

MORZA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.



Wł. Nałęcz.

Bitwa pod Oliwą 28.XI. 1627 r.

„KOPALNIAK”

HURTOWNIA DRZEWA KOPALNIANEGO

SP. Z O. O.

KATOWICE

UL. POPRZECZNA 2

TELEFON 372

264-XII

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

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 12.

Warszawa, grudzień 1927 r.

Rok IV

TREŚĆ NUMERU: 1. Wołanie przeszłości; 2. Zwycięstwo polskiej armaty pod Oliwą—*Adam Uzłębło*; 3. Wojny szwedzkie i flota polska za króla Zygmunta III—*Stefan Trojanowski*; 4. Z dziejów dawnej floty polskiej; 5. Fajka i morze—*T. Stecki*; 6. Ekonomiczne wyzyskanie wybrzeża w zakresie rybołówstwa morskiego—cz. I—*Prof. Dr. Michał Stedlecki*; 7. Organizacja rybołówstwa morskiego—*S. J.*; 8. Rozwój niemieckiej sieci morskiej—*S. Kosko*; 9. Budujmy „morską armatę”!—*Henryk Tetziłł*; 10. Echa uroczystości w Caen; 11. Kronika marynarki wojennej państw obcych—*J. B.*; 12. Aparaty podaluchowe—*J. B.*; 13. Pierwszy polski holownik morski; 14. Tegoroczne podróże szkolne „Lwowa”—*T. Szczygielak*; 15. Jak „Lwów” wital na morzu prochy J. Słowackiego—*R. S.*; 16. Dzień grozy—*K. M. Stankiewicz*; 17. O naszym yachtingu morskim—*Morjusz Zaruski*; 18. Zatonięcie holownika „Górnik”; oraz bogata kronika i dział oficjalny L. M. i R.

21 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

WOŁANIE PRZESZŁOŚCI

Ciężką i żmudną jest praca pionierska. Ciężko i trudno wyrąbywać w dziewiczej puszczy przesądów nowe drogi — rozbijając mur nawyknień, przez pokolenia wzniesiony, walcząc z masą bezwładu, co jak toń wciąga człowieka, lepkiem bagnem obejmuje jego ramiona i spowija całe jestestwo, w bezruchu wtrąca się siłą. Bojownik nowych ideałów wszystko ma przeciw sobie, walczyć musi ze wszystkim, a boje jego są tem straszniejsze, że nie zła wola, lecz bierność jest przeciw niemu. Budzi on, budzi śpiące — a ci zasypiają, ledwo głos jego przebrzmi.

I w najcięższych chwilach wśród najboleśniejszych zawodów — osamotniony zupełnie, jeszcze być może pełen nadziei, jeżeli ma przeszłość za sobą. Jakże pomocną była dla twórców naszej armji cudowna legenda husarzy, co jak nawała, jak trąba powietrzna szli poprzez szyki wroga. Jakże jasno im było nieraz wśród błyskawic szabel Samosierry. Ileż promieni sływało na naszych obdartych, głodnych piechurów z dziejów czwartaków, co proch z panewek zdmuchiwali, bagnetem wroga piersi szukając, ile Raclawic, Węgrowsa lub Wielkich Łuków. Z odległej przeszłości idzie niejednokroć wielka pomoc. Niby duchy dawno zmarłych rycerzy powstają i nieśmiertelną siłą żywym z pomocą przychodzą.

Niewiele jest takich źródeł świa-

ta dla pracowników morza. W zamroczach wieków pono Wizymir z największymi potęgami żeglarskimi się mierzył zwycięsko. Ale z bogatego, bujnego życia tego konigasa imię jeno zostało i jakaś baśń z wichrów, pian morskich i ciosów miecza utkana. A potem ów pęd Bolesławowych drużyn na północ i radość tych jurnych wojowników na widok wody bezmiarów. A potem Jagiellonów i Wazów walki o Bałtyk, wśród których niezapomniane nazwiska: Zamoy-ski, Karnkowski, Weyher, Kostka, Lanckoroński jako gwiazdy pierwszej wielkości jaśnieją. Ale przysłania je mgła bierności narodu i brak zrozumienia dla myśli tych mężów ze strony braci szlacheckiej i sejmujących stanów.

I na tem tle zmagają się rzeczni-ków Polski-mocarstwa z masą szlachecką nagle zajaśniał blask — Oliwa. Byle jak sklecona flota partyzancko-kaperska — garść statków, drobiazg wobec trzeciorzędnych potęgą nagle opuszcza port gdański. Grzmia działa, walczą wręcz załogi zczepionych okrętów. Jak lwy bronią się Szwedzi. Cudowną, bohaterską śmiercią ginie ich przestawny admirał Stiernskjöld,—wódz, którego ostatni rozkaz — „wysadzić prochy!” ma stęś ofiarny uczynić z własnego okrętu — i flota polska zwycięża!

Więc umiemy zwyciężać! Więc nawet wtedy, gdy brakowało woli

w narodzie, garść mężnych zdobywała laury dla Polski! I tu, w tej pierwszej bitwie naszej zajaśniało pochodnią jasną bohaterstwo ludowe — ów chłopak kaszuba, co drze się na maszt po nieprzyjacielską banderę!

Więc możemy zwyciężać!

A cóż będzie, gdy naród w tę możność uwierzy?

Cóż będzie, gdy zbudzi się państwa Bolesławów prężność młodzieńcza? Cóż będzie, gdy spuścizna Karnkowskiego przeniknie w dusze naszych mężów stanu? Cóż będzie, gdy mgły inercji rozwieje wola nieprzemierzona zdobycia oceanów dla Polski?

Oto jest cudowne znaczenie Oliwy, której trzechsetlecie święcimy. Ku niej zwracają się oczy pionierów myśli morskiej — bo płynie z niej wielka wiara w przyszłość.

Pośród prac naszych, prac ciężkich i żmudnych doby wczorajszej zawsze czuliśmy, że żyjemy w zaraniu nowej ery dla Polski, ery bujnej twórczości narodu, co pręży po śnie niewoli ramiona, pręży potężne mięśnie do ogromnych, tytanicznych wysiłków.

I nie mogliśmy wierzyć w to, by te ramiona po morze nie sięgnęły. Dziś już wiemy, że sięgną.

A bitwa pod Oliwą mówi nam wielkim głosem, że jeśli się wyciągną — zwyciężą.

ZWYCIĘSTWO POLSKIEJ ARMATY POD OLIWĄ

DNIA 28 LISTOPADA 1627 ROKU.

Od pierwszego pana elekcyjnego począwszy, aż po Jana Kazimierza, każdy król polski w pactach conventach budowę, a opatrzenie armaty wodnej narodowi obiecywał, a każdy, przyznać to trzeba, nie mało trudu około tego położył, alie ile razy rzecz była spełnienia już bliska, ze strony tegoż narodu trudności nie do przewyciężenia prawie doznawał. A oporny Gdańsk, miasto możne na morzu, a o swą władzę na morzu wielce zazdrosne, ilekroć stanął przeciw woli królewskiej, aby Polski na Bałtyk nie dopuścić, zawsze jakoś za sobą miewał większość znakomitą braci szlacheckiej.

Atoli, gdy czasu panowania Zygmunta III-go wojna szwedcka wybuchła, a okręty Gustawa Adolfa brzegom polskim groziły, złamał król sejmu niewiarę, złamał gdańskie sprzeciwy i począł broń wodną gotować.

Dobrał król do pomocy ludzi w rzemiośle morskiem ćwiczonych, a pewnych. Stanęli tedy przy jego boku Jakób Murrey, żeglarz znany, szkot rodem, Wendt Jan i Piotr Nielsen, komisarze królewscy i sławetny mieszczanin z Pucka, Piotr Ahron, co potem miastu swemu burmistrzował. A nad wszystkim czuwał i wszystko potężną protekcją osłaniał urodzony Jan Weyher, starosta pucki, wojownik wielki, i statysta w Rzeczypospolitej znamienity. Ich to pracą, gdy ze strony Gdańska wszelkiego rodzaju impedimenta co raz powstawały, warsztaty okrętowe, jakbyśmy dziś powiedzieli stocznie, w Pucku powstały, a niebawem już zaczęły wypływać na wody zatoki okręty bojowe, których banderę niedługo sława w spotkaniach morskich okryła.

Gdy wojna wybuchła, flota owa, jeszcze nieliczna, w otwartym boju nie mogła się mierzyć z potężnym nieprzyjacielem, to też kaperski jedynie wiodła proceder, odcinając dowozy jakie dla wojsk lądowych w Polsce walczących ze Szwecji morzem płynęły. Żaden też transport szwedcki nie mógł do brzegów polskich zawinąć. Wiele okrętów nieprzyjacielskich złożyły statki polskie, zdobycz obfitą w pieniądzech, w broni, lub w odzieży im zabierając.

Na lądzie szwed zrazu wielką zyskał przewagę i coraz mocniej następował, całe wybrzeże z wyjątkiem Gdańska zajmując. Król Zygmunt, pan wcale nie rycerskiego serca, rychło z pola ustąpił. Ale na czele wojsk walczących stanął mąż cnoty wielkiej, hetman wielki koronny, Stanisław Koniecpolski.

On to bój wszczął na nowo, a zwycięstwo po zwycięstwie odnosząc, aż pod Puck zagarnięty przez Szwedów podstał. Przy zdobywaniu tej twierdzy już nie małą zasługę miała armata wodna polska. Jej to strzały od strony morza nadwątlily mury warowni, tak, że już do obrony były nieprzydatne, a załódze tak serca odebrały, że po daremnym oporze poddała twierdzę dnia 2 maja 1627 roku.

W półtora miesiąca po sławnej potrzebie puckiej znów po przez morze ogromna siła szwedcka napłynęła. Łatwo udało się jej odciąć kilka polskich statków od podstawy operacyjnej, jaką był Gdańsk. Ale odciąć to nie tyle, co zniszczyć. Dzielni marynarze nasi, Murrey, kapitan, Witt, który admirała w potrzebie zastępował, oraz Magnus, nie mniej od nich dzielny, nocą ostrożnie flotę szwedzką wyminęli, a dopiero

w ostatniej chwili, niedaleko już portu dostrzeżeni, po gęstej strzelaninie wjechali po za „latarnię” ów najdalej wysunięty fort Gdańska, i ku radości wielkiej współtowarzyszy na kotwicy w miejscu zacisznem stanęli.

Całe lato leżeli Szwedzi pod Gdańskiem. Nieraz okręty ich aż pod Gdynię, Oksywie, pod sam Puck docierały, aby na ląd swoje siły wysadzić. Aliści stał tam na straży rycerz twardej ręki, a sokolego oka, Jan Bąk-Lanckoroński. Ten, zawsze czujny jak żóraw, żadnem podejściem zwieść się nie dał i nogi wrażej na ziemię ojczystą nie puścił.

Był to ciężki okres dla floty naszej. Stała ona załobkowana w Gdańsku. Szaleństwem by było wyjeżdżać, mając przeciwko sobie straszliwą nieprzyjaciela przewagę. A siedzieć beczynnim — to bezkarnie nie uchodzi. To też karność żołnierska psować się zaczęła a awantury i bijatyki coraz częściej się powtarzały. Arnold Dieck, admirał JKM-ci wciąż przemysliwał, jakby z portu wypłynąć, a na pełnem morzu nieprzyjaciela bronią polską pogiębić. A chwila sposobna się zbliżyła. Szwedzi coraz bardziej byli pewni siebie i coraz mniej baczenia na bezpieczeństwo okazywali. Coraz to któryś z ich statków, uprzykrzywszy przy nieprzyjacielskich wybrzeżach wystawanie, uchodził, by załódze dać wypoczynek, wody świeżej nabrać, albo i kadłub naprawić. Coraz mniej wrażeń okrętów zostawało na straży, coraz zuchwalej rozdzielala się reszta, czekająca przed portem.

Aż oto pewnego dnia jesiennego, dostrzegł admirał polski, że dwa największe statki szwedzkie ku Gdańskowi podeszły, gdy reszta aż popod Hel pozęglowała. Godzina wybiła. Wódz statki swoje obejrzał, żagle opatrzył, zapasy prochów uzupełnił, załogę do boju zażgrał.

Wstał poranek dnia 28-go listopada. Wiatr od zachodu napędził mgły szare. Okryte niemi morze niby zmalowało — niby się obniżyła wysoka pierś jego.

Kuranty na gdańskim ratuszu wybiły godzinę ósmą. W tej chwili z admirałskiego statku „Święty Jerzy” grzmotnął armatni strzał. Rozniosło się echo od murów gdańskich i rozplnęło po morzu. Na pokładach naszych zawrzało. Zaskrzybiały windy kotwiczne. Poszły w górę żagle. Rozbiegła się po obajach załoga. Puszkarze stanęli przy działach. Chwila nadeszła. Statki jeden po drugim zaczęły wypływać na morze.

Przodem płynął „Król Dawid” pod Jakóbem Murrey, tym samym, co na wiosnę zmylił tak strażę szwedzkie. Za nim szedł dumny okręt admirałski „Święty Jerzy”, chluba całej floty. Sam admirał JKM-ci Dieck na nim płynął. Dalej „Goniaćy Jeleń”. Ten nieszczęsnego i wcale nierycerskiego miał dowódcę w Eilercie niejaki, który i dziś nie poprawił swej nieszczęśliwej sławy. A potem Argan prowadził swą „Pannę Wodną”, a za nim dopiero „Wodnik”, na którym płynął czujny a zręczny zagończyk morski, drugi po admirałce dowódca Witt Herman. W odwodzie za nimi szły: „Tygrys”, „Pies Biały” i „Delfin”. Wszystko okręty dobrej mocy i śmigłych żagli, w niejednej wyprawie kaperskiej wypróbowane.

W szyku takowym wyszła armata polska z portu gdańskiego i zawróciła ku puckiej zatoce, brzegą trzymając się nieopodal. Wiatr wzdymał żagle i rozwiewał nad niemi starą banderę, którą jeszcze ostatniego Jagiellona *Maris Custodi* od króla byli dostali. Ręka z mieczem do cięcia wzniesiona była na niem w polu czerwonym.

Mgły wiatr rozwiewał. W dali zaczerniał brzeg Helu. A tuż opodal, o dobry strzał muszkietu wyłoniły się szwedzkie okręty. Nie spodziewały się wroga ujrzyć tak nagle. Jak stadko niezaradne rozbiegły się po zatoce. Pośród nich łatwo odróżniłbyś większy od innych admirański okręt. Sam Stiernskjöld, admirał, stał na rufie wysoko, oglądając nadpływających, jakby jeszcze nie wierzył, że go zaatakować się odważą. Załozde polskiej dech z oczekiwania zaparło.

— W Imię Boże! — Naprzód! — grzmotnął rozkaz Diecka.

„Święty Jerzy” zawrócił na prawo, pochylając lekko gibki swój korpus i wysunął się naprzód.

— Ognia!

Salwa dział wszystkich wstrząsnęła powietrzem. Zatrzeszczały okrętu szwedzkiego wiązania. Jęk rannych zapłakał pośród fal szumu. Ale nim dym się rozwiął, ryknęła salwa wraza, śmierć niosąc na pokład naszego „Świętego Jerzego”. Ten jednak nie stał w miejscu. Dziobem jeszcze mocniej w prawo zawrócił, wszystką moc wiatru porwał w swe żagle i jak sokół pomknął na wroga. Dzielny Storch, okrętu admirańskiego kapitan, ludzi zbrojnych szykuje do zacieklej wręcz walki. Młody porucznik bieży pokładem, cel muszkietom wskazując. Gruchnęła ich salwa. „Święty Jerzy” już dziobem burty wroga dosięga. Trzeszczą strzały raz po raz. Kwatermistrz majtkom swoim granaty rozdaje. Otto sternik rudel porzucił. Sam szmaty w smole maczane i sznury zapala i ciska na pokład nieprzyjaciela. A na szwedzkim okręcie wszczął się już popłoch nielada. Zaskoczeni zniecka, nieprzygotowani do obrony nieomal stanęli oko w oko z taką furją ataku, jakiej nigdy jeszcze dotąd nie zaznali. Pierwszy strzał muszkietu zdruzgotał ramię admirała Stiernskjölda. Żołnierz waleczny a dumny, z pokładu zejść nie chce, lecz gdy tak stoi blady, wyniosły z bólem i omdleniem walczący, pierś mu druga kula przeszywa. Zachwiał się stary admirał masztu się chwycił — ale godzina snąc jego już wybiła. Staniającego się wodza ujrzał nagle, gdy burty statków się zbliżyły, tuż pod wylotem swojego działa puszkarz „Świętego Jerzego”. Lont do zapalu przyłożył — runął strzał i zwałił się Stiernskjöld — bez ręki. Ostatni jego rozkaz był:

— Wsadzić prochy!

Ale do prochów broni już przystępu kwatermistrz Wessel, prażąc z muszkietu każdego, kto ku nim przemknąć się usiłuje. Pada, skradając się ku nim wierny paź admirała, a za nim ginie admirański trębacz, ginie i zastępca Stiernskjölda Stonard, kapitan w służbie morskiej wychowany. Wszyscy oni ze statku, co łupem sił polskich miał zostać, woleli grobowiec wspólny sobie zrobić. Ale nim to uczynić zdołali — legli we krwi własnej. Jeden wszakże się przeżył. Był nim puszkarz Holender. Już był przy prochach — już lont zapalony miał rzucić — ale go nagle za rękę chwycił szyper szwedzi i ogień mu wydarł z ręki, haniebne pęta nad zgon chwalebny przekładając. A tymczasem „Panna Wodna” z drugiej strony szweda zajechała i ogniem morderczym sypała na jego pokład. Więc bez wodza, bez nadziei zwycięstwa

uciekać poczęli Szwedzi. Jedni biegli do kaszteli. Inni pod pokładem życie lubie chronili. Na ten widok serca przybyło zwycięsców. Więc ze swego statku na okręt nieprzyjacielski poskoczą. Pierwszy kaszuba młody, dziecko rybackie z Oksywja przeskoczył burty, wanty dopada i piąć się po niej poczyną, by porzecz admirański pochwycić. Widząc to szwed podbiegł i piąką przebił mu nogę. Chłopak zaklął, a, zsunawszy się nieco, tnie szweda z góry toporem, aż mu łeb na dwoje rozplątał, a bólu niepomny pnie się znów po porzecz. Na ten widok skoczy porucznik „Świętego Jerzego”. Chorążego dopadł — jednym ciosem rapiera z nóg go powalił i sztandar uniósł ku swoim. A na strwożonych wpada teraz hurmem załoga polska. Sternik Otto kapitana Berndta obalił zakrzywionem szablikiem i dalej kłęski szerzył w rzędniących szeregach. Jeszcze mężniejsi walczą. Ale oto sam Dieck admirał wkracza na pokład już zdobytego okrętu. Strach wytrąca broń z rąk reszty. Walka dogasa. Zwycięzcy w więzy biorą tych, co zostali przy życiu. I oto nagle grad kul spada na pokład zdobytego okrętu, pokotem kładąc kilkunastu chłopca. Rwetes i zamieszanie powstało. Niestety — nasze to kule. To Eilert je sypnął z „Jelenia” swoich od nieprzyjaciół nie mogą odróżnić w zamęcie. Dopiero krzyki dalszy ogień wstrzymały. Więc pomieszany Eilert cofać się począł na swoim statku — a tak niezręcznie to czynił, że kotwicę „Panny Wodnej” zaczepił i tak oba okręty unieruchomił. Ale niebezpieczeństwo już przeminęło.

Jakób Murrey na „Królu Dawidzie” bój wiodł zaciekle z „Pelikanem” szwedzkim. Lecz, czy że słabiej nacierał, czy że „Pelikan” miał żagla więcej od niego, dość, że szwed zahaczyć się nie dał i odbił od naszych. A gdy ujrzał admirała swojego w ciężkiej opresji porzucił walkę z „Dawidem” i do „Świętego Jerzego” podpłynął. Ale czuł nad nim ostrożny Storch i taką salwą go przyjął, że zachwiał się okręt rażony i szybko uchodzić począł.

Już z oddali, na pożegnanie posłał ostatni strzał z tylnego działa. Kula padła na sam środek pokładu admirańskiego okrętu szwedzkiego. Padła — urywając obie nogi zwycięskiemu Dieckowi. Runął ranny admirał — runął ranny śmiertelnie — i już nie wrócił do przytomności.

Tak zginął zwycięski wódz floty Jego Królewskiej Mości Arnold Dieck. A niechże wspomni o nim wdzięczna potomność. I niechże krew jego stanie się tym zczynem, co nas poruszy, co zwróci myśl narodu ku morzu, na którym tak świetnie ongiś zaśniała polska bandera.

ADAM UZIEMBŁO



WOJNY SZWEDZKIE I FLOTA POLSKA ZA KRÓLA ZYGMUNTA III

Zygmunt III (1587—1632), syn Katarzyny Jagiellonki, siostry Zygmunta Augusta i księcia finlandzkiego—Jana, późniejszego króla szwedzkiego, otrzymał koronę polską głównie na skutek zabiegów ciotki swej — Anny Jagiellonki. Podczas elekcji podnoszono na korzyść kandydatury Zygmunta, że Szwecja, posiadając na morzu silną flotę, nauczy Polaków nawigacji, że *dominium maris Baltici* dostanie się Polsce, dzięki unji personalnej ze Szwecją i t. p. Niestety realizacja powyższego nie nastąpiła. Nie doszła również do skutku za Zygmunta organizacja państwowej floty polskiej, operowały tylko nieliczne, ad hoc powołane do życia jednostki bojowe morskie, podczas wojen szwedzko - polskich, stanowiące własność, nie Rzplitej, lecz króla. Zygmunt III przyплыł do Polski na szwedzkich okrętach, ładując na Helu (1587).

W roku 1592 przypadł Zygmunto wi w dziedzictwie po ojcu tron szwedzki, wobec czego następnego roku wyjeżdża król do Szwecji na koronację wynajętym okrętem holenderskim, któremu towarzyszyło 40 okrętów szwedzkich pod wodzą admirała Fleminga, oraz — kilka okrętów gdańskich: „*Ł a b ę d ź*”, „*N i e d ź w i e d ź*”, „*Fortuna*”, „*Wilk*”, „*Libska Nawa*”, i inne, które mi jechała świta królewska. Statki te były przysłane królowi dla powrotu w roku następnym.

Jeszcze przed przybyciem Zygmunta, Szwecja, przyjęta wyznanie augsburskie (Sobór kościelny w Upsali). Król, jak wiadomo, był żarliwym katolikiem, stąd rozterki pomiędzy koroną, a narodem. Po koronacji powraca Zygmunt w r. 1594 do Polski, powierzając regencję swemu stryjowi — Karolowi Sudermańskiemu, łącznie z senatem szwedzkim. Przeciw dążącemu, niebawem jawnie, do korony szwedzkiej Karolowi, wyprawił się król ponownie do Szwecji w roku 1598, lecz, pobity pod Linkoping, powrócił do Polski, gdzie niezadługo dostał uchwałę detronizacyjną sejmu szwedzkiego. W roku 1604 Karol Sudermański za zgodą Stanów szwedzkich otrzymał należną Zygmunto wi koronę i panował odtąd pod imieniem Karola IX.



To pogwałcenie zasady dziedziczności, przez odepchnięcie Zygmunta od tronu stało się przyczyną długotrwałych wojen polsko - szwedzkich. Powodem pierwszej wojny (1600 — 1611) było darowanie Polsce przez Zygmunta Estonii, do której król utracił prawo wraz z władzą w Szwecji. Kampanję przeciwszwedzką w Estonii zapoczątkował w 1601 roku Zamoycki, kontynuował zaś od 1603 roku hetman wielki litewski — Jan Karol Chodkiewicz, zdobywając w tym czasie Dorpat. Brak atoli pieniędzy na opłacenie wojska, zahamował polską ofensywę. Mimo to Chodkiewicz, otrzymawszy od mieszczan ryskich pożyczkę, pobił, przysyłanych do Estonii z posiłkami 2 szwedzkich generałów.

Karol IX, niezrażony niepowodzeniem, wysyłał 14-tysięczną armię i przewiózł ją na własnych okrętach w roku 1605 w 3 korpusach do Rewla, Parnawy i ujścia Dźwiny. Generał Mansfeld kuśił się o zdobycie Rygi. Chodkiewicz, lubo, że nie zdołał przeszkodzić połączeniu się korpusów nieprzyjacielskich i choć miał zaledwie 3¹/₂ tysięcy wojska, odniósł nad armją Karola druzgocące zwycięstwo pod Kircholmem nad Dźwiną (27 września). Poległo 9.000 nieprzyjaciela. Karol IX, z jedną chorągwią rajtarów z trudnością dopadł do okrętów, jego sprzęty, obóz, 11 dział i 60 sztandarów wpadły w polskie ręce. Zwycięstwo kircholmskie nie zostało jednak wyzyskane dla braku pieniędzy, oraz z powodu odwołania Chodkiewicza z Inflant.

Powróciwszy w 1608 roku Chodkiewicz zastał już w samych Inflantach szwedów, którzy rok wcześniej opanowali byli główny arsenał polski Biały Kamień (Weissenstein). Hetman starał się odzyskać Dyament (Dünamünde) i Parnawę, a 4 marca 1609 roku odniósł walne zwycięstwo morskie nad eskadrą szwedzką u ujścia rzeki Salis¹⁾. Mianowicie, ciągnąc wówczas pod Rygę, zamierzył Chodkiewicz odepędzić, stojącą tam flotę szwedzką, która blokowała wybrzeże i posiłkowała nieprzyjacielską armję lądową. Zdobywszy więc w Parnawie 2 szwedzkie okręty wojenne oraz trochę łożdzi, dokupiwszy kilka statków handlowych od angiłków i holendrów, obsadziwszy eskadrę załogą z pośród litewskich chorągwi, uderzył hetman znieścacka na flotę nieprzyjacielską, niszcząc jej dwa wielkie okręty i zmuszając admirała Mansfelda do ucieczki. Wszystkie atoli owe wysiłki zmarnowały się, gdy niepłatni żołnierze opuścili Chodkiewicza, a jego samego odwołano z Inflant. Działania wojen-

ne, wskutek rozejmu, ustały na lat kilka.

Syn Karola IX — Gustaw Adolf, domagając się od Zygmunta III-go zrzeczenia się na zawsze, wznowianych wciąż roszczeń do Szwecji, podejmuje drugą wojnę z Polską (1617 — 1629). Polska, zajęta zapasami z Turcją, nie mogła przeszkodzić wtargnięciu 14-tysięcznej armji szwedzkiej do bezbronnych Inflant i oblężeniu Rygi w 1621 r., która upadła po 5 tygodniach zacieklej obrony. W roku 1626 całe Inflanty były już w rękach szwedzkich. Latem tegoż roku przeprowił Gustaw swoją armję na 80 okrętach do Prus Książęcych, czemu nie mogły przeszkodzić 4 strażnicze okręty księcia pruskiego. Opanował więc szwed z łatwością Pilawę, Elbląg i Kłajpedę, zasilaając kasy swe poborem ceł z tych portów. Zdobywszy następnie Malborg, wtargnęli szwedzi do Prus Królewskich, zamierzając opanować Gdańsk, miasto jednak odrzuciło przysłane mu warunki kapitulacji. Gustaw Adolf doszedł do ujścia Wisły, obeirzawszy atoli fortyfikacje gdańskie, cofnął się do Tczewa. Admirał szwedzki, Guldenhielm, opanował zatokę, zajął Puck i zrabował Oliwę. Na odsiecz nadszedł Konięcpolski z 11 tysiącami wojska, obległ Puck i zmusił gubernatora szwedzkiego do kapitulacji (2 kwietnia 1627 r.). Dopomagały Konięcpolskiemu wówczas ogniem swych dział okręty królewskie i gdańskie. Dowódcą Pucka został później Lanckoroński, wstawiony między innymi i tem, że gdy raz pod Helem ugrzązł na mieliźnie szwedzki okręt, Lanckoroński strzelał doń z dział z brzoğu i sypał okopy, zbliżając się wciąż do statku. W końcu, gdy nie starczyło już amunicji, wezwał okręt do poddania się, proząc strzelaniem granatami, których nie miał. Przestraszona załoga w liczbie 300 ludzi kapitulowała, wydając okręt o 36 działach. Admirał z 4 ludźmi uciekł na stojące dalej okręty szwedzkie, które dla przeciwnego wiatru nie mogły przybyć swym z pomocą.

Wobec szczególnego rodzaju wojny, jaką po raz pierwszy w Polsce toczono, częścią na wodzie, częścią na lądzie oraz — niezbędnej potrzeby czółen i statków w celach obrony wybrzeży, przewożenia rozkazów itp. Konięcpolski starał się o użycie w tym celu kozaków, którzy na Dnieprze pełnili służbę, zarówno lądową, jak i wodną, a którzy mogliby przyplynąć z Ukrainy do Prus Dnieprem, Prypecią, Bugiem i z biegiem Wisły. Kozacy jednak zamiarom tym się oparli.

Z wiosną 1627 roku, po wzieciu Pucka, Konięcpolski, chcąc ubiec Gustawa Adolfa, który wraz z posiłkami miał nadplynąć ze Szwecji, uderzył na Szwedów pod Hamersztynem, odnosząc znaczne zwycięstwo.

¹⁾ Salis — rzeka w Inflantach bierze początek z jeziora Burtuck i wpada ze strony wschodniej do zatoki Ryskiej.

