



164

III 011

CENA 40 GR.



ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 1.

Warszawa, styczeń 1925 r.

Rok II.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PIŚTEL I KOMANDOR CZESŁAW PETELEŃZ (jako naczelni kierownicy) oraz ANTONI A. EKSA-
DROWICZ (sport wodny i kierownictwo artystyczne), PIOTR BOMAS (sprawy sportowe), RAFAŁ CZECZOTT I WŁADYSŁAW FILANOWICZ (mary-
narka wojenna), RADOŚLAW 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



KUŹNICE.

LEGENDA BAŁTYKU

I stał tam potężny gród. Katakлизmy pograżyły go w otchłanie wód i wraz z nim symbol władzy tej krainy, złotą koronę. Długo, bardzo długo spoczywało to palladium w zimnej topieli, aż znalazł się śmiałek, fmiłujący do niepamięci swój drogi żywioł, który wyniósł na powierzchnię z przepastnej głębi święty znak, oddał go swym ziomkom, dodając święte przykazanie, by go strzegli i bronili przed wszystkimi siłami, bo kto go posiada, temu są otworem wszystkie bramy tego świata; ten wiedzie do sławy i zwycięstw! A ludzki przysięgł wieczystą pełnię przy nim straż i stać twardo na brzegach Bałtyku, i ani piędzi tej przepięknej ziemi nie oddać nikomu. To legenda!

A rzeczywistość? Jakże daleko odbiegła od tego wielkiego przykazania, jakże sprzeniewierzyła się przysiędze, jakże łatwo oddała złotą koronę przybyzdom. Ale też stało się to, co zapowiadała legenda: Straciliśmy sławę, przestały wieńczyć nas laury zwycięstwa, zaczęła opuszczać nas potęga i stoczyliśmy się na dno między i rozpaczy. I stało się, co się w takich razach dzieć musi. Odsunięci od największego gościnnca, jakim jest morze, przestaliśmy być znani na szerokim świecie, pamięć o nas coraz więcej zanikała, a jeśli nawet synowie naszej Ojczyzny wieńczyli swoje skronie laurem sławy, jako energiczni i śmiali żeglarze to i te ich tryumfy, te niezwykle czyny i przedsięwzięcia nie opromieniały blaskiem Ojczyzny, ale zaliczane były do skarbcza obcych państw, wrogich nam potęg tego świata, którym przez naszą nieopatrzność dostała się legendarna złotą korona Bałtyku.

Ale na szczęście czasy te minęły. Okowy opadły, ręce i serca nasze wolne, rwą się do czynu, do heroicznych dzieł; czas przypomnieć sobie legendę Bałtyku.

Mam przed sobą mapę Europy z końca VII stulecia. Jakżeż bliźniaczo jest ta mapa w swojej wschodniej części podobna do mapy Europy dzisiejszej. Polska. Zachodnia jej granica mniej więcej taka, jaką mamy dziś. Wschodnie rubieże nieco dalej na wschód odsunięte. Na północy ciągnie się ku morzu dość wąski szmat polskiej ziemi. Rzeka Piaśnica — Gdańsk — to jego szerokość nad Bałtykiem. Zupełnie, jak dzisiaj.

Na wschód — Carstwo Moskiewskie. Bezkrzesne, w swojej rozciągłości, ogarniające całą równinę rosyjską — wyjścia na Bałtyk nie mające — prawie, jak dziś. Przecież wąski przesmyk z Petersburgiem nie jest w stosunku do ogromu swego hinterlandu dostatecznym wyjściem na świat.

Estonja i Inflanty zagradzają jeszcze, jak dziś, konglomeratowi narodów, zamieszkujących tę równinę, wejście na morze — na Bałtyk.

Polska ówczesna uprawia politykę ugodową wobec Gdańska. Darzy miasto to specjalnymi przywilejami, nie próbuje jego intensywniejszej asymilacji. — Jak dziś. — Rezultat: zawsze wrogi stosunek Gdańska do swojej żywicielki, do swego źródła istnienia i bogactwa, do swego hinterlandu — do Polski. Jak dziś.

Carstwo Moskiewskie. Na tronie Monomocha młody genialny Piotr. Orlim

czas odnowić przysięgę, złożoną przed wiekami przez przodków i twardo stanąć nad brzegiem sinych, roześmianych fal, które pieszczotliwym uściskiem obejmują naszą ziemię. Morze, ten największy dobroczyńca ludzkości, ta potęga bezkresna ciągnie nas ku sobie, wzywa rozhułkanym okrzykiem swych rozkołysanych wód, ofiaruje nam swe niezmierzone skarby, nęci, jako syrena swem roześmianym obliczem, wypowiadając różnymi sposobami swe najgłośniejsze życzenie, byśmy podali mu swą dłoń, byśmy zawarli z nim wieczne, nierozzerwalne śluby, byśmy szybko rozszerzyli swe władztwo tam, gdzie nam się ono z prawieków należy. A kryje to morze wspaniałe w swem łonie wielkie i nieocenione rozkosze dla swych ulubieńców, daje im chwile niebiańskich zachwyków i uniesień, karze im zapomnieć o szarżynie dnia i przenosi ich w krainy cudów i czarów. Zastawia ono codziennie jakby stół biesiady, ubierając go najwyszukańszymi specjałami i wszyscy do niego zasiadają, tylko polaków tam w tem gronie biesiadników niema. Albo jeśli są, to w tak znikomej ilości, że temu olbrzymowi aż się żal robi, iż naród najdosłojniejszy, lud, który najdosłojniej rozwinął u siebie cnotę gościnności, jakby wzgardził jego zaproszeniem, jakby nie odczuwał i nie rozumiał rozkoszy, jakie z tej uczyty wszyscy wynoszą. I skarży się ten uprzejmy gospodarz i wysyła na zwiady ku brzegom Polski swoje służki — fale, czy też tamci już się ocknęli, czy rozumieją ciche szmery i skargi jego sług i czy się stawiają wkrótce, by zająć przy biesiadzie poczesne i należne im miejsce.

Bądź spokojny, umiłowany Bałtyku! Polacy zrozumieli twój zew, zrozumieli skargi twych fal, odczuli potrzebę zawarcia z tobą najściślejszej przyjaźni; oni

BAŁTYK

wzrokiem ocenia sytuację swojej ojczyzny. Stawia przed narodem swoim za cel najbliższy własne niczem nieskrępowane wyjście na morze. Wojna ze Szwecją. W rezultacie założenie na nieprzebranych moczarach Petersburga. Niezwłocznie zatem przeniesienie do tego „Okna do Europy” stolicy. Naprężenie wszystkich sił twórczych narodu w kierunku rozszerzenia tego okna. Konsekwentne przeprowadzenie tej polityki przez całe panowanie Piotra Wielkiego i jego następców na tronie imperjum rosyjskiego.

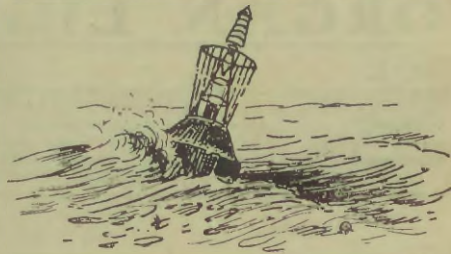
Polska. Konsekwentne niezrozumienie znaczenia posiadania własnego wyjścia na morze. W konsekwencji uleganie w dziedzinie handlu zagranicznego wpływowi Gdańska — później Prus i Niemiec. W rezultacie odcięcie od morza — pierwsza jaskółka zbliżającego się końca. Za pierwszym rozbiorem — drugi; za drugim — trzeci. Polska znika z mapy Europy jako państwo samodzielne.

Rosja. Wyteżenie wszystkich sił w kierunku rozszerzenia sobie „okna” do Europy. Zagarnięcie Estonji i Inflant. Podbój Finlandji. W konsekwencji wzrost państwa rosyjskiego do znaczenia pierwszorzędного mocarstwa. Potęga imperjum rządu Europa. Wola Petersburga to pierwsze skrzypce w koncercie narodów Europy.

o przysiędze przodków nie zapomnieli, bo zawsze dotrzymywali umów i przyrzeczy, nie zawiedli nikogo i ciebie, potężne morze, nie zawiodą. Tylko im jeszcze ciężko, jeszcze trapią i gnębią ich troski życia codziennego, jeszcze są zmuszeni zakładać fundamenty pod gmach Ojczyzny, które w okresie niewoli w gruz się rozpadły, jeszcze prześladowają ich przeciwności losu, ale przyjdzie czas, kiedy amarant flagi polskiej zaświeci na błękitach wód, odbije się w ich zwierciadłach zaśmieje się do przepastnych niebios, zafurkoce zwycięsko w huraganie burz i kiedy nowa Polska i żeglarz polak będzie zwoził do swej Ojczyzny skarby oceanów z krańców ziemi. Nadejdzie czas, kiedy morze zapieni się i rozburzy od licznej floty polskiej, prującej jego głębiny, zalegającej jego niezmierzone obszary. Wtedy też polskie wilki morskie przeniosą sławę imienia swej drogiej Matki na cały glob i uwieńczą jej skronie zasługami swych wielkich czynów i bohaterstw. Chwila ta może już być niedaleka, ale od nas zależy jej przybliżenie. A więc do pracy wszyscy, do wielkiego dzieła zdobycia morza, zajęcia poczesnego miejsca na Bałtyku, ogarnięcia naszymi wpływami przez morze świata.

A wielki już czas, godzina nasza na zegarze dziejowym bije.

PROF. FRANCISZEK FLAK.



Ta krótka analogja, naszkicowana w kilku słowach zaledwie, może i dziś posłużyć nam za wskazówkę, jaki stosunek powinniśmy nas łączyć z naszym Pomorzem, z własnym dostępem do morza.

Pierwszym, najpierwszym naszym obowiązkiem dzisiaj jest przywiązanie i zespolenie tego prastarego szmatu ziemi lechickiej z Polską. Związanie Polski całej, pod każdym względem, w każdym tego słowa znaczeniu z posiadaniem przez nas własnym „oknem do Europy”.

Ta droga tylko rokuje nam wielką przyszłość. Ta droga przywróci nam nasze dawne mocarstwo stanowisko. Ta droga zapewni nam przyszłość świetlaną, pełną chwały i co najważniejsze przyszłość pewną i pokojową.

Jeżeli 30 milionów Polaków — obywateli polskich, zamieszkujących obecną Polskę, będzie wciąż wpatrzonych w to „okno”, to bez względu na to, jakim jest ono, stanie się dostatecznie szerokim, by świeży podmuch bezkresnych obszarów morskich mógł ożywić całą Polskę i zabezpieczyć jej rozwój.

Tego „szerokiego okna” z Polski w świat życzymy sobie wszyscy przy okazji Nowego Roku 1925-go.

FELIKS ROSTKOWSKI.

JAKA FLOTA JEST POTRZEBNA OBECNIE

OKRĘT R. P. „WARTA”

Przed tym, nim przystąpimy do rozważania, jaka flota wojenna jest nam potrzebna w danej chwili, należy zastanowić się nad tem, jakie czynniki mają decydujący wpływ na rozwój floty wojennej wogóle.

W zasadzie celem każdej floty jest osiągnięcie t. zw. „panowania nad morzem”, t. j. możliwości wykonywania wszystkich zadań, które mogą być jej postawione przez politykę i strategię. Możliwość wykonywania tych zadań zależy jest pomiędzy innymi od jej przewagi nad flotą wroga. Jednak nie wszystkie państwa mogą sobie pozwolić na tak zdawałoby się łatwe rozwiązanie sprawy, t. j. na zbudowanie floty potężniejszej, niż flota wroga. Na przeszkodzie ku temu stoją przeważnie względy finansowe. Skarb państwa może nie być w stanie w danej chwili udzielenia potrzebnych na ten cel kredytów. To powoduje, że państwa, posiadające nawet najdogodniejsze pod względem strategicznym wybrzeże, kolonie i interesy morskie, rezygnują z zasady panowania na morzu, zadawalniając się postawieniem swej floty tylko najważniejszych dla interesów państwa zadań, a mianowicie:

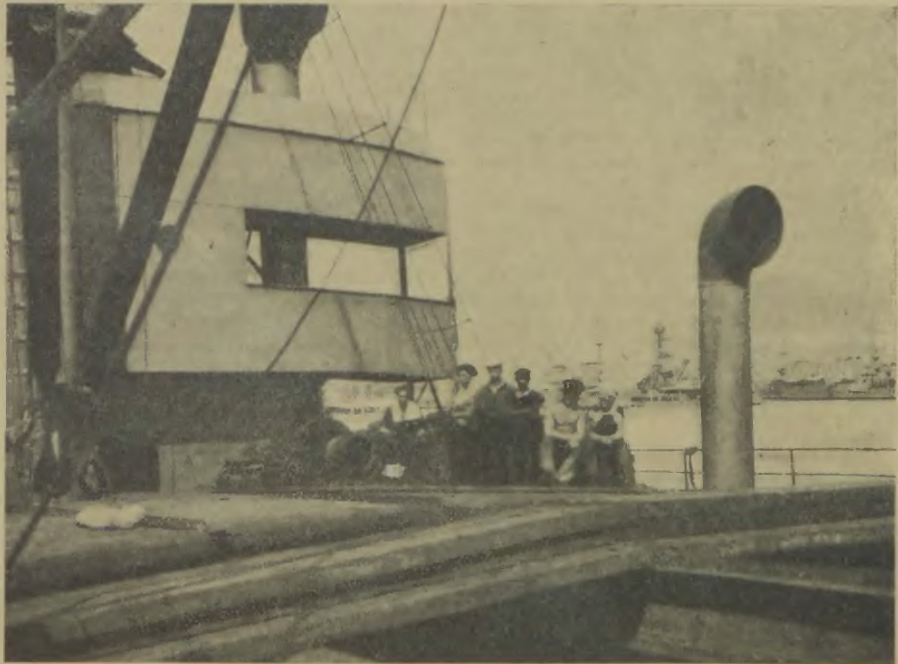
a) ochrony własnych morskich linii komunikacyjnych i przerwania tychże w razie potrzeby przeciwnikowi;

b) obrony granic morskich od strony morza.

Możliwość spełnienia powyższych zadań powinna być celem istnienia również i naszej przyszłej floty. To dyktuje konieczność strategiczną. Ustaliwszy w ten sposób zadania naszej przyszłej floty, powinniśmy zastanowić się następnie nad praktycznym rozwiązaniem tej sprawy w najbliższej przyszłości w związku z możliwościami finansowymi i innymi.

Co do możliwości finansowych, to możemy stwierdzić, że przeprowadzona stabilizacja waluty i będące w toku uzdrowienie gospodarcze kraju pozwalają przypuszczać, że skarb państwa już w najbliższej przyszłości będzie w stanie udzielić niezbędnych dla wykonania programu morskiego rocznych kredytów. Jednak przy najbardziej nawet optymistycznych horoskopach finansowych nasuwają się bardzo poważne trudności, które przez pewien okres będą stać na przeszkodzie rozbudowy odpowiedzialnej do interesów państwa floty i zmuszą nas do daleko idącego ograniczenia projektów rozbudowy, przynajmniej w pierwszym okresie jej rozwoju.

Istnienie współczesnej floty, zdolnej do wykonania postawionych wyżej zadań wojennych, wymaga nie tylko rozmaitych typów okrętów, ale i istnienia odpowied-



Fot. Wł. Filanowicz.

nie zorganizowanej, wyposażonej i bronionej bazy. Niestety, otrzymaliśmy wybrzeże, pozbawione zupełnie nie tylko portów wojennych, ale i handlowych, nie mówiąc już o urządzeniach portowych, jak doki, warsztaty etc. Wysiłek tedy nasz powinien być skierowany przede wszystkim ku stworzeniu bazy dla floty i jej urządzeń obronnych.

Powyższe prace nawet przy największym wysiłku skarbu nie mogą być zakończone wcześniej, jak za 3 — 4 lata. W tym okresie więc musimy zadowolnić się niewielką flotą, złożoną z takich jednostek, których zalety bojowe jaskrawo uwidoczniły się podczas wojny światowej, a które nie wymagają, ani dużych doków i warsztatów, ani obszernych magazynów i koszar.

Tego rodzaju jednostkami są okręty lekkie, t. j. torpedowce, łodzie podwodne, okręty patrolowe i szybkie torpedowe. Taka flota może zadowolnić się bazą pomocniczą, nie wymagającą dla swego urządzenia ani wielkich wydatków, ani dłuższego czasu.

Chociaż tego rodzaju flota nie będzie w stanie wykonać wszystkich zadań bojowych, jednak nie pozwoli nieprzyjacielowi bezkarnie grasować na naszych liniach komunikacyjnych, niszczyć naszych urządzeń portowych i mienia narodowego na wybrzeżu, zagrażając w miarę sił komunikacjom przeciwnika.

Reasumując to, dochodzimy do następujących wniosków:

a) że winniśmy natychmiast przystąpić do stworzenia podstaw dla przyszłej floty — jej bazy;

b) do czasu wykończenia tej pracy, t. j. na przeciąg 3 — 4 lat, musimy zadowolnić się stworzeniem małej floty, złożonej z lekkich okrętów, przeważnie łodzi podwodnych i stosownie do jej potrzeb, odpowiednio bronionej bazy pomocniczej.

Niestety, wąskie ramki tego artykułu nie pozwalają na określenie bliższych szczegółów naszego programu morskiego, postaramy się jednak to uzupełnić w jednym z następnych numerów „Morza”.

WŁ. FILANOWICZ.

GDYNIA

PRZYCZYNEK DO OPRACOWANIA PLANU MIASTA

W związku z budową portu, Gdynia stanie się najważniejszym punktem handlowym Polski i główną fasadą Rzeczypospolitej, promieniującą na wszystkie strony świata.

Z tej racji miasto winno być zbudowane tak, aby dawać maximum udogodnień dla handlu i związanych z nim czynności i posiadać warunki zamieszkania, któreby mogły w najzupełniejszej mierze zadowolnić wymagania tak przyjezdnej jak i stałej ludności. Będąc fasadą Rzeczypospolitej, miasto winno odpo-

wiadać pewnym wymaganiom estetyki. Miasta portowe rozwijają się naogół nader szybko, a zatem należy uwzględnić dalszy rozwój miasta, być może, na paręset tysięcy mieszkańców. Również należy przewidzieć możliwość powstania przemysłu.

W związku z powyższem wyłuszczyć kilka swoich myśli, które prawdopodobnie będą pomocne naszym urbanistom przy opracowywaniu przez nich planów miasta na ogłoszony przez Ligę Morską i R. konkurs.

W ogólnych zarysach konfiguracja terenu przedstawia się tak: Gdynia obecna leży w nizinie, z południa dochodzącej do Kamiennej Góry, z północy do Oksywi. Oksywska Kępa stanowi jakby wyspę, okrażoną torfowiskami, które się ciągną na pewnej przestrzeni równoległe do istniejącej linii kolejowej z Gdyni w stronę Pucka, i na których ma powstać początkowo jeden z basenów portu, później zaś następne. W ten sposób port będzie blisko do linii kolejowej.

Na wschód ciągną się lesiste wzgórza.

Północną część portu w stronę Oksywi, oddzieloną od południowej strony torfowiskami, stanowią tereny, na których zapewne powstaną urządzenia portu wojennego, a zatem przy projektowaniu miasta w rachubę wzięte być nie mogą. Jednym z zasadniczych problemów winno być takie oddzielenie portu wojennego od handlowego, aby jeden drugiemu nie przeszkadzał. W ten sposób uda się uniknąć tak częstych tarć wojskowych z cywilnymi, które mogłyby się okazać nader szkodliwymi dla rozwoju portu handlowego, a z drugiej strony krępować władze wojskowe.

Aby wogóle można było przystąpić do projektowania miasta, należy przede wszystkim ściśle określić granice terytorjum portowego. Port powinien być połączony z miastem dostateczną ilością dróg, zastosowanych do dużego ruchu ciężarowego.

Byłoby racjonalnym przeprowadzenie szerokiego bulwaru od dworca kolejowego do centralnego miejsca w porcie, gdzie będą skoncentrowane główne urzędy, jak na przykład komora celna, oraz ekspozytura przedsiębiorstw żeglugowych, transportowych, stewadorskich, przystanie statków pasażerskich i t. d. Tem miejscem będą nadbrzeża w początku kanału wejściowego do wewnętrznego basenu. Ten szeroki bulwar z kilkoma rzędami drzew, z torami tramwajowymi i t. d. odgrywałby przede wszystkim rolę izolacyjną pod względem niebezpieczeństwa ogniowego, oddzielając szeroką przerwą poszczególne części portu i byłby główną arterią komunikacyjną dla odjeżdżających i przyjeżdżających, nie mówiąc o interesantach portu.

Zaraz za południowem obecnie egzystującym moło mogłaby pozostać dzielnica

rybacka i tu mógłby powstać port rybacki z rynkiem rybnym.

Należy mieć na względzie, że miasto Gdynia nigdy kurortem nie będzie i jej plaży pomiędzy portem a Kamienną Górą ledwie że wystarczy dla potrzeb miejskiej ludności. Z tej racji egzystujący brzeg winien być zostawiony dla dużego parku nadmorskiego — szerokiego pasu zieleności pomiędzy portem a Kamienną Górą. Ten punkt będzie właściwie jedynym punktem przechadzek w przyszłości dużego miasta. Za tym dużym parkiem, bliżej do portu, byłoby wskazane wybrać miejsce dla centralnego placu miejskiego. Na tym dużym placu byłoby dobre miejsce dla katedry, widocznej zdaleka od strony morza. Znalazłoby się tam miejsce dla ratusza, głównych urzędów, największych hoteli, banków, siedzib towarzystw handlowych, asekuracyjnych i t. d. Cała dzielnica pomiędzy portem, parkiem a koleją stałaby się centrum życia handlowego, t. zw. City Plac był centralnym punktem ruchu tramwajowego. Rozwijając się pomiędzy Kamienną Górą w kierunku południowo-zachodnim, ta dzielnica przechodziłaby stopniowo w dzielnicę mieszkaniową. Dalsze dzielnice mieszkaniowe, stworzone na zasadzie miast-ogrodów, mogłyby się rozwijać na wschód w stronę lesistych wzgórz za szosą gdańską w głąb łąd. Dla tej dzielnicy byłby niezbędnym drugi duży park, któryby mógł być pięknie rozplanowany na wzgórzach z widokiem na morze.

Za najbardziej dogodnym miejscem dla dzielnicy przemysłowej mogą być uważane dalsze tereny wzdłuż toru kolejowego w stronę Pucka i Wejcherowa (blisko od linii kolejowej i od portu); te tereny graniczyłyby z torfowiskami, które, jak było

powiedziane wyżej, opasowują Kępę Oksywską. Nie byłoby niemożliwym wybudowanie w tych torfowiskach kanału do portu — co stworzyłoby nadzwyczaj dogodne warunki dla rozwoju zakładów przemysłowych. Za nimi, w głąb kontynentu, mogłyby powstać kolonie robotnicze, również zbudowane na zasadach miast-ogrodów.

Kamienna Góra będzie zapewne miejscem zamieszkania najbardziej zamożnych ludzi. Ta dzielnica eleganckich will rozwinię się aż do Orłowa.

Pozostawiając dalsze opracowanie wypowiedzianych tu ogólnikowych myśli specjalistom-urbanistom, powiem tylko, że warunki stworzenia w Gdyni miasta są wyjątkowo korzystne, gdyż małe zaludnienie obecnej Gdyni pozwala, nie krępując się, na wynajdywanie najlepszego rozwiązania problemów przyszłego miasta.

Pragnąc mieć pięknie i wygodnie urządzone miasto, należy unikać możliwie wszystkiego, co mogłoby krępować inicjatywę prywatną i hamować jej rozwój. Byłoby zatem wskazaniem, aby po przyjęciu głównych zasad planu miasta, wszystkie projekty były zatwierdzane na miejscu z minimum biurokratyzmu.

Również nie należy zapominać o tem, że szukanie najlepszego rozwiązania tej lub innej sprawy może zatrzymać urzędującym rozwiązanie dobrego.

Czas jest drogi, nie możemy nim szafować bezkarnie. Przy tworzeniu Gdyni musimy okazać sprężystość i umiejętność organizacji. Nie będzie przesadą twierdzenie, że postępek prac w Gdyni będzie się interesował cały świat i według naszych postępów w Gdyni wyrabiał sobie opinie o Polsce.

JULJAN RUMMEL.

EMIGRACJA A FLOTA POLSKA

W rozwoju flot handlowych poszczególnych krajów emigracja zawsze odgrywała wielką rolę. Kiedy w ostatnich 30 latach tak znacznie wzógł się ruch wychodźczy do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, wtedy budować zaczęto coraz to większe i bardziej komfortowo urządzone statki, liczne towarzystwa okrętowe w słusznym przewidywaniu wielkich zysków, jakich przysporzyć może masowy przewóz emigrantów, zwiększały swe floty; powstała wreszcie niebываła konkurencja, która początkowo zmuszała poszczególne towarzystwa do coraz to dalej idących ustępstw, aby tylko zdobyć jak największą ilość emigrantów i wyrobić sobie klientelę na przyszłość. Wtedy były dobre czasy dla biednego wychodźcy — niejeden odbył tę podróż morską do swej nowej ojczyzny darmo i obchodzono się z nim jak najlepiej, chcąc pod każdym względem prześcignąć swego konkurenta.

Lecz taki stan rzeczy długo potrwać nie mógł. Straty, jakie poniosły poszczególne towarzystwa okrętowe przez wzajemne obniżanie cen, skłoniły ich do zawarcia między sobą układu, który co do formy i warunków był coraz to innym. Obecnie wszystkie poważniejsze towarzystwa okrętowe, zajmując się przewozem pasażerów pomiędzy Europą, a Ameryką Północną, należą do t. zw. Atlantic Conference, a ta ustala dla wszystkich równe warunki przewozu, od których pod rygorem wysokich kar odstąpić niewolno.

Rzecz jasna, że przy takim postawieniu sprawy interes emigranta nie jest należyście uwzględniony i zabezpieczony.

W Polsce aż 19 towarzystw okrętowych zagranicznych trudni się przewozem emigrantów polskich, a mianowicie 13 do Ameryki Północnej a reszta do Ameryki Południowej i Palestyny.

Wszystkie towarzystwa, przewożące emigrantów do Ameryki Północnej jak już wyżej wspomniałem, należą do Atlantic Conference. Ten związek ustalił np. na r. 1925 cenę biletów III kl. z Polski do Ameryki Północnej 132½ dol. am., gdy dotychczas cena ta wynosiła 106 dol. am. Tymczasem cena biletu do Ameryki Południowej — gdzie niema ustalonych przez jakikolwiek związek cen — wynosi tylko około 90 dol. am., chociaż, jak wiadomo, droga do Ameryki Południowej jest znacznie dłuższą.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że emigrant, dążący do Ameryki Północnej, jest przez towarzystwa okrętowe wyzyskiwany, — tymczasem widocznie ani Rząd, ani też sfery społeczne, czuwające nad wychodźstwem, nie mają możliwości ochronienia emigranta od podobnego wyzysku.

Sprawa ta jest niestety tak zagmatwana, że dziś trudno jest znaleźć jakiegokolwiek wyjście. Traktaty handlowe, tak niefortunnie, lekkomyślnie i bez znajomości rzeczy zawarte, zmuszają rząd polski do dania koncesji na trudnienie się przewozem emigrantów nadal wszystkim tym towa-

rzystwom zagranicznym, które już dziś w Polsce działają. A towarzystwa te, związane znowu pomiędzy sobą Atlantic Conference, dyktują warunki, które chociażby najhorendalniejsze, muszą być przyjęte, bo inaczej poseł X, albo Y zaprotestują w naszym Ministerstwie Spraw Zagranicznych.

Sytuacja naprawdę bez wyjścia — o ile nie stworzymy własnej komunikacji pomiędzy Polską a Ameryką Północną i nie cofniemy wszystkim zagranicznym liniom okrętowym wydanych im traktatów i koncesyj. Lecz i to będzie możliwym tylko wtedy, jeśli zobowiązemy nasz rząd, od tego, by w przyszłości spraw emigracyjnych nie włączał do żadnych traktatów handlowych, by emigrant nie był przedmiotem targu przy zawieraniu tych traktatów. Dotychczas niestety stwierdzić musimy, że we wszystkich umowach handlowych, jakie Polska zawarła z innymi państwami, sprawy emigracyjne były poświęcone dla uzyskania jakichkolwiek przywilejów natury ekonomicznej.

Czyż nie jest np. horendalnym zawarcie takiego traktatu z Belgją, któryby dał możność temu państwu pretendowania do prawa przewozu emigrantów koleją przez Niemcy, na niemieckich kolejach, przy niemieckich szykanach do Antwerpii, a stamtąd dopiero na statkach do Ameryki?

Kto raz jechał, jako konwojent transportu polskich emigrantów koleją do Europy zachodniej, powiedzieć musi, że dzieją się tam w drodze rzeczy, które

T A J F U N

sprzeciwiają się elementarnym zasadom higieny i ludzkości. Emigranci napchani do wagonów, bez względu na ilość siedzących miejsc, zajmując miejsca na korytarzach, nie są wypuszczani z wagonów podczas postoju: nie dostają wody do mycia i t. p. i tak razem z dziećmi i niemowlętami tłuc się muszą pięć dni na kolejach, zanim po wielokrotnej rewizji celnej i paszportowej dostaną się do portu.

I takie traktowanie emigranta jest tolerowane przy zawieraniu traktatów handlowych!

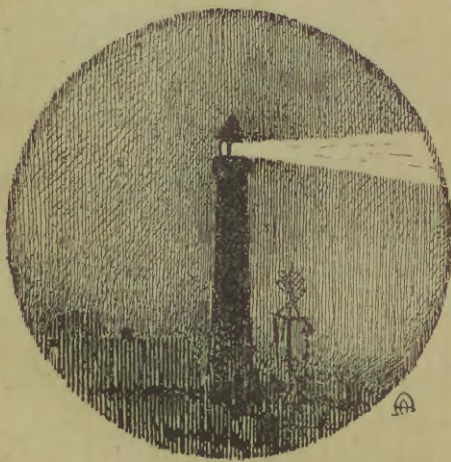
Obowiązkiem rządu i sfer społecznych opiekuńczych jest uświadomienie emigranta o tem, jaka go czeka droga, i skierowanie go tam, gdzie jego interes i interes Państwa jest zabezpieczony. Ale wydać z rąk taką możliwość, sprzedać się chociażby najwierniejszemu i najsympatyczniejszemu sojusznikowi jest zbrodnią, spełnioną na emigrancie, nie mówiąc już o tem, że jeśli tak hojnie rozdawać będziemy koncesje z a granicznym towarzystwom okrętowym, to o powstaniu chociażby zaczątku polskiej floty handlowej mowy być nie może.

Sprawa działalności zagranicznych towarzystw okrętowych w Polsce jest tak wielkiej wagi dla rozwoju polskiej marynarki handlowej, że zasługuje ona na bardzo poważne traktowanie nie tylko ze strony rządu ale i sejmu i całego społeczeństwa.

Nie chowajmy, jak strusie, głowy do piasku, — powiedzmy wyraźnie i głośno, że dokąd działaczą będą w Polsce te zagraniczne potężne przedsiębiorstwa żeglugowe, związane ze sobą silnymi węzłami i działające przeważnie na szkodę polskich interesów, dotąd o powstaniu jakiegokolwiek polskiej linii okrętowej mowy być nie może.

A czyż nie jest jasnym, że interes i bezpieczeństwo polskiego emigranta na polskim statku pod każdym względem będzie lepiej zabezpieczone, aniżeli na jakimkolwiek statku zagranicznym? Wtedy warunki dyktować i kontrolę przeprowadzać będzie mógł rząd, sejm i nawet towarzystwa, opiekujące się emigrantami. Im wcześniej gościnne progi Polski opuszczą zagraniczni ajenci okrętowi, werbujący polskich emigrantów, tem wcześniej powstanie polska flota handlowa i emigrant pod polską banderą i pod polską opieką dojedzie do kraju, który sobie wybiera na drugą ojczyznę.

T. Bogdan.



W sierpniu 1900 r. na statku rosyjskiej floty ochotniczej „Kostroma” 8000 ton pojemności, zajmowałem stanowisko nawigacyjnego oficera; szliśmy z Taku do Nagasaki, wioząc chorych i rannych do szpitala. Rosja w Inasa około Nagasaki utrzymywała wzorowy obszerny szpital dla swoich załóg z eskadry Oceanu Spokojnego.

Na drugi dzień po wyjściu z portu było widocznym, że w pobliżu przechodzi tajfun, jednak kierunku jego i odległości narazie nie mogliśmy określić. Największy roczny procent huraganów, kierujących się na Koreję i Japonję, przypada na miesiące: sierpień, wrzesień i październik. Wiatr mieliśmy północno-wschodni z siłą według Beaufort'a 5, drobny deszcz; barometr spadał. Zastoiniwszy się od wiatru i fali wyspą Quelpart (na południu Korei), kapitan rozkazał zatrzymać maszyny, aby obejrzeć balansier*) który jeszcze w drodze z Singapuru do Port-Arturu pękł, zawinęliśmy wtedy do Saigону, idąc pod dwoma cylindrami prostym chłodzeniem, aby tam obstalować nowy, lecz to się nam nie udało z powodu braku odlewni stali. W Saigonie kierownictwo warsztatów zaproponowało umocnienie go za pomocą planek i bolców, ręcząc, że będzietrzymał, jak nowy, na co zgodziliśmy się.

Po otrzymaniu raportu mechanika, iż balansier trzyma dobrze, kontynuowaliśmy podróż, sterując na Nagasaki w kierunku wschodnim. Nigdzie w pobliżu nie było bezpiecznego portu, aby można było przeczekać huragan.

Wiatr północno-wschodni stopniowo się wzmacniał, jak i deszcz, barometr szybko spadał, morze było wzburzone. W południe wiatr doszedł do siły sztormu; horyzont zamglony.

Maszyna rzuca i trzęsie gwałtownie, gdyż z powodu stromej fali co chwila, śruba wyskakuje z wody. Mechanik donosi, że za całość balansieru, który się obluźował, nie ręczy. Aby ulżyć maszynie zdecydowano zmniejszyć ilość obrotów śruby. Wiatr i deszcz doszedł do najwyższego naprężenia, przyczem wiatr, osiągnąwszy siłę huraganu, zaczął się odchyłać przez wschód na południo-wschód, południe i południo-zachód. Łało, jak z cebra.

Mając teraz południowo-zachodni wiatr z rufy, nadaliliśmy maszynie mały bieg, a i tak pędzony huraganem statek szedł szybciej, niż dotąd. Zbliżał się wieczór i zapadały straszne ciemności, chociaż była pełnia księżycy. Horyzont stał się niewidzialny. Ryk wiatru zagłuszał szum morza. Jasnym było, iż zbliżamy się do środka huraganu. Przewrotność nakazywała nawrócić przeciwko wiatrowi i starać się doczekać polepszenia pogody, nie mogliśmy jednak tego zrobić ze względu na balansier. Aby utrzymać się „na kursie” przeciw huraganowi trzeba „użyć całej siły pary, co, jak wyżej wspominałem, było wykluczone.

Zdecydowaliśmy tak „iść” aż do godz. 9-ej wieczór i postanowiliśmy, że, o ile o godz. 9-ej nie zobaczymy latarni Iwo-Sima, wskazującej wejście do zatoki nagasackiej, to z konieczności wykonamy ten ryzykowny w naszym położeniu manewr.

O g. 8.45, kiedy wytyżaliśmy wzrok w kierunku mającej się ukazać latarni,

marynarz, stojący „na oku”, który ze względu na bezpieczeństwo stał na kapitańskim pomoście, zwrócił się do mnie, wskazując palcem w górę. Jaka straszna chmura — kiedy podniosłem oczy do góry, ujrzałem na wysokości bram-rei wierzchołek góry, zrozumiałem całą grozę naszego położenia, rzuciłem się do telegrafu maszynowego, dałem pełny bieg naprzód i sternikowi kazałem położyć ster na prawą burzę. Nawet nie miałem czasu dać znać o tem kapitanowi, stojącemu po prawej stronie pomostu.

Na pytanie kapitana: co takiego? Odpowiedziałem: zaraz się rozbijemy, położyłem jednak ster na prawą burzę i dałem maszynie pełny bieg naprzód. Proszę powtórzyć pełny bieg naprzód! Niech maszyny nie żalują! Trzeba posłać drugiego oficera, aby wytlómaczył mechanikowi, iż jest potrzebna cała siła pary, jaką maszyna dać może.

Położenie było fatalne. Mogło nas tylko uratować szybkie odchylenie się od skał, jak przekonaaliśmy się potem, była to Hiki-Sima, mająca 300 stóp wysokości i bardzo stromy brzeg. Nie było ratunku, jeżeli balansier nie wytrzyma ani dla statku, ani dla ludzi.

Statek, nabrawszy większego pędu, zaczął się szybko w prawą stronę odchyłać, i, kiedy stanęliśmy bokiem do wiatru, fale jedna po drugiej wpadały na pokład, zalewając elektrownię (widocznie elektrotechnik z powodu panującego tam gorąca otworzył luk, gdy mieliśmy wiatr z rufy). Nastąpiły ciemności egipskie. Widzieliśmy, jak między nami a skałą rozbijają się fale; sternik przestał się orientować. Dopiero po chwili przyniesiono zapasową lampę kompasową. Teraz mieliśmy wiatr i deszcz z przodu. W tem piekle nie mogliśmy się zorientować, smagani deszczem i wiatrem w twarz, posłano oficera na rufę, aby zobaczył, czy statek odchodzi.

Co wtenczas czułem? Odrazu, jak we śnie, przeszło mi przed oczyma całe moje życie. Ile to czasu trwało, nie wiem; pewnie krótko, mnie się jednak zdawało, że nigdy to się nie skończy.

Raptem, jak na skinienie różdżki czarodziejskiej, chmury się rozdarły, wypłynął księżyc, a wiatr raptownie zaczął spadać, barometr gwałtownie szedł w górę. Statek coraz szybciej zaczął się oddalać od skały. Odetchnęliśmy; nie myśleliśmy o Nagasaki, a nadawszy maszynie mały bieg, zdecydowaliśmy przeczekać do rana.

Ani ja, ani kapitan czapek nie mieliśmy na głowie, byliśmy przemoknięci do nitki. Ponieważ minęło już wszelkie niebezpieczeństwo, pozostawiono wachtowego oficera na pomoście, a sami we dwóch z kapitanem w kajucie jego piliśmy gorącą herbatę w milczeniu. Stan mój był taki, jak po ciężkiej chorobie.

Rano wpływaliśmy do portu. Tu tajfun narobił masę szkody, szczególnie pomiędzy mniejszymi statkami, cała reda była pokryta szczątkami rozbitych statków, dwa duże parowce były wyrzucone na brzeg, chociaż dla odprężenia łańcuchów kotwicznych pracowały maszyny.

TADEUSZ STECKI.

*) dźwignia, uruchamiająca pompę powietrzną.



Prezydent Rzeczyplitej Polskiej Stanisław Wojciechowski, członek honorowy L. M. i R., w otoczeniu przedstawicieli L. M. i R. i młodzieży, rozwijającej pod kierunkiem inż. A. Aleksandrowicza swe zdolności i zamiłowania do żeglarsstwa.

ŻEGLUGA MORSKA A ROLNICTWO

Zdawałoby się, że niema nic bardziej odległego, jak rolnictwo a nawigowanie po bezmiernych przestworzach oceanu. Cóż może mieć wspólnego rolnik, siejący i zbierający spokojnie owoce swej siejby, który nieraz, jak to u nas na Podkarpaciu, niebardzo sobie zdaje sprawę, jak morze wygląda, cóż tedy rolnik może mieć wspólnego z temi niespokojnymi duchami, narażającymi się na srogości burzliwego elementu, z temi kupcami śmiały, czyniącymi wyprawy po złoto Indyj, z tymi wszystkimi, od których istnienia żegluga morska zależy?

A jednak...

A jednak dwa te działy gospodarki społecznej są ściślej ze sobą związane, niżby się to na pierwszy rzut oka wydawało. Rolnictwo bowiem mimo, iż samo w sobie jest zajęciem ściśle lądowym, bez otwartych dróg morskich i rzecznych uduśiłoby się w nadmiarze swej produkcji. Jesteśmy krajem rolniczym w 75 proc. i poza latami wyjątkowej klęski, jakim to rokiem był rok obecny, będziemy mieli nadmiar płodów rolnych do eksportu. Eksport ten zaś może się odbywać nade wszystko drogą morską i to z portu własnego polskiego. Postaram się to uzasadnić.

Mimo, że jesteśmy krajem par excellence rolniczym, niemożemy się mierzyć pod względem produkcji zboża i płodów rolnych na konsumpcję z taką Ameryką pñ., Argentyną, prawdopodobnie w najbliższym czasie z Rosją, a chociażby z takimi Węgrami lub Rumunją. Jedne państwa przewyższają nas obszarem zasiewanego arealu, inne mają dogodniejsze warunki klimatyczne (Węgry). Produkcja nasza musi pójść [w innym kierunku.

Wskazywano na to już nieraz w prasie rolniczej i dowiodły tego lwowskie Targi Wschodnie, że Polska ma wszelkie warunki do hodowli nasion zbóż, traw i ziemniaków. Próby, czynione w Ameryce pñ. z naszym żytem podkarpackim, dowiodły, że nadaje się ono doskonale do tamtejszych warunków. To nam powinno wskazać drogę do poprawienia naszego bilansu handlowego. Ameryka pñ., Rosja, Rumunja, Brazylja oto przyszłe rynki zbytu dla naszych nasion.

Ale żeby móc wytrzymać konkurencję zagraniczną, musimy produkt nasz uczynić jak najtańszym, a wiadomo, że znaczna część ceny towaru to koszt transportu. Im tedy tańszy transport, tem tańszy produkt będziemy mogli rzucić na rynki światowe. Najtańszą zaś drogą jest droga wodna. Tylko drogą wodną transportowany produkt rolniczy może opłacić eksport. Rozumieli to dobrze nasi przodkowie, wysyłając rokrocznie swoje zboża Wisłą do Gdańska, gdzie je załadowywano na czekające już okręty. Zboże polskie, a zwłaszcza słynne pszenice sandomierskie rozchodziły się drogą wodną po całym ówczesnym świecie. Dłaczegóżby dzisiaj nie miało być tak samo? Rolnictwo polskie powinno wszystkimi siłami dążyć do otworzenia sobie możliwości eksportu morskiego. Drogi wodne już mamy, winniśmy teraz dążyć do stworzenia potężnej floty handlowej, celem ich użytkowania, silnej floty wojennej, celem ich obrony i budowy własnego portu w Gdyni, celem uwolnienia się od widzimisię sąsiadów. Tylko, gdy żegluga morska i rzeczna będzie u nas silnie rozwinięta, rolnictwo polskie będzie miało widoki wspaniałego rozwoju.

ROMAN PETELEŃZ.

ZASTOSOWANIE RADJOKOMPASU

Ciekawy przypadek pomocy, okazanej bezwładnemu okrętowi we środku Atlantyku przez parowiec „Sachem”, wykazuje wysoką wartość radjokompasów, używanych przez okręty i stacje brzegowe radjo-telegraficzne.

Parowiec „Sachem”, po straszliwej walce z burzą, przyholował do St. John w Newfoundland uszkodzony norwęski frachtowiec „Capto”.

Norwęski parowiec „Capto” wysłał sygnał ratunkowy S. O. S. przez radjo z zawiadomieniem, że okręt podczas silnej burzy zgubił ster i znalazł się na łasce fal, nie mając możliwości sterowania.

Sygnały „Capto”, proszące o natychmiastową pomoc, usłyszał parowiec „Sachem”, kiedy obydwa okręty znajdowały się o 100 mil odległości od siebie.

Komendant okrętu „Sachem” poprosił przez radjo o określenie dokładnej pozycji wzywającego o pomoc „Capto” i po otrzymaniu takowej, pośpieszył z pomocą całą parą swych kotłów.

Dał mocny wicher, a pogoda była pochmurna ze stopniowo spadającym barometrem.

Rozszalałe morze kładło „Sachem” na burtę, zmniejszając znacznie szybkość parowca.

Mimo bardzo starannych poszukiwań nie mógł parowiec znaleźć niefortunnego norwega.

W odległości 10-ciu mil, pędził w tym samym czasie duży parowiec pasażerski „Montclair”, należący do Canadian Pacific Line, który w dodatku do mocnej radjo-instalacji był wyekwipowany w radjo-kompas.

Dyżurny radjo-oficer na „Montclair”, słuchając sygnałów obydwu okrętów, za pomocą swego radjo-kompasu wyrysował dokładną pozycję „Capto” i przesłał ją natychmiast okrętowi „Sachem”, który zmienił bieg we właściwym kierunku i odnalazł długo poszukiwany „Capto”.

Po wielu godzinach trudnej pracy udało się przerzucić linę stalową z jednego parowca na drugi i „Sachem” rozpoczął wolno holować bezwładny okręt.

Wieczorem przy stałe wzrastającym wietrze lina pękła i obydwa okręty pływały bezradnie na pełnym morzu przez całą noc, czekając świtu, aby znów podjąć swe wysiłki.

Z wielkim trudem udało się załogom obydwu okrętów znów przerzucić nową linę stalową, ale po krótkim czasie wskutek silnego wiatru i oporu ze strony „Capto” lina znów pękła.

Wiatr w międzyczasie nabierał mocy i przyniósł ze sobą oslepiającą śnieżycę.

Oficerowie i załoga z nadludzka energią pracowali na pokładzie, a radjo-telegraficy obydwu okrętów byli stale na posterunku, aby mieć nieprzerwaną łączność pomiędzy sobą.

Pokrwawionym i zmarzniętym rękami załogi udało się nareszcie po wielu trudach znów przymocować niefortunnego norwega do okrętu ratunkowego i po 10-u dniach okrutnej pogody, kiedy wiatr ze złością uderzał w przebijające się przez fale okręty, fale, które co pewien czas prawie że zupełnie pokrywały ich dolne pokłady, stęsknione za lądem oczy ujrzały zdaleka Cape Spear i najdłuższe w obecnych czasach holowanie okrętu na pełnym oceanie było zakończone.

W ostatnich czasach zdarzyło się kilka wypadków, gdzie okręty w nieszcze-

ściu błędnie oznaczyły swą pozycję przy tak zwanym „martwym przepuszczeniu” (dead reckoning), środek, do którego nawigator musi się uciec, kiedy pogoda jest pochmurna, czyli mglista, i kiedy nie może wziąć obserwacji ze słońca, a musi sądzić według logu.

Okrętom tym wielką przysługę okazał radio-kompas, za pomocą którego można było określić dokładnie miejsce, gdzie się znajdują.

Wypadek z okrętem „Capto” służy, jako doskonały przykład, nie tylko co do zalet radio-kompasu, ale jak również i zalet całej radio-służby morskiej.

Dokładne określenie miejsca wzywającego o pomoc okrętu uzyskane było za pomocą radio-kompasu. Następnie radio

służyło, jako środek łączności pomiędzy okrętami od czasu wysłania przez „Capto” sygnału ratunkowego do czasu przybycia obydwu okrętów do portu S. John.

Jednocześnie dzięki ostrzegającym przed niebezpieczeństwem gór lodowych raportom, promieniowanym przez stacje lądowe radiotelegraficzne i okręty w północnym Atlantyku, niebezpieczne pola gór lodowych były ominięte.

Uwaga sił kierowniczych każdej marynarki, czy to wojskowej, czy to handlowej powinna być stale skierowana ku ulepszeniu i utrzymaniu w stanie jak najlepszym służby radio-komunikacyjnej, która obecnie w nawigacji i niebezpieczeństwie statku zajmuje ważne miejsce.

HENRYK MARKOE.

OKRĘT R. P. „WARTA”



„WARTA”

W styczniu 1924 r. Kierownictwo Marynarki Wojennej zdecydowała zakupić, dla celów przewozu do kraju licznych obywateli rządowych, własny transportowiec.

W tym celu została wydelegowana do Francji komisja, złożona z oficerów marynarki, która dokonała wyboru okrętu spośród zaoferowanych przez marynarkę handlową francuską 12 parowców. Dnia 3.III komisja ta podpisała umowę, mocą której statek „P. L. M. 5” własność firmy „Société Nationale d’Affretements” sprzedany został rządowi polskiemu za cenę 1.400.000 fr.

„P. L. M. 5” — skrót „Paris - Lyon - Méditerranée” — figuruje w rejestrze Lloyd’a, jako jednośrubowiec 1400 tonn netto, deadweight 4100 tonn, displacement 6100, szybkość 9—10 węzłów, siła maszyn 1500 HP; ładowność 4800 metrów sześciennych — 3100 tonn.

Niezwłocznie po nabyciu tego parowca przystąpiono w Cherbourgu do zmodyfikowania jego kadłuba do potrzeb przewozu materiału wojskowego i rozładowania za-

łogi wojskowej. Robota ta trwała od 3.III do 3.VI, w którym to dniu okręt otrzymał nazwę „Warta” i podniósł banderę polską, zaczynając równocześnie kampanję czynną.

Ceremoniał chrzcin okrętu tegoż dnia odbył się w obecności władz francuskich i przedstawicieli ambasady Rzeczyposp. Polskiej w Paryżu. Flagę polską po raz pierwszy na tym okręcie własnoręcznie podniósł prefekt I okręgu morskiego Francji, kontr-admirał Le Vavasseur i dowódca okrętu komandor-por. Burhardt.

Od 4.VI do 21.VI trwało ładowanie materiału; 22.VI zaś „Warta” po raz pierwszy ruszyła do kraju. Mając podczas całej drogi doskonałą pogodę, przybył do Gdańska 28.VI, dążąc wkoło przylądka Skagen.

Po wyładowaniu ładunku w Gdańsku, transportowiec otrzymał w dniu 25.VII rozkaz przygotowania się do podróży do morza Śródziemnego, po znaczny ładunek do Genui.

Ponieważ jednocześnie wypadła wycieczka skautów polskich na zjazd do

Kopenhagi, „Warta” odplynęła w dniu 7.VIII, mając na pokładzie około 150 pasażerów — młodzieży skautowej z dowódcą swym naczelnym gen. dyw. Osieńskim, żegnany w Gdyni przez szefa K. M. W. admirała Porębskiego i szefa misji morskiej francuskiej kontr-admirała Jolivet.

Aby wykorzystać okręt dla celów ćwiczebnych, szef K. M. W. wyznaczył na ten dalszy reis kilku młodszych oficerów marynarki dla praktyki nawigacyjnej, a z armii lądowej „zaokrętował” jako pasażerów dla zaznajomienia się z warunkami życia załogi i służbą morską — 3 oficerów: rotm. Zarzyckiego — 3 puł. szwol., por. Jasiewicza — 2 puł. ułanów i por. Radeckiego 17 p. p. Poseł na Sejm i członek komisji wojskowej p. Jan Sieciński wybrał również ten reis, celem zaznajomienia się z warunkami życia okrętowego. Poza to podróż do Genui odbył vice-prokurator sądu okręgowego w Wilnie Burhardt i p. Stefan Rekosz.

„Warta” przybył do Kopenhagi dnia 8.VIII wieczorem, a po wyładowaniu skautów i jednym dniem odpoczynku wyruszył do Cherbourga 9.VIII drogą wkoło Skagen.

Dalsza marszruta była następująca:

Cherbourg — Brest — Kadyks — Genua.

W czasie postoju w Kadyksie oficerowie okrętowi i pasażerowie odbyli wycieczkę turystyczną do Seville, oraz oglądali walkę byków w Santa Maria.

Postój w Genui trwał od 5.IX do 16.IX. Załadowano 800 tonn pocisków, powrotna marszruta była następująca:

Tulon — Vigo — Cherbourg — Gdańsk.

W drodze powrotnej okręt zmuszony był przeczekiwać cyklon w oceanie Atlantyckim, na reidzie w Corcubion, w pobliżu Cap Finisterre, (północno-zachodni cypel Hiszpanji).

O. R. P. „Warta” wrócił do Cherbourga 11.XI. Podczas postoju okrętu w tym porcie i w trakcie ładowania zwiedzili go 2 ministrowie — gen. Sikorski i francuski min. mar. Duménil.

Do Gdańska okręt przybył 15.XI, mając pełny ładunek 4800 m.³

Podróż do Genui i z powrotem wyniosła razem przeszło 6.000 mil morskich. Jest to pierwszy polski okręt, który przeszedł cieśninę Gibraltarską i pokazał polską banderę na morzu Śródziemnym.

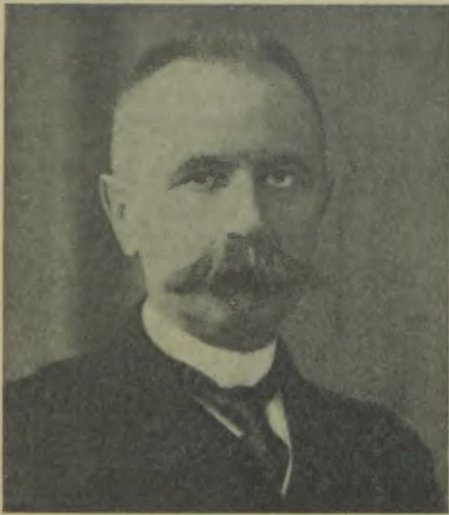
M. B.

WALNE ZEBRANIE CZŁONKÓW LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ ODBĘDZIE SIĘ DN. 30 STYCZNIA R. B. O G. 6 W. W SALI DEKERTA (GMACH RADY MIEJSKIEJ M. STOŁ. WARSZAWY).

Ś. P. DR. JÓZEF ENGLISH. Po długiej i ciężkiej chorobie w Poznaniu zmarł Dr. Józef English, z zawodu prawnik i adwokat, wybitny działacz na polu współdzielczości kredytowej w Wielkopolsce.

Ś. p. Dr. English przez dłuższy czas był naczelnym dyrektorem Związku Spółek Zarobkowych w Poznaniu i na tym stanowisku położył duże zasługi. Zmarły dwukrotnie był Ministrem Skarbu w gabinetach Świeżyńskiego i Paderewskiego.

Dr. English był założycielem Polskiego T-stwa Żegluga Morskiej „Biały Orzeł”, którego pierwszy statek nosi jego imię.



GABRYEL CHRZANOWSKI,
Dyrektor Departamentu Marynarki
Handlowej Min. P. i H.



GEN. MARJUSZ ZARUSKI,
Członek Zarządu L. M. R., literat,
autor prac z dziedziny żeglarstwa.



KOMANDOR I. ŚWIRSKI,
dowódca floty wojennej R. P.

NASZE WYBRZEŻE

Gosiadamy wprawdzie tylko 147 klm. wybrzeża morskiego, ale jest ono zupełnie wystarczające, aby zapewnić nam dostęp do morza, to poniżej wykażę. Stąd też troska o ten brzeg morski powinna być tem większa, abyśmy go nie utracili, a przeciwnie, jak najlepiej wykorzystali. Polska tylko wówczas utrzyma swą samodzielność, gdy będzie gospodarczo silna, a Polska silnem państwem być może tylko wówczas, gdy brzeg morski będzie w jej posiadaniu. Idę w swem twierdzeniu tak daleko, że jako jedną z głównych przyczyn upadku Polski w przeszłości stawiam utratę kontaktu z morzem. Jak ongiś Gdańsk nie był wcielonym do obszaru Rzeczypospolitej, tak i dziś u ujścia Wisły, posadzono nam „suwerenne” wolne miasto. Mamy w tym Gdańsku zabezpieczone prawa kolejowe, portowe, pocztowe i inne, ale w stopniu bynajmniej niezabezpieczającym nam wolnego i niczem nieskrępowanego dostępu do morza. Dostęp zupełnie wolny mamy tylko do naszego wybrzeża, z tego względu koniecznem jest bliższe poznanie tego wybrzeża.

Nasze wybrzeże na zachodzie graniczy z Niemcami i zaczyna się od osady Dąbek, na wschodzie graniczy około Orłowa z wolnem miastem Gdańskiem. Połowę wybrzeża zajmuje 35 klm. długi półwysp helski. Na naszym wybrzeżu mamy dwa porty, jeden na cyplu półwyspu przy osadzie Hel, drugi w Pucku. Port helski został zbudowany przez Niemców w latach 1802 do 1893, miał służyć jako schronienie dla łodzi rybaków, czyniących połów na bogatych terenach rybnych około cyplu półwyspu.

Port helski posiada głębokość 2,5 metra i moło zachodnie w kształcie łuku długości 356 metr. oraz proste moło wschodnie długości 124 metr. Wejście do portu ma 50 metr. szerokości. Oprócz schronienia dla rybaków port helski odgrywa dosyć znaczną rolę dla ruchu wycieczkowego. Latem setki letników do niego z Gdańska i Gdyni statkami przyjeżdżają, aby nacieszyć się uroczym widokiem z latarni morskiej, albo pięknem lasu helskiego. Port helski podczas wojny bardzo był zaniedbany, władze polskie doprowadziły go znacznym kosztem do porządku. Kon-

strukcję drewnianą nad wodą obcięto i zastąpiono betonową. Dziś port helski jest prawie już odbudowany i przedstawia się bardzo solidnie.

Port w Pucku leży w zachodniej części zatoki puckiej i ma od strony morza dość trudny dostęp. Zatoka pucka oddzielona jest od wschodniej głębokiej jej części podwodną tamą tak nazwaną rewą, która ma tylko jeden dostępny dla statków przejazd tak nazwany Kanał Deepke głębokości 3½ metr. Port pucki posiada tylko jeden basen głębokości około 3½ metr., długości 60 metr., a szerokości 40 metr. Port pucki służy również dla celów rybackich i jako przystań dla małych statków pasażerskich. Od czasu, gdy nasza marynarka wojenna utworzyła tam swą bazę, jest stale przepełniony i nieodpowiada już swemu przeznaczeniu. Były projekty rozszerzenia tego portu przy pomocy państwowej, właścicielem portu jest miasto Puck. Tereny portowe miały być odstąpione państwu, a państwo miało port znacznie rozszerzyć. Ze względu jednak na chwilowe trudności skarbowe i na intensywność, z jaką port gdyński się buduje, projekt ten narazie odłożono, aby do niego powrócić, jak sytuacja skarbu naszego się poprawi. Ale ani z Helu ani z Pucka dużych portów handlowych skutkiem ich położenia geograficznego uczynić nie można. Puck i Hel zadaleko leżą od centrum kraju, prócz tego ich budowa byłaby zbyt kosztowna. Dlatego też na budowę portu handlowego i wojennego w większych rozmiarach bo na obrót 2,500,000 ton, wybrano miejsce bliżej kraju, położone, około osady Gdynia. Sprawa budowy portu w Gdyni była już i będzie jeszcze przedmiotem specjalnych artykułów, dlatego tu ją pomijam.

Na naszym wybrzeżu mamy cztery latarnie morskie w Rozewiu, Jastarni, Helu i Oksywiu. Najsilniejsza to latarnia morska w Rozewiu, posiadająca wysokość 75 metrów nad poziomem morza. Latarnia jest elektryczna i co 3 sekundy rzuca białe błyski na morze, widoczne na odległość 23 mil morskich, czyli 42,6 klm. Według tej latarni większość statków, kursujących po Bałtyku się orientuje.

Druga latarnia w Jastarni ma światło naftowe, znajdujące się 39 mtr. nad poziomem morza. Dwa białe błyski w odstępach 2 i pół sekundy powtarzają się co 6 sekund. Trzecia latarnia na samym cyplu półwyspu od latarni w Jastarni oddalona 7 kilometrów, również posiada białe naftowe światło. Światło ma wysokość również 39 metr. nad poziomem morza i rzuca je co 30 sekund, błysk trwa 6 sekund. Latarnia morska w Oksywiu ma błyski białe i czerwone. Światło znajduje się 48 metr. nad poziomem morza, widoczne jest na 8 mil, wobec tego, że znajduje się już w zatoce. Światło rzuca je w odstępach 2-ch sekund 4 razy po 1 sekundzie. Latarnie w Jastarni i Helu widoczne są na 17 mil morskich.

Wobec tego, że światło latarni morskich podczas mgły jest niewidoczne, posiadamy dwie stacje mgłowe, pierwszą w Rozewiu, drugą w Helu. Syrena w Rozewiu daje co minutę dźwięk 5-sekundowy. Stacja w Helu daje co minutę trzy tony w przeciągu 5 sekund, ton niski, ton wysoki i ton średni.

Już z tych różnych kombinacji świateł i dźwięków syreny widać, że mogą one służyć doskonałą orientacją przy pomocy mapy morskiej do dokładnego określenia, gdzie statek przepływający się znajduje.

Oprócz wyżej wymienionych świateł latarni morskich, posiadamy jeszcze światła w Gdyni, w Pucku i na Helu jako światła portowe tylko dla lokalnej orientacji i cały szereg świateł pływających na morzu dla oznaczenia niektórych dla żeglugi niebezpiecznych miejsc.

Pozatem nasze wybrzeże jest zaopatrzone w maszty sygnalizacyjne, które według telefonicznych wskazówek stacji meteorologicznych przepowiadają siłę i kierunek wiatru, pozwalając rybakom i drobnym statkom w razie nadchodzącej burzy schronić się do najbliższego bezpiecznego miejsca. Dwie stacje ratunkowe w Jastarni i w Helu są zaopatrzone w silne i bezpieczne łodzie ratunkowe. Ludność miejscowa jest zobowiązana do obsługi stacji, które w razie wyrzucenia na mieliznę statku morskiego śpieszą załozde z pomocą celem wyratowania jej statku i ładunku.



MORZE

WŁODZIMIERZ NAŁĘCZ.

Nasz brzeg morski od granicy niemieckiej do Rozewia jest niski, a nawet są tereny, które leżą niżej poziomu morza. Długotrwałe północne wiatry powodują dość znaczne, bo kilka metrów sięgające podniesienie się poziomu morza. Przeciwno takim ewentualnościom trzeba się bronić. Natura przychodzi nam tu z pomocą. W tych okolicach brzeg morski stanowią piaszczyste ruchome wydmy, często i diunami z niemiecka nazywane. Chodzi tylko o to, aby te wydmy umocnić i zabezpieczyć przed wywianiem i splukaniem. W tym celu obsadza się je specjalną trawą tak zwanym harszczem, który powoduje, że nawiany piasek na nim się zatrzymuje i wydmy podnosi. Tak podniesioną wydymę umocnia się dalszą plantacją, a jeżeli można i lasem. Naturalnym jest, że tego rodzaju wzmocnienie brzegów jest żmudne i nie zawsze wystarczające. Tak na przykład przy wsi Karwiańskie Błota wydmy często są przerywane przez morze, które okoliczne wsie zalewa. Tu już zwyczajne wydmy nie wystarczyłyby trzeba było sięgnąć do betonu. Naszymi nauczycielami w tej dziedzinie byli Holendrzy. System de Muralf'a z pewną modyfikacją dla naszych potrzeb daje nam możliwość niekosztownego zabezpieczenia tego dla nas najgroźniejszego odcinka. Niestety położenie naszego skarbu nie pozwoliło nam całej roboty wykonać od razu. Musieliśmy ją stopniowo prowadzić do pomyślnego końca, ale morze nie zawsze czeka i czasami robi straty, które potem nanowo trzeba odrabiać. W ostatnich latach wojny Niemcy na naszym wybrzeżu nic nie robili, mało tego, nawet te materiały, które dla przeprowadzenia robót były już zwiezione, zostały przez

nich zabrane. Nie dziw więc, że nagromadziło się dużo robót na naszym wybrzeżu, których od razu wykończyć nie było można. Ale stopniowo doprowadza się wszystko do porządku. Tama w Karwi na przestrzeni 650 metr. jest już wykończona, jest to najwięcej niebezpieczna część, dalsze 350 metr. prawdopodobnie w roku następnym będą wykonane. Latarnia morska w Rozewiu stoi na wysokiej górze, podmywanej przez morze. Dalej góra jest podminowana źródłami i obsuwa się do morza. Trzeba więc ją podwójnie zabezpieczać. Robi się to przez betonową i kamienną tamę od morza oraz przez drenaż góry samej. Gdyby się te roboty, wymagające stałego dozoru i uzupełnienia, zaniedbało, niedaleki byłby moment, gdzie cała góra, a wraz z nią latarnia morska, obsunęłaby się, a nawet i runęła do morza. Mamy jeszcze i inne zagrożone odcinki na naszym wybrzeżu, a mianowicie na półwyspie helskim. Morze tu ciągle w jednym miejscu urywa, w drugim brzegu dodaje. Ta niezmordowana robota morza stale musi być śledzona. Tak np. przy osadzie Kuźnica morze podeszło w krótkim czasie pod samą osadę i zaczęło podmywać pierwsze domy. Ściana z pali „zarefulowana” naszą drogą rządową położyła kres tej burzycielskiej robocie morza. Obecnie już 50 metrów od osady mamy dopiero morze, a między niem a osadą śliczną plażę. Tak samo i około góry Lubek na półwyspie morze podeszło do nowowyprowadzonej kolei i zaczęło jej zagrażać. Podobna, jak w Kuźnicy, ściana uratowała kolej od podmycia. Oprócz robót, konserwujących nasz brzeg morski, należy wspomnieć o robotach pogłębienia nurtu spławnego. Tak

np. kanał Deepke stale trzeba pogłębiać aby się nie zmulili. I dojazd do Pucka stale musi być pogłębiany, inaczej już w krótkim czasie Puck stałby się zupełnie niedostępny nawet dla płytkich stateczków, które do niego zachodzą.

Mógłby ktoś zauważyć, czy wobec tak znacznych ofiar pieniężnych warto konserwować urządzenia naszego wybrzeża i czy nie lepiej pozostawić je swojemu losowi. Na to tylko jedna jest odpowiedź. Traktat Wersalski oddał nam część wybrzeża jako państwu kulturalnemu, które to, co otrzymało, zachować potrafi. Gdybyśmy do naszego zadania nie dorosli, to ułatwilibyśmy tylko tym robotę, którzy ciągle na nowo podejmują kwestję rewizji Traktatu Wersalskiego. Ale my potrafimy zachować to, co nam dano. Na to mamy cały szereg dowodów. Pobudowaliśmy koleje Puck—Hel, dalej Kokoszkki—Gdynia, całe wybrzeże ogromnie podnieśliśmy. Port w Gdyni budujemy. Wszędzie czuje się rękę troskliwego i przewidującego gospodarza. Nigdy za czasów niemieckich wybrzeże nasze nie było w tak doskonałym stanie, jak obecnie. Naturalnym jest, że można było zrobić więcej. Można było wybudować niektóre przystanie rybackie np. w Jastarni lub Kuźnicy, można było port pucki znacznie rozszerzyć, albo port gdyński prędzej wybudować, ale nie trzeba zapominać, że nasze wybrzeże dopiero blisko 5 lat w naszym jest posiadaniu i że położenie nasze było chwilami bardzo ciężkie, co nas najzupełniej usprawiedliwia. Są jeszcze braki, ale stopniowo będą one naprawione.

Inż. ST. ŁĘGOWSKI.

PRACE SEJMU

PRZYP. RED: Dzięki uprzejmości red. pos. Jana Załuska, przewodniczącego Komisji Morskiej S. R. P., otrzymaliśmy dane, że dotychczasowe prace Komisji morskiej w czasie kadencji Sejmu są następujące:

1. Ustawa o stanowiskach oficerskich w polskiej marynarce handlowej została uchwaloną i obowiązuje.
2. Ustawa o szkołach morskich, referent poseł Sikora, uchwalona przez Komisję, wejdzie niebawem na plenum Sejmu.
3. Ustawa o pomierzaniu morskich statków, ref. pos. Mianowski, uchwalona przez Sejm, oczekuje swej kolei w Senacie.

4. Ustawa o pobieraniu morskich opłat portowych, ref. pos. Marweg, uchwalona przez Sejm i Senat.

Pozatem są w opracowaniu Komisji Morskiej:

5. Ustawa o upoważnieniu Prezydenta Rzplitej do wydania przepisów o bezpieczeństwach na drogach morskich — ref. pos. Maślanka.

6. Ustawa o popieraniu polskiej żeglugi morskiej — wniosek poselski ref. pos. Załuska.

RZUT OKA NA PRAWO MORSKIE

Rozwój handlu morskiego jest uzależniony od przepisów, normujących całokształt spraw, związanych z handlem morskim. Poza normami międzynarodowymi, wynikającymi z umów i obyczajów międzynarodowych normuje te sprawy w każdym państwie krajowe prawo morskie, publiczne i prywatne. Podczas, gdy krajowe publiczne prawo morskie reguluje sprawy, łączące się z nadzorem i opieką państwa nad krajowymi portami morskimi i rozwojem o czystej marynarki handlowej, krajowe prywatne prawo morskie normuje stosunki prywatno-prawne obywateli kraju, uprawiających żeglugę morską i korzystających z niej.

Państwo polskie w chwili swego powstania, uzyskawszy dostęp do morza, stanęło odrazu przed zadaniem stworzenia własnego ustawodawstwa morskiego.

Na razie stosuje się z tytułu przynależności wybrzeża morskiego w b. dzielnicy pruskiej do obowiązującego w tej dzielnicy publicznego prawa morskiego, które jednakże nie może być uważane za ogólnokrajowe, gdyż formalnie obowiązuje tylko w jednej dzielnicy. Ten wzgląd, jak i konieczność przystosowania ustawodawstwa morskiego do potrzeb naszego życia gospodarczego i politycznego wymagają stworzenia polskiego ustawodawstwa morskiego. Z ważniejszych ustaw morskich o charakterze publiczno-prawnym, obowiązujących w b. dzielnicy pruskiej, mają w praktyce zastosowanie: Ustawa żeglarska z 2.VI 1902 r., normująca służbę na statkach morskich (Seemannsordnung), ustawa o postępowaniu przy rozbiciu się statku z 17.V 1874 r. (Strandungsordnung). Ustawy te, jakkolwiek są ustawami dzielnicowymi, stosowane są jako ustawy, ogólnopaństwowe.

W dziedzinie prywatnego prawa morskiego przejęliśmy w b. dzielnicy pruskiej niemieckie prawo morskie, zawarte w niemieckim kodeksie handlowym, IV księga § 474 — 905. Obszerne te przepisy normują wzajemne stosunki prywatno-prawne właściciela, kapitana i załogi statku handlowego, uprawnienia i zobowiązania właściciela oraz kapitana statku, stosunki prawne, wynikające z umowy przewozu, pożyczkę morską (bodmerje) skutki prawne awarii, czyli uszkodzenia statku lub ładunku w celu uniknięcia niebezpieczeństwa lub w innych wypadkach, zobowiązania osób, przebywających na statku przy t. zw. wypadkach morskich, zastaw statku dla zabezpieczenia wierzytelności, umowę

asekuracyjną, dotyczącą statku i ładunku oraz przedawnienie wierzytelności. W byłej dzielnicy austriackiej niema skodyfikowanego prywatnego prawa morskiego. Odnosne przepisy są porzucane po całym kodeksie handlowym z roku 1862. W b. Kongresówce księga II obowiązującego polskiego kodeksu handlowego, traktująca o handlu morskim, z powodu geograficznego położenia kraju nie miała i niema zastosowania, a w pozostałych częściach b. zaboru rosyjskiego obowiązywały i obowiązują nadal rosyjskie przepisy o handlu morskim (księga II ros. ust. handl.).

Dążeniem miarodajnych czynników jest ujednostajnienie publicznego i prywatnego prawa morskiego na całym obszarze Rzeczypospolitej. Opracowanie jednolitego prywatnego prawa morskiego będzie musiało nastąpić w ściślejszej łączności z pracami nad ujednostajnieniem prawa handlowego, szczególnie pracami, prowadzonymi w tym względzie przez Komisję Kodyfikacyjną, gdyż prywatne prawo morskie jest częścią prawa handlowego, łącząc się z niem w głównych zasadach i pojęciach.

W sprawie ujednostajnienia publicznego prawa morskiego uczyniono już poważny krok naprzód. Wydano ustawę z dn. 28 maja 1920 r. o polskich statkach handlowych morskich (Dz. Ust. Nr. 47 z 1920 r. poz. 285) i rozporządzenie wykonawcze z 18 stycznia 1921 r. do tej ustawy (Dz. Ust. Nr. 10 z 1921 r. poz. 58). Pomieniona ustawa ustala charakter prawny polskiego statku handlowego morskiego, uprawnienia do niego przywiązane, mianowicie prawo do podnoszenia polskiej handlowej bandery morskiej utratę tych uprawnień i t. d., podczas, gdy rozporządzenie wykonawcze z 18 stycznia 1921 r. reguluje rejestrację polskich statków handlowych i sprawę dokumentów okrętowych. Polską banderę handlową ustaliła ustawa z 28. VIII. 1919 r. o barwach i godłach Rzplitej (Dz. Ust. Nr. 69 z 1919 r. poz. 416). Jest nią bandera bez wycięcia o barwach państwowych z herbem Rzeczypospolitej (orłem białym w tarczy czerwonej) w pośrodku białego pasa. Dalsze uchwalone i ogłoszone ustawy polskie z dziedziny publicznego prawa morskiego są: ustawa dn. 4. X. 1921 r. w przedmiocie obciążeń hipotecznych w walucie zagranicznej polskich statków handlowych morskich (Dz. Ust. Nr. 84), umożliwiająca obciążanie polskich

statków państwowych hipotekami zagranicznymi, ustawa z 6. VI. 23 r. o służbie na stanowiskach oficerskich w polskiej marynarce handlowej (Dz. Ust. Nr. 75), ustawa o morskich opłatach portowych z d. 25.VI 24 r. (Dz. Ust. Nr. 79).

Poza temi ustawami został wydany liczny szereg rozporządzeń Rady ministrów oraz ministra przemysłu i handlu w sprawach organizacji technicznej rozbudowy marynarki handlowej, administracji wybrzeża i portów, oraz zachowania się polskich statków handlowych zagranicą.

Do Sejmu są skierowane następujące projekty ustaw: o izbach morskich, o pomiarze morskich statków handlowych o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydania przepisów o bezpieczeństwie na drogach morskich, o wyłączności portów polskich dla emigracji. Z inicjatywy kół sejmowych przygotowano w Sejmie projekt ustawy o popieraniu polskiej marynarki handlowej, który jednakże z powodu braku potrzebnych funduszy na razie odłożono.

W m-stwie przemysłu i handlu opracowywane są obecnie następujące projekty ustaw: o służbie na polskich statkach handlowych morskich, o udzielaniu koncesji przedsiębiorstwom żeglugowym na sprzedaż biletów okrętowych w obrębie Rzplitej, przepisy o bezpieczeństwie na drogach morskich.

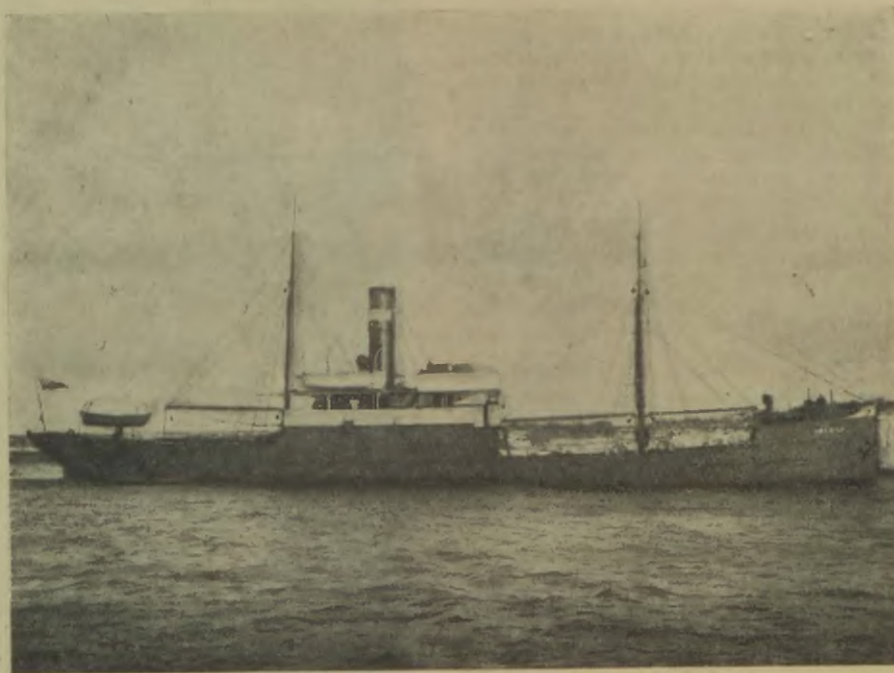
Z pośród projektów ustaw z dziedziny publicznego prawa morskiego, będących w opracowaniu w min. przemysłu i handlu, wyłania się jako najważniejszy projekt ustawy o służbie na polskich statkach handlowych morskich. Projekt ten, opracowywany ze współudziałem Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego, wzoruje się na ogół na niemieckiej ustawie żeglarskiej (Seemannsordnung) i przewiduje w znacznej mierze kontrolę i ingerencję państwowych czynników w sprawach służby na statkach handlowych. W szczególności projekt określa pewne zasadnicze pojęcia prawne, jak kierownik (kapitan statku), załoga statku, certyfikat okrętowy, rola zaciągowa (zawierająca spis oraz płacę załogi), normuje warunki przyjęcia do służby na statkach, postępowanie zaciągu do służby marynarskiej oraz zwalniania z tej służby, postępowanie w urzędach marynarki handlowej przy rozstrzygnięciu sporów, powstałych na tle umowy, dotyczącej służby marynarskiej, następnie zawiera przepisy o sposobie wykonywania służby na statkach w zwyczajnych i nadzwyczajnych wypadkach, o wynagradzaniu marynarzy i opiece nad nimi w czasie choroby i w nieszczęśliwych wypadkach, przepisy dyscyplinarne dla załogi oraz karne na wypadek przekroczenia postanowień ustawy, postępowanie karne przed urzędami marynarki handlowej przy wyznaczaniu kar za przekroczenia postanowień ustawy.

Powyżej wspomniane Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego wchodzi w skład Międzynarodowego Komitetu Prawa Morskiego, który ze względu na międzynarodowy charakter spraw morskich pracuje nad uzgodnieniem ustawodawstw morskich poszczególnych państw.

Dr. WŁADYSŁAW SOWIŃSKI.



STATEK „WISŁA”



UMOWA WSPRAWIE BUDOWY PORTU W GDYNI

Na zasadzie umowy z dnia 4 lipca 1924 r. budowa portu została powierzona „Francusko-Polskiemu Konsorcjum dla budowy portu w Gdyni”. W skład Konsorcjum tego wchodzi ze strony francuskiej znane firmy francuskie: „Societe de Construction des Batignoles”, „Schneider & C-ie” i „Societe Anonyme Hersent”, mające wszystkie za sobą wieloletnie bogate doświadczenie, ze strony zaś polskiej — Polski Bank Przemysłowy, inż. Wł. Rumel, powszechnie znany w Europie wybitny fachowiec w dziedzinie portów i budowl morskich, i inż. Nosowicz. Składkonsorcjum daje zupełną gwarancję sumiennego i umiejętnego wywiązania się z przyjętych na siebie zobowiązań, niezależnie od przewidzianych w umowie gwarancyj.

Konsorcjum występuje w budowie portu nie jako koncesjonariusz, lecz jako zwykły przedsiębiorca, a więc już od pierwszej chwili wybudowania jakichkolwiek urządzeń portowych państwo polskie staje się ich wyłącznym i bezpośrednim właścicielem i ma wolną rękę w ich eksploatacji.

Zawarta umowa obejmuje wykonanie następujących robót:

1) Kanał wejściowy do awanportu o głębokości 11 metrów.

2) Obszerny awanport, o powierzchni wodnej około 150 hektarów, stanowiący zewnętrzną, urządzoną w morzu część portu, osłoniętą od fali morskiej za pomocą sztucznych budowli, wzniesionych w morzu na znacznych głębokościach, sięgających 10 metrów; awanport będzie po-

siadał basen o głębokości 8 metrów dla celów przeladunkowych, z linią głębokich 8-metrowych nabrzeży 1060 mtr. długo, oraz pirs, czyli sztucznie utworzony występujący w morze od brzegu teren, opasany z trzech stron głębokimi nabrzeżami; pirs ten będzie posiadał 400 mtr. nabrzeży 8-metrowej głębokości i 300 mtr. nabrzeży 10-metrowej głębokości i będzie przeznaczony dla okrętów pasażerskich.

3) Basen wewnętrzny, wzbagrowany w lądzie, o powierzchni wodnej 43,5 ha, posiadający głębokość 10 mtr. i linię nabrzeży tejże głębokości 2500 mtr. długo.

Ogólna ilość robót czerpalnych przy budowie portu wyniesie około 8.500.000 metrów sześciennych.

Ogółem więc port Gdynia w granicach, przewidzianych umową, będzie miał około 190—200 ha powierzchni wodnej i 4260 m. b. nabrzeży o głębokości od 8 do 10 mtr., do czego jeszcze dochodzi 175 mtr. istniejącego obecnie t. zw. łamacza fal, który również za pomocą bardzo nieznacznych robót może być zmieniony na przystań, co da razem 4435 m. b. nabrzeży.

W tych rozmiarach port Gdynia będzie mógł dać miejsce przy nabrzeżach jednocześnie 25—30 dużym statkom i zapewni możliwość rocznego obrotu towarowego około 2,5 miliona ton, co mniej więcej odpowiada obecnej zdolności przeladunkowej portu gdańskiego.

W przyszłości Gdynia łatwo może być rozbudowana w miarę potrzeby i jej zdolność przeladunkowa powiększona do 6—7 milionów ton rocznego obrotu.

Budowa portu, rozpoczęta przez konsorcjum w końcu lipca 1924 r., powinna być na zasadzie zawartej umowy całkowicie ukończona do dnia 31 grudnia 1930 roku. W roku 1925 przedsiębiorca obowiązany jest ukończyć i oddać ministerstwu przemysłu i handlu w stanie gotowym do eksploatacji nie mniej 200 m. b. nabrzeży, zaś w roku 1926 — 600 m. b. nabrzeży wraz z terenami przy nich.

Celem odciążenia budżetu państwowego w okresie sanacyjnym, spłata należnego przedsiębiorcy wynagrodzenia za budowę portu rozpocznie się dopiero w roku 1927 i będzie rozłożona na 8 lat w ten sposób, że ostatnia rata wypłacona będzie w 1934 r. Ogólny koszt zakontraktowanych robót łącznie z opłatą kredytu wyniesie około 35 milionów złotych.

Zawarta umowa nie obejmuje uposażenia portu, a więc portowej sieci kolejowej, magazynów, składów, elewatorów, chłodni i urządzeń mechanicznych. Urządzenia te będą stanowiły przedmiot dalszych robót, muszą jednak być wykonywane stopniowo z takim wyrachowaniem, aby z chwilą ukończenia budowy hydrotechnicznych budowli portowych port był zaopatrzony w najniezbędniejsze urządzenia, konieczne do jego eksploatacji. Ponieważ przez Radę Ministrów przyznany został na budowę portu ogólny kredyt 50.000.000 złotych, przeto, po potrąceniu przypadających na roboty hydrotechniczne 35.000.000 złotych, zostaje na uposażenie portu 15.000.000 złotych. Suma ta nie wystarczyłaby na kompletne uposażenie całego portu i we wszystkie nowoczesne urządzenia portowe, czego też nie przewiduje się, gdyż kosztem skarbu państwa mają być wykonane tylko urządzenia najniezbędniejsze, w przewidywaniu, że inicjatywa prywatna, dla której tu będzie otwarte szerokie pole działania, nie omieszkają ulokować w tych urządzeniach, wysoce rentownych, swych kapitałów.

INŻ. P. BOMAS.



PROGRAM SEZONU ŻEGLARSKIEGO 1925 R. Conditio sine qua non postępu sportowego jest odpowiednie przygotowanie do zawodów, turystyki etc. Przygotowania bez programu nie są do pomyslenia. To też wszystkie związki europejskie jak: Int. Yacht Racing Union, Francuski, Angielski, Niemiecki, Szwedzki, Fiński, Bałtycki i t. d. ogłosiły już teraz programy regat, poprawki lub zmiany w przepisach i regulaminach klasowych, regatowych i t. p. Słowem żeglarz-sportowiec, w każdym z tych krajów może już dziś, dokładnie sobie rozplanować swą działalność sportową i ewentualnie rozpocząć budowę nowego yachtu, mając wszelkie przepisy dane w celu konkurencyjności w wybranej przez siebie klasie. A u nas „in allen Wipfeln Ruh”, ciesz się! Przy braku jakichkolwiek ogólnopolskich żeglarskich przepisów, podziału i klasyfikacji yachtów, jolli, gigów i t. d. nie jest możliwy inny typ regat, jak tylko dotychczasowy, t. j. familijno-dekoracyjny, bez sportowej wartości i bez miarodajnych wyników. Nie pomogą tu usiłowania jednostek, na nic energia pojedynczych klubów (W. K. W.), tu jest konieczną celową pracą centralnego zrzeszenia polskich (stowarzyszeń żeglarskich).

Wobec tak różnorodnego materiału sportowo-żeglarskiego, jaki obecnie istnieje w klubach polskich, nieodzowne są reguły klasyfikacji yachtów i jolli, przepisy budowlano-konstrukcyjne, i póki nie po-

wstanie choćby jedna miarodajna klasa według wydanych przepisów, last not least reguła handicapu dla tego konglomeratu żeglarskiego, jakim istniejące kluby rozporządzają.

Brak przepisów regatowych żeglarskich ujednostajnionych dla całego państwa uniemożliwia, sprawiedliwe rozsądzanie protestów i przyznawanie nagród.

Turystyka żeglarska polska niema żadnych przepisów, uzgodnionych z państwowymi regułami o prawie dróg wodnych, wymijaniu, dawaniu pomocy, sygnalizacji, sygnałach na wodzie i t. d.

Terminologia polska żeglarsko-sportowa powinna też być wypracowana i przez centralny organ wszystkim klubom związkowym do użytku przekazana. Czyż jest bowiem do pomyslenia regata związkowa, przy której na jednym yachcie jest używana niemiecka, na drugim rosyjsko-holenderska, na trzecim angielska terminologia?

Wszystko to wzbudza poważne obawy, że i w przyszłym sezonie, mimo usiłowań pojedynczych klubów, piekąca sprawa unormowania sportu żeglarskiego w Polsce dalej się nie posunie.

Usunięcie tych obaw, zjednoczenie wszystkich klubów i postawienie polskiego sportu żeglarskiego na należnym mu stanowisku, jest obowiązkiem „Związku Żeglarzy Polskich”, jeśli nie mamy tego Związku uważać za efemerydę.

A. A.

GODNE NAŚLADOWANIA. 4 kluby szwedzkie, 5 niemieckich, 1 fiński i 1 bałtycki postanowiły dla celów rozszerzenia sportu budować yachty do pewnych klas, na rozłosowanie. W warunkach jednakże jest zastrzeżone, że yacht winien być w klubie, który go rozłosowuje, zarejestrowany przez lat 2 lub 3 i we wszystkich dla danej klasy ogłaszanych regatach brać udział.

Możeby nie było źle, gdyby nasze kluby żeglarskie o tem pomyślały—bo to i członka-żeglarza się zyskuje i yacht klasowy do floty klubowej przybywa!

Podany rysunek konstrukcyjny przedstawia gig żaglowy do turystyki. Typ ten nadawałby się bardzo na Wisłę, dając możliwość w czasie ciszy wiosłami do ogniska domowego ewentualnie do portu klubowego dobić.

AN. ALEKSANDROWICZ.



LATARNIA MORSKA NA HELU

WSZYSCY CZŁONKOWIE LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ, CENTRALI I ODZIAŁÓW PROWINCJONALNYCH, HONOROWI, PROTEKTORZY, RZECZYWIŚCI, OPIEKUNOWIE OTRZYMUJĄ „MORZE” BEZPŁATNIE, CI, KTÓRZY NIE OTRZYMALI, WINNI ZGŁOSIĆ SIĘ DO ADMINISTRACJI.

Errata. W „Morzu” Nr. 1 z r. ub, na str. 3 w środkowej szpalcie w wierszu 2-im od dołu winno być: „minimalny zysk 13,800 £, t. j. 34⁰/₁₀”; w Nr. 2 z r. ub. na str. 16 w szpalcie prawej wiersz 26 od dołu winno być: „przez Dyr. Mikette”.

KRONIKA MORSKA

WIELKI PROGRAM MORSKI FRANCUSKI. Francuski budżet morski na rok 1925, przedłożony Izbie Deputowanych, wynosi 1.300.000 franków.

W ciągu lat 20 marynarka francuska ma być całkowicie odbudowaną na podstawach traktatu w Waszyngtonie.

Program ten przewiduje stworzenie sił morskich następujących: a) 178.000 t. okrętów linjowych, b) 200.000 t. krążowników, c) 160.000 t. torpedowców, d) 90.000 t. łodzi podwodnych, e) 60.000 t. okrętów dla samolotów, f) 150.000 t. okrętów pomocniczych i specjalnych.

Terminy służby dla poszczególnych okrętów mają wynosić: a) dla okrętów linjowych i okrętów dla samolotów 20 lat, b) dla krążowników 17 lat, c) dla torpedowców 13 lat, d) dla łodzi podwodnych 12 lat.

Celem zachęty do służby na morzu, podwyższone zostały gaże personelu i lepsze ogólne warunki służby morskiej. Czynione są starania, ażeby zaciągać do służby większą ilość ochotników, co dało już dobre wyniki.

Wielka uwaga będzie zwrócona na lotnictwo morskie i na stworzenie zapasów ropy, tak teraz niezbędnej dla marynarki.

Francja zdaje sobie sprawę z doniosłości odpowiedniej marynarki i robi wysiłki, aby polepszyć swoje stanowisko na morzu, obecnie niekorzystne.

Ogólne koszty programu wynoszą 10.000.000.000 fr. fr., nie rachując okrętów linjowych.

NOWE OKRETY ANGIELSKIE. Admiralicja brytyjska dotychczas trzyma w tajemnicy szczegóły okrętów „Rodney” i „Nelson”. Wiadome są jednak następujące dane: Wyporność 35.000 ton (normalna, przy pełnych zapasach prawdopodobnie do 40—43.000 ton). Szybkość 21 mila na godzinę.

Uzbrojenie będzie się składać z dział

o średnicy 406 mm. (16 cali), ustawionych w trzech wieżach, oraz kilkunastu dział o średnicy 152 mm., albo 190 mm. Ciężkie działa ustawione będą na przodzie okrętu; cała zaś tylnia część okrętu jest przystosowana dla przyjmowania i wzlotu samolotów, których nowe okręty posiadać będą kilkanaście. Opancerzenie przypuszczalnie 38—40,6 cm.

„Rodney” i „Nelson” będą najpotężniejszymi okrętami linjowymi i jednocześnie tak zw. „aircraftcarriers” (okręt dla samolotów).

BAZA W SINGAPORE. Prawdopodobnie w r. b. zapadnie ostateczna decyzja rządu angielskiego w sprawie bazy w Singapurze.

Plan stworzenia tej bazy powstał przy ostatnim rządzie zachowawczym i nie był uskuteczniony dzięki przyjsciu do steru Rządu Macdonalda.

Koszta budowy są obliczone w wysokości 10.000.000 funtów szterlingów i będą wyasygnowane w ciągu lat 1925 i 1926. Niewielka część tej kwoty została już wyasygnowana przez Izbę Gmin na prace przygotowawcze.

Uskutecznienie planu stworzenia bazy w Singapurze wywołało wielkie uspokojenie w kołach morskich Angli, w szczególności zaś Austrii i Nowej Zelandji.

PRYZGODY OKRETU SOWIECKIEGO. Transportowiec sowiecki „Transbałt” (dawniej „Ryga”), płynąc z Władywostoku, zawinął do Portu Said, przyczem maszyny jego były w takim stanie, że nie mógł dawać więcej, niż 2 mile szybkości. Władze portowe zmusiły go jednak do natychmiastowego opuszczenia portu, gdyż miał „Transbałt” 11.000 ton pocisków artyleryjskich; manewrowanie zaś okrętu było tak nieudolnym, że można było oczekiwać zderzenia się z innymi okrętami w porcie, co mogłoby wywołać eksplozję ładunku i nieobliczalne straty dla portu i ludności.

NIEMIECKI STATEK SZKOLNY „GROSSHERZOGIN ELISABETH”. Statek ten służy wyłącznie dla wykształcenia przyszłych oficerów okrętowych.

Utrzymywany jest statek przez t-stwo „Deutscher Shulschiffverein”. T-stwo to wychodzi z założenia, że państwo nie może własnym kosztem utrzymywać statku szkolnego. Celem zatem głównym tej organizacji społecznej jest utrzymywanie tego statku, aby tą drogą zabezpieczyć młodym ludziom, którzy się poświęcili zawodowi marynarskiemu, należyta praktykę.

Statek szkolny „Grossherzogin Elisabeth” nie jest przez jazdy frachtowe ograniczonym zarówno co do dyspozycji, odnoszących się do czasu jak i ładunku. Poza oficerami i właściwą załogą znajduje się na pokładzie statku 170 wychowanków, z których około 120 jest zatrudnionych, jako chłopcy okrętowi, albo też co najmniej posiadają już półroczne wykształcenie. Koszta utrzymania statku wynoszą obecnie rocznie 240.000 mk., które są pokryte w 1/3-iej przez wkładki członków towarzystwa (rządy państw związkowych niemieckich, miasta, etc.), przez subwencje kompanii okrętowych, i przez opłaty rodziców wychowanków, które obecnie wynoszą za 1-szy rok 800 mk., a mają być podniesione do 1000 mk. Wychowankowie placą jedynie w 1-ym roku wspomnianą kwotę, w 2-gim roku otrzymują oni stanowisko młodszego majtki (Leichtmatrose), za które są wynagradzani; po ukończeniu 24 miesięcy żeglugi na statku szkolnym przechodzą na inne statki marynarki handlowej.

R. CZEZCOTT.



Komitet Organizacyjny Yacht-Klubu Polskiego

zawiadamia pp. Członków, że w dniu 2 marca 1925 r., o godz. 6-ej popołudniu w Lokalu Ligi Morskiej i Rzecznej w Warszawie, al. Ujazdowskie Nr. 37, odbędzie się Organizacyjne Walne Zebranie z następującym porządkiem obrad: 1) Zagajenie zebrania przez przewodniczącego Komitetu Organiz. 2) Wybór przewodniczącego. 3) Sprawozdanie Komitetu Organizacyjnego. 4) Wybór Zarządu, Komisji Rewizyjnej i Balotującej. 5) Upoważnienie Zarządu do przyjmowania ofiar, darowizn i t. p., oraz nabywania, wzgl. zawierania umów dzierżawnych na pomieszczenia klubowe. 6) Wybór prasy do zamieszczania ogłoszeń. 7) Wolne wnioski. O ile w pierwszym terminie Walne Zebranie nie dojdzie do skutku z braku quorum, o godz. 7-ej dn. 2 marca 1925 r. w tymże lokalu odbędzie się Walne Zebranie w drugim terminie, prawomocne bez względu na ilość obecnych członków (§ 29 statutu).

ANGLO-BALTYCKA LINJA

REGULARNA PASAŻERSKA I TOWAROWA KOMUNIKACJA CO TYDZIEŃ MIĘDZY

GDĄŃSKIEM a LONDYNEM

przez Kanał Kiloński

oraz komunikacja na linii

GDĄŃSKIEM a LIBAWĄ

via Memel

LONDYN — RYGA — REWEL

WSZELKICH INFORMACYJ UDZIELA CENTRALA

Ang. Sp. Akc. Zjednoczona Korporacja Bałtycka (United Baltic Corporation Ltd.)

WARSZAWA, UL. MARSZAŁKOWSKA Nr. 116.

Adr. tel. „UNIBALTICO”, Tel. Nr. 71-15.

WYGODNE KABINY.

Specjalna zniżka przy biletach okrężnych na linii Gdańsk-Londyn.

KUCHNIA WYBOROWA.

SPÓŁKA AKCYJNA HANDLOWO - ROLNICZA

K O O P R O L N A

DAWNIEJ KOOPERACJA ROLNA

Warszawa

Kopernika 30

Tel. 154-15

DOSTARCZA SYNDYKATOM I STOWARZYSZENIOM
ROLNICZYM:

nawozy sztuczne, maszyny i narzędzia rolnicze, żelazo, galanterję żelazną, węgiel, koks, smary, oleje, materiały budowlane i nasiona selekcyjne.

POSIADA ODDZIAŁY:

**w KATOWICACH, POZNANIU, GDAŃSKU
i LONDYNIE.**

„SARMACJA“

TOWARZYSTWO ŻEGLUGI MORSKIEJ
SP. AKC.

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

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

CENTRALNE BIURO „SARMACJI“: WARSZAWA, SZOPENA 4 m. 1, TELEFON 314-88.

POLSKO-BALTYCKIE TOW. TRANSPORTOWE

„POLBAL“ S.P. AKC.

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

ODDZIAŁY i AGENTURY:

WARSZAWA, ul. Długa 25. LWÓW, Pl. Smolki 4. BIAŁYSTOK, ul. Sienkiewicza 5. ŚNIATYŃ, ul. Średnia.
ŁÓDŹ, ul. Piotrkowska 125. KRAKÓW, ul. Lubicz 2. RÓWNO, ul. Szkolna 9. ZBAŚZYŃ.
POZNAŃ, Pl. Wolności 14. TCZEW, ul. Dworcowa, 25.

GDAŃSK, Breitgasse 22/23, POLNISCH-BALTISCHE HANDELS & TRANSPORT G. m. b. H.
SZCZECIN, Bollwerk 4/5 POLBAL TRANSPORTGESELLSCHAFT m. b. H. Adres telegraficzny: „POLBAL“

Wycieczki samochodowe

DO ALGIERU, MAROKKO, TUNISU.

Wyjazd z Marsylii lub Bordeaux 1-szą klasą okrętem.

EKSKURSJE DO OAZ, PRZEJAZD PRZEZ PUSTYNIĘ SPECJALNEMI SAMOCHODAMI
RENAULT (6 kołowemi) LUB KARAWANAMI, na wielbłądach, mułach lub konno.

ODDZIELNE SAMOCHODY DLA GRUP OSÓB ZNAJOMYCH NA 3—4—5 MIEJSC.

Tournée po morzu Śródziemnem

TRWAJĄCE 22 DO 28 DNI.

Turyści zwiedzają: Monaco, Włochy (Neapol), Grecję (Pireus—Ateny),
Turcję (Konstantynopol), Syrię (Beyrouth), Palestynę (Jaffa—Jerozolima),
Egipt (Cair—Aleksandria), Sycylię (Messyna). Powrót do Monaco, Marsylii

Szczegółowych informacji zasięgać można

w „Compagnie Général Transatlantique“,

KRÓLEWSKA Nr. 27 — WARSZAWA.

ULICA W HELU. CHARAKTERYSTYCZNE BIAŁE DOMY Z CZARNYM
HOLENDERSKIM BELKOWANIEM.



DZIAŁ OFICJALNY L. M. I R.



PIĘCIOLECIE OBJĘCIA MORZIA I SZEŚCIOLECIE LIGI. W roku bieżącym w dn. 10 lutego przypada pięcioletnia rocznica objęcia w posiadanie przez Polskę wybrzeża Bałtyku. Dzień ten, jako rocznica chwili epokowej w naszej historii, był rokrocznie święcony przez Ligę. W roku bieżącym, ponieważ rocznica ta przypada w dzień powszedni, Rada Ligi uchwaliła dzień uroczystego obchodu przenieść na niedzielę w dn. 8 lutego i połączyć z obchodem rocznicy sześćciolecia założenia Ligi. Opracowanie programu uroczystości powierzono dyrekcji.

POKAZ FILMU MORSKIEGO. Dnia 21 grudnia został wyświetlony w sali „Kino-Palace” „Monumentalny Polski Film Morski”. Film ten wykonany został przez Polską Agencję Wytwórczo-Filmową „Paw-Film” w ciągu lata r. b. i obejmuje naszą marynarkę wojenną i handlową, rybołówstwo, żeglugę śródlądową i t. p., łącząc w sobie to wszystko, co się wiąże z naszym dostępnym do morza w jedną nader interesującą całość. Pokaz ten obudził wielkie zainteresowanie w stolicy i zgromadził tłumy publiczności.

Do zgromadzonych przemówił w krótkich słowach prezes Zarządu L. M. i R. Edmund Krzyżanowski. W czasie wyświetlania przygrywała orkiestra reprezentacyjna policji państwowej. Wobec ogrom-

nego zainteresowania film ten postanowiono jeszcze wielokrotnie wyświetlać.

MEMORJAŁ W SPRAWIE PRZYSZŁEGO TRAKTATU HANDLOWEGO I NAWIGACYJNEGO POLSKO-NIEMIECKIEGO A INTERESY POLSKI NA MORZU. W myśl uchwały Rady L. M. R. z dn. 2 grudnia r. b. jako rezultat referatu p. F. Rostkowskiego został rozesłany opracowany przez Radę L. M. R. memoriał do sfer rządowych, sejmowych i przemysłowo-handlowych, żądający zabezpieczenia interesów polskiej marynarki handlowej w przyszłym traktacie handlowym i nawigacyjnym polsko-niemieckim.

SPRAWA KONKURSU NA ROZBUDOWĘ M. GDYNI. Poruszona przez p. O. Sobańskiego, w referacie jego, wygłoszonym w dn. 18 listopada r. ub., sprawa rozbudowy miasta Gdyni, znalazła swój odzwierciedlenie w sferach rządowych i kołach, interesujących się tą, tak żywotną i nagłą sprawą.

Obecnie specjalna komisja, dzięki zapewnionym środkom materialnym, opracuje plan i warunki konkursu na projekt budowy przyszłego miasta Gdyni i urzędzeń miejskich. Konkurs ten, prawdopodobnie w niedalekiej przyszłości, zostanie ogłoszony.

OPERA „LEGENDA BAŁTYKU”. Teatr Wielki w Poznaniu wystawił pierwszy w Polsce pierwszą na temat morski piękną operę Feliksa Nowowiejskiego „Legenda Bałtyku”. Opera ta doznała owacyjnego przyjęcia. W dowód uznania, Zarząd Ligi M. R. przesłał Dyrekcji Opery w Poznaniu i twórcy p. Feliksowi Nowowiejskiemu wyrazy jak najserdeczniejszego podziękowania i szczerego uznania.

ZEBRANIA TOWARZYSKIE L. M. R. Ostatnie przedświąteczne zebranie towarzyskie członków Ligi M. i R. odbyło się

dn. 19/XII pod hasłem „Gdańsk musi być nasz”. Przy przepelnionej sali Kasyna urzędników Min. Rolnictwa i Dóbr Państwowych, wygłosił zwięzłe i nader interesujące, przemówienie p. pułk. Gettlich, oświetlając w niem tak żywo obchodzącą nas sprawę Gdańska. Część koncertowa wieczoru, dzięki udziałowi pp. Krzyżewskiej, Z. Jabłonowskiej, R. Boguckiej Dyr. Grudzińskiego, wypadła świetnie. Następne zebrania odbywać się będą już we własnym lokalu przy Al. Ujazdowskich 37.

ODZNACZENIA. Tytułem uznania za usług i pracy na polu ideologii morskiej—Rada L. M. R. przyznała: odznakę honorową I stopnia — p. Aleksandrowi Janowskiemu, prezesowi Tow. Krajoznawczego i prezesowi komitetu wystawy „Nasze Morze”, i p. Feliksowi Nowowiejskiemu, twórcy opery „Legenda Bałtyku”, odznakę honorową II stopnia — p. prof. Władysławowi Gorjaczkowskiemu, inicjatorowi wystawy „Nasze Morze” i odznakę honorową III stopnia — członkom komitetu wystawy „Nasze Morze” pp. Józefowi Kołodziejczykowi i Stanisławowi Lewickiemu.

OFIARY. Otrzymano od komitetu przyjęcia „Lwowa” w Brazylii, przesłane przez Konsulat Rzeczypospolitej Polskiej w Kurytybie 50 milrejsów — jako ofiarę na rzecz Ligi.

JAK ZAŁOŻYĆ ODDZIAŁ LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ. I. Członek Ligi, pragnący podjąć się założenia oddziału prowincjonalnego Ligi, zawiadawia o tem pisemnie Zarząd Ligi i w razie przychylniej decyzji, otrzymuje od tegoż mandatu tymczasowego członka korespondenta Ligi Morskiej i Rzecznej dla danej miejscowości wraz z upoważnieniem do ściągania składek członkowskich na dostarczony kwitariusz, oraz szerzenia propagandy na rzecz Ligi między innymi przez sprzedaż wydawnictw, znaczków członkowskich Ligi i t. p. Przy ściąganiu składek członek korespondent Ligi stosuje się do dołączonej od kwitariusza instrukcji, nadto reguluje wszystkie rachunki z Ligą raz na miesiąc.

Do chwili formalnego zatwierdzenia i otwarcia oddziału prowincjonalnego Ligi wszelkie wpływy, osiągnięte przez członka korespondenta Ligi, winny być w całości przelewane do Kasy L. M. R. (konto czekowe Poczтовой Kasy Oszczędności Nr. 367).

II. Zwerbawwszy przynajmniej 20 r z e c z y w i s t y c h członków, którzy wyrażą gotowość założenia w danej miejscowości prowincjonalnego oddziału L. M. R. na zasadach, przewidzianych w regulaminie dla oddz. prow., członek korespondent Ligi zaprasza rzeczonych członków na zebranie organizacyjne.

Z chwilą otwarcia prowincjonalnego oddziału L. M. R. wspomniany w p. I niniejszego mandatu członek korespondenta, jako przedstawiciela Ligi w danej miejscowości, traci swoją moc na rzecz zarządu nowopowstałego oddziału.

III. Jeżeli ktoś nie jest członkiem Ligi, a ożywia go ta sama idea, i czuje się na siłach współpracować z Ligą, to zainicjowawszy myśl swoją w gronie osób miejscowych, z nimi zakładając Komitet organizacyjny Oddziału L. M. R. i ten dopiero występuje z prośbą o zatwierdzenie Oddziału w danej miejscowości, załączając protokół organizacyjnego zebrania, członkowie komitetu winni zapisać się na członków L. M. R.

Zarząd L. M. R., otrzymawszy powyższe, oddział stosownie do uznania zatwierdza. ST. KR.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA.

REDAKTOR: RADOŚLAW KRAJEWSKI.