

M O R Z E

Organ Ligi Morskiej i RLCZnej



Król Władysław IV
Jako Budowniczy Floty Polskiej

WSZECHENERGJA WOBEC MATERJI I ŻYCIA

(Z TAJEMNIC BYTU)

T R E Ś Ć :

BEZBRZEŻNE ŚRODOWISKO PRZESTRZENNE CZYLI WSZECHENERGJA.

HIPOTERYCZNY ETHER.

- Rozdział I. Konieczność międzygwiazdowego pośrednika. — Świat w pojęciu niewidomego. — Jednolitość, ciągłość i burzliwość eteru.
- Rozdział II. Niewidzialne fale eteru. — Brak odpowiedniego zmysłu. — Zdumiewająca jedność konstrukcji fal. — Ich elektryczny charakter.
- Rozdział III. Siła przewodnictwa eteru. — Czy Ziemia unosi ze sobą eter? — Doświadczenia Michelsona to potwierdzają, aberacja gwiazd jednak przeczy.

MATERJA.

- Rozdział IV. Wielkie automistyczne odkrycia. — Jeszcze inne promienie. — Curie-Skłodowska. — Wyzwolona energia. — Promienie α , β i γ .
- Rozdział V. Obecne znaczenie w nauce ołowiu. — Polon. — Promieniowanie faliste jest prawdopodobnie formą wolnej energii, ruchy zaś wirowe formą energii uwięzionej.
- Rozdział VI. Stosunek tego, co zwiemy eterem do materji. — Przypuszczalny kształt elektronu i atomu. — Obieg elektronów w atomie. — Istota magnetyzmu.
- Rozdział VII. Co to jest kryształ? — Pokrewieństwa w atomach. — Struktura atomów wobec tablicy Mendelejewa.
- Rozdział VIII. Promienie X zdradzają wewnętrzny ruch elektronów w atomie. — Badania Barkli systematycznie idą w głąb atomu. — Promienie „gamma” pochodzą z jądra atomu.
- Rozdział IX. Bombardowanie atomów. — Utajona energia. — Izotopy. — Nowożytna alchemja. — Recepty na złoto.

ŻYCIE ORGANICZNE.

TEORIA WZGLĘDNOŚCI.

- Rozdział X. Względność w przestrzeni i czasie. — Czynniki szybkości. — Czerowymiarowość przestrzeni. — Interwał Einsteina.
- Rozdział XI. Największą szybkością we wszechświecie jest szybkość światła. — Szybkość tworzy masę. — Światło ma wagę.
- Rozdział XII. Inny pogląd na prawo ciężenia. — Drogi ciał niebieskich zależą od czerowymiarowości przestrzeni. — Perturbacje Merkurego świadectwem dowodzeń.
- Rozdział XIII. Einsteińskie pojęcie wszechświata. — Wielka „kropla” eteru. — Co sądzić o teorii Einsteina.

ŻYCIE NA INNYCH GLOBACH.

- Rozdział XIV. Fizyczne warunki życia wogóle.
- Rozdział XV. Kwestja możliwości życia na księżycu i Marsie.
- Rozdział XVI. Czy są warunki dla istnienia życia na Merkury, Wenerze, Asteroidach i innych ciałach kosmicznych?
- Rozdział XVII. Pytanie biologiczne na Jowiszu, Saturnie, Uranusie i Neptunie.
- Rozdział XVIII. Możliwości życia w przestworzach na innych systemach słonecznych. — Wnioski.

ŚWIAT DROBNOUSTROJÓW.

- Rozdział XIX. Zakres pracy drobnoustrojów. — Kołowy obieg materji organicznej. — Trwanie bakterji w ciekłym wodorze.

- Rozdział XX. Rozpowszechnienie bakterji. — Spółdziałanie lub walki drobnoustrojów przy ich pracy. — Zarazki chorobotwórcze wobec organizmów.
- Rozdział XXI. Saprofity czyli roztocze. — Ich spójność z roślinami. — Konieczność dekadencji.
- Rozdział XXII. Biochemja. — Fermentacje. — Pokłady saletry i węgla kamiennego.

SIŁY BIOLOGICZNE.

- Rozdział XXIII. Rozrost żywej materji. — Potwory epok geologicznych i obecnych oceanów. — Plastyczność ciał żywych.
- Rozdział XXIV. Siła rozwoju komórek. — Długowieczność roślin. — Rozmnażanie w drodze wegetatywnej. — Potęga rozrodcza. — Potęga rozumu. — Zmniejszenie płodności cechą rozwoju istot ożywionych.
- Rozdział XXV. Zjawiska medjumiczno-psychiczne i medjumiczno-materjalne.

ZAGADKI WSZECHBYTU.

GENEZA ŻYCIA.

- Rozdział XXVI. Meteoryty i panspermja.
- Rozdział XXVII. Tajemnica węgla podstawą istnienia żywych organizmów.
- Rozdział XXVIII. Krystaloidy i koloidy. — Rola molekuł łańcuskowych i obrączkowych w żywych organizmach.
- Rozdział XXIX. Krzem jako zastępca węgla. — Profesor Bastian przy pracy. — Struktura mikrokosmiczna multimolekuły koloidalnej.

DYNAMIKA PRAMATERJI.

- Rozdział XXX. Atom Bohra. — Poziomy energetyczne czyli tory normalne elektronów. — Atom Bohra lepiej wyjaśnia powstawanie barw.
- Rozdział XXXI. Skutki ruchu elektronów pozaatomowych. — Wdech i wydech atomów. — Idea teorii kwantów.
- Rozdział XXXII. Wolna energia. — Jeszcze inny pogląd na ciężenie. — Wszechświatowy cykl przemiany materji i energii. — Dematerjalizacja i rematerjalizacja.
- Rozdział XXXIII. Istota wszechenergji. — Energia elektryczna wobec materji. — Ruch i materja mogą być złudzeniem.

ENERGJA BIOTYCZNA.

- Rozdział XXXIV. Różne postacie energii. — Energia biotyczna jedną z form wolnej energii.
- Rozdział XXXV. Zmysły wobec rozumu. — W kryształach niema życia. — Rola chlorofilu. — Rozum początkiem kontaktu z przestworzami i wszechbytem.
- Rozdział XXXVI. Szczególne zdolności pajaków. — Przewidywanie przyszłości w świecie owadów. — Jasnowidzące zabiegi i prace gąsienic.
- Rozdział XXXVII. Nadnaturalne zjawiska psychiczne wobec ostatnich pojęć o materji i energii.

SZCZYTY ŻYCIA.

- Rozdział XXXVIII. Psychiczny automatyzm wobec abstrakcyjnych pojęć. — Szczyt kontaktu energii biotycznej z materją na Ziemi. — Cykl życia na tle cyklu rozwojowego materji.
- Rozdział XXXIX. Człowiek, jego myśl i rozum. — Idea jest wszystkim. — Naród i jego duch.
- Rozdział XL. Duch narodu wobec duszy człowieka.
- Rozdział XLI. „Mental” szczytem energii biotycznej. — Nieciągłość ducha konsekwencją nieciągłości materji. — Co sądzić o indywidualnym trwaniu ducha po śmierci.
- Rozdział XLII. Zjawisko psychiczne, jako dalsza energetyczna koncentracja. — Trzy światy Soddy’ego wobec trzech (zasadniczych) postaci energii.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 5.

Warszawa, maj 1926 r.

Rok III.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL i KOMANDOR CZESŁAW PETELEŃ (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 UZIĘBŁO. Adres redakcji i administracji: ul. Elektoralna 2 (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu), Warszawa. Administracja czynna w dni powszednie od g. 12 do 2 popoł., tel. 15-63. Konto P. K. O. Nr. 9747. Redakcja czynna w piątki od 6 do 7 popoł., tel. 15-63; prywatny telefon redaktora 13-39.

TRZECI PORT MORSKI RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ



Fot. Nosowicz

Wydóz węgla przez Tczew (p. art. str. 7). Ilustracje z lewej strony: 1) lichtugi „Ulk” i „Bazar” w Tczewie, gotowe do przyjęcia węgla, 2) i 3) fragment ładowania węgla w Tczewie; ilustracje z prawej strony: 1) ochrona policyjna po wybuchu strzelka „bezrobotnych”, zatrudnionych przy ładowaniu, 2) lichtugi po wejściu z morza przy Schievenhorst, przez żywą Wisłę (ominięcie Gdańska), 3) odpłynięcie pierwszego transportu węgla dąbrowieckiego do Kopenhagi (1300 ton).

PAŃSTWOWA RADA DLA SPRAW ŻEGLUGI MORSKIEJ I ŚRÓDLĄDOWEJ

(PROJEKT, P. E. KRZYŻANOWSKIEGO)

Sprawy, związane z morzem i drogami śródlądowymi, należą obecnie do kompetencji kilku ministerstw: do Ministerstwa Przemysłu i Handlu należą sprawy marynarki handlowej, portów, szkoła morską w Tczewie, do Ministerstwa Robót Publicznych śródlądowe drogi wodne, rozbudowa Gdyni, do Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych sprawy rybactwa morskiego i śródlądowego, do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych administracja terenów nadmorskich, do Ministerstwa Spraw Wojskowych marynarka wojenna, korzystająca z urządzeń portowych Pucka i Gdyni.

Każde z poszczególnych ministerstw traktuje należące do jego kompetencji sprawy morskie według własnego zapatrzywania, uzgodnionego tylko o tyle z zapatrzywaniami innych zainteresowanych ministerstw i społeczeństwa, na ile obecny stan organizacji państwowej i państwowo-społecznej na to pozwala.

Wynikiem tego są dwa fakty:

1) brak wypracowanego, dopełnianego nieustannie i uzgadnianego z wymogami społeczeństwa ogólnopolskiego w wielkim stylu planu akcji w sferze spraw żeglugi morskiej i śródlądowej;

2) i pochodząca stąd nierównomierność w traktowaniu tychże spraw przez poszczególne urzędy.

Zapobiec takiemu obrotowi rzeczy może w znacznym stopniu międzyministerjalne ciało kolegialne, które wspólnie z zainteresowanymi przedstawicielami społeczeństwa wypracowałoby projekty wszelkich pożądanych ustaw i zarządzeń i wydawało opinię w sprawach, przedłożonych do decyzji poszczególnych ministerstw.

Tego rodzaju ciało kolegialne o charakterze doradczym istnieje w naszej organizacji państwowej w postaci rady dla spraw kolejowych przy ministerstwie kolei, rady dla spraw przemysłowych przy ministerstwie przemysłu i handlu, dla spraw emigracyjnych przy ministerstwie pracy i opieki społecznej i t. p.

Projektowane ciało zbiorowe przez p. Edmunda Krzyżanowskiego, prezesa zarządu głównego Ligi Morskiej i Rzeczej, w złożonym przezeń memorjale nosiłoby

właśnie charakter takiej, państwowej rady dla spraw żeglugi morskiej i rzecznej. Załączony do memorjału projekt autora w przedmiocie powołania państwowej rady dla spraw żeglugi morskiej i rzecznej przewiduje następujący jej skład osobowy i zakres działania:

Do zakresu rozważań i opinjowania państwowej rady dla spraw żeglugi morskiej i śródlądowej należą:

a) roczne sprawozdania z wyników polityki gospodarczej w zakresie spraw morskich, portów i dróg śródlądowych oraz rozpatrywanie projektów gospodarczych, technicznych i budżetowych na rok następny w dziedzinie wszelkich projektów i zamierzeń rządowych;

b) środki popierania żeglugi, przemysłu i handlu morskiego oraz śródlądowego, niezbędność subsydjowania i podział sum na to przeznaczonych;

c) porty handlowe, morskie i rzeczne, ich wyposażenie i eksploatacja;

d) prawodawstwo w sprawach morskich i dróg wodnych śródlądowych, omawianie uprawnień, koncesyj i nowych praw w zakresie żeglugi, korzystanie z brzegów, przystani i t. d.;

e) sprawy podatkowe, dotyczące żeglugi i handlu zamorskiego i na drogach wodnych śródlądowych;

f) sprawy emigracji;

g) sprawy traktatów, konwencji międzynarodowych, dotyczących żeglugi morskiej i śródlądowej;

h) sprawy ustosunkowania taryf kolejowych i kombinowanych kolejowo-morskich i kolejowo-rzecznych;

i) inicjatywa prawodawcza w dziedzinie morskiej i śródlądowej żeglugi, handlu, przemysłu i portów, robót regulacyjnych, kanałów i pomocy doraźnej żegludze.

Odnosne ministerstwa przedkładają wszelkie projekty, dotyczące spraw morskich, portów i żeglugi śródlądowej oraz budżety do opinii rady i tylko z tą opinią projekty te przechodzą do rozpatrzenia przez władze je zatwierdzające.

Państwowa rada dla spraw żeglugi morskiej i śródlądowej składa się z następujących członków:

a) z przedstawicieli ministerstw: ro-

bót publicznych, przemysłu i handlu, spraw wewnętrznych i spraw wojskowych, wyznaczonych przez właściwych ministrów, po jednym od każdego ministerstwa;

b) z przedstawicieli przemysłu morskiego w ilości trzech z wyboru przez zarejestrowane towarzystwa żeglugi morskiej, budownictwa i przemysłu morskiego;

c) z przedstawicieli zorganizowanej żeglugi śródlądowej w ilości trzech z wyboru przez zarejestrowane towarzystwa żeglugi śródlądowej;

d) z przedstawicieli Ligi Morskiej i Rzeczej w ilości ośmiu delegowanych przez centralę i oddziały Ligi;

e) z przedstawicieli organizacji gospodarczo-społecznych w ilości czterech po jednym od przemysłu metalurgicznego, przemysłu węglowego, kupiectwa polskiego, stowarzyszeń rolniczych.

f) przedstawiciele sejmików zainteresowanych bezpośrednio w rozwoju żeglugi morskiej i śródlądowej w ilości dwóch;

g) przedstawiciele izb przemysłowo-handlowych, zainteresowanych bezpośrednio w rozwoju żeglugi morskiej i śródlądowej w ilości dwóch;

h) czterech fachowców wybitnie znanych na polu żeglugi morskiej, śródlądowej i portów, mianowanych dwóch przez Ministra Robót Publicznych i dwóch przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Ze względu na to, że odnośne obowiązujące u nas obecnie ustawodawstwo nie zawsze odpowiada potrzebom gospodarczym i wymaga uzgodnień i dopełnień;

ze względu na to, że pomoc poszczególnych ministerstw w formie subsydjów, kredytów, ulgowych taryf kolejowych itp. wymaga ujednolajnienia;

ze względu na wykorzystanie tych warunków, jakie stwarza dla państwa polskiego dostęp do morza i sieć śródlądowych dróg wodnych,

i ze względu na wypracowanie i dopełnianie możliwie wielostronne programu państwowo-społecznej polityki morskiej i na jej rozwój, — ukonstytuowanie na mocy decyzji izb ustawodawczych państwowej rady dla spraw żeglugi morskiej i śródlądowej należy uważać za rzecz konieczną.

r. k.

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

(CIAĞ DALSZY*)

II. TABOR PŁYWAJĄCY.

Gdyśmy pokrótce zdali sobie sprawę z ogólnego charakteru sieci naszych torów żeglownych, gdyśmy stwierdzili i wielką ich rozległość, i nader dogodnie ukształtowanie, gdy w ogólnym zarysie przebiegliśmy charakterystykę istniejącego na nich dziś ruchu żeglugowego, to z kolei rzeczy musimy rzucić okiem i na te narzędzia, jakimi się nasza żegluga na owych torach żeglownych obecnie posilkuje.

Te narzędzia to statki wszelkiego rodzaju.

Zanim przystąpimy do bliższego rozejrzenia się w nich, to w pierw, celem uniknięcia nieporozumień, musimy sobie wyraźnie ustalić kilka pojęć zasadniczych.

Owóż dziś, dzięki matematy

wszechnieniu wśród społeczeństwa zainteresowania się sprawami żeglugi, można stwierdzić, iż pod mianem statki rozumiane są za nych, naogół, jedynie parowce, w rodzaju tych, jakie kursują np. od Warszawy do Włocławka, a które widzimy najczęściej u przystani osobowych około mostu Kierbedzia.

Jest to mniemanie błędne: parowce osobowe stanowią na wodach śródlądowych wszystkich krajów zaledwie pewną część, zazwyczaj dość drobną, ogólnego taboru statków śródlądowych danego kraju.

Nie one wyłącznie są „statkami”.

Statkami nazywamy wogóle wszelkie budowle pływające, zdolne do przewożenia na sobie czy to ludzi, czy to ładunków.

Statki dzielą się poza tem na dwa zasadnicze rodzaje główne: statki o wła-

snym napędzie, tudzież statki bez własnego napędu.

Statki o własnym napędzie dzielimy następnie na statki o napędzie parowym, oraz o napędzie motorowym, w zależności od tego, jakiego rodzaju silnik mechaniczny znajduje na danym statku zastosowanie. Statki o napędzie parowym zwiemy parowcami lub parostatkami, o napędzie zaś motorowym — motorowcami lub silnikowcami.

Poza tem, czy to parowce, czy motorowce klasyfikujemy stosownie do rodzaju ich „pędzisy”, to jest tych urządzeń, jakie energię maszyn napędowych oddają wodzie, nadając statkom ruch postępowy.

Pod względem rodzajów pędzisy możemy podzielić i parowce i motorowce na dalsze trzy klasy:

*) p. zeszyt „Morza” Nr 3 i 4 z r. b.

- 1) boczno-kołowce, 2) tylnokołowce,
- 3) śrubowce.

Nasza flotylla śródlądowa w dziale statków o własnym napędzie składa się głównie z parowców. Motorowców posiadamy tylko dwa^{*)}, to też, mówiąc w dalszym ciągu o parowcach, będziemy dla uproszczenia rozumieli pod tym mianem i motorowce, o ile nie będzie uczynione specjalne każdorazowe zastrzeżenie.

Co dotyczy rodzaju pędzisy, to najliczniej są u nas reprezentowane boczno-kołowce, za nimi idą tylnokołowce, w końcu zaś śrubowce.

Z reguły boczno-kołowce nadają się najlepiej do żeglugi po rzekach o niezbyt głębokim nurcie, jak to ma miejsce u nas.

Wypada jednak zważyć, iż umieszczenie kół napędowych po bokach statku podwaja szerokość statku mierzoną w szersz właściwego kadłuba.

Z tego to powodu używanie statków boczno-kołowych na drogach mieszanych, składających się kolejno z rzek naturalnych oraz z kanałów, zaopatrzonych w śluzę, jest jednakże nie wskazane, gdyż wywoływałoby konieczność nadawania śluzom szerokości nadmiernie wielkiej, potęgającej znacznie koszty ich budowy.

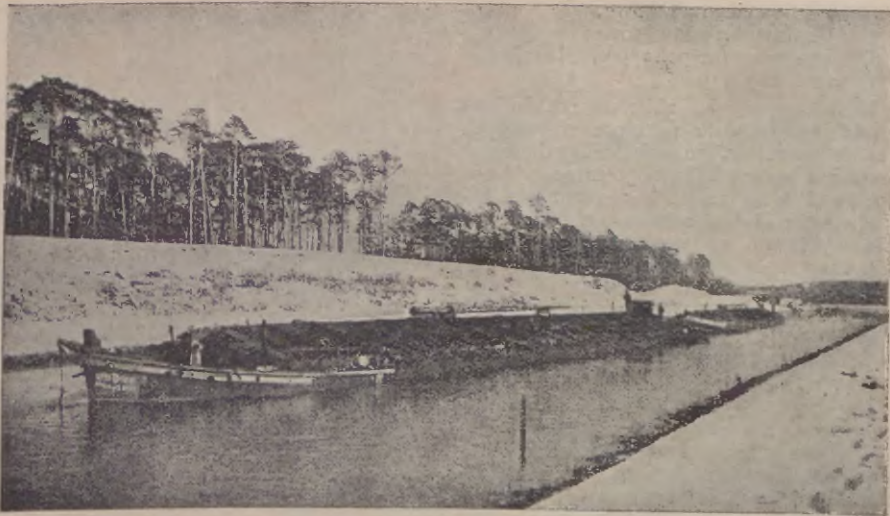
Do żeglugi też na tego rodzaju drogach mieszanych, jak na przykład kanałem Bydgoskim a następnie Wisłą Pomorską, używane są i u nas nie boczno-kołowce, ale natomiast tylnokołowce.

W tylnokołowcach szerokość statku odpowiada ściśle szerokości kadłuba, gdyż koła, umieszczone z tyłu statku, na zwiększenie ogólnej szerokości nie wpływają.

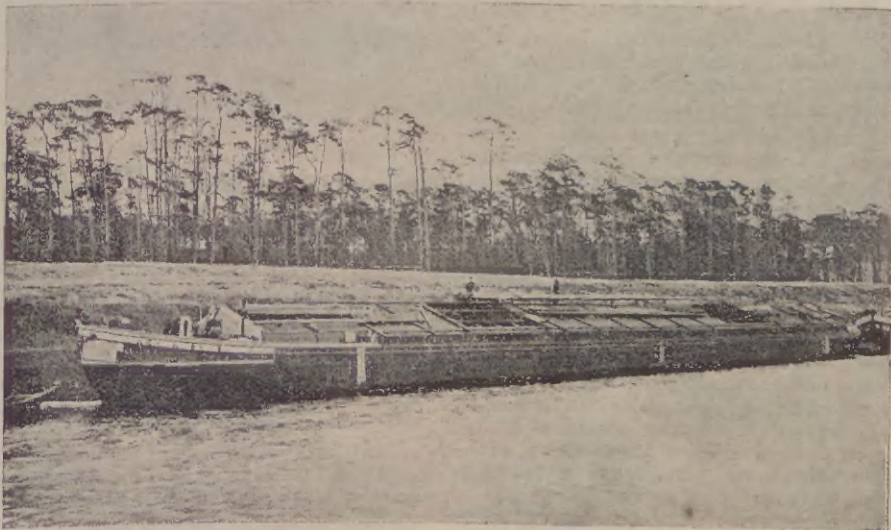
Co dotyczy wreszcie śrubowców, to przy danej jednakowej sile (mocy) instalacji maszynowej, śrubowiec, ze względu na niezbędną utrzymanie śruby pod powierzchnią wody, posiada zazwyczaj zanurzenie znacznie większe od kołowca.

Wskutek tego np. holowniki śrubowe normalnej w naszych stosunkach wielkości i siły nie mogłyby dochodzić do Warszawy, aczkolwiek nie sprawia to żad-

^{*)} „Kollata” i „Lubecki”, holowniki T-wa Braci Nobel, każdy o znacznej mocy maszyny napędowej—200 mech. koni.



Berlinka o sile nośnej 600 ton, w stanie naładowanym.



Berlinka o sile nośnej 600 ton, próżna.



Kanałowy holownik śrubowiec.

nych trudności takim samym holownikiem kołowym.

Niemniej, liczne specjalne dogodności napędu śrubowego sprawiają, że i na naszych wodach śrubowce znajdują zastosowanie, a mianowicie tam przedewszystkiem, gdzie zabezpieczona jest dla nich dostateczna głębokość szlaku wodnego. Takim szlakiem jest u nas Noteć, kanał Bydgoski oraz Dolna Wisła (część Wisły Pomorskiej od Brdy ujścia do morza).

Na innych szlakach naszych dróg wodnych znajdujemy śrubowce również, ale w postaci jedynie stateczków niewielkich, o śrubach niedużej średnicy, a więc nie wymagających większych głębokości.

Podział parowców na klasy w zależności od rodzaju pędzisa i nawet stosunkowa liczebność naszych parowców w każdej z rozpatrzonych trzech klas nie jest jednakże tak istotna dla charakterystyki naszej żeglugi, jak jest istotny ich dalszy podział, a mianowicie podział w zależności od przeznaczenia statków, czyli od rodzaju pracy, jaką poszczególne parowce na wodach naszych wykonywają.

Ten rodzaj podziału dzieli parostatki na:

- 1) osobowe;
- 2) osobowo-towarowe;
- 3) towarowe;
- 4) holownicze:
 - a) czysto holownicze,

- b) holowniczo-osobowe,
- c) holowniczo-towarowe;
- 5) służbowe (inspekcyjne, lodotamacyjne i t. p.).

Mieszkańcom b. zaboru rosyjskiego znane są głównie parowce pierwszych dwóch rodzajów, bo, jak wskazaliśmy w rozdziale poprzednim, na terenie b. Kongresówki i na rzekach wschodnich żegluga śródlądowa sprowadzała się prawie wyłącznie do przewozu parostatkami osób zamieszkających w miejscowościach pozbawionych komunikacji kolejowej, jak również do przewozu ładunków drobniejszych, branych na pokład parostatków osobowych i osobowo-towarowych.

Mieszkańcom b. zaboru pruskiego znane są, przeciwnie, prawie wyłącznie tylko parowce holownicze i holowniczo-towarowe, bo na ich terenie, posiadającym znakomitą sieć kolejową, wodna komunikacja osobowa nie egzystuje wcale, poza ruchem ściśle miejscowym w najbliższych okolicach większych miast.

W b. zaborze austriackim znane są wszystkie rodzaje parostatków, z wyjątkiem czysto towarowych, jednakże w skali bardzo nieznacznej, a to zarówno pod względem liczebności, jak i wielkości zatrudnionych tam parowców.

Naogół biorąc, przeważająca większość ludności naszego kraju, przedstawia sobie w tych warunkach istotę żeglugi śródlądowej zgoła błędnie, oceniając ją, jak to mamy możność stwierdzać na każdym kroku, właściwie wyłącznie tylko z punktu widzenia ruchu parowców pływających w pojedynkę.

Przeprowadza się tu podświadomie pewną analogię między żegluga śródlądową, a żegluga morską.

Zupełnie natomiast nieznaną jest okoliczność, że podobnie, jak o ruchu na kolei, decyduje nie liczba pociągów osobowych, lecz pociągów towarowych, przepuszczanych na dobę, tak i w żegludze małą rolę odgrywa ruch parowców osobowych, zaś sedno rzeczy tkwi w masowych przewozach ładunków.

Te masowe przewozy ładunków nie mogą być uskuteczniane na samych parowcach.

Parowiec, niosący w sobie ciężki kościół, ciężką również maszynę, znaczny zapas paliwa, posiadający pomieszczenia dla licznej dość załogi, nie posiada nawet miejsca, gdzie większy ładunek mógłby być złożony, nie mówiąc o tem, iż wszystkie wyszczególnione wyżej urządzenia same przez się obciążają statek do dość znacznego zanurzenia.

Gdyby zaś nawet istniała fizyczna możliwość załadowania dużej ilości towaru na sam parowiec, to operacje załadowania i wyładowania kilkuset ton ładunku przyprawiłyby go w krańcowych punktach podróży o bardzo długie postoje.

Te przyczyny sprawiają, że na drogach śródlądowych podobnie, jak na kolejach, wozi się ładunki masowe pociągami.

Jako wagony używane są na wodzie statki bez własnego popędu, a więc berlinki, krypy, galary, barki itp. Kilka takich statków ustawa się w sznur na linach, rzuconych z rufy (tyłu) jednego na dziób następnego, zaś berlinkę czołową bierze na mocną linę stalową parowiec holowniczy, odgrywający na wodzie tę samą rolę, co parowóz przy pociągu kolejowym. W ten sposób tworzą się wodne pociągi holownicze, zaś gęstość ruchu tych to właśnie pociągów wodnych świadczy dopiero o należytem wykorzystaniu lub



Pociąg holowniczy z 3-ch berlinek.

niewykorzystaniu danego szlaku wodnego.

Stąd też miarodajnym dla oceny stanu żeglugi śródlądowej danego kraju, jest właśnie stan liczebny i wielkość jego parowców holowniczych, a bynajmniej nie parowców osobowych, pływających w pojedynkę.

Podstawą żeglugi śródlądowej są parowce holownicze. Bez nich żegluga właściwie nie istnieje.

Jeśli więc mamy mówić o taborze pływającym naszej żeglugi śródlądowej, to przedewszystkiem musimy rozejrzeć się właśnie w naszym taborze holowniczym.

Typem holownika najbardziej odpowiedniego na naszą główną wodną arterję komunikacyjną, jaką jest Wisła, jest holownik kołowy o mocy maszyny około 200 do 250 mechanicznych koni.

Takich parowców posiadamy około 30.

Główna ich część jest wszakże zatrudniona jedynie na dolnej Wiśle, gdzie ruch holowniczo-towarowy jest rozwinięty dość znacznie.

Powyższa liczba jest nieznaczna, boć skupia się też ona na krótkim stosunkowo odcinku całej wielkiej sieci naszych dróg wodnych, a mianowicie na przestrzeni około 250 km. zaledwie długiej.

Na całej pozostałej przestrzeni, a więc na przestrzeni ogólnej długości ok. 4000 km. flotylla naszych śródlądowych statków holowniczych, holowniczo-towarowych i holowniczo osobowych liczy ok. 80 parostatków większych i mniejszych, o mocy maszyn od 175 do 200 mech. koni.

Naogół biorąc posiadamy na 5000 km. naszych dróg żeglownych około 110 parowców, mogących pełnić funkcje holownicze, o ogólnej mocy maszyn ok. 13.000 koni.

Dla porównania przytaczamy odpowiednie dane o żegludze niemieckiej.

statków holowniczych wszelkiego rodzaju ok. 2.200;

ogólna moc ich maszyn (siła pociągowa) ok. 450.000 mech. koni;

długość sieci dróg wodnych śródlądowych ok. 11.000 kilometr.

Z zestawienia powyższych liczb wyni-

ka, że na 1000 km. szlaku wodnego przypada statków holowniczych:

w Niemczech: 200 o mocy maszyn ok. 41.000 mech. koni;

w Polsce: 22 o mocy maszyn ok. 2.600 mech. koni.

Nie wdając się narazie w przyczyny takiego stanu rzeczy, musimy w każdym razie stwierdzić, iż w porównaniu do naszej żeglugi, żegluga śródlądowa niemiecka jest kolosem.

Ta okoliczność mogłaby nas mniej interesować, gdyby nasze drogi śródlądowe były od niemieckich izolowane.

Wówczas bowiem moglibyśmy nieskrępowanie i spokojnie bądź podziwiać Niemców i zazdrościć im, bądź też starać się ich naśladować, będąc przytem pewni, iż nic nam naszej pracy nie zamać.

Niestety, łączność istniejąca między sieciami wodnymi obu państw drogą przez Wartę i Noteć nie może nam pozwolić na bierne tylko stwierdzenie wysokiego stanu rozwoju żeglugi śródlądowej niemieckiej.

Musi ona nas pobudzać do szczególniejszego baczenia w zakresie układów gospodarczych z naszym zachodnim sąsiadem, wyrazem czego winno być w każdym razie niedopuszczenie na naszych wodach równouprawnienia holowników niemieckich z naszymi.

Wszak w razie dojścia do jakiegokolwiek porozumienia na zasadzie wzajemnego równego traktowania się, wystarczy Niemcom wysłać na nasze wody zaledwie 5% ogólnej liczby swych holowników, co uczynią oni każdej chwili z łatwością, a cała nasza rodzima żegluga zostanie odrazu zdławiona.

Starania więc, jakie niewątpliwie czynić musimy w dziedzinie możliwie najszybszego rozwinięcia naszej żeglugi, muszą w pierwszej linii radykalnie zabezpieczyć tę żeglugę przed możliwością zalewu ze strony zachodniej, boć przy podanem wyżej ustosunkowaniu sił o możliwości normalnej konkurencji mowy być nie może.

(d. c. n.)

ALEKSANDER RYLKE.

TCZEW—PORT MORSKI

Wyzyskanie Tczewa, jako portu morskiego w bezpośredniej komunikacji morskiej z portami morza Bałtyckiego stało się faktem dokonanym.

W dn. 17 marca b. r. po raz pierwszy weszły do Wisły 2 lichtugi morskie „Ulk” i „Bazar”, o pojemności po 650 ton (DW) każda, — a w dniu 17 marca rano lichtugi te zawinęły do portu tczewskiego.

Po przyjęciu w Tczewie transportu węgla dąbrowieckiego w składzie dwóch pociągów ogólnej ilości 1300 ton, — lichtugi opuściły Tczew w dn. 26 marca, przeszły pomyślnie dolną Wisłą do jej ujścia przy Schievenhorst i w dn. 27 marca wyszły w otwarte morze, udając się prostym rejsem do Kopenhagi, dokąd transport zawinął w dn. 30 marca b. r. rano.

Ustalenie w ten sposób bezpośredniej komunikacji morskiej Tczew-Kopenhaga ma ogromne moralne i poważne praktyczne znaczenie.

Przeprowadzony próbny transport węgla stwierdził zupełną możebność pod względem nawigacyjnym dojścia do Tczewa morskich statków o pojemności 600 do 700 ton. Próby zostały przeprowadzone przy wysokim poziomie wody na Wiśle, lecz nawigacja będzie się mogła odbywać przez cały rok przy periodycznym przeczyszczaniu przy pomocy bagra płytkich miejsc, które się znajdują na kilku zaledwie przemiałach. Przy zmechanizowaniu przeładunku z wagonów na statki w Tczewie można będzie tutaj rocznie z łatwością przeładować do 400.000 ton węgla. W ten sposób zostaje wyzyskany kolejowy węzeł Tczewski, rozdzielca



Fot. Nosowicz.

Holownik „Angora”, który przyprowadził pierwszą lichtugę z węglem dąbrowieckim z Tczewa do Kopenhagi.

stacja Tczew i eksport polski znacznie wzmożony.

Przytaczamy kilka zdjęć, dotyczących pierwszego transportu węgla wysłanego przez Tczew, i nie wątpimy, że podjęta w tym kierunku czysto prywatna inicja-

tywa spotka jaknajdalej idące poparcie sfer rządowych w zrozumieniu, że otwarcie nowej bezpośredniej drogi morskiej ma ogromne znaczenie w ekonomicznym życiu naszego kraju i w jego stosunkach z krajami zamorskimi.

INŻ. NOSOWICZ

Z PAMIĘTNIKA STARSZEGO OFICERA

EPIZOD Z PRZYSZŁEJ WOJNY

(NOWELA, ODZNACZONA TRZECIĄ NAGRODĄ NA KONKURSIE L. M. I R.).

Zapadła chmurna, ciemna noc. Od morza szedł głuchy miarowy poszum fal, rozbijających się o niewidzialne już molo awanportu.

Stanałem na najniższym stopniu schodni i odgwiszawszy sygnał swego torpedowca, niecierpliwie oczekiwałem na motorówkę. Wrażenia ostatnich godzin niezbyt dokładnie zdążyły ułożyć się w mej głowie, z taką szybkością następowały po sobie. Od chwili, gdy rozkaz natychmiastowego powrotu na okręt porwał mnie ze stolicy na skrzydłach olbrzymiego płatowca, upływała zaledwie czwarta godzina. W błyskawicznie przebywanej drodze poprzez przestworza, zdołaliśmy przejąć radio o wypowiedzeniu wojny; zrozumiałem cel swej, tak nagłej podróży.

W pół minuty po moim sygnale odebrało się trójbarwne światło od czarnej masy, jednego ze stojących na redzie torpedowców i szybko poczęło się zbliżać do pirstu. Po chwili już wachtowy okrzykiwał mnie z pokładu, a potężny głos sternika uprzedził mą odpowiedź. Komendanta nie zastałem, dowódca dywizjonu wezwał wszystkich do siebie. Już o zmroku dywizjon skończył przyjmowanie pełnego zapasu ropy, smarów i bojowego etatu amunicji, torpedy przyjęto jeszcze wcześniej. Byliśmy gotowi na wszelkie rozkazy.

Powrót mój z przerwane go urlopu bynajmniej nie zainteresował kolegów, nie czas było nawet na uścisk dłoni. Wszys-

cy z największym skupieniem sprawdzali swe działy, kontrolując szczegółowo każdą rurkę i trybik skomplikowanych mechanizmów. Napozór panowała senna cisza na nieruchomych, ciemnych sylwetkach dywizjonu, wewnątrz jednak kipiał gorączkowy ruch ostatnich przygotowań do kompletnej doskonałości i gotowości bojowej.

Szybko odbierałem swą funkcję od zastępującego mnie, podczas urlopu oficera nawigacyjnego. Starałem się jak najciszej ogarnąć pamięcią wszystkie zmiany, zaszłe podczas mej nieobecności, a obecnie wypowiadane gorączkowo w formie raportu przez mego zastępcę. W pewnej chwili przerwałem mu, zrozumiałwszy odrazu całą sytuację.

Przed dwoma dniami wyruszył z Cherboursa jeden z naszych wojennych transportowców; nagły wybuch wojny zastał go w morzu... Wymowny wyraz młodej twarzy i troska na niej odbita dopowiedziały mi resztę. W milczeniu udaliśmy się wspólnie do kabiny nawigacyjnej, starając się, na rozłożonych tam mapach, odnaleźć punkt, gdzie przypuszczalnie mogli być w tej chwili nasi druhowie wraz z powierzoną im częścią Ojczyzny. Czy zdołają umknąć zachłanności odwiecznego wroga i czy ocala cenny okręt i ładunek, powierzony ich pieczy?

W wejściu do kabiny stanął wyprężony marynarz-sygnalista i jednym tchem zameldował mi przyjęcie sygnału z tor-

pedowca flagowego: „Podnieść parę, wszystkie kotły!” — sygnał dla całego dywizjonu. Wydałem szybkie zarządzenia. Gromada półnagich palaczy, przez chwilę, napęłniła tupotem ciszę nocną i w biegu, rozdzieliwszy się na części, zniknęła pod pokładem, zatrzaskując za sobą wodoszczelne klapy włazów do kotłowni. Gęsty dym ropowy skłębił się nad wszystkimi jednocześnie kominami, a w chwilę potem warknęły głucho wentylatory, tłoczące powietrze pod paleniska. Rozległo się kilka twardych komend bosmanów-mechaników. Maszyniści, również szybko i sprawnie zajęli swe stanowiska. Przybył komendant. Za kwadrans odkotwiczenie! Dywizjon otrzymał rozkaz odszukania zbliżającego się transportowca i odkonwojowania go do Gdyni. W razie potrzeby mamy przyjąć bitwę. Zgrzytnęły kluby podnoszonej motorówki. Pod nogami dał się odczuć lekki rezonans pracujących już, mechanizmów pomocniczych. Próba maszyn; kilka obrotów śrubami; tarkot maszynki sterowej; dzwonki sprawdzonego telegrafu i oficer-mechanik składa lakoniczny meldunek o gotowości maszyn do odkotwiczenia. Prawie jednocześnie wszystkie torpedowce zameldowały, kilkoma błyskami, swą gotowość. Odkotwiczenie! Ze wszystkich stron wytrysnęły białe cienie z pod pokładu i w ciszy zajęły swe stanowiska. Kolejno zrzucamy liny, łączące nas z bieżkami i szybko, w szyku torowym i wzorowym porządku,

wychodzimy z portu. Wstępuje wachta bojowa. Jedyny punkt orientacyjny w kompletnej ciemności — mała świecąca szparka na rufie poprzeczniaka, reguluje harmonję i sprawność szyku. Światła pozycyjne zgaszone, wyruszamy w zupełnej ciemności. Minawszy ostatni łamacz fal, chwytamy kilka błysków latarni sygnalizacyjnej czołowego torpedowca, wskazującego nam szybkość, jaką mamy rozwinąć. Trzydzieści sześć mil! Torpedowiec szarpnął się nerwowo, jak żywa istota, rufą osiadł aż po pokład w nagle wytrysłej z pod śrub pianie i całą mocą swych dziesięciu tysięcy sił końskich pomknął w ciemną dal ku wrogowi! Zawrotna szybkość, połączona z sykiem błyskawicznie toczącego się nurtu; ostry metaliczny jazgot pracujących śrub i pęd powietrza w uszach robią upajające i silne wrażenie. Niesiemy polską broń przeciw wrogowi w obronie naszej własności. Czujemy się potężni i dumni, że nam właśnie przypadło w udziale szczęście bronięcia Ojczyzny tam, gdzie muszą być zgodnie połączone wszystkie największe cnoty żołnierskie, wraz z najnowszymi i najbardziej subtelными zdobyczami wiedzy ludzkiej. Mamy walczyć na morzu, gdzie walka jest najbardziej stanowczą i gdzie za najmniejszy błąd popełniony płaci się najwyższą cenę.

Sprawuję nadzór ogólny. Przechadzając się między ludźmi na stanowiskach, widzę z wyrazu ich twarzy, że czują się na siłach stanąć w obliczu wroga i nieubłaganego dla zwyciężonych żywiołu. Każdy z nich, ze skupieniem wyteża wzrok w bezbrzeżną, ciemną przestrzeń, wszyscy jesteśmy połączeni jednym wspólnym pragnieniem zwycięstwa. Po dwudziestu minutach robimy zwrot, okrążając niewidzialny Hel. Nie świecą nam dzisiaj łagodne błyski latarni, wojna gasi wszystkie światła na morzu.

Za Helem następny zwrot i mkniemy w otwarte, wzburzone dzisiaj, morze. Rozpoczęło się dość silne kołysanie, a rozcinane smukłym kadłubem fale z szumem przetaczały się co chwila po stalowym pokładzie. Obchodzę z bosmanem cały okręt, wglądając w każdą szczelinę. Wszystko we wzorowym porządku. Wyszedłszy znowu na pokład, spotykam porucznika-mechanika, jest zupełnie spokojny; oznajmia mi, że mechanizmy funkcjonują wspaniale. Stwierdzamy z dumą, że nasz „Tryton”, od chwili odebrania go ze stoczni imienia Prezydenta, to jest, od roku, nie wykazał najmniejszych chociażby usterek, budowa własnej stoczni okazała się pod każdym względem lepszą i



... rozpoczęło się dość silne kołysanie, a rozcinane smukłym kadłubem fale z szumem przetaczały się co chwila po stalowym pokładzie...

tańszą od zagranicznych. O północy nastąpiła sprawnie i w milczeniu zmiana wachty, oficerowie wszyscy pozostali na posterunkach.

Gdy pierwsze promienie wschodzącego słońca zabarwiły najczystszy karmazynem wzburzone fale Bałtyku, mieliśmy już być przypuszczalnie na szerokości transportowca. Widocznie myśli nasze szły po jednej wytycznej z obliczeniami dowódcy, gdyż wkrótce odebraliśmy sygnał, wskazujący nam zmianę kursu. Jeszcze intensywniej oczy nasze bezustannie przebiegały beznadziejnie pusty horyzont. Pogoda zapowiadała się dobra, fala słabła, a lekki już teraz wistowy wietrzyk oczyszczał szybko zachmurzone niebo. Wkrótce wytrysło potężne purpurowo-zółte słońce! Marynarze wolnej zmiany powychodzili na pokład i w milczeniu stojąc w dozwolonych miejscach, bacznie obserwowali horyzont. Po kilku minutach znowu zrobiliśmy zwrot za admirałem. Nagle na mostku powstał ruch! Kilka par szkieł skierowało się na jedną burtę. Wbiegłem na mostek i troszkę drżącą ręką chwyciłem lornetę. Dostrzegłem ledwie wylaniający się z za horyzontu czarny punkcik. „Okręt z lewej burty w kierunku nord-west!” — zameldował sygnalista z nadmostku. Jednocześnie czołowy torpedowiec wywiesił sygnał zwrotu we wskazanym kierunku. Chwila największego napięcia nerwów! Ogromna szybkość, przed chwilą jeszcze



... gdy pierwsze promienie wschodzącego słońca zabarwiły najczystszy karmazynem wzburzone fale Bałtyku...

upajająca, jak narkotyk, teraz wydawała się nam ruchem żółwia. Odległość jednak między nami a przypuszczalnym transportowcem zmniejszała się widocznie z każdą minutą. Nagle tajemniczy okręt zmienił swój kurs i zwrócił się do nas burtą. „Dunajec”!! wykrzyknęło jednocześnie kilka głosów. Istotnie, sylwetka w profilu była nam aż nazbyt dobrze znana. Przez moment sądziłem, że przyjął nas za wrogów i stara się umknąć, po chwili jednak nastąpiły inne szybkie zwroty i...

„Dunajec robi zasłone!” — raportował sygnalista. Rzeczywiście, po chwili parowiec zniknął za kłębamii szaro-żółtawego dymu. Zrozumiałem natychmiast, co to znaczy. „Dunajec” musiał być atakowany przez łódź podwodną! Przybywaliśmy, jeżeli już nie za późno, to przynajmniej w najkrytyczniejszej chwili. Teraz dopiero zagrała w nas polska krew! Krótki sygnał dowódcy zespołu; jęknął telegraf maszynowy; „całą mocą!” ryknął komendant do rury głosowej. Dźwięcznie pracujące dotąd wentylatory wydały ostry jazgot. „Tryton” wstrząsnął się jakimś dzikim dreszczem i wibrując każdą swą częścią, znacznie jeszcze powiększył szybkość. Momentalnie cały pokład skrył się pod białą jak śnieg pianą, która za rufą skłębiła się w prostopadłą kipiącą ścianę. Alarm bojowy! Ostre i krótkie dźwięki trąbki porwały całą załogę do broni. Jako zastępca dowódcy okrętu, biegłem sformować swój oddział ratunkowy, po drodze chwytam kilka suchych trzasków zamykanych zamków działowych i pokryw wyrzutni torped. Teraz cała akcja idzie z szybkością myśli, każdy spełnia swe czynności, z doprowadzającą do perfekcji wprawą. Atakujemy niewidzialnego wroga, jak na wzorowych ćwiczeniach. Po kilku minutach szalonej jazdy, grożącej w każdej chwili eksplozją kotłów, dopadamy dymowej zasłony. Spowici jej krztuszącym całunem, możemy łatwo ulc zderzeniu, jednak dowódca „Dunajca”, na szczęście, orientuje się szybko w groźnej dla nas sytuacji i transportowiec przestaje wyrzucać dymne ładunki. Po chwili jesteśmy już poza sferą szybko rzedającego dymu. „Tryton” sprawnie i z błyskawiczną szybkością uskoczył w bok, znacznie zmniejszając szybkość,

tuż obok nas przemknęła, prawie burtą w burtę, „Salamandra”, a za nią reszta dywizjonu. Nasz manewr był wykonany w celu spuszczenia holowanej torpedy. Podczas gdy torpedyści pracowali na rufie przy katbelce, miałem chwilę czasu, aby obserwować dalszą akcję dywizjonu, który, minawszy nas, przysnął, jak bańka mydlana, na wszystkie strony w rozsypkę. Torpedowce, każdy oddzielnie, zataczały coraz to większe kręgi, rzucając szybko podwodne bomby. Było to, do złudzenia wprost, podobne do stada zacieklekłych hartów, rozsypanych po kniei i szukających zawzięcie ukrytego gdzieś szaraka. W dwie minuty mieliśmy już naszego „Smoka łodzi podwodnych” spuszczonego za rufę i holowaliśmy go na stalowej linie. „Zapalniki dwadzieścia do stu metrów, bomby kolejno rzuć!” podał komendę ostrym, lecz spokojnym głosem oficer-torpedysta. Marynarze, stojący przy rzędami ustawionych bombach, szybko zaczęli zrywać bezpieczniki, nastawiając na odpowiednią głębokość wybuchu przyrządy hydrostatyczne, i miarowo wyrzucali bomby za burtę. Co pewien czas przecinaliśmy kurs innemu torpedowcowi, zrezygnując unikając zderzenia. Kolejno cały dywizjon zaopatrzył się w holowane torpedy. „Dunajec”, pod eskortą dwu ostatnich torpedowców, całą mocą swych maszyn, szybko zniknął nam z oczu. Polowanie na podwodnego wroga trwało bezskutecznie już koło kwadransa; robiliśmy olbrzymie kręgi i wyrzucili po kilkadziesiąt bomb.

Właśnie miałem zamiar skierowania się na mostek, gdy podoficer, stojący na rufie wydał głuchy nieartykułowany dźwięk. Kilkadziesiąt metrów za nami ujrzałem mały słup wody. Torpeda detonowała, uderzywszy pod wodą w coś twardego! Nagły zwrot, powstrzymanie inercji wstecznym biegiem i już byliśmy na miejscu wybuchu. Zrazu nic nie ujrzałem na znaczonej śrubami powierzchni, lecz po kilku sekundach zaczęły wypływać tłuste plamy, lśniące wszystkimi kolorami tęczy. Po chwili, w ogromnym promieniu cała toń lśniła pod barwnym kobiercem rozlanej w głębiach ropy. Rzucono jeszcze kilka bomb, które miały wybuchnąć na różnych głębokościach. Widocznie i one nie chybiły ukrytego celu, gdyż zaraz po

ich wyrzuceniu na powierzchni zjawili się tysiące bąbli powietrznych, wydobywających się z głębi wzburzonego odmetu. Cały dywizjon zataczał teraz jeden zawrotny krąg, podobny do triumfalnego tańca dzikich zwycięzców. W środku tego koła rozgrywała się straszna, choć niewidzialna tragedia śmierci naszych podwodnych wrogów. Kilkudziesięciu ludzi musiało w tej chwili walczyć ze śmiercią w głębiach odmetu. Bomby rzucono dalej. Z łatwością, po śladach wydobywającej się ropy i powietrza, można było obserwować, bardzo już powolny, ruch ginącej łodzi. Nie wypuszczaliśmy jej z żelaznego pierścienia, obserwując bacznie ślady szybkiej agonii. W pewnym momencie wszystkie głowy silniej pochyliły się za burtę, dojrawszy tuż pod powierzchnią jakąś czarną, zrazu niekształtną masę. Człowiek!

Wynurzyła się na moment kurczowo rozwarta dłoń, a potem błada twarz o błędnym, mrozącym krew w żyłach, wyrazie. Widocznie załoga chciała się ratować, lecz głębokość była zbyt wielką, aby żywy człowiek mógł wystąpić na powierzchnię. Straszny trup zanurzył się, a szmaragdowe fale Bałtyku zamknęły za nim odwieczny grób marynarzy. Salutowaliśmy krótko przed nieubłaganiem obliczem śmierci. Powierzchnia uspokoiła się zupełnie. Dywizjon sformował na nowo sztyk torowy i szybko pomknął wślad za znikającym transportowcem.

Gdy dzwony okrętowe sześciokrotnym uderzeniem oznajmiały jedenastą godzinę, mijaliśmy znowu trawers Helskiej latarni. Zmniejszono znacznie szybkość, przechodząc obok flotyli trawlerów, stawiających miny zagrodowe u wejścia do Gdańskiej zatoki. Przed wkroczeniem w pola minowe „Dunajec” przyjął pilota. W pół godziny potem cumowaliśmy sprawnie w wojennym przedporcie Gdyni, przepełnieni radością i dumą z pierwszego od wieków zwycięstwa na polskim morzu.

STANISŁAW MIESZKOWSKI.

lipiec 1925 r.

ŚWIĘTO OFICERSKIEJ SZKOŁY MORSKIEJ WOJSKOWEJ W TORUNIU

Dnia 11 lutego b. r., jako w 6 rocznicę objęcia wybrzeża morskiego, obchodziła O. S. M. W. swoje doroczne święto.

O godz. 10 rano odprawił ks. dziekan Sieńkiewicz mszę św. w kościele garnizonowym, której wysłuchali komendant, oficerowie i uczniowie szkoły. Oprócz nich obecni byli: inspektor armii gen. dyw. Skierski i zastępca dowódcy O. K. gen. Zemanek.

W pięknie, wygłoszone od ołtarza, przemówieniu wezwał ks. dziekan Sieńkiewicz wychowanków szkoły, żeby nie zrażać się trudnymi warunkami i, niestety, jeszcze zbyt małym zrozumieniem potrzeby marynarki wojennej, wytrwali w pilnym przygotowaniu się do obranego szczytnego zawodu.

W południe zgromadzili się oficerowie, profesorowie i uczniowie szkoły na wspólny skromny obiad, podczas którego komendant wniósł toast na cześć Najjaśniejszej Rzplitej i jej dostojnego Prezydenta.

O godz. 18-ej odbyła się w sali Kasyna

garnizonowego uroczysta akademja, którą zaszczytili swoją obecnością generalicja oraz dygnitarze cywilni i licznie zgromadzona publiczność. Akademję zagał komendant szkoły przemówieniem następującej treści:

„Obchodzimy dziś 6-tą rocznicę tego pamiętnego dnia, w którym 1 baon morski obsadził przyznany nam traktatem wersalskim skrawek wybrzeża.

Słusznie obrano właśnie ten dzień na święto O. S. M. W., gdyż jest to niejako dzień urodzin polskiej marynarki. W tym pamiętnym dniu dane nam było nareszcie otworzyć to ciasne, ale własne okno i wpuścić w zamknięty dotychczas gmach Rzplitej trochę odżywczego powietrza, które ponad szary Bałtyk przywiewa z dalekich oceanów.

Bo któż więcej, jak nie ta młodzież marynarska, która na prastarej pomorskiej ziemi przygotowuje się do swojego szczytnego zawodu — któż przedewszystkiem powinien pamiętać o obowiązkach, które

z chwilą objęcia wybrzeża wzięliśmy na nasze barki!

Drzwi na świat szeroki są w grubym teutońskim murze wybite, a choć ciasne, muszą tak być umocnione, żeby nikt się nam im zamknąć nie ważył. Jest to świętym obowiązkiem nas, którzy ten zaszczytny mundur nosimy i będzie kiedyś obowiązkiem naszych następców, których sobie w tej oto szkole przygotowujemy.

Nie ludźmy się! Trudności będzie jeszcze bardzo wiele tak, jak ich już wiele przeżyliśmy i teraz przeżywamy.

Podczas czteroletniego zmagania się ludów, kiedy na polach bitew całej Europy i na falach oceanów ważyły się również losy Polski, — wówczas wielu świadomie, a wszyscy instynktownie — czuliśmy, iż Polska bez morza będzie tworem, skazanym na słabą vegetację.

To też, gdy słynny akt 5 listopada przyniósł nam pozory niepodległości, odkładaliśmy szumny tekst z bolesnym rozumowaniem, nie znalazłszy w nim zapewnienia dostępu do morza.

Kiedy wreszcie zamilkły działa, i w Wersalu rozstrzygały się losy państw i narodów, znów serca nasze żywszą zabiły nadzieją.

Spełniła się ona tylko w małej części, ale przecież mogliśmy zatknąć biało-czerwoną banderę chociaż na wąskim skrawku własnego wybrzeża.

A potem? Wśród ciężkich bólów rozdziła się nasza marynarka.

Dwuletnia wojna nie pozwalała na systematyczną pracę, gdyż zmuszała co chwilę odkładać celowe poczynania, ze względu na pilniejsze wymagania chwili.

Trzeba było przewycięzać przeróżne trudności, bronić się na zewnątrz i wewnątrz, niestety nawet znosić spokojnie wiele dotkliwej ironji i szyderstwa.

Nadszedł wreszcie moment, kiedy zabłysła nadzieja, nawet pewność, że nasze sprawy morskie ruszą się szybkim tempem.

Niestety, wnet znów czarne chmury zakryły ożywcze słońce i oto przeżywamy chwilę ciężkiej walki i niepewności.

Ale nic to!

Przetrwaliśmy tyle, więc i to przetrwamy!

Wiary nam trzeba w dobro sprawy, której służymy, wiary gorącej we własne siły.

Nadzieję żywić musimy niezłomną w lepszą przyszłość i w to, że wnet całe społeczeństwo bez wyjątku przeniknie idea morską, że znów, jak ongiś, na sejmach wołać zaczną: „armata morską jako nam potrzebna jest, ślepy chyba nie widzi”.

Miłości wreszcie nam potrzeba, do naszego zawodu, do naszego morza, przez miłość Ojczyzny!

Podtrzymani tą wiarą niezłomną i związani na zawsze miłością idei, a przytem uzbrojeni w wiedzę głęboką, przewyciężymy, da Bóg, wszelkie przeciwności i zbudujemy to, czego przeszłe pokolenia zbudować zaniedbały.

To też w dzisiejszym dniu uroczystym,

postawmy sobie hasło: Bałtyk jest nasz, będzie nasz i nikomu bezkarnie po niego ręki wyciągnąć nie pozwolimy!”

W tej chwili orkiestra zagrała dwie zwrotki „Roty”.

Następnie artystka opery p. Halina Czarlińska zaśpiewała kilka pięknych arji, podchorąży Stypuła zadeklamował bardzo udatnie „Argonautów” a orkiestra 64 p. p. odegrała piękną partję z „Poławiaczy perel”.

Po skończonej akademii tłumnie zebrani goście posilali się herbatką i pączkami, a że uroczym przedstawicielkom nie brakło danserów, młodych marynarzy, dzielnie wspomaganych przez swych kolegów z Oficerskiej Szkoły Artylerji, więc ohochoze płąs zakończyły uroczysty dzień.

STATYSTYKA BUDOWY OKRĘTÓW.

W r. 1925 światowa cyfra tonaży okrętowych była najniższą od r. 1919. Na pierwszym miejscu stoi Anglja, której tonaż budujących się okrętów wynosi 895.000 ton czyli o 412.000 ton mniej, aniżeli w roku poprzednim. Włochy stoją na drugim miejscu (309.000 ton) i dalej idą Niemcy (234.000 ton), Francja (167.000 ton), Holandia (108.000) i Ameryka (105.000 ton). Razem w budowie znajduje się 23 nowych okrętów o pojemności 10 — 20.000 ton, dziesięć o pojemności przeszło 20.000 ton. Część robót wykonuje się w Anglji, część w Irlandji.

KOMISJA ŻEGLUGI RZECZNEJ LIGI NARODÓW. Genewa 24.1 (PAT). Podkomisja żeglugi rzecznej Ligi Narodów zebrała się dn. 26 ub. m. W skład komisji wchodzi: Silvain Dreyfus, inspektor gen. dróg i mostów, członek komisji głównej do spraw żeglugi na Renie (Francja); Baldwin, przedstawiciel Anglji w między-

narodowych komisjach rzecznych (Anglja); G. Dobkovicus, inżynier, radca poselstwa (Litwa); Popesco, dyrektor generalny nar. tow. kredytu przemysłowego (Rumunja), Reinhardt, b. radca dworu (Austria), Winiarski, prof. prawa na uniwersytecie w Poznaniu (Polska); Tsang-U, b. delegat na konferencję w Barcelonie (Chiny).

Na porządku dziennym tej komisji były: sprawozdania Walkera D. Hinesa w sprawie obecnego stanu żeglugi na Renie i Dunaju, oraz sprawozdanie specjalnej komisji ujednostajnienia prawa rzeczno-ego, która odbyła pierwszą swą sesję w Strasburgu.

BUDOWA FLOTY SOWIECKIEJ. Rząd sowiecki zamierza wybudować 9 łodzi podwodnych, które mają być spuszczone na morzu Czarnem, a częściowo na Bałtykiem. Istnieją trudności w kwestji rozbudowy floty na morzach Dalekiego Wschodu, ponieważ Anglja nie chce przepuścić transportu łodzi przez wody neutralne. Flota Izery ma zostać przetransportowana na Daleki Wschód, czemu sprzeciwia się Anglja.

OKRĘT UMARŁYCH. Wedle wiadomości, nadesłanych ze Splitu, zauważył okręt „Zora” w bliskości wyspy Wisu wielką łódź żaglową, która jednak nie posiadała już ani żagli, ani masztów.

Marynarze „Zory” na łódkach przypłynęli do tajemniczej łódki, ale na ich wołanie nikt im nie dawał odpowiedzi. Wobec tego udali się oni na pokład, gdzie oczom ich przedstawił się straszny obraz: na pokładzie leżały 3 trupy, a na całym okręcie nie było żywej duszy. Tajemniczym tym okrętem jest prawdopodobnie żaglowiec „San Roo”, który niedawno uległ rozbiciu na morzu Śródziemnem.

Okręt, statek. Statek pojęcie ogólniejsze. Łódź, czółno, szalupa są statkami, nie są jednak okrętami. Fregata, która jest okrętem, jest również statkiem. Utało się, że statki wojenne nazywamy okrętami, okrętami również nazywamy większe statki kupieckie (fregata, bryg, większy szkuner). Mniejsze natomiast mają zwyczajny tytuł statków.

Statek handlowy czy kupiecki? Kupiecki dziś jest już przeżytkiem. Statek był kupieckim, gdy kupiec ładował

SPORT

YACHT-KLUB POLSKI

Z ZAGADNIEŃ TERMINOLOGICZNYCH

Czy można liny nazywać końcami? czy nie będzie to ruscyzmem?

Nie. Nie tylko można, ale należy wprowadzić także tę nazwę: życie morskie, mające ciągle do czynienia z linami, domaga się tego. Życie lądowe potrzeby tej nie wyczuwa. 

Podpływa do burty okrętu marynarz w szalupie i krzyczy do drugiego: „podaj mi linę!” Ten bierze zwój, całą linę i rzuca do szalupy. I postąpi słusznie. Jeżeli zaś pierwszy krzyknie: „podaj mi koniec (liny)”, drugi zdejmie szybko pierwszy z brzegu koniec (liny) i rzuci do szalupy.

Lina posiada koniec rdzenny i biegowy.

Talja (lji) — to samo, co ciężkie w potocznym użyciu: wielokrażek, wieloklub. Pewna analogia linji kart i lin w talji.

Oko, oczko może być w żaglu. Lina na końcu może mieć tylko ucho.

Lina składa się z pokrętek, pokrętki z nitek (drutów). Liny konopne, manilowe, bawełniane, rzemienne, stalowe (drućiane). Mogą być roboty: prostej (z pokrę-

tek lub kablowej (z lin). Niektóre w środku mają duszę. Liny trójpokrętowe, czteropokrętowe. Linę układa się w zwój.



Fot. H. Pistel.

Grupa członków Yacht-Klubu Polski, zebranych na przystani w porcie praskim w Warszawie dn. 5.IV r. b.

na własny okręt swe towary i sam w podróż na nim wyruszał. Dziś życie zróżniczkowało się i statek stał się handlowym. W związku z tem marynarka handlowa — całość urządzeń, przedmiotów oraz instytucyj; flota handlowa — całość taboru pływającego.

Bandera — płachta określonego kształtu i kolorów, używana na statkach. Trzy są rodzaje bander: narodowa, wojenna i handlowa. Inne płachty noszą nazwy flag i proporców. A zatem: flaga Yacht-Klubu, Tow. Wioślarskiego, Admirała, proporzec D-cy Dywizjonu i t. p.

Znaki i przedmioty pływające na wodzie: Wiecha — żerdź, oznaczająca mieliznę; może być zaopatrzona w kulę, krzyż, walec lub miotłę; miotła może być zwrócona do góry lub na dół. Boja — kula lub stożek pływający — służy do uwiązania mniejszych statków. Wielka boja w kształcie walca nazywa się beczką. Wielki przedmiot

pływający (zwykle w kształcie stożka) na martwej kotwicy, posiadający często latarnię ostrzegawczą nazywa się baką („świecić baki”); jeżeli zaś posiada przyrząd, wydający dźwięk pod działaniem fali (syrena) — nazywa się... nie nazywa się wcale. Zwykle nazywają go syreną. Nazwa ta jednak nie ma uzasadnienia, gdyż syrenę może posiadać latarnia morska, statek parowy lub żaglowy. Zresztą syreną nazywa się gwizdek specjalnej konstrukcji, niepodobny zwykle do gwizdków takich boi.

Proponuję dla boi podobnej nazwę: Wyjec.

Stupy, białe w porcie dla wiązania statków, nazywają się dalbami.

W YACHT-KLUBIE POLSKI odbywa się obecnie ożywiona praca około przygotowań do sezonu nawigacyjnego. Budowa zaczętej w r. ub. pływającej przystani ma się ku końcowi i niebawem przystań zostanie przeciągnięta na swoje miejsce — koło mostu Poniatowskiego.

Przybyły dwa pontony dla wzmocnienia środkowego pomostu i dwie łodzie wiosłowo-żaglowe, które przeznaczone są do ćwiczeń członków oraz Kadry Żeglarskiej młodzieży szkolnej.

Budowa zaczętych joli 5-metrowych postępuje dalej.

Na „Witeziu” i „Gryfie” — statkach morskich Y. K. P. odbywa się również remont wiosenny. Grot-żagiel „Witezia” został naprawiony, wymieniona się przetrzaska lub uszkodzona olinowanie. „Gryf” otrzyma linowe poręcze wzdłuż całej burty, co zabezpieczy załogę jego, która będzie składała się z członków Y. K. P. i kadry młodzieży od możliwego wypadku. W tym sezonie „Gryf” zacznie pierwszą swoją żeglugę jako statek szkolny. Obydwa te statki Klubu zimowały w Gdańsku na stocznich, ponieważ Gdynia nie posiada dotychczas odpowiednich urządzeń.

M. ZARUSKI.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i R.



Z Oddziału Ligi M. i R. w Stanisławowie: 1) Aleksander de Loges, wojewoda, prezes Rady L. M. i R., 2) generałowa Kowalewska, 3) Zofja Migocka, 4) Kazimierz Lityński, 5) Marja Sokolowska, 6) Franciszek Leszczyński, 7) Stanisław Sopotnicki

FUNDUSZ MORSKI. Rada Ligi Morskiej i Recznej w zasadzie zdecydowała zbiórkę Funduszu Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej, przeznaczonego na zakup okrętów handlowych. Opracowanie projektu i organizacji zbiórki poruczone gen. M. Zaruskiemu, jednemu z najbardziej zasłużonych propagatorów morza w Polsce.

ODDZIAŁ LIGI M. I R. W STANISŁAWOWIE. W Oddziale Ligi Morskiej i Recznej w Stanisławowie dnia 28 marca b. r. w obecności p. Aleksandra de Loges — wojewody Stanisławowskiego i Prezesa Rady Oddziału L. M. R. w Stanisławowie, oraz w obecności władz i wojskowości została otwarta wystawa Koła Marynistów Polskich. Podczas otwarcia wygłoszono szereg przemówień, w których przedstawiono szczegółowo cele Ligi Morskiej i Recznej, potrzebę

jak najrychlejszego powiększenia floty handlowej, korzyści, jakie Państwo mieć może i powinno z posiadania dostępu do morza.

UKONSTYTUOWANIE SIE ODDZIAŁU WARSZAWSKIEGO L. M. I R. Po zagajeniu zebrania przez prezesa zarządu centralnego Ligi M. i R. p. Edmunda Krzyżanowskiego pod przewodnictwem p. Waydla na walnem zebraniu w dn. 31 marca r. b. zgodnie z wymogami statutu Ligi ukonstytuowano Oddział Warszawski L. M. i R.

Oddział ten powstał z istniejącego dotąd Komitetu Warszawskiego na mocy nominacji Zarządu Głównego.

Przed dokonaniem wyborów do zarządu Oddziału red. A. Uziembło przedłożył sprawozdanie z dotychczasowej działalności Komitetu Warsz. L. M. i R., podkreślając działalność sekcji propagando-

wo-oświatowej, wyrażającą się w czwartkowych odczytach, Sekcji Wycieczkowej, Bibliotecznej i Kursu Budowy Łodzi, dzięki któremu około stu uczestników po poznaniu ogólnej teorii i praktyki buduje dwadzieścia kilka łodzi żaglowych, które niebawem pod banderą Ligi M. i R. ukażą się na Wiśle; podkreślił również zasługi, położone w sferze propagandy i zwiększenia funduszy „Koła Przyjaciół Morza”.

Do zarządu Oddziału zostały wybrane osoby następujące: p. A. Uziembło (prezes), inż. A. Rylke (vice-prezes), M. Lixemburg (skarbnik), St. Kruszyński (sekretarz), Lesisz (bibliotekarz), Chełmoński (sprawy Koła Przyjaciół Morza), Messtritsch (sprawy młodzieży), inż. A. Pauly, Piasecka, Borejko, Szymkowska; do komisji rewizyjnej: Ed. Kączkowski, Sakowicz, Sawo.

W ODDZIALE L. M. i R. W PUŁAWACH ukonstytuował się na rok 1926 zarząd w składzie następującym:

Inż. Bohdan Korsak, nacz. Zarządu Dróg Wodnych w Puławach — prezes, dr. Leon Wierzchowski — v-prezes, Kazimierz Rutkowski — skarbnik, Michał Widawski — sekretarz.

W skład komisji rewizyjnej weszli. Kpt. Kunciewicz, Bronisław Wilantowicz.

Dnia 2 marca b. r. odbyło się doroczne walne zgromadzenie członków ODDZIAŁU LIGI M. i R. W GDYNI. Przez akłamację wybrano p. Komandora Koryto-wskiego na prezesa Oddziału. W wyniku głosowania wybrano: p. inż. Martensa na v-prezesa, pp. Wincentego Zaleskiego i Józefa Limbacha na zastępców sekretarza, p. Jerzego Michalewskiego na skarbnika.

Jako członkowie w skład zarządu weszli pp.: kpt. Durski, kpt. Zaleski, Plichta, Żupański inż. Mikulski, Gluchowski, Janicki. Miejsce sekretarza pozostało wolne.

Do komisji rewizyjnej wybrano pp.: mjr. Fyda, Kotkowskiego, Radtke.

Dnia 21 marca b. r. odbyło się walne zebranie członków ODDZIAŁU L. M. i R. W KRZEMIENCU. Wybrano zarząd i komisję rewizyjną na rok 1926. Z pośród wybranych członków ukonstytuował się w dniu 26.III b. r. zarząd Oddziału w sposób następujący: prezes — gen. Jastrzębski, v-prezes — p. Michał Szumski, sekretarz — p. Franciszek Szczygieł, skarbnik — p. Mikołaj Sadczykow, zastępcy członków Zarządu: p. Stefan Gorecki, Marja Martinkowa, Klaudjusz Krzechlik.

W skład komisji rewizyjnej weszli pp.: Krukowski, Zaleski J., Jasiński, Dzie-wulski.

ZAŁOŻENIE ODDZIAŁU L. M. i R. W SŁONIMIE. Z inicjatywy Zarządu Dróg Wodnych w Słonimie odbyło się w dniu 29 marca r. b. zebranie organizacyjne Oddziału Ligi Morskiej i Riecznej. Zebranie uchwaliło utworzyć Oddział Ligi M. i R. i wyłoniło zarząd, w skład którego weszli pp.: inż. Jan Kołtan — prezes, Aleksander Puhaczewski — v-prezes, Jan Dąbrowa — skarbnik, L. Tur-wiczowa — sekretarz.

Do komisji rewizyjnej wybrano pp.: Edwarda Klimowicza — burmistrza, inż. Sergjusza Mieszczerskiego i Jana Odlanickiego-Poczobutta.

ZAŁOŻENIE ODDZIAŁU L. M. i R. W PRUŻANACH. Dnia 24 lutego b. r. odbyło się zebranie organizacyjne Oddziału Ligi Morskiej i Riecznej w Próżanach. Przy wyborze władz powołano jednogłośnie na członków Zarządu: pp. Józefa Czarnockiego, Stefana Rodkiewicza, Leonarda Jasinkiewicz-Rostowskiego, inż. Michała Musiała.

ODDZIAŁ L. M. W WILNIE. Dnia 10 stycznia b. r. odbyło się walne zebranie Wileńskiego Oddziału Ligi Morskiej i Riecznej. Na rok 1926 wybrano jednogłośnie nowy zarząd w składzie następującym: inż. Bogusław Bosiacki, Ludwik Barszczewski, dr. Czesław Czarnkowski, Witold Czyż, plk. Jan Fogel, inż. Henryk Jensz, Benedykt Krzywiec, Edmund Kowalski, Jan Malecki, Tomasz Nejman, por. Zygmunt Ostrowski, Jan Rohowicz, Jan Sobecki, gen. Tokarzewski, Władysław Szumański, inż. Julian Staszewski, Kazimierz Wimbor, Ksawery Zapolya-Zapolski. Na członków komisji rewizyjnej powołano: pp. Tomasza Krasowskiego, Romana Meyera, Napoleona Halickiego.

Po dokonaniu wyborów nowego zarządu uchwalono wyasygnować 1500 zł. na stypendjum dla studenta na wydziale budowy okrętów Politechniki Gdańskiej oraz nadano miano temu stypendjum „im. Stefana Żeromskiego”.

W związku z zamiarem utworzenia w Trokach Yacht-Klubu w celu wykorzystania jeziora Trockiego jako terenu sportowego, uchwalono uruchomić parę jol żaglowych ze względu na wielkie znaczenie agitacyjne.

Uchwalono zorganizowanie agentur na prowincji, mianowicie w Słonimie, Pińsku, Augustowie i Bracławiu i podjęcie starań łącznie z Wileńskim Oddziałem Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego w Zarządzie Wileńskiej Dyrekcji Kolejowej o otwarcie przystanku kolejowego w Starych Trokach a to w celu udostępnienia jeziora Trockiego dla szerokiej publiczności.

Z ODDZIAŁU L. M. R. W WILNIE. Dn. 11 kwietnia r. b. p. R. Krajewski w sali kina „Helios” w Wilnie wygłosił odczyt p. t. „Człowiek a morze”, urządzony staraniem miejscowego oddziału.

WIECZÓR POEZJI MORSKIEJ odbył się w sali Komitetu Warsz. L. M. R. Na wieczorze tym były czytane utwory poetyckie M. Żaruskiego, Glinki X., I. B. Ry-chlińskiego, Z. Rościszewskiej, E. Słon-skiego, R. Krajewskiego i M. Smolar-skiego, uniwersyteckiej literackiej grupy „Smok” przez art. dram. Teatru Narodowego Zahorska-Paulę, art. dram. Teatru Małego Z. Nowakowskiego i przez autorów. Dział wokalny wypełnił Stanisław Malinowski.

KOMISARZ MIASTA GDYNI. Wślad za rozporządzeniem, ogłoszonym w Dzienniku Ustaw, zaliczającem dotychczasową osadę Gdynię do rzędu miast, do Gdyni ma przybyć komisarz rządowy.

Komisarz rządowy sprawować będzie wszelkie czynności, należące do kompetencji samorządów miejskich aż do czasu, gdy w Gdyni ukonstytuują się władze miejskie z wyborów.

ZMIANA STATUTU LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ. Najbliższe walne zgromadzenie Ligi Morskiej ma zdecydować o zmianie statutu. Organizacja jej ma oprzeć się w przyszłości na podziale terytorjalnym Rzeczypospolitej z tem, że oddziały wojewódzkie obejmą kierownictwo organizacji oddziałów powiatowych i miejskich. Nowa struktura nada Lidze możliwość znacznie wydatniejszą, niż dotąd.

ST. J.

Z KROSNA. Podniosła chwilę przeżyli mieszkańcy miasta Krosna zebrani w dn. 11 lutego 1926 r. w sali „Sokoła” na Uroczystym Wieczorze, urządzonym staraniem uczni Seminarjum żeńskiego w Krośnie przy pomocy wychowawczyń klas w rocznicę zaślubin Polski z morzem.

Na Uroczystym Wieczorze złożyły się część „koncertowo-wokalna” i odegrany obrazek „Głos Ziemi”, zakończony efektownym żywym obrazem.

Produkcje muzyczne i wokalne pod batutą sprawnej dyrygentki wśród nie-milkających oklasków podniosły nastrój na sali.

Piękna z uczuciem wypowiedziana deklamacja „Ty mi szumisz polskie morze” Zdzisława Dębickiego dopełniła prawdziwej uczyt duchowej, zgotowanej nam częścią pierwszą.

Z dużym nakładem pracy wyreżyserowany obraz sceniczny „Głos Ziemi” z ży-

cia nadmorskich rybaków wyczerpał program wieczoru, pogłębił nastrój i pozostawił miłe, niezatarte wrażenie.

Efekt prawdziwy wywołał współudział rozmieszczonego na sali chóru z akcją, rozgrywającą się na scenie i złożony z Oksywianek żywy obraz. Dekoracje i tło z umieszczonym wdali błękitno-si-wym Bałtykiem harmonizowały bez za-strzeżeń z akcją.

Wieczór zakończony odśpiewaniem „Roty” przez publiczność wywołał prawdziwy nastrój patriotyczny.

Dnia 21 lutego b. r. wygłosiła nauczycielka szkoły powszechnej w Krośnie, Anna Czechówna, wykład na temat: Znaczenie Bałtyku dla Polski.

KS. STANISŁAW SZPET.

NOWE STATKI SZKOLNE. Wszyscy pamiętają o propagandzie Ligi w czasie „Tygodnia Bander” na rzecz nabycia statku szkolnego dla Marynarki Wojennej. W związku z tem, zainteresuje naszych czytelników wiadomość, że Kierownictwo Marynarki Wojennej już rozpatruje oferty na taki statek. Ma to być szkuner trzechmasztowy, o pojemności 300 tonn, przeznaczony do szkolenia słuchaczy Oficerskiej Szkoły Marynarki Wo-jennej. Istnieje projekt urządzenia wycieczki delegatów Centrali i Oddziałów Ligi dla zwiedzenia tego statku.

Zapewne koło pań-członkiń Ligi ufunduje banderę dla statku.

Oprócz tego w tym roku ujrzymy na naszych wodach drugi mniejszy statek szkolny, ufundowany z funduszy, zebranych w czasie „Tygodnia Bander”. Statek ten będzie w całości wybudowany w Polsce.

BUTELKA „LWOWA”. Ministerstwo przemysłu i handlu otrzymało pismo z Instytutu Oceanograficznego Stanów Zjed-noczonych, że w tych dniach wyłowiona została przez rybaków na Florydzie butelka, rzucona w morze przez statek szkolny „Lwów” w czasie jego podróży przez Atlantyk w lipcu roku 1922. Butelka ta, gnana przez prądy morskie, prze-była w ciągu trzech lat przeszło 4000 klm.

Dla wyjaśnienia dodać należy, że wszystkie statki państw, należących do międzynarodowego instytutu badania mórz w czasie odbywanych podróży, wrzucają do wody hermetycznie zamknięte butelki, notując datę i położenie statku w chwili wrzucenia. Wyłowione butelki dają materiał do badania prądów morskich.

KATASTROFA PAROWCA JUGO-SŁOWIAŃSKIEGO. Parowiec jugosłowiański „Izvor”, znajdujący się w drodze z Marokko do Cardiffu, objęty został płomieniem. Na pomoc zagrożonemu statkowi pośpieszyło natychmiast kilka okrętów i łodzi ratunkowych, którym udało się przyholować statek jugosłowiański do wybrzeży angielskich.

NASZ WYWÓZ MORSKI W MARCU 1926 r. (dane prowizoryczne).

	przez Gdańsk	przez Gdynię	przez Tczew
Węgiel	215.000 ton	28.788 ton	1.300 ton
Drzewo	195.000 m ³	—	—
Cukier	15.650 ton	—	—
Zboże	7.530 ton	—	—
Produkty naftowe	4.550 ton	—	—

NAJWIĘKSZE PRZEDSTAWICIELSTWO
TRANSPORTOWE W POLSCE

C. HARTWIG

Sp. Akc.

ZAŁOŻONA W R. 1858.

ADRES TELEGRAFICZNY: „CEHARTWIG”

ZARZĄD GŁÓWNY W POZNANIU

ODDZIAŁ W GDAŃSKU PFEFFERSTADT I.

ODDZIAŁY W POLSCE:

BYDGOSZCZ, Dworcowa 72

KATOWICE, Warszawska 35

KRAKÓW, Główny Rynek 46

ŁÓDŹ, Traugutta 2

LWÓW, Sykstuska 19

POZNAŃ, Towarowa 15—20

WARSZAWA, Nowosenatorska 12

ZBĄSZYN, przy Dworcu

W NIEMCZECH: STENTSCH, C. Hartwig Speditionsges m. b. H.

Oficjalni ekspedytorzy kolei państw. i Targów w Poznaniu i Lwowie

TRANSPORTY MORSKIE I LĄDOWE

SKŁADY WOLNOCŁOWE. MAGAZYNY NA PRZESZŁO 100.000 TON TO-
WARU Z BOCZNICAMI KOLEJOWEMI. 250 WOZÓW I SAMOCHODÓW
CIĘŻAROWYCH. 50 WOZÓW MEBLOWYCH, 600 WSPÓŁPRACOWNIKÓW.
WARTOŚĆ NIERUCHOMOŚCI ZŁ. 6.000.000

L I N J E M O R S K I E

regularnie, dziesięciodniowe do DANJI I SZWECJI

Ł A D U N K I M O R S K I E

do wszystkich większych portów światowych.

Ż E G L U G A N A W A R C I E

P o z n a ń ——— Międzychód ——— S z c z e c i n

Najpoważniejsi reprezentanci we wszystkich centrach zagranicznych.

Krak.-Przedmieście 43

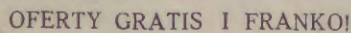
poleca ze swych wydawnictw:

- | | | | | | |
|------------------------|--|-------------------|------------------------|--|-------------|
| <i>Moreux T. X.</i> | Tajemnica bytu. Z 448 ilustracjami. | | <i>Smolarski M.</i> | Miasto światłości. Powieść | 2.80 |
| — | Część I. Skąd pochodzimy? | 5.— | — | Uczta Baltazara. Powieść | 3.— |
| — | Część II. Kim jesteśmy? | 4.50 | <i>Szczepkowski J.</i> | Władcy kniei. Obrazki myśliwskie. | |
| — | Część III. Gdzie jesteśmy? | 4.— | | Przedmowę skreślił Z. Bartkiewicz. z 6 | |
| — | Część IV. Dokąd dążymy? | 4.— | | ilustr. | Brosz. 3.60 |
| — | Komplet 4 części | Brosz. 16.— | — | | Kart. 4.50 |
| — | Część I/II | Kart. 11.50 | <i>Weyssenhoff J.</i> | Mój pamiętnik literacki | 4.— |
| — | Część III/IV | " 9.50 | <i>Dla Wszystkich.</i> | Nowele. Podania. Legendy. Opowie- | |
| — | Komplet 4 części, kart. w 2 tomach | 20.— | | ści-Humoreski. | |
| — | Komplet 4 części, opr. w 1/2 płótno | 20.— | | | |
| — | w I tomie | 20.— | | | |
| — | Komplet 4 części, opr. w 1/2 skóry | 25.— | | | |
| — | w I tomie | 25.— | | | |
| <i>Barbkiewicz Z.</i> | Wyzwolenie. Nowele i szkice | 4.— | | | |
| <i>Domańska M.</i> | Brzydka. Powieść. Wydanie drugie | 2.40 | | | |
| <i>Herczeg Fr.</i> | Gyrkovicsowie. Powieść. Wydanie dru- | | | | |
| | gie, kompletne | 5.50 | | | |
| <i>Jabłonowski Wl.</i> | Amica. Italia. Rzecz o faszyzmie | 3.50 | | | |
| <i>Kiedrzyński St.</i> | Dym ofiarny. Powieść | 6.— | | | |
| <i>Kraushar A.</i> | Dawne pałace warszawskie. Rzeczypospo- | | | | |
| | litej, Kazimierzowski, Radziwiłłowski i Błę-
kitny. Zarysy historyczno-obyczajowe.
Z 47 ilustracjami całostronicowymi Brosz. | 15.— | | | |
| | | Kart. 17.— | | | |
| | | opr. I/I pl. 20.— | | | |
| <i>Mitaszewska W.</i> | Cmentarz i sad. Powieść | 3.50 | | | |
| — | Zatrzymany zegar. Powieść | 3.20 | | | |
| <i>Niedbał L. X.</i> | Z towisł wielkopolskich. Obrazki i szki-
ce przyrodniczo-myślowe. Z 24 ilustr.
całostronic. i liczn. ilustr. w tekście. | | | | |
| | | Brosz. 7.50 | | | |
| | | Kart. 10.— | | | |

Serja A. Pisarze Polscy.

Ukazały się świeżo dalsze zeszyty:

POZNAŃ, UL. GROBLA Nr. 14



Do nabycia we wszystkich księgarniach.

„POLSKA LINJA LOTNICZA” „AEROLOT” S. A.

PRZEWÓZ: *Pasażerów — Poczty — Towarów*

INFORMACJE: Warszawa, tel. 9-00, 8-50 — Lwów, tel. 6-10,
22-75 — Kraków, tel. 32-22, 35-58, Gdańsk, tel. 415-31 —
Wiedeń, tel. 72-5-75, 42-4-62.

ROZKŁAD LOTÓW

„POLSKIEJ LINJI LOTNICZEJ”, NOWY-ŚWIAT 24, Tel. 9-00,
ważny od dnia 1 kwietnia 1926 r. aż do odwołania

Godzina	K i e r u n e k	Godzina
8.00	Gdańsk	17.15
11.00	Warszawa	14.15
14.00	Warszawa	11.15
17.00	Lwów	8.15
8.00	Lwów	15.15
11.00	Kraków	12.15
8.30	Warszawa	15.15
11.15	Kraków	12.30
12.00	Kraków	11.30
15.00	Wiedeń	8.30

- U W A G I: 1) Komunikacja codzienna z wyjątkiem *niedzieli*!
2) Do czasu ukończenia pertraktacji w sprawie
przelotu nad terytorjum Czechosłowackim—
ruch na przestrzeni *Kraków-Wiedeń wstrzy-*
many.

A E R O Sp. Akc.

KOMUNIKACJA POWIETRZNA

CENTRALA: Poznań, Wały Zygmunta Starego 4.

FILJA: Warszawa, Mokotów, lotnisko cywilne,
tel. 8-50 (czasowo).

PRZEWÓZ: *Pasażerów — Poczty — Towarów.*

INFORMACJE: Poznań, Telefon 1647 i 2083.

ROZKŁAD LOTÓW:

Godzina	K i e r u n e k	Godzina
8.00	Poznań	18.00
10.00	Warszawa	16.00

Samolot kursuje codziennie za wyjątkiem *niedzieli.*

SPRZEDAŻ BILETÓW:

w Poznaniu, w biurze „ORBIS”, Plac Wolności 9.
w Warszawie, „ „ „ „ ul. Widok 8.

Pocztę lotniczą należy oddawać w głównym urzędzie pocztowym w Poznaniu i w Warszawie.

POZNAŃSKA KOLEJ ELEKTRYCZNA

W LATACH 1924 i 1925

W historii rozwoju towarzystwa lata 1924 i 1925 zapisały się pod hasłem silnego rozwoju. Wpłynęła na to w znacznej mierze stabilizacja naszej waluty, która umożliwiła wprowadzenie stałej taryfy tramwajowej i tem samem dała możność prowadzenia racjonalnej gospodarki finansowej.

Sieć linii tramwajowych powiększyła się przez wybudowanie następujących nowych linii: Sołacz — Gołecin dług. 1385 mtr. linja jednotorowa Brama Dębińska — Łazienki 980 mtr., linja jednotorowa i Wilda — Dębiec 711 mtr. linja dwutorowa. Oprócz tego ułożono drugi tor na ul. Łazarskiej na długości 680 mtr. i na Chwaliszewie o długości 767 mtr. Po zatem wymieniono zużyte szyny na nowe na całym szeregu ulic jak: 27 grudnia, Śródka, Nowa, Łazarska Kraszewskiego i Wierzbicice. Na wszystkie te roboty zużyto około 20.000 mtr. szyn. Na początku 1924 r. długość torów wynosiła 44130 mtr. Dziś długość ta wynosi 49364 mtr. W roku 1925 wybudowano nową halę wagonową i nowe warsztaty ogólnej powierzchni 2400 mtr. kw. Nowa hala ma służyć dla zakupionych nowych 15 wagonów motorowych i dla tych wagonów, które się w starych halach dla braku miejsca nie mieściły. Nowe warsztaty zostały wyposażone w maszyny i urządzenia, które pozwalają budować całkowicie zupełnie nowe wagony.

W końcu 1925 r. został uruchomiony nowy dział przedsiębiorstwa, mianowicie autobusowy. Na razie kursuje 4 autobusy po 25 miejsc każdy. Piąty autobus czterdziestoosoby jest zakupiony.

Również w końcu 1925 r. przystąpiono do budowy trzech domów mieszkalnych. Część ubikacyj tych domów jest przeznaczona na potrzeby kulturalne-pracowników tramwajowych, którzy na terenie przedsiębiorstwa są zrzeszeni w towarzystwie wzajemnej pomocy. Towarzystwo to założone w listopadzie 1922 r. stale się rozwija i dziś posiada własną bibliotekę około 1200 tomów, szkołę robót ręcznych dla dziewcząt, chór, urządza przedstawienia amatorskie i popularne odczyty dla swoich członków. Brak własnego lokalu do tych celów daje się towarzystwu dotkliwie odczuwać. Własne ubikacje w nowych domach mają brak ten usunąć.



Łodzie każdego typu: wiosłarskie, żeglarskie i zwyczajne oraz przybory wiosłarskie dostarcza w dobrym wykonaniu i po cenach przystępnych WŁADYSŁAW URBANIAK. Stocznia Łodzi i Fabryka WYROBÓW Z DRZEWA.

Poznań — Droga Dędińska 10 — tel. 3354

NIE REKLAMA — FAKT! 8000 PORTRETÓW DARMO!

Dla rozpowszechnienia naszego zakładu między czytelnikami „Morza” postanowiliśmy rozdać 8000 portretów darmo. Przyślijcie lub przynieście do zakładu naszego fotografję (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 wyznacziliśmy ograniczoną ilość tylko 8000 portretów. Jako wzajemną usługę, gdy będziecie (a to na pewno) z portretów zadowoleni, prosimy polecać nasz zakład wśród znajomych. Fotografję wysłaną otrzymacie z powrotem w całości bez żadnego uszkodzenia wraz z portretem. Za passe-partout, przesyłkę, opakowanie i zwrot kosztów ogłoszeń prosimy przysłać 5 złotych. Przekazy i listy prosimy adresować: Zakład fotograficzny „Foto-Portret” Warszawa, ul. Prózna Nr. 7, skrz. pocz. Nr. 586. Telefon 134-51. Zamawiać może każdy czytelnik do 10 sztuk.

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.

POMORSKIE STOWARZYSZENIE UBEZPIECZEŃ W TORUNIU

INSTYTUCJA PUBLICZNO-PRAWNA WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO OPARTA NA GWARANCJI FINANSOWEJ POMORSKIEGO ZWIĄZKU KRAJOWEGO (PAR. 18 STATUTU)

Z A Ł O Ż O N A W R. 1921

w miejsce istniejących za czasów zaboru od r. 1785 pruskich socjetetów

działa nie w celach zarobkowych, lecz dla dobra publicznego na zasadzie wzajemności
(par. 3 Statutu)

DYREKCJA w T o r u n i u

przy ul. Żeglarskiej Nr. 26 (dom własny)

Adres telegr. „Postow Toruń”

N-ry telefonów: 174 i 267 Konto P. K. O. Nr. 201. 439

ODDZIAŁ w T c z e w i e

Rynek, Nr. 7 (dom własny)

PRZYJMUJE UBEZPIECZENIA OD OGNI

budynków, ruchomości, przedsiębiorstw fabrycznych, przemysłowych i rolnych po najniższych taryfach i dogodnych warunkach.

UBEZPIECZENIA OD GRADOBICIA wprowadzone zostaną od r. 1927-go.

KOMISARZE I AGENCI we wszystkich większych miejscowościach Pomorza pośredniczą w zawieraniu ubezpieczeń i udzielają wszelkich wyjaśnień.

PRENUMERATA: Rocznie zł. 6.—; Zagranicą zł. 9.— w m. Gdańsk guld. 6.—; dla Członków L. M. R. zł. 4.80. Prenumeratę prosimy wpłacić na konto P. K. O. 9.747, lub przekazem 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. Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres: Elektoralna 2, Warszawa. Przedstawicielstwa: w Gdańsku Kohlenmarkt 10 „Devera”; Lwowie Anczewskich 5.

Drukowano na papierze nabytym w S. A. W. Bednarski w Warszawie, Moniuszki 2 — tel. 220-22.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI