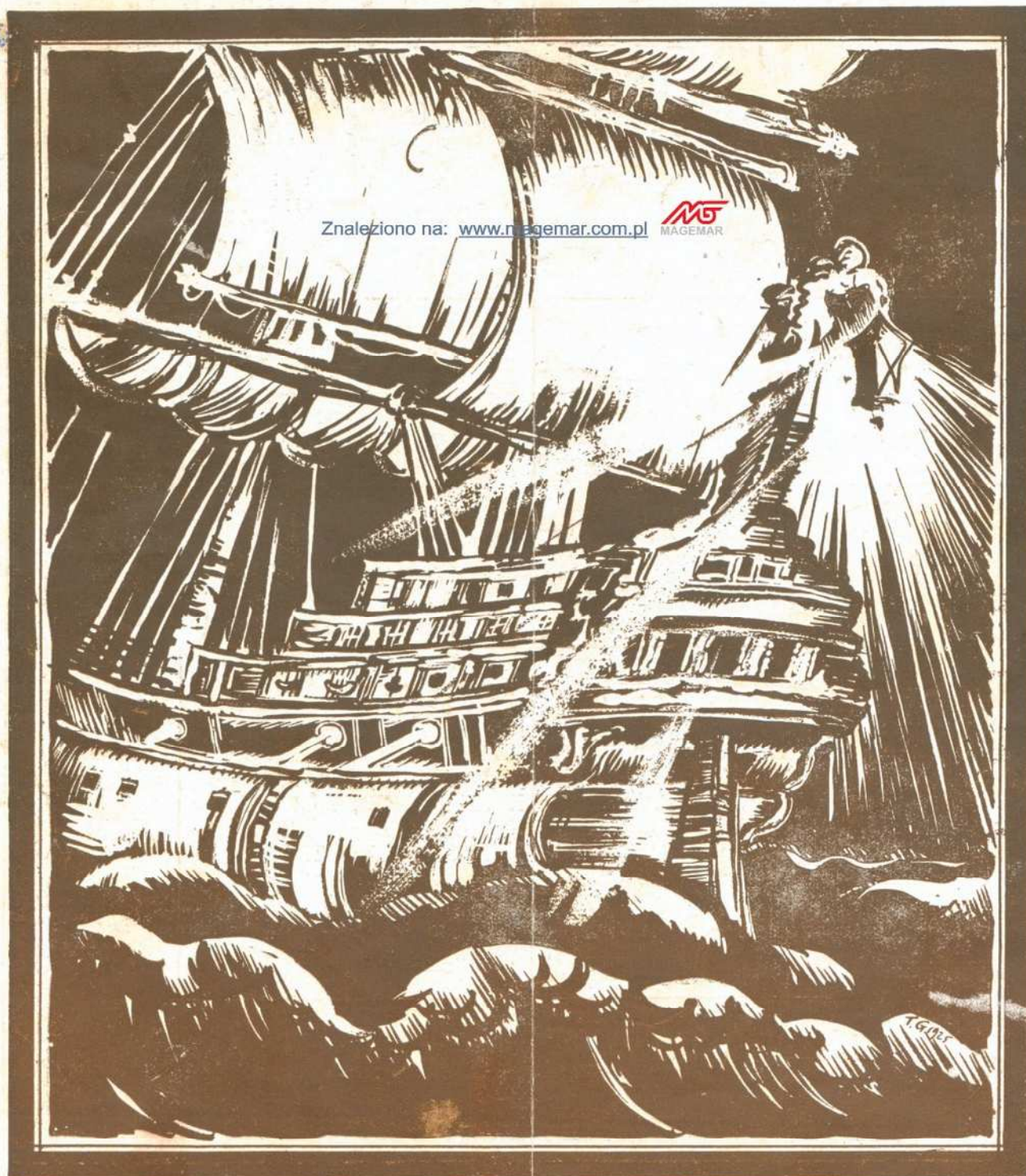


CENA 50 GR.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ



KWIECIEŃ

Nr. 4

G. GERLACH-Warszawa

OSSOLIŃSKICH 4

FABRYKA INSTRUMENTÓW GEODEZYJNYCH I RYSUNKOWYCH

ORAZ MAGAZYN OPTYCZNO-TECHNICZNY

poleca



PRZYRZĄDY POMIAROWE, SEKSTANTY,

LORNETY MORSKIE, KOMPASY,

BAROMETRY ETC., ETC.

LABORATOIRE ET
SOCIÉTÉ CHIMIQUE
DES USINES DU RHONE

nadeszły:

URAZINE, lek o nadzwyczajnej skuteczności przy wszelkich objawach artretycznych (podagra, reumatyzm, bóle neuralgiczne i muskularne, migrena i t. p.);

RHODAZIL, stosowany przez wybitnych lekarzy przy skurczach mięśni gładkich, jak: **astma, kolus** i t. p.

SKŁAD GŁÓWNY:

APTEKA

B-CI SICIŃSKICH,

w Warszawie,

ul. MAZOWIECKA Nr. 10.

CENY ZNIŻONE!

INFORMACJE: TELEF. 21-12.

ŻAŁAĆ WSZĘDZIE!

W. KRAFFT i A. RĄBALSKI

FABRYKA TASIEM

WARSZAWA, KOSZYKOWA 33.

TEL. 307-36.

TEL. 307-36.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



JACHTY

RZECZNO - MORSKIE I ŁÓDZIE WSZELKICH TYPÓW.
WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ MOTORÓW PRZYCZEPIANYCH „EVINRUDE”, MOTORÓW STAŁYCH DO ŁÓDZI FIRMY „KERMATH” W DETROIT I „OLM” W MĘDJOLANIE. PROPELERY I T. P. DO-
STARCZA WYTWÓRNA ŁÓDZI

E. BRYZEMEJSTER

TEL. 69-96.

WARSZAWA, TAMKA 17.

TEL. 69-96.

CENA 50 GR.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 4.

Warszawa, kwiecień 1925 r.

Rok. II.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL I KOMANDOR CZESŁAW PETELEŃ (jako naczelni kierownicy) oraz ANTONI ALEKSANDROWICZ (sport wodny i kierownictwo artystyczne), PIOTR BOMAS (sprawy portowe), RAFAŁ CZECZOTT I WŁADYSŁAW FILANOWICZ (marynarka wojenna), RADOSŁAW 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., tel. 15-63, redakcja w piątki od 6 do 7 popoł., tel. 15-63; prywatny telefon redaktora 13-39. Okładkę do niniejszego numeru zdołał JERZY ŻARUBA I TADEUSZ GRONOWSKI.

MARYNARKA NASZA W GDYNI.

Fot. Żdzisław Marcinkowski.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MS
MAGEMAR

Na okręcie wiatr usiadł... i targa lin lejce.
Jak pijany woznica w chłopskiej taradejce.
Rozwalił się na bakier... i zrzędzi i śwista,
A bo też ta fal droga taka wyboista!
Hej! wyboista droga!... bo któż ją wytoczył!
Hej, z rozwiniętej flagi wiatr trzasnął, jak z bicia,
I poganía bałwanów rumaki zziąjane,
Choć już bokami robią i miotają pianę!...

Hej wyboista droga!... Byśmy cało wyszli!
Buszpryt i maszty trzeszczą, nakształt słabych dyszli.
Jak oś niesmarowana, zgrzyta koło steru,
Jak kurzawa, snują się bryzgi kilwateru...
Hej, mknie okręt z fantazją, aż rażno na duszy!
Pędzi i nadętymi żaglami się puszy!...
Nad otchłanią, co huczy i od gniewu parska,
Kołysze się chrapliwa piosenka żeglarska!...

JÓZEF BIRKENMAJER.

POLSKA A MORZE.

Z którejkolwiek strony zbliżymy się do zagadnienia dostępu do morza, zawsze uderzy nas wielkość i powaga tego zagadnienia.

Historja, geografia i nauka gospodarstwa narodowego podały sobie ręce, aby przekonać nas najbardziej ważkimi argumentami, każda z osobna i wszystkie razem, że potęga państwa i gospodarcza Polska, że cała jej przyszłość mocarstwowa i rola, jaką ma ona odegrać na północy i na wschodzie Europy, zależy w ogromnej mierze od tego, czy potrafimy utrwalić stan swojego posiadania nad Bałtykiem i wyciągnąć z dostępu do morza odpowiednio korzyści.

Wystarczy spojrzeć na mapę Polski z roku 1772-go i na mapę Polski dzisiejszej, aby przekonać się, że to, co było jedną z przyczyn naszego upadku w 18-ym wieku, istnieje w Polsce odrodzonej nie tylko w tej samej, ale w znacznie niebezpieczniejszej postaci.

Wisła, zagrodzona w samym ujściu swoim przez miasto, które było niegdyś nasze, a obecnie nie chce być naszym, które, wbrew swojemu własnemu interesowi, wbrew tradycjom starożytnym, jest dzisiaj narzędziem wojującego z Polską pruskiego nacjonalizmu i imperjalizmu.

To nie Gdańsk — to Prusy nie chcą dopuścić Polski do morza!

To odwieczna, stara polityka krzyżacka zagradza nam drogę na szeroki świat, chce nas odepchnąć od Bałtyku a tem samem od Oceanu Atlantyckiego.

To, nad czem w swoim czasie pracowali Krzyżacy nadwiślańscy i rycerze mieczowi z nad Dźwiny zachodniej — pierwsi usadowieni w Malborku, drudzy w Rydze lotewskiej — stanowi i dzisiaj zasadę polityki pruskiej w stosunku do całego wybrzeża Bałtyckiego.

Te same knowania, które buntowały niegdyś, w zaraniu 15-go wieku, Witolda przeciw Jagielle, obiecując mu tron litewski, te same intryki, które w wieku 17-ym Królewicz opłatał Radziwiłłów birżańskich i kiejdańskich, ukazując im widmo korony litewskiej — ożyły dzisiaj w polityce pruskiej, popierającej Litwę kowieńską przeciw Polsce, nie po co innego, jak tylko po to, aby ujście Niemna, „domowej rzeki” Mickiewicza, tak samo, jak ujście Wisły — odgrodzić od Polski.

Nic się nie zmieniło, — ale pozornie tylko. W istocie zmieniło się wiele. Zmienił się przedewszystkiem pogląd myślącego społeczeństwa polskiego na to, czem jest wolny dostęp do morza.

Nie damy się już po raz drugi w dziejach odepchnąć od prawowitej naszej dziedziny nadmorskiej.

Na tem wybrzeżu zbudujemy sobie dom mocny i trwały.

Oto już dźwiga się i wyłania z morza kilkusetmetrowe molo w Gdyni. Za lat kilka powstanie tam port i powstanie miasto. Zatrzepocze się na wietrze polska bandera. Powstanie, musi powstać polska flota wojenna i polska marynarka handlowa.

O tem powinien dzisiaj myśleć, o to powinien się dzisiaj troszczyć każdy Polak.

W każdej szkole, każdy nauczyciel geografii — wówczas, kiedy mówi o Polsce, kiedy ma przed sobą mapę Polski — mapę tak tragiczną w zarysie swoich granic lądowych i wodnych — powinien wskazywać na nią, wskazywać na wybrzeże nasze i mówić dzieciom, że, jeżeli Polska nie uczyni z tego wybrzeża swojej

twierdzy, jeżeli nie potrafi go umocnić i zabezpieczyć, związać z sobą i zawsze go sobie zapewnić — to nie będzie nigdy mocarstwem wielkiem naprawdę samodzielnem.

Tam są zadatki naszej wielkości państwowej, tam jest gwarancja naszej rzeczywistej niepodległości!

Bo nie ludźmy się. Nie będziemy mieli tej niepodległości nigdy w pełni, o ile nie otworzymy sobie własnych wodnych dróg na świat, o ile nie stanimy się przez morze sąsiadami wszystkich wielkich narodów i państw kuli ziemskiej, stanowiącej dzisiaj jeden wielki i niedający się podzielić problem cywilizacyjny a poniekąd i polityczny.

Otoczeni przez nieprzyjaciół na lądzie, tylko przez morze i przez powietrze możemy zapewnić sobie i utrzymać w razie niebezpieczeństwa łączność z naszymi przyjaciółmi, z tymi, którzy zechcą nam w ciężkiej chwili dopomóc.

Bez morza będziemy skazani na śmierć! Prusy wiedzą o tem dobrze i chcą naszej śmierci, naszego uduszenia się w chwili, kiedy otaczająca nas prusko-moskiewska obręcz zacisnie się. Dlatego wszelkimi siłami dążą one do zamurowania nam Wisły i Niemna, do zamknięcia przed nami morza.

Dla tego samego jednak i my wszelkimi siłami musimy dążyć do naszego celu — do zdobycia dla handlu polskiego ujść tych dwóch rzek, do zapewnienia Polsce swobodnego wyjścia na morze.

Dobra nasza wiara w traktat wersalski zawiodła nas. Zawarował nam on dostęp swobodny do morza, dostępu tego jednak nie mamy. Zawarował nam on swobodne i nieskrępowane pod opieką Ligi narodów korzystanie z portu gdańskiego — nie korzystamy jednak z tego portu tak, jak tego interesy polskiego zabrzeża wymagają. Przeciwnie, musimy tam staczać coraz cięższe i coraz upartsze walki o prawa, które nam się należą. Musimy zdobywać to, co powinno stać przed nami otworem.

W ten sposób od początku naszego odrodzonego istnienia państwowego żyjemy fikcją morza, nie morzem, jako naturalnym żywiołem, rozszerzającym nasze granice lądowe, ale morzem, które granice te zamyka, które mówi nam na swoim wybrzeżu, że tu się Polska kończy, kiedy w istocie tam właśnie powinna się ona zaczynać, jako mocarstwo, wchodzące w skład wielkich mocarstw, związanych pomiędzy sobą interesami na całej kuli ziemskiej.

Z tych interesów wyobcowani, odepchnięci od nich, cały nasz wywóz i całe liczne wychodźstwo nasze wyprawiamy w świat z obcych portów i pod obcymi banderami.

Polski emigrant do obu Ameryk, północnej i południowej, polskie drzewo, polski cukier, polski węgiel i nafta dowożone są na rynki obce na okrętach gdańskich, niemieckich, duńskich, szwedzkich, norweskich, angielskich — tylko nie na polskich.

Tą fikcją morza Polska żyć nie może! Musi ona za wszelką cenę stworzyć sobie rzeczywistość morską.

Polska, jako państwo, nie może rozwijać się, rosnąć w siły i w bogactwo — bez odpowiedniej polityki morskiej.

Musimy nauczyć się myśleć w polity-

ce nowemi, nie tylko lądowemi kategoriami.

Musimy w rozpoznawaniu każdej kwestji politycznej brać pod uwagę nie tylko to, że jesteśmy państwem, wciśniętem przez swoje położenie geograficzne pomiędzy wielkie zagadnienie Wschodu i Zachodu, lecz że jesteśmy jednocześnie także państwem północnem, a więc państwem, należącym do szeregu tych państw, których interesy zbiegają się na Bałtyku i, jak niegdyś na jego wodach były już rozstrzygane, tak i w przyszłości mogą być jeszcze rozstrzygnięte na naszą korzyść lub niekorzyść.

O tem musimy myśleć, do tego musimy przygotowywać się zawczasu, budząc w sobie i innych świadomość, że zagadnienie morza dla Polski to nie tylko zagadnienie żywotne, lecz zarazem i zagadnienie szerokie, daleko szersze, niż się to na pozór wydaje.

To nie tylko Gdańsk i Gdynia — to cały Bałtyk, to wynikający z układu sił politycznych nad tem morzem, stosunek nasz do wszystkich państw i narodów nadmorskich.

W tym wielkim konglomeracie zagadnień politycznych, ciążących ku Bałtykowi, a którym przedewszystkiem na imię: Anglja, Niemcy i Rosja, Polska dotychczas niema swojego miejsca. Nikt na nią nie zważa, Nikt nie uznaje jej za państwo nadmorskie.

I nie może być inaczej, bo wykrojony jakby z żywego ciała naszego półksiężyc, w postaci Prus Wschodnich, oddziela Polskę na znacznej przestrzeni, pomiędzy Gdańskiem a Królewcem, od morza, uniemożliwia jej to najbliższe morze, odległe od Warszawy w linii powietrznej mniej, niż o 300 km.

W ten sposób, dzięki błędom przeszłości, dzięki dynastycznej polityce Zygmunta Starego, który uwierzył w dobrą wolę hołdującego mu przed 400 laty na Rynku krakowskim Albrechta, nie jesteśmy dzisiaj rzeczywistością państwem nadmorskiem, ale wisimy tylko u morza na cienkim, wązkim pasku naszego wybrzeża, które w każdej chwili może być odcięte od nas. Jedno zamknięcie obejmujących nas nożyc pruskich może to sprawić.

I pod tą grozą żyjemy ciągle. A jednak i tego wązkiego skrawka wybrzeża wystarczą nam przy silnej woli i przy świadomej pracy, aby zatknęta tam polską banderę rozwinąć i wysłać na wszystkie oceany.

Nie urzeczywistnimy jednak tego, o ile miłość nasza dla morza będzie tylko miłością, opartą na marzeniu, to znaczy, o ile w ślad za nią nie pójda czynny.

O ten wysiłek, o tę pracę woła do całej Polski uderzająca dzisiaj o nasz brzeg dziewiąta fala Chrobrego!

Po dziewięciu wiekach, wezbrana do świadectwem historycznem, przychodzi ona do nas znów od strony morza i dopomina się o wbiecie polskich słupów granicznych tam, gdzie je wbiła niegdyś dłoń Bolesławowa.

Nie mieczem wojującym, nie wojną krwawą, ale polską pracą i polskim geniuszem twórczym, wysiłkiem polskiego kupca, polskiego przemysłowca, polskiego marynarza, polskiego robotnika portowego, a nadewszystko świadomością całego narodu, utwierdzać i zabezpieczać musimy Polskę nad morzem.

Tak nam dopomóż Bóg!

ZDZISŁAW DĘBICKI.

MARYNARKA HANDLOWA

Minął już piąty rok, jak bandera Polski po tylu przykrych dla nas stuleciach, znowu ukazała się na Bałtyku i przypomniała światu, że Polska znowu, jak i przed laty, weszła w skład mocarstw morskich.

O doniosłości tego faktu, jego znaczeniu, a zatem o wynikających z tego prawach i obowiązkach, zresztą o ważnym znaczeniu marynarki handlowej, jej historycznym rozwoju i wpływach na dzieje światowe nie widzę potrzeby mówić szerzej, ponieważ rzeczy te są znane i już były niejednokrotnie poruszane i wyświełane przy rozmaitych okolicznościach tak w dziennikach i innych wydawnictwach, jak i na licznych konferencjach, akademjach i posiedzeniach, poświęconych sprawom ojczystej marynarki.

Pozwalam sobie tylko przypomnieć, że państwowe znaczenie własnej marynarki było uznawane przez wszystkie państwa morskie po wszystkie czasy.

Starożytne państwa wszystkie swe zdobycze zawdzięczały przeważnie żegludze morskiej.

W wiekach średnich Portugalia i Hiszpania dochodzą do największej potęgi dzięki temu, że okrety tych państw docierały do rajodległych brzegów. I tu można skonstatować prawie kompletną równoległość rozwoju politycznej potęgi i obrotów zewnętrznego handlu z rozwojem kultury.

Hiszpania w czasach największej swej potęgi, kiedy w jej ziemiach nie zachodziło słońce i kiedy obroty zewnętrznego handlu docierały do kulminacyjnego punktu, odznaczała się swoją kulturą, szkołami, autorami, malarzami, dotychczas mającymi uznanie w kulturalnym świecie.

W ostatnich wiekach potęga i bogactwo Anglii jest rezultatem posiadania olbrzymiej floty morskiej, której ani liczbą, ani jakością nie może dorównać żadne państwo. Ta flota odkryła drogę dla handlu angielskiego i zapewniła mu wybitne w świecie stanowisko.

Siłę i znaczenie floty i morskiego handlu dobrze rozumiały Niemcy zjednoczone. Stale i śpiesznie zwiększającą się flotą niemiecką usilnie torowała Niemcom drogę dla handlu, i towary niemieckie coraz więcej zalewały świat, a szczególnie kraje wschodnie.

Przed ostatnią wojną i podczas wojny Niemcy co do ilości floty handlowej zajmowały miejsce zaraz po Anglii i Ameryce Północnej i zapewne posunęłyby się jeszcze wyżej, gdyby zadowolili się polityką handlową, nie popierając jej brutalnym militarystycznym.

Przegrana wojna i strata znacznej ilości floty nie a nie nie zmieniły dążeń Niemiec, ponieważ natychmiast, po zawarciu pokoju i wydaniu tonażowej kontrybucji, Niemcy z olbrzymim zapalem wzięły się do odnowienia liczbowo swej floty handlowej.

W czerwcu 1914 r., czyli przed światową wojną Niemcy liczyli 5,098,000 morskiego tonażu handlowego, w roku 1918, jako rezultat działań wojennych, liczba ta spadła do 2,045,096 ton, a w r. 1920, po wydaniu kontrybucji, niemiecki tonaż handlowy morski liczył tylko 419,000 ton

W roku następnym zaczyna się wzrost bądź za pomocą budowy nowych statków na własnych stocznich, bądź w drodze wykupywania zabranych statków

Rok 1921 liczył 651,000 ton, 1922 — 1,783,000 ton, 1923 — 2,490,000 ton, 1924 — 2,856,000 ton (dane roku ubiegłego nie są jeszcze ostateczne).

Tak sprawa przedstawia się u naszego najniebezpieczniejszego sąsiada. A u nas?

Przeszło 5 lat, a rezultatów nie mamy prawie żadnych.

Przeszło nie pozostawiła nam nic, a teraz nieśmiało spała, lub mówiąc łagodnie wyczekiwała, drzemała.

Ze przeszłości nam nie pozostawiła, to jest rzeczą zrozumiałą.

Ojczyzna nasza, od półtora wieku pozabawiona samodzielności i dawno już odsunięta od brzegów morskich, nie mogła zachować tradycji morskich i przekazać ich w postaci realnych obiektów potomstwu, ale uzyskanie z powrotem wybrzeża morskiego winno było obudzić nas z letargu i dać lepsze rezultaty, niż te, jakie dały nam pierwsze pięć lat faktycznego władania wybrzeżem.

Gdy w roku 1923 na 1000 obywateli: Norwegia liczyła 455 ton, Anglia 274, Holandia 193, Dania 171, Szwecja 126, Stany Zjedn. 98, Grecja 64, Francja 53, Belgia 44, Włochy 40, Finlandia 38, Japonia 35, Hiszpania 30, Portugalia 25, Chile 17, Lotwa 16, Estonia 13, Argentyna 11, Brazylia 9, Niemcy 6, Rumunia 3, Polska miała i ma zaledwie 0,3 tona, czyli tyleż, ile posiadają Chiny, chociaż na początku zmartwychstania posiadanie własnego wybrzeża wywołało w Polsce ogólny entuzjazm i zdawało się, że losy ojczystej marynarki handlowej są na dobrej drodze do szybkiego urzeczywistnienia i dalszego rozwoju.

Badając przyczyny powolnego powstania marynarki handlowej pod banderą polską, musimy przedewszystkiem zaznaczyć, że traktat Wersalski przywrócił Polsce prawa do morza, lecz granice wyłączonego władania brzegiem morskim zaznaczył w ten sposób, że Polsce pod względem marynarki handlowej przypadł najuboższy smatek wybrzeża.

Na całej linii przydzielonego brzegu, nie było ani jednego większego miasta morskiego, ani jednego handlowego portu morskiego, a co zatem idzie, nie było też ani jednego obywatela, posiadającego okręty morskie, które konsekwentnie winny były przejść pod banderę polską.

Cały więc ciężar powołania do życia i zapoczątkowania marynarki handlowej spadł wyłącznie na samą Polskę.

O wiele w lepszych warunkach znalazły się nowopowstałe inne państwa, jak Estonia, Lotwa, Finlandia, nawet Litwa, Jugosławia, albowiem razem z suwerennością otrzymały znaczne gotowe porty morskie i dość pokaźny gotowy tonaż morski.

Następnie, jako drugi powód naszego niepowodzenia w dziedzinie budowy własnej marynarki, musimy wskazać na niezmienne ciężkie warunki polityczne, jakie wkrótce spadły na Polskę i szalony spadek naszej waluty, który zupełnie uniemożliwił i zatałmował rozpoczęte już nabywanie zagranicą morskiego tonażu.

Do tego też w silnej mierze przyczyniła się błędna polityka, jaką prowadziły

pierwsze powstałe polskie, lub o charakterze polskim, przedsiębiorstwa żeglugowe, jak również brak przychylnego poparcia ze strony mocno zaabsorbowanego innymi sprawami wielkiej wagi rządu polskiego, pierwszych kroków polskich armatorów morskich.

Analizując wyżej wymienione przyczyny, nie trzeba długo się zastanawiać, aby przyjść do przekonania, że są to rzeczy przejściowe i nadające się do kompletnego opanowania.

Głodzi przedewszystkiem o to, aby każdy zrozumiał, że Polska musiała radzić, a pomna fatalnych rezultatów, jakie pociągnęła za sobą utrata przed wieki własnego wybrzeża, musi, aby nie powtarzać historycznych błędów, nie żałować chociażby najwyższych wysiłków i pokazać światu, że ma prawo, chce i może należeć do składu potęg morskich.

Nie jest to już rzecz tak trudna, jak było pięć lat temu.

Obecna sytuacja zgoła się zmieniła na lepsze.

Ze strony rządu zrobiono już prawie wszystko, co jest niezbędne dla ułatwienia powstania i egzystencji własnej marynarki handlowej.

Utworzone zostały konieczne urzędy własne, wydane zostały najgłówniejsze ustawy morskie, pomyślano o wyszkoleniu własnych oficerów marynarki handlowej, wreszcie poważnie przystąpiono do budowy własnego portu morskiego, którego, już obecny stan nie wyklucza możliwości prowadzenia operacji portowych nawet dla oceanicznych okrętów.

A co jest rzeczą najważniejszą, to, że mamy już stały i dobry pieniądz, pozwalający na przeprowadzenie ścisłej kalkulacji.

Poza tem rząd polski już od trzech lat wprowadza do swego budżetu pewne sumy, w zależności od stanu finansowego, na razie wprawdzie niewielkie, ale stale zwiększające się, na popieranie i propagandę ojczystej marynarki handlowej.

Tej ostatniej taktyki rząd niezawodnie będzie się trzymał i nadal, aby tylko było komu i za co okazywać pomoc materialną ze skarbu państwa.

Również trzeba zaznaczyć, że przykłady z Polsko-Amerykańskiej Linii i praktyka innych czysto polskich linii (Sarmacja, Biały Orzeł i inne), przyniosły nam pewne wskazówki, co trzeba robić, a czego trzeba się wystrzegać. Jeśli do tego dodać, że zawarliśmy cały szereg umów handlowych, które winny zapewnić nam szeroki wzajemny ruch towarowy w kierunku tak północny, jak i południa, to z całą stanowczością można twierdzić, że obecnie już ułożyły się warunki, sprzyjające powstaniu i egzystencji ojczystej floty handlowej.

Chodzi tylko o to, aby tego momentu nie stracić, i aby nas nie uprzedziły obce, a może i wrogie nam państwa.

Do rozwiązania zagadnienia żeglugi morskiej służą trzy sposoby: 1) prywatna inicjatywa; 2) ujęcie sprawy wyłącznie przez rząd i na jego koszt i 3) droga pośrednia.

Droga prywatnej inicjatywy jest najwięcej pożądaną i celową formą, jednak nie zawsze od razu daje korzystne rezultaty dla inicjatorów.

To też wobec państwowego znaczenia, jakie mają własne morskie komunikacje, prawie we wszystkich państwach prywatna inicjatywa zawsze znajdowała poparcie ze strony swego rządu.

W rozmaitych państwach i w rozmaitych czasach pomoc rządowa była okazywana w rozmaity sposób, ale zawsze była, w stosunku do stanu finansowego kraju, okazala, i usuwana, częściowo lub w całości, w miarę, jak jakaś linja subsydiowana mogła się obejść bez tej pomocy.

Droga ujęcia sprawy wyłacznie przez Rząd prawie na całej kuli ziemskiej jest już uznana za kosztowną i nie rokującą normalnego rozwoju marynarki.

Ta forma rozwiązania zagadnienia morskich komunikacji jest usprawiedliwiona tylko w tych państwach, gdzie prywatna inicjatywa jeszcze nie stworzyła żeglujących linii, lub gdzie powstałe przedsiębiorstwa, wskutek słabej prywatnej inicjatywy, nie są jeszcze w stanie sprostać żądaniom państwowym.

Kompromisową formą załatwienia tej tak ważnej o państwowym znaczeniu jest trzeci sposób, a mianowicie powołanie do życia morskich linii z udziałem skarbu państwa i całego społeczeństwa.

Powstałe w ten sposób morskie linie mogą w przyszłości przeistoczyć się w przedsiębiorstwa kompletnie prywatne, ale na razie jest jedyny znany i już wypróbowany sposób do stworzenia oczyszczonej marynarki handlowej tam, gdzie prywatna inicjatywa jest słaba, a całkowite rządowe rozwiązanie nie odpowiada

zamiarom rządu i finansowej pozycji skarbu.

Jako odmiana załatwienia sprawy w powyżej wskazany sposób znane jest powołanie całego społeczeństwa do składania ofiar na stworzenie przedsiębiorstwa narodowo-państwowego, na zasadach mniej więcej takich, na jakich np. w Rosji powstała Flota Ochotnicza (Dobrowolnyj Flot), a w Japonii Cesarsko-Japońskie Towarzystwo Marynarki.

Jak już było wspomniane na początku, prywatna inicjatywa w zakresie własnej marynarki handlowej u nas okazała się za słabą. Jest pewna obawa, że aczkolwiek sytuacja obecnie zgola się zmienia na lepsze, prywatna inicjatywa i nadal bez zachęty i przykładu silnego czynnika, będzie wstrzemięźliwa. Z drugiej zaś strony nie jest pożądaną a zresztą nie można nawet tego wymagać, aby sprawa komunikacji morskich była całkowicie załatwiona przez rząd.

Pozostaje zatem dla nas jedyny, najwięcej pewny, i najbardziej nadający się do szybkiego załatwienia tej tak niezmiernie ważnej sprawy państwowej, sposób powołania do życia linii morskich z udziałem skarbu i całego społeczeństwa.

W ten sposób powstałe linie morskie winny się oprzeć na specjalnym statucie, zabezpieczającym potrzeby państwa i interesy każdego udziałowca.

Sprawa, tu poruszona, zajęła obecnie szersze koła poważnych czynników. Nie jest wykluczone, że w najbliższych dniach cała Polska w drodze specjalnych już konkretnych obwieszczeń będzie

powołana do wzięcia udziału w tworzącej się Ojczyściej Marynarce Handlowej.

Miejmy nadzieję, że żaden Polak nie uchyli się od udziału w tej zaszczytnej sprawie.

Jak przed wieki, tak i dziś Polska — wolna i zjednoczona — posiada znowu dostęp do morza i własne wybrzeże.

Lecz pamiętajmy, że każde posiadanie daje nietylko prawa, lecz nakłada i obowiązki, a te ostatnie są tembardziej godne uwagi, gdy są oparte na samozachowawczości.

Pamiętajmy dobrze, że wtedy tylko będziemy rzeczywiście niezależnym państwem, gdy wszystkie swe potrzeby, a zatem potrzeby obrony i handlu zewnętrznego, tego wszechświatowego motoru ku potędze, będziemy w stanie zadowolnić sami i własnymi środkami, nie uciekając się do obcej bandery, ani do obcych portów.

Pamiętajmy wszyscy, że przyczynienie się do tworzenia własnej floty wróży nam nietylko materialne korzyści i nietylko jest aktem patriotycznym, ale jest również aktem samozachowawczym, który nas broni przed utratą prawdziwej samodzielności.

Niechże ten rok szósty objęcia w posiadanie przyznanego nam wybrzeża Bałtyku przyniesie naszej marynarce tak wojennej jak i handlowej jak najokazalsze rezultaty, godne tego poświęcenia i za pała, z jakim przez tyle lat cały szereg najlepszych naszych pokoleń walczył o niezależność Ojczyzny.

GABRYEL CHRZANOWSKI.

POLSKA ŻEGLUGA MORSKA

Pod tą nazwą organizuje się w Warszawie z inicjatywy Banku Gospodarstwa Krajowego przy współudziale sfer rządowych, sejmowych i Ligi Morskiej i Rzecznej nowe towarzystwo okrętowe.

Kapitał zakładowy wynosić będzie 10 milionów złotych, podzielony na 400.000 akcji po 25 zł.

Towarzystwo to posiadać będzie 8 statków, z których cztery mniejsze, pa-

rowe, po 1500 ton każdy, utrzymywać mają komunikację pomiędzy Polską, a portami Bałtyku, Francji i Anglii, a cztery większe, motorowe, po 3000 ton każdy użyte będą do stałej komunikacji pomiędzy Polską a portami morza Śródziemnego.

Pudkreślić należy, że towarzystwo to pows nie na zasadach czysto prywatnej spółki akcyjnej, bez udziału rządu. Zadaaniem rządu będzie jedynie zapewnie-

nie towarzystwu finansowego poparcia w pierwszych latach, kiedy zyski jeszcze może nie będą tak znaczne, jakimi być powinny.

W najbliższym czasie ma się już rozpocząć subskrypcja na akcje.

W ten sposób dawne plany i marzenia nasze zbliżają się nareszcie ku zrealizowaniu.

JAKA FLOTA JEST NAM OBECNIE POTRZEBNA

Upřednio ustaliliśmy już, że do czasu stworzenia należycie zorganizowanej bazy musimy zadowolnić się posiadaniem t. zw. „małej floty”, złożonej wyłącznie z okrętów lekkich. Zastanówmy się z kolei nad przyszłym jej składem.

Już na początku musimy zaznaczyć, że mamy do rozwiązania problemat nadzwyczaj trudny, ponieważ skład każdej floty zależy od wielu czynników, pomiędzy którymi decydującymi są:

1. zadania postawione flocie,
2. skład i siła przypuszczalna flot przeciwników,
3. sytuacja strategiczna i środki finansowe danego państwa.

Punkt pierwszy został już omówiony w części I-szej tego artykułu, zamieszczonej w styczniowym numerze „Morza”. Punkt drugi wymaga najpierw ustalenia, jakie państwa należy uważać za ewentualnych przeciwników. Odpowiedź w tym wypadku zupełnie jasna: przede wszystkim te, którym traktaty Wersalski i Ryski

wyrwały zagrabsione ongiś, prastare nasze ziemie. Niestety potęgą flot wojennych tych państw, pomimo dotkliwych strat, poniesionych podczas wojny światowej i rewolucji, pozostaje nader poważną, szczególnie, jeżeli uprzytomnimy sobie nasz obecny stan posiadania. Floty te składają się ze wszystkich rodzajów okrętów, używanych obecnie w walce na morzu, zaczynając od potężnych pancerników i szybkich krawozowników, kończąc na łodziach podwodnych i torpedowcach.

Taki stan rzeczy mimowolnie nasuwa każdemu, interesującemu się zagadnieniami morskimi, pytanie, czy wysiłek nasz w kierunku stworzenia floty jest celowym, jeżeli ta ostatnia z wielu względów nie będzie w stanie w bliższej przyszłości dorównać siłom flot wrogich.

Teoria daje na to odpowiedź pozytywną. Budując flotę wojenną, nawet o wiele słabszą, niż u przeciwników,

1-o wiążemy swobodę ruchów przeciwnika, stwarzając dla niego ryzyko;

2-o podnosimy swą wartość jako sojusznika, co jest poważnym atutem przy zawieraniu tak obecnie dla nas potrzebnych paktów bezpieczeństwa.

W ten sposób przychodzimy do wniosku, że poważne względy przemawiają za celowością i koniecznością szybkiego zapoczątkowania naszej morskiej siły zbrojnej.

Teraz przejdźmy do jej składu.

Jak już wyżej było zaznaczone, w skład flot wrogich wchodzi najpotężniejsze okręty. Zdawałoby się, że dla nas narazie, wobec niemożności posiadania takich okrętów, kwestia ustalenia składu naszej przyszłej floty nie może być pozytywnie rozwiązana. Jednak przebieg wojny światowej daje liczne dowody, że czasy bezsprzecznej przewagi olbrzymich, zakutych w grube pancerze i uzbrojonych w potężne działa kolosów, bezpowrotnie minęły, jak wogóle minęły czasy niepodzielności „panowania nad morzem”.

W roli groźnego rywala kolosów mor-

skich występują małe, prawie niedostrzegalne na powierzchni morza łodzie podwodne, walka z którymi wymaga bardzo skomplikowanej organizacji i olbrzymich wysiłków, oraz pochłaniania wiele ofiar i pieniędzy. Tego dowodzą fakty, że celem przeciwdziałania koalicji byli, zmuszeni zmobilizować, obsadzić i uzbroić kilka tysięcy statków rybackich, hydroplanów i sterowców, przegrodzić całe odcinki morza specjalnymi sieciami do niszczenia łodzi podwodnych, oraz założyć setki tysięcy min. Nie bacząc na te wprost tytaniczne wysiłki, zwycięstwo przeważające floty koalicjantów przez dłuższy czas było niepewne.

Rozpatrując tę kwestię w stosunku do naszych przypuszczalnych przeciwników, można być zupełnie pewnym, że podobne przeciwdziałanie jest dla nich nieosiągalne.

W ten sposób łódź podwodna jest tym środkiem walki na morzu, który zachwiał potęgę dużych okrętów bojowych i, który wobec tego powinien wejść w pierwszy rzędzie w skład naszej przyszłej floty.

Pozostaje nam jeszcze określenie ich typu i ilości.

Obecnie są powszechnie używane dwa zasadnicze typy tych statków: łodzie podwodne i torpedowe i łodzie podwodne minowe, posiadające również aparaty do torpedowania, lecz w mniejszej ilości. Pierwsze mają za zadanie niszczenie okrętów nadwodnych za pomocą torped, drugie — zakładanie min. Ostatni typ jest o tyle niebezpieczniejszy od zwykłych okrętów, używanych do tego celu, że może wykonywać swą pracę zupełnie

niepostrzeżenie, bo pod powierzchnią morza i na najwięcej uczęszczanych przez wroga drogach wodnych.

Stwarza to u wroga stan ciągłej niepewności co do bezpieczeństwa tych dróg i powoduje nieustanną pracę nad ich oczyszczaniem, odciągając znaczną ilość sił przeciwnika. W naszych warunkach strategicznych bezwarunkowo obydwie te typy winny mieć zastosowanie.

Przechodząc do określenia ilości potrzebnych łodzi, należy przede wszystkim mieć na uwadze praktykę wojny podwodnej, która wykazuje, że zaledwie trzecia część posiadanych łodzi może być użyta w danej chwili na pozycji, ponieważ druga część jest w drodze tam lub z powrotem, a trzecia zaś w remoncie. Taka proporcja nie powinna nas zrażać, gdyż dla skutecznej blokady wybrzeży rosyjskich na Bałtyku Niemcy używali zaledwie kilku łodzi. Mając wszystko to na uwadze jak również i zadania, postawione naszej flocie możemy określić przypuszczalną ilość potrzebnych nam narazie łodzi podwodnych na 18, z których sześć do zakładania min.

Jest to najmniejsza dopuszczalna ilość, zmniejszać której nie należy, jeżeli chcemy, ażeby łodzie podwodne mogły spełnić postawione im zadanie.

Drugim nadzwyczaj skutecznym środkiem wal i z dużymi okrętami, jak również i łodziami podwodnymi, który wysunęła wojna światowa, były szybkie motorówki, uzbrojone w torpedy, lub też w specjalne bomby do niszczenia łodzi podwodnych. Dzięki swej olbrzymiej szybkości (około 80 klm. na godzinę) i nadzwyczajnej zwin-

ności, małe te stateczki niejednokrotnie, w biały dzień atakowały z wielkim powodzeniem duże okręty bojowe. Stały się one wkrótce prawdziwą plagą dla łodzi podwodnych, które tropiły za pomocą aparatów podsłuchowych, a określwszy miejsce ich pobytu, niszczyły je za pomocą specjalnych podwodnych bomb. Używano te motorówki także i dla konwojowania transportowców celem zabezpieczenia ich od łodzi podwodnych. Statki te, jako w zupełności nadające się do wykonywania zadań włożonych na naszą flotę, winny również wejść do jej składu. Ilość ich powinna być nie mniejsza od 15—20, gdyż te motorówki, posiadające nadzwyczaj silne, a jednocześnie bardzo delikatne mechanizmy, wymagają ciągłych remontów i stałej dokładnej opieki.

Wymienione dwa rodzaje okrętów winny stanowić „gros” naszych morskich sił zbrojnych w pierwszym czteroletnim okresie ich rozwoju.

Jeżeli dodamy do tego kilka (4—5) dużych dobrze uzbrojonych kontrtorpedowców dla konwojowania naszych transportowców, to otrzymamy zupełnie wystarczającą narazie skład floty.

Ponieważ jednak żadna flota nie może obejść się bez statków pomocniczych, (oczyszczenie drogi morskiej od min, patrolowanie, ściganie łodzi podwodnych, zakładanie i dozór nad polami minowymi), wszystkie obecnie posiadane jednostki winny być odpowiednio przerobione i przystosowane do wykonywania tych prac.

Takie są zadania i taki powinien być skład naszej floty w najbliższej przyszłości.

WŁ. FILANOWICZ.

W SPRAWIE BEZPOŚREDNIEJ KOMUNIKACJI WISŁA - GDYNIA

Rada Ligi Morskiej i Rzecznej na posiedzeniu swym w dniu 17. marca r. b. szczegółowo rozpatrzyła projekt p. inż. Nosowicza o stworzeniu komunikacji wodnej Tczew — Gdynia z ominięciem Gdańska. Po bardzo ożywionej dyskusji, w której zabierali głos najwybitniejsi znawcy spraw handlowo-morskich z Warszawy

i z Pomorza, uchwalono rezolucję treści następującej:

Domagając się nadal wykorzystania wszystkich praw Polski do portu gdańskiego, Liga Morska i Rzeczna po rozważeniu projektu stworzenia wodnej komunikacji Gdynia—Wisła przez Tczew—Schiewenborst uznaje, że zrealizowanie

tego projektu jest poważnym krokiem w rozwoju polskiej marynarki handlowej, gdyż:

- 1) otwiera dla polskiego handlu zamorskiego tańszą drogę,
- 2) rozwinie kabołaż pod banderą polską,
- 3) uniezależni znaczną część polskiego przywozu i wywozu od drogiego pośrednika — Gdańska i to bez potrzeby udawania się do portów niemieckich,
- 4) wspomogę nasz port Gdynię i da możliwość rozwinięcia eksploatacji jego przed zakończeniem budowy,
- 5) połączy port gdyński z Wisłą — główną wewnętrzną drogą wodną Polski,
- 6) przeniesie część manipulacji przeładunkowych z terenu gdańskiego na polski i skoncentruje przewóz morski w rękach przedsiębiorstw polskich, przez co pozyska zarobek dla robotnika polskiego,
- 7) spowoduje załatwienie czynności celnych p. d. wyłączną kontrolą władz polskich,
- 8) przeniesie opłaty frachtów, zaliczeń i innych kosztów, ciążących na towarach na teren Polski, dzięki czemu ściąganie automatycznie do kraju dewiz zagraniczne,
- 9) posiada również doniosłe znaczenie dla sprawy obrony państwa.

Wobec powyższego Liga Morska i Rzeczna szybkie zrealizowanie tego projektu uważa za konieczne i podkreśla, że bez wydanej pomocy rządowej projekt ten nie da się urzeczywistnić; i postanawia przeto zwrócić się do władz miarodajnych z prośbą o wstawienie na ten cel funduszy do budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu na rok bieżący.



MANIFESTANCI W WARSZAWIE GORĄCO PROTESTUJĄ PRZECIW ZAKUSOM NIEMIEC, DAŻĄCYCH DO ODCIĘCIA NAS OD BAŁTYKU I ZAGARNIĘCIA ŚLĄSKA.

STATEK PIJANY

PRZYP. RED.: Przekład z francuskiego tego utworu Jana Artura Rimbauda uzyskaliśmy od redaktora „Chimery”, pierwszego naszego ministra sztuki i kultury.

Prądem Rzek obojętnych niesion w ujścia stronę
Czułem, że już nie wiedzie mnie dłoń holowników;
Dla strzał swych za cel wzięły ich Skóry-Czerwone
I nagich do pstrych słupów przybiły wśród krzyków.

Nie dbałem o załogi po wszystkie me czasy —
Ja, dźwigacz zbóż flamandzkich, angielskiej bawełny,
Gdy się z holownikami skończyły hałasy,
Gdzie chciałem, poniosły mię Rzek spienione wełny.

Pośród wściekłych kołysań, przypływów, odpływów.
Ja, przeszłej zimy głuchszy nad mózgi dziecinne,
Biegłem! Triumfalniejszych nie zasnęły dziwów
Półwyspy, wzięte ładem przez bezdroże pływne.

Złudzenie me na morzu świecił wir powietrzny.
Dziesięć nocy, jak korek, tańczyłem po fali,
W której ludzie kołowrot widzą ofiar wieczny,
Nie tęskniąc do mdłych latarni, znikłych gdzieś woddali.

Słodsza, niż ustom dzieci miazga jabłek kwaśnych,
Wód zieleń w mą sosnową wdarła się lupinę,
Uniosła ster, kotwicę, stopy lin zapaśnych
I zmyła kały wstrętne i win plamy sine.

I odtąd kapałem się w wielkiej pieśni Morza,
Przesyconej gwiazdami, śpiewnej, jak muzyka,
Pożerałem toń modrą, gdzie pośród bezdroża
Zadumany topielec niekiedy przemyska.

Gdzie barwiąc nagle szafir — pijanemi wiry,
Albo rytmem powolnym, pod słońce płomienienie —
Mocniejsze nad alkohol, olbrzymse nad liry,
Fermentują miłości żółciowe czerwienie.

Znam nieba, pękające w gromy i wichrzyce,
Nawroty wściekle wałów, prądy, znam wieczory,
Znam jutrenki srebrzyste, jako gołębice,
Widziałem to, co człowiek widzieć zawsze skory.

Widziałem słońce nisko w plamach zgróź mistycznych,
Jak siało długie, zimne fioletoń martwice,
Podobne do aktorów w dramach pra-antycznych,
Na fale wdał toczące swych drgań tajemnicę.

Marzyłem noc zieloną wśród śniegów olśnienia,
Całunki, na mój oczy kładące się wolno,
Żółtomodne fosforów śpiewnych przebudzenia
I niesłychaną soków pogoń dookoła.

Miesiące całe z falą, równą histerycznym
Oborom, szturmowałem ku raf skalnym ścianom,
Nie śniąc, że stopy Marji na sierpie księżycznym
Mogą łeb dychawicznym zetrzeć Oceanom.

Potrącałem — czy wiecie? — Florydy bajeczne
Z chaosem oczu antycznych i kwiatów, urody
Ludzkiej i tęcz, niewiódających, jak cugle powietrzne,
Pod mój widno kręgam, lazrowe trzody.

Widziałem rwące bagnisk olbrzymich fermenty,
Sieci, gdzie wśród trzciny gniją całe Lewiatany,
Zapadania wód nagle wśród ciszy zakłętej,
Katarakty oddaleni ku bezdni nieznanej.

Lodowce, słońca srebrne, opal fal, nieb żary,
Przeokropne mielizny w zatok ciemnych tori,
Gdzie żarte przez robactwo olbrzymie węzary
Piesz za drzewa, skłębione jadłem czarnych woni.

Chciałbym dzieciom pokazać te dorady, gwiazdy
Fal morskich, ryby złote, ryby śpiewające...
Piany kwietne świeciły me z golfów odjazdy,
Niewysłowionych wicherów skrzydliły mię gońce.

Czasem, gdy mię znudziły bieguny, zwrotniki,
Morze, słodko mię łkaniem kołysząc omdlałem,
Wznosiło ku mnie ssawki flory mroków dzikiej,
I, jak kobieta w modłach, wraz nieruchomiałem.

Jak wysepka, gościłem ptaków roje gwarne,
Gwarliwe i niechlujne, o żrenicy płowej,
I żeglowałem dalej, gdy me więzy marne
Zerwał, na sen zstępując wgląb, topielec nowy.

Otóż ja, łódź, ginąca w golfach pod ziół brodą,
Miotana przez orkany w eteru przestwory,
Ja, którego kadłuba, pijanego wodą,
Nie wyłowią żaglowce Hanz, ni Monitory.

Wolny, rzeźwy, dymiący, odzian w mgły dziewicze,
Ja, com zachodów mury dziurawił płomienne,
W których dla dobra piewców przednie są słodycze:
Mchy słoneczne i strzępy lazurów bezcenne.

Ja, co biegłem w płomykach elektrycznych cały,
Szczątek płochy, wśród morskich rumaków eskorty,
Gdy skwarne Lipce maczug ciosami strącały,
Ultramaryny niebios we wrzące retorty.

Ja, co drżałem, o sto mil czując bekowiska
Behemotów i wściekle Maelstromów ukropy,
Pielgrzym wieczny błękitów cichych rozlewiska,
Ja tęsknię do wybrzeży odwiecznych Europy.

Archipelagi gwiazdne widziałem! Wysp roje,
Gdzie żeglarzom otwarte niebo szalejące:
— W tychże to nocach bez dna ukrywasz sny swoje,
Milionie złotych ptaków, przyszłej Mocy słońce?

Lecz zbyt wiele płakałem! Jutrznie są bolesne,
Srogie — wszystkie księżycy, gorzkie — wszystkie zory,
Cierpka miłość mi dała strętwinie przedwczesne,
O, niechaj dno me pęknie! Niech pójde pod morze!

Jeżeli jakiej wody tam w Europie pragnę,
To błotnistej kłuzu, gdzie w zmrokowej chwili,
Dziecina, pełna smutków, kucnąwszy nad bagnem,
Puszcza statki, wtlejsze od pierwszych motyli.

Skapanemu, o fale, w waszej omdłałości
Nie ubiec już dźwigaczy bawełnianych płonów,
Nie mknąć w pysze sztandarów i w ogniu świetności,
Nie pruć wód pod oczami straszniemi pontonów!

Tłom. ZENON PRZESMYCKI (Miriam).

NA BOM-BRAM-REI^{*)}

(Z CYKLU: „SONETY MORSKIE”)

O, jak tu pięknie. Gdziekolwiek polecisz
Twój wzrok, zamknięty w widnokregu kole,
Wszędzie powietrze i pajęczne sieci...
Jeśli nerwy masz mocne i oczy sokole.

Nie bój się próżni: spojrzysz, tam na dole
Czy widzisz ludzi? Jeden, drugi, trzeci —
Cały tłum mrówek, kręcących się w kole,
Jak drobne pyłki w wichrowej zamieci...

Jak tu swobodnie, jak blisko do Boga,
Jaka wokoło tu otchłań zawrotna!
Maszły wraz ze mną chylić się na boki...

Gwar słychać z dołu... To tedy powrotna,
Ma być znów dla mnie po masztach tych droga?
Nie, nie chcę wracać. Już wolę w obłok!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

MARJUSZ ZARUSKI.

^{*)} Bom-bram-reja, najwyższa reja na statku, zwykle pija lub szósta od dołu.

BRZEG W O R Ł O W I E



Znalezione na: www.magemar.com.pl



Fot. I. Bułhak.



Fot. I. Bułhak.

K U Ź N I C E

WIDOKI ROZWOJU NASZEGO RYBACTWA MORSKIEGO

Rozwój polskiego wybrzeża morskiego; w szczególności rybactwa morskiego, zależy jest od nawiązania jego potrzeb do najistotniejszych interesów całego kraju (ekonomicznych i politycznych); przede wszystkim z: 1) z zaopatrzeniem ludności w tanie artykuły masowego spożycia, 2) z pogłębieniem stosunków ekonomicznych z Anglią, na opinii której nam zależy, (British policy is british trade, 3) z podniesieniem znaczenia gospodarczego rybactwa przybrzeżnego morskiego i śródlądowego, tudzież 4) z obroną polskości naszego wybrzeża drogą gospodarczą, polityczną i wojenną.

Posiadanie taniego produktu masowego spożycia, którym może być jehynie ryba morska, uzyskann z bogatych terenów morza Północnego, zależy 1) od uregulowania importu ryb poławianych przez przedsiębiorstwa zagraniczne, przede wszystkim angielskie, i 2) od wykorzystania własnego „dostępu do morza” przez organizację polskiego przedsiębiorstwa połowu ryb na morzu Północnem. Przykładem w tej mierze są następujące dane: roczny połów wszystkich państw północnych wynosi przeciętnie 2.278.229.000 kg; cały zaś połów na Bałtyku wynosi około 3% tej sumy, tyleż samo wynosi obecny import ryb morskich do Polski — 70.000.000 kg. w 1923 r.

Tymczasem połowy ryb na naszym wybrzeżu morskiem dają tylko 5.000.000

kg., czyli około 5 proc. obecnego spożycia ryb w kraju. Z tego wynika, że rozwiązanie sprawy aprowizacji kraju należy szukać poza Bałtykiem, na bogatych terenach Atlantyku i morza Północnego, do których uzyskaliśmy dostęp, wraz „z dostępem do morza”. Inne narody czerpią stamtąd przeszło 1 miliard złotych dochodu rocznie.

Przy imporcie ryb morskich, jak i przy zorganizowaniu własnych połowów, niezbędne jest bliższe zetknięcie się bezpośrednie z Anglią: 1) która zajmie pierwsze miejsce w rybołówstwie europejskiem, 2) która zajmuje pierwsze miejsce w imporcie ryb do Polski, 3) dla której eksport ryb stoi dotąd na pierwszym miejscu w obrotach handlowych z Polską, czego dowodzą liczby: w 1920 r. połów Anglii wynosił 49,34% ogólnego; w 1923 r. przywóz ryb z Anglii wynosił 65% ogólnego przywozu ryb do Polski; w 1923 r. ładunek ryb morskich 45% ogólnego tonnażu towarów, wysłanych z Anglii do Polski.

Z powstaniem własnego przedsiębiorstwa połowów i z uregulowaniem importu ryb zagranicznych ściśle się łączy: powstanie przemysłu fabrycznego konserw rybnych na wybrzeżu, udoskonalenie transportu i przechowywania ryb w kraju, uregulowanie handlu rybnego w ośrodkach konsumcyjnych, ogólne ożywienie stosunków w rybactwie wskutek powstania wyspecjalizowanego kapitału z jego

aparatem i wpływami, oraz wzmoczenie zdolności eksportu z Polski cennych ryb i wartościowych produktów mięsnych, zastąpionych w konsumcji bardziej tanim produktem rybnym.

Rozwój polskich przedsiębiorstw połowu ryb na morzu Północnem, fabryk przetworu ryb na wybrzeżu oraz firm dla handlu rybami importowanymi przyczyni się: do wzmocnienia polskiego prestige'u na wybrzeżu do rozwoju portu w Gdyni i do ułatwienia obrony wojskowej wybrzeża, wskutek posiadania przysposobionych rezerw dla marynarki i dysponowania flotyllą trawlerów.

Realizacja przedstawionego wyżej wymaga: 1) należytego docenienia znaczenia sprawy rozwoju rybactwa morskiego przez społeczeństwo, Sejm i Rząd, 2) uwzględnienie interesów rybactwa przy budowie portu w Gdyni, 3) zapewnienia udziału skarbu państwa w organizacji flotylli rybackiej dla połowów na morzu Północnem, ze względu na znaczenie jej dla obrony granic państwa, 4) stałego udzielania kredytów państwowych na budowę statków i nabycie narzędzi rybackich, 5) premiowania rekordowych połowów oraz należycie przygotowanych towarów, 6) refakcji podatkowych i kolejowych na pierwszy czas działalności przedsiębiorstw rybnych, zorganizowanych na naszym wybrzeżu.

JÓZEF BOROWIK.

CHARAKTER PRAWNY MORSKIEGO STATKU HANDLOWEGO

Charakterem prawnym rzeczy, czy instytucji, odgrywającej pewną rolę w życiu politycznym, społecznym, czy ekonomicznym, nazywamy całokształt cech, nadanych jej przez obowiązujące normy prawne. Pojęcie morskiego statku handlowego jest we wszystkich ustawodawstwach to samo, oznacza statek, uprawiający żeglugę morską w celu zarobkowania.

Żegluga morska i zarobkowanie, to są te dwie najbardziej zasadnicze cechy tego pojęcia. Celem uzyskania przynależności morskiego statku handlowego do marynarki handlowej danego państwa, t. j. przywilejów, z tą przynależnością związanych, państwo stwarza pewne warunki, określone przepisami. I tak ustawa z dn. 23.V 20 r. o polskich statkach handlowych morskich (Dz. Ust., Nr. 47 z 1920 r. poz. 285) w art. 1 postanawia, że statki handlowe morskie mogą być tylko wtedy uważane za polskie, czyli przynależne do polskiej marynarki handlowej, o ile stanowią własność państwa polskiego lub obywateli polskich lub też osób prawnych, mających siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej, w których wszystkie udziały lub akcje są imienne, udział obcokrajowców w kapitale zakładowym nie przewyższa 40 proc., do każdej z władz: kierowniczej, nadzorczej i kontrolującej obcokrajowcy nie wchodzi w stosunku przewyższającym ich udział w kapitale zakładowym, a w spółkach akcyjno-komandytowych nie są nadto osobiste odpowiedzialni i wreszcie kierownik (dyrektor-zarządzający) jest obywatelem polskim. O ile co najmniej $\frac{3}{5}$ udziałów statku jest w rękach polskich, a reszta udziałów w rękach obcokrajowców, i pełnomocnik wszystkich współwłaścicieli jest obywatelem polskim, statek co do prawa przynależności do polskiej marynarki handlowej jest równi traktowany ze statkiem,

którego wszystkie udziały są w posiadaniu obywateli polskich (Art. 2).

Z pośród uprawnień, przywiązanych do polskiego statku handlowego morskiego, najważniejsze są: prawo do uprawiania żeglugi na polskich wodach terytorjalnych, nietykalność na pełnym morzu i prawo eksterytorjalności na wodach i w portach obcych w granicach traktatów, konwencji i zwyczajów międzynarodowych, prawo do korzystania z pomocy władz polskich na wodach i w portach polskich oraz zagranicą, jak również prawo do podnoszenia polskiej bandery handlowej (art. 5). To ostatnie prawo ma charakter nie tylko uprawnienia, gdyż ustawa pomieniona stwarza także i obowiązek do podnoszenia polskiej bandery handlowej na polskim statku handlowym morskim (art. 6).

Uprawianie przez polski statek handlowy morski żeglugi na wodach nadbrzeżnych i na morzu uzależnione jest od zarejestrowania statku w rejestrze dla morskich statków handlowych przy Urzędzie Marynarki Handlowej. Rzeczypospolita Polska posiada dwa Urzędy Marynarki Handlowej: w Wejherowie i Gdańsku, w których polskie statki handlowe morskie mogą być rejestrowane. Zależnie od tego, gdzie statek jest zarejestrowany, wzgl. z jakiego portu uprawia żeglugę, mówi się o porcie rejestracji i porcie ojczystym. Po wciągnięciu statku do rejestru władza rejestracyjna wystawia właścicielowi statku tak zwany certyfikat okrętowy, to jest dokument, który służy jako legitymacja dla statku względnie jego właściciela, wykazująca przynależność statku do marynarki handlowej danego państwa i uprawienie do podnoszenia bandery handlowej morskiej. Certyfikat okrętowy winien się stale znajdować

na statku. Jeżeli polski statek handlowy zawija do zagranicznego portu, kapitan statku winien się zameldować w konsulacie polskim, właściwym dla portu, i równocześnie przedłożyć konsułowi certyfikat okrętowy oraz t. zw. rolę zaciągową (spis załogi).

Z natury fizycznej morskiego statku handlowego wynika, że jest rzeczą ruchomą, zasadniczo też prawo traktuje go, jako rzecz ruchomą. Tej jego zasadniczej natury nie zmienia fakt, że w pewnym względzie przepisy prawne traktują go analogicznie, jak nieruchomość, mianowicie poddają go przymusowi zarejestrowania do rejestru, podobnego do księgi gruntowej, i dopuszczają obciążenie statku podobnym zastawem, jak nieruchomość, t. j. hipoteką, którą wpisuje się do rejestru.

Szczegółowe przepisy, dotyczące rejestracji morskich statków handlowych, zawiera rozporządzenie ministra b. dz. pruskiej z d. 18.I 1921 r. (Dz. U. Ur. 10. z 1921 roku poz. 58).

Państwo polskie, wydało przepisy, dopuszczające obciążenie hipoteczne polskich statków handlowych morskich w walucie obcej w celu pozyskania kapitału zagranicznego dla polskiej marynarki handlowej. Obciążenie tego rodzaju polskiego statku handlowego morskiego nie może jednakże dłużej trwać, niż 15 lat. Odnosne przepisy są zawarte w ustawie z 4.X 1921 r. (Dz. U. Nr. 84 z 1921 r. poz. 594).

O ile rozchodzi się o przepisy prawa międzynarodowego, to traktują one statek handlowy morski jako „część terytorjum tego państwa, do którego statek przynależy, o ile znajduje się na pełnym morzu. W terytorjalnych wodach zaś i portach obcego państwa podlega on zasadniczo przepisom tego państwa za wyjątkiem jurysdykcji w sprawach cywilnych, karnych pomiędzy osobami, należącymi do załogi.

Dr. WŁ. SOWINSKI.

ORŁOWO



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

M5
MAGEMAR

Fot. I. Bulhak

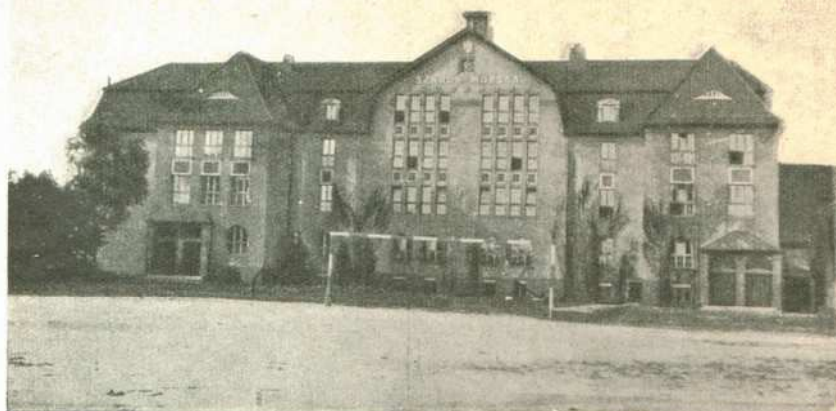


KUŹNICE (NA HELU)

Fot. I. Bulhak

SZKOŁA MORSKA W TCZEWIE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



GMACH SZKOLNY

Szkoła Morska w Tczewie jest szkołą państwową i należy do resortu ministerstwa przemysłu i handlu.

Celem Szkoły jest przygotowanie oficerów pokładowych i mechaników okrętowych dla ojczyźnej floty handlowej.

Szkoła posiada dwa wydziały: nawigacyjny i mechaniczny. Nauka na każdym wydziale trwa przeszło 3 lata, w tem około 17 miesięcy pływania dla nawigatorów na statku szkolnym „Lwów”, a dla mechaników na statku „Lwów” i innych statkach morskich lub praktyka w warsztatach mechanicznych.

Rok szkolny rozpoczyna się normalnie 15-go października, a kończy się 1-go maja. Praktyka letnia trwa od 15-go maja do 1-go października.

W czasie praktyki letniej uczniowie wydziału nawigacyjnego pod kierownictwem nauczycieli Szkoły i oficerów statku uczą się obliczeń i spostrzeżeń astronomicznych, z olinowaniem, ożaglowaniem okrętu, ładowaniem; uczą się sterowania, sygnalizacji i wiosłowania, a uczniowie wydziału mechanicznego zaznajamiają się z obsługą mechanizmów okrętowych, kotłów i silników.

Ukończenie wydziału nawigacyjnego lub mechanicznego Szkoły, po wypełnieniu ustalonego cenzusu morskiego, daje prawo otrzymania pierwszego dyplomu oficera pokładowego marynarki handlowej, lub mechanika okrętowego. Dyplom ten, po wypływaniu wymaganego cenzusu morskiego, w myśl istniejącej ustawy, stopniowo zamieniany będzie przez ministerstwo przemysłu i handlu na wyższy do kapitana żegluga wielkiej lub mechanika okrętowego I klasy włącznie.

Ukończenie dwóch pierwszych kursów jednego z wydziałów Szkoły nie daje żadnych praw morskich, lecz daje prawa równorzędne z maturą szkół typu przyrodniczo-matematycznego.

Od wступujących do Szkoły wymagane są: a) ukończenia co najmniej 6 klas szkoły średniej państwowej lub prywatnej z równorzędnymi prawami; b) wiek od 16 do 18 lat, kandydaci w wieku ponad 18 lat winni do podać dołączyć swój dokładny życiorys z ostatnich lat, gdyż rada

pedagogiczna Szkoły Morskiej może zezwolić na wstąpienie do Szkoły w wieku do 20 lat; c) złożenie egzaminów wstępnych z arytmetyki, algebry, geometrii i fizyki według programu szkół średnich państwowych w zakresie 6-ciu klas. kandydaci, którzy już posiadają maturę jednej ze szkół krajowych, mogą być przez radę pedagogiczną Szkoły Morskiej zwolnieni od obowiązku składania egzaminów sprawdzających; d) poddanie się badaniu lekarskiemu przez komisję lekarską przy Szkole dla oceny stanu zdrowia, przyczem szczególną uwagę zwraca się na posiadanie normalnego wzroku, słuchu i czystej wymowy.

Podania o przyjęcie do Szkoły należy składać w sekretarjacie Szkoły w terminie od 1-go czerwca do 7-go lipca, przyczem podania powinny być składane przez rodziców lub opiekunów kandydatów; własnoręczność podpisu ma być urzędowo zaświadczona.

Do podania należy dołączyć: a) metrykę urodzenia, b) dowód obywatelstwa polskiego w oryginale, c) ostatnie świadectwo szkolne w oryginale, d) zobowiązanie na piśmie rodziców lub opiekunów stosowania się do przepisów szkolnych i uiszczania opłaty szkolnej (podpisy na zobowiązaniach powinny być urzędowo zaświadczone), e) 2 fotografie kandydata, formatu nie mniej, niż 4x6 cm., zaświadczone urzędowo na stronie odwrotnej, f) opłatę egzaminacyjną w wysokości 10 zł., która nie podlega w żadnym wypadku zwrotowi.

Podania, niezaopatrzone w wymagane załączniki, będą zwracane bez rozpatrywania. Ogłędziny lekarskie odbędą się 14-go lipca w gmachu Szkoły, egzaminy zaś wstępne rozpoczną się 15-go lipca.

W 1925 r. będzie przyjętych na wydział nawigacyjny i mechaniczny po 30 uczniów.

Rezultaty egzaminów będą ogłoszone natychmiast po ich ukończeniu, poczem po krótkim urlopie nowoprzyjęci kandydaci zostaną wyznaczeni na 1—2 miesiące na szkolny statek dla odbycia próbnej żeglugi, po której — na mocy opinii Komisji Okrętowej o zdolnościach kandydatów do służby morskiej — będą ostatecznie zaliczeni w poczet uczniów Szkoły.

Każdy kandydat przed rozpoczęciem żeglugi próbnej musi przedstawić nie mniej niż: 4 koszule, 4 pary kalessonów, 6 par

skarpetek, 6 chusteczek, 6 ręczników, 6 prześcieradeł, 1 poduszkę (60x45 cm.) 3 białe poszewki do niej, 2 szare koce, 1 kurtkę marynarską zimową, 1 bluzę marynarską sukienką, 1 parę spodni sukiennych, 1 krawat marynarski czarny, 3 koszulki trykotowe w paski biało-granatowe, 1 kołnierz marynarski, 2 bluzy marynarskie letnie płócienne, 2 ubrania robocze, 1 czapkę marynarską, 2 białe do niej pokrowce, 1 sweter popielaty, 1 szalik popielaty, 2 pary trzewików. Wszystkie te rzeczy powinny być oznaczone literami właściciela. Na statku uczniowie i kandydaci obowiązani są pracować sami bielizną, ubrania robocze i hamaki.

Przed wyjazdem na statek szkolny każdy z kandydatów wpłaca do kasy Szkoły 160 zł. za utrzymanie na statku podczas żeglugi próbnej. W razie przyjęcia kandydata do Szkoły powyższą sumę zalicza się jako ratę wpisowego, ustalonego za nauczanie w Szkole, utrzymanie w internacie i na statku szkolnym (patrz par. 19) za okres I/VII do I/X, lub za okres od I/X do 31/XII, o ile żegluga próbna nie mogła się odbyć.

Uczniowie Szkoły i kandydaci pełnią na statku szkolnym wszystkie czynności załogi. Oprócz robót, dotyczących puszczania statku w ruch, a więc: rozwijania i zwijania żagli, pracy przy głównych i pomocniczych mechanizmach, sterowania, manewrów z żaglami, kotwicą, lodziami i t. p., biorą oni udział w robotach, mających na celu utrzymanie statku w czystości, nie wykluczając mycia pokładów, czyszczenia części metalowych, malowania statku, utrzymania w porządku łodzi, mechanizmów i t. p.

Jeśli kandydat przekona się w czasie próbnej żeglugi, że służba morska jest dla niego za ciężką, ma prawo, o ile statek znajduje się wówczas w polskim porcie, prosić przez swych rodziców lub opiekunów o zwolnienie ze statku i skreślenie z listy kandydatów do Szkoły Morskiej. Odpisy rodziców lub opiekunów powinny być na podaniach urzędowo zaświadczone. Powrót do domu następuje na koszt własny kandydata.

Przy Szkole istnieje internat, w którym uczniowie obowiązani są zamieszkiwać.

Za nauczanie w Szkole, utrzymanie w internacie i na statku szkolnym na rok 1925 ustanowiony jest wpł. roczny ze środków osobistych ucznia, jego rodziców lub opiekunów w wysokości 640 zł., płatny w miesięcznych ratach zgóry.

Rada pedagogiczna Szkoły może zwolnić od wpisu całkowicie lub częściowo część niezamożnych uczniów, celujących w naukach i sprawowaniu, lub też przyznać stypendjum. Nowoprzyjęci mogą być zwolnieni od wpisu dopiero w II semestrze 1925/26 roku szkolnego.

Uczniowie Szkoły, ze względu na specjalny charakter przez się obranego zawodu, są wychowywani w duchu dyscypliny wojskowej i dyrekcja Szkoły stosuje względem nich kary dyscyplinarne za przekroczenia przeciw regulaminowi Szkoły.

Pobyt w Szkole nie zalicza się do służby w W. P. i po ukończeniu Szkoły absolwenci obowiązani są odbywać obowiązkową służbę wojskową, przewidzianą ustawą.

Uczniowie są obowiązani nosić wyłącznie przepisowy uniform i posiadać własne podręczniki i przyrządy kreślarskie. O ile podanie nie zostało przez Szkołę zwrócone, oznacza to, że kandydat ma się stawić w ustalonym terminie do ogłędzin lekarskich.

BELGIJSKI STATEK SZKOLNY „L'AVENIR”.

Dnia 12 lutego b. r. belgijski statek szkolny opuścił port antwerpski, udając się w podróż do Stanów Zjednoczonych. Od kilku dni już pisma tutejsze zapowiadały, że w dzień odjazdu publiczność będzie mogła zwiedzać „L'Avenir”. Jakoż dnia tego już na godzinę przed oznaczonym terminem liczne grupy ciekawych zaległy wybrzeże Skaldy w miejscu, gdzie przymocowany był statek. Z daleka już, z za domów, widnieją jego potężne maszty. Zbliżamy się do niego. Z za nadbrzeżnego hangaru wylania się biały kadłub wielkiego czteromasztowego barku. Godzina dziesiąta. Wpuszczają nas na pokład. Kadeci, w ubraniach marynarskich i takichże czapkach, z nazwą statku na wstążce, porożstawiani są na baku, rufie, spardecku, dla informowania gości. Zaczynam z jednym z nich rozmowę. Dowiaduję się, że tutejsza szkoła morska posiada dwa statki szkolne. Jeden z nich, „Com'e de Smet de Naeyer”, ex „Linlithgowshire”, zbudowany w r. 1877 przez firmę Henry Murray & Co. w Glasgow, stoi stale w Ostendzie. Zaopatrzone jest w ogrzewanie centralne i elektryczne oświetlenie. Urządzenie jego jest obliczone na pobyt 100 kadetów, którzy po kilkumiesięcznych ćwiczeniach przechodzą z niego na „L'Avenir”. „L'Avenir”, jak już wspominałem, jest czteromasztowym barkiem (po 6 reji na maszcie), zbudowanym w Bremie w r. 1908. Liczy 3400 ton rejestrowych i ma 305 stóp (93 mtr.) długości, 45 st. (13,7 mtr.) szerokości i 27,5 st. (8,4 mtr.) głębokości. Całe omasztowanie jest stalowe.

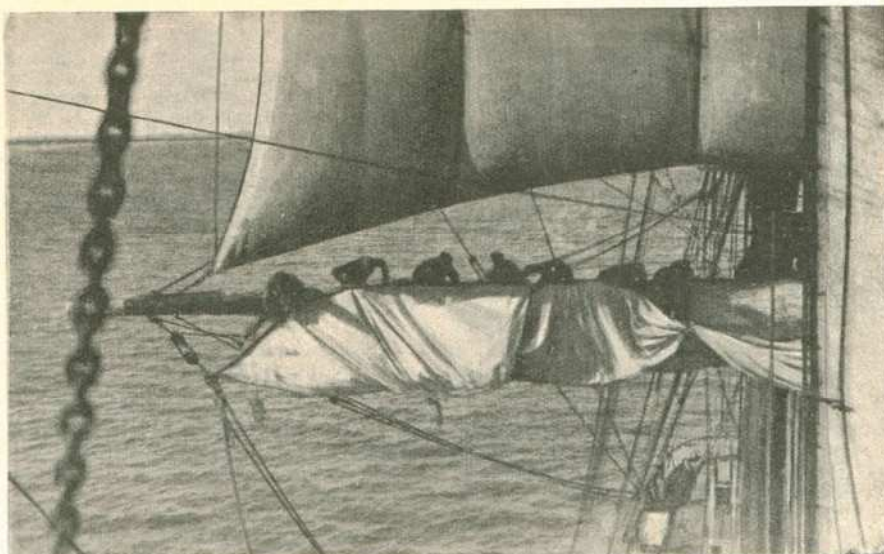
Poza oficerami i kadetami niema na nim żadnej załogi (nie licząc oczywiście kucharzy, stewardów i t. p.). W obecnej podróży bierze udział 37 kadetów. Statek udaje się do Tampa na Florydzie, zabierając jako ładunek 3200 ton belgijskiego cementu. Komendantem statku jest kapitan J. Menlemeester, oprócz niego znajduje się na pokładzie po dwóch pierwszych, drugich i trzecich oficerów, lekarz okrętowy, prefekt i radiotelegrafista.

Pomieszczenia mieszkalne uczniów znajdują się nie w międzypokładzie, lecz na pokładzie głównym, pośrodku statku (pod spardeckiem). Sala mieszkalna jest urządzona podobnie, jak na „Lwowie”, to zn. zajmuje całą szerokość statku, jest jednak znacznie mniejsza i izolowana od wszelkich luków ładunkowych. Posiada natomiast obszerny luk świetlny i nawiewniki. Wzdłuż burt znajdują się kaloryfery. Kadeci śpią w hamakach, które na dzień są uprzążane. Taż sama sala służy za jadalnię (składane wiszące stoły). Oświetlenie jest elektryczne. Dynamo stale pracuje. Jest ono poruszane parą z kotła, który zaopatruje również windy i kabełstan do podnoszenia kotwic admiralicji. Kotwic patentowanych „L'Avenir” nie posiada.

Oprócz sali mieszkalnej mają uczniowie jeszcze obszerną kabinę, przeznaczoną na palarnię, czytelnię i t. p. Oficerowie mieszkają daleko ku tyłowi. Tam znajdują się ich kabiny, kajutkompania, radiostacja i t. p.

Szalup ratunkowych statek posiada 6, na 50 osób każda. Oprócz tego są dwie duże sale do ćwiczeń. Szturwały są dwa, każdy dwukolowy (na 4 ludzi). Jeden na rufie do sterowania w morzu, drugi na nadbudówce na spardecku, dla sterowania w porcie, kanałach i t. p., gdyż stąd widać drogę przed statkiem.

NA OKRĘCIE SZKOLNYM „LWÓW”.



KABEL TELEGRAFICZNY POD ATLANTYKIEM.



Zakładanie w Ancjum we Włoszech pierwszego kabla telegraficznego, który połączy Włochy z Ameryką. W oddali widać okręt, kładący kabel na dno morskie.

Nagół można powiedzieć, że „L'Avenir” jest lepiej przystosowany do podróży szkolnych, niż „Lwów”, przynajmniej jednak należy, że na tym ostatnim panuje większy ład i czystość. „L'Avenir” tego dnia był przygotowany na wizytę królowej, można więc śmiało przypuszczać, że dołożono wszelkich starań, aby wyglądał jak najlepiej. Tymczasem „Lwów” w pierwszej lepszej niedziele robi daleko lepsze wrażenie. Ma się wrażenie, że oszczędzają tam farby, mydła i wody.

Co do sprawności statku, to wystarczy przytoczyć kilka danych o nim z pisma angielskiego „Syren and Shipping Limited”. W specjalnym numerze, w którym jest mowa o zanikaniu wielkich żaglowców, czytamy o „L'Avenir” co następuje:

...między innymi odbył podróże:
Wallaroo — Falmouth 101 dni.
San Francisco — Sunderland 105 dni.

Port Talbot — Antofagasta 63 dni.
New York — Melbourne 94 dni.
Bahia Blanca — Antwerpia 56 dni.
Maksymalna osiągnięta szybkość wynosiła 367 mil na dobę, czyli przeszło 15 węzłów.

Pozatem pismo to zaznacza, jak wielkie jest znaczenie żaglowców dla wyszkolenia przyszłych oficerów marynarki.

Podczas postoju statku w Tampa, na pokładzie jego ma być urządzona wystawa próbek przemysłu belgijskiego. (Czyżby przykład ze „Lwowa”?). Podczas ostatniego pobytu statku w tym porcie, komendant jego doszedł do wniosku, że belgijskie materiały budowlane mogą tam mieć dobry zbył. Zabrano więc wzory cegieł, dachówek, szkła, cementu i rur, jak również fotografie i broszury, dotyczące belgijskich portów, przemysłu i turystyki.

TADEUSZ DEBICKI.

APARATY NURKARSKIE



Fig. 1.

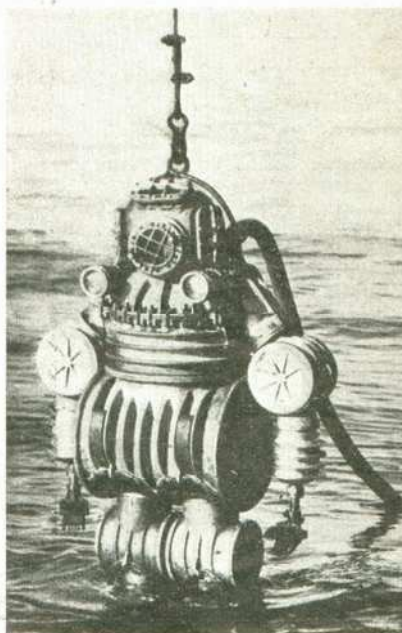


Fig. 2.

Dotychczas używane aparaty nurkarskie z gumowymi płaszczami (fig. 1) mogą być stosowane do głębokości około 40 m. Przy użyciu tych płaszczy wymagany jest jednak nadzwyczaj silny i zdrowy organizm nurka, by wytrzymywał wielkie ciśnienie wody. Ciśnienie to, jak wiadomo, na głębokości np. 40 metrów, wynosi 4 atm., t.j. na pierś nurka z jednej strony ciśnienie około 4 ton.

Opuszczenie nurka i podnoszenie go w takim aparacie zatem winno odbywać się bardzo ostrożnie i możliwie wolno, by organizm przyzwyczaił się do zmiany ciśnienia. Robota nurka na wskazanej głębokości może trwać przy użyciu wskazanego aparatu zaledwie parę minut, lecz ma tę wartość, iż nurek może wykonywać najwięcej skomplikowane czynności, bowiem posiada względnie pełną swobodę ruchów swemi kończynami.

Inaczej ma się rzecz przy użyciu aparatów nurkarskich stalowych.

Dość już skomplikowanym jest aparat zobrazony na figurze 2, cały stalowy z przegubowym połączeniem kończyn. Tutaj ciśnienie hydrostatyczne wody działa na ochronny, sztywny stalowy korpus, zatem w takim aparacie nurek może być opuszczony na znacznie większą głębokość. Swoboda ruchów nurka jednak jest już znacznie ograniczona. Tym aparatem, przypuszczalnie, hr. Landri w Anglii ma zamiar posilkować się przy wydobywaniu skarbów z „Lusitanji”, która, jak wiadomo, leży niedaleko południowego wybrzeża Irlandji na głębokości 85 mtr. Czas pracy takim aparatem na wskazanej wysokości może sięgać do 30 minut.

Najwięcej udoskonalony typ aparatu nurkarskiego dla dużych głębokości przedstawia fig. 3 i 4. Tutaj aparat jest już czemś pośrednim między podwodną łodzią i zwyczajnym aparatem nurkarskim.

Nurek jest prawie niezależnym od nadwodnych jego towarzyszy: posiada z sobą duży zapas sprężonego tlenu, silniki, działające rozprężającym się tlenem, a obsługujące aparat, zaopatrzony jest w telefon, oświetlenie elektryczne, przyrządy i t.p.

Korpus też stalowy — łączony na kulowych skomplikowanych przegubach.

Przy próbach ostatnim aparatem osiągnięto głębokość do 160 mtr. Nurek mógł opuszczać się na tę głębokość bardzo szybko — bo zaledwie w ciągu 10 minut, zaś na wzniesienie się na powierzchnię



Fig. 3.



Fig. 4.

wody używał około 5 minut. Nurek w takim aparacie na głębokości ok. 150 mtr. może chodzić i poruszać się bez zbyteńgo wysiłku, zaś czas podwodnej pracy może przekraczać 50 minut.

B. BAGNIEWSKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



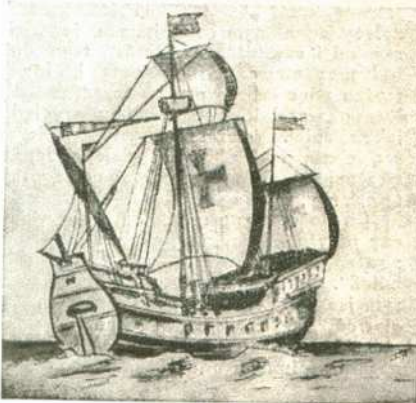
KRONIKA MORSKA

PAMIĘCI WIELKIEGO ŻEGLARZA.

Uroczyste obchodziła Portugalia czterechsetlecie śmierci sławnego syna swego Vasco da Gamy; tego nieustraszonego żeglarza, który pierwszy opłynął Afrykę w drodze do Indji. Zmarł on, strawiony febrą, 24 grudnia 1524 r. w Kotchi na wybrzeżu Malabarskiem w Indjach. Po Kolumbie i Magellanie słusznie wymieniają imię Vasco da Gamy, albowiem on pierwszy odnalazł drogę morską do Indji Wschodnich.

Próby dotarcia do południowego końca Afryki sięgają niemal czasów przedhistorycznych: jest to niemal najstarszym zagadnieniem odkrywców ludów śródziemnomorskich.

Żeglarze wieków średnich, jak portugalski książę Henryk, przezwany „Żeglarzem”, następnie Diego Cao i Bartolomeo



Diaz odkryli wiele krajów, leżących na zachodnim wybrzeżu Afryki, oraz różne wyspy sąsiednie, a Bartolomeo Diaz pierwszy odkrył Przylądek Dobrej Nadzieji.

Jednak dopiero w 1497 r. posłał król Portugalji Dom Manuel cztery statki w celu ostatecznego ustalenia morskiej drogi do Indji. Naczelne dowództwo tej wyprawy zostało powierzzone Vasco da Gama, który pierwszy z żeglarzy portugalskich odważył się odjechać całkowicie od wybrzeża afrykańskiego i zrobił duży łuk przez południowy Atlantyczny Ocean w celu wykorzystania panujących tam passatów i prądów morskich. Przytem Vasco da Gama, wcale się tego nie spodziewając, przybliżył się tak znacznie do brzegów Ameryki Południowej, iż jego następca Cabral, kierując się jego żeglar-

skiem i wskazówkami, zapędził się nieco za nadto na zachód i tym sposobem całkiem przypadkowo... odkrył Brazylię. Wskutek tego Brazylija stała się portugalską kolonią.

Dn. 20 listopada 1497 r. Vasco da Gama minął Przylądek Dobrej Nadziei i wylądował w dzień Bożego Narodzenia na Wschodnim Wybrzeżu Afryki, w kraju, który od niego otrzymał imię Natalu. Dn. 20 maja 1798 r. wylądował w Kalicut na wybrzeżu Malabarskim w Indiach. W ciągu trwania całej tej podróży nie wydarzył się żaden znaczniejszy wypadek.



Vasco da Gama.

Vasco da Gama mógł wykorzystać powodzenie swego przedsięwzięcia w całej pełni, gdyż żył jeszcze 26 lat. Król portugalski obsypał go zaszczytami i majątkościami, to też Vasco da Gama odbył jeszcze kilka podróży do Indji; podczas drugiej założył forty Mozambique i Ophir na wschodnim wybrzeżu Afryki.

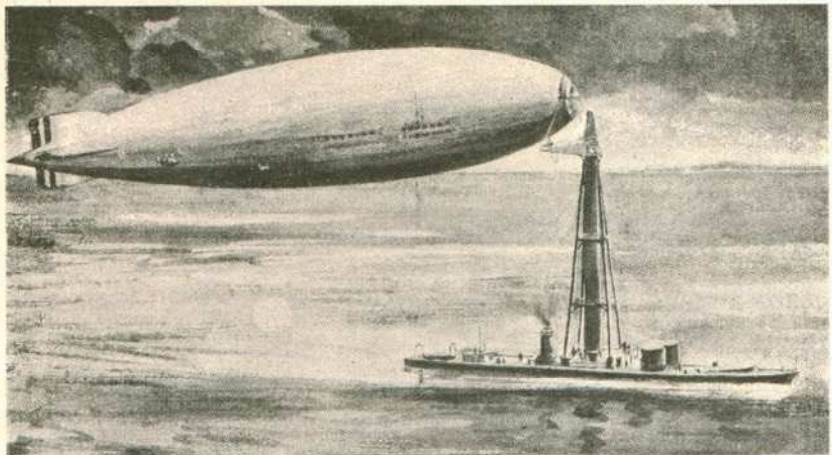
Z punktu widzenia czysto żeglarsko-technicznego, czyn Vasco da Gamy przewyższał dzieło, dokonane przez Kolumba. Przedsięwzięcie tego ostatniego nie mogło się nie udać, o ile tylko on sam, oraz jego załoga posiadała niezbędną wytrwałość. Vasco da Gama miał natomiast niezmiernie trudności do pokonania; przez okres czasu trzy razy dłuższy, niż Kolumb, nie widział żadnego lądu. Poza tem Vasco da Gama przywiózł daleko dokładniejsze mapy swych odkryć, niż Kolumb.

Dzięki Vasco da Gamie została Afryka Południowa ostatecznie wciągnięta do ruchu wszechświatowego handlu i do dróg morskich.

H. JĘTKIEWICZ.

PIERWSZA POMORSKA WYSTAWA ROLNICTWA I PRZEMYSŁU. Wywiad z p. wojewodą pomorskim Dr. St. Wachowiakiem. Wobec zainteresowania, jakie budzić zaczyna nie tylko na Pomorzu, ale i w całej Polsce Pierwsza Pomorska Wystawa Rolnictwa i Przemysłu, mająca trwać od 29 czerwca do 1 lipca b. r. w Grudziądzu, zwróciliśmy się do p. wojewody pomorskiego St. Wachowiaka, z prośbą o udzielenie nam wywiadu co do rozpoczętej już z całą energią akcji. W dłuższych, nacechowanych pełnem zrozumieniem gospodarczego i politycznego zna-

NOWY TYP BALONU I STATKU SŁUŻĄCEGO MU JAKO BAZA NA MORZU



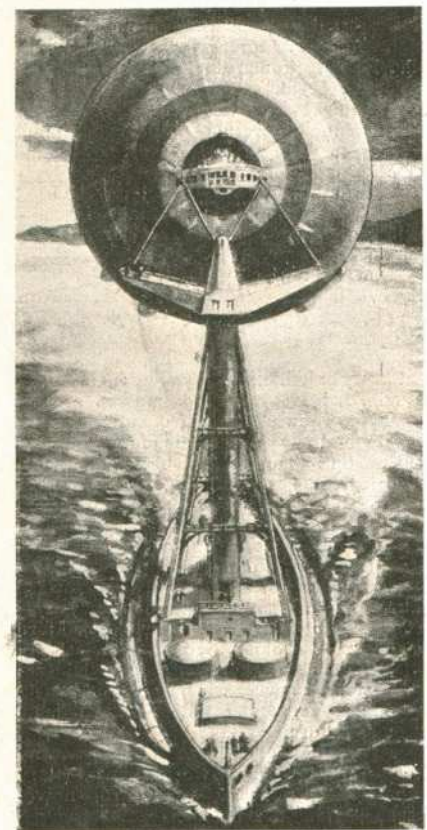
Tenże statek i balon widziany z przodu.

czenia wystawy wywodach, rozwinął p. wojewoda swój pogląd na możliwości ekstensywne tego egzaminu, składanego przez całe Pomorze z 6-ciu lat polskiej gospodarki państwowej, społecznej i gospodarczej. „Wystawa Przemysłu i Rolnictwa zaczął p. wojewoda dr. Wachowiak, jaka się odbędzie w Grudziądzu, jest pierwszą wystawą o większych rozmiarach na Pomorzu. Winna się stać wystawą prawdziwie pomorską, dać obraz całokształtu stosunków gospodarczych, wykazać stan rolnictwa, przemysłu i rzemiosł, spraw handlowo-morskich, kultury i sztuki.

„W pierwszym rzędzie powinna Wystawa Pomorska być wymowną propagandą dla Pomorza. Oto pięć lat mija, jak Polska administruje ziemią pomorską. Rządów tych Polska się nie powstydzi. Niczego bowiem nie tylko że nie roztrwoniła na Pomorzu, lecz przeciwnie, buduje państwowość swą bez wytchnienia na podwalinach trwałych, mimo dziejowe przełomy polityczne i gospodarcze. Wystawa Pomorska będzie tego wyrazistym świadectwem. Dla wszystkich którzy, nie pomnąc spraw narodu polskiego do życia, marzą o jakimś korytarzu tylko polskim do morza, będzie wystawa publiczną przestrogą, że tego rodzaju marzenia mogą pozostać tylko marzeniami.

„Wiemy, że zorganizowanie Wystawy nie jest rzeczą łatwą. Trzeba dużo dobrej woli, cierpliwości, a nade wszystko dostatecznych środków materialnych. Wierzymy, że wszystkie sfery gospodarcze Pomorza podadzą sobie przy tym dziele rękę. Władze państwowe będą wszędzie śpieszyły z pomocą. Przyjdzie również z pomocą cały samorząd pomorski, który od tego rodzaju pracy nigdy się nie usuwa, tem więcej, gdy chodzi o sprawy znaczenia ogólnonarodowego. Na Wystawie będą reprezentowane lasy państwowe i rybactwo polskie, niemniej również bardziej przemienne przejawy naszej kultury i sztuki. Tu również należy podkreślić, że konserwator wojewódzki przyrzekł pomoc w zorganizowaniu działu, zabytków architektonicznych, a władze duchowne oświadczyły gotowość w dostarczeniu eksponatów Pomorskiej Sztuki Kościelnej”.

Wojewoda pomorski interesuje się każdym odruchem życia zbiorowego i uważa za swój obowiązek poparcie wpływem swym w rządzie centralnym wszystkich wysiłków społeczeństwa pomorskiego, które dąży do podniesienia dobrobytu



i kultury Pomorza i do ugruntowania polskiego stanu posiadania w tej dziedzinie.

Wojewoda Wachowiak wierzy niezłomnie, że Pomorze nie zawiedzie pokładanych w niem nadziei. Ziemia ta, przez którą prowadzą wszystkie arterie polskiego przemysłu i handlu na świat, wykaże dowodnie swą owocną współpracę przy rozwoju państwowym i gospodarczym Polski, jest też przekonany, że Polska, doceniając znaczenie Pomorza pośpieszy latem do Grudziądza, aby na wystawie pomorskiej uirzec wysiłek zbiorowy pracy swych obywateli z nad Wiśły i Bałtyku”.



MODEL STATKU ŻAGLOWEGO I JEGO BUDOWA Pierwszy w Polsce konkurs na modele statków, ogłoszony w 1923 r. przez Ligę Żeglugi Olskiej w Warszawie, wykażał takie zainteresowanie się młodzieżą, że ogłoszono trudniejszy konkurs na modele statków żaglowych, oraz jachtów żaglowych.

Te małe jachciki odbędą regaty na wodzie i okażą w ten sposób zalety swej konstrukcji i wykonania ich.

Sport regatowy modeli jachtów jest popularny zagranicą, a szczególnie w Anglii, Francji i Niemczech, gdzie liczy się dziesiątki klubów, które wypracowały dokładne formuły konstrukcji modeli oraz regulaminy regat.

Ponieważ budowa modelu jachtu do regat, choćby według gotowego planu, jest pracą niełatwą, wymagającą wiadomości z dziedziny mechaniki i precyzyjnej techniki drzewnej i metalowej, Liga M. i R. zorganizowała wykłady instrukcyjne dla uczestników rzeczoności konkursu.

Dla użytku młodzieży i osób dorosłych, mieszkających poza Warszawą, a pragnących wziąć udział w konkursie, postaram się podać nieco wiadomości, dotyczących budowy modelu jachtu do regat klasy najmniejszej, wymienionej w konkursie, t. j. klasy 3-kilogramowej.

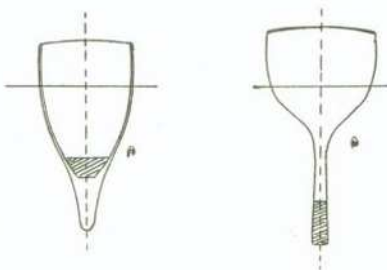
Tylko pewien rodzaj jachtów nadaje się do budowy w postaci modeli, którymi można uprawiać tak interesujący sport na wodzie i odbywać regaty.

Podstawowo istnieją tylko dwa rodzaje jachtów, a mianowicie: 1) jachty, których niewyrotność warunkowana jest balastem (ciężarem), umieszczonym wewnątrz lub zewnątrz korpusu jachtu (lecz zawsze jak najniżej), 2) jachty, których niewyrotność spowodowana jest formą, t. j. które są bardzo szerokie. Jednak i tu jest pewien rodzaj obciążenia, a mianowicie załoga, siedząca w czasie jazdy zawsze po stronie przeciwległej nachyleniu, t. j. na wysokiej burcie.

Rys. 1 unaocznia przekrój poprzeczny jachtu z obciążeniem wewnętrznym (stary typ jachtów), rys. 2 — przekrój nowoczesnego jachtu z balastem zewnętrznym, przytwierdzonym do pletwy kilowej, rys. 3 — jacht mieczowy (t. j. jacht bez balastu) w czasie jazdy z wiatrem bocznym

1.

2.



ze znacznym przechyleniem. Żywy balast, czyli w tym wypadku załoga, siedzi na wysokiej burcie.

Ponieważ na modelach, budowanych do regat, załogi nie ma, a sama niewyrotność szerokiej formy korpusu nie wystarcza i nie ochrania przed wywróceniem, musimy przeto budować modele do regat wycznie z obciążeniem zewnętrznym, t. j. modele-jachty kilowe.

Zanim przystąpimy do budowy modelu, winniśmy zapoznać się z planem, na mocy którego można stać się zwycięzcą w regatach.



Konstrukcja każdego statku, czy to żaglowego okrętu, czy jachtu, składa się zasadniczo z 6-ciu wykresów: 1) widok podłużny z boku, 2) przekroje poprzeczne na liniach konstrukcyjnych żeber, 3) widok dna z liniami wodnemi (wodnicami) i krzywizną pojemności, 4) plan urządzenia pokładu, 5) przekrój poprzeczny środkowy z oznaczeniem grubości i jakości materiału i 6) plan użagławiania.

Dla chcących wziąć udział w konkursie są w lokalu Ligi M. i R. w Warszawie dokładne plany i wykresy modeli regatowych w naturalnej wielkości, odpowiednie do klasy 3 kilogramowej.

Do budowy modeli potrzebne są następujące narzędzia: 1. Piłka stolarska z drobnymi zębami, 2. Piłka wążka do krzywizny (Schweifsäge), 3. Piłeczka (Laubsäge), 4. Młoteczek stalowy do nitowania, 5. Hebel zdzieracz (Schrubbel), 6. Hebel gładzik (Putzhobel), 7. Malutki żelazny hebelelek, 8. 4 dłutka rzeźbiarskie z wygiętą szyjką, 9. 2 dłutka płaskie, 10. Korbka i driller do swidrowania, 11. 6 swiderków spiralnych $\frac{1}{8}$ mm., 1 mm. i 2 mm., 12. 2 swiderki centrowe 2 mm. i 1 mm., 13. Płaskie obcążki, 14. Okrągłe obcążki, 15. Obcążki do obcinania, 16. Raspla półokrągła, 17. 3 pilniki do drzewa, półokrągły, płaski i okrągły, 18. 2 pilniki do metalu półokrągły i płaski, 19. Mały śrubociąg, 20. Cyrkiel, 21. Dokładna metrowa miara, 12. 2 trzymaczki (Schraubzwinge). Prócz tego gwoździe i nity.

Do budowy modeli używać należy drzewa klonowego, lipowego, olchowego, topolowego, wierzbowego, mahoniowego, yellow pine, white pine i dębowego.

Sposoby wykonania modelu dopuszczalne są następujące:

1. Z jednego kawałka drzewa dłubany (system blokowy).
2. Z dwóch połówek na długość sklepanych.
3. Z pojedynczych warstw.
4. Z klepek.
5. Klejony z papieru nieprzemakalnym klejem na modelu z gliny rzeźbiarskiej.

(d. c. n.)

A. Z. ALEKSANDROWICZ.

YACHT-KLUB POLSKI W dniu 6 lutego r. b. w sali konferencyjnej ministerstwa przemysłu i handlu odbyło się pod przewodnictwem p. mec. E. Waydla, organizacyjne walne zebranie Yacht-Klubu Polskiego.

Sprawozdanie Komitetu Organizacyjnego odczytał prezes p. inż. Aleksandrowicz. Komitet Organizacyjny na szeregu posiedzeń opracował statut Klubu, do grona założycieli i pierwszego składu członków Klubu zaprosił szereg żeglarskich sportowców, oraz osób, interesujących się sportem żeglarskim, i poczynił kroki w celu uzyskania terenu pod budowę w Warszawie własnego portu jachtowego.

Wybory do zarządu i Komisji rewizyjnej i balotującej dały następujący wynik:

W skład zarządu weszli p. gen. M. Zaruski, komandor Klubu; p. inż. A. Aleksandrowicz, vice-komandor; p. W. Butkis, sekretarz; p. K. Rakusa-Suszczewski, skarbnik; p. Z. Grabowski, kapitan portu; p. inż. Mamelok, zast. kapitana portu; p. W. Listopad, I — gospodarz, oraz p. komandor Wł. Filanowicz i p. R. Potkański, zastępcy.

Komisja rewizyjna: p. mec. E. Waydel, p. H. Pistel i p. F. Wadowski; zastępcy: p. inż. Wierciński i p. Stachiewicz.

Komisja balotująca: p. inż. A. Aleksandrowicz, p. Z. Grabowski, p. S. Kruszyński, p. W. Listopad, I-y p. rtm. A. Mryc, p. Admirał i. Porębski, p. H. Pistel, p. mec. E. Waydel, gen. M. Zaruski.

Nowoobрани Zarząd Klubu niezwłocznie przystąpił do wytyczonej pracy nad uruchomieniem Klubu do życia.

W obecnym czasie są czynione przygotowania do budowy własnej przystani; szereg komisji opracowuje materiał dla nadzwyczajnego walnego zebrania, mającego ustalić wewnętrzną organizację życia towarzyskiego i pracy w Klubie; opracowywane są zasady zbiorowego zakupu jachtów przez członków, ustalane „klasy” dla jachtów rzecznych i morskich.

Zarząd ten ma ogrom pracy do dokonania, aby założyć trwałe podwaliny dla rozwoju pierwszej na szeroka, europejską skalę zakrojonej placówki sportu żaglowego i motorowego.

W. BUTKIS.

SUBWENCJONOWANIE NASZYCH LINII MORSKICH. „Myśl Pomorska” w Nr. 3 z r. b. pisze:

„Ostatnie dane o obrocie okrętów w Gdańsku wykazują, że większość okrętów, uprawiających żeglugę z Gdańska, kursuje pod flagą niemiecką.

Wypływa to z tego, że w ostatnim roku, zapewne w przewidywaniu większych korzyści z wywieszenia bandery niemieckiej, część statków gdańskich została sprzedana do rąk niemieckich. Powyższe wyraźnie wskazuje, jak mało samodzielna jest marynarka gdańska.

Rozwój marynarki handlowej polskiej musi się uzależniać jednak od różnych subwencji, dzięki którym rozwinęła się np. marynarka handlowa we Francji.

W naszych warunkach należałoby subwencjonować ruch pomiędzy Gdynią a portami Łotwy, Estonii i Finlandii, powołać do życia i utrzymywać linię towarowo-osobową Port Rzeczypospolitej — Lipawa — Rewel — Helsingfors. Pożądane byłoby utrzymanie tej linii wspólnie z Łotwą i Estonią, co by tylko przyczyniło się do zacieśnienia stosunków handlowych z państwami bałtyckimi. W ten sposób rozwój marynarki handlowej uza-

leżnia się od stworzenia własnego portu w Gdyni, zabezpieczenia przewozom morskimi pod własną banderą, zwrotu części frachtu kolejowego, premijowania przewozów pod własną banderą, subwencjonowania linii polskich do Łotwy, Estonii i Finlandii za ruch i przewóz towarów, zorganizowania frachtów powrotnych, i przygotowania praktykantów dla handlu morskiego".

PRZYJAZD WEBERMANA. Przybył do Warszawy, na zaproszenie min. roln. i dóbr państw. p. Ernest Weberman, członek parlamentu estońskiego i prezes państwowej reprezentacji rybackiej w Estonii, w celu poznania stanu naszego gospodarstwa rybnego i warunków zorganizowania przedsiębiorstw połowu ryb na morzu Północnym, ewent. na Atlantyku i morzu i Białym.

Naczelnik wydz. rybackiego M.R. i D.P., J. Borowik udzielił następujących wyjaśnień:

„Możliwość udziału estońskich sił technicznych w zorganizowaniu polskiego przemysłu i handlu rybnego wydaje się bardzo korzystna. Nasze rybołówstwo ma charakter przybrzeżny i daje tylko 5 milionów klg. ryb, natomiast Polska przywozi około 80 milionów klg. z zagranicy. Należy zorganizować własne połowy na bogatych terenach morza północnego, na których Polska uzyskała możność połowu z chwilą dostępu do morza. Irawo to dotąd nie jest wykorzystane i znaczna liczba rybaków na naszym wybrzeżu nie znajduje zarobku, który miała przedtem, i traci przeto swoje fachowe uzdolnienia. „Rybackstwo morskie jest jedną z głównych podstaw polityki morskiej; sprawy

te ściśle łączą się z rozwojem portu w Gdyni, ze stworzeniem marynarki handlowej, a nawet z obroną wojenną naszego wybrzeża. Rybacy dają najlepszy materiał ludzki dla marynarki, a większe statki rybackie są wszędzie normalnym zaczątkiem floty handlowej.

„W dn. 25 listopada r. ub. przyjęta została przez Sejm uchwała, wzywająca rząd do zwrócenia szczególnej uwagi na sprawy należytego zorganizowania przetworu i zbytu ryb morskich.”

ARCHIWUM RYBACTWA POLSKIEGO. Praca zbiorowa, wydawana z zasiłku Ministerstwa Rolnictwa i D. P. Bydgoszcz, 1925 r. Pod tym tytułem okazał się pierwszy zeszyt miesięcznika, poświęconego rybacktwu. Na treść tego zeszytu złożyły się fachowe, posiadające wiele zestawień statystycznych artykuły St. Demla, J. Błażejowskiego, A. Hryniewieckiego, J. Borowika i B. Dixona, omawiające sprawy naukowe i będące na czasie sprawy gospodarcze naszego rybołówstwa morskiego i śródlądowego.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. I R.

ODDZIAŁ L. M. R. w MILEJOWIE. Dzięki inicjatywie Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w Milejowie uczniowie VII-ej kl. państwowego gimnazjum im. Stanisława Staszycza w Lublinie napisali wypracowania na dowolne tematy morskie.

Z nadesłanych prac centralny zarząd Ligi Mor. i Rzecznej wyróżnił cztery, przy-

znając autorom ich następujące nagrody: pp.: Szalkowiczowi Jerzemu — za opowiadanie fa-nastyczne na tle przyszłości floty polskiej p. t. „Nasza przyszłość” książkę, W. Januszewskiego „Dok. la morza Śródziemnego”; Kalinowskiemu Bolesławowi za pracę p. t. „Słów kilka o morzu” dwie książki: podróże gen. Bronisława Gromczewskiego p. t. „Kaszgaria” i „Przez Pamiry i Hindukusz do źródeł rzeki Hindus”; Zaleskiemu Tadeuszowi za pracę p. t. „Nad morzem” książkę J. Lorentowicza „Ziemia polska w pieśni”; Sołbińskiemu Tadeuszowi za pracę p. t. „Morze jako czynnik polityczny i handlowy” książkę M. Zaruskiego p. t. „Na morzach dalekich”. Poza tem wszyscy odznaczeni zostali prenumeratorami honorowymi czasopisma „Morze” na rok 1925.

ODCZYT. Organizowane staraniem Warsz. Kom. L. M. i R. odbywają się co środa o g. 7-ej w. bezpłatne odczyty dla członków i wprowadzonych gości w siedzibie Komitetu Warsz. L. M. i R. (Aleje Ujazdowskie 37). W ubiegłym miesiącu wygłosili odczyty: inż. A. Rylke „O konstrukcji łodzi podwodnych”, dr. W. Stefański „O Kaszubach”, p. Z. Gilewicz „O zastosowaniu łodzi podwodnych”, w ostatnią środę inż. Aleksander Pauly „O nurkowaniu i nurkach”.

WYTAWA MODELI I STATKÓW. nagrodzonych na 2-im konkursie L. M. i R. jest otwarta w gościnie udzielonej księgarni M. Arcta (Nowy Świat 35) do połowy kwietnia.

KOMITET WARSZAWSKI mieści się w nowym lokalu Ligi przy Al. Ujazdowskie 37. Sekretariat czynny jest od g. 10 rano do 8 wieczór.

WSZYSTKIE URZĘDY POCZTOWE W PAŃSTWIE PRZYJMUJĄ WKŁADY I WYDAJĄ KSIĄŻECZKI OSZCZĘDNOŚCIOWE POCZTOWEJ KASY OSZCZĘDNOŚCI

WKŁADY OPROCENTOWANE W STOSUNKU 9 PROC. (dziewięć złotych od stu rocznie)

Właściciel książeczki może w każdym urzędzie pocztowym podnosić bezzwłocznie sumy do 50 złotych dziennie.

Wyższe sumy podnosić można w Urz. Pocz. po przesłaniu do P.K.O. w Warszawie, Jasna 9 wypowiedzenia ze wskazaniem Urz. Pocz., który wypłatę ma uskutecznić.

Kasy P. K. O. w Warszawie wypłacają bezzwłocznie sumy bez ograniczenia ich wysokości.

WŁAŚCICIEL KSIĄŻECZKI ŻADNYCH PODATKÓW Z TYTUŁU POSIADANYCH OSZCZĘDNOŚCI LUB POBIERANYCH PROCENTÓW NIE PŁACI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Korespondencja z PKO wolna jest od opłat poczt.

NAJNIŻSZY WKŁAD NA KSIĄŻECZKĘ OSZCZĘDNOŚCI WYNOSI JEDEN ZŁOTY.



LLOYD TRISTINO

TOW. ŻEGLUGI
PAROWEJ

REGULARNA KOMUNIKACJA
PASAŻERSKA I TOWAROWA
Z TRIESTU

do EGIPITU, TURCJI, SYRII,
PALESTYNY, GRECJI,
portów morza CZARNEGO, INDJI
i portów DALEKIEGO WSCHODU.

KOMBINOWANE BILETY OKRĘTOWE
PODRÓŻE TOWARZYSKIE

WARSZAWA, ul. Królewska 39.

ISKROPOL

S-KA AKC.

FABRYKA WYROBÓW
METALOWYCH

POZNAŃ - DOLNA WILDA 35.

TELEFON NR. 5500 TELEFON NR. 5500

Konto bankowe: Bank Poznański w Poznaniu.

ODDZIAŁ I. WYRÓB ZAPALNIKÓW DO
MOTORÓW SPALINOWYCH.

ODDZIAŁ II. TOKARSTWO FASONOWE:
CZĘŚCI FASONOWE.

ODDZIAŁ III. WYRÓB NARZĘDZI PRE-
CYZYJNYCH.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PIERWSZA W KRAJU WYTWÓRNI
ORAZ SKŁAD
PRZEBORÓW DO RYBOŁÓSTWA

B-CIA SZENBERG

WARSZAWA, ULICA MIODOWA Nr. 5.

TELEFON Nr. 257-78.



„SARMACJA“

TOWARZYSTWO ŻEGLUGI MORSKIEJ
SP. AKC.

utrzymuje swojemi statkami „WISŁA“
i „WAWEL“ stałą komunikację między
Gdańskiem a portami morza bałtyckiego
i północnego.

Ekspepcją towarów zajmuje się towarzystwo „Bergenske
Baltic Transport“, Ltd w Gdańsku Hundegasse 89.

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

ZJEDNOCZONE WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO TRANSPORTU I ZEGLUGI POLSKIEJ S. A.

CENTRALA: WARSZAWA, NOWY-SWIAT 35.

TEL.: 160-22, 201-96

ZAWIADAMIA, IŻ Z DNIEM 1-YM MARCA B. R. WZNAWIA

TERMINOWĄ LINJĘ WODNĄ

POMIEDZY

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



GDAŃSKIEM I WARSZAWĄ

I ROZPOCZYNA JUŻ PRZYJMOWANIE WSZELKIEGO RODZAJU ŁADUNKÓW,
POCZYNAJĄC OD 100 KLG. WZWYŻ DLA TERMINOWEJ WYSYŁKI DO WSZYST-
KICH PUNKTÓW NAD WISŁĄ POŁOŻONYCH.

ŁADUNKI, PODLEGAJĄCE CLENIU, PRZEWOŻONE SĄ **TRANZYTEM** (T-WO POSIADA
SKŁADY **WOLNOCLÓWE** I TRANZYTOWE W WARSZAWIE I BYDGOSZCZY).

STATKI TERMINOWEJ LINJI ODCHODZĄ Z GDAŃSKA I WARSZAWY KAŻDEGO
1-go, 5-go, 10-go, 15-go, 20-go i 25-go DNIA W MIESIĄCU.

TERMIN DOSTAWY OD 7-MIU DO 10-CIU DNI.

CENY PRZEWÓZU
NIŻSZE OD STAWEK KOLEJOWYCH
OD 25 DO 50 %.

ZGŁOSZENIA NA PRZEWÓZ PRZYJMUJĄ OPROZ CENTRALI AGENTURY TOWARZYSTWA:

W SANDOMIERZU, PUŁAWACH, WARSZAWIE, MODLINIE,
CZERWINSKU, WYSZOGRODZIE, PŁOCKU, WŁOCŁAWKU,
TORUNIU, BYDGOSZCZY, GŁODZIĄDZU, TCZEWIE I GDANSKU.

Przedpłata rocznie 4 zł., pojedynczy numer 50 gr. Cena ogłoszeń: 1/1 str. 250 zł. — 1/2 — 150 zł., 1/4 — 100 zł., 1/8 — 60 zł.

Przypominamy o odpowieniu prenumeraty na 1925 rok.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA.

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

Drukarnia „Literacka”, Warszawa, Nowy Świat 22.

TOWARZYSTWO AKCYJNE

„J. FRANASZEK-WARSZAWA”

ISTNIEJE OD ROKU 1829

UL. KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 15, TELEFON 1-72.

OBICIA PAPIEROWE

(TAPETY)

OD NAJSKROMNIEJSZYCH DO NAJWYTWORNIEJSZYCH

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



„SOLALI”

PRZEMYSŁ PAPIERNICZY W ŻYWCU

WYRABIA:

TUTKI (GILZY) I BIBUŁKI DO PAPIEROSÓW,
KOLOROWE BIBUŁKI DO WYROBU SZTUCZNYCH KWIATÓW,
PAPIERY KREPOWE,
SERWETKI PAPIEROWE, BIBUŁKI DESENIOWE,
PAPIERY PARAFINOWANE, NIEPRZEPUSZCZAJĄCE TŁUSZCZU,
PAPIER DO KOPJOWANIA W ROLKACH I FORMATACH,
PAPIERY PRZEBITKOWE WSZELKIEGO RODZAJU,
KSIĘGI KOPJAŁOWE (KOPJAŁY),
PAPIER TOALETOWY,
SZPAGAT PAPIEROWY,
WELNĘ PAPIEROWĄ I T. P.

NAJWIĘKSZA FABRYKA TEGO RODZAJU W POLSCE