

MORZE

ORGAN LICI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.



Uroczystość podniesienia bandery na monitorach wojennych „Kraków” i „Wilno” zbudowanych w stoczni firmy L. Zieleniewski Sp. Akc. w Krakowie (patrz art. na str. 16).

Powszechny Bank Związkowy w Polsce S. A.

ZAKŁADY GŁÓWNE:

WARSZAWA
ul. Niecała 7.

LWÓW
pl. Smolki 5.

KRAKÓW
Rynek Główny 44.

ODDZIAŁY:

BIELSKO, CIESZYN, DROHOBYCZ, PRZEMYŚL, STANISŁAWÓW, TARNÓW

ZRZESZONY Z INSTYTUCJAMI:

Banque Belge pour l'Etranger, w Brukseli,
(Filiale de la Societ  Générale de Belgique)

Banque Commerciale de Bóle, w Bazylei,
Wiener Bank-Verein, w Wiedniu.

Adres telegraficzny: BANKDION

ZAŁATWIA WSZELKIE OPERACJE BANKOWE

RESTAURACJA

HOTELU BRISTOL W WARSZAWIE

Krak.-Przedm. № 42/44

wydaje wykwintne obiady z 4 dań po zł. 5.50,
wieczorem „DANCING” od 11 w. do 5 r.
z atrakcjami tanecznymi.

(WEJŚCIE BEZPŁATNE)

„POMOC SZKOLNA”

Sp. Ks. z ogr. odp.

Warszawa, Krak.-Przedmieście 38.

Telefon 217-16 i 191-32.

POLECA:

Latarnie projekcyjne. Epidjaskopy.
Wielki wybór przezroczy. Wagi osobowe.
Kompletne urządzenia gabinetów fizycznych,
chemicznych i biologicznych.

NAJMODNIEJSZA

Kawiarnia w Warszawie

nad „Restauracją Gastronomja”

Warszawa, Nowy-Świat 16.

Otwarta od 9-ej rano do 4-ej w nocy.

Wszelkie napoje

na sposób wiedeński i amerykański.

WŁASNY WYPIEK CIAST

ATRAKCJE ARTYSTYCZNE

Pisma krajowe i zagraniczne!!

Śniadania gorące!!

Wyborowe trunki!!

Kto w terminie wnosi przedpłatę — ten
zapewnia sobie punktualny odbiór „MORZA”

A więc — Szanowni

Prenumeratorzy!

Wszyscy do P. K. O.!

Wszyscy na konto 9.747!!

Wszyscy zł. 8 za r. 1927!!!

(łącznie z „ŻEGLARZEM POLSKIM” zł. 13—).

Zarząd Centralny Ligi Morskiej i Rzecznej posiada następujące wydawnictwa (ceny są podane z kosztem przesyłki pocztowej):

Rocznik „MORZA” (za wyjątkiem Nr. Nr. wyczerpanych) 1925 r. w stosunku rocznym.	zł. 8.—	K. Demel „Narzędzia i metody łowu gatunków użytkowych ryb Bałtyku polskiego”.	„ 1.—
— Z 1926 r. dtto	„ 8.—	A Rylke. „Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien”.	„ 0,30
J. Rummel. „Gdynia port Polski”.	„ 7.—	— „Morze to nowy teren pracy dla robotnika polskiego”.	„ 0,20
— „Państwo a morze”.	„ 2.—	Wyd. Oddz. L. M. R. w Gdyni „Polskie morze” (informator wybrzeża).	„ 2.—
Wł. Nałęcz. „Na bursztynowym brzegu”.	„ 3.—	„Handlowe i prywatne prawo morskie obowiązujące w Polsce oraz przepisy o polskich statkach handlowych”. Nakł. Państw. Instytutu wydawn. w Poznaniu.	„ 6,20
F. Rostkowski. „Realny program twórczej pracy Polski na morzu”.	„ 0,50		
— „Państwo a żegluga i jej rentowność”.	„ 0,50		
A. Uziembło „Praca Polski nad morzem”.	„ 0,50		
E. Słoiński. „Zasłubiny Polski z Morzem” (bajka dla dzieci).	„ 3,20		

Przekazy pocztowe należy kierować pod adresem: Zarząd Centralny Ligi Morskiej i Rzecznej
Warszawa, Elektoralna 2. Konto P. K. O. 367.

Inne wydawnictwa są już wyczerpane.

Oddziałom nie liczymy za przesyłkę i udzielamy rabatu.

Polish State
Petroleum Company

Państwowe
Zakłady Naftowe

G. m. b. H.

Gdańsk, Wallgasse 16 a.

Eksport drogą morską en
gros nafty, benzyny, oleju
gazowego, parafiny, ole-
jów smarowych, gudronu
i asfaltu.

WYWÓZ WĘGLA przez port gdański w miesiącu październiku 1926 r.

do Szwecji	136.584 ton
„ Danji	36.918 „
„ Włoch	5.000 „
„ Francji.	16.906 „
„ Łotwy	21.387 „
„ Finlandji	18.683 „
„ Norwegji	8.217 „
„ Anglji	43.833 „
„ Rosji	54.340 „
„ Niemiec	2.400 „
Razem	345.268 ton

K A Ż D Y
PRENUMERATOR

„M O R Z A”

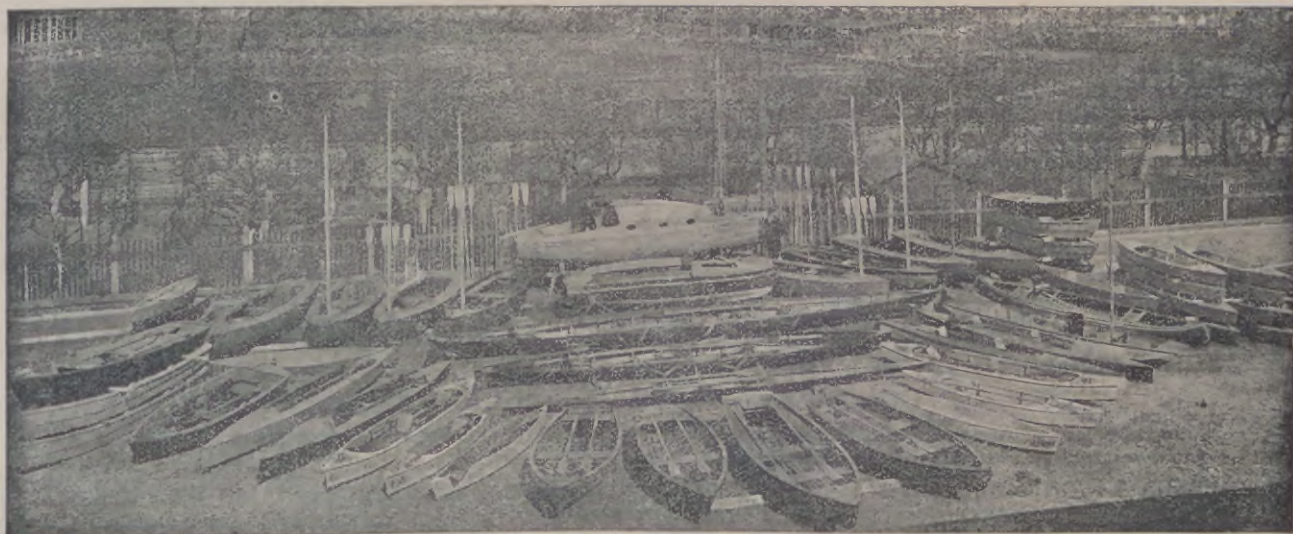
winien zaabonować
tygodnik poświęcony
sprawom żeglugi mor-
skiej i rzecznej

„ŻEGLARZ POLSKI”

Podaje najnowsze wiado-
mości portowe i że-
glugowe.

Łączna prenumerata
„Żegl. Polsk.” i „Morza”
wynosi zł. 13.—,
półroczna 6,50.

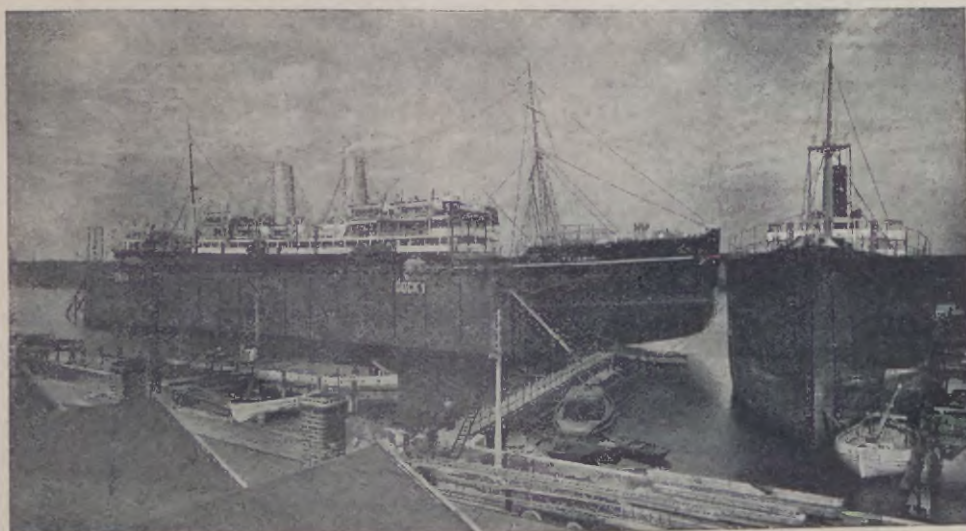
Wpłacać do Administracji
„Morza”, P. K. O. 9.747
lub „Żeglarsza Polskiego”
P. K. O. 170.044.



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 Dębińska 10 — tel. 3354.

The International Shipbuilding and Engineering Co. Ltd.

(Międzynarodowe Towarzystwo Budowy Okrętów i Maszyn Sp. Akc.)
GDAŃSK



BUDOWA nowych okrętów towarowych, pasażerskich, holowników, pogłębiarek, statków rzecznych i doków pływających.
NAPRAWA okrętów morskich i rzecznych każdego rodzaju i wielkości. Największe urządzenie doków pływających na Bałtyku 6 doków o nośności od 1400 — 8000 ton.

KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU



INSTYTUCJA PUBLICZNO-PRAWNA SAMORZĄDU POZNAŃSKIEGO

Poznań, plac Nowomiejski 8.

Założone w r. 1804.

Adres telegraficzny: Ogniowe — Poznań.

Telefony: 2381, 5372 i 4112.

Krajowe Ubezpieczenie Ogniowe w Poznaniu, zapoczątkowane za czasów polskich — założone z przymusem ubezpieczeniowym dla budynków do roku 1864.

Od roku 1892 przechodzi pod zarząd Wydziału Krajowego.

Nadzór sprawuje wojewoda, imieniem wydziału krajowego starosta krajowy przy pomocy rady zarządzającej złożonej z obywateli ubezpieczonych z różnych sfer.

Minister b. dzielnicy pruskiej reskryptem z dnia 20 marca 1920 r. L. dz. 987/20 I. N. V nadał „Krajowemu” nazwę

„KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU”.

Że K. U. O. w Poznaniu, jako instytucja publiczno-prawna, samorządowa, nie obliczona na zyski, spełnia swe zadania należycie, świadczą: uznanie wszystkich sfer społeczeństwa, niebywały wprost rozwój i ciągły napływ nowych członków.

Zbiór składek za rok 1925. 7.272.164,33 zł.

Majątek K. U. O. (fundusz rezerwowy działu ogniowego). 4.106.891,97 „

Przypuszczalny zbiór składek w roku 1927 16.000.000,— „

Krajowe Ubezpieczenie Ogniowe w Poznaniu posiada 3 działy:

OGNIOWY — ŻYCIOWY — GRADOWY

Najdogodniejsze warunki dla ubezpieczonych, którzy prócz niskiej składki ubezpieczeniowej i rządowej należności stempłowej żadnych innych należności nie płać.

SUMIENNA I NATYCHMIASTOWA LIKWIDACJA SZKÓD. K. U. O. POSIADA W POZNANIU TRZY WŁASNE GMACHY. SZEROKO ROZGAŁĘZIONE STOSUNKI REASEKURACYJNE W KRAJU I ZAGRANICĄ.

Krajowe Ubezpieczenie w Poznaniu wydaje ilustrowany tygodnik „Wiadomości urzędowe” wraz z „Informatorem Przemysłowo-Handlowym”. K. U. O. posiada 300.000 członków, którego numery okazowe na żądanie wysyła się darmo i oplatnie.

Prenumerata roczna 20 zł., półroczna 10 zł., kwartalna 5 zł. Adres Redakcji i Administracji:

Poznań, plac Nowomiejski 8.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 12.

Warszawa, grudzień 1926 r.

Rok III.

BEZPOŚREDNI DOSTĘP DO BAŁTYKU TO DOSTĘP DO WSZYSTKICH RYNKÓW ZBYTU, DO WSZYSTKICH NARODÓW I KULTUR. TO NIEODZOWNY WARUNEK NASZEJ NIEPODLEGŁOŚCI GOSPODARCZEJ I POLITYCZNEJ. KORZYSTANIE POLSKI Z DOSTĘPU DO MORZA LEŻY W INTERESIE KAŻDEGO POLAKA.

PROSIMY P. T. PRENUMERATORÓW

O ŁASKAWE NIEZWŁOCZNE ODNOWIENIE PRZEDPŁATY NA R. 1927, WYNOSZĄCEJ ZŁ. 8. — ŁĄCZNIE ZAŚ Z „ŻEGLARZEM POLSKIM” ZŁ. 13. — BLANKIETY NA P.K.O. ZAŁĄCZAMY PRZY TYM ZESZYCIE.

U W A G A: ROCZNI PRENUMERATORZY „MORZA” I „ŻEGLARZA POLSKIEGO” MOGĄ ZAMAWIAĆ „ALMANACH ŻEGLARZA POLSKIEGO”, WPŁACAJĄC ZŁ. 2.50. CENA SPRZEDAŻNA „ALMANACHU” ZŁ. 4.—.

P O L S K A F L O T A H A N D L O W A

Po szeregu usiłowań i prób ruszamy nareszcie z martwego punktu.

Niezależnie od dwóch parowców pasażerskich, budowanych obecnie w Gdańsku dla żeglugi przybrzeżnej, Rząd nabył 5 parowców towarowych, typowych statków dla przewozu towarów masowych, jak węgiel, ruda, zboże, drzewo i t. d.

U wielu osób może powstać pytanie, dlaczego tą sprawą, która winna stanowić dziedzinę przedsiębiorczości prywatnej, zajął się Rząd, na którego barki spadnie cała odpowiedzialność za eksploatację tych statków.

Na to możemy odpowiedzieć, że zagadnienie utworzenia polskiej żeglugi handlowej było już rozważane w ciągu kilku lat, przyczem czyniono szereg prób utworzenia odpowiednich prywatnych przedsiębiorstw, jednak bez pożądaných wyników.

Przyczyną tych niepowodzeń był głównie brak kapitałów w kraju, oraz nader wysoki procent dyskontowy. Z tej racji nie mogło być mowy o tem, aby kapitał prywatny mógł się zainteresować naogół mało rentownymi przedsiębiorstwami żeglugi. Próby współpracy polskich kapitalistów z cudzoziemskimi w dziedzinie żeglugi również nie dały dodatnich wyników.

Jednocześnie brak floty handlowej z każdym dniem dawał się coraz bardziej we znaki i w społeczeństwie rosła świadomość, że bez posiadania własnych środków przewozowych morskich jest niemożliwym rozwiązanie nader ważnych problemów gospodarczej polityki kraju.

Tu weszliśmy do zaczarowanego koła. Wszyscy mówiliśmy o konieczności floty handlowej, każdy dążył do jej stworzenia, lecz nikt nie miał na to pieniędzy.

Wówczas Rząd, nie widząc innego wyjścia, zdecydował się na śmiały krok i nabył pięć statków towarowych po 2800 DWT. ton każdy. Nie znaczy to jednak, że Rząd pragnie utrzymać w tej dziedzinie etatyzm, lecz w danym wypadku innej możliwości stworzenia zarodka ojczyстей floty handlowej nie było, a dalsza zwłoka byłaby wprost niebezpieczną z punktu widzenia szeroko ujętych interesów kraju.

Można wnioskować z oświadczeń miarodajnych czynników, że Rząd, tworząc narazie państwowe przedsiębiorstwo żeglugi, pragnie go wykorzystać przede wszystkim jako szkołę, przełamać lody, wskazać drogę, innemi słowy, przyjąć na siebie nieuniknione ryzyko wprowadzenia zupełnie dotąd nieznanego w kraju przemysłu, w zupełnej świadomości tego, że za doświadczenie i naukę w tej nowej

u nas dziedzinie będziemy musieli płacić, póki żegluga nie zespoli się z gospodarczym życiem kraju i nie wywalczy sobie odpowiedniego stanowiska na morzach.

Początek jest nader skromny, gdyż nasze przedsiębiorstwo żeglugi, posiadające wszystkiego około 14000 ton, należy uważać za małe, lecz najważniejszym jest to, że wychodzimy nareszcie na morze, rozpoczynamy na niem, pod polską banderą, realną pracę.

W tej pracy niewątpliwie napotkamy wiele trudności, będziemy zapewne mieli i szereg niepowodzeń i rozczarowań, lecz te trudności przewidziane już zgóry, nie są niemożliwemi do pokonania.

Sytuacja jest taką, że Polskę trzeba jeszcze ciągnąć na morze i zmuszać ją do oswajania się z tym żywiołem i ten właśnie krok, krok pierwszy — obecnie jest przedsięwzięty. W tem jest niewątpliwa zasługa naszego Rządu.

Dając wyraz naszej radości z racji utworzenia w jedynie możliwy dziś sposób pierwszego przedsiębiorstwa polskiej żeglugi morskiej, ośrodka przyszłej polskiej pracy na morzu, stwierdzamy, że dalszy jej rozwój będzie zależał nade wszystko od społeczeństwa, głównie zaś od naszych sfer gospodarczych.

W A L K A O B A Ł T Y K*)

II

Zwróćmy teraz nasz wzrok wstecz.

Wiemy, że w zaraniu naszych dziejów we władaniu plemion słowiańskich znajdował się brzeg Bałtyku mniej więcej na zachód po ujście Łaby, na wschód zaś poza delcie Wisły, gdzie zamieszkiwały szczepy litewskie.

Germanowie stopniowo odpychali plemiona słowiańskie na wschód. Część tych plemion uległa całkowitej zagładzie, została się przed falą germanizmu tylko część plemion, zajmujących obszary większe od obecnego naszego Pomorza.

Plemię germańskie, nie będąc w stanie przezwyciężyć oporu ludności pomorskiej słowiańskiej, przerzuca się dalej na północ — obecne Prusy — i rozciąga swe wpływy i kolonie aż do zatoki fińskiej.

(Szczep Słowian pomorskich, niezwykle trwałe, odporny, gdyż i chrześcijaństwo spotkało na tym terenie silny opór, trwając w pogaństwie do XII wieku, wytrzymał silny systematyczny nacisk germanizmu z obydwóch stron — i prawie cały wstąpił obecnie w skład Państwa Polskiego).

Nie wszyscy mężowie stanu Polski zrozumieć istotę wielowiekowej walki, którą nazywamy walką o Bałtyk i w swym niezrozumieniu często dopomagali Niemcom w ich dążeniach do pokonania plemion słowiańskich, które miały służyć za mierzwę dla rozrostu narodu niemieckiego.

Rok 1226 miał znaczenie ogromne, wprost nieobliczalne dla losów Polski i wogóle narodów słowiańskich.

W tym roku Konrad Mazowiecki zwrócił się o pomoc w walce z Prusami (które wówczas wcale Niemcami nie były) do zakonu krzyżowego i ustąpił mu ziemie chełmińskie i niezawskie. A kto posiadał Wisłę w tem miejscu — posiadał klucz do Gdańska — klucz do Bałtyku.

W roku 1308 krzyżacy opanowali Gdańsk, wyrzynając w nim ludność polską. Wiek XIV był wiekiem ciężkich przejść dla Polski, która walczyła w dwóch kierunkach: z zakonem z jednej strony, a z Tatarami z drugiej. Punkt ciężkości przenosi się wówczas na wschód — i tam kieruje się ekspansja narodu polskiego.

Dostęp do Bałtyku przestaje interesować kierowników ówczesnej polityki polskiej i Kazimierz potwierdza oddanie ziem pomorskich krzyżakom.

Słusznie nazywamy Bolesława Chrobrego Wielkim, istotnie wielką bowiem była jego koncepcja Państwa Polskiego i przejawy jej wcielenia w życie, pod tym zaś względem Kazimierz Wielki na to miano zasługuje w znacznie mniejszym stopniu.

Interesy niemieckiego zakonu krzyżackiego stają się wkrótce tak sprzeczne z interesami Polski, że zatargi mogą być rozstrzygane tylko zapomocą walki orężnej.

Bitwa pod Grunwaldem rozpoczyna nowy okres w historii Polski.

Fala dziejowa idzie w odwrotnym kierunku.

W 1454 roku walka z zakonem kończy się przyłączeniem Gdańska do Polski. Lecz Polska, nie posiadając własnego środowiska nad morzem [przyczem ujście Wisły — głównej arterii komunikacyjnej kraju — pozostaje w rękach już zgermanizowanego Gdańska] nie ma podstaw

do rozwoju swej działalności na morzu. Prowadzenie morskich spraw Rzeczpospolita oddaje Gdańskowi, który korzysta z tego i bogaci się, sama zaś pozostaje bierną w stosunku do morza.

W tym okresie — okresie reformacji — odbywa się proces sekularyzacji Prus, przyczem Polska tworzy podstawy do wzmocnienia dynastji Hohenzollernów, którzy stają się dziedzicznymi Wielkimi Elektorami.

Cóż się dzieje w tym okresie na morzu?

W miarę rozwoju potęgi Rzeczypospolitej czysto merkantylne interesy Gdańska stają coraz częściej w sprzeczności z narodowymi interesami Polski, co się ujawnia zwłaszcza w okresie współza-

wodnictwa Moskwy z Polską i walk o Inflanty (połowa XVI wieku).

Wówczas powstaje konieczność blokowania zatoki Fińskiej, celem zapobieżenia zaopatrywania przez Narwę państwa Moskiewskiego materiałami wojennymi. Gdańsk nie tylko nie pomaga Polsce, lecz jeszcze przeszkadza. Rząd polski jest zmuszony rozpocząć akcję na morzu samodzielnie i organizuje t. zw. wojnę kaperską. Sierpinek, Wąsowicz, Praus i inni znacznie się przysłużyli Polsce w czasie wojen z Moskwą i Szwecją. Wojna i związana z nią działalność kaprów polskich wpływała ujemnie na interesy kupców gdańskich. Z drugiej strony Gdańsk widział w kaprach zarodek polskiej siły



Przeгляд wojsk na placu Saskim 11 listopada 1926 r. Defilada oddziału marynarzy przed P. Marszałkiem Piłsudskim. Marszałek J. Piłsudski wielce zasłużył się sprawie morskiej w Polsce. Już w r. 1919 podpisał dekret o utworzeniu marynarki, który był pierwszym aktem Rządu Polskiego w stosunku do morza. W związku z tem w r. 1923 Liga M. i R. obrala P. Marszałka J. Piłsudskiego na swego Członka Honorowego.

*) Początek artykułu patrz w zeszycie poprzednim.

morskiej i podstawę rozwoju działalności polskiej na morzu.

W Gdańsku rozpoczyna się opozycja przeciwko kaprom, która się kończy rzezią kaprów w Gdańsku i próbą zniszczenia ich okrętów.

Rzeczpospolita w tym wypadku, jak w wielu innych, ustępuje — przenosi swą morską bazę do Pucka, niewygodnego portu, odciętego od kraju i centrów apro wizacji, skutkiem odległości i braku komunikacji.

W końcu XVI wieku powstaje w Polsce myśl budowy regularnej floty wojennej i zostaje rozpoczęta budowa okrętów w Elblągu. Jednak stworzona flota zostaje wkrótce zaniechana.

Kaperstwo polskie nie przestaje istnieć, nawet po kilku ciosach, zadanych mu przez Szwedów i Duńczyków, którym nie było na rękę panowanie Polski na Bałtyku. Stefan Batory, działając pod naciskiem Gdańska i pod wpływem postępowych, jak na owe czasy, teoretycznych idei, likwiduje polskie kaperstwo, które w in-

nych krajach stało się zaczątkiem potężnych flot.

W ten sposób Gdańsk i inni nasi współzawodnicy na morzu zwyciężyli, dobili się swego i bandera polska znikła z powierzchni mórz.

Przyczyną tego było niezrozumienie znaczenia morza w społeczeństwie i w sferach rządzących.

Ten brak siły morskiej daje się rychle odczuć i to do takiego stopnia, że w Sejmie 1619 roku słychać rozpaczliwy głos: „Armata na morzu jakby nam potrzebna była, chyba szalony nie widzi”. Zaczyna się ponownie tworzenie nągwałt floty, lecz te lata, które upłynęły od czasu likwidacji kaprów, dają się już silnie odczuwać. Polska już nie posiada ludzimo rza i nowa flota królewska dokompletowuje się w znacznym stopniu z cudzoziemców.

Ta flota, aczkolwiek za słaba, aby okazać wpływ decydujący na wypadki na Bałtyku, posiada zresztą, jak na one czasy, znaczną wartość bojową, dowodem

czego jest jej zwycięstwo pod Oliwą, pod dowództwem admirała Dickmana (1627 r.).

Jednak zapał sfer rządzących do spraw morskich stopniowo ostyga, społeczeństwo bagatelizuje je i zapomina. Nadomiar złego Polska ma stałe trudności z Gdańskiem, i flota, nie mająca naturalnego związku z krajem, już w połowie XVII wieku zanika.

I w decydujących momentach walki o Bałtyk Polska nie posiada siły morskiej, któraby mogła przeważać szalę wypadków na jej korzyść.

Natomiast pruski „lennik” Polski zawiera pakt ze Szwecją i szwedzko-pruskie wojska zajmują Inflanty i dochodzą do Warszawy. Państwo Polskie jest zachwiane w swych podstawach. Wówczas Wielki Elektor proponuje Janowi Kazimierzowi pomoc (która zresztą do skutku nie doszła) za cenę ostatecznego zrzeczenia się praw do Prus (pokój w Oliwie w roku 1660).

Wybitny historyk marynarki polskiej A. Czołowski pisze:

„W roku 1660 pokój zawarty w Oliwie zakończył okres wojen szwedzkich. Dziwnym zbiegiem okoliczności ta sama Oliwa, która była pierwszym etapem Zygmunta III w Polsce i kolebką polityki morskiej Wazów, stała się jej ostatnim etapem i grobem polskiej przyszłości na morzu.

„Marynarka polska została wspomnieniem — bandera jej znikła z widowni. Znano ją tylko z atlasów morskich, wydawanych zagranicą aż do rozbioru.

„Niekiedy jednak zjawiała się niespodzianie w różnych stronach świata na okrętach konwojowych, które przebiegli kupcy zagraniczni najmowali dla zabezpieczenia swoich ładunków i unikania różnych kolizyj. Było to nadużycie, połączone ze zniewagą bandery i państwa. Polska wobec tych faktów była bezsilna. Jej kosztem natomiast Gdańsk zbierał wszelkie korzyści swej bezwzględnej polityki morskiej”.

W roku 1701 Wielki Elektor ogłasza się królem Prus, których wpływy w polityce europejskiej stale się wzmagają, a Polska im przeciwstawić się nie jest w stanie, gdyż na Bałtyku nie posiada siły morskiej.

W roku 1734 Polska znowu przeżywa ciężki kryzys, w związku z którym poseł Francji w Danii — Pléto pisał do Ludwika XV i do Kardynała Fleury, że w Gdańsku i w Polsce rozgrywa się kwestja przewagi francuskiej na lądzie europejskim, i że najświetniejsze jej zwycięstwa nad Renem i u podnóża Alp nie zdołają zrównoważyć klęski, jaką będzie dla niej upadek Gdańska i sprawy Leszczyńskiego w Polsce.

Nasz historyk K. Jarochoński do tego dodaje:

„Wszelkie późniejsze usiłowania Francji nie miały znaczenia po chybionej próbie gdańskiej w roku 1734. Klęska tego roku prowadziła prostą drogą do drugiej, straszniejszej, roku 1772.

W roku 1734 Polska morskiej siły nie miała, a Francja swej na pomoc nie przysłała.

I nadszedł rok 1772...”

Traktat Westfalski już zwięża polską część Pomorza, Fryderyk II otrzymuje przywilej przemarszu swych wojsk przez nasze Pomorze.

Polska, przypuszczalnie pragnąc ratować się przed naporem Prus, dąży do sojuszu z Niemcami, osadzając na tronie Saską dynastję. Lecz naród, który już faktycznie utracił możność oparcia się



Minister Przemysłu i Handlu inż. E. Kwiatkowski, któremu zawdzięczamy wznowienie robót w Gdyni i utworzenie państwowego przedsiębiorstwa żeglugi morskiej, zapoczątkowanego przez zakup pięciu statków towarowych.

o morze, szybko traci swoją żywotność. Nie ma wolnego oddechu, traci wiarę w przyszłość, traci wytyczne swej polityki. Interesy państwowe nikną, stąd też — „za króla Sasa — jedź, pij i popuszczaj pasa”, gdyż zdławiony naród traci myśl polityczną i pogrąża się w użyciu, sybarytyzmie i rozrywkach.

Pierwszy rozbiór Polski oddaje Pomorze Prusom, Gdańsk zaś pozostaje narażone wolne miastem. Rola Polski jest skończona. Fryderyk II dobrze wiedział, że odcięcie Polski od morza zniszczy ją jako państwo.

Niemiecka myśl państwowa sięga daleko. Właściwie kwestja polska nigdy nie przestawała istnieć — chodziło o to, aby stworzyć taką sytuację, przy której naród polski nigdyby się z niewoli wydostać nie mógł. W związku z tem należało odebrać Gdańsk od polskiego „Hinterlandu”, zmniejszyć jego znaczenie gospodarcze.

Budowa kanału Bydgoskiego, z równoczesnem wprowadzeniem ceł na dolnej Wiśle, odciąga handel polski na Szczecin.

Jak pisze J. Picardin: — „Prusy zostały stworzone kosztem Polski, jednak za jej zgodą”.

Królestwu Kongresowemu został zabezpieczony traktatem Wiedeńskim wolny transport po Wiśle. Jednak w rzeczywistości okazało się to fikcją. Prusy umiały w praktyce znaleźć wiele kruczków, sposobów, aby nie wykonywać swych zobowiązań.

Królestwo Kongresowe pragnie mimo to uzyskać dostęp do morza.

W porozumieniu z Imperjum Rosyjskiem zostaje rozpoczęta budowa kanału z Niemna do Wenty (Windawy), któryby przeobraził Windawę na port dla Polski. Na prośby króla Pruskiego, Cesarz Mikołaj I przerywa już dość zaawansowaną budowę tego kanału, za cenę przychylnego względu Rosji stanowiska Prus w czasie wojny rosyjsko-polskiej 1831 roku.

Przypomnijmy sobie, że gdy popier-



Pierwsze kroki Polski na morzu. Pp. Ministrowie E. Kwiatkowski i P. Romocki objeżdżają na holowniku „Ursus” budowany obecnie port w Gdyni.

wszych rozbiorach Polska zaczęła myśleć o budowie portu w jednym punkcie wybrzeża Bałtyku, który jeszcze pozostał w jej posiadaniu — w Połdze, interwencja Anglii zmusiła ją do zaprzestania tej budowy.

Stało się. Sprawdziła się starożytna maksyma:

„Naród bez statków morskich staje się niewolnikiem ludzkości”.

A. Czołowski pisze:

„Historja powtarza się. Po latach rozdarcia i niewoli Polska oparła się znowu o brzeg swego polskiego morza, gdzie każdy krok budzi wspomnienia naszych dziejów, gdzie liczne zachowane pamiątki przemawiają żywo do uczuć narodowych i przypominają naszą tyłowiekową

przeszłość, gdzie do dziś żyją nasze stare tradycje, żyje duch polski i rozbrzmiewa mowa ojczysta, uratowana przez kaszubskiego chłopca.

Opatrzność wróciła nam 130 km. tych samych brzegów, których nie umieliśmy wyzyskać, aby stworzyć własną potęgę morską, posiadać własny niezależny port i utrwalić panowanie na morzu. Na marnie szły wszystkie zabiegi jednostek, gdy ogół ich nie rozumiał i nie popierał, a Gdańsk paraliżował skutecznie. Dziś również podobną rolę chce odgrywać.

Niech więc błędy i braki ubiegłych wieków będą przestrogą i wskazówką, do czego dążyć i jak postępować należy.

Przyszłość najżywotniejszych interesów Polski zależy od morza”. (C. d. n.).

NOWY USTRÓJ ADMINISTRACJI PORTÓW FRANCUSKICH

Przyp. Red.: P. Bomas porusza kwestję, stającą się już dziś dla nas aktualną: *problem administracji i eksploatacji portów. Zaznajamiając się z tem, jak ta sprawa została rozwiązana w innych portach, musimy, mówiąc o Gdyni, zwrócić uwagę na zasadniczą różnicę, a mianowicie, gdy inne porty europejskie istnieją dawno i już stanowią mniejsze lub większe centra handlowe, w Gdyni wszystko zaczyna się od początku i przejdzie sporo czasu, aż będziemy mogli mieć w Gdyni związki gospodarcze lokalne, z życiem portu bezpośrednio związane, które stanowią podstawę autonomii portów. Z tej racji zagadnienie administracji portu w Gdyni musi znaleźć rozwiązanie przynajmniej narazie w innej płaszczyźnie.*

Dziś, gdy w związku z postępującą budową portu w Gdyni i szeregiem stających przed nią zagadnień, usiłowania Rządu i społeczeństwa idą w kierunku znalezienia najlepszych form ustroju administracyjnego w tym porcie, celem zapewnienia jego prawidłowego rozwoju i skoordynowania akcji poszczególnych władz, nie będzie bezużytecznem zaznajomienie naszych Czytelników z doniosłą reformą, przeprowadzaną obecnie w u-

stroju administracyjnym portów francuskich.

Reforma ta ma na celu zapewnienie morskim portom handlowym możności szybkiego rozwoju i podniesienia ich sprawności i polega na przyznaniu zarządom portów morskich szerokiej autonomii oraz wyposażeniu ich w znaczne kompetencje, z jednoczesnem uproszczeniem i skróceniem formalności, wymaganych dotychczas przy realizacji projektów robót portowych.

Podstawy przeprowadzanej reformy normują: 1) ustawa z dnia 12 czerwca 1920 r. w przedmiocie autonomii morskich portów handlowych i uproszczenia formalności połączonych z wykonaniem robót portowych i 2) przepisy wykonawcze do tej ustawy z dnia 23 września 1921 r.

Aby wyraźniej uwydatnić treść i znaczenie przeprowadzanej reformy, pozwolimy sobie poprzednio w krótkich słowach skreślić kolejne fazy, przez które przechodził ustrój portów francuskich, oraz ich ustrój obecny.

Za czasów monarchji i do epoki Wielkiej Rewolucji porty francuskie znajdowały się pod zarządem miast i, z wyjątkiem nielicznych wypadków, gdy

chodziło o wykonanie nowych robót, miasta łożyły koszty na utrzymanie portów i roboty portowe. Taki stan rzeczy nie mógł się długo utrzymać. Wzrastające rozmiary statków oraz coraz to większe wymagania, stawiane portom przez handel, wymagały tak znacznych nakładów, że, jakkolwiek z utworzeniem izb handlowych te ostatnie również zaczęły się przyczyniać swemi środkami do kosztów wykonania robót portowych, jednak organizacje lokalne nie mogły tym wydatkom podołać. Dlatego też w epoce Rewolucji i I-go Cesarstwa państwo przejęło w swoje ręce zarząd i pieczę nad portami morskimi. System ten trwał prawie bez zmian aż do epoki Restauracji, kiedy za panowania Ludwika-Filipa wynikła konieczność znacznego ulepszenia portów, aby je przystosować do nowych wymagań. Celem odciążenia państwa od części kosztów, zostały wówczas wprowadzone niektóre opłaty lokalne.

Izby handlowe, utworzone na początku epoki Konsulatu i powołane do wydawania opinii o projektowanych robotach portowych oraz do współpracy z państwem przy wykonywaniu tych robót, zdobywały dla siebie z biegiem cza-

su coraz to większą rolę w życiu portowym. Podczas trzeciej republiki zostają one powołane do pomocy finansowej państwu w postaci pożyczek, które z upoważnienia państwa zaciągają na finansowanie robót. Później zaś, gdy państwo miało trudności ze znalezieniem środków na uposażenie nabrzeży portowych w niezbędne urządzenia, izby handlowe zostały uprawnione, początkowo na mocy specjalnych dekretów, a następnie w drodze ustawodawczej (jak np. ustawa z r. 1898) do wykonywania i eksploatacji urządzeń portowych na brzegu. Od roku 1900, gdy podjęte zostały wielkie roboty portowe, na izby handlowe i miasta portowe nałożony został obowiązek udziału w kosztach tych robót co najmniej w 50%.

Obecnie więc wzajemny stosunek państwa i organizacji lokalnych w portach francuskich jest następujący: z jednej strony — państwo jest w zasadzie gospodarzem portów handlowych i do niego należy zarząd nad portem we właściwym tego słowa znaczeniu; z drugiej zaś strony — izby handlowe są powołane do wydawania opinii o projektach i planach oraz do znacznego udziału w kosztach, jak również do nich należy wykonywanie i eksploatacja wszystkich urządzeń na brzegu.

Ustrój ten jest wielce skomplikowany. Obok służby dróg i mostów działa na terenie portu cały szereg innych władz, przyczem wszystkie te władze działają od siebie niezależnie i czasem rozbieżnie, co powoduje znaczne niedogodności przy eksploatacji portu. Poza tem procedura, wymagana przy wykonywaniu robót portowych, jest tak powolna i skomplikowana, że nieraz potrzeba długiego szeregu lat, aby przeprowadzić roboty, dla portu bezwzględnie niezbędne.

Uniknięcie braków powyższych ustawa z dnia 12 czerwca 1920 r. pragnie osiągnąć z jednej strony przez zjednoczenie różnych władz, działających na terenie portu oraz nadanie organowi zarządzającemu portem szerokiach kompetencji, a z drugiej strony — przez skrócenie formalności, wymaganych przy wykonywaniu robót portowych.

Ustrój administracyjny, wprowadzony w portach na mocy ustawy 1920 r., wzorowany jest na przykładach niektórych portów cudzoziemskich, a w szczególności na organizacji „Consorzio” portu genueńskiego oraz zarządu portu Liverpool, z uwzględnieniem specjalnych warunków portów francuskich.

Na mocy wspomnianej ustawy port handlowy z pewnym przyłączonym do niego obszarem może być oddany pod zarząd organu lokalnego, utworzonego stosownie do przepisów tejże ustawy. Port z przyłączonymi do niego przyległościami nie przestaje stanowić majątku publicznego, lecz uzyskuje osobowość prawną i przejmuje na siebie w zakresie zarządu tym majątkiem i robót publicznych prawa i obowiązki Państwa na analogicznych warunkach, jak to ma miejsce we Francji w stosunku do kolei żelaznych.

Wprowadzenie w portach nowego ustroju jest fakultatywne i wymaga w każdym poszczególnym wypadku i dla każdego portu specjalnego dekretu prezydenta Rzeczypospolitej. Decyzja w sprawie zastosowania w porcie zasady autonomii należy więc do władz centralnych, nie może być jednak powzięta inaczej, jak po szczegółowym przestudiowaniu warunków lokalnych oraz zasięgnięciu opinii sfer interesowanych co

do wszystkich szczegółów projektowanego dekretu.

Port, który otrzymał na mocy tej ustawy zarząd autonomiczny, administrowany jest przez radę administracyjną i dyrektora.

Rada administracyjna składa się częściowo z członków, wybranych przez organizacje i związki lokalne z określonych kategorii osób z życiem portu bezpośrednio związanych, częściowo zaś z członków, mianowanych przez Rząd. Ilość członków rady określa się dla każdego portu dekretem organizacyjnym i zależy od jego wielkości stanowi 9, 15 lub 21 członków. Stosunek ilości członków z wyboru organizacji lokalnych do ilości członków mianowanych wynosi odpowiednio $\frac{5}{14}$, $\frac{8}{17}$ i $\frac{12}{21}$. Z tego zestawienia wynika, że członkowie z wyboru mają we wszystkich wypadkach przewagę nad członkami mianowanymi. Rada wybiera ze swego grona prezesa i wice-prezesa. Obowiązki swe członkowie rady pełnią bezpłatnie i mają prawo jedynie do zwrotu kosztów, poniesionych przy pełnieniu swych funkcji.

Dyrektor mianowany jest dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z listy kandydatów, przedstawionej przez Radę administracyjną i zawierającej trzy nazwiska i może być odwołany jedynie w drodze dekretu, wydanego po wysłuchaniu opinii lub na wniosek rady administracyjnej. Pobory dyrektora są określane przez radę administracyjną i pokrywane są z budżetu portu.

Rada administracyjna stanowi ostatecznie we wszystkich sprawach, dotyczących robót portowych, uposażenia i eksploatacji portu, z wyjątkiem projektów robót, wymagających przekształcenia lub zasadniczych zmian w budowlach portowych i w podejściu do portu, względnie wykonywanych przy pomocy finansowej Państwa. Jest ona obowiązkowo powoływana do wydawania opinii we wszystkich sprawach, podnoszonych przez różne resorty i dotyczących portu.

Zwyczajne dochody portu stanowią wpływy z opłat portowych, specjalnych opłat, ustanowionych zgodnie z przepisami prawa na pokrycie kosztów utrzymania niektórych służb w porcie, z przekazanego portowi dekretem organizacyjnym majątku, z eksploatacji urządzeń publicznego użytku oraz z ewentualnych subwencji Państwa. Wysokość subwencji państwowych określa się zgórą w dekreście organizacyjnym.

Na dochody nadzwyczajne składają się subwencje Państwa, samorządów, izb handlowych i innych instytucji publicznych i prywatnych, udzielane na rozbudowę i ulepszenie portu, wpływy ze specjalnych opłat, ustanowionych zgodnie z prawem na zasilenie kosztów rozbudowy i ulepszenia portu oraz podejścia do niego, wpływy z pożyczek oraz różne wpływy przypadkowe.

Gospodarka portu prowadzona jest na podstawie budżetu, uchwalanego corocznie przez radę administracyjną i aprobowanego przez władzę centralną.

Bardzo ważną jest i zasługuje na specjalną uwagę rola, jaką odgrywa w porcie dyrektor. Łączy on w swojej osobie funkcje dwoiste: z jednej strony sprawuje władzę wykonawczą w porcie z ramienia Rady administracyjnej we wszystkich sprawach, podlegających kompetencji rady, mianuje, z niektórymi wyjątkami, wszystkich urzędników w porcie, od rady wreszcie otrzymuje pobory. Z drugiej strony — jest on przedstawicielem wła-

dzy centralnej i w granicach obszaru, wydzielonego pod port autonomiczny, jemu podlegają wszystkie działające tam urzędy państwowe w sprawach odnoszących się bezpośrednio do eksploatacji portu, a mianowicie: służba robót publicznych, kolei żelaznych, żegluga wewnętrznej, latarni i znaków morskich, cel, pilotażu, rejestracji morskiej, inspekcji żeglugowej, morskiej, policji sanitarnej i ogólnej policji portowej. On komunikuje się bezpośrednio z ministrami i generalnymi dyrektorami służb skarbowych we wszystkich sprawach, wchodzących w ich zakres działania i odnoszących się do portu, lecz nie należących do kompetencji rady administracyjnej. On otrzymuje w odpisie korespondencję, prowadzoną pomiędzy ministrami lub generalnymi dyrektorami i szefami służb współpracujących przy eksploatacji portu, jeżeli poruszane w niej sprawy obchodzą port.

Zarządzenia dyrektora portu winny być podporządkowane konieczności wykonywania przez szefów służb powierzonych im zadań, wynikających z interesu ogólnego. W wypadkach rozbieżności zdań na tem tle, on się odwołuje do interesowanego ministra, względnie generalnego dyrektora.

Dyrektor portu i szefowie wyżej wymienionych służb zbierają się periodycznie na konferencje, na których są omawiane sprawy portowe. Na konferencje te mogą być dopuszczani, za zgodą dyrektora, przedstawiciele użytkowników portu, celem przedstawienia pożytecznych uwag.

Oto w głównych liniach zasadnicza treść ustawy z dnia 12 czerwca 1920 r. w części, dotyczącej autonomii portów morskich. Poza tem, w części, dotyczącej skrócenia formalności administracyjnych, ustawa reguluje te sprawy dla wszystkich portów, niezależnie od tego, czy w nich został wprowadzony, czy też nie, ustrój autonomiczny. Ustawa dąży tutaj do dania większej swobody przy wykonywaniu robót portowych, przyznając prawo decyzji co do wykonania robót, o ile udział w nich Skarbu nie przekracza 1 miliona franków, — ministrowi Robót Publicznych, o ile zaś stanowi od 1 do 10 milionów — Radzie Stanu. Pod tym względem ustawa idzie po linii, już stosowanej ostatniemi czasy w parlamencie francuskim, a polegającej na tem, że parlament uchwała ogólne programy, minister ustanawia kolejność poszczególnych robót i terminy ich wykonania, kredyty zaś na wykonanie tych robót asygnowane są w sumach globalnych w specjalnej pozycji budżetu ministerstwa.

Nowy ustrój administracyjny został już zastosowany w portach francuskich Le Havre i Bordeaux (w połowie listopada 1924 r.), przyczem dotychczasowa działalność zarządu dała bardzo dodatnie wyniki i spotyka się w tamtejszych sferach interesowanych z najwyższem uznaniem.

W następnym zeszycie podamy bliższą analizę reformy ustroju administracyjnego portów francuskich z punktu widzenia możliwości i celowości zastosowania jej zasad do administracji portu Gdyni.

INŻ. P. BOMAS.

ODNAWIAJCIE PRENUMERATĘ

„MORZA” NA ROK 1927.

ADMINISTRACJA.

NASI ZBROJNI SĄSIEDZI NA MORZU

Częste manewry floty sowieckiej, których rejon sięga nieraz i naszych wybrzeży, oraz powiększenie składu tej floty z jednej strony, a z drugiej—szybko idące odnowienie floty Niemiec, oraz wzmianki ostatnimi czasy w prasie o rzekomym wykryciu budowy łodzi podwodnych w Holandji — są zjawiskami, które nie powinny uchodzić ogólnej uwadze.

Wyraźnie widzimy dążenie tych państw do stworzenia siły morskiej na Bałtyku, która swoją, chociażby tylko milczącą potęgą będzie wywierała niemy wpływ na państwa sąsiednie.

Rzućmy powierzchownie okiem na siły morskie zbrojne Rosji i Niemiec.

A) Rosja:

Czynna obecnie flota rosyjska na Bałtyku składa się z:

- 2 okrętów linjowych;
- 1 krążownika opancerzonego;
- 2 lekkich krążowników;
- 10 niszczycieli torpedowców;
- kilkunastu torpedowców;
- 17 łodzi podwodnych;
- 2 kanonierek i około
- 100 okrętów pomocniczych.

Okręty linjowe „Paryżskaja Komuna”, ex „Sewastopol”, i „Marat” ex „Pietropawłowski” budowany w 1911 roku o pojemności 25.000 ton, posiadają silne uzbrojenie (12-e dział 30,5 cm. i 15-e—120 mm) i opancerzenie — przeznaczone są do walki na otwartym morzu. Okręty te są zupełnie nowoczesne i są wraz z dobrze wyćwiczoną załogą ogromną siłą.

Egzystują jeszcze dwa inne okręty tego samego typu, które dotychczas były w konserwacji; obecnie na jednym z nich „Frunze” ex „Połtawa” ma być dokonany remont, celem wprowadzenia go do służby czynnej.

Krążownik opancerzony „Internatjonał” ex „Riuryk” budowany jest w 1906 roku, o pojemności 16.900 ton. Uzbrojony jest 4-ma działami 25,4 cm, 8 dział 20,3 cm, 20 — 12 cm i 4 — 47 mm. Jest to już przestarzały okręt, lecz ze względu na dosyć silną artylerię i opancerzenie przedstawia pewną siłę, jako jednostka bojowa.

Lekkich krążowników na Bałtyku Sowiety posiadają 2. Jeden z nich „S. S. S. R.” ex „Awrora” jest przestarzałym i służy obecnie dla szkolenia aspirantów oficerskiej szkoły; natomiast drugi „Profintern” ex „Swietłana” jest zupełnie nowoczesnym okrętem budowy 1915 roku, a wykończony w 1925. Posiada on 6.800 ton pojemności, szybkość zaś jego wynosi 30 mil morskich na godzinę; uzbrojony jest 15-ma działami 130 mm. oraz 2 aparatami torpedowymi o średnicy 53 cm. Ze względu na wielki zapas paliwa, krążownik ten posiada duży rejon pływania, co daje mu możliwość działania w oddali od swoich wybrzeży.

Niszczyciele torpedowców są nowego typu, budowy 1914 — 17 roku. Posiadają bardzo silne uzbrojenie artyleryjskie i torpedowe (typ „Karl-Marx”—5-130 mm. typ „Trocki” 4 — 130 mm. i po 9 aparatów torpedowych o średnicy 45 cm.), pojemność ich wynosi 1400 — 1600 ton,

szybkość — 32 — 35 mil morskich na godzinę.

Rejon działania niszczycieli torpedowców, który dochodzi do 2000 mil morskich, umożliwia tym okrętom operowanie na pełnym morzu.

Takich niszczycieli torpedowców Rosja posiada obecnie 10 w służbie czynnej, mogących zaś być wyremontowanymi—13; w tym wypadku ogólna liczba niszczycieli torpedowców doszłaby do 23.

Torpedowce są starego typu i posiadają dość słabe uzbrojenie (po 2—100 mm. lub 75 mm.) i niewielką szybkość (22 — 25 mil morskich na godz.). Jako siła bojowa przedstawiają małą wartość.

Łodzie podwodne są budowy przeważnie 1914 — 16 roku. Posiadają one silne uzbrojenie torpedowe 8 — 12 aparatów torpedowych i wielki rejon pływania. Niektóre z nich są zastosowane jako stawiacze min. Ze względu na zapas paliwa, mogą operować w najwięcej odległych od swoich baz częściach Bałtyku. Część tych łodzi znajduje się w remoncie.

Kanonierki są przestarzałe i służą do celów szkolnych i ew. obrony wybrzeży.

Reszta okrętów bojowego znaczenia nie ma i odgrywa rolę tylko pomocniczych.

Oficerski personel marynarki wojennej składa się z niewielkiej liczby oficerów carskich, którzy służą za kawalek chleba, oraz z nowomianowanych „czerwonych dowódców”. Ci ostatni jednak okazali się mało zdolnymi do służby i zupełnie niewykształconymi, gdyż pochodzili z marynarzy i komunistów, nie posiadających nawet średniego wykształcenia. Obecnie zaś do szkoły morskiej przyjmują wyłącznie po ukończeniu szkoły średniej.

Personel szeregowy, składający się ze starych marynarzy, mało wzbudzał zaufania u komisarzy, więc postanowiono wcielić do marynarki jak największą liczbę młodzieży ze związku komunistycznego. Jednak ten element okazał się nieodpowiedni i powrócono do uzupełnienia szeregów marynarki poborowymi.

Te warunki nie mogą dodatnio wpłynąć na należyte wykształcenie personelu.

Posiadając jeszcze nienależycie wykształconą flotę, sowieckie kierownicze władze morskie ograniczają narazie działanie swej floty do operacji obronnej, a mianowicie do zabezpieczenia ze strony morza dostępu do Leningradu wspólnie z artylerią brzegową oraz zagrożami minowymi i lotnictwem morskiem.

Przyjmując pod uwagę polepszenie się warunków ekonomicznych w kraju i unormowanie się stosunków, należy przypuszczać, że flota rosyjska w niedalekiej przyszłości stanie na należyłym poziomie, gdyż w tym kierunku czynione są tam ogromne wysiłki.

B) Niemcy:

Obecny skład floty Niemiec przedstawia się, jak następuje:

- 8 okrętów linjowych;
- 8 lekkich krążowników;
- 16 niszczycieli torpedowców;
- 16 torpedowców i około
- 50 okrętów pomocniczych.

Ilość posiadanych przez Niemcy okrętów linjowych, krążowników niszczycieli torpedowców, oraz torpedowców ogranicza traktat Wersalski. Ten sam traktat zabrania Niemcom trzymania i budowy łodzi podwodnych.

Okręty linjowe są typu „Deutschland”, budowy 1902 — 06 r., o pojemności 13.200 ton. Szybkość tych okrętów wynosi 17 mil morskich na godzinę, uzbrojone są w 4 działa 28 cm. i 14 dział 170 mm.



Illustration.

Wielki hydroplan marynarki francuskiej po powrocie z podróży naokoło morza Śródziemnego.

Są to już przestarzałe okręty z małą szybkością i zniszczoną artylerią.

Krażowniki lekkie są również stare (1900 r. — 13 r.), z wyjątkiem jednego „Emden’a”, posiadają one 2.800 — 3.700 ton pojemności, szybkość 16 — 26 mil na godzinę, uzbrojone są 10-ma działami 105 mm.

Nowozbudowany krażownik „Emden” (1925 r.) posiada 6.000 ton pojemności, szybkość 30 mil morskich na godzinę; uzbrojony 8-ma działami 150 mm. Krażownik ten, ze względu na duży zapas paliwa, posiada ogromny rejon pływania; jest to zupełnie nowoczesny okręt i przedstawia b. dużą wartość bojową.

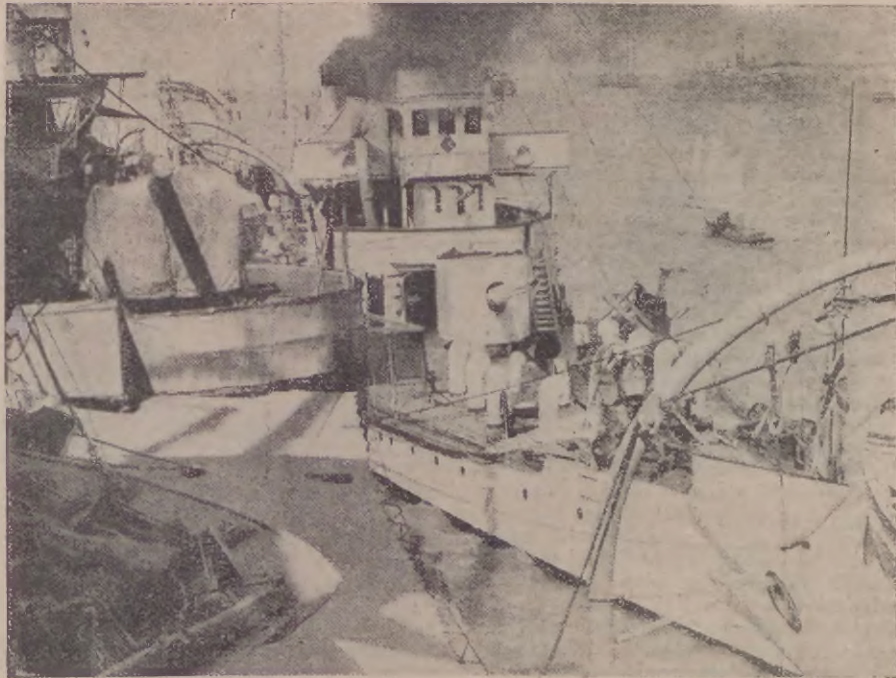
Niszczyciele torpedowców i torpedowce są starej budowy (1906 — 13 r.) o pojemności 630 — 800 ton i szybkości 20 — 25 mil mor. na godz.; uzbrojone 2-ma działami 105 mm. lub 88 mm.

Są to już przestarzałe okręty i nie posiadają dużej wartości bojowej. Natomiast wykończone zostało kilka niszczycieli torp. o pojemności 800 ton, z uzbrojeniem 4-ch dział 105 mm. Jednostki te są zupełnie nowoczesne i posiadają dużą wartość bojową. Jak widać z powierzchniowego określenia okrętów floty niemieckiej, są to przeważnie jednostki przestarzałe, nie posiadające większej wartości bojowej, wobec czego Niemcy dążą do odnowienia swej floty (traktat Wersalski pozwala w pewnym terminie zamieniać stare okręty na nowe — przyczem dla pancerników i krażowników termin ten jest określony na 20 lat służby, dla niszczycieli torp. i torp. — 15 lat).

Odnowienie floty idzie b. szybkim krokiem. W 1924 r. rozpoczęto budowę 2-ch jednostek, w 1925 r. — już 6 jednostek, a w 1926 przewidziane jest założenie 9 jednostek pływających, z których 2 są krażownikami typu „Emden”.

Liczbę personelu marynarki niemieckiej również ogranicza traktat Wersalski (1500 ofic. i 13.500 szer.). Korpus morski, składający się z oficerów b. cesarskiej marynarki, odznacza się dużą wiedzą fachową i doświadczeniem, nabytym w wojnie światowej. Personel szeregowców również jest doskonale wyszkolony, dzięki dobrze zorganizowanym szkołom, oraz przyjęciu 12-letniego okresu służby. Tu jednak należy zwrócić uwagę na poważne ograniczenie w wykształceniu, polegające na wzbronieniu ćwiczeń rezerwistów, oraz wojenno-morskiego wykształcenia handlowych marynarzy.

Techniczne możliwości państwa są ogromne, dzięki bardzo rozwiniętemu przemysłowi wojennemu (warsztaty, fabryki broni, amunicji, min i torped), lecz traktat Wersalski zabronił Niemcom fabrykacji materiału wojennego, przekraczającego ściśle ustalone normy. Do zadań bojowych floty niemieckiej w obecnym czasie należy bronienie wspólnie z artylerią nadbrzeżną swoich wybrzeży, podtrzymanie łączności z Prusami Wschodnimi, oraz zabezpieczenie swych linii komunikacyjnych w południowej części morza Bałtyckiego. Przechodząc do ogólnej oceny floty Niemiec, możemy wnioskować, że flota ta posiada w obecnym jej składzie przeważnie jednostki pływające przestarzałe, lecz szybko postępujące odnowienie ich usunie tę słabą stronę floty, a wtenczas stanie się ona jedną z najsilniejszych flot na Bałtyku. Nie trzeba też zapominać, że dzięki ogromnym możliwościom technicznym państwa, Niemcy wkrótce po wybuchu wojny będą mogli wprowadzić do akcji czynnej łodzie podwodne i hydroawiacje, których posiadanie jest obecnie zabronio-



Angielski monitor rzeczny „Bee”, patrolujący na rzece Yangtse i broniący na wodach chińskich interesów brytyjskich.

ne, oraz uzbroić pewną ilość okrętów handlowych, które Niemcy posiadają w znacznej ilości.

Jeśli sobie przypomnimy traktat zawarty między Niemcami i Rosją w Rapallo, a również fakty zawiązania floty rosyjskiej do zatoki Kilońskiej, to nie jest wykluczonem, że w odpowiedniej chwili floty te połączą się pod dowództwem jednego admirała (przypuszczalnie niemieckiego).

Co do skutków tego połączenia nie można mieć wątpliwości, ale i nie można też zadowolnić się tylko stwierdzeniem faktu.

Wspólny front państw bałtyckich przy odpowiedniej rozbudowie swych flot, aż nadto będzie mógł, o ile nie przeciwstawić czoła tej zjednoczonej flocie, to w każdym bądź razie paraliżować jej ruchy.

JÓZEF BOREYKO

NIECO O KINEMATOGRAFIE. Kino-teatr „Muza” w Warszawie wyświetlał niedawno film p. t. „Kadet morski”. Zresztą tytuł był przetłumaczony z angielskiego niezupełnie ściśle, gdyż „Midshipman” znaczy nie kadet, lecz aspirant marynarki i właśnie tak nazywają u nas wychowanków Morskiej Oficerskiej Szkoły w Toruniu.

W porównaniu z błędami, które prawie codziennie napotykałyśmy w naszej prasie, gdy zabiera głos w sprawach morskich, jest to przeoczenie nieznaczne.

Możemy być wdzięczni administracji „Muzy” za ten piękny, zdrowy i interesujący film, który powstał w Ameryce zapewne dla propagandy morskiej szkoły.

Film interesuje nas z tego względu, że daje nam pojęcie o wychowaniu oficerów amerykańskiej floty wojennej.

Widzimy z ekranu, jak jest wpajana w Stanach Zjednoczonych rozumna rycerskość, poczucie obowiązku i dyscypliny, a nad wszystko góruje zasada, że „nie zwycięża tylko ten, kto nie próbuje”.

Interesujące jest i inne spostrzeżenie, a mianowicie, że w tak demokratycznym kraju, jakim jest Ameryka, starają się wychować oficera floty — dżentelmena w pełnym tego słowa znaczeniu, człowieka zdolnego do rozkazywania innym — to jest „pana” w najlepszym znaczeniu tego wyrazu, doskonale wyrobionego fizycznie sportsmana.

Jednocześnie wyrabia się solidarność korpusu oficerów.

Nie jest łatwo zostać w Ameryce oficerem floty. Kandydat musi odpowiadać

wysokim warunkom zdrowia i odznaczać się wybitnymi zdolnościami. Z tej racji ci, którzy pomyślnie przeszli szkołę morską, mogą być rzeczywiście uważani za elitę społeczeństwa.

Czytelnicy dobrze sobie zdają sprawę ze znaczenia siły morskiej. Jej sprawność i sprężystość zależy w pierwszym rzędzie od ludzi nią kierujących i stanowiących załogę okrętów.

Najpraktyczniejszy być może na kuli ziemskiej naród dawno zrozumiał, jakim winien być typ oficera współczesnej floty, i w kierunku wytworzenia takiego typu skierował swe usiłowania.

Należy dodać, że oficer z ławy szkolnej nie jest jeszcze dostatecznie przygotowany do roli kierowniczej. Będąc na okręcie, jest on nadal wychowywany w tradycjach morskich, nabierając jednocześnie doświadczenia w swoim zawodzie.

Uważa, że przygotowanie samodzielnego młodszego oficera trwa nie mniej 7 lat.

Mamy w Polsce również Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej w Toruniu, ma się rozumieć o wiele skromniejszą od amerykańskiej. Nie znaczy to jednak, abyśmy nie mogli wychować w niej oficerów gorszych od oficerów innych państw.

Posiadając tę szkołę, istniejącą dopiero od kilku lat, musimy się starać ją ulepszyć i należycie wyposażać, dlatego zaś, aby nasze usiłowania dały pomyślne wyniki, winniśmy się uważnie przypatrywać, jak te rzeczy są robione w innych państwach. Obecnie dzięki kinematografowi mamy pojęcie, jak się to robi w Ameryce.

Z DZIENNIKA MARYNARZA

Od redakcji: Od dziś zaczynamy drukować wspomnienia jednego ze starych naszych marynarzy, kapitana Tadeusza Steckiego, z czasów wielkiej wojny.

Drukując te wspomnienia, Liga wychodzi z założenia, że jest niezbędnym utrwalanie w druku prac Polaków-marynarzy, którzy mogli przedtem uprawiać swój zawód tylko pod obcą banderą, aby społeczeństwo obecne i przyszłe pokolenia uświadomiły to sobie jasno, że Polacy są nie mniej zdolni do służby morskiej, niż do innych zawodów.

Dziwnem się może wydawać, że Polacy, odcięci w ciągu przeszło stulecia od morza, zachowali „pęd ku morzu”. Choć warunki pracy w obcych flotach nie były łatwe, było tak: Polacy-marynarze cieszyli się naogół zaufaniem i uznaniem.

Jeśli po wskrzeszeniu Polski w jej granicach okazało się, zdaje się, jedenastu admirałów byłych flot zaborczych*), nie mówiąc o znacznej ilości oficerów morskich niższych rang, może to służyć jako dowód, że Polacy mają wrodzone rozumienie i zdolności do żeglarstwa.

Wiemy, że najbardziej uznanym w świecie pisarzem morza był również Polak J. Korzeniowski (J. Conrad).

W ciągu pierwszych lat swego istnienia Polska nie miała możności zwrócenia należytej uwagi na sprawy morskie, a społeczeństwo się w nich nie orjentowało i skutkiem tego wielu Polaków-marynarzy było zmuszonych do oddania swej pracy innym zawodom.

Miejmy nadzieję, że ta sytuacja się wkrótce zmieni i że starsi marynarze przyczynią się do wychowania zastępów młodych marynarzy, przekazując im tradycję morską.

Jednym właśnie z takich Polaków marynarzy, którzy przez długie lata dowodzili dużymi parowcami handlowymi i którzy na nich odbyli dalekie podróże z cennymi ładunkami i pasażerami, jest p. kapitan Tadeusz Stecki.

Kpt. T. Stecki urodził się w r. 1864

Wojna światowa zastała mnie w Nagasaki, w drodze powrotnej do domu. Wobec tego, że Niemcy posiadały na Dalekim Wschodzie kolonję Kiao-Czao z obronnym portem i flotą, nam, okrętom handlowym, nie pozostawało nic innego, jak cicho siedzieć w tym bezpiecznym porcie. Jednak już na drugi dzień otrzymaliśmy rozkaz przez ambasadę rosyjską w Tokio, aby wszystkie statki Floty Ochotniczej, do których należał mój „Kijów”, znajdujące się na wodach azjatyckich Dalekiego Wschodu, zachowując wszelką ostrożność, starały się przedostać do Władywostoku.

Ponieważ kapitan odpowiada za całość i bezpieczeństwo swojego okrętu, pozostawiono nam decyzję co do czasu opuszczenia portu, jak i co do drogi, którą uważamy za najbezpieczniejszą. W Nagasaki stały dwa statki Floty Ochotniczej: „Riazań” o szybkości 17-u węzłów, wyporności 3500 ton, obsługujący linię pocztowo-pasażerską Władywostok - Nagasaki-Szanghaj, i „Kijów”, transporto-

w Sosnowcu. Od młodych lat ciągnęło go ku sobie morze. Zamiłowanie do morza potęgowało się czytaniem opisów podróży, to też po ukończeniu studiów gimnazjalnych w 18-ym roku życia p. Stecki zaciągnął się w charakterze praktykanta na okręt żaglowy, trójmasztowiec, z całkowitem ożaglowaniem „Luka Padre”, należący do armatorów braci Bemberi.



Kapitan Tadeusz Stecki.

Po ukończeniu wymaganych studiów morskich p. Stecki pływał szereg lat na statkach przeważnie pasażerskich Rosyjskiego T-wa żegluga i handlu po morzach Czarnem i Śródziemnem, zaskarbując coraz bardziej względy swych przełożonych. W roku 1890 p. Stecki odbył swą pierwszą podróż do Ameryki, na specjalnym statku naftowym.

W roku 1896 kpt. Stecki został zapro-

wieć o największej szybkości 13-u węzłów, wyporności 10,500 ton, obsługujący linię Odesa - Władywostok. (Marynarze zawsze używają terminu „węzeł” dla określenia szybkości okrętu, jeżeli się mówi, że okręt idzie z szybkością tylu to węzłów, to znaczy, że tyleż mil robi na godzinę. Węzeł morski = 50 stopom. Mila morska = jednej minucie południka, mniej więcej = jednemu i trzem czwartym kilometra).

szony do Floty Ochotniczej, powstałej w Rosji w r. 1878 z dobrowolnych składek społecznych. Było to duże przedsięwzięcie, posiadające jak na owe czasy olbrzymie statki pasażerskie i towarowe, które utrzymywały stałą komunikację pomiędzy Czarnym morzem i częściowo Bałtykiem a portami dalekiego Wschodu.

Wojna japońsko-rosyjska zastała kpt. Steckiego na statku floty ochotniczej „Smoleńsk”, który będąc zmobilizowanym pełnił pod nazwą „Rion” służbę krawoznika, przylapując kontrabandę wojenną z Anglii do Japonii. „Rion” złapał szereg parowców. Na jeden z tych „pryzów” wojennych „Formoza” kpt. Stecki jako oficer rezerwy floty wojennej był mianowany dowódcą i szczęśliwie go doprowadził do Sewastopola.

Oceniając zdolności kap. Steckiego, dowództwo sił morskich mianowało go później sztabowym oficerem nawigacyjnym oddziału transportowców drugiej eskadry oceanu Spokojnego.

Oddział tych transportowców wypełnił swe zadanie bez zarzutu.

Po wojnie widzimy kap. Steckiego już na odpowiedzialnym stanowisku, kapitana wielkich parowców Floty Ochotniczej. Dowodzi on kolejno „Włodzimierzem”, „N. Nowgorodem”, „Mohylowem”, „Saratowem”, „Petersburgiem”, „Chersonem” i na koniec „Kijowem”, które odbywały długie podróże pomiędzy Europą a D. Wschodem. Wszystkie te statki, dowodzone przez kap. Steckiego, były przez niego doprowadzone do wysokiej sprawności, przyczem żaden z nich nie miał większych awarii, z racji czego w kołach morskich kap. Stecki był wysoko cenniony.

Wielka wojna zastała kap. Steckiego na pomoście parowca „Kijów”. Obecnie kap. Stecki pracuje w Departamencie Marynarki Handlowej Ministerstwa Przemysłu i Handlu, nie tracąc nadziei, że jego obszerne doświadczenia zostaną wykorzystane w Polsce.

Na drugi dzień, po otrzymaniu tego rozkazu, „Riazań”, ufny w swoją szybkość, wyszedł o świcie, o czym agent, jak się dowiedziałem, depeszował do Władywostoku, a „Kijów” — o 9-ej wieczorem, przyczem uprzedziłem agenta, że zabraniam depeszowania o mojem wyjściu, z obawy szpiegostwa ze strony konsulatu niemieckiego, mieszczącego się na tej samej ulicy, co i agentura Floty Ochotniczej.



Kap. T. Stecki pomiędzy gejszami. Kapitan siedzi u tylnej ściany pomiędzy dwoma stołkami gejszami, na prawo od widza.

*) Między innymi ta ilość admirałów wytworzyła legendę, że Polska posiada więcej admirałów, niż okrętów. Prawda jest to, że we flocie na służbie czynnej nie posiadamy ani jednego admirała. Zaś admirałowie byłych flot zaborczych są zajęci w innych zawodach, lub też są na emeryturze.

Szelem Kierownictwa Marynarki Wojennej i dowódcą floty są komandorowie, co odpowiada szarży pułkownika armii lądowej.



Statek „Kijów” w lodach Białego morza.



Okręt „Luka Padre”, na który zaciągnął się T. Stecki w charakterze praktykanta w 18-ym roku swojego życia.

Mój plan polegał na tem, że, wychodząc na noc, będę płynął wzdłuż brzegów japońskich. Zetknięcie z nieprzyjacielem narazie mi nie groziło. Japonja jeszcze nie wypowiedziała wojny Niemcom, a więc napad na wodach japońskich

gwizdka W danym wypadku musiałem nie stosować się do tego obowiązku.

Na trzeci dzień, o 12-ej w południe, przybyłem do Władywostoku i tu dowiedziałem się, że „Riazań” został przyłapany na północ od Cuszimy, przez krążownik niemiecki „Emden”.

Powstał projekt wysłania „Kijowa” i innych jeszcze statków, po miesięcznym postoju, z desantem pod Dardanele. Wkrótce zaniechano tego zamiaru, natomiast kazano mi przygotować się do drogi w roli transportowca z węglem i amunicją dla krążowników: „Askolda” i „Żemczuga”, które weszły w skład skombinowanej eskadry krążowników pod dowództwem angielskiego admirała. Eskadra ta składała się z krążowników: 2-ch angielskich, 2-ch francuskich, 2-ch japońskich i 2-ch rosyjskich. (Japonja wówczas już wypowiedziała wojnę Niemcom). Zadanie tej eskadry polegało na ochronie statków handlowych i wysłedzeniu krążowników niemieckich, ponieważ wątpliwem było, aby stały bezczynnie w porcie Kiao-Czao.

Niemieckie siły morskie składały się z dwóch większych krążowników „Scharnhorst” i „Gneisenau” i lekkich „Leip-

zig”, „Nurnberg”, „Königsberg” i „Emden”, pod dowództwem k-adm. hr. Spee. Oprócz tego były dwa austro-węg. okręty wojenne starego typu, „Kaiserin-Elisabeth” i „Pantera”, które nie wchodziły



Krążownik niemiecki „Emden”, którego nadzwyczajne przygody na początku wojny uprawiają w podziw wszystkich marynarzy, zatopiony przez austral. krążownik „Sidney” z wysp Kokosowych.

w rachubę i które portu nie opuszczały.

Po przyjęciu węgla i amunicji otrzymałem rozkaz wyjścia w morze z przeznaczeniem, które się znajdowało w zaklejonej kopercie Kiedy „Kijów” będzie się znajdował o 10 mil na południe od wyspy Askold, miałem pakiet otworzyć i płynąć według rozkazu. W oznaczonym punkcie otworzyłem pakiet. Celem wyznaczenia był Hong - Kong. Tam miałem stanąć do rozporządzeń admirała angielskiego. Rozkaz głosił prócz tego, że, ponieważ miejsce pobytu okrętów nieprzyjacielskich nie było wiadome, przeto należy pamiętać, że powaga i honor Rosji wymagają, aby statek nie dostał się w ręce nieprzyjacielskie. (Załoga na łodzi, a statek zatopić). d c.n.



Mały krążownik rosyjski „Żemczug”, zatopiony przez „Emden”.

byłby pogwałceniem prawa międzynarodowego. O świcie rozejrzę się w sytuacji i, o ile to będzie możliwe, od Cuszimy przetrnę cieśninę Koreańską i dalej będę się trzymał brzegów Korei. W razie ukazania się nieprzyjaciela, wyrzucę się ze statkiem na brzegi, raczej rozbiję statek niż go oddam Niemcom. Wszystko ułożyło się tak, jak planowałem. W nocy przy księżycu płynąłem wzdłuż wysp japońskich, aż do północnej części Cuszimy. Ponieważ nic mi nie groziło, przeciąłem cieśninę Koreańską, trzymając się brzegów Korei. Wkrótce wypłynąłem w głąb morza, która mnie doskonale zabezpieczała od nieprzyjaciela. Groziło mi natomiast niebezpieczeństwo zderzenia się z innym okrętem. Prawo morskie wymaga, aby podczas mgły znacznie zmniejszono szybkość i dawano co dwie minuty sygnały za pomocą parowego



Rosyjski pancernik „Pierieswiet” wzięty do niewoli przez Japonję podczas ros.-jap. wojny i nabyty przez rząd rosyjski zpowrotem podczas wielkiej wojny. Zatonał pod Aleksandrią (Egipt), natknąwszy się na minę.

O B A N D E R A C H I F L A G A C H

Spółeczeństwo polskie, będąc przez 150 lat odcięte od morza, mało zna się na flagach, których używają statki morskie i które w zależności od tego, gdzie są podnoszone, mają zupełnie określone znaczenie.

Obecnie, gdy nasze wybrzeże przyciąga coraz więcej gości, a w Gdyni powstaje już stała ludność, kiedy ruch statków na naszych wodach staje się coraz bardziej ożywionym, wskazaniem jest, abyśmy się zaznajomili choćby najogólniej ze znaczeniem flag.

Pomiędzy flagami największe znaczenie ma bandera, t. j. flaga narodowa, określająca przynależność państwową okrętu. Jest ona podejmowana zawsze na rufie (tył okrętu) — na drzewcu lub gaflu. Gaflem nazywamy drzewo, podnoszone skośnie z tylnej (od rufy) części masztu, do którego na okrętach żaglowych przymocowywana jest górna część skośnego żagla. Na statkach, nie posiadających ozaglowania, gafel służy tylko do podnoszenia flag.

Według tradycji morskich, statek nosi banderę na drzewcu, stojąc na kotwicy, skoro natomiast jest w ruchu, bandera podnoszona jest na gaflu. Ten zwyczaj jest przestrzegany na statkach wojennych.

Powiedzieliśmy: bandera określa przynależność państwową statku, to znaczy: jeśli naprz. Polak jest właścicielem statku, pływającego, powiedzmy, pod banderą Gdańską, lub szwedzką, statek ten będzie zawsze uważany nie za polski, lecz za gdański lub szwedzki.

Wszystkie inne flagi, podnoszone na statku, mają inne znaczenie. Savoir-vivre morskie naprz. nakazuje, aby, wchodząc do portu innego państwa, statek podejmował na przednim maszcie flagę tego państwa. Widzimy też, że na statkach pasażerskich, chodzących z Gdańska do Sopot, Gdyni i na Hel, gdy one podchodzą do Gdyni, na maszcie, lub jeśli nie ma masztu, to na drzewcu na dziobie statku jest podejmowana flaga polska. Jest to tylko pewna kurtuazja, lecz wcale nie znaczy to, że statek płynie pod banderą polską.

Bandera ma na statkach podobne znaczenie, jak sztandary jednostek wojskowych, np. pułków. Dlatego też w niektórych flotach istnieje zwyczaj, że wchodząc na statek i przestępując przez jego burtę, banderze salutują, osoby cywilne — zdejmują czapkę. Rzecz oczywista, że te zwyczaje są przestrzegane przeważnie na okrętach wojennych.

Wojenne okręty noszą oprócz bandery znak — (wimpel) wąską długą flagę w rozdaju wstążki, podnoszoną na głównym maszcie.

Istnieje zwyczaj, że okręty wojenne, powracając z dalekiej podróży, po przeszło rocznej nieobecności w ojczyźnie, podnosiły znak nadmiernej długości, sięgający od wierzchołka masztu aż do wody.

Większe okręty wojenne noszą na dziobie (przód okrętu) t. zw. proporzec, symbolizujący właściwie fortecę. Okręt podnosi proporzec, stojąc na kotwicy. W momencie, gdy kotwicę się podnosi, proporzec się opuszcza i jednocześnie banderę przenosi się z drzewca na gafel. W niektórych flotach, jak np. niemieckiej, austriackiej, proporzec podejmują tylko w dni świąteczne, a w portach obcych codziennie.

Sztandarem przyzwyczajono się nazywać flagę głowy państwa, w Polsce Pre-

zydenta Rzeczypospolitej, a w krajach monarchicznych cesarza lub króla i członków ich rodziny.

Sztandarowi, podnoszonemu na głównym maszcie, przysługuje określona ilość wystrzałów salutowych. O ile głowa Państwa pragnie uniknąć salutowania przez wystrzały, zamiast Sztandaru podnoszony jest zwykły proporzec, czyli przedłużona flaga, zwężająca się ku końcowi, z wycięciem na końcu. Na proporczyku od strony drzewca masztu znajduje się wzór sztandaru — pozostała zaś część jest zwykłe biała. Podobną formę mają proporzki osób, posiadających prawo do używania flagi, oznaczającej ich stanowisko, jak ministrowie, admirałowie i t. d., którym z tytułu stanowiska przysługuje



Juljan Rummel,
dyrektor zarządzający państwowego przedsiębiorstwa żeglugi morskiej i ustępujący
obecnie dyrektor Ligi M. i R.

w imieniu prawa określona ilość wystrzałów salutowych. Jeśli na łodzi znajduje się osoba, której przysługuje flaga, odpowiedni proporzec jest podnoszony na drzewcu, na dziobie łodzi. Jeśli widzimy łódź z proporczykiem, możemy zatem określić, kto w niej jedzie, i na statku odpowiednio przygotować się do przyjęcia.

Starszy dowodzący oficer będący na rejdzie, nie w randze admirała — podejmuje na swoim statku również proporzec — banderę ze wzorem narodowym z białym przedłużeniem. To przedłużenie może być kolorowe, o ile się np. rozchodzi o proporzki dowódców poszczególnych dywizjonów, nie posiadających rangi admirała.

Bandera jest podejmowana z mniejszą lub większą uroczystością o 8-iej godzinie rano, a spuszczana w momencie zachodu słońca.

Bandera winna być dociągnięta do samej góry (gałki) drzewca, czy też gafla. Opuszczona do połowy bandera oznacza obecność nieboszczyka lub wogóle żałobę. Zaraz po opuszczeniu ciała nieboszczyka ze statku bandera jest wciągana na swe zwykłe miejsce.

Bandera podniesiona nieprawidłowo, t. j. naprz., mówiąc o banderze polskiej, czerwonym pasem do góry, białym do dołu, może być uważana za zniewagę.

Bandera, przewiązana węzłem, była używana jako sygnał wzywający o ratunek.

Przy spotkaniu się statków na morzu jest przyjęte wzajemne salutowanie za pomocą bander, które polega na tem, że statek obniża swoją banderę do czasu, póki statki się nie wyminą, lub też polega na trzykrotnym obniżaniu i podejmowaniu bandery.

Przy spotkaniu się statku handlowego z wojennym pierwszy winien salutować statek handlowy.

Okręty wojenne stale noszą banderę od 8-iej rano do zachodu słońca. Statki zaś handlowe ze względów oszczędnościowych podnoszą bandery zwykle tylko przy wejściu do portu, przejściu koło latarni morskich, lub przy spotkaniu innych statków.

Bandery wojenne zwykle różnią się od bander handlowych, czasem są one zupełnie odmienne pod względem kształtu i barw, czasem zaś różnią się bardzo nieznacznie. Np. nasza bandera wojenna różni się tylko wycięciem, którego bandera handlowa nie posiada. Włoska wojenna ma na tarczy herbowej koronę, której bandera handlowa nie posiada. Francja natomiast ma wspólną banderę dla statków wojennych i handlowych, tak samo Stany Zjednoczone Am. Północnej.

Bandery handlowe jednego Państwa mogą się różnić pomiędzy sobą. Np. okręty angielskie, dowodzone przez oficerów rezerwy floty wojennej, noszą banderę niebieską, a nie czerwoną. Bandery dominiów angielskich również się różnią pomiędzy sobą, lecz mają zawsze wspólny znak w górnej części bandery koło drzewca t. zw. „Union Jack”, stanowiący kombinację starych bander Anglii, Szkocji i Irlandii, symbolizujący jedność imperjum, który również figuruje na tem samem miejscu na banderze wojennej z czerwonym prostym krzyżem (t. zw. krzyżem św. Jerzego) na białem polu.

Bandery okrętów handlowych niemieckich, dowodzonych przez oficerów rezerwy floty wojennej, posiadały specjalne oznaki na banderach. W niektórych państwach specjalne bandery miały statki linii subwencjonowanych przez rząd.

W niektórych flotach wojennych statki służb pomocniczych — np. transportowce, statki portowe i t. d., zwłaszcza nie obsadzone załogą wojenną, mają również bandery specjalne.

Jednak we wszystkich wypadkach elementy danej przynależności państwowej są zawsze uwidoczniane i każdy znający się choć trochę na flagach łatwo się zorientuje, do jakiego państwa dany statek należy.

Idąc do boju, okręty floty wojennej podejmowały bandery na rufie i na wszystkich masztach — oprócz tych, na których już powiewają flagi admirałskie. Jednak tego zwyczaju zaniechano w końcu wielkiej wojny.

Bandery statków rządowych, należących do poszczególnych urzędów, nie wojskowych, jak np. służby portowej, straży celnej, inspekcji rybołówstwa i t. d. są zwykle banderami z cechami bander handlowych z odpowiednią oznaką danej urzędu.

U nas jednak statki rządowe służbowe noszą zwykłą banderę handlową, podejmując jedynie na maszcie flagę specjalną (znak) z oznaką odnośnego urzędu.

Bandery yacht-klubów, które to organizacje są specjalnie popierane przez wszystkie państwa, noszą zwykle specjalne bandery; pierwszy yacht-klub Anglii, t. zw. „Królewska eskadra yachtowa”, ma przywilej używania bandery wojennej. Taki przywilej miały pierwsze yacht-kluby i w niektórych innych państwach. Najczęściej zaś bandera yacht-klubu jest zbliżona do bandery handlowej, lecz posiada specjalną oznakę (herb miasta, kotwicę — czasem z koroną i t. d.). W każdym razie bandery yacht-klubów posiadają zawsze cechy bandery narodowej, co jest zresztą zupełnie zrozumiałe, aby w portach lub morzu było łatwo określić, do jakiego państwa dany yacht należy.

Yacht-Klub Polski używa na morzu

zwykłej bandery handlowej, nosząc jednocześnie znak klubu na maszcie. W wadach zaś wewnętrznych statki yacht-klubu Polski noszą banderę specjalną, wzorowaną na znaku klubu i zbliżoną do szkockiej flagi: czerwony skośny krzyż na białym polu. Powstają wątpliwości, czy jest dopuszczalne, aby jeden i ten sam statek w zależności od wód, w których żegluguje, mógł używać dwóch różnych bander.

Z przywilejów bandery yacht-klubowych nadmienić należy, że np. o ile na yachcie znajduje się członek yacht-klubu (co jest uwidocznione przez podjęcie proporczyka klubu na maszcie) władze celne nie wchodzi na pokład.

Członkowie yacht-klubów, będąc zapisani do roli yachtu (spisu załogi) nie potrzebują do wyjazdu zagranicę paszportów zagranicznych, yachty są zwykle zwalniane od opłat portowych i t. d.

O ZWIĄZEK POLSKICH INŻYNIERÓW TECHNIKI OKRĘTOWEJ

Od Redakcji: Otrzymałmy z Gdańska niżej przytoczony list p. inż. A. Potyrały używającego do utworzenia związku polskich inżynierów techniki okrętowej.

Interesujące się tem osoby mogą podać swe adresy redakcji „Morza”.

Z chwilą, gdy wchodzimy na drogę urzeczywistnienia planu rozbudowy floty polskiej, handlowej i wojennej, należy pomyśleć o skoordynowaniu pracy sił fachowych w dziedzinie budownictwa okrętowego, przez złączenie się wszystkich inżynierów cywilnych, jak wojskowych w związek ściślejszy. O potrzebie takiego związku nie potrzeba się wiele rozwodzić, dość wspomnieć, że w krajach o wysokiej doskonałości w budownictwie okrętowym, takie związki istnieją i bardzo żywo się rozwijają. Zaznaczę tu angielski związek „Institution of Naval Architects”, niemiecki „Schiffbautechnische Gesellschaft” i amerykański „Society of Naval Architects”.

Związek polskich inżynierów miałby za zadanie pracować nad wprowadzeniem w życie, w granicach możliwości, projektów rozbudowy żeglugi morskiej i śródlądowej, spieszyć z fachową radą Rządowi i instytucjom społecznym, względnie prywatnym w konkretnych wypadkach realizowania zamierzeń, jak zamawianie nowych okrętów na stocznich, informować swych członków i sfery zainteresowane o postępie techniki okrętowej, a przez urządzanie corocznych zjazdów i zwiedzanie centrów przemysłu okrętowego ułatwiać wymianę myśli inżynierom okrętowym. Zjazdy te miałyby również za zadanie ustalać wytyczne dla pracy na przyszłość.

Inżynierów techniki okrętowej w Polsce jest bardzo mało i są to przeważnie ludzie już starsi. Z powodu braku wydziału budownictwa okrętowego na uczelniach polskich, nie mamy narazie młodych adeptów tego zawodu, którychby starsi koledzy-inżynierowie mogli w życie wprowadzić. Częściowo brak ten usuwa Politechnika Gdańska, której kilku wychowanków w następnych latach będzie mogło uzupełnić nasze szeregi.

Sprawa jest nagłą i przypuszczam, że nie będzie zbytnim pośpiechem, jeśli pierwszy zjazd odbędzie się jeszcze w roku bieżącym. Statut, przygotowany w głównym zarysie przez jednego z inżynierów, zostałby przez wybraną na zjeździe komisję statutową opracowany i przedłożony na plenum do przyjęcia. Zarząd wybrany miałby za zadanie zalegalizować związek u władz odpowiednich i dążyć do zrealizowania wydawania własnego pisma, przy ewentualnym poparciu finansowem ze strony Rządu. Narazie można by korzystać z łamów „Żeglarsza Polskiego” i „Morza”.

Już na pierwszym zjeździe można by rozpatrzyć możliwość założenia polskiej stoczni okrętowej w Gdyni i wciągnięcia wszystkich inżynierów okrętowych do pracy odpowiadającej ich wykształceniu.

Nie poprzestajmy na gołosłownym narzekaniu na dyletantyzm w sprawach morskich w Polsce, lecz stańmy wszyscy do intensywnej pracy, która wyda wówczas dobre wyniki, gdy będzie ujęta w sprężystą organizację.

Byłoby pożądanem, by na ten temat zechcieli się wyrazić P. T. Inżynierowie starsi doświadczeni, podając konkretne miejsce i datę zwołania zjazdu, ażeby sprawa mogła ruszyć naprzód.

A. POTYRAŁA.

MORSKI KURS INSTRUKTORSKI W RADŁOWIE

Przyp. Red. Już omawialiśmy w „Morzu” nowopowstałe w Poznaniu harcerstwo morskie. Dziś mamy możliwość uzupełnienia uprzednio podanych przez nas wiadomości danymi o morskim kursie instruktorskim.

Wydział Morski przy Komendzie Chorągwi w Poznaniu zorganizował w czasie od 1—30 lipca pierwszy kurs instruktorski dla drużyn morskich. Właściwie na kurs instr. ze względu na istnienie I druż. morskiej było trochę za wcześnie, jednak Wydz. Morski, mając na względzie brak instruktorów do pracy w druż. morskich, a chcąc rozszerzyć teren pracy poza Poznań, zdecydował się na przyspieszenie.

Kurs instr. w swej organizacji dzielił się na 2 stadia: teoretyczne i praktyczne. Część teoretyczną rozpoczęto w styczniu b. r., w związku z czem nastąpiło oficjalne otwarcie kursu w obecności przedstawicieli Kom. Chorągwi, L. M. i R., Zw. Mar., A. K. H. etc. Na kurs zostali dopuszczeni harcerze z drużyn morskich, którzy uprzednio złożyli z wynikiem dostatecznym próbę na stopień marynarza. Wykłady odbywały się w sali Collegium Medicum Uniwersytetu Poznańskiego przez całą zimę z następujących przedmiotów: nawigacja, astronomja mor., budowa okrętów, meteorologia, oceanografia, łocja, praktyka mor., język angielski, historia floty polskiej.

Druga część praktyczna odbyła się w lipcu w obozie morskim w Radłowie pod Gdynią.

Dnia 30.VI wyjechało 20 uczestników pociągiem na miejsce pod komendą obozowego F. Gabryelewicza.

Program od 1 do 6 lipca był następujący:

1. Przygotowanie obozu na 30 uczestników, a więc zajęcia pionierskie i prace obozowe.

2. Sprowadzenie łodzi z Marynarki Wojennej.

3. Roboty linowe, sygnalizacja.

Dnia 3 lipca o godz. 22-ej z Torunia wyruszyła reszta uczestników (8) na własnych 2 łodziach wiosłowo-żagl. „Albatros” i „Rekin” (wysłane uprzednio koleją z Poznania do Torunia) pod kom. Kier. Wydz. Mar. L. Hermela.

Obie łodzie dotarły szczęśliwie 6.VII o godz. 24-ej do Gdyni, skąd udano się pieszo do pobliskiego obozu.

Odtąd rozpoczęto intensywną pracę, zwracając główną uwagę na ćwiczenia morskie, chcąc wykorzystać krótki pobyt nad morzem. Głównie więc ćwiczenia odbywały się: z żaglowania, wiosłowania, pływania, sondowania, sygnalizacji, robot praktycznych, zwiedzaniu portu, okrętów, ćwiczenia karabinami, udziału przy rzucaniu torped i ustawianiu min, ćwiczeń artylerji.

Kurs znajdował się pod osobistą opieką p. kom. J. Unruğa, który w towarzystwie p. prez. L. M. i R. Rummla, kilkakrotnie wizytował oboz, interesując się ćwiczeniami i postępiami chłopców, których osobiście egzaminował. Poza tem D-two Floty udzieliło nam łaskawie jednego instruktora, wypożyczyło 2 łodzie, udzieliło pozwolenia na zwiedzanie okrętów wojennych, oraz na branie udziału w ćwiczeniach Marynarki Wojennej.

Wizytowali również oboz druhowie: pdh. Kom. Chor. H. Śniegocki, pdh. Jasiński, Krakowiecki, d-h Ratajczak oraz wielu gości.

Z dalszych wycieczek łodziami należy wymienić wycieczkę do Pucka, dwukrotnie na Hel, do Sopot, poza tem przeważnie żaglowano w pobliżu Gdyni, bez względu na pogodę, chyba, że stan morza nie pozwolił na wyjazd naszymi łodziami. W drugiej połowie lipca ćwiczone mniej forsownie, gdyż pozostało zaledwie 12-u uczestników, wskutek tego odbywały się tylko ćwiczenia morskie.

Uczestników w pierwszej połowie lipca było 25 i 3 instr., podzielonych na 4 zmiany, w drugiej połowie 12 i 2 instr. w 2-ch zmianach. Na kursie był również reprezentant Chorągwi Warszawskiej, St. Duziński z Siedlec.

Współzawodnictwo między zmianami dało wyniki najlepsze dla 3-ej zmiany „Mew” punktów 16, dla 1-ej „Polipy” — 21, dla 2-ej „Rybitwy” — 26 i dla 4-ej „Delfiny” punktów 28.

Wieczorem odbywały się gawędy przy ognisku i słuchaniu radjokoncertów. Odżywianie z własnej kuchni 3 razy dziennie: na śniadanie i kolację kawa, kakao, herbata, chleb ze smalcem lub marmeladą, na obiad zupy i jarzyny z mięsem.

Rezultat kursu stanowił 8 kandydatów na instruktorów, którzy w październiku i listopadzie poddadzą się egzaminowi instruktorskiemu.

UBEZPIECZENIA MORSKIE

a) Istota ubezpieczenia morskiego.

Przez ubezpieczenie morskie rozumie się umowę, mocą której ubezpieczający zobowiązuje się za pewną opłatą (premią) wynagrodzić ubezpieczonemu szkodę, wynikłą z niebezpieczeństwa żeglugi, a dającą się ocenić w pieniądzu.

Przedmiotem ubezpieczenia mogą być: 1) okręt (Casco-insurance), 2) ładunek (Cargo-insurance), 3) koszt przewozu towarów i osób, 4) przypuszczalny zysk, 5) koszty bodmerji i 6) awaria.

Przy Casco, gdzie chodzi o okręt, maszynę i przynależności, należy ubezpieczenie do właściciela okrętu lub do dzierżawcy tegoż, przy Cargo do właściciela ładunku lub jego zastępcy. Właścicielowi okrętu zależy nie tylko na ubezpieczeniu okrętu, lecz także na kosztach przewozu za towary i osoby, o ile mu przewoźnego zgóry nie zapłacono, zaś właścicielowi towaru także na tym zysku, jakoby osiągnął przez sprzedaż towarów na miejscu przeznaczenia, lub na ewent. wzroście wartości. Ten zysk dochodzi uzansowo do 15% ceny zakupu. Dalszą grupą interesantów, którym zależy na ubezpieczeniu, są wierzyciele bodmeryjni, którzy mają pretensje do okrętu i żądają ubezpieczenia pożyczki bodmeryjnej¹⁾. Pożyczka bodmeryjna są to kwoty, jakie kapitan pożycza w czasie drogi na naprawę okrętu uszkodzonego, za zastawem okrętu albo ładunku, co ma miejsce w wypadkach awarii. W wypadkach awarii, zmuszającej statek z powodu uszkodzeń do zawinięcia do najbliższego portu, musi kapitan opłacić wszelkie, czasem znaczne koszty naprawy statku i t. p. W razie braku pokrycia, niemożności przekazania takowego przez właściciela lub korespondenta linii okrętowej, przysługuje kapitanowi prawo w wyjątkowych okolicznościach zaciągnąć w porcie zagranicznym pożyczkę, zastawiając statek i ładunek lub część ich wartości. W tym celu zawiera kapitan z wierzycielem umowę nazwaną listem bodmeryjnym, który na żądanie wierzyciela wystawić należy w kilku równobrzmiących egzemplarzach, zawierających: nazwisko wierzyciela, sumę bodmeryjną, sumę prowizji bodmeryjnej, określenie zastawionego obiektu, nazwę statku i nazwisko kapitana, pod róż po naprawie szkody, termin płatności długu bodmeryjnego, miejsce płatności, określenie w treści „list bodmeryjny”, okoliczności, które spowodowały zaciągnięcie długu bodmeryjnego, dzień i miejsce wystawienia i podpis kapitana, który na żądanie należy uwierzytelnić. Suma pożyczona jest płatna, o ile umowa nie przewiduje innego warunku, najpóźniej w przeciągu 8 dni po przybyciu statku do portu przeznaczenia. Do chwili uregulowania długu towar leży do dyspozycji wierzyciela bodmerji.

W ostatnich czasach traci bodmerja coraz więcej znaczenie z powodu możliwości natychmiastowego przekazania drogą telegraficzną potrzebnej sumy. Poza to otrzymuje kapitan zazwyczaj w chwili wyjazdu od właściciela statku listy uwierzytelniające, adresowane do wielkich banków w portach zagranicznych, co umożliwia w razie potrzeby zaciągnięcie pożyczki bez trudności.

Słowo bodmerja pochodzi z holenderskiego

Wreszcie przedmiotem ubezpieczenia jest awaria, (ang. average, franc. avarie, niem. Havarie) trójaka: wielka, częściowa i mała.

Awarja wielka albo wspólna (average grosse générale), jest to szkoda, którą wyrządza sztyrper rozmyślnie, dobrowolnie i po zastanowieniu się, chcąc odwrócić od okrętu i ładunku wspólne niebezpieczeństwo, np. ułżenie okrętowi, gdy się znalazł w niebezpieczeństwie w czasie burzy przez wyrzucenie do morza części towarów, masztów i lin; przeładowanie częściowe lub całkowite towaru na statki ratunkowe lub barki z powodu uszkodzenia okrętu; koszty, jakie się poniesie, aby zaciągnąć do portu bezpieczeństwa okręt, który się stał niezdolny do podróży; koszty wykupu w razie zatrzymania statku przez nieprzyjaciela lub korsarzy. Wyrzucenie towaru ze statku do morza zdarza się najczęściej. W tym wypadku należy rozumieć jedynie towar wydobyty z wnętrza okrętu, ponieważ towarów, znajdujących się na pokładzie, nie uwzględnia się w odškodowaniu przy wielkiej awarii, o ile polica tego nie przewiduje. Natomiast wykup statku od nieprzyjaciela lub korsarzy jest w obecnych czasach zdarzeniem bardzo rzadkiem.

Kapitan jest obowiązany prowadzić dziennik wszelkich kosztów, połączonych z awarią. Na miejscu przeznaczenia, kapitan uszkodzonego statku, powinien natychmiast donieść o szkodzie korespondentowi właściciela statku, lub konsułowi odnośnego kraju i w sądzie morskim tegoż portu w obecności załogi powinien złożyć pod przysięgą wyjaśnienia, dotyczące wszelkich szkód, powstałych podczas podróży. Te same wyjaśnienia kapitan dać ma sądowi morskiemu w porcie, do którego się schronił przed burzą, lub w razie uszkodzenia statku. Po załatwieniu tej formalności następuje rozdział szkody. Wedle York and Antwerp Rules z r. 1890, rozdziela się szkodę, czy koszty, na wszystkich interesantów, a więc na okręt i właścicieli ładunku. Te rules (reguły) wymieniają szczegółowo wszystkie wypadki ogólnej awarii i sposób rozdziału szkody między poszczególnych interesantów. W portach są specjaliści zaufani *dispasserowie*, którzy przeprowadzają rozrachunek szkód (*dispaccio, dispache*). Kapitan i odbiorcy towaru muszą przedłożyć temu zaufanemu pod groźbą kary sądowej wszelkie dowody, dotyczące powstałej szkody, a więc rachunki towarowe, obliczenia przewozu, bodmerję, konosament, policę i t. d. Odbiorca towaru musi część szkody, nałożoną na niego, zapłacić, w przeciwnym bowiem razie nie otrzyma towaru. Gdyby adresat chciał towar odebrać przed rozdziałem szkody, to może to zrobić tylko po złożeniu pisemnego zobowiązania *general average bond*, że zapłaci na żądanie odpowiednią część, jaka na niego z rozdziału awarii przypadnie. Przy ocenie wartości towarów bierze się za podstawę wartość rynkową. Na zapłaconą sumę ma właściciel towaru prawo regresu na podstawie policy i protokołów do Towarzystwa asekuracyjnego.

Awarja częściowa, wzgl. szczególna (*average particular*) dotyczy uszkodzeń częściowych, spowodowanych przez zwykłe wypadki morskie, jak np. przez wodę morską (zawilgocenie),

pożar. Gdy w awarii wielkiej ponoszą koszty właściciel statku i tonażu wspólnie, szkody z awarii częściowej ponosi każdy oddzielnie i sprawa nie jest tu tak prostą, gdyż różne towary muszą być rozmaicie traktowane, zależnie od ich wrażliwości. Zależnie od tego, czy ubezpieczający odpowiada wedle umowy za częściową awarię, czy nie, rozróżniamy ubezpieczenie *with particular average* i *free particular average*. Podobnie jak przy awarii wielkiej i tu musi kapitan statku złożyć w sądzie morskim wyjaśnienie, poczem poszkodowany, w razie włączenia awarii częściowej do ubezpieczenia, reklamuje stratę w towarzystwie asekuracyjnym.

Awarja zwyczajna, wzgl. mała (*average common, ordinary*) oznacza nieprzewidziane koszty, jak np. za opłacanie pilotów²⁾, holowanie statków do portów, koszty kwarantanny, koszty nadterminowego postoju, wydatki na latarnie i znaki ostrzegawcze i t. d., a nie uszkodzenie statku lub ładunku przez awarię wielką lub częściową.

Przy ubezpieczeniu towaru na wypadek całkowitej straty tegoż, może sobie ubezpieczający zastrzec prawo własności na towarze, o ile go później odszuka. Takie oświadczenie ubezpieczonego, mocą którego przenosi się wszystkie prawa na towarze na ubezpieczającego, nazywa się *abandon*. Abandonowanie jest możliwe tylko na wypadek uwięzienia okrętu przez piratów, zaarrestowania okrętu (*embargo*), lub w razie przepadnięcia bez wieści, przyczem termin zaginięcia liczy się zależnie od terytorjum 3, 6 albo 10 miesięcy po terminie, w którym okręt miał przybyć normalnie do miejsca przeznaczenia.

Ubezpieczający zyskuje przez *abandon* pełne prawo własności do przedmiotu ubezpieczenia ze wszelkimi prawami i obciążeniami.

Wypłata sumy ubezpieczenia nastąpić może dopiero wtedy, gdy dokumenty, uzasadniające pozostawienie do rozporządzenia, zostały przedstawione ubezpieczającemu, i gdy upłynął okres czasu, niezbędny do ich sprawdzenia.

b) Organizacja techniki ubezpieczenia morskiego.

Dokument asekuracyjny, zawierający warunki umowy, nabywa się *polica* (*insurance policy, police*). Polica asekuracyjna musi zawierać następujące warunki: przedmiot ubezpieczenia, ilość, miarę lub wagę, sumę ubezpieczeniową, nazwę i rodzaj statku, miejsce załadowania towaru, wysokość premii, niebezpieczeństwa, od których ubezpieczono, warunki i klauzule, pod którym ubezpieczenie zostało przyjęte, nazwiska kontrahentów, t. j. ubezpieczonego i ubezpieczającego, datę i miejscowość zawarcia ubezpieczenia. Poza tem polica zawiera szereg drukowanych warunków, dotyczących odpowiedzialności towarzystwa asekuracyjnego, komisarza awaryjnego dla sprawdzania szkód, sposobu obliczania odszkodowania, sądu polubownego i t. d.

W policy podaje się często statek określeniem np. *S/S Oxford or sub-*

¹⁾ Pilot jest to wyznaczony przez władze sternik, który obowiązany jest przeprowadzać nadchodzące obce okręty przez drogę wodną w przystani, przy ujściu rzeki, przez wąską cieśninę, lub gdziekolwiek, gdzie nieznający dokładnie miejscowości może być narażony na niebezpieczeństwo.

stitut, t. zn. statkiem Oxford lub innym. Przez taką klauzulę ubezpiecza się towar, załadowany bądź na statek Oxford, bądź inny następny, płynący również do tego samego portu przeznaczenia.

Gdy jeden i ten sam przedmiot ubezpieczono w kilku towarzystwach asekuracyjnych (np. w pięciu po 20% ogólnej wartości), odpowiadają wszyscy ubezpieczający razem tylko do wysokości rzeczywistej wartości towaru. Gdyby ubezpieczony podał kilku towarzystwom sumy, przekraczające wartość towaru, lub przez omyłkę asekurował towar podwójnie, obowiązany jest donieść o tem towarzystwom asekuracyjnym jeszcze przed nadejściem towaru lub wiadomości o awarii. W razie podwójnego ubezpieczenia towaru, celem nieprawnego przysporzenia sobie majątku, traci polica moc prawną.

Co do wymiaru wynagrodzenia szkody, to miarodajną jest pełna wartość przedmiotu na miejscu wylądowania plus wyłożone koszty. Suma ubezpieczenia nie może być nigdy większa od wartości samego przedmiotu, gdyż inaczej jest nadubezpieczenie (gra, los), co ze stanowiska prawnego jest nieważne. W sprawie ustalenia szkody przez komisarza awarii, względnie przez ustanowionego za zgodą obu stron rzeczoznawcę, musi być sporządzony protokół oględzin (servey certificate). Każde większe przedsiębiorstwo asekuracyjne zaznacza na policy nazwisko i adres komisarza awarii w porcie przeznaczenia, którego zadaniem będzie stwierdzenie szkody. Przy zgłoszeniu szkody należy wykazać rozmiary szkody przez takie dokumenty, jak faktury, konosamenty, certyfikaty okrętowe, protest morski, dzienniki okrętowe, protokół oględzin i certyfikat awarii. Szkoda może być podana bądź w cyfrach porządkowych, bądź procentowo (np. 10% mniej wartościowy towar z powodu szkody). Dalszem ustaleniem szkody jest sprzedaż publiczna (licytacja) towaru uszkodzonego, naco musi być sporządzony certyfikat awarii. W tym wypadku cenę uzyskaną przeciwstawia się wartości towaru w stanie nieuszkodzonym i w ten sposób osiąga się wielkość szkody.

Odpowiedzialność ubezpieczającego może być ograniczona przez pewne klauzule, z których najważniejsze są następujące:

1. Wolne od 3% uszkodzenia (Free of 3% part. aver.), t. zn. że przy tej klauzuli ubezpieczony nie otrzyma odszkodowania za straty mniejsze, niż 3% (franchise). Norma ta przyjęta została w handlu międzynarodowym, ponieważ uszkodzenie transportu i kradzieże przy ładowaniu i wylądowaniu są łatwiejsze, aniżeli przy transportach kolejowych. Gdy jednak okaże się strata większa, np. 3 1/2%, ubezpieczający płacić musi całe stwierdzone manko. Ubezpieczający może tę stopę przy wystawieniu policy obniżyć (np. na 2%), lub podwyższyć (np. na 5, 6, 10%). W pierwszym wypadku podnosi zazwyczaj odpowiednio premję asekuracyjną. Podwyższenie ma zastosowanie rzadko i to zwykle przy asekurowaniu płynów. Ta klauzula może także opiewać: Wolne od pierwszych 3%, a wtedy gdy stwierdzono, np. 4% straty, płaci ubezpieczający tylko 1% odszkodowania.

2. F. p. a. (free from particular average) oznacza, że ubezpieczający nie odpowiada za częściową awarię. Gdy do tego jednak dodano jeszcze unless the ship or craft be

stranded, sunk, on fire or in collision, oznacza, że ubezpieczający bierze na siebie odpowiedzialność za częściową awarię także w razie uratowania uszkodzonego poważnie statku wskutek wjechania na mieliznę, częściowego spalenia lub zderzenia.

3. Wolne od uszkodzenia z wyjątkiem zniszczenia statku oznacza, że ubezpieczający odpowiada tylko w razie zupełnego zniszczenia statku przez zatonięcie, rozbicie o skały, zniszczenie przez piorun lub trzęsienie ziemi.

4. Bez odpowiedzialności za stłuczenie przy towarach łatwo podlegających stłuczeniu; przy takim zastrzeżeniu ubezpieczający nie odpowiada za stłuczenia i złamania.

5. Bez odpowiedzialności za ryzyko wojny oznacza, że ubezpieczający jest wolny od wszelkich strat, spowodowanych przez zdarzenia wojenne.

Zauważyć tu należy, że w celu zmniejszenia odpowiedzialności, która może być bardzo wysoka, liczne towarzystwa asekuracyjne są związane umowami i biura asekuracyjne dzielą zazwyczaj już przy wystawieniu policy sumę ubezpieczenia na poszczególne towarzystwa w odpowiednim stosunku procentowym.

Rozróżniamy policy pojedyncze czyli specjalne albo oszacowane i policy generalne czyli otwarte. Pierwsze są dla pewnego oznaczonego towaru i ściśle określonej drogi, drugie dla wszystkich możliwych towarów, które w przeciagu pewnego czasu mogą być narażone na niebezpieczeństwo.

W policy specjalnej musi być dokładnie określony czas, kiedy ubezpieczenie się zaczyna, a kiedy kończy. Ogólnie przyjąć można, że ubezpieczenie zaczyna się z chwilą, w której ładunek opuszcza ład w celu załadowania, a kończy się zwykle w 10 dni po wylądowaniu, o ile polica nie przewiduje innych warunków; jednak odpowiedzialność ubezpieczającego trwa nieprzerwanie podczas pobytu w porcie pośrednim, a nawet przez czas, gdy towary chwilowo znajdują się na ładzie, gdzie je trzeba było złożyć z powodu naprawy okrętu. Wyjątek zachodzi wtedy, gdy polica zawiera klauzulę „tylko dla niebezpieczeństwa na morzu”. W tym wypadku ubezpieczenie kończy się z chwilą, gdy okręt spuści kotwicę.

Polica generalna tworzy tylko umowę ramową. Nie podaje się tu oznaczonej sumy ubezpieczenia, lecz ustala tylko ogólne warunki, a ubezpieczenie poszczególnych przedmiotów w ramach policy generalnej następuje przez osobne zgłoszenie. Policę taką zawiera się na czas nieoznaczony, zazwyczaj jednak na jeden rok, przyczem premję płaci się kwartalnie. Szczegóły każdego wypadku ubezpieczenia podaje się w zgłoszeniu, gdyż w umowie ramowej są podane tylko ogólne warunki, a niema oznaczonej ani jednolitej kwoty asekuracyjnej, ani też jednolitej premji. Wyłączone są od ubezpieczenia niektóre przedmioty, jak np. dynamit, metale szlachetne w sztabach i monetach, lokomotywy i inne. Towarzystwo zastrzega sobie zwykle, że w jednym transporcie mogą się znajdować wartości tylko do pewnej wysokości. Może sobie także zastrzec pewien odpowiedni stan doskonałości środków transportowych. Firma ubezpieczona otrzymuje po zawarciu umowy książkę meldunkową albo dziennik asekuracyjny, dokąd wciąga w chronologicznym porządku wszystkie transporty, które są przedmiotem policy; jest ona obowiązana zapisywać

i zgłaszać towarzystwu bezwarunkowo wszystkie transporty i to nawet wtedy, gdy już wie o szczęśliwym przybyciu towaru. Przeciwnie, obowiązkiem ubezpieczającego jest wynagrodzić nawet takie szkody, które już zaszły, zanim nastąpiło wpisanie do dziennika i zgłoszenie. Ponieważ dołączenie odpisu policy generalnej do każdej przesyłki jest technicznie trudne, przeto towarom towarzyszy tylko certyfikat ubezpieczeniowy, w którym towarzystwo potwierdza, że towar ubezpieczono na podstawie policy generalnej.

Korzyści, jakie przedstawia polica generalna, są następujące: ubezpieczone są tu nawet takie transporty, o których ubezpieczony jeszcze nie wie, czy i gdzie są w drodze; zaoszczędza się na kosztach, gdyż przy ubezpieczeniu całych transportów stosuje się stawki premjowe niższe, niż wtedy, gdy się tylko okolicznościowo raz coś ubezpiecza, a wreszcie oszczędza się na czasie, gdyż wystawianie formularzy i inne formalności odpadają. Z tych względów zaleca się w handlu międzynarodowym korzystanie z policy generalnych. Pewną odmianą policy generalnej jest polica abona mentowa, różniąca się od pierwszej tem, że ubezpiecza się wszystkie ładunki firmy w pewnym określonym krótszym czasie (zwykle miesiąc). Premję płaci się co miesiąc zdołu, a przesyłki wciąga się do dziennika asekuracyjnego i zgłasza towarzystwu ubezpieczeń.

Premja asekuracyjna powinna być płaconą zgóry przy wręczeniu policy, a jej wysokość zależy od ryzyka, stąd to największe wahania można było zauważyć w czasie wojny, a wyraża się ją w procentach lub promilach od sumy ubezpieczeniowej. Na wielkość ryzyka, a zatem na wysokość premji, wpływają następujące momenty: przedmiot ubezpieczenia (czy zapalny, wrażliwy itp.), jakość okrętu, jego wytrzymałość, stopień zaufania do kapitana, droga, pora roku i zakres odpowiedzialności, jaki ubezpieczający na siebie przyjmuje i tak np. a g a i n s t a l l r i s k s jest droższy, niż f r e e p a r t . a v e r a g e , C a s c o droższe niż C a r g o i t . d . Wysokość premji zależy także od tego, czy podróż odbywa się na parowcu, czy żaglowcu, na okręcie drewnianym, czy żelaznym. Często już e x p o s t daje ubezpieczający pewien rabat premjowy. W wypadkach, gdy nie zachodzi ta sfera interesów, do której się niebezpieczeństwo odnosi, np. gdy towar ubezpieczony od niebezpieczeństwa morskiego uległ zniszczeniu już na lądzie, albo gdy wskutek pomyłki zachodzi ubezpieczenie podwójne, może być ubezpieczenie stornowane, a ubezpieczający zwraca premję, zatrzymując sobie tylko pewne należne mu odszkodowanie t. zw. r i s t o r n o albo r e s t o r n o .

Wreszcie zaznaczyć należy, że stosunek między ubezpieczonym a ubezpieczającym układa się bądź bezpośrednio, bądź też przy użyciu pośrednika, maklera asekuracyjnego, a ułatwiają zawieranie kontraktów wielkie giełdy asekuracyjne zachodu. Makler otrzymuje za pośrednictwo prowizję t. zw. (c o u r t a g e), różnie wysoką, zależnie od tego, czy podstawę obliczenia stanowi premja, czy ubezpieczony kapitał. Ubezpieczenia na wielkie kwoty nie mogą być przejęte przez jedną firmę, dlatego makler musi się zwrócić do więcej towarzystw asekuracyjnych. To zaofiarowanie nazywa się s l i p albo a r r ê t e . Gdy ulokował całe ubezpieczenie, wtedy dopiero wystawia się policy, na której podpisują się wszyscy ubezpieczający (Koasekuracja). On

zalatwia też wszystkie później wyłaniające się sprawy, a więc przyjmuje zgłoszenie szkody i rozdziela szkodę między Underwriter. Wskutek tych tran-

zakcyj powstaje stały stosunek między maklerem a ubezpieczającymi, którzy zostają w stosunku rachunku bieżącego.

Z WYDAWNICTW

ZDZISŁAW DEBICKI: Z POŁNOCY I POŁUDNIA. 334 STR. WARSZAWA 1926. NAKŁAD GEBETHNERA I WOLFFA.

Spółczesne nasze piśmiennictwo podróźnicze jest stosunkowo niewielkie, zwłaszcza odczuwa się brak wydawnictw o krajach, które wkroczyły po wielkiej wojnie na nowe drogi swego rozwoju. Tę lukę uzupełnia nowa książka jednego z pierwszych członków naszej Ligi i długoletniego członka jej Rady p. Zdzisława Debickiego — p. t. „Z północy i południa”, omawiająca wrażenia z Finlandji, Włoch, Szwecji i Turcji. Nasz światły pisarz nie ogranicza się do zewnętrznego opisanie zwiedzanych przezeń miejscowości, lecz stara się uwypuklić najistotniejszą treść i charakter każdego z tych krajów ze stałą myślą o Polsce. Stąd też tak często spotykamy w książce myśli i o naszym morzu i o naszym porcie Gdyni.

W tej mierze zasługują na uwagę cytowane w książce słowa jednego ze spotkanych Szwedów:

„Karol uważany jest powszechnie za romantyka”, — kieruje do mnie słowa któryś z towarzyszących nam Szwedów, — „ale jeżeli kto, to Polacy przyznają mi niewątpliwie słuszność, że nie zawsze można romantyzm, jako taki potępiać. Karol XII-ty miał swoją wielką ideę polityczną. Rozumiał on lepiej od wielu współczesnych, czym jest dla Europy niebezpieczeństwo rosyjskie. Chciał zbudować przeciw Rosji tamę, odgradzić ją barierą od Zachodu. Nie udało się. Poltawa rozstrzygnęła. Gdyby jednak wynik tej bitwy był inny, Piotr Wielki nie byłby wielkim, Rosja nie stałaby się państwem, panującym na Bałtyku, panowalibyśmy na nim my, Szwedzi, początkowo sami, potem może wspólnie z Polską. W tych koniunkturach jednak nie byłaby nigdy powstała Rosja XVII-go wieku, Rosja Katarzyny II-iej, a co za tem idzie, nie byłby możliwy upadek i rozbiór państwa polskiego. Historia się pomyliła, ale i my nie jesteśmy bez winy. Pomyłką były wojny polsko-szwedzkie. Polityka Zygmunta Wazy wyrzuciła krzywdę i nam i wam. Następstwa tej pomyłki poszły w lata, co doskonale wyzyskali Sasi na tronie polskim. I znów nikt inny lepiej tego nie rozumiał, jak nasz „Romantyk” na tronie, Karol XII-ty, popierający Leszczyńskiego przeciw Augustowi. Niech pan pomyśli: Leszczyński utrzymał się na tronie polskim, poparty przez Szwecję i Francję. Jakiż inny obraz dziejowy! Wettinowie wracają do Saksonji, a Polska władza Gdańskiem po wszystkie czasy i staje się mocarstwem morskiem. Przez przymierze z Turcją, co było także ideą Karola, zdobywa wyjście na morze Czarne i jest państwem „od morza do morza”. Tak wygląda w perspektywie dziejowej „romantyzm” szwedzki zarania wieku XVIII. Rzeczywistość przyniosła Szwecji gorzkie rozczarowania, ale to nie znaczy, aby naród potępił za to bez zastrzeżeń swojego bohaterstwa króla-młodzieńca. Przeciwnie, naród go kocha do dzisiaj, bo to królewski strzęp jego chwały, jedno z najwyższych wzniesień jego rycerskiego ducha. Najlepiej odczuł go Heidenstam”.

Autor opisuje kraje przeważnie nam przyjazne, t. j. te, z którymi zacieśnienie stosunków leży w interesie Polski. Jednych z pośród nich możemy się nauczyć wielu pożytecznych rzeczy, a ze wszystkimi zrozumiemy stosunki gospodarcze, co w sumie mogłoby zrównoważyć wpływy ekonomiczne innych sąsiednich państw.

Ze wszystkimi zwiedzonymi przez Zdz. Debickiego krajami łączy nas morze. Nie jest wykluczonem, że najbliższą drogą nawet do Turcji i może nawet Rumunii okaże się droga morską z Gdyni dookoła Europy. Wszak Niemcy utrzymują linie ze swoich portów do morza Czarnego, a przewóz towarów z Dunaju do Bawarii kalkulował się taniej okrężną drogą morską, niż znacznie bliższą lądową.

Z tych względów poznanie tych krajów i ich zrozumienie jest dla nas koniecznem i jest niezbędnem, abyśmy, zachęcani przez autora, tam przedewszystkiem skierowali nasze wycieczki, zetknęli się osobiście z ich sympatycznymi mieszkańcami, i aby każdy uważnie przeczytał przedtem książkę red. Zdz. Debickiego, która niewątpliwie do tego bardzo się przyczyni.

Ufamy, że autor, jako jeden z tych, którzy oddawna propagowali polską ideę morską, opublikuje jeszcze nie jeden opis swych podróży, ujmując widziane rzeczy tak trafnie, głęboko i taką piękną polszczyzną!

M. ZARUSKI. ŻAGLOWYM YACHTEM PRZEZ BAŁTYK.

W roku 1923 Liga Morska i Rieczna w Warszawie ogłosiła konkurs na budowę modeli statków morskich, wykonanych przez uczącą się młodzież. W początku roku następnego w salonach księgarni M. Arcta została urządzona wystawa nadesłanych na konkurs modeli. Ta wystawa, na której było wystawione kilkanaście modeli yachtów żaglowych we wcale dobrem wykonaniu, ściągnęła wszystkich tych, którzy zajmowali się przedtem, na różnych morzach, sportem żeglarskim. W ten sposób Liga dała im możność wzajemnego zapoznania się. Po wystawie zostało zwołane zebranie, na którym zainicjowano organizację Yacht-Klubu Polski. Na czele Yacht-Klubu stanął generał M. Zaruski, wytrawny żeglarz i sportsman, znany z szeregu swych pięknych utworów literackich przeważnie na tematy morskie, i z całą energią zajął się tworzeniem Yacht-Klubu. W roku 1925 został nabyty w Gdańsku jacht „Witeź”, który, po kilku podróżyach po zatoce gdańskiej, poszedł pod dowództwem generała M. Zaruskiego na morze, ku brzegom Szwecji, aby tam po raz pierwszy pokazać polską banderę. Nie licząc generała M. Zaruskiego, załoga składała się z czterech osób, amatorów, wyłącznie członków Yacht-Klubu Polski. Po powrocie generał Zaruski powziął szczęśliwą myśl opisanie tej pierwszej podróży polskiego yachtu, aby zachęcić nasze tak długo oderwane od morza społeczeństwo do najbardziej szlachetnego ze sportów, sportu żaglowego. Taką jest geneza leżąca przed nami książeczki. Nie będziemy podawali jej treści, gdyż każdy winien ją przeczy-

tać. Dodajmy tylko, że jest napisana pięknym językiem i w sposób nader zajmujący opisuje pierwszą w dziejach Polski sportową podróż morską, z jej pięknem i z jej nowymi dla nas wrażeniami.

Sport morski stanowi właściwie podstawę do przygotowania ludzi, znających i rozumiejących morze, nie mówiąc o tem, że żaden inny sport tak nie wyrabia charakteru, nie rozwija jego najlepszych cech, jak sport żaglowy. Do tego dodajmy zwiedzanie obcych krajów i ciągłą zmianę wrażeń. Jeśli Anglicy i Niemcy doszli do tak znakomitych wyników na morzu, zawdzięczają to znacznie temu sportowi. Wszystkie państwa nie szczędzą z tej racji usiłowań, aby ten sport rozwinąć, traktując go, jako zagadnienie państwowe. Polska samodzielna jest nie do pomyślenia bez morza. Lecz to morze trzeba opanować, to jest umieć go wykorzystywać, stworzyć z niego warsztat swej pracy. A pierwszym krokiem ku temu jest rozwój sportu morskiego.

W roku 1631 Simon Dobrowolski pisał: „Gdybyśmy, jak ślimyśmy jazdą, nawykli również do służby morskiej, jeśli nie przewyższylibyśmy, dorównalibyśmy byli na pewno innym Europejczykom, i posiadając Bałtyk i morze Czarne, wszystkie bogactwa wschodnie przeszłyby do rąk naszych”.

Bodźcem do wykorzystania dobrodziejstw morza jest rozwój sportu morskiego i książka generała Zaruskiego jest drogowskazem pod tym względem.

Miejmy nadzieję, że nasz popularny generał osiągnie swój cel, wychowa pokolenie morskich sportsmanów i nasze wody wkrótce się zaroją od setek białych żagli, niosąc polską banderę daleko w świat. Miejmy również nadzieję, że cytowana książka M. Zaruskiego jest tylko pierwszą, która zapoczątkowała długi szereg wydawnictw naszych, traktujących o sporcie morskim.

DR. IGNACY WYGARD: UWAGI O LOTNICTWIE KOMUNIKACYJNEM. Liga Morska i Rieczna śledzi z wielkiem zainteresowaniem rozwój lotnictwa, ono, jak wiadomo, uzupełnia siłę morską, w stosunku do której odgrywa rolę pomocniczą, oraz utrzymuje szybkie połączenie komunikacyjne pomiędzy centrami handlowymi, co przyczynia się do rozwoju handlu międzynarodowego, w olbrzymiej swej części morskiego.

Lotnictwo ma również zadania samodzielne, zupełnie zresztą odrębne od wszelkich innych rodzajów komunikacji, w związku z czem wymaga prowadzenia specjalnej polityki lotniczej, stanowiącej część ogólnej polityki komunikacyjnej państwa.

Lotnictwo jest u nas rzeczą nową, i z tej racji związane z niem zagadnienia nie są ogółowi dostatecznie znane, Ministerstwo Kolei zaś — jak twierdzi autor — gros swej pieczołowitości i opieki musi poświęcać swemu resortowemu przedmiotowi, t. j. kolejnictwu, skutkiem czego dotychczasowi Ministrowie Kolei odnosili się do lotnictwa, jak do niemiłej przycepkki, przynoszącej wiele kłopotów, pasorzytującej w budżecie kolejowemu.

To są główne przyczyny tego, że polityka lotnicza pozostaje u nas dotąd w zarodku i jej szczegóły nie są dotąd należycie opracowane.

Broszura Dr. I. Wygarda porusza te i szereg innych spraw, wysuwając szereg wytycznych, którymi, jego zdaniem, winna się u nas kierować polityka lotnicza.

J. RUMMEL

JAK WZRASTA ROZCHÓD WĘGLA W STOSUNKU DO SZYBKOŚCI STATKU.

Problemat paliwa był i jest jednym z najważniejszych przy eksploatacji statku handlowego i pod tym względem trudne ma przed sobą zadanie armator, który musi obliczyć, jaka szybkość zamawianego przez niego statku da najlepsze wyniki handlowe. Kwestja szybkości statku ma znaczenie nie tyle dla statków, budowanych wyłącznie dla przewozu towarów, jak dla statków pasażerskich i pocztowych. Mówiąc ogólnikowo, w każdym poszczególnym wypadku należy rozwiązać zadanie, jaką ma być robocza szybkość statku w związku z jego zadaniami.

W wielu wypadkach szybkość jest wysuwana na pierwszy plan, lecz wówczas należy się liczyć z tem, że utrzymanie linii będzie wymagało mniej lub więcej znacznych dopłat, gdyż nie mówiąc o tem, że im większą jest wymagana szybkość, tem więcej miejsca na statku zajmują mechanizmy i zapasy paliwa, rozchód paliwa zwiększa się niewspółmiernie w stosunku do zwiększonej szybkości.

Jeśli statek konsumuje dziennie 100 ton przy szybkości 10 węzłów, przy 12 węzłach będzie on konsumował dziennie 144 tony, przy 15 węzłach 225 ton, a przy 20 węzłach już 400 ton, t. j. gdy szybkość się podwaja, rozchód paliwa zwiększa się czterokrotnie, przyczem ten stosunek wzrasta coraz bardziej przy jeszcze większych szybkościach.

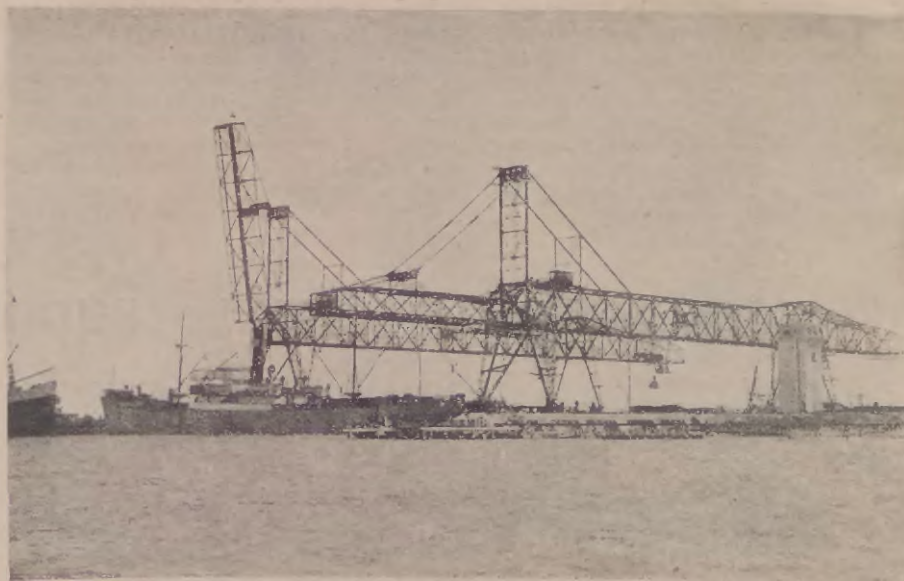
K R O N I K A

FLOTA WOJENNA — SZKOŁĄ DLA PRZEMYSŁU. Jak doniosły już gazety, niedawno została spuszczone na jednej z najstarszych we Francji stoczni „Augustin Normand” łódź podwodna dla Łotwy.

Było to związane z uroczystością, w czasie której przemawiali przedstawiciele Floty francuskiej, komandor du Petit Thuars, Wice prezydent Komisji spraw zagranicznych, Senator Reynald, chargé d'affaires Łotwy p. M. Feldmanns, przedstawiciel Estonji p. M. Kast i właściciel stoczni p. Augustin Normand.

W przemówieniu p. Augustin Normand znajdujemy szereg interesujących myśli, na które i u nas należałoby zwrócić uwagę.

„Nie zapominajmy, że współczesna flota stanowi zadziwiające i wspaniałe narzędzie



Port w Gdyni: Pierwsze dźwigi w Gdyni są już wykonane i już pracują.

dzie wychowania i wyszkolenia. Wydaje się możliwym rozwinąć myśl, że jeśli Wielka Brytania była pierwszą, która pomyśli nie rozwinęła swój przemysł mechaniczny, stało się tak dlatego, że ona pierwsza wprowadziła u siebie flotę parową. Wszystko pozostałe samo przez się z tego wynikło. Łódź podwodna stanowi dziś syntezę wszystkich nauk i wszystkich dziedzin przemysłu. Wprowadzić łódzie podwodne do floty znaczy to samo, co zorganizować naukę wszystkich gałęzi przemysłu, motorów spalinowych, elektrycznych, akumulatorów i t. d.

Dlatego też popierania budowy okrętów nie można uważać wyłącznie za ofiarę, robioną na korzyść floty wojennej, lub marynarki handlowej, gdyż w ten sposób przygotowuje się kadry techników i robotników zawodów, najbardziej potrzebnych dla pomyślnego rozwoju całego Państwa”.

PORT HANDLOWY WARSZAWY. Warszawa, dzięki temu, że leży nad główną arterją wodną, u zbiegu głównych linii kolejowych, łączących Zachód ze Wschodem znacznie nabiera światowego znaczenia, jako ośrodek handlowy.

To też od przysposobienia brzegów Wisły do łatwego i taniego przyjmowania nadchodzących wodą ładunków, zależeć

będzie rozwój Wisły, jako drogi komunikacyjnej.

Tym wielkim zadaniom ma sprostać port handlowy Warszawy, na którego budowę obrano wielką łachę na prawym brzegu Wisły między mostem Kierbedzia i Poniatowskiego. Łacha ta posiada naturalny dostęp od strony rzeki i stanowi zamkniętą dla siebie całość przez otoczenie zewsząd wysokimi skarpami wałów: Miedzeszyńskiego, kolejki Jabłonna — Karczew i ul. Zielenieckiej.

Generalny projekt portu handlowego, nazwanego portem pod Saską Kępą, przewiduje na terenie tej łachy o powierzchni ponad 90 ha budowę 9 basenów, w tem 8 basenów mniejszych, uchodzących do jednego wspólnego basenu łącznikowego o długości 1400 m., dotykającego równolegle wału wiślanego.

Portowe biura administracyjne mają przewidziane dogodnie i obszerne pomieszczenie w trójkącie między przedłużeniem ul. Jagiellońskiej, nasypem kolejowej linii średnicowej, a parcelą fabryki „Brytanja”.

W części północno-wschodniej portu przedstawiono tereny o powierzchni 3,9 ha, na umieszczenie zakładów przemysłowych i budynków składowych, ściśle z eksploatacją parku związanych.



Awarja statku T-wo żeglugowego „Sarmacja” „Wisła”, wyrzuconego w czasie burzy na piaszczyste wybrzeże Holandji.



Pokład „Wisły”: zniszczenia, dokonane przez fale. Statek „Wisła” został z mielizny ściągnięty i obecnie znajduje się w Amsterdamie.

W części wschodniej parku zarezerwowano również tereny na wybudowanie niezbędnych warsztatów dla doraźnej naprawy statków.

Od obrotu w projektowanym porcie wyłączone będą jedynie: ropa, która ze względu na niebezpieczeństwo pożarowe winna być umieszczona w innym miejscu, oraz drzewo w tratwach, które wymaga aż nadto rozległych powierzchni.

Budowa tak wielkiego urządzenia portowego, jakim ma być port pod Saską Kępą, trwać będzie cały szereg lat z podziałem na kilka okresów budowy, w ciągu których uruchamiane i oddawane do użytku będą kolejno po sobie pewne jednostki portowe, stanowiące zamkniętą całość i zdatne do dokonywania jakichkolwiek przeładunków.

Dotychczas ukończono już drugą serię

robót, t. zn. wykonano łącznie z pierwszą serią 47.6 proc. robót, 3551 m. bieżących wybrzeża.

Dodać wypada, że od szeregu lat łacha Saskiej Kępy służy za zimowisko ruchomym obiektom na Wiśle, a i w tym roku znajdzie tam schronienie około 150 takich obiektów.

PIERWSZE STATKI WOJENNE ZBUDOWANE W POLSCE



Monitor na Wiśle pod Krakowem.

W dniu 31 października 1926 r. stolica nasza była świadkiem uroczystości pod-

niesienia bandery na 2 monitorach rzecznych, które zostały własnymi siłami wy-

kończone w kraju, a mianowicie na stoczni firmy: **L. Zieleniewski Sp. Akc. w Krakowie.**

Oba monitory „**Kraków**” i „**Wilno**” przeznaczone są dla Floty Pińskiej.

Główne wymiary i dane monitorów są następujące: pojemność 70 ton, długość 35 m., szerokość 6 m., zanurzenie 40 cm., szybkość średnia 15 km. na godzinę.

Monitory poruszane są zapomocą 2 śrub, siłę napędową stanowią 2 silniki spalinowe po 60 K. M. każdy. Poza tem monitory wyposażone są w dynamomaszyny wraz z odpowiednimi silnikami napędowymi, celem wytwarzania prądu elektrycznego, w reflektory i radjostacje.

Uzbrojenie monitorów składa się z 2 dział 7 mm. i 1 haubicy 105 mm., umieszczonych w wieżach pancernych, oprócz tego rozmieszczone są na pokładach 4 karabiny maszynowe.

Załoga monitora składa się z 2 oficerów i odpowiedniej liczby marynarzy.

Firma: „**Polskie Fabryki Maszyn i Wagonów, L. Zieleniewski, S. A. w Krakowie**”, która wybudowała przed wojną szereg holowników handlowych, — pierwszy raz przystąpiła do budowy statków dla celów wojennych, mimo to próby wykonane nowowyprowadzonymi monitorami okazały w całej pełni, że zaufanie Ministerstwa Spraw Wojskowych do własnego przemysłu nie zawiodło, monitory bowiem pod każdym względem osiągnęły przewidzianą sprawność.

DZIAŁ OFICJALNY

L. M. i R.

Z CENTRALI L. M. R.

Obecny dyrektor Ligi, p. I. Rummel, został powołany na stanowisko Dyrektora zarządzającego państwowym przedsiębiorstwem żeglugi morskiej, w związku z czem będzie zmuszonym opuścić kierownictwo Ligą M. i R.

Bardzo żałując, że p. Rummel mógł obecnie tylko w przeciągu dwóch miesięcy kierować pracą Ligi, mamy nadzieję, że p. Rummel nie porzuci całkowicie pracy w Lidze, i znajdzie trochę czasu, aby w dalszym ciągu przyczynić się do jej rozwoju.

Życzymy p. Rummelowi powodzenia w jego wyjątkowo trudnej i odpowiedzialnej pracy — tworzeniu polskiej floty handlowej.

Z ODDZIAŁU L. M. R. W ŁODZI. Liga morska i rzeczna, oddział w Łodzi, rozpoczyna w sezonie jesiennym żywą działal-



Z Oddziału L. M. i R. w Łodzi: Dnia 12 września odbyła się wycieczka członków L. M. i R. w Łodzi do Sieradza w związku z poświęceniem sztandaru gniazda „**Sokół**”. Po raz pierwszy zaprezentował się pluton reprezentacyjny L. M. i R.

ność w celu wykonania swych zamierzeń, jak: rozbudowa własnego chroniska na Helu, oraz współpraca propagandowa w sprawie budowy kanału Śląsk — Bałtyk, jak również rozbudzenie zamiłowania do sprawy budowy floty wśród młodzieży.

W tym celu, za pośrednictwem kuratorium szkolnego, Liga rozpisuje konkurs na budowę modelu barki, przeznaczając 6 nagród, w tem bezpłatny wyjazd nad morze polskie.

Poza tem w miesiącu listopadzie otwarta zostanie pod egidą Ligi szkoła pływania, prowadzona przez b. kapitana marynarki, prof. Maksymiljana Szenberga.

Dla rozbudzenia życia towarzyskiego urządzi Liga w sobotę, dnia 6 listopada r. b., herbatkę towarzyską z tańcami, poprzedzoną odczytem prof. Borowskiego p. t. „Morze w poezji polskiej”.



Z Oddziału L. M. i R. w Łodzi: Wycieczkowicze odbijają od brzegu.

SPIS RZECZY (R. 1926)

Ważniejsze artykuły i wiadomości znajdujące się w zeszytach „Morza” w roku 1926. (Liczby przy tytułach bez nawiasów oznaczają zeszyt, w nawiasach — stronicę).

BELETRYSTYKA I SZTUKA.

- Birkenmajer J.: Przystań w nocy, 10 (11).
 Budzyńska H.: O uczczenie autora „Wiatru od morza”, 1 (13).
 Dąbrowska Zofja: Posejdon, 3 i 4 (10).
 Ginsbert Julian: Za króla Zygmunta, 7 (8).
 Krajewski Radosław: Stefan Żeromski pieśniarz morza, 1 (3).
 „Morze (kosmiczny mit słowiański), 6 (4).
 Kunciewiczowa M.: Polska na fiszmarku, 3 i 4 (11).
 „Kursy pejzażu morskiego, 7 (8).
 Mieczkowski Stan.: Z pamiętnika starego oficera, 5 (7).
 Przybyszewski Stan.: Fragment z poematu, 1 (4).
 „Rozstrzygnięcie konkursu na nowelę morską.
 Rychliński Jerzy B.: O szlaku Batorowy! 2 (5).
 Saliński Stanisław Marja.: Opowieść o locmanie niemrawym Jakóbie Cleydijk, 3 i 4 (10).
 Sukertowa Emilia: Legenda mazurska, 7 (10).
 Stecki Tadeusz: Z dziennika marynarza, 12 (8).
 Suski Władysław: Naokoło Cape Horn'u, 6 (9).
 „Śród marynistów: Szwoch i Briscoe, 3 i 4 (19).
 Trawiński Józef: Na Bałtyku, 10 (8).
 Urbanowski prof. Antoni: Kultura artystyczna polska w Gdańsku, 8 (1).

DROGI ŚRÓDLĄDOWE.

- Badania stanu Wisły przez Komisję Ligi Narodów, 8 (13).
 Kanał Gopło — Warta, 10 (15).
 Komisja żegluga rzecznej Ligi Narodów, 5 (10).
 Krzyżanowski Edmund: Pilne potrzeby żegluga wiślanej, 8 (11).
 „Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żegluga, 9 (19).
 „O użyteczności kanału Pińsk—Brześć, 10 (15).

- Rylke Aleksander inż.: Nasza żegluga śródlądowa, jej stan obecny, potrzeby i najbliższe możliwości rozwoju, 3 i 4 (3), 5 (5), 6 (5).
 „Bezprzeładunkowe przewozy wodne, 7 (13).
 „Święto czynu twórczego, 8 (7).
 Szachtmajer inż.: Tabor wiślany, 3 i 4 (23).
 „Tunel pod rzeką, 10 (15).

DZIAŁ OFICJALNY.

- Oddział L. M. R. w Brześciu, 1 (14), w Bydgoszczy, 6 (14), w Dąbrowie Górniczej, 3 i 4 (20), w Gdyni, 5 (12), 7 (14), w Gniewie, 1 (14), w Grodzisku, 1 (14), w Grodnie, 1 (14), 2 (12), w Grudziądzu, 11 (15), w Katowicach, 8 (11), 9 (19), w Kosowie, 2 (12), w Krakowie, 2 (12), w Krośnie, 5 (12), w Królewskiej Hucie, 11 (15), w Kościerzynie, 1 (14), w Krzemieńcu, 5 (12), w Lublinie, 1 (4), 11 (15), we Lwowie, 3 i 4 (20), 6 (14), 7 (14), 11 (15), w Łowiczu, 7 (14), w Łodzi, 6 (14), 8 (11), 11 (15), 12 (16), w Milejowie, 3 i 4 (20), 7 (14), 11 (15), w Poznaniu, 1 (14), 6 (14), 8 (11), 12 (—), w Puławach, 5 (12), 3 i 4 (20), w Prużnach, 5 (12), w Równem, 3 i 4 (20), w Słonimiu, 5 (12), w Stanisławowie, 9 (19), 5 (11), w Trokach, 3 i 4 (20), w Wilnie, 1 (14), 5 (12), w Wilejce, 1 (14), w Zamościu, 2 (12).
 Fundusz morski, 5 (11).
 Odznaczenie p. Brodnickiego, 3 i 4 (20).
 Rewizja oddziałów, 1 (14).
 Rylke Aleksander: O zamierzeniach Ligi M. i R., 1 (14).
 Walne zebranie w Warszawie, 6 (14).
 Wystawa marynistów, (patrz: varia).
 Zmiany w kierownictwie L. M. R., 11, (15), 12 (—).
 Zmiana statutu L. M. R., 5 (12).

EMIGRACJA.

- Suszczeński - Rakusa Konstanty: Linie okrętowe uprawnione do przewozu emigrantów, 2 (11).
 Warchałowski Kazimierz: Flota polska a emigracja, 6 (7).

GOSPODARSTWO I POLITYKA.

- Agencja morska, 8 (12).
 Herbich Kazimierz: Eksport zboża, 9 (14).
 Hilchen dr. Feliks: Eksport węgla przez Gdańsk, 9 (12).
 Komitet doradczy do spraw polsko-gdańskich, 1 (12).
 Konwencja z Niemcami, 6 (13).
 Łatawiec L.: Wywóz produktów zwierzęcych do Anglii, 9 (17).
 Łokaciejewski Zygmunt inż.: Niepowodzenia naszej polityki dotychczasowej handlowo-morskiej, przyczyny i skutki, 2 (2).
 „Gdańsk czy Gdynia?, 11 (10).
 Markijanowicz M.: Nasz eksport produkcji zwierzęcej, 9 (16).
 N.: Echa pobytu marynarki francuskiej w Gdyni, 11 (4), 10 (1).
 Ograniczenia zbrojeń morskich, 8 (13).
 Otwarcie Targów Bałtyckich, 8 (13).
 Polski przemysł cukrowniczy, 9 (15).
 Polska nafta, 9 (15).
 Reorganizacja służby celnej w Gdańsku, 10 (15).
 Rummel Julian: Walka o Bałtyk, 11 (2), 12 (2).
 Sadowski: Obecna polityka handlowa mocarstw morskich, 3 i 4 (2).
 Siebeneichen A.: W sprawie rozwoju polskiego handlu morskiego, 9 (7).
 „Rok ubiegły w stosunkach polsko-gdańskich, 1 (2).
 Sieg W.: Import i eksport przez Gdańsk w stosunku do wewnętrznego jego rynku, 9 (12).
 Szafraniec Szczepny: Eksport drzewa, 9 (13).
 Szczegóły umowy polsko-gdańskiej, 10 (15).
 Tytoń w polskim handlu zagranicznym, 9 (18).
 Turecka wystawa w Gdyni, 8 (14).

HISTORJA.

- Czołowski Aleks. dr.: W 299-tą rocznicę zwycięstwa pod Oliwą, 11 (8).
 Chołoniewski Antoni: Cmentarz drugiej Polski, 3 i 4 (15).

r. k.: W czwartą rocznicę odzyskania dostępu do morza, 2 (1).
 Musiał Michał: Bandera polska na morzu Czarnem, 7 (12).
 Rogowski Jan dr.: Flota polska w powstaniu styczniowym, 8 (3).
 Rylke Aleksander inż.: Muzeum żeglarskie we Francji, 3 i 4 (15).
 Urbański Antoni: Pamiątki wpływów polskich nad Czarnym morzem, 11 (5).

MARYNARKA.

Bogdan T.: Budżet naszej marynarki handlowej na r. 1926, 1 (1).
 „Rząd a nasza marynarka handlowa, 10 (2).
 Boreyko Józef: Rozbudowa floty łotewskiej i pińskiej, 11 (6).
 „Niebezpieczeństwa zagrażające łodziom podwodnym, 6 (10).
 „Z życia marynarki wojennej, 6 (12).
 „Pierwszy awans w marynarce polskiej.
 „Zadania naszej marynarki woj., 7 (3).
 „Morskie operacje na wybrzeżach Marokko, 7 (11).
 „Dążenia Niemiec do stworzenia silnej floty wojennej.
 „Manewry floty japońskiej, 2 (11), 3 i 4 (21).
 „Projekt rozbudowy floty w Japonii, 2 (11).
 „Flotylla rzeczna, 1 (8).
 „Rosja powiększa flotę wojenną, 3 i 4 (21).
 „Amerykańska flota wojenna, 3 i 4 (22).
 „Nasi zbrojni sąsiedzi na morzu, 12 (—).
 Butelka „Lwowa“, 5 (12).
 Budowa floty sowieckiej, 5 (10).
 Budowa parowców dla naszej żeglugi przybrzeżnej, 11 (14).
 Budowa floty podwodnej we Francji, 6 (12).
 Bezpośrednia komunikacja z Ameryką Południową, 8 (14).
 E. Z.-cz.: Organizacja urzędów marynarki handlowej i portów, 11 (13).
 Flota Jugosławii, 8 (13).
 Flota francuska w Warszawie, 10 (1), 11 (4).
 Jętkiewicz Henryk: Światowy tonaż handlowy morski 1926 r., 10 (4).
 Klejnot-Turski J.: W obronie statków parowych w żegludze europejskiej, 1 (7).
 Łokuciejewski Zygm. inż.: Realny program twórczej pracy na morzu, 6 (4).
 Łęgowski St.: Budowa statków morskich, 2 (5).
 Manewry floty sowieckiej, 10 (15).
 Ministrowie polscy w Gdyni, 8 (14).
 Okręt umarłych, 5 (10).
 Petelenz Czesław: Promocja w oficerskiej szkole marynarki wojennej, 1 (5).
 Petelenz Cz.: Legenda o admirałach, 3 i 4 (6).
 „Podróże Lwowa“, 8 (13).
 Pierwsze statki wojenne zbudowane w Polsce, 11 (12).
 Ruchy statków wojennych, 6 (12).
 r. k. Rozbudowa niemieckiej floty wojennej w oświetleniu Niemca, 8 (11).
 Rummel Juljan: O banderach i flagach, 11 (2), 12 (10).
 „Polska flota handlowa, 12 (1).
 „Kilka słów o przewozie morskim, 11 (10).
 Ruch okrętów w portach Jugosławii, 10 (15).

Sanecki-Petyniak K. dr.: Żegluga morska, 7 (5).
 „Ubezpieczenia morskie, 12 (12).
 Statek policyjny, 6 (12).
 Stary Marynarz: Możliwość i konieczność stworzenia marynarki handlowej, 2 (9).
 Święto oficerskiej szkoły morskiej w Toruniu, 5 (9).
 Statystyka budowy okrętów, 5 (10).
 Zaruski Marjusz gen.: Na morze! (T-wo handlowej floty narodowej), 6 (3).
 Zakup łodzi podwodnej, 11 (14).
 Zwiększenie floty rumuńskiej, 3 i 4 (14).
 Żądanie zwrotu okrętów polskich, zabranych w r. 1921, 3 i 4 (23).

PORTY.

Bomas Piotr inż.: Roboty przy rozbudowie portu w Gdyni, 2 (8).
 „Nowy ustrój administracji portów francuskich, 12 (4).
 Dworzec w Gdyni, 8 (13), 9 (4).
 Grudziądz jako port węzłowy, 8 (12).
 Gieysztor I. Warunki kolejowe i portowe wywozu przez Gdańsk, 3 i 4 (5).
 H. J.: Rozbudowa portu gdańskiego, 3 i 4 (22).
 „Ruch okrętowy w Gdańsku, 3 i 4 (23).
 „Nasz wywóz morski (we wszystkich zeszytach).
 Łęgowski Stanisław inż.: Port w Gdyni, 9 (1).
 „Zasady budowy portów, 10 (12).
 „Plan miasta Gdyni, 9 (3).
 Nosowicz inż.: Tczew portem morskim, 5 (1), 5 (7).
 Nowe porty: Toruń, Kapuściska, 8 (13).
 O konsulacie norweski w Gdyni, 3 i 4 (23).
 O ułatwienie wywozu polskiego do morza i na wschód, 8 (12).
 Port w Tczewie, 6 (12).
 Policja morska, 6 (13).
 Port w Borze, 8 (12).
 Obrót w portach naszych i ich wydajność, 9 (9).
 Port Gdański, 9 (15).
 Plan rozbudowy Gdyni-miasta, 8 (14).
 Prace przy budowie koszar w Gdyni, 6 (13).
 Port Tallin, 3 i 4 (17).
 Rozwój eksportu przez Tczew, 6 (12).
 Ruch statków w porcie Gdańskim, 11 (13).
 Rozbudowa portu Sebastopolskiego, 8 (13).
 Stocznia w Gdyni, 6 (12), 8 (13).
 Trzy krany w Gdyni, 7 (13).
 Wzniesienie budowy portu w Gdyni, 3 i 4 (23), 8 (12).
 Żórawski Bogusław: Port w Antwerpii, 11 (7).

RYBACTWO.

Demel Kazimierz: Fauna i flora Bałtyku, 3 i 4 (6).
 Budowa osad rybackich w Gdyni, 6 (13).
 Bank rybacki, 6 (13).
 Marlicz dr.: Przemysł rybny na wybrzeżu, 3 i 4 (8).
 Memorjał Ligi M. R. w sprawie opieki nad rybactwem, 3 i 4 (9).
 Nauka na usługach rybołówstwa, 6 (13).
 Ottenizowanie ryb, 6 (13).
 Połowy francuskie, 6 (13).
 Ryby a zboże, 6 (13).
 Siedlecki Michał prof.: O połowy na morzu Północnym, 10 (3).
 Tępienie fok, 6 (13).
 Zarybianie wód, 6 (13).

SPORT.

Fiszer J.: Wycieczka yachtu „Carmen“, 10 (13).
 Grabowski Zygmunt: Z podróży „Witezia“ do Szwecji, Danii, Niemiec, 8 (9).
 Harcerstwo morskie, 7 (13), 12 (11).
 Yacht-Klub Polski, 1 (13), 5 (14).
 Łodzią żaglową z Chin do Polski, 8 (13).
 W. B. Łodzią motorową przez Francję, 3 i 4 (14).
 Śmiały żeglarz z Lublina, 10 (15).
 Zaruski Marjusz: Polska podróż morska naokoło świata, 1 (12), 2 (14).
 „Żaglowym yachtem przez Bałtyk, 1 (13).
 „Z zagadnień terminologicznych, 3 i 4 (13), 5 (10).

SZKOLNICTWO.

Absolwenci szkoły morskiej w Tczewie, 8 (13).
 Garnuszewski dyr.: Szkolnictwo morskie we Włoszech i Anglii.
 „Z podróży okrętu szkolnego „Lwów“ do Sztokholmu, Tallina, Helsingforsu i Rygi, 10 (6).
 Nowe statki szkolne, 5 (12).
 Petelenz Czesław: Promocja w oficerskiej szkole maryn. wojennej, 1 (5).

TECHNIKA.

Boreyko J.: Nowe środki ratunkowe na łodziach podwodnych, 7 (7).
 Hydroplan-olbrzym francuski, 10 (13).
 Pauly Aleksander: Łamacz lodów, 1 (16).
 Ślizgowce Bohatyrewa, 11 (13).

USTAWODAWSTWO.

Boreyko Józef: Projekt zwołania nowej konferencji w sprawie ograniczenia zbrojeń na morzu, 2 (11).
 r. k.: Państwowa rada dla spraw żeglugi morskiej i śródlądowej, 5 (4).
 Krajewski Rad.: Polska policja morska, 8 (5).
 Ustawa o popieraniu państwowej żeglugi morskiej, 1 (15).

VARIA.

A-ski: Kronika gdyńska, 11 (14).
 Angielska wyprawa naukowa, 2 (15).
 Badanie morza, 6 (12).
 Bomas P. inż.: Miary morskie, 6 (11).
 Budzyński Gustaw: O udostępnienie całosci naszego morskiego wybrzeża, 2 (7).
 Niemiecka wyprawa arktyczna, 2 (15).
 Ochrona przed górami lodowymi, 2 (15).
 Polski związek żeglarski, 6 (5).
 Z Instytutu Bałtyckiego, 8 (8), 10 (11).
 Ślaski Bolesław: Reda czy rejda? 1 (13).
 Starostwo w Gdyni, 11 (12).
 Wyprawa podbiegunowa kom. Mac Millana, 8 (6).
 Wystawa „Nasze morze i rzeki“ w Wilnie, 8 (12).
 Zgon pustelnika oceanu, 6 (13).



LIGA MORSKA I RZECZNA

ZARZĄD CENTRALNY

Warszawa, Gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu, ul. Elektoralna 2.

Liga Morska i Rieczna powstała w 1919 r. początkowo pod nazwą „Liga Żegluga Polska”.

Celem Ligi jest rozwój działalności polskiej na morzu i wszechstronne wykorzystanie morza, jako głównego czynnika gospodarczego postępu, potęgi i bezpieczeństwa Państwa, co jest związane z rozwojem marynarki handlowej, portów, floty wojennej oraz dróg wodnych śródlądowych.

Liga jest trwałym ośrodkiem polskiej myśli morskiej, gdzie są opracowywane wytyczne naszej polityki morskiej, w związku z zagadnieniami ogólnej polityki Państwa.

Ponieważ powodzenie polskiej akcji na morzu zależy w pierwszym rzędzie od zrozumienia przez społeczeństwo znaczenia morza dla kraju, Liga dąży wszystkimi dostępnymi jej sposobami do spopularyzowania idei morskiej wśród wszystkich warstw i odłamów społeczeństwa i w miarę swoich sił i możliwości popiera wszelkie racjonalne poczynania morskie.

Liga uważa, że nasze Państwo może stać się bogatym i potężnym tylko pod warunkiem oparcia się o Bałtyk i całkowitego wykorzystania morza, co leży w interesie wszystkich obywateli naszej Ojczyzny, niezależnie od ich poglądów.

Morze łączy kraje, które ono rozdziela — i tak samo łączy ono wszystkie poszczególne interesy mieszkańców naszego kraju.

Im większymi środkami będzie Liga rozporządzała, tem wydatniejszą będzie jej praca, a im większą liczbę członków zbierze pod swoją banderą, tem większą wagę będą miały jej uchwały.

Z tej racji każdy obywatel polski, pragnący dobrobytu i bezpieczeństwa dla siebie, jak i dla przyszłych jego pokoleń, winien zapisać się na członka Ligi Morskiej i Riecznej.

Roczna składka członkowska wynosi:
dla członka protektora wpisowe zł. 30, składka roczna zł. 120;
dla członka opiekuna wpisowe zł. 15, składka roczna zł. 60;
dla członka rzeczywistego wpisowe zł. 3, składka roczna zł. 12.

Wszyscy ci członkowie otrzymują bezpłatnie organ Ligi — miesięcznik „MORZE”. Składki członkowskie wpłacać można rocznie, półrocznie lub kwartalnie do Centralnego Zarządu Ligi, lub miejscowych oddziałów Ligi.

W poprzednich okresach swego istnienia Polska rozwijała swoją akcję na morzu tylko sporadycznie. Brak zrozumienia idei morskiej i brak czynnego poparcia społeczeństwa nie dał jej jednak trwałych podstaw, wynikiem czego była utrata wybrzeża morskiego, co spowodowało upadek i zanik Państwa Polskiego.

Każdy Polak winien czynnie pracować nad szerzeniem idei morskiej i stać na straży interesów morskich Rzeczypospolitej a pierwszym krokiem ku temu jest przystąpienie do Ligi Morskiej i Riecznej.

„Kto ma państwo morskie i nie używa go, lub go da sobie wydierać, wszystkie pożytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na siebie przywodzi z wolnego — niewolnikiem się staje, z bogatego — ubogim”.

Dymitr Sulikowski (rok 1573).

Nie dba o swoją Ojczyznę ten, kto nie jest członkiem Ligi Morskiej i Riecznej.

Członkowie Ligi są uprawnieni do noszenia specjalnego znaku, oraz czapek mundurowych.

Za specjalne zasługi dla rozwoju Ligi i sprawy morskiej Liga nadaje oznaki honorowe.

MORZE

Organ Ligi morskiej i Riecznej

Ilustrowany miesięcznik
rozpoczyna czwarty rok istnienia.

Współpracownikami „Morza” są najwybitniejsi fachowcy w sferze różnorodnych spraw, związanych z morzem, oraz znani literaci i artyści.

Na treść „Morza” składają się:

- 1) wstępne artykuły, poświęcone zagadnieniom polityce morskiej i żegludze śródlądowej,
- 2) artykuły o handlowej żegludze morskiej i portach,
- 3) o marynarce wojennej,
- 4) o handlu, przemyśle morskim i rybołówstwie,
- 5) korespondencje z portów,
- 6) sport morski,
- 7) kronika Ligi M. i R.
- 8) opisy podróży, beletrystyka, sztuka i bibliografia.

„Morze” jest u nas jedynym ilustrowanym pismem, fachowo, lecz w formie interesującej i dostępnej dla wszystkich omawiającem sprawy morskie.

„Morze” umieszcza wyczerpujące dane o polskiej działalności na morzu.

„Morze” daje praktyczne wiadomości o frachtach, handlu morskim i t. p.

„Morze” łączy wszystkich członków Ligi w jedną wielką rodzinę, spojona wspólną ideą.

„Morze” jest niezastąpionym środkiem wychowawczym dla młodzieży, dającym jej pojęcie o świecie szerokim.

„Morze”, będąc rozsyłane w ilości wielu tysięcy egzemplarzy bezpłatnie wszystkim członkom Ligi Morskiej i Riecznej oraz do szeregu instytucji w kraju i zagranicą, jest niezwykle cennym środkiem reklamy.

Abonować „Morze” można i nie będąc członkiem Ligi.

Prenumeratę na rok 1927 przyjmuje Administracja „Morza”, Elektoralna 2, Warszawa, oraz wszystkie księgarnie.

Cena prenumeraty na rok 1927 z dostawą w obrębie Polski i Wolnego Miasta Gdańska wynosi wszystkiego zł. 8 — rocznie, lub 4.50 — półrocznie.

Za te 8 złotych w ciągu roku czytelnicy otrzymują duży tom z wielką ilością ilustracji (około 250), objętości około 400 stron dużego formatu z bogatym materiałem i rzeczowymi artykułami, których większość nie zatraca swej aktualności, tworząc do pewnego stopnia encyklopedję morską.

Prenumeratorzy mogą otrzymywać po cenach zniżonych wszystkie wydawnictwa Ligi Morskiej i Riecznej.

Każdy, kto przysporzył Lidze jednorazowo 12 rocznych abonentów „Morza”, otrzymuje w ciągu roku nasze pismo bezpłatnie.

Uczniowie wszelkich szkół, oraz wszelkie formacje wojskowe, abonujące zbiorowo nie mniej 12 egzemplarzy, otrzymują „Morze”, przy prenumeracie rocznej po ulgowej cenie 6 zł. za roczny egzemplarz (lub 3.50 zł. za półroczny) i trzynasty egzemplarz Liga wysyła bezpłatnie według wskazanego jej adresu.

Zamówienia na tę ulgową prenumeratę winny być poświadczane przez jednoosobne lub wojskowe władze.

Pieniądze za prenumeratę należy przysyłać pocztą, przekazem pod adresem Ligi Morskiej i Riecznej: Administracja „Morza”, Elektoralna 2, Warszawa, lub też wpłacać na rachunek Administracji „Morza” w P. K. O. Nr. 9.747, podając jednocześnie swój dokładny adres. Również przyjmują prenumeratę „Morza” wszystkie urzędy pocztowe w obrębie Rzeczypospolitej. Za każdą zmianę adresu Redakcja pobiera 50 gr., które można wpłacać znaczkami pocztowymi.

Oddzielne normalne numery „Morza” wysyłane są na żądanie przy załączeniu znaczków pocztowych w sumie 80 gr.

Na stole każdego myślącego o swym kraju obywatela polskiego winien się znajdować numer „Morza”.

Nie powinno być człowieka w kraju, któryby nie pragnął być informowanym o sprawach morza, o których najdokładniejsze wiadomości daje miesięcznik „Morze”.



GDZIE SPĘDZIĆ ŚWIĘTA?

ZAKOPANE

NAJWIĘKSZA W POLSCE STACJA KLIMATYCZNO-TURYSTYCZNA
SEZON CAŁOROCZNY

SPORT — TURYSTYKA — WYPOCZYNEK

Największa w Europie skocznia narciarska.

Pierwszorządne sanatoria i pensjonaty. Wspañiałe tereny turystyczne o charakterze wysokogórskim (alpejskim). W miesiącach zimowych główne w Polsce centrum sportu zimowego. Narty — saneczki — Bobsleigh'e.

Pierwszorządne kawiarnie, w których codziennie odbywają się koncerty i dancingi. Przedstawienia teatralne stołecznych zespołów, koncerty znakomitych solistów.

KOMUNIKACJA Z WARSZAWĄ, POZNANIEM, KRAKOWEM, LWOWEM I KATOWICAMI
BEZPOŚREDNIEMI WOZAMI

BLIŻSZYCH WIADOMOŚCI UDZIELA KOMISJA KLIMATYCZNA



PRENUMERATA: Rocznie zł. 8.—, półrocznie 4.50, kwartalnie 2.25. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O. 9747, przekazem pocztowym pod adresem Administracji pisma, lub przez Urząd pocztowy. Członkowie L. M. i R. otrzymują czasopismo bezpłatnie.

PRENUMERATA „Morza” wraz z tygodnikiem „Żeglarz Polski” wynosi zł. 13.—, dla Członków L. M. R. Żeglarz Polski za dopłatą zł. 6.— w stosunku rocznym.

Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres: Elekoralna 2, Warszawa. Przedstawicielstwo: Katowice: Warszawska 27. Konto P. K. O. 303.463. Przy inkasowaniu należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 gr. tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

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

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI

Drukarnia Zakł. Wydawn. M. Arct, Sp. Akc. w Warszawie, Czerniakowska 225.