Zwycięstwa lądowe okazały się jednak niewystarczające: Obronna wojna, prowadzona tylko na lądzie, pociągała za sobą utratę portów oraz dochodów z handlu, należało pomyśleć o działaniach zaczepnych na morzu, koniecznym zaś do tego warunkiem było zbudowanie i utrzymanie floty. Jak dotąd król na własną rękę gotował armatę morską, zaciągnął marynarzy, nazaczył komisarzy w Gdańsku do spraw morskich i pokrywał ze swego skarbu wszelkie wydatki na ten cel. Eskadra królewska była zbyt słaba, by działać zaczepnie wobec nieprzyjaciela, ale oddała już pewne usługi w tej wojnie, chwytając statki handlowe, wiozące nieprzyjacielowi żywność, pełniąc służbę wywiadowczą, oraz dopomagając przy oblężeniu Pucka. Próbowano nawet zapuszczać się, aż do kurlandzkich wybrzeży, by tam przychwytwać statki kupieckie, na których mogłoby przeprować się wojsko szwedzkie do Prus z Inflant. Flota królewska stacjonowana była w porcie Gdańskim — koło latarni.

Spodziewane posiłki szwedzkie przybyły w maju 1627 roku. Przywiódł je Gustaw na 36 okrętach. Nasze 3 okręty i jedna szkuta o 6 działach każdy, prowadzone przez kapitanów Wita, Mora i Magnusa zetknęły się z flotą szwedzką na wysokości Łeby. Zobaczywszy tak potężną flotę, obrócili się ku Białej Górze, chcąc uniknąć nierównej walki. Ale 3 statki szwedzkie odłączyły się zaraz od gromady i puściły się za nimi w pogoń. Kapitan Wit, postrzegłszy te okręty, stawił im czoło koło Białej Góry. Bitwa morską zawrzała. Z okrętów zarzucano się granatami. Na okręcie kapitana Mora zabito ze 20 ludzi i rozzerwało działo. Szwedzkie okręty dawały bezskuteczne znaki reszcie floty, aby przybyła na pomoc. Okręty polskie przebiły się przez nieprzyjaciela. „By ich było ze 20, łatwo można było utrudnić przystęp i wylądowanie armji szwedzkiej” — pisał hetman do króla.

Gustaw zawiął do Pilawy wraz z całą flotą. Admirała swego, Karola Gyllenhjelma posłał na rejd gdański z 18 orlogami, a sam z 6 pułkami piechoty, które przywiódł ze sobą, debarkował niedaleko Głowy. Flota królewska, zablokowana przez Szwedów w Gdańskim porcie, urosła jednak wkrótce do 9 okrętów. Każdy statek uzbrojony był w 20 dział. Naczelną komendę sprawował admirał (*praefectus regiarum navium*) Arendt Cypelman (Dickmann?). Blokująca flota szwedzka, pod dowództwem admirała Niciassa Stiernskjölda, składała się z 12 wielkich i 4 małych okrętów.

Blokada odcięła Gdańsk od świata handlowego i nie ulegała przerwie nawet z początkiem nastania na Bałtyku jesiennych wiatrów, tylko liczba okrętów szwedzkich się zmniejszała. Mianowicie 4 z nich stacjonowano u Helu, podczas, gdy dwa czuwały zawsze na widnokregu gdańskim u wejścia do portu. „Tę chwilę” — opisuje Szela-



Wł. Nałęcz

Okręt królewski „Złociste Słońce”.

gowski w dziele swym p. t. „0 ujście Wisły” — „potrafiła wyzyskać marynarka królewska. Wieczorem z dn. 27 na 28 listopada (1627), korzystając z gęstej mgły, wypłynęło siedem okrętów polskich z portu gdańskiego na pełne morze. Następnego dnia, była to niedziela, okręty polskie otoczyły dwa szwedzkie. Admirał królewski, Arendt Dickmann, zaatakował okręt admirałski szwedzki, a viceadmirał Herman Wit drugi okręt nieprzyjacielki. Bitwa trwała od godziny 8 do 11 rano. Rozpoczęła ją silna kanonada z dział. Naliczono 360 strzałów, przy czem ogień działowy polski podtrzymywały i forty z Latarni. Była chwila, powiada świadek naoczny, że się ziemia od wielkiego z dział strzelania trzęsa. Kiedy walka przeszła na *abordage*, admirał Stiernskjöld, który stracił już rękę i został raniony w piersi i w głowę, chciał wysadzić okręt swój w powietrze, ale mu w tem przeszkodzono. Natomiast kapitan 2-go okrętu szwedzkiego wysadził go w powietrze i zginął wraz z całą załogą. Okręty polskie puściły się były w pogoń za resztą floty szwedzkiej, zgromadzonej koło Helu i ścigały ją na znacznej przestrzeni, przy czem jeden z okrętów nieprzyjacielskich miał zatonać, a 3 inne zostały znacznie uszkodzone, ale za niepomyślnym wiatrem flotylla polska musiała wrócić. Eskadra szwedzka schroniła się do Pilawy.

Polacy w tryumfie zabrali ze sobą okręt admirałski, na którym było 30 dział metalowych i 8 ciężkich śpiżowych. Cała kasa, pochodząca z cła,

które pobierali Szwedzi od kupieckich statków u Głowy, dostała się w ręce zdobywców. Z okrętu, który poszedł na dno, zdołano jeszcze uratować działo. Do niewoli dostało się 100 Szwedów. Ale i z polskiej strony straty były znaczne. Przedewszystkiem poległ sam admirał Dickmann i kapitan Storch oprócz tego z załogi 69 ludzi”.

Bitwa ta umożliwiła gdańszczanom nawiązanie stosunków kupieckich, które ciągnęły się całą zimę, aż do następnej wiosny, kiedy to Gustaw Adolf wysłał pod Gdańsk 33 okręty dla pomszczenia zeszłorocznej porażki. Wyprawa ta nie osiągnęła zamierzonego skutku, gdyż eskadra polska schroniła się do portu Gdańskiego, pod osłonę jego baterji. Wówczas Gustaw podstąpił lądem nocą pod Gdańsk, zabrawszy ze sobą nieco ludzi, 8 dział, 2 półkartony i 2 czółna na wozach i napadł na flotę królewską, która leżała między miastem, a Latarnią. Okręt królewski „Tygrys” wyleciał w powietrze, zapaliwszy się od kuli ognistej, rzuconej przez szwedów, dwa inne: „Św. Jerzy” i „Król Dawid” każdy uzbrojony w 50 dział, mocno zostały uszkodzone, tak, że pierwszy okręt nawet zatonał. Na drugim ogień, wszczęty od kul, został, wskutek deszczu ugaszony. Reszta, korzystając z wiatru, wypłynęła na pełne morze. W dwa miesiące później poszczęściło się polakom wynagrodzić sobie tę stratę na morzu, zdobytym przez Lancokorońskiego szwedzkim okrętem admirałskim koło Helu, o czem była mo-

wa wyżej. Tu dodamy, że wspomniany okręt był 40 działowym, wiózł 12 łasztów prochu, broń i pieniądze na zapłatę żołdu.

Rok 1628 przyniósł jednak w końcu zniszczenie floty królewskiej w bitwie pod Wismarem, dokąd została posłana cesarzowi Ferdynandowi przeciw Szwedom. W grudniu na rozkaz króla 7 okrętów polskich, zaopatrzonych w żywność i amunicję, uzbrojonych

w 120 dział, jedyna, jak zaznacza Szelański, obrona wybrzeży morskich, zwłaszcza Gdańska, w czasie ostatniej wojny, wypłynęło z portu i stanęło u Latarni, czekając na pomyślny wiatr, który miał je zapędzić do Wismaru. Naprzód jednak podniosła się straszna burza na morzu, sami marynarze, niezaplaceni, nie chcieli wypłynąć na morze, później przyszedł mróz, Wisła stanęła. Dwa okrę-

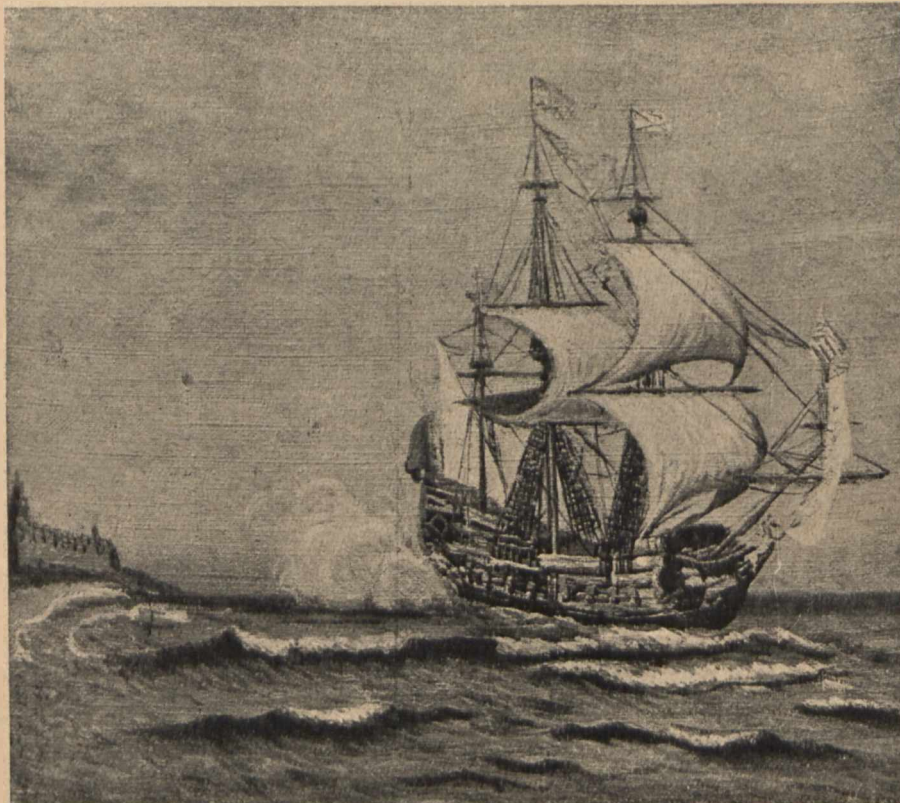
ty słabsze rozbiły się prawie o kry lodowe, tylko załoga ich ocalała. Zastąpiono je zaraz 2-ma innymi. W samą Wigilię Bożego Narodzenia pożegnały okręty polskie wybrzeża gdańskie, aby już ich nigdy z powrotem nie ujrzeć. Połączywszy się w Wismarze z niewielką flotyllą cesarską zostały częściowo zatopione, częściowo zdobyte przez połączoną flotę szwedzko-duńską.

STEFAN TROJANOWSKI

Z DZIEJÓW DAWNEJ FLOTY

Zamieszczamy w tym numerze dwie reprodukcje z obrazów prof. Włodzimierza

Nałęczca — wytrwałego badacza dziejów naszej dawnej siły zbrojnej na morzu.



Wł. Nałęczca

Bohaterski czyn Ernesta Spiringa

„Złociste Słońce”, — tak się nazywał okręt konwojowy (wojenny), polski z połowy XVII stulecia. Na rufie miał on wymalowane Złote słońce z promieniami. Stąd nazwa okrętu. Dalej — oprócz bandery królewskiej: ręka z mieczem na polu czerwonym — (rękaw złoty, miecz niebieski, ręka biała) — posiadał on na grot-maszcie banderę z ciekawymi literami S. P. Q. P. (Senatus Populusque Polonus).

Źródła historyczne o tym okręcie autor znalazł w muzeach niemieckich, gdzie znajduje się model „Złocistego Słońca”.

Drugi obraz przedstawia „Bohaterski czyn Ernesta Spiringa, kapra króla Władysława IV”.

Trzej bracia: Abraham, Izaak i Ernest Spiringowie, holenderzy, z zawodu kupcy wiernie służyli królom naszym: Zygmuntowi III i Władysławowi IV. Mianowani poborcami cel królewskich energicznie wypełniali swe obowiązki. Gdańsk — jak zawsze — zazdrośny o swoje przywileje, nienawidził tego „spiringowego cła” i starał się mu przeciwstawić.

Gdy miasto Piława nie chciało płacić podatku do kasy królewskiej, Ernest Spiring — najmłodszy z trzech braci — śmiało stanął pod murami tego miasta, i ze swego okrętu, uzbrojonego w dwadzieścia armatek, rozpoczął bombardowanie opornego grodu, w ten sposób zmusił go do posłuszeństwa.

Obraz prof. Włodzimierza Nałęczca właśnie przedstawia tę chwilę.

„FAJKA I MORZE”

Takim tytułem zaopatrywa angielski tygodnik „Shipbuilding and Shipping Record” z dnia 18 sierpnia r. b. wiadomość o rozbiciu się statku „Bayrupert”, należącego do Towarzystwa Żeglugowego „Hudson Bay Co”.

Wypadek ten może służyć, jako przykład zachowania zimnej krwi przez kapitana statku.

Statek został zbudowany zeszłego roku dla handlu z portami Labradoru. Właściciele nie zaniedbali niczego, aby statek ten zabezpieczyć od wszelkich niespodzianek na morzu. Wyposażony był on we wszystkie najnowsze wynalazki, zarówno nawigacyjne, jak i ratownicze. Podczas ostatniej swojej podróży zacho-

dził do kilku portów, gdzie wyładował żywność, zabierając wzamian futra. W czasie ostatniej podróży, w drodze powrotnej wpadł na skałę. Wszyscy na statku myśleli, że nastąpiło zderzenie z górą lodową. Na szczęście obyło się bez ofiar w ludziach. Bez paniki spuszczone na wodę łódzie ratunkowe, w których rozmieszczono ludzi. W czasie tego, kapitan wydając rozkazy, najspokojniej palił swoją fajkę. Czy regulamin Towarzystwa zezwala na palenie fajki na kapitańskim mostku — nie wiemy. Natomiast wiemy, że kapitanowie statków pasażerskich palą na mostku cygara i papierosy. Cokolwiek by nie mówił regulamin, fakt zostaje faktem, że kapitan statku „Bay-

rupert” podczas katastrofy palił najspokojniej swoją fajkę, a jego zimna krew budziła podziw.

Nieskończona ilość fotografii przedstawia premiera Anglii, palącego spokojnie swoją fajkę, podczas największych kłopotów i w najbardziej denerwujących chwilach. Każdy karykaturzysta jest mu za to wdzięczny. Jeżeli spokojne palenie fajki przez premiera Anglii, podczas kryzysu jest godne zaakcentowania to czyż kapitan handlowego statku w obliczu osobistego niebezpieczeństwa podczas katastrofy, wydający rozkazy z całym spokojem z fajką w ustach nie powinien spotkać się z powszechnym i gorącym uznaniem?

T. STECKI

EKONOMICZNE WYZYSKANIE WYBRZEŻA W ZAKRESIE RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

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

W ostatnich czasach bardzo często mówiono o sprawie rozwoju i popierania rybactwa na wybrzeżu, coraz też częściej zajmowano się znaczeniem rybołówstwa, jako większego przemysłu. Przyczyną tego zainteresowania się produkcją morza jest w pierwszym rzędzie fakt, że Polska jest jednym z krajów, spożywających ogromne ilości ryb morskich, a zwłaszcza śledzi. Ryby te kupujemy, płacąc za nie ogromne sumy; nasuwa się więc myśl, czy nie moglibyśmy sami, bez obcej pomocy, uzyskać z morza tych ilości taniego pokarmu, jakich nam potrzeba. Rzecz prosta, że osiągnięcie tego celu, o ile wogóle byłoby możliwe, to jedynie przez bardzo intensywny rozwój przemysłu rybackiego na naszym wybrzeżu. Dlatego też w ostatnich czasach sprawa naszego rybołówstwa jest często omawiana. Trzeba jednak zaznaczyć, że w dzisiejszym stanie nasze rybołówstwo jest drobną gałęzią przemysłu, zwłaszcza jeśli się ocenia jego efekty finansowe. Wedle statystyki zestawionej przez Morski Urząd Rybacki, wartość połowów morskich w r. 1926 wyniosła 795.000 zł., co zdać się musi drobną kwotą wobec całości obrotu kapitału na wybrzeżu. Jednak taka ocena wartości i ważności rybactwa byłaby zupełnie niesłuszna, gdyż nie brałaby pod uwagę konieczności i ogromnej roli w rozwoju tej gałęzi przemysłu, ani też jego znaczenia ogólnego dla państwa. Jest więc rybactwo morskie w zupełnie szczególnym położeniu i dlatego tej sprawie głównie należy poświęcić baczną uwagę.

1. Wybrzeże polskie, mimo swej niezmiernej krótkości, wynoszącej zaledwie około 1 proc. granic Rzeczypospolitej, ma zadziwiającą różnorodność warunków. Położone na skraju południowej części Bałtyku, tuż koło ujścia Wisły i małą tylko częścią sięgające na otwarte morze, jest ono w znacznej części zatoką i to w najważniejszej części płytką. Już samo położenie sprawia, że zarówno słoność wody naszego morza, jak jej temperatura i poziom mogą być bardzo różne w różnych częściach wybrzeża i mogą być podległe bardzo wyraźnym wahaniom. Ten zespół warunków musi się odbić na stanie rybołówstwa. Badania ostatnich czasów, przeprowadzone na naszych wodach przez p. Borowika i p. Demela wykazały wpływ zmieniających się warunków fizycznych i klimatycznych naszego morza na wędrówki ryb śledziowatych, stanowiących jedną z głównych podstaw naszego rybołówstwa, lecz podstaw niestałych i podległych dużym wahaniom.

Jest dziś ogólnie znaną rzeczą, że w obecnym stanie rybołówstwo

nasze ma charakter przypadkowy. Długo wspomnieć, że w ciągu ostatnich lat pięciu wartość połowów wahała się między 5 milionami a niemal jednym miljonem złotych rocznie, licząc w liczbach zaokrąglonych. Gdybyśmy jednak porównali statystykę połowów z całego Bałtyku, okazałoby się, że, choć wogóle wszędzie były wahania co do ilości ryb złowionych, to jednak nigdy i nigdzie tak wielkie, jak na naszym wybrzeżu. Zubożenie Bałtyku było zauważone na całym jego obszarze. W części zachodniej tak się zaznaczyło, że wedle sprawozdania prof. Henkinga wielu rybaków opuściło zatokę Kilońską, aby się przenieść na wschód i to na tereny niebardzo odległe od naszych wód. Równocześnie nasi rybacy jeszcze bardziej, niż zachodni cierpieli na brak ryby. Przyczyną zapewne najważniejszą tego złego stanu u nas jest fakt, że rybak nasz czeka na rybę, zamiast jej szukać, a czeka w miejscach o zmiennych i niekorzystnych warunkach.

Rybacy nasi nie opuszczają prawie nigdy wód terytorjalnych. Jest to zrozumiałe, gdyż przeważnie ich wyekwipowanie żeglarskie nie pozwala na dalsze podróże. Małe łódki, słabe kutry żaglowe czy motorowe nie nadają się do dalszych wypraw. Znajdujemy się więc w błędnym kole: rybak mało zarabia, bo ma złą łódkę, a nabyć lepszą mógłby tylko za ten mały swój zarobek. Położenie więc rybaków jest trudne i ciężkie, nic więc dziwnego, że może się u nich zrodzić tendencja do opuszczania swego zawodu, tem więcej, że rozwój portu w Gdyni oraz ruchu letników na wybrzeżu otwierają nowe źródła pewniejszego i lepszego zarobku.

Do tego jednak dopuścić nie można.

Jest, jak sądzę, rzeczą nieulegającą wątpliwości, że rozwój ekonomiczny wybrzeża zależy w znacznej mierze od wartości ludności morskiej. Dlatego zarówno sam rybak, jak i zawód rybacki, na którym kształtuje się jego charakter i właściwości, tak cenne dla marynarki, muszą być otoczone opieką i dana musi być rybakom możliwość lepszego zarobku a krajowi lepszych dochodów.

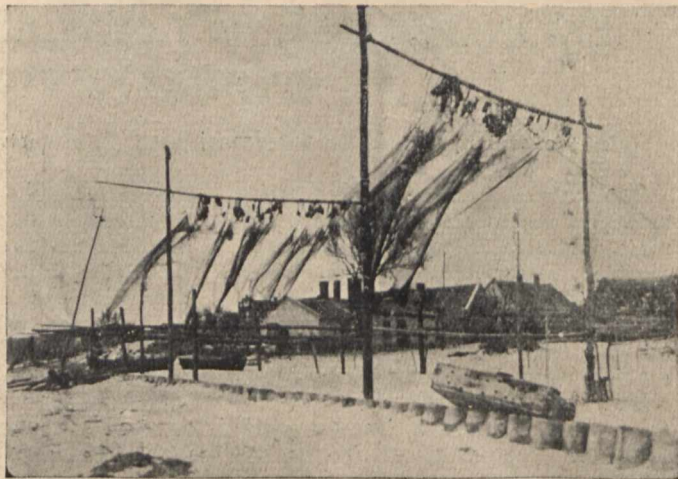
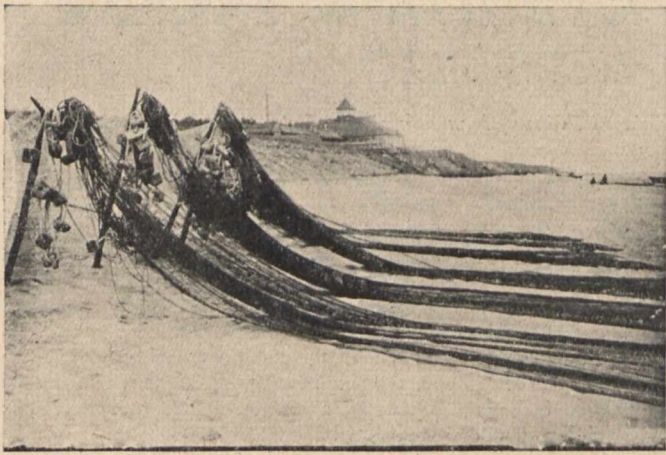
Jedną jest tylko rada na to, aby wyrwać rybactwo nasze z przypadkowego charakteru połowów: a jest to wyruszenie na poszukiwanie ryb. Może się to odbyć w dwojaki sposób: 1) przez szukanie ryb na dobrych terenach bałtyckich, 2) przez wyruszenie na Morze Północne.

Sprawa poszukiwania ryb na dalszych terenach bałtyckich staje się bardzo aktualną. Już i teraz niektórzy rybacy wyruszają czasem na teren rybny, położony w Rynnie Słupskiej, i to z dobrym rezultatem. Są to jednak zupełnie wyjątkowe wysiłki. Przeważna część rybaków nie odważy się na takie dalekie podróże w słabych statkach. Trzeba, aby statki były odpowiednio do tego rodzaju połowów. Ludność nasza zna typ małego żaglowca z Bornholmu, opatrzonego dość silnym motorem, gdyż takie statki pojawiają się na naszych wodach. Stworzenie flotyli większych żaglowców z motorem, pozwalających na dalsze podróże rybackie już w części musiałoby poprawić stan finansowy i warunki życia naszych rybaków.

Do tego jednak, aby powstała taka flotylla, potrzeba środków finansowych. Na naszym wybrzeżu jest niemal nieznanym przemysłem, polegającym na ekwipowaniu statków rybackich przez armatorów, wynajmujących załogę na



Suszenie sieci rybackich w Helu.



Obrazki z nad polskiego morza. — Suszenie sieci rybackich.

pewnych warunkach. Nie sędzę, aby to było przedczesne, by pomyśleć i u nas o tego rodzaju przemysle. Rolę armatora mógłby objąć Bank, który powierzyłby techniczne prowadzenie sprawy doświadczonym i pewnym osobom. — Byłoby również możliwe, aby dać kredyt niewielkiej ilości jednostek, działających jako spółka. O ile doszły mnie wiadomości z ostatnich czasów, ruch spółdzielczy nie rozwija się należycie wśród ludności rybackiej, pomimo tego, że nowozałożona filja Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni stara się bardzo usilnie, by pobudzić do tego ruchu. Można jednak mieć nadzieję, że te usiłowania doprowadzą z czasem także do pomyslnych rezultatów w sprawie budowy większych kutrów, jak już doprowadziły do zorganizowania zakupu narzędzi rybackich.

Sprawa wyjścia na Morze Północne na połów śledzi została w zasadzie zdecydowana w bieżącym roku. Prace przygotowawcze są w toku, a choćby nawet wypłynęły pewne trudności, to jednak można mieć nadzieję, że w niedługim czasie nasze statki rybackie, zupełnie nowoczesne, znajdą się na najobfitszych terenach połowów. Flotylla złożona z dziesięciu parowców rybackich, pracujących stale, da zajęcie pewnej ilości rybaków, będzie pierwszorzędną szkołą marynarską i wzmocze ruch w porcie w Gdyni, a w razie powodzenia w połowach, może stać się zaczątkiem liczniejszej floty rybackiej. Rzecz prosta, że im liczniejsza flota statków rybackich nowego typu, tem mniejszem staje się ryzyko związane z jej pracą, gdyż nawet niepowodzenia pewnych jednostek floty mogą się wyrównać korzystnym połowem innych. Powinnoby zatem być dążeniem, aby flotylla dalekomorskich statków została stopniowo o ile możliwości zwiększona.

Przytoczyliśmy te zupełnie ogólne uwagi o rybnactwie i możliwości jego rozwoju, aby przypomnieć, jak bardzo ściśle łączy się sprawa rozwoju rybnactwa z rozwojem prac na wybrzeżu. Jeśli jednak chcemy odjąć naszemu rybnactwu charakter przypadkowy, to

musimy mu dać podstawę na wybrzeżu.

Pierwszym warunkiem jest sprawa schronienia dla rybaków, czyli portów rybackich. Z tego cośmy powyżej przytoczyli wynika, że w miarę rozwoju rybnactwa muszą na naszym wybrzeżu powstać dwa typy portów rybackich. Jednym będą porty dla małych łodzi; kutrów czy większych kaczów motorowych; drugi typ musi być tak pomyślany, aby w nim mogły znaleźć miejsce obok małych łodzi także i parowe driftery, wracające z połowu śledzi.

Porty rybackie dla drobnego przemysłu rybackiego muszą być rozrzucone po wybrzeżu, port większy musi być jeden i cały większy obrót handlowo-przemysłowy rybnactwa musi być ześrodkowany w jednym punkcie. Małemi portami rybnactwami jest port na Helu i budujący się port w Borze—Jastarni, który mógłby jeszcze także zupełnie wystarczyć dla ruchliwej Kuznicy, po połączeniu jej wygodnym kanałem nawigacyjnym. Do portu na Helu należą 33 kutry motorowe, w okolicach Jastarni jest ich 19. Gdyby więc nawet ilość kutrów motorowych zwiększyła się dwukrotnie, co nawet nie byłoby korzystne, to oba te małe porty wystarczą na ich pomieszczenie. Typ tych obu portów jest to typ schronienia, w którym rybak może bezpiecznie pozostawić łódkę, lecz nie jest to typ portu, w którym mógłby się rozwijać handel rybnactwa. Wąskie obramowanie betonowe portu na Helu nadaje się do ruchu raczej pasażerskiego, niż rybnactwa. Niema się gdzie rozłożyć z sieciami, dojazd wózkami, nawet ręcznym, jest utrudniony, a nawet niechętnie widziany. Hel musi więc pozostać małym centrum rybnactwa przybrzeżnego.

Portu budującego się w Borze—Jastarni nie można również uważać za zawiązek większego portu rybnactwa. Ilość kutrów motorowych w tym obwodzie rybnactwem wynosi 19, zaś łodzi niemotorowych 310. Jest możliwe, że znaczna część łodzi niemotorowych zostanie zastąpiona przez motorowe, lecz proces ten zapewne odbywać się

będzie bardzo powoli. Gdyby doszło do tego, aby zostały zbudowane i rozpoczęły połowy większe statki żaglowo-motorowe, przeznaczane do połowów na dalszych terenach rybnactwa na Bałtyku, to jednak ich podstawą zapewne nie byłby port w Jastarni, jako reprezentujący gorsze warunki handlowe, niż Gdynia. Port w Borze—Jastarni musi więc tylko ułatwić rybnactwu naszego wybrzeża udawanie się na połowy, zwłaszcza zimową porą, a jest bardzo ważny jako położony w części wybrzeża zamieszkałej przez ludność polską.

O porcie w Pucku trudno mówić, jako o miejscu, w którym mogłoby się rozwinąć rybnactwo. Ma on tak różnorodne zadania, a położony jest tak niekorzystnie, iż istotnie niema nic w tem dziwnego, że w całym obwodzie rybnactwem, którego centrum stanowi, niema ani jednej łódki motorowej, należącej do rybaków. (Dobre urządzenie rybnactwa, które mieści się tuż przy porcie, a jest związane z rybnactwem w zatoce Puckiej, mianowicie wylęgarnia, w której odbywa się hodowla sieji bałtyckiej, ta jedynie ma znaczenie i wartość dla wybrzeża i o jej rozwinieciu należałoby pomyśleć).

W ostatnich czasach pojawiły się projekty urządzenia jeszcze jednego schronienia dla rybaków, a mianowicie na Wielkim Morzu około Karwi. Sędzę, że trudności techniczne urządzenia portu w tamtem miejscu byłyby bardzo znaczne, a zwiększone jeszcze i tem, że dotychczas tamta okolica niema połączenia kolejowego. Ostatni też szczegół wyklucza wszelką możliwość rozwoju handlu, a nawet umożliwienia zbytu ryb złowionych. Port w tamtej okolicy mógłby mieć pewne znaczenie jako schronisko przed burzą dla rybaków, idących na połów na Słupskiej Rynnie, lecz nie widzę ważniejszego jego znaczenia w obecnych warunkach.

