roczna 13.50 zł., półroczna 7.— zł., kwartalna 3.50 zł.

ADMINISTRACJA I REDAKCJA:

TCZEW, ul. Strzelecka 5. Konto P. K. O. 170. 044

X-XII

„Polski Monopol Tytoniowy”

Dyrekcja Polskiego Monopolu Tytoniowego w Warszawie, ulica Nowy Świat 4.
Adres telegraficzny: Dyrmontyt, telefon 75-41. Konto P.K.O. Nr. 30200.

Państwowe Fabryki Wyrobów Tytoniowych: 2 w Warszawie, 3 w Poznaniu, w Białymstoku, Bydgoszczy, Grodnie, Jagielnicy, Kościanie, Kowlu, Krakowie, Łodzi, Monasterzyskach, Radomiu, Starogardzie, Wilnie, Winnikach, Wodzisławiu i Zabłotowie.

Państwowych Magazynów Wyrobów Tytoniowych jest w całym kraju 21.

Własne sklepy detaliczne: w Warszawie przy ul. Nowy Świat 57 i Traugutta 2, w Poznaniu przy ul. 27 Grudnia, w Bydgoszczy ul. Dworcowa, w Krakowie ul. Sławkowska, we Lwowie ul. Romanowicza 11, w Katowicach ul. Trzeciego Maja i w Wilnie ul. Jagiellońska.

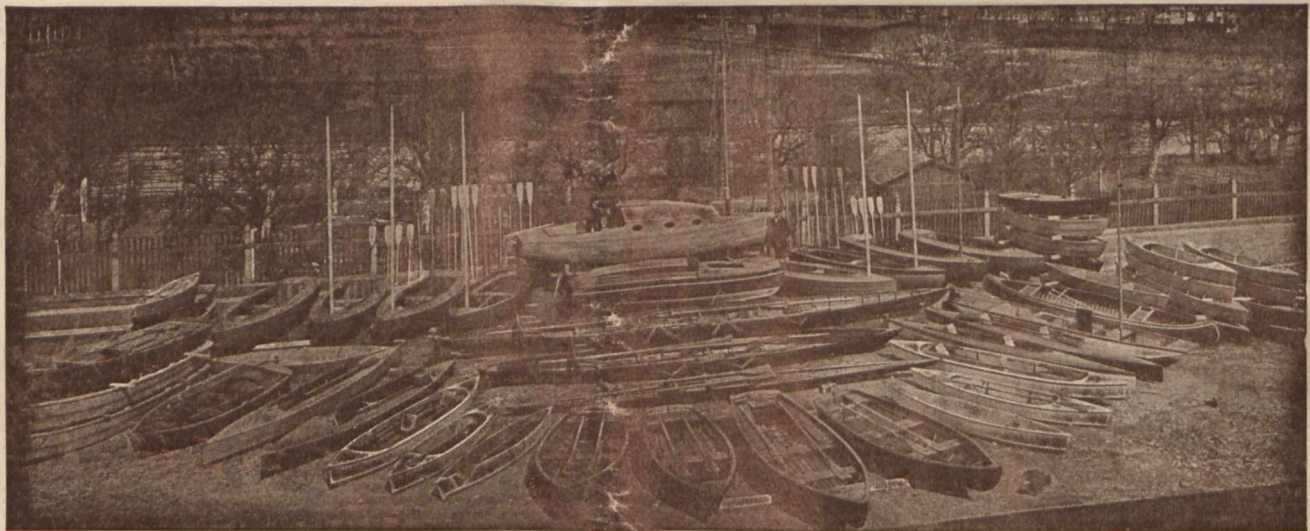
Sklepy te sprzedają oprócz wyrobów Polskiego Monopolu Tytoniowego taryfy ogólnej, również wyroby specjalne.

Dochód Skarbu Państwa z Monopolu Tytoniowego wynosi:

w 1923 r.	38.444.936 fr. zł.
w 1924 r.	133.700.000 " "
w 1925 r.	182.600.000 " "
w 1926 r.	270.000.000 " "

Obowiązkiem każdego obywatela jest zwalczanie przemytnictwa wyrobów tytoniowych, jako szkodliwego dla dochodów Państwa.

XI



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

I-XII.

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. 13.50, dla Członków L. M. R. „Żeglarz Polski” za dopłatą zł. 7.— w stosunku rocznym.

Cena ogłoszeń: 1 strona — 400 zł., 1/2 str. — 220 zł., 1/4 str. — 120 zł., 1/8 str. — 70 zł.

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

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