



ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr 2.

Warszawa, grudzień 1924 r.

Rok I.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL I KOMANDOR CZESŁAW PETELEŃZ (jako naczelni kierownicy) oraz ANTONI ALEKSANDROWICZ (sport wodny i kierownictwo artystyczne), PIOTR BOMAS (sprawy portowe), RAFAŁ CZECZOTT I WŁADYSŁAW FILANOWICZ (marynarka wojenna), RAJOSŁAW KRAJEWSKI (rybactwo), STANISŁAW KRUSZYŃSKI (dział oficjalny L. M. i R.), FELIKS ROSTKOWSKI (marynarka handlowa), ALEKSANDER RYLKE (drogi wodne śródlądowe i technika morska). Adres redakcji i administracji: ul. Elektoralna 2 (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu), Warszawa. Administracja czynna w dni powszednie od g. 3 do 4 popoł., redakcja w środy i piątki od 6 do 7 popoł.

Z NAD NASZEGO BAŁTYKU



Łódzie rybackie w porcie helskim. 3

Hańba jest dla okrętu wojennego opuszczeniem bandery na znak poddania się, natomiast wielce zaszczytnym pójść na dno z powiewającymi barwami narodowymi, jeżeli zmienna fortuna nie dała mu wyjść zwycięsko z boju.

Okręt wojenny zawsze dumnie nosi swą banderę podniesioną do szczytu i przed nikim jej nie uchyla, chyba na krótko, jako odpowiedź na pozdrowienie statku handlowego. Jest bowiem na morzu utarty zwyczaj, że okręty handlowe pozdrawiają spotkane okręty wojenne nawet obce przez opuszczenie i podniesienie swej bandery narodowej.

Może niejedyn sceptyk wzruszy ramionami i określi to wszystko jako zbyt daleki przeżytek, nie odpowiadający duchowi czasów. Z mojej strony mogę wyrazić tylko gorące życzenie, by ten kult bandery narodowej, uświęcający wiekową tradycję, jak najgłębiej przeniknął serca naszych młodych marynarzy

i był im bodźcem do przepięknych czynów bohaterstwa i poświęcenia, w imię i dla bandery ojczyzny, w której obfitują dzieje flot wojennych i handlowych innych narodów.

Ile razy myślę o banderze, przypominają mi się przepięknie wierszem opisane i ponoć prawdziwe zdarzenie, które dosadnie charakteryzuje jej głębokie znaczenie.

Podczas przewrotu w jakiejś republice amerykańskiej, władze rewolucyjne aresztowały obywatela Stanów Zjednoczonych i skazały go, mimo protestu konsula, na rozstrzelanie.

W chwili, gdy egzekucja ma być wykonana, gdyawia się na placu kaźni konsul, rozwija przyniesioną gwiazdistą banderę i zarzucając ją na głowę skazanego rzuca: „Strzelajcie, lecz błądźcie wam, jeśli uszkodzicie banderę“.

KOMANDOR CZ. PETELENĆ.

TRAWLER „CZAJKA“, UŻYWANY DO WYŁAWIANIA MIN.



Fot. Wł. Filanowicz.

ANKIETA W SPRAWIE POLITYKI MORSKIEJ

Przyp. Red.: Ustalenie i możliwie ściśle określenie wytycznych naszej polityki morskiej jest dla narodu i państwa polskiego sprawą meritoryczną. Tem powodowani zwracamy się niniejszem do wszystkich, interesujących się zagadnieniami tej polityki, o nadsyłanie rzeczowych oświadczeń jej całokształtu względnie związanych z nią poszczególnych zagadnień gospodarczych, narodowościowych, wojskowych i ogólnokulturalnych.

Ufni, że tą drogą przyczynimy się w pewnej mierze dla dobra sprawy, udzielamy obecnie łamów „Morza” dr. Marliczowi, oczywiście Liga Morska i Rzeczna zastrzega sobie prawo ostatniego głosu przy zamknięciu ankiety.

PODSTAWY POLITYKI MORSKIEJ.

I. Polityka, ogólnie biorąc, jest systemem naczelných zasad, według których ma się układać życie i działalność państwa. Jeżeli zaś bierzemy politykę z praktycznej strony — jest ona umiejętnością i jednocześnie sztuką wprowadzenia powyższych zasad teoretycznych w życie i uzyskania prztem największych korzyści. Bowiem cechą najbardziej

istotną polityki jest dążność do stosowania wszelkich praw i zasad do jednego celu, jakim jest istnienie, rozwój i potęga najwyższych organizacji ludzkości: — narodów i utworzonych przez nie państw. Nie potrzeba dowodzić, że bez poważnych podstaw naukowych polityka jest tylko lichym i niebezpiecznym surogatem.

II. Biorąc to wszystko w zastosowaniu do uzyskania przez państwo polskie możliwości dostępu do morza, musimy stwierdzić, że nie posiadamy dotąd uporządkowanego systemu zasad teoretycznych, które kierować winny działalnością państwa w tym zakresie; nie wyrobiliśmy też umiejętności w stosowaniu oderwanych postulatów, wziętych z doświadczenia innych krajów; najsmutniejszym jest bodaj rażący brak badań i studiów niezbędnych jako podstawa do budowy polityki morskiej. Mało jest mówić o morzu i wierzyć w potęgę morza, trzeba wiedzieć, skąd ta potęga płynie i jakie są zawile węzły zależności rozmaitych czynników społecznych, ekonomicznych i politycznych, w których grę wchodzi morze.

III. Bo mieć dostęp do morza to nie znaczy mieć zetknięcie się ze słoną wodą morską lub posiadać plażę morską; mieć dostęp do morza — to znaczy panować nad morzem, znaczy ciągnąć stąd wszystkie korzyści, jakie morze daje, czy to jako najdogodniejsza i najtańsza droga komunikacji, czy to jako granica, przez którą sąsiadujemy bezpośrednio ze wszystkimi niemal państwami świata, czy też wreszcie jako niezmierzony teren eksploatacji bogactw, powstałych z bujnego życia organicznego w głębinach wód morskich.

Podaję 2 cyfry, jako „memento“ dla tych, którym ubiegłe 4 lata od czasu objęcia wybrzeża przez państwo polskie nie dowiodły potrzeby wyraźnego programu polityki morskiej:

- 1) na jednego obywatela polskiego przypada 0,3 tonny ogólnej pojemności polskich statków handlowych, wówczas gdy na obywatela angielskiego, względnie nawet gdańskiego przypada przeszło 300 tonn, t. j. 1.000 razy więcej (!),
- 2) na jedną tonnę (1.000 klg.) obrotu naszego handlu zamorskiego w porcie gdańskim przypada na polską flotę handlową tylko 8 klg, czyli mniej, niż 1% (!).

Pozostawienie spraw morskich tak, jak one idą dotąd, jest niebezpieczeństwem b. poważnym dla całej budowy naszego państwa, bo właśnie morze, brzeg morski i korytarz pomorski w obecnym stanie rzeczy są konstruktywnie najsłabszą a jednocześnie najbardziej obciążoną częścią tej budowy.

IV. Nasze morze, i wąski skrawek naszego wybrzeża połączone są z krajem przez t. zw. korytarz pomorski, który jest jakby gardłem polskiego organizmu gospodarczego, mającego oddychać przez morze; na to gardło nastawione są z obu stron miecze, gotowe odciąć nas od morza i pozbawić oddechu. Dążeniem polskiej polityki morskiej winno być więc, nie tylko uzyskanie gospodarczego dostępu do morza, w ten, czy inny sposób; powinno chodzić w równej mierze o ściśle związane ekonomiczne wybrzeża i korytarza z całością kraju.

Te i inne części zagadnienia morskiego były już niejednokrotnie podnoszone i każda zosobna traktowane i realizowane z mniejszą lub większą energią.

N. C.^{*)}

„Kurier Poznański” Nr. 271 z dnia 22/XI r. b., pisząc o zanikaniu polskiej marynarki handlowej, kończy swój ciekawy artykuł zdaniem:

„Ostatnia jest chwila dla podniesienia sygnału N. C. (t. j. „ratunku”) dlatego też, iż wiadomem jest i jasnym dla wszystkich, że w przeciwnym razie wszystkie projekty o Polsce potężnej, o Polsce, dorównywującej innym, silnym, przemysłem, handlem i kulturą państwom Europy, staną się marzeniem nigdy nieureczywistnionem”.

Słusznie „Kurier Poznański” wywiesza na maszcie Rzeczypospolitej sygnał N. C., lecz niebezpieczeństwo grozi nie tylko naszej marynarce handlowej, o której wspomina, ale i naszej flocie wojennej, naszym drogim wewnętrznym naszej żegludze śródlądowej.

Ostatnie manifestacyjne manewry floty bolszewickiej na naszych wodach pod Helem wyraźnie nam wskazują na to, w jakim niebezpieczeństwie znajduje się będzie nasze wybrzeże, nie mając należytej ochrony, ani od strony lądu, ani od morza.

Czyżby flota bolszewicka mogła tak beceremonjalnie najeżdżać nasze wody terytorjalne, gdybyśmy posiadali własną flotę wojenną?

Ta prowokacja floty bolszewickiej powinna nareszcie otworzyć oczy sejmowi i rządowi na konieczność natychmiastowego nabycia, chociażby zaczątków floty wojennej, posiadającej jakiegokolwiek znaczenie bojowe.

Jakże inaczej zadecydował w następstwie tego wypadku rząd fiński: w kilka tygodni po ukazaniu się tej samej floty bolszewickiej na wodach fińskich, marynarka wojenna fińska już była w posiadaniu dwóch łodzi podwodnych.

A czyż Polska nie ma takiego samego prawa i obowiązku strzeżenia bezpieczeństwa swych granic, swej suwerenności?

^{*)} W życiu morskim statki porozumiewają się za pomocą specjalnych flag sygnałowych, z których każda oznacza jedną literę alfabetu. Kombinacja dwóch albo więcej flag według specjalnego kodu oznacza zdania. N. C. oznacza: jestem w niebezpieczeństwie, potrzebuję natychmiastowej pomocy.

Wiemy, że p. minister spraw wojskowych szybko zorientował się w sytuacji i ze spokojem oczekujemy jego decyzji, ale oby mu w tym ciężkim dziele dopomógł sejm i całe społeczeństwo. Nie o pieniężną pomoc chodzi w tej chwili, lecz o poparcie moralne. Niech głos ministra spraw wojskowych będzie głosem całego narodu.

N. C. wywiesimy także tam wszędzie, gdzie sygnał dostrzec mogą ci, którzy stoją na straży naszych wewnętrznych dróg wodnych. Regulacja rzek i kanałów a zwłaszcza Wisły, jest kwestią tak palącą, tak wyjątkowo ważną, że winien się znaleźć sposób, aby ją nareszcie ureczywistnić. Czyż mamy beczynnie czekać i przypatrywać się, jak nam wzburzone wody Wisły zrywają i zatapiają brzegi, walą domy i niszczą zdobycze ciężkiej pracy?

Przypatrzmy się naszym sąsiadom na zachodzie i temu, jak tam z każdym rokiem rozwija się sieć nowych dróg wodnych, po których żeglują wielkie statki rzeczne, gdy natomiast u nas bywa czasem latem tak, że pleszo przez Wisłę przejść można z Warszawy na Pragę.

N. C. podnieśmy gwoździ ratowaniu marynarki handlowej, jak się tego domaga „Kurier Poznański”. Ona faktycznie jest niemniej zaniedbana od floty wojennej i żeglugi śródlądowej — lecz jedno bierzmy pod uwagę, że jeśli w pierwszych dwóch zadaniach wszystko zależy tylko od sejmu i rządu, to w sprawie budowy własnej floty handlowej głos decydujący ma nasze społeczeństwo, mają kupcy i przemysłowcy. Nie chcemy brać w obronę czynników rządowych, atakowanych przez „Myśl Pomorską”, redagowaną, o ile nam wiadomo, przez fachowca — marynarza, chociaż nie zgadzamy się z wszystkimi jego wywodami; ale powiedzieć musimy, że o ile rząd przystąpił do przygotowania gruntu pod przyszłą polską flotę handlową, to społeczeństwo pod tym względem nic nie zrobiło. Jeśli gdzieś na dalekich wodach pokazuje się bandera polska, to tylko wojenna albo statków rządowych.

Wciąż ukazują się w prasie artykuły, przedstawiające jasno korzyści, jakie nam przynieść musi własna flota handlowa, wciąż zwraca się na to uwagę, jak wiele pieniędzy wędruje zagranicę dla opłacenia morskiego przewozu, lecz nasze kupiectwo na to jest zawsze jeszcze głuche.

Niechajże ktoś wystąpi z inicjatywą prywatną dla stworzenia chociażby skromnej marynarki handlowej, wtedy zapewne i rząd nie odmówi swej pomocy i Liga znajdzie drogi, by tak w sejmie jak i w rządzie wzbudzić zrozumienie doniosłości tej sprawy dla gospodarczego rozwoju kraju.

Ale im później przystąpimy do tego czynu, tem bardziej to okaże się trudnym, bo tym szerzej zagospodarują się u nas cudzoziemcy, których wycisnąć z raz zajętych placówek, nie będzie łatwe.

Stąd też sygnał N. C. jest w obecnej chwili naszym istotnym najważniejszym sygnałem. Zawisł on wszędzie, nad gmachami rządowymi, nad sejmem, ponad izbami handlowo-przemysłowymi, nad bankami, wszędzie jest widoczny ten sygnał N. C., N. C., N. C....

Otwórzcież tylko szerzej przymrużone oczy, a zobaczycie go!

HUGO PISTEL.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



B A N D E R A

Przez długie wieki zaniedbywaliśmy nasze interesy morskie, toteż nic dziwnego, że wiele pojęć, łączących się z morzem i życiem morskim, usunęło się z naszej świadomości.

Jednym z takich jest pojęcie bandery okrętowej.

Dla większości ludzi, bandera jest, stosownie do gustu, mniej lub więcej piękna „chorągiewka”, którą wywiesza się tak sobie dla ozdoby na maszcie okrętu, wszystko jedno, jak i kiedy.

Mało tych osób zdaje sobie sprawę w zupełności, jak głębokie znaczenie ma ten szmat bawełny o barwach narodowych, jak poważne są jego moralne wpływy i jakie ciężkie a wzniosłe z nim wiąza się obowiązki.

Każdy okręt, prujący fale oceanów, jest częścią kraju ojczystego, przedłużeniem jego terytorjum, bez względu na to, czy jest on wojenny, czy handlowy.

Bandera zaś, powiewająca z jego masztu, to święty symbol suwerennej ojczyzny, który raz podniesiony gwarantuje mu wszelkie prawa, ustalone wiekową tradycją narodów, trudniących się żeglarsstwem, i układami międzynarodowymi. Tego symbolu żadnej niepowołanej ręce wziąć nie wolno, gdyż byłby to akt gwałtu i obrazy wobec narodu, do którego okręt należy. Również i bezprawne używanie bandery narodowej jest tak ciężkim przewinieniem, jak korsarstwo.

To też z biegiem czasu wyrobił się wśród marynarzy uświęcony tradycją kult bandery narodowej. Jest ona otoczona czcią szczególną, gdyż jest wyobrażeniem ojczyzny dla tych, których zawód zmusza do ciągłej walki z żywiołem, zdala od rodzinnych brzegów.

Na okrętach wojennych podniesienie bandery rano i opuszczenie przy zacho-

dzie słońca odbywa się ze szczególną uroczystością. Bandere podnosi i opuszcza się w uroczystym tempie.

Załoga oddaje honory wojskowe, warta prezentuje broń, orkiestra gra hymn narodowy. Marynarze, obsługujący banderę, czynią to z odkrytą głową. Jest to zwyczaj międzynarodowy, przestrzegany nawet na statkach handlowych.

Regulaminy wielu flot zawierają postanowienie, że marynarz, ustępujący na tylni pokład, winien salutować banderą.

Bez wiedzy lub rozkazu kapitana statku, czy dowódcy okrętu wojennego nie wolno bandery spuścić lub podnieść.

Nawet na statku handlowym w obcym porcie, kapitanowi nie wolno dopuścić do zmuszenia się do opuszczenia bandery. Jeżeli władze portowe uczynią to gwałtem, będzie to przedmiotem bardzo poważnych kroków ze strony obrażonego państwa.

Niewzględniano jednak najczęściej wymagania głównego polityki morskiej — żeby wszystkie części zagadnienia zgodnie służyły jednemu celowi.

Morze od wielu wieków stało się jednym z najważniejszych czynników, kształtujących stosunki gospodarcze i polityczne narodów. „Narody już przestały panować nad morzem, raczej morze włada nimi” — mówi Valaux we wstępie do traktatu o morzu. Ten potężny wpływ morza odczuwać musi również organizm gospodarczy Polski na każdym kroku, tylko wpływ ten jest niezbadany. Trzeba więc przeprowadzić wyczerpujące badania nad każdą ze spraw morskich w związku z najważniejszymi elementami życia państwowego; trzeba wykorzystać bogate doświadczenie krajów obcych i sprawdzić sumiennie, o ile to doświadczenie będzie miało zastosowanie u nas ze względu na szczególne warunki naszego państwa; trzeba wreszcie udostępnić wiedzę specjalną szerszym kołom społeczeństwa a przede wszystkim politykom.

V. W ten sposób dopiero, stopniowo i powoli zgromadzi się materiał naukowy i dostateczna znajomość przedmiotu — te podstawy, bez których nie możliwym jest mówić o systemie polskiej polityki morskiej.

Nie lubimy co prawda szczegółów, przechodzimy od razu do spraw ważnych, wielkich i bardzo potrzebnych. Lecz nie da się uciec od pracy nad drobnymi rzeczami; niewykofczone bowiem drobniaki przeszkadzają nam w postępie i, dotkliwie odczuwając przeszkodę, będziemy zachodzili w głowę, skąd się ona bierze. Zresztą najmocniejsze budowy, jak tego dowiodły nauka i technika nowoczesna, tworzy się, cementując drobne cząstki piasku i żelaza.

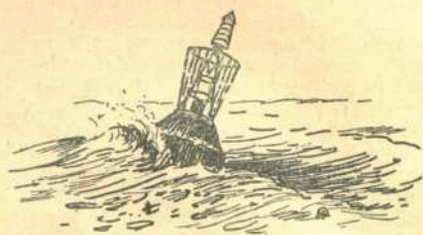
Tak samo dla budowy polityki morskiej musimy:

- 1) zgromadzić ściśle materiał cyfrowy co do stanu faktycznego odczuwanych potrzeb i obecnych sposobów zaspokojenia w zakresie wpływów morza;
- 2) skutecznie badania nad przyrodą poszczególnych zagadnień, z powyższego materiału wynikających;
- 3) ugrupować zebrany materiał i uzyskane doświadczenia w kilka głównych kategorii naokoło zagadnień zasadniczych, które są:
 - a) obrona granicy morskiej;
 - b) rozwój gospodarczy wybrzeża i korytarza;
 - c) handel zamorski;
 - d) eksploatacja bogactw morskich.
- 4) w końcu powiązać ściśle te główne zagadnienia ze sobą, a każde z nich i wszystkie razem połączyć z innymi częściami ogólnej polityki naszego Państwa.

W ten sposób uzyskamy mocne podstawy naukowe do budowy polskiej polityki morskiej, której zagadnieniem będzie skierowanie potężnych wpływów morza na korzyść naszego państwa.

Musimy wreszcie zerwać ze szkodziwą tradycją, pokutującą od zarania dziejów Polski, którą streścił jeszcze w XVII wieku poeta Klonowicz w słowach: „może nie wiedzieć polak co to morze, gdy pilno orze”. Bez pogłębienia bowiem naszej wiedzy o morzu nie budujemy polityki morskiej, a bez niej doprawdy nigdy nie będziemy narodem wielkim i niezależnym.

DR. JÓZEF MARLICZ.



HODOWLA ŁOSOSIA

W roku bieżącym, podobnie jak i w ubiegłym Ministerstwo Rolnictwa przeprowadziło przy udziale T-wa rybackiego w Krakowie sztuczne zapładnianie ikry lososia w górnym biegu Dunajca.

Jak wiadomo losoś jest rybą wędrowną. Składa on na jesieni swą ikrę w górskich potokach, poczem po odbytych tarle powraca do morza. Narybek z tej ikry wylega się dopiero w marcu lub kwietniu. Przez pierwsze 1 — 2 lata swego życia losoś przebywa w rzekach, poczem wychodzi z nich do morza, aby po dojściu do dojrzałości płciowej powrócić znów do rzek na okres tarła. Wedle przekonania powszechnie przyjętego, a stwierdzonego wieloma obserwacjami, losoś w swej wędrówce na tarło kieruje się zwykle do tych okolic, które były jego kolebką.

W czasie pierwszych lat swego życia, spędzonych w wodzie słodkiej, losoś wyrasta zaledwie do 20 — 25 cm. i osiąga wagę około 60 gr. Dopiero po wejściu do morza rozpoczyna się dla niego okres nadzwyczaj szybkiego wzrostu, tak, że już po 2 — 3 latach swego pobytu w wodzie słonej do chwili swej dojrzałości mierzy 80 — 120 cm., a waga jego wynosi od 5 — 16 kg. Wyjątkowo wyrosnięte egzemplarze sięgają nawet wagi 30 kg. Cennosć lososia dla naszego rybołówstwa, przedewszystkiem rybołówstwa morskiego, polega nie tylko na zaletach kulinarnych tej ryby, lecz przedewszystkiem na jej znaczeniu gospodarczym.

U wybrzeży naszych poławia się w ciągu jednego sezonu (miesiące zimowe i wiosenne przeważnie) od 200 — 500 tysięcy kilogramów lososi, których wartość wynosi od 20 — 50 proc. wartości ogólnych całorocznych połowów.

Zrozumiała jest wobec tego rzecza, że mniej lub bardziej korzystny połów lososia stanowi o bycie znacznej części ludności rybackiej naszego wybrzeża.

Uprzemysłowienie kraju i związane z tym zanieczyszczenie rzek, regulacja wód bieżących, wreszcie coraz intensywniejsze odłowy znacznie zmniejszyły ilość lososia w naszych wodach, gdzie niegdyś był on rybą pospolitą.

Zjawisko podobne dało się zresztą oddawna zaobserwować i w innych kulturalnych krajach. Dlatego też rządy tych krajów oddawna zaczęły otaczać produkcję lososia szczególną opieką, zawierając w tym celu nawet międzynarodowe układy. Opieka nad lososiem polega nie tylko na przepisach, zabraniających połowu podczas składania ikry, lub zakazujących wyławiania drobnego narybku w rzekach, lecz przedewszystkiem na sztucznym zapładnianiu ikry i wylęganiu narybku w warunkach dla niego najlepszych.

HODOWLA ŁOSOSIA.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ŁOSOSIE W DUNAJCU W POBLIŻU MIEJSCA TARŁA.

W naturalnych warunkach zapłodnieniu podlega nieznaczna tylko część ikry a mianowicie 6 do 10 proc. Reszta ulega bezwarunkowemu zniszczeniu. Ikra zapłodniona, złożona przez ryby na żwirowatym podłożu, narażona jest w wysokim stopniu na zniszczenie przez szkodniki lub też przez warunki atmosferyczne, tak że tylko nadzwyczaj drobna jej część dosięga zupełnego rozwoju.

Przy sztucznym natomiast zapłodnieniu, polegającym na delikatnym wyciskaniu z ryb złowionych ikry i mlecza, które następnie miesza się i przepłukuje w wodzie, udaje się zapłodnić do 100 proc. ikry. Ikra sztucznie zapłodniona umieszcza się następnie na specjalnych aparatach w zakładach wylęgowych, gdzie pozostaje aż do chwili wylęgu. Wylęgnięty narybek, po paru tygodniach od chwili wyklucia się nabiera ruchliwości i zdolności wyszukiwania pokarmu, ucieczki przed niebezpieczeństwem i dopiero wtedy wpuszczony bywa do strumienia.

Akcja, przedsięwzięta w roku bieżącym, dostarczyła i jedną czwartą miliona zapłodnionej ikry, narybek z której, wylęgnięty na wiosnę, przyczyni się w pewnym stopniu do wzbogacenia wód naszych.

Znaczna część ryb, po odebraniu od nich mlecza i ikry jest zdrowa, jakkolwiek wyczerpana długą wędrówką z morza, w czasie której losoś wcale, lub prawie wcale nie przyjmuje pokarmu. Ryby takie są znakowane srebrnym drucikiem z płytką, zaopatrzoną w numer ryb i litery R. P. i wpuszczane z powrotem do wody. Znakowanie to odbywa się w celu sprawdzenia dalszych losów raz już schwytanych lososów.

Niesione prądem, o ile nie zostaną w rzekach wylowione przez kłusowników, powrócą one do morza, tam nabiorą nowych sił, aby po 2 — 3 latach powrócić ponownie do rodzinnej rzeki na tarło.

E. L.

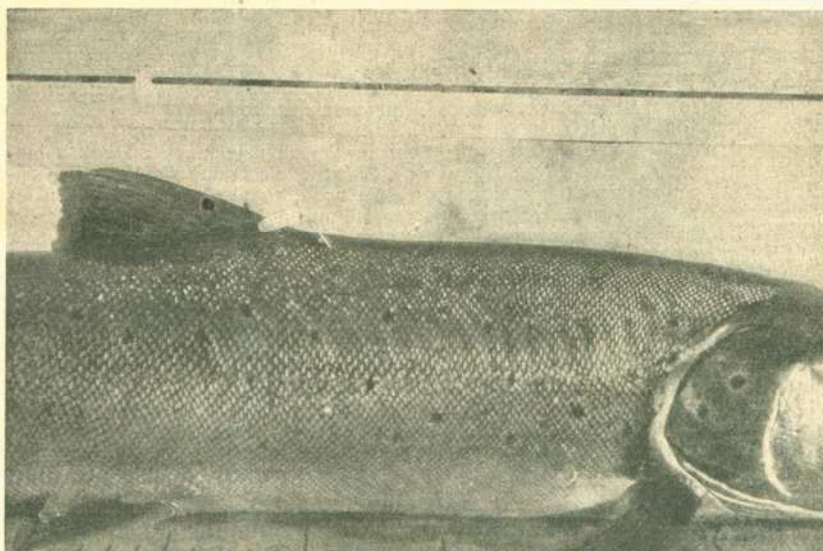
UWAŻAJĄC SPRAWĘ WYCHODŹTWA ZA NADER WAŻNĄ, ZESPOŁONĄ NIEROZERWALNIE Z INTERESAMI NASZEGO NARODU I PAŃSTWA I ZA SPRAWĘ, ŚCIŚLE ZWIĄZANĄ Z ZAGADNIENIAMI MORSKIEMI, W NASTĘPNYM ZESZYCIE „MORZA” OTWORZYMY STAŁY DZIAŁ, W KTÓRYM BĘDĄ OMAWIANE SPRAWY NASZEJ EMIGRACJI.



WYCISKANIE IKRY Z SAMICY ŁOSOSIA CELEM JEJ SZTUCZNEGO ZAPŁODNIENIA.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR



ŁOSOŚ ZAOPATRZONY NA GRZBIECIE SREBRNYM ZNACZKIEM PRZED POWROTNEM WPUSZCZENIEM GO DO RZEKI.



PRÓBA PŁYTKOZANURZONEGO HOLOWNIKA RZECZNEGO „LITTE JOHN” W SZKOCJI.

ŻEGLUGA NA RZEKACH PŁYTKICH

Z wyjątkiem dolnego biegu Wisły sieć polskich wewnętrznych dróg wodnych należy do kategorii płytkich.

Okoliczność ta napawa ogół naszego społeczeństwa sceptycyzmem względem możliwości rozwoju żeglugi na naszych rzekach i należy stwierdzić, że doniosłość tej sprawy nie jest dostatecznie rozumiana.

Wisła? — Ależ to rzeka płytka; co krok mielizny... Może kiedyś, kiedy się ją ureguluje...

A że regulacja Wisły będzie wymagała kilku dziesiątków lat pracy, wniosek stąd jasny, że narażenie się co temi sprawami zajmować.

Jest to pogląd z gruntu mylny, a co gorsza ogromnie dla kraju naszego szkodliwy.

Jeśli będziemy odkładali naszą zainteresowanie się wewnętrznymi drogami wodnymi do czasu ich uregulowania, wówczas bądźmy pewni, że i na tem polu zostaniemy pobici przez czynniki ruchliwsze, ale bardziej rzutkie i przedsiębiorcze.

Aby tego uniknąć powinniśmy ująć kwestię odrazu we właściwy sposób.

W pierwszej linii należy narażenie myśleć o dostosowywaniu rzeki do taboru, a przeciwnie, zająć się stworzeniem taboru statków przewozowych, dostosowanych do istniejących warunków żeglugi na naszych drogach wodnych. W ten sposób myślą ludy zachodnie. Kwestia w ten sposób ujęta staje się o wiele prostszą. Dziś narzekamy, że nasze statki rzeczne raz po raz osiadają na mieliznach, że na berlinki o sile nośnej 400 tonn możemy ładować zaledwie 100 tonn, na większe ich obciążenie nie pozwala mała głębokość wody. Nic dziwnego: wszak tabor nasz jest prawie bez wyjątku typu niemieckiego. Ale typ niemiecki stworzony przeciw był na rzeki uregulowane i kanały o głębokości nurtu przeciętnie do 2 metrów zgórą. A my się dziwimy, że nie chce on się poruszać sprawnie na wodzie głębokości 1 metr.

A więc? — Zdajmy sobie nareszcie sprawę, że skoro w ciągu lat dziesiątków jeszcze będziemy mieli do czynienia z nurtem jednometrowym, to pierwszym naszym zadaniem jest stworzenie taboru rzeczno-olbiczonego właśnie na tę głębokość, a nie na żadną inną.

Tylko tabor, dostosowany do głębo-

kości nurtu będzie mógł na nim pracować sprawnie i celowo.

Techniczne wykonanie tego zadania nie nastęrczy nam żadnych trudności: nie potrzebujemy tu nic nowego stwarzać — wszystko to znalazło już swe praktyczne rozwiązanie na Zachodzie, w krajach, które, władając koloniami, mają tam do czynienia z warunkami zbliżonymi do naszych. Tam również wielkie rzeki są nieuregulowane, też są płytkie i pełne mielizn. Ale nikt nie mówi, że z wykorzystaniem ich, jako najtańszego środka komunikacyjnego, należy czekać do chwili, gdy zostanie wykonana ich regulacja.

Jeśli przeciętny wodostan wynosi 0,70 metra, nikomu tam do głowy nie przyjdzie puścić statek o zanurzeniu 1,0 metr, wpaść nim na mieliznę i biadać, że rzeka jest do niczego. Na taką rzekę zostaje puszczony statek w rodzaju podanego na rys. str. 5 Little John'a, osadzonego w wodzie wszystkiego na 56 centymetrów, a jednak z powodzeniem mogącego holować 4 ładowne berlinki.

„Little John” posiada, jak widzimy, kształt znacznie odbiegający od naszych holowników wiślanych.

Wskazuje to jedynie na ruchliwość umysłu techników i przedsiębiorców żeglugowych zachodu.

Ludzie ci dalecy są od rutyny, od trzymania się ustalonego od lat szablonu. Skoro życie realne stawia realne zupełnie nowe zadania — zostają wynalezione i nowe ich rozwiązania, również realne, choćby miały odbiegać od dróg utartych.

Nasze zadanie byłoby ułatwione, bo wypadłoby nam tylko przyswoić sobie tylko to, co przez innych dawno już zostało praktycznie opracowane. Spróbujmy tylko nareszcie wyzwolić się z kierunku, jaki pod tym względem tak skutecznie narzucili nam Niemcy. Spróbujmy i tutaj rzucić okiem nieco dalej na zachód, a niechybnie przyniesie nam to wielkie korzyści i w tej dziedzinie.

Ujmując rzecz praktycznie, sądzimy, że rząd nasz mógłby skutecznie zainicjować ten nowy kierunek.

Bezpośredni interes państwa polegałby w danym wypadku na tem, aby uzyskać jak najprędzej możliwie największą ilość choćby holowników tylko i berlinek wskazanego typu, któreby, w razie powikłań, mogły skutecz-

nie transportować materiały na potrzeby obrony kraju, nie narażając się w chwili najpotrzebniejszej na unieruchomienie przez niski stan wody i mielizny.

Pewne premjum, udzielane przez rząd przedsiębiorcom przy zakupie statków tego rodzaju, jużby zapewne mogło nadać tej sprawie pewien pożądany kierunek.

ALEKSANDER RYLKE.

Z FRASY

WYCHODŹCA. Pod tym tytułem i pod redakcją Michała Pankiewicza już trzeci rok ukazuje się, jako organ Polskiego Towarzystwa emigracyjnego, tygodnik, poświęcony sprawom emigracji i reemigracji. Pismo to zasługuje na jak najszerze poparcie ze strony społeczeństwa, ponieważ stara się być łącznikiem emigranta z jego ojczyzną, rzeczniczem podtrzymywania polskości wśród naszych dalekich kolonij i obrońcą interesów naszej emigracji i naszego dobra narodowego. Z „Wychodźcy” dowiadujemy się o stosunkach, panujących wśród naszej emigracji, rozrzuconej po wszystkich kontynentach, i odwrotnie, emigranci w odległych zakątkach globu ziemskiego czerpią z „Wychodźcy” wiadomości o tem, co się dzieje w ich dalekiej ojczyźnie. Ostatnie zeszyty „Wychodźcy” są pełne treściwych, ciekawych i bardzo ważkich artykułów.

ŻEGLARZ POLSKI, przegląd tygodniowy, poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej, wychodzi w Gdańsku jako dodatek do „Kurieru Gdańskiego” już trzeci rok pod redakcją I. R. Klejnoty-Turskiego i daje stale wiele cennych wiadomości, związanych z naszym i obcym żeglarsstwem.

Czasopismo to jest jedynym polskim wydawnictwem periodycznym, wychodzącym bezpośrednio na pobrzeżu naszego morza i zwracającym wesoły z „Kurierem Gdańskim” tam przy samych „rogatkach naszego handlu morskiego”, szczególnie baczną uwagę na sprawy bieżące portu i spekulacji gdańszczan. Jako takie ma i będzie zawsze miało wielką rację bytu i tem samem zasługuje na poparcie wśród szerokiej sfery, interesujących się naszym żeglarsstwem.

PUSTELNIK Z MATAPANU

Z CYKLU „MORZE”. Znalezione na: www.magemar.com.pl



PUSTELNIK

Spocznij, gościu. Strój nosisz żeglarsza — Strój, co młodość mi tak przypomina. Dziwnie jakoś się dusza rozmarza, — Jak do gniazda strudzonej ptaszyna. Leci spocząć na wspomnieniach swych grobie. Stary jestem pociecha jedyna. Czyje serce w wieczystej żałobie, Ten od jutra niczego nie czeka.

GOŚĆ

Nasłuchałem się dziwów o tobie, Jak o świętym. Sam jestem zdaleka I przybywam do Ciebie umyślnie, Żeby ujrzeć świętego człowieka.

PUSTELNIK

Jak ta bańka twój sen się rozprysnie:

Jam nie święty, nie wielki, — człek prosty. Los nas wszystkich uciska zawistnie, A my w mroku idziemy przez osty, Jak ci ślepy idziemy po społu. Nad przepaścią przez marzeń swych mosty. Żeby potem, po latach mozołu, Kiedy w piersiach ognisko już stleje, Do wspólnego ułożyć się dołu Taki los nasz i takie koleje.

GOŚĆ

Z własnej woli sam mieszkasz w pustku wiu — Smutne życie

PUSTELNIK

Tak, smutne są dzieje

Życia mego. Na twardym węgłowi. Dzieci moje posnęły snem wiecznym, I dziś tylko, jak przypływ po nowiu, One z blaskiem spływają tu mlecznym. I głos słyszę: tyś, ojcie, morderca Kiedy spojrzę z wyrzutem serdecznym — Boże, Boże! . . .

GOŚĆ

Pohamuj ból serca, Widzę, bolą cię dawne wspomnienia?

PUSTELNIK

Och, cierpiałem! Nieszczęściu, bluźnierca, Uciekając od głosu sumienia, Na tej skale stanąłem przed laty, Pogrzebałem tu własne marzenia

GOŚĆ

Ponad morzem widziałem tam kwiaty

PUSTELNIK

Kwiaty, morze... mogiła mych dzieci:
Tam ich dusze wiał anioł skrzydlaty.
Kiedy księżyc swe blaski roznieci,
One codziennie przychodzą tu do mnie,
Morską trawą splecione, jak w sieci,
I usiadłszy się skarżą ogromnie....

GOŚĆ

Rozkrwawiłem ci ranę serdeczną,
Lecz dlaczegoż tak stoisz niezłomnie,
Katowany rozterką tą wieczną
Na swej własnej duchowej Gołgocie?

PUSTELNIK

Nie czas dzisiaj na podróż mi wsteczna.
W czoła swego pracuję tu pocie:
Oto szlaki są morza zdradliwe,
Tu okrętów mijają się krocie —
Jak te mewy nad morzem lekkie
Lecą prosto na zgliszcza swą własną:
Tutaj czuwam.

GOŚĆ

Twe słowa prawdziwe.

PUSTELNIK

Tutaj czuwam, nim gwiazdy zagasną,
By nad morzem latarnia na wieży
Przez noc całą paliła się jasno,
Odstraszając od tych tu wybrzeży.

GOŚĆ

Groźna rafa podwodnych kamieni —
Wiem, opodał przylądka tu leży.

PUSTELNIK

Cmentarzysko najdroższych mych cieni —
Dawne dzieje.

GOŚĆ

Rozumiem cię starcze:
Boleść skryta w twych oczach się mieni,
Rdzy trucizną, znać, wżarła się w tarczę
Ducha twego; lecz przebac, na Boga,
Że cię bólu wspomnieniem obarczę,
Że zapytam, czy prawda, że sroga
Ręka losu tu ciążbie dotknęła:
Bezlitosna, zbrodnica dłoń wroga
Twych najdroższych nie życia przecięła?

PUSTELNIK

Sam, niestety, sam byłem tym wrogiem,
Na zbrodnicze porwałem się dzieła.
I mogile przedwczesną swym drogim
Wykopałem własnymi rękami.
Lecz posłuchaj. Świadcze się Bogiem,
Wylanem przez tyle lat łzami,
Bez szemrania sprawuję pokuty.
Może grzech ten, co duszę mi plami.
I mój gorzki chleb, łzami zatruty,
Bóg na szale położy i zważy —
Jak żołnierza z ostatniej reputy
Przed majestatem powoła swej twarzy.
Nim ta chwila, o Boże, nastanie,
Stoję czujnie, jak żóraw, na straży
I okrętom, prującym otchłanie,
Na ratunek z strażnicy swej spieszę.
Świeć się wola na wieki twa, Panie, —
Marynarzy niejedną już rzeszę
Uchronilem, czuwając, od zguby,
Zachowałem rodzinnej ich strzesze.
Dziś nie żądam nagrody ni chluby:
Służbę swoją tu pełnię jedynie
Według własnej sumienia rachuby.

GOŚĆ

Więc te wodne bezbrzeżne pustynie
Były twoją kolebką i domem?

PUSTELNIK

W mego życia ostatniej godzinie,
Nie zapomnę tej chwili, gdy gromem
Własnej winy, upadłem rażony,
Lecz przekleństwem mej duszy widomem
Były piękne skrzydlate galjony.*)
Co nad sztaby okrętów wystają
I nieznane, dalekie, gdzieś strony
Obejmować skrzydłami się zdają.

* Galjon — postać rzeźbiona na przodzie statku.

One, w nocnej zjawiając się porze,
Opadały w dzieciennych snach zgrają
I porwały mię z domu na morze —
Na tulaczkę, na ból i na mękę.
Niezbądane wyroki są boże,
I za wszystko Mu złożmy podziękę,
A kto w siebie ufnością omamion
W zaślepieniu podniesie nań rękę,
Ten od grozy nieznanych mu znamion
W proch upadnie bez ducha i mocy
I napróżno żałością swych ramion
Błagać będzie u nieba pomocy:
Sam zostanie ze swem przerażeniem,
Jak podróżny zbłąkany wśród nocy.
Otworzyłeś mi ranę wspomnieniem,
I nie jestem już wolen krwi serca
Zatamować ust własnych milczeniem.

Patrz tam, widzisz? Przez mgły się prze-
Skalnym zębem niebios tam pruje lwierca,
Groźny cypel, — a wokół z kobierca
Smaragdowej wód głębi, jak zbóje,
Wychylają swe głowy zczerniałe
Wielkie głazy podwodne: czatuje,
Owinięty od szczytu w mgły białe,
A z nim razem posłuszni ślepacze,
Ów gubiciel, czy w nocną nawale,
Gdy się morze z chmur deszczem rozplące,
Do dna tonie szaleństwem rozwichrzy,
Czy nie płyną gdzie ludzie — tulacze,
Na swą barcę, jak robak najłicszy
Kołatani przez toń rozgniewana.
Okrzyk trwogi..., jęk serca najcichszy —
I już trupy z krwawiącą się raną
Przez odmety żeglują bez drogi,
Zanim w głębi na wieczność postaną.

Tam ja niegdyś o skalne te progi
Roztrząskalem swą piękną „Drjadę“

Świt był jasny. Przez nieba rozłogi
Od zachodu łączyły się blade
Gicze, lekkie obłoki nad morzem
Wiatr je zbierał nieznacznie w gromadę
I w południe już wstrząsnął przestworzem
Grom daleki i ciężki, jak olów. —
Długo toczył się w chmurach, swem łozem
Aż gdzieś skonał na brzegu wśród dolów:
Śmierć niezawse się do nas przybliży,
Jak włokący swą harbę sprzęg wołów.
Mój syn starszy natenczas znak krzyża
Bogobojnie położył na czoło,
Choć nad nami świeciła się nyża
Jasných niebios i morze, jak pole,
Bławatami się kwiatów mieniło.
O szalony, szalony, kto wolę
Wszechmocnego wyrównać chce siłą
Pewnie siebie, choć wałję swej duszy!
We mnie trwogi w tych latach nie było.
Ufny byłem, że żadna nie skruszy —
Żadna przemoc mojego okrętu,
I niepomny bluźnierców katuszy,
Jak piekielnik wśród ognia odmetu,
Bluźnierstwami wstrząsnąłem wód cisze.

Dzisiaj pełen trwóg jestem i smętu,
Każde słowo złorzeczeń tych słyszę,
Jak „memento“ rozlega się mnisze.
Stali cicho — i oczy rozumne
Pytająco wraz we mnie utkwili.
I wnet ostre me słowa i dumne
Rozebrały rozkazem w tej chwili.
Sześciu było — zaloga „Drjady“ —
Sześciu synów do lin się rzucili:
Każdy sprawny — posłuszny, choć błądy,
Me rozkazy wypełnił bez słowa.
A już gromów tryskały kaskady,
Już bandera się rwała masztowa
Precz z okrętu, jak mewa do lotu...
Straszna gniewu Bożego wymowa,
Gdy oblicze swe gniewne z namiotu
Rozpetanych żywiołów ukaże!
Drżało niebo od błyskań i grzmotu.

I wicher zrywał sznurowe bandaże,
Nałożone na maszty mój barki;
Ulewnymi biczami siekł twarze,
Fal brzemieniem przytłaczał nam karki,
Jak zwierzę luty, nad nami się srożył!
W swej wściekłości straszliwy i szparki!
Lecz jam w Bogu ufności niełożył,
W doświadczenie swe wierząc niezbicie.
Obym chwili był owej nie dożył! —
Po przez burzy chrapanie i wycie
Głos mój dźwięczał potężniej zuchwały,
Piekło zwałem na śmierć i na życie,
Piekła mocom oddawszy się cały.
A już z mroku, jak sępów gromada,
Wynurzały się te oto skały...

Ha, krzyknąłem, przekleństwo, czy zdrada.
Jam silniejszy nad wrogie potęgi,
Precz z modlitwą — na nic się nie nada,
Ten zwycięzca zostanie, kto tegi!
I na maszty, co w tańcu szalonym
Zataczały dziwaczne półkregi,
Dałem rozkaz moim synom strwożonym
Wszystkie płótna rozciągnąć żaglowe,
Chcąc naprzekór żywiołom wzburzonym
Po przez rafa te iść granitowe.
I posłuszni wnet żagli połowe,
Bo już wicher na śnieżnych wód grzędę
Resztę płócien rozmiotł był wcześniej,
W linach szmaty trzepały się wszędy.
I pomknęła „Drjada“, jak we śnie,
Gnana wichrem i falą straszną
Przez odmetów srożące się cieśnie.
Groźne wały wstrząsnęły swą grzywą
I w pierś tłukły olbrzymów pięściami,
Jakby chciały postać gniewliwą
Precz odegnąć „Drjadę“. My sami
Już nie mogliśmy wtedy zawrócić,
Choćby steru się jeli zębami...
Górski potok tak musi się rzucić
W otchłań przed nim ziejając, choć może
Chciałby dłużej piosenkę swą nucić —
Wstecz popłynąć w lodowe swe łoże.
Myśmy również na oślep tak gnali —
Na śmierć pewną, na zgliszcza — O Boże!
Oni — dzieci nieszczęsne me — stali
Z osłupieniem na twarzach, bez ruchu
Tacy tworożni, żalosi i mali...
Jeszcze dźwięczą mi głosy ich w uchu,
Jeszcze widzę ich ciemne sylwety
Półających po deskach na brzuchu,
W zwójach lin się grzebiących, jak krety...
Owładnięci przedśmiertnym znużeniem
Już dobiegliśmy wtedy do mety.
Wół potworny, brzemienisty zniszczeniem,
Jednym rzutem nas porwał do góry
I wód ciskał, jakgdyby kamieniem,
Na zrab skalny. Pamiętam, że sznury
Kłębem węzłów śmignęły mi w oku...
Jakieś płachty latały i wióry —
Jakieś płachty latały i wióry —
I zniknęło mi wszystko w pomroku...

A gdy duch mój powrócił do ciała
Świątą mocą Bożego wyroku —
Ponad morzem li mewa latała
I kapala się w nieba lazurze
Cała czysta, radosna i biała.
Sam leżałem w krwi własnej purpurze
Na wilgotnym załomie granitu
Rozpostarty bezwładnie. A w górze
Krzew nademną się zwieszał ze szczytu
I leciuchno mię muskał po głowie.
Cisza była w mej duszy niebytu —
Cisza pieśni urwanej w połowie,
Jakiś spokój zapomnień gołębi...

GOŚĆ

A „Drjada“, a dzieci, synowie?

PUSTELNIK

Wszystko, wszystko zostało tam w głębi.

MARIUSZ ZARUSKI.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

ZARZĄD LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ



HUGON PISTEL,
DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY L. M. i R.



EDMUND KRZYŻANOWSKI,
PREZES L. M. i R.



KOMANDOR CZESŁAW PETELEŃZ,
CZŁONEK ZARZĄDU I PRZEWODNICZĄCY
SEKcji PROPAGANDY L. M. i R.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



WYSZKOLENIE PERSONELU OKRĘTOWEGO

Każdy warsztat pracy powinien być kierowany i prowadzony przez człowieka. Najnowsze i najdalej posunięte w swojej pomysłowości wynalazki, zastosowanie mechanizacji, elektryfikacja i automatyzacja poszczególnych maszyn i urządzeń technicznych, zmniejszając wprowadziła bardzo znacznie ilość zatrudnionych ludzi i ułatwiając im pracę, nie doprowadzają jednak do tego, by mechanizm sam mógł pracować bez żadnego dozoru specjalisty.

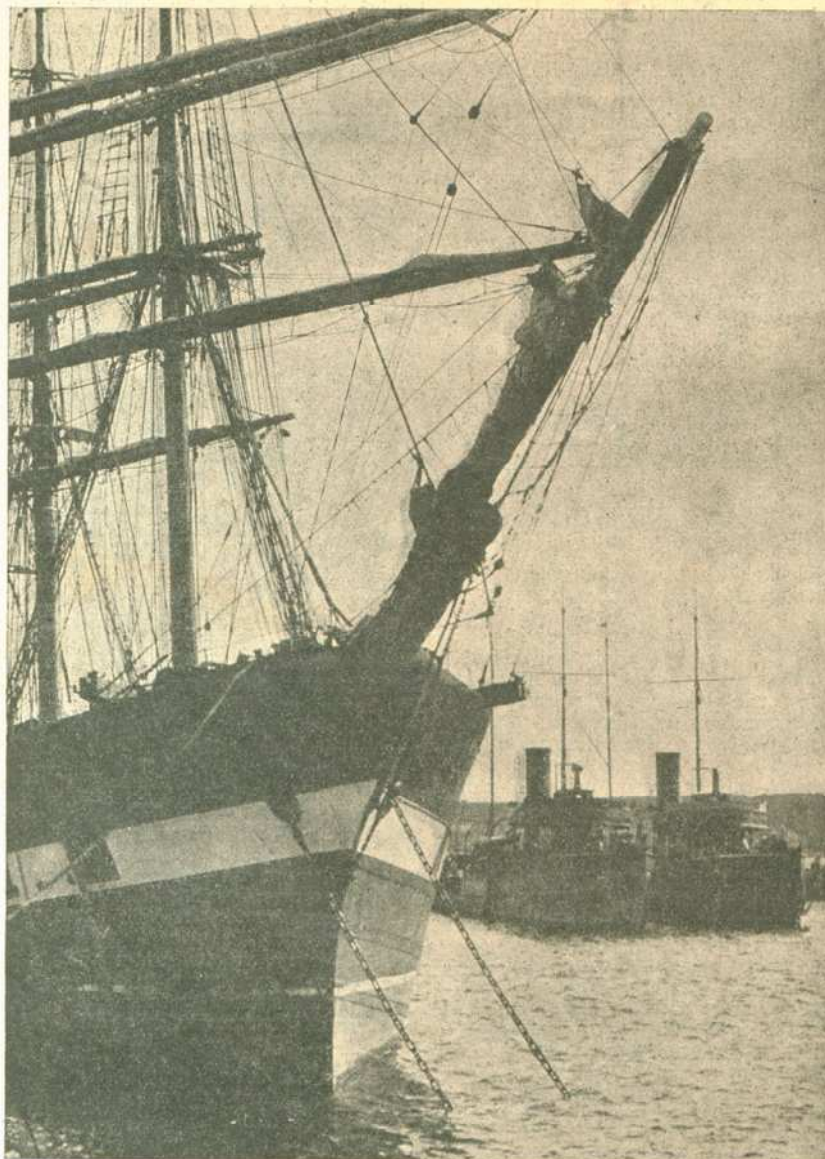
Szybki rozwój techniki w każdej dziedzinie zastosowania jej, zwiększył tylko zapotrzebowanie ludzi, specjalnie wykwalifikowanych, wyszkolonych i obznajmionych ze wszystkimi tajemnicami tych nieraz niezwykle skomplikowanych, a zarazem delikatnych maszyn.

O ile to jest rzeczą najzupełniej zrozumiałą w stosunku do każdej instalacji mechanicznej na lądzie, o tyle wzrastają wymagania, stawiane dla technicznych kierowników na morzu, gdzie tych kilku fachowców, w ręce których są oddane nie tylko maszyny i sam statek, ale i życie nieraz tysięcy ludzi, jak również tysięcy ton ładunku, obowiązani są obok nieustannego nadzoru nad maszynami najrozmaitszych rozmiarów i przeznaczenia, prowadzić wciąż walkę z wrogiem, przemożnym żywiołem morskim.

Ocean nie lubi, jak powierzchnię jego pruje statek. Każda burza, każdy kamień podwodny, grozi śmiałym marynarzom katastrofą.

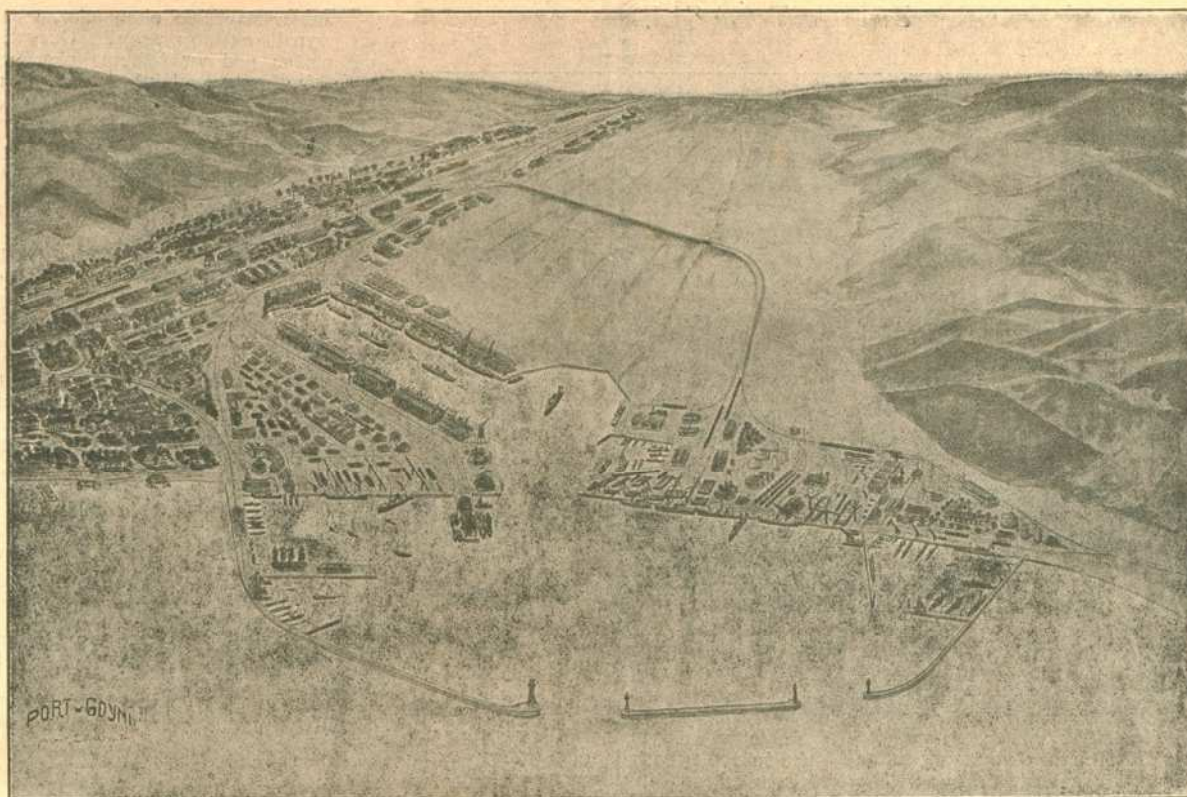
Dlatego też zrozumiałą jest troska i piecza, z którą się rządy poszczególnych państw odnoszą do wykształcenia tych kierowników statków morskich, tak specjalistów nawigatorów — oficerów pokładowych — prowadzących statek, jak również mechaników, obsługujących wszystkie urządzenia mechaniczne.

Kilkuletnie teoretyczne przygotowanie w szkołach, połączone z obowiązkową praktyką na morzu, z odbywaniem podróży jako ćwiczeń na najroz-



STATEK SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE „LWÓW”.

PLAN BUDOWANEGO OBECNIE PORTU W GDYNI



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



maitszych statkach, dać mogą owe nieodzowne wiadomości, które obowiązany jest posiadać już najmłodszy oficer i mechanik, wstępujący na statek.

Po objęciu w posiadanie naszego wybrzeża i uświadomieniu sobie, iż musimy, możemy i będziemy posiadać własną flotę handlową zajęły się czynnikami do tego powołane, stworzeniem szkoły morskiej, która umożliwiła nam uniezależnienie rekrutowania oficerów i mechaników okrętowych i zapewniła dla polskich statków handlowych specjalnie wyszkolony, wysoko wykwalifikowany element ludzki, wychowany w Polsce, wyszkolony we własnej uczelni, urządzonej na wzór najlepszych szkół zagranicznych tego rodzaju.

Istniejącą od 4-ch lat Szkołę Morską w Tczewie kończy już druga partja młodych oficerów i mechaników okrętowych.

Wzorując się na programach najlepszych szkół zagranicznych, nasza młoda uczelnia ma dwa wydziały: — nawigacyjny i mechaniczny. Przy 3-letnim kursie teoretycznym odbywają uczniowie Szkoły corocznie ćwiczebne podróże celem wyszkolenia praktycznego tak na specjalnym statku szkolnym „Lwów”, jak również i na wielkich parowcach transoceanicznych w charakterze bezpłatnych praktykantów. Ta ostatnia praktyka, zamykająca

sobą dla uczniów okres przygotowawczy do zajęcia już stanowisk oficerskich, jest najbardziej korzystna. Daje bowiem ona tym młodym ludziom możliwość poznania całego ogromu skomplikowanego życia nowoczesnych statków morskich oraz zwiedzania krajów dalekich, przekonania się naocznie, jak dyscyplina w pracy wymagana jest wszędzie, na całym świecie, i tem większa, im kulturalniejszym jest dany naród i im bardziej ceni swobodę osobistą. Dla naszej młodzieży niezwykle korzystne jest właśnie zaznajomienie się z tym surowym rygiorem i dyscypliną, których wymaga życie szaro i skomplikowane warunki współpracy tylu ludzi i tylu mechanizmów.

Opinia, wydawana przez personel zagranicznych statków transatlantycznych, na których odbywali praktykę uczniowie Szkoły, świadczy o tem, że rzeczywiście nasza pierwsza uczelnia morska stoi nietylko na poziomie takich szkół zagranicznych, lecz pod wieloma względami i na wyższym od nich.

Absolwenci Szkoły Morskiej w Tczewie, będąc doskonale fachowo przygotowani, zajmą w przyszłości wszystkie stanowiska oficerskie na polskich statkach handlowych morskich tak w charakterze kapitanów tych statków, jak również pokładowych i mechaników.

Wychowawcy Szkoły Morskiej stanowiąc również będą

ten cenny element, który po wyszkoleniu specjalnie wojskowem, będzie mógł zasilić kadry naszej marynarki wojennej.

Po podróży do Brazylii w roku ub. i podróży do Francji i Anglii roku bieżącego stanął przed miesiącem stary „Lwów” na zimowy odpoczynek.

Z wiosną roku przyszłego na pokładzie jego na masztach i rejach zawrze znowu gorączkową pracę tych, którzy życie swe poświęcili służbie na morzu, którzy w duszy swojej zaprzysięgli, że poniosą banderę polską we wszystkie części świata, na wszystkie morza i oceany.

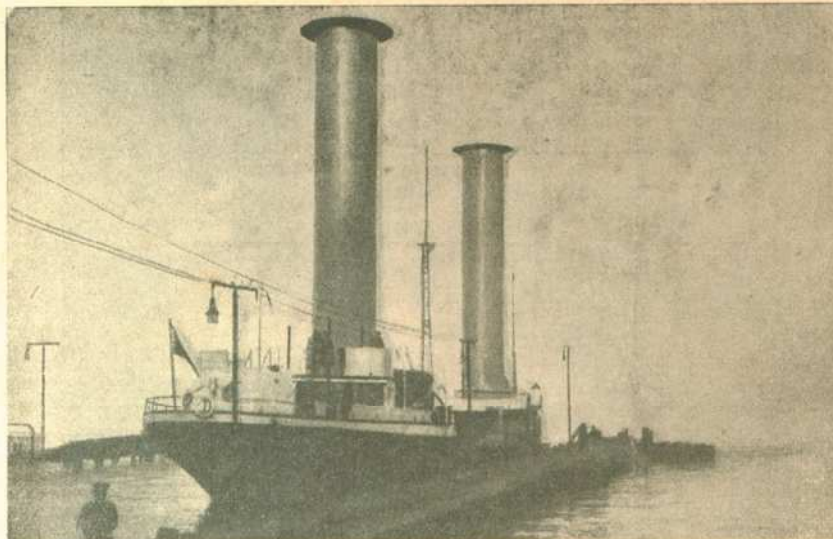
W dn. 27.XI r. b. otrzymali świadectwa ukończenia Szkoły Morskiej w Tczewie na wydziale nawigacyjnym następujący słuchacze: Zygmunt Cedro, Tadeusz Cieślak (z wyróżnieniem), Jan Cwikliński, Tadeusz Debicki, Wacław Fedorowicz, Bohdan Gawęcki, Jan Gottschalk, Andrzej Hagmajer, Stanisław Kapica, Witold Karpowicz, Wacław Zagrodzki, Antoni Zieliński (ze szczególnym wyróżnieniem), Kazimierz Nowak; na wydziale zaś mechanicznym: Jan Cygler, Zdzisław Dmowski, Mieczysław Gąsiorowski, Zygmunt Grabowski, Roman Karczewski, Jan Skibniewski, Marjan Wojcieszek, Olgierd Zaborowski.

FELIKS ROSTKOWSKI.

„ROTOROWY” STATEK FLETTNERA

RURA ZAMIAST ŻAGLI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



STATEK „ROTOROWY” FLETTNERA PRZED WYJAZDEM Z PORTU W KILONJI.

Sądząc z wrażenia, jakie na fachowcach ze sfery żeglugowych wywarł nowy statek Flettnera o wiatrowym napędzie, mimowoli nasuwa się myśl, że temu nowemu technicznemu wynalazkowi prawdopodobnie sędzonom będzie odegrać w żegludze i budownictwie statków jak najdonioślejszą rolę. Próbną jazdę odbyły się na statku „Buckau”, dawnym żaglowcu z silnikiem pomocniczym, o nośności około 635 ton.

Statek zaopatrzono w dwa mocne maszty stalowe, wokoło których postawiono wysokie walcowe wieże z gładkiej blachy stalowej o grubości ścianek 2 mm., a osadzone w ten sposób, że mogą się obracać przy bardzo nieznacznej zużyciu siły elektrycznej. Średnica walców wynosi 3 metry i cały statek przybiera wskutek tego wygląd dość niesamowity. Wielkie walce blaszane o wysokości 18 metrów mogą być puszczane w ruch w obydwóch kierunkach z szybkością do 100 obrotów na minutę.

Pierwsza jazda na Bałtyku statku „Buckau” udowodniła, iż rzeczywiste wyniki nowego napędu zgadzają się z teorią i z uprzednio odbytymi próbami na modelach.

Nawet przy umiarkowanym wietrze, siła, osiągnięta za pomocą obracających się wież, była tak znaczna, że szybkość statku była znacznie wyższa, niż przy napędzie żaglowym: potwierdziły to szczegółowe pomiary. Wynik ten posiada kapitalne znaczenie, lecz pomijając nawet ten wzgląd, próby pokazały, że napęd ten również i z wielu innych względów ma przewagę nad żaglowym. Podatność statku do manewrów okazała się wyśmienita. Szczególnie manewry obrotowe przy lawirowaniu (uskutecznione przy pomocy zmiany kierunku obrotu wież) zostały dokonane znacznie szybciej, niż to jest możliwym na żaglowych. Przyczem okazało się, że szybkość jazdy podczas tego manewru nie

była zmniejszona. Statek może płynąć prawie w każdym kierunku w stosunku wiatru i nie posiada olinowania okazyjnego tak znaczny opór na statkach żaglowych. Oczywiście szybkość jest różna w zależności od kierunku wiatru, największa zaś przy bocznym. Zauważono podczas jazdy, że wysokie wieże i ciśnienia, działające na nie, nie szkoda wcale stateczności statku. Nie jest bez znaczenia również dla stateczności statku fakt, że waga masztów i wież wynosi tylko piątą część zwykłego żaglowego olinowania.

Wynalazek Flettnera opiera się na doświadczeniach, dokonanych w 1853 r. przez słynnego chemika i fizyka niemieckiego Magnusa, które poszły jednak niebawem w zapomnienie i dopiero Flettner zaczął je badać dokładniej.

Zasada działania obracających się walców jest następująca:

Jeżeli wiatr uderza o stojący prostopadłe wałek, to rozdziela się i obejmuje z jednakową siłą przednią i tylną część jego. Jeżeli jednak wprawimy wałek w ruch obrotowy taki, że szybkość obrotu powierzchni jego równa się np. szybkości wiatru, to znaczna część linii wiatru omija przednią część walca, nie napotykając na niej oporu pod postacią tarcia. Natomiast tylna połowa walca, obracając się w kierunku przeciwko wiatrowi, wytwarza silne tarcie pomiędzy powietrzem a walcem. W ten sposób powstaje u przedniej połowy walca silne działanie ssące, u tylnej zaś połowy — naciskowe, pracę wałek naprzód. Systematyczne próby, robione przy różnych szybkościach obrotu oraz przy różnej sile wiatru, wykazały, iż ciśnienie, wywołane obracającym się walcem, znacznie przewyższa działanie żagli. Okazało się, że największe działanie obracającego się walca jest 10 do 15 razy większe, niż działanie żagla o jednakowej powierzchni z walcem.

Jakie znaczenie ekonomiczne posiada wynalazek powyższy? Oczywiście nie można pod wrażeniem pierwszych wyników przewidzieć zakresu rozwoju podobnego napędu wiatrowego. Jednak nie podlega żadnej wątpliwości, iż ludzkość otrzymała nowy system napędowy, który nie wymaga znacznej siły, gdyż siła motorowa, niezbędna do obracania walców, jest nadzwyczajnie nieznaczna.

Również doniosłe znaczenie ma prostota oraz łatwość umieszczenia urządzenia oraz ten fakt, że dla obsługi jego niemal wcale nie potrzeba załogi. Obsługiwać wieże śmiało może jeden człowiek, który kierując całym urządzeniem przy pomocy zwykłej tablicy rozdzielczej. Dodać jeszcze należy, iż efekt powyższego napędu znacznie przewyższa pod względem działania efekt żagli i że ciężar oraz koszt tej nowej „żaglowej maszyny” są nadzwyczajnie nieznaczne. I tak np. przy podróży do Azji możliwe jest wykorzystanie siły wiatru podczas 90 proc. całego czasu trwania jazdy, co jak sądzą, pozwoli zaoszczędzić na kosztach eksploatacyjnych od 30 proc. do 80 proc. Możliwym jest, iż właściwości tego napędu spowodują nadzwyczaj rozległe zastosowanie w żegludze. Sądźmy, iż jest wskazaniem połączenie go z napędem śrubowym. Coprawda tymczasem nie można określić z pewnością, w jakim kierunku pójdzie rozwój i zastosowanie powyższego wynalazku.

Może okazać się rzeczą właściwszą korzystanie z napędu wiatrowego, jako głównego, i stosowanie motorowego napędu śrubowego tylko podczas bezwietrznej pogody; może napęd wiatrowy będzie odgrywał tylko rolę pomocniczą, zwiększając szybkość parowców i motorowców. Zależne to będzie w znacznej mierze od specjalnych warunków w każdym poszczególnym wypadku i stąd też możliwe jest różnorakie rozwiązanie tej kwestii zależnie od różnych linii komunikacyjnych i od różnych typów statków. O ile wynalazek Flettnera okaże się w praktyce tak korzystnym, jak to miało miejsce podczas jazd próbnych, (co jest nader prawdopodobne), to z pewnością znaczna ilość jeszcze dotąd istniejących żaglowców zaopatrzona zostanie w wieże obrotowe, zaś na przystosowanych parowcach zastosowane będą również w miarę możliwości wieże ruchome. W każdym razie nie ulega wątpliwości, że wszyscy raderzy będą śledzili z wielkim zainteresowaniem dalszy rozwój wynalazku Flettnera.

(Schiffahrt Zeitung 8.XI 1924 r.).

H. JĘTKIEWICZ.

OD ADMINISTRACJI:

WSZYSCY CZŁONKOWIE LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ, CENTRALI I ODDZIAŁÓW PROWINCJONALNYCH, HONOROWI, PROTEKTORZY, RZECZYWISCI, OPIEKUNOWIE OTRZYMUJĄ „MORZE” BEZ PŁATNIE. CI, KTÓRZY NIE OTRZYMALI № 1-go, WINNI ZGŁOSIĆ SIĘ DO ADMINISTRACJI.



O popularności sportu żeglarskiego, dając pojęcie statystyczne zestawienie związków, towarzystw, klubów żeglarskich i motorowych w krajach Europy i Ameryki Północnej.

Polska posiada: Polski Związek Żeglarski, do którego należą: Pierwszy Klub Yachtowy w Gdańsku, Klub Żeglarski w Chojnicach i w Warszawie Sekcja Żeglarska W. K. W. (Wojskowego Klubu Wioślarskiego), oraz Sekcja Żeglarska A. Z. S. (Akademickiego Związku Sportowego).

Bardziej szczegółowych statystycznych brak, gdyż Związek żeglarski oprócz oficjalnego komunikatu o swoim zawiązaniu się w d. 11 maja b. r., szerszej działalności na zewnątrz dotąd nie ujawnił. Tuszmy jednak, że wobec powstania Yachtklubu Polskiego w Warszawie, kwestia zobrazowywania działalności, kwestia statutu, regulaminów, i innych przepisów, normujących życie sportowe żeglarskie w Polsce, stanie się bardziej aktualną i przyczyni się nie tylko do ożywienia sportu, wioślarskiego, ale i do ustalania jego form, norm i liczbowych zestawień.

Belgia posiada bardziej ożywionych klubów 7.

Dania klubów żeglarskich i motorowych 26.

Finlandia klubów żeglarskich i motorowych 5.

Francja klubów żaglowych 11, motorowych 2.

Holandia — 1 wielki Związek żeglarski („Verbonden Zeilverenigingen”), do którego należą 21 klubów żeglarskich i motorowych, prócz tego wolnych towarzystw i klubów 26.

Włochy posiadają — 1 ogólny Związek żeglarski („Societa Nautiche”), do którego należą klubów 37.

Łotwa ma klubów, uprawiających sport żeglarski i motorowy 4.

Portugalia ma klubów żeglarskich i motorowych 5.

Hiszpania posiada ważniejszych klubów, uprawiających żeglarstwo, sport motorowy i wioślarski 20.

Rosja. Sowiety „znacionalizowały” wszystkie yachty, nie istnieją więc tam żadne godne uwagi kluby.

Szwecja ma związkowych klubów 40, pozazwiązkowych 30.

Stany Zjednoczone półn. Ameryki mają niezrzeszonych klubów żaglowych i motorowych 57.

Niemcy. Dzięki dokładnej statystyce sportu żeglarskiego, wydanej w Niemczech, możemy zobrazować niezwykle popularność sportu żeglarskiego, jaka ma miejsce u naszych zachodnich sąsiadów, a mianowicie:

Niemiecki Związek żeglarski („Deutscher Segler Verband”), posiada 105 klubów i towarzystw żeglarskich, liczących 27.697 członków.

Niemiecki Związek Motorowy („Der Deutsche Motor-Yacht Verband”) 4 kluby ze 1.026 członkami.

Niemieckie Zrzeszenie Żeglarskie, składające się z 69 żeglarskich klubów ze 5.256 członkami.

Wolny Związek Regatowy ma 9 klubów, liczących ogółem 705 członków.

Ogółem jest w Niemczech 187 klubów, zrzeszających i 34.685 członków.

Do startu na wszystkich regatach w Niemczech w r. 1924 stawało 10.326 yachtów żaglowych i motorowych.

ZAMIERZONE WYCIECZKI. Grupa niezrzeszonych miłośników sportu żeglarskiego w Wilnie, uprawiająca sport na morzu, a mianowicie w Gdyni, zamierza nabyć większy yasol do wycieczek morskich. Projektowana jest między innymi wycieczka do Sztokholmu. Będzie to pierwszy wypadek w porcie „Kungl. Svenska Segel - Sällskap” zjawienia się polskiej bandery sportowej.

Znany sportowiec żeglarz P. S. zamierza na yachcie swoim, na którym odbył już podróże z Warszawy do Gdyni, uczynić w przyszłym sezonie żeglarskim wycieczkę do Kopenhagi. Ciekawy opis tej wycieczki zamieścimy we właściwym czasie.

ŻYCIE KLUBOWE. Nowozałożony Yachtklub Polski urządza w sezonie zimowym 1924—25 r. wykłady z dziedziny morskiej i yachtingu, dla członków swoich i gości wprowadzonych przez członków. Wykładać będą specjaliści z kół naszej marynarki i doświadczeni sportowcy żeglarze.

AN. ALEKSANDROWICZ.

Z WOJSKOWEGO KLUBU WIOŚLARSKIEGO. Dnia 22 listopada b. r. odbyło się doroczne walne zebranie członków W. K. W., na którym wysłuchano i przyjęto sprawozdanie zarządu z działalności, stanu kasowego, kom. rew. i dokonano wyboru do nowego zarządu. Ze sprawozdania dowiadujemy się, że Klub posiada 319 członków, tabor Klubu składa się z 31 łodzi, w tonie swym Klub ma sekcję żeglarską, pływacką i przystępuje do zorganizowania sekcji rybackiej i szermierczej.

Uchwalono zmianę statutu. Z ważniejszych wystąpień Klubu należy zanotować organizację „Święta Wisły”, udział w regatach morskich w Gdyni, w zawodach pływackich międzynarodowych w Krakowie, związkowych i innych, oraz urządzenie wyścigu pływackiego na dystans Wilanów — Warszawa. Wniesiony przez zarząd projekt preliminarza budżetowego przewiduje obrót w kwocie 26.000 złotych, oraz nabycie 2-ch półbłoków, 4-ch hamburek, skifa i 2 — 3 łodzi żaglowych typu „Jola” o 15 mtr. żagli. Zebranie wyraziło podziękowanie za pracę i ofiarność dla Klubu pp. Seweryńskiemu, Mamelokowi, Szwykowskiemu, Wargenau i innym. Do nowego zarządu wybrani zostali: płk. M. Mieszkowski, ppłk. A. Bobkowski, kpt. M. Klaczyński, mjr. T. Bobrowski, kpt. Święcicki, por. F. Trzepak, kpt. M. Turowski, inż. Bukojemski, mjr. S. Szlaszewski, Dr. S. Wyżykowski i por. W. Orłowski. Do kom. rew. weszli p. Dr. Orzykowski, mjr. M. Osiński i kpt. T. Wolski. Zarząd zobowiązał się do-

żyć starań celem większego zespolenia członków, podniesienia w Klubie poziomu sportowego i t. p., w tym celu liczba członków Klubu ogranicza się do 300. Obecnie zarząd przystępuje do organizacji dni klubowych.

F. G.

YACHTKLUB POLSKI, jako jeden z swych zadań przyjął opracowanie szeregu podstawowych regulaminów i przepisów, bez których należyty, a więc dostosowany do dzisiejszych międzynarodowych wymagań, rozwój sportu żeglarskiego jest nie do pomyślenia.

Do dzisiejszego dnia nie mamy ani sportowego słownictwa żeglarskiego, ani stosownych komend, na statkach sportowych, płynących pod polską banderą klubową, słyszy się komendy angielskie, niemieckie i inne, lecz nie polskie...

Idźmy dalej, dotychczas nie mamy ustalonych typów sportowych statków, odpowiadających międzynarodowym przepisom i specjalnym warunkom naszych jezior i rzek.

Jest to sprawa niezmiernie skomplikowana, wymagająca odpowiedniego przygotowania technicznego, i dużego wyrobienia sportowego.

Aby „wyjść” na morze to kapryśne i pełne niespodzianek, należy być dobrze fachowo przygotowanym, a przygotowanie to da właśnie żeglowanie po jeziorach i rzekach, nie kryjących poza mieliznami, poważniejszych trudności dla żeglarza.

I wtedy, gdy będzie dobrze dawał sobie radę z wszelkimi przeciwnościami na wodach t. zw. wewnętrznych, osiągnie to poczucie pewności na morzu, bez której niemasz nigdy rozkoszy.

W.B.—IS.

ZE SZTUKI

KOŁO MARYNISTÓW POLSKICH.

W chwili obecnej „Koło Marynistów Polskich” wystąpiło w T-wie Zachęty Sztuk Pięknych za swoją czwartą wystawą. Założycielem i duchem ożywczym tego Koła jest art. mal. Włodzimierz Nałęcz, członek L. M. i R. Wykształcony zagranicą — uczeń znakomitego marynisty rosyjskiego Ajwazowskiego, mistrzów skandynawskich Adalberta Normana i Hansa Dohla, z którymi pracował na „plein'airze” w Norwegii, dokończył swego wykształcenia w Düsseldorfie nad Renem pod kierunkiem Eugene Dückera, profesora Akademii Sztuk Pięknych. Po Düsseldorfie Wł. Nałęcz przeniósł się do Paryża, gdzie w Salonie na Champs-Elysees wystawiał przez lat kilka swoje fjordy norweskie, które najwięcej przyniosły mu uznania.

Lecz dążeniem artysty było poznanie brzegu kaszubskiego — co nastąpiło przed laty czternastu. I od tego czasu marynista nasz stamtąd czerpie tematy do swoich kreacji malarskich. W najpiękniejszej części naszego brzegu, około latarni morskiej na Rożawiu, zbudował pracownię malarską, gdzie w lecie prowadzi „kursy pejzażu morskogo”, skupiając około siebie młode siły i udzielając cennych wskazówek.

Rezultatem tej pracy jest „Koło Marynistów Polskich”.

J. D.

KRONIKA MORSKA

ODDZIAŁ L. M. I R. W ŚWIECIU „GENERALOWI HALLEROWI“

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Na pokładzie okrętu „General Haller“, po uroczystości wręczenia honorowej bandery przez L. M. i R. w Świeciu n/W. Od lewej strony stoją: kdr por. Iwaszkiewicz, kdr ppor. Mohuczy, kdr por. Jacyńczak, prezes L. M. i R. w Gdyni; siedzą: kdr ppr. Beresiewicz, kdr ppor. Korytowski, prezes L. M. i R. w Świeciu, dyr. Cichocki, kdr ppor. B. Mohuczy, por. Baczkowski; za siedzącymi stoją: pp Swirski dowódca floty, starosta Gollik, Kostka, Jeszke, starosta Lipski i komendant okr. „Gen. Haller“ Zygmunt Sadowski.

Na konferencji w Waszyngtonie, główne mocarstwa morskie ustanowiły tonaż swoich marynarek wojennych i ustaliły, że każdy nowy krążownik nie powinien przekraczać wyporności 10.000 ton; artyleria jego winna posiadać działła nie większe, niż o średnicy w 20,3 cm.

Postanowienie ostatnie nadało budownictwu morskiemu zupełnie odmienny charakter. Budujące się teraz okręty zawierają cechy, ustalone na Waszyngtońskiej konferencji, ażeby zużytkować w najlepszy sposób dozwolone wymiary. Anglia buduje obecnie 5 takich okrętów; Japonia 4, Francja 2, Włochy również 2.

Wszystkie te okręty są mniej więcej jednakowe i każdy z nich posiada:

wyporność — 10.000 ton,
szybkość — 34 — 35 mil,

uzbrojenie:

8 dział 20,3 cm.,
2 działa 7,5 cm., oraz
4 — 6 aparatów torpedowych.

Wszystkie okręty tego typu będą miały wielki promień działania i mocną obronę przeciwpodwodną.

Charakterystyczną cechą tych okrętów jest ich potężne uzbrojenie i ogromna szybkość w stosunku do niewielkiej wyporności. Osiąga się to kosztem opancerzenia, które jest bardzo słabe.

Na te okręty prawdopodobnie padnie cały ciężar przyszłej wojny; okręty linjowe są zbyt kosztowne i jest ich zbyt mało, by nimi wiele rzykować; będą one użyte w ostateczności; powszednia zaś praca na wojnie wypadnie krążownikom nowego typu.

CIĘKAWY DOŚWIADCZENIA. Nowy okręt amerykański „Washington“ (33.000 tonn), który na mocy traktatu w Waszyngtonie powinien ulec zniszczeniu, ma być obiektem ciekawych doświadczeń. Eskadra amerykańska ma

wykonać do niego strzelanie bojowe, jak do tarczy ruchomej, gdyż „Washington“ będzie się poruszał za pomocą potężnej stacji radio, ustawionej na lądzie.

Również dokonane będą próby torpedowania okrętu, oraz rzucania nań bomb z samolotów.

Wobec tego, że „Washington“ posiada wszystkie udoskonalenia techniczne, czyniące go prawie że niezatopialnym, doświadczenia te wzbudzają wielkie zainteresowanie w kołach morskich.

ZWROT SOWIETOM B. FLOTY WRANGLA. Rząd francuski zamierza oddać sowietom internowaną w Bizerie b. flotę generała Wrangla.

Flota ta ma skład następujący:

a) okręty linjowe: „General Aleksiejew“ (23.000 tonn, 21 mil szybkości, 12 — 305 mm. dział, 20 — 130 mm.); „Georgij Pabiedonosiec“ (10.000 tonn, 12 mil szybkości, 8 — 152 mm. dział); okręt ten jest zupełnie przestarzały.

b) Lekki krążownik „General Kornilow“ (6.800 tonn, 21 — 23 mile szybkości, 16 — 130 mm. dział);

c) Kontrtorpedowiec: „Zerigo“, „Bezspokojny“, „Pośpiaszny“, „Gniwny“, „Pyłki“, „Dierskij“ (1.100—1.400 tonn, 34 mile szybkości, 3 — 4 działa 100 mm.);

e) Łodzie podwodne: „Buriewiestnik“, „Utk“, „Tiuleń“, „A. G. 22“.

Oprócz tego są tam jeszcze następujące okręty pomocnicze: uzbrojony jacht „Almaz“, 5 odłodowców, 2 małe kanonierki i wielki okręt warsztatowy „Kronsztadt“ (16.500 tonn), który obecnie pływa w składzie marynarki francuskiej i nazywa się „Vulcan“.

BUDŻET MORSKI NIEMIECKI. Niemiecki budżet morski na r. 1925 wynosi 104.300.000 marek. Zgodnie z traktatem wersalskim, zostaną usunięte ze składu floty jeden stary lekki krążownik i jeden

kontrtorpedowiec. Okręty te mają być zamienione nowymi.

SZYBKOŚĆ OKRĘTÓW WOJENNYCH. Przy budowaniu okrętów wojennych kwestie ekonomiczne są na drugim planie, ustępując miejsca wymaganiom taktycznym, jednym z których jest szybkość. Wobec tego szybkość okrętów wojennych stale wzrasta. Okręt linjowy „Tiger“, założony na stocznii w 1912 r., osiągnął 28 mil. W cztery lata później został wybudowany krążownik linjowy „Hood“ o 31 mili szybkości. Okręt ten osiągał nawet 32 mile szybkości. Wybudowane równocześnie z „Hood“ krążowniki linjowe „Renown“ i „Repulse“ osiągnęły również 32 mile. Obecnie współzawodniczą z sobą w szybkościach krążowniki lekkie. Najszybszymi okrętami tego typu są okręty typu „Omaha“, które osiągnęły 35 mil na godzinę. Od angielskich krążowników „Emerald“ i „Entreprise“ jest oczekiwana szybkość 33 mil, a francuskie typu „Lamotte-Piquet“ napewno dadzą około 36 mil.

Światowy rekord szybkości okrętów wojennych utrzymuje od 5-ciu lat kontrtorped. angielski „Tyrian“. Okręt ten osiągnął szybkość 39,8 mil na godzinę.

FINLANDJA TWORZY MAR. WOJ. Rząd fiński zakupił 2 łodzie podwodne o 430 tonnaci we Włoszech. Łodzie te były pierw przeznaczone dla Peru.

R. CZECZOT.

LINIA KOMUNIKACYJNA STATKAMI MOTOROWEMI NAOKOŁO ŚWIATA. Amerykańska Roosevelt Line, która kilka miesięcy temu otworzyła do spółki z grupą japońską Kawasaki komunikację osobowo - towarową nokoło świata, ma zamiar stopniowo zmniejszyć parowce, kursujące na tej linii, na statki motorowe. Z pięciu motorowców każdy o 9000 ton, zamówionych dla tej linii, pierwszy już został dostarczony przez pewną stocznnię angielską. Statek ten jest zaopatrzonej w silniki Diesela i robi 11 do 12 kl. (węzłów).

TONAŻ NETTO MARYNARKI HANDLOWEJ POSZCZEGÓLNYCH KRAJÓW NA 1000 MIESZKAŃCÓW. W 1923 r. netto tonaż, przypadający na 1000 mieszkańców, wynosił, przyjmując dla żeglowców 3,6 ton równe 1 netto tonni parowców:

w krajach:	netto tonaż na 1000 mieszkańców
Polska	0,3
Chiny	0,3
Rumunia	3
Niemcy	6
Brazylja	9
Argentyna	11
Estonja	13
Łotwa	16
Chili	17
Portugalia	25
Japonja	35
Finlandja	38
Włochy	40
Belgia	44
Francja	53
Gracja	64
Stany Zjednoczone	98
Szwecja	126
Danja	171
Holandja	193
Anglia z Irlandja	274
Norwegja	455

H. J.

„SARMACJA“ utrzymuje swojemi statkami „WISŁA“
i „WAWEL“ stałą komunikację między
TOWARZYSTWO ŻEGLUGI MORSKIEJ Gdańskiem a portami morza bałtyckiego
SP. AKC. i północnego.

Ekspedycją towarów zajmuje się towarzystwo „Bergenske
Baltic Transports“, Ltd. w Gdańsku Hundegasse 89.

CENTRALNE BIURO „SARMACJI“: WARSZAWA, SZOPENA 4 m. 1, TELEFON 314-48.

„COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE“

WARSZAWA, Królewska 27.

Adres telegraficzny „TRANSATPOL“.

Komunikacja POLSKA—FRANCJA

Stała i regularna komunikacja między GDYNIA a HAVRE'EM (3 godz. od Paryża)

Cena kajuty I-ej klasy 660 franków fr.

„ „ II-ej klasy 510 franków fr.

„ „ III-ej klasy 310 franków fr.

CENY WRAZ Z UTRZYMANIEM. KUCHNIA FRANCUSKA. WINO.

Zwracamy uwagę pasażerów do Francji i Belgii, że podróż naszemi okrętami **wynosi obecnie taniej,**
niż łodem przez Niemcy, biorąc pod uwagę koszt wiz, bagażu i utrzymania w razie podróży kolejną.

Co miesiąc 3 odjazdy okrętem „POLOGNE“ z Gdyni do Havre'u.

ŻADNE WIZY TRANZYTOWE NIE SĄ POTRZEBNE.

Po szczegółowe informacje, dotyczące wyjazdu, prosimy zwracać się do
„COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE“ (FRENCH LINE)
Warszawa, Królewska 27. Lwów, Grodecka 83. Gdynia.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POLSKO-BALTYCKIE TOW. TRANSPORTOWE

„POLBAL“

SP. AKC.

EKSPEDYCJA — MAGAZYNOWANIE — ASEKU-
RACJA — CLENIE — MAKLERSTWO OKRĘ-
TOWE — WARRANTOWANIE

Zarząd: WARSZAWA, ul. Bednarska 2-4. Tel.: 266-04, 161-81, 171-42, 290-01.

O D D Z I A Ł Y I A G E N T U R Y :

WARSZAWA, ul. Długa 25. LWÓW, Pl. Smółki 4.

ŁÓDŹ, ul. Piotrkowska 125. KRAKÓW, ul. Lubicz 2.

POZNAŃ, Pl. Wolności 14. TCZEW, ul. Dworcowa 25.

BIALYSTOK, ul. Sienkiewicza 5. ŚNIATYŃ, ul. Średnia.

RÓWNO, ul. Szkolna 9.

ZBĄSZYŃ.

GDĄŃSK, Breitgasse 22/23, POLNISCH-BALTISCHE HANDELS & TRANSPORT G. m. b. H.

SZCZECIN, Bollwerk 4/5 POLBAL TRANSPORTGESELLSCHAFT m. b. H.

Adres Telegraficzny: „POLBAL“

ZAPISUJCIE SIĘ NA CZŁONKÓW LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Członkowie protektorzy opłacają 30 zł. wpisowego i 120 składki rocznej

"	opiekunowie	"	15 zł.	"	60	"	"
"	rzeczywiści	"	3 zł.	"	12	"	"
"	popierający	"	— zł.	"	3	"	"

CENTRALA LIGI MIEŚCI SIĘ W WARSZAWIE,
ELEKTORALNA 2 W GMACHU MINISTERSTWA
PRZEMYSŁU I HANDLU, TELEFON Nr. 15-63.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



The International Shipbuilding and Engineering Co. Ltd. Gdańsk Stocznia Gdańska i Fabryka Maszyn S. A.

B U D U J E:

Okręty oceanowe pasażerskie i frachtowe.

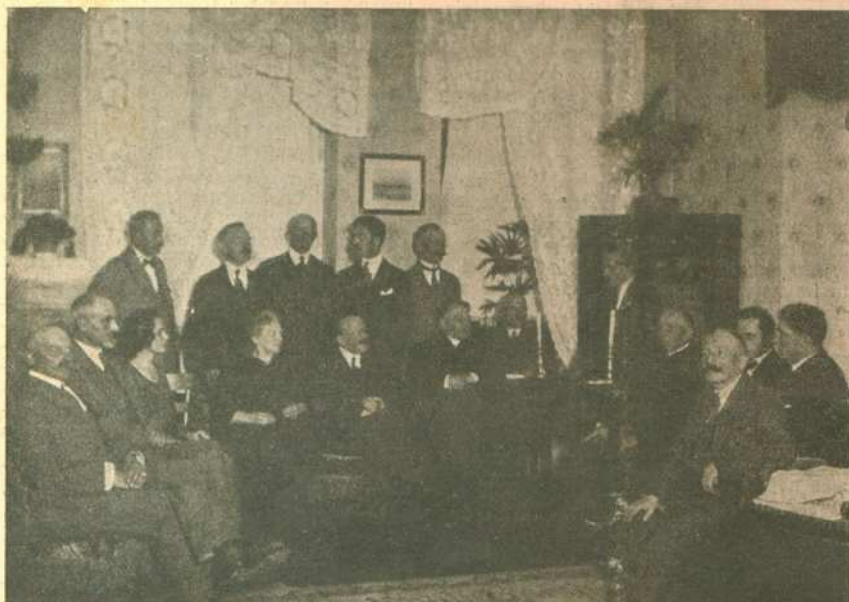
Statki rzeczne, łodzie motorowe, łodzie rybackie.

Okrętowe maszyny parowe 2 i 3 sprzężone na prze-
grzaną parę z precyzyjnym stawidłem Lenza.

Okrętowe motory Diesla do 1500 k. m. ze stawidłem
dla ruchu naprzód i wstecz.

Motory spalinowe ze 1bica żarową od 8 do 150 k. m.
dla łodzi motorowych i statków rzecznych.

BIURO WARSZAWSKIE: — WARSZAWA, ULICA WIDOK Nr. 8 m. 15.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ODDZIAŁ L. M. R. W MILEJOWIE LUBELSKIM. Oddział Milejowski pod pierwotną nazwą Oddziału Ligi Żegluga Polskiej, zawiązany został w dn. 14 lutego 1920 roku, dzięki inicjatywie p. Stanisława Znatowicza. Zatwierdzonym został przez władze generalne dn. 26 lutego 1920 r. Pierwotny skład zarządu stanowili: pp. Prezes Edmund Znatowicz, i członkowie zarządu Wieńczysław Popławski, Jan Pożak i Faustyn Markowski.

Prace Oddziału w stanie organizacyjnym wkrótce przerwane zostały przez najazd bolszewicki.

Dopiero w 1922 r. Oddział rozwija bardziej ożywioną działalność. Milejowski oddział znajduje się przy cukrowni Milejów i działalność jego nie ogranicza się tylko do samego Milejowa, lecz promieniuje na pobliski Lublin i okolice.

W roku 1922 Milejowski Oddział zorganizował dwie pogadanki i Odczyt ks. Kneblowskiego z Ameryki „O emigracji Polskiej do Ameryki”. Zwrócono się do Dyrekcji Szkół Lubelskich z prośbą o danie wyższym klasom ćwiczenia na temat: „Znaczenie morza dla Polski”. Najlepsze ćwiczenia przysłano do odczytu do Centrali warszawskiej i otrzymane nagrody, w postaci książek i żetonów wręczono laureatom na uroczystym zebraniu w sali popisowej gimnazjum im. Staszica. Urządzono wiec w Milejowie w sprawie przyspieszenia budowy portu w Gdyni i organizacji floty wojennej i handlowej i uchwałę wiecu przesłano Centrali warszawskiej. Wydrukowano w prasie lubelskiej cały szereg artykułów nadesłanych, przez Centralę i własnych. Zebrano drogą dobrowolnych składek wśród członków mk. 120.000 na opłacenie roku szkolnego jednego ucznia w szkole morskiej w Tczewie. Zwrócono się też do prasy lubelskiej z prośbą o wezwanie do społeczeństwa o ofiarność

na ten cel, i uzyskano tą drogą jedno stypendjum w kwocie mk. 120.000 od rodziny p. Władysława Kleniewskiej. Uzyskano od Tow. Akc. Cukrowni Milejów przy podziale zysków mk. 100.000 na cel wydawnictwa Ligi i przesłano tę sumę Centrali. Przeprowadzono rejestrację marynarzy zawodowych, zamieszkałych w gminie.

W roku 1923 w składzie Zarządu zaszła zmiana: ustąpił pp. Pożak i Markowski, a wzmian weszła panna Janina Marczakówna.

W dniach 17, 18 i 19 kwietnia demonstrowane były w Lublinie w teatrze „Corso” filmy, wyobrażające manewry floty angielskiej na Oceanie Spokojnym i szkołę morską w Key. Wyświetlenie filmów wyprzedziła reklama w prasie i wspaniałe afisz. Przedstawienia przeznaczone były specjalnie dla młodzieży. Objaśnienia udzielił: umyślnie przybyły z Warszawy dyrektor Centrali p. J. Rummel, oraz członkowie Milejowskiego Oddziału — ks. Stanisław Kubicki, Edmund Znatowicz i W. Popławski. Demonstracje widziało przeszło 3.500 osób.

Kółko amatorów i Koło uczącej się młodzieży w Milejowie z inicjatywy Oddziału urządziły w dniu 1 i 8 lipca przedstawienia teatralne, z których dochód przesłany był Szkole Morskiej w Tczewie. Na ten sam cel przewodniczący Oddziału zebrał poważniejszą kwotę na Zjeździe Cukrowników Polskich we Lwowie. Zebrano wśród członków Oddziału 41 tomów książek dla biblioteki Oficerów Marynarki Wojennej w Pucku.

Na ogólnym zebraniu w dn. 18 października 1923 r. członkowie Oddziału złożyli 5.055.000 mk. na cel nabycia statku szkolnego dla marynarki wojennej. Na ten sam cel w czasie świąt Bożego Narodzenia, zebrano 24.500.000 mk.

Na rece S. P. Antoniego Choloniew-

skiego przesłano 10.500.000 mk. dla gimnazjum polskiego w Gdańsku.

W roku b. Oddział przesłał telegram powitalny dla wracającej załogi „Lwowa”, a nie mogąc przyjąć osobiście udziału w uroczystościach powitania w Tczewie, przesłał na wydawnictwo „Jednodniówki” szkolnej i na bratnią pomoc uczniów szkoły tczewskiej po 30.000.000. mk.

Zwrócono się do Centrali z prośbą o ogłoszenie konkursu na „Pieśń żeglarza polskiego” w muzyce i słowie. Przekazano na ten cel 100.000.000 mk. Za przykładem lat ubiegłych rozslano do wszystkich szkół lubelskich odezwę, zachęcającą do pisania przez uczniów szkół wyższych ćwiczeń na tematy morskie. Urządzono w Lublinie i Milejowie pokaz filmów morskich: angielskich, francuskich i polskich, udzielonych przez Centralę. Filmy były objaśniane przez zaproszonego przez Milejowski Oddział p. Kom. Cz. Petelenza, jednocześnie p. Kom. wygłosił odczyt o „Marynarce Wojennej i Handlowej”. Ogłoszono w „Głosie Lubelskim” odezwę do społeczeństwa w sprawie pomocy dla Szkoły Morskiej w Tczewie.

Poruszono z Centralą sprawę nabycia wspólnymi siłami przez wszystkie polskie cukrownie własnego statku dla eksportu cukru. Centrala projekt ten przyjęła życzliwie i działa dalej w tym kierunku.

Opublikowano w prasie Lubelskiej szereg artykułów, nadesłanych przez korespondencję z Centralą w Warszawie, „Rybakiem” w Poznaniu i otworzono przy Milejowskim Oddziale dział rybacki. Kierownictwo tego działu objął p. inż. Tadeusz Fabijanowski. Propagowano w Lublinie i okolicy regaty w Gdyni i przeznaczono na nagrodę dla uczestników regat zł. 75. Przeprowadzono ze Stowarzyszeniem Techników w Lublinie korespondencję, w celu wciągnięcia tego Stowarzyszenia do prac Ligi. Rokowania są na dobrej drodze.

Przeprowadza się starania o utworzenie stałego poważniejszego stypendjum przy Szkole Morskiej w Tczewie. Urządzono w Milejowie przepięknie wygłoszony przez p. Dyr. Miketkę odczyt o myśli przewodniej powieści Żeromskiego „Wiatr od morza”.

Obecnie w działalności Oddziału nastąpiła przerwa, ponieważ wszyscy czynni członkowie Oddziału są pracownikami cukrowni Milejów, a obecnie w cukrowni trwa kampania, pochłaniająca całkowicie czas. Po kampanii jednak to jest w końcu grudnia, działalność będzie wznowiona. W obecnym sezonie Oddział ma zamiar urządzić kilka odczytów w Stowarzyszeniu Techników, wciągnąć do naszych prac studentów uniwersytetu i wygłosić parę pogadanek w uniwersytecie.

Obecnie Zarząd stanowią: p. Edmund Znatowicz — przewodniczący, p. Zygmunt Babiński — sekretarz i p. Janina Marczakówna — buchalterka, poza tem p. Tadeusz Fabijanowski — kierownik działu rybackiego.

ST. KR.

Przedpłata*rocznie 4 zł., pojedynczy numer 40 gr. Cena ogłoszeń: 1/1 str. 250 zł., 1/2 — 125 zł., 1/4 — 64 zł., 1/8 — 32 zł., 1/16 — 16 zł.

WYDAWCA: LIGA MORSKA i RZECZNA.

REDAKTOR: RADOŚLAW KRAJEWSKI.

Spółka Akcyjna Zakł. Graf. „Drukarnia Polska”, Warszawa, Szpitalna № 12.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i R.



WZNOWIENIE WIECZORÓW DYKUSYJNYCH. Dzięki udzielaniu przez Min. Przemysłu i Handlu sali konferencyjnej, zostały wznowione dyskusyjne wieczory, program których wypełniają zwięzłe i aktualne referaty, a następnie dyskusja. Pierwszy w tym sezonie wieczór dyskusyjny odbył się dn. 18 listopada r. b., na którym p. Oskar Sobański wygłosił referat, poruszając w nim sprawy rozbudowy miasta i portu w Gdyni. Następnie wywiązała się bardzo ożywiona dyskusja, w której głos zabierali pp. Minister Przemysłu i Handlu Józef Kiedroń, Stanisław Słowiński, inż. Władysław Rummel, inż. Stanisław Łęgowski, inż. Piotr Bomas i inni poczem uchwalono jednogłośnie:

Rada Ligi Morskiej i Rzecznej zwraca się do Rządu i ciał ustawodawczych z wezwaniem,

1) by, zważywszy doniosłość zagadnienia, jakim jest sprawa ustroju politycznego i administracyjnego miasta Gdyni, odpowiednie terytorium w dostatecznych granicach było wydzielone, jako samodzielna jednostka administracyjna, i wyposażone w odpowiednie władze;

2) by do budżetu państwa były wprowadzone sumy, potrzebne na cele stworzenia pomyślnych warunków dla rozwoju miasta Gdyni;

3) by Rząd i instytucje społeczne, oraz sfery handlowe i przemysłowe zajęły się sprawą przyszłego miasta Gdyni, przez stworzenie projektów budowy i urządzeń miejskich w Gdyni;

Rada Ligi wyznaczyła fundusz wysokości zł. 5.000, ofiarowany na ten cel przez jednego z członków Rady, za najlepsze prace architektoniczne, planową rozbudowę miasta Gdyni, uwzględniając interesy miejscowej ludności i przyszłość miasta, jego styl i estetyczny wygląd;

Rada Ligi poleca referentowi opracować szczegóły dla wykonania powyższych uchwał.

W dniu 2 grudnia odbył się drugi z kolei wieczór dyskusyjny, na którym p. Feliks Rostkowski wygłosił referat na temat: „Przyszły traktat handlowy i nawigacyjny polsko-niemiecki, a interesy Polski na morzu”, przedstawiając w krótkim zarysie, wszystkie grożące nam niebezpieczeństwa, dla rozwoju ekonomicznego państwa i marynarki handlowej, z chwilą zawarcia traktatu handlowego i nawigacyjnego z Niemcami na podstawie klauzuli największego uprzywilejowania. Reasumując wszystkie obawy o przyszłość naszych interesów na morzu, p. Rostkowski zaproponował przyjęcie dwóch rezolucji:

1) Rada Ligi Morskiej upoważnia swego Dyrektora do wystąpienia do sfery międzynarodowej z memorjałem, wyluszczałym obawy o przyszły los interesów na morzu, i w szczególności naszej ma-

rynarki handlowej. Memorjał wyjaśnić powinien ewentualne skutki uszczuplenia naszych praw i przewilejów, oraz możliwości do jak najszybszego wykorzystania własnego dostępu do morza i własnego portu. Memorjał ten podkreślać powinien, że interesy żywotne Państwa wymagają stworzenia takich warunków, któreby umożliwiły stworzenie własnej marynarki handlowej i jej rozwój. Bez posiadania własnej znacznej marynarki handlowej nie jest do pomyślenia zdrowy rozwój potęgi ekonomicznej Rzeczypospolitej, nie dojdzie Polska do bogactwa i sławy nie uniezależni się gospodarczo od Niemiec.

2) Rada Ligi poleca Dyrektorowi zwrócić się do sfery przemysłowo-handlowych i bankowych z memorjałem, w którym, w sposób wszechstronny, wyluszczyć należy, że wobec tego, że w niedalekiej przyszłości zawręć traktat z Niemcami będziemy jednak musieli, czas najwyższy, aby inicjatywa prywatna skorzystała z pozostających jeszcze mieszkańcy do dyspozycji i zdobyła się na wspólny z Rządem wysiłek dla stworzenia poważnego polskiego przedsiębiorstwa żeglownego, gdyż, w niedalekiej przyszłości, do trudności, które obecnie się piętrzą, przed takim przedsiębiorstwem, dojdzie jeszcze konieczność zwalczania potężnej konkurencji niemieckiej, która wystąpi już zupełnie otwarcie, mając za sobą mniejsze, lub większe ku temu udogodnienia, które wynikną z przyszłego traktatu handlowego.

Następnie, w licznej gronie obecnych osób, reprezentujących sfery gospodarcze, specjalnie interesujące się sprawami morskimi i przedstawicieli poszczególnych resortów rządowych, wywiązała się bardzo ożywiona dyskusja, w której głos zabierali pp. O. Sobański, E. Krzyżanowski, poseł Szydłowski, Nowotny, St. Łęgowski, J. Borowik i wielu innych. Nadto w myśl wniosków referenta, uchwalono wybrać Komisję, w skład której weszli prócz referenta pp.: mec. Hejmowski; Kom. Nowotny, dyr. Tow. „Sarmacja”; p. Raue, dyr. Tow. Pol. Bał. Lloyd; O. Sobański, prezes Zarz. Pol. Bał. Lloyd.

STAŁE PIĄTKOWE ZEBRANIA TOWARZYSKIE dla członków Ligi Morskiej i Rzecznej i wprowadzonych gości cieszą się dużym powodzeniem. Całość programów artystycznych utrzymana jest na wysokim poziomie dzięki współpracy pp. Heleny Zahorskiej-Pauly, Teodozji Skoniecznej, Dyr. Instyt. Muzycznego prof. Grudzińskiego, Stanisława Nawrockiego.

Resztę wieczoru wypełniają tańce.

NOWY LOKAL. Zarząd Ligi uzyskał kilkupokojowy lokal w al. Ujazdowskich Nr. 37, który po przeróbce będzie się składał z jednej wielkiej sali, małego saloniku i szatni. Lokal ten, będzie służył do stałych zebrań dyskusyjnych, zebrań towarzyskich i innych imprez. Posiadanie własnego lokalu pozwoli na rozszerzenie działalności Ligi.

BAL MORSKI. Dzięki inicjatywie komandora Cz. Petelena, państwa Paul, p. Krzyżanowskiego i całego szeregu chętnych do pracy dla dobra Ligi M. i R. osób, odbędzie się na rzecz L. M. i R. i pod jej egidą w salach szkoły podchorążych w dn. 10 stycznia 1925 wielki bal morski. Sale będą przystrojone na temat „na dnie morza” przez słynnego de-

koratora teatrów stołecznych art. mal. Drabika. Balet oceanid, szereg niespodzianek i różnych miłych niezwykłości urozmaici ową we wielkim stylu noc tańieczną, a najbardziej zasłużone osobistości ze sfery społecznych, rządowych, ze sfery marynarki i dyplomacji zaprzyjaźnionych mocarstw uświetnią tę wesołą uroczystość swoją obecnością.

II-GI KONKURS NA BUDOWĘ MODELI STATKÓW I MODELI YACHTÓW PŁYWAJĄCYCH. Przypominamy, że termin ogłoszonego konkursu, w marcu r. b., upływa dnia 15 stycznia 1925 r. Wszelkich informacji w tym kierunku można zasięgnąć w sekretariacie L. M. i R., Elekoralna 2 w godzinach między 3 a 5 w dniu powszednie. Wszelkim stającym do konkursu, a potrzebującym jeszcze pewnych rad i wskazówek w konstruowaniu modeli, po uprzednim porozumieniu się w sekretariacie, udzieli p. inż. Antoni Aleksandrowicz. Dla modeli jachtów pływających z wiosną będą urządzane regaty.

ODDZIAŁ L. M. R. W ŚWIECIU n/W., (Pomorze), został założony z wiosną 1923 r., członków zapisało się 150-ciu. Obecny skład zarządu jest następujący:

Kom. ppor. Korytowski — przewodniczący, starosta Tollik — wiceprzewodniczący, dyr. Cichocki — sekretarz, kom. pol. pow. Klinowicz — skarbnik, jako członkowie: pp. dyr. gimn. dr. Kuchanny, prof. Polisk, dyr. Szatkowski, ks. prf. Turzyński, mag. farm. Jeszke, dyr. Szymański, p. Łożyński, ks. kap. Kosiba, Bosm. Sztab. Burkiel;

Zarząd postawił za główny cel sobie propagandę idei morskiej i zaznajomienia z nią mieszkańców Świecia (8.000) i powiatu Świecie.

Urządzono kilka odczytów z przeżyciami, koncerty, kina (filmy floty angielskiej i polskiej), które miały duże powodzenie. Urządzono uroczystą akademię morską. Zorganizowano szereg odczytów dla młodzieży gimnazjalnej.

Z wiosną 1923 r. Oddział gościł wycieczkę z Wilna i Warszawy. W 1923 i 1924 r. urządzono „Wianki”, które obudziły ogromne zainteresowanie wśród miejscowego obywatelstwa i cieszyły się niezwykłym powodzeniem.

Najefektowniejszym wiankiem i tożdzim rozdawaną nagrodą.

W ubiegłym lecie urządzono wycieczkę do Gdyni i na Hel, wzięło w niej udział 65 osób.

Na początku swych czynności powziął Zarząd uchwałę, aby dla celów propagandy czyste dochody różnych urządzanych imprez, przeznaczyć na jakiś realny cel.

Postanowiono zakupić banderę honorową dla jednego z naszych okrętów wojennych, wybrano okręt im. gen. J. Hallera, jako wodza armji, która objęła Pomorze. Cel ten realizowano w przeciągu roku fundując banderę jedwabną ręcznie haftowaną. Banderą była wystawiona na Targach Poznańskich.

Z początkiem lipca r. b. udała się, wybrana przez walne zebranie delegacja do Gdyni, która po uroczystym nabożeństwie i pięknej przemowie kap. floty ks. Miegonia, na pokładzie O. R. P. „Haller”, wręczyła ją komendantowi Zygmuntovi Sadowskiemu, (patrz str. 11).

W najbliższej przyszłości Oddział tutejszy chce urządzić wystawę morską, połączoną z wystawą obrazów, odczytami oraz pokazami filmowymi.