Krótką i pobieżną charakterystyką portów rybnactwa na naszym wybrzeżu wystarcza, aby wyrobić sobie przekonanie, że punktem ciężkości, na którym powinien spocząć racjonalny rozwój rybnactwa i całego ruchu rybnactwie-

go powinna być Gdynia. Dodać można do tego, iż samo życie uczy nas, że właśnie w Gdyni może rozwinąć się rybactwo, gdyż istotnie rozwinęło się i dziś niemal dorównywa Helowi, mając 30 kutrów motorowych a 150 łodzi niemotorowych. Mimo tego jednak często spotkać się można ze zdaniem, że rozwój wielkiego portu, jakim ma być Gdynia, musi wykluczyć rozwój rybactwa w tym porcie. Zdaje mi się, że jest to pogląd nieusprawiedliwiony faktami. Wystarczy przypomnieć, jaki jest port rybacki w Altonie lub Cuxhaven, łączący się z Hamburgiem, jak wspominałem centrum rybactwa jest Boulogne sur Mer, Marsylja, Coruna, Genua, Neapol, Triest, Singapur i wiele innych. Najlepszym tego przykładem może być Ostenda, która w ostatnich czasach staje się coraz to poważniejszym centrum ruchu handlowego i pasażerskiego a równocześnie rozwija się w niej rybactwo, tak, że nietylko powiększa się hale targowe i port rybacki, ale nawet buduje się obecnie wspaniały instytut, poświęcony badaniom z zakresu naukowych podstaw rybactwa. Należy tu jednak zaznaczyć, że rozumiemy przez rozwój rybactwa rozwój całego ruchu rybackiego, nietylko tego, który jest oparty na pracy rybaków z danej miejscowości. Jest to zresztą naturalne, że wielkie porty mogą stać się centrum intensywnego rybactwa, gdyż rybactwo dalekomorskie przestało już być drobnym przemysłem a wkracza w dziedzinę ogromnych wysiłków przemysłowo-handlowych. Ruch handlowy w porcie, obecność świata kupieckiego, to wszystko ułatwia wielki przemysł i handel rybacki. Pod względem zaś technicznym, zdaje się, że nie może być przeszkod ani trudności stworzenia porządnego portu rybackiego w Gdyni, któreby się nie dały usunąć przy wiadomościach technicznych i dobrej woli, a zwłaszcza przy wczesnym rozplanowaniu prac w porcie.

Schronisko, które dziś jest związkiem portu rybackiego w Gdyni nadaje się jedynie do ochrony małych kutrów. Wiemy jednak, że stworzenie flotylli statków rybackich dalekomorskich, złożonej choćby tylko z dziesięciu jednostek na początek, wymaga zajęcia się też sprawą pomieszczenia tej flotylli w porcie. I tutaj nasuwa się kwestja, czy cały ruch rybacki ma być skoncentrowany w jednym miejscu portu w Gdyni czy też, jako rozbity na ruch przybrzeżny i dalekomorski, miałby otrzymać dwa miejsca w porcie.

Tę sprawę powinnyby się obecnie zdecydować, lecz można ją rozstrzygnąć tylko na podstawie rozważenia sprawy czego możemy się spodziewać po rozwiniętym ruchu rybackim przybrzeżnym a czego po pracy statków dalekomorskich, oraz jakie urządzenia są potrzebne dla obu tych działów rybactwa.

Ruch rybacki przybrzeżny powinienby się w Gdyni lepiej rozwinąć, niż



Suszenie fląder na Helu.

w innych częściach wybrzeża. Jeśliby doszła do skutku budowa większych kutrów lub keczów motorowych, powinnyby one mieć bazę w Gdyni, gdyż będą dostarczały ryby świeżej, przeznaczanej do spożycia lub przeróbki w kraju. Bliskość i dogodność połączeń kolejowych, jakie ma i mieć będzie Gdynia, już przemawia za tem, że tutaj przedewszystkiem powinno powstać centrum zakupu świeżego towaru. Blisko portu rybackiego, zapewne w bezpośrednim jego sąsiedztwie powinna więc być umieszczona Hala rybna, w której rybak mógłby się pozbyć całego towaru, dalej chłonia dla przechowania ryb przed dalszą ich ekspedycją lub przeróbką w razie nadmiaru towaru. Część ryb przywożonych przez kutry i większe statki motorowe stanowić będą śledzie i szprotki, będące, jak wiadomo główną podstawą naszego rybołówstwa. Te gatunki ryb tylko w niewielkiej mierze będą spożyte na świeżo; przeważnie zaś stanowiąc będą, jak i teraz, materiałem do fabrykacji przetworów wędzonych lub konserw. Powinnyby zatem powstać w bliskości portu rybackiego także i większa przetwórnia. Wprawdzie przetwórniami można by ostаточно umieścić i nieco dalej od portu, lecz wiadomo, że przy dużej ilości ryb, ich transport, choćby niedaleki, jednak mógłby podnieść ich cenę, co znów nie byłoby korzystne ze względu na konieczność produkowania takich przetworów, dla zwalczania konkurencji zakrajowej.

Do wszystkich urządzeń na nadbrzeżu portu rybackiego musi być obficie doprowadzona woda oraz muszą być wygodne i praktyczne urządzenia wyładownicze oraz kolejowe.—O ile wnieść mogą z artykułu ogłoszonego w „Morzu” przez p. Dyr. Łęgowskiego, podobne do wymienionych urzą-

dzenia są planowane lecz jeszcze nie wyznaczono miejsc, gdzie one znaleźć się mają.

Rybactwo dalekomorskie ma nas zapoznać przedewszystkiem w śledzie. Ponieważ nasza flotylla dalekomorska ma wyruszać da dalsze tereny, więc znajdziemy się w położeniu podobnym, jak Holandja i nasze statki będą nam przywoziły śledzie solone. Ten stan może się zmienić, ponieważ tereny obfitych połowów śledzi mogą się nieco przesunąć. Już i teraz ilość śledzi poławianych na Skagerragu wzrasta, a nie są to bardzo dawne czasy, kiedy śledź był bardzo obfity nawet na zachodnich brzegach Szwecji. Solone śledzie przyjdą do nas mogą, zależnie od terenu połowów albo jako silnie albo jako słabo solone. W ostatnim wypadku nadawać się mogą dobrze do rozmaitych przetworów spożywczych, a nawet jako świeżo, choć mocno solone, mogą być do podobnego celu użyte. Dlatego też byłoby wskazane, aby miejsce postoju i wyładunku śledzi nie było odległe od przetwórnicy rybackiej. Wreszcie Hala rybna, która ma być również siedliskiem biur przedsiębiorstw handlowych mogłaby spełnić również rolę siedliska biur handlu śledziami. Te względy przemawiają za skoncentrowaniem w jednym miejscu całego ruchu rybackiego, zarówno dalekomorskiego jak i przybrzeżnego. Zaprzeczć jednak nie mogę, że są pewne powody, przemawiające za obmyśleniem innego miejsca postoju dla statków dalekomorskich. O nich jeszcze później słów kilka dorzucić pragnę.

(D. n.)

Prof. Dr. MICHAŁ SIEDLECKI.

ORGANIZACJA RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

Z rozwojem własnej floty handlowej i budową własnego portu w Gdyni łączy się ściśle sprawa posiadania własnego rybołówstwa morskiego.

Sprawa ta znalazła już żywy odzwiek w szeregu postanowień rządu, mających na celu zaopiekowanie się rybakami, zamieszkałymi na polskim wybrzeżu, i stworzenie warunków, przy których rodzime rybołówstwo morskie mogłoby się rozwinąć i stanąć na wysokości zadania. Polska spożywa wielkie ilości ryb morskich i spóżyte to pokrywane jest przez import zagraniczny. Zmniejszenie tego importu, choćby w najmniejszej jego części, jest ze wszechmiar pożądane i korzystne.

W związku z tem postanowiono wyeliminować sprawy rybołówstwa morskiego z wydziału wytwórczości zwierzęcej Min. Rolnictwa i utworzyć specjalny wydział rybołówstwa morskiego przy departamencie morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Specjalni rzeczoznawcy poczynili już odpowiednie studia nad rybołówstwem na Morzu Północnym, z którego nie-

przebranych bogactw Polska ma prawo korzystać, wystudjowali różne sposoby połowu u holendrów, anglików, szkotów, Niemców, Francuzów, zbadali warunki zbytu i organizację handlu i przemysłu rybnego. Spostrzeżenia te będą przedmiotem obrad odpowiednich czynników.

Z inicjatywy rządowej utworzono spółdzielnię rybacką w Gdyni p. f. „Polskie zjednoczenie rybaków morskich”, mającą na celu zjednoczenie rybaków pod względem gospodarczym, podniesienie dobrobytu, organizację zbytu ryb i ich przetworów, podniesienie rybołówstwa morskiego do jaknajwyższego poziomu sprawności technicznej i rozwoju. Spółdzielnia uzyskała kredyty z Banku Gospodarstwa Krajowego w wysokości 500.000 złotych.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zamierza w pierwszym rządzie rozwinąć rybołówstwo przybrzeżne i w tym celu obok budowanego obecnie portu rybackiego ma powstać stocznia rybacka, w której mogłyby być naprawiane łodzie, a nawet w przyszłości

budowane, uniezależniając w ten sposób rybaków od Gdańska. Równocześnie przewidywane jest stworzenie własnej fabrykacji sieci rybackich, kupowanych dotychczas w Niemczech.

Konieczne jest również utworzenie instytucji asekuracyjnej nie tylko dla łodzi i kutrów rybackich, lecz również dla sieci i sprzętu rybackiego, stanowiącego całkowity majątek rybaka.

W zakresie handlu produktami rybołówstwa wysuwa się na plan pierwszy konieczność zabezpieczenia zbytu tych produktów w każdym czasie i w każdej ilości.

Przewidywane jest stworzenie na miejscu w Gdyni przemysłu rybnego, gdyż istniejące fabryki konserw i przetworów rybnych są zbyt odległe od wybrzeża.

Zapoczątkowanie przemysłu rybnego w Gdyni pociągnęłoby za sobą powstanie stale trwającego targu rybnego, regulację cen, budowę hal i magazynów, fabrykę lodu sztucznego i t. p.

S. J.

ROZWÓJ NIEMIECKIEJ SIECI MORSKIEJ

Nic nie da nam tak dokładnego obrazu ożywienia się działalności floty niemieckiej, jak przegląd ważniejszych linii morskich, które zostały bądź utworzone bądź ulepszone w roku bieżącym. A więc:

a) Linje europejskie:

1. Brema — Finlandja. Już na początku roku towarzystwo „Bremer — Roland Linie” zapewniło stałą tygodniową obsługę między Bremą i Finlandją oraz projektowało uruchomienie na tej linii 3 nowych parowców o pojemności 2.500 ton każdy.

2. Szczecin — Londyn. W tym samym czasie Towarzystwo „Stettiner-Dampfer” czyniąc zadość życzeniom klientów utworzyło regularną obsługę na linii Szczecin—Londyn.

3. Hamburg — Morze Czarne. Przerwany oddawna ruch pasażerski i towarowy na linii Hamburg — Morze Czarne, został wznowiony od wiosny r. b.

4. Hamburg — Anglja. Towarzystwa: „Schroder”, „Holken” i „Fischer” utrzymujące od r. 1922 stałe połączenie pomiędzy Hamburgiem i Glasgow, tworzą obecnie nową linię pomiędzy Hamburgiem a Hull i Newcastle.

b) Linje na Daleki Wschód.

Na początku roku Two „Norddeutscher Lloyd” podwoiło obsługę na linii do Chin i Japonii przez dodanie linii obsługującej raz na miesiąc porty Chin Północnych z pominięciem Japonii. Jak wielka waga przywiązana jest do tej linii świadczy fakt, że wysiłki towarzystwa podjęte na Dalekim Wschodzie w r. 1922 doprowadziły już w r. b. do rezultatów przewyższających działalność przedwojenną.

Linje te są obsługiwane przez parowce mieszane, — pasażersko-towarowe, posiadające urządzenia umożliwiające wygodny przejazd pewnej liczbie pasażerów. Regularny, cotygodniowy odjazd, jest dużym udogodnieniem.

Towarzystwo „Hapag”, nie chcąc pozostawać w tyle za „Norddeutscher Lloyd”, utworzyło w początkach lipca wspólnie z Twem „Hugo Stinnes” (którego „Hapag” jest właścicielem), linię tygodniową, pasażersko-towarową, na Daleki Wschód, z tem, że statki pasażerskie i towarowe odchodzą na zmianę. Inowacja ta zmienia nieco dotychczasowy sposób obsługi portów Dalekiego Wschodu parowcami mieszczącymi (pasażersko-towarowymi), stosowany wspólnie przez „Hapag” i „Norddeutscher Lloyd” (przy udziale armatorów angielskich: Holta z Liverpoolu i Ellermann Bucknall z Londynu). Wejście na widownię linii Stinnesa zachwiało dotychczasową równowagę sił na niekorzyść „Lloydu”.

c) Linje Pacyfiku Północnego:

Wspólna obsługa tych dwu towarzystw na wyżej wymienionych liniach również uległa zmianie począwszy od 1-go lipca, gdyż Two „Hapag” zakupiło od „United American Lines” 3 duże parowce. „Lloyd” i w tym wypadku uważa to za zachwianie równowagi.

Każde z tych towarzystw z osobna zapewnia obsługę bardziej rozległą i regularną, — 3 razy na miesiąc. Uruchomienie trzech parowców, o których była mowa powyżej, a które są już na ukończeniu, pozwoli zapewnić niebawem odjazd statku co dwa tygodnie.

d) Linje różne.

1. Brema — Indje Brytyjskie. Towarzystwo „Hansa” uruchomiło w końcu lipca nową regularną linię do Indji Brytyjskich z odejściem statków co 4 tygodnie. Statki te zawijają po drodze do portów: Karachi, Jammajar, Okha oraz portów na wybrzeżu Malabaru i Tuticorin.

2. Hamburg — Teneryfa. T-wo „Norddeutscher Lloyd” uruchamia linię pasażerską i towarową dla przewozu owoców pomiędzy Maderą, Las Palmas, Teneryfą,

Lizboną, Antwerpją, Bremą i Hamburgiem.

3. Brema — Kanada. Ze względu na wzrost emigracji rosyjskiej i skandynawskiej „Norddeutscher Lloyd” projektuje utworzenie bezpośredniej komunikacji pomiędzy Bremą i Halifaxem.

4. Rotterdam — La Plata. Istnieje projekt, który prawdopodobnie zostanie wkrótce zrealizowany, utworzenia nowej linii pomiędzy Rotterdamem a Montevideo, Buenos Aires i Rosario. Otwarcie nowej tej linii projektowano na 15 października r. b., — przyczem statki mają odchodzić co 3 tygodnie.

5. Hamburg — Portuglja. Wreszcie należy wymienić linię, która chociaż nie pozostaje pod banderą niemiecką, jednak jest założona z inicjatywy i dzięki staraniom towarzystwa pozostającego w bezpośredniej łączności z flotą niemiecką. Jest to linja z Hamburga do Oporto i Lizbony, uruchomiona przez Two „Seetranschiffahrt” z dniem 15 sierpnia r. b. Kursują tu statki T-wa „Sociedad del Commercium Industria de Transportes” w Lizbonie.

Uruchomienie ostatnio wymienionej linii ma na celu ułatwienia, jakie eksport niemiecki osiąga, przewożąc swe towary pod banderą portugalską, cieszącą się specjalnymi względami w dziedzinie opłat celnych. Różnica pomiędzy cłem stosowanym w Portugli dla statków portugalskich a statków innych narodowości jest bardzo znaczna. Powodowało to już niejednokrotnie protesty, gdyż podobne nierówności przeciwne są zasadom, które Liga Narodów stara się wprowadzić w życie za pośrednictwem komisji dla spraw komunikacji i tranzytu, a które to zasady były przedmiotem wielu obrad i konwencji międzynarodowych, ratyfikowanych, niestety, tylko przez nieznaną liczbę państw.

S. KOSK

MARYNARKA WOJENNA

BUDUJMY „MORSKĄ ARMATĘ”!

Przypadająca obecnie trzechsetna rocznica zwycięstwa floty polskiej nad szwedzką, pod Oliwą, nasuwa szereg aktualnych refleksyj. Głos przeszłości woła do nas nader żywo. Historia walk Polski o Bałtyk nastrocza mnóstwo współczesnych analogij. Umieć wyciągnąć naukę z ciężkich błędów, jakie niegdyś popełniliśmy — to połowa tryumfu.

Polska Wazów wiodła długotrwały zatarg ze Szwecją, ongi najsilniejszym państwem na północy Europy. Wojna, prowadzona z początku o sukcesję szwedzką, stała się później jedną z najcięższych i najkrwawszych przepraw, jakie Polska kiedykolwiek w swojej historii przesłała. W rezultacie, wskutek wielu zaniedbań i błędów, popełnionych na morzu, została Polska odepchnięta na długie lata od tego morza.

Na krótko tylko w owym czasie rozbłysła polska bandera na Bałtyku, sławą okrywając królewską „armatę”. Król Zygmunt III, widząc, jak zawodne są rachuby na Habsburgów i obiecane zjawienie się floty hiszpańskiej na Bałtyku, a naciskany potężnie przez Gustawa Adolfa na Pomorzu i w Prusach Książących, postanowił stworzyć polską flotę wojenną, by przeciwstawić mu się na morzu i rozpoczął wśród szlachty usilną w tym kierunku agitację. Dowództwo nad flotą objął sam królewicz Władysław.

Rok 1627 przynosi „polskiej armacie” wspaniałe zwycięstwo nad szwedem pod Oliwą. Jednak silnie zakorzeniona wśród szlachty polskiej niechęć do wydatków wogóle, a zwłaszcza do wydatków na morze, zrobiła swoje. Bałtyk opanowują całkowicie szwedzi i odtąd rozstrzygnięcia w wojnach z nimi szuka Polska tylko na lądzie. Błąd swój zapłaciła ciężkim najazdem, z którego nadaremnie już później chciała się podźwignąć.

Dziś Polska znowu wyszła nad morze i trzyma straż nad Bałtykiem. Czekają Ją tam zadania nader ważne dla przyszłości. Mocną stopą musi

stać na tym skrawku Pomorza, jaki został Jej przyznany, jeśli nie chce na szwank narażać swego bytu. Jak ongi za króla Zygmunta, musi Polska budować swą „morską armatę”.

Niestety, zrozumienie ważności tego zagadnienia jest wśród naszego społeczeństwa wciąż jeszcze niedostateczne. Wie ono, że gdzieś tam, w Gdyni, stoją polskie torpedowce, miłym okiem patrzy na granatowe mundury polskich marynarzy, ale mało kto zdaje sobie sprawę z tego, jak pracuje, jak żyje ta odrodzona marynarka wojenna, jakie są jej potrzeby, zadania i t. d.? Podobno gdzieś, we Francji, buduje się jakieś kontrtorpedowce, podobno otrzyma marynarka wojenna łodzie podwodne, ale nikt prawie nie wie dokładnie, ile tego ma być i czy to wystarczy na nasze potrzeby.

A tymczasem lata płyną. Niemcy, im dalej od daty zawarcia pokoju w Wersalu, tem intensywniej się zbroją na morzu. Rosja Sowiecka także coraz więcej uwagi poświęca swym siłom na Bałtyku.

Rzecz prosta, że zbrojenia morskie Niemiec nie mają na celu nic innego, jak hegemonję na Bałtyku. O zbrojeniach przeciw władczyni oceanów — Anglii, o postawieniu czoła tej potędze morskiej, obecnie nawet marzyć nie mogą. Natomiast wyprowadza ich stale z równowagi widok zagospodarowywania się Polski na wybrzeżu Bałtyku. I, zbrojąc się na morzu, mają Niemcy przedewszystkiem na celu niedopuszczenie na Bałtyku do wzrostu jakichkolwiek innych czynników.

Nasza praca na morzu pod względem zabezpieczenia wybrzeża, budującego się portu w Gdyni i nowopowstałej floty handlowej, równa się zeru. Marynarka wojenna w Polsce — powiedzmy to wyraźnie — jest w dotychczasowych warunkach tylko piękną dekoracją. O jakimkolwiek poważnym przeciwstawieniu się nieprzyjacielowi na morzu dotąd myśleć nawet nie możemy. Zamówione w stoczniach francuskich dwa nowoczesne

kontrtorpedowce i trzy łodzie podwodne, mogą być uważane tylko za zaczątek, za kadre przyszłej floty polskiej. Za nimi muszą pójść dalsze zamówienia. Tego wymaga jaknajbardziej żywotny interes całego narodu.

Niestety — jak powiedzieliśmy — zrozumienie tych kardynalnych prawd jest u nas wciąż jeszcze bardzo słabe. Odzwierciadla się to chociażby w budżecie marynarki wojennej, który stoi gdzieś, na szarym końcu wydatków wojskowych. W rozbudowie marynarki wojennej, będącej taką samą gwarancją pokoju, jak armja lądowa, co więcej — będącej tej armji lądowej niezbędnym uzupełnieniem, wzięliśmy tempo żółwie, wówczas, gdy potrzebne są kroki olbrzyma.

Po dziesięciu latach niepodległego bytu stworzyliśmy już jaką taką flotę handlową, kończymy budowę nowoczesnego portu w Gdyni. Czas najwyższy, aby przysła kolej na marynarkę wojenną.

Równolegle z budową floty wojennej, musi posunąć się sprawa organizacji marynarki i jej władz. Powinna ona otrzymać daleko naprzód wytknięte cele rozwojowe. Oficer marynarki wojennej, tkwiący gdzieś na wybrzeżu, czy w centralnych władzach i urzędach, winien czuć, iż praca jego nie jest jałowem przetwarzaniem tych samych wartości, ale, że jest ona przygotowaniem do przyszłego, należytego rozwoju floty polskiej. Wówczas ambicja marynarzy naszych, dziś niewidzących przed sobą przyszłości, znajdzie odpowiednie ujście.

Życie idzie siedmiomilowemi krokami naprzód. Przestańmyż dreptać na miejscu. Trzechsetną rocznicę świętego zwycięstwa dawnej floty polskiej uczcijmy realnymi posunięciami w dziedzinie rozbudowy floty współczesnej i jasnego sformułowania programu morskiego.

Hasłem każdego polaka winno dzisiaj być: „Twórzmy siłę zbrojną na morzu!”

HENRYK TETZLAFF

ECHA UROCZYŚCOCI W CAEN

MOWA P. CHERON, B. MINISTRA, SENATORA DEPARTAMENTU CALVADOS, W CZASIE POŚWIĘCENIA KONTRTORPEDOWCA „WICHER”

Pisaliśmy w swoim czasie w „Morzu” o uroczystości założenia pierwszego nitu na kontrtorpedowcu „Wicher” i poświęcenia tego kontrtorpedowca, jaka odbyła się w końcu lutego b. r. w stoczni „Chantiers Navals Français” w Bainville koło Caen, w obecności Ambasadora Rzeczypospolitej w Paryżu p. Chłapowskiego. W cza-

sie bankietu, wydanego z tej okazji przez zarząd stoczni, prezes rady nadzorczej t-wa senator Cheron, b. minister, wygłosił płomienne przemówienie na cześć Polski, które podajemy poniżej. *Redakcja.*

Panie Ambasadorze, Panowie! Historia nas uczy, że w czasie pierwszych wojen punickich, rzymianie, chociaż odnosili w Sycylii zwycięstwa za zwycię-

stwami, nie mogli jednak podolać Kartaginie, bowiem Kartagińczycy posiadali flotę, która im zapewniała panowanie nad morzem.

Pewnego dnia zdobyli oni jeden z okrętów kartagińskich. Posłużył im jako wzór do budowy floty. Aby wyszkolić załogi utworzyli na piaskach osiedla wiosłarzy. Flotę stworzyli. Pobili przeciwników. Imperjum Afryki było owocem ich wysiłków.

Dlatego, że — mniej-więcej przed 600 laty — nasi przodkowie zaniedbali obdarzyć nasz kraj marynarką, mieliśmy słynną bitwę „de l'Ecluse”, która wydała nasz kraj na pastwę inwazji i stuletniej wojny.

Gdy Richelieu i Colbert dali Francji najpiękniejszą marynarkę świata, przeżyła Francja świetne zwycięstwa, którymi wstawiła się pierwsza połowa panowania Ludwika XIV.

Po roku 1739, gdy Anglja walczyła z Hiszpanją, aby odebrać jej wspaniałe kolonie, mieliśmy 15 lat dobroczynnego pokoju i przez cały ten czas dobrobyt. Nasze Antylle były ośrodkiem niezwykle prosperującego handlu; nasi pionierowie z Normandji zawładnęli Kanadą. W Indjach Duplex, na tle sporów między tamtejszymi władcami, uprawiał politykę, która mogła wydać w nasze ręce olbrzymie terytorja. Wszystko to jednak okazało się bezskuteczne, bowiem nie posiadaliśmy marynarki, która stałaby na wysokości naszej polityki. Wojna siedmioletnia przyniosła nam utratę kolonialnego imperjum. Po tem wszystkim, czyż trzeba jeszcze przypominać największego geniusza wojskowego wszystkich czasów — Napoleona, który zasnął Trafalgaru?

Wynika stąd wielka nauka historii, że żaden kraj nie może obyć się bez potęgi morskiej i że okresom pomyślności lub osłabienia tej potęgi odpowiadają okresy wielkości lub upadku narodu.

Mysł ta musi narzucić się umysłom teraz, gdy nasza wielka przyjaciółka Polska szuka elementów swej siły i bezpieczeństwa w tej naszej francuskiej stoczni, której pan prefekt właśnie przed chwilą oddał tak słuszne pochwały.

Panowie! Jeśli kto kiedykolwiek mógł sądzić poważnie, że narody są tylko przypadkowymi zespołami o granicach zakreślonych dzięki konfliktom i traktatom, niechaj czyta historję Polski. — historję tego narodu, który przetrwał w niewoli i pod obcym jarzmem dzięki szlachetności swej przeszłości, dzięki heroizmowi swych męczenników, dzięki swej woli zmartwychwstania jako naród zjednoczony i wolny.

Można powiedzieć, że nigdy w historii ideał Ojczyzny nie dostarczył sumieniom ludzkim potężniejszego dowodu swej realności i wielkości.

Musicie pamiętać ten epizod historii, gdy, po ocaleniu Europy przez Sobieskiego, polscy wysłannicy przybyli do Rzymu, aby wręczyć Papieżowi sztandary zdobyte na Turkach. Prosimi wówczas, aby Papież ofiarował im relikwie dla ich kościołów. „Biedacy — odpowiedział im Papież — czyli więc nie pamiętacie starej pieśni swego kraju o tem, że każda grudka ziemi polskiej, skądkolwiek ją wziąć, to zawsze i wszędzie prochy męczenników”.

Dla nas Polska to nie tylko nieśmiertelny naród, który przetrwał dzięki swym męczennikom: — to szaniec cywilizacji. Któż mógłby zapomnieć, czego dokonało niegdyś rycerstwo polskie dla obrony Europy! Ono właśnie umożliwiło Europie jej rozwój. Gdy potem, w roku 1792 bitwa pod Valmy przyniosła rezultaty tak decydujące, stało się to tylko dzięki temu, że prusacy i austriacy musieli copędzej bronić swych granic wschodnich. Czy można zapomnieć o roli wojsk polskich w czasie epopei napoleońskiej? I o tem, że gdy wbrew rozkazom ówczesnego cara odmówili oni zwalczania rewolucji 1830 roku, tak popularną stała się w Paryżu stara piosenka zwana Warszawianką? I wreszcie o ich roli w czasie wielkiej wojny, o ich pogardliwym odrzuceniu fikcyj-

nej niepodległości proponowanej przez Niemcy, o ich odmowie stworzenia oddziałów wojskowych na służbie dla Niemiec? Armja polska powstała na mocy dekretu dnia 4 lipca 1917 roku. Jeden z 14 punktów prezydenta Wilsona deklarował konieczność niepodległości Polski. Niepodległość wczorajsza została polakom przyobiecana przez Francję, Anglję i Włochy dnia 3 czerwca 1918 r. Obietnicy tej dotrzymano i gdy Marszałek Piłsudski, który w walce o wolność swego kraju przecierpiał więzienie u wrogów, przybył do Francji w r. 1921, wspaniałem przyjęciem uczczono jego niezłomny patriotyzm.

Od dawnego więc, od bardzo dawnego już czasu, kraj pański, panie ambasadorze odgrywał rolę, którą tu bardzo pobieżnie przypominałem.

Wszyscy tu pamiętamy słowa Colberta, wypowiedziane do naszego wielkiego króla: „Najjaśniejszy Panie — mówił Colbert — gdy widzę obiad, który kosztuje 3000 funtów, sprawi mi to niewypowiedzianą przykrość, lecz jeśli chodzi o ofiarowanie milionów Polsce, zastawię cały swój majątek i do końca życia będę chodził pieszo, aby dostarczyć funduszów na taką pożyczkę”.

Nie wiem, czy Colbert zganiłby dzisiaj towarzystwo „Chantiers Navals Français” za to znakomite śniadanie, jakie nam ofiarowało. Zresztą on sam także podobno nie gardził dobrą kuchnią. W każdym razie przeświadczony jestem, że złotemi zgłoskami zapisałby on ten dzień, gdy Polska przybywa szukać u normandzkiego przemysłu jednego z elementów swej przyszłej siły morskiej.

Trudną byłoby rzeczą interpelować dziś w tej sprawie ministra Ludwika XIV, mam jednak w swej Radzie Generalnej jednego z jego potomków, noszącego zresztą jego nazwisko, który będzie mógł za-raportować swemu przodkowi te słowa, które w takim poczuciu szczęścia tutaj wypowiadamy.

Jako prezes Rady Generalnej dziękuję towarzystwu „Chantiers Navals Français” za wielki zaszczyt, jaki mi wyświadczyło zapraszając mnie na to zebranie. Dumni jesteśmy z współpracacy, jakiej jedna z największych gałęzi przemysłu normandzkiego dostarcza obecnie dla dzieła stworzenia polskiej marynarki wojennej. Dumni jesteśmy dlatego, że jesteśmy synami kraju, który w biegu stuleci wydał większość wielkich marynarzy, jacy walczyli za wolność.

Jestem szczególnie szczęśliwy, że widzę naprzeciw siebie pana, panie admira-le de Margersie. Przed kilku dniami, w czasie robót nad pogłębieniem dna, odnalazł pan pod namulem cenne relikwie, które nam przypominały sławną bitwę pod Hague. Znalazł pan trzy okręty, którymi dowodził Tourville i wśród ich szkieletów mnóstwo pamiątek chwały, nawet niezrównaną fajkę starego marynarza.

Warto pamiętać ten ciężki dzień. Tourville zgromadza na pokładzie swego okrętu oficerów generalicji i zadaje im pytanie: „Co czynić?” Posiadał 44 okręty i miał walczyć przeciw 99 okrętom floty angielsko-holenderskiej. Wtedy Gaboret, stary towarzysz Duguesna, wśród dzielnych jeden z najdzielniejszych, odpowiada: — „Szaleństwem byłoby rozpocząć akcję przy takiej dysproporcji sił” — D'Anfreville i inni udzielają takich samych odpowiedzi, Tourville jednak, który ostatni zabrał głos, oświadczył tonem uroczystym: „Co do mnie zaś, panowie, według duszy i sumienia, opinią moją jest, że trzeba walczyć”. Powiedział tak

dlatego, że miał w kieszeni rozkaz króla i że pochylał głowę przed obowiązkiem dyscypliny.

Admirale, nie potrzebuję pana zapytywać, czy to dziełem zwykłego przypadku te relikwie w ten sposób wydobyte zostały na światło dzienne. Nie! To wydobyć, to nieśmiertelna mowa zmarłych, to nauka czynów męczenników, to niedające się z niczem porównać wskazanie ze strony tych, którzy zginęli po to, aby żyły barwy ojczyzny. Fajka owego marynarza reprezentuje pogodę ducha francuska, która także jest nieśmiertelna.

Panowie, mam zaszczyt wnieść toast na cześć Polski, wielkiej przyjaciółki Francji.

Polska również, pogrzebana od przeszło stulecia tak jak okręty Tourville'a, powstała z grobu na apel dzwonów zwycięstwa. Polska, czujny strażnik prawa i pokoju! Przed kilku dniami z bólem czytaliśmy w gazetach z poza Renu wszystkie te mowy, dyszące wojowniczą namiętnością, której, jak zdaje się być widoczne, żadne ustępstwa nie są w stanie osłabić. Przynajmniej, drogi ambasadorze, z tego oto kraju Normandji wyniesiecie co innego: — wszystkie te szczerze życzenia, jakie wnosimy na rzecz wielkości i pomyślności Polski.

Wnieść toast na cześć Polski to znaczy pozdrowić wspaniałą wysiłek narodu, u którego gwałt nigdy nie mógł zniszczyć cici dla przodków ani niezłomnej woli zachowania normalności swej istoty, swych ognisk rodzinnych, swej Ojczyzny.

Panowie, wychylmy ten kielich na cześć Polski!

ZMIANA DYZLOKACJI OKRĘTÓW AMERYKAŃSKICH

W roku bieżącym nastąpiły następujące zmiany w dyzlokacji floty wojennej Stanów Zjednoczonych: okręty linjowe „Oklahoma” i „Nevada” przeniesione zostały ze składu sił linjowych do sił wywiadowczych, wobec czego w składzie III dywizji okrętów linjowych, bazujących się na oceanie Spokojnym, pozostaje tylko okręt linjowy „Pensylwanja”. Po zakończeniu modernizacji okrętu linjowego „Wyoming”, II-ga dywizja okrętów linjowych, bazujących się na Atlantyku, przedstawia się następująco: okręt flagowy — „Arkansas”, „Florida”, „Texas”, „Oklahoma”, „Nevada” (okręty linjowe „New York” i „Utah” modernizują się), zatem 7 krążowników, 36 kontrtorpedowców i powietrzna eskadra.

Na europejskie wody zamiast krążownika „Memphis” i 25-go dywizjonu kontrtorpedowców będzie wysłany krążownik „Detroit” i 38 dywizjon kontrtorpedowców.



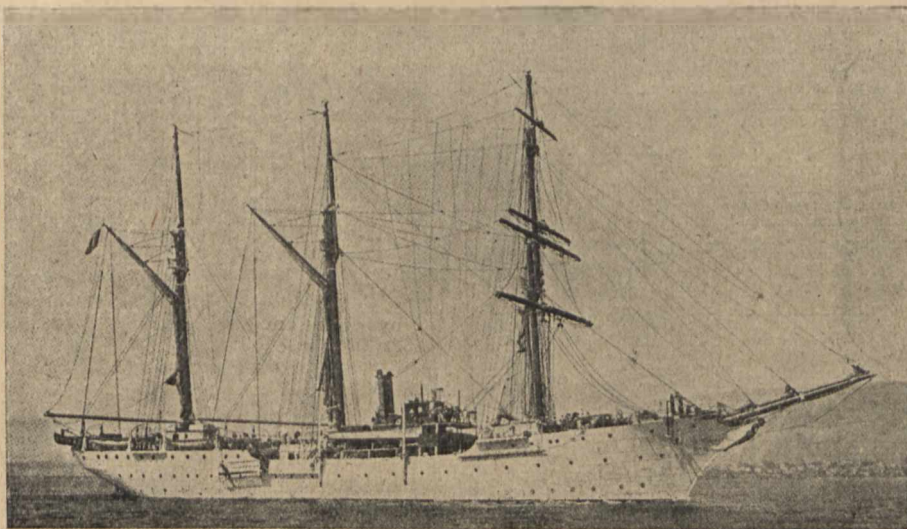
Z życia naszej marynarki wojennej: „Przeгляд butów”.

NOWY STATEK SZKOLNY GRECKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ.

Na stoczni „Forges et Chantiers de la Méditerranée” wykończono ostatnio szkolny żaglowiec „Ares” przeznaczony dla greckiej marynarki wojennej. Kadłub statku zbudowano na stoczni „La Seyne”, podczas gdy pomocnicza maszyna parowa została skonstruowana w warsztatach wymienionej firmy w Marsylii. Statek posiada trzy maszyny. Pojemność jego wynosi 1870 ton, największa długość 253 stopy, szerokość 40 stóp, powierzchnia żagli 15.600 stóp kw. Statek, którego ilustrację podajemy, budowany był pod specjalnym nadzorem Bureau Veritas

Maszyna pomocnicza o potrójnym rozprężeniu posiada 1.000 HP. Kocioł parowy wodnorurkowy systemu Babcock & Wilcox; kocioł pomocniczy również tego systemu.

Przyszła załoga statku składać się ma z: kapitana, 18 oficerów, oraz 400 marynarzy i kadetów. Uzbrojenie stanowić będą cztery działa 75 mm.



„Ares” nowy okręt szkolny greckiej marynarki wojennej.

Przy okazji notujemy, że stocznia „Forges et Chantiers de la Méditerranée”

zbudowała w r. 1890 dla greckiej marynarki woj. statek szkolny „Miaoulis”.

KRONIKA MARYNARKI WOJENNEJ PAŃSTW OBCYCH

ANGLJA.

Zakończenie remontu okrętów. Okręty linjowe „Valiant” i „Royal Oak”, które wchodziły do składu floty śródziemnomorskiej i odbywały kapitalny remont na stocznjach angielskich, obecnie po zakończeniu remontu powróciły do swojej eskadry.

Wysłanie okrętów do Egiptu. Między Anglią i rządem egipskim powstał konflikt na tle uprawnień głównodowodzącego siłami zbrojnymi Egiptu, wskutek czego Anglia wystosowała protestacyjną notę, oraz w celu wywarcia większej presji nagle wysłała do Egiptu swe okręty wojenne, wchodzące do składu floty morza Śródziemnego. Do portu Aleksandrii przybyły okręty linjowe „Barham” i „Malaya” pod dowództwem wice-admirała Kelli, a do Portu Saidu okręt linjowy „Royal Sovereign” pod dowództwem kontr-admirała Norrisa.

Podobne zjawisko wysłania okrętów zdarzyło się w latach 1923 i 1926 podczas nacjonalistycznego i rewolucyjnego ruchu w Egipcie.

Szkolenie personelu łodzi podwodnych. W ostatnich czasach admiralicja angielska szeregiem zarządzeń zrównała służbę pływania na łodziach podwodnych ze służbą na okrętach nadwodnych. Do tego czasu do służby podwodnego pływania wyznaczani byli tylko ochotnicy, obecnie zaś, kiedy służba ta przestała być „niebezpieczną”, zaczęto do niej wyznaczać przymusowo.

W celu szerszego zaznajomienia personelu linjowego ze służbą na łodziach podwodnych admiralicja zarządziła wysłanie oficerów i marynarzy na kilkudniowe pływanie na łodziach podwodnych. Na jedną łódź wyznacza się 4 oficerów i 8 marynarzy. Takie pływanie na łodziach podwodnych, według przewidywań admiralicji, da możliwość praktycznego zaznajomienia się szerokiemu kołu marynarzy z okrętów nadwodnych ze służbą na łodziach i uświadomi ich lepiej o systemie walki z łodziami podwodnymi.

Fotografja na usługach floty. Ostatnimi czasy we flocie angielskiej zwrócono specjalną uwagę na należyte wykorzy-

stanie fotografii. Do robienia zdjęć są powoływani nie tylko oficerowie, lecz i szeregowi. Zdjęcia mają być dokonywane:

- 1) podczas ćwiczeń artyleryjskich i torpedowych;
- 2) przy uszkodzeniu okrętów podczas nieszczęśliwych wypadków;
- 3) mechanizmów, urządzeń jako ilustracje do raportów służbowych.

Oprócz tego mają być dokonywane zdjęcia filmowe lub fotograficzne przy najrozmaitszych wypadkach, mających znaczenie historyczne. Opublikowywać zdjęcia można tylko za aprobatą admiralicji.

Znajomość języków obcych. W marynarce angielskiej ogromną wagę przypisują znajomości języków obcych. Dla zachęcenia studjowania tych języków admiralicja rok rocznie urządza konkurs władania językami obcymi i tym, którzy najlepiej je posiadają, wydaje pieniężne premje.

Lotnictwo morskie. Angielskie lotnictwo morskie liczy ogółem 116 samolotów; z liczby tej 18 bombardowe i torpedowe, 55 do korygowania ognia i wywiadowcze, 36 samolotów należy do awiacji okrętowej i 11 do obrony brzegowej. Podczas 1927/28 r. projektuje się powiększyć liczbę samolotów awiacji okrętowej o 30; mają być również urządzone na okrętach katapulty. W 1931 roku ogólna ilość samolotów lotnictwa morskiego ma być doprowadzona do 195. Dla porównania należy zaznaczyć, że lotnictwo morskie Stanów Zjednoczonych Am. Półn. obecnie liczy 560 aparatów.

JAPONJA.

Manewry floty. Na jesieni roku bieżącego flota japońska ma dokonać wielkich manewrów, przyczem budżet przewiduje na ten cel 5 milionów jen.

Plan manewrów obejmuje dwie fazy. 1-sza faza — dwudniowe manewrowanie zespołów, 2-ga — zawiera następujące założenie:

Nieprzyjacielska flota, która nadchodząc z południa, zrujnowała operacyjną bazę floty japońskiej Bako, położoną na wyspach Peskadorskich, skierowuje się na północ, ażeby przeciąć linje komunika-

cyjne Japonji z wybrzeżem azjatyckiem (najważniejsze linje komunikacyjne). Flota Japonji dąży do unicestwienia zamiarów przeciwnika.

Jak widać z tego założenia flota japońska i w tym roku sprawdza swe zadanie — zabezpieczenie głównych linii komunikacyjnych i obrona wybrzeży. Założenie manewrów floty daje powód przypuszczać, że domniemanym wrogiem Japonji będą Stany Zjednoczone, których flota prawdopodobnie będzie się bazowała na Filipinach, lub też w portach australijskich.

SZWECJA.

Rozbudowa floty. Według projektu rozbudowy floty, Szwecja zamierza powiększyć egzystującą flotę o 1 przybrzeżny pancernik, 4 nowoczesne kontrtorpedowce, 7 łodzi podwodnych, 1 okręt strażniczy i awiomatkę.

Elementy nowych okrętów mają być następujące:

a) przybrzeżny pancernik: pojemność 7.650 ton, szybkość — 24 węzły, uzbrojenie: 4 działa — 28 ctm., 6 — 15 ctm., 4 — 7,5 ctm. i 2 — 40 mm. przeciwlotnicze; aparaty torpedowe ustawione nie będą, natomiast opancerzenie będzie silniejsze, niż obecnych pancerników.

Koszty pancernika mają wynieść — 27,3 mil. koron.

b) Kontr-torpedowce: pojemność 974 tony, szybkość 35 węzłów, uzbrojenie: 3 działa 120 mm. i 2 — 40 mm. przeciwlotnicze, oraz 3 aparaty torpedowe potrójne.

Koszty kontr-torpedowca mają wynieść 6,94 mil. koron.

c) Okręt strażniczy: pojemność — 200 ton, szybkość 27 węzłów, uzbrojenie działa 75 mm., 2 ciężkie karabiny maszynowe oraz 4 bomby przeciwko łodziom podwodnym.

Koszty tego okrętu mają wynieść — 1,3 milionów koron.

d) Łodzie podwodne: typu „A” mają być identyczne, jak budujące się obecnie łodzie „Gripen” i „Draken” o pojemności 500 — 600 ton, z szybkością 15—9 węzłów. Siła maszyn pracujących pod wodą wynosi 2.800 HP. Koszty tego typu łodzi mają wynieść 4,39 milionów koron.

APARATY PODSŁUCHOWE

Inne łodzie podwodne mają być zastosowane jako podwodne stawiacze min.

e) Awiomatka: pojemność 4.500 ton, długość — 140 mtr., szerokość — 20,4 mtr., zanurzenie 4,5 mtr., szybkość 27 węzłów, artylerja — 6 dział 15 ctm., 4 — 75 mm. i 8 — 40 mm. — przeciwlotnicze; może zabrać 12 samolotów, startujących z katapult. (Późniejszy projekt zmienia nieco elementy awiomatki — 5.000 ton pojemności, 29 węzłów szybkości i artylerja 8 dział — ctm. i tylko 8 samolotów).

Czas służby dla poszczególnych jednostek został określony następująco: dla pancerników przybrzeżnych — 24 lata, kontr-torpedowców — 20 lat, okrętów strażniczych — 16 lat, łodzi podwodnej — 14 lat i awiomatki — 30 lat.

Projekt rozbudowy ma być wykonany w dwóch okresach: I okres — 1923-1933 rok przewiduje 1 awiomatkę, 2 kontr-torpedowce, 3 łodzie podwodne oraz okręt strażniczy, natomiast II okres w latach 1933-1938 obejmuje budowę — 1 pancernika przybrzeżnego, 2 kontr-torpedowców i 4 łodzi podwodnych.

Koszty całego programu będą wynosiły 105,39 milionów koron, które mają być rozłożone na przeciąg 10 lat. Budowa ma być wykonana w kraju.

NORWEGJA.

Rozbudowa floty. W roku bieżącym parlament norweski zatwierdził reorganizację armii i floty. Stosownie do tej reorganizacji flota zwiększyła liczbę personelu, który obecnie wynosi 2.100 ludzi. Roczny budżet marynarki wojennej ustanowiono na 40.000.000 koron (projektowano poprzednio ograniczyć do 25 milionów koron), z czego na nowe budowle rocznie ma być wyasygnowane po 5 milionów koron.

Program rozbudowy przewiduje budowę lekkich sił, łodzi podwodnych, samolotów, a także i modernizację 2-ch pancerników przybrzeżnych typu „Nor g e”.

STANY ZJEDNOCZONE.

Personel marynarki. Sprawozdanie o marynarce wojennej Stanów Zjednoczonych za rok ubiegły przynosi wiadomość o polepszeniu się tam stosunków personalnych. Dotychczas każdemu bowiem było wiadomem, że personel marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych pod względem moralnym pozostawia dużo do życzenia. Brak dyscypliny i masowa dezercja były stałym zjawiskiem we flocie.

Obecnie dzięki ogromnym wysiłkom władz kierowniczych daje się zauważyć stopniowa poprawa, a zeszłoroczne sprawozdanie o marynarce podkreśla podniesienie dyscypliny i zmniejszenie się dezercji do minimum, a natomiast dużo jest zgłoszeń do nadterminowej służby.

Z ogólnej liczby personelu będącego na służbie w marynarce (82.000 ludzi) 11.970 zostało za rok ubiegły zwolnionych, co stanowi zaledwie 25% podlegających do zwolnienia, a 75% dobrowolnie pozostało na służbie. Przyjęto do służby w roku poprzednim 10.686 ludzi, którzy są przeważnie kwalifikowanymi pracownikami o ogólnym poziomie wykształcenia znacznie wyższym, niż poborowi w poprzednich latach.

Pomimo wciąż polepszających się warunków personalnych flocie wojennej jednak brak obecnie jeszcze 4.000 ludzi, budżet bowiem na 1927 rok przewiduje 86.000 ludzi.

Szczególniej odczuwa brak personelu lotnictwo morskie, które stale się rozwija.

J. B.

We flocie wojennej Stanów Zjednoczonych ostatnio były dokonane ciekawe próby zastosowania aparatów podsłuchowych. Kontrtorpedowce otrzymały zadanie odnaleźć znajdujące się na morzu siły linjowe i je zaatakować. Okręty linjowe szły w nocy bez świateł i zachowały wszystko, ażeby ukryć się przed oczyma kontrtorpedowców. Ochrona sił linjowych była zaopatrzona w aparaty podsłuchowe.

W rezultacie okazało się, że dzięki aparatom podsłuchowym atakujące kontrtorpedowce zostały odkryte, zanim można je było zobaczyć.

W angielskiej marynarce obecnie kładą ogromny nacisk na doświadczenia z temi aparatami, które mają służyć jako główny środek do zwalczania łodzi podwodnych.

Obecnie aparaty podsłuchowe nie dają możności określić dokładnie kierunku zbliżającego się okrętu, co utrudnia narazie orientację, lecz z czasem po udoskonaleniu aparatu walka z łodziami podwodnymi będzie znacznie łatwiejsza, gdyż stracą one możność nieoczekiwanego zjawiania się. Aparaty zdolne są uchwycić szum zbliżającej się łodzi z odległości kilku mil morskich, a przez to samo łódź podwodna jest mniej straszna, skoro się wie o jej zbliżaniu. Tylko bezszumne motory mogą łodzi przywrócić jej poprzednie znaczenie, lecz takich motorów narazie nikt nie wymyślił.

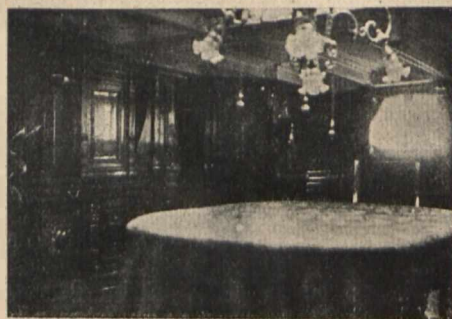
Dzięki wprawności personelu, obsługującego aparaty podsłuchowe, można słuchem rozróżnić szum zbliżającego się okrętu, parowej maszyny, turbiny czy też elektrycznych motorów.

Podsłuchiwanie na morzu było znane już dawniej. Oto ciekawy przykład historyczny takiego podsłuchiwania.

Podczas wojen napoleońskich załoga pewnej fregaty angielskiej w czasie, kiedy na morzu nie było wiatru, a panowała silna mgła, usłyszała pianie koguta. Pianie to wskazywało, że w pobliżu był okręt, który mógł być nieprzyjacielskim. Wobec tego na fregacie zarządzono alarm bojowy i załoga zajęła swoje miejsca.

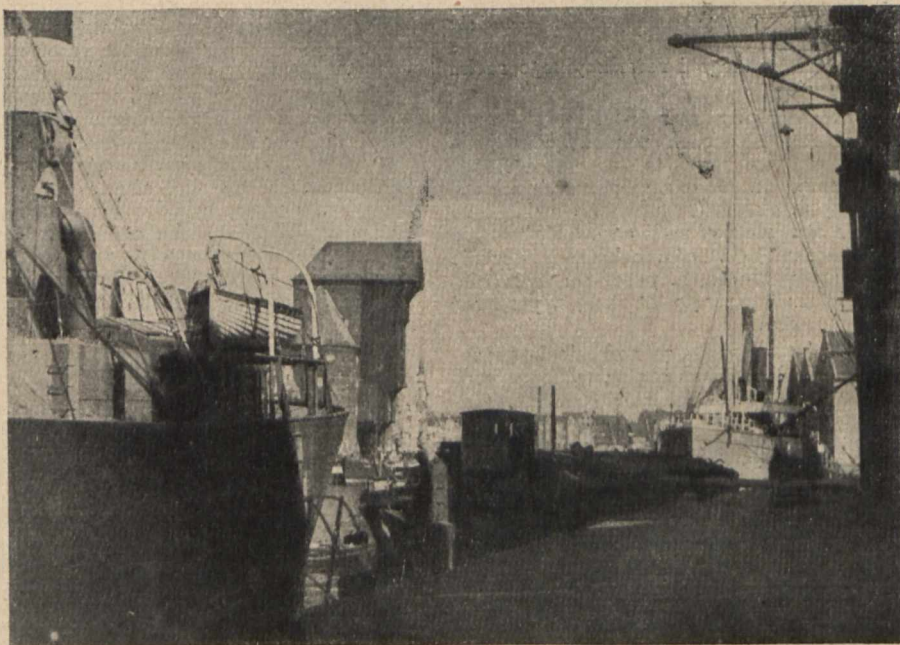
Po pewnym czasie, kiedy mgła zaczęła się rozchodzić Anglicy zauważyli obok siebie francuski okręt i momentalnie zaczęli go ostrzeliwać, zanim Francuzi mogli się zorientować, o co chodzi. W rezultacie okręt ten, mimo że był silniejszy, musiał się poddać.

J. B.



Jedna z kajuł reprezentacyjnych na krążowniku O. R. P. „Bałtyk”.

ZAPISUJCIE SIĘ DO LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ!



Uroczy zakątek Gdańska. — Nad Motławą. W głębi „Zóraw” (Krahtor).

PIERWSZY POLSKI HOLOWNIK MORSKI

„URSUS” — pierwszy polski holownik morski, wybudowany na stoczni gdańskiej i kupiony przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, przybył do Gdyni 17 lutego 1925 roku. Od czasu, gdy w gdyńskim porcie zaczął rozwijać się eksport węgla, „Ursus” jest wciąż pod parą, przy pracy lub stoi w pogotowiu; jedynie w lecie w cichą pogodę może go wyręczać przy niektórych pracach pilotowych, mniejszy holownik portowy „Castor”.

W ciągu dwóch i pół lat „Ursus”, służąc do pilotowania, wprowadził i wyholował setki statków *) i żaden większy statek, zawijający do Gdyni, nie obszedł się bez jego pomocy. Specjalna ta praca często bywała szczególnie trudna, z powodu, iż dotąd port gdyński nie miał falochronu, jeno odkryte przystanie, co nader utrudniało stawianie i ładowanie statków, a podczas burzy od wschodu, „Ursus” musiał nieraz, nawet w nocy, wyholowywać wszystkie statki z portu na redę, po burzy zaś znów wprowadzać je do portu dla kontynuowania ładowania.

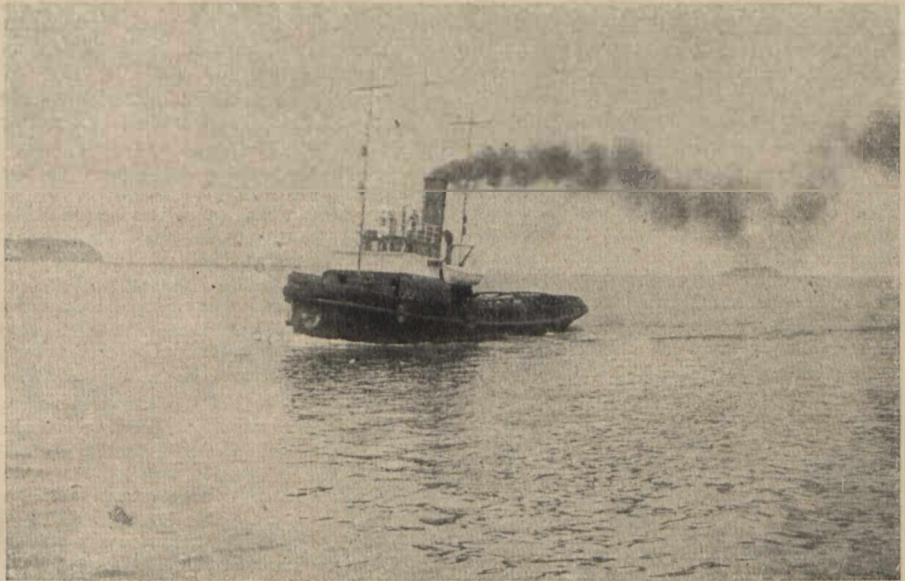
Co roku po zimowym postoju szk. st. „Lwów” w Gdańsku, „Ursus” wyprowadza go na gdyńską redę, zaopatruje w wodę do picia na podróż, a po skończonej kampanji odholowuje do Gdańska na zimowanie.

Praca „Ursusa” wogóle jest bardzo różnorodna: holowanie i dopychanie statków przy pilotowaniu, holowanie do Gdańska i z Gdańska różnych drag, lichtarów, kryp etc., czasem holowanie skrzyń żela-

Przeszło 1.000, licząc wprowadzenie i wyprowadzenie.



Załoga „Ursusa”.



Pierwszy polski holownik „Ursus”

zo-betonowych przy budowie portu, dawanie wody (słodkiej) na redzie na statki, nieraz też ratowanie, odpompowywanie i ściąganie z mielizny innych holowników, kryp i kutrów, tonących lub wyrzuconych przez burzę. (Ratowanie większych statków, dotąd się nie zdarzało, prócz pomocy okazanej na morzu szk. st. „Lwów” w październiku 1925 r.). W zimie, w razie potrzeby „Ursus” służy też jako lodolamacz dla handlowego i wojennego portu.

Gdy czasem pasażerski statek „Pologne”, lub inny nie może przybić do przystani wskutek burzy lub braku miejsca, to „Ursus” przyjmuje na redzie pasażerów, bagaże i ładunki i dostawia je do portu. W lecie, gdy nie było jeszcze polskich pasażerskich statków, „Ursus” służył często do wycieczek reprezentacyjnych i miewał na swym pokładzie wielu wysokich dygnitarzy państwowych. Woził też wycieczki czechosłowackich dziennikarzy, polskich cukrowników, handlowców, przemysłowców, wojaków, górnoślązaków i wiele innych.

W czerwcu 1925 roku, gdy w porcie było jeszcze mało pracy, „Ursus” miał odbyć podróż do Sztokholmu z ekspozantami polskimi na Targi Międzynarodowe; był już zupełnie gotowy do tej podróży, lecz projekt został zmieniony. W

lipcu ub. roku chodził „Ursus” na kilka dni z krypami do Karwińskich Błot. Poza tym dalszych podróży nie odbywał, na wybrzeżu polskiem, nie był tylko w Pucku, z powodu swego znacznego zagłębienia — (około 4 metr.).

Wobec stałych postępów w budowie portu i równoległego rozwijania się ruchu statków w porcie, wyłoniła się już konieczna potrzeba drugiego silnego holownika dla Gdyni. Min. Przemysłu i Handlu obstarowało już an stoczni gdańskiej odpowiedni holownik, który w jesieni b. r. ma przybyć do Gdyni dla pomocy „Ursusowi”.

Wymiary „Ursusa” są następujące: długość 30,5 m., szerokość 6,7 m., pojemność BR. 166,5 R. T., maszyna 500 H. P., chyżość 10 m. m.; ma on pompę ratowniczą turbinową, biorącą 300 — 350 ton na godzinę, a także radio i reflektor; konstrukcja dziobu jest przystosowana do łamania lodu. Zapas węgla może wziąć na dwa tygodnie podróży.

Stocznia gdańska w ostatnich latach wybudowała pięć holowników nowego typu, identycznych z „Ursusem”, dwa z nich zostały nabyte przez Niemcy, jeden poszedł do Południowej Ameryki, następnie — „Ursus” i ostatni, wykończony dopiero w bieżącym roku, nabyty został przez Włochy i odszedł do Neapolu.

TEGOROCZNE PODRÓŻE SZKOLNE „LWOWA”

W końcu lutego r. b. na „Lwowie” przystąpiono do corocznego remontu. Reperacje, które w tym roku były bardzo poważne, ponieważ niezbędnym było wyjęcie i wzmocnienie kolumn maszynowych, sporządzenie zupełnie nowych stalowych rej i t. p., wykonała Stocznia Gdańska.

