

CENA 40 GROSZY.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ



MARZEC

Nr. 3

ZJEDNOCZONE WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO
TRANSPORTU I ŻEGLUGI POLSKIEJ S. A.

CENTRALA: WARSZAWA, NOWY-SWIAT 35.

TEL.: 160-22, 201-96.

ZAWIADAMIA, IŻ Z DNIEM 1-YM MARCA B. R. WZNAWIA

TERMINOWĄ LINJĘ WODNĄ

POMIĘDZY

GDAŃSKIEM I WARSZAWĄ

I ROZPOCZYNA JUŻ PRZYJMOWANIE WSZELKIEGO RODZAJU ŁADUNKÓW,
POCZYNAJĄC OD 100 KLG. WZ WYŻ DLA TERMINOWEJ WYSYŁKI DO WSZYST-
KICH PUNKTÓW NAD WISŁĄ POŁOŻONYCH.

ŁADUNKI, PODLEGAJĄCE CLENIU, PRZEWOŻONE SĄ **TRANZYTEM** (T-WO POSIADA
SKŁADY **WOLNOCŁOWE** I TRANZYTOWE W WARSZAWIE I BYDGOSZCZY).

STATKI TERMINOWEJ LINJI ODCHODZĄ Z GDAŃSKA I WARSZAWY KAŻDEGO
1-go, 5-go, 10-go, 15-go, 20-go i 25-go DNIA W MIESIĄCU.

TERMIN DOSTAWY OD 7-MIU DO 10-CIU DNI.

CENY PRZEWOZU
NIŻSZE OD STAWEK KOLEJOWYCH
OD 25 DO 50 %.

ZGŁOSZENIA NA PRZEWÓZ PRZYJMUJĄ OPRÓCZ CENTRALI AGENTURY TOWARZYSTWA:

W SANDOMIERZU, PUŁAWACH, WARSZAWIE, MODLINIE,
CZERWIŃSKU, WYSZOGRODZIE, PŁOCKU, WŁOCŁAWKU,
TORUNIU, BYDGOSZCZY, GRUDZIĄDZU, TCZEWIE I GDAŃSKU.

mas. 2595
2/3
1925

CENA 40 GR.

MORZE

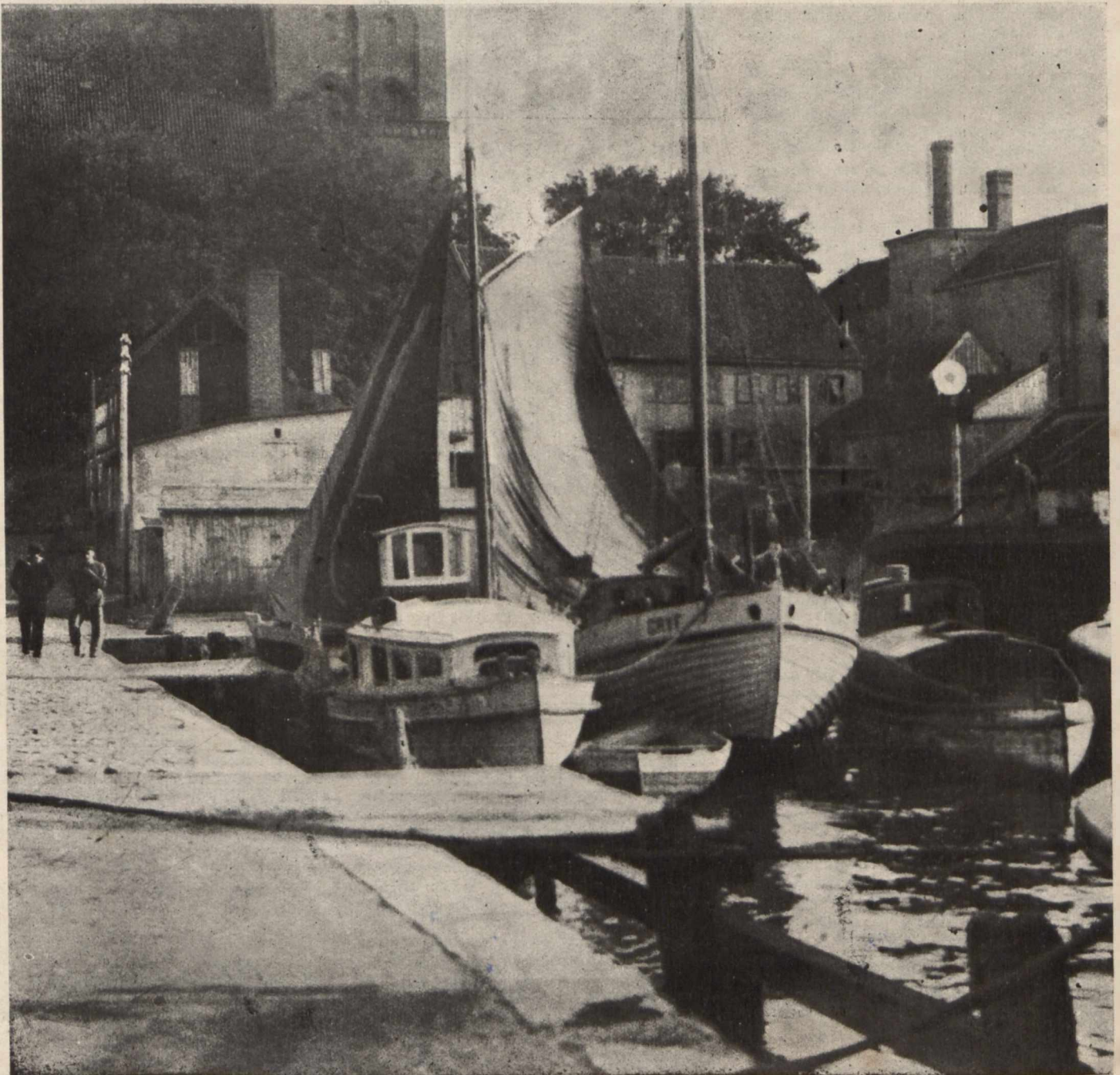
ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 3.

Warszawa, marzec 1925 r.

Rok. II.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL I KOMANDOR CZESŁAW PETELEŃZ (jako naczelni kierownicy) oraz ANTONI ALEKSANDROWICZ (sport wodny i kierownictwo artystyczne), PIOTR BOMAS (sprawy portowe), RAFAŁ CZECZOTT I WŁADYSŁAW FILANOWICZ (marynarka wojenna), RADOŚLAW KRAJEWSKI (rybactwo), STANISŁAW KRUSZYŃSKI (dział oficjalny L. M. i R.), FELIKS ROSTKOWSKI (marynarka handlowa), ALEKSANDER RYLKE (drogi wodne śródlądowe i technika morska). Adres redakcji i administracji: ul. Elektoralna 2, (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu), Warszawa. Administracja czynna w dni powszednie od g. 3 do 4 popoł., tel. 15-63, redakcja w piątki od 6 do 7 popoł., tel. 15-63; prywatny telefon redaktora 13-39. Okładkę do niniejszego numeru zdołał JERZY ZARUBA.



PUCK

FOT. ZDZIŚLAW MARGINKOWSKI.

D.19/20/18/4

WIESTKA RYBACKA Z PRZYMORZA

Onego czasu wyjeżdżali na połów z kaszubskiego osiedla dwaj bracia rodzeni, dwaj rybacy, do tego samego należącego maszopstwa.

Mieli obadwaj mocne łodzie, uszczelnione pracowicie, z maszty, z żaglami, z kotwicą, we wszelki zaopatrzone przyrząd i statek.

Każda tedy z tych łodzi miała olinowanie należyte, ster czyli wojo, wiosła, okute i nieokute paczyny, albo pojazdy, plichtę na przędzie, oporki i nożnice, pałasz boczny i korczaki, czyli stągwie do wylewania wody.

Obadwaj maszopi mieli sieci głębokie i opławne na łososie, któremi się parali od marca do świętego Wojciecha i mieli skarpie niewody, które znowu ciskali od wiosennych roztopów aż po świętojańskie poranki.

Mieli głady i brodniki dla połowu małej rybki tobijaszka, którą się wyrzuca na przynętę węgorza, — i mieli gęstookie sieci na śledzie, oraz niewody na węgorza, któremi zaciągali od Narodzenia Panny Maryi aż do świętej Jadwigi.

Mieli także wszelkie wędy, czyli takle, do chwytania na przynętę wędrownego łososia, idącego w swoją drogę w stumetrowej głębini.

Z tym to przyrządem puszczały się w słone morze i na bystre jego szory.

Na rybitwę małomorską wychodzili z bodorem, którym wojowali węgorze od świętego Marcina aż do Gromnic.

Mieli konopne, gdańskie, wite niewody do łowitwy na łodziach z wyrzuceniem kotwicy.

Mieli mocne brodniki, a temi znowu wygarniali piskorze i wszelką inną słodkowodną rybę od świętego Wojciecha do Świątek i od Świątek po Dominika.

Mieli również waty na raki, a wiecierze na tłustą rybę, — dargi z mosiężnymi łańcuszki na czujnego szczupaka i zwykłe wędy na węgorze.

Snadniej pewnie było obudwu braciom Kąkolom, starszemu Józefowi z przewiśkiem Marycin, — od imienia żony Maryki, — i młodszemu Janowi, z przydomkiem Litak, — wypadać w Małe Morze

Zepchnąć jeno baty ze spychu i biec w rodzony fali, na oczach mając domostwo i noc pewną pod strzechą.

Skoro jednak wypadło biec w Słowińskie na morską rybitwę, ciężką musieli pracę podejmować.

Nie dane im było posiadać zacisznej przystani, gdzieby w spokoju i bez wiatru można było przygotować wyprawę na ów połów godziwy.

Nie mieli miejsca ucieczki, gdy czarna burza spędzi rybaka z przestworu, a do ucieczki przynagli.

A nawet plonem godziwym obarczeni, musieli ponad siły przy złym wietrze pracować, z tak daleka do domu wracając, gdyż trzeba było przecie Hel prawie cały z obu jego stron remami obciągnąć.

Wiatry morskie nimi, jako wola, rządziły, skoro się w dal wybierali, porówno ze swojakami z Jastarni, Boru, Kuźnicy i Chalup, — porówno ze wszystkimi tamtego brzegu, ze Swarzewa, z Osłanina, z Mrzezina, z Rewy, z Gnieździewa, z Oxywia, czy tam z Gdyni.

Tak to dnia jednego, w samym zaczątku jesieni, bracia Kąkolowie, starszy Józef, Marycin, i młodszy, przewiśkiem Litak pociągnęli na pojazd w tamto morze.

A wyruszyli zaś głęboko jeszcze nade dnem, o dobrze ciemnej nocy, gdy pochodnica zaranna sama jeno stała w niebiesiach, jako blask rozogniony.

Łagodna bryza zachodnia skrzydła płócienne wydymała, gdy za Borem białe, wysokie brzegi ledwie w mroku widoczne mijali.



STEFAN ŻEROMSKI,
nasz wielki pisarz morza.

Józef, jako należy starszemu i przedniemu w maszopstwie, jechał przodem w swej kwaczy, patrząc się wiernie na gwiazdę.

Jan ciągnął za nim posłusznie, w bródzę bratową, hełmą steru ledwie ledwie dotknięciem dłoni wprawiając.

Podobnie jako brat starszy, z gwiazdy pochodnicy spojżenia nie zdejmował.

Pierwszy się oto brzask niecił za helkim staroborem, gdy dwie pomorzance kępe, głowę gołębia, półokręgiem dalekim na toni okrzywały.

Na bystrz ciemną spłynął przedświt niejasny a w serca braci rybaków niejasna spłynęła radość.

Obadwaj tam nieruchomi jednak, jakby z kamienia wykuci, szuty jeno swych płóciennych pociągając, aby się podmuchowi przeciwiły, dusze swe blaskiem niebiańskim poili.

Chwalili bezstawnym czuciem w poroze prostych serc Pańskie poranne dzieło.

Gdy zaś wymijali boję, wiecznie wzdychającą na toni przy tamtym już brzegu, dzień był biały.

Daleko wysunawszy się w łowiszcze, kędyś naprost Karwi, gdzie brzegów wcale już widać nie było, a głębia płytkiego morza schodziła do metrów trzydziestu, poczęli denne sieci wyrzucać.

Każdy z braci wymiatał sieć swoją, złożoną z matni i dwu krótkich skrzydeł, opatrzonych deskami, które służą do rozpięcia niewodu.

Do skrzydeł i do desek przywiązane mieli długie liny, których końce zostawały w każdej z dwu łodzi, idących pod żaglem.

Niewody, przez łodzie ciągnięte, szły po dnie, zagarniając do matni płastugi, stornie, gładysy, a strasząc je rękami charszczu twardego, przytwierdzonemi do liny.

Co pewien czas, to Józef, to Jan wyciągał do wnętrza łodzi swój niewód i wytrząsał z macicy połów dnia tego nad podziw ogromny

Napełniły się storniami, gładysami, bańkami dna pomeranków, a dusze rybaków radosne były od pracy i jej po-myślnego wyniku.

Południe przeminęło, — na tę porę strasznie skwarne, parne i duszne, plonące od słonecznych promieni.

Ledwie zaś przeminęło południe, wicher niespodziany skądś powiał.

Morze wzburzyło się nagle.

Fala zarywać się poczęła do topieli, a widnokrąg zawlókł się mrokiem, prawie nocnym.

Zdumieli się obaj rybacy i oczy przecierali, własnym nie wierząc spojżeniem.

Stanęła przed ich zrenicami na zachodnim skłonie nieba i gnała ku nim właśnie trąba czarna, ukrecona z powietrza i z wody.

Zwara wodna poderwała się z miejsca niskiego, a wiatr lotem po drogach kołowych zawijał ją w lej, skaczący po morzu i trzępiący się w pianach, jako ryba niezmierna.

Powietrze, rzutem z okolicy wyższego do niższego ciśnienia popchnięte, złączyło się z wirum wodnym, jakby go pocalurkiem poderwało do siebie.

Stup czarny środkiem morza z zachodu ku wschodowi gnał, wirując.

Ponad tymto czarnym krążelem rozpostarła się potężna ciemna chmura, wylewająca strugi deszczu.

Wokół górnego ła potwory tłukły się masy porozdzieranych obłoków, pędząc od wnętrza wiru ku jego bokom wygiętym.

Zgąsło do cna słońce w potopie ulewy. Z dnia jasnego nagle ciemna noc się stała.

Błyskawice raz wraz rozpały niezłomne ściany wieży lecały, a grzmot rozbijał się w obrębie jej zakola.

Obadwaj bracia rybacy rzucili się do ucieczki.

Lecz w kłóćki pomknęli się stronę, wiosłami pracując, zawsze wirowy bieg wichury gnał ich ku środkowi z awiska.

Stargane zostały płótna żagli.

Gdzieś się sieci podziały.

Wyrwały się z rąk i pognały w burzę remy wiosel.

Woda górna spadać poczęła w łódz każdą i napełniać ją sobą.

Rozradowały się ryby złowione pod nogami oszalałych rybaków.

Bałwany, kręgiem zwijając się po nad szkuta Józefa i po nad szkuta Janową, wałem syczącym wyniesione, grzywawście-kłej piany obrosłe, przybrały kształty potworów, które zdało się, z głębin morza wypadły.

Wirem gnało obiedwie łodzie, trzaskające się wzajem bokami.

Krzyk obydwu rybaków stał się obłąkany i głupi, gdy widzieli, że giną.

Ale starszy wiekiem i w rzemiośle rybackim zmacał i ujął przecie w sobie twarde męstwo.

Począł młodszemu rozkazywać.

Zakrzyknął: — wodę — korczakiem!

Rzucił się młodszy do korczaków i szuffli wylewnych.

Oburącz począł wodę z łodzi nazewnątrz wymiatać.

Krzyże jego zginały się po tysiąc razy, szybciej, niż biegnie słowo opisu, ręce w szalentswie wylewały wodę z głębi.

Starszy czynił łosamo w swojej łodzi. Słychać było w ryku burzy sapanie obudwu i bezładne słowa modlitewnego skamłania.

Lecz mimo pracy tak wścieklej, iż zdolna była siłę burzy pokonać, widzieli obadwaj z przerażeniem, iż się łodzi zanurzają od wzrastającego ciężaru i że wody nie ubywa, lecz przybywa.

Złani potem wewnętrznym, bardziej, niż potopem zewnętrznym ulewy, noc mieli w oczach, w duszach szaleństwo.

Bose ich nogi ślizgały się w lepkiej masie ciał rybich, rojących się na dnie łodzi, aż się obaj raz za razem na wznak w wodę walili.

Poskoczyli tedy samotwór obiema stopami na burty.

Na nich stojąc, pracowali bez wytchnienia i aż do ostatniego oddechu.

Krzyk młodszego stawał się coraz częstszy, głośniejszy.

Starszy obejrzał się poza siebie i strasliwą rzecz zobaczył.

Łódź Jana była pełna wody, a on sam stał okrakiem na nadburciu, we wodzie, aż do kostek.

Burty kwaczy, raz bakortem, drugi raz sztyborki-m wynurzały się z piany, jakby jeszcze poratunku szukając.

Rudel pod ciężarem rybaka całkiem się w wodę zawałił.

Plich'a statku stromo wylazła i, kołysząc się, stała nad falą.

Przelewy morza szły nad łodzią i między nogami rybaka.

I oto rozległ się krzyk: — bracie, ratuj!

W czarnych bryłach wody Józef zobaczył młodszego, jako płynie ku niemu.

A sam stał po kolana w przewalach, a sam widział, że mu w łodzi po nadburciu przybrało, a sam czuł, że mu siły w ramionach ubywa.

W ocemgnięciu zobaczył w głębi siebie twarz dzieci i oczy białki miłowanej.

W takiej oto złej minucie brat Jan ze skowyczeniem rozpuczy do jego burty się dorwał.

W takiej oto złej minucie koślawa lewą dłonią zgrzytał po niej pazurami.

Poczuł we wnętrzości swej Józef zimne i ja ne rozumienie, że skoro drugi człowiek do łodzi tej się wwali, nie strzyma statek zatopiony zdwojonego ciężaru i natychmiast na dno pójdzie.

I spokojny mu to rozmyśl kazał zrobić, co się wykonaniem spełniło.

Józef schylił się nagłym ruchem, porwał za uchwyt wiosła, co przy bakorcie leżało, i pchnął niem w głowę Jana.

A potem widział jego ręce, to tam, to sam plaskające między piany, to w głębi, to wierzchem.

I chargot jego słyszał, to we wodzie, to nad wodą.

R: z jeszcze widział jego oczy wpa-trzone.

Wtedy otwarła się chmura ponad burzy ośrodkiem i na mgnienie powieki ukazało się niebo.

Wiatr pchnął łódź w jakiś okrąg odmienny i poniósł ją w białych pianach dziobem na dół, albo rufą w otchłani, z boku na bok ją magał w przepaściach.

Józef chwycił wodę czerpakiem, bez jednej chwili wytchnienia.

A gdy zdało mu się ukradkiem oczy podnieść za siebie, nie widział już leja wody.

Wiatr srogi dokądś go pędził.

Ani się spostrzegł spracowany, że, mimo ulewnego wciąż deszczu, wody mu w łodzi ubywało.

Gońco wielkiego szczęścia wskrosz ciało jego przejęło.

Wtedy rozejrzał się po okręgach, na wszystkie strony wołając: — Litak! Litak!

Ale morze jeno zbiegane w odpowiedzi chlastało.

A nim wszystkę wodę z czołna zdołał wylać do kropli, dało mu się uczuć przy-ciszenie orkanu.

Czarny rdzeń burzy kędys na wschód pocwałował.

Nadeszła wreszcie szczęśliwa minuta, iż Józef przysiadł na duchcie.

Pot otarł z czoła.

A choć przewał jeden po drugim mia-łał na wsze strony pławaczką, rybak nie mógł się z miejsca podźwignąć.

Nie mógł myśli swych ruszyć z tego miejsca na burcie, nie mógł oczu zepchnąć wola z tego miejsca przy dulce, gdzie był widział skostniałą rękę Litaka.

Aż wreszcie runął na błotniste dno łodzi, twarzą między stornie i bańtki.

Długo tam nad nim wiatr huczał i ostra go fala zlewała.

Gdy się zaś porwał o jakiejś godzinie, posępny wieczór zapadał.

Widać było w pobliżu białe helskie wybrzeże.

Niemilkający nigdy głos boi, gwizdziela morskiego, w oddali, w swoim miejscu narzekał.

Ach, któż wyrazić potrafi strasliwość nocy jesiennej, zwisającej nad łodzią samotną!

Ach, któż wyrazić potrafi nieszczęście grzesznika, dźwigającego po falach uczynku wspomnienie.

Maszop ujął swe wiosło, ocalone z pogromu.

Patrzył na pióro pojazdy, którem między oczu Litaka uderzył.

Wymacał to miejsce na wiosle struch-lałami palcami.

Milczenie mu wiekiście nakazał.

Ze wszej mocy ramienia bratobójczą pojazdą pracując, opłynął przylądek.

Zawrócił nos łodzi ku stornie rodzinnej.

Ujrzał wreszcie dziecięskie uśmiechy, białki oczy splakane.

Matki oczy skostniałe, pytające się o tamtego.

Dał w załamane jej palce, w szale targające siwe włosy, wiadomość złowrogą, iż orkan zatopił Litaka.

Zachował przed urzędem maszopskim spokojność i godność i zimno dostojne oblicza, gdy, zataiwszy uczynek, wszystko na opak wykręcił.

Wzruszali się mężowie, mocy morza świadomi, słysząc, jako się z bratem obadwaj bronili, jako tamten, daleko wichrami porwany nie strzymał, a starszy nadaremnie go szukał w przepaściach.

Chwalili starszego Kąkolea za pracę, za ofiarność, za spokój, za męstwo,

Więść o nim poszła, od checzy do checzy, od siola do siola.

Trzecie morze też wyplłynęło, od tamtych nie mniejsze, ze starych oczu matczynych pod cerkwy drewnianym pul-lapem.

Tłukł się w ciągu dni i tygodni pogwerek o strasliwej niedoli Litaka.

A potem sprawy chorób i jądła zata-ły wspomnienie.

Nie zapomniało serce matki.

Nie zapomniało wnętrze brata.

Skoro Józef wybiegał na połów w Wiel-kie-li, w Małe-li morze,—daleko od brze-gów odbijał.

Szukał po dnie poprzez wody, prze-patrywał oczyma.

Przepatrywał fale przeczyste.

I ryczał w spienioną pustynię z głębi wnętrza, targanego w strasliwej męczar-ni: — Litak! Litak!

A nieraz, wstawszy w nocy, rzekomo do łodzi, na wywłóce spokojnie leżącej, rzekomo do sieci rozwieszonych na poty-czach i sochach, brnął na duny dalekie, pustynne, na dzikie wybrzeże i wył w ciemne morze, aby ulżyć wewnętrznej boleści: — Litak! Litak!

Lecz na głos duszy wzywającej głos morza chrapliwie i z sykiem jednakiej zawždy odpowiedzi udzielał.

Na głos duszy wzywającej gwizdziel jeno morski, pław żelazny, ze swego miejsca w oddali, głuchy jęk, niby śpiew-kę wieczności odrzucał.

Minęły dnie długie i leniwe tygodnie.

Gdy zaś na jesieni łososi podplłynęły do brzegu i cały lud rybacki wybiegał, aby maszopstwami, poporządku, a pod szyprą komendą toń zajmować, Józef stanął wraz z innymi do pracy.

Zostawiwszy stulokciową linę na brze-gu, wyjechał w wielkim bacie na morze, wyrzucił prawe skrzydło, macię, lewe skrzydło niewodu.

Wrócił duchem do brzegu, drugą linę przywołując.

Stanął sam i pierwszą szłę na ramię zarzucił, — za nim białka i dzieci, a na-wet matka stara.

Idąc zaś wstecz, a powoli, idąc jedno za drugim, spokojnie niewód ciągnęli.

Było bowiem ciężko w macicy i srodze się w niej godne ryby targaly.

Radość opanowała rodzinę.

Skoro już gruba matnia wytoczyła się w strądy, ujrzeli, iż jest pełna nad po-dziw.

Lecz wnet radość powszechna w stra-szne przemieniła się czucie, gdy wśród wielkich łososi, skaczących w górę po piasku, ujrzeli nieruchomego Litaka.

Kałem morskim zwalany, a oblepiony kidzeną, z raną krwawą na czole leżał z rozkrzyżowanymi rękami.

Przyszedł oto nierychło na wołanie Józefa.

Z głębin morza dalekich, a z bełku przepadłego powrócił, żeby u stopy bra-terskiej jasne czoło położyć.

O niespodzianej godzinie.

STEFAN ŻEROMSKI.

GDAŃSK A BAŁTYK

Powinniśmy być szczerze wdzięczni naszemu przyjacielowi we Francji p. Bienaimé, iż w sprawie polsko-gdańskiej, która w ostatnich dniach nabrzmiała do znaczenia międzynarodowego zatargu,

wrócił i skierował nasz wzrok ku Anglii. Istotnie czasem ma się wrażenie, iż w pierwszych latach naszego młodego państwa odrodziła się w całości nasza mentalność z XV i XVI wieku. Nie będe

wskazywał na poszczególne objawy, lecz chyba w dziedzinie naszej dyplomacji nie-ma ani jednego człowieka, który święcie nie byłby przekonany, iż Polska jest pań-stwem śródładowem i jedynymi jej sąsia-

dami są państwa, do których przylegają jej granice lądowe.

Nic więc dziwnego, iż cała druga połowa nawet druga racja istnienia Polski—dostęp jej do morza—wisi, że tak powiemy, w powietrzu, jako zagadnienie czysto teoretyczne, czasem tylko, jako realne, bardzo dokuczliwe, n. p. Gdańsk.

Kto wie nawet, czy nasza polityka zagraniczna od początku nie była nastawiona w kierunku, iż jedyne nasze zagadnienie morskie jest to Gdańsk, nie Bałtyk.

A przecież w podobny sposób myślała cała nasza opinia publiczna w XVI i XVII wieku i dlatego, że Gdańsk zasłaniał jej morze, walkę o Bałtyk przegraliśmy. Byłe z Gdańskiem żyć w zgodzie, byłe Gdańsk kupować od nas surowce, a my od niego towary zagraniczne, więcej dla szczęścia Rzpltej nie potrzeba i dlatego wszelkie plany polityki morskiej od Stefana Batorego aż do Władysława IV sejmy krzyżowały, bo inaczej Gdańsk się obrazi, a szlachcic na tem straci.

Myślałby ktoś, że dzisiejszy nasz kierunek polityki morskiej jest inny, że odpowiada zgodnie wymogom nauki i racji stanu, rzeczywistości i konieczności dziennej.

Czy wszyscy — już nie mówię o kierownikach naszej polityki — zdają sobie sprawę z tego, iż dostęp do morza jest to wyjście na cały świat morski i oceaniczny, a nie na ślepe ramię Wisły—kanał gdański. A kierowników naszej poli-

tyki zagranicznej możemy śmiało zainteresować, czy wiedzą, iż dostęp do morza jest to bezpośrednie sąsiedztwo z krajami zamorskimi i jakimi krajami zamorskimi?

Już nie mówię o szanownych sąsiadach z nad Bałtyku, o dawnych państwach skandynawskich i świeżo powstałych państwach nadbałtyckich. Ale pierwsze pytanie, na które polityk powinien znaleźć odpowiedź, jest to: kto panuje na Bałtyku?

Odpowiedzi udzielić łatwo: do końca wojny światowej Niemcy, od odprowadzenia floty niemieckiej wojennej do Scapa Flow, aż po dzień dzisiejszy — Anglja. Chyba nikt nie będzie miał ochoty temu zaprzeczyć. Dlaczego tak jest, kto ciekaw, niech zajrzy do książki Winstona Churchilla: „The world crisis” (1911—1914). Churchill w pierwszym roku wojny i na trzy lata przed wojną był pierwszym lordem admiralicii („First lord of the Admiralty”), czyli ministrem marynarki. Do wie się stąd, iż cała bezczynność, przynajmniej pozorną floty angielskiej, mimo jej liczebnej przewagi nad flotą niemiecką, opierała się na panowaniu Niemców nad Bałtyku. Bałtyk, będący w posiadaniu Niemców, a połączony kanałem kilońskim z morzem północnym, uczynił flotę niemiecką, skoncentrowaną w Wilhelmshafen nietykalną. Mogła ją stamtąd wy dobyć i oddać w ręce zwycięskiego Albionu dopiero klęska Niemiec lądowa.

Nie rozwodzimy się tutaj nad kwestjami blokady handlowej, wojny lodziami podwodnymi i t. p., ponieważ to były tylko środki przedłużenia wojny.

Ale czyżby kto przypuszczał, iż Anglja z doświadczenia wojny nie wyprowadzi pierwszego swego wniosku, iż dla zapewnienia jej przewagi morskiej i oceanicznej konieczne dla niej jest przede wszystkim panowanie na Bałtyku, a cała Polska, o ile taka istnieje, obchodzi ją tylko, o tyle, o ile jest państwem morskiem bałtyckim.

Niestety śmiałym wątpię, czy pod tym względem potrzebna nam jest pogadanka w Anglji. Raczej myślałbym, że trzeba byłoby uświadomienia tej prawdy u nas w Polsce, a przede wszystkim w urzędzie ministerstwa spraw zagranicznych. Nie potrzeba byłoby wówczas czekać, aż p. Herriot będzie odsyłał nas sam dla porozumienia się w sprawie polsko-gdańskiej do Anglji