

M O R Z E

Organ Ligi Morskiej i RPLCZnej



Król Władysław IV
Jako Budowniczy Floty Polskiej



Ł o d z i e 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 Dędińska 10 — tel. 3354

NIE REKLAMA — FAKT! 8000 PORTRETÓW DARMO!

Dla rozpowszechnienia naszego zakładu między czytelnikami „Morza” postanowiliśmy rozdać 8000 portretów d a r m o. Prześlijcie lub przynieście do zakładu naszego fotografię (starą lub nową, pojedynczą, podwójną lub grupę) — a otrzymacie w przeciągu 14 dni

RETUSZOWANY, ARTYSTYCZNIE WYKONANY ZE ZDUMIEWAJĄCEM PODOBIENSTWEM PORTRET, oprawiony w eleganckie passe-partout rozmiaru 35×45 cm. Skorzystajcie jak najprędzej z naszej propozycji, gdyż dla reklamy wyznaczaliśmy ograniczoną ilość tylko 8000 portretów. Jako wzajemną usługę, gdy będziecie (a to na pewno) z portretów zadowoleni, prosimy polecać nasz zakład wśród znajomych. Fotografię wysłaną otrzymacie z powrotem w całości bez żadnego uszkodzenia wraz z portretem. Za passe-partout, przesyłkę, opakowanie i zwrot kosztów ogłoszeń prosimy przysłać 5 złotych. Przekazy i listy prosimy adresować: Zakład fotograficzny „Foto-Portret” Warszawa, ul. Próżna Nr. 7, skrz. pocz. Nr. 586. Telefon 134-51. Zamawiać może każdy czytelnik do 10 sztuk.

NAJLEPSZE!

W PRACY

NAJCICHSZE

MASZYNY DO PISANIA



„REMINGTON”

Biurowe — z „idealnym uderzeniem”.

Małe — do użytku prywatnego.

Tow. BLOCK-BRUN, Sp. Akc.

Warszawa — Hotel Bristol.

Oddziały w większych miastach Polski.

HOTEL CONTINENTAL

G D A Ń S K.

WŁAŚC. BAŁTYCKIE TOWARZYSTWO TERENOWE

Telefony: 680, 3450, 5832, 5833, 6306

Naprzeciw Głównego Dworca.

PIERWSZORZĘDNY HOTEL POLSKI.

100 łózek. Telefony w pokojach. SPECJALNE CENY DLA WYCIECZEK.

Pierwszorzędna kuchnia. Zimny i gorący bufet warszawski. Obiady od godz. 12 do 4.

WYSZŁA Z DRUKU

BROSZURKA P. T. „REALNY PROGRAM TWÓRCZEJ PRACY POLSKI NA MORZU” FELIKSA ROSTKOWSKIEGO. DO NABYCIA W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM L. M. R. LUB W ADMINISTRACJI „MORZA”. Cena 40 gr.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 6.

Warszawa, czerwiec 1926 r.

Rok III.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL i KOMANDOR CZESŁAW PETELEŃ (jako naczelni kierownicy) oraz ANTONI ALEKSANDROWICZ (sport wodny), PIOTR BOMAS (sprawy portowe), JÓZEF BOREYKO i WIKTOR WOJNICZ (marynarka wojenna), RADOSŁAW KRAJEWSKI (rybactwo), STANISŁAW KRUSZYŃSKI (dział oficjalny L. M. i R.), FELIKS ROSTKOWSKI (marynarka handlowa), JERZY B. RYCHLIŃSKI, ALEKSANDER RYLKE (drogi wodne śródlądowe i technika morska), ADAM UZIEMBŁO. Adres redakcji i administracji: ul. Elekoralna 2 (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu), Warszawa. Administracja czynna w dni powszednie od g. 12 do 2 po poł., tel. 15-63. Konto P. K. O. Nr. 9747. Redakcja czynna w piątki od 6 do 7 po poł., tel. 15-63; prywatny telefon redaktora 13-39.

BEZPOŚREDNI DOSTĘP DO BAŁTYKU TO DOSTĘP DO WSZYSTKICH RYNKÓW ZBYTU, NARODÓW I KULTUR, TO NIEODZOWNY WARUNEK NASZEJ NIEPODLEGŁOŚCI GOSPODARCZEJ I POLITYCZNEJ. POPIERANIE KORZYSTANIA POLSKI Z DOSTĘPU DO MORZA LEŻY W INTERESIE KAŻDEGO POLAKA.

NA MORZE...

(TOWARZYSTWO HANDLOWEJ FLOTY NARODOWEJ)

Do Was, Obywatele Rzeczypospolitej, zwracam się z temi słowami, ażeby uprzytomnić Wam niewiarogodne państwowe położenie nasze na morzu. My, naród wielki, który wywalczył dla siebie byt niepodległy, — boć nieprawdą jest, że nam Polska dostała się „za darmo” — naród, który po raz drugi dotarł do brzegów Bałtyku, zamieszkanym przez ludność tej samej krwi i mowy, co nad Wisłą od wieków osiadłe Mazury i brzęczący kowanami pasami Krakowiacy, Wilnianie i Poznańczycy, i gazdowie ze Skalnego Podhala, my, obywatele dziś mocarstwa morskiego, nie uczyniliśmy nic dotychczas, ażeby ujarzmić fale bursztynowego morza i zmusić je do służenia tej samej Ojczyźnie, której i my służymy.

Siedem lat minęło od czasu, gdy wojaska nasze stanęły nad brzegami morza, a podkowy koni ułańskich zadźwięczały o kamienie, ukryte w słonej fali Bałtyku! Siedem lat wysiłków i pracy twórczej na lądzie.

A na morzu?

Dwa statki niewielkie — „Wawel” i „Wisła” — jako pracownicy morscy narodu od czasu do czasu niosą banderę polską przez cichy obszar Bałtyku, ażeby zniknąć wśród barwnego kwietnika innych bander zamorskich...

Obywatelu polski, czy nie czujesz, że w tej chwili rumieniec wstydu oblewa twarz twoją? Za siebie się wstydzisz, za swoich braci, za swoich polityków i za swych wybranych przedstawicieli, którzy i dziś sądzą, że wolno „Polakowi nie wiedzieć, co morze, gdy ziemię orze”.

Czy trudności finansowo-gospodarcze na przeszkodzie stanęły, lata t. zw. ciężkie? Nie. Albowiem trudności te nie zataowały biegu życia zwykłego, nie przeszkodziły społeczeństwu spłacić Niemcom

dorocznej swej daniny za przewóz mierzem towarów, które są mu niezbędne.

STO DWADZIEŚCIA MILJONÓW ZŁOTYCH W TYM ROKU TAK SAMO, JAK I LAT UBIEGŁYCH, SPOŁECZENSTWO WYPŁACIŁO ZA FRACHTY MORSKIE I RYBY. Sto dwadzieścia milionów zostałyby w kraju i powiększyłyby stopę dobrobytu, gdyby Polak nie tylko orał i przewoził swe towary na kołach, ale pomyślał o przewozie ich morzem. Za 120 milj. mógłby mieć 240 własnych parowych okrętów, z dolnych do dalekich morskich podróży!

Czas najwyższy ocknąć się ze snu ciężkiego, który zaiste jest jakimś koszmarem lądowym. Czas stanąć do pracy mocnej i skutecznej i odrazu wystawić flotę handlową! Nie można „posiadać” tylko wybrzeża morskiego, zarejestrowanego w księgach urzędów, należy uczynić je punktem wyjścia do opanowania morza. Musimy opanować morze! Nie literacko, biurokratycznie, ale realnie, fizycznie — tam, na szumiących falach Bałtyku i dalej — na oceanie! Jest to nakaz państwowy nie mniej ważny od istnienia doskonałej armji lądowej, która jest lepszą gwarancją pokoju od pisanych traktatów, mających, jak wiadomo, dla niektórych panów znaczenie „świstka papieru”. Bez morza — rzecz nie do pomyślenia — cóż bowiem przyszłość dałaby nam, gdybyśmy po raz drugi utracili brzeg morski? Czy można byłoby wątpić, że otoczeni przez zalew wrogich nam żywiołów, uzależnieni od nich politycznie i gospodarczo, na ich niełaszkę zdani po prostu, po lat kilku dziesiątkach nie stalibyśmy się niewolnikami, przykutymi do ich rydwanu? Dusilibyśmy się w ich dławiącej uścisku aż do chwili powolnej a niesławnej śmierci...

I nie uratowałyby nas ani armja, ani lotnictwo, ani najwyższe uczelnie.

Nie! Nie może tak być, nie będzie!

W imię swej własnej przyszłości i dzieci, i wnuków twoich, obywatelu polski, zbudź się z tego straszego kosmaru! Otwórz oczy na światło dzienne, zaczerpnij w pierś swoją powietrza, które płynie nad falami morskimi wprost ze skał Skandynawji, z fiordów norweskich, z rybnych ławic Islandji i ciepłych wód Holfsztremu! Jutro tam będziesz, tylko zepchnij łódź swoją na morze!

Obywatelu polski, sam, własnym swoim nieznanym, ale gromadnym wysiłkiem musisz wystawić flotę handlową! Nie zwlekając, dziś, zaraz. Każdy dzień stracony powiększa twoje ubóstwo.

POWSTAJE TOWARZYSTWO HANDLOWEJ FLOTY NARODOWEJ. Wkładka roczna jeden złoty.

Obywatelu polski, o organizacji Towarzystwa, sposobie kontroli i jego gwarancjach wkrótce usłyszysz.

Tymczasem przygotuj jeden złoty!

M. ZARUSKI

P. S.

W celu zrealizowania powyższych postulatów o znaczeniu państwowym powstaje Towarzystwo Floty Narodowej. Towarzystwo obejmie filjami swemi całą Rzeczpospolitą oraz kolonie polskie zagranicą. Zasadnicza wkładka roczna członka rzeczywistego wyniesie rocznie 1 złoty. W ten sposób kapitał, potrzebny na zakup okrętów, powstanie drogą nieznaną, ale powszechnego wysiłku finansowego jednostek. Inicjatorzy T-wa kładą szczególny nacisk na sprawne funkcjonowanie aparatu organizacyjnego oraz ścisłą kontrolę działania. Żywią mocną nadzieję, iż w przyszłym roku pierwsze parostatki T-wa przybędą do Gdyni.

M. Z.

„REALNY PROGRAM TWÓRCZEJ PRACY POLSKI NA MORZU”

Wydanie w formie broszurki przez Ligę Morską i Rzeczną pracy p. Feliksa Rostkowskiego, zamieszczonej pod podanym tytułem w „Przeglądzie Gospodarczym” (Nr. 9 z dn. 1.V.26 r.), ma doniosłe znaczenie dla szerszego spopularyzowania idei realnych możliwości stworzenia i posiadania przez Polskę floty handlowej, Zagadnienie własnej Marynarki handlowej, jako konieczności państwowej, dotychczas nie zostało należycie zrozumiane nie tylko przez szerszy ogół naszego społeczeństwa, lecz nawet przez sfery rządowe.

Przyczyny niedoceniań tego jednego z najważniejszych zagadnień gospodarczych kraju, któremu najszcześniejszym zrządzeniem losu przypada w udziale bezpośrednie sąsiedztwo z obszarem morskim, należy szukać z jednej strony w tem, że, niestety, nie przestajemy uważać Polski za kraj wybitnie kontynentalny, nie mający żadnych interesów na morzu, a więc i nie mający danych do stworzenia własnej marynarki handlowej; z drugiej zaś strony, że sfery najbardziej zainteresowane w rozwoju naszych stosunków handlowych, mianowicie polskie kupiectwo, nie posiadają zupełnie znajomości spraw morskich, stykając się, jak dotychczas, z handlem morskim jedynie tylko przez pośrednika.

Wszystkie dotychczasowe próby, czynione w tej dziedzinie, nie dały realnych rezultatów, i autor, słusznie, nie w tem upatruje głównej przyczyny niepowodzenia, lecz w tem, że do rozwiązania zagadnienia stworzenia własnej marynarki handlowej starano się podejść z niewłaściwej strony¹⁾.

Autor, pomijając wszelkie motywy polityczne, wojskowe i inne, przemawiające bezwzględnie za koniecznością posiadania przez Polskę własnego morskiego tonażu, najzupełniej realny do wykonania program swój stworzenia podstaw polskiej marynarki handlowej opiera ściśle na danych, dotyczących wymiany towarów pomiędzy Polską i państwami zamorskimi. Ope-rując danymi statystyki tego obrotu i pragnąc pozostać na poziomie realnych możliwości, oraz imperatywnych konieczności gospodarczych, autor b. ostrożnie, biorąc pod uwagę szereg niepomyślnych czynników, jak to: tradycyjną niechęć do pracy na morzu, małą znajomość spraw morskich przez nasze kupiectwo, brak własnego handlu w międzynarodowym tego słowa znaczeniu i t. p., narazie przewiduje opanowanie w ciągu najbliższego pięciolecia 10% naszego obecnego eksportu i 5% obecnego importu morskiego, co uważa za możliwe i konieczne uskutecznić na własnych statkach, pozostawiając resztę eksportu i importu dla tonażu obcego.

Procentowy udział projektowanego tonażu polskiego autor opiera na porównaniu z państwami, mającymi rozwinięty handel morski, dobrze urządzone porty, oraz liczną marynarkę handlową. I tak pod banderą własną uskuteczniają przewozy morskie, procentowo biorąc: Włochy — 72%, Anglja — 66,6%, Japonja —

63,5%, Danja — 63,3%, Norwegja — 52,5%, Niemcy — już 47,5%²⁾. Państwa mniej bogate, lub nowe: Estonja — 29,8%, Łotwa — 21,6%, Turcja — 9,3%.

Eksport węgla, jako zagadnienie specjalnej wagi dla stosunków ekonomicznych kraju, autor uważa za konieczne uskutecznić w ciągu najbliższych dwóch lat w granicach 5% obecnego eksportu, doprowadzając udział własnej bandery w ciągu 5-lecia do 20%.

Przeprowadzając podział państw zamorskich, z którymi Polska prowadzi ożywione stosunki handlowe, na grupę państw bałtycko-skandynawskich, grupę zachodnio-europejską i grupę śródziemno-morską, różniących się co do charakteru wymiany towarów, odległości i warunków nawigacyjnych, autor przewiduje obsługę każdej z tych 3-ch grup nieco odmiennym tonażem. Sprawę żeglugi zaoceniczej, wobec zbyt mało ożywionych stosunków, autor uważa narazie za nieaktualną.

W celu ustalenia typu i ilości potrzebnego tonażu dla każdej z tych trzech grup autor analizuje stosunki handlowe z każdą grupą.

I tak w państwach grupy pierwszej, do których zalicza Finlandję, Estonję, Łotwę, Litwę, Szwecję, Danję, Norwegję, widzimy przedewszystkiem, że państwa te, z wyjątkiem Norwegji³⁾, są poważnymi odbiorcami naszego węgla. Jednakże wobec rozpatrywania zagadnienia morskiego eksportu węgla na innych zasadach, cyfrę ogólnej naszej wymiany towarowej autor zmniejsza o 621,706 ton węgla, wywiezionego w 1925 r. Głównymi artykułami importu są śledzie, poza tem w niewielkich ilościach wwozimy maszyny, papier, skóry, konopie czesane, tłuszcze spożywcze i inne — są to artykuły dające statkom morskim ładunki zbiorowe, t. zw. „general cargo”. W eksporcie figurują poważne ilości naszego zboża, mąki, cukru, przetwory ropne, półfabrykaty drzewne, wyroby metalowe, nawozy sztuczne, — ilości te i rodzaj towarów zapewniają polskiemu tonażowi morskiemu znaczne ilości ładunków, a nawet pełne ładunki (zboże, cukier) dla statków; mniejsze ilości towarów pozostają dla ładunków zbiorowych. Nie licząc ruchu osobowego, autor proponuje dla regularnego połączenia Polski z temi krajami ustalenie okrężnych rejsów dla 2 statków towarowych po 1500 t. DW. o szybkości 9,5 — 10 węzłów z zawijaniem do portów: Kłajpedy, Libawy, Rygi, Rewla, Helsingforsu, Stokholmu, Kopenhagi i Oslo. — Statki, przyjmując około 1200 ton ładunku przy 48 rejsach rocznie, przewiozą około 43000 ton, t. j. ładunek, który stosownie do przyjętego założenia wyniesie 5% importu i 10% eksportu dla tych państw.

Statystyka konsumcji węgla w państwach tej grupy oraz nasze możliwości eksportowe pozwalają twierdzić, że obecny nasz eksport (250.000 ton miesięcznie) zwiększy się wydatnie³⁾.

²⁾ Zredukowany po wojnie handlowy tonaż niemiecki z 5-ciu milionów do 419.000 ton w roku 1919 obecnie przekroczył 3.000.000 ton i wciąż wzrasta.

³⁾ Wobec strajku angielskiego Norwegja staje się odbiorcą węgla polskiego, reflektując na 70.000 ton miesięcznie, zapewne uda się pewną część rynków norweskich utrzymać nadal, co znacznie podnosi widoki eksportowe. Z tychże przyczyn zapewne uda się nam opanować dostawę dla północno-zachodniego i leningradzkiego obwodu przemysłowego Zw. S. S. R.

Mając zadanie uskutecznienia eksportu węgla pod własną banderą w ciągu 2 lat najbliższych w ilości 5%, a w ciągu 5-lecia — 20% i przyjmując 250 tys. ton. jako miesięczną normę naszego eksportu, musimy opanować w ciągu pierwszych 2 lat przewóz 150000 ton, — w ciągu 5-lecia zwiększyć zdolność przewozową naszego tonażu do 600.000 ton. Dla tego przewiduje się uruchomienie w ciągu 2 lat 4 statków po 1500 ton DW (1200 ton ładunku, 3 rejsy miesięcznie), doprowadzając liczbę statków w ciągu 5 lat do 16.

Jak wynika z przytoczonego, zadanie nasze na morzu Bałtyckim moglibyśmy uważać za wykonane, o ile uruchomilibyśmy w ciągu 5 lat — 18 statków o wspólnym tonażu 27.000 ton DW.

W grupie państw zachodnio-europejskich prowadzimy handel z Anglja, Holandją, Belgją i Francją. Wymiana towarowa z niemi w r. 1925 dosięga poważnej liczby 1.430.139 ton, w tem na eksport przypada 1.182.948 ton, na import 247.191 ton. Dla bandery polskiej mamy więc 130.653 ton (5% importu, 10% eksportu). Importujemy między innymi konserwy, tłuszcze jadalne, ryby, śledzie, towary kolonialne, tłuszcze techniczne, wełnę, maszyny, wyroby metalowe i t. d. Eksportujemy zboże, mąkę, warzywa, okopowe, cukier, drzewo surowe, półfabrykaty, przetwory ropne, celulozę i inne. Zboże, cukier, drzewo i wyroby drzewne są typowymi ładunkami masowymi, reszta towarów daje wielkie ilości doskonałych ładunków zbiorowych dla własnego tonażu. Prócz tego wykorzystanie ruchu emigracyjnego i przewozu robotników do Francji da jeszcze dla własnych statków do 20.000 pasażerów.

Odległości i warunki nawigacyjne wymagają na tej linii statków o większym tonażu. Opierając się na statystyce ruchu statków, autor stawia na tej linii statki o pojemności 3.000 ton DW (2.500 ton ładunku), przychem statki dla ruchu emigracyjnego mają posiadać większą szybkość, niż towarowe — 12—14 węzłów.

Wychodząc z cyfry 130.653 ton przypadających dla bandery polskiej na tej linii, koniecznym jest posiadanie 6 statków towarowych i 3-ch osobowych po 3.000 ton DW każdy.

Przechodząc do zagadnienia stworzenia stałej bezpośredniej komunikacji z krajami morza Śródziemnego i badając stosunki handlowe Polski, między innymi z Włochami, Hiszpanją, Grecją, Turcją, Jugosławją, zgodzić się musimy ze słuszną konkluzją autora, że nie mamy jeszcze dość rozwiniętych stosunków handlowych, abyśmy mogli na nich oprzeć istnienie specjalnej linii żeglugowej. Statystyka wymiany towarowej daje dla importu 187.925 ton, dla eksportu 96.473 ton, dla bandery polskiej mielibyśmy więc 19.033 ton (5% imp., 10% eksp.). Na import składają się w znacznie większych ilościach nawozy sztuczne i rudy, owoce, środki komunikacyjne i inne w liczbach bez większego znaczenia. Eksportujemy jedynie w znacznie większej ilości węgiel, w niewielkich — parafinę, wyroby metalowe, drzewne i drzewo.

Z powyższego widzimy, że, o ile w imporcie figurują dość znaczne ilości ładunków masowych, o tyle nasz eksport do tych państw jest b. słaby i składa się z artykułów, dających jedynie ładunki zbiorowe.

¹⁾ Patrz broszurę tegoż autora p. t. „Szóst lat polskiej polityki handlowo-morskiej” — wydanie Ligi Morskiej i Rzecznej.

Tak mały rozwój wymiany towarowej z temi państwami przypisać należy brakowi bezpośredniego połączenia morskiego oraz w braku samodzielnego handlu — niezycielnemu pośrednictwu — przeważnie Niemców.

W takich warunkach nie możemy zyskać dla swoich towarów stałych odbiorców. Wobec tego należałoby szukać współpracy z obcemi linjami zagranicznymi, zachęcając je do przedłużenia swoich rejsów do Gdańska i Gdyni. Byłby to pierwszy etap — stworzenia stałej i bezpośredniej komunikacji¹⁾.

Reasumując swoje wywody, autor wnioskuje, że dla opanowania w ciągu najbliższych 5 lat 5% importu i 10% eksportu z 1925 r. Polska musiałaby stworzyć następującą flotę: na morzu Bałtyckim — 18 statków towarowych po 1500 ton DW, dla handlu morskiego z grupą zachodnio-europejską — 9 statków po 3.000 ton DW, z nich 3 dla ruchu osobowo-emigracyjnego.

Podkreślając bezsprzeczny dalszy rozwój naszych stosunków handlowych, autor zastrzega konieczność rozwinięcia i uzupełnienia programu własnego tonażu odpowiednio do nowych potrzeb. Przyjęcie programu kilkoletniej działalności będzie najlepszą rękojmią planowego rozwoju naszych stosunków handlowych z wymienionymi państwami.

Jak się przedstawia strona finansowa i techniczna? Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że 16 statków węglowych w okresie 5 lat za przewóz

1.987.200 ton węgla, licząc fracht po 6 sh. za tonnę, dadzą kwotę 595.660 funt. sterl. opłat frachtowych. 2 statki linii okrężnej na Bałtyku, uruchomione w trzecim roku i eksploatowane przez 3 lata, przewiozą 120.000 ton ładunków zbiorowych; licząc po 12 sh. za tonnę, otrzymamy 72.000 funt. sterl. Łącznie więc nasza flota na Bałtyku przyniesie 667.660 f. st.

Eksploatacja 9 statków linii zachodnio-europejskiej przewiduje dochody z frachtów w kwocie 525.300 ft. sterl. Razem opłaty frachtowe w ciągu 5 lat przynoszą Polsce 1.192.960 ft. st.

Koszt budowy 18 statków dla morza Bałtyckiego wynosi 342.900 f. st. (po 12,7 funt. sterl. za tonnę DW) i 9 statków dla 2 linii zachodnio-europejskich 335.700 f. sterl. (po 10,3 ft. st. za towarową tn. DW, 16,7 ft. sterl. za emigrac. tn. DW). W budowanie całej floty kosztowałyby więc 668.600 ft. sterl.

Pozostawiając wybudowanie maszyn oraz budowę statków stoczni gdańskiej z materiałów, dostarczonych przez przemysł krajowy, całą powyższą sumę pozostawilibyśmy w naszym obszarze celnym.

Widzimy zatem, że zrealizowanie w ten sposób opracowanego pięcioletniego programu morskiego przedstawia się w świetle cyfr i realnych obliczeń więcej, niż zachęcająco.

Mówiąc o zrealizowaniu swego programu, autor słusznie zaznacza, że najszybszym, najprostszym i najtańszym sposobem dojścia do tego tonażu byłby zakup odpowiednich statków. Obecnie można bez trudu znaleźć statki każdego typu i tonażu, a ceny są nawet niskie.

Lecz ze względu na trudną sytuację finansową kraju i konieczność ograniczenia wszelkich zakupów zagranicą, autor wysuwa swoją koncepcję budowy statków.

Zgadzając się bez zastrzeżeń z programem stopniowego zrealizowania powstania polskiego tonażu morskiego, zaznaczyć jednakże musimy, że zdaniem naszym zakup co najmniej 4 statków dla linii węglowej i natychmiastowe uruchomienie ich jest nakazem interesów gospodarczych danej chwili.

Wydatek na zakup statków obciążałby Skarb Państwa na czas krótki, gdyż suma wyłożona będzie pokryta z nadwyżką, kwotą osiągniętych frachtów w ciągu pierwszego roku²⁾.

Jak widzimy jednakże, pomyślany i naszkicowany projekt twórczej pracy Polski na morzu przez p. F. Rostkowskiego jest zupełnie realnym i wykonalnym, nawet w okresie obecnych trudności finansowych. Realizując ten program, położylibyśmy podwaliny, dzięki którym moglibyśmy rozpocząć nowy okres państwowego istnienia. — Byłoby to usamodzielnieniem naszego państwa pod względem gospodarczym jak również przyczyniłoby się w znacznej mierze do złagodzenia obecnego ostrego kryzysu tak zabójczego dla naszych stosunków ekonomicznych.

Wszelchstronne zbadanie tego zagadnienia i jego pozytywne rozstrzygnięcie, zdaniem naszym, jest nakazem chwili dla każdego Rządu, którego programem będzie realne zwalczanie kryzysu i sanacja gospodarcza kraju.

INŻ. Z. ŁOKUCIEJEWSKI

NASZA ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA, JEJ STAN OBECNY, POTRZEBY I NAJBLIŻSZE MOŻLIWOŚCI ROZWOJU

(DOKOŃCZENIE³⁾.)

III. MOŻLIWOŚCI ROZWOJU ŻEGLUGI ORAZ JEJ POTRZEBY.

W dwu poprzednich rozdziałach rozważyliśmy pokrótce ogólną charakterystykę naszych śródlądowych torów żeglownych, tudzież stan naszego taboru. — W wyniku tych rozważań musimy stwierdzić, iż stan naszej żeglugi jest obecnie wciąż jeszcze niezadowolający. Jednocześnie jednak widzimy, iż możliwości jej rozwoju są w kraju naszym olbrzymie; miarodajnymi są tu: wielkość i kierunek naszych biegów wodnych.

Zastanawiając się nad przyczynami, które sprawiły, że w ciągu 7 już lat niepodległego istnienia Polski żegluga nasza nie uczyniła żadnego widoczniejszego postępu, musimy dojść do przekonania, iż główną winę w tej mierze ponoszą wszystkie te czynniki, które, kierując uwagę społeczeństwa ku „gołębiom na sęku”, pozwalały wciąż wymykać się „wróblom”, które przedewszystkiem wszak winniśmy trzymać w rękę.

Owe „gołębie” — to projekty tak zwanej „regulacji” naszych rzek, to projekty wielkich kanałów, to projekty tranzytowych szlaków wodnych o znaczeniu międzynarodowym. — Niewątpliwie, piękne to są i użyteczne rzeczy. Wszyscy pragnęlibyśmy góra, byśmy zasnawszy

dziś, mogli nazajutrz obudzić się w obliczu urzeczywistnienia wszystkich owych projektów. Aleć w tem jest sęk, iż wykonanie podobnych zamierzeń będzie kosztować miljardy, a ukończone być ono może w ciągu kilku lub kilkunastu dziesięcioleci. — Komentarze są tu zbyt liczne.

A jakież są owe „wróble”, które stosunkowo łatwo możemy dostać do ręki?

Te „wróble” — to wykorzystanie naszych biegów wodnych w sposób doraźny, prawie natychmiastowy, dla celów naszego życia gospodarczego.

Wszak nasza Wisła Pomorska już dziś tętni dość ożywionym ruchem żeglugowym, aczkolwiek zasadniczo znajduje się ona w warunkach niekorzystnych ze względu na konkurencję ze strony doskonale funkcjonującej linii kolejowej z Bydgoszczy do Gdańska, która biegnie równoległe do Wisły prawie pobok z nią.

Okazuje się, że nawet w tego rodzaju warunkach nie są potrzebne konieczne owe wielkie berlinki 1000-tonowe, o których słyszymy przy projektach regulacji oraz kanałów. Żegluga pomorska obchodzi się doskonale nawet stosunkowo tak drobnymi statkami, jak 250-tonowe „kanałówki”.

Inżynier M. Wojtkiewicz⁴⁾ wykazuje w doskonałym dziełku dobitnie, jak nie-

znaczny koszt i w jak krótkim czasie możliwym jest doprowadzenie szlaku wiślanego od Warszawy do Gdańska do głębokości nurtu 1,15 metra nawet przy tak zw. „średnio niskim” stanie wody.

Przy tej głębokości byłaby już możliwa regularna żegluga berlinkami o rzeczywistym użytecznym udźwigu 600 ton. Można by to osiągnąć kosztem wydatkowania jednorazowo 4,5 milj. zł. ratami, na zakup pogłębiarek do pracy na przemiałach, w ciągu zaś 2 nawigacyj nurt zostałby doprowadzony do w.w. stanu, umożliwiającego prawidłową żeglugę. — Są to rzeczy zupełnie dla nas dostępne każdej chwili, tem bardziej, iż przedsiębiorstwa żeglugowe nie idą w swych wymaganiach nawet do granicy wytyczonej przez inż. Wojtkiewicza. — Uważają one, że dla bardzo wydatnego usprawnienia żeglugi wystarczyłaby już t. zw. gwa-rantowana głębokość nurtu przy średnio-niskim stanie wody 0,80 m. — Ta głębokość mogłaby być osiągnięta i utrzymana jeszcze mniejszym nakładem, niż to było wskazane wyżej. — Doprowadzenie odcinka Warszawa—Toruń do takiego minimalnie wytkniętego stanu powinno być najpierwszym zadaniem władz, mających pieczę nad naszą żeglugą śródlądową.