Dnia 19 maja, po ukończeniu robót remontowych, oraz przyjęciu ropy, oliwy i materiałów w Gdańsku, „Lwów” zarzucił kotwicę w Gdyni, mając na burcie część uczniów Szkoły Morskiej, którzy już od Wielkiej Nocy, po ukończeniu nauk teoretycznych, zaczęli grupami przybywać na statek.

Postój na redzie gdyńskiej, mający na

celu przysposobienie uczniów do odbycia dalekiej żeglugi na wyspy Oceanu Atlantyckiego, był nader urozmaicony. Pomijając cały szereg zajęć okrętowych, szalupowych, robót przy uzbrojeniu statku i t. d., „Lwów” odbył kilka bliższych i dalszych wycieczek na morze w zatoce gdańskiej i po Bałtyku.

Na drugi dzień po przybyciu na redę w Gdyni, t. j. 20 maja, wyruszono dla określenia dewiacji kompasów do Helu i z powrotem.

Dnia 4 czerwca odbił „Lwów” od molo południowego w Gdyni z wszechślowska wycieczką geografów i etnografów na Hel, gdzie stał na kotwicy i wieczorem powrócił do Gdyni.

Dnia 5-go czerwca znów wyrusza „Lwów” z wycieczką górnośląską na Hel, skąd wraca późnym wieczorem. Tego dnia na pokładzie „Lwowa” roi się od gości górnośląskich, których statek szkolny zabiera przeszło 800 osób.

W niedzielę, dnia 12 czerwca „Lwów” oficjalnie rozpoczyna kampanję. Kapelan marynarki wojennej odprawia na pokładzie nabożeństwo polowe, po którym statek szkolny wyrusza w podróż po Bałtyku.

Dnia 16 czerwca, po odbyciu podróży naokoło wyspy Bornholm, „Lwów” ponownie zarzuca kotwicę na redzie gdyńskiej, gdzie pozostaje do dnia 19 czerwca. W tym dniu odwiedzają statek szkol-

ny goście, przybyli na poświęcenie statków pasażerskich „Żegluga Polskiej”, z Panią Marszałkową Piłsudską, Panią Prezesową Bartłową i Ministrami na czele. Wieczorem „L w ó w” wyrusza na morze na spotkanie prochów Słowackiego.

Dnia 21 czerwca, przy sztormowej pogodzie, koło polskiej latarni morskiej Rozewie, „L w ó w”, leżąc w dryfie, oddaje honory prochom Wieszcza, zdążającym do kraju na okręcie R. P. „Wilja”, poczem, postawiwszy wszystkie żagle, podąża wślad za nimi, pełniąc straż do samej Gdyni, gdzie dowództwo statku i oficerowie z panem komandorem Garnuszewskim, dyrektorem Szkoły Morskiej, na czele, oraz uczniowie i załoga oddają hołd najlepszemu synowi Ojczyzny.

Dnia 22 czerwca wyrusza „L w ó w” w podróż do Moon-sundu, dokąd przybywa 24 czerwca, zrzucając kotwicę na redzie Werder. Do dnia 30 czerwca statek szkolny pozostaje w Moon-sundzie, wspaniałym terenie dla ćwiczeń szalupowych. Oficerowie i uczniowie odbywają cały szereg wycieczek na szalupach okrętowych pod żaglami na wyspy pobliskie. Między innymi kilkakrotnie zwiedzono zatopiony na mieliźnie podczas wojny światowej pancernik „Sława”.

Dnia 2 lipca „L w ó w” ponownie zrzuca kotwicę na redzie gdyńskiej. Podczas tego postoju statek szkolny jest bez przerwy odwiedzany przez rozmaite wycieczki z całej Polski: szkoły wojskowe i cywilne, harcerstwo i t. d. i t. d.

Dnia 12 i 13 lipca na „L w ó w” odbywają się zdjęcia do polskiego filmu morskiego pod tytułem „Zew morza”. Między innymi w dniu 13 czerwca „L w ó w” przez kilka godzin żegluję po pełnym morzu, w celu najodpowiedniejszego wykonania niektórych zdjęć.

Dnia 16 lipca przybywa na „L w ó w” 57 kandydatów, którzy pomyślnie złożyli egzamin wstępny do Szkoły Morskiej i mają odbyć podróż próbną na statku szkolnym.

Od 16 do 20 lipca na „L w ó w” wre gorączkowa praca wszelkich przygotowań do dalekiej żeglugi morskiej: przyjmowanie

wanie materiałów, prowiantu, wody słodkiej, węgla, ropy, oliwy, oraz innych niezbędnych rzeczy i na koniec 20 lipca o g. 5 wieczorem „L w ó w”, podniósłszy kotwicę i rozwiniawszy żagle, opuszcza na długo brzegi ojczyste, zdążając ku ciepłej i słonecznej Maderze.

Podróż przez Bałtyk obfituje w przeciwności: wiatry niepomyślne przez dłuższy czas nie puszczają „L w ó w” za południk Bornholmu. Ciągłe lawirowanie i obijanie się o przeciwległe brzegi nie jest rzeczą przyjemną, za to uczniowie i kandydaci odrazu wchodzą we właściwy tryb życia morskiego, a ci ostatni, przy porządkiem kołysaniu statku, otrzymują chrzest morski, przynosząc Neptunowi, jak to jest we zwyczaju, oliwy w postaci heroglify, wypisanych niestrawionem jadem na śnieżnych burtach „L w ó w”.

Dopiero po 9 dniach niezbyt spokojnej podróży, 29 lipca mija „L w ó w” Skagen i wydostaje się na wody morza Północnego. Pogody dosyć dobre, ale sporo mgły, wobec czego niezbędnym jest ciągle czuwanie, żeby nie zderzyć się z jakim stateczkiem rybackim. To z prawej, to z lewej burty słychać syreny parowców, sygnały mgłowe żaglowców, gwizdki, dzwony... „L w ó w” odpowiada, wymijając, zwalniając biegu — i tak ciągle, w dzień i w nocy.

W kanale Angielskim mgły trochę mniej. Dover mija „L w ó w” w nocy z 3 na 4 sierpnia i płynie dalej ku Atlantykowi przy słabych i zmiennych, ale dosyć pomyślnych wiatrach.

Dnia 6 sierpnia przy przylądku Lizard, od którego zaczyna się żegluga oceaniczna, wiatr słabnie, a następnie zmienia swój kierunek na wprost przeciwny. „L w ó w” lawiruje i traci całe 8 dni czasu, żeby nie posunąć się zupełnie naprzód we właściwym kierunku. Dopiero 14-go sierpnia przychodzą wiatry od północ-zachodu. „L w ó w” kieruje się na południe i mając stopniowo coraz pomyślniejsze wiatry północne i północno-wschodnie, wkracza na wysokości cieśniny Gibraltarskiej w strefę pasatu północno-

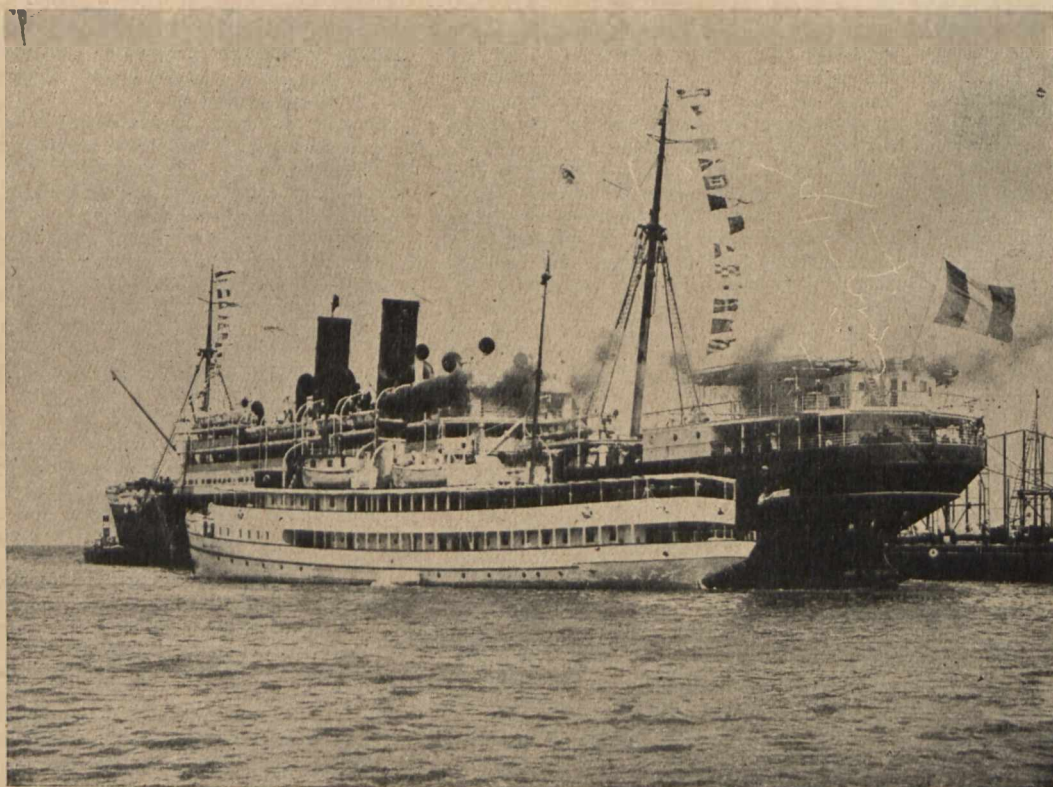
wschodniego, z którym szparko mknie pod wszystkimi żaglami ku Maderze.

Dnia 21 sierpnia, po 32 dniach żeglugi, zawija „L w ó w” do portu Funchal, głównego miasta Madery. Szczęśliwiny postój na redzie, bardzo blisko lądu, daje możliwość wszystkim być po kilka razy na brzegu i zwiedzić miasto, a nawet okolicę. Niektórzy uczniowie organizują wycieczkę w góry, gdzie wspinają się na najwyższe szczyty.

Stolica Madery Funchal jest niewielkim portugalskim miastem, niegrzeszącym czystością i nieprzedstawiającym nic osobliwego. Niedługa główna ulica, obsadzona platanami, katedra, kilka kościołków, parę większych magazynów, dwie, trzy kawiarnie na wybrzeżu, małe ogród miejski i w niem kino na otwartem powietrzu — oto wszystko. Bardzo oryginalny jest sposób zachowania się publiczności w kinie. Jeżeli jaki fragment wyświetlanego filmu szczególnie się podoba, publiczność bije rzęsiste brawa, dopomina się bisowania, i wtedy dany fragment znów powtarzają na ekranie, czasami po kilka razy.

W przeciwieństwie do samego miasta, okolice Funchalu są bardzo piękne i oryginalne. Wśród winnic i wspaniałych ogrodów biega bardzo kręte i wąskie szosy, po których tutejsi szoferzy prowadzą swe samochody z zadziwiającą i wprost karkołomną szybkością. Zresztą jest to prawie jedyny środek lokomocji, oprócz... sanek, ciągniętych przez woły i używanych przeważnie do przewożenia towarów. Droga wije się w górę wśród kaskad różnobarwnego kwiecica zwisającego z każdego muru, okrywającego rozłożyste drzewa i krzewy. Wszędzie dojrzewają ciężkie grona złocistego wina, głównego bogactwa Madery. Niestety dobre tutejsze wino, znane u nas pod nazwą „Madery” i zdaje się rzadko coś wspólnego z wyspą Maderą mające, jest w Funchalu bardzo drogie.

Dnia 27 sierpnia o 6-tej rano opuszcza „L w ó w” Maderę, by udać się na wyspy Azorskie. Podróż, przy pomyślnych i dosyć silnych wiatrach trwa niedługo i już



Z portu gdyńskiego. Polski statek pasażerski „Gdynia” na tle wielkiego transatlantyckiego parowca francuskiego „Suffren”.

1 września „Lwów” cumuje się w porcie Ponta Delgada na wyspie Sao Miguel bok o bok z włoskim parowcem „M. T. Cicerone”. Właściwie jest to tylko przednia połowa parowca, uratowana od zatonięcia i przyholowana do portu. Tyl-na część leży na niebezpiecznych, ostrych skałach przy samym wejściu do portu. „M. T. Cicerone” rozbił się niedawno o te skały, zawijając do Ponta Delgada.

Cztery dni postoju w Ponta Delgada najzupełniej wszystkim wystarczają. Niektórzy nawet nie chcą jechać drugi raz na ląd. Zwykle wyspiarskie portugalskie miasteczko, koszarowo zabudowane, ze starą twierdzą, więzieniem, urzędem celnym — jak i wszystkie inne tego typu. Na zwiedzenie śródmieścia ze starą katedrą, małym placikiem i kilku ulicami wystarczy pół godziny czasu. Uczniowie chodzą za miasto i na skaliste wybrzeże, wracając na statek jeszcze przed końcem urlopu.

Dnia 5 września „Lwów” luzuje cumy i wychodzi z portu, opuszczając Azory. Podróż do Cherbourg trwa 15 dni. Początkowo wiatry nie bardzo sprzyjają i „Lwów” posuwa się jedynie ku północy. Dopiero po kilku dniach niezupełnie pomyślnego żegluga, wiatr wykręca na zachód, potęgując się i z większą szybkością posuwa statek ku kanałowi. Dzień w dzień przebywa „Lwów” porządną porcję mil i nakoniec 20 września zarzuca kotwicę na małej redzie Cherbourg.

Postój w Cherbourg przeciąga się z powodu silnego sztormu, który trzeba przeczekać. Dopiero 28 września wychodzi „Lwów” w dalszą drogę.

Żegluga przez morze Północne odbywa „Lwów” pomyślnie przy silnych wiatrach południowo-zachodnich i zachodnich. Na drugi dzień po wyjściu z Cherbourg, „Lwów” wymija duży pasażerski parowiec „Bremen”, niemieckiej Hamburgsko-Amerykańskiej Linji, który, będąc dosyć daleko, zupełnie nie na drodze „Lwowa”, zbacza specjalnie z kursu i przy wymijaniu salutuje trzykrotnie banderą statek szkolny i podnosi sygnał flagowy: „Szczęśliwej podróży”.

Dnia 2 października „Lwów” przechodzi Skagen ze słabym pomyślnym wiatrem. Wieczorem tego samego dnia w Katedgacie, z powodu bardzo szybkiego opadania barometru, alarmujących przepowiedni radiowych i zmiany wiatru na południowy, zbacza „Lwów” za wyspę Løse, gdzie staje na kotwicy, chcąc przeczekać zbliżający się sztorm.

O g. 12 w nocy wiatr się potęguje. Zarzucono drugą kotwicę wypuszczono łańcuchy kotwiczne. W nocy potęga wiatru



Statek szkolny „Lwów” na Atlantyku.

dochodzi do stopnia huraganu, fale przechodzą przez cały pokład na rufę. Motory pracują całą mocą naprzód. Zarzucono wszystkie kotwice zapasowe na linach stalowych, przechodzących przez kłuzę burtowe i wypuszczono całą długość łańcuchów kotwicznych. Pomimo wszystko statek silnie dryluje w stronę niebezpiecznego skalistego brzegu szwedzkiego.

W tym czasie został silnie uszkodzony przechodzący koło „Lwowa” parowiec „Żegluga Polskiej” „Toruń” i mniej więcej w tym samym miejscu zatonał parowiec szwedzki.

Do wieczora 3 października „Lwów” zdryfowało na 14 mil od miejsca kotwicznego w kierunku północnym.

Dnia 4 października wiatr bardzo silny, ale nie dochodzi już do takiej siły, jak dnia poprzedniego. Wieczorem fala trochę mniejsza, wiatr słabnie i zmienia swój kierunek na zachodni i północno-zachodni. „Lwów” z trudem podnosi kotwicę i kontynuuje swą podróż.

Dalsza żegluga „Lwowa” przez Katedgat, Sund i morze Bałtyckie odbywa się bez przeszkód i wreszcie 7 października, po przeszło jedenastotygodniowej dalekiej podróży wita „Lwów” brzegi ojczyznie, szczęśliwie zarzucając kotwicę na redzie w Gdyni.

T. SZCZYGIELSKI

JAK „LWÓW” WITAŁ NA MORZU PROCHY J. SŁOWACKIEGO

Już podczas pobytu w Gdyni dnia 19 czerwca b. r., dokąd „Lwów” został zawezwany, gdyż chciał go zwiedzić przebywający tam właśnie p. Minister Przemysłu i Handlu, barometr wskazywał zbliżające się silne zaburzenie atmosferyczne. Narazie jednak nie były widoczne w przyrodzie żadne oznaki.

Wieczorem około godziny 7-ej, po zwiedzeniu „Lwowa” przez Panią Marszałkową Pilsudską, oraz pp. Ministrów Przemysłu i Handlu, Oświaty, Komunikacji i Starosty morskiego gen. Zaruskiego, po wzajemnym pożegnaniu, „Lwów” podniósł kotwicę i wypłynął na morze celem spotkania O. R. P. „Wilji”, wiozącej zwłoki Juliusza Słowackiego oraz — o ile wiatr pozwoli — towarzyszenia jej do Gdyni.

Wobec zupełnej ciszy „Lwów” musiał wyjść za Hel, posługując się motorami pomocniczymi, płynąc powoli na pełne morze. Komendant statku, kpt. Maciejewicz, spodziewał się wobec biuletynów meteorologicznych, sygnalizujących w rozmaitych częściach Bałtyku silne wiatry, że wkrótce uda mu się „uskrzydlić” statek żaglami. I rzeczywiście po nocy, w ciągu której „Lwów” posługiwał się wyłącznie żaglami, ale przy bardzo słabym wietrze, lecz zato przy stosunkowo znacznej fali, zwiastującej niepogodę, od samego rana dnia 20 czerwca b. r. zadał stopniowo wzmacniający się wiatr od SW. z przechodzącymi szkwałami z deszczem. Wiatr ten nie był pomyślny dla „Lwowa”, który jako żaglowiec nie mógł posuwać się kur-

sem na zachód, lecz musiał lawirować czyli płynąć narazie lewym halssem ku brzegom Szwecji, a następnie zrobić zwrot i przerzuciwszy się na hals przeciwny, stopniowo posuwać się w pożądanym kierunku na spotkanie „Wilji”.

Fala, która już dosyć silnie dawała się odczuwać w godzinach porannych, stale wzrastała i doszła do znacznej wysokości. Siła wiatru również wzrastała i dochodziła chwilami do 9. Żagle były stopniowo zwijane i w rezultacie pozostały tylko niższe sztormowe cztery żagle. Mimo to jednak szybkość „Lwowa” dochodziła do 8 węzłów.

Na „Middle Bank”, w części morza, położonej w pobliżu Szwecji, wobec konieczności wykonania zwrotu komentant

statku polecił radjotelegrafiście skomunikować się z „Wilją” co do jej pozycji na morzu, gdyż według posiadanych informacji „Wilja” już powinna być znajdować się na wodach Bałtyku.

Było to około godz. 12-iej w południe. Połączywszy się przez radio z „Wilją”, która istotnie była już na Bałtyku, wysłano następującą radjodepeszę:
radio ss Lwów nr. 3 wds. 35 data 20.6 godz. 11.30

— Mam zadanie spotkać Wilję w morzu. Narazie przeciwny wiatr uniemożliwia zbliżenie się do przypuszczalnej linii kursu okrętu. Proszę pana komandora o podanie obecnej pozycji oraz czasu — kiedy okręt podejdzie do latarni Rozewie —
Kapitan „Lwowa”

Nadano na O R P Wilja 20 6 godz 15⁰⁰
Pokwitowano przez Wilję 20 6 godz 14⁰⁰

Natychmiast otrzymano odpowiedź następującej treści:

radio Wilja nr. 8 w 24 20.6 14.50
— „Lwów” — Będę przez noc na kotwicy na wysokości Stillo. Wyjdę jutro około 7 rano i przejdę Rozewie między 11 a 12 —
Komandor Petelenz

Otrzymało z Wilji 20 6 godz 15⁰⁰
Pokwitowano przez Lwów 20 6 godz 15⁰⁰

Tu trzeba zaznaczyć, że komendant „Wilji”, komandor Petelenz, przewidując przeszkody podczas podróży, regulował szybkość statku tak, aby ściśle o godzinie oznaczonej programem urozystości zawiązać do portu gdańskiego.

Posiadając te dane, komendant „Lwowa” po rozpatrzeniu się w sytuacji, w akcj „Lwów” się znajdował, a także przypuszczając, że wiatr SW. będzie się zmieniał i przechodził w kierunku W., przyszedł do przekonania, że spotkanie „Wilji” na otwartem morzu będzie możliwe, aczkolwiek raczej pesymistycznie usposobił wszystkich niesłabnący wiatr z kierunku od SW. i coraz wzmagająca się fala.

Wobec tego wykonano zwrot owersztąg, kierując się tym razem ku wybrzeżom niemieckim na latarnię morską Stillo. Wszelkie nadzieje, że z zachodem słońca lub w nocy wiatr osłabnie, zawiodły. Wiatr dał z tą samą siłą sztormu, a fala wzmagać się coraz bardziej. W pewnych momentach zachodziła nawet obawa, czy piasek, którym „Lwów” jest obalastowany, nie zacznie się przesyppać od silnych nachyleń. Jednak zabiegi, zastosowane w swoim czasie przez dowództwo statku przy obalastowaniu, okazały się zupełnie skuteczne i pod tym względem niebezpieczeństwo „Lwowowi” nie zagrażało. „Lwów” trzymał się na fali wyśmienicie.

Gorzej było z żaglami, które silny wiatr pokolei rozrywał. Tak więc został częściowo uszkodzony bezan, sztormowe: grotmarsel dolny i kliwer, co zmuszało do dość niebezpiecznego zwijania żagli i ciągłej baczności.

Ponieważ było pożądane spotkać „Wilję” jak najdalej na zachód, nadał komendant „Lwowa” o godz. 8-iej wieczorem drugą radjodepeszę na „Wilję” treści następującej:

radio SS Lwów nr. 4 wds 40 data 20.6 godz. 20. —

— Dowódca okrętu R. P. Wilja —
— Statek Lwów godzina 20 — szerokość 55,24 długość 17,32 kurs 160 — od rana mam sztorm od SW przechodzący West wysoka fala. Proszę o podanie pozycji —
Kapitan Maciejewicz.

Nadano na O. R. P. Wilja 20 6 godz. 20⁰⁰

Pokwitowano przez Wilję 20 6 godz. 20⁰⁰

Komandor Petelenz dał w krótkim czasie następującą odpowiedź:

radio Wilja nr. 10 w 26 20.6 20.35 —

— ss Lwów — na kotwicy szerokość 45,48 — długość 17,34. Odchodzę jutro rano kurs rzeczywisty 81 stopni szybkość 9,5 węz.

— Dowódca O. R. P. Wilja — Petelenz.
Otrzymało z O. R. P. Wilja 20 6 21⁰⁰
Pokwitowano przez Lwów 20 6 godz 21⁰⁰.

Komendant statku doszedł do przekonania, że nie należy tracić nadziei i że przy stałe wiejącym SW. prawdopodobnie uda się przeciąć drogę „Wilji”, ale już na wysokości Rozewia w oznaczonym przez depeszę czasie, aby złożyć należyty hołd prochom Wieszcza według tradycji i zwyczajów morskich.

Całą noc lawirowano. Przez pewien czas wiatr zaczął silnie zmieniać się w kierunku na W. i w ten sposób udało się osiągnąć dość znaczną bliskość latarni morskiej Stillo. Można było zbliżyć się do „Wilji”, jednak powitanie statku, stojącego na kotwicy i w nocy podczas sztormu, nie byłoby tak uroczyste, jak w dzień, podczas podróży na pełnym morzu. Dlatego też wykonano ponowny zwrot od brzegów niemieckich, kierując się znów na północ.

Noc z 20 na 21 czerwca, podczas której „Lwów” czekał na dalszą podróż „Wilji”, była nocą sztormową w całem tego słowa znaczeniu. Chociaż wiatr nie przekroczył siły 9, to jednak fala dzięki długo-trwałości wiatru z jednego kierunku robiła się bardzo znaczna, co powodowało coraz silniejszy dryf w kierunku sztormu i fali. Z tych powodów zaczęto wkońcu tracić nadzieję, czy uda się jednak spotkać „Wilję”.

Jednak wytrwałność zwyciężyła i chociaż naogół wiatr zmieniał się nieznacznie, to jednak kierunek jego przechodził więcej ku W., dzięki czemu około godz. 10-iej rano dnia 21 czerwca „Lwów” zbliżył się do wybrzeży polskich na wysokości granicy niemiecko-polskiej. W tym momencie badano horyzont z wielkiem zainteresowaniem, szukając na nim upragnionej „Wilji”, gdyż dana pozycja „Lwowa” była idealna. Byłoby to spotkanie okrętu szkolnego z młodzieżą morską u granic wód terytorjalnych i na granicy Państwa.

Niestety, Komandor Petelenz był słowny co do minuty. Dlatego też „Lwów” był zmuszony ponownie do położenia się w dryf i czekania na wielkiej fali na „Wilję”, która prędzej czy później tą drogą przechodzić musiała. Zachodziła tylko obawa, czy wobec ponownie wzmagającego się sztormu, z siłą dochodzącą do 10, fale i wiatr nie zdryliują „Lwowa” zbyt daleko. Zaczęto przeto ponownie lawirować, aby możliwie utrzymać się na miejscu.

Jednocześnie bacznie obserwowano horyzont, bo zaczęły pokazywać się dyinki, z których w każdym oczywiście chciano widzieć dym „Wilji”. W ten sposób przeszło kilka statków; między innymi duży angielski statek pasażerski „Kowno”, z którego oficerowie i pasażerowie ze zdziwieniem obserwowali leżący w dryfie na dużej fali żaglowiec polski. Ciekawe było wzajemne oczekiwanie na salutowanie banderą, gdyż żaden ze statków nie chciał początkowo pierwszy oddać pozdrowienia, „Kowno” zapewne z tych powodów, że uważa się za duży statek pasażerski, a „Lwów” — ponieważ jest statkiem państwowym szkolnym, który statki handlowe według utartego zwyczaju zwykle pierwsze pozdrawiają. Wreszcie na „Kownie” widocznie zorientowano się w sytuacji, gdyż zaczęto opuszczać banderę co wywołało u załogi „Lwowa” ogólne zadowolenie. Oddano też pozdrowienie z całą powagą i namaszczaniem.

Nakoniec przy trzecim dymku rozpoznano przez lunety „Wilję”. Komendant „Lwowa” natychmiast wysłał przez radio powitanie tej treści:

radio ss Lwów nr. 5 wds data 21.6 godz 08.00

Na wodach prastawiańskiego Bałtyku wita Wieszcza w drodze powrotnej do Polski młodzież morską odrodzonej Ojczyzny

— Statek Szkolny „Lwów”

Nadano do O R P Wilja 21 0⁰⁰
Pokwitowano przez Wilję 21 6 godz 10⁰⁰.

Jednocześnie przygotowano się do powtórzenia tego powitania banderami. „Wilja” również zauważyła „Lwów” i wprost na niego skierowała kurs, słusznie uważając, że trzeba w tych ciężkich warunkach ułatwić „Lwowowi”, jako żaglowcowi, zadanie zbliżenia. Było to jednocześnie uprzejmością ze strony komendanta „Wilji”, Komandora Petelenza, który później już w Gdyni, zwierzył się dyrektorowi Szkoły Morskiej w Tczewie, że podziwiał wprost manewrowanie „Lwowa” w tak trudnych warunkach.

O godz. 11.30 nastąpiło zupełne zbliżenie obydwo statków. Rozległ się przeciągły gwizdek i komenda „baczność”. Oficerowie statku „Lwów” stanęli w szeregu na rufie, salutując, uczniowie zaś i załoga w dwóch szeregach na pokładzie górny wzdłuż burty.

Moment był wzruszający.

„Wilja” oddała pozdrowienie i małą szybkością przeszła pod rufą „Lwowa”. Oczy wszystkich wparły się w górny pokład, zasłany purpurą i pokryty wieńcami. Tam bowiem, pod pokładem, spoczywały w hebanowej trumnie szczątki wracającego w tryumfie do kraju nieśmiertelnego Wieszcza.

Równocześnie powtórzono pozdrowienie Wieszcza, ale już sygnałami flagowymi, co było nadzwyczaj utrudnione wskutek szalonego wichru, który rwał flagi i płatał je w olinowaniu. Wreszcie sygnał na „Wilji” odcyfrowano i odebranie potwierdzono.

Po pewnym dopiero czasie komendant „Lwowa” wydał rozkaz do wyjścia z dryfu i dodania większej ilości żagli, co można było obecnie uskutecznić, gdyż „Lwów” płynął już z wiatrem. „Lwów” podążył w ślady „Wilji”, tworząc honorową eskortę zamiast statków wojennych „Komendant Piłsudski” i „Generał Haller”, które miały towarzyszyć „Wilji” od Kilonji, jednak ze względu na sztorm i ogromne fale zmuszone były schronić się u wypły Boinholm.

Nastąpiły chwile odpoczynku i zadowolenia z wypełnionego zadania. „Lwów”, idąc obecnie na tordewind, t. j. z wiatrem, pod kilku zaledwie żaglami, zaczął stopniowo dopędzać „Wilję”, pomimo że szła ona z szybkością 9 węzłów i na wysokości latarni morskiej Jastarnia wyprzedziła ją, bo ona, widocznie w porozumieniu z komitetem przyjęcia prochów Poety, zmniejszyła swą szybkość, czekając na powitanie w tem miejscu przez okręty wojenne, wysłane z Gdyni. Należy też zaznaczyć, że począwszy od Rozewia ze względu na konfigurację brzegu fala i wiatr stopniowo się zmniejszały i kołysania zrobiły się już zupełnie znośne.

Wkrótce z za przylądka Hel ujrzano torpedowiec „Mazur”, który podążył ku „Wilji”, wioząc na swym pokładzie członków komitetu z gen. Zaruskim na czele. „Lwów” podążył dalej, mając na względzie, że przeciwny wiatr w zatoce Kuckiej utrudni mu podejście na czas na redę Gdyni. Już w zatoce Puckiej napotkano inne okręty wojenne oraz flotylę rybacką, która również dążyła ku „Wilji”.

R. S.

D Z I E Ń G R O Z Y

(PRZEKŁAD Z ROSYJSKIEGO M. O.)

2) O jakimś dobrym porcie, wraz z wszystkimi jego „udogodnieniami” marzyła już nie tylko młodzież, ale tak solidni ludzie, jak pierwszy oficer, Mikołaj Mikołajewicz, który wogóle rzadko na brzeg wysiadał, a jeżeli nawet wysiadał, to na krótko, tylko po to, aby się „odświeżyć”. Marzyli o nim i starszy mechanik, a nawet kapelan, ojciec Spiridonjusz — ci jednak marzyli pocichu. Wszyscy z dużą ciekawością słuchali Snitkina, otyłego dość porucznika, o wydatnych, wilgotnych wargach i małych oczkach, zawsze wesołego i dobrodusznego człowieka, który podkładając czasami, opowiadał o St.-Francisko, gdzie był w czasie pierwszej swej podróży dokoła świata i z zachwytem chyba tylko marynarzom właściwym mówił o wdziękach amerykańce.

— Czyżby naprawdę były tak piękne? — pytał ktoś.

— Cudowne! — odparł Snitkin i na dowód tego, cmochnął się w palce.

— Pamięta pan, Wasylu Wasyljewiczu, pan nam i malajki tak wychwalał. Powiadał pan, że są wcale niebrzydkie — przypomniał któryś miczman.

— No i cóż? przecie one wcale nie są brzydkie, na swój sposób — te czarne damy — odpowiadał ze śmiechem porucznik Snitkin, widocznie niezbyt wybredny co do koloru skóry płci żeńskiej. — Wszystko, mój panie kochany, zależy od punktu widzenia i od okoliczności, w jakich się znalazł nieszczęśliwy marynarz... cha-cha-cha!

— We wszystkich okolicznościach zachwalane przez pana malajki — to ohyda!

— Patrzcie go, jaki esteta! A oto pomimo całego estetyzmu, na Kamczatce zakochał się pan w prezesowej i wypytywał ją, w jaki sposób marynuje się bruśnice i grzybki. A przecie dama ta czterdziestkę przekroczyła, a co ważniejsza — wygląda jak najprawdziwszy but. Gorzej od każdej malajki.

— No, przypuśćmy, — bronił się zawstydzony miczman.

— Cokolwiek będzie pan przypuszczał, serdeńko, a przecie but butem zostanie... A czego warta owa brawdawka na nosie!... A przecie pan jej romanse wyśpiewywał... A to znaczy, że był punkt widzenia tego rodzaju...

— Wcale nie śpiewałem... — wymamrotał miczman żenowany.

— A pamiętacie, panowie, jakieśmy wszyscy z Kamczatki odpływali z konfiturami? — zawołał nagle jeden z miczmanów.

Odpowiedział mu ogólny wybuch śmiechu. I znów zaczęli wspominać, jak to po trzydniowym postoju w Pietropawłowsku, na Kamczatce, postoju, który zawsze wprowadzał z równowagi wszystkie sześć dam miejscowej inteligencji, zmuszając je przedewszystkiem do pogodzenia się, zapomnienia na pewien czas ukochanych nad wszystko waśni, celem urzędzenia balu dla rzadkich gości. Po takim postoju, w dniu odjazdu klipera na pełne morze, wieczorem wszyscy młodzi oficerowie przynieśli do kajut-kompanji po słoju konfitur i każdy stawiał to na stole, uśmiechając się skromnie, ale zwycięsko. I było to potem śmiechem, gdy pokazało się, że wszystkie te osiem słoików pochodziły od tej samej damy kamczackiej, uważanej tam za pierwszą piękność. A każdy, który dostawał na pamiętkę, uważał się za jedyne, wyróżnionego w ten sposób.

— Wszystkim zawróciła głowę chytra kobiecina, — wołał Snitkin — „Panu, powiada jednemu... oto słoik konfitur na pamiętkę” i ręce ścisnęła... Słusznie i gładko! Przynajmniej nikt nie został pokrzywdzony.

Po kilku szklankach herbaty i wielu papierosach pierwszy oficer widocznie nie miał ochoty rozstawać się z honorem swym miejscem na miękkiej kanapie, w ciepłej i zacisznej kajut-kompanji. Szczególnie pociągały go opowia-

dania o St.-Francisko, przypominając Mikołajowi Mikołajewiczowi, temu męczennikowi, istnej ofierze swych ciężkich obowiązków, że żadne pragnienia ludzkie na są mu obce. Przecież, niewolnik obowiązku, i pedant, jakimi są w ogromnej większości pierwsi oficerowie, a do tego, człowiek, który lubił udowodnić, że istotnie niema ani sekundy spoczynku, i który wszystkiego musi sam dojrzeć, za wszystko sam odpowiada. Zrobił więc kwaśną minę, ale podniósł się stanowczym ruchem z kanapy i krzyknął na ordynansa:

— Płaszcz!

— Dokądże to pan, Mikołaju Mikołajewiczu? — pytał doktor.

— Dziwne pytanie, doktorze, — niby nieco obrażony odrzekł tamten — niby pan nie wie, że ładuje się węgiel.

I poszedł doglądać — i moknąć, choć i bez niego ładowanie mogło się odbyć tak samo. Pomimo wszystko sterczał i moknął, jakby na przekór komuś, jakby z chęci okazania, co to on znosić musi od świtu do nocy.

W kajut-kompanji tymczasem szła sobie wesoła pogawędka marynarzy, którzy nie zdążyli jeszcze dokuczyć sobie nawzajem aż do nudności, co zdarza się podczas długich jazd morzem, bez wrażeń z zewnątrz... Miczmani wy-pytywali porucznika Snitkina o St.-Francisko, ktoś opowiadał anegdoty o „niespokojnym admirałe”. Wszystkim było wesoło i beztrosko.

Jeden tylko Wawrzyniec Iwanowicz, starszy szturman na „Jastrzębiu” nie brał udziału w gawędzie, pociągając od czasu do czasu do czasu fajeczkę i stukał w stół pomarszczonymi palcami, ale bynajmniej nie z owym dobrodusznym spokojem jak wtedy, gdy statek szedł sobie w morzu otwartem, lub stał na kotwicy na osłoniętej doskonale redzie... Na dobitkę, Wawrzyniec Iwanowicz nie pomrukiwał swej ulubionej melodyjki, jakiegoś przedpotopowego romansu. A milczenie to bądź co bądź miało swoje znaczenie.

Wawrzyniec Iwanowicz miał lat około pięćdziesięciu; suchy, średniego wzrostu, o twarzy świeżej, szczerzej, sympatycznej, służbista znakomity — pedantyczny. Już dawno pogodził się on ze swą mizerną karierą i z drugorzęd-nym stanowiskiem szturmana, co jątrzyło zawsze nienawisć jego pokroju ludzi do oficerów floty. Człowiek ten posiwił na morzu, gdzie spędził większą część kawalerskiego żywota. Zdobył też na niem duży hart charakteru, bogate doświadczenie, nieco reumatyzmu, a do tego sporo przesadnego szacunku dla morza, tak dobrze sobie znanego. Wawrzyniec Iwanowicz nie ufał żywiołom zdradliwym, ciągle oczekiwał od nich czegoś... Ciągle był czujny i podejrzliwy. Nieraz bowiem już go tego pouczyły i pokazały, co potrafią.

Zakłopotany widocznie szturman co pewien czas wychodził na pokład, wstępował na mostek i długo, nieufnie oglądał skraj horyzontu swemi małemi, ostremi jak u sokoła oczkami, a potem spoglądał równie uważnie dokoła... Mgła, osłaniająca dotąd wybrzeże, rozpierzchnęła się i widać było zupełnie wyraźnie siwe grzbiety bałwanów, tłuczących się na grzędach kamieni głęboko w zatoce, na znacznej zresztą odległości. Poglądał stary szturman i na roz-wiany proporczyk na maszcie, który nie zmienił swojego kierunku i wskazywał, że wiatr idzie wprost w twarz — od morza. Poglądał i na niebo, na którego otłowianem tle poczęły przegłądać niebieskie dziury.

— Chwała Bogu, że deszcz ustaje, Wawrzyńcze Iwanowiczu, — wesoło rzucił mu porucznik służbowy, Czirikow.

— Tak, ustaje.

Ale w miękkim, niezbyt silnym basie starego szturmana nie dało się słyszeć bynajmniej ani cienia zadowolenia. Przeciwnie, właśnie fakt, że deszcz przestawał padać, zdawał się budzić jakoweś obawy w Wawrzyńcu Iwanowiczu.

I niby nie wierząc swym znakomitym oczom, zdjął on z balustrady wielką lornetę morską i znów się wpił oczami w dal czerniejącą. Przez minut kilka oglądał ponure chmury, nawisłe nad widnokregiem. Potem położył na miejsce lornetkę, pociągnął nosem powietrze, niby pies myśliwski i pokiwał głową.

— Czego się pan tak ogląda, Wawrzyńcze Iwanowiczu? Zdaje się, że nie mijamy teraz miejsc niebezpiecznych? — zapytał żartobliwie Czirikow, podchodząc do staroego szturmana.

— Nie podoba mi się widnokrąg — odparł stary szturman.

— Albo co?

— Żeby nie zaświeżało zbyt prędko.

— Wielkie nieszczęście, jeżeli nawet zaświeży — rzucił chętnie młody oficer.

— I bardzo nawet wielkie nieszczęście, — poważnie i znacząco powiedział starszy szturman. — Jeżeli ten wściekły Nord-West rozhula się na całego, to na długo. A wtedy tak prędko nas stąd nie wypuści. A ja wolałbym, przynajmniej sztormować na otwartym morzu, niż na tej łajdackiej redzie.

— Czego się mamy obawiać? Mamy maszynę, puścimy parę na pomoc kotwicom i ustoimy bez najmniejszego wysiłku.

Wawrzyńcie Iwanowicz spojrział na młodego oficera z uśmiechem doświadczonego, staroego człowieka, który słucha opowiadań chętniego dzieciaka.

— Pan myśli, że bez najmniejszego wysiłku — przeciągnął z uśmiechem. — Panu się zdaje! Pan ot nie zna, co to za przeklęty jest tutejszy Nord-West, a ja go znam. Lat dziesięć temu stałem tu na szkunerze... Chwała Bogu, żeśmy się w czas zabrali, bo...

Nie skończył zdania, obawiając się jak wszyscy ludzie przesądni w chwili niepewnej, wywoływać widma nieszczęścia. A po chwili milczenia, dodał:

— Dajmy na to, maszyna. A zawsze to lepiej, póki wszystko dobrze, iść sobie w morze. Niech djabli porwą węgiel. W Nagasaki możemy dopełnić zapas. Ta kanalja Nord-West narzuca się tu odrazu, jak wściekły. A gdy się już sztorm zerwie, to... zapóźno wychodzić.

— Pan zawsze, Wawrzyńcze Iwanowiczu, wszędzie strachy widzi.

— Gdy miał tyle lat, co pan, to też ich nie widział. Wszystko głupstwo. Na wszystko pluje i niczego się nie

boję... No, a kiedy się człowiek po różnych przygodach otrząsał w morzu — to i widzi... Pan zna przysłowie: „strzeżonego — Pan Bóg strzeże”.

— To czemuż pan kapitanowi nie zamelduje?

— Co mam mu gadać? Sam wiedzieć powinien, jak to tu można ustać na wietrze — nie bez irytacji odrzekł starszy szturman.

Wawrzyńcie Iwanowicz zataił, że jeszcze wczoraj, skoro tylko Nord-West wiał począł, zameldował kapitanowi o łajdactwach tego wiatru i o tem, że lepiejby było wychodzić stąd sobie, póki czas. Ale młody, ambitny i zazdrosny o swoją władzę kapitan, którego mocno cieszyło dowodzenie statkiem i który rad niczyich nie lubił, puścił mimo uszu przestrogi starszego szturmana i nic na nie nie odpowiedział.

Stary szturman wyszedł z kajuty kapitana obrażony tego rodzaju potraktowaniem jego uwag, a gdy znalazł się poza drzwiami, wymamrotał pod nosem:

— Młody i świata nie widział.

— A zawsze, Wawrzyńcu Iwanowiczu, wartoby było zameldować kapitanowi — rzekł porucznik Czirikow, zaniepokojony coś niecoś uwagami szturmana, usiłując pokryć niepokój obojętną intonacją.

— A czegoż mam się pchać z meldunkami? Czy on sam nie widzi, co tu jest za paskudztwo? — odparł poirytowany Wawrzyńcie Iwanowicz.

W tej chwili na mostku stanął kapitan i począł oglądać horyzont, okryty czarnymi chmurami. Te wciąż rosły i rosły złowieszczo, obejmując coraz większą połać niebios, darły się w szmaty i z niebywałą szybkością gnały aż do zenitu. Deszcz ustał.

— Czy barkas jeszcze nie odbił? — pytał kapitan oficera wachty.

— Nie.

— Podnieść sygnał wezwania.

W zupełnie równym tonie kapitana ledwie dostrzegalnie brzmiała nutka niepokoju.

„Teraz to się kłopotczesz, a wczoraj nawet słuchać nie chciałeś”, pomyślał stary szturman, spoglądając nań z podobną, stającą po przeciwległej stronie mostka.

— Właśnie: młody i świata nie widział — powtórzył ulubione swe powiedzenie Wawrzyńcie Iwanowicz.

— Barkas odbija — zameldował sygnałowy, który przez cały czas spoglądał na brzeg przez perspektywę.

(D. c. n.)

SPORT

O NASZYM YACHTINGU MORSKIM

W N-rze 15 „Sportu Wodnego” ukazał się artykuł pióra p. W. B-isa o naszym yachtingu morskim, pisany z dużą dozą goryczy i zawierający tyle nieuzasadnionych zarzutów, iż uważam za właściwe na zarzuty te odpowiedzieć.

Kryptonim autora nietrudny jest do odgadnięcia, nie mam zamiaru jednak go dekonspirować.

P. B-is zapytuje, cośmy zdziałali dla rozwoju i ugruntowania yachtingu morskiego — i na pytanie swe odpowiada krótko: nic.

Nie wiem, czy pytanie to odnosi się do tegorocznego sezonu, czy do całokształtu pracy.

Mam wrażenie, że Sz. Autorowi odpowiedź podyktowały rozgoryczenie, spleen, nastrój pesymistyczny — wogóle chwilowa depresja psychiczna, — a to się ludziom zdarza, — daleki bowiem jestem od posądzania autora o złą wolę lub uleganie wpływom obcym.

W każdym razie — i w pierwszym i

w drugim wypadku — autor nie ma słuszności.

Wiadomo, że hasło: na morzel przed trzema laty wysunął zupełnie zdecydowanie pierwszy i jedyny, wówczas (a zdaje się i dziś również) Yacht-Klub Polski.

Uważając przeto, że kamyczek, rzucony przez autora artykułu na yachting morski, skierowany był do ogródka Yacht-Klubu Polski, podjąłem go i oglądam z pewnym zaciekawieniem sine ira et studio, tembardziej, że porusza on sprawy zasadnicze.

Ponieważ z artykułu p. B-isa wynika, że interesuje się on yachtingiem i zna zapewne jego sprawy, tembardziej nie umiem sobie wytłumaczyć tego druzgoczącego: nic.

Należy tu myślać cofnąć się wstecz, do r. 1925, kiedyśmy w Y. K. P. zakładali podwaliny pracy. Na morzu wówczas istotnie nie było nic z zakresu yachtingu, a w Warszawie — poza wioślarstwem —

uğory nadbrzeżne: ani yachtów, ani przystani, ani ludzi, ani pieniędzy.

Dziś jest nienajgorsza przystań własna, szereg yol, przeważnie cennych, sporo ludzi, umięjących obchodzić się z żaglami, a na morzu — dwa yachty Klubu i kuter szkolny. Kto zna nasze stosunki, łatwo domyśleć się może, ile zabiegów, ile trudu kosztowało Zarząd zdobycie tego wszystkiego. A pierwsze w Polsce „kursy wiedzy żeglarskiej” (morskiej), a kądra żeglarska młodzieży szkolnej? a wiele innych rzeczy?

Yacht „Witeź” nie próżnował. Wiadomo, iż odbył on cztery podróże morskie — jak na jego małe rozmiary i subtelną strukturę — prawdziwe podróże, bo wprost przez morze otwarte do celu, zwiędzając parę dziesiątków portów w Szwecji, Niemczech, Danji i Łotwie, gdzie, używając słów autora, głosił swoją banderą wszem i każdemu z osobna: „oto jesteśmy!” Ja brałem udział w trzech podróżach. Jako doświadczony marynarz,

zdawałem sobie sprawę z ryzyka tych przejażdżek. Wszak pierwszego roku kom. Z., D-ca Dywizjonu torpedowców, koniecznie chciał nas pod pozorem swoich ćwiczeń, eskortować do Szwecji. I gdyby przypadkowo nie rozkaz odmienny, byłby nie zważając na moje protesty, zamiar wykonał, do tego stopnia i zacyk komandor i inni marynarze nie wierzyli w możliwość pomyślnej na „Witeziu” żeglugi. Te podróże „Witezia” trzeba również zapisać na rachunek „pracy”. Pracy dla przykładu, dla zachęty, dla pokazania drogi na pełne morze.

Kuter szkolny „Gryf” w r. ub. dał podstawy dla praktyki żeglarskiej pierwszego również w Polsce wojskowego przysposobienia morskiego młodzieży, zorganizowanego staraniem Y. K. P. W tym roku remont nie z naszej winy przeciągnął się zbyt długo i kadra stosunkowo niewiele z niego mogła korzystać, „Witeż” jednak oprócz podróży do Łotwy dał możliwość odbycia praktyki yachtowej dość licznemu gronu członków.

Że nowo-nabyty przez Klub yacht „Junak” autorowi się nie podoba, nic na to nie można poradzić. Podoba się on zato wielu starym marynarzom i yachtsmanom, z których jeden, mieszkający w Gdyni, człowiek poważny i znający się na morzu, odbywszy na nim przejażdżkę, bardzo pochlebnie się o nim wyrażał. Nie należy również zapominać, że rodzony brat „Junaka” — „Jolie-Brise” w poważnych morskich regatach, bo na przestrzeni 600 m. m. wziął pierwszą nagrodę, pobijwszy coś siedmiu współzawodników.

Pojęcie „czystego yachtingu” jest bardzo względne, a na morzu nie tylko regaty od jednej boi w porcie lub zatoce do drugiej są regatami morskimi. Zresztą wiadomo, że w Zarządzie Yacht-Klubu Polski przeszła uchwała, że pierwsze regaty morskie, jakie Klub w przyszłości urządzi, odbędą się na przestrzeni Gdynia — Bornholm i z powrotem.

Dotychczas nie było zapaśników.

Musimy więc czekać.

Osobiście — i to również wiadomo — stawiałem zawsze żądanie, ażeby poczynania nasze na morzu miały charakter odwagi, męskości i siły. Dlatego nie interesowałem się zbyt regatami morskimi, odbywającymi się na przestrzeni jednej mili m., ale pragnąłem wielkich dystansów, na których męskość zawodników i ich wytrzymałość miałyby pole do popisu.

Pierwej jednak należy zapoznać się z morzem otwartym. Stąd owe wycieczki „Witezia”.

Pisze autor, że na wybrzeżu jest sporo ludzi, pragnących ten piękny sport uprawiać. Wierzę. Czy jednak autor uprzytomnił sobie, że pośród tych ludzi jest tylko 1 — słownie jeden — który posiada od Klubu prawo prowadzenia yachtów klubowych? A bez patentu klubowego — każdy się zgodzi — nie wolno nikomu wypłynąć na morze. Praktyka pewnego Klubu, w którym zasady tej nie przestrzegano, dowodzi słuszności przyjętych u nas przepisów. Niema, zdaje się, mielizny, na którejby zatopione yachty ich nie leżały, niema nabrzeża, o któreby się nie rozbiły, a trupy yachtów można i dziś w basenie gdynskim oglądać.

Zatem, gdyby nawet trzy nasze statki morskie zostały oddane do zarządzania niemi członkom Klubu, zamieszkałym w Gdyni, taksamo w myśl naszych regulaminów, musiałyby one „stać nieruchome”.

Jedyna rada, Panowie: uczyć się wiedzy żeglarskiej, uzyskać cenzus pływania na pełnym morzu (tam inaczej niż koło brzegów wygląda żegluga), złożyć egza-



Z podróży yachtu „Witeż” do Szwecji. Wschód słońca na Bałtyku.

min i uzyskać patent. A kto ma już wiedzę i cenzus pływania, niech uzyska patent.

Dla uniknięcia nieporozumienia zaznaczę tu, że patent potrzebny jest dla uzyskania prawa prowadzenia yachtu, czyli objęcia stanowiska kapitana. Od yachtsmana-żeglarza morskiego w Y. K. P. wymagana jest tylko znajomość użycia żagli i steru, czyli dyplom sternika śródlądowego — i to tylko w teorii, gdyż w praktyce z musu trzeba było nieraz, od tej zasady odstąpić.

Na jedno tylko można się zgodzić: na założenie Oddziału Y. K. P. w Gdyni — nawet autonomicznego. Ale wtedy (w razie autonomii) musicie Panowie zdobyć się na własne yachty. Gdy się zaś na nie zdobędziecie, wątpię bardzo, czy pozwolicie wszystkim swym członkom, pragnącym piękny ten sport uprawiać, prowa-

dzić wasze yachty — ściślej mówiąc, rozbijać je o wszystkie nabrzeża.

Jeżeli zaś Oddział będzie nieautonomiczny, trudno, Panowie, musicie się zgodzić, że dysponować yachtami klubowymi będzie Zarząd centralny.

Zresztą na założenie Oddziału w Gdyni Zarząd Y. K. P. już dawno, w myśl statutu, wyraził zasadniczo swą zgodę, a nawet poruczył godności kierownika i sekretarza dwom członkom w Gdyni zamieszkałym. Do zorganizowania jednak Oddziału i rozpoczęcia jego działalności jakoś nie doszło.

Niesłuszne więc są zarzuty, podniesione w artykule p. B-isa, a sprawa rozwoju yachtingu morskiego nie przedstawia się znów tak rozpaczliwie, ażeby można było ją zamknąć w jednym słowie: nic.

MARJUSZ ZARUSKI

ZATONIĘCIE HOLOWNIKA „GÓRNIK”

Dnia 1.XI młoda marynarkę handlową polską spotkało ciężkie nieszczęście. Na otwartym morzu, w pobliżu polskich wybrzeży, w odległości 10 mil od Rozewia na N. W. zatonał podczas silnej burzy na Bałtyku wracający z Kopenhagi do Tczewa holownik morski „Górnik”, należący do towarzystwa „Wisła-Bałtyk”.

Przebieg katastrofy był następujący:

Po wyładowaniu polskiego węgla w Kopenhadze holownik „Górnik” z dwoma lichtugami „Polek” i „Felek” oraz holownik „Rybak” z lichtugami, „Edek” i „Stefek” zdążyły do Tczewa. Podróż odbywała się niemal do samego wybrzeża polskiego szczęśliwie, mimo silnej burzy, która rozkołysała Bałtyk w tych stronach bardzo groźnie. Na trawersie Rozewia i Jastrzębiej Córy olbrzymie fale zaczęły zalewać pokłady statków. Euzra przybrała charakter orkanu.

Lichtugi „Polek” i „Felek” zerwały się od holownika „Górnik” mimo, że były przymocowane stalowymi linami. Porwane wichrem lichtugi zostały zapędzone daleko od holownika. Parowiec „Górnik” poniesiony przez wicher i olbrzymie fale, rzucony został na mieliznę i, przedziurawiony, zatonał wraz z całą załogą w kotłującym się morzu. Wskutek wysokiej fali marynarze nie zdołali się utrzymać na powierzchni morza i potonęli w pobliżu ojczystego wybrzeża mimo, że umieli pływać. Pomiędzy zatopionymi znajdowało się 3 oficerów i 6 marynarzy.

P. Władysław Szczęsnowicz, pierwszy mechanik „Górnika”, jedyny, który się uratował z jego załogi, tak opisuje przebieg katastrofy:

„Po odbyciu swych godzin służby, poszedłem do kajuty i położyłem się spać. Było koło 2 i pół po południu, gdy się obudziłem, wyszedłem na pokład, rozejrzałem się, wszystko było w porządku. Wróciłem do kajuty i położyłem się. Wkrótce poczułem, że statek przechyla się, wyszedłem znowu na pokład, przechylenie było bardzo wielkie. Spostrzegłem, że już nic nie da się poradzić, że fala zalewa statek, więc skoczyłem do wody i popłynąłem w kierunku ciągnionej za „Górnikiem” lichtugi. Jak się później dowiedziałem, cała załoga — a było nas dziesięć — zrobiła to samo. Płynąc, widziałem płynących również, pierwszego sternika i drugiego mechanika. Z „Felka” rzucili nam linę, chwyciłem się jej i jakiś czas wisałem na linie, zanim wciągnięto mnie na pokład. — Przeszedłem najgorsze chwile i dwa razy napiłem się porządnie wody. Fali, płynąc, nie boję się, bo jestem dobrym pływakiem. Lichtugi, po przecięciu liny, łączącej je z holownikiem i rozpostarciu żagli, płynęły, pchane wiatrem na wschód. „Felka” spotkał parowiec angielski „Harlem” i przyholował do Gdańska”.

Drugi holownik „Rybak”, został porwany przez fale na trawersie Helu. Od niego również oderwana została jedna lichtuga — „Edek”, i poniesiona w innym kierunku. Parowiec „Rybak”, jadąc pełną parą, zdołał dotrzeć jeszcze do portu Gdyni, nim morze uderzyło falą najgwałtowniej. Niebawem z portu Gdyni statek „Rybak” odbił znów na pełne morze, aby szukać zaginionej drugiej swej lichtugi „Stefek”, której jednak nie odnalazł, natomiast uratował lichtugę „Górnika” — „Polek”.

W katastrofie „Górnika” zginęło dziesięć ludzi załogi, a mianowicie: kapitan Johann Pehrs z Hamburga, sternik

Piotr Carstens, drugi maszynista Arnim Moldenhauer, z Gdańska, kucharz Andrzej Kajak z Lublina, palacz Aloizy Fortuna z Gniewa, palacz Józef Remiszewski z Gdańska, palacz Jan Struk z Pucka, Bernard Miłosz z Ostrowa i palacz Józef Wittbrodt z Ostrowa.

Cześć ich pamięci!

W związku z zatonięciem holownika morskiego „Górnik”, p. Minister Przemysłu i Handlu wystosował depesze kondolencyjne do Dyrekcji Towarzystwa „Żegluga Wisła-Bałtyk”, oraz do rodzin marynarzy, którzy zginęli podczas pełnienia obowiązku.

Na okazanie doraźnej pomocy rodzinom zaginionych oraz uratowanemu, p. Minister polecił przekazać 5.000 złotych.

Zarząd centralnej Ligi Morskiej i Rzeczej wystosował również na wieść o katastrofie pod adresem dyrekcji tow. „Wisła-Bałtyk” i rodzin zaginionych marynarzy depesze kondolencyjne.

W odpowiedzi otrzymał telegram następującej treści:

„W imieniu towarzystwa i rodzin zaginionej w morzu załogi „Górnika” dziękujemy za wyrażone współczucie Uratowanego pierwszego mechanika, Szczęsnowicz, dyrekcja „Wisła-Bałtyk”.

W związku z nieszczęściem, jakie dotknęło naszą marynarkę handlową, dyrektor Ligi Morskiej i Rzeczej p. Adam Uziębło zamieścił na łamach „Głosu Prawdy” następujące, niezmiernie na czasie uwagi:

„Po raz pierwszy polska marynarka handlowa poniosła straty w walce z żywiołem — straty w ludziach, straty ciężkie i nieodżałowane. Fakt ten nie może minąć bez echa. Winien on uświadomić naszemu społeczeństwu fakt, że z chwilą spuszczenia na wody pierwszych statków powołaliśmy do życia armję nową, armję marynarzy, którzy bezustanku bez przerwy toczą ciężką walkę z żywiołem, którzy dla dobra narodu i Państwa każdej chwili narażają swe życie i każdej chwili wystawieni są na groźbę śmierci w odmętach wodnych. Otóż armji tej należy się coś od nas. Należy się jej ciepły, serdeczny stosunek, należy się jej ta sama opieka, jaką darzyliśmy żołnierza na froncie.

Trzeba, by marynarz po długich wędrówkach wśród mgieł i orkanów, gdy stąpi na ląd ojczysty czuł, że o nim tu pamiętają.

W Gdyni powinien stanąć „Dom marynarza” — to jest sprawa naszego honoru, naszego poczucia przyzwoitości względem tych ludzi. Nie wątpimy, że Liga Morska zajmie się tą sprawą — nie wątpimy też, że nasze instytucje humanitarne, samorządy i t. d., przyjdą jej w tem z pomocą.

To jedna strona sprawy — moralna.

Druga jest materialna.

Ratunek ginących statków, to nie tylko sprawa humanitaryzmu — to bardzo i to bardzo poważne przedsiębiorstwo, które

daje wcale niezgorsze zyski, gdyż ściągnięcie okrętu z mielizny, doholowanie go do portu, ocalenie jednym słowem od zagłady, jest opłacane bynajmniej nie w stosunku do kosztów poniesionych w tym celu, lecz w zależności od wyratowanego tonażu. Dlatego to ratownictwo na wodach terytorjalnych na całym świecie zastrzeżone jest dla przedsiębiorstw miejscowych przedsiębiorstw, które obok tego obejmują służbę holowniczą w portach. W każdym kraju, w każdym porcie są tego rodzaju przedsiębiorstwa i w każdym kraju oddają państwu liczne usługi wzajemian za koncesje ratownicze.

Na wodach terytorjalnych Polski pełnią tę służbę obcy i obcy ciągną z niej zyski, obracając je na konkurencję z kabołtążem polskim. Sytuacja anormalna i na prawdę najwyższego pożałowania godna — sytuacja, którą można było (a raczej musieliśmy) znieść, pókiśmy nie mieli ani portu ani floty — ale dziś nie tylko szkodliwa, ale zabawna.

Jest rzeczą oczywistą, że pracy tego rodzaju nie powinno się podejmować przedsiębiorstwo państwowe. Zbyt wiele wynika na tem tle sytuacji drażliwych, sporów, które rozstrzygać przychodzi władzom państwowym. Koniecznym jest natomiast powołanie do życia specjalnego konsorcjum prywatnego. Inicyjatywa jest konieczna — konieczne są i kredyty. Niestety, inicjatywy tej brak zupełny — bo jak dotąd, żyjemy w tej sytuacji, że czego nie robi rząd bezpośrednio, nie zrobi nikt. Choć przecie są instytucje finansowe, które również mają obowiązek pracować nad rozwojem żegluga”.

Czytajcie i prenumerujcie

„MORZE”

jedyne w Polsce
ilustrowane czasopismo,
poświęcone sprawom
morskim

Prenumerata roczna
tylko 8 zł.

PRONIKA

UZNANIE ZASŁUG.

Dnia 3 października b. r. odbyła się w Tczewie, w sali posiedzeń Starostwa, skromna, ale piękna uroczystość udekorowania złotym krzyżem zasługi p. Custawa Kańskiego, inspektora Szkoły Morskiej i kapitana żegluga wielkiej.

Aktu dekoracji dopełnił p. starosta Dytkiewicz w obecności wszystkich urzędników starostwa i wydziału powiatowego, wygłosiwszy wprzód piękne przemówienie.

Nawiązując do pochodzenia p. Kańskiego z rodziny ziemiańskiej na Wołyń, zaznaczył p. starosta Dytkiewicz, że w czasach dawniejszych, zwłaszcza w okresie niewoli, polacy z ziem zachodnich i centralnych często nie zdawali sobie sprawy z wielkiego znaczenia nielicznych placówek polskości na Kresach Wschodnich, które jednak pełniły tam ważną służbę narodową i kulturalną, hartując ducha w ciągłym zmaganiu się z wrogiem. Powszechnie sądziło się, że jest to „kraj rosyjski”, nazywano go „ziemiami zabranymi”.

Dopiero, gdy powstało Państwo Polskie, naprawiło tę mimowolną krzywdę. Jednym z dowodów uznania tężyzny duchowej rodaków z dalekich ziem wschodnich jest właśnie stwierdzenie przez Rząd zasług p. komandora Kańskiego, położonych „około stworzenia pierwszej uczelni morskiej i fachowego wyszkolenia polskich załóg statków handlowych” — jak brzmią słowa dekretu.

Po tem przemówieniu, odczytaniu dekretu nadania odznaczenia i przypięciu krzyża zasługi — podziękował krótko p. inspektor Kański, prosząc o złożenie w jego imieniu podzięków władzom i podkreślając, że odznaczenie to nie będzie dlań zakończeniem działalności, lecz przeciwnie — bodźcem do dalszej, wytrwałej pracy dla dobra Państwa.

Na tem zakończyła się uroczystość, pozostawiając u uczestników wrażenie, że byli świadkami uznania rzetelnej i trwałej zasługi. A.

SŁOWNICTWO MORSKIE.

Wobec braku w słownictwie polskim ujednostajnionych określeń dla pojęć w dziedzinie terminologii morskiej, Ministerstwo Przemysłu i Handlu, zainicjowało prace, mające na celu z jednej strony ujednostajnienie tych określeń, z drugiej zaś — stworzenie nowych polskich wyrazów, odpowiadających pojęciom, niemającym dotychczas odpowiedników w języku polskim.

W wyniku konferencji w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w dn. 23 marca 1927 r., praca ta została przekazana Lidze Morskiej i Rzecznej, która utworzyła specjalną sekcję słownictwa morskiego pod przewodnictwem generała M. Zaruskiego i przystąpiła do zebrania możliwie wyczerpującego materiału drogą ankiety.

Do Komisji zostali zaproszeni: dyrektor szkoły morskiej w Tczewie, komandor A. Carnuszewski, redakcja „Żegluga Polska”, profesor Czołowski, prof. A. Kryński, inż. K. Stadtmüller, Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku, Akademia Umiejętności, Yacht Klub Polski, Polski Związek Żeglarski, Stowarzyszenie Techników, dowódca szkoły oficerskiej

marynarki wojennej w Toruniu, komand. Frankowski, Kierownictwo Marynarki Wojennej, Departament Morski przy M. P. i H. i państw. przeds. „Żegluga Polska”.

Narazie wobec pilnej potrzeby opracowania pojęć, niezbędnych Ministerstwu Przemysłu i Handlu dla aktów ustawodawczych, prace Sekcji nie mogły się odbywać ściśle systematycznie według określonych działów.

Pierwsze posiedzenie komisji odbyło się w sali konferencyjnej M. P. i H. w dn. 14 i 15 listopada r. b. przy udziale: p. generała M. Zaruskiego, przewodniczącego sekcji, komandora A. Carnuszewskiego, komand. J. Stankiewicza (kierownictwo Mar. Wojennej), kpt. T. Steckiego (departament Morski M. P. i H.), profesorów: A. Kryńskiego i A. Kleczkowskiego (delegata Akademii Umiejętności), inż. K. Stadtmüllera (Minist. Robót Publiczn.), inż. S. Slezaka (przedstaw. L. M. i R.), inż. T. Tillingera (delegata Stowarzyszenia Techników).

Komisja ustaliła brzmienie około 200 wyrazów, które zostały następnie podane do wiadomości Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

UCZNIOWIE SZKOŁY MORSKIEJ NA PRAKTYCE WE FRANCJI.

Czterej absolwenci wydziału nawigacyjnego Szkoły Morskiej w Tczewie, pp.: K. Kowalski, St. Kubin, K. Sobański i J. Strzembosz wyjechali w pierwszych dniach listopada do Havru, celem odbycia uzupełniającej praktyki nawigacyjnej na wielkich transatlantycznych parowcach „Compagnie Chargeurs Réunis”.

Jeden z absolwentów, zaokrętowanych na statkach „Cie Charg. Réunis” w roku ubiegłym, p. Tadeusz Szczerba-Niefiedowicz, odbywa praktykę na s/s „Formose”, który okazał najszybszą i najskuteczniejszą pomoc w ratowaniu pasażerów z tonącego parowca włoskiego „Principessa Mafalda”.

NOWY KAPITAN MARYNARKI

W ubiegłym miesiącu został wydany przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu p. Leonowi Rawicz-Rusieckiemu, absolwentowi Szkoły Morskiej w Tczewie, dyplom kapitana marynarki handlowej.

P. Rusiecki jest pierwszym absolwentem Szkoły Morskiej, który uzyskał dyplom kapitański.

Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Królewskiej-Hucie poszukuje, celem skompletowania roczników „Morza”, następujących numerów:

z roku 1925 — Nr. 2 i 4.

„ 1927 — „ 1

Zarząd Oddziału prosi osoby, mogące odprzedać lub odstąpić wymienione egzemplarze „Morza” o łaskawą wiadomość pod adresem Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w Królewskiej-Hucie ul. Moniuszki 1.

Wszelkie koszty z tem połączone będą zwrócone.

Z YACHT KLUBU POLSKI.

W dniu 30.X nastąpiło zamknięcie sezonu i opuszczenie bandery na przystani Yacht Klubu Polski w Warszawie. Z okazji tej odbyły się wewnętrzne regaty żeglarskie w klasach V i M.

„WARTA” NA MORZU ŚRÓDZIEMNEM.

Statek „Warta” należący do państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” odbył ostatnio podróż na morze Śródziemne. W tamtą stronę „Warta” zabrała ładunek 3530 ton węgla do Messyny. W powrotnej drodze statek zawinął do Staxu w Algierze po ład. 3300 ton fosfatów z przeznaczeniem do Gdańska.

Następną podróż „Warta” odbędzie do Francji z ładunkiem 1000 sąni drzewa.

„ŻEGLUGA POLSKA” OTRZYMUJE NOWE STATKI.

W początkach listopada został zakupiony w Holandji nowy statek o 1000 ton D.W. dla państw. przeds. „Żegluga Polska”. Statek ten otrzymał nazwę „Tczew” (ex „Junon”) i służyć będzie do przewozu ładunków cenniejszych na Bałtyku i m. Północnem.

Istnieje również zamiar nabycia w którymś czasie 2 statków à 4500 — 5000 ton D.W. dla przewozu węgla. Statki te „Żegluga Polska” chce uruchomić na linii Gdynia (Gdańsk) — morze Śródziemne, dokąd wymienione parowce będą zabierały węgiel, z powrotem zaś fosfaty.

Toczą się również pertraktacje o kupno, względnie budowę 2 mniejszych statków pasażerskich, gdyż posiadane obecnie nowoczesne parowce „Gdynia” i „Gdańsk” już w zeszłym sezonie letnim okazały się niewystarczającymi i „Żegluga Polska”, dążąc do utrzymania normalnego ruchu pasażerskiego na wybrzeżu, zmuszoną była do wynajęcia statków pomocniczych.

ŚWIATŁO WEJŚCIOWE PORTU W HELU.

Z dniem 1 listopada światła latarni wejściowej do portu w Helu zostało znacznie wzmocnione. Wymieniona latarnia posiadała dotychczas dość słabe światło stałe, obecnie zaś charakter światła został zmieniony na przerywany z czerwonym sektorem, obejmującym część horyzontu od 348° przez Nord do 118°. Widzialność błysków: białych — 4,5 mil morskich, czerwonych — 2 mile m.

RUCH STATKÓW PAŃSTW. PRZEDS. „ŻEGLUGA POLSKA” W CZASIE OD 20.X DO 15.XI 1927 r.

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

S/s „Poznań” dnia 20.X przybył próżny z Preston do Manchester po ładunek koksu do Danji. Z ładunkiem tym odplynął do Korsør w Danji dnia 26.X. W drodze wskutek silnej burzy statek stracił część ładunku pokładowego i zmuszony był dnia 29.X zawinąć do portu ukrycia Ramsey Isle of Man, skąd odplynął w dalszą drogę do Korsør dnia 30.X. Do Kor-



„Vega” kpt. Prószyńskiego w Warszawie na przystani K. W. W.

sör przybył dnia 5.XI. Po wyładowaniu przywiezionego z Manchester koks odpłynął próżny do Gdańska, dokąd przybył w nocy z 13 na 14.XI. Dnia 15.XI znajdował się w porcie gdańskim i ładował węgiel do Rouen.

S/s „Wilno” w dniu 20.X znajdował się w Gdańsku, gdzie ładował drzewo tarte do Tyne. Z ładunkiem tym wyszedł na morze 22.X. Do Tyne przybył 28.X. Po wyładowaniu przywiezionego drzewa przeszedł dnia 5.XI próżny z Tyne do Sunderland, gdzie rozpoczął naładunek węgla do Danji. Z ładunkiem tym odpłynął do Korsör dnia 8.XI. Do Korsör przybył dnia 11.XI. Dnia 15.XI wyładowywał w Korsör przywieziony z Anglii węgiel.

S/s „Kraaków” dnia 20.X znajdował się w porcie gdyńskim, gdzie ładował węgiel do Szwecji. Z ładunkiem tym odpłynął dnia 21.X do Stockholmu, dokąd przybył 23.X. Dnia 28.X odpłynął próżny z Stockholmu do Gdańska, dokąd przybył dnia 30.X i rozpoczął naładunek węgla znowu do Stockholmu. Dnia 7.XI wyszedł z ładunkiem tym na morze. Do Stockholmu przybył dnia 9.XI. Dnia 12.XI odpłynął próżny ze Stockholmu do Gefle po

ładunek rudy do Szczecina. Do Gefle przybył dnia 14.XI. Dnia 15.XI znajdował się w Gefle i ładował rudę do Szczecina.

S/s „Katowice” dnia 20.X ładował w Gdyni węgiel do Skutskär (Szwecja). Z ładunkiem tym wyszedł na morze dnia 22.X. Do Skutskär przybył dnia 24.X. Dn. 28.X. odpłynął próżny do Gdańska, dokąd przybył dnia 30.X. Dnia 31.X został wprowadzony do doku w stoczni gdańskiej celem naprawy steru i malowania dna. Dnia 4.XI opuścił dok i rozpoczął w porcie gdańskim naładunek węgla do Norköping. Z ładunkiem tym odpłynął z Gdańska dnia 7.XI. Do Norköping przybył 8.XI. Po wyładowaniu przywiezionego z Polski węgla odpłynął próżny do Gdyni, dokąd przybył dnia 14.XI. Dnia 15.XI znajdował się w porcie gdyńskim.

S/s „Toruń” dnia 20.X znajdował się w porcie Halmstad, gdzie kończył wyładunek przywiezionego z Polski węgla. Dn. 21.X odpłynął próżny do Gdyni, dokąd przybył dnia 23.X. Dnia 31.X odpłynął z Gdyni z ładunkiem węgla do Vallvik. Do portu tego przybył dnia 3.XI. Dnia 9.XI odpłynął próżny z Vallvik do Gefle, dokąd przybył w nocy tego samego dnia i rozpoczął naładunek rudy do Szczecina. Dnia 12.XI odpłynął z rudy do Szczecina, dokąd przybył dnia 15.XI.

S/s „Warta” dnia 20.X znajdował się na Morzu Śródziemnym w drodze do Messyny, z ładunkiem węgla z Anglii. Do Messyny przybył dnia 21.X. Dnia 29.X odpłynął próżny z Messyny do Sfaxu w Algierze po ładunek fosfatów do Gdańska. Z ładunkiem tym odpłynął ze Sfaxu dnia 1.XI. Dnia 6.XI zawinął do portu Oran w Afryce celem uzupełnienia zapasu węgla bunkrowego i tegoż dnia odpłynął do portu Nemours po dodatkowy ładunek trawy morskiej (150 ton). Z Nemours odpłynął 7.XI do Benisaf celem załadowania dalszych 200 ton trawy morskiej. Z Benisaf odpłynął do Gdańska z łącznym ładunkiem 3.300 ton fosfatów i 332 ton trawy morskiej dnia 9.XI. Dnia 15.XI znajdował się na Atlantyku w drodze do Gdańska.

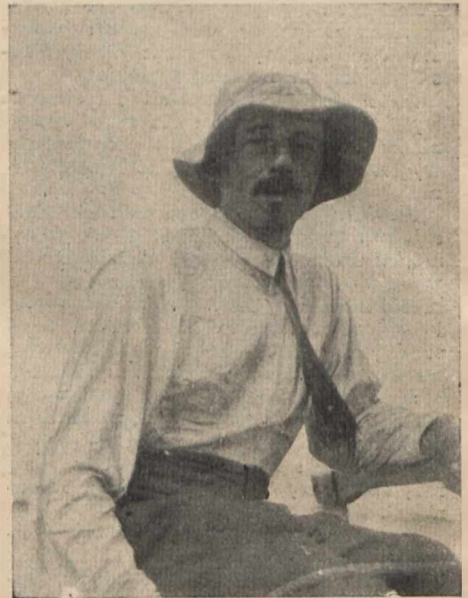
S/s „Tczew” został przyjęty dnia 8.XI i znajdował się w stoczni w Rotterdamie, celem wykonania przeróbek. Dnia 15.XI był jeszcze w Rotterdamie.

SAMOTNIE PRZEZ BAŁTYK.

Śladem wielkiego podróżnika i samotnika Allana Gerbault'a poszedł kapitan polskiej marynarki handlowej p. Konrad Prószyński. Odbył on latem tego roku samotną podróż po Bałtyku na miniaturowej bezpokładowej żagłowce „Vega”.

Kapitan Prószyński wyruszył dnia 27 lipca r. b. z Warszawy Wisłą do Gdańska. W Gdańsku stanął 9 sierpnia. Tego samego dnia wyszedł na morze i przybył do Gdyni. Blisko dwa tygodnie penetrował na swej żagłowce zatokę gdańską, zachodząc do Pucka i Jastarni. Dnia 22 sierpnia odpłynął z Gdyni do Helu, zaś dnia 29 sierpnia wyszedł na pełne morze, kierując się na zachód, dokąd wiatr doniesie.

Dnia 8 września kapitan Prószyński znalazł się u wyspy Ruden w pobliżu Ru-



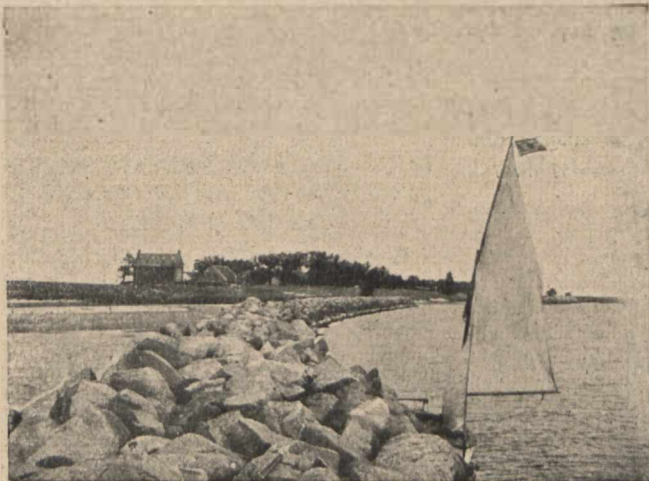
Kpt. Prószyński na „Vedze” u steru.

gji. Wobec zmiany wiatru, dalej na zachód nie mógł się posuwać, zawrócił przeto na Swinenünde i na Szczecin. W Szczecinie „Vega” stanęła 15 września. Po naprawie złamanego masztu dnia 25 września kapitan Prószyński odpłynął ze swą żagłowką na pokładzie niemieckiego parowca do Gdańska. W Gdańsku stanął dnia 26 września. Dnia 10 października wyszedł z Gdańska na Wisłę i dnia 26 października stanął w Warszawie.

Ogółem kapitan Prószyński znajdował się w drodze 3 miesiące.

Wymiary „Vegi” są następujące: długość 4 m., szerokość 1,25 m., powierzchnia żagla pierwotnie 5 m², później 7 m² (żagiel powiększony na 6 m² i dodano mały fok 1 m²).

Dzielnemu sportowcowi należy się rzetelne uznanie za ten niezwykły i śmiały wyczyn.



„Vega” kapitana Prószyńskiego pod osłoną wysepki Ruden między wyspami Usedom i Rugjå.



„Vega” w Szczecinie. Nad łódką rozpięty namiot, który służył kpt. Prószyńskiemu za mieszkanie w czasie całej 3-miesięcznej podróży.

S/S „ZAGŁOBA”.

W końcu października P. P. „Żegluga Polska” przejęła od Ministerstwa Komunikacji rzeczny parowiec „Zagłoba”. Statek ten po odpowiednim remoncie będzie użyty, jako pomocniczy w komunikacji przybrzeżnej.

PO KATASTROFIE STATKU „PRINCIPRESSA MAFALDA”.

Ostatecznie ustalona lista zaginionych podczas katastrofy włoskiego parowca „Principessa Mafalda” wykazuje, że z pośród 1259 osób pasażerów i załogi uratowano 945, — w tem z pośród pasażerów I-ej klasy — 50%, II-ej—66% i III-ej — 75%. Zginęło pasażerów 268, oficerów 9 i marynarzy 37. Uratowano 11 oficerów i 231 marynarzy. — Statek posiadał środków ratunkowych na 1323 osoby. Załoga według oświadczenia dyrektora generalnego t-wa „Navigazione Generale Italiana” zachowała się po bohatersku.

MAŁA RADJOSTACJA DLA STATKÓW.

Do niedawna jeszcze komunikacja radiowa pomiędzy statkami, znajdującymi się na morzu i stacjami nadbrzeżnymi uskuteczniała się przy pomocy dużych aparatów radiotelegraficznych, mających dwie poważne wady dla mniejszych jednostek. Przedewszystkiem zajmowały one dużo miejsca, następnie wymagały dla obsługi specjalisty. To też dotychczas tylko okręty wojskowe i większe okręty pasażerskie zaopatrzone były w aparaty radiowe, umożliwiające im porozumiewanie się tak między sobą, jak ze stałą ziemią.

Ostatnio dokonano w Niemczech prób z niewielką radiotelegraficzną stacją nadawczo-odbiorczą, które to próby dały tak pomyślne rezultaty, że cały szereg mniejszych statków handlowych zostało już w stacje te zaopatrzone. Zajmuje ona zaledwie jeden metr sześcienny przestrzeni, ma zasięg około 200 km, pracuje zaś na zarezerwowanych dla niego falach 60

i 190 metrów. Radjotechnicy pracują z całą energią nad dalszym rozwojem aparatu i należy się spodziewać, że w niedługim czasie każdy statek, wychodzący w morze, nawet łódzie rybackie będą mogły być stale w kontakcie ze światem.

ALLAN GERBAULT NA OCEANIE INDYJSKIM.

Według ostatnio otrzymanych wiadomości, słynny francuski żeglarz-samotnik, Allan Gerbault, dotarł na swym yachcie „Firecrest” do wysp Reunion na oceanie Indyjskim, dokąd przybył z wysp Rodriguez. Allan Gerbault liczy, że uda mu się przybyć do Francji drogą dookoła Afryki Południowej, jeszcze w roku 1928.

Podobno w dalszych zamiarach śmiałego podróżnika leży odbycie podróży do Australji, po której zakończeniu chce on zamieszkać na jednej z mniejszych wysp i zająć się opisem swych niezwykłych podróży.

POMOC KREDYTOWA DLA WŁOSKICH PRZEDSIĘBIORSTW OKRĘTOWYCH.

Państwowy Instytut Eksportowy otrzymał informacje, jakoby organizowany był we Włoszech Instytut Kredytów Morskich, mający na celu popieranie rozwoju żeglugi narodowej. Instytut ten ma być zorganizowanym przy współdziałaniu „Istituto Nazionale delle Assicurazioni”, „Cassa Nazionale di Previdenzia” i szeregu banków. Zadaniem jego ma być udzielanie, tak przedsiębiorstwom żeglugowym, jak stoczniom, kredytów na dogodnych warunkach procentowych i płatniczych. Za tem, iż rząd włoski zamierza w tej mierze rozwinąć działalność bezpośrednią przemawia fakt, że szereg koncernów żeglugowych nie otrzymał pozwoleń na zaciągnięcie pożyczek zagranicznych.

REORGANIZACJA JAPONSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Trudne położenie, w jakim wskutek wzmożonej konkurencji z marynarką amerykańską i angielską znalazła się ostatnio flota japońska, skłania rząd tamtejszy do przeprowadzenia jej reorganizacji. Zamierzone jest stworzenie Lloyd, do którego wejść mają istniejące obecnie towarzystwa żeglugowe, przyczem na czele ma stanąć tow. „Nippon Yuson Kaisha”, przy czynnym współdziałaniu firmy „Mizui”, posiadającej poważne znaczenie gospodarcze i zainteresowanej w sprawach morskich. Lloyd rozporządzać ma kapitałem 150 milj. jen.

Przyczyną niekorzystnego położenia japońskiej marynarki handlowej jest przedewszystkiem konkurencja jednego z przodujących towarzystw amerykańskich, które przejęło znaczną część frachtów pomiędzy lądem azjatyckim i Ameryką, przyczem towarzystwo to, nie ograniczając się na penetracji do portów chińskich, przeniknąć zdołało również do rosyjskich portów Dalekiego Wschodu, nawiązując w tym celu porozumienie z rządem sowieckim.

W związku z tem projektowany Lloyd japoński zamierza również nawiązać kontakt z Sowietami.

CZASOPISMA I KSIĄŻKI NADEŚLANE

„Żeglarz Polski” — Nr. 38, 39—40, 41—Tczew.

„Przyroda i Technika” — Zeszyt 8 — Warszawa.

„Wiadomości Geograficzne” — Zeszyt 9 — Kraków.

„Harcemistrz” — Nr. 11 — Warszawa.

„Harcerz” — Nr. 34, 35 — Warszawa.



Piękno naszych rzek. Dunajec w Pieninach.

„Tygodnik Polski” — Nr. 284, 285, 286, 287, 289 — Harbin (Chiny).
 „Nowości” — Nr. 52 — Warszawa.
 „Kupiec” — Nr. 41, 42, 43, 44 — Poznań.
 „Wiadomości Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych” — Nr. 10 — Warszawa.
 „Młoda Polska” — Nr. 21 — Kraków.
 „Czyn Młodzieży” — Nr. 8 — Warszawa.
 „Nauczyciel Polski” — Nr. 11. — Warszawa.
 „Wychodźca” — Nr. 44, 45, 46 — Warszawa.

„Tydzień Kupiecki” — Nr. 8, 9—10 — Lwów.
 „Górnosląskie Wiadomości Gospodarcze” — Nr. 6 — Katowice.
 „Żołnierz Wielkopolski” — Nr. 51—52, 53 — Poznań.
 „Głos Nauczycielski” — Nr. 34 — Warszawa.
 „Przemysł i Handel” — Nr. 44, 45, 46, 47 — Warszawa.
 „Strażnica Zachodnia” — Nr. 18 — Poznań.
 „Myśl Narodowa” — Nr. 23, 24 — Warszawa.

„Sea Breezes” — November 1927 — Liverpool.
 „La Vela e Il Motore” — Nr. 8 — 9 — Trieste.
 „Morski Sgowor” — Nr. 8. — Warna.
 „Liga Maritima Brasileira” — Nr. 243 — Rio de Janeiro.
 „Norsk Tidsskrift for Sjovesen” — Nr. 8 — Horten.
 „Revue de la Ligue Maritime Belge” — Octobre 1927 — Bruxelles.
 „Observer” — Nr. 43 — Praga.
 „Jadranska Straža” — Nr. 11 — Split.
 „Armée, Marine, Colonies” — Nr. 32, 34 — Paris.

BIULIOTYK OFICJALNY L. M. i R.

Z CENTRALNEGO ZARZĄDU.

Pożyczka otrzymana przez Państwo pozwala rościć nadzieję, że nadchodzi czas realizacji inwestycji, o których marzyć dotąd nie było można. Do tych nieodzownych inwestycji należą: budowa kanałów i regulacja, względnie uszlusowanie rzek. Mówiono i pisano u nas o tem w swoim czasie, opracowano szereg planów. Wszystko to jednak zostało zapomniane w czasie klęsk gospodarczych i wymaga odświeżenia. Liga Morska i Rzeczna w pracy nad zrealizowaniem tych zagadnień musi wziąć bardzo poważny i wybitny udział. Prosimy nasze Oddziały o pobudzenie prasy w tym kierunku, o spowodowanie odpowiednich uchwał samorządów, oraz pracę organizacyjną.

Byłoby korzystną rzeczą stworzyć komitety dla poszczególnych rzek i kanałów. Komitety te miałyby za zadanie: 1) opracowanie planów; 2) obliczenie korzyści i wzrostu bogactwa ziem położonych w bezpośredniej bliskości kanałów; 3) opracowanie planu udziału samorządów i osób prywatnych na podstawie ustaw, oraz deklaracji dobrowolnych w kosztach budowy; 4) organizowanie opinii i nacisk na sfery miarodajne w kierunku uzyskania potrzebnych kredytów. Prosimy Oddziały o energiczne i stanowcze podjęcie prac w tym kierunku. Nie należy poddawać się defetyzmowi, płynącemu z dotychczasowych niepowodzeń. Nie zapominajmy, że jeżeli dziś, gdy plany inwestycyjne się opracowuje, będziemy milczeć, to sami pogrzebiemy sprawę dróg wodnych w Polsce.

W Warszawie Zarząd Centralny, urządza w dniu 27 listopada jako w 300 rocznicę zwycięstwa floty polskiej pod Oliwą, uroczystą akademię-raut, na którą zaproszone zostały najwyższe władze Rzeczypospolitej.

Zarząd Centralny L. M. i R. ku uczczeniu tej rocznicy wydaje medal pamiątkowy. Na licowej stronie medalu, będzie wyrzyta scena spotkania okrętów admirałskich floty polskiej i szwedzkiej w.g. współczesnego sztychu, w otoku zaś napis „28-my listopad 1627—28-my listopad 1927”. Po stronie odwrotnej, środkiem napis: „Ku pamięci zwycięskiej bitwy pod Oliwą, stoczonej przez flotę wojenną Rzeczypospolitej”. W otoku zaś, „Liga Morska i Rzeczna”. Medal odbity będzie w ściśle ograniczonej liczbie egzemplarzy.

W dniu 29.XI b. r., sztanca medalu zostanie w obecności specjalnie powołanej komisji zniszczona.

Dnia 1.XI 27 r. pierwsza katastrofa zatonięcia holownika „Górnik” okryła żałobą marynarkę handlową polską. Zarząd Centralny natychmiast po otrzymaniu wiadomości o wypadku, wysłał do Tow. „Wisła-Bałtyk” depezę kondolencyjną do zarządu towarzystwa i rodzin poległych w walce z żywiołem morskim. Na depezę tę otrzymaliśmy następującą odpowiedź: „W imieniu Towarzystwa i rodzin zaginionej w morzu załogi „Górnika”, dziękujemy za wyrażone współczucie. Uratowany pierwszy mechanik Szczęsnowicz. Dyrekcja Wisła-Bałtyk”.

Z powodu katastrofy włoskiego statku „Principessa Mafalda”, Zarząd Centralny, wysłał depezę kondolencyjną do poselstwa Włoskiego, na którą w odpowiedzi otrzymał serdeczne pismo z podziękowaniem.

NOWE ODDZIAŁY L. M. i R.

No mocy uchwały Centralnego Zarządu z dnia 4.XI 1927 r., zatwierdzone zostały oddziały: w Augustowie, Sosnowcu, Gwoźdźcu, Wełnowcu, Kuźnicy i Ciechanowie.

Do Zarządu Oddziału w Augustowie weszli pp.: dr. Zygmunt Czajkowski prezes, Leon Wiśniewski sekretarz, Franciszek Przydowski skarbnik, Roman Wańkowski i Michał Mościcki członkowie Zarządu. Komisja Rewizyjna pp.: dr. Aleksander Bakinowski i Walerjan Węglewski.

Do Zarządu Oddziału w Sosnowcu weszli pp.: Borkowski, prok. Jewniewicz, dyr. Sieradzki, dr. Nasiłowski, Rakieć, Duda-Dziewierz, dyr. Jeziorowski, Gruner, Warszawski, insp. Winiarski, prof. Dobrowolski, Uffel. Komisja Rewizyjna pp.: dyr. Mazur, Knorek, Zygmuntowski, zastępcy pp.: Menczyk i Bański.

Do Zarządu Oddziału w Gwoźdźcu weszli pp.: Leon książ Puzyna prezes, naczelnik Józef Wydra v-prezes, Władysław Switalski sekretarz, Stanisław Sroka skarbnik, członkowie Zarządu pp.: dr. Czesław Brerfer, Włodzimierz Harasimowicz, Izidor Lagstein i Józef Zieliński.

Do Zarządu Oddziału w Wełnowcu weszli pp.: Szymański Franciszek prezes, inż. Długoborski vice-prezes, inż. Dobrzański sekretarz, inż. Udziela skarbnik, Mazur — sekcja wycieczkowa, Stypa — sekcja propagandy. Komisja Rewizyjna pp. Broll i Wawro.

Do Zarządu Oddziału w Kuźnicy weszli pp.: Henryk Budda przewodniczący, Antoni Budzisz II zast. przewodn., Maksymilian Budzisz skarbnik, Józef Ceynowa sekretarz; rada do której należą pp.: Dyonizy Dettlaff (sołtys m.) Wincenty Konkol, Wojciech Konkol i Raymund Budzisz I, oraz komisja rewizyjna pp.: Otto Struck, Alojzy Budzisz i Józef Muza.

Do Zarządu Oddziału w Ciechanowie weszli pp.: inż. Aleksander Kwiatkowski prezes, Inspektor szkolny Stanisław Radwański członek Zarządu, Inżynierowa Marja Kwiatkowska, sekretarz i skarbnik Komisja rewizyjna pp.: Emilja Reuttówna, Zofja Boguszewska, J. Bidzińska.

Organizują się poza tem Oddziały w Kaliszu, Mławie, Cieszylinie i Trzebieiniu.

Powtórnie podajemy do wiadomości, że niema dotąd oddziałów naszych: w Inowrocławiu, Włocławku, Płocku, Białymstoku, Pińsku, Tarnopolu, Przemysłu, Tarnowie, Drohobyczu i Włodzimierzu Wołyńskim. Jeszcze raz prosimy wszystkie Oddziały i wszystkich członków o uzyskanie stosunków, jakie posiadają, celem zorganizowania w tych miastach naszych placówek.

LEGITYMACJE.

Zawiadamiamy, że Centralny Zarząd wydaje członkom Zarządów Oddziałów Ligi specjalne legitymacje z fotografiami. Członkowie, którzy reflektują na legitymację, proszeni są o przesłanie fotografii i 50 gr.

SPRAWOZDANIA PÓŁROCZNE ODDZIAŁÓW.

Sprawozdanie półroczne nadesłały Oddziały: z Ostrowca, Janikowa, Lublina, Milejowa, Jastarni, Poznania, Łodzi, Grodziska-Mazowieckiego, Łomży, Warszawy, Lwowa, Radomska, Dąbrowy Górniczej, Baranowicz, Borca i Mysłowic.

Pozostałe Oddziały sprawozdań nie nadesłały, uprzejmie przeto prosimy o natychmiastowe ich wypełnienie i przesłanie do Centrali. Oddziały proszone są o wyrównanie rachunków z Centralą, gdyż zalegającym z opłatą za „MORZE” wstrzymamy jego wysyłkę.

ZNACZKI NA CZAPKI L. M. i R.

Pracownia Ligi wykonała pierwszą partję nowych znaczków na czapki Ligi Morskiej i Rzecznej. Zamówienia na znaczki kierować należy do Centrali. Cena 1 znaczku 5 zł. Cena znaczków propagandowych Ligi dla Oddziałów przy zamówieniach powyżej 500 szt., została obniżona z 25 gr., na 20 gr., szt.

OBJAZDY DYREKTORA.

Dyrektor Ligi odwiedził ostatnio Łódź, Toruń, Bydgoszcz, Świecie, Grudziądz, Tczew, Gdańsk.

Z ODDZIAŁÓW L. M. i R.

ODDZIAŁ W OSTROWCU liczy 126 członków. Zarząd Oddziału odbył 15 posiedzeń, na których uchwalono: utworzyć komisję propagandową i dochodów niestałych, wynajęcie lokalu na urządzenie sekretariatu i biblioteki. Biblioteka Oddziału liczy 36 książek.

ODDZIAŁ W JANIKOWIE liczy 86 członków. Zarząd Oddziału odbył 8 posiedzeń. Organizował w dniu 4.IX 27 r. zabawę, oraz wycieczki motorówkami i statkiem.

ODDZIAŁ W LUBLINIE liczy 208 członków. Zarząd Oddziału odbył 5 posiedzeń, organizował odczyty dla młodzieży, pokazy filmowe, koncert w ogrodzie miejskim. Oddział zamierza nabyć statek na wycieczki, zorganizować kursy dla instruktorów budowy łodzi dla młodzieży.

ODDZIAŁ W MILEJOWIE liczy 125 członków. Zarząd Oddziału odbył 12 posiedzeń. Z ważniejszych uchwał Zarządu Oddziału było: zwrócenie się do Centralnego Zarządu z prośbą szerzenia propagandy Ligi poza granicami Rzeczypospolitej, staranie się o przeprowadzenie bochnicy w Puławach do Wisły i rozwój sportu wodnego, uzyskanie okólnika kuratorium naukowego do Dyrekcji szkół o nacisk na szkołach na propagandę morską, rozesłanie drukowanego sprawozdania za rok 1926, starania o urządzenie w Milejowie przystani wioślarskiej dla Akademickiego Związku Sportowego, wystawienie eksponatów z życia Oddziału na wystawie sportowej we Lwowie, popieranie wśród młodzieży sportu wodnego. Jednocześnie organizował Oddział przedstawienia amatorskie, z których dochód przeznaczony został na rzecz Oddziału Ligi w Milejowie.

RYBACKI ODDZIAŁ LIGI W JASTARNI liczy 37 członków. Zarząd Oddziału odbył 6 posiedzeń, na których postanowiono zwrócić baczniejszą uwagę straży ochrony rybołówstwa na miejsca zakazane do połowu ryb; jednocześnie postanowiono wystąpić o wystaranie się zwiększenia światła w porcie jastarniejskim. — Biblioteka Oddziału liczy 170 książek.

ODDZIAŁ W POZNANIU liczy 145 członków. Zarząd Oddziału odbył 6 posiedzeń. Oddział organizował akademie morską, oraz urządził kiosk na Targach Poznańskich.

ODDZIAŁ W ŁODZI liczy 484 członków. Ważniejsze postanowienia Zarządu: zakupić na Helu teren pod budowę schroniska Oddziału, jednocześnie zbierać fundusze na jego budowę, rozpisać konkurs na budowę łodzi żaglowej, współpraca ze szkołą pływania i wiosłowania, zorganizowanie zawodów pływackich, pomoc w założeniu nowego Oddziału w Tomaszowie

Maz., wzięcie udziału w przyjęciu p. Prezydenta Rzeczypospolitej w Łodzi.

Kancelarję prowadzi kierownik biura za wynagrodzeniem, Oddział korzysta z lokalu wynajętego, opłacając kwartalnie 360 zł. Biblioteka Oddziału liczy 25 dzieł. Oddział organizował następujące imprezy: w dniu 6 lutego b. r.: redutę morską w salach Filharmonii, 21 odczytów p. Wójcickówny, p. t. „Co każdy polak o morzu wiedzieć powinien”, wycieczkę do Gdańska i na polskie wybrzeże, wycieczki towarzyskie do Sieradza, Rudy, Radogoszcza i na Młynek, 4 wieczorki towarzyskie w lokalu Oddziału. Oddział otworzył szkołę pływania i wiosłowania w basenie w dniu 1 marca b. r., otwarcie szkoły pływania i wiosłowania na stawie w dniu 21.VI b. r., oraz w dniu 21.VI i 21.VIII zawody pływackie w szkole pływania.

ODDZIAŁ W GRODZISKU MAZOWIECKIM liczy 20 członków. Zarząd odbył 4 posiedzenia. Oddział dąży do zjednoczenia jaknajwiększej liczby członków. Oddział zorganizował kursy modelarskie dla młodzieży. Biblioteka liczy 13 książek.

ODDZIAŁ W ŁOMŻY liczy 28 członków. Zarząd Oddziału odbył 4 posiedzenia. Oddział postanowił za pomocą miejscowych pism powiadomić społeczeństwo o istnieniu Ligi i rozszerzyć działalność na cały powiat. Szczególną uwagę postanowiono zwrócić na młodzież i uczelnie miejscowe. Spopularyzowano broszurę: „Co każdy polak o morzu wiedzieć powinien”, przedrukowując ją w miejscowych pismach szkolnych. Oddział przyjął pod swój protektorat miejscową żeglarską drużynę harcerską, asygnując jej 100 zł. na dopłacenie za nabyte przez nią 2 łodzie. Kancelarię Oddziału prowadzi p. referent Piontek.

ODDZIAŁ W WARSZAWIE liczy członków 1438. Zarząd odbył od dnia 1.I do 31.VI 13 posiedzeń. Biblioteka Oddziału liczy 1090 książek. Oddział organizował pokazy filmowe, kurs modelarstwa, kurs żeglarski dla harcerzy, bal morski, oraz sprzedaż znaczków propagandowych.

ODDZIAŁ WE LWOWIE liczy 470 członków. Odbyło 10 posiedzeń. Ważniejsze postanowienia Zarządu: podzielić pracę Zarządu na poszczególne referaty i sekcje, oraz utworzyć sekcję sportową, komisję stypendjalną, delegować do niej członków Zarządu pp.: dr. Czołowski, dr. Zagajewski i Todta, zatwierdzić regulamin funduszu stypendjalnego, udzielić uczniowi Szkoły Morskiej w Tczewie Konikowi zasiłku styp., w kwocie zł. 150 i ogłosić konkurs na stypendja na rok szkolny 1927/28, podziękować ks. Lubomirskiej, Izbie Handlowej i Przemysłowej za ufundowanie stypendjów po 900 zł. dla uczniów Szkół Morskich, oraz dr. Renckiemu za zapoczątkowanie stypendjum Oddziału lwowskiego kwotą 500 zł., uregulować dług w Centralnym Zarządzie do wysokości 1/2 należności, objętej po by-

łym Zarządzie, i wyrównywać regularnie bieżące należności Oddziału w Centralnym Zarządzie. — Wyrzucił podziękowanie pp. prof. dr. Matakiewiczowi za wygłoszenie odczytu p. t. „Drogi wodne w Polsce, Kanał Wisła — Bałtyk”, prof. Słonieckiemu za pracę propagandową wśród młodzieży szkolnej i zorganizowanie działu wystawy modelarstwa na I ogólnej Polskiej Wystawie Sportowej.

Kpt. Qualowi, Lipińskiemu i E. Trojanowskiemu za pracę przy urządzaniu Wystawy Sport., kooptować do Zarządu p. kpt. Quala i do komisji stypendjalnej pp.: ks. Lubomirską i d-ra Renckiego.

Komisja Stypendjalna uchwaliła: 1) utworzyć fundusz stypendjalny; 2) przyjąć regulamin: „funduszu stypendjalnego Oddziału Ligi Morskiej i Rzeczej dla uczniów polskich szkół morskich”; 3) zaprosić do swego grona pp.: inż. Edwarda Bronarskiego, Ludwika Hoszowskiego, Michała Jasińskiego, jako przedstawicieli społeczeństwa; 4) rozesłać odezwy do społeczeństwa o poparcie akcji stypendyjnej; 5) przedłożyć Centrali swą opinię o stosunku Ligi Morskiej i Rzeczej do Komitetu Floty Narodowej, zmierzającą do przemianowania Ligi na Komitet Floty Narodowej.

Prezydium postanowiło: 1) uprościć system administracyjny w biurze Oddziału, uregulować ewidencję członków, skreślić członków zalegających dłużej jak rok z wkładkami i wydać nowe legitymacje, wydać do nich odezwy, by wpłacili za ległe wkładki i opłacali regularnie bieżące, oraz zapewnić im regularną dostawę „MORZA”, 2) utworzyć konto czekowe w Pocztowej Kasie Oszczędności i Miejskiej Kasie Oszczędności, 3) wystosować odezwy do poważnych instytucji i osób o subskrybowanie na cele Ligi Morskiej i Rzeczej; 4) urządzić wystawę morską na I. Ogólno-Polskiej Wystawie Sportowej we Lwowie i kiosk L. M. i R., na tegorocznych Targach Wschodnich; 5) przystąpić do zorganizowania oddziału żeglarsko-wioślarskiego L. M. i R. we Lwowie, i poprzeć akcję wycieczkową: Klubu Miłośników Dniestru, Studentów Politechniki, Hufców Harcerskich w Przemyślu; 6) dopomóc fachowym marynarzom do uzyskania posad na polskich linjach okrętowych; 7) zorganizować Koło L. M. i R. w Gródku Jagiel. i Przemyślu; 8) opracować regulaminy funduszu stypendyjnego i oddziału wioślarsko-żeglarskiego i przedłożyć je Zarządowi; 9) poprzeć wydawnictwo kalendarza na rok 1928 przez biuro reklamowe „Powszechna Reklama”, za złożenie na rzecz Oddziału kwoty zł. 400.

Sekcja Sportowa postanowiła: a) złączyć poszczególne stowarzyszenia wioślarskie „Oddział wioślarsko-żeglarski Ligi Morskiej i Rzeczej Lwów”; b) opracować swój regulamin; c) urządzić wycieczkę po rzekach polskich; d) wynająć staw w Gródku Jagiel. dla ćwiczeń załóg żeglarsko-wioślarskich; e) przystąpić do budowy taboru żeglarskiego.

ST. DUCHOWSKI

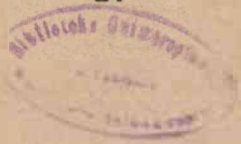
BIURO INŻYNIERSKIE
POZNAŃ

Al. Marcinkowskiego 1. Tel. 32-26.

335—XII

Obrobarki do drzewa i metalu wszelkiego rodzaju.
Silniki Diesla od 12 — 3000 KM.,
Wciągl osobowe i towarowe,
Pompy odśrodkowe, turbinowe, parowe, tłokowe,
Armatury do wody, gazu i pary,
Manometry do pary, wody, amoniaku.

Wszelkie artykuły techniczne.



LIGA MORSKA I RZECZNA

Centrala w Warszawie — ul. Elektoralna 2 gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu, przyjmuje zapisy na członków Ligi. Członkowie rzeczywści Ligi otrzymują bezpłatnie młesłęcznlk „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.—
„ Rzewyiwisty	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

FABRYKA ŚRUB I WYROBÓW KUTYCH

Bartelmuss i Suchy

BIELSKO

ŚLĄSK CIESZYŃSKI

ADRES TELEGRAFICZNY:
ŚRUBFABRYKA — BIELSKO

TELEFON MIĘDZYMIASTOWY:
Fabryka BIELSKO 1142, 1162
FABRYKA BIAŁA 2184

265—XII

T. H. POLLAK i SYN

FABRYKA WSZELKICH TOWARÓW
ŚRUBOWYCH I NAKRĘTEK

BIAŁA (Małopolska)

.....
Dostawcy materiału dla nawierzchni
TORÓW KOLEJOWYCH
Polskich Kolei Państwowych.
.....

Śruby do drzewa i żelaza, śruby do mebli oraz wszelkie w zakres towarów śrubowych wchodzące materiały.

266—XII

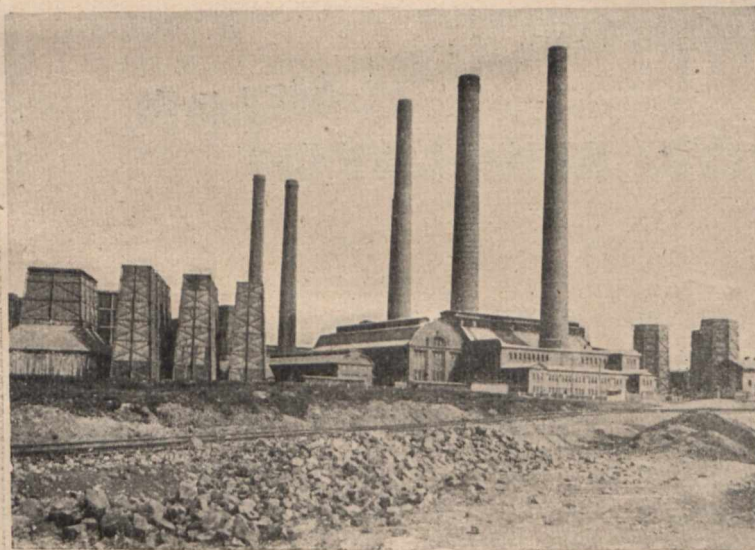


MIEJSKIE ZAKŁADY ZAOPATRYWANIA WARSZAWY

ZARZĄD:

Warszawa, Kredytowa 2.

325-XII



„Oberschlesisches Kraftwerk”

SPÓŁKA AKCYJNA

KATOWICE

„Oberschlesisches Kraftwerk” Sp. Akc. posiada na polskiej części Górnego Śląska centralę elektryczną w Chorzowie. Centrala zbudowana została w roku 1898 i wytwarzała początkowo 850 kw., obecnie zaś posiada park maszynowy o ogólnej sprawności 81.000 kw. Największa turbina parowa wytwarza 18.000 kw. a w kotłowni znajduje się 36 kotłów parowych, mających 20.018 m² powierzchni ogrzewalnej.

291-XII

TOWARZYSTWO AKCYJNE „JUTA“

FABRYKA WORKÓW I WYROBÓW JUTOWYCH
POZNAŃ, FREDRY 1

Telefon 22-45 i 29-38

W Y R A B I A :

worki do mąki, zboża, ziemniaków, ospy, cebuli, nasion, grochu, owsa, mączki kartoflanej, soli i sztucznych nawozów. — Płachty żniwne i nieprzemakalne wykonane z pierwszorządnych tkanin i w wielkościach przez klienta żądanych.

329—XII

„Morze polskie w obrazach Fr. Szwocha”

Albumy, zawierające 16 odbitek prac malarskich
Franciszka Szwocha

do nabycia

w Instytucie Wydawniczym
Ligi Morskiej i Rzeczej

Warszawa, Elekoralna 2.

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

KADOS

KATOWICKA DOSTAWA SZKOLNA



KATOWICE
ul. Młyńska 9 / Telefon 2635

WARSZAWA
Śto. Krzyska 1/3 / Telef. 146-01



PIERWSZY GÓRNOŚLĄSKI SKŁAD PRZYBORÓW SZKOLNYCH

Modele anatomiczne, botaniczne i zoologiczne ~ Przyrządy chemiczne i fizyczne ~ Mikroskopy ~ Wagi osobowe i laboratoryjne ~ Urządzenia szkolne ~ Mapy, globusy i felurja własnego wydawnictwa ~ Zbiory technologiczne, szkło laboratoryjne
Tablice poglądowe: do walki z gruźlicą, chorobami wenerycznymi i t. d.

Niema zamówienia za wielkiego
dla naszej sprawności

Niema zamówienia za małego
dla którego użyliśmy jaknajwiększej staranności

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

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



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

481—XII

**Powiatowa
Kasa Oszczędności
w Katowicach**

Gmach Starostwa, ul. Warszawska 45
Tel.: 148, 149 i 167

Przyjmuje oszczędności
i płaci od nich procent
według umowy.



Udziela pożyczek
za zapisem hipotecznym,
wekslem lub skryptem dłużnym

299—XII

- 1) Tokarki precyzyjne, szybko tnące, 180/280 × 1000, 1500 i 2000 mm. i 300/750 × 2500 mm.
- 2) Wiertarki szybkoobrotowe i słupkowe do 15 mm. (i) i stołowe do 8 mm. (i).
- 3) Prasy ręczne (balansowe) o (i) wrzeciona 65 mm.
- 4) Śrutowniki walcowe i tarczowe.
- 5) Łożyska lorkowe.
- 6) Kuchenki gazowe.
- 7) Odlewy żeliwne wszelkich części maszynowych.
- 8) Ruszta z ogniotrwałego żeliwa, napuszczane, do palenisk stałych i ruchomych.

Tow. AKC.

„WIEPOFANA”

Poznań, Dąbrowskiego 81, tel. 61-56.

328—XII.

UBEZPIECZENIE NA ŻYCIE

W TOW. UBEZPIECZEŃ

„EUROPA”

SP. AKC. W WARSZAWIE

UL. KRÓLEWSKA 18

jest najkorzystniejsze, gdyż
T-wo wypłaca ubezpieczonym

20% dywidendy

za 1926 r. w myśl Ogólnych
Warunków Ubezpieczeń.

955—XII

GÓRNOŚLĄSKI DOWÓZ

DRZEWA KOPALNIANEGO

SP. Z O. P.

Tel. 18-17 **Katowice, Gliwicka 15.** Tel. 18-17

DRZEWOKOPALNIANE,
OKRĄGLAKI, PROGI,
SŁUPY DO LAMP, SŁU-
PY TELEGRAFICZNE

298 - XII

Schwarz i S-ka

Sp. z o. o.

KATOWICE

ul. Francuska 10

Telefon nr. 952

Adr. Telegr.: „Schwarzka”

SPECJALNY SKŁAD STOLARSKICH
I SIODLARSKICH PRZYBORÓW

Oddział I:

Towary żelazne

Oddział II:

Okucia budowlane

Oddział III:

Przybory stolarskie

Oddział IV:

Przybory siodlarskie
i tapicerskie

Oddział V:

Okucia do trumien.

T R I T O N

Sp. z o. p.

DLA BUDOWY KANALIZACJI I WODOCIĄGÓW

w Katowicach

Biuro: ul. Wawelska 1. Tel. 660

Składnica: ul. Krasińskiego 61

Centralne ogrzewanie. Zakłady filtracyjne

ODDZIAŁ I.

Wiercenie za wodą, budowa studni, instalacja wodociągów, zakłady filtracyjne.

ODDZIAŁ II.

Budowa dróg i szos, torów kolejowych i mostów.

ODDZIAŁ III.

Budowa kanalizacji i klarowni.

ODDZIAŁ IV.

Budowa centralnych ogrzewań.

Konto bankowe: Bank Reiffeisena.

244 - XII

R * A * P * I * D

TOWARZYSTWO PRZEMYSŁOWE

BIURO SPRZEDAŻY STALI HUTY BISMARCKA

Wielkie Hajduki (Górny Śląsk).

Telefon Katowice 559. Adres telegr.: „Rapid Wełnowiec”.

Konta bankowe: Darmstädter und Nationalbank,

Oddział Katowice. — Konto czekowe: P.K.O.

Nr. 304375 Katowice.

Stacja kolejowa: „Karolina” G. Śl.

Maszyny górnicze dla ściśnionego powietrza i elektr. popędem. Maszyny wiertnicze. Wiertnicze młoty. Wentylatory. Lutnie powietrza. Hasple. Hasple słopowe. Urządzenie do pochylni. Złoty drzawkowe. Motory elektryczne i maszyny pomocnicze „własny system” (D.R.P. i D.R.P. a) dla kopalń i hut.

Stal walcowana i kuta, stal narzędziowa i konstrukcyjna w prętach, taśmach, blachach i kształtach kowalnych.

SPECJALNOŚĆ:

Stal doborowa do wyrobu broni i pancerzy.

475

POZNAŃSKA
FABRYKA CZEKOLADY

„GOPLANA”

TOW. AKC.

poleca wytworne
swe wyroby.



ŻĄDAJCIE CENNIKÓW

332-XII



„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

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.	Tkalia, Pusta 12	17-71.
Wydział gospodarczy	96.	„ Juljusza 30/36	11-61.
„ obrachunkowy	26-38.	Fabr. trykot. Sienkiewicza 82	97, 61-00.

362.XI-XII.

Bank Związku Spółek Zarobkowych S. A.

INSTYTUCJA CENTRALNA: POZNAŃ, Plac Wolności 15

Oddziały w kraju:

Warszawa, Jasna 8,	Kielce, Sienkiewicza 54
Łódź, Sienkiewicza 24,	Grudziądz, Józefa Wybickiego 11/13,
Toruń, Szeroka 14,	Zbąszyń, Marszałkowska 43,
Kraków, Rynek Główny 19,	Katowice, Warszawska 7,
Bydgoszcz, Plac Teatralny 4,	Sosnowiec, 3 Maja 9,
Lublin, Krak.-Przedmieście 45,	Lwów, Kopernika 4,
Radom, Plac 3 Maja,	Wilno, Mickiewicza 1,
Piotrków, Plac Kościuszki,	Bielsko, Piłsudskiego 13.
Wolne miasto GDAŃSK, Holzmarkt 18.	

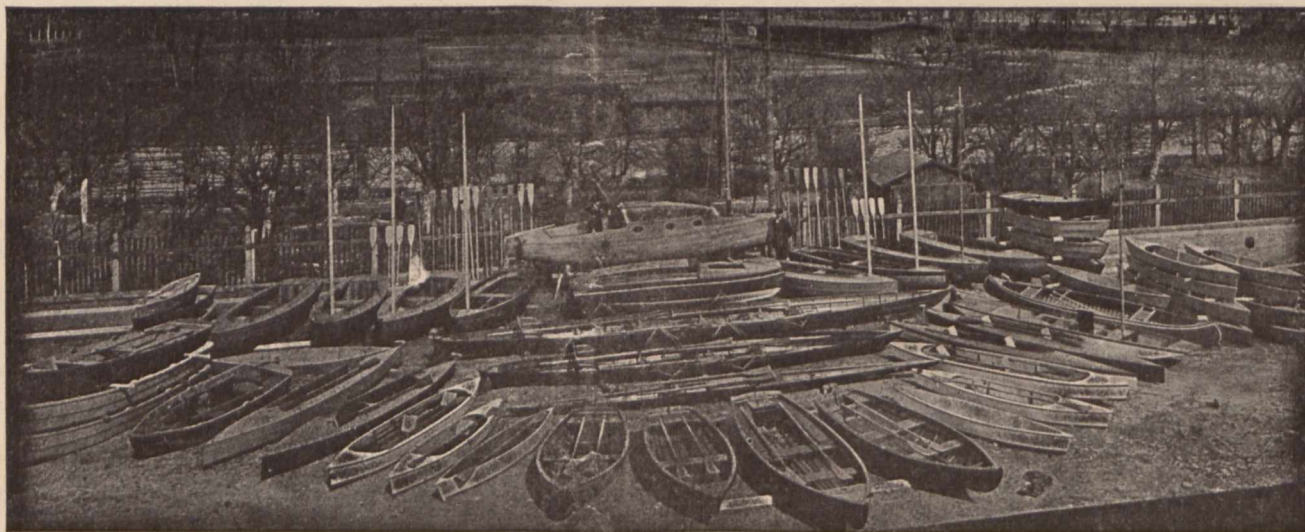
zagranicą:

Nowy York. Union Bank of the Cooperative Societies. New-York Agency. 953, Third Avenue, New-York.	Paryż. Banque de l'Union des Sociétés Coopératives, Succursale de Paris. 82, rue Saint Lazare, Paris (9-e).
---	---

Załatwia wszelkie czynności, wchodzące w zakres bankowości.

Adres telegraficzny w kraju i New-Yorku: „ZAROBKOWY”, w Paryżu: „BEZETESEB”.

xii



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

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., $\frac{1}{2}$ str. — 220 zł., $\frac{1}{4}$ str. — 120 zł., $\frac{1}{8}$ 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. Wydawa. M. Arct, Sp. Akc. w Warszawie, Czerniakowska 225.

