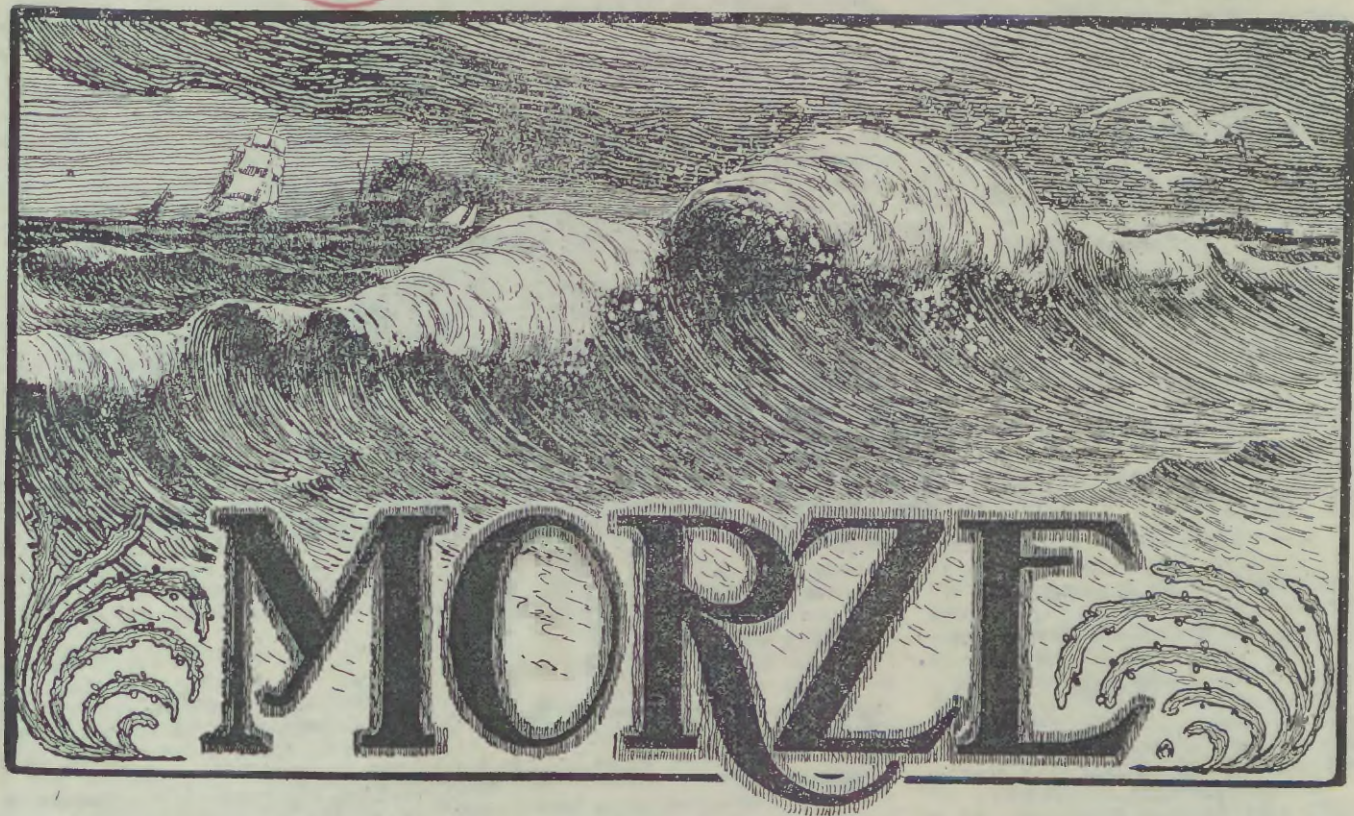




III 044

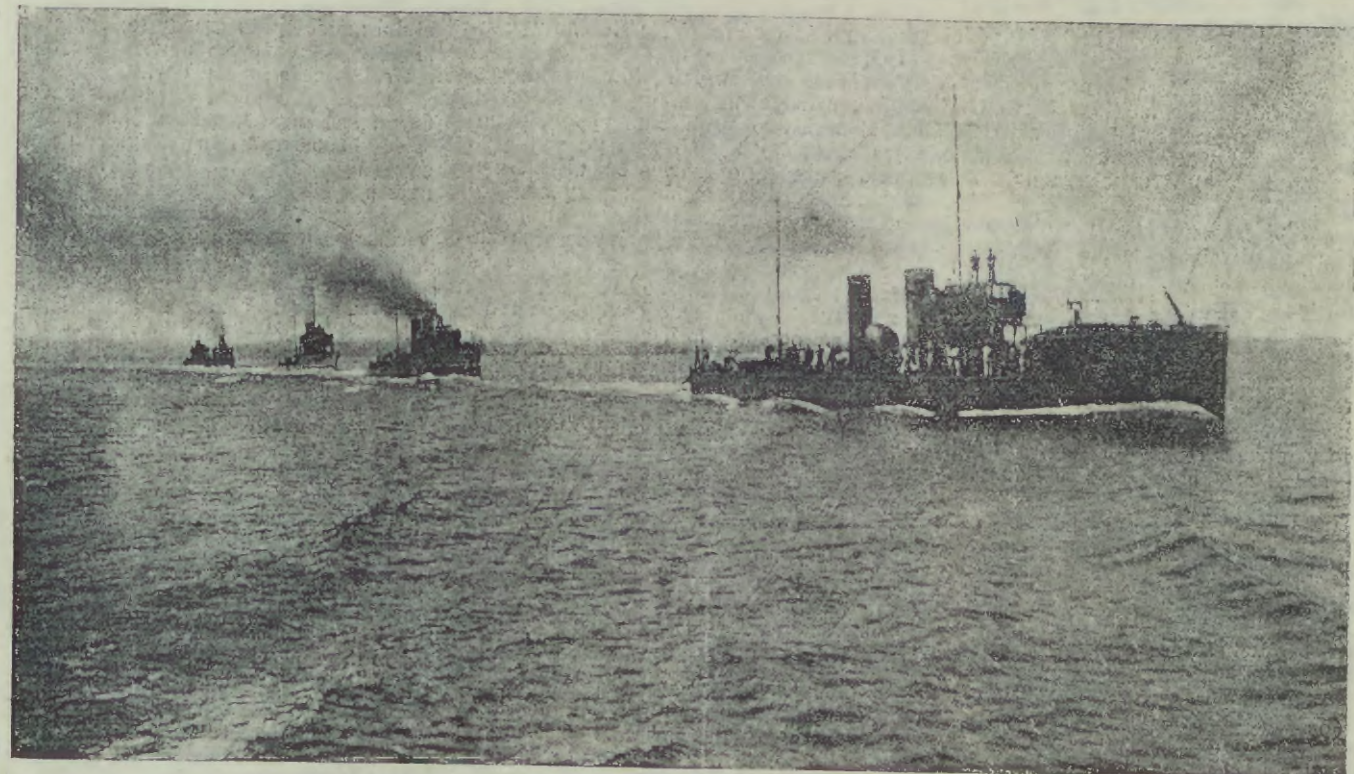
CENA 40 GR.



ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

N^o I. Warszawa, listopad 1924 r. Rok I.

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



Dyon naszych torpedowców na morzu, Fot. W. Filanowicz.

Przystępując do wydawania miesięcznika „MORZE”, poświęconego zagadnieniom morskim i żeglugi śródlądowej, organu Ligi Morskiej i Rzecznej, czynimy zadość tylekroć wyrażanemu życzeniu naszych sympatyków i koniecznym potrzebom naszej organizacji, która powinna nareszcie mieć sposobność wypowiadania swego zdania o morzu w ten sposób, żeby o tem wieść rozchodziła się po całej Polsce i docierała do wszystkich jej miasteczek, wiosek i zaścianków.

Morze nie będzie pierwszym stałem wydawnictwem naszej Ligi. Już w r. 1919 pod świetną redakcją p. dr. Leona Biegleisena ukazała się „Bandera Polska”, jako organ Ligi Żeglugi Polskiej, zamieszczająca dużo ciekawych, treściwych i bardzo fachowych artykułów z dziedziny żeglugi rzecznej i morskiej.

Zdarzenia roku 1920, kiedy całe społeczeństwo żywy udział brało w odparciu najazdu wroga na stolicę naszej ojczyzny, przerwały owocą pracę redakcji „Bandery Polskiej”.

W roku 1921 nanowo do życia powołana „Bandera Polska” ze względów finansowych łączy się ze „Strażą nad Wisłą”, aż wreszcie z końcem r. 1921, wobec coraz to raptowniej postępującej dewaluacji marki, środki Ligi nie pozwalają na dalsze wydawanie własnego czasopisma.

Obecnie, kiedy, zawdzięczając stabilizacji naszej waluty, składki członkowskie zaczynają nabierać stałej wartości, powraca możliwość wydawania własnego organu.

Z niecierpliwością oczekiwaliśmy tej chwili, kiedy będziemy mogli znów, jak to czynią podobne instytucje całego świata, za pomocą własnego pisma komunikować się z naszymi członkami, rozrzuconymi po całej Polsce, i z wszystkimi tymi, dla których jest zrozumiałem, że rozwój dobrobytu Polski jest tylko wtedy możliwy, jeśli strzec będziemy naszych wrót wyjścia na

świat, jeśli dla celów gospodarczych i kulturowie wykorzystywać będziemy nasz dostęp do morza.

Z dumą i z głębokim zadowoleniem powiedzieć możemy, że szeregi naszych przyjaciół, a nimi są wszyscy ci, którzy umieją cenić własny wolny dostęp do morza, coraz bardziej się zwiększają, że szerokie masy społeczeństwa, przedstawiciele narodu w Sejmie i Senacie, a także przedstawiciele Rządu rozumieją, jakie znaczenie ma morze dla gospodarczego rozwoju Państwa.

Ten nasz dostęp do morza winniśmy utrzymywać za wszelką cenę we własnym ręku i winniśmy go bronić nie wyłącznie przy pomocy not dyplomatycznych, ale i przy pomocy własnej potężnej floty wojennej. Nie wierzymy w żadne fantastyczne projekty rozbrojenia, dopóki Niemiec i Rosjanin kuja żelazo do walki.

Minister Spraw Wojskowych, gen. Sikorski, odwiedził Francję i nawiązał bezpośrednie stosunki z jej marynarką wojenną. Nie wiemy, jaki był cel i rezultat tej podróży, ale pomiędzy wierszami wiadomości, ukazujących się w prasie można wyczytać, że chodzi tam o powiększenie, a właściwie mówiąc, zapoczątkowanie polskiej floty wojennej.

Przypomnijmy sobie konferencję rozbrojenia w Waszyngtonie, na której Anglja tak bardzo sprzeciwiała się budowie łodzi podwodnych przez państwa słabe na morzu; ten sprzeciw Anglii jest dla nas najwyraźniejszym dowodem, że łódź podwodna, to broń słabego, a więc nasza; powiemy więcej, to nasza jedyna broń, którą władza najsukceszniej możemy.

Flota wojenna ma nam zabezpieczyć nasz wolny, niczem nieskrępowany dostęp do morza, dla handlu zagranicznego, dla naszej floty handlowej. Rozwój floty handlowej, to nasze obecne najważniejsze zadanie dla rozwoju ekonomicznego i usta-

lenia gospodarczego kraju. Nie uczyni tego Rząd, ale zrozumienie w sferach przemysłu i kupiectwa nareszcie doprowadzi do powstania własnej floty handlowej. Lecz flota handlowa potrzebuje polską flotę polskiego portu. Gdańsk nie jest i tak długo nie będzie nim, dopóki do tego nie zmusi go posiadanie przez nas własnego portu. Chwiejną politykę stosunku do Gdańska nic nie wskuram. Tylko przy pomocy Gdyni zdobędziemy Gdańsk.

Do portu prowadzą drogi komunikacyjne wewnętrzne. Od kolei tańsze są i winny być tańsze drogi wodne; uregulowanie już istniejących i budowa nowych (np. kanału węglowego z Górnego Śląska) to najważniejsze zadanie sfer, którym zlecana jest piecza nad temi drogami.

Dobrobyt mieszkańców naszego wybrzeża zostanie podniesiony przez rozkwit portów i leńsk. Kaszubi żyją przeważnie z rybołówstwa, lecz środki, jakimi rozporządzają, są jeszcze dość prymitywne. Na leży stworzyć flotę rybacką, zdolną do polowania na wielkim morzu, i podnieść nasz przemysł rybacki do tego stopnia, żeby się mógł uniezależnić całkowicie od przywozu ryb z zagranicy.

Oto szkic wytycznych programu działalności Ligi Morskiej i Rzecznej, uczestnictwie którego służyć będzie „Morze”. Celem sercem oddajemy się propagandzie tej naszej ukochanej idei. Zaczynamy skromnie i ostrożnie, jeśli zaś zobaczymy, że pismo nasze mieć będzie więcej czytelników, niż początkowo obliczaliśmy, wtedy zwiększymy jego nakład i objętość.

Do wszystkich, którym zależy na rozwoju naszej marynarki, naszego wybrzeża, portu i dróg śródlądowych, zwracamy się uprzejmie, by pośpieszyli nam z pomocą. Na współpracy nam zależy i o nią najusilniej prosimy.

H. PISTEL.

M E M E N T O

Wysoki Protektor Ligi Morskiej, czcigodny Pan Prezydent Rzeczypospolitej wypowiedział z okazji poświęcenia portu w Gdyni słowa, których młodzież szkolna winna się nauczyć na pamięć, a każdy obywatel, jak przykazanie, wspominać przy rozpoczynaniu dnia pracy:

„Tutaj jest gwarancja wolnego oddechu dla piersi całego narodu, dla całkowitej niezależności naszego gospodarstwa narodowego i jego rozkwitu. Z tego wybrzeża musimy sobie zrobić przestronną bramę dla wolnego komunikowania się z całym światem i dać tej bramie opiekę zbrojnego ramienia, już nie tylko dla wiernego ludu kaszubskiego, ale całego wielkiego Narodu”.

Jeżeli całe przemówienie Pana Prezydenta można nazwać ewangelją polskiej idei morskiej, to kwintesencja jej zawarta jest w przytoczonych powyżej ustępach.

Gdyby praojcowie nasi byli przejęli się temi zasadami, gdyby nie zaniedbali tego „zbrojnego ramienia”, koniecznego do obrony tej „bramy dla wolnego komunikowania się ze światem”, to nigdy nie byłoby przyszło do upadku, do utraty niepodległości.

Czyż i my, nauczani smutnem doświadczeniem i pracujący nad ugruntowaniem naszej państwowości, mamy również popełniać błędy naszych poprzed-

ników i ściągać na siebie słuszne wyrzuty potomności?

Mimo wzniosłych słów przodowników, mimo usilnej pracy Ligi Morskiej, społeczeństwo niedość przejęło się powagą sprawy i nazbyt zajęte walką o dziś i troską o rzeczy codzienne, nie zdaje sobie sprawy z grozy naszego położenia.

Podczas, gdy akcja dywersyjna naszych sąsiadów na wschodnich rubieżach jeszcze w znacznej mierze porusza umysły i zmusza do obmyślenia środków zaradczych, to demonstracyjne manewry flot naszych sąsiadów na naszych wodach, stanowiące tylko jedną cząstkę planowej prowokacji, tylko słabym echem odbiły się w opinii publicznej (patrz rys. na str. 3).

A właśnie fakt pogwałcenia naszych praw suwerennych na naszym morzu, kiedy to w dniach od 6 do 8 października jednostki floty sowieckiej manewrowały w obliczu naszego wybrzeża, podsuwając się nawet wgląd wód terytorjalnych, powinien być nasunąć poważne refleksje.

Bałtyk jest wprawdzie niewielkim morzem, ale w każdym razie daje możliwość zupełną odbywania ćwiczeń flocie, nawet bardzo dużej, bez wkraczania na wody sąsiadów. Jeżeli jednak flota wybiera sobie jako miejsce manewrów wody terytorjalne innego państwa, odległe od własnej podstawy operacyjnej o set-

ki mil morskich, to znaczy to: „patrz, jaki jesteś słaby, mogę u wrót twego domu zrobić, co mi się podoba”.

Czyż tych kilka starych torpedowców i kanonierek może dać nam gwarancję bezpieczeństwa i trzymać na wodzy zapędy tych czynników, którym nasz byt niepodległy jest solą w oku.

Nie pragniemy niczego szerszego i bardziej, jak długich lat pokoju, gdyż tak bardzo, jak my, nikt może go nie potrzebuje i mało kto miał sposobność zapoznać się z bliską z grozą tej „ultima ratio”.

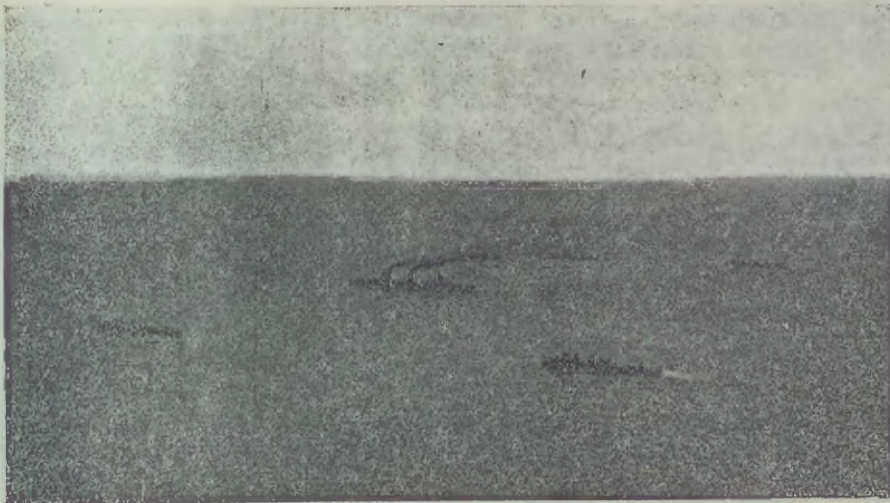
Ale obowiązkiem naszym świętym jest zapewnić sobie byt i rozwój swobodny i, gdy potrzeba, żelaznym pałcem wskazać napastnikowi: precz od naszych progów.

Musimy zrozumieć, że wszystko, co potrzebne jest dla naszego bezpieczeństwa, czy to na ziemi, czy w powietrzu, przysięże może tylko drogą morską.

Toteż w tej chwili, kiedy przystępujemy do realizacji tego „zbrojnego ramienia” na morzu, bądnijmy wszyscy jednej myśli i nie szczerdźmy poparcia tak moralnego jak i materialnego tym, którzy całą swą pracę i całe długoletnie doświadczenie skupiają dla tego celu.

Cztery są opoki, na których jedynie wsparty trwać może wieczyste gmach naszej państwowości: skarb, armja, lotnictwo i marynarka.

Zbudź się Polsko! CZ. PETELN.



Bolszewicki pancernik, chroniony przez cztery torpedowce podczas manewrów w pobliżu wybrzeża polskiego.

BUDUJMY FLOTĘ HANDLOWĄ

Wielowiekowe odcięcie od morza, wielowiekowa tradycyjna myśl o ekspansji na wschód, zdecydowały o naszym stosunku do zagadnień pierwszorzędnej wagi — do zagadnień, związanych z posiadaniem własnego wybrzeża, do zagadnień, płynących z suwerenności Rzeczypospolitej na Bałtyku.

Mając już dość znacznie rozwinięty handel zamorski, rozwijając stosunki nasze z państwami nadbałtyckimi, sięgając już w swojej naturalnej ekspansji handlowej rynków zaoceanicznych i połączonych na drugiej półkuli ziemskiej, nie zdołaliśmy dotychczas stworzyć własnej floty handlowej, pozostając w tej dziedzinie w całkowitej zależności od flot obcych i podpadając pod wpływy wciąż wzrastającej żeglugi gdańskiej. Małe miasto to, przed wojną należące do trzeciorzędnych portów na Bałtyku, zyskało w Polsce taki hinterland, o którym w swoich dawnych okresach istnienia, poza okresem należenia do Polski, nie marzyło.

Będąc wytrawnymi kupcami i doskonałymi marynarzami, gdańszczanie z łatwością zagarnęli lwia część naszego handlu zamorskiego, wspierani przez swój niedawny Vaterland, który pod pokrywą flagi gdańskiej rozciągnął dokoła swe siła.

Stoimy dziś przed smutnym faktem, że mając wszystkie dane do samodzielnego prowadzenia handlu morskiego, daliśmy tę niesłychanie ważną gałąź życia państwowego opanować inicjatywie obcej, nam wrogiej, bo to, czego gdańszczanie nie zdołali zagarnąć w swoje ręce, trafiło do rąk bezpośrednio niemieckich, idąc na Szczecin, Królewiec, Breme, Hamburg.

Na ten stan rzeczy złożyło się kilka przyczyn zasadniczych. A więc niezrozumienie naszych sfer handlowo-przemysłowych i bankowych całej rozciągłości i znaczenia zagadnień morskich; niemożliwość dla czynników rządowych dawanania silnej i skutecznej ingerencji i inicjatywy w tej sprawie. Wspomnieć na-

leży, że wszystkie Rządy odrodzonej Rzeczypospolitej stawały dotychczas przed najważniejszym i najkonieczniejszym zadaniem — rozwiązaniem problemu finansowego.

Dzisiaj, po dokonanej sanacji Skarbu, po rozpoczęciu aktywnej pracy dokoła rozbudowy Gdyni, stanął Rząd w zrozumieniu całej doniosłości zagadnień morskich, przed koniecznością i możliwością wywarcia silniejszego wpływu — skuteczniejszej pomocy dla inicjatywy prywatnej, do której należy nierozdzielnie obowiązek stworzenia własnej floty handlowej.

Dotychczasowe, niestety smutne, próby stworzenia polskich przedsiębiorstw żeglugi morskiej, nie mogą i nie powinny nikogo odstraszać — wszak konjunktura ogólno-swiatowa a i wewnętrzna, jak polityczna, tak i ekonomiczno-finansowa zasadniczo się zmieniła.

Dowodem tego, jak realnie w świetle cen rynkowych przedstawiłoby się prowadzenie polskiego przedsiębiorstwa żeglugowego, niech służy poniżej podana kalkulacja.

Przy robieniu kalkulacji tej przyjęto, że linja żeglugowa ma utrzymywać stałą komunikację, przewozić na odcinku Gdańsk-Gdynia-Anglia drzewo, Anglia-Algier — węgiel angielski i Algier-Gdynia — nawozy sztuczne.

Wszystkie, niżej przytoczone dane wzięte są ze specjalnych statystycznych wydawnictw państwowych. Po stronie dochodów — a więc wysokość frachtu morskiego policzona jest o 10 — 15 procent niżej od istniejących na rynku światowym; po stronie wydatków — wszystkie pozycje o 10 — 15 proc. wyżej, aniżeli obecnie istniejące.

W rezultacie rocznej eksploatacji dwóch statków o 2000 ton deadweight (siły nośnej ładunku) takie przedsiębiorstwo z kapitałem 40.000 £ miałoby zapewniony minimalny zysk 7.800 £, t. j. 18 proc. w stosunku rocznym.

Niech przytoczone poniżej liczby, najbardziej ostrożnie wzięte, z największą gwarancją w stronę uszczuplenia dochodów i zwiększenia wydatków, posłużą za naoczny dowód i zachętę dla prywatnej inicjatywy, dla ludzi czynu — do stworzenia własnej żeglugi morskiej i do wydarcia z rąk obcych naszego handlu zagranicznego, a co zatem idzie, do wywalczenia suwerenności dla Polski na morzu faktycznej, jaką posiada Rzeczpospolita już na tem morzu „de jure“.

Kalkulacja rentowości przedsiębiorstwa żeglugowego przy dwóch statkach po 2000 ton dw. na linii Polska-Anglia-Algier-Polska:

Cena jednego statku	17.000 £.
Kapitał obrotowy	3.000 £.
Razem	20.000 £.
Dla dwóch statków	40.000 £.

DOCHODY:

Z Polski do Anglii drzewo	
700 standartów po 50 sh.	1.750 £.
Z Anglii do Algieru węgiel	
2000 ton po 9 sh.	900 £.
Z Algieru do Polski nawozy sztuczne	
2000 ton po 10 sh.	1.000 £.
Razem za jeden rejs	3.650 £.
Przyjmując rocznie 6 rejsów	21.900 £.

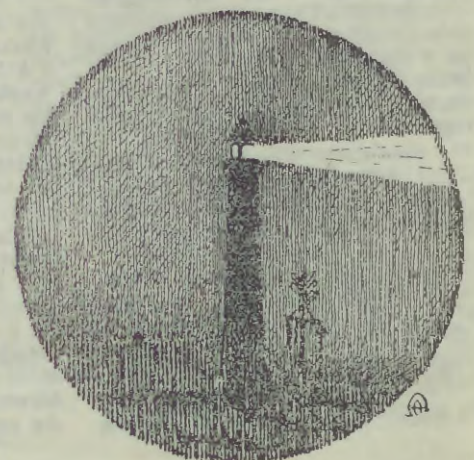
ROZCHODY:

Utrzymanie załogi	1.500 £.
Węgiel	5.000 £.
Asekuracja i podatki	1.700 £.
Amortyzacja	1.000 £.
Remont i materiały	500 £.
Opłaty portowe	1.800 £.
Stewarding	2.000 £.
Administracja	500 £.
Wyżywienia załogi	1.000 £.
Razem rocznie	15.000 £.
Dochód brutto rocznie	21.900 £.
Wydatki rocznie	15.800 £.
Dochód netto na jeden statek	6.900 £.
Dochód netto na dwa statki	13.800 £.

Import nawozów sztucznych z północnej Afryki do Polski wynosił:

W roku 1922	6.200 ton
W roku 1923	38.000 ton
W ciągu 4 miesięcy r. b.	6.307 ton

FELIKS ROSTKOWSKI



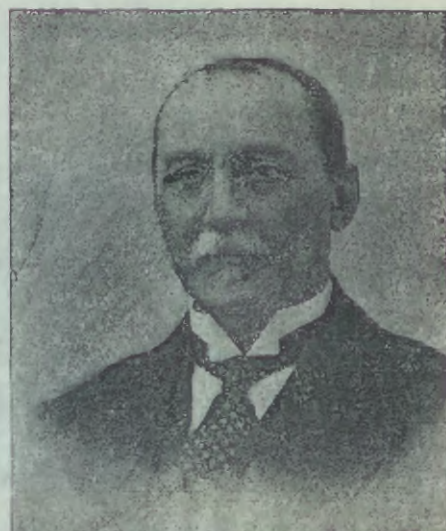
Z RADY LIGI MORSKIEJ DO RZECZNEJ



STANISŁAW ŚLIWIŃSKI,
wiceprezes Rady L. M. i R.



ADMIRAŁ K. POREBSKI,
prezes Rady L. M. i R.



MEC. EMIL WAYDEL,
wiceprezes Rady L. M. i R.

DLACZEGO POLSCE JEST POTRZEBNY PORT WŁASNY

Jak daleko można sięgnąć wzrokiem w dawne dzieje narodów, widzimy, że rozkwit i powodzenie państw, potęga i bogactwo narodów są w ścisłym związku z ich potęgą morską. Aż do najnowszych czasów potwierdza się to, że z upadkiem lub utratą potęgi morskiej następuje, jako konieczny skutek, upośledzenie i upadek znaczenia międzynarodowego państwa.

Tak na przykład, jeszcze u najbar dziej starożytnych narodów, które się zajmowały handlem morskim, jak Egipcjanie, Fenicjanie, Grecy, Kartagińczycy i Rzymianie, kulminacyjny punkt ich potęgi i znaczenia oraz największa rozległość ich granic państwowych łączyły się z posiadaniem wielkiej i silnej floty morskiej. Taksamo i nawet w znaczniejszym jeszcze stopniu uwydatnia się to zjawisko i w nowszych czasach. Od chwili uznania przez Niemcy hasła: „Przyszłość Niemiec jest na wodzie!” i posiadania przez nie silnej wojennej i potężnej handlowej floty morskiej zaczął się olbrzymi wzrost potęgi i znaczenia państwa niemieckiego. Ten sam przykład daje Francja, Stany Zjednoczone Ameryki, Japonja. Tajemnicę tę oddawna posiadała Anglja, największa potęga merska w świecie.

Mocarstwowe znaczenie państw jest obecnie nie do pomyślenia bez posiadania morza i własnej floty morskiej. Pomnie na to obecne Niemcy, naskutek przegranej wojny pozbawione swej potężnej floty, wstęają wszystkie swe siły i zdolności ku utworzeniu nowej floty.

Rzecz jasna, że w obecnym czasie, gdy statki morskie posiadają olbrzymie rozmiary, a ładunek olbrzymów morskich sięga cyfry 10 — 15 tysięcy ton metrycznych, dostęp do morza, z punktu widzenia jego wykorzystania przez flotę merską, uzyskuje realną wartość jedynie

pod warunkiem istnienia odpowiednio urządzonych głębokich portów morskich, w których statki mogą przybijać bezpośrednio do brzegu, oddawać i zabierać ładunek pasażerów oraz w razie potrzeby szybko wykonywać niezbędny remont. Port też powinien być zaopatrzony w odpowiednie magazyny i składy, posiadające dostateczną pojemność dla tego, aby w nich mógł być zawczasu nagromadzony i przygotowany ładunek dla statków morskich oraz, aby mogły od razu przyjąć ładunek, dostarczony na statkach. Port powinien również posiadać urządzenie, pozwalające na wykonanie operacji ładunkowych z możliwie największą szybkością, co wobec olbrzymiego kosztu dużych statków oceanicznych jest koniecznym warunkiem ich korzystnej eksploatacji, i wreszcie powinien być należycie połączony z krajem siecią komunikacyjną, umożliwiającą szybkie gromadzenie w porcie ładunków, przeznaczonych na eksport oraz szybką ewakuację z portu i dostarczenie na miejsce przeznaczenia ładunków, przybywających do portu drogą morską.

Na mocy traktatu wersalskiego Polska uzyskała kawał wybrzeża Bałtyckiego, o długości ogólnej około 145 km., z których około 70 przypada na długi i wązki półwysep helski. Wybrzeże to nie posiada portów morskich. Celem zaś „zapewnienia Polsce dostępu do morza” traktat wersalski przewidywał dla Polski szereg uprawnień w porcie Gdańskim, wydzielonym wraz z miastem Gdańskiem i przyległym terytorjum w wolne miasto, przyczem jednak związał to z zawarciem polsko - gdańskiej konwencji.

A I tu, przy tej konwencji, korzystając z nader krytycznego położenia Polski latem w roku 1920, podczas najazdu bolszewickiego, — protektorzy w. m. Gdańska narzucili nam zupełnie niespodziewa-

ne rozwiązanie sprawy naszego dostępu do morza. Została utworzona Rada portu, na którą zostały przelane wszystkie te uprawnienia, dotyczące portu gdańskiego, jakie traktat zapewniał Polsce, zdawało się, bezpośrednio. Zamiast własnego portu — Polska dostała surrogat. Od tej chwili zarząd portu gdańskiego przeszedł do Rady, która otrzymała w spadku cały dawny aparat niemiecki, oczywista rzecz, składający się z masy urzędników Niemców, dla których interesy Państwa Polskiego są przecież wrogię, niż swoje, a w najlepszym razie obojętne.

Ponieważ Rada portu składa się z 5 gdańszczyzan (czytaj Niemców) i 5 Polaków, więc na tle sprzeczności poglądów i oczywiście złej woli prawie żadna sprawa nawet najmniej ważnej nie znajduje zgody, wszystkie zaś sprawy większej wagi lub zasadnicze napotykają widocznie na zgóry ułożone wrogię traktowanie ze strony gdańskiej. Rząd polski w osobie Komisarza Generalnego i Polskiej Delegacji Rady portu z olbrzymim nakładem trudu i stratą czasu musi bronić interesów Polski, uciekając się stale do arbitrażu prezesa Rady, narzuconego przez Ligę Narodów, do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów na wolne miasto Gdańsk, a zatem i do samej Ligi Narodów.

Z powyższego nietrudno zrozumieć, iż już sama struktura zarządu portu gdańskiego, przy braku dobrej woli ze strony Delegacji Gdańskiej Rady Portu, której dotychczas w jej czynach dopatrzeć się nie da, czyni nasze uprawnienia w porcie w znacznym stopniu iluzorycznymi. Lecz sprawa jeszcze bardziej staje się trudna skutkiem tego, że wobec faktycznych i wrogich Polsce tendencji wolnego miasta sam teren działania jest nieodpowiedni dla rozwi-

UCZESTNICY JEDNEGO Z PIĄTKOWYCH ZEBRAŃ TOWARZYSKICH L. M. i R.



nięcia akcji w kierunku tworzenia i rozwoju własnej polskiej marynarki i wszyskie prawie usłowania w tym kierunku okazywały się dotychczas bezpłodne. Nietylko bowiem władzy wolnego miasta, inspirowanej przez Berlin, lecz również i różnym wpływowym odłomom społeczeństwa gdańskiego zależy na tem, aby utrzymać obecny stan rzeczy, przy którym kupiectwo gdańskie, gdańscy robotnicy portowi, gdańscy armatorzy i marynarze zajmują monopolowe stanowisko w stosunku do zamorskiego handlu Polski. Dlatego też wszelkie wysiłki kupiectwa polskiego, zmierzające ku założeniu na terenie wolnego miasta swych placówek handlowych, stworzeniu własnej floty oraz uniknięciu monopolowego pośrednictwa firm i związków robotniczych gdańskich, natrafiają na wspólne skoordynowane przeciwdziałanie rządu gdańskiego oraz zainteresowanych czynników gdańskich, pochodzące z pobudek i politycznych i osobistych.

Z drugiej zaś strony port gdański nigdy nie należał do portów idealnych, śród portów niemieckich zajmował miejsce drugorzędne, pod względem technicznym jest przestarzały i w żadnej mierze nie może podolać tej roli, jaka mu przypadała w udziale na podstawie traktatu wersalskiego.

Badanie statystyki morskiego obrotu w czasach normalnych wykazuje, że przeciętna morskiego importu i eksportu dla państw europejskich przed wojną wynosiła mniej więcej 1 tonę na mieszkańca. Dla Rosji przedwojenna cyfra morskiego eksportu oraz importu była niższa i wynosiła 0,25 tony. Stawiając Polskę w czasach normalnych nawet niżej średniej między Rosją i innymi państwami, otrzymamy 0,4 — 0,5 tony na mieszkańca, licząc temsamem nasz przyszły eksport i import morski dla 30 milionów ludności na 12 — 15 milionów ton. Przyjmując nawet cyfrę niższą, t. j. 12.000.000 ton i odliczając na Gdańsk 4.000.000 (w przewidywaniu ulepszenia portu, gdyż jego obecna zdolność przeładunkowa stanowi 2,5 — 3 miliony ton), pozostaje jeszcze 8.000.000 ton do przewiezienia przez inne porty. Chociaż Hamburg, Szczecin, Królewiec i Kłajpeda, a na południu Tryjest i porty rumuńskie mogą jeszcze około 2.000.000 ton przyjąć na siebie, to jednak pozostaje jeszcze do przewiezienia około 6.000.000 ton.

Otóż powyższe okoliczności imperatywnie dyktują konieczność budowy drugiego własnego portu, ponieważ Polska w swej ekspansji ku morzu nie może się zadowolnić rozstrzygnięciem kwestii dostępu do morza, jaki nam daje port

Gdańsk dla Polski zbyt mały, technicznie przestarzały i z powodu specjalnych istniejących w nim warunków pozbawiający nas możliwości prowadzenia własnej i niezależnej polityki portowej, uniemożliwiający powstanie ojczystej żeglugi i przez narzucone pośrednictwo firm gdańskich podrażający nasz eksport i import, a co za tem idzie — zwiężający naszą ekspansję ekonomiczną.

Budowa portu własnego nie oznacza bynajmniej rezygnacji z naszych praw w porcie gdańskim. Przeciwnie, w naszej walce o słuszne nasze prawa w tym porcie będzie ona ważnym etapem. Gdy z powstaniem dogodnego, głębokiego i na modłę nowoczesnego urządnego portu na wybrzeżu polskim Gdańsk straci swe dotychczasowe stanowisko monopolowe w stosunku do naszego handlu zamorskiego, jego własny dobrze zrozumiany interes wskaże mu jedyną drogę, rokującą mu świetną przyszłość — drogę lojalnej współpracy z Polską. Gdyby zaś na tę drogę Gdańsk nie wszedł dobrowolnie, to posiadając niezależny port własny, Polska bez trudu potrafi, stosując odpowiednią politykę portową, do takiej lojalnej współpracy Gdańsk zmusić.

PIOTR BOMAS.

STRAŻ NAD PRYPECIĄ



Flotylla pińska patroluje nasze wschodnie drogi wodne.

KRONIKA MORSKA

POBYT P. MINISTRA SPRAW WOJSKOWYCH W CHERBOURG'U. Dnia 21.X. r. b. minister spraw wojskowych, generał dywizji Sikorski w towarzystwie ministra marynarki francuskiej p. Dumesnil i szefa kierownictwa marynarki wojennej, wiceadmirala Porębskiego przybył do Cherbourg, gdzie odwiedził transportowca polski „Warta” i warsztaty lotnictwa morskiego. Następnie ministrowie udali się na łódź podwodną „René Audry”, która dokonała manewru zanurzania się.

Pozatem ministrowie przyglądali się rozmaitym ćwiczeniom morskim, strzelaniu z dział oraz torpedowaniu przez torpedowce „Chastang”.

POWRÓT O. R. P. „WARTA”. W pierwszej połowie listopada r. b. jest oczekiwany powrót do Gdańska

transportowca „Warta”. Okręt ten przybywa obecnie z Genui via Cherbourg.

Dowódcą okrętu Rzeczypospolitej Polskiej „Warta” jest komandor porucznik Burhardt.

MARYNARKI OBCE. Na wiosnę roku przyszłego pierwsza część sześciolletniego francuskiego programu morskiego zostanie wykonana. Program uwzględnił budowę 3-ch lekkich krazowników, 6 kontrtorpedowców, 12 torpedowców, i 9 łodzi podwodnych.

W ciągu jesieni roku bież. dwa lekkie krazowniki „Duguay-Trouin” i „Lamotte - Piquet” zostały wcielone już w skład floty francuskiej; trzeci zaś „Primauguet” ma wejść w skład floty w kwietniu r. 1925.

Sa to okręty o wyporności 8000 tonn, o 34-ch milach szybkości i uzbrojone w

8 152 mm. dział. Ponieważ marynarka francuska odczuwa dotkliwy brak krazowników lekkich, jest to dla niej nabytek bardzo pożądanym.

Wszystkie sześć kontrtorpedowców jest już na ukończeniu i na wiosnę będzie Francja posiadać wspaniałą flotyllę okrętów tego rodzaju. Te sześć kontrtorpedowców są najszybszymi i najpotężniejszymi ze wszystkich dotychczas wybudowanych. Ich wyporność wynosi 2500 tonn, a szybkość 35 mil, lecz oczekuje się, że dadzą one do 38 mil na godzinę. Ich artyleria jest doskonała, każdy bowiem kontrtorpedowiec posiada 6 dział o 130 mm. oraz sześć aparatów torpedowych. Nazwy ich są: „Jaguar”, „Panthère”, „Tigre”, „Léopard”, „Lynx”, „Chacal”.

Dwanaście nowych torpedowców są to okręty o 1430 tonn wyporności i 34-ch milach szybkości; będą posiadały po 4 130 mm. działa i 6 aparatów torpedowych. Sa to okręty potężniejsze od ostatnich torpedowców angielskich. Co się tyczy łodzi podwodnych, są to łodzie już dobrze wypróbowanego typu „Joeseel”, tylko nieco powiększone i udoskonalone.

Na wiosnę, gdy wszystkie jednostki tego programu wejdą w skład floty francuskiej, będzie Francja posiadać naprawdę współczesną eskadry, złożoną z 3-ch krazowników, 6-ciu kontrtorpedowców, 12 torpedowców i 9 łodzi podwodnych.

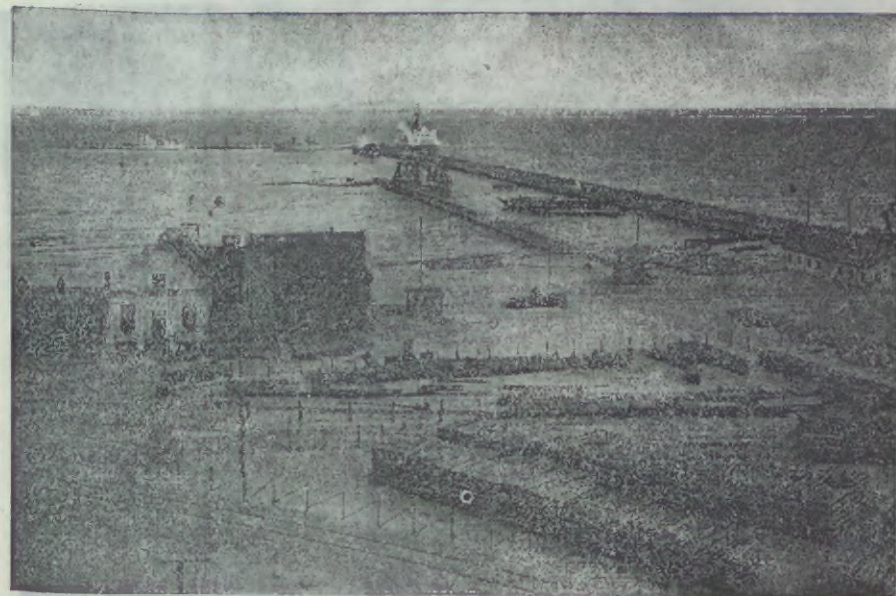
NOWY REKORD „MAURETANII”

Podczas jednej z ostatnich swoich podróży z Cherbourg do New-Yorku „Mauretania”, jeden z największych statków-ołbrzymów, osiągnęła przeciętną szybkość 25.60 mil morskich, zaś w drodze powrotnej aż 26.25 mil morskich. W ciągu dwóch dni z rzędu została przyciem osiągnięta szybkość prawie 28.25 mil morskich. Podróż z New Yorku do Cherbourg jest najszybszym dotychczas przepłynięciem Atlantyku.

ZNACZNE ZAMÓWIENIE NA BUDOWĘ STATKU W STANACH ZJEDNOCZONYCH. Stocznia William Cramp and Sons w Filadelfi otrzymała od Matson Navigation Co zamówienie na budowę pośpiesznego parowca osobowego, przeznaczonego dla linii San Francisco-Honolulu. Statek jest 176.2 m. długi i 23.2 m. szeroki, boczna wysokość wynosi 13.7 m. Turboelektryczne urządzenie maszynowe o sile 21.000 koni parowych zapewnia kontraktową szybkość 21 węzłów. Statek ten będzie urządzony na przewóz 600 pasażerów I klasy.



PORT W GDYNI



Z portu już korzystają, jak to widać, handlowe okręty.



Umilowanie natury w jej potężnych przejawach, rozkosz nieskrępowanego krażenia na błękitnych falach, wesołych wycieczek po naszych pięknych wodach, walka ze wzburzonymi elementami i precyzja w szlachetnym sportowym współzawodnictwie, zdala od wielkomiejskiej nadkultury, oto są hasła, które w dziale „Sport” miesięcznika „Morze” znajdują zawsze gorące poparcie.

Dzięki Lidze M. i R. znalazł nareszcie i nasz powstający sport żeglarski i motorowy własny kącik, gdzie będą wszystkie jego sprawy poruszane. Oprócz sprawozdań z najważniejszych wydarzeń z dziedziny sportów wodnych, będziemy wszystkimi siłami popierać usiłowania w celu ich rozwoju, zastrzegając sobie jednak prawo bezstronnej krytyki wszelakich objawów życia sportowego.

Sezon rozkoszy żeglarskich skończył się! Nie oznacza to jednak spoczynku, zaczyna się raczej czas poważnej pracy nad ukształtowaniem przyszłości naszego sportu.

Oczekują nas zasadnicze sprawy: klasyfikacja yachtów i łodzi motorowych i spularyzowanie tych pojęć, unormowanie przepisów regatowych i prawa dróg wodnych przygotowania do przyszłego sezonu żeglarskiego, projekty nowych klasowych typów yachtów i specjalnej klasy wiślanej, omawianie turystyki itd.

Mamy wszakże już WSZECHPOLSKI ZWIĄZEK TOWARZYSTW I KLUBÓW ŻEGLARSKICH i jego to obowiązkiem byłoby unormowanie tych spraw i wydanie jednolitych regulaminów technicznych dla wszystkich klubów związkowych.

Jednym słowem widzimy, że niedość jest, wyholorowawszy yacht swój z wody, ułożyć na sen zimowy, zabezpieczwszy białe skrzydła jego; oczekuje nas moc pracy, aby z nową wiosną godnie podjąć walkę z żywiołami.

Dlatego też witamy z radością powstanie nowej placówki sportowej:

YACHT KLUBU POLSKIEGO,

który oddanny wyłącznie żeglarstwu i sportowi motorowemu powinien być tym czynnikiem, który przyczyni się do posunięcia dalej osiągniętych wyników, przez energiczne poczynania istniejących już oddziałów żeglarskich a głównie oddziału żeglarskiego W. K. W.

Ze wzrostem sportu wodnego wzmoże się i wytwórczość fachowa, w tych kierunkach, znajdują się polscy konstruktorzy yachtów, a polskie wytwórnie i stocznie będą mogły rozwinąć się zamiast trwania w dotychczasowej skromnej vegetacji.

Dla interesujących się sportem żeglarskim podajemy, że wspomniany powyżej Yachtklub polski powstał dzięki członkowi Ligi M. i R. i gronu miłośników tego szlachetnego sportu.

Członkowie założyciele, spośród których widzimy popularne osobowości z kół naszej marynarki wojennej, handlowej, wybitnych żeglaży sportowców, motorowców, i wielu miłośników sportu żeglarskiego, z energią prawdziwie żeglarską przeprowadzili wszystkie sprawy organizacyjne i zamierzają wkrótce zwołać pierwsze walne zgromadzenie dla wybrania pierwszych władz Klubu i rozpoczęcia normalnej pracy.

Przesyłamy więc nowopowstałej sympatycznej placówce sportu polskiego, żeglarskie pozdrowienie: Na ster!

W nowym sezonie będziemy mieli po raz pierwszy w Polsce sposobność ujrzenia

REGATY MODELI YACHTOWYCH. Sport ten dawno już przez wiele specjalnych klubów w Anglii, Francji i Niemczech kultywowany, daje prócz emocyj czysto żeglarskich, dużo samozaдовоłnienia z wykonanego dzieła: modele yachtów bowiem muszą być wedle warunków konkursu przez współzawodników samodzielnie wykonane.

Ponieważ instrukcyjne wykłady, urządzane w tym celu przez Ligę w lecie 1924, ukazały ogromne zainteresowanie wśród młodzieży warszawskiej, można oczekiwać dużej liczby współzawodników w związku z ogłoszonym konkursem na modele statków i regatę modeli yachtowych. Miłą niespodzianką dla konkurentów będą wspaniałe nagrody biorących w regatach udział.

NOWOŚCI SPORTOWE

Amerykański inżynier Hickman udoskonalił wynalezioną przez siebie łódź motorową i nazwał ją: SANKI MORSKIE.

Najważniejszą rzeczą przy tym wynalazku jest forma łódki, t. j. jej przekroju poprzecznego, który ma kształt litery W, i śrub t. zwanych powierzchniowych. Sanki morskie z powierzchniowymi śrubami nie robią prawie żadnych fal i przy fenomenalnej szybkości biorą znakomicie fale, nie uderzając całym karpusem, jak to się u łodzi z okrągłym przekrojem dzieje.

AMERYKAŃSKA FORMUŁA HEERESHOFA, propagowana przez Finlandczyków dla klasy specjalnej krajozników skierownych (Scheerenkreutzer), będzie zdaje się przez Wszechniemiecki Związek żeglarski przyjęta.

DZIELNI ŻEGLARZE. W niedzielę, 9-go listopada, obserwowaliśmy jeszcze na Wiśle, przy wietrze i 6° R., jollę pod banderą W. K. W.

MASZTY MARCONIEGO. Panujące od lat paru na yachtach i jollach wysokie maszty Marconiego wskutek swej delikatności i smutnych doświadczeń z nimi, szczególnie na mniejszych klasach Intern. np. 6 R, 8 R, specjalnych klasach 20, 30 kw. mt., zaczynają tracić zwolenników, którzy przechodzą do „Iluar” (wysoko postawiony Gaffel). Zapewne zostanie jeszcze wysokie uzaglowanie z masztem Marconiego na wodach ze słabymi i tylko górnymi wiatrami, i to tylko do regat.

Do turystyki a szczególnie tam, gdzie są szluzy i mosty, są one niewygodne a czasem wręcz niebezpieczne.

ZDYSKWALIFIKOWANIE. Znaki pływak niemiecki Rademayer został przez własny klub zdyskwalifikowany za palenie przed zawodami i startowanie w czasie odpoczynku.





Grupa uczestników urządzanej staraniem L. M. i R. wycieczki na południe składa w Rzymie wieniec na grobie nieznanego żołnierza.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i R.

ZMIANY NAZWY TOWARZYSTWA. Uprzednio uchwalone zmiany statutu i nazwy towarzystwa na walnym zebraniu członków Ligi w dn. 27.IV r. b. zostały zatwierdzone przez Min. Spraw Wewnętrznych i tow. Ligi Żeglugi Polskiej obecnie przyjęło nazwę „Liga Morska i Rzeczna”.

ZAPISUJECIE SIĘ NA CZŁONKÓW LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Wysokość składki: członek protektor wpłaca wpisowego 30 zł., składka roczna 120 zł.; członek opiekun — wpisowego 15 zł., składka roczna 60 zł.; członek rzeczywisty 3 wpisowe, 12 zł. składka roczna; członek popierający 3 zł. rocz.

STAŁE ZEBRANIA TOWARZYSKIE dla członków L. M. R. i wprowadzonych gości są urządzane co piątek od godz. 7 — 12 wieczorem w lokalu Klubu Urzędników Min. Rolnictwa i Dóbr Państwowych, ul. Senatorska nr. 15. Program wypełniają krótkie prelekcje i produkcje artystyczne przy udziale najwybitniejszych sił fachowych i artystycznych, następnie tańce. — Zebrania te cieszą się wielkim powodzeniem.

UDZIAŁ LIGI W UROCZYSTOŚCIACH KU CZCI Ś. P. HENRYKA SIENKIEWICZA. W dniu 24 września roku bieżącego w lokalu zebrań

towarzyskich członków L. M. R. odbył się wieczór ku czci ś. p. Henryka Sienkiewicza przy znacznym udziale członków Ligi i wprowadzonych gości. Program wypełniły odczyt, deklamacje i koncert. Następnie w dniu 26 września delegacja Ligi uczestniczyła w uroczystościach przewiezienia zwłok ś. p. H. Sienkiewicza i ku uczczeniu pamięci wielkiego pisarza złożyła wieniec. W delegacji brali udział pp. prezes zarządu L. M. i R. E. Krzyżanowski, Kom. Cz. Petelenz i inż. A. Pauly.

ODCZYTY w ciągu sezonu zimowego będą urządzane z pokazami filmowymi w Warszawie i na prowincji. W ciągu najbliższych tygodni odbędzie się akademja morska — bliższe szczegóły będą podane w dziennikach. Pierwszy z zapowiedzianych odczytów odbył się w Wilnie, przy przepelnionej sali, w dn. 19.X na temat: „Port w Gdyni”. Odczyt ten wygłosił p. inż. Piotr Bomas, po odczycie demonstrowano film morski.

Z WYCIECZKI DO KONSTANTYNOPOLA I WŁOCH. W połowie października r. b. wróciła zorganizowana przez L. M. R. wycieczka do Konstantynopola i Włoch, w liczbie 60 osób.

Wycieczka wyruszyła z Warszawy 14 września koleją do Konstancy, gdzie

16 września wsiadła na statek „Praga” linii „Lloyd Triestino” i 18.IX stanęła w Konstantynopolu. Kilka dni pobytu w Konstantynopolu poświęcone zostały zwiedzaniu miasta i „Wystawy Polskiej” w Konstantynopolu, poczem ruszyła dalej drogą morską przez morze Marmara, Dardanele, morze Egejskie i Jońskie, zatrzymując się po drodze w większych portach greckich na krótkie postoje. W końcu września zawinęła do Brindisi. Następnie wycieczka udała się do Rzymu, gdzie delegacja Ligi była przyjęta na audjencji prywatnej przez Ojca Świętego i złożyła wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza, zwiedziwszy Rzym, wyruszyła w powrotną drogę do Warszawy przez Austrię i Czechosłowację.

MACIERZ SZKOLNA W GDAŃSKU zwróciła się z odezwą do społeczeństwa naszego celem uzyskania środków dla podtrzymania niedawno założonego gimnazjum polskiego w Gdańsku (325 uczniów i uczennic), i pomocy dla polaków, słuchaczy politechniki gdańskiej, dla polskich ochronek i t. p.

W związku z tem Liga M. i R. zapisała się na członka założyciela polskiej Macierzy Szkolnej w Gdańsku, wpłacając tytułem składki 200 zł.

S. K.

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

WYDAWCA: LIGA MORSKA i RZECZNA.

REDAKTOR: RADOŚLAW KRAJEWSKI.