Zaraz potem muszą być stworzone zupełnie analogiczne warunki na odcinku Warszawa — Sandomierz, 250 km. dłu-

¹⁾ Tutaj należy zaznaczyć, że dobre chęci i pierwsze poważne kroki ku stworzeniu floty handlowej były poważnie narazone na fiasco, projektem Banku Gospodarstwa Krajowego uruchomienia pierwszych statków właśnie na linii śródziemno-morskiej w warunkach najbardziej sprzecznych z zasadami — powodzenia całej imprezy.

²⁾ Wprawdzie zakup statków zmusi nas do wywiezienia z kraju pewnej sumy, ale ta strata o wiele będzie mniejsza, niż straty ponoszone w ciągu paru lat, wobec opłacania b. znacznych frachtów żegludze obcej, wzrastających stale z rozwojem wymiany towarowej.

³⁾ p. zeszyty „Morza” Nr 3, 4 i 5 z r. b.

⁴⁾ Inż. M. Wojtkiewicz: „Droga Wodna Warszawa—Bałtyk”, W-wa, 1925, Książnica-Atlas.

gim. Ze względu na to, iż Górna Wisła wraz z Przemszą posiada już odpowiednią głębokość, przeto uporządkowanie odcinka sandomiersko-warszawskiego pozwoliłoby nareszcie na otwarcie prawidłowej żeglugi towarowej na całej długości Wisły.

Miałoby to olbrzymie znaczenie w sprawie zaopatrzenia stolicy w środki żywnościowe, bo związałoby Warszawę z samym ośrodkiem kraju najtańszą drogą. Żegluga zyskałaby na tym odcinku olbrzymie pole do działania. Zaznacza się to już obecnie, gdy nie bacząc na niekorzystne warunki nurtowe, jednakże coraz to zwiększa się liczba parowców, kursujących do Puław i Sandomierza, zwiększa się zaś ona dlatego, iż wzrasta zapotrzebowanie na ich usługi.

Jak nadmienialiśmy już jednak, ruch parostatków samych nie oznacza jeszcze rozwoju właściwego ruchu żeglugowego, który charakteryzuje się regularnym ruchem towarowych pociągów holowniczych. — Tę sprawę będziemy mogli uważać za uporządkowaną dopiero w chwili, gdy zaopatrzenie Warszawy np. w zboże sandomierskie będzie się dokonywać na szeroką skalę drogą wodną, i gdy drogą wodną również będą przybływały do stolicy główne masy użytkowywanego przez nią w olbrzymich ilościach opału.

W tym kierunku przedsiębiorczość prywatna również potrosze toruje sobie drogę. W żegludze górno-wislanej należy oczekiwać w ciągu najbliższych kilku tygodni olbrzymiego kroku naprzód. Tym krokiem będzie uruchomienie pierwszej na tym odcinku a budującej się obecnie na Przemśy wielkiej żelaznej berlinki do przewozu węgla, o największej sile nośnej 300 ton, za którą pójda i dalsze statki tego rodzaju. — Pojawienie się tych statków da możliwość zaopatrywania się w tańszy opał węglowy szeregowi większych ośrodków, leżących w okolicach Sandomierza i Lublina, z tem ostatniem miastem na czele. — Potrzebne będzie do tego urządzenie punktu przeładunkowego w okolicach mostu kolejowego na Sanie w okolicach Rozwadowa. Nasza Wisła poczyni wówczas w górnym swym biegu przybierać ten charakter wielkiej drogi węglowej, jaki posiada w Niemczech, podobnie zagłębia węglowego dotykająca Odra. — Można oczekiwać, iż obudzenie ruchu węglowego na szeroką skalę na górnej Wiśle będzie najskuteczniejszym środkiem do pobudzenia naszych władz w kierunku uporządkowania odcinka sandomiersko-warszawskiego, który dziś jest korkiem, tamującym naturalny rozwój naszej żeglugi.

To wszystko są nasze potrzeby najrealniejsze, dające się zaspokoić w granicach już obecnie istniejących możliwości.

Gdy stworzone zostaną podstawowe

warunki rozwoju żeglugi w postaci doraźnego uporządkowania wiślanej drogi wodnej, to na podstawie dotychczasowego doświadczenia można stanowczo stwierdzić, iż znajdują się ludzie przedsiębiorczy, którzy te możliwości do najdalszych granic wykorzystają.

Zapotrzebowanie na tabor przewozowy przyczyni się do ożywienia naszego krajowego przemysłu stoczniowego, który ongiś był dość ożywiony, zamarł zaś zupełnie od czasu wielkiej wojny. — Ożywienie tego przemysłu wpłynie dodatnio i na przemysł górniczo-hutniczy, który będzie dostarczał żelaza na budowę kadłubów statków i maszyn parowców, nie mówiąc już o rzeszach robotniczych, które znajdą zatrudnienie przy samej budowie, a następnie przy eksploatacji taboru żeglugowego.

Równocześnie z pracami w kierunku doraźnego pogłębienia przeładunków na rz. Wiśle musi wreszcie zostać wcielonym w czyn wykonanie połączeń sieci kolejowej z portami i przystaniami śródlądowymi.

Niezbędność tych połączeń uznana jest już od lat kilku, jednakże w rzeczywistości sprawa ani na jotę nie posunęła się dotąd naprzód.

Połączenia tego rodzaju muszą być wykonane na obszarze b. zaboru rosyjskiego, a więc przede wszystkim w Puławach, oddalonych dziś od stacji kolejowej o 3 kilometry, dalej — w Dęblinie, w Płocku i we Włocławku.

Ulepszone być musi znacznie połączenie istniejące w Warszawie, bo istniejące obecnie przeznaczone jest zasadniczo dla celów budowy nowego mostu kolejowego.

Z liczby tych połączeń najniezbędniejsze są połączenia w Puławach i we Włocławku. — Jest to rzecz bardzo niekosztowna, bo na tory portowe mogą być użyte szyny stare, których Min. Kolei posiada ogromną ilość.

Do rzeczy niezbędnych należy również zaliczyć jak najrychlejsze wykonanie drogi wodnej, która połączyłaby rz. Wartę (w okolicach m. Konina) z jeziorem Gopłem.

Od Gopła bowiem istnieje już dziś droga wodna szlakiem Górnej Noteci i kanału Bydgoskiego do Brdujścia, a więc do Wisły — z wyjściem na Gdańsk. Aby Wartę z Gopłem połączyć, wypadłoby wykonać kanał zaledwie 18 km. długi, zaopatrzony w 2 tylko śluzy. — Koszt tej roboty wynosiłby dziś ok. 10 milionów zł. — Tym niewielkim wydatkiem udałoby się dokonać ostatecznego połączenia wszystkich polskich dróg wodnych w jedną sieć wspólną, z zupełnem pominięciem terytorjum Rzeszy Niemieckiej.

Gdy to zostanie zrobione, to wówczas naturalnym zupełnie trybem upadnie szkodliwa tendencja, jaka istnieje dziś jeszcze w Poznańskim, a która wyraża się

trzymaniem się przy eksporcie naszych wytworów kierunku niemieckiego — na Szczecin.

Dziś naturalnym kierunkiem naszego wywozu musi wszak być Gdańsk i Gdynia — boć to są nasze porty. — Nie zaprzeczając bynajmniej, iż część naszego eksportu z województw zachodnich znajduje zbyt właśnie w Niemczech, musimy nie mniej zauważyć, iż zbywać w Niemczech będziemy nierównie korzystniej, gdy otworzymy sobie i drugi kierunek wywozu, a tem samem, gdy pozabawimy Niemcy przywileju jedynego i wyłącznego odbiorcy naszych płodów rolnych, jak to ma miejsce dzisiaj.

Streszczając wszystko, cośmy o naszej żegludze śródlądowej powiedzieli, musimy dojść do wniosków następujących.

Po pierwsze — nie powinniśmy lekceważyć sobie spraw naszej żeglugi śródlądowej. Byłoby to dowodem niedoceniania przez nas olbrzymiej dziedziny komunikacyjnej — a wszak komunikacja to dziś podstawa życia i gospodarczego i społecznego, a więc podstawa bytu państwa.

Po drugie, zdając sobie sprawę z braków, jakie nasze drogi wodne dziś posiadają, nie powinniśmy trwać w przekonaniu, że dla usunięcia tych braków potrzebne są sumy, jakich nigdy nie będziemy posiadali, tudzież dziesiątki lub setki lat pracy.

Zasadnicze braki naszych biegów wodnych dadzą usunąć się kosztami niewielkimi i w czasie bardzo krótkim, jeśli tylko rzeczywiście będziemy chcieli je usunąć, i znaleźć środki na to. — Najbardziej potrzebną w tym kierunku jest przede wszystkim dobra wola.

Okazania tej to właśnie dobrej woli w kierunku chęci ulepszenia naszych dróg śródlądowych winniśmy i mamy wszelkie prawo wymagać od czynników zarówno ustawodawczych jak i wykonawczych.

Winniśmy stale pamiętać, iż usunięcie z nurtu naszych rzek już w dobie obecnej jednego karcza, lub pogłębienie jednego przełazu jest stokroć więcej warte od najgłębiej idących rozważań nad wielkimi projektami, których wykonania doczekają się w najlepszym razie nasze wnuki.

Nie lekceważmy i tych wielkich projektów: są one dorobkiem dziejowym Polski, który zawsze będzie miał wartość — dorobkiem, który będzie ustalał nasze ogólne wytyczne przy rozwijaniu naszych komunikacji śródlądowych sposobami dozażnymi.

Jednakże strzeżmy się, aby owe wielkie projekty, których dziś, zaraz, wykonać nie możemy, nie uspiły nas w zakresie tego, co już w dobie obecnej, a więc dla żyjącego dziś pokolenia powinniśmy zrobić.

A. RYLKE.

FLOTA POLSKA A EMIGRACJA

(O POLSKĄ KOMUNIKACJĘ Z AMERYKĄ POŁUDNIOWĄ)

Ograniczenie wychodztwa polskiego do Stanów Zjednoczonych, które sprowadza się prawie wyłącznie do połączenia rozbitych rodzin, utrudnienia emigracyjne dla wychodztwa do Kanady, zacieśniły pręcej, niż można się było spodziewać nasze horyzonty wychodźcze do krajów Ameryki Południowej i Francji, nie licząc emigracji sezonowej do Niemiec, szkodliwej politycznie, błędnej gospodarczo i nie rentującej się finansowo.

Bezrobocie i niepomyślne warunki społeczne i gospodarcze już od szeregu lat zmuszały ludność naszą do emigracji,

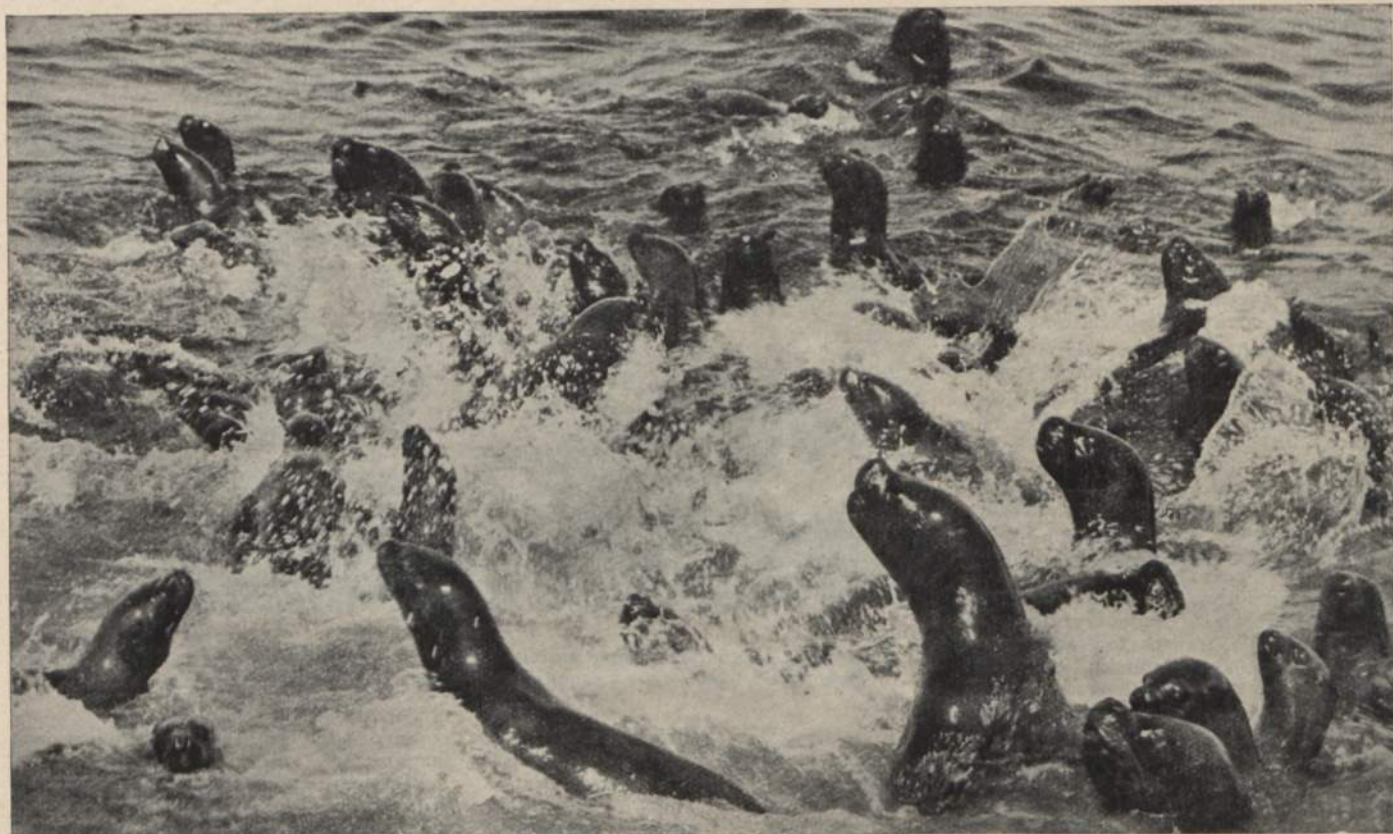
warunki zaś powojennego życia potrzebę tę jedynie pogłębiły.

Zresztą 400 tysięcy bezrobotnych, wstrzymanie wytwórczości w całym szeregu zakładów przemysłowych, ograniczenie dni roboczych w innych, wreszcie sprzedaż i likwidacja wielu warsztatów pracy w naszych ośrodkach przemysłowych, są to zjawiska, wskazujące na głęboki rozstrój życia gospodarczego kraju, czego żadne doraźne środki nie uzdrowią, a tem bardziej doraźna łatanina.

Do mądrej i przewidującej polityki na-

leży wyzyskać każdy objaw życia, każdy objaw siły, chociażby sam w sobie uchodził za niepomyślny lub szkodliwy, w interesie poszczególnych jednostek, a jeszcze bardziej w interesie całości.

Do takich objawów życia i siły naszej należy niewątpliwie wychodztwo. Stąd też pozostawiwszy teoretykom rozmyślanie nad znaczeniem dla nas tego objawu, należy z całą energią i z całą znajomością rzeczy, na jaką nas stać dotychczas, zabrać się do wyzyskania tych warunków, jakie z pomocą naszego wychodztwa już się wytworzyły i do stwarzania



Z zachodnich brzegów Ameryki Południowej: Lwy morskie (z gatunku fok) w chwili zeskoczenia z brzegu w ocean. Lwy te dorównują wagą naszym krowom, starsze mają przeszło 2 metry dług. Na połudn. brzegach Ameryki Poł. jest ich przeszło 4.000.000.

nowych w myśl wskazań naszej polityki emigracyjnej i w myśl potrzeb naszej polityki gospodarczej.

