

M O R Z E

Organ Ligi Morskiej i RLCZnej



DO SZANOWNYCH CZYTELNIKÓW I CZŁONKÓW LIGI

Uprzejmie zawiadamiamy Szanownych Czytelników, że prenumerata „Morza” wynosi

6 ZŁ. W STOSUNKU ROCZNYM

(co wynosi niespełna 2 gr. dziennie). Zapraszając do prenumeraty na rok 1926, prosimy o ŁASKAWIE RYCHŁE wpłacenie na konto nasze w P. K. O. 9.747, lub przez urząd pocztowy kwoty powyższej, która może być uiszczoną w ratach półrocznych lub kwartalnych.

W porozumieniu z Centr. Zarządem Ligi Morskiej i Rzecznej część składki członkowskiej, przeznaczonej na fundusz wydawnictwa, ustaliliśmy w wysokości

zł. 4.80 W STOSUNKU ROCZNYM.

KWOTA POWYŻSZA MOŻE BYĆ PRZEKAZYWANA BEZPOŚREDNIO NA NASZE KONTO W P. K. O. 9. 747, względnie, jak poprzednio, do prowincjonalnych oddziałów L.M.R. Czyli składka członkowska członka rzeczywistego wynosi zł. 12 rocznie, z których zł. 4.80 WPŁACA SIĘ DO ADMINISTRACJI „MORZA”, reszta zaś do miejscowego Oddziału. Egzemplarze „Morza” będziemy wysyłali pocztą bezpośrednio z Warszawy.

Pomimo tak niskiej w porównaniu z szeregiem innych czasopism prenumeraty, redakcja pisma będzie dążyła do powiększenia i urozmaicenia numerów. PROSIMY SZANOWNYCH CZYTELNIKÓW O UŁATWIENIE POWYŻSZEGO ZADA-

NIA PRZEZ REGULARNE WPŁACANIE PRZEDPŁATY I ZAOSZCZĘDZENIE NAM KOSZTÓW ZBĘDNego PRZYPOMINANIA IM ORAZ O ŁASKAWE ROZPOWSZECZNIANIE PISMA!

Mamy nadzieję, że każdy interesujący się sprawami żeglownymi, każdy zdający sobie sprawę z doniosłości faktu posiadania przez Polskę otwartej bramy na rynki zagraniczne, dającej nam możliwość uniezależnienia się od kosztownego obcego pośrednictwa, BĘDZIE PRENUMERATOREM NASZEGO PISMA I ZAPISZE SIĘ NA CZŁONKA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Celem jak najlepszego informowania naszych Czytelników o bieżących sprawach żeglugi morskiej i rzecznej Administracja „Morza” w porozumieniu się z Administracją świetnie redagowanego tygodnika fachowego „ŻEGLARZ POLSKI” przyjmuje również SKOMBINOWANĄ PRENUMERATĘ „MORZA” i „ŻEGLARZA POLSKIEGO”. Łączna prenumerata obydwu pism w Administracji „Morza” zamiast 10 zł. wynosi 8 zł. 50 gr. ROCZNIE. Łącznie z „Żeglarzem Polskim” „Morze” można zaabonować na tych warunkach również w Administracji „Żeglarza Polskiego”, Tczew, Hallera 17, konto P. K. O. 170.044.

ADMINISTRACJA „MORZA”

Warszawa, Elektoralna 2.

N O W O Ś Ć

J. B. RYCHLIŃSKI

M A H - J O N G

CYKL NOWEL EGZOTYCZNYCH.

Kurjer Polski: Z rozmachem bujnych wiatrów morskich i fal powstał rozmach i bujna fantazja twórczości p. Rychlińskiego...

Kurjer Warszawski: A jednak autor idzie dalej... I wychodzi z tej igraszki zwycięzca.

Kurjer Czerwony: Ale z każdej noweli wyziera szczery, mocny talent...

Tygodnik Ilustrowany: W tej dziwnej książce... kontury wszystkich przedmiotów rozpylają się w mroku duszy ludzkiej.

Morze: Kto przeczyta Mah-Jonga, zatęskni za wólcęgą, za wielkim morskim gościńcem...

Echo Warszawskie: Jego opowieści mają kolorystykę baśni Tysiąca i jednej nocy, nasyconą skrzącą barwą drogich kamieni.

Naprzód: ...łączą w sobie nadto niesamowitość i egzotyzm, a stop tych dwóch pierwiastków wypadł wprost doskonałe.

NAKŁAD GEBETHNERA I WOLFFA

Do nabycia we wszystkich księgarniach. Cena zł. 4.—

„ŻEGLARZ POLSKI”



TYGODNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM
ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

5-TY ROK ISTNIENIA

PODAJE NAJNOWSZE WIADOMOŚCI
PORTOWE I ŻEGLUGOWE

STAŁE DZIAŁY:

KRONIKA PORTOWA
PODRÓŻE MORSKIE I SPORT WODNY

KRONIKA ŚWIATOWA ŻEGLUGI
I BUDOWY OKRĘTÓW

NAJTAŃSZE PISMO FACHOWE W POLSCE

Prenumerata: roczna 4 zł. półroczna 2 zł. kwartalna 1 zł.
Razem z „Morzem” (z administracji „Żeglarza P” lub „Morza”) roczna 8 zł. 50. półroczna 4 zł. 25.

Redakcja i administracja: Tczew, ul. Hallera 17. Konto P. K. O. 170. 044.

Cena numeru 90 gr.

MORZE

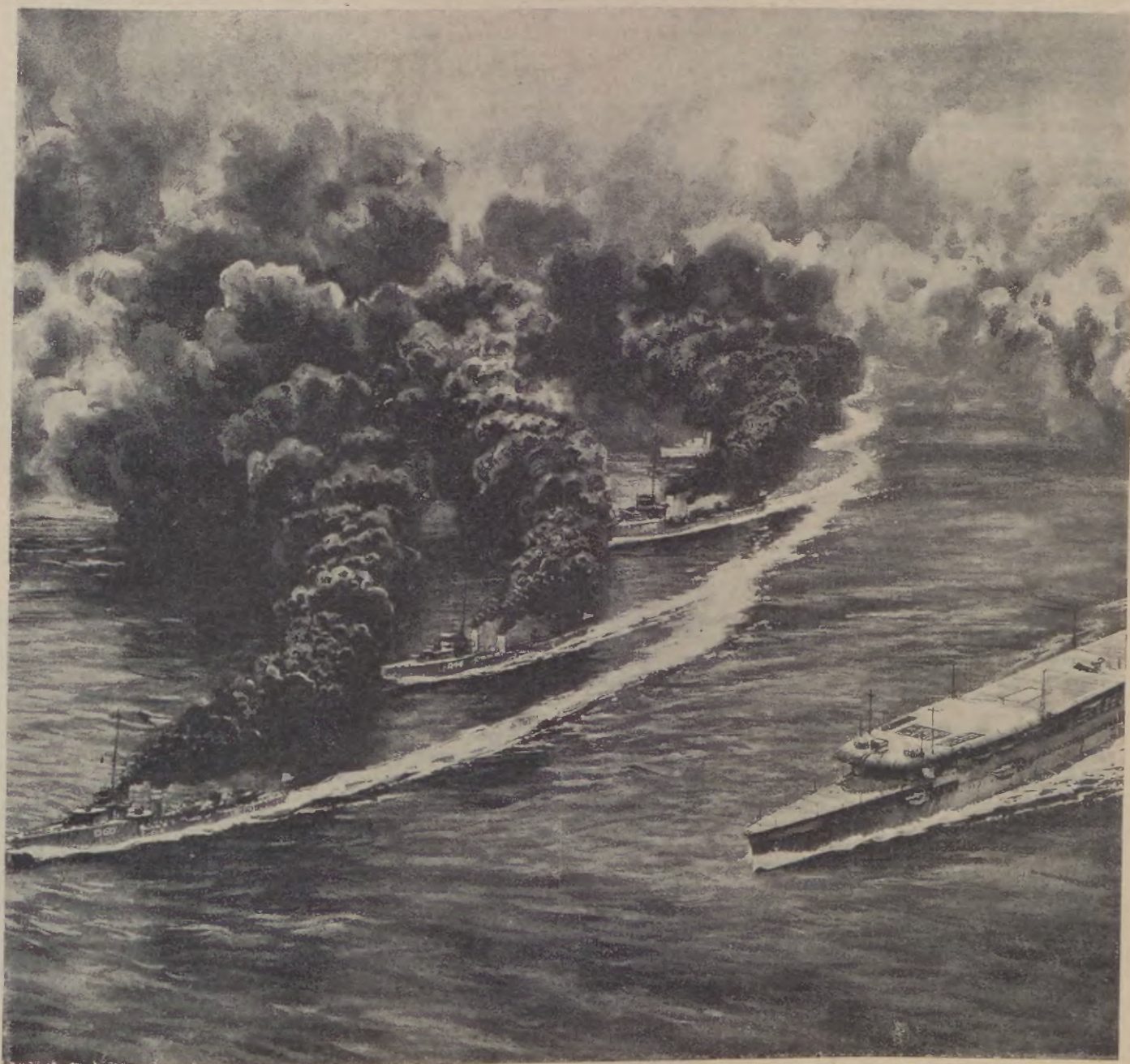
ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 3 i 4.

Warszawa, marzec i kwiecień 1926 r.

Rok III.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL i KOMANDOR CZESŁAW PETELENZ (jako naczelni kierownicy) oraz ANTONI ALEKSANDROWICZ (sport wodny), PIOTR BOMAS (sprawy portowe), JÓZEF BOREJKO i WIKTOR WOJNICZ (marynarka wojenna), RADOSŁAW KRAJEWSKI (rybactwo), STANISŁAW KRUSZYŃSKI (dział oficjalny L. M. i R.), FELIKS ROSTKOWSKI (marynarka handlowa), JERZY B. RYCHLIŃSKI, ALEKSANDER RYLKE (drogi wodne śródlądowe i technika morska), ADAM UZIEMBŁO. Adres redakcji i administracji: ul. Elektoralna 2 (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu), Warszawa. Administracja czynna w dni powszednie od g. 12 do 2 po poł., tel. 15-63. Konto P.K. O. Nr. 9747. Redakcja czynna w piątki od 3 do 4 po poł., tel. 15-63; prywatny telefon redaktora 13-39.



Zasłona dymowa floty wojennej angielskiej, wytwarzana przez wyprzedzające ją krążowniki podczas manewrów na Atlantyku. Zasłona owa z czarnego dymu jest jednym ze środków, służących do zamaskowania pozycji lub znielenia kursu floty.

OBECNA POLITYKA HANDLOWA MOCARSTW MORSKICH

Państwami morskimi, prowadzącymi własną politykę handlową, są te, które, z racji warunku naturalnego, jakim jest posiadanie znaczniejszej linii brzegu morskiego o konfiguracji, dogodnej dla zakładania portów, — rozwinęły u siebie własną flotę handlową. Flota taka to jeden z czynników, wpływających na kształtowanie się i kierunek rzeczowej polityki. Czynniki to niewątpliwie poważny i brak tego czynnika również ma swój wpływ na politykę handlową danego państwa. Polska, nie posiadająca jeszcze własnej floty handlowej, stanowi przykład znaczenia wspomnianego czynnika: brak jego bezwzględnie wpływa na naszą politykę handlową, każąc jej mianowicie pójść nie raz na pewne ustępstwa wobec państw innych w kwestjach, związanych z tą polityką.

Ala flota handlowa nie odgrywa równomiernie jednakowej roli w państwach morskich. O kierunku ich polityki komercyjnej decydują powody i czynniki inne, różne między sobą, w zależności od sytuacji gospodarczej a także i politycznej. Wśród dzisiejszych mocarstw politycznych Francja, Anglja, Włochy, St. Zjednoczone i Japonia wszystkie są państwami o dużej linii wybrzeża morskiego, o dużych portach, o potężnej marynarce handlowej. Gdyby chciało się określić ogólnie kierunek ich polityki handlowej, wypadłoby powiedzieć, że wspólną jest im tylko pewna zwykła dążność do ekspansji gospodarczej. Poza tem atoli różnice są nieraz zasadnicze. Zwłaszcza odróżnia się w tem np. stanowisko St. Zjednoczonych Am. Półn., w stosunku do mocarstw europejskich, więcej pod tym względem między sobą upodobnionych. W niniejszej próbie naszkicowania pokrótce głównych rysów polityki handlowej większych państw morskich postawimy w kolei porządkowej najpierw St. Zjednoczone. Ich polityka handlowa odróżnia się od polityki np. Anglii, w której sytuacja bardzo ciężkiego kryzysu przemysłowego pcha wprawdzie opinię publiczną w stronę bronięcia się przeciwko importowi obcemu a fortytowaniu produkcji krajowej, ale ruch odnośny, choć się powoli wzmacnia, jest stosunkowo jeszcze słaby. Idea protekcjonizmu celnego, doprowadzona do stanu bezprzykładnej wybujałości w St. Zjednoczonych, stoi jeszcze daleko od tej wyziny we Francji, Włoszech, czy Japonii, w Anglii zaś dopiero toruje sobie drogę w walce z zasadą wolnego handlu, dotychczas jeszcze dość silną.

St. Zjednoczone, na punkcie swej polityki handlowej, przeszły ostatnimi czasy pewną ewolucję. Politykę tę określił pierwotnie jeszcze Waszyngton w jednej z mów swoich, jako taką, która „winna być bezpartyjną, nie szukającą, ani nie przyznającą żadnych przywilejów”. Kierunek taki był oficjalnie jakoby zachowywany w ciągu następnego stulecia po erze Waszyngtona, ściśle jednak równouprawnienie wszystkich innych krajów wobec Ameryki doznało już w owym okresie kilku odstępstw, mianowicie przy konwencjach z Francją, Kanadą i wyspami Hawaj. To stało się podstawą do uprawiania różnych targów przy umowach Ameryki z innymi państwami i do stopniowego wprowadzenia zasady t. zw. wzajemności, polegającej niejako na indywidualnem traktowaniu kontrahentów i przyznawaniu im w zasadzie tego, co oni byli gotowi ze swej strony przyznać Ameryce. Stąd wynikła zasada t. zw.

amerykańskiej klauzuli największego uprzywilejowania, której sens leży w tem, że owo traktowanie na prawach narodu najbardziej uprzywilejowanego przyznawane było przez Amerykę tylko warunkowo, pod kondycją rekompensaty, a więc tylko o tyle, o ile dany kontrahent stosował także traktowanie wobec Ameryki w danej dziedzinie. Już w tem mieści się cecha charakterystyczna polityki amerykańskiej, pewnej jej podwójności, wskutek której przy propagowanej poniekąd reklamowo zasadzie równouprawnienia tendencją jest zawsze pewien przymus, który konsekwentnie narzuca się kontrahentowi.

Jeden z poważnych ekonomistów amerykańskich, dr. Wallace Mc Clure, ogłosił przed dwoma laty pracę swą o „nowej polityce handlowej St. Zjednoczonych”. Z pracy tej przytaczamy w niniejszym szkicu niektóre szczegóły, a jednym z nich jest stwierdzenie Mc Clure'a, że Ameryka rozporządza nową polityką handlową, przechodzącą do zasady jakoby bezwzględnej równouprawnienia swych kontrahentów. Zasada ta nie jest oczywiście niczem nowem tak, że owa „nowa” politykę można by właściwie określić jako powrót do ścisłego przestrzegania teorii, postawionej, jak wyżej wspomniano, jeszcze przez Waszyngtona. Poczucie „sprawiedliwości”, które Mc Clure w swej pracy wysuwa jako jedyny może motyw pewnego kierunku polityki amerykańskiej, wydaje się jednak w istotnej swej postawie być ugruntowanym na pobudkach materialnych, natury gospodarczej, a stąd raczej egoistycznych. Mc Clure cytując przykład wystąpienia rządu amerykańskiego w końcu r. 1899 wobec sześciu ówczesnych wielkich mocarstw, z racji położenia w Chinach, jakie wytworzyło się tam po wojnie chińsko-japońskiej. W sytuacji tej mocarstwa prowadziły wyścig o korzyści koncesyjne, Ameryka zaś postawiła słynną zasadę „otwartych drzwi”, oficjalnie tylko z pobudek sprawiedliwości i wierności dla teorii równouprawnienia wszystkich państw na terytorjum chińskiem, w rzeczywistości jednak, jak się zdaje, dlatego, że nie mogła inną drogą tak skutecznie zdobywać tych koncesyj, na dając i t. d., jak to czyniła np. groźna jej konkurentka na tym terenie, Anglja.

W ocenie polityki handlowej St. Zjednoczonych trzeba uwzględnić dwa momenty: pozycję wszystkich innych państw z uwagi na traktowanie, jakie wobec nich stosuje Ameryka i, po drugie, pozycję Ameryki wobec tych innych państw, z uwagi na to, czego Ameryka od nich wymaga. W pierwszym z tych dwóch punktów doniosłym objawem tendencji St. Zjednoczonych, momentem zwrotnym polityki komercyjnej, jest amerykańska taryfa celna z r. 1922, groźny „Fordney Bill”. Taryfę tę można pokrótce scharakteryzować tak, że nie tylko jest ona w najwyższym stopniu prohibicyjną, ale cechą jej zasadniczą jest właśnie owo „równouprawnienie”, czyli zupełne wykluczenie możności czynienia od niej jakichkolwiek wyjątków. Tem się szczycą obecnie Amerykanie, że gdy stosunki traktatowe innych państw między sobą oparte są w całości na wiecznych targach, ustępstwach i koncesjach, to zasada amerykańska wręcz przeciwnie wyłącza wszelkie targi, stwarzając regułę bez wyjątku, równouprawnienia dla wszystkich, usunięcie wszelkiej, tak podkreślanej przez Amerykanów — dyskry-

minacji. Protekcjonizm taryfy celnej St. Zjednoczonych ma swe źródło w nagłym rozwoju uprzemysłowienia się kraju. Znany jest objaw społeczny i gospodarczy w ostatnim ćwierćwieczu wielkiej „ucieczki ze wsi” w St. Zjednoczonych. Ludność porzucała tam całe zagospodarowane nawet osady, aby kupić się w mieście. W r. 1920, po raz pierwszy od czasu istnienia St. Zjednoczonych, przy spisie ludności, zakwalifikowano więcej, niż 50% mieszkańców 48-miu Stanów, raczej jako mieszczuchów, niż wieśniaków. Industrializacja poszła szybko naprzód, a z nią handel zagraniczny ruszył olbrzymimi krokami. Tu leży geneza ruchu protekcjonistycznego, który doprowadził do uchwalenia przez kongres taryfy celnej z r. 1922, a razem z nią zainstalowania zasady nienaruszalności tej taryfy. Trzeba było Amerykanom mianowicie odgrodzić się niebotycznym znizem wysokich stawek celnych od niebezpieczeństwa importu konkurencyjnych towarów zagranicznych, a zarazem też usunąć możliwość czynienia traktatowych ustępstw od tych stawek. Ma to być realizacją owej teorii „równouprawnienia”, a przy wprowadzeniu w czyn tej nowej polityki handlowej, konsekwencją jej jest więc porzucenie poprzedniej zasady wzajemności w układach międzynarodowych, a przejście do zasady największego uprzywilejowania. I to mianowicie według formy t. zw. europejskiej, t. j. uprzywilejowania bezwarunkowego, bez rekompensaty. Wychodząc z założenia, że wszyscy są i będą zawsze wobec Ameryki „najbardziej uprzywilejowani”, gdyż będą traktowani ściśle jednako, Ameryka żąda tego samego od innych państw dla siebie. To jest właśnie drugi z owych wspomnianych wyżej dwu momentów. Na tej zasadzie zawarty został w końcu r. 1923 traktat handlowy i konsularny amerykańsko-niemiecki, a to według nowego typu, wypracowanego przez rząd amerykański, jako wzór, według którego Ameryka zechce teraz zawrzeć umowy szablony do wszystkich państwami. Bo bezwzględne „równouprawnienie” prowadzi w tym razie do szablonu. Ale rzecz cała w tem, że Ameryka wprawdzie traktuje wszystkich jednakowo, nie dając im nic, żadnych ulg, żadnych koncesyj, przynajmniej w ramach taryfy celnej. Sama natomiast, znów według tej zasady równouprawnienia, korzystać może, musi i chce zresztą, domaga się, — ze wszystkich uprawnień dawanych przez jej kontrahenta komukolwiek trzeciemu. Stąd więc np. Polska nie ma żadnych ulg celnych w St. Zjednoczonych, ale sama musi udzielać takich ulg dla importu samolotów amerykańskich, li tylko dlatego, że poprzednio przyznawała ulgi te Francji. Wszelkie inne postąpienie uważane byłoby w Ameryce za ową „diskryminację” i uprawnienie do represyj. W tej dziedzinie taryfa celna z r. 1922 poszła daleko, wprowadzając osławiony § 317, który daje władzę prezydentowi St. Zjednoczonych jeszcze dalszego podnoszenia ceł na towary kraju, któryby dopuścił się podobnej dyskryminacji. Paragraf ten został wprowadzony, jak orzekła swego czasu komisja taryfowa Kongresu „dla specjalnej korzyści eksportu amerykańskiego”. Wspomniany Mc Clure wyjaśnia, że idzie o to, iż obecnie, więcej, niż kiedykolwiek dawniej, pomysłowość St. Zjednoczonych zależna jest od zbytu ich produktów zagranicą i że

wskutek tego zbyt ten wymaga, jak nigdy przedtem, równouprawnienia i szans na rynku światowym.

W powyższym zamyka się w głównym zarysie polityka handlowa Ameryki. Prohibicja dla importu obcego, doprowadzona tak daleko, jak nigdzie indziej i forytowanie eksportu własnego drogą pewnego przymusu, wywieranego na inne kraje. Finansowe stanowisko Ameryki w świecie, pchające ją coraz bardziej do roli dominującej w życiu gospodarczym pra-

wie całej kuli ziemskiej, decyduje o powodzeniu tej polityki. Tem się tłumaczy, że Niemcy podpisały z Ameryką ów traktat handlowy z r. 1923, tak dla siebie niekorzystny.

Na zakończenie, nawiązując do tego, od czego zaczęliśmy na wstępie, należy zauważyć odnośnie do floty handlowej, że i ona oczywiście stanowi czynnik w polityce handlowej St. Zjednoczonych, czynnik mianowicie ich akcji — w duchu taryfy Fordneya. Istnieje już bowiem w A-

meryce specjalna ustawa, która forytuje statki amerykańskie, zniewalając koleje do stosowania niższych taryfowych do przewozu towarów, dostawionych do Ameryki lub wywiezionych z niej, na takich właśnie statkach. Ustawa ta nie została jeszcze wprowadzona w życie i ciekawym jest, jak się to stanie, skoro stoi ona w jaskrawej sprzeczności z teorią „równouprawnienia” chociażby właśnie np. we wspomnianym traktacie amerykańsko-niemieckim.

S. SADOWSKI,

NASZA ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA JEJ STAN OBECNY, POTRZEBY I NAJBLIŻSZE MOŻLIWOŚCI ROZWOJU.

Na całokształt żeglugi śródlądowej składają się cztery podstawowe działy, a mianowicie:

- 1) tor żeglowny, czyli drogi wodne naturalne i sztuczne,
- 2) tabor pływający, czyli statki wszelkiego rodzaju,

3) urządzenia stałe: porty i przystanie z dojazdami do nich oraz z urządzeniami naładunkowo-wyładunkowymi, dalej warsztaty budowy i naprawy statków, wreszcie służby, jazy i t. p.,

4) personel, niezbędny do obsługi 3-ch poprzednich działów zasadniczych.



Fot. Agencja „Morza”.



Fot. Agencja „Morza”.

Statki Zjednoczonego Warszawskiego T-wa Transportu i Żeglugi Polskiej

Aczkolwiek te wszystkie cztery działy są zasadniczo między sobą równoznaczne, bo każdy z nich jest jednakowo niezbędny dla możliwości istnienia żeglugi w dzisiejszym rozumieniu tego pojęcia, to jednak dział torów żeglownych należy uważać za podstawowy.

Tor żeglowny jest osią, dokoła której grupują się inne działy.

Rozległość, ukształtowanie i naturalne właściwości torów żeglownych w różnych połaciach naszego kraju decydują, aczkolwiek nie całkowicie, to jednak w bardzo znacznej mierze o obecnym stanie naszej żeglugi śródlądowej, tudzież o możliwościach jej rozwoju.

Chcąc zdać sobie sprawę ze stanu żeglugi, musimy więc przedewszystkiem uprzytomnić sobie w ogólnym zarysie charakterystykę naszej sieci wodnych dróg śródlądowych.

I. NASZE TORY ŻEGLOWNE I CHARAKTERYSTYKA RUCHU ŻEGLUWEGO NA NICH W DOBIE OBECNEJ.

Autorzy wszystkich dzieł i prac, dotyczących naszych dróg śródlądowych, podkreślają niezmiennie a zgodnie jedną zasadniczą, niezmiennie ważną dla nas cechę tych dróg.

Cechą tą jest wielka rozległość naszych rzek w stosunku do ogólnego obszaru kraju, łącznie z jej nadzwyczaj korzystnym ukształtowaniem, które sprawia, iż całe nasze państwo pokryte jest żeglownymi rozgałęzieniami dróg śródlądowych nieledwie równomiernie.

Ta cecha występuje jaskrawo już przy pierwszym bodaj rzucie oka na mapę.

Środkiem kraju, przecinając go zasadniczo w kierunku z południa ku północy, bieży najważniejsza nasza arterja: Wisła.

Jej największy dopływ, Bug, sięga daleko na wschód, przez rz. Muchawiec i Kanał Królewski, łącząc Wisłę z Piną i Prypecią, których fale płyną aż pod Kijów i Jekaterynosław, a więc w głąb Rosji.

Przez jeden z mniejszych dopływów lewobrzeżnych, to jest przez rz. Brdę, wpadającą do Wisły w okolicach Fordona (niżej Torunia), następnie zaś przez Kanał Bydgoski, idący od Brdy do Noteci, Wisła posiada połączenie z Wartą, która wpadając już na terenie Niemiec do rz. Odry, umożliwia nam w razie potrzeby bezpośrednią komunikację śródlądową aż po Berlin i Hamburg.

Przez rz. Narew, Biebrzę, Kanał Augustowski i rz. Czarną Hańczę łączy się Wisła z Niemnem, dając zasadniczo możliwość przedostawiania się nieprzerwaną wewnątrz drogą wodną z najdalszego naszego zakątka na południowym zachodzie, a więc z zagłębia węglowego aż do

Kowna i Kłajpedy na wschodniej Północy.

Już samo tylko powyższe krótkie zestawienie wykazuje dobitnie, iż w żeglowne drogi śródlądowe kraj nasz wyposażony jest istotnie nader obficie i korzystnie.

Jednakże to, cośmy stwierdzili w zakresie rozległości naszej zasadniczej sieci dróg śródlądowych, nawet wraz z jej faktycznie już istniejącymi połączeniami kanałowymi, nie może jeszcze dać samo przez się należytego pojęcia o stanie rozwoju naszej żeglugi śródlądowej.

Dotychczasowy bowiem rozwój tej niezmiernie ważnej dziedziny komunikacji stoi u nas wciąż jeszcze w stosunku zupełnie niewspółmiernym do tych realnych możliwości, jakie zasadniczo daje nam już dziś nasza sieć torów żeglownych.

Jak w wielu innych dziedzinach naszego życia państwowego, tak i tu trzymamy się wciąż jeszcze uparcie wzorów przedwojennego stanu rzeczy.

Smutne skutki trzymania się tego nieaktualnego dziś kierunku widzimy wprawdzie w wielu gałęziach naszego przemysłu i handlu.

Trzymanie się anachronizmów w sprawach żeglugi śródlądowej jest jednak stokroć smutniejsze i szkodliwsze dla kraju, niż w innych dziedzinach jego życia gospodarczego, bo wszak właśnie podstawą należytego rozwoju i przemysłu i handlu jest należyte rozwiązanie przedewszystkiem spraw dogodnej a taniej komunikacji.

A przecie wodne drogi śródlądowe wogóle, tak rozległe zaś i tak ukształtowane jak nasze w szczególności są na całym świecie uznane za czynnik potężnego znaczenia w powyższym względzie!

Do tego przekonania społeczeństwo nasze jeszcze, niestety, nie doszło.

Zamiast ujęcia sprawy w sposób ogólnopanstwowy, tkwimy tu wciąż jeszcze w pojęciach wybitnie podkreślonej „dzielnicowości”, którą wszak uznajemy za jedną z najślabszych stron we wszelkich innych przejawach naszego bytu państwowego.

Owa dzielnicowość ujawnia się w samej rzeczy bardzo dobitnie w charakterze naszej żeglugi śródlądowej na terenach, wchodzących niegdyś w skład trzech zaborów.

W b. zaborze austriackim widzimy obecnie podobnie, jak za czasów przedwojennych, żeglugę ściśle miejscową, na którą składają się nieznaczne stosunkowo przewozy węgla rzeką Przemszą i dalej Wisłą głównie do Krakowa i jego najbliższych okolic, poza tem zaś, niewielki również, ruch towarowo-osobowy na odcinku Kraków — Nowo-Korczyn, względnie — do Szczucina, to jest dłu gości 114 kilometrów.

Istnieje tam zaledwie jedno większe przedsiębiorstwo żeglugi parowej, T-wo „Żegluga Polska” w Krakowie, posiadające 4 parostatki. — Jest to cały nasz tabor parostatków obsługujących Górną Wisłę, której długość od Oświęcimia do Sandomierza wynosi 270 kilometrów, a co jest długością wcale pokaźną, jeśli się zważy, że odległość od Warszawy do Włocławka mierzy 157 km.

Charakter żeglugi śródlądowej w obrębie b. zaboru rosyjskiego, który obejmował lwią część naszych dróg żeglownych, również nie zmienił się zasadniczo w porównaniu do czasów z przed wojny.

Jak dawniej tak i teraz, w zakresie żeglugi parowej widzimy tu głównie bardzo ożywiony ruch osobowy w dół rzeki



Fot. Agencji „Morza”.

Flotylla wiślana na zimowisku. Statki Zjednoczonego Warszawskiego Towarzystwa Transportu i Żeglugi Polskiej.

na przestrzeni od Warszawy do Płocka i Włocławka, oraz stosunkowo znacznie mniejszy na odcinku Warszawa — Puławy — Sandomierz, w górę rzeki.

Dość znaczny jest na tych dwóch przestrzeniach, a zwłaszcza na pierwszej, przewóz drobnicowych przesyłek pociesnych, przewożonych parowcami osobowymi.

Właściwa jednak żegluga, to jest przewóz masowych ładunków berlinkami, ciągniętymi przez parowce holownicze, jest na obu wyżej wymienionych szlakach stosunkowo bardzo niska.

Na innych szlakach dróg wodnych b. zaboru rosyjskiego również nie zaszły żadne zmiany w porównaniu do czasów dawniejszych.

Jedynym większym ośrodkiem, gdzie odbywa się miejscowy ruch osobowy, jest Pińsk i jego okolice; kilka mniejszych parowców uprawia tam żeglugę osobowo-towarową na najbliższych odcinkach rzek Piny, Strumienia, Styru i Horynia.

W okolicach Grodna zatrudniony jest żegluga tegoż rodzaju tylko jeden niewielki parostatek.

Parowcowego ruchu towarowego (w pojęciu ruchu berlinkowo-holowniczego) nie widzimy na wodach wschodnich prawie wcale, jeśli nie liczyć jednej z cukrowni, leżącej nad Górnym Bugiem (Strzyżów), która, posiadając kilka mniejszych holowników i własne berlinki, tym właśnie sposobem dowozi swój cukier do stacji kolejowych.

Dwa stare wielkie szlaki wodne, łączące Wisłę z rzekami Wschodu, to jest Bug-Muchawiec - Kanał Królewski - Pina oraz Bug-Narew-Kanał Augustowski-Niemien służą dziś w znaczeniu handlowym li tylko do spławu drzewa, które obu temi szlakami, w postaci licznych tratw, idzie obficie na Wisłę. Część tych tratw kieruje się dalej Kanałem Bydgoskim do Niemiec, reszta zaś spływa do Gdańska, na gdańskie tartaki, które przecinają otrzymane okraglaki na bale

i deski, wywożąc je następnie w tym obrobionym już stanie morzem zagranicę.

Jeśli z kolei zwrócimy się do dróg śródlądowych b. zaboru pruskiego, to i tam ujrzymy nieledwie zupełnie ten sam stan rzeczy, co w dobie przedwojennej.

Jedyną różnicę dostrzeżemy na rzece Warcie, która dawniej całą swą częścią żeglowną leżała w obrębie jednego państwa (Prus), a więc była organiczną częścią składową ogólnopanstwowej sieci niemieckich dróg śródlądowych.

Dziś górny i średni bieg tej ważnej arterji komunikacyjnej leży w Polsce (do okolic m. Międzybuzia), natomiast dolny jej bieg i połączenie z Notecią leży już na terytorjum Rzeszy Niemieckiej.

Wskutek tego, Warta jest właściwie zupełnie oderwana od reszty naszych rzek, bo aby dostać się z niej na naszą część Noteci i dalej na Wisłę, nie możemy uniknąć przejazdu przez odcinek wyłącznie niemiecki, mierzący około 80 kilometrów.

W wyniku tego oderwania rz. Warty musimy stwierdzić z ubolewaniem, iż żegluga tam znajduje się dziś prawie całkowicie w rękach obcych.

Taboru parowego nie posiadamy na Warcie dotąd wcale, a holowanie berlinek odbywa się wyłącznie przy pomocy holowników niemieckich, wjeżdżających na naszą część Warty z rz. Odry.

Trudności, związane z przejazdem naszych berlinek z Wisły na Wartę przez odcinek niemiecki, sprawiają, że w razie większego zapotrzebowania na berlinki, nasi szyprowie wiślani na Wartę się nie udają, miejsce zaś ich zajmują szyprowie niemieccy, którzy z żeglugi na naszej Warcie ciągną, podobnie jak i holowniki niemieckie, rok rocznie znaczne zyski.

Ruch osobowy, chociażby ściśle miejscowy tylko, nie jest na rz. Warcie uprawiany zupełnie.

Zorjentowawszy się w sytuacji na rz. Warcie, która leży, jak zaznaczyliśmy, na uboczu i żyje wskutek tego życiem

odrębnym, przejdziemy do tej części dróg śródlądowych b. zaboru pruskiego, które obecnie stanowią organiczną całość z naszą ogólnopanstwową siecią wodną. Są to: tak zwana Dolna Wisła (albo Wisła Pomorska), od b. granicy rosyjskiej do ujścia, mierząca 250 kilometrów długości, a poza tem szlak boczny, biegnący od niej do Niemiec, przez kanał Bydgoski i polską Noteć. Doliczyc tu też wypada szlak o ruchu dość ożywionym, który leży nieco na uboczu od obu wspomnianych szlaków głównych, ale łączy się z nimi bezpośrednio i biegnie drogą: jez. Gopło — Górna Noteć — jez. Pakoskie — dalszy bieg Górnej Noteci — z zakończeniem u wlotu kanału Bydgoskiego do Noteci.

Charakter żeglugi na pomorskich drogach wodnych został również naogół utrzymany bez zmian.

Jak dawniej, tak i obecnie, nie jest tu zupełnie uprawiany ruch osobowy, z wyjątkiem najbliższych okolic m. Bydgoszczy.

Jak dawniej, tak i obecnie, żegluga śródlądowa, w europejskim tego słowa rozumieniu, jest tu dość silnie rozwinięta — najsilniej w całym naszym państwie.

Główna masa naszych berlinek i największa liczba posiadanych przez nas holowników pracuje na tych właśnie szlakach.

Z Pomorza pochodzi największa liczba naszych szyprow, z głównymi ich skupieniami w Bydgoszczy i Toruniu.

Ruch odbywa się głównie w kierunku na zachód, do Niemiec, tudzież w dół Wisły do Gdańska.

Do Niemiec idą Kanałem Bydgoskim

berlinki z drzewem obrobionem (deski, kopalniaki, słupy telegraficzne), tudzież bardzo wielkie ilości budulca okrągłego, spławianego tratwami.

Do Gdańska (i dalej za morze) idzie drogą wodną w wielkich ilościach cukier, z licznych cukrowni, położonych nad Górną i właściwą Notecią, poza tem soda z zakładów Solvay w Mławach, następnie zboże, wreszcie drzewo — głównie w postaci nieobrobionej, spławiane tu tratwami z górnej Wisły i jej dopływów karpaccich, z Niemna i Narwi, z Bugu i lasów poleskich.

W górę rzeki idą prawie wyłącznie berlinki próżne, z bardzo nielicznymi jedynie wyjątkami.

Powyższa krótka charakterystyka ruchu na drogach śródlądowych Polski wykazuje, iż nasze największe atuty, jakie posiadamy już dzisiaj w postaci Wisły, bezmała 1000 km. długiej, tudzież wielkich szlaków z Zachodu na Wschód, prowadzących z Niemiec poprzez kanały Królewski i Augustowski na Dniepr i do Kłajpedy, nie są przez nas należycie wykorzystane.

Z wyjątkiem Wisły Pomorskiej, służą one u nas na większą skalę jedynie do spławu tratw, a więc do użytku najpierwotniejszego. A wszak te właśnie szlaki przebiegają w kierunkach dla naszego kraju najkorzystniejszych. Wisła uregulowanym swym dopływem Przemszą sięga naszych dąbrowskich i śląskich złoży węglowych i licznych zakładów naszego ciężkiego przemysłu metalowego; w dalszym biegu dotyka ona niemal salin Bochni i Wieliczki; jeszcze dalej wkracza w sławną oddawna swą urodzajnością Sandomierszczyznę; około Za-

wichosta wpada do niej San, górnym biegiem dotykający zagłębia naftowego; dalej znów, ku Warszawie, Wisła przebiega olbrzymią połąką kraju o wysokim poziomie rolnictwa, produkującą w obfitości wszelkiego rodzaju ziemiopłody, tudzież wytwory przemysłu rolnego i hordowlanego.

Ta nasza centralna arteria komunikacyjna posiada więc wszelkie dane na to, aby rozwinął się na niej ruch żeglugowy bardzo znaczny, i to na całej długości od Przemszy aż do Gdańska, tem bardziej, iż główne masowe ładunki, to jest węgiel, sól, nafta, zboże i ziemiopłody miałyby przytem naturalny kierunek z biegiem rzeki.

Jeśli z kolei spojrzymy na oba wielkie szlaki wodne, wiodące od Wisły na Wschód, to i tam również stwierdzimy, że nie wypełniają one w naszym życiu gospodarczym tych zadań, do jakich są zasadniczo stworzone.

Dziś odbywa się na nich wyłącznie ruch tratw, a przeciw temi szlakami, które wiodą w głąb borów litewsko-poleskich i na tereny państw ościennych, winny i mogą naturalnym trybem rzeczy zdążać ładunki artykułów masowego spożycia, produkowanych wzdłuż górnego i środkowego biegu Wisły z jednej strony, z drugiej zaś towarów importowanych do Polski przez porty w Gdyni i w Gdańsku.

Podobny stan rzeczy przynosi krajowi wielkie szkody. Ograniczając się narazie do stwierdzenia go tylko, spróbujemy dalej rozważyć, czy dałby on się zmienić ku lepszemu w czasie możliwie niedługim.

(D. c. n.)

A. RYLKE.

WARUNKI KOLEJOWE I PORTOWE WYWOZU PRZEZ GDAŃSK.

Taryfy kolejowe od samego początku otaczały Gdańsk, a następnie i Gdynię, specjalną opieką, czego dowodem jest okoliczność, iż z ogólnej ilości 43 taryf wyjątkowych, dziś obowiązujących, w 36 figurują oba te porty z opłatami, zniżkami dla przywozu lub wywozu towarów, a z nich 16 taryf wyjątkowych, mianowicie: na wywóz przetworów naftowych, węgla, cementu, drzew, cukru, niektórych

przetworów chemicznych oraz na przywóz rud wszelkich, fosforytów, surowców żelaznych, tłuszczów roślinnych, wełny, bawełny, ryb i tytoniu — dają dla Gdańska i Gdyni uprzywilejowanie specjalne.

To też widzimy, że obrót portu gdańskiego wzrasta z rokiem każdym i jest już wyższy od przedwojennego, wówczas gdy porty niemieckie (Szczecin, Hamburg,

Brema i Królewiec) dotąd jeszcze nie mogły powrócić do norm z przed wojny^{*)}. O obrotach Gdańska świadczą liczby następujące:

	w 1913 r.	w 1924 r.
przybyło statków	2.910	3.312
przywieziono towarów ton	1.233.630	738.072
odeszło statków	2.855	3.330
wywieziono towarów ton	878.471	1.636.485

razem: statków	5.765	6.642
towarów ton	2.112.101	2.374.557

Przy układaniu taryf wywozowych i przywozowych przez Gdańsk i Gdynię koleje polskie uwzględniały przytem współzawodnictwo, jakie temu kierunkowi stwarzają inne porty morza Bałtyckiego, w pierwszym rzędzie Szczecin i Królewiec. To też taryfy tak na wywóz, jak i na przywóz przez Gdańsk i Gdynię głównych artykułów handlu zagranicznego ustalone są w wysokości, które zapewniają naszym portom opłaty niższe, niż w kierunku na porty niemieckie.

Świadczy o tem następujące zestawienie kosztów przewozu jednej tonny przez Gdańsk lub Szczecin:

	przez Gdańsk:	przez Szczecin:
Węgiel z Katowic kolejną	6,5 zł.	19,4 zł.
Węgiel z Katowic Odrą przez Koźle	—	10,2 „
Ruda do Katowic kolejną	9,3 „	14,0 „
Ruda do Katowic Odrą przez Koźle	—	12,7 „

^{*)} Patrz art. p. Siebeneichena „Rozwój czy zanik portu gdańskiego” w Nr. 25 „Przem. i Handl.” z 1925 r.



Fot. Wojciechowski

Z naszych portów: Ładowanie węgla w Gdyni jednocześnie na dwa okręty.

Drzewo obrobione z		
Bydgoszczy	6,8	21,8
Nafta i smary z Dzie-		
dzic	18,4	37,5
Cukier z Opalenicy	19,3	21,1
Bawełna do Łodzi	44,4	50,4

Widzimy zatem, iż we wszystkich bez wyjątku wypadkach kierunek na Gdańsk jest tańszy i to nawet w stosunku do przewozów, dokonywanych wodą pomiędzy Koźlem a Szczecinem.

Jeżeli jednak zwrócimy się do statystyki przewozów, to okaże się, że w ciągu 11 miesięcy r. ub. przewieziono w kierunku na Gdańsk:

	Wywóz:	Przywóz:
Węgla kamiennego	787220 t.	—
Drzewa obrobionego	766188 „	—
Drzewa nieobrobionego	108754 „	—
Przetworów naftowych	36079 „	—
Cukru	43627 „	—
Rudy	—	12094 t.
Bawełny	—	1211 „

Zestawienie powyższe świadczy zatem, że w zakresie wywozu zarządzania taryfowe osiągają cel i wpływają istotnie na skierowanie znacznej części eksportu naszego na Gdańsk. Rzecz się ma odmiennie w stosunku do przywozu towarów zagranicznych. W tym wypadku nawet znaczne różnice na korzyść kierunku na Gdańsk, dochodzące np. przy imporcie rudy do 20% taryfy niemieckiej kolejowodnej, nie są w stanie przeciągnąć tych transportów na naszą drogę.

Na taki stan rzeczy wywierają wpływ czynniki najrozmaitsze. Do nich należy w pierwszym rzędzie okoliczność, że drogę obiera właściciel ładunku, a więc przy

towarach importowanych dostawca zagraniczny, nie zawsze dostatecznie poinformowany o zmianach taryfowych w kierunkach konkurencyjnych, posiadający długoletnie stosunki handlowe w pewnych portach i przyzwyczajony do korzystania z tej właśnie, a nie innej drogi.

Niemniejszą rolę odgrywa pewna bierność naszych odbiorców, którzy, zwracając się do swych dostawców, nie żądają skierowania przewozów na Gdańsk.

Poza tem jednak na omijanie Gdańska przez towary importowe wpływają lepsze warunki techniczne i handlowe portów niemieckich. Mniej faworyzowany od portów zachodnich przed wojną pozostał Gdańsk bez tych wspaniałych urządzeń przeładunkowych, które tak znakomicie przyspieszają obrót w porcie i obniżają koszty przeładunku. Dzięki tej samej przyczynie duże firmy handlowe, pośred-

niczące w handlu kolonialnym, pozostały w Hamburgu i Bremie, utrzymując monopol tych portów w handlu bawełną, kawą i t. d.

W wyniku tych dwu przyczyn zasadniczych koszty przeładunku i składowania towarów są w Gdańsku wyższe, niż w portach sąsiednich i one to często paraliżują ulgi, udzielane w postaci zniżenia taryf kolejowych.

Przyznać jednak należy, że Rada Portu w Gdańsku czyni wszystko, co jest w jej mocy, aby warunki te zrównać. Wprowadzone z dniem 1 stycznia r. b. nowe taryfy opłat oraz regulamin składowania wnoszą w tym kierunku duże zmiany na lepsze.

Zestawienie opłat za główne czynności portowe w Gdańsku, w Szczecinie i w Królewcu przedstawia się, jak następuje:

	w Gdańsku:	w Szczecinie:	w Królewcu:
Portowa od statku, za metr pojemn. netto	0,16 guld.	0,225 mk.	0,20 mk.
za użycie bulwaru ładunkowego	0,02 guld.	—	—
za pilotaż, od statku do 1000 metr. pojemności	36,00 guld.	55,00 mk.	57,10 mk.
za pilotaż, od statku do 2000 metr. pojemności	66,00 guld.	110,00 mk.	96,10 mk.

Portowa od ładunku:			
1) za towary wszelkie, opr. niż. wym. od tonny	0,72 guld.	0,27 mk.	0,32 mk.
2) za zboże, przetwory naftowe, sól, cement, nawozy sztuczne i żelazo surowe	0,48 guld.	„	„
3) za drzewo	0,32 guld.	„	„
4) za węgiel i rudy	0,20 guld.	„	„

Za przeładunek:			
dżewia, od tonny	3,60 guld.	2,80 mk.	—
węgla i rudy od tonny	1,40 guld.	0,80 mk.	—

Liczyb powyższe wskazują, że opłaty portowe od statku i za pilotaż są w Gdańsku nawet niższe, niż w Szczecinie, w Kró-

lewcu, natomiast opłaty portowe, pobierane od towarów oraz koszty przeładunku są w Gdańsku wyższe.

J. GIEYSZTOR.

LEGENDA O ADMIRAŁACH.

W związku z toczącą się obecnie kampanją oszczędnościową ukazały się w prasie i na arenie sejmowej liczne głosy krytyki składu osobowego naszej marynarki wojennej.

Przejawiła się znów dawna, jakiś czas szczęśliwie pogrzebana legenda o 5 admirałach, przejawia się ciągle twierdzenie, że na „5 nic niewartych torpedowców mamy aż 254 oficerów”.

Każda krytyka rzeczowa jest bardzo pożądana i często zbawienna. Jeżeli jednak słyszy się krytykę, opartą na nieznanym istocie przedmiotu, to jest to rzecz wprost groźna.

Spółeczeństwo nasze niezbyt wyrobione, a w sprawach dotyczących morza zupełnie się nie orientujące, słysząc i czytając takie sensacyjne enuncjacje swoich nawet poważnych przedstawicieli, nabiera zupełnie fałszywego pojęcia o naszej marynarce wojennej.

Raz puszczone w obieg demagogiczne hasła hamują rozwój jednej z najważniejszych dla naszego istnienia instytucji, z naszą szkodą, a ku radości... Berlina.

Trzeba przeto raz rozwiać gruntownie tę „legendę o 5 admirałach i t. d.” na podstawie ścisłych, cyfrowych danych.

Nieporozumienie polega przedewszystkiem na nieznanym specyficznych stosunków we flocie i na stałym rozpatrywaniu spraw personalnych marynarki, pod kątem widzenia stosunków w armji lądowej, co jest najzupełniej fałszywe.

Liczni powołani i niepowołani krytycy nie zadali sobie widocznie nigdy trudu przejrzeć, choćby pobieżnie, budżetów i etatów różnych marynarek i wyciągnąć z nich logicznych wniosków.

Postaramy się im to ułatwić, zestawiając przejrzyste wyjęte z różnych budżetów i oficjalnych publikacji cyfrowe dane.

Zacznijmy od admirałów.

Naprzód musimy stwierdzić, że z tej kategorii oficerów niema obecnie w Polskiej Marynarce ani jednego i nie było nigdy więcej, jak dwóch aktywnie w marynarce służących.

Że jest w Polsce więcej admirałów, już to na emeryturze, już to pełniących służbę w innych działach służby państwowej, temu chyba marynarka nie jest winna.

Przypatrzmy się więc tej kwestji w świetle cyfr, wyjętych z etatów pokojowych różnych wielkich i dużych marynarek. Dane są z roku 1913/14, ale to nie gra roli, gdyż od tego czasu stany osobowe przeważnie tylko się zwiększyły.

MARYNARKA	Stan pokojowy szeregowych	Ilość admirałów w czasie pokoju (korp. mor.)	1 admirał na szereg.
Angielska	137.500	92	1500
Amerykańska	45.000	29	1550
Niemiecka	58.000	35	1650
Francuska	55.000	45	1220
Rosyjska	53.690	54	1994
Japońska	43.600	61	716
Włoska	32.000	23	1400
Holenderska	11.500	5	2750
Szwedzka	4.700	4	1175
Norweska	1.500	2	750
Hiszpańska	10.000	26	3900
Duńska	7.000	3	2500
Portugalska	5.000	7	714
Rumuńska	2.300	1	2300
Grecka	4.000	2	2000
Brazylijska	13.000	12	1000
Argentyńska	7.200	9	800
Czyleńska	7.500	12	800
Austr.-Węgier.	14.000	13	1000
Polska	2.300	2*)	1150

U w a g a. Cyfry są zaokrąglone.

*) według dotychczasowych etatów.

W tem zestawieniu podani są tylko admirałowie rzeczywisci, niema zaś oficerów gospodarczych, technicznych i lekarskich w stopniach admirałskich.

Jeżeli się chce wziąć i tych w rachubę, trzeba ilość admirałów zwiększyć o 100%, wobec czego i cyfry w ostatniej rubryce się zmniejszą.

Jak widzimy z powyższego zestawienia, wypada przeciętnie na 1080 szeregowych 1 admirał korpusu morskiego, bo tylko ta kategoria jest uwzględniona.

O ile chcielibyśmy wziąć w rachubę wszystkich oficerów w stopniach admirałskich (inżynierów, lekarzy, intendentów etc.), to musielibyśmy cyfry w rubryce 3 podwoić, względnie w Marynarce Polskiej podwyższyć z dwóch na trzy. Otrzymałobyśmy więc przeciętnie: 1 oficer w stopniu admirałskim na 500 marynarzy, a więc i u nas niewielką różnicę od normy (1 : 700 zamiast 1 : 500).

Tak przedstawia się realnie „legenda o admirałach”.

Teraz przejdźmy do drugiej kwestji, t. j. ilości oficerów wogóle. W tym celu przyjrzyjmy się znowu następującemu zestawieniu.

MARYNARKA	Stan pokojowy szeregowych	Stan pokojowy oficerów morskich	1 oficer na szereg.
Angielska	137.500	3.400	40
Amerykańska	45.000	1.200	38
Niemiecka	58.000	2.600	22
Francuska	55.000	1.600	33
Rosyjska	53.690	1.900	28
Japońska	43.600	2.000	21
Włoska	32.000	1.000	32
Holenderska	11.500	447	26
Szwedzka	4.700	296	16
Norweska	1.500	162	9

Hiszpańska	10.000	604	15
Duńska	7.000	137	51
Portugalska	5.000	273	16
Rumuńska	2.500	82	28
Grecka	4.000	226	18
Brazylijska	13.000	753	19
Argentyńska	7.200	321	22
Czyleńska	7.500	252	29
Austr.-Węg.	14.000	853	17
Polska	2.300	153 ^{*)}	15
			20 ^{**)}

Jak widać z tej tabeli, wypada 1 oficer na 24 marynarzy.

Jesteśmy więc bardzo niedaleko normy, o ile odliczymy oficerów rzeczno-brzegowych.

Jeżeli w niektórych szczególnie większych marynarkach znajdujemy cyfry daleko odbiegające od przeciętnej (np. Anglija i Stany Zjednoczone), to pochodzi to stąd, że floty te posiadają liczną kategorię personelu pośredniego między podoficerem a oficerem (Deck-Oficier w Niemczech, Warrant Oficer w Anglii), która w wielu czynnościach odciąża korpus oficerski, a w powyższych cyfrach nie jest zawarta. W niemieckiej marynarce było w roku 1914 takich „Deck-Oficier” okragło 2400, a więc drugie tyle, co oficerów.

Gdybyśmy tak, jak to czynią krytycy nasi, w innych marynarkach doliczyli jeszcze wszystkie inne kategorie oficerów, t. j. technicznych, gospodarczych, sanitarnych, duchownych etc., to zobaczylibyśmy, że przeciętnie wypadłby 1 oficer na 8 marynarzy.

Nieporozumienie jest szczególnie w naszych stosunkach, gdzie niwelacyjne zapędy doprowadziły do tego, iż nawet rabin i kapelmistrz są oficerami i w budżetach figurują w ogólnej liczbie oficerów.

Przejdźmy do następnego zarzutu.

W Marynarce Polskiej mamy 25% po-

^{*)} Z tych 110 oficerów morskich, a 43 służby rzeczno-brzegowej.

^{**)} Jeżeli odliczymy oficerów rzeczno-brzegowych.

oficerów zawodowych. Słysz się często głosy, opierające się znów na nieszczęsnem porównaniu z armją ladową, że to jest horrendalna ilość.

Mogliśmy znowu posługiwać się dotychczasową metodą i zrobić zestawienie wszystkich flot świata. Nie chcemy jednak zwiększać rozmiarów niniejszego studjum i obciążać czytelnika zbyt wielkimi cyframi, podamy więc tylko cyfry z marynarki niemieckiej z roku 1913.

Na ogólną sumę 60.000 szeregowych, znajdujemy 13.000 podoficerów, t. j. 22%.

W Marynarce Polskiej budżet przewidyuje na okragle 2.300 szeregowych 540 podoficerów, czyli 23%. Ten sam mniej więcej procent znajdujemy, badając etaty każdej innej floty.

Jest to objaw zupełnie naturalny, gdyż

w marynarce podoficer* przeważnie nie dowodzi żadnym oddziałem marynarzy, lecz jako osoba doświadczona i zaufana, obsługuje różne urządzenia techniczne.

Zanim zamknijemy te roztrząsania, pozwolimy sobie przytoczyć jeszcze jeden ciekawy szczegół, który zwrócił naszą uwagę przy studjowaniu stosunków w marynarce niemieckiej.

Na 60.000 marynarzy (stan pokojowy) znajdujemy 340 lekarzy, czyli 1 lekarz na 176 marynarzy.

Ciekawe jest również zestawienie tonażu poszczególnych flot z ilością oficerów morskich.

W następującej tabeli przedstawiamy stosunki w kilku flotach różnej wielkości, na podstawie posiadanego materiału statystycznego z roku 1914.

Marynarka	Tonaż	Stan pokojowy oficerów morskich.	Stan pokoj. szeregow.	1 oficer morski na ton.	1 szereg. na ton.
Angielska	2160000	3400	137000	635	16
Francuska	650000	1600	55000	400	19
Włoska	700000	1000	30000	700	23
Japońska	600000	2000	40000	300	15
Grecka	68000	226	4000	300	17
Niemcy	1200000	2600	58000	460	20
Austro-Węg.	360000	830	14000	445	26
Szwecja	80000	290	4700	275	17
Polska	17000	110	2300	155	8

Cyfry powyższe należałoby jeszcze skorygować, ze względu na istnienie w tych flotach kategorii pośredniej między oficerami a podoficerami, o których mówiliśmy już przedtem, co równa się podwojeniu personelu oficerskiego:

Wówczas otrzymamy przeciętnie. 1 oficer na 220 ton, 1 szeregowy na 9 ton. (W Polsce 1 na 155 ton wg. 1 na 8 ton).

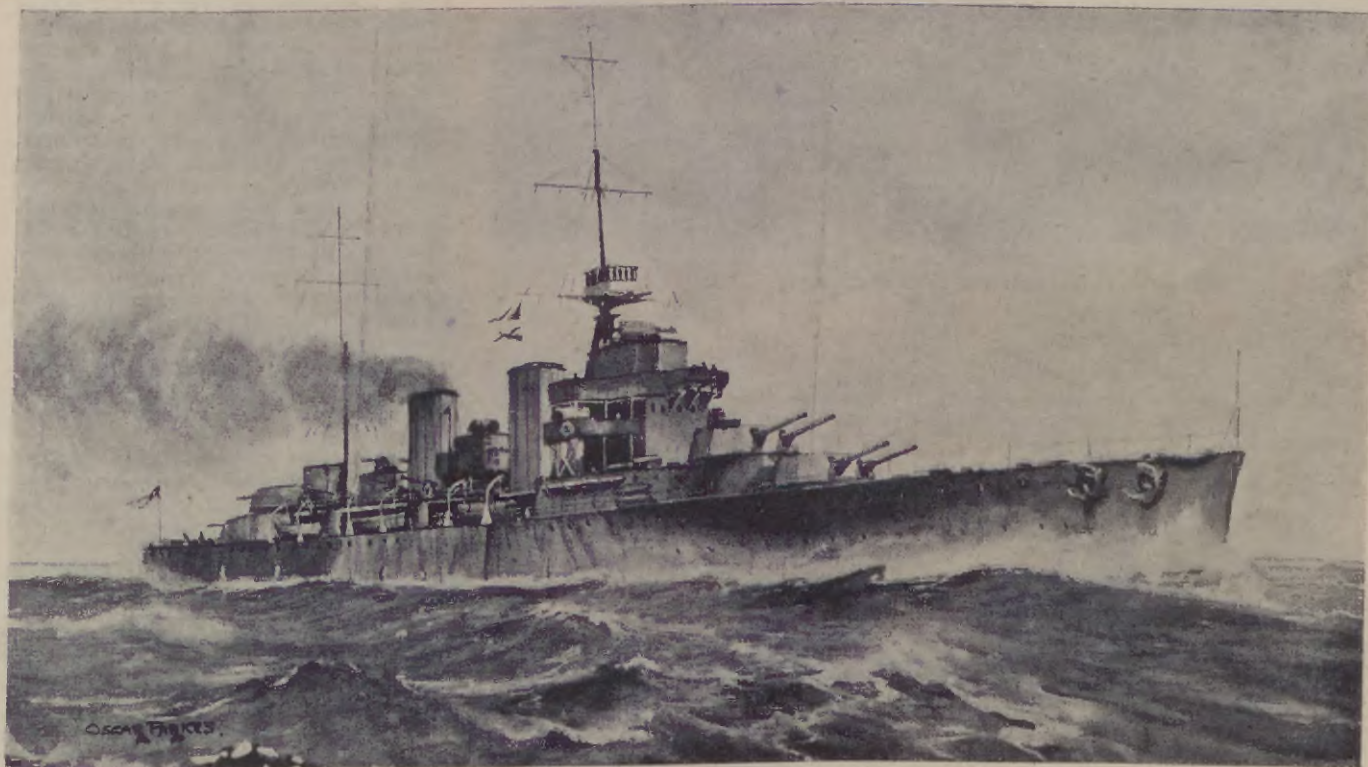
Widzimy więc, że stosunki w naszej marynarce niewiele odbiegają od tych przeciętnych cyfr.

Tak przedstawia się sprawa personelu naszej marynarki i czas byłby skończyć z bałamuceniem opinii publicznej przez

powtarzanie bezkrytyczne plotek wypuszczanych przez ludzi złej woli, a przyjmowanych niestety zbyt często przez poważne osoby za prawdziwą monetę.

Marynarka jest specjalną indywidualnością w całokształcie siły zbrojnej i nie może być oceniona na podstawie analogji z armją ladową, tak jak nie można porównywać np. personelu jakiejś fabryki z personelem potrzebnym do eksploatacji jakiegoś majątku ziemskiego, chociażby przedstawiającego taką samą wartość pieniężną.

C. PETELEŃZ.



Jeden z 5 nowego typu krążowników angielskich „H.M.S. Suffolk” został opuszczony na wodę w Portsmouth. Tonaż krążownika nie przenosi 10,000 ton, krążownik posiada 8 dział i robi 22 węzły.



Nasz port rybacki w Helu. W czasie kwietniowej niepogody fale przeskakują przez molo, w porcie płań spokojna.

Fot. Wojciechowski



Naprawianie sieci śledziowych.



Parowiec rybacki, służący do połowu śledzi, typ statku spotykany na Bałtyku i m. Półn.

PRZEMYSŁ RYBNY NA WYBRZEŻU.

Na naszym wybrzeżu najczęściej zdarza się to samo, co również się zdarza w Anglii, we Francji i w Niemczech — wszędzie tam, gdzie nieco dalej od głównych ośrodków portowych ludność rybacka mieszka w niewielkich skupieniach. Rybacy narzekają, że niema zbytu na ryby; przyjeżdżający zaś od czasu do czasu kupcy skarżą się, że nigdy nie mogą dostać ryb. Szczególnie to daje się odczuwać w stosunku do ryb, które poławiane są w wielkich ilościach, lub które nie mogą być inaczej sprzedane wewnątrz kraju, jak po pewnej przeróbce: soleniu, wędzeniu, marynowaniu lub smażeniu. Tak właśnie jest na naszym wybrzeżu ze szprotem, który jest główną rybą przemysłową w naszym rybołówstwie morskiem.

Jedyny ratunek w takim wypadku skoncentrowanie sprzedaży i przetworu ryb w jednym miejscu, koło którego następnie będzie gromadzić coraz więcej rybaków, związanych wykonaniem swego rzemiosła z tym ośrodkiem handlu i przemysłu rybnego. Ze wszystkich miejsc na naszym wybrzeżu jedynie Gdańsk i Gdynia mogą uchodzić za takie ośrodki rybackie. Gdańsk ma swoich rybaków i czas już uniezależnić się od wpływu jego kapitału, dążącego do utrzymania monopolu na całym wybrzeżu. Trzeba myśleć o Gdyni!

Te sprawy były przedmiotem obrad zjazdu izb handlowo-przemysłowych w Katowicach, który się odbył 27 — 29 stycznia. Zagadnienie referował Józef Borowik z Ministerstwa Rolnictwa, przedstawiając ogólne znaczenie spraw przemysłu i handlu rybnego dla rozwoju przyszłego portu w Gdyni. Przytem wyszły najaw bardzo ciekawe kwestje. Okazuje się, że import ryb, przeważnie solonych śledzi, przez Gdańsk wynosi w niektórych latach do 20% całego importu zagranicznego do Polski drogą morską przez Gdańsk. W szczególności w stosunku do Anglii, z którą stosunki zagraniczne powinny nas bardzo obchodzić — okazuje się, że czasem import śledzi, głównie szkockich wynosi blisko 50% wszystkich ładunków, jakie przyszły z Anglii do Polski drogą morską przez Gdańsk.

W porównaniu z obrotami przedwojennymi handel śledziami obecnie zwiększył się kilkakrotnie, gdy naogół przywóz towarów przez port gdański dosięgnął dopiero połowy przedwojennych obrotów. Nic więc dziwnego, że wśród towarów, które bez większych trudów możnaby było w przyszłości skierować przez Gdynię, zamiast przez Gdańsk — na pierwszym miejscu należy wymienić ryby morskie.

Szczegółowe wywody p. Borowika, poparte statystycznymi zestawieniami, ukazały się jednocześnie w „Górnośląskich Wiadomościach Gospodarczych” (Nr. 1 i 3 z 1926 r.).

Sprawą tą zjazd izb zainteresował się bardzo poważnie i porucił izbie gdańskiej czuwanie nad tą sprawą; postanowiono jednocześnie bliżej rozważyć wszystkie kwestje morskie na specjalnym zjeździe izb w Gdyni, który ma się odbyć w maju b. r.

Zagadnienie handlu śledziami i przemysłu przetwórczego, powinno zainteresować szerszy ogół w związku z tem, że obroty te stanowią bardzo poważną sumę — do 50 milionów rocznie, i jakkolwiek część tych obrotów dałoby

się ściągnąć do Gdyni, życie gospodarcze odrazu doznałoby bodźca i stworzono by cały szereg warsztatów pracy i źródeł zarobku.

Nadto w takich warunkach daleko łatwiej mógłby się rozwinąć sprężysty handel rybą, poławaną na naszym wybrzeżu, oraz jej przetwórczość, obok przeróbki przywożonych z zagranicy śledzi. Jednocześnie byłoby bodźcem do powstania przedsiębiorstwa dla połowu śledzi przez naszych własnych rybaków na morzu Północnym.

Należy wyrazić najwyższe zadowolenie z powodu przystąpienia tak poważnych instytucji, jak organa samorządu gospodarczego, dla badania spraw przemysłu rybnego. Do dzisiaj bowiem w tej dziedzinie dzieją się anomalie; główne przemysłowe zakłady dla przetworu śledzi i szprotów znajdują się w Dziedzicach i Wilnie o pięćset kilometrów od brzegu morskiego, skąd są dostarczane do tych fabryk surowce. Nic też dziwnego, że koszt surowca franko fabryka w Polsce są 2 razy wyższe, niż w sąsiednich Niemczech, lub w Łotwie. Za to wszystko płaci konsument, cła ochronne bowiem na konserwy zabezpieczają przemysłowców od strat.

Należy jak najprędzej przywrócić normalny stan rzeczy i uczynić ryby morskie i konserwy z nich dostępnymi dla szerokich mas ludności. Trzeba bowiem pamiętać, że przeciętna cena kg. ryby morskiej wynosi tylko 50 gr., niektóre zaś gatunki, jak np. śledź lub dorsz, kosztują tylko 20 — 30 groszy kg. Udobudowanie tych pożywnych i tak tanich produktów rybnych winno być zadaniem rządu.

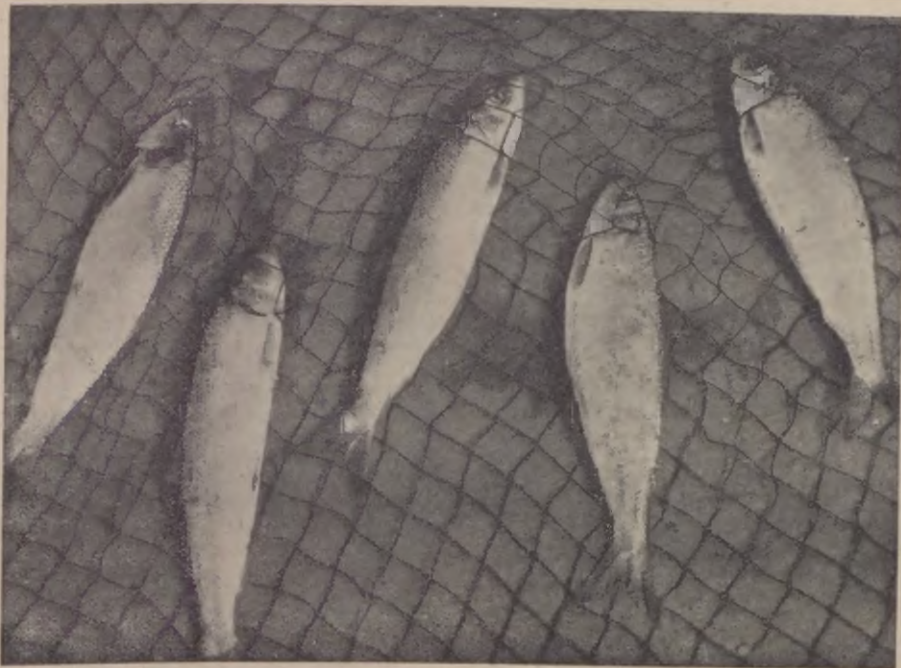
Zrozumiałem jest, że to udostępnienie nie może nastąpić odrazu; potrzeba i kapitałów, i wiadomości, i ludzi. Potrzebny jest program polityki rządowej na daleką metę w związku z całokształtem programu morskiego. Przedewszystkiem potrzebne jest oddziaływanie inicjatywy prywatnej i pobudzenie organów rządowych do stałego zajmowania się poruszeniem sprawami*).

Dr. MARLICZ.

MEMORJAŁ W SPRAWIE OPIEKI NAD RYBACTWEM MORSKIEM, ZŁOŻONY PRZEZ ZARZĄD LIGI RZECZNEJ PANU MINISTROWI ROLNICTWA I DOBR PANSTWOWYCH (W STRESZCZENIU). Po przyłączeniu wybrzeża morskiego do Państwa Polskiego stosunki administracyjne, zwłaszcza rybołówstwa morskiego, przez pewien czas były dalekie od uregulowania.

System administracyjny niemiecki został zarzucony i sprawami rybackimi, oprócz władz miejscowych, zajmowały się ekspozytury różnych ministerstw. Zamieszanie, wywołane tym stanem rzeczy, odbiło się w znacznym stopniu na materialnym położeniu rybaków. Stan ten doprowadził do tego, że ludność rybacka, która zachowała swą polskość mimo intensywnej polityki wynaradawiającej, jaką prowadziły Niemcy w pół roku po przyłączeniu wybrzeża do Państwa Polskiego, ulegając agitacji niemieckiej, wystosowała do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów w W. M. Gdańsku memoriał z prośbą o przyłączenie wybrzeża do Niemiec lub do W. M. Gdańska.

*) Przyp. redakcji. Otrzymujemy wiadomość, którą uważamy za nieprawdopodobną. Podobno Ministerstwo Rolnictwa i D. P. projektuje skasowanie Morskiego Urzędu Rybackiego na wybrzeżu, oraz Wydziału Rybackiego w M-stwie Rolnictwa. Doprawdy nie mamy szczęścia do morza. Trzeba wolać bezustanku: bez morza zginiemy — choćbyśmy najpilniej zaorali i zasiali zagony.



Śledzie zaplątane w sieci.



Solenie śledzi na pokładzie statku rybackiego.

Stosunkami panującymi na wybrzeżu zainteresował się Sejm ustawodawczy, który w dn. 8.VII.20 r. powziął rezolucję o wysłaniu nadzwyczajnej Komisji sejmowej na wybrzeże.

W sprawozdaniu swem komisja sejmowa, która przeprowadziła badania swe pod przewodnictwem posła ks. Boita, stwierdziła: „Stan w każdym razie jest nad wyraz poważny i jeśli Państwo nie chce stracić wybrzeża zupełnie, czas najwyższy dołożyć wszystkich sił, nie szczędząc pracy i pieniędzy, by dotychczasowe błędy i zaniedbania usunąć i zjednać sobie ludność rybacką”.

Celem zapobieżenia zamieszaniu i wykonania niezbędnych zadań komisja postawiła konkretny wniosek: „Konieczne trzeba jak najspieszniej

stworzyć na wybrzeżu osobny Urząd Rybacki, któryby podlegał Min. b. dz. pr. i wziął odpowiedzialność za wszystko, co się na wybrzeżu dzieje, z wyjątkiem spraw wojskowych. Jedynie w ten sposób istnieje możliwość naprawy i doprowadzenia do normalnego stanu”.

B. ministerstwo b. dz. pr. zgodnie z wnioskami komisji sejmowej, uchwały Rady Ministrów z dn. 4.XI.20 r., oraz z postanowieniami ustawy o rybołówstwie z dn. 11.V.1916 r. utworzyło morski urząd rybacki, określając jego kompetencje w rozporządzeniu o charakterze ustawodawczym z dn. 13.V.21 r.

Zgodnie z powszechną opinią M. U. R. spełniał dotychczas swe zadania w sposób należyty. Dzięki jego istnieniu sprawy administracyjne, dotyczące rybactwa morskiego, zostały należycie uregulowa-

ne. M. U. R. zorganizował akcję zaopatrywania rybaków i przeprowadził z ramienia Banku Rolnego akcje kredytowe. Dzięki tej jego działalności ostry kryzys, jaki przechodzili rybacy morscy po objęciu wybrzeża przez władze polskie, został pomyślnie zażegnany. Dzięki umiejętnie stosowanej akcji kredytowej, stan posiadania na wybrzeżu przesunął się na stronę rybaków polskich, czego wyrazem jest fakt, że obecnie w rękach rybaków polskich znajduje się około 60% ogólnej ilości kutrów motorowych na wybrzeżu, podczas gdy przed utworzeniem M. U. R. stosunek ten wynosił 20%. M. U. R., kierowany przez urzędników, posiadających należytą znajomość spraw rybactwa morskiego, był zawsze dobrze poinformowany o istotnych potrzebach ludności rybackiej i dzięki temu skutecznie ingerował wobec miejscowych władz administracyjnych, wojskowych i żeglugowych w obronie interesów rybactwa. Ma-

terjały, dotyczące spraw naszego rybolóstwa, zebrane przez M. U. R., stanowią doskonałą i jedyną podstawę nietylko dla zarządzeń wyższych władz, lecz i dla inicjatywy prywatnej w zakresie gospodarczych spraw, związanych z rybolóstwem i organizacją przetworów rybnych.

Należy się spodziewać, że zwinienie M. U. R. w chwili obecnej i powierzenie jego funkcji starostwu puckiemu zniszczy dotychczasową owocną i niezbędną działalność w zakresie rybolóstwa. Stać się tak musi dlatego, że Puck, położony ekscentrycznie, nigdy nie może być właściwym miejscem urzędowania dla jakichkolwiek władz morskich, a szczególnie władz rybackich, dlatego, że terytorjalne ograniczenie władzy starostwa wpłynie ujemnie na możliwość zajmowania się sprawami rybactwa na terenie innego starostwa lub przyszłego miasta Gdyni, gdzie

koncentrować się będzie całe rybolóstwo morskie.

Należy stwierdzić, że obecna organizacja władz rybackich na wybrzeżu jest nietylko zgodna z długoletnim doświadczeniem Niemiec, które dla swego rybactwa morskiego zrobiły b. wiele, lecz i z praktyką wszystkich państw europejskich, posiadających wybrzeże morskie.

We wszystkich tych państwach sprawy rybackie są powierzone specjalnym organom, a nigdy organom administracji ogólnej. Projekt oddania spraw rybackich starostwu puckiemu byłby jedynym w Europie eksperymentem, zgóry skazanym na niepowodzenie tem boleśniesz, że zauważyłby ono mogło nietylko na stanie i możliwości rozwoju naszego rybolóstwa morskiego, lecz i na politycznych interesach państwa.

POSEJDON

Trzymając trójząb, zagląda falam w paszcze —
Łaskawie królewską ręką po grzbietach je głaszczę.
Wiatr, jak pies spuszczonej ze smyczy,
Skacze wokoło niego i głośno skowyczy.

Ucisza więc go spojrzeniem — milczeć każe,
A srebrne ryby rozkładają ogonów wachlarze.
Siedzi Posejdon, owinięty w zielonych wód futro
I pyta się wiatru: Czy zrobić burzę jutro?

ZOFJA DĄBROWSKA.

OPOWIEŚĆ O LOCMANIE NIEMRAWYM JAKÓBIE CLEYDIJK

(NOWELA ODZNACZONA I-Ą NAGRODĄ NA KONKURSIE L. M. I. R.).

Może mu się zdawało? Nadśluchiwał. Nie, to nie wiatr. Najwyraźniej: — ktoś pięścią wali w drzwi.

— Halo! Właż! — krzyknął Jakób Cleydijk.

Przez szparę w drzwiach wpadł z impetem wicher, zawirował, targnął płomykiem lojówki, gwiżdżąc szperał po kątach. Zapachniało wilgocią, zgnilizną ukwiatów, mgłą, dziegiem. W czarnej plu-gawej nocy rechotał Atlantyk, z tysiąc-milowej przestrzeni wywalała się fala, brzemienią upartą mocą, rosła, grzmiała, a potem z sykiem i kwikiem odsłakiwała od granitowych złomów skał. Jakób Cleydijk przysłonił dłonią świecę i spoj-rzał na przybyłego. Ten zadudnił:

— Słuchajcie, Jakóbie. Stacja sygna-lizuje, — „Cykloop” idzie. Wasz dyżur?

— A, — rzekł Jakób Cleydijk, — mój.

— No, bądźcie gotowi. Pojedziecie ku-trem siódmym. Najpewniejszy. Umilkł, splunął i dodał. — A noc podła będzie.

— Phyl! — odburknął Jakób Cleydijk, — bywały i gorsze.

— Aj? Wście od la Manche'u, jak z piekła. Sztorm — pierwsza klasa. Bę-dziecie mieli jazdę, ho, ho. Bal.

Przemokły Ulfr — miścina zakaza-na — trzęsę się w febrze. Atlantyk bu-cha o skały, aż ziemia huczy i skacze, jak pokład. Wichura pomiata pokurczo-nemi lepiankami, kosodrzewiną, strzępa-mi wodnistych chmurzynek. Dygoce i opa-da coraz niżej kleiste i spuchnięte niebo. Czasami na le wyczynie z wyrwy obłocz-nej zielony księżyc, na mig jeden zama-jająceją w mroku — domki, dzwonnica, stłoczona trzoda kutrów w porcie i pokarbowana bezden oceanu. A potem znów — noc, deszcz, sztorm i posepny łomot fal. Jakgdyby ktoś walił w naj-ogromniejszy na świecie bęben, powoli z namysłem. „Bum” — i pauza. I znów — „bum-bum”, i pauza.

Nad portem migotało kilka świetlistych, rozmazanych plam. To ognie szamo-cących się na uwięzi parowców. Hej, —

tak, bodaj nigdy nie męczył się „old mer-ry Atlantic” — dziś jesienny, zgryźliwy, nudny. Jak przewlekłe chorey pienieł się, narzekał, pluł, dokuczał. I dziś wyjątko-wo strzykało w kościach starego Jakóba Cleydijka. Ha — wilgoć, morka, no i sta-rość, starość.

Za kilka godzin Jakób Cleydijk zoba-czy jego. Kanajka on, mizerota, blondy-nek psi, a jednak — syn. I tak się stało, że o nim tylko potrafi myśleć głowa Ja-kóba Cleydijka. Jak to on, Hans, nałaził się wreszcie dosyta po świecie tym bo-żym, zamldi go włóczęga niestrudzona, to harowanie po wodach i portach wa-biących, to panoszenie się, wolne niby, lecz — ach, w jakimże osamotnieniu sro-giem, — ciągiem, ciągiem, aż do obrzydzenia oko w oko z Bogiem. Przygłębił wówczas Hans do ojca, zdejmie kaszkiet i powie: — „Jedziem, stary, do Nider-landu zielonego, ojczyzny łubej naszej. Kupimy sobie chatę na poldersach i ryby łowić będziemy. Fladry łowić w beztro-sce najmlszej. Dość mamy żywota bez-domnego, a mokręgo, a trudnego. Ha?” A błogoż wtedy będzie Jakóbowi Cley-dijk spocząć na starość, przy synie. O — nawet dziś — na „Cykloopie” po-wie mu: — „Słysz, Hansie, a nie puścił-byś kantem parowiec, — co ci tam po Jamajkach i Porto-Rico, jedziem do oj-czyni, co?”

Tak medytuje Jakób Cleydijk. Zimno jest, dmie przez szpary ostry wiatr, a gwiżdże, a gwiżdże. Kasają pchły. Nie-dobrze staremu, — coś brzdąka w sercu, reumatyzm, czy co? Byle nie zasnąć, — lada chwila zawiadomią, że „Cykloop” na trawersie „Ulfru”. To znaczy: — musi locman pchać się w czarne kipiele nocy, brać się za bary przez godzinę — a może i dwie — ze zwarjowaną wielką wodą, a potem czuwać w naprężeniu klujące-n nad rżnięcią kompasów, ostrem czuciem wywachiwać podłe, w czwaniu na kru-che dna okrętów zaprawione, iglice raf i okiem pewnem wpędzić „Cykloop’a” w zaciszne ustronie бухты. Taka to so-

bacha mordega — służba locmana w Ul-frze. Noc w noc. Rok w rok.

O północy zapukano do okna. Ubrał się, włożył winceradę, wyszedł. Oszoło-mił go zrazu podryw wiatru skłębiony z deszczem. Zaklął szpetnie i stoczył się po śliskiej glinie z urwiska. W dole, przez chłupot i szum druzgotanej o molo fali, przebiegała się monotonna czkawka mo-toru. Pokraczna postać kulila się przy sterze. „Vorward!” — krzyknął Jakób Cleydijk. Wężowym ruchem kuter śmi-gnął poza molo i odrazu runął na fale. Zakotłowało się. „Locman-boot 7” gwał naprzód — w rozdziawioną paszczę no-cy; co chwila nurkował w otchłani, co chwila podlatywał ku strzępom lecących nisko chmur. A Jakób Cleydijk — już czujny szpicel — wypatruje na horyzon-cie ogni parowca i układa zdanie: — „Wiesz, Hansie, jak teraz wrócisz z Ja-majki — machniemy do Holandji, co?”

— Mocna morka, aj? — krzyknęto od steru.

— A mocna — pomyślał Jakób Cley-dijk.

Z gęstej, skrzepłej rzekłbys, ciemności raptownie wynurzył się stromy, obły ster-bott „Cykloop’a”. Fala podsłakiwała ku tłustym plamom oświetlonych iluminato-rów, wysoko w górze szczękały wate-rsztaği i syczała para. Jakób Cleydijk podrywa się, w locie chwytą linę, już stoi na pokładzie. Z bajdewindu huknął wicher, zahaczył o fale i trzasnął nią o pokład. Jakób Cleydijk zasalutował jakiejs postaci z galonami na rękawie, kichnął i, lipnac do poręczy, podreptał na bak. Przedewszystkiem zobaczy Han-sa, a potem — na stanowisko.

W zadymionej cuchnącej lawizie kop-ciło mdle światło lampki. Pachniało ka-wą, potem, anyżem, rumem — słodkim odwarem zapachów innego klimatu, odo-rem dusznych tropikalnych portów. Prze-cież te zapocone koje nieraz dotykały uległych brązowych ciał dzweczkał z Porto-Rico, na zatłuszczonych tabure-tach nieraz ociekały soczystym syropem

stosy owoców, za temi iluminatorami hasało słońce i lazur Bahamy, Kuby i Wenezueli. A teraz wstrząsa powietrzem ryk wichrów, zawzięcie trąbiących nad Normandją.

Nad stołem uniosła się obrzękła twarz i obojętnie spojrzała na wchodzącego. Jakób Cleydijk krokiem stałego bywalca podszedł do koł Nr. 10. Leży na niej tyłem odwrócone ciało. I uradowanie utajone rozpięło serce, pluska w żyłach Jakóba Cleydijka. Łotrzyk on, krab stęchły, a przecież—syn. Ojcowską pięścią dobrotliwie szturchnął leżącego w zadek. Ciało mruknęło i usiadło na koł.

— O, — dziwi się Jakób Cleydijk, — to nie Hans?

— Odstrychnij się, kundlu. Niema tu żadnego Hansa.

Jakób Cleydijk wyjął fajkę z ust, splunął, pomyślał i rzekł:

— A gdzie Hans? Syn mój niby.

— Djabli wzięli Hansa. Powiedziałem — pójdiesz precz?

I od tego okrzyku zamroczenie jakoweś — jak lęk, jak niepokój nagły — naszło na Jakóba Cleydijka. Słychać było — coraz olbrzymsza fala grzmoci o pokłady. I wicher — to skomli, to wyje, basem i cienko. Jakób Cleydijk powiódł wzrokiem po lawizie, — na kojach leżało kilku marynarzy, nikt nań nie zwracał uwagi. Westchnął i poszedł do kabiny lejtenanta.

Lejtenant van-Brakel siedział na koł i usiłował zdjąć przemoczone buty.

— A, to ty, Jakóbie. No, jak tam?

— Herr Lejtenant. Gdzie mój syn? Hans niby.

Lejtenant zdjął but, pomacał skarpetkę, ziewnął. Drewnianym głosem rzekł:

— Hans? Ano — zabity.

Jakób Cleydijk znów wyjął z ust fajkę. Spojrzał na lejtenanta.

— Niby co?

— Mówię wam — zabity. W Rotterdamie. Co? Urznął się, jak bela, w zamtuzie u Korna — pamiętacie? — no i jakiś mulat dźgnął go. Zwyczajnie—nożem.

— Nożem? Hansa?

— Co? No tak, w bok. Gdyby o milimetr na lewo — byłby żył. A tak — w serce. No, i kipnął. Nic wielkiego. Co?

Jakób Cleydijk wyszedł z kabiny. Przemierzył pokład: jeden, drugi. W oszklonej sternicy bujały się barometry, buszole — ruchliwe balony, wypełnione płynem srebrem. Cykały zegary. Nerwowe iglice czmychały po „róży wiatrów”. Tu, za cienką szyba, rubieżą światła i ciemności, było cicho i spokojnie. Tam w dole — trajkotała noc, ujadła sfera wściekłych fal, piał nawoływania marynarzy, hisujących liny. Parowiec podrygiwał, trzeszczał, chrypiał, przytłoczony nawałnicą, pod naporem ciężkiego, masywnego nieba, zięjącego pustką okropną.

„Cykloop” wolno ruszył naprzód — w gmatwaninę, w skrety, w kołowroty wody, wichru i nieba. O ćwierć kabeltowa — pustka, próżnia, ciemność, w której wirowanie jakoweś niemożliwe, podrygi, skurcze ohydne narastających rumowisk, eksplodujących ogromnych brył. „Cykloop” beczał, jęczał, sapał, parł, — krok naprzód, krok wstecz.

Jakób Cleydijk kamienieje nad rozhukanemi, rozkręconemi iglicami kompasów. Iglica skoczy na prawo—to znaczy: dziób

parowca sunie na rafa „Moord”; na lewo — to znaczy: rafa „Verrek”. Poomacku, węchem wyłim, nerwem nieludzkim, krwią skrzepłą, serdeczną, wyciem przenundem szuka drogi Jakób Cleydijk. Zębami, mięśniami, głową, w której szum i zamęt, szuka. Waruje, czai się, czyha na życie utopione w rtęci, zawisłe od kapryśnych zawilichy podtańcowywał iglicy. Nawala się nań cały grzmiący Atlantyk i cała noc. I fale, niebo całe, ziemia wszystka wraz z sercem rozpalonem Jakóba Cleydijka wrzeszcza: „Gdyby o milimetr na lewo — byłby żył”. I wie Jakób Cleydijk, że nie zdzierży, nie ścierpi w sobie tego skowytu, tego wrzasku urągłego. I krzyczy, nie: — kwiczy, cały w ogniach i strachu:

— O milimetr na lewo, o milimetr na lewo, kanaj!

Sternik, błękitnooki Norweg, w nagłym przerażeniu obraca szturwał: iglica robi wściekły odskok z rumbu. Na lewo.

Kopnął Norwega Jakób Cleydijk i — z całych płuc:

— O milimetr na lewo. Boże, słyszysz? O milimetr na lewo!

I ciężarem ciała całego sternik obraca szturwał na lewo.

Trzask. Błysk tylko. Łomot. Nad łomot oceanu przeraźliwszy, nad jazgot szlormu. Pchnięty przeogromną siłą, Jakób Cleydijk wylatuje w powietrze. Jak z procy — w noc. Rozkrzyżował ręce i przez trzask pękających belek, przez rumor druzgotanych masztów, przez krzyk i łoskot spada w zawrotne leje fal. Ostatkiem świadomości chwytą: — purpurowy ogień, fładry, oczy Hansa, walący się w gruzy ocean, niebo, śmierć.

STANISŁAW MARJA SALIŃSKI.

POLSKA NA FISZMARKU

(NOWELA ODZNACZONA II-gą NAGRODĄ NA KONKURSIE L. M. i R.)

Pani Rozalja Skoczkowa z Oksywskich Piasków nie miała pięciowego życia: Paweł był złoźnik. Kiedy, przybivszy z kuterem¹⁾ do brzegu, ciskał jej w twarz—niby dla uciechy—mokrą sprężystą fładrę, czynił to bez przychylności. I później, siedząc u proga napełniony gorącym jadem, z fajką w zębach, warczał, jak brytan, ilekroć frunęła mu koło twarzy perkalkowa spódnica. Jednak nie upijał się, „do morza szedł” sumiennie — sztorm²⁾ nie sztorm — póki fala służyła grzbiętem; od młodziutkiego marca aż po głęboki listopad, dzień dnia o szóstej rychtował motorówkę, brał synów za hals — i płynęli. Pieniędzy tym sposobem urosło nie mało.

Pani Rozalja lubiła dostatek: kawał ziemi, czy sieć na węgorze, czy też obraz pefen szat i uśmiechów anielskich. Zgięta we dwoje pod koszem, w którym dogorywał śliski mąt rybiego mięsa—pomuchli, kwapów i flader — podążała każdego ranka ku stacji, skąd szedł pociąg na fiszmark³⁾ do Gdańska. Z sercem zapędzonym do gardła, jak z kęsem ościstego chleba, sunęła skrzywiona, światu całemu niechętna. Na fiszmark wszakże wkraczać wypadało z uśmiechem: gdańskie mieszczyki, od dziecka karmione rybą, marszczyły nos nie tylko na dorsze, ale i na twarze przekupek. Nie słysząc zalotnego szwargotu, „die Gnädige” miała czerwone parasole, by wstąpić do rzeźnika po kilo wołowiny.

Jank i Leuszk—synowie Rozalji—trzymali sztabę z ojcem. Zdarzało się często, że przy motorówce skrewiło jakieś stalo-

we żdziebelko. „Chłopy” wręczały wówczas zepsuty drobiazg Rozalji. Miała z fiszmarku iść do grubego Fritza na Frauengasse żądać, by darmo nareparował ten figiel, kupiony pięć lat temu. Nazajutrz pani Skoczek biegła do Fritza. Kłótnia trwała czasami godzinę. Napełniwszy uszy wrzaskiem grubasa, „die dumme Kaschubin”⁴⁾ bez rezultatu wracała do domu. Przez ostatni zakręt od checzy⁵⁾ Kassów wlekała się leniwie, przystając ze wszystkimi babami — oswiała i aż sztywna ze strachu. Bała się swoich „bóbów”⁶⁾. Szturchnęła Pawła przyjmowała samym naskórkim; zato synowskie wyzwiska przypiekały ją bólem głębokim, wstydlwym jak choroba. Mówiła potem starej Kąkolce: „nie majom ale respekt dla nenki”⁷⁾ moje chlopce. Doch ja je miała dichtig⁸⁾ bite, jak one byli male...”

Kąkolka trzęsła głową.

— — — — —

Którejś zimy pani Rozalja umyśliła, że na lato odnajmie gościom „ładnom komore”. Przesuszyła pierzyny, ściany zostały pomalowane niebiesko i nad łóżkiem zawisła jeszcze jedna Trójca św. W czerwcu zjechało „polskie państwo”.

Przyjechali senni, zakurzeni, z pięcioma walizami; dziecko płakało. Jednak przywitali się wiele razy uprzejmiej, niż trzeba i przepaszali za wszystko z poetycznym uśmiechem. Hedka (panna Skoczek) poszła za nimi do izby—niby pomagać; właściwie wypatrywała krowiem i oczami szmaty a cacka przywiezione przez

badegastów⁹⁾. Dużo się mówiło tego wieczora u Skoczków o tem, że jedna waliza była pełna książek.

Od dnia przybycia Polloków pani Rozalja śpieszniej wracała z fiszmarku. Pilno jej było usłyszeć od Hety¹⁰⁾, co śmieszniejszego rzekli, co tam znowu cudackiego przedsięwzięli goście. Wszak czternaście utraconych godzin „byli cugiem jachone”¹¹⁾ po to tylko, żeby osiąść na dwa miesiące w Skoczkowej komorze, leżeć na sztrandzie¹²⁾ i gołemi piętami rozduścać meduzy. Tych rzeczy w Oksywskich Piaskach nikt nie robił. (Do wody lały czasem chłopaki, kiedy kuter przypędziło na brzeg; pijane „matrozy” syjały po diunach... Wieczorami w lipcu czasem jakaś rozwydrzona „Bobka”¹³⁾ szła a szła przed się bosami stopami po mokrym rąbeczku morza, uwieszona na ramieniu swojego „bōba”).

Nie owe jednak gorszące praktyki najbardziej kompromitowały Polloków. Co gorsze — Rozalja nie widziała „Ordnung w tej familje”¹⁴⁾. Mąż wstawał wcześniej, bo on chodził po bułki do śniadania. Żona w koronkowym czepku, leżąc, piła kakao; dziecko śpiewało na cały głos: „z tamtej strony Wisły kapala się wrona...” a na ramie od św. Franciszka wisiał płaszcz kąpielowy. Wychodząc, uzbrojeni w siateczki na długich kijach, w trykotowe majtki, powieści i morele, śmiali się wszystko troje i skakali, jak kozy. W czasie deszczu rodzice pisali, malec kredką zasmarowywał kajet. Kłócili się czasem, ale zaraz potem siadali

¹⁾ łódź żaglowa, ²⁾ niepogoda, ³⁾ targ na ryby.

⁴⁾ głupia Kaszubka, ⁵⁾ chaty, ⁶⁾ chłopców, ⁷⁾ matki, ⁸⁾ porządnie.

⁹⁾ goście kąpielowych, ¹⁰⁾ Heta, Heda — Jadwiga, ¹¹⁾ jechali pociągiem, ¹²⁾ na brzegu, ¹³⁾ dziewczyna, ¹⁴⁾ porządku w tej rodzinie.

sobie na kolanach i słychać było na całym dom, jak się całują.

Przez niziutkie okienko Heta widziała wszystko. Wieczorem czekała na matkę już koło Kassów—żeby bez zwłoki opowiedzieć o wybrykach gości. Chichotały, wycierając nosy w spódnicę i zerkając złośliwie na jegomościa w białych flanelach, który palił papierosa na przyźbie.

Pod koniec sierpnia państwo „było jachone weg”¹⁾—do Warszawy. Heta do stała sweter, boby pięknie oprawioną lekturę; pani wsunęła za lustro karteczkę z adresem, przykazując pisać do siebie. Dziecko rozdarowało zabawki.

W ładnej komorze zostało dużo gazet, kopert, pudełeczek i zapach obcego życia. Heta stała długo na środku opuszczonej izby. Tepe oczy chodziły z przedmiotu na przedmiot, jakby rozżalone, jakby tęskniące...

Koło tygodnia jeszcze nieobecność Polłoków była ranką oblepioną przez wspomnienia, niczem przez muchy. Z rozważań, prześmiewchów i obserwacji wypłynęła formuła: „Żeby my to wcześniej mieli wiedzone—jakie som jes te ludzie—toby my więzsy preis mieli za komore forderowane...”²⁾. Poczem fala codzienności zmyła ślady warszawskich obcasów.

Przyszły we wrześniu na morze szafiorowe „glady”; słońce stało się rzewne, jak umierająca sarna, rude i płochliwe; piach nabrał metalicznego połysku. Na wargach fal snuły się wodorosty, niczem płowy zarost na uśmiechniętej twarzy. Pomuchle same prosiły o sieci, bo rybacy lenili się w kutrach, upatrując węgorzy, ćmiąc fajki i ziewając ku niebu. Aż kiedyś zawrzasnęły rybitwy, wiatr runął z bukowych lasów prosto w zatokę, rozbiegł się, rozpędził po wodach, i jesień oszalała nagle, jak człowiek.

Chłopy zasiadły przy piecu, pani Rozalja już „nie była idzona”³⁾ na fiszmark—nadeszła pora cerowania sieci, czas męskich humorów, wszelkiego obrządku wedle gospodarstwa, czas niezliczonych też kobiecych. Boby znęcały się nad Hetą. Paweł uragał każdej robocie, garnki leciały z rąk struchlałym „bialkom”⁴⁾, rzadka czytano „Dantziger Neueste”.

Póki biesiła się zawierucha, kutry, odprowadzone do Gdańska, skakały na kotwicach, niczem spętane żrebce, a od brzegów Szwecji sunęła cichaczem szesnoroka ława szprotów. Więc też, ledwie pokładły się wichry, Paweł owinięty w wełnę pędził z synami do motorówki i parli przed się tak daleko, jak nigdy w roku. Nie bywało ich czasem dwa tygodnie i więcej. Wracali z obmarzniętymi rzesami, nierzadko przerażając się do sztrandu przez gruby pas lodu. Tym razem pani Rozalja swoje kosze na fiszmark „halafa”⁵⁾ w towarzystwie. Boby—wśród kpinek i splunień—ciągnęły ostatni łup do hurtownika.

Bliskość wiosny poznać mogłeś w Oksywskich Piaskach po kolorze nieba za latarnią. Jego błękit łagodniał, niby źrenica natchniona miłosierdziem, słońce zaś ciemniało, podobne dojrzewającej brzoskwini. Zaraz też pękały lody i malutkie falki — miękkie jak łby kociały — pokazywały się na powierzchni tych alabastrowych klamer, w jakie morze ujęło zatokę. Kto miał swój „gon”⁶⁾, oglądał się za pługiem, rybacy przesuszali sieci, łatali „szote”⁷⁾ przed domami. Króciutka

godzina życia pęczniała, jak hiacynt, jeszcze liśćmi zakryty.

Trzeciej jesieni od tego lata, kiedy w ładnej komorze u Skoczków mieszkali Polłoki, Leuszką wzięto na wojnę. Jank został (osiemnastoletni), Pawła też nie ruszali ze względu na palec prawej ręki, który mu niegdyś przygniotło deska.

Sypnęły się czasy wojenne, rzekłbyś szare ziarna gorczycy. Wieś zrzędła, zleniwiała. Baby doszły do głosu i wrzeszczały wśród opłotków, niby pawice bez samca. Dzieci wyszły z rygoru: nieraz smarkaty bób zamierzał się na matkę, uniesiony męskością; w szkole więcej skubano pierza i suszono liści dębowych na sienniki dla lazaretu, niż dodawano ułamków. Cukier stał się przysmakiem. Mąka coraz szpetniejszego nabierała koloru, i „guldów”⁸⁾ srebrnych nie uświadczyleś na lekarstwo. Raz po raz manewrująca „Kriegsmarine”⁹⁾ napełniała zatokę rykiem „kanonów”¹⁰⁾; czerwona chorągiew na latarni zabraniała wtedy wycieczek w pole obstrzału; — to znowu spokój zstępował na morze taki, że zdawało się — świat cały odszedł na drugą stronę, poza linie Nowego Portu.

Kartki od Leuszka przychodziły rzadko; gościem na nich było stempli i brudu, niż słów. Pani Rozalja, udręczona przez Pawła i Jankę, z lubością oddawała się złudzeniom na temat nieobecnego syna. Gadając z sąsiadkami przy balji, czy na fiszmarku, prawila bez końca o tkliwym sercu żołnierza.

Tak przewaliło się lat pięć — obmierzły jak zabite cielska zbójcekie. Z Wejherowa gdzieś zapodzieli się landrat, kreischel i Kommando; zaczęli ludzie gadać o pokoju, o jakichś „nowotnych” cesarzach — o wielkich, wielkich odmiannach. Leuszk nie pisał już dawno. W jego butach zaczął chodzić Jank; potem dzieciuch rozzuchwalił się bezkarnością i naciagnał — do kościoła — nowe spodnie brata. Temi czasy właśnie Rozalja powiedziała kiedyś Hecie: „Doch oni mi teraz rzekom na fiszmark: ihr verfluchte Polloken”¹¹⁾; zaś to było zawsze: ihr, dumme Kaschuben!...”

Wkrótce potem stało się wiadomem, że Polłoki „zwyciężyły Hindenburga”, że nie tylko mają króla w Warszawie, ale, że niedługo przyjdą rozkazywać do Gdańska. Pani Skoczek popadła w osłupienie. Śmieszliwe Polłoki, ci ludzie wcale niepodobni do „deutsche Herrschaften”¹²⁾ te miękkie, zgola niepoważne osoby — Ausländer¹³⁾ z barbarzyńskiego kraju, gdzie ponoć jedno jest tylko miasto Warszawa — te lalki będą rozkazywały zandarmom? Przywioza może własnego landrata i własne „Passierscheiny?”¹⁴⁾ Ziemia zaczynała falować pod stopami; zamąciły się wszystkie myśli.

Pod koniec maja połowy były obfite; raz po raz urywały się sieci, aż rybacy poniechali roboty, bojąc się więcej stracić niż zyskać. W handlu jednak niejedno ruszyło z miejsca, więc Paweł z Jankiem, ufini we własną sztukę, co dnia prawie docierali za Puck na „Wielgie morze”.

Pusto tam było teraz — nie usłyszałeś ryku syreny, nie rozorała nigdy fal twarda pierś transatlantyku, nie przeszedł, nie przetańczył drobnym kroczkiem

biały samowarek ze Szczecińskiej kompanji. Czasem pod słońce mignął szafiorowy żagiel, płynący od strony Helu, rzadka zaterkotała motorówka i mewy zanosiły się ostrym śmiechem.

Któregoś ranka wszakże, kiedy Jank wysadził z kabiny twarz usmarowaną sadzami, na horyzoncie rozkwitła czarna plama, wróżąca okręt. Przymrużył oczy, krzyknął na ojca—i patrzyli. Plama poddeszła bliżej: widać było kominy.

Sunał wielki okręt z pańską grandezą, ani płaszając biodrami, ani świszcząc chrypliwym oddechem. O burt łodzi uderzyła pierwsza zapowiednia fala — malutki poseł gości z stron dalekich. Morze ugięło się wdzięcznie i zmarszczyło w uśmiechu.

Jank wylał do pasa. Wtedy okręt, idący pod kątem, zwrócił ku niemu profil marsowy i płynął już widoczny we wszystkich szczegółach — poważny, wyznaczony. Na pokładzie pełno „matrozów”. Bandera biało-czerwona łopotała ostrym języczkiem, na flanku gorzały litery, jak słońca. Litery złożone w słowo „Kaszub”.

Paweł zerknął na Jankę i jeszcze raz odczytał dokładnie: „Kaszub”. Ten okręt tak się nazywał. Pan Skoczek wyjął fajkę z zębów i niechcący pomyślał: „Na fiszmarku doch teros rzekom: ihr, verfluchte Polloken — a zaś to było zawsze: ihr, dumme Kaschuben...”

Trowler odciął wodę od nieba, szedł sobie teraz powolutku, chlaszcząc żagłowiem falami po bokach, jak niesforne konika. Marynarze, uwieszeni przy barjerze, wołali: „Jak się macie, ociec? Flondry urodziły, co? Te, mały, kłaniaj się tam frajerkom! A jak nie, to wal do nas!” Coś tam jeszcze gadali mową wesołą i tak prędką, że nie chwytano ucho wyrazów. Przeplłynęli niebawem.

Odtąd Jank począł łązić na Bahnhof¹⁵⁾ do jednego, co miał polskie gazety. Zatykał uszy czytając. Paweł wyjął kiedyś z szafy starą książkę do nabożeństwa, zezował na Kurjer syna, wodził palcem po kartach i mruczał. A Jank, spojrzawszy na niego, parsknął i zawołał: „Na, jo; doch to jes ale to samo!”

Heta pilnie mrugała bezręszą powieką. Tylko Frau¹⁶⁾ Skotschek, nie mogąc dojść żadnej „Ordnung” w nowych zjawiskach, zacięła się w oporze. Nie chciała rozumieć.

Takie to były rzeczy w Oksywskich Piaskach, kiedy Leuszk z przepustką od kapitana na trzy doby przyjechał z Bydgoszczy do domu. Dawno już dał się skautowi rozbroić pod Kolumną Zygmunta i teraz miał dwa paski na rękawie. „Był ano do Seeschul przisadzony”¹⁷⁾, choć jeszcze w artyleryjskim mundurze.

Skrzypiąc cholewami, przemaszerował koło Kassów, zasalutował starej Kąkolce, palnął w plecy Hetę, zagapioną przy studni i utknął wreszcie, jak słup, przed kolanami matki.

Oprawiała właśnie dorsze do kolacji. Chrząknął, więc spojrzała bystro w górę. „O Jesses! — rozprysnął się krzyk na całe podwórko — Leuszk, jesse to ty, synku?! Polski soldat?!”

— „Som jes polski żołnierz, nenko” — powiedział pan Kapral, a z checy już wypadli Jank i Paweł, a od Kassów biegła co tchu niebieskooka Margręta.

MARJA KUNCEWICZOWA.

¹⁾ odjechali, ²⁾ żądałobyśmy wyższej ceny, ³⁾ nie chodziła, ⁴⁾ kobietom, ⁵⁾ nosiła, ⁶⁾ żaglon, ⁷⁾ żagle.

⁸⁾ guldów, ⁹⁾ marynarka wojenna, ¹⁰⁾ armat, ¹¹⁾ przekleń Polacy, ¹²⁾ niemieckich państw, ¹³⁾ cudzoziemcy, ¹⁴⁾ paszporty.

¹⁵⁾ dworzec, ¹⁶⁾ pani, ¹⁷⁾ przydzielony do Szkoły Morskiej.

CMENTARZ DRUGIEJ POLSKI.

Dla ocalenia od zagłady ostatków polskiego brzegu morskiego byłoby pożytecznym uzmysławiać sobie dość często tragedję zachodniego Pomorza. W dziejach polskiego szczerpu są dwa momenty tragiczne: utrata państwa i zaprzepaszczenie dawnych lechickich dzierżaw nad Bałtykiem, sięgających daleko na zachód, aż do ujścia Odry. Ziemie te nie były niczem innem, jak drugą Polską, która, na nieszczęście nasze, nie miała nigdy rozwinąć się we właściwym kierunku i którą napróżno genjusz i miecz Chrobrego i Krzywoustego usiłowały spoić z resztą lechickich obszarów. Od Szczecina, poprzez Kołobrzeg i Koszalin, poza Słupsk ciągnie się to wielkie pomorsko-polskie cmentarzysko, na którym od wieków już krzewi się bujnie życie niemieckie.

Dziwnie mało, prawie nic nie mówi nam o niem nasza historia. A jednak wieki całe istniało tu drugie Państwo Polskie, najdziwniejsze z państw na świecie, które przetrwało śmierć własnego narodu. Istnieje do późna, bo do połowy niemal w. XVII. Dopiero w r. 1637 umiera ostatni z rodu książąt pomorskich, Bogusław XIV, rezydujący w Szczecinie, a państwo polsko-pomorskie staje się dziedzictwem brandenburskiego sąsiada. Na długo jednak przedtem, na sto lat przeszło, jest Pomorze zachodnie zupełnie już zniemczone; żyją jeszcze tylko imiona słowiańskie wśród zgermanizowanej szlachty i w zniemczonym rodzie książęcym, obumierają gdzieś wśród jezior, błot i borów, w ustroniach, oddalonych od miast, ostatnie dźwięki mowy pomorskiej. Gasną wreszcie i one. Brandenburgja i Prusy grzebią ostatki słowiańskiej odrębności kraju. Śladów ich doszuka się tylko uczony etnograf. Gdzieś około Koszalina w paru osadach lud wyróżnia się od sąsiadów typem fizycznym, zwyczajami, nawet odzieniem dialektycznym języka, zresztą niemieckiego. To potomkowie najpóźniej zniemczonych Pomorców. Około r. 1780 Niemiec Bruegeman notuje w języku na prawym brzegu rzeki Lupawy garść wyrazów słowiańskiego jeszcze pochodzenia. Obok nazwisk wsi i osad przechodzą tu i ówdzie do niemieczyny także nazwy miejsc niezamieszkałych, jak przejrzyste w swem znaczeniu: „gorken”, „blotki”, „lonken”. To wszystko, co na zniemczonych obszarach zostawiła przeszłość.

Została jednak po lechickim Pomorzu pamiątka prawdziwie tragiczna: samotna garść ostatnich, żywych jeszcze Pomorzan, odciętych ze wszystkich stron od polskiego obszaru, zamkniętych zewsząd pierścieniem niemieckim—ginących w tej chwili. Są to niedobitki kaszubskiego szczerpu słowiańców, w małej enklawie pomiędzy jeziorem Gardzyńskim, morzem Bałtyckim i rzeką Łebą. Okolica była do niedawnych czasów prawie nieprzystępna, istne odludzie, opasane wodami dwóch jezior, morzem, piaskami i trzęsawiskami. Warunki te pozwoliły tu tejszej reszcie Pomorzan przetrwać, gdy dawno trawa porosła na mogiłach ich współplemieńców. Agonja ich przedłużała się aż po dni nasze.

Jak wszędzie, i tu szlachta uległa pierwszej wynarodowieniu. Pomorskie rody z Chocimirowa, Głębna, Stojęcina, Cecenowa, utraciwszy język i duszę swego szczerpu, przemianowały się dawno na panów von Gutzmerow, Gambin, Stojent, Zezenow, gdy lud mówił jeszcze po słowińsku, a czytał i uczył się — po polsku. Nieliczne ślady przeszłości tych stron, o które z przedziwną obojętnością

nie troszczono się u nas nigdy, wskazują wymownie, że niemieczyna wypierała tu wszędzie kulturę polską, że całe Pomorze zachodnie, zaludnione przez drobne plemiona kaszubskie o różnych nazwach, było kulturalnie polskim krajem. Nie do wiary wydaje się fakt, iż w dalekim Szczecinie jeszcze w wieku XVII uczono się po polsku; książęce pedagogium szczecińskie w r. 1637 otrzymało nakaz wychowywania w języku polskim pastorów dla okolic Słupska, Miastka, Lęborka i Bytowa. Były to ostatnie, niemieckozne kresy Pomorza. W r. 1643 dla kaszubsko-polskich zborów wychodzi „Katechizm mały Marcina Lutra z niemieckiego języka w słowiński wystawiony przez Michała Pontana, sługę słowa bożego w Smołdzyńnie”. Pontanus, vel Mostnik, nazywa „słowińskim” językiem polszczyznę, wykazującą tylko nieznaczny wpływ ludowej gwary kaszubskiej. W końcu w. XVIII w okolicy Słupska, tuż przy wybrzeżu morskiem, panuje język kaszubsko-słowiński jeszcze w jedenastu zborach między Lupawą i Łebą, lecz krąg jego wciąż się zaciera. W połowie w. XIX już walczy on ze śmiercią. W wielu miejscach zanikł, w niektórych dogorywa, w nielicznych utrzymuje do czasu jeszcze swą przewagę. W ciszy zupełnej, bez próby ratunku, dokonują się tu agonja szczerpu. W r. 1856 uczony rosyjski Hilferding wróży, że za lat 20 — 30 mowa kaszubska zniknie na zawsze w prowincji pomorskiej. Jednak wróżba nie ziściła się. Drobny ludek kona do dziś...

W r. 1885 bawi tu zasłużony Alfons Parczewski i w lat trzydziści po Hilferdingu jeszcze widzi przedśmiertne drgnienia słupskich Pomorzan. Liczy ich na niespełna tysiąc. Tylko dwie osady rybackie, Izbica i Kleki, mogły uchodzić za przeważnie kaszubskie, częściowo jeszcze Cecenów i Pobłoc, a nadto w ośmiu osadach żyła pewna ilość starych ludzi, mówiących po kaszubsku. W r. 1886 znika ostatnie nabożeństwo kaszubskie w ostatnim kaszubskim zborze.

Uczony polski stąpa, jak po cmentarzysku, dotykając niemal chwytając tchnienie życia, ulatujące z piersi małego ludu. W Smołdzyńnie, dawnym ognisku umysłowem słupskich Kaszubów, gdzie Mostnik-Pontanus tłumaczył mały katechizm Lutra na język „słowiński”, tylko niektórzy starcy rozumieeli jeszcze po kaszubsku. W Cecenowie wszyscy gospodarze mogli rozmówić się dawnym językiem, ale dzieci już były niemieckie. W Pobłocu i dzieci rozumiały jeszcze, lecz mówić niewiele już mogły. Podobnie w paru innych osadach. Starzy znali jeszcze

dźwięki zamierającej mowy, dla młodych były one już obce. Tylko Izbica i Kleki, oddzielone od świata piaskami, moczarami i wodą, trwały jeszcze, niby wysepki ponad niemieckim zalewem. W Izbicy pewna kobieta dziwiła się ze smutną naiwnością, że człowiek niestary może mówić tak dobrze po polsku.

Bez śladu jakichkolwiek wstrząśnień odbywa się ten proces zanikania ostatków zachodniej pomorszczyzny. Jednak i tu niegdyś stawiano słaby opór wynarodowieniu. Przed półtora wiekiem walczyli Kaszubi pomorscy o język swój w kościele. Pół wieku temu tłało jeszcze jakieś poczucie krzywdy. Stary Pomorzanin użalał się przed Hilferdingem: „wielka szkaza mezi mnu a dziecmi, że oni nie rozumieją, co ja powim”. Dziś i ten melancholijny odruch obronny skończył. Urok triumfującej niemieczyny olśnił starych i młodych, wróząc nieuchronny zanik tych, co jeszcze „mogą po kaszubsku”. Coraz ciszej brzmią gasnące dźwięki. Coraz rzadziej, w przastarej, lechickiej mowie szepczą wargi ludzkie słowa odwiecznego pacierza: „Wojcie nasz, który jes niebie, swianceno bondze imio twoi, przyjdze krolejstwo...” Z niezamąconym spokojem odbywa się pogrzeb pomorskich szczątków, a towarzyszy mu osobliwy, złowrogi jakiś, pełen ponurego nastroju ceremoniał. Stare śpiewniki, książki nabożne idą do grobu razem ze swymi właścicielami. Umarłym starcom wkłada się do trumny polskie kancjonały, jako niezrozumiałą dla żyjącego pokolenia pamiątkę przeszłości. Przy budowie nowego zboru w Smołdzyńnie stare polskie księgi religijne zamurowano w podziemiu kościelnem. Przeszłość powinna spocząć w grobie!

Dogorywa już. Lecz teraz dzieje się rzecz osobliwa. Częste odwiedziny uczonych z różnych stron świata, Ramuła, Tetznera, Lorentza, Mikkoli, Nitscha i innych, którzy grzebią w tem słowiańskim popielisku, zastanawiają lud miejscowy. Mózg „wendyjskiego”, zniemczonego chłopca poczyta pracować. Snują się domysły, zgoła nieoczekiwane. Pewien rybak zjawia się u pastora w Smołdzyńnie z pytaniem: czemu są Wendowie i czy istotnie są oni najliczniejsi w Europie? Smółskiego zniemczony Pomorzanin z nad jeziora Gardzyńskiego bada poufnie: Czy to prawda, że Wendów jest wielka siła na świecie, że są miasta wendyjskie, że nawet koronowane głowy uznają gwarę wendyjską za swoją? „Jeden zuchwalec—z oburzeniem opowiada pastor smołdzyński—oświadczył mi nawet, że oni, Słowińcy, a Niemcy, to nie jedno”.

ANTONI CHOŁONIEWSKI.

SPORT YACHT-KLUB POLSKI

Z ZAGADNIEŃ TERMINOLOGICZNYCH.

Korzystając z otwarcia przez Red. „Morza” rubryki pod powyższym tytułem, pozwalam sobie narazić, zanim będę w możności wypowiedzieć się zasadniczo o tej palącej dla nas sprawie, rzucić kilka słów nowych na określenie pojęć żeglarskich, których brak już obecnie daje się odczuć.

1) Rzutliwy, rzutliwość właściwość statku, polegająca na tem, że statek trudno jest utrzymać na rumbie.

Rzuca się on to w prawo, to w lewo, nastroczając dużo kłopotów sternikowi Właściwość, którą w swym słowniku żeglarskim z r. 1920 („Współczesna żegluga morska”) nazwał „myszkowatością”, ponieważ taki statek ma tendencję, jak zwierzę, „myszkować” po morzu.

2) Wiatr zachodzi — zbliża się do rufy, wiatr odchodzi — kierunkiem swym zbliża się do dziobu okrętu.

3) Przykręcić do wiatru—skie-

rować dziób statku w stronę wiatru, od-
kręcić — skierować w stronę przeciwną.
W związku z tem komendy: przy-
kręcaj, odkręcaj! albo: ostrzej,
pełniej!

4) Trzepotanie żagli, żagiel trze-
poce, kiedy wiatr wyjdzie z niego, prze-
stanie działać. Nie „łopotanie”, które jest
pojęciem dźwiękowym, trzepotanie zaś
może być bezdźwięczne.

5) Pawęż (II przyp. pawęzy) deska,
którą z tyłu kończy się rufa. Pawęż stat-
ku, szalupy.

6) Typy yachtów: kuter, huari,
szlup, szkuner-yacht, yawl
(czyt. z polska: jawl), kecz (ten kecz,
tego keczu).

7) Kotwica zawozowa — mała
kotwica, którą zawozi się szalupą przez
analogię do: przewozowy (środek), wywo-
zowe (taryfy).

Niezależnie od tego proponuję za swoim
„Słownikiem” ustalić raz na zawsze:

8) Nawietrzny — strona, burta,
szkot — na oznaczenie strony okrętu, wy-
stawionej na wiatr.

Zawietrzny — strona, burta, szkot —
strona okrętu nie wystawiona na działa-
nie wiatru, ukryta przed wiatrem, będą-
ca za wiatrem. Określenie „podwietrzny”
(z rosyjska) uważam za bałamutny wy-
kładnik pojęcia, nasuwa bowiem przy-
puszczenie, że przedmiot podwietrzny wła-
śnie znajduje się pod działaniem wiatru.

NA MARGINESIE POLSKIEJ PODRÓŻY MORSKIEJ NAOKOŁO ŚWIATA.

Nie zważając na to, że oddawna jeste-
śmy zawziętymi podróżnikami do Ma-
rienbadów, Paryża, na Lido i nad uroczę
Lemany, do dziś dnia nie wyszliśmy fak-
tycznie poza opłotki rodzinnego zaścian-
ka. Brak nam szerokiego powiewu dale-
kich przestworzy, oryginalnych poczy-
nań, nie liczących się z tem, czy tam ja-
kieś Angielczyki próbowali już tego, czy
nie; brak śmiałej myśli twórczej, która
mówi: „działam więc jestem”. Dlaczego?
skąd ta niewolnicza lekliwość? Sami sie-
bie spychamy do stanowiska drugorzęd-
nych narodów, gdy w istocie ani pod
względem moralnych zasobów, ani bo-
gactw materialnych do tej miłej rodziny
nie należymy.

Dlatego każdy objaw, świadczący o chę-
ci wyłamania desek z tego parkanu, któ-
ry Polskę otacza, czy to będzie próba
eksportu rzepy lub narzędzi rolniczych do
Paragwaju, czy podróż prof. L. Sawickie-
go do Dobrudży, czy podróż naszych har-
cerzy samochodem (w maju r. b. wyru-
szy z Warszawy) naokoło świata, napa-
wa mnie szczerą radością. Miło mi rów-
nież stwierdzić, że projekt, rzucony na
łamach „Morza”, podróży morskiej na-
około świata nie pozostał bez echa: ode-
zwali się nie tylko młodzi ludzie, ofiaru-
jący swe siły i dobre chęci, o czym świad-
czą liczne listy, otrzymywane przeze
mnie, lecz również ludzie dorośli, zajmu-
jący poważne stanowiska i zdający sobie
sprawę ze znaczenia i możliwości po-
dobnej wyprawy.

Oto, jak dowiaduję się, obecnie w De-
partamencie Marynarki Handlowej roz-
ważany jest projekt takiej podróży ko-
mendanta statku szkolnego „Lwów”, ka-
pitana Stankiewicza.

Według tego projektu „Lwów” mógłby
wyruszyć we wrześniu r. b., powróciłby
w maju 1928 r. Statek podążyłby drogą:
La Manche, Madeira, Małe Antylle, Me-
ksyk, kanał Panamski, Taiti, Fidżi, Ja-
ponja, Chiny, cieśnina Malacka, Colombo,
morze Czerwone, Smyrna, Pireus, Alger,
La Manche, Gdynia. Koszty wyprawy
licznaczną stosunkowo kwotą obciąży-
łyby normalny budżet Departamentu. Sta-
tek w liczbie innych ładunków mógłby

wziąć na swój pokład okazy wyrobów
przemysłowych naszego kraju i stać się
niejako pływającą wystawą.

Korzyści moralne i materialne w ten
sposób zorganizowanej wyprawy, która
zarazem miałaby cele naukowe, niewą-
pnie byłyby duże.

Prof. Józef Morozewicz, poinformowa-
ny o projekcie i celach podróży, zainte-
resował się nią żywo i udzielił cennych
wskazówek co do sposobów jej zrealizo-
wania.

M. ZARUSKI.

ŁODZIĄ MOTOROWĄ PRZESZ FRANCJĘ

Załodowawszy „Mizę” na pokład
„Virginie”, wypłynęliśmy z Gdańska 13
listopada 1925 roku do Hawru, dokąd
przybyliśmy 16-go o godz. 14-ej. Dla za-
łatwienia formalności celnych byliśmy
zmuszeni zatrzymać się parę dni, wyko-
rzystując ten czas również na zwiedze-
nie portu i miasta.

Port w Hawrze dzieli się na 2 części:
avant-port, czyli redę i port właściwy.
Reda łączy się z portem zapomocą 3-ch
śluz, które zapewniają jednakowy po-
ziom wody w porcie. Wjazd z redy do
portu odbywa się między 10 a 11 godzi-
ną, gdyż w tym czasie, skutkiem przy-
pływu, poziom wody na redzie i w por-
cie bywa jednakowy. Różnica poziomu
wody wynosi około 5 metrów.

Z Hawru można dostać się na Sekwa-
nę dwojakim sposobem: albo wypłynąć
na pełne morze i dojść do ujścia Sekwa-
ny, szerokiego 6 km., albo wewnętrznym
kanałem — Tancarville, 23 km. długim,
łączącym się z Sekwaną na 338 km. od
Paryża i 28 km. od morza.

Do m. Rouen, oddalonego od morza 123
km., żegluga po Sekwanie podlega prawu
morskiemu i dopiero dalej staje się
żegluga wewnętrzną, wymagającą spe-
cjalnego pozwolenia Francuskiego Mini-
sterstwa Robót Publicznych.

Po załatwieniu w Hawrze formalności,
które polegały na oceniu łodzi (przyje-
to nasz szacunek) i złożeniu kaucji w
kwocie 25 funtów szterlingów na roczny
okres czasu (z powodu kierowania się na
wody wewnętrzne), 20 listopada wypły-
nęliśmy z Hawru z zamiarem dostania
się na Sekwanę od morza. Pogoda sli-
czna, lecz wkoło biała mgła, dająca tylko
wkoło 100 m. pola widzenia. Mgła ta,
zakrywająca zupełnie brzeg, od którego
musieliśmy trzymać się zdala, gdyż są
tam mielizny, ogromnie utrudniały wejście
do Sekwany. Spotkalimy jednak trans-
sportowiec, idący w tymże kierunku i
trzymający się go, odnaleźliśmy ujście rzeki.
Ujście to jest doskonale zaznaczone
dwoma rzędami czerwonych świateł.

Na Sekwanie mieliśmy stale duże trud-
ności z odnalezieniem miejsca na nocleg,
gdyż nieliczne przystanie są zwykle za-
jęte przez parowce i berlinki. Trzeba by-
ło nocować, stojąc na kotwicy, co było
połączone z różnymi trudnościami, no i
zmianami poziomu wody. W Rouen, odda-
lonym o 123 km. od morza, różnica po-
ziomu wody przy przypływie i odpływie
wynosi 1,5 m.

Należy nadmienić, że w niektórych
okolicach prąd ten był tak silny, że jed-
nej kotwicy nie wystarczało.

Wybór miejsca do stania na kotwicy
również nie był łatwy; trzeba było zwracać
dużą uwagę na dno rzeki, gdyż przy
obracaniu się łodzi podczas przypływu
można było łatwo ją uszkodzić.

Siła przypływu bywa tak duża, iż obra-
ca łódź przeciwko prądowi. Mieliśmy
taki wypadek, stojąc na kotwicy w od-
ległości 91 km. od morza.

W drugim dniu jazdy dotarliśmy do
Rouen. Tu zostaliśmy zatrzymani przez
ciemno - niebieską motorówkę, były to

władze celne, które stwierdziły, iż posia-
dane przez nas dokumenty są niewystar-
czające dla żeglugi śródlądowej we Fran-
cji. Musieliśmy więc zaniechać zamiaru
wyruszenia nazajutrz w dalszą drogę
i zatrzymać się w Rouen.

Dla jazdy po wewnętrznych wodach
wymagane są 2 świadectwa. 1) stwier-
dzenie władz, że łódź odpowiada przepi-
som co do całej konstrukcji i ekwipunku,
2) świadectwo francuskie, stwierdzające,
że prowadzący obznajmiony jest z przepi-
sami żeglugowemi i ma dostateczne wia-
domości techniczne. Zdaje się więc pew-
nego rodzaju egzamin. We Francji, na
wodach wewnętrznych statki muszą mieć
czerwone tylne światło. Egzamin i ogłę-
dźny wypadły pomyślnie i po uiszczeniu
do kasy portowej 200 franków, jako opła-
ty za IV kwartał 1925 r. za używanie we-
wnętrzych dróg wodnych, otrzymaliśmy
dokumenty, uprawniające do kontynu-
owania podróży.

Podczas pobytu w Rouen w niedzielę
22-go listopada spotkała nas niemiła
przygoda. Wypłynęliśmy po południu
zwinąć port, był to czas odpływu, co
znacznie zwiększało prąd rzeki. Nad jed-
nym przedziałem pod naszym przednim
pokładem, gdzie mieści się motor, jest
łuka, przykręcana zwykle na morzu śru-
bami. Przypuszczając, iż tak jak w Gdań-
sku statki i łodzie trzymają się przepisu
jazdy 4 mile morskie na godzinę, a więc
żadnej fali większej nie robią, luk ten
mieliśmy otwarty. Tymczasem okazało
się, iż we Francji żadne ograniczenia nie
istnieją, naodwrot, zmusza się do szyb-
kiej jazdy, aby nie tamować ruchu.

Jadąc z prądem, spotykamy idącego
naprzeciwko nas z ogromną szybkością
pięknego nowego pilota i naraz, utwo-
rzona przez niego fala puszczę nam na
pokład, zalewając magneto i... motor sta-
je, jak ścięty.

Tracimy panowanie nad łodzią, a wart-
ki prąd niesie nas na kamienne kolumny
jednego z mostów.

Z wielkim trudem udało nam się pod-
jechać ukośnie do stojących niedaleko
doków, zarzucić na nie linkę i przy po-
mocy swoich i pracujących na dokach
ludzi mięśni, zatrzymać się w tym nie-
spodziewanym galopie.

We wtorek dnia 24-go ruszyliśmy da-
lej i na czwarty dzień, t. j. 27 dotarliśmy
do Paryża, przebywając 243 km. i 8 śluz.
Zaraz po wyjeździe, podczas pierwszego
noclegu, przetrwaliśmy prawdziwy huragan.
Łódź nasza prawie zupełnie została
wyrzuconą na brzeg. Uszkodzeń uniknę-
liśmy tylko, zadowolając się mulastemu
w tem miejscu dnu rzeki.

Przy śluzach opłat stałych niema, daje
się tylko jednemu z zajętych tam ludzi
5 — 10 fr. i okazuje się papiery. Przy
niektórych śluzach żądano dla odnotowa-
nia dat przejazdu papieru ostemplowane-
go za 2 fr. 40 ctm. (jak u nas wekslowy).

Ogólna różnica poziomów w 8 śluzach
wynosi 23,5 m.

W Paryżu poinformowano nas, iż kana-
ły na dalszej drodze do Marsylii grożą
zamarznięciem, a że mieszkając od 20 do
27-go na łodzi, porządnie nocami mar-
ziliśmy, postanowiliśmy odłożyć dalszą
podróż do wiosny.

Kończąc opis pierwszej części naszej
podróży, muszę zwrócić tu uwagę na pro-
pagandowe znaczenie takiej wyprawy.
Nikt tu polskiej bandery nie zna i pod-
czas całej drogi, zarówno w Hawrze, jak
Rouen i Paryżu dopytywano się, co to
za bandera. Charakterystycznym jest, iż
wiadomość, że to polska, przyjmowano
z pewnem zdziwieniem.

W. B.

*) Opis podróży p. M. Zaruskiego, członka Yacht-
Klubu Polski na łodzi motorowej „Miza”.

MUZEUM ŻEGLARSKIE WE FRANCJI*).

Jak tyle innych skarbów, posiada też Francja najciekawsze Muzeum Żeglarskie. Jako zbiór okazów technicznych, dokumentów i dzieł sztuki nie ma ono równego sobie i przedstawia wartość olbrzymią.

Oficjalnie Muzeum powstało w r. 1827. Podstawą jego stały się cenne zbiory z połowy XVIII w. Duhamel'a de Monceau, założyciela Akademii Marynarki w Brest (wskrzeszonej w r. 1923) i energicznego propagatora myśli o konieczności założenia szkoły dla inżynierów budowy okrętów. Zgromadził on znaczną liczbę modeli statków, oraz przyrządów, używanych przy budowie i omasztowywaniu okrętów, które ofiarował królowi; fundację jego umieszczono w Luwrze, powierzając opiekę nad nią Akademii Nauk Przyrodniczych.

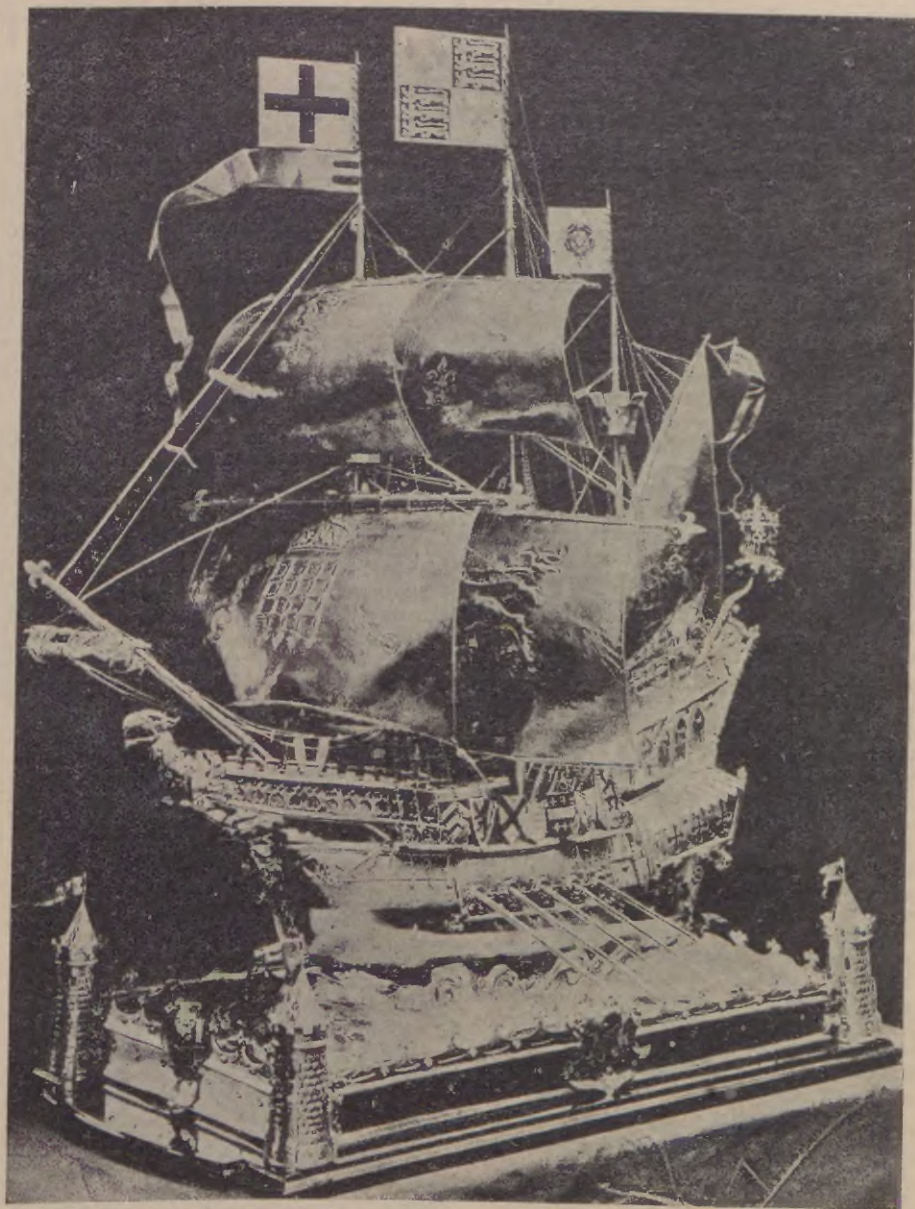
Ten zaczątek Muzeum Żeglarskiego wzrósł znacznie w czasie rewolucji wskutek konfiskaty zbiorów prywatnych; przybyło wówczas wiele cennych przedmiotów, pochodzących z kolekcji książąt Orleańskich, malarza Boucher i wielu innych. Z pałacu księcia Condé w Chantilly pochodzi oryginalny model pirogi z wysp Moluckich, dzieło krajowca, zrobiony całkowicie z... wonnych gwoździów tej znanej przyprawy kuchennej.

Na osobną wzmiankę zasługuje najstarsza bodaj kolekcja Michała Bégon, kapitana portu wojennego w Rochefort, którą uzupełniał już od r. 1697 z wielkim zamięłowaniem.

Dopiero w r. 1827 dekret królewski ulegalizował istnienie Muzeum Żeglarskiego; organizację powierzono inżynierowi Zédé; otwarcie zaś nastąpiło w r. 1833. Do zbiorów przybyło wówczas 13 modeli okrętów, zrobionych na rozkaz Ludwika XVI i przechowywanych w Trianon, jako też liczne okazy, które Zédé wynalazł w portach wojennych i handlowych: modele, materiały i narzędzia, dotyczące się budowy statków i pracy w porcie. Tulon nadesłał wspaniałe figury i dekoracje, rzeźbione przez Puget'a ku ozdobie galery królewskiej. Do budżetu Marynarki wstawiono pewną sumę na uzupełnianie zbiorów i wtedy to — w latach 1830—1848 — porty wojenne dostarczyły jedynej w tym rodzaju kolekcji modeli okrętów współczesnych, wykonanej w skali 1 : 40. Później sumy te cofnięto i Muzeum rozwijało się tylko dzięki dobrej woli Urzędów Publicznych i ofiarności jednostek lub Towarzystw Żeglarskich, które stale nie szczędzą wysiłków, aby te zbiory narodowe wzbogacać. Pomieszczenie jednak, udzielone w Luwrze, jest aż nazbyt skromne i niewygodne.

Celem Muzeum jest zebranie kompletnego materiału, tyjącego się rozwoju żeglugi od czasów najdawniejszych po dzień dzisiejszy. Pracownia Muzeum odtwarza według planów i dokumentów z dawnych epok wzory statków Greków, Rzymian, ludów północy, jak również okrętów z XVII i XVIII w. Obowiązkiem Ministerjum Marynarki jest dopomóc do wypełnienia luki między czasami starożytnymi a w. XVII; danych nie brak, lecz środki materialne Muzeum są niewystarczające.

Dziś katalog Muzeum Żeglarskiego w Luwrze obejmuje: 2365 przedmiotów, bibliotekę specjalną o 1600 tomach i zbiór



Model okrętu odlany i wykuty z białego metalu, na wystawie w Burlington House, przez P. Hardy. Model ten posiada 3 stopy wysokości i liczne szczegóły heraldyczne.

rysunków, sztychów, fotografii, akwareli, łącznie 5255 numerów. Liczba dzieł sztuki czystej dochodzi do 800.

Muzeum składa się z 7 działów: Porty i arsenały; budowa okrętów; uzbrojenie; sztuka żeglarska; modele statków wojennych od czasów starożytnych do pancerników społecznych włącznie; marynarka handlowa, żaglowce, parowce, motorowce, statki egzotyczne i t. d.; dzieła sztuki, jak portrety słynnych żeglarzy i wodzów, pamiątki historyczne, serja widoków z portów Francji Józefa Verne't'a, obrazy Hue'go i t. p.

Z pośród modeli najcenniejsze są: okręt Royal-Louis (epoka Ludwika XIV), Sans Pareil (1760) i Bien Aimé (1765). Ten ostatni jest mocno uszkodzony, albowiem w swoim czasie spotkała go smutna przygoda. Mianowicie za Napoleona III pewien ustosunkowany malarz, — którego nazwisko obecny Dyrektor Muzeum, p. Destrem zamilczeć woli, wypożyczył ze zbiorów narodowych kilka modeli okrętów, chcąc ułatwić sobie malowanie widoków i scen batalistycznych morskich.

Aby przedstawić bitwę morską, nie za-

wahał się poświęcić dla swej sztuki wspa-niałego Bien Aimé i jak najzawzięty wróg celnymi razami kija potrzaskał mu maszty i uszkodził mocno kadłub! Po śmierci malarza Muzeum odzyskało swą własność, lecz Bien Aimé był w stanie tak opłakanym, że o naprawieniu go nie mogło już być mowy.

W kołach polskiej Ligi Morskiej i Rzecznej była poruszana niejednokrotnie sprawa potrzeby utworzenia polskiego Muzeum Żeglarstwa. Byłoby ono niewątpliwie nadzwyczaj pomocne w krzewieniu zainteresowania sprawami morza i żeglugi w szerszych kołach naszego — do-tąd tak „lądowego” — społeczeństwa. A zatem winniśmy co rychlej dążyć do tego, aby Polskie Muzeum Żeglarskie powstało w możliwie niedalekiej przyszłości.

Okazów, które mogłyby się stać zawiązkiem zbiorów, posiadamy w kraju więcej, niż się to na pierwszy rzut oka wydaje. Chodziłoby obecnie o to, aby je ujawnić i bez szkody dla posiadaczy udostępnić szerszemu ogółowi w celu skierowania jego myśli ku zagadnieniu morza.

Tłum. z franc. RYLKE.

*) według artykułu Kom. Sauvaire Jourdan, La Nature Nr. 2696, r. 1925.

FAUNA I FLORA BAŁTYKU.

Bałtyk jest morzem szczególnie ciekawym. Jest morzem śródlądowym płyt-kiem, słonawym i geologicznie młodem. Te zasadnicze, indywidualne właściwości Bałtyku decydują o charakterze jego ży-cia.

Położenie śródlądowe, otoczenie zewsząd przez ziemie Europy północnej, stosunkowo najłabszy jeszcze wpływ wy-wiera na charakter życia. Wzmaga ono jednak sezonowość życia w Bał-tyku, tak wyraźnie zaznaczoną w sto-sunku do ryb użytkowych. U naszych wy-brzeży mamy dwa okresy ryb. Okres ryb zimowych (śledź, szprot, łososie) i okres ryb letnich (flądry, makrela, węgorz). Okresowość biologiczna właściwa jest również i pasmu otwartych wód ocea-nicznych, łączących w strefach umiarko-wanych. Nie jest tam jednak w tym stop-niu zaznaczona co w Bałtyku. Wahanie temperatury (amplituda termiczna) w wo-dach powierzchniowych Bałtyku w ciągu roku wynoszą aż 20° C (od 0° do 20°).

Płytkość basenu Bałtyku, sięga-jąca maksymalnie 427 m., nieco na połud-nie od Sztokholmu, wyjątkowo docho-dząca 200 m. (głębie: Gotlandzka i Botnic-ka), przeciętnie nie przekraczająca 100 m., wyklucza istnienie fauny abysalnej, czyli głębinowej. Pod tym względem Bałtyk kontrastuje wyraźnie z głębokiem do 4400 m. morzem Śród-ziemnem, gdzie dolne warstwy wody są zamieszkałe przez świat zwierzęcy, inny zresztą, niż w wodach pełnego oceanu, ze względu na wyjątkowo wysoką tem-peraturę 13°, panującą stale w strefie głę-binowej morza Śródziemnego. Bałtyk, spoczywający w całości na platformie kontynentalnej, posiada jedynie przedsta-wicieli szeroko pojętego życia przy-brzeżnego. Pod względem biologicz-nym jest on morzem niekompletnym.

Otoczony zewsząd przez lądy, oddają-ce mu wielką ilość swych wód (Odra, Wisła, Niemen, Dźwina, Nawa, rzeki szwedzkie etc.), niewiele stosunkowo pa-rując, jako łączący w strefie umiarkowa-nej północnej (od 66° do 54° szer. g. półn.), nieznacznie z morzem Północnem komunikujący się przez płytkie cieśniny duńskie, Bałtyk ma słoność wody mniej-szą od przeciętnej, która dla mórz otwartych i oceanów wynosi śred-nio 3,5‰. Gdy warstwy powierzchniowe wody w m. Północnem mają słoność już nieco mniejszą od przeciętnej, mianowicie 3,2‰, warstwy powierzchniowe w Skageraku mają 2‰, w Kattegacie 1,5‰, w cieśninach duńskich 1,5—1‰, przy Ru-gji 0,8‰, przy Helu 0,7‰, w wodach fiń-skich 0,6‰, a w częściach końcowych za-toki Botnickiej zaledwie 0,2‰.

Bałtyk jest morzem nie tylko mało sło-nem, słonawym, lecz, jak widzimy, z mienne słonawym, zależnie od miej-sca. Ostatni fakt ten warunkuje rozma-ite życie rejonowe. W miarę po-suwania się z zachodu na wschód i ku północy, Bałtyk ubożeje pod względem fauny i flory. Słonawe wody jego dzia-lają na organizmy morskie niby „filtr”, przez który przechodzą, do których przystosowują się tylko gatunki mało wrażliwe, skutkiem swych właściwości fizjologicznych, na zmiany w zasoleniu środowiska.

Cechą powszechną morskiego życia Bałtyku, pozostająca w ścisłym związku ze słabym stopniem zasolenia wody, jest jego karłowacenie. Zwłaszcza na

bezkęgowcach zjawisko to jest wyraźnie zaznaczone. Omułka jadalna, u wybrzeży francuskich Atlantyku dochodząca 12 cm., w morzu naszym liczy przeciętnie 3 cm. Flądra sześciolatnia z Bałtyku rów-na jest co do rozmiarów swych trzylet-niej z morza Północnego.

Ostatni następstw słabego zaso-lenia wód Bałtyku jest domieszka gatunków właściwych wodom słodkim, tem większa, im bardziej na wschód, a więc gdzie woda mniej słona. Fauna końcowej części zatoki Botnickiej, gdzie stopień zasolenia wynosi 0,2‰, składa się prawie wyłącznie z gatunków słodkowodnych (ryby słodkowodne, za-by etc.). Lecz i w naszych wodach, zwłaszcza w częściach przybrzeżnych zatoki Puckiej, gdzie trzcina zarasta grzaskie, torfiaste brzegi, a dno pokry-wają zarosła ramienicy, żyje wiele ga-tunków właściwych wodom słodkim. Na 48 gatunków ryb, stwierdzonych w mo-rzu naszym, 17 czyli 35‰ są gatunkami słodkowodnymi. Oprócz ryb licznie wy-stępują i bezkręgowce wód słodkich. Jak-że wymownym staje się obrazek, który często można obserwować latem z mo-lo portu w Helu: stadko młodych okoni, przepływające wśród stadka meduz-cheł-bij! Wskazuje on na zmieszanie się w Bałtyku (zwłaszcza wschodnim) życia morskiego z życiem słodkowodnym.

Bałtyk jest morzem stosunkowo mło-dem. Jego dzieje, jako zbiornika zbliżo-nego swym kształtem do dzisiejszego, da-tują się od czasów epoki lodowej. W czwartorzędzie, przy końcu epoki lodo-wej, kiedy to grube lody, pokrywające Polskę topnieć zaczynały, a szeroki lo-dowiec pokrywał jeszcze góry Skandy-nawii, na miejscu dzisiejszego Bałtyku rozciągało się morze, które na szeroko-ści dzisiejszej Finlandji komunikowało z dawnym morzem Lodowcowym Północ-nem. Morze to, zwane morzem Yoldia, od gatunku małża w niem żyjącego, dziś spotykanego w oceanie Lodowatym, miało faunę i florę arktyczną.

Podniesienie się lądu obecnej Finlandji i południowej Szwecji odcłodziło morze Yoldia od dawnego morza Lodowatego i przemieniło w ogromne, zamknięte, wy-sładzające się, skutkiem dopływu licznych obfitujących w wodę rzek — jezioro Ancylus, w którym przeważała fauna i flora wód słodkich.

Pod koniec okresu Ancylus w dziejach Bałtyku następuje zmiana, decydująca za-sadniczo o składzie życia Bałtyku dzisiejszego. Na zachodzie wskutek obniżenia się lądów, na miejscu dzisiejszego Kate-gatu, powstaje szeroka komunikacja jeziora Ancylus z morzem Północnem. Wody słone morza Północnego wlewają się do słodkowodnego jeziora. Jednocześnie roz-poczyna się stopniowe przenikanie fauny i flory atlantyckiej, które po dziś dzień dominują w Bałtyku. Występujący dziś w zachodniej, po wyspę Rugję, bardziej słonej części Bałtyku, mięczak Litto-rina littorea żył wówczas na całej przestrzeni tego morza, wskazując tem samem na większe, niż w dzisiejszym Bał-tyku, zasolenie wody.

Po okresie Littorina następuje zbli-żanie się stopniowe Bałtyku do stanu o-becnego: zmniejszanie się rozmiarów zbiornika, podnoszenie się dna pod cieśninami duńskimi, zważanie się tych cieśnin, słab-sza komunikacja z morzem Północnem, utrudniony dopływ wody słonej, przejście morza w zbiornik wód słonawych o zmien-

nym, zależnie od miejsca, stopniu zaso-le-nia. Okres współczesny rozwoju Bałtyku charakteryzuje nadewszystko mięczak rogowiec bałtycki (Tellina baltica).

Powyższe dzieje Bałtyku pozwalają nam lepiej rozumieć życie Bałtyku dzisiejsze-go. Umożliwiają zrozumienie istnienia form arktycznych, przetrwałych z okresu Yoldia, rozsiedlonych przeważnie w Bał-tyku wschodnim, nie spotykanych dziś na drogach wodnych, łączących Bałtyk z oceanem Arktycznym, ani w Bałtyku zachodnim, ani w morzu Północnem, ani u brzegów południowych Norwegji. Wska-zują na przeważające, jako ostatnie i po dziś trwające wpływy północno-atlantyckie. Wskazują wreszcie na współczesne warunki środowiska w Bałtyku, zwłaszcza na słabe i zmienne zasolenie wód—jako na czynniki ostateczne dzisiejszego obra-zu życia.

Szczególnem morzem jest Bałtyk. Choć geologicznie młody, choć słonawy i ubogi swem życiem, choć płytki i, niby wielkie jezioro, przez lądy otoczony, jest on prze-cież tem jedynem morzem — częścią wód bezbrzeżnego Wszechocanu — do które-go przylega nasza ziemia ojczysta.

Znać i zrozumieć Bałtyk musimy.

K. DEMEL.

ROZSTRZYGNIĘCIE KON-KURSU NA NOWELĘ MORSKĄ.

Sąd konkursowy na nowelę morską, w składzie redaktora Zdzisława Dębickiego, generała Marjusza Zaruskiego i p. Jerzego Bohdana Rychlińskiego, przyznał następujące nagrody: I nagrodę za no-welę pod tyt. „Opowieść o locmanie niemrawym Jakóbku Cleydijk”, II na-grodę za nowelę pod tyt. „Polska na fismarku”, III nagrodę za nowelę pod tyt. „Z pamiętnika starszego oficera”.

Autorem noweli, za którą przyznana została I nagroda, jest p. Stanisław Marja Saliński. Wobec braku kopert z nazwi-skami przy dwóch pozostałych nagrodz-nych nowelach, redakcja „Morza” wzy-wa autorów do nadesłania swych nazwisk i adresów.

Nadto sąd konkursowy wyróżnił na-stępujące nowele:

1. Nowelę pod tyt. „We mgle”, opa-trzoną godłem „Oslo”.
2. Nowelę pod tyt. „Za króla Zygmun-ta”, opatrzoną godłem „Jim Poker”.
3. Nowelę pod tyt. „Bosman Finta”, opatrzoną godłem „Sellmore”.
4. Nowelę pod tyt. „Zamek Ruryka”, opatrzoną godłem „Eryk Północny”.
5. Nowelę pod tyt. „Komandor Stanie-wicz”, opatrzoną godłem „Bohater”.

Nazwiska autorów nowel wyróżnio-nych zostaną ujawnione po nadesłaniu przez nich zgody na otwarcie kopert.

Jednocześnie sąd zakwalifikował, jako nadającą się do druku nowelę pod tyt. „Na Bałtyku”, opatrzoną godłem „Ku dalekiemu złudzeniu” oraz nowelę pod tyt. „Poniedziałkowa Moc”, opatrzoną godłem „Ex”.

P O R T T A L L I N U

Estonja zalicza się do tych krajów, które ze względu na ich położenie geograficzne nazywać można krajami morskimi.

Wybrzeże kontynentu Estonji ma 1.159 kl. długości, a łącznie z wybrzeżami wysp i wysepek dochodzi do 3.403 km. Na przestrzeni tych wybrzeży znajdują się 24 miasta portowe, z których 5 posiada doniosłe znaczenie handlowe.

Przez naturę samą od wiatrów osłonięty, w zagłębiu zatoki, leży Tallin, stolica Estonji i jednocześnie największy jej port morski.

Port Tallinu przez rok cały otwarty jest dla żeglugi. Podczas najmroźniejszej zimy zatoka Tallińska zaledwie na 3 miesiące pokrywa się krą, lecz droga dla statków jest zawsze wolna. W wypadkach większych trudności dobiecia do portu specjalne słateczki-łamacze przeprowadzają statki przez zatokę tak, że nawet przeciwności natury nie wpływają na osłabienie ruchu w porcie.

Do Tallinu dobiegać nawet mogą największe statki, kursujące po oceanie, gdyż rejda jego portu posiada ponad 20 mtr. głębokości, a głębokość wody przy samych nabrzeżach wynosi od 5,5 do 10 mtr.

Port Tallinu jest zaopatrzony:

a) W elewator zbożowy, którego ogólny obrót w r. 1904 dosięgnął 800.000 ton.

b) W szopy i składy zarówno prywatne, jak i publiczne o ogólnej pojemności 44.100.000 stóp³. Ponieważ 80 stóp³ odpowiada przeciętnie jednej tonie, przeto budynki te mają pojemność 550.000 ton.

Warunki miejscowe i teren portu po-



zwalać liczyć się z możliwością rozbudowy tych budynków i doprowadzenia ich do pojemności 1.000.000 ton.

Pozatem większa część składów jest tak rozmieszczona, że można ładować towary wprost ze składów na statki.

c) W kranie elektryczne o sile 1,5 do 3 ton.

d) W łamacze lodu, z których „Suur-Tõll” o sile 5.000 HP., „Tasuja” o sile 1.250 HP. i „Jüri Wilms” o sile 75 HP.

e) W służbę sterniczą (pilote), składającą się z 5 sterników

portowych i 12 sterników morskich.

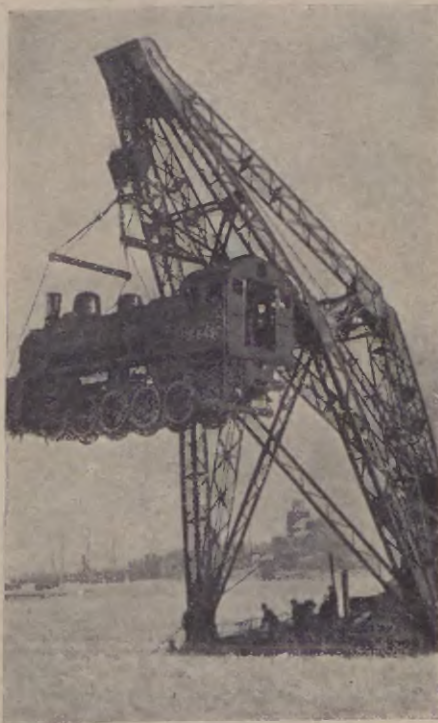
f) W służbę ratowniczą.

g) W pływający dok dla naprawy statków o pojemności do 5.000 ton.

h) W warsztaty reparacyjne do naprawy poważnych uszkodzeń statków, zajmujące stale 1.800 robotników.

Znaczenie portu Tallin ma swą doniosłość nie tylko dla samej Estonji, lecz również i dla handlu międzynarodowego. Jest on jednym z najgłówniejszych punktów, przez który przechodzą towary zagraniczne do Rosji i odwrotnie, przez który surowce rosyjskie skierowywane są za granicę.

Od czasów uzyskania niepodległości Estonji, wydajność portu Tallinu znacznie się wzmogła. Obecny jego stan, rozgałęzienie i sprawność linii kolejowych pozwalają dzisiaj na wypuszczenie z portu 800 wagonów dziennie przewozów tranzytowych, co za czasów panowania rosyjskiego wydawało się jeno niedościęgłym marzeniem.



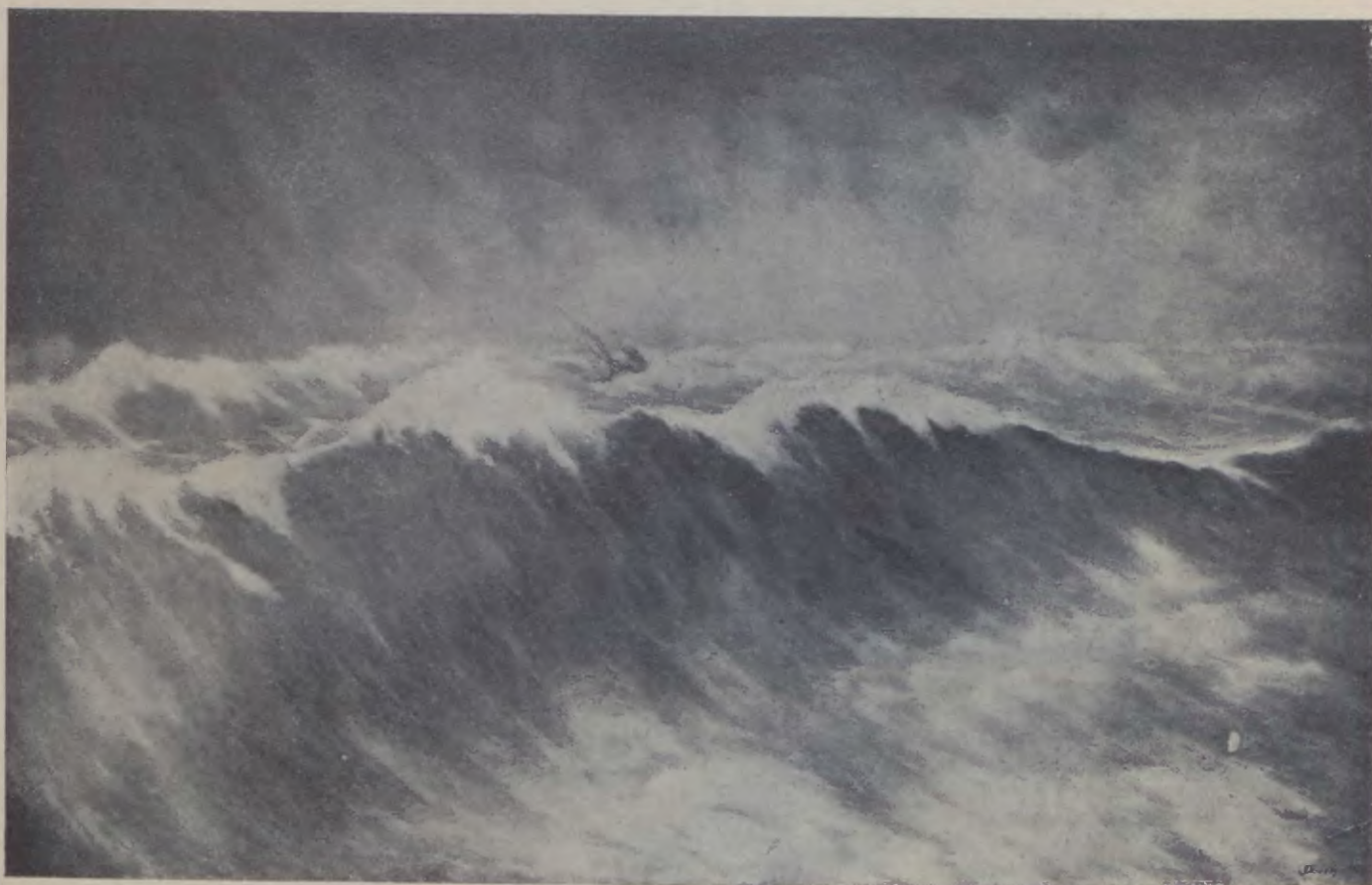
Dźwig podnoszący lokomotywę.



Dźwigi (krany) elektryczne w porcie w Tallinie.



Yachty miejscow. yacht-klubu, widziane od strony morza w Tallinie.



Z wystawy w lokalu Komitetu Warsz. L. M. i R.: F. Szwoch „Burza na morzu”.



Z wystawy w lokalu Komitetu Warsz. L. M. i R.: F. Szwoch „Zatoka Pucka”.



Z marynistyki angielskiej. Artur Briscoe: Wicher zrywający żagle.

Temat morza w malarstwie polskim jest rzeczą nową. Nie mieliśmy własnego wybrzeża morskiego w okresie rozwoju naszego malarstwa, stąd też nam brak i marynistów. Mimo to przecież temat brzegów morza Śródziemnego tak często przejawia się w twórczości Edwar-



F. Szwoch: Głowa rybaka.

da Okonia, brzegów morza Bretonji u Ślewińskiego, włoskie plaże u Pstrokońskiego. W ostatnim sześcioleciu nasi artyści malarze nader żywo zainteresowali się Bałtykiem: Włodzimierz Nałęcz, znany już dawniej jako malarz fiordów norweskich, Franciszek Szwoch, a szczególnie Marjan Mokwa, Kaszub z pochodzenia i redaktor pisma, poświęconego morzu w sztuce naszej. „Morze” stara się te przejawy skrzętnie notować, pozostawiając ocenę wartości artystycznej tych prac czasom późniejszym. Gwoli wykazania różnic między naszym a angielskim malarstwem, posiadającym wielkie tradycje morskie, zamieszczamy tu rysunki art. mal. Briscoe.

Liga Morska i R., pragnąc popierać rozwój naszego malarstwa morskiego i zainteresowanie się niem jak najszersze, urządza w swym lokalu wystawy obrazów. W chwili obecnej właśnie w lokalu Ligi (plac Napoleona 6) została otwarta wystawa obrazów Franciszka Szwocha, z której obok załączamy reprodukcje, str. 20 — a ilustruje otwarcie objazdowej wystawy w Milejowie, zorganizowanej głównie dzięki prof. Nałęczowi.



Artur Briscoe: Podczas skoku fali przez pokład.

ZAŁOŻENIE ODDZIAŁU L. M. R. W TROKACH. Staraniem delegatów Oddziału Okręgowego w Wilnie, p.p. Stanisławy Szumańskiej, W. Szumańskiego i Jana Rochowicza, został zorganizowany Oddział w Trokach. Do Zarządu wybrano: pp. W. Budrewicza, Wiercińskiego, Nowickiego. Nowy Oddział zamierza opracować projekt połączenia jeziora Trockiego z jeziorem Landwarowskim.

ZAŁOŻENIE ODDZIAŁU L. M. R. W PUŁAWACH. Z inicjatywy członka-korespondenta L. M. R. p. Michała Widawskiego odbyło się dn. 11 lutego r. b. zebranie organizacyjne członków-założycieli Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w Puławach. Zawiązano Oddział oraz wybrano Zarząd następujący: p.p. kpt. Kuncewicz, Rutkowski, Dr. Wierzechowski, Wilantowicz, inż. Korsak, M. Widawski. Oddział mieści się w lokalu Zarządu Dróg Wodnych w Puławach.

ZAŁOŻENIE ODDZIAŁU L. M. R. W RÓWNEM. Staraniem członka-korespondenta L. M. R. w Równem, p. Wincentego Winobera b. kpt. mar., został zorganizowany Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Równem. Na zebraniu organizacyjnym w dn. 20 lutego r. b. wybrano Zarząd w następującym składzie: prezes ptk. Knoll, Dow. XIII Dyw. Piech., v-prezes W. Winober, członkowie: ptk. Tolpyho, Dow. Garn., p. Lisiecki, zastępca Starosty; p. Bojarski, v-prez. miasta; prof. Swiszcowski, p. Grinfeld, p. Witkowska. Zarząd rozpoczął już energiczną działalność, propagując cele Ligi Morskiej i Rzecznej.

ODZNACZENIE. Na wniosek Oddziału L. M. R. w Janikowie, Zarząd Centralny w uznaniu zasług przyznał panu dr. Bolesławowi Brodnickiemu Odznakę Honorową II-go stopnia.

ZAŁOŻENIE ODDZIAŁU L. M. R. W DĄBROWIE GÓRNICZEJ. Staraniem członka-korespondenta L. M. R. w Dąbrowie Górniczej p. Józefa Kaczkowskiego został zorganizowany Oddział L. M. R. w Dąbrowie Górniczej. Dnia 9 lutego r. b. odbyło się zebranie organizacyjne, na którym wybrano Zarząd w składzie: p.p. Józef Kaczkowski, dr. Adam Piwowar, Ludmiła Danielewiczowa, Ludwik Wasilowski.

ST. JAROCKI.

Z ODDZIAŁU L. M. R. W MILEJOWIE. Dnia 14 lutego r. b., po Mszy S-tej w miejscowym kościele, została otwarta uroczystość Wystawa obrazów „Koła Marynistów Polskich”, składająca się z 31 płócien naszych marynistów z czcigodnym Prezesem Koła Marynistów, prof. Włodzimierzem Nałęczem na czele. Na całość złożyły się prace artystów: Włodzimierza Nałęcza, Wawrzyńca Choremalskiego, Zofji Skorobohatej-Stankiewicz, Janiny Dołyckiej, Jadwigi Wysockiej, Stanisławy Kosickiej.

Wystawa mieści się w pięknie udekorowanej sali miejscowego Laboratorium Chemicznego, przybranej pod kierunkiem p. inżyniera Eugenjusza Kukolewskiego.

Przebiega wstęgi dokonała p. Zofja Znatowiczowa, członek rzeczywisty Oddziału, przy dźwiękach marsza, wykonanego przez orkiestrę cukrowni Milejów.

Odpowiednią przemowę wygłosił pre-



Z Oddziału L. M. R. w Milejowie: p. Zofja Znatowiczowa otwiera wystawę „Koła Marynistów Polskich”.



Z Oddziału L. M. R. w Milejowie: Zwiedzanie wystawy. Po lewej stronie widzimy p. E. Znatowicza, prezesa Oddziału.

zes oddziału, p. E. Znatowicz, który udział później zwiedzającym wyjaśnił co do treści obrazów.

Wystawę zwiedziło do dn. 22 b. m. 408 osób, w tej liczbie 307 młodzieży i działwy szkolnej.

Wystawę zaszczytli swą obecnością p. Sasorska, członek Zarządu Oddziału Lubelskiego L. M. R. i p. Świeży, dyrektor Lubelskiego Muzeum miejskiego.

Z DZIAŁALNOŚCI ODDZIAŁU „LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ” WE LWOWIE

Oddział Lwowski „Ligi Morskiej i Rzecznej” wykazuje stały wzrost. Liczba członków powiększa się, praca propagandowa Oddziału zaczyna zataczać coraz szersze koła.

Oddział zawiązał szereg umów i kontraktów z poważnymi firmami, które bądź to dobrowolnie opodatkowały się na rzecz L. M. i R. lub weszły w ścisłą współpracę z Oddziałem. Do Firm tych należy w pierwszym rzędzie: Fabryka czekolady Jana Höflingera, który zgodził się na wyrób reklamowej — dla L. M. i R. czekolady w ilości 50,000 sztuk po cenie 25 gr. za tabliczkę. Z czystego dochodu przeznaczają Jan Höflinger 10% na fundusz budowy floty handlowej. Firma „Tlen” zgodziła się opodatkować swoje wyroby toaletowe i kosmetyczne na rzecz L. M. i R. Jeden z teatrów lwowskich „Semafor” zawarł z Oddziałem następujący kontrakt:

Teatr zgodził się dać 31 przedstawień na prowincji we wszystkich większych miastach od dnia 1 grudnia do 16 grudnia włącznie, przeznaczając 40% Btła na rzecz Oddziału, biorąc wszelkie ryzyko strat i niepowodzeń na siebie.

Małopolski Zakład Odzieżowy opodatkował się również w wysokości 10% na

rzecz L. M. i R. wzamian za umożliwienie kompletnego umundurowania Korpusu Kadetów Nr. 1.

Ażeby nawiązać ścisłą współpracę z przedstawicielami prasy lwowskiej, urządził Oddział Lwowski L. M. i R. konferencję prasową dnia 8 listopada u. r. w Hotelu Krakowskim. Współpraca polega na tem, że prasa umieszcza chętnie artykuły propagandowe, nadsyłane przez Oddział.

Również w celu propagandy odbywa się wyświetlanie filmu morskiego, który cieszy się wielkiem wzięciem u młodzieży szkolnej.

Ażeby młodzież tę pozyskać dla idei morza, urządził Oddział Lwowski L. M. i R. pogadanki w szkołach — o morzu polskiem, o flocie, o budowie portu w Gdyni i t. d.

Odbył się również jeden odczyt publiczny o „Flocie polskiej w powstaniu styczniowym”.

Liczba członków Oddziału wzrasta. Ognisko oficerów Garnizonu Lwowskie-

go przystąpiło korporatywnie do L. M. i R. Również Ognisko Podoficerów zgłosiło gremjalne wstąpienie w szeregi Ligi. Województwo lwowskie w osobie członka Wydziału L. M. i R. dr. Tadeusza Moszyńskiego, stara się pozyskać nowych członków tak we Lwowie, jak i na prowincji w poszczególnych starostwach.

Oddział pozyskał szereg protektorów i opiekunów, a to — protektorzy: Zakład naukowy im. Zofji Strzałkowskiej, Zakład naukowy im. Sacre-Coeur, fabryka mydła i kosmetyków „Tlen”, Powiatowy Zakład Odzieżowy dla Małopolski i t. d.

Opiekunowie: Zakład im. Zofji Strzałkowskiej, Fundacja im. hr. Stanisława Skarbka i t. d.

Prezesem Oddziału Lwowskiego jest dr. Józef Gluziński, sekretarzem pan Schiller de Schildenfeld.

Zarząd Oddziału Lwowskiego żywi pełną nadzieję, że działalność jego rozwinie się jak najpomyślniej.

Dr. JAN ROGOWSKI.

KRONIKA.

ZWIĘKSZENIE FLOTY RUMUŃSKIEJ. Rumuńska flota wojenna ma być powiększona o 4 niszczyciele torpedowców, 3 łodzie podwodne po 600 ton pojemności każda i kilka okrętów strażniczych. Zaprojektowana jest budowa rzecznych monitorów i kanonierek. W celu zwiększenia swego lotnictwa morskiego rząd obstałował znaczną ilość hydropla-

nów typu „Savuya”. Anglja bardzo sprzyja rozwojowi tej floty.

MANEWRY FLOTY JAPONSKIEJ I STAN LOTNICTWA MORSKIEGO. W końcu roku ubiegłego flota wojenna odbyła manewry na większą skalę. Manewry te odbyły się w okolicy wysp Bonińskich przy udziale około 500 jednostek pływających. W tym celu flota by-

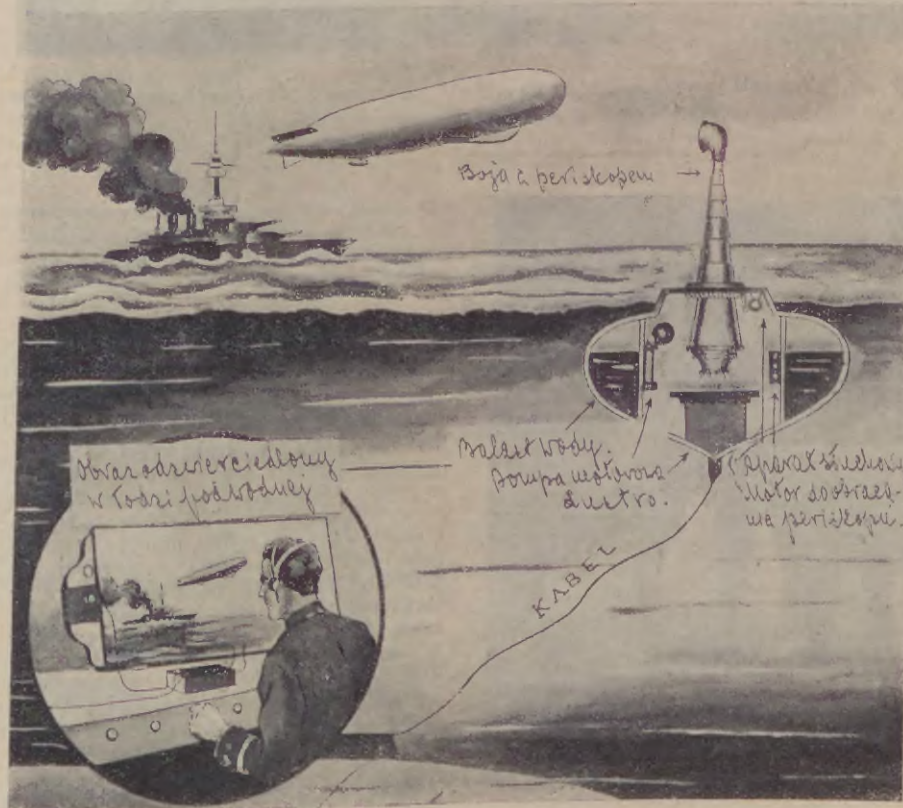
ła podzielona na 2 eskadry. Eskadra pierwsza, której siły główne składały się z 3 okrętów linjowych, 3-ch lekkich krążowników, 16 niszczycieli torpedowców i 6 łodzi podwodnych, mając bazę na wyspach Bonińskich, przeprowadzała operacje przeciwko siłom, znajdującym się w zatoce Ize. Natomiast obrona dostępu do tej zatoki była poruczona eskadrze drugiej, której siły główne zawierały: 3 okręty linjowe, 3 lekkie krążowniki, 1 flotylla niszczycieli torpedowców i 1 awiomatka. Szczegółów o przebiegu akcji manewrów narazie brak.

W specjalnych pismach zagranicznych dopiero od niedawna zjawily się dosyć konkretne wiadomości o stanie japońskiego lotnictwa morskiego. Flota wojenna posiada w dyspozycji około 400 hydroplanów, przeważnie konstrukcji japońskiej. Budżet na lotnictwo morskie w roku 1925/26 przewiduje wyasygnowanie sumy 18 milionów jen. (Na lotnictwo lądowe w tymże roku wyasygnowano 20 milionów jen). Obecnie, po zwolnieniu z lotnictwa wszystkich instruktorów cudzoziemców, liczba personelu lotniczego wynosi 3000 ludzi.

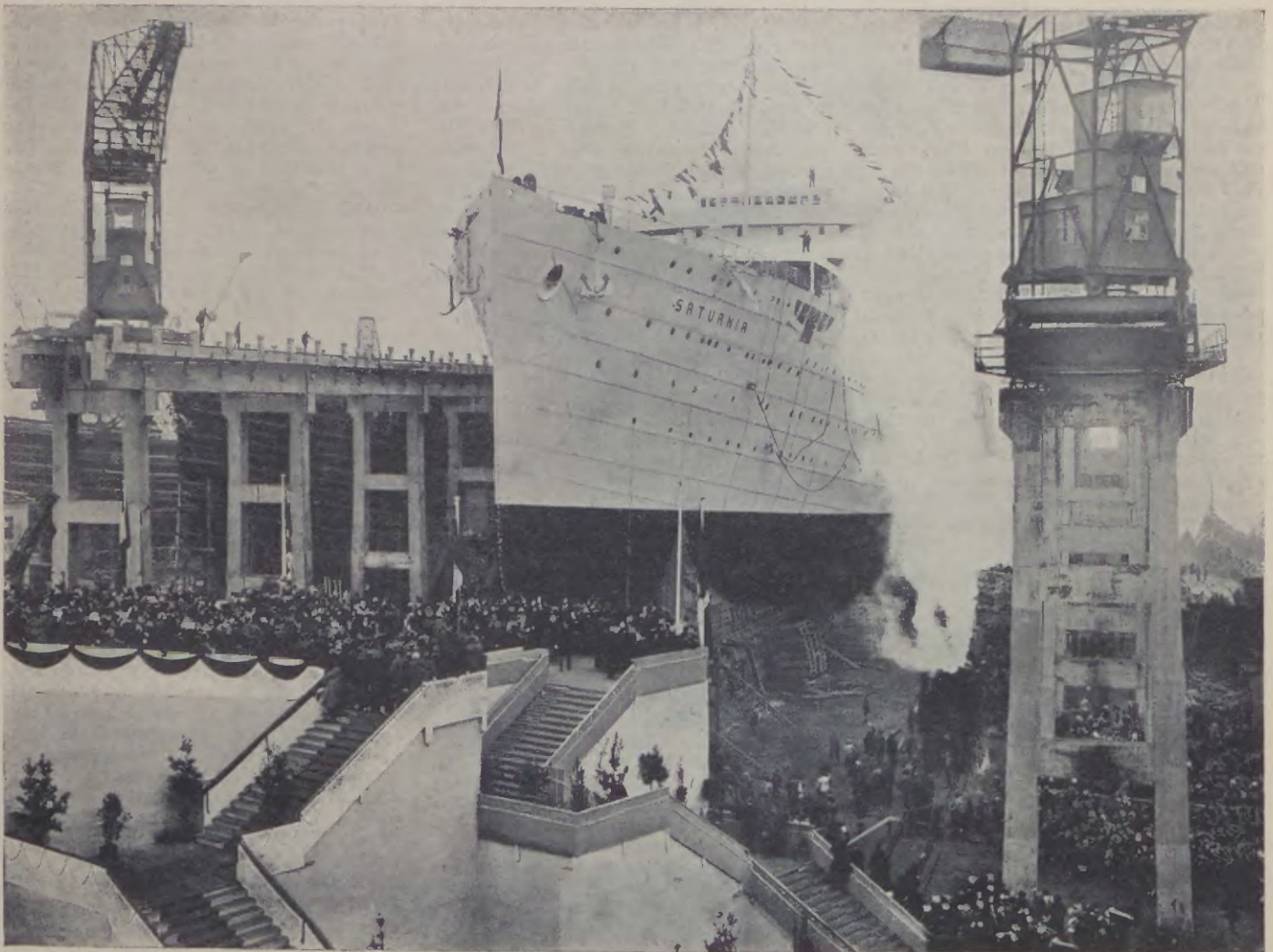
ROSJA POWIĘKSZA FLOTĘ WOJENNĄ. Rząd sowiecki, mimo swych nieustających zapewnień o pokojowym usposobieniu, czyni w ostatnim czasie coraz większe przygotowania zbrojne, zwłaszcza w dziedzinie wzmocnienia marynarki wojennej.

Miedzy innymi, Sowiety ostatnio zamówily we Włoszech kilka torpedowców i innych okrętów wojskowych, wybudowanych wedle wymagań najnowszej techniki. Budowa torpedowców odbędzie się pod bezpośrednim kierunkiem i kontrolą delegacji sowieckich marynarzy-fachowców (nawiasem mówiąc zaproszonych z pośród działaczy).

Sowiety dostarczyły Turcji znacznej ilości różnych materiałów wojskowych oraz bronią celem wzmocnienia fortyfikacji portów tureckich na wybrzeżu morza Śródziemnego i Czarnego. Prace nad wzmocnieniem fortyfikacji tych portów prowadzi się w ostatnich dniach w gwałtownym tempie. Pozostają one w związku z zaostreniem stosunków turecko-angielskich (w kwestji Mossulu) oraz zobowiązaniem się Sowietałów do obrony interesów tureckich.



Nowa zdobycz techniki w wojennej flocie amerykańskiej. Dotychczas łódź podwodna mogła obserwować powierzchnię morza tylko dzięki przytwierdzonemu do niej periskopowi. To narażało łódź na wiele niebezpieczeństw. Obecnie dokonane udoskonalenie techniczne polega na tem, że dzięki pływającej boi z periskopem, do której jest przytwierdzony kabel, łódź podwodna znajdująca się bardzo głęboko pod powierzchnią morza, jest zdolna obserwować to, co się dzieje na powierzchni.



Uroczystość opuszczenia ze stoczni na morze we Włoszech nowowypbudowanego okrętu „Saturnia”. Płonące stosy, specjalnie zbudowane wschody, flagi, tłumy ludzi mówią o rozmiarze uroczystości.



Córka króla włoskiego z właścicielem okrętu „Saturnia” wraca z uroczystości.

AMERYKA POSIADA NAJWIEKSZĄ FLOTĘ WOJENNĄ. Według wiadomości z Waszyngtonu, wszystkie amerykańskie okręty wojenne mają być zaopatrzone w działa dalekonośne, zdolne do zestrzeliwania aeroplanów o sile wyrzutu pocisku na 6 mil w górę. Już 5 wiel-

kich okrętów wojennych otrzymało nowe działa.

Wiadomość ta wywarła w Londynie poważne zaniepokojenie. Przypuszcza się, iż Ameryka obawia się w razie konfliktu zbrojnego powietrznego napadu. W kołach londyńskich twierdzą, że amerykań-

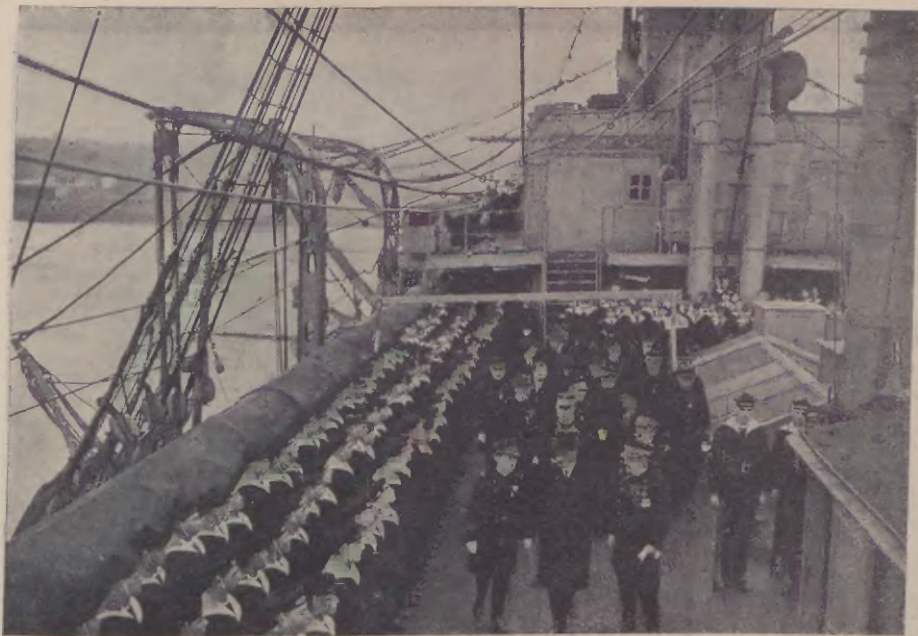
ska flota wojenna jest dziś największą na świecie, a wobec nowych ulepszeń sprawność jej przewyższa floty innych państw.

J. BOREJKO.

ROZBUDOWA PORTU GDAŃSKIEGO. Przedstawiciel senatu gdańskiego oznajmił, że z uzyskanej swego czasu przez W. M. Gdańsk pożyczki angielskiej senat oddał 8 milionów guldenów, również w formie pożyczki, Radzie Portu, na wprowadzenie nowoczesnych urządzeń w porcie gdańskim. Z sumy tej rada portu wydała dotychczas 3.126.000 guldenów, a mianowicie na zakup nowego łamacza lodu, na wprowadzenie podwodnej sygnalizacji w porcie, na zbudowanie i ustawienie kilku nowych żorawi pływających i t. p. Poza tem są obecnie w budowie nowe krany większe i mniejsze, budują nowe keye (quais) na wyspie Holm i innych punktach martwej Wisły. W najbliższych dniach rozpoczną się dalsze prace, których koszty wynoszą 1.400.000 guldenów.

Nakoniec przedstawiciel senatu podkreślił, że wszystkie związane z powyższymi pracami zamówienia zostały rozdane firmom gdańskim, polskim i niemieckim, przyczem w jednym wypadku na mocy decyzji prezydenta rady portu część zamówień oddano firmom polskim i niemieckim.

Powyższe wyjaśnienia senatu nie zadowolily nacjonalistów gdańskich.



Fot. Meurisse.

Francuski minister marynarki lustruje szkołę chłopców okrętowych w Brest na okręcie „Amorique”.

RUCH OKRĘTOWY W GDANSKU.
Ruch okrętowy w porcie gdańskim w r. 1925 był największym z notowanych dotychczas. Weszło 3.896 statków o ładowności 1.869.979 ton, wyszło 3.958 statków o ładowności 1.864.189 ton. W roku 1924 tonaż statków, które zawinęły do portu, wynosił 1.635.010 ton, tonaż statków, które opuściły port, wynosił 1.648.023. Odpowiednie liczby przed wojną (1913 r.) były znacznie mniejsze: 924.837 ton; 936.854 ton. Z pośród statków, przybyłych do portu, najwięcej, bo 1661 statków było niemieckich (622 tys. ton), z kolei statków gdańskich było 613 (110 tys. ton), szwedzkich 496 (190 tys. ton), duńskich 458 (309 tys. ton), angielskich 269 (294 tys. ton), norweskich 143 (107 tys. ton), łotewskich 56 (33 tys. ton), polskich 55 (25 tys. ton), holenderskich 55 (22 tys. ton), francuskich 47 (61 tys. ton), fińskich 45 (12 tys. ton), estońskich 41 (6 tys. ton), litewskich 15 (5 tys. ton), Stanów Zjednoczonych 13 (43 tys. ton), włoskich 5 (10 tys. ton), hiszpańskich 4 (8 tys. ton), sowieckich 3 (2 tys. ton), austriackich, brazylijskich, islandzkich, japońskich, jugosłowiańskich i panamskich — po jednym.

TABOR WIŚLANY. Inż. Szachtmajer w odczynie swym, wygłoszonym w Komitecie Warsz. L. M. i R., podaje następujące dane:

Wiśle od Warszawy obsługiwał tabor Kongresówki w ilości 466 statków nieparowych i pruski w ilości 115 obiektów,

razem 581 szt. czyli 20% jednostek taboru wiślanego należało do Prus.

Stosunek pojemności statków był taki: Kongresówka posiadała tabor ogólnej pojemności 55.800 ton, Prusy zaś 33.000 ton, czyli pruski tonaż sięgał 37% całego taboru wiślanego ($33.000:55.800 = 88800$). W r. 1924 tabor nieparowy na Wiśle przedstawia się w stanie onlakanym, gdyż ilość statków spadła z 581 do 357, tonaż zaś z 88800 ton obniżył się do 29.150 ton. Powojenny tabor Wisły do przewozów masowych skurczył się do 33%.

W r. 1913 kursowało po Wiśle 42 parostatki, w r. zaś 1924 mamy 68, z czego 8 obiektów nowej budowy. Podkreślone zostało także, że po wojnie mamy statki większej mocy, niż to miało miejsce w 1913 r.

Kończył prelegent swój odczyt następującym wnioskiem:

Mając na względzie wielkie projekty dróg wodnych, musimy już dziś dbać o to, by tabor rzeczny zaczął się tworzyć. Jako niezawodne i jedyne w tym kierunku prowadzące drogi są:

Pomoc kredytowa przy budowie statków oparta na hipotece i asekuracji i uzyskanie możliwie większych głębokości na Wiśle w chwili obecnej, by nowopowstające obiekty mogły osiągnąć większy tonaż i wskutek tego były więcej dostosowane do naszych przyszłych dróg wodnych.

NIE REKLAMA — FAKT! 8000 PORTRETÓW DARMO!

Dla rozpowszechnienia naszego zakładu między czytelnikami „Morza” postanowiliśmy rozdać 8000 portretów darmo. Przyslijcie lub przynieście do zakładu naszego fotografie (starą lub nową, pojedynczą, podwójną lub grupę) — a otrzymacie w przeciągu 14 dni

**RETUSZOWANY, ARTYSTYCZNIE WYKONANY
ZE ZDUMIEWAJĄCEM PODOBIENSTWEM PORTRET.**

oprawiony w eleganckie passe-partout rozmiaru 35×45 cm. Skorzystajcie jak najprędzej z naszej propozycji, gdyż dla reklamy wyznaczaliśmy ograniczoną ilość tylko 8000 portretów. Jako wzajemną usługę, gdy będziecie (a to na pewno) z portretów zadowoleni, prosimy polecać nasz zakład wśród znajomych. Fotografie wysłane otrzymacie z powrotem w całości bez żadnego uszkodzenia wraz z portretem. Za passe-partout, przewożenie, opakowanie i zwrot kosztów ogłoszeń prosimy przysłać 5 złotych. Przekazy syłkę, opakowanie i listy prosimy adresować: Zakład fotograficzny „Foto-Portret” Warszawa, ul. Próżna Nr. 7, skrz. pocz. Nr. 586. Telefon 134-51. Zamawiać może każdy czytelnik do 10 sztuk.

ROBOTY PRZY BUDOWIE PORTU WZNOWIONO.—NAŁADUNEK WĘGLA WZRASTA. Roboty przy budowie nowoczesnego portu w Gdyni, prowadzone przez konsorcjum francusko-polskie, a przerwane na początku stycznia r. b. z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych, zostały obecnie wznowione.

Jeżeli inne względy w pracach nie przeszkodzą, czego zresztą kierownicy robót już się nie obawiają, to uda się niebawem dopełnić zaległości z roku ubiegłego, wywołane przez siłę wyższą i roboty przy budowie portu gdyńskiego potoczą się zupełnie normalnym trybem.

W tym miesiącu naładunek węgla polskiego na okręty był nader intensywny i stanowi swego rodzaju rekord, gdyż w okresie od 1 do 23 lutego załadowano przeszło 21.000 ton węgla.

O KONSULAT NORWESKI W GDYNI. Wobec coraz częstszego zawijania statków norweskich do portu gdyńskiego, rząd Norwegii prowadzi obecnie pertraktacje w sprawie utworzenia stałej placówki konsularnej w Gdyni. Konsulat norweski będzie pierwszą oficjalną zagraniczną placówką w porcie gdyńskim.

ŻĄDANIE ZWROTU OKRĘTÓW POLSKICH, ZABRANYCH W 1921 ROKU. „Dziennik Związkowy” donosi, że członek parlamentu w Waszyngtonie, Polak z Detroit, b. oficer wojsk St. Zjedn., wniósł projekt ustawy o zwrot statków zabranych Polsko-Amerykańskiemu Tow. Żegluga.

W 1919 r. Tow. kupiło od zarządu floty handlowej 5 statków za 6.694.000 dolarów i zapłaciło gotówką 2.244.000 dol. Gdy następnie podczas depresji w żegludze ceny na statki spadły, Towarzystwo nie było w stanie wypłacić reszty należności. 40.000 amerykańskich Polaków, którzy zainwestowali pieniądze w przedsiębiorstwie, straciło 2.250.000 dol., gdy państwowy zarząd floty handlowej odebrał statki od Towarzystwa w 1921 r. Obecna wartość tych statków przedstawia sumę 900.000 dol. i Tow. Żegluga żąda oddania zabranych mu statków przez zarząd floty handlowej, który uzyskał z nich wielkie zyski i może bez straty zwrócić je pierwotnym właścicielom.

Alfred Niezychowski, reprezentujący 40.000 akcjonariuszów tego Towarzystwa, zażądał, aby kongres załatwił spór Towarzystwa z zarządem floty handlowej. Kongres Sosnowski oświadczył, że Polsko-Amerykańskie Tow. Żegluga było założone pomiędzy amerykańskimi obywatelami, pośród których było około 40.000 obywateli polskiego pochodzenia.

NASZ WYWÓZ MORSKI W LUTYM 1926 ROKU

	przez Gdańsk	przez Gdynię
Węgiel	150.000 ton	25.000 ton
Drzewo	112.000 m ³	
Zboże	16.050 ton	
Cukier	4.000 "	
Produkty		
naftowe	4.800 "	

K. JETKIEWICZ.

W dn. 30 marca r. b. w lokalu L. M. i R., pl. Napoleona 6 m. 4 odbędzie się

ZWYCZAJNE WALNE ZEBRANIE członków

YACHT-KLUBU POLSKI

Początek zebrania o g. 18-ej w pierwszym terminie, wzgl. o g. 19-ej w drugim terminie.
Zarząd.

*Międzynarodowy pokaz
towarów w Gdańsku
24 kwiecień — 2 maj 1926*

**WIELKA POLSKA
WYSTAWA
EKSPORTOWA**

*POD PROTEKTORATEM
MINISTERSTWA PRZEMYSŁU
I HANDLU*

*Zgłoszenia należy kierować pod adresem,
Wystawa Ruchoma, Warszawa,
Chmielna 32.*

*Wystawcy i odwiedzający popierają in-
teresy polskie, interesy na rynku świa-
towym.*

Z PRZETARGU DO SPRZEDANIA

Ł Ó D Ż

*ŻAGŁOWA REGATOWA (JOLA)
15 m² żagla cała z mahoni*

*oferty należy składać do dnia 15-go
kwietnia b. r. do biura Centralnego Za-
rządu Ligi Morskiej i Rzecznej, ulica
Elektoralna 2, gmach Ministerstwa Prze-
mysłu i Handlu, tel. 15-63.*

Tamże szczegółowe wiadomości.

PAŃSTWOWE ZAKŁADY NAFTOWE

SIEDZIBA ZARZĄDU WARSZAWA, ELEKTORALNA 2.

ORGANIZACJA EKSPORTOWA DROGĄ MORSKĄ

POLISH STATE PETROLEUM COMPANY

PAŃSTWOWE ZAKŁADY NAFTOWE

GDAŃSK, WALLGASSE 15/16

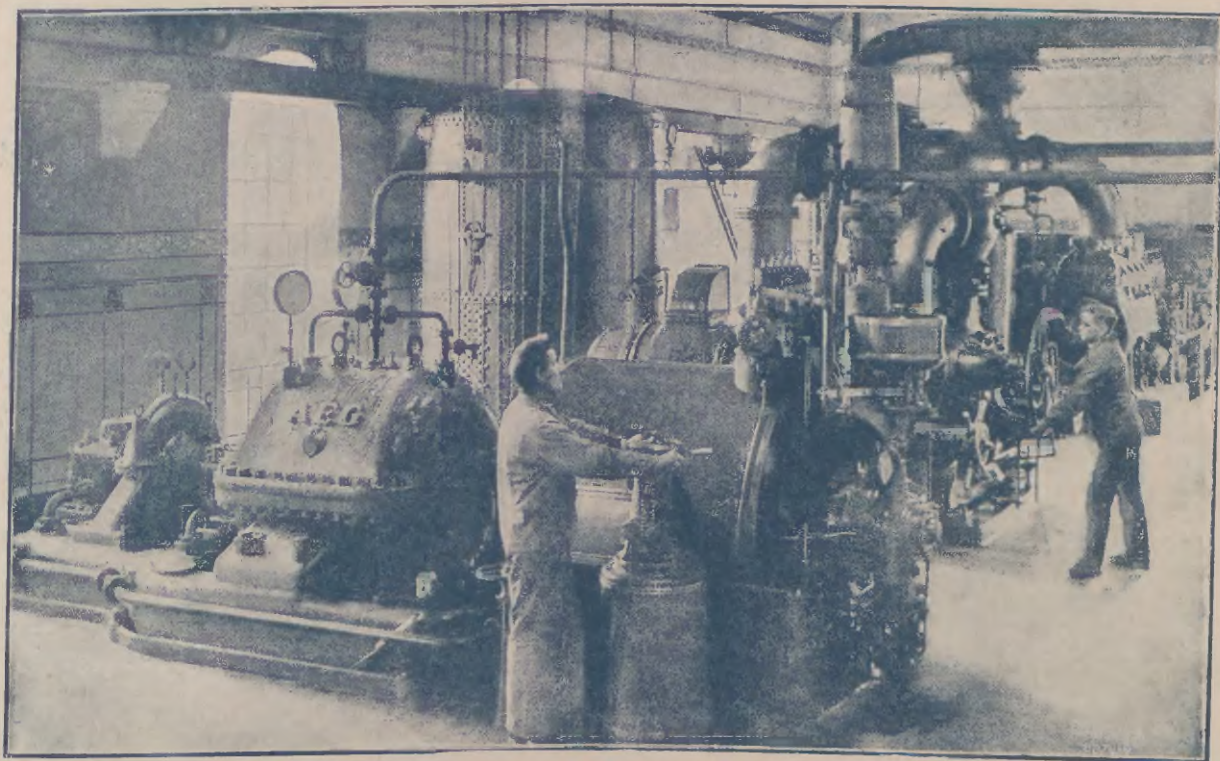
NAFTA: bezpieczeństwa,

NAFTA: rafinowana,

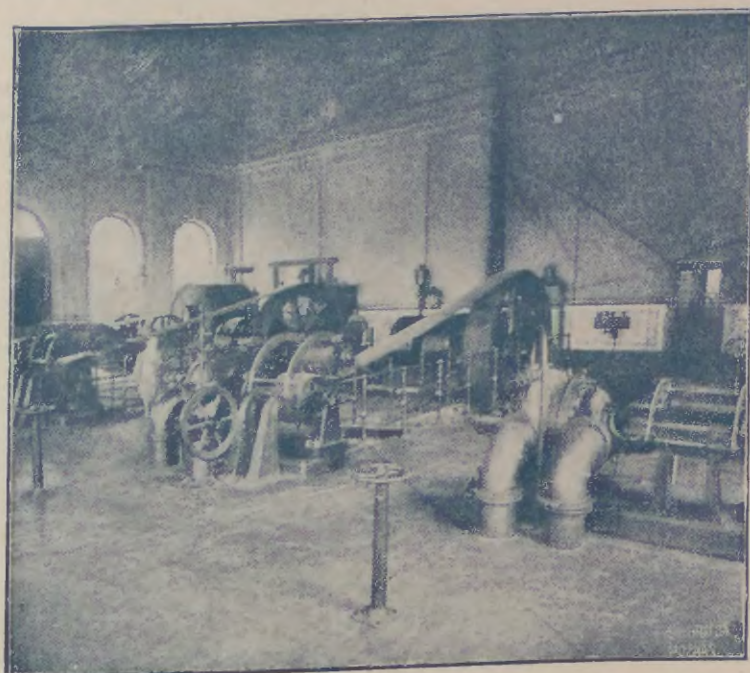
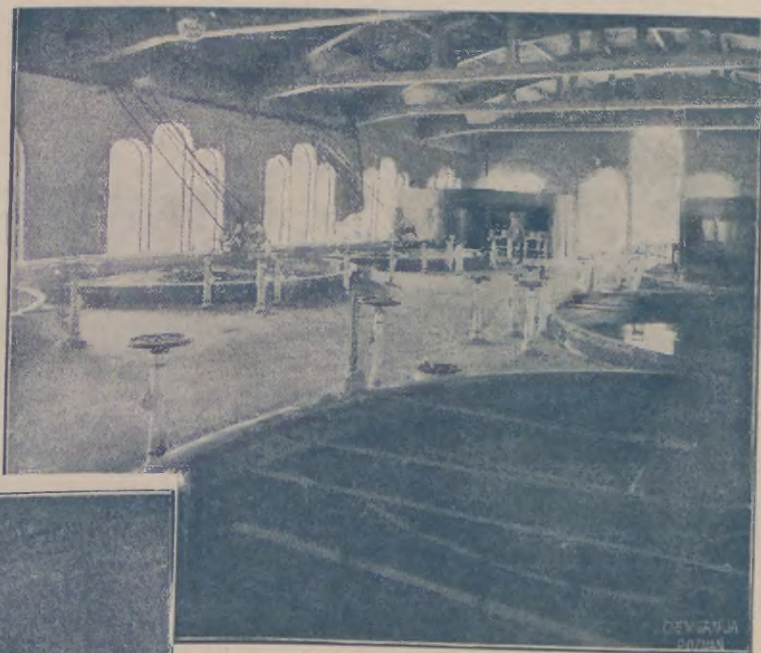
*BENZYNY: lotnicza,
samochodowa,
rolnicza,*

*OLEJE: gazowy,
wrzecionowy,
maszynowy,*

*OLEJE SPEC: samochodowy,
lotniczy,
cylindrowy.*



WODOCIĄGI MIEJSKIE



W
POZNANIU

GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA

W WARSZAWIE, NOWY-ŚWIAT 69

ADMINISTRACJA:

BELLONY
PRZEGLĄDU WOJSKOWEGO
I ŻOŁNIERZA POLSKIEGO

Tel. 202-19. Adres telegr. GEKAWU. Konto P. K. O. 162

P O L E C A :

dzieła z zakresu wojskowości w języku
polskim i obcych, oraz mapy sztabowe
we wszystkich skalach wydania
Wojskowego Instytutu
Geograficznego.

SKŁAD GŁÓWNY WYDAWNICTW WOJSKOWEGO
INSTYTUTU NAUKOWO-WYDAWNICZEGO

*PP. Oficerowie mogą nabywać książki
na trzymiesięczne raty.*



Ł O D Z I E

każdego typu: wioślarskie, żeglarskie i zwyczajne
oraz przybory wioślarskie dostarcza w- dobrem
wykonaniu i po cenach przystępnych

WŁADYSŁAW URBANIAK

STOCZNIA ŁODZI I FABRYKA

WYROBÓW Z DRZEWA

POZNAŃ — DROGA DĘBIŃSKA 10. TELEFON 3354.

Z OSTATNIEJ CHWILI

DOWIADUJEMY SIĘ IŻ ZAKŁAD
F O T O G R A F I C Z N Y

„R O C O C O”

W WARSZAWIE ZIELNA 3,

W CELU ROZPOWSZECZENIA
SWEGO ZAKŁADU FOTOGRAFICZNEGO
PRZEZNACZYŁ DO ROZDANIA

10.000 PORTRETÓW, D A R M O!!!

Jestto fakt, który należy ocenić i każdy z życzących so-
bie mieć portret retuszowany, artystycznie, wykonany,
ze zdumiewającym podobieństwem, oprawiony w ele-
ganckie passepartout, rozmiaru 35x45 cm. powinien przy-
słać do zakładu fotograficznego „R O C O C O” Warszawa,
Zielna 3, oddz. 118 skrzynka pocztowa 627 fotografię,
grupę, lub t. p. z podaniem dokładnego adresu, a otrzy-
ma w przeciągu 12 dni swą fotografię w całości wraz
z portretem. Za passe-partout, przesyłką i opakowaniem
należy nadesłać 5 złotych. Przy grupach należy osobę,
przeznaczoną do powiększenia, oznaczyć X
Nie jest to żadna reklama, lecz rzeczywisty fakt, radzimy
więc przekonać się



PRZETŁUSZCZONE, HYGIENICZNE,
O MIŁYM ZAPACHU — POLECA:

TOW. AKC. **Fr. KARDIŃSKI** w WARSZAWIE

NAJLEPSZE!

W PRACY

NAJCICHSZE

MASZYNY DO PISANIA



„REMINGTON”

Biurowe — z „idealnym uderzeniem”.

Małe — do użytku prywatnego.

Tow. BLOCK-BRUN, Sp. Akc.

Warszawa — Hotel Bristol.

Oddziały w większych miastach Polski.

PRENUMERATA: Rocznie zł. 6.—; Zagranicą zł. 9.— w m. Gdańsk guld. 6.—; dla Członków L. M. R. zł. 4.80. Prenumeratę pro-
simy wpłacić na konto P. K. O. 9.747, lub przekazać pocztowym pod adresem Administracji pisma.

PRENUMERATA „Morza” wraz z tygodnikiem „Żeglarz Polski” wynosi zł. 8.50, dla Członków L. M. R. zł. 8.30 w stosunku rocznym.

CENA OGŁOSZEŃ: Normalna strona 400 zł., 1/2 str. 220 zł., 1/4 str. 120 zł., 1/8 str. 75 zł. Okładka II i III — 1/1 str. 500 zł.,
1/2 str. 300 zł. IV — 1/1 str. 600 zł., 1/2 str. 350 zł. Kolorowe o 50% drożej. Dla Gdańska ceny w guldenach.

Przypominamy o odnowieniu prenumeraty na r. 1926. Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres: Elektoralna 2, Warszawa.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI