Ker Morzel - 1924

SKOROSZYT

111 0476
~~00176~~
12.276

ROK 1924. CENA 20 GR.

KU MORZU

JEDNODNIÓWKA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

PRZEMÓWIENIE

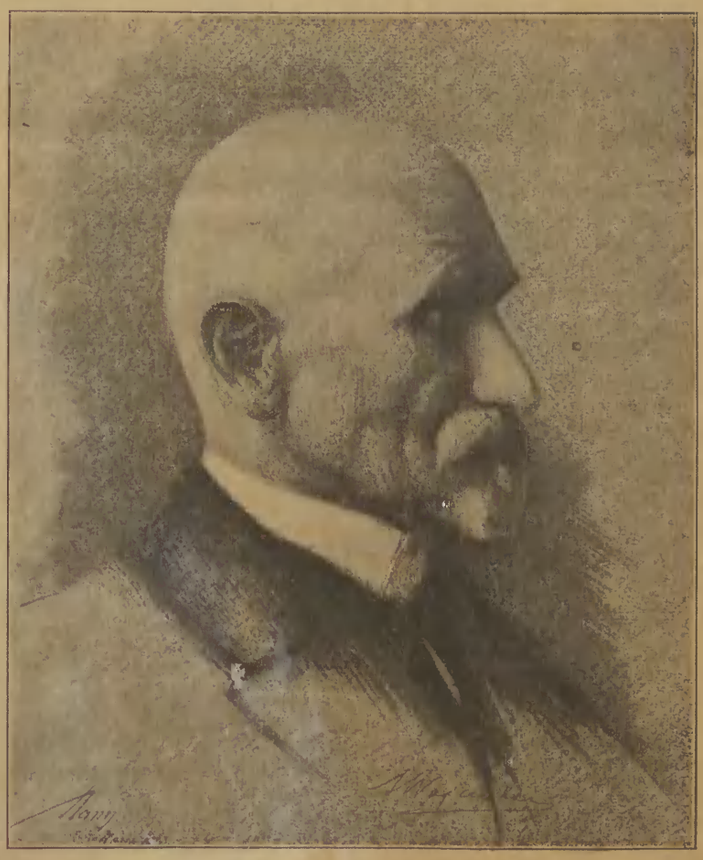
WYSOKIEGO PROTEKTORA I CZŁONKA HONOROWEGO LIGI ŻEGLUGI POLSKIEJ

PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

STANISŁAWA WOJCIECHOWSKIEGO

DNIA 29 KWIETNIA 1923 R. W GDYNI.

POLACY, ZAWIERAMY DZIŚ serdeczny, nierozerwalny ZWIĄZEK tej ziemi i MORZA z całą POLSKĄ. Uroczystość dzisiejsza ma służyć nie tylko ku podniesieniu ducha ludu kaszubskiego, który od wieków wiernie stoi na straży tego morza dla Polski. TRZEBA, ABY CAŁY NARÓD POLSKI ZROZUMIAŁ, JAKIE ZNACZENIE MA WOLNY DOSTĘP DO MORZA, zagwarantowany pełnem posiadaniem jego wybrzeża. Tutaj winni zwrócić swój wzrok i prężność gospodarczą Mazury i Małopolanie, nazbyt w przyszłości zapatrzeni ku wschodnim rubieżom i czarnoziemom podolskim, bo TUTAJ JEST GWARANCJA wolnego oddechu dla piersi całego Narodu, DLA CAŁKOWITEJ NIEZALEŻNOŚCI NASZEGO GOSPO- [illegible]WA NARO- [illegible] i jego [illegible]nie [illegible]ol- [illegible] swobodnie pływać w świat sze- [illegible]e ją prowadzić polski żeglarz [illegible]. Stąd owoce naszej pracy



STANISŁAW WOJCIECHOWSKI
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

możemy wywozić bezpośrednio dla wszystkich krajów, a wzamian przywozić wszystkie nam potrzebne produkty i surowce, bez opłacania haraczu obcym pośrednikom. Hamburg, Brema, Triest, monopolizujące handlowe stosunki Polski z krajami zamorskiemi i jej ruch pasażerski, szwargot obcej mowy i obcych interesów, dławiące naszą samodzielność gospodarczą, tutaj nie będą miały nic do eksploatowania z Polski. Usunięty nareszcie zostanie odpływ bogactw Polski do kieszeni obcych.

Z TEGO WYBRZEŻA MUSIMY SOBIE ZROBIĆ PRZESTRONNĄ BRAMĘ DLA WOLNEGO KOMUNIKOWANIA SIĘ Z CAŁYM ŚWIATEM i dać tej bramie opiekę zbrojnego ramienia, już nietylko dla wiernego ludu kaszubskiego, ale całego wielkiego Narodu.

Tem dumniej podnoszę głos Polski wobec tych przestworzy, że wznawiamy teraz tradycję Chrobrych, Piastów i mądrych Jagiellonów. Rozumieli oni lepiej, niż nierozważni potomni, że Polska musi się oprzeć o morze, że

ziemia Pomorska nie może być oddawana w zastaw nikomu. Czterysta lat temu Anna Jagiellonka mówiła: „Wolnością morską państwo ku górze się wznosi, tak i my mamy ku górze się wnieźć". Tak ma być teraz. Polska, doświadczona w rozbiorach, niewoli, odrodzona w wojnie o prawa narodów, wznosić się teraz będzie ku górze pracą obecnego pokolenia i potomnych. Polska ma stać się wielkiem mocarstwem i bandera jej ma swobodnie pływać po morzach. Tem śmielej to głoszę, że nasze ambicje państwowe nie idą w kierunku zaborów, nie są wymierzone ku krzywdzie słabszych, że NASZA PRĘŻNOŚĆ GOSPODARCZA NIE MA NA CELU ŻEROWANIA NA INNYCH ORGANIZACJACH, A TYLKO OSIĄGNIĘCIE PEŁNEJ SAMODZIELNOŚCI GOSPODARCZEJ NARODU POLSKIEGO. „Wolni z wolnymi, równi z równymi". To hasło będzie zawsze towarzyszyć naszej banderze. Jako pierwszy Prezydent Rzeczypospolitej, który dostąpił szczęścia reprezentowania majestatu Odrodzonej Polski na tem naszem morzu, wzywam tu obecnych przedstawicieli Sejmu i Senatu, Rządu, Wojska, Duchowieństwa i instytucyj społecznych, aby razem ze mną powtórzyli ślubowanie z głębi serca Narodu: „Żaden wróg nie rozerwie związku Polski z tą ziemią i morzem, tak nam dopomóż Bóg".

W uroczystości naszej biorą udział oficerowie statków wojennych Francji, Anglji i Estonji, miło mi jest powitać tych gości, dziś już sąsiadów naszych, bo dzieli nas tylko morze.

Wśród najwięcej zasłużonych w sprawie odzyskania morza dla Polski, pierwsze miejsce zajmuje piastowy lud Kaszubski. Jeden z jego poetów wiernie powiedział: „Nie ma Kaszub bez Polonji, a bez Kaszub Polski".

Trwał i wytrwał przy swojej wierze i mowie i sprawił, że Polska Bandera powiewa nad morzem. Wznoszę toast na pomyślność dalszej jego pracy: „Niech żyją wierni Polsce Kaszubi!"

KU MORZU

Armia Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 10 lutego 1920 r. na mocy traktatu wersalskiego obejmuje w posiadanie brzeg morski. Wódz armi wjeżdża konno w fale Bałtyku i rzuca na znak zaślubin morza z Polską pierścień złoty. Nad portem powiewa bandera polska. Salwy armatnie zwiastują światu, że brzeg ten zbrojna ima ręka, że ima mocno i że snać go ma w wysokiej cenie, bo bronić gotowa orężnie.

Ku tej wielkie chwili dziejowej **trwałego** związania morza z Polską z utęsknieniem szły wieki i pokolenia, szły marzenia i wysiłki nieustraszonych wodzów narodu i najbardziej poczestnych i przewidujących mężów stanu, śpieszyli w nieutrudzonych walkach o polską potęgę morską zwycięski Bolesław Krzywousty, i okłamany zdradziecko przez zakon krzyżowy Władysław Łokietek i wdały, dosuży Jegiełło, i radość Pomorza i Gdańska — Kazimierz Jagiellończyk, i twórca polskiej floty wojennej Władysław IV.

Ku tej chwili szła rogata, jak rogatywa, nieustraszona, lacka fantazja i lacki niezmożony trud marynarzy tej miary, co Chodkiewicz, Sierpiński, lub tej miary, co Marek Jakimowski, który sułtanowi z przed stolicy zbrojnie najprzedniejszą galerę zabrał, co Jan z Kolna łomżyńskiego, który, wyprzedzając odkrycie Ameryki przez Kolumba, odkrył Grenlandję.

Polska ma trwały dostęp do morza, własne morze.

O czem Najjaśniejszej Rzeczypltej szumi to morze?

O tem, co było. O światowitowej świątyni na Rugji, możniejszej i wspanialszej, niż świątnice ówczesnych plemion germańskich. O tem, że tysiące lat temu, tam, gdzie dziś jest Berlin, mieszkali nasi pradziadowie. O Bolesławie Chrobrym, co żelazne słupy wbił w Łabę i tworzył Poskę od morza do morza.

O portach naszych bałtyckich w Pucku, Władysławowie, Gdańsku, Pilawie, Królewcu, Memlu, Połądze, Libawie, Windawie, Rydze, Parnawie i Rewlu. O polskich zamkach obronnych pod Puckiem. O odległych czarnomorskich portach w Koczubeju, Czarnym Horodzie, Karawule, Białym Grodzie (Akermanie), Kaffie (Teodozji).

O flocie naszej, na której Bolesław Krzywousty dociera z jazdą swą na Rugję, o zwycięstwach wielkiej naszej floty wojennej pod Oliwą, o naszych okrętach, znanych nad brzegami Afryki, Ameryki, rzeki Orinoko.

O naszych rozległych stosunkach kulturalnych z Francją, Hiszpanją, Danją, Holandją, o naszej pszenicy i jęczmieniu, wożonym na czarnomorskich statkach dla głodnej Genui, Toskanji, Rzymu.

I szumi morze o tem, co będzie. O tem, że przyszłość Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, jej stanowisko światowe będzie zależne od morza. Do naszego bursztynowego brzegu przez pogodne głady i płanie, przez rozwichrzone rolingi, kipiele będą płynąć ze wszystkich wysp, archipelagów, kontynentów pod banderami wszystkich narodów parostatki dymiące, żaglowce rozdęte, wyspy ludne, pływające.

Bandera polska z białym piorunowym ptakiem, z ptakiem wszecharyjskiego ognia, z żarptakiem słowiańskim, z naszym orłem białym będzie powiewać u najdalszych brzegów. Patrzą na nią czarne Negry, bronzowe Etjopy, Malaje, żółte mongolskie narody i szepcą, opowiadają sobie: „To Polska". O Boże, Boże.

Czem tchnie w nas morze?

Mocą większą od mocy, jaka przejawiła się w naszych najszczytniejszych dążeniach, by naród polski miał wszystko swoje, własną myśl, chleb, dom, oblicze, własny wyrazisty kontur, by [illegible] w światach niepodległy ciałem i światopo[illegible]

Mocą większą od mocy najwięk[illegible] skiego myśliciela i obecnej odradza[illegible] kości — Hoene-Wrońskiego, nak[illegible] byśmy wszystko stworzyli włas[illegible] swój, siebie.

Tchnie mocą, której nam tak[illegible]

I tchnie **głębią** większą, n[illegible] na wszystkiego, niż wiązan[illegible]

strukcję wszystkich rozpierzchłych wypadków i wysiłków, niż nadawanie im istotniejszego sensu, niż określanie rzeczywistego stosunku narodu do wszystkiego.

Tchnie tą głębią, której nam jeszcze bardziej potrzeba, niż mocy.

Czemże jest to nasze morze?

To skarby bezcenne wszystkich oceanów, to nietylko ryby, zwierzęta, plankton, korale, perły, nowe wyspy...

Bezpośrednie obcowanie ze wszystkiemi ostrowami i kontynentami globu ziemskiego, ze wszystkiemi gwiazdami południowej półkuli nieba.

Bezpośrednia łączność z kolonjami naszemi, i stworzenie tych kolonij.

Bezpośrednia wymiana myśli, dzieł sztuki i nauki.

Najtańszy transport, najłatwiejsza wymiana wszelkiej wytwórczości, nasz **handel wielkoświatowy.**

Płuca narodu, rozwarte naścieżaj wrota w ludzkość.

Idąc gościńcami, wytkniętemi przez Bolesławów Chrobrych, pragnąc być godnemi spadkobiercami niezłomnych i zuchwałych naszych bojowników o morze,

staramy się dziś w niepodległej Polsce uczynić najpopularniejszem hasło: Ku morzu.

Hasło to już niejednokrotnie było podnoszone przez spółczesne społeczeństwo nasze.

Hasłu temu służy rząd naszego państwa, zapoczątkowywa i prowadzi sam rozliczne prace dla polskiej mocy morskiej, popiera wszelkie poczynania rybaków kaszubskich, osób i zrzeszeń prywatnych.

Hasłu temu dało wyraz społeczeństwo, tworząc Ligę Żeglugi Polskiej, przemianowaną obecnie na Ligę Morską i Rzeczną, której zadaniem jest uświadamianie w sprawach, dotyczących morza, dróg wodnych i żeglugi, popieranie rozwoju polskich dróg wodnych i wykorzystania tych dróg przez obywateli polskich, i która obecnie posiada kilkanaście swoich oddziałów prowincjonalnych i wielu członków i wiele zasług.

Hasłu temu służy utworzona wspólnym wysiłkiem Ligi Morskiej i Rzecznej, Pol. T-wa Krajoznawczego i Związku Obrony Kresów Wschodnich obecna **wystawa: „Nasze morze".**

Jakto? Więc tylko inne narody mają mieć własne pełnożaglowe korabie, liczne jednożaglowe baty, kutry, szlupy, jachty, własne holowniki, krążowniki, trawlery, monitory, kontrtorpedowce, odłodowce, dragi, bargolety, brygolety, golety, kwacze, własnych kapitanów, szyprów, sterników i tylko inne narody mają zgarniać w swe trawle, mance, nety, żaki, pławnice ryb ławice, czynić oceaniczne łowy?

Budujmy własne okręty handlowe, pasażerskie, rybackie, własne doki i stocznie, twórzmy własny przemysł morski i przemysł dla morza, **łączmy wysiłki,oszczędności nasze** w spółki,w towarzystwa akcyjne dla podboju niczyich bogactw morza.

Zadajmy kłam czarnej, przez fałszywych proroków zmyślonej legendzie o braku przedsiębiorczości, zdolności organizacyjnych, o naszem bezbrzeżnem narodowem lenistwie.

Morza dla nas będą tylko wąską miedzą, oddzielającą nas od każdego innego narodu, będą bogactw nieprzebranych rozwartym, wiecznym sezamem.

O przyszłości, o sławie polskiego imienia zawyrokuje morze.

Ląd stały tylko w organicznem połączeniu z morzem tworzy całość narodową, państwową.

Ku morzu! *Redakcja.*

PRZYSZŁOŚĆ POLSKI NA MORZU

Cokolwiekby mówiono o niepomyślnych konjunkturach politycznych, o wrogim stosunku do nas Gdańska i Prus, które przez usta Hindenburga wypowiadają nam walkę o ten płacheć wybrzeża, jaki stał się naszym udziałem, — jedno nie da się zaprzeczyć, że przyszłość Polski na morzu nie tyle zależy od tych konjunktur ,i nastrojów, ile od nas samych, od naszej pracy, od naszego codziennego wysiłku, od naszej inicjatywy i od naszej energji.

Mieć bowiem dostęp do morza to nie znaczy posiadać owych siedemdziesiąt kilka kilometrów linji brzegowej. To znaczy stworzyć tem podstawę dla Naszej floty wojennej i dla Naszej marynarki handlowej.

To zaś nie przyjdzie samo nawet w najpomyślniejszych konjunkturach. Do tego trzeba dążyć planowo, konsekwentnie i wytrwale.

Życie nie jest bajką i nic się w niem nie dzieje za uderzeniem laski czarnoksięskiej. Żaden też cud nie sprawi, aby na wodach gdyńskich, czy puckich zakołysały się pewnego dnia okręty i załopotały na wietrze bandery polskie. Okręty trzeba wybudować, bandery trzeba na maszty wciągnąć i rozwinąć. I naród, który chce mieć rzeczywiste, nie urojone wyjście na morze, musi tego dokonać.

Nikt w jego zastępstwie nie przyłoży do tego ręki. Przeciwnie, wszyscy będą mu w tem dziele przeszkadzali. Ale od tego jest mocna wola i pełne wiary zapatrzenie się w cel, aby te przeszkody pokonać.

O ile więc mówić mamy o przyszłości Polski na morzu, to mówmy przedewszystkiem o mocnej woli i mocnej wierze całego narodu polskiego w potrzebę pracy na morzu i dla morza.

Nie idzie tu o uczuciowy stosunek do Bałtyku, o poetycki frazes o „bursztynowym wybrzeżu", ale o realną myśl i o realny czyn jako następstwo tej myśli.

Do tego czynu wzywajmy się codzień, budźmy naszą czujność, wysilajmy nasze mózgi, przygotowujmy nasze siły, gromadźmy zasoby i środki i uskuteczniajmy powoli, krok za krokiem, nasze zamiary, a wówczas okaże się, że nawet przeciwnicy nasi i wrogowie zaczną mięknąć i ustępować, widząc przed sobą wyniki pracy i zdobycze woli polskiej.

Im więcej tedy wykrzeszemy z siebie tej woli, im na większą zdobędziemy się pracę, tem pomyślniejszą będzie nasza przyszłość na morzu.

Innej odpowiedzi na to pytanie niema.

Zdzisław Dębicki.

DZIEJE STOSUNKU POLSKI DO MORZA

„Posiadanie morza lub kontrola nad niem i korzystanie z niego są teraz i były zawsze wielkiemi czynnikami w historji świata". — Adm. Mahan.

Państwo jest niegodnem nazywać się wielkiem, jeśli żyje dniem dzisiejszym, a nie tysiącleciem naprzód.

Nauka historji jest tem ważna, że daje możność określenia omyłki przeszłości, wyrobienia szerokiego poglądu na bieg wypadków, orjentowania się w ugrupowaniu i współdziałaniu różnych sił i określenia wytycznych akcji narodu i państwa na bliższą i dalszą przyszłość.

Obecnie, gdy Opatrzność wróciła nam morze, ten życiodajny czynnik w historji narodów, nie będzie bez pożytku krótkie streszczenie dziejów stosunku Polski do morza.

Przy swoim powstaniu Polska posiadała znaczną brzegową linję na Bałtyku. **Fatalny krok — sprowadzenie Krzyżaków**, którzy w 1308 r. wycinają w Gdańsku ludność polską, faktycznie odcina Polskę od morza. Przeszło sto lat trwa potem walka z Zakonem, która się kończy w 1454 r. przyłączeniem Gdańska do Polski. Lecz Polska, nie posiadając własnego środowiska nad morzem, zaś mając ujście głównej arterji komunikacyjnej kraju Wisły w rękach już zgermanizowanego Gdańska, nie ma podstaw do rozwoju swej działalności na morzu. **Prowadzenie morskich spraw oddaje Rzeczpospolita Gdańskowi,** który korzysta z tego i bogaci się, sama zaś pozostaje bierną w stosunku do morza.

W miarę rozwoju potęgi Rzeczypospolitej często **merkantylne interesy Gdańska stają coraz częściej w sprzeczności z interesami narodowemi Polski,** co się ujawnia zwłaszcza w okresie współzawodnictwa Moskwy z Polską i walk o Inflanty (połowa XVI wieku). Wówczas **powstaje konieczność blokowania zatoki Fińskiej** — celem zapobieżenia aprowizacji przez Narew Państwa Mokiewskiego materjałami wojennemi. Gdańsk nietylko nie pomaga Polsce, lecz przeszkadza. Rząd polski zmuszony jest rozpocząć akcję na morzu samodzielnie i organizuje tak zwaną **wojnę krążowniczą.**

Tak postępowały wszystkie ówczesne państwa w takich wypadkach. — **Polska organizuje Kaprów.** Mówiąc językiem współczesnym byli Kaprzy prywatnemi przedsiębiorcami żeglugowemi, którym państwo udzielało koncesji na prawo zatrzymywania i niszczenia okrętów nieprzyjacielskich i okrętów, przewożących kontrbandę wojenną. Znamy niektóre nazwiska wybitnych Kaprów — Sierpinek, Wąsowicz, Praus i inni, którzy znacznie przysłużyli się Polsce w czasie wojen z Moskwą i Szwecją. Wojna i związana z nią działalność Kaprów polskich wpływała ujemnie na interesy kupców gdańskich. Z drugiej strony Gdańsk widział w Kaprach zarodek polskiej siły morskiej i podstawę rozwoju działalności Polskiej na morzu. Rozpoczyna się w Gdańsku opozycja przeciwko Kaprom, która się kończy **rzezią Kaprów w Gdańsku** i próbą zniszczenia ich okrętów. **Rzeczpospolita ustępuje** w tym wypadku, jak i w wielu innych, Gdańskowi — przenosi swoją morską bazę do Pucka, niewygodnego portu, odciętego od kraju i centrów aprowizacji odległością i brakiem dobrych komunikacyj.

W końcu XVI wieku powstaje myśl budowy regularnej floty wojennej, zostaje rozpoczęta budowa okrętów w Elblągu, lecz stworzona flota wkrótce zostaje rozpuszczona. Jednocześnie Kaperstwo nie przestaje istnieć, nawet po kilku ciosach, zadanych im przez Szwedów i Duńczyków, którym nie jest na rękę panowanie Polski na Bałtyku, lecz **Stefan Batory** pod naciskiem Gdańska i pod wpływem teoretycznych, aczkolwiek bardzo postępowych na owe czasy idei, **likwiduje Kaperstwo,** które w innych krajach było początkiem potężnych flot. Dostatecznym jest wspomnieć znakomitych Kaprów — Jean Barta we Francji i Drake'a w Anglji, któremi szczyciły się ich miasta rodzinne. O naszych Kaprach społeczeństwo polskie nic nie wiedziało i niemi się nie interesowało, a późniejszy Gdańsk nie był polskim miaste i nie umiał czuć po polsku. Przeklinał Kaprów, a nie sprzyjał ich tryumfom tak, jak sprzyjali zwycięstwom swoich kaprów Anglicy i Francuzi. **Gdańsk** i inni nasi **współzawodnicy** na morzu ostatecznie **zwyciężyli,** dobili się swego, z powierzchni mórz znikła bandera polska. **Przyczyną tego było niezrozumienie znaczenia morza w społeczeństwie i w sferach rządzących.**

Lecz brak siły morskiej dał się prędko odczuć i do takiego stopnia, że na Sejmie 1619 roku słychać głos: „Armata na morzu jakoby nam potrzebna była, chyba szalony nie widzi". Zaczyna się ponownie tworzenie floty, lecz te lata, które przeszły od czasu likwidacji Kaprów, dają się silnie odczuwać. Polska już nie posiada ludzi morza i **nowa flota królewska** dokompletowywa się w znacznym stopniu cudzoziemcami. Ta sama flota posiada zresztą, jak na ówczesne czasy, znaczną wartość bojową.

Kulminacyjnym punktem jej rozwoju było pamiętne **zwycięstwo pod Oliwą** (r. 1627), lecz zapał sfer rządzących do spraw morskich stopniowo ostyga, a społeczeństwo o nich zapomina. Na domiar tego są stałe trudności z Gdańskiem i flota, nie mającą naturalnego związku z krajem, już w połowie XVII wieku zanika z tym wynikiem, że w decydujących momentach walki o Bałtyk Polska nie posiada siły morskiej, któraby mogła przeciągnąć szalę wypadków na jej korzyść. I tę walkę Polska przegrywa, co wpływa na długi okres jej historji. Bandera Polska znowu znika z widowni, Gdańsk zaś zbiera plony swej egoistycznej polityki i bogaci się, jak przedtem, kosztem Polski.

Skutkiem przegranej walki było wzmocnienie się Prus i wysunięcie się Rosji, t. j. państw, które później rozdarły Polskę. Zmienić wytworzonej w ten sposób sytuacji już Polska nie potrafiła, choć jeszcze czas miała, gdyż lekceważyła znaczenie morza.

Dyplomaci europejscy już dość wcześnie rozumieli, że wytwarza się sytuacja [illegible]der niebezpieczna dla Polski i Francji. Plilo, [illegible] Francji w Danji

za czasów Leszczyńskiego, pisał do Ludwika XV i do Kardynała Fleuzy między innemi, że **na Bałtyku waży się sprawa przewagi francuskiej na lądzie europejskim i nastawał na przysłanie na Bałtyk floty francuskiej.** Lecz w 1734 roku Polska morskiej siły nie miała, a Francja swojej na pomoc nie przysłała. I był rok 1772.

Pierwszym aktem przeciwników Polski było odcięcie jej od morza (pierwszy rozbiór), poczem dalsze rozbiory pozbawionego postępu do morza kraju, były już tylko kwestją czasu. Sfery ekonomiczne cudzoziemskie, nie mając stosunków bezpośrednich z Polską, gdyż współpracowały one z monopolistą — pośrednikiem Gdańskiem, nie reagowały właściwie na rozbiór Polski. Inaczej byłoby, jeśliby Polska prowadziła aktywny handel na swoich statkach.

W każdym razie po zniknięciu z mórz bandery polskiej znika z mapy Europy i Państwo Polskie. Sprawdza się starożytne przysłowie, że **naród bez statków morskich staje się niewolnikiem ludzkości.**

W ciągu długich stuleci Polska, posiadając elementy rozwoju morskiej siły, nie umiała ich należycie wyzyskać. Nie potrafiła stanąć twardą stopą na wybrzeżu Bałtyku i tylko dorywczo, kiedy konieczność posiadania siły morskiej była, taka, że „tylko szalony nie widział, jak jest nam potrzebna armata na morzu" — na gwałt budowała flotę, która nie miała stosownej bazy i łączności ze społeczeństwem, co nadaje trwałość i wytwarza tradycje.

Miejmy nadzieję, że obecnie, gdy jest budowany port w Gdyni, przy którym wytworzy się niewątpliwie środowisko polskie nad Bałtykiem, i gdy społeczeństwo zaczyna rozumieć znaczenie wolnego dostępu do morza, **nie będą się powtarzały omyłki przeszłości,** i takie fakty, jak praca wybitnych marynarzy polskich w innych krajach, zaczynając od Arciszewskiego, admirała najlepszej w jego czasach floty holenderskiej, i kończąc setkami, a nawet i tysiącami marynarzy Polaków, którzy pływali przed wojną po wszystkich morzach świata, a w czasie wielkiej wojny walczyli w różnych flotach, i że Polacy, jak Korzeniowski — najlepszy pisarz morski w najbardziej morskim we wszystkich krajów, znajdą możność wykazania swego genjuszu, swych talentów we własnej ojczyźnie i na jej przedewszystkiem pożytek — na niwie obejmującej sobą cały świat — na szerokiem, wolnem dla wszystkich morzu.

Pierwsza decyzja — pierwsze naprawienie omyłki dziejowej, budowa portu w Gdyni, jest już przyjęta. **Dalszym krokiem winna być systematyczna** uporczywa **praca nad stworzeniem własnej żeglugi handlowej i siły zbrojnej na morzu,** odpowiadającej wymaganiom bezpieczeństwa ojczyzny.

W tej akcji winni przyjąć udział nietylko liczni u nas i w wielu wypadkach niewyzyskani **fachowcy morscy,** lecz i całe **społeczeństwo,** gdyż tylko przy jego życzliwym współudziale i poparciu, sprawy morskie, polskie będą miały prawdziwą podstawę dla swego pomyślnego rozwoju, z czem jest ściśle związana przyszłość naszego narodu i państwa.

Juljan Rummel.

OBECNE NASZE KORZYŚCI Z MORZA

Z chwilą otrzymania wolnego dostępu do morza, szerokie otworzyły się dla Rzeczypospolitej horyzonty.

Stanęła nam otworem wolna droga do rynków światowych, osiągnęliśmy możność uniezależnienia się pod względem komunikacyjnym od łaski i niełaski naszych sąsiadów, gdyż morze, jako wspólna własność wszystkich narodów i zarazem niczyja, stanowi drogę niezależną od ceł tranzytowych.

O ile w czasie pokojowym jest to już nadzwyczajną korzyścią dla naszego handlu, a więc podstawą naszego dobrobytu, o tyle w razie wojny wolny dostęp do morza będzie najważniejszym warunkiem powodzenia, a tymczasem kwestja: „to be or not to be?".

W naszem położeniu gospodarczem, morze będzie prawdopodobnie stanowiło jedyne pewne połączenie z naszymi sprzymierzeńcami.

Dlatego też nie wolno nam zapominać o stworzeniu odpowiedniej siły zbrojnej na morzu, której zadaniem będzie strzec linji komunikacyjnej i bronić wybrzeża.

Wolny dostęp do morza jest podstawą niepodległego bytu. Zarazem zaś nieodzownym warunkiem do osiągnięcia i utrzymania mocarstwowego stanowiska, wzdzi dążenie wszystkich wielkich narodów do uzyskania wybrzeża morskiego. O jego posiadanie toczyły się długie i krwawe walki.

Praojcowie nasi korzyści tych nie doceniali, dali się odeprzeć od morza bardziej przewidującym sąsiadom, a ci, czerpiąc z życiodajnego morza siły, zniszczyli niepodległość Rzeczypospolitej.

Już te fakty powinny nam dostatecznie uwypuklić znaczenie morza dla naszej Ojczyzny.

Ale oprócz nich musimy zwrócić uwagę na szereg innych, nie tak podstawowych, ale niemniej ważnych korzyści, które daje nam morze.

Wiele z tych korzyści możemy poznać, przeglądając eksponaty wystawy „Nasze Morze".

Oto zyskaliśmy obcą nam dotąd gałąź przemysłu — **rybołóstwo morskie.** Jeżeli przemysł ten otoczymy należytą pieczą, możemy nietylko dla własnej ludności mieć tanią i smaczną żywność, lecz mieć też i na eksport.

Żegluga, tak handlowa jak i wojenna, otwiera szerokie pole dla naszego przemysłu.

Spojrzyjmy na modele okrętów, na potrzebne do ich ruchu i obsługi mechanizmy i przybory. Znaczną część tego wszystkiego możemy wytwarzać w kraju, gdyż nie zbywa nam ani na surowcach, ani na inżynierach, ani też na dobrych robotnikach.

Spojrzyjmy na modele portu w Gdyni. Ile tam sposobności dla zatrudnienia bezrobotnych na lata całe.

W ramach tego krótkiego szkicu trudno wyliczyć te wszystkie korzyści praktyczne, materjalne, które przynosi nam własne morze.

Każdy ze zwiedzających wystawę sam najlepiej osądzi, jakie z tych skromnych zaczątków, będących owocem zaledwie czteroletniej żmudnej pracy, mogą i powinny wyróść wielkie rzeczy.

Ale trzeba to nasze morze prawdziwie ukochać, nie wzruszać ramieniem nad maleńkiem naszem wybrzeżem, nie sądzić, że nie opłaci się dlań nic robić i nie uważać go tylko, jako miejsce wypoczynku i rozrywki.

Trzeba lat trwałej konsekwentnej pracy, żeby z tego skrawka wybrzeża uczynić pełnowartościowe wyjście na świat szeroki.

Trzeba nie zapominać, że owoce pokojowej krwawicy zdeptać może w każdej chwili brutalna stopa najeźdźcy, i dać temu naszemu skarbowi taką straż na morzu, która zdolna go będzie zawsze obronić.

A wówczas morze będzie stałem źródłem i ostoją naszej niepodległości i dobrobytu.

Czesław Petelenz,
Komandor.

Warszawa dnia 1. IX. 1924 r.

OCEANY

Jakże rozległe tu łany, ostępy...
Jakże szerokie stepowe bezdroże..
Kto też tu zbiera, kto sieje, kto orze?
W dali zielone kucły wiosek kępy.
Na skrajach puszcze długą wstęgą drzemią.
O cudna, cudna, niewidziana ziemio...

Nie! To nie ziemia: wód bezkresny krąg.
Nie babie lato gore w słońcu łąk:
To słońce mości ścież przez modry wiąg [1]).
Nie łan się kłosi: pląsają rolingi [2]).
Nie świątnic baszty: to okrętów maszty,
znów, jako ingi, w szyszakach wikingi,
jakieś konungi z Eddy, Nibelungi
ku świętej Rugji skierowują bieg.
Nie puszczy wstęga: kontynetu brzeg.

Nie kosy dzwonią: fal dzwonią formingi.
Nie wiosek kępy: archipelag legł.
Skały? Nie skały: wód zwały powstały,
mroczy się niebo, co było, jak pastel,
błyska trąb morskich napowietrzny kastel.
Ryk stad? Nie stada: ocean dmie pean,
wełmów kwadrygi [3]) zaczęły wyścigi.
Grom zgłuszył w czambuł fal długi preambuł [4]).
Głębie i rewy [5]) ślą zewy, przyzewy...

To Pan Stworzenia tak ciebie przyzywa,
ciebie, Polaku, co na lądach głodasz,
byś w połon [6]) brał, jak inni, morskie dziwa,
byś oceanom był w i l k i g o s p o d a r z.

Radosław Krajewski.

AFORYZMY

„Wolnością morską państwo ku górze się wznosi, tak i my mamy ku górze się wznieść.“ **Anna Jagiellonka.**

„Kto ma państwo morskie, a nie używa go, albo da sobie wydzierać, wszystkie pożytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego niewolnikiem się stanie, z bogatego — ubogim.“ **Dymitr Sulikowski. (1573).**

„Gdybyśmy, jak słyniemi jawnie, nawykli podobnie do służby morskiej, posiadając Bałtyk i Morze Czarne, jeśli nie przewyższylibyśmy, sprostowalibyśmy pewno wszystkim europejczykom i bogactwa wschodnie przyszłyby do rąk naszych.“ **Simon Starowolski (1631 r.)**

„Polska musi posiadać własną marynarkę handlową. Flota handlowa umożliwi nam w przyszłości podźwignięcie handlu polskiego i przyczyni się w niemałej mierze do gospodarczego rozkwitu państwa.“ **Władysław Grabski, Prezes Rady Ministrów.**

„Pragnę morza, okrętu, marynarki dla Polski, aby dusza Narodu naszego rozszerzyła się i wzmocniła. Bieg dziejów sprawił, że dusza polska zaślepiła się w sobie. Życie na morzu, współzawodnictwo z innemi narodami w handlu morskim, przyczyni się, że Dusza polska wyjdzie z ciasnych ram, w których się dotąd obracała, nauczy się innem okiem patrzeć na świat i na własny kraj, znajdzie miarę, wedle której będzie siebie i innych mierzyć.“ **Kardynał Dalbor, Prymas.**

„Nad wyraz smutnem jest konstatować potrzebę specjalnej propagandy, aby zachęcić społeczeństwo do akcji wykorzystania morza. Nikomu chyba przez myśl nie przechodziło, że konieczność uprawy posiadanej roli, lub wykorzystania innego naturalnego bogactwa mogłoby wymagać propagandy, niestety, co się tyczy tego największego bogactwa, jakie dla kraju przedstawia morze, dzieje się u nas inaczej.“ **M. Borowski, Admirał.**

„Państwa wzrastały z rozkwitem żeglarstwa, z jego upadkiem ubożały, a często gięły. Trzeba naprawić grzechy historyczne, które narodzie na-

[1]) zatoka.
[2]) skacząca fala.
[3]) rydwany.
[4]) zbyt rozwlekła przemowa.
[5]) mielizny morskie.
[6]) w niewolę.

szym srodze się pomściły.“ **Dr. Wachowiak, Wojewoda Pomorski.**

„Państwo bez portów, floty i żeglugi upodobnione jest do ułomnego człowieka, pozbawionego głównych organów ruchu, t. j. nóg i rąk.

Żyć może ono jedynie w ograniczonej sferze i to tylko wtedy, gdy inni dostarczą mu środków żywności.“ **Piotr Drzewiecki.**

„Navigare necesse est vivere non est necesse... Narody, które zrozumiały te słowa, stały się bogate i potężne.“ **J. Unrug.**

„Niezbędne jest, abyśmy nietylko siedzieli w rozmarzeniu nad „polskiem morzem“, wchłaniając w siebie pasywnie jego piękno, lecz też, aby wrażenia te obudziły w nas moce twórcze, skierewane ku zupełnie konkretnemu celowi-rozwojowi marynarki wojennej i handlowej.“**Świrski, komandor.**

„Najważniejsze zadanie morskie dla Polski, to budowa własnego portu. Dopiero drugiem naszem zadaniem powinno być zdobycie Gdańska dla naszego handlu morskiego. Spełniając zadanie pierwsze, ułatwiamy sobie wykonanie drugiego. Nie mogą nas, jako państwa wielkiego z własnem wybrzeżem zadowolnić obecne prawa, które mamy w Gdańsku, Kłajpedzie i innych obcych portach.“ **Inż. St. Łęgowski.**

„Morze, to płuca, rzeki i kanały to żyły krwionośne, a serce to Rząd. Wielkość morza, sprawność dróg wodnych i praworządność Rządu to rozwój przemysłu, to dobrobyt obywateli, to potęga kraju. Bez morza, bez sprawnych dróg, bez wyzyskania sił natury, to żywot suchotniczy, to praca nad przepaścią, w którą lada chwila może się narów stoczyć.“ **Inż. M. K. Puciata.**

„Sfery rolnicze, przemysłowe i handlowe Polski już teraz powinny się zastanowić nad stworzeniem własnych linij komunikacyjnych morskich, gdyż w razie przeciwnym da się prędko odczuć względem naszego eksportu i importu zależność od cudzoziemskich pośredników. Obecnie, gdy się buduje port w Gdyni, otrzymujemy poważną podstawę do stworzenia ojczystej żeglugi morskiej.“ **Juljan Rummel.**

„Polska bez morza, portu i floty, to ptak więziony w ciasnej klatce. Dopiero własny port, flota handlowa i wojenna, usprawnione rzeki połączone kanałami, umożliwią Polsce odetchnąć pełną piersią, gdyż świat cały stanie się dostępny dla wytworów jej przemysłu, wtedy dopiero polski eksport się rozwinie, robotnik i rzemieślnik znajdą pracę w kraju, rolnik dobry znajdzie zbyt dla swych płodów, a podróżni możność przejazdu polskiemi statkami.

To wszystko podniesie dobrobyt ogólny kraju a z nim międzynarodowe znaczenie Polski, według kociewskiego przysłowia: „Nie kłaniam się tobie, tylko twojej torbie.“ **Dytkiewicz, starosta.**

„Habdank, rzucając Niemcom złoto, zbłądził srodze...
Dziś cnoty nasze muszą iść po innej drodze:
Nie dajmy sobie Niemcom wydrzeć żelaza ni złota!
Żelazem dziś wojenna, złotem jest handlowa flota,
Skarbcem będzie port w Gdyni, dokąd w czas pokoju
Spływać będzie z ziem naszych owoc prac i znoju,
Zasię w czas srogiej wojny, którą oddal Boże,
Stąd do Polski nadejdą pociski i zboże!“
Edmund Znatowicz, Prezes Milejowskiej L. Ż. P.

„Polska odzyskała niezależność polityczną po wojnie światowej, zaś niezależności gospodarczej będzie się mogła spodziewać dopiero wtedy, gdy własny port i polska bandera handlowa, powiewające na wszystkich morzach, dadzą rejkojmię, iż kupiec polski nie pracuje już na rynkach światowych dla obcych interesów, lecz dla rozwoju gospodarczego i dobrobytu własnego kraju.“ **Dr. W. Adamkiewicz.**

„Po złote runo — nie konno się jedzie.“ **Antoni Stefański.**

„Wiesz o tem znakomicie, czytelniku złoty,
że nic na świecie zrobić nie można bez floty.
Fakt to bardzo znamienny i powszechnie znany:
jedynym wrogiem floty są tylko...bałwany.“
Juljan Ejsmond.

Zebrał *Stanisław Kruszyński.*

RYBACTWO MORSKIE JAKO CZĘŚĆ ZAGADNIENIA DOSTĘPU DO MORZA

W wysiłkach naszych nad otwarciem sobie dostępu do morza nie powinniśmy pomijać żadnej rzeczy, żadnej sprawy, która wiąże się z utrwaleniem naszego stanu posiadania na wybrzeżu i orzeczeniem korzyści, jakie morze dać jest nam w stanie. Sądzę, że do takich spraw, nienajmniej ważnych, należy sprawa naszego rybactwa morskiego.

Sprawa ta jest ściśle związana z całością zagadnienia dostępu do morza dlatego, że ludność, trudniąca się rybactwem, zamieszkuje tę najcenniejszą granicę Państwa, jaką jest granica morska, że dla ludności tej morze, które ma być nam otwartą drogą w świat szeroki, jest dobrze znanym żywiołem, który ją wyhowuje i karmi. Dlatego, że od najściślejszego zespolenia ludności rybackiej z Polską zależy sprawa zapewnienia Państwu lojalnych, oddanych obywateli na morskiej granicy Rzeczypospolitej. Wreszcie dlatego, że od rozwoju rybactwa, rozszerzenia jego terenów zależy nietylko zdobycie pewnej ilości środków spożywczych, lecz i wychowanie dobrego materjału na marynarzy dla polskich okrętów.

Państwowe znaczenie rybołóstwa morskiego jest rzeczą dobrze zrozumianą w tych krajach, dla których życie na morzu i z morza nie jest przyszłością, jak dla nas, lecz oddawna stanowi jedną z najistotniejszych funkcyj organizmu społecznego.

Ogólna zdobycz naszego rybołóstwa morskiego wynosi rocznie od 3 do 5 miljonów klg. ryb, zależnie od mniej lub więcej sprzyjających warunków. W r. 1923 połowy dały 4.200.000 klg. o wartości 805.000 zł. p..

Rybaków zarejestrowanych na naszem wybrzeżu jest 1167; licząc wraz z ich rodzinami należy przyjąć, że ilość ludności, żyjącej z rybołóstwa morskiego, wynosi około 6 tysięcy głów.

Wartość ogólna całego uposażenia w inwentarz rybacki równa się zaledwie około jednemu miljonowi złotych.

Zamożność rybaków, której wyrazem jest mniejsza lub większa wartość inwentarza, nie jest oczywiście jednakowa na całym wybrzeżu.

Wartość przeciętnego zaopatrzenia rybaka:

w Helu	około	2.350 zł.
„ Jastarni i Borze	„	610 „
„ Kuźnicy	„	810 „
„ Chałupach	„	580 „
„ Gdyni i Oksywskich Piaskach	„	1.350 „

Dość powiedzieć, że kiedy w 1920 roku w Gdyni i okolicy znajdowało się tylko 7 kutrów motorowych — obecnie jest ich 27.

Porównanie zysków rybaków w poszczególnych miejscowościach wskazuje, że dochód jest proporcjonalny do wartości posiadanych narzędzi, na rybaka helskiego bowiem wypada około 1.800 zł. zysku, na gdyńskiego około 1.200 zł., podczas, gdy jastarniak musi się zadowolić zarobkiem 600 zł., zaś przeciętny rybak z obwodu puckiego — jedynie 360 zł. Te cyfry przeciętnych dochodów wskazują również, że najdogodniejszemi obecnie i najważniejszemi ośrodkami rybackiemi są wsie: Hel i Gdynia.

Stan naszego rybołóstwa zilustrowany wyżej wymienionemi cyframi przedstawia się wysoce niezadawalniająco. Z zestawienia zaopatrzenia rybaków wynika, że zaledwie część ich jest uposażona znośnie. Większość znaczna, bo z górą 70%, znajduje się w biedzie. Są to ci rybacy, którzy nie mają przystani, którzy są w najgorszych warunkach komunikacyjnych. Na nich też najboleśniej odbił się kryzys, jaki przeżywało i przeżywa rybołóstwo morskie, wywołany faktem, że nawet tych ubogich połowów nie potrafiliśmy dotąd należycie wykorzystać, wskutek braku zorganizowanego handlu oraz braku własnych fabryk konserw i dostatecznej ilości wędzarni.

Celem zaradzenia coraz dalej postępującemu ubożeniu ludności rybackiej Rząd Polski rozwinął pomoc kredytową, która w ciągu 3 lat wyraziła się kwotą 350.000 zł., jako sumą pożyczek, udzielonych w postaci materjałów rybackich i w gotówce. Pozatem Ministerstwo Rolnictwa i D. P. rozpoczęło akcję kolonizacyjną, mającą na celu stworzenie szeregu osiedli dla rybaków kaszubskich w Helu i w Gdyni, jako w dwóch miejscowościach, warunki których pozwalają na uprawnianie intenzywniejszego rybołóstwa. Pomoc tego rodzaju nie może jednak usunąć złego stanu rybactwa, o ile równocześnie nie zostanie usunięta inna przyczyna, powodująca zubożenie rybaków, a więc przedewszystkiem brak zbytu i brak fabryk przetwórczych. Tu musi znaleźć zastosowanie nietylko inicjatywa rządowa, lecz w pierwszym rzędzie — prywatna. Praca w zakresie rybactwa morskiego podjęta być musi przez polskiego handlowca i polskiego przemysłowca, jeżeli chcemy utrwalić się w posiedaniu tego wybrzeża, tak cennego dla nas, i z którem słusznie tyle nadziei wiążemy.

Dr. Franciszek Lubecki.

LIGA MORSKA I RZECZNA

A) DOTYCHCZASOWA DZIAŁALNOŚĆ.

Jedyną w kraju instytucją społeczną, propagującą ideę morza i floty jest Liga Żeglugi Polskiej, obecnie nosząca nazwę, „Ligi Morskiej i Rzecznej".

Historja powstania Ligi Morskiej i Rzecznej jest następująca: w roku 1918 z inicjatywy grona ludzi z admirałem K. Porębskim na czele, w celu przygotowania administracji dróg wodnych i przejęcia żeglugi w odpowiednim momencie z chwilą ustąpienia Niemców, powstało **Stowarzyszenie „Bandera Polska"**. Nakreślony program jej działalności był urzeczywistniony i stowarzyszenie to objęło wszystkie placówki na drogach wodnych, ratując tem całą placówkę wiślaną przed uprowadzeniem jej z granic Polski.

Z chwilą, gdy gospodarcze warunki uległy zmianie i Polska mogła objąć pewne gałęzie z zakresu żeglugi morskiej i rzecznej, stowarzyszenie „Bandera Polska" stawia sobie za zadanie popularyzowanie ojczystej żeglugi i szerzenia idei morza.

Zainteresowanie się szerokich mas społeczeństwa celami stowarzyszenia było powodem przekształcenia w 1919 roku — Stowarzyszenia „Bandera Polska" na Towarzystwo **„Liga Żeglugi Polskiej"** z siedzibą w Warszawie (ul. Marszałkowska 63).

Dla prowadzenia twórczej pracy utworzono szereg sekcyj: propagandy, techniczną, marynarki wojennej i handlowej, oraz sekcję młodzieży.

Podjęto wydawanie własnego **czasopisma: „Bandera Polska"** i prowadzono szeroką i twórczą działalność, zakładając liczne Oddziały, urządzając wykłady, odczyty, wycieczki.

Wypadki w roku 1920 przerwały pracę towarzystwa.

Ogromny wysiłek całego narodu, zwrócony w kierunku ratowania dopiero co odzyskanej niepodległości, działalność Ligi paraliżuje.

W czasie tym prace Ligi idą w zupełnie innym kierunku — Liga organizuje **Biuro werbunkowe do Armji Ochotniczej,** kursy sanitarne, zbiera składki na szpitał w Mołodecznie i niesie pomoc żołnierzom na froncie, przesyłając im paczki, broszury i t. p.

Czasopismo Liga zostaje zawieszone.

Działalność w początku roku 1921 ograniczą się do likwidacji wszystkich powyższych czynności, związanych z inwazją bolszewicką, i do pracy nad nowem prawie zorganizowaniem Towarzystwa.

Liga wznawia wydawanie swej publikacji „Bandera Polska", która wychodzi łącznie ze **„Straża nad Wisłą"**.

Odzyskanie morza, dając realny cel, pobudza

do energicznej pracy i Liga rozwija swoją działalność w kierunku:

1) uświadamiania naszego społeczeństwa o sprawach, dotyczących morza, dróg wodnych i żeglugi, 2) łączenie i popieranie wszystkich wysiłków, zmierzających do rozwoju dróg wodnych i ich wykorzystania przez Obywateli polskich, 3) kształcenia ducha narodu (szczególnie młodzieży) w kierunku umiłowania morza, grupowania w swoich zastępach wszystkich tych obywateli, których idea morza i dróg wodnych ożywia.

Po opanowaniu wszystkich trudności organizacyjnych pomimo bardzo ciężkich warunków finansowych, Liga rozwija swoją działalność coraz szerzej — i rok 1922 zastaje ją w pełni pracy twórczej.

W roku bieżącym, na Nadzwyczajnem Walnem Zebraniu, postanowiono zmienić nazwę Towarzystwa i przyjęto zamiast nazwy: „Liga Żeglugi Polskiej", nazwę: **„Liga Morska i Rzeczna"** oraz ustalono siedzibę w Warszawie: ul. Elektroalna 2, gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Przez cały ten okres czasu odbywały się w lokalu Ligi stałe środowe zebrania dyskusyjne, na których poruszane były przez szereg prelegentów sprawy, tyczące budowy własnego portu na Bałtyku, rozwoju: marynarki wojennej i handlowej i wewnętrznych dróg wodnych. Urządzony był dwukrotnie uroczysty **obchód rocznicy objęcia wybrzeża** morskiego przez Polskę (10 lutego każdego roku) i rocznicy **zwycięstwa** floty polskiej **pod Oliwą** nad flotą szwedzką 28. XI. r. 1627.

Zorganizowano kilka **wycieczek** na Pomorze, Wisłą i koleją do Gdyni, oraz wycieczkę do Danji i Szwecji, obecnie zaś wyrusza wycieczka Ligi w składzie 60 osób do Konstantynopola i Włoch.

Od roku 1922 urządzane są stałe **doroczne regaty** morskie w Gdyni, które cieszą się coraz większem powodzeniem (ostatnie w dniu 10 sierpnia r. b.).

Poza stałemi **odczytami środowemi**, urządzono szereg pokazów filmowych i odczytów dla szerszych kół społeczeństwa w Warszawie i na prowincji w Wilnie, Lwowie, Lublinie, Poznaniu, Krakowie i kilku pomniejszych miejscowościach, na rolnicze tereny związane z morze, oraz ogłoszono pierwszy **konkurs na budowę modeli statków** i utworzono specjalne kursy w tym celu dla młodzieży.

W końcu r. 1923, z powodu utraty lokalu przy ul. Marszałkowskiej, Liga zmuszona jest ograniczyć swoją działalność, mieszcząc się w jednym pokoju, łaskawie udzielonym przez Polski Biały Krzyż, zmuszona jest przerwać środowe zebrania dyskusyjne, ale i w tych ciężkich warunkach działalność jej nie zamiera: urządza między innemi — **wystawę modeli statków**, nagrodzonych na „Pierwszym Konkursie Budowy Modeli [illegible]ków" w salonie księgarni M. Arcta. Wystawa Stat[illegible] się ogromnem powodzeniem, termin zamta cieszy[illegible] dwukrotnie przedłużano. Wystawę tę knięcia jej [illegible]oją obecnością Pan Prezydent Rzezaszczycił s[illegible] sam raczył rozdać przyznane nagroczypospolitej i[illegible]ciu wystaw ogłoszono drugi kondy. Po zamkn[illegible], a następnie dla wszystkich, chcąkurs na rok 192[illegible] w tym drugim konkursie, odbyły cych wziąć udzi[illegible] wprowadził inż. A. Aleksansię wykłady, [illegible] drowicz.

Następnie odbył się doroczny obchód rocznicy odzyskania wybrzeża morskiego i cykl **odczytów o podróży „Lwowa" do Brazylji** i na pokrewne tematy w Warszawie, Wilnie, Lublinie, Poznaniu, Radomiu i t. d.

W czerwcu wyruszyła, zorganizowana przez Ligę, **wycieczka na Pomorze** w składzie 40 osób. Wycieczka zwiedziła Gdynię, Hel, Kartuzy, Gdańsk i Tczew.

Obecnie Liga, dzięki zrozumieniu i poparciu jej zamierzeń przez sfery rządowe, **uzyskała** w gmachu Ministerstwa Przemysłu i Handlu (Elektoralna 2) **lokal**, co pozwala jej na rozwinięcie bardziej energicznej działalności.

Aby osiągnąć swoje zamierzenia, Liga musi stokrotnie zwiększyć swoją działalność i mieć za sobą całe społeczeństwo, mieć w każdym zakątku krzewicieli swych idei.

Każdy więc, kto czuje się obywatelem Rzeczypospolitej, kto dba o dobro ogółu, niech śpieszy zapisać się na członka Ligi, niech ci wszyscy, którzy czują się na siłach, zakładają oddziały L. M. i R. wszędzie, gdzie jeszcze ich nie ma i niosą swą pomoc w pracach Ligi.

S.. Kruszyński.

B) ZAMIERZENIA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ NA PRZYSZŁOŚĆ

dadzą się streścić w następujących punktach:

1. Szerzenie jak najbardziej energicznej propagandy celem uświadomienia śród społeczeństwa potrzeby **stworzenia polskiej floty wojennej** dla obrony naszego wybrzeża i naszego handlu morskiego.

Stworzenie takiej floty nie przedstawia zbyt wielkich trudności. Flotą wojenną w jej najniezbędniejszym zakresie możemy stworzyć nawet w dzisiejszych fiskalnie przełomowych i ciężkich czasach.

Narazie flota owa winna się składać z krążownika, łodzi podwodnych i hydroplanów. Zadaniem krążownika byłoby między innemi reprezentowanie państwa, jako siły morskiej, spopularyzowanie polskiej bandery wojennej we wszystkich państwach morskich. Łodzie podwodne miałyby wielkie zadanie do pełnienia, jako broń słabych, jako obrona wybrzeża, to samo byłoby zadaniem wodnopłatowców czyli hydroplanów.

Całe społeczeństwo winno sobie uświadomić ten aksjomat, że bez floty wojennej Polska nigdy nie zdobędzie stanowiska wielkomocarstwowego, i winno domagać się utworzenia takiej floty, domaganie to będzie wskaźnikiem, podstawą do poczynań w tej mierze Sejmu i Rządu.

2. Uświadamianie konieczności **posiadania własnej floty handlowej** i uświadamianie jednoczesne jej doniosłego znaczenia w rozwoju gospodarczem kraju, zwłaszcza znaczenia w odnajdywaniu nowych rynków zbytu dla naszych fabrykatów, i w uniezależnianiu się od ceł tranzytowych, co podniesie naszą wytwórczość i wzmocni nasz bilans płatniczy.

3. Propagowanie, jak wielkiej wagi dla naszych stosunków gospodarczych a nawet i politycznych jest **posiadanie własnego portu.** Już samo zapoczątkowanie budowy portu w Gdyni przekonywuje nas ,że ten port potrzebny jest dla walki

z portem w Gdańsku, dla naszego uniezależnienia się gospodarczego na morzu.

Dopiero posiadanie własnego portu w Gdyni zmusi port wolnego miasta Gdańska do lojalności wobec interesów handlowych Państwa Polskiego, do ustępliwości wobec interesów prywatnych obywateli Polski.

Dotychczasowy nasz stosunek z portem gdańskim wykazuje, że kompromisowe i trwałe ustalenie tej sprawy jest niemożliwe, że z duchem germańskim należy postępować według germańskiej zasady: „czego nie można zgiąć, to trzeba złamać".

4. Propagowanie **rozwoju wodnych dróg śródlądowych,** uspławniania rzek, reparowania i budowania kanałów. Winniśmy zawsze to mieć na względzie, że najtańszą komunikacją jest komunikacja wodna. Najbardziej, przekonywującym argumentem, wykazującym wielkie znaczenie śródlądowych dróg wodnych, są mapy rozbudowywanych obecnie dróg śródlądowych wodnych w państwie niemieckiem.

5. Propagowanie jak najintenzywniejszego **rozwoju rybołóstwa i przemysłu rybnego morskiego i śródlądowego.**

Obecnie nasze rybołóstwo stoi bardzo nisko, wiele dziesiątków wagonów śledzi i innych ryb, które moglibyśmy zdobyć w Bałtyku sami, zmuszeni jesteśmy sprowadzać od sąsiadów, w najopłakańszym stanie są nasze wędzarnie i fabryki konserw rybnych, wszystkie niemal konserwy rybne sprowadzamy z zagranicy.

Również pozostawia wiele do życzenia obecny stan śródlądowych gospodarstw rybnych, karpie naprzykład do nas, którzy posiadamy kilkadziesiąt tysięcy ha wód śródlądowych, przywożone są z Czechosłowacji. W morskie sieci rybackie zaopatrujemy się z Niemiec.

To są najgłówniejsze zamierzania Ligi Morskiej i Rzecznej na jej nabliższą przyszłość.

Dla osiągnięcia tych zamierzeń są przewidywane następujące środki:

1. Urządzanie co tydzień w siedzibie L. M. i R. **wieczorów dyskusyjnych,** na których będą omawiane aktualne sprawy, dotyczące marynarki, portów i żeglugi rzecznej.

2. Wygłaszanie **odczytów i referatów** na powyższe tematy.

3. Propaganda drogą **filmu,** który poglądowo uwidoczni potrzeby i zadania naszej marynarki wojennej handlowej i żeglugi rzecznej.

4. Urządzenie **wystawy morskiej** i przemysłu morskiego.

5. Organizowanie **wycieczek** nad morze i po morzu.

6. Ogłaszanie konkursu na popularne pieśni morskie.

7. Wydawanie własnego **czasopisma p. t. „Morze".**

8. Wydawanie **tablic** ściennych **dla szkół** o treści morskiej.

9. Ogłaszanie **konkursów** dla młodzieży **na modele statków** morskich i jachtów.

10. Dawanie nagród za najlepsze wypracowania szkolne na tematy, związane z morzem.

11. **Popieranie** wszelkiej **inicjatywy prywatnej** ku tworzeniu własnej floty handlowej.

12. Organizowanie **konferencji** na temat marynarki wojennej, handlowej, żeglugi rzecznej ze współudziałem zainteresowanych sfer żeglugowych, przedstawicieli Sejmu, Senatu i Rządu.

13. Popieranie **szkolnictwa morskiego,** urządzanie specjalnych kursów w Tczewie.

14. **Pomoc przy uzyskiwaniu pracy** przez marynarzy polskich.

15. Udzielanie **bezpłatnych objaśnień i porad** osobom, interesującym się naszemi stosunkami w sferze żeglugi i przemysłu morskiego.

16. Popieranie **sportu morskiego,** zachęcanie do zakładania jachtklubów.

17. Urządzanie coroczne **regat** morskich w Gdyni.

18. Utrzymywanie **stałej łączności** z zagranicznemi **instytucjami, pokrewnemi** naszej instytucji, a w szczególności z francuską Ligą Morską i Kolonjalną w Paryżu.

19. Zakładanie coraz to nowych oddziałów Ligi Morskiej i Rzecznej w kraju i zagranicą oraz zapisywanie jak największych zastępów członków do naszej organizacji i wciąganie ich do współpracy.

C) ORGANIZACJA.

Walne zebranie L. M. i R. wybiera Radę, Rada wyłania z pośród siebie Zarząd, od którego są zależne Sekcje, Komisje i Oddziały. Obecnie L. M. i R. posiada następujących członków honorowych i następujący skład osobowy w poszczególnych organach:

Członkowie honorowi:

Wysoki Protektor Ligi Morskiej i Rzecznej, Pan Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Stanisław Wojciechowski;
Marszałek Polski i Francji Józef Piłsudski;
Generał Józef Haller;
Marszałek Senatu Wojciech Trąmpczyński;
Admirał Kazimierz Porębski.

Rada: Prezes Rady — Admirał K. Porębski; Vice-Prezes — Mec. E. Waydel; Vice-Prezes — St. Śliwiński; Anusz A., Poseł, Prezes Sejm. Kom. Morskiej; Armułowicz J., Dyr. Banku; Borowski M. Generał, Członek Rady Port. w Gdańsku; Bolt ks., Poseł; Bartoszewicz-Stachowski, Komandor; Brejski J., Wojewoda Pomorski; Berezowski K., sędzia; Borowik Józef, Naczelnik Wydziału Rybackiego Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych; Bąkowski; Chrzanowski G., Dyr. Dep. Maryn. Handl.; Prof. A. Czołowski; Chądzyński A., Poseł, V.-Prezes Sejm. Kom. Morsk.; Decjusz J., Inż.; Red. Dębicki Zdzisław; Drzewiecki P., Inż.; Dunin-Slepść A. Dyr. Tow. Żegl. Morskiej w Gdańsku; Filanowicz Wł. Komandor; Fajans H.; Garnuszewski A., Dyr. Szkoły Morskiej w Tczewie; Glinka Wł.; Godlewski St.; Hauzner A., Poseł; Hannówna S.; Hejnowski H., Dyr. Zjedn. Korp. Bałt.; Hubert W. Inż. Kap.; Ingarden R. prof.; Jacyna J., Generał; Krzyżanowski E. Dyr.; Korczak-Ziółkowski Dyr.; Klejnowt-Turski J., Prof. Morskiej Szkoły w Tczewie; Kotnowski L., Prezes Izby Prz.-Handl. Amer. Polski i Polsko-Łotew. Estońsko-Finl.; Kaczyński ks., poseł; Kłoczkowski W. Generał; Kozicki St. poseł; Konopka A. Inż.; Kruszyński St.; Kukowski K., Konsul Est. w Gdańsku; Klarner Cz.; Lisiewicz E., radca M. S. Z.; Lubecki Dr.; Lęgowski St., Nacz. Wydz. Por-

towego D-tu Mar. Handl.; Nałęcz W., Malarz; Nowotna B. Komandor, Dyr. Tow. Żegl. Morskiej „Sarmacja"; Puciata K. Inż.; Pistel H., Komandor, Nacz. Wydz. Żegl. D-tu Mar. Handl.; Petelenz Cz. Komandor, Szef Sztabu Kier. Mar. Wowejnnej; Pogorzelski J. por.; Pluciński L., Poseł Kom. Rzplitej w Gdańsku; Rodowicz K. Inż. Prof.; Rummel J. Inż.; Rummel Wł. Inż.; Rylke Aleksander Inż.; Rostkowski F.; Stodolski R. Inż.; Świrski J., Kom. Dow. Floty; Sobański O., Prezes Polsko Bałt. Lloydu; Sujkowski Wł. Inż.; Szelągowski prof.; Szachtmajer K. Inż.; Sieroszewski W.; Trojanowski S.; Trzciński E.; Temler K. por.; Wojtkiewicz M., Inspektor dróg wodnych; Wenda T., Inż.; Wybicki J., Starosta Toruński; Wieniawski Antoni; Okęcki M. Inż.; Michałowski O., Inż. Kap.; Mochuczy, Kom. Dyr. Kursów Maryn. Wojennej; Zaruski M. Pułkownik, literat; Żeromski Stefan.

Zarząd: Prezes — Edward Krzyżanowski; Sekretarz Zarządu i Dyrektor zarządzający — Hugon Pistel; Skarbnik — Stanisław Kruszyński; Decjusz J. Inż.; Dębicki Zdzisław; Filanowicz Wł., Komandor; Łęgowski St., Nacz. Wydz. Port. D-tu Mar. Handl.; Petelenz Cz., Komandor. Szef Sztabu Kier. Mar. Wojennej; Rodowicz K. Inż. prof.; Rummel I. Inż.; Rummel Wł. Inż.; Śliwiński Stanisław, Prezes Związku Synd. Rolnego; Rylke A. Inż.; Zaruski M. Pułk. literat.

Komitet Finansowy: Armułowicz Dyr.; Sobański; Pistel; Petelenz; Krzyżanowski; A. Rylke.

Komitet Wycieczkowy: Śliwiński; Pistel; Hejnowski; Rummel J.; Stefański; Müller; Sobański O; Rylke A..

Komisja Przygotowawcza w Sprawie Regulacji Wisły: Rummel Wł.; Nałęcz W.; Rodowicz K.; Petelenz Cz.; Krzyżanowski Edward.

Sekcja Marynarki Wojennej: Przewodniczący — poseł Czerniewski.

Sekcja Marynarki Handlowej: Przewodniczący — poseł Szydłowski.

Sekcja Żeglugi Śródlądowej: Przewodniczący — Inż. Rummel Wł.; zastępca przewodniczącego — Inż. Rylke A..

Sekcja Rybacka: Przewodniczący — Inż. Wł. L. Sujkowski; zastępca przewodniczącego — dr. Franciszek Lubecki; sekretarz R. Krajewski.

Sekcja Pracy, Propagandy i Odczytowa: Przewodniczący — Komandor Cz. Petelenz.

ODDZIAŁY

istnieją w następujących miejscowościach: Wilno (ul. Mickiewicza 1), Milejów i Chełm (ziemia lubelska), Toruń (ul. Bydgoska 22), Lwów (ul. Pańska 1—14/2 p.), Janikowo (pow. Inowrocław), Gdynia, Świecie nad Wisłą, Kraków (ul. Zwierzyniecka 15/III), Wejherowo (Urząd Marynarki Handlowej), Tczew (starostwo), Grudziądz, Katowice (ul. Stawowa 8), Radom (ul. Lubelska 51), pozatem w okręsie organizacji znajduje się obecnie pięć oddziałów.

D) JAK ZAŁOŻYĆ ODDZIAŁ LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

I. Członek Ligi, pragnący podjąć się założeniu oddziału prowincjonalnego Ligi zawiadamia o tem pisemnie Zarząd Ligi i w razie przychylnej decyzji, otrzymuje od tegoż mandat tymczasowego członka korespondenta Ligi Morskiej i Rzecznej dla danej miejscowości wraz o upoważnieniem do ściągania składek członkowskich na dostarczony kwitarjusz, oraz szerzenia propagandy na rzecz Ligi między innemi przez sprzedaż wydawnictw, znaczków członkowskich Ligi i t. p. Przy ściąganiu składek członek korespondent Ligi stosuje się do dołączonej do kwitarjusza 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 Pocztowej Kasy Oszczędności Nr. 367).

II. Zwerbowawszy przynajmnie **20 rzeczywistych** 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 rzeczowych członków na zebranie organizacyjne.

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

II. Jeżeli ktoś nie jest członkiem Ligi, a ożywia go ta sama idea, a czuje się na siłach współpracować z Ligą, to zainicjowawszy myśl swoją w gronie osób miejscowych, z nimi zakłada 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.

Hugon Pistel.

WIADOMOŚCI DROBNE

„Morze": Pod tym tytułem z końcem b. m. poczęnie się ukazywać jako organ L. M. i R. ilustrowane czasopismo miesięczne. Do współpracy zaproszono wszystkich członków Ligi i szereg wybitnych jednostek, interesujących się sprawami morza naszego i wodami śródlądowemi.

„Nasze Morze". Celem zainteresowania szerokich mas ogółu społeczeństwa ważnością dostępu do morza, pod protektoratem P. Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, Liga Morska i Rzeczna i Związek Obrony Kresów Zachodnich zorganizowały wystawę p. t. „Nasze Morze". Wystawa ta jest otwarto od 6 — 28 września 1924 r. w gmachu Politechniki Warszawskiej i obejmuje następujące działy:

1) Dział przyrodniczy. Morze w nauce: Oceanografja: słoność, zlodowacenie, pomiary głębin. Litosfera, otoczaki, zlepieńce, torfy, bursztyn. Klimatologja: wiatry, opady. Ruch wydm. Flora Bałtyku i wyrzeża. Fauna morza i wybrzeża. Mapy, wykresy, reljefy i preparaty. Fotografje i literatura.

BIBLIOTEKA
Centralnego
Muzeum
Morskiego
w Gdańsku
III 0476

2) Dział gospodarczy: Człowiek na morzu i na wybrzeżu, zajęcia ludności. Utrwalanie wydm. Rolnictwo i hodowla. Kąpieliska i letniska.

3) Dział rybacki: Migracje ryb, ich połów. Statki rybackie, sieci, przyrządy. Konserwowanie i transportowanie ryb. Chłodnictwo. Prawa Polski do połowu na wodach neutralnych.

4) Dział żeglugi: Historja. Obrona morska. Statki wojenne. Akcja obronna i zaczepna. Torpedy i miny. Lotnictwo morskie. Marynarka wojenna. Tablice, wykresy i mundury. Żegluga handlowa: Marynarka polska i innych państw bałtyckich. Statki żaglowe i parowe. Maszyny morskie. Porty egzystujące i projektowane. Budowa portów: tamy, bagry, hydrotechnika, stocznie, doki. Ujście rzek. Prace nad wodą. Nurkowanie. Przyrządy nawigacyjne, bezpieczeństwo na morzu, latarnia, znaki i sygnały. Radjotelegrafja. Stacja ratownicza. Turystyka i sporty morskie. Literatura. Szkolnictwo morskie.

Z ramienia Ligi M. i R. do Komitetu Wystawy weszli pp. Hugon Pistel, Czesław Petelenz, Aleksander Rylke, dr. Franciszek Lubecki i inni.

Metody i narzędzia łowu ryb polskiego Bałtyku. Kazimierz Demel. Wydawnictwo Sekcji Rybackiej Ligi Morskiej i Rzecznej, Warszawa 1924 r. Już niejednokrotnie szerokie koła naszego społeczeństwa a zwłaszcza ci, co wyjeżdżali nad bursztynowy brzeg, zadawały sobie pytanie, jakiemi środkami i metodami łowią ryby w Bałtyku nasi kaszubi, jakich sieci używają do łowienia ławic śledzi, jakich środków do chwytania łososi, węgorzów i t. p., wielu amatorów dla zaspokojenia swej ciekawości wyjeżdżało z rybakami na morze, obserwowało poszczególne wypadki połowów.

Kazimierz Demel, adjunkt Laboratorjum Morskiego w Helu, w sposób bardzo przystępny opisał metody i środki połowu wszelkich rodzaj ryb w Bałtyku. Mamy tu opisy wszelkich rodzajów sieci stojących na różnych głębinach morza (mance, nety, żaki), sieci pływających (pławnice dryfujące, obchodne), sieci ciągnionych przez jachty (trawle, cezy i niewody), różnego rodzaju wędek i bodorów na węgorze.

Tę bardzo zajmującą książkę, ozdobioną 19-ma rysunkami, czyta się, jak beletrystykę, jak niektóre fragmenty z powieści Żeromskiego, poświęconych morzu. Cena jednego egzemplarza wynosi niecały złoty.

Wycieczka do Konstantynopola. Staraniem Ligi Morskiej i Rzecznej została zorganizowana wycieczka do Konstantynopola. Wycieczka ta wyrusza z Warszawy dn. 14 września r. b. w składzie 60 osób przez Lwów, Czerniowce do Konstanzy, gdzie przybędzie dn. 16 września, w Konstantynopolu stanie dn. 17 września. Wyjazd z Carogrodu nastąpi dn. 22 września przez Smyrnę, Mitylenę, Chios, Pireus, Kalamata, Patras, Korfu do Brindisi, gdzie przybędzie dn. 30 września rano. Tu wycieczkowicze otrzymają bilety kolejowe przez Neapol, Rzym, Florencję, Wenecję, Triest i Wiedeń do Warszawy z prawem zatrzymywania się wszędzie na kilka dni.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA.
ULICA ELEKTORALNA Nr. 2, WARSZAWA.

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

Sp. Akc. Zakł. Graf. „Drukarnia Polska" Warszawa, Szpitalna 12.

JELENIA GÓRA
Skoroszyt 1824-321
BN-73/7386-01
Cena detal. zł. 1,70

BIBLIOTEKA
Centralnego
Muzeum
Morskiego
w Gdańsku
III 0476
924/12.216