W Ameryce Południowej posiadamy bardzo poważne kadry ludnościowe i znaczne już kadry kupiectwa polskiego, które należałoby użyć dla wprowadzenia na rynek wyrobów naszego przemysłu i nawet naszych produktów kopalnianych.

Warunki państw południowo-amerykańskich odpowiadają wyjątkowo i naszym potrzebom i naszym zamierzeniom.

Z jednej strony są to państwa o charakterze wybitnie rolniczym, z drugiej taniość i przystępność ziemi, tani i długoletni kredyt, łatwość tworzenia gospodarstw wiejskich szczególnie rolniczych, prawie bez kapitału, sprawia, że przeważna część ludności w tym kierunku rozwija swoje ambicje; z drugiej strony wysoka skala życia podnosi ceny ro-

boczny w ośrodkach miejskich, co wytrąca powstającemu tu przemysłowi poważny atut w walce z importem.

Drugim pomyślnym warunkiem jest wysoka pojemność przeważnej części rynków południowo-amerykańskich, jest ona skutkiem dużej imigracji, która wpływa bezpośrednio na wzrost ludności a z nim na zapotrzebowanie. Z drugiej strony łatwość zarobkowania i wyższa skala życia, niż w Europie, szeroki sfer decydująco wpływa na wzmogoną konsumpcję, zwiększając operacje a więc i zmniejszając ich koszty i ryzyko.

Należy również zaznaczyć, że w krajach o silniejszym tempie życia gospodarczego i większej ilości gotówki, gdzie pod wpływem kolonizacji codziennie niemal tworzą się nowe ośrodki gospodarcze i ludnościowe, kwestja cen a nawet kwestja gatunku importowanych towarów nie gra decydującej roli.

Oplaty celne i koszty transportu w Ameryce Południowej zdwajają co najmniej cenę towaru importowanego. Różnica w cenie zasadniczej łatwo może być wyrównana obniżeniem kosztu transportu, zastosowaniem odpowiedniego opakowania, ominięciem zbytecznych pośredników, umiejętnością sprzedaży, wreszcie szybkością dostawy.

To byłyby warunki kardynalne powodzenia wszelkich poczynań naszych na tym polu.

Prowadzi to nas do wniosku, że główną podstawą powodzenia naszego handlu z Południową Ameryką byłaby własna komunikacja.

Własną komunikację należy uważać za środek do przeprowadzenia naszych postulatów i zamierzeń gospodarczych a powodzenie i zyskowność wszelkiego przedsięwzięcia przewozowego można i należy traktować z punktu widzenia ca-



Z Ameryki Poł.: kabotaja w Peru, łódź wyciosana z jednego pnia drzewnego.



Z zachodnich brzegów Ameryki Poł.: często spotykane domy mieszkalne na słupach.

kształtu polityki gospodarczej państwa, a nie jako szczegół sam w sobie.

W ten sposób zresztą kwestja transportu pojęta jest przez wszystkie państwa na świecie, z których wiele ponosi wysokie ofiary na rzecz Towarzystw przewozowych w celu utrzymania przedewszystkiem kontroli nad sprawą przewozu wogóle, w celu uniezależnienia się od polityki przewozowej państw konkurencyjnych, ich stawek prohibicyjnych lub protekcyjnych, które każde państwo wprowadza w związku ze stanem swojej produkcji, rynkowych koniunktur i t. p.

Ameryka Południowa bardziej, niż jakikolwiek inny rynek światowy przedstawia interes dla naszego handlu i przemysłu nietylko ze względu na swe warunki, o których wyżej mówiłem, ale ponieważ jest i może być odbiorcą przez długie lata naszego materiału ludzkiego.

Tą drogą rozwiązujemy więc nietylko zagadnienie pracy u siebie, ale i zagadnienie produkcji, stwarzamy bowiem tem samem tam za oceanem warunki dla zbliżenia, pośrednictwa, wzmożenia konsumpcji, dostarczając jednocześnie dla przedsiębiorstwa transportowego najbardziej rentującego się ładunku, jakim jest ludzki.

Zresztą posiadamy wszystkie warunki dla pomyślnego rozwiązania tego zagadnienia.

Przedewszystkiem mamy u siebie jako podstawę dla interesu transportowego towary masowe, jakim jest cement np., poszukiwany na rynkach południowo-amerykańskich, wysokiego gatunku i po cenie nawet obecnie równającej się cenom kontynentu europejskiego, a niższej od angielskich a tem bardziej północno-amerykańskich.

Zresztą cena ta regulowana być może ceną węgla, której kontrola do nas należy, a każdy musi się zgodzić, że korzystniej będzie wywozić nadwyżkę naszej produkcji węglowej w formie wyprodukowanego cementu i zużytego do przewozu jego kolejami opału, niż po cenach ulgowych i to wzamian za pomarańcze, jak to robimy np. z Włochami.

Drugim produktem masowym są sole potasowe i kainit, produkujemy ich za mało, posiłkując się w dodatku, nawet dla swego rolnictwa, solami sztasfurskimi, wbrew prostej zupełnie koncepcji, że najgorszy towar krajowy a nawet droższy, w bilansie gospodarczym państwa kalkulować się będzie lepiej, niż sprowadzany z zagranicy.

Ale niewątpliwie możemy produkować tego środka nawozowego i więcej i taniej i lepiej, szczególnie jeśli zwiększymy wytwórczość swoją, oparłszy ją na eksporcie.

W dalszym ciągu wspomnę jeszcze o produktach ciężkiego przemysłu żelaznego, takich np., jak rury śląskie lub kotły, wyrabiane w zagłębiu Dąbrowskiem. I jedne i drugie już przed wojną mogły skutecznie konkurować z takimiż produktami zagranicą. Obecnie zależymy od siebie i posiadamy w swych rękach klucz do dalszego rozwoju tego przemysłu. To samo może dotyczyć drutu i kabli.

Wreszcie wspomnę o drzewie, bo chociaż wygląda to na farsę, ale faktem jest, że Argentyna, Peru a nawet Brazylja do obecnej chwili importują kanadyjską i naszą sosnę pod nazwą ryskiej w postaci belek, krokwii i desek. Prócz tego posadzki i dębiny na beczki.

W tej dziedzinie mamy coś niecoś do powiedzenia i od umiejętnego wzięcia się do rzeczy będzie zależało niewątpliwie powodzenie.

Mając podstawowy materiał do prze-



Z Ameryki Południowej: tratwy specjalne, używane zamiast łodzi na rzece Peru w tych okolicach, gdzie rząd peruański proponował tereny dla polskich kolonij.

wozu, nietrudnem będzie kompletować ładunki wytworami przemysłu włókienniczego, o który winno nam chodzić najbardziej, towarów krótkich, konfekcji, niektórych maszyn i narzędzi rolniczych, i t. d. Oczywiście, że posiadanie ładunku w jedną stronę nie rozwiązuje sprawy, ale Polska, jak dotychczas, więcej importowała z za morza, niż eksportowała towarów, jest więc niewątpliwem, że trudność leży wyłącznie w znalezieniu odpowiednich rynków i towarów na eksport.

Z powrotem mamy zapewnione: bawełnę, wełnę, kakao, kaczuk, ryż, garbniki, skóry surowe, a wreszcie minerały takie, jak mangan i miedź, nieodzowne dla naszego przemysłu, nie licząc saletry, która, do czasu przynajmniej, nim nie zaczniemy wyrabiać syntetycznej podostatkami u siebie, musimy sprowadzać z Chile.

Wynika z tego, że Polska posiada nietylko warunki podstawowe dla wszczęcia handlu zamorskiego, ale i wszelkie warunki dla rozwoju przyszłej swej floty handlowej. Ta ostatnia jest czynnikiem niezbędnym przy zdobywaniu rynków, jest bowiem nie do pomyślenia jakikolwiek rozwój handlu zamorskiego pod cudzą flagą, byłaby to impreza nietylko iluzoryczna ale wprost naiwna.

W tym względzie pomoc i interwencja państwowa jest wskazana i niezbędna, wyrazić się ona musi w tanim kredycie lub państwowej gwarancji dla uzyskania tego kredytu zagranicą.

I niech nas nie przerażają ilości materiału przewozowego innych państw.

Postępy techniczne w tej dziedzinie są tak znaczne, że nowa powstająca flota może z łatwością bić dawne swoje prototypy i to lepszym wyzyskiem pojemności i opału, szybkością, korzystniejszym stosunkowaniem swoich części nawierzchnich do pojemności kadłuba, środkami ładunkowymi i t. p.

Musimy pamiętać, że własna flota handlowa to jeszcze jeden klient dla naszych środków opałowych, to zużycie własnej siły roboczej i własnych środków spożywczych, to wreszcie użycie własnych środków płatniczych na cele transportu, co bodaj że jest najważniejsze w tej sprawie.

Handel zamorski polski jest niezbędny dla utrzymania naszego bilansu w stanie

czynnym, dla wzmożenia produkcji, dla użytkowania rąk roboczych.

Środkiem niezbędnym, zasadniczym jest własna flota handlowa.

Flaga polska na dalekich oceanach i odległych portach będzie najlepszym środkiem propagandy i najlepszym atutem politycznym.

Flaga polska z punktu widzenia celowości naszej emigracji będzie tym środkiem, tym pomostem symbolicznym, który łączyć ją będzie z krajem macierzystym dla wzmożenia jej odporności i dla wzmożenia naszej siły i naszych wpływów.

KAZIMIERZ WARCHAŁOWSKI.

CO TRZEBA ROBIĆ, ABY ZABIĆ JAKIKOLWIEK ORGANIZACJĘ.

Podaję 10 sposobów zabicia każdej organizacji. — Oto one:

1. Nie przychodź na zebrania.
 2. Jeżeli przychodzisz, to się spóźniaj.
 3. Jeżeli pogoda ci się nie podoba, nie myśl o przyjeździe.
 4. Jeżeli jesteś obecny na zebraniu, wynajduj zarzuty przeciwko działalności zarządu lub innych członków.
 5. Nigdy nie przyjmuj żadnego urzędu, gdyż jest łatwiej krytykować, niż cokolwiek robić.
 6. Tem niemniej obrażaj się, gdy cię nie wybiorą na członka komitetu; o ile cię jednak wybiorą, nie przychodź na zebrania komitetu.
 7. Jeżeli przewodniczący zwróci się do ciebie z prośbą o wypowiedzenie twego zdania w ważnej kwestji, mów, że nie masz nic do powiedzenia, — po zebraniu opowiadaj wszystkim, jak te rzeczy należy robić.
 8. Nie rób nic więcej poza tem, co jest absolutnie konieczne, — lecz gdy inni członkowie zakaszą rękawów i wybiorą się do roboty, — krzycz, że organizacja jest rządzona przez klikę.
 9. Zalegaj ze składkami i opłatami jak najdłużej, lub nie płac ich wcale.
 10. Nie troszcz się o nowych członków. — Niech to robi kto inny.
- (Z mowy Harry I. Thayer, prezesa Rady Garbarzy w S. Z. Ameryki na do-
rocznym posiedzeniu Rady dn. 19 października 1922 r.).

M O R Z E

(KOSMOGONICZNY MIT SŁOWIAŃSKI *)

*Nim ziemia była, zanim w gwiazdozbiorach
zodjaku tury zaryczały ruję,
nim niebo było, nim się przewiduje
ów pierwszy piorun, co przebił przestworza,
rozrąbał noce mieczami błyskawic,
nim przez niebiosą trysła mleczna rzeka,
nim pierwszą myślą ktoś myślał człowieka,
było morze,
morze bez brzegów, bez wysp i bez ławic.*

*Korab' morzem tem płynie,
płynie morzem bezbrzeżnem.
Biją welmy w kleń, w obło
zbieżne i rozbieżne.*

*Wiatr podrywa, a wieje
w żagle wybielone,
gnie bukspryty, bramreje,
bramreje barwione.
Na kolisku szturwał
oparł żeglarz się biały.*

*Patrzy ów żeglarz biały na głębinę:
zerwane wanty, sztagi i ryfliny.
Patrzy ów żeglarz biały na wód leje:
złamane burty i steingi i reje.*

*Patrzy w swe własne odbicie w kipieli:
tam on ściemniony, a tu on jest w bieli.
To inny z morza ktoś poziera na mnie.
Jego to żagle rwie i maszty łamie,
jego to niszczy, to znowu mi jawi
morze,
morze bez brzegów, bez wysp i bez ławic.*

*I biały żeglarz podnosi przy burtach
garść iltu. Rzucił we własnej postaci*

*klamne odbicie na śródmorskich nurtach:
Niechaj się ciemny sobowtór mój straci.*

*Rzucony ilt się rozrasta na płani,
pokrywa morze, ciemny żeglarz znika.
Nie. Ciemny żeglarz te iltu polyka.
Połknął i znów się wynurza z kołbani.
Co to, czy usta ów ilt mu rozpruwa?
Wyskoczył ciemny ponad odmęty,
biegnie po morzu, ilt spluwa, wypłuwa,
olbrzymią stopą rozgniata, rozmiata.
Z iltu się tworzą wyspy, kontynenty.
Takim początek jest łądów i świata.*

*Jestem, ha, pocóż mnie pomyślał, goni —
i skrył się ciemny żeglarz w głębi morza.
Więc biały wznosił się na niebios przestworza,
żegluję jasny po błękitów błoni,
Więc patrzy zwyża w morze, niby pożar.
aż z morza tego ruchomej przezroczy
swego mrocznego sobowtóra zoczy.
Więc spływa jasny przez przestwór niebieski
w nurty podmorskie, w jakiś ciemny Kocyt.
To jest początek zwycięstwa i klęski,
i dnia, i nocy.*

*Morze wie o tem, że biały marynarz
kiedyś ciemnego za wszechświat wyporze,
i to początkiem będzie nowych stworzeń.
Morze wie:
Bo nim ziemia była, i niebo, i bogi,
nim pierwszy piorun przekreślił przestworze,
rozrąbał mroki mieczami błyskawic,
było morze,
morze bez brzegów, bez wysp i bez ławic.*

RADOSŁAW KRAJEWSKI

*) osnuty na tle starsłowiańskiego podania o stworzeniu świata.

NA OKOŁO CAPE HORN'U

(Z PAMIĘTNIKA KAPITANA).

Wczesnym rankiem dnia 22 września 1911 roku wyruszyliśmy z ruchliwego portu Cardiff, mając ładunek węgla 3000 ton, kierując się do Południowej Ameryki, do chilijskiego portu Antofagasta.

Na wstępie ocean Atlantycki przywitał nas silnym SW wiatrem, który przeszedł do stopnia burzy, gdyż zmuszeni byliśmy zwinąć wszystkie żagle, zostawiając jedynie dla steru ukośne. Po uciszeniu się, pogoda na tyle nam sprzyjała, że już 30 października, t. j. w czterdziestym dniu podróży, przejechaliśmy równik. Załoga, korzystając z ciszy równikowej, urządziła polowanie na rekinów, które odbywało się w ten sposób, że zakładano na hak kawał mięsa zazwyczaj nadpsutego i przywiązywano do haku linę, którą przepuszczano przez zawieszoną specjalnie 2 bloki na foryardzie i spuszczano do morza. Następnie posyłano chłopca okrętowego na którąkolwiek reję, skąd jego obowiązkiem było sygnalizować o chwili, gdy rekin przygotowuje się do połknięcia owej przynęty.

Rekin, pomimo iż jest bardzo żarłocznym, nigdy obcesowo nie rzuca się na żer, póki towarzyszący mu zwykle dwaj piloci (ryby w kształcie naszych węgorzy, długości 30—35 cm.) nie zbadają i, że się tak wyrażę, nie namówią go do połknięcia danego specjału. Wówczas po godzinnej co najmniej jeszcze osobistej obserwacji i okrażaniu owego żeru, podpływa bliżej, i, obracając się brzuchem do góry, rozdziawia paszczę i raptownie żer chwytą. Natenczas majtkowie silnie szarpną za linę, by się hak mocniej wbił w paszczę rekina i z radosnym okrzykiem ciągną swego odwiecznego wroga do góry i na pokład. Godnem podziwu przytem jest to, że owe 2 rybki, zwane

pilotami, nawet w tym wypadku nie rozstają się ze swym żywicielem rekinem, gdyż swemi główkami przysysają się do niego i zwykle wyciągni są razem z rekinem na pokład, dzieląc jego los.

Dnia 6-go listopada, w odległości 15-tu mil na zachód, obserwowaliśmy wyspę Trynidad, (21° S L 31 W), miejsce, dokąd przestępcy brazylijscy są wysyłani, a 30 tegoż miesiąca już obserwowaliśmy śnieżne góry wysp Falklandzkich. Zbliżaliśmy się do Przylądka Horna, do miejsca wiecznych niemal burz, do miejsca, do którego wszyscy żeglarze zbliżają się z obawą i niepokojem. Nareszcie dnia 8-go grudnia minęliśmy wyspę „Staten”. Pogoda podówczas, nie bacząc, iż to był miesiąc grudzień, a więc miesiąc wiosenny dla południowej półkuli, była dosyć zimna, gdyż padał deszcz ze śniegiem. Skaliste posępne góry ziemi Ogniowej, swym widokiem potęgowały nastrój ponury, zarówno tak u kapitana jak i u załogi, a to dlatego, że silny zachodni wiatr, który wzmagał się co chwila, nic dobrego nie wróżył. I rzeczywiście już dnia 10-go grudnia dość wyczerpani poprzedniemi przeciwnymi wiatrami rozpoczęliśmy okrażanie Przylądka Horna. Na wstępie wyszedł rozkaz od kapitana, by nikt nie tylko się nie rozbiierał w czasie odpoczynku (pod wachty), lecz nawet by nie zdejmowano nieprzemakalnych ubrań ceratowych, t. zw. oilskin. Okrażanie Przylądka polegało na lawirowaniu przy silnym przeciwnym zachodnim wietrze, spotęgowanym częstymi szkwałami (coś na kształt wichury) od Przylądka Horn do Wysp Południowo-Szetlandzkich.

Nie będę szanownym czytelnikom napędzał strachu przez barwne opisywanie burzy na oceanie, jak to czynią przygod-

ni pasażerowie lub młodociani marynarze, gdzie „dzikie bałwany, dochodzące mniej więcej do wysokości wieży Eifel, z rykiem wściekłości rzucały się na statek, uderzały z olbrzymią siłą, a wyczerpana załoga, brnąc w wodzie po pas (broń Boże nie niżej tylko po pas), dobywała nadludzkich sił i t. d. i t. d...”, tylko zaznaczę, że chociaż na „Spartanie” olinowanie było prawie nowe, jednak w przeciągu tych osiemnastu dni zmuszeni byliśmy niemal ³/₄ olinowania pozamieniać. A co znaczy taka zamiana podczas burzy i przy nieustannem lawirowaniu z dodatkiem ręcznego wypompowywania wody dniem i nocą, to tylko Bogu i fachowcom wiadomo.

Już w drugim tygodniu okrażania Przylądka, na dobitkę złęgo, z braku należytego odżywiania się, gdyż niemożebnością było gotowanie strawy, rozwinęła się u załogi choroba zw. skorbutem, spotęgowana ogólnym wycieńczeniem, gdyż z powodu częstych zmian kursu, jako też i szkwałów, załoga nie spała po 30 godzin, a w dodatku od 2 z połową miesiący żywiono się wyłącznie konserwami. Natomiast ręce od ciężkiej pracy tak zgrubiały, że niepodobieństwem było złożyć ich w pięść, nawet u kilku marynarzy dłonie popękały do tego stopnia, że z łatwością w szparę można było włożyć nóż. Nareszcie dnia 26 grudnia, wzięwszy kierunek NNW a w kilka godzin Nd, szczęśliwie dnia 5-go stycznia 1912 roku zawinęliśmy do portu Antofagasta i pierwszy raz po 106-ciu dniach podróży zasnęłam spokojnie, nie słysząc złowieszczonego okrzyku: all hands on deck! *)

WŁADYSŁAW SUSKI

*) Wszyscy na pokład, dosłowne tłumaczenie; wszystkie ręce na pokład.

NIEBEZPIECZEŃSTWA ZAGRAŻAJĄCE ŁODZIOM PODWODNYM I ICH ZAŁOGOM

Rozpatrzmy wszystkie niebezpieczeństwa, które zagrażają łodziom podwodnym, tak nazewnątrz jak i wewnątrz samych łodzi; zobaczymy, w jaki sposób załogi mogą reagować przeciwko tym niebezpieczeństwom, jaka pomoc może być im okazana z zewnątrz, która zazwyczaj za późno przychodzi.

NIEBEZPIECZEŃSTWA WEWNĄTRZ SAMEJ ŁODZI.

I. Morze. Każda łódź podwodna posiada pewną ilość otworów: włazy, rurociąg bardzo skomplikowany, używany w położeniu nadwodnym i podwodnym i do napełnienia i opróżnienia balastów, dla nadania łodzi trymu, zabezpieczenia przeciwpożarowe i t. d. — wszystko to musi być szczelnie zamknięte przed pogrążeniem się łodzi.

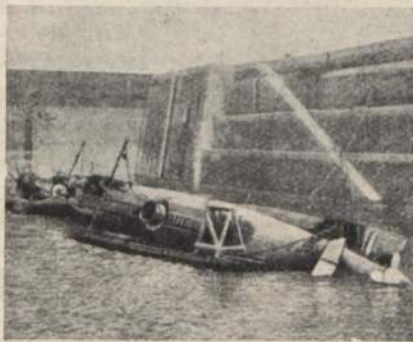
Pierwszym obowiązkiem dowódcy i oficerów jest szczegółowe zapoznanie się z tym rurociągiem. Trzeba być technicznie bardzo obznajmionym, żeby móc wydać prawidłowy rozkaz. Każdy podoficer powinien dobrze poznać swój dział, a każdy marynarz swoje miejsce. Przed samem pogrążeniem się każdy z tych marynarzy, którzy są postawieni do otworów łodzi, melduje „zamknięte”.

Te ostrożności nie uratowały podwodnej łodzi „Farfadet”, która zatонуła pod Bizertą w 1925 roku, z powodu dostania się wody przez jeden z włazów niezamkniętych lub źle zamkniętych. Morze zawsze czatuje na swe ofiary, jak lew, gotowy skoczyć w każdej chwili. Jakież małe otworzenie kranu lub włazu wystarczy, żeby spowodować katastrofę. Specjalne niebezpieczeństwo stanowią wodne balasty, które mogą być rozsądzone wewnątrz. To było przyczyną zatonięcia podwodnej łodzi „Lutin” w 1908 r.

Uwaga każdego powinna być zwrócona w kierunku tego niebezpieczeństwa, stale grożącego łodziom. Cisza nie będzie nigdy tak duża, żeby można było usłyszeć szum zdradziecko wchodzącej wody.

II. Eksplozja. Przyczyny eksplozji na podwodnych łodziach są liczne, gdyż torpedy, butle ze sprężonym powietrzem, amunicja bojowa, lub ćwiczebna, akumulatory elektryczne przedstawiają materiał bardzo niebezpieczny. Jeżeli torpedy nie posiadają głów bojowych w czasie pokoju, to mają zbiorniki sprężonego powietrza do 200 kg. — Uderzenie lub spadnięcie torpedy w czasie manipulowania może spowodować eksplozję zbiornika powietrznego, który może rozsądzić kadłub podwodnej łodzi i stać się przyczyną jej zguby.

Takie samo niebezpieczeństwo grozi podwodnej łodzi od butli ze sprężonym powietrzem, które, jak zobaczymy dalej, służą jako środek ratunku. Amunicja artyleryjska jest również niebezpieczna dla łodzi podwodnych, jak i dla okrętów nadwodnych. Wreszcie akumulatory elektryczne wydzielają w czasie ich ładowania gaz łatwopalny, który trzeba jak najstaranniej usunąć. Lecz gdyby wentylacja była niedostateczna i wypadkowo trafiłaby iskra do tych gazów o charakterze wybuchowym, katastrofa byłaby nieunikniona. W ten sposób zgi-



„Farfadet” z pod Bizerty.

nęła łódź podwodna „Nereide” w Tulonie dnia 13.XI 1925 r.; od takiego wypadku zginęła łódź „Gustave-Zédé” w 1916 roku. Te wypadki mogą się zdarzyć na podwodnej łodzi w jej położeniu podwodnym w czasie wojny z powodu zbyt raptownego pogrążenia się i skutkiem słabej wentylacji, której przeszkodził nieprzyjaciel. W czasie pokoju takich wypadków można szczęśliwie uniknąć.

NIEBEZPIECZEŃSTWO ZEWNĘTRZNE.

I. Zderzenie się. Ponieważ podwodną łodzią trudniej manewrować, niż okrętem nadwodnym, i trudniej jest ocenić przez peryskop ruch swego okrętu względem okrętu nadwodnego, to tylko szybkie pogrążenie się na większą głębokość może nieraz uratować łódź, gdyby jej groziło niebezpieczeństwo zderzenia się. W ten sposób zginęły łodzie „Pluviose” i „Vendemaire”, pierwsza zatонуła od zderzenia się z okrętem pasażerskim przed Calais 26 maja 1910 r., a druga od zderzenia się z pancernikiem „Saint-Louis” w La Manche. Daleko rzadsze są wypadki zderzenia się dwóch łodzi podwodnych w położeniu podwodnym. Zobaczyć cu-

dzy peryskop przez swój peryskop jest rzeczą niemożliwą. W czasie pokoju każda podwodna łódź operuje w pewnym sektorze, posiadającym pas neutralny, a przeto powyższy wypadek nie może mieć miejsca. Jednakowoż dwie podwodne łodzie typu „Oursin” zderzyły się z sobą przed La Pallice. W czasie wojny nie wyznacza się żadnego z sektorów działania dla podwodnych łodzi. Celem każdej podwodnej łodzi jest szukanie nieprzyjaciela. I dwie igły spotykają się w kopie siana. Tak też podwodna łódź „Gay Lussac” zderzyła się z „Berthelot” w morzu Śródziemnym w 1917 roku, wyłamując w tej ostatniej poważną dziurę w burcie.

II. Zatopione kadłuby i skały. Zatopione kadłuby okrętów i podwodne skały są niewidzialne dla łodzi podwodnej, gdyż posiada ona tylko małe okienko, które służy dowódcy łodzi do kontroli zanurzenia się i wypływania; z chwilą kiedy łódź podwodna pogrąży się, przez nie już nic nie widać. Jednakowoż przezroczystość wody czasami widzieć ponad 20 m. przed sobą. Kadłuby zatopionych okrętów nie przedstawiają jednak dużego niebezpieczeństwa dla łodzi podwodnych. Daleko niebezpieczniejsza jest skała, jeżeli łódź podwodna płynie ponad samym gruntem. Przez omyłkę manometru lub zagłębienie indykatora podwodna łódź może sobie rozpruć kadłub niewidzialnym szpicem skały.

III. Miny i sieci zagrodowe. To niebezpieczeństwo dla podwodnych łodzi nie egzystowało przed wojną; lecz używanie ich podczas wojny spowodowało katastrofy wielu łodzi podwodnych. Pomimo dokładnego trawlowania, to niebezpieczeństwo wciąż jeszcze grozi w obecnym czasie podwodnym łodziom.

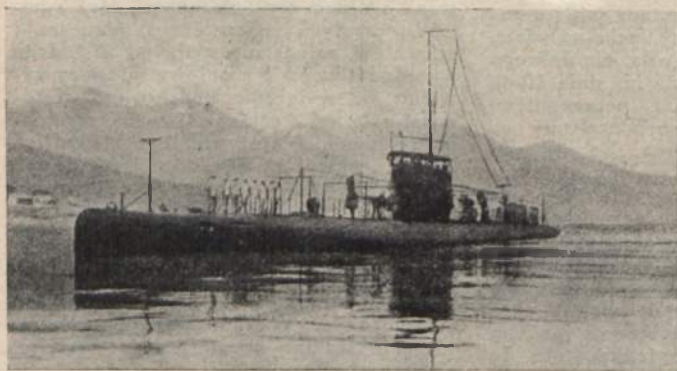
Również niebezpieczne dla łodzi podwodnych są sieci zagrodowe, w które trafiając, łódź jest przeznaczona na zgubę. Sieci te są podobne do zwykłych sieci rybackich, lecz są tylko metalowe i mają przymocowane miny specjalne, które przy wplątaniu się łodzi podwodnej eksplodują, zatapiając ją.

SRODKI DO RATOWANIA ŁODZI PODWODNYCH.

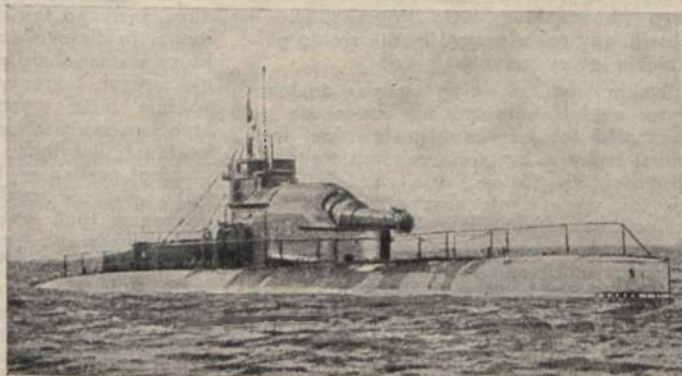
I. SRODKI RATUNKOWE, UŻYWANE WEWNĄTRZ ŁODZI.

Dla ratowania łodzi podwodnej w razie grożącego jej niebezpieczeństwa dowódca tego okrętu ma do dyspozycji:

- 1) ołów ratowniczy (balast);
- 2) sprężone powietrze.



Włoska łódź podwodna „Sebastiano-Veniero”, zatонуła w r. 1925 z przyczyn niewiadomych.



Angielska łódź podwodna „M-1”, która zatонуła 12 listopada r. ub.

Jeżeli okręt już beznadziejnie poszedł na dno, to są jeszcze środki do ratowania personelu:

- 1) Oddzielająca się od kadłubu łódź lub pływak;
- 2) Komora ratunkowa;
- 3) Przedziały wodoszczelne;
- 4) Boja telefoniczna.

Balast ratowniczy (ołów). Są to masy ołowiu, który zwykle przymocowany jest do kilu podwodnej łodzi. Przez poruszanie odpowiednich dźwigni ołów ten może być raptownie oddzielony od kadłuba łodzi, która wobec tego staje się lżejsza i jeżeli ciężar wlewającej się wody jest stosunkowo mniejszy od ciężaru ołowianego balastu, to łódź będzie pływać i szybko, jak korek, wyjdzie na powierzchnię, co da możliwość ratować cały personel przedtem, niż łódź zatoni od nabierającej się wody.

Sprężone powietrze. Na łodzi podwodnej zwykle znajduje się dużo butli-zbiorników ze sprężonym powietrzem do 180 kg. (od 2000 do 6000 litrów zależnie od tonażu łodzi), pomieszczone grupami na całej łodzi. Zbiorniki te są połączone rurkami z balastowymi cysternami, ażeby zapomocą powietrza, usunąć z nich wodę. Cały rurociąg ten jest tak urządzony, że można wypróżnić wszystkie balastowe cysterny naraz, lub grupy ich, albo nawet tylko jeden przedział.

II. RATOWANIE PERSONELU.

1. Łódź lub oddzielający się pływak.

Ten sposób ratowania ludzi wynalazł Fr. Bourgeois na swej łodzi „Plongeur” (1864). Jest to pływak zamknięty, przymocowany zewnątrz do kadłuba łodzi i połączony z wnętrzem łodzi specjalnym otworem. Cała załoga wchodzi do tego pływaka i zamyka za sobą otwór do łodzi; pływak zaś, oddzielając się od kadłuba, dosyć prędko wypływa na powierzchnię wody. Ten sposób został zaniechany, może i niesłusznie, ze względu na pojemność tego pływaka i opór dla wody w czasie ruchu łodzi.

2. Komora ratunkowa.

Jest to małej objętości komora, mająca połączenie z wnętrzem łodzi, jak również i otwór, umożliwiający dostęp na zewnątrz łodzi. Komora ta jest również połączona z butlami sprężonego powietrza. W razie potrzeby człowiek wchodzi do komory, zamykając otwór, łączący z wnętrzem łodzi, i wpuszcza powietrze — wystarczy utworzyć otwór, łączący komorę z wnętrzem łodzi, jak pod ciśnieniem powietrza człowiek zostaje wyrzucony na powierzchnię wody. Sposób ten naraża człowieka na bardzo ciężkie wypadki choroby, ze względu na szybką zmianę ciśnienia.

3. Przedziały wodoszczelne.

Z braku wszelkich innych środków ratunkowych, załoga łodzi nie pozostaje nic innego, jak ukryć się w przedziałach niezapełnionych wodą. Zwykle łódź spoczywa na dnie z pewnym kątem przechyłu, więc z dziobu lub z rufy formuje się zapór powietrzny, niedopuszczający wody. O ile nie nadejdzie prędko pomoc, załoga jest skazana na uduszenie się.

4. Boja telefoniczna.

Łódź podwodna posiada boję telefoniczną, którą można wypuścić z łodzi na powierzchnię wody; boja telefoniczna, wypływając, przedstawia kabel telefoniczny, połączony z aparatem telefonicznym łodzi wewnątrz, i w ten sposób ci, którzy ratują łódź, mogą połączyć z kablem swój telefon i rozmawiać z załogą łodzi.

III. ŚRODKI RATOWANIA ŁODZI Z ZEWNĄTRZ.

Poszukiwanie samego kadłuba łodzi.

Jeżeli na powierzchni morza niema żadnych śladów, wskazujących miejsce zatonięcia łodzi, jak np. pęcherzy powietrza lub plamy oliwy, to poszukiwania łodzi odbywają się przez nurków. Zwykle nurkowie nie mogą opuszczać się poniżej 40 mtr., z powodu zbyt dużego ciśnienia. Niemcy skonstruowali obecnie taki aparat nurkowy, w którym nurek może się opuszczać aż do 150 mtr. głębokości.

Ultra-dźwięki.

Postęp w nauce daje możliwość zbadania dna morza i odnalezienia kadłubów

zatonionych okrętów zapomocą ultradźwięków. W tym celu używa się własności odbijania się dźwięków echa fal ultradźwiękowych. Przyjmowanie echa tych fal specjalnymi aparatami daje możliwość określić kierunek kadłuba okrętów. Okręty dla podnoszenia łodzi.

Są to dwa duże okręty, rozstawione o 15 mtr. i połączone mocnym metalowym wygiętym pomostem, z którego opuszczono łańcuchy. Nurkowie mogą te łańcuchy zaczepiać za specjalne ucha, przynitowane do kadłuba łodzi, i w ten sposób windami wyciągnąć kadłub na powierzchnię. Wobec tego, że akcja ta trwa bardzo długo, personel łodzi nigdy nie może być uratowany, lecz tylko sama łódź.

Przełożył JÓZEF BOREYKO.

MIARY MORSKIE

Jedną z najczęściej używanych w terminologii morskiej jednostek, stosowanych czy to przy frachtowaniu statków, czy też dla określenia ich wielkości, jest „tona”. Jednostka ta w różnych wypadkach ma różne znaczenia, których nie należy ze sobą mieszać.

Przy określaniu frachtu za przewóz towarów na statkach morskich opieramy się albo na wadze tych towarów, lubo też na ich objętości, w związku z czem rozróżniamy tonę wagową, tonę przestrzenną i tonę frachtową.

Tona wagowa jest to jednostka handlowa, używana przy obliczaniu frachtu za przewóz towarów ciężkich, i stanowi na kontynencie europejskim kg., czyli odpowiada tonie metrycznej, w Anglii zaś — 2240 funtom angielskim, czyli 1016 kg. Oprócz tony o 2240 funtach, czyli dużej tony, używa się w Anglii również tony w 2000 funtów (907 kg.), czyli tak zwanej tony okrętowej, lub inaczej małej tony.

Tona przestrzenna — jest to jednostka handlowa, używana przeważnie dla ładunków mieszanych (general cargo); i ta również nie jest wszędzie jednakowa i stanowi np. we Francji — 1,44 m³, w Anglii zaś jest zmienna i dla towarów lekkich równa się 1,13 m³.

Tona frachtowa — jest to ilość towaru, określaną przeważnie w jednostkach wagi, która w handlu morskim przyjmuje się jako ekwiwalent, pod względem frachtu, jednej tony wagowej. Dla towarów ciężkich tona frachtowa nie różni się od tony wagowej; dla innych towarów jest ona tem mniejsza, im te towary są lżejsze, a tem samem im więcej miejsca zajmują w statku. Tak np. przyjmuje się tonę frachtową dla kawy w workach — 900 kg., dla bawełny amerykańskiej — 500 kg., dla bawełny z Haiti (gorzej sprasowanej) — 300 kg., dla korków w pakach — 150 kg. Dla niektórych towarów określa się ją w ilościach lub w objętości, i tak np. dla mioteł odpowiada ona ilości 250 względnie 350 zależnie od tego, czy są one nasadzone na kijach, czy nie. Drzewo budowlane, owoce i jarzyny w skrzyniach, roboty wyplatane (maty) są liczone podług objętości.

Należy zaznaczyć, że tona frachtowa jest to miara konwencyjna, którą strony mogą określić według swego uznania, jakkolwiek w różnych krajach wielkość jej ustaliła się zwyczajowo. To też nie jest ona wszędzie jednakowa, a w wypadkach sporów na tem tle rozstrzyga zwyczaj danego kraju. Miara ta była

dawniej bardzo w użyciu w umowach przewozowych; w czasach dzisiejszych fracht się opłaca przeważnie od wagi lub od zajmowanego miejsca.

Wielkość statków określa się przez ich wyporność, nośność, pojemność i wreszcie przez tonaż rejestrowy, przyczem jednostka miary we wszystkich wypadkach nosi również nazwę tony.

Wyporność statku — jest to waga całej ilości wody, wypartej przez statek, gdy jest on zanurzony do swej linii wodnej; wyporność określa się zwykle w tonach wagowych (metrycznych, względnie angielskich).

Nośność statku — jest to wyrażony w tonach wagowych ciężar-maximum, jaki statek może przyjąć i unieść przy zanurzeniu się do swej normalnej linii ładunkowej. Nośność statku nazywa się inaczej tonażem dead weight (DW). Jeżeli więc mówimy, że statek ma 100 ton DW, znaczy to, że waga ładunku, który statek może przyjąć, łącznie z wagą paliwa, wody, smarów i wszystkich zapasów do podróży, stanowi 100 ton wagowych. Określenie wielkości statku w tonach DW znajduje w ostatnich czasach szerokie rozpowszechnienie.

Pojemność statku — jest to pojemność pomieszczeń, która może być wykorzystana dla transportu towarów; pojemność oblicza się najczęściej w metrach sześciennych, lecz czasem i w tonach przestrzennych.

Tonaż rejestrowy, czyli wprost tonaż statku — jest to jego pojemność, obliczona według pewnych określonych prawideł, przyczem jednostką miary jest tona rejestrowa, stanowiąca objętość 100 angielskich stóp sześciennych, czyli 2,83 m³. Rozróżnia się tonaż brutto i tonaż netto.

Przepisy, podług których określa się tonaż rejestrowy statków, nie są we wszystkich krajach jednakowe. Przepisy francuskie, szczególnie w stosunku do określania tonażu netto, znacznie odbiegają od przepisów angielskich i niemieckich, dając dla statków pasażerskich niższy tonaż netto. W projekcie polskiej ustawy o pomiarzeniu morskich statków handlowych, znajdującej się obecnie w ciałach ustawodawczych, przyjęto za podstawę przepisy angielskie (system Moorsoma).

Aby według tych przepisów określić tonaż brutto, wymierza się pojemność wnętrza statku, kajut, nadbudówek i innych pomieszczeń stałych i zamykanych (z wyłączeniem niektórych pomieszczeń w nadbudówkach, przepisami o-

kreślonych); obliczona w metrach sześciennych łączna pojemność wszystkich tych pomieszczeń, podzielona przez 2,83, daje pojemność w tonach rejestrowych brutto, czyli tonaż brutto.

Aby otrzymać pojemność w tonach rejestrowych netto, czyli tonaż netto, od tonażu brutto odejmuje się następujące pomieszczenia odpowiedniej wielkości: pomieszczenia dla załogi, kapitana, pomocniczej kotłowni, składu załogi, sprzętu statkowego, urządzeń nawigacyjnych, sygnałowych, sterowych i kotwicznych, pomieszczenia balastowe, a na statkach poruszanych siłą maszyn również pomieszczenia, które dla wytworzenia tej siły są potrzebne, w wielkości specjalnymi przepisami ustalonej.

Kompanja Kanału Sueskiego przyjęła dla obliczenia opłat tranzytowych specjalny sposób określenia tonażu, który przy tym sposobie otrzymuje się wyższy, niż tonaż netto. W taki sposób wielkość jednego i tego samego statku może być wyrażona w tonach rejestrowych w bardzo różny sposób.

Stosunek pomiędzy tonażem brutto a tonażem netto nie jest i nie może być stały. Najbardziej się różni tonaż netto od tonażu brutto przeważnie dla statków pasażerskich: tak np. statek „Touraine” ma tonaż brutto 8.863 tony, a tonaż netto 2.881 tonę. Dla statków towarowych normalnego typu różnica jest mniej znaczna, natomiast dla niektórych statków towarowych specjalnej budowy różnica ta jest bardzo wielka. Tak np. jeden z parowców angielskich, mając 507 ton rejestrowych brutto i mogąc przyjąć 650 ton ładunku, ma tylko 78 ton rejestrowych netto. Niektóre holowniki mają tonaż netto nawet ujemny. Tonaż rejestrowy jednego i tego samego statku zmienia się wreszcie w zależności od postanowień prawnych, regulujących sposób pomiarowania statku. Tak np., w związku ze zmianą odnośnych postanowień we Francji, parowce pocztowe T-wa „Compagnie Générale Transatlantique” typu „Bretagne” mają obecnie tonaż netto o 35% mniejszy, niż miały dawniej.

INŻ. P. BOMAS.

Z WYDAWNICTW

JULJAN RUMMEL. PORTY HANDELOWE I PORT W GDYNI. W pierwszej części książki daje autor w przystępnej formie ogólne pojęcie o portach handlowych, ich urządzeniu i pracy, wyposażeniu mechanicznym, ich eksploatacji, polityce portowej itd. Druga część książki jest poświęcona specjalnie sprawom budującego się portu w Gdyni i związanym z jego powstaniem zagadnieniom. Autor opisuje roboty już dokonane w Gdyni, podaje program dalszej budowy portu, porusza sprawę komunikacji lądowych i morskich, poświęca osobne rozdziały rozbudowie miasta Gdyni, rybołówstwu morskiemu, turystyce w nadmorskiej części Pomorza itd. Przeszło sto ilustracji uzupełnia i objaśnia tekst książki, która będzie pierwszym dziełem o portach handlowych w Polsce. Ze względu na rozwój handlu morskiego Polski i w związku z powstaniem portu w Gdyni ukazanie się tej książki, stanowiącej źródło wszelkich informacji o portach handlowych a także o żegludze morskiej, rzeczach, jak dotąd, nam mało znanych, będzie bardzo na czasie.

PRONIKA

BADANIE MORZA. W Minister. Wyznań Relig. i Ośw. Publ. odbyła się pod przewodnictwem prof. Siedleckiego, delegata rządu do międzynarodowej komisji badania morza, konferencja w sprawie udziału Polski w badaniu morza.

Całość badań została podzielona na cztery części. Badania hydrograficzne mają się odbywać z czynną współpracą marynarki wojennej, która delegowała do tego celu „Kaszuba”.

Specjalna uwaga będzie poświęcona badaniu roślin morskich i ryb oraz ekonomice rybołówstwa.

Duży nacisk położono na sprawę badania migracji łososia. Chodzi o dokładne stwierdzenie, gdzie odbywają się połowy łososia, wyhodowanego w określonych rzekach. Da to pojęcie, na czyją korzyść wypada zarybianie rzek i czy celem jest zarybianie ich rybą importowaną.

ROZWOJ EKSPORTU PRZEZ TCZEW. Transport węgla z portu w Tczewie rozwija się coraz pomyślniej. Trzeci transport wyruszył już nie do Kopenhagi, jak poprzednio, lecz do Rygi. Tczew zatem będzie obsługiwał niebawem wszystkie kraje bałtyckie. Niezbędnym jest dla konsorcjum posiadanie własnego taboru statków, korzystanie bowiem z obcego pociąga za sobą olbrzymie wydatki nieprodukcyjne.

Należy się spodziewać, że rząd w najbliższym czasie utworzy dla konsorcjum eksportującego węgiel kredyty na zakup taboru. Jak obliczają, 50 tys. dol. wydanych na ten cel w ciągu pół roku sprawdzi do kraju 500 tysięcy. Jak się dowiadujemy, dla całkowitego uruchomienia eksportu przez Tczew trzeba mieć 8 holowników i 20 lichtug. Da to możliwość wyzyskania całkowitej sprawności dowozowej naszych kolei, przez Tczew, t. j. wywiezienia ok. 40 tysięcy ton miesięcznie.

PORT W TCZEWIE. Z różnych kół podjęto starania o pogłębienie dna Wisły między Tczewem a Wisłoujściem do tego stopnia, by można było nia wieźć barki o 1200 ton pojemności. Podniosłoby to nadzwyczajnie zdolność przepustową portu w Tczewie.

Ministerstwo Robót Publicznych zapewnia, że roboty przy pogłębieniu na Wiśle, niezbędne dla utrzymania ruchu berlinek węglowych, będą przedsięwzięte.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ.

W dniu 4 maja r. b. flota morską w składzie dyonu ćwiczebnego i torpedowców, oraz okrętów pomocniczych rozpoczęła kampanję czynną. Dyon ćwiczebną składa się z następujących jednostek: O. R. P. „Gen. Haller”, O. R. P. „Komend. Piłsudski”, O. R. P. „Mewa”, O. R. P. „Rybitwa”, O. R. P. „Czajka”, O. R. P. „Jaskółka”.

Dyon Torpedowców: O. R. P. „Krakowiak”, O. R. P. „Słazak”, O. R. P. „Podhalanin”, a w dniu 1/6 b. r. skład dyonu powiększają torpedowce: „Kujawiak” i „Mazur”.

Okręty pomocnicze stanowią: O. R. P. „Pomorzanin”, O. R. P. „Gen. Sosnkowski”, O. R. P. „Adm. Sierpinek” i łódź motorowa „Nurek”.

Głównym zadaniem kampanji roku bie-

żącego jest praktyczne przygotowanie personelu marynarki dla jednostek pływających.

W tym celu są zaokrętowani absolwenci Oficerskiej Szkoły Maryn. Wojenn., uczniowie szkoły podoficerskiej, oraz specjaliści.

W celu praktycznego doszkolenia oficerów są zorganizowane na flocie specjalne kursy.

Wobec braku odpowiednich kredytów pływanie zagraniczne w roku bieżącym nie jest przewidziane. Lotnictwo morskie w tymże okresie rozpocznie intensywne szkolenie personelu, ażeby przy wspólnych ćwiczeniach z flotą przygotować pilotów morskich.

Jednocześnie z flotą morską rozpoczęła kampanję i flotylla rzeczna w składzie monitorów: Toruń, „Warszawa”, „Pińsk”, „Horodyszcz”, oraz statek sztabowy „Gen. Sikorski” i grupa uzbrojonych motorówek.

Zadaniem flotylli rzecznej podczas kampanji jest również praktyczne szkolenie personelu, oraz przygotowanie jej do współdziałania z armją lądową.

PIERWSZY AWANS W MARYNARCE POLSKIEJ. Prezydent Rzeczypospolitej jednocześnie z dekretem o awansach w armji lądowej podpisał dekret o awansach w marynarce wojennej. W odniesieniu do oficerów armji obecne awanse są 3-cie z kolei po przeprowadzeniu weryfikacji i ustaleniu stopni w r. 1919. Oficerowie marynarki w ciągu lat siedmiu nie byli awansowani, tegoż więc po raz pierwszy przeprowadzone i ogłoszone awanse obejmują również mianowania za lata ubiegłe. Ogółem w Marynarce wojennej awansowało:

na komandora w korpusie morskim 1, w korp. technicz. 2,

na komandora poruczn. w korpusie morskim 2, w korp. techn. 2,

na komandora podpor. w korp. morskim 7, w korp. techn. 6,

w rzeczno-brzegowym 3,

na kapitana w korpusie morskim 17,

w korp. rzeczno-brzeg. 6.

RUCHY STATKÓW WOJENNYCH. Wszystkie czynne okręty naszej Marynarki Wojennej opuściły Gdańsk, gdzie pozostawały podczas okresu zimowego i przybyły do Gdyni na stały postój w okresie letnim.

Na stoczni gdańskiej pozostały tylko torpedowce: „Mazur” i „Kujawiak” celem wykończenia remontu.

STOCZNIA W GDYNI. Firma Lloyd bydgoski uzyskała już na terenach portowych w Gdyni odpowiednie miejsce i ma przystąpić do budowy stoczni. Stocznia ta początkowo ma służyć do naprawy i budowy statków rybackich. Ostateczne załatwienie tej sprawy uzależnione jest od wygotowania planu regulacyjnego m. Gdyni.

STATEK POLICYJNY. Budowa statku policyjnego na stoczni w Gdańsku dla morskiego urzędu rybackiego dobiega końca. W najbliższych dniach stocznia tutejsza spuszcza go na wody. Chodzi jedynie o założenie motoru. Przy tej sposobności nadmienić wypada, że, niestety, firmy polskie nie podjęły się dostarczenia tego motoru i musiał on być sprowadzony z zagranicy.



Otwarcie wystawy eksportowej w Gdańsku w dn. 24 kwietnia r. b. wobec przedstawicieli senatu gdańskiego i władz polskich. Na lewo nasz przedst. (X) p. L. Kruszyński.

PRACE OKOŁO BUDOWY KOSZAR W GDYNI posunęły się tak znacznie, że jest już pewność, iż zostaną one jeszcze w ciągu lata oddane do użytku Marynarce Wojennej.

POLICJA MORSKA. Pomiedzy rybakami, posiadaczami kutrów motorowych i używającymi sieci do trawlowania, a innymi, którzy łowią sieciami zastawnymi, dochodzi do ciągłych nieporozumień o miejsca, gdzie wolno trawlować, oraz o narzędzia łowu, niszczone przez trawle. Rybacy jednym głosem domagają się należytego postawienia sprawy policji morskiej, która, jak dotąd, jest za mało liczna, a co najważniejsze, nieumundurowana, skutkiem czego nie ma żadnego autorytetu.

„WILJA” W CHERBOURGU. Transportowiec woj. „Wilja” przybył pomyślnie do Cherbourga. Na pokładzie tego okrętu znajdują się również uczniowie Szkoły Marynarki Wojennej dla nabycia praktyki.

RYBY A ZBOŻE. Jak wynika z ostatnich zestawień w roku 1925 wwieziono ryb i tłuszczów rybnych do Polski za sumę 66 milionów złotych. Cyfra ta nabiera właściwego wyrazu, gdy uprzytomnimy sobie, że za cały wywóz zboża dostaliśmy w tym samym roku 68 milj. zł. Czyli całe zboże polskie wywiezione zaledwie pokryło wartość sprowadzonej ryby.

KONWENCJA Z NIEMCAMI. W Kwidzynie odbędzie się w najbliższym czasie rokowania z Niemcami w sprawie umowy o rybołówstwie na wodach granicznych. Umowy te następują wiele trudności, granice bowiem przeprowadzono mechanicznie, bez uwzględnienia warunków na wodzie.

BUDOWA OSAD RYBACKICH W GDYNI. Na terenie, przeznaczonym na parcelację dla rybaków, rybak Lewandowski wydzierżawił parcelę i rozpoczął budowę osady. Jest to fakt wyjątkowy, większość rybaków bowiem nie posiada kredytów na zabudowanie się. W tej mierze rząd winien przyjść im z pomocą finansową.

NAUKA NA USŁUGACH RYBOŁÓWSTWA. Poczyniono we Francji próby z

mikrofonem do połowu ryb, na różnych głębokościach i w różnych miejscach. Ławice ryb, poruszając się, wydają specyficzny szmer, który przez zastosowanie mikrofonu doskonale orjentuje załogę statku, gdzie należy rozpocząć połów.

OTTENIZOWANIE RYB. Zastosowano w Paryżu nowy sposób mrożenia ryb, polegający na nagłym jej zamrażaniu. Próby dały wyniki znakomite. Ryba w ten sposób mrożona po sześciu miesiącach nie traciła nic na wartości.

(O ile nam wiadomo, metodę tę bada obecnie na politechnice gdańskiej prof. Flank. Byłoby ze wszech miar wskazane spopularyzowanie zasad jej w Polsce, by nie zaczynać od tego, z czym na zachodzie dawno już skończono).

POŁOWY FRANCUSKIE. Francuski połów ryb dał w lutym 242.300 kg. Według danych świeżo tu ogłoszonych na 133.000 marynarzy francuskich na statkach rybackich pracuje 83.000, czyli prawie trzy czwarte. Praca ta odbywa się na 24 tys. statków, w czym jest około 20 tys. żaglowców — resztę dopiero stanowią trawlerzy parowe.

ZARYBIENIE WÓD. Wylęgarnia w Chojnicach wyhodowała 5 milionów narybku sielawy. Pewna część narybku odstąpiona została dla jezior: Augustowskiego i Suwalskiego — resztą zarybiono wody Pomorza.

BANK RYBACKI. Jak dowiadujemy się, patronat Związku Spółek Zarobkowych w Poznaniu zdecydował przystąpić do założenia Banku rybackiego w Gdyni.

Czynione są obecnie starania celem uzyskania kredytów na budowę domu i znalezienie odpowiedniego miejsca pod gmach banku.

TEPIENIE FOKI. Rząd angielski podniósł w roku bieżącym premje za tę pień foki, które pojawiły się obecnie masowo na wodach europejskich. Foka, jak wiadomo, jest największym nieprzyjacielem ryb.

ZGON PUSTELNIKA OCEANU. Miljarder amerykański, dr. Willys Scripps, zmarł nagle w poniedziałek w pobliżu zachodnio-afrykańskiego miasta portowe-

go Monrovia, na pokładzie swego yachtu. Wraz z nim schodzi z tego świata jedna z najbardziej interesujących osobistości i jeden z największych dziwaków naszych czasów.

Mister Scripps spędził ostatnie lata swego życia na pokładzie swego yachtu na oceanie. Postanowił on umrzeć na swym jachcie, mającym luksusowe urządzenia, i na nim też życia dokonał.

Miał on lat 69, a był właścicielem 900 wielkich dzienników amerykańskich, 12 wspaniałych pałaców w Nowym Jorku i Chicago, był ponadto panem rozległych dóbr w Kalifornii. Człowiek ten jednak był zakochany w morzu. Ubóstwiał on ocean z jego bezbrzeżną nieskończonością, pięknem i niebezpieczeństwami.

Kiedy obchodził w kole swoich przyjaciół w Nowym Jorku 60-ą rocznicę swych urodzin, to zdumienie ogarnęło gości, gdy im oświadczył, że zaraz następnego dnia wsiądzie na yacht, stojący w porcie nowojorskim i że nigdy już za życia go nie opuści. Zaznaczył on wówczas, że ma dość już życia lądowego. Yacht tego dziwaka-miljardera był małym parowcem luksusowym, tak, iż można go było nazwać pływającym pałacem.

Decyzja p. Scripps, rozgłoszona przez wszystkie dzienniki Starego i Nowego świata, wywarła oczywiście w Ameryce wielkie wrażenie. Ludziom trudno było sobie wyobrazić, że taki człowiek, który w życiu politycznym, gospodarczym i towarzyskim Nowego Jorku odgrywał tak wielką rolę, nagle zerwie z tem życiem wszelkie stosunki, kierownictwo swoich rozgałęzionych przedsiębiorstw odda w ręce obce i jak pustelnik oceanu zakończy swe życie.

A jednak p. Scripps urzeczywistnił swój plan. Kazał przenieść na parowiec swą wielką bibliotekę. Poleciał urządzić tam wspaniałe salony, zabrał ze sobą trzech sekretarzy i wyjechał z Nowego Jorku. Był on typowym Amerykaninem, więc nie opuszczała go chęć do pracy, to też w miastach portowych, do których przybijał jego parowiec, sekretarze oddawali na pocztę obfitą korespondencję swego szefa, który osobiście listy czytał i sam na nie odpowiadał.

W ostatnich czasach urzędowano na jego parowcu stacją iskrową, dzięki czemu p. Scripps był w ustawicznym iskrowym kontakcie ze swymi mżami zaufania, którym powierzył kierownictwo swego przedsiębiorstwa gazetowego.

Ponieważ na schyłku życia miljarder zaniemógł nieco na oczy, przeto za lektorów służyli mu trzej sekretarze. Albowiem mister Scripps był przez całe życie wielkim miłośnikiem książek. Zamiatany był w szczególności w filozofii greckiej, ale lubił także czytać powieści fantastyczne, a wielki powieściopisarz angielski, Wells, należał do jego ulubionych autorów.

Poza tem miał ten miljarder jeszcze jedną namietność, a mianowicie bardzo lubił palić cygara i wypalał ich codziennie około 30 sztuk. O jego życiu, bogactwem w rozliczne wydarzenia, opowiadają sobie w Nowym Jorku legendy. Wszystkim wiadomo, że p. Scripps z bardzo skromnej pozycji wyrósł na milionera. Był on 13-tym z rzędu synem Anglika Jamesa Scripps, który w roku 1840 wywedrował z Londynu do Ameryki i założył w Illinois lokalną gazetę. Pracowitość i spryt jego syna doprowadziły tę gazetę do wielkiego rozwoju, dały mu bogactwo tak, iż zakupił wkońcu olbrzymią ilość dzienników nowojorskich, stając się wreszcie właścicielem największego koncernu gazetowego w Ameryce.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i. R.

WALNE ZEBRANIE L. M. R. W WARSZAWIE. W dniu 30/IV r. b. w sali Magistratu m. st. Warszawy odbyło się Walne Zebranie Ligi Morskiej i Rzecznej.

Zebranie zagałiiceprezes Rady p. mec. E. Waydel. Uczczono przez powstanie zmarłych członków Ligi, a przedewszystkiem członka Rady ś. p. Stefana Żeromskiego i członka Komisji Rewizyjnej ś. p. Henryka Rosę.

Na przewodniczącego Zebrania został jednogłośnie obrany p. mec. Emil Waydel. Po odczytaniu porządku dziennego, dyrektor Ligi p. H. Pistel złożył sprawozdanie z działalności za rok 1925-ty. W dyskusji nad sprawozdaniem zabierali głos p. Jadwiga Sasorska (w imieniu Oddziału Lubelskiego), p. mec. Konstanty Heymowski, p. B. Nawrocki, p. dyr. Dymitr Szarzyński, p. Meresz (w im. Oddziału Tczewskiego), p. Limbach (w im. Oddziału Gdynskiego), p. Kaczkowski (w im. Oddziału w Dąbrowie Górniczej). Przyjęto bilans wykazujący zysku zł. 61,867.76.— i zatwierdzono uchwałę Rady dotyczącą kupna żaglowca szkolnego dla marynarki wojennej z funduszu „Tygodnia Bandery” w sumie zł. 33,986.86.—. Uchwalono budżet na rok 1926-ty, po udzieleniu absolutorjum Zarządowi, przystąpiono do wyborów. Jednogłośnie zostali wybrani: 1) do Zarządu pp.: Edmund Krzyżanowski, Julian Rummel, Hugon Pistel, Adam Uziębło, Stanisława Hann, Aleksander Rylke, Konstanty Rakusa-Suszczewski; na zastępców: pp. Feliks Rostkowski, Helena Pauly-Zahorska, Piotr Bomas, Kazimierz Rodowicz, por. Borejko. 2) do Rady na miejsce występujących według Statutu części członków zostali wybrani pp.: dr. Józef Borowik, adm. Michał Borowski, prof. Aleksander Czołowski, prez. Zdzisław Dębicki, dyr. Antoni Garnuszewski, pos. Artur Hausner, mec. Konstanty Heymowski, inż. Alfred Kopopka. 3) do Komisji Rewizyjnej pp.: Wł. Nipanicz, J. Skulska, B. Hildt, J. Rychliński, St. Korwin-Pawłowski.

Po dokonaniu wyborów przystąpiono do uchwalenia zmian w statucie Ligi. Wobec

zgłoszenia przez przedstawicieli Oddziałów prowincjonalnych poprawek do nowego Statutu — uchwalono przekazać Radzie ostateczne zredagowanie i zatwierdzenie nowego statutu.

Na tem posiedzenie zamknięto.

Dnia 1 maja r. b. odbyło się posiedzenie nowego Zarządu, który ukonstytuował się w sposób następujący: prezes — p. E. Krzyżanowski, viceprezes — H. Pistel, sekretarz — St. Hann, zast. sekretarza — kom. A. Rylke, skarbnik — K. Rakusa-Suszczewski, zast. skarbnika — inż. P. Bomas. Przyczem zastępcy korzystają z praw zwyczajnych członków Zarządu.

Z ODDZIAŁU LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ W BYDGOSZCZY. Przez kooptację zostali przyjęci na członków zarządu: p. inż. Tomczycki (dyr. Lloyd Bydł.), dr. Flora Mira Pankowa, p. inż. Stabrowski.

Z ODDZIAŁU L. M. R. WE LWOWIE. Dnia 18/IV odbyło się walne zebranie Oddziału, na którym dokonano wyborów: 1) do prezydium zarządu: prezes — dr. prof. Stanisław Niemczycki, viceprezes — rektor Antoni Pawłowski, skarbnik — dr. Karol Trawiński, sekretarz — p. Wilhelm Todt. 2) do zarządu: pp. dr. Aleksander Czołowski, dr. Julian Czyżewski, dr. Józef Gluziński, M. Hausnerowa, W. Kłosowska, pplk. Franciszek Lachowicz, Eleonora ks. Lubomirska, prof. dr. Maksymilian Matakiewicz, dr. Tadeusz Moszyński, dr. Jan Rogowski, mjr. dr. Józef Roźniecki, dr. Stanisław Schätzel, dr. Leonard Stahl, prof. inż. Wacław Suchowiak, Otto Sochański. 3) do Komisji Rewizyjnej: pp. dr. Stanisław Bieńkowski, inż. Kazimierz Gąsiorowski, dr. Jerzy Rucker, dr. Karol Zagajewski.

Z ODDZIAŁU L. M. R. W ŁODZI. Onegdaj odbyło się posiedzenie Zarządu Ligi Morskiej i Rzecznej Oddziału Łódzkiego, na którym prezes M. Dienst-Dąbrowa przedłożył sprawozdanie z poczynionych osobiście kroków u Władz Centralnych i w Wojew. Pomorskim w Toruniu. Zarząd Lasów Państwowych odstępnie Łódzkiemu Oddziałowi L. M. i R.

działkę parcel 9000 mtr. kw., położoną w Helu nad samem wybrzeżem morskiem obok stacji kolejowej i portu; na tym terenie planowana jest rozbudowa schronisk i sanatorjów, wzniesionych staraniem instytucji samorządowych i organizacji społecznych. Łódzki Oddział postanowił na terenie powyższym wzniesić w najbliższym czasie reprezentacyjne schronisko dla swych członków oraz niezamożnych dzieci robotniczych potrzebujących dla poratowania zdrowia letnich wyczasów wśród słońca i morskiego powietrza. Zarząd postanowił nie czekać momentu, w którym rozpoczęta będzie planowa rozbudowa posiadanego terenu, ale już natychmiast poczynić starania, aby na terenie posiadanym stworzyć już w czerwcu b. r. prowizoryczne pomieszczenie w obozach względnie baraku i uprawiać wzorem angielskim życie obozowe (camping) dla swych członków, którzy gremjalnie wybierają się już na pierwszą wycieczkę w dni Zielonych Świątek. Posiadanie własnego schroniska będzie najwłaściwszym łącznikiem Łodzi z morzem polskim i niewątpliwie przyczyni się najwłaściwiej do propagandy celów T-wa.

ODDZIAŁ L. M. R. W POZNANIU. Po ukończeniu letniej kampanji 1925 r., która się rozpoczęła wycieczką członków Oddziału do Gdyni, zaś później przeszła pod znakiem Tygodnia Bandery, zostały wznowione zwykłe prace sezonu zimowego. Jeszcze przedtem została wydana książka J. Rummla p. t. „Państwo a morze”, bardzo przychylnie przyjęta przez krytykę miejscową, jak i stołeczną.

W czasie zebrań Ligi został wygłoszony szereg referatów, a w dniu rocznicy zwycięstwa polskiej floty pod Oliwą został urządzony odpowiedni obchód, w czasie którego p. L. Hermel wygłosił odczyt o tej bitwie. Na tym obchodzie po raz pierwszy wystąpiło tylko co powstałe w Poznaniu Harcerstwo morskie. Również przyjęli udział w obchodzie członkowie nowo powstałego w Poznaniu Związku marynarzy, z prezesem, p. J. Nowakiem na czele. W czasie obchodu zostały wy-



Z dorocznego zebrania L. M. i R. — Grupa delegatów prowincjonalnych Oddziałów L. M. i R. i przedstawicieli L. M. i R. w Warszawie, którą udało się naszemu fotografiście uchwycić po zamknięciu zebrania.

stawione modele jachtów, wykonane przez szkolną młodzież poznańską pod kierownictwem inż. M. Serwackiego. Przez swoich przedstawicieli Liga przyjęła udział w zjeździe historyków polskich w Poznaniu, uczestnikom którego w czasie uroczystego przedstawienia opery F. Nowowiejskiego „Legenda Bałtyku” zostały rozdane wydawnictwa Ligi.

W roku 1926 10 lutego odbył się obchód rocznicy objęcia w posiadanie Polski wybrzeża morskiego, potem zaś p. J. Rummel rozpoczął cykl swoich wykładów o żegludze i portach handlowych, które, jak dotąd, zbierały znaczne audytorjum. Jednocześnie zostały zorganizowane specjalne dla młodzieży szkolnej pokazy morskich filmów kinematograficznych.

Obecny skład zarządu poznańskiego oddziału przedstawia się tak: J. Rummel, prezes, dr. S. Sławski, viceprezes, dr. B.

Weber, viceprezes, prof. dr. B. Winiarski, dr. M. Kiedacz, redaktor T. Powidzki, dr. Waschko, inż. S. Tychoniewicz, prof. F. Nowowiejski, inż. M. Serwacki, pułk. J. Eborowicz. Sekretarzem jest p. L. Hermel. Do tego dochodzą przedstawiciele stale współpracujących z Ligą: Harcerstwa morskiego, Korporacji Pomerania i Związku marynarzy.

Dnia 4 b. m. odbyło się w Poznaniu posiedzenie Komitetu Założycielskiego Zachodnio-Polskiej Żeglugi Morskiej. Celem ustalenia programu akcji w zebraniu wziął udział przedstawiciel Zarządu Centralnego Ligi Morskiej i Rzecznej.

POWSTANIE POLSKIEGO ZWIĄZKU ŻEGLARSKIEGO. Dnia 9 maja r. b. odbył się pierwszy konstytucyjny Sejmik Żeglarski. Polski Związek Żeglarski jest zjednoczeniem wszystkich zatwierdzonych przez władze sportowo-żeglarskich klu-

bów i stowarzyszeń i sekcji żeglarskich innych Towarzystw sportowych, działających na obszarze Rzeczypospolitej i W. M. Gdańska. Nazwa w stosunkach międzynarodowych — „Polish Yacht Racing Union”.

NASZ WYWÓZ MORSKI W KWIETNIU 1926 r. (dane prowizoryczne).

	przez Gdańsk	przez Gdynię	przez Tczew
Węgiel	215,759 t.	25,000 t.	2.160 t.
Drzewo	120,482 t.		
Cukier	11,465 t.		
Zboże	21,306 t.		
Produkty naftowe	130,744 t.		
Superfosfat . .	1,249 t.		
Rośliny strączkowe	3,611 t.		
Sole potasowe .	990 t.		

NOWY TOM RODZIEWICZÓWNY

UKAZAŁ SIĘ P. T.

NIEDOBITOWSKI Z GRANICZNEGO BASTJONU

Autorka „Dewajtisa” przemówiła znowu silnie i po męsku w opowieści, osnutej na tle życia kresów Polski wolnej. Rewelacyjny to i wstrząsający zarazem akt oskarżenia dzisiejszego systemu biurokratycznego.

Cena zł. 3.60.

NAKLAD WYDAWNICTWA POLSKIEGO W POZNANIU

Do nabycia we wszystkich księgarniach.

POZNAŃSKA KOLEJ ELEKTRYCZNA

W LATACH 1924 i 1925

W historii rozwoju towarzystwa lata 1924 i 1925 zapisały się pod hasłem silnego rozwoju. Wpłynęła na to w znacznej mierze stabilizacja naszej waluty, która umożliwiła wprowadzenie stałej taryfy tramwajowej i tem samem dała możność prowadzenia racjonalnej gospodarki finansowej.

Sieć linii tramwajowych powiększyła się przez wybudowanie następujących nowych linii: Sołacz — Gołecin długość 1385 m., linia jednotorowa Brama Dębińska — Łazienki 980 m., linia jednotorowa i Wilda — Dębiec 711 m., linia dwutorowa. Oprócz tego ułożono drugi tor na ul. Łazarzkiej na długości 680 m. i na Chwaliszewie o długości 767 m. Poza tem wymieniono zużyte szyny na nowe na całym szeregu ulic, jak: 27 grudnia, Śródka, Nowa, Łazarzka, Kraszewskiego i Wierzbicice. Na wszystkie te roboty zużyto około 20000 m. szyn. Na początku 1924 r. długość torów wynosiła 44130 m. Dziś długość ta wynosi 49364 m. W roku 1925 wybudowano nową halę wagonową i nowe warsztaty ogólnej powierzchni 2400 m. kw. Nowa hala ma służyć dla zakupionych nowych 15 wagonów motorowych i dla tych wagonów, które się w starych halach dla braku miejsca nie mieściły. Nowe warsztaty zostały wyposażone w maszyny i urządzenia, które pozwalają budować całkowicie zupełnie nowe wagony.

W końcu 1925 r. został uruchomiony nowy dział przedsiębiorstwa, mianowicie autobusowy. Narazie kursuje 4 autobusy po 25 miejsc każdy. Piąty autobus, czterdziestoosobowy, jest zakupiony.

Również w końcu 1925 r. przystąpiono do budowy trzech domów mieszkalnych. Część ubikacyj tych domów jest przeznaczona na potrzeby kulturalne pracowników tramwajowych, którzy na terenie przedsiębiorstwa są zrzeszeni w towarzystwie wzajemnej pomocy. Towarzystwo to, założone w listopadzie 1922 r., stale się rozwija i dziś posiada własną bibliotekę około 1200 tomów, szkołę robót ręcznych dla dziewcząt, chór, urządza przedstawienia amatorskie i popularne odczyty dla swoich członków. Brak własnego lokalu do tych celów daje się towarzystwu dotkliwie odczuwać. Własne ubikacje w nowych domach mają brak ten usunąć.

POMORSKIE MIASTO-OGRÓD



Widok z południowo-zachodniej strony czwartej dzielnicy.

Tworzy się dla urzędników i inteligencji pracującej w powiecie wejherowskim, dobra Nowe Kębłowo, od st. kol. Luzino 1 1/2 kilom. (kościół i sklepy), od st. kol. Gościcino 2 kilom., poczta Luzino, telefon na miejscu, Pomorskie Miasto-Ogród.

Od sezonu 1925 r. 5 pociągów i 2 razy dziennie autobus do Kamieńca Pomorskiego pod Gdynią na plażę, przed Hotel Kaszubski (46 minut drogi piękną szosą). Czwarta i ostatnia dzielnica.

PLACE PO 400 M. □ (KOŁO 1300 Ł. □) CENA 180 ZŁ.
ZA PLAC NA RATY 6-0 MIESIĘCZNE

+ 20 zł. od placu 400 m. □ za drogi, place publiczne, park, pomiary katastralne i wykołkowanie. Ilość kupna placów przez jedną osobę nieograniczona. Ograniczeń co do czasu budowy niema. Nie wolno odprzedawać niechrześcijaanom.

Teren placów równy, okolica fałista i lesista. Ziemia lekka, ale nie piasek. W obrębie terenów las rządowy i lasek prywatny (kilka morgów), który zostanie, jako park publiczny. Ośrodek majątku pozostaje, jako ferma mleczno-ogrodowa. Budynek na sklep z prowadzaniem już egzystuje. Woda na głębokości 12 - 18 m., 4 studnie są. Koszt studni przy robocie nowych, wyniesie około 20 zł. na domek. Do miasta powiatowego Wejherowo około 7 kilom. Całe tereny wzdłuż przecina piękna szosa, wysadzona starymi lipami. Kontrakty rejentalne po-



Dwór Nowe Kębłowo

wplaceniu całości i wykołkowaniu placów. Koszta rejentalne i przewłaszczenia obciążają nabywcę.

STOWARZYSZENIE WŁAŚCICIELI NIERUCHOMOŚCI.

Każdy z właścicieli placów musi się zapisać do Stowarzyszenia Właścicieli Nieruchomości Pomorskiego Miasta-Ogrodu, które to Stowarzyszenie obejmie na własność wszystkie drogi, place publiczne, park, studnie, teren torfowy, dom dla dyrektora z ogrodem i w osobach swego Zarządu i Dyrektora będzie tworzyć Pomorskie Miasto-Ogród przy czasowym współudziale obecnego Zarządu dóbr Nowe Kębłowo. Na wydatki administracyjne i inne członkowie płacić będą po 50 gr. miesięcznie od placu 400 m. □, co 6 miesięcy naprzód. Pierwsza rata jest płatna przy kupnie placu i liczy się od 1 kwietnia 1925 r.

BUDOWA DOMÓW.

Zarząd dóbr Nowe Kębłowo wypracował kilka planów najtańszych typów domków murowanych 1 1/2 cegły, krytych dachówką, o 2 pok., kuchni wyg., spiżarni i werandy. We wszystkich kwestjach budowy, a także ogrodzeń placów, planowania ogrodów, obstalunków na studnie i wszelkie inne informacje należy się zwracać: I-e Pol. T-wo Kąpieli Morskich, Krakowskie - Przedmieście 20,22, od 10-ej do 3-ej po poł.

ZARZĄD DÓBR NOWE KĘBŁOWO.

PRENUMERATA: Rocznie zł. 6.—; Zagranicą zł. 9.— w m. Gdańsk guld. 6.—; Prenumeratę prosimy wpłacić na konto P. K. O. 9747, lub przekazem pocztowym pod adresem Administracji pisma.

PRENUMERATA „Morza” wraz z tygodnikiem „Żeglarz Polski” wynosi zł. 8.50, dla Członków L. M. R. zł. 8.30 w stosunku rocznym. CENA OGŁOSZEŃ: Normalna strona 400 zł., 1/3 str. 220 zł., 1/4 str. 120 zł., 1/8 str. 75 zł. Okładka II i III — 1/1 str. 500 zł., 1/2 str. 300 zł. IV — 1/1 str. 600 zł., 1/2 str. 350 zł. Kolorowe o 50% drożej. Dla Gdańska ceny w guldenach. Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres: Elektoralna 2, Warszawa. Przedstawicielstwa: w Gdańsku Kohlenmarkt 10 „Devera”; Lwowie Ancewskich 5.

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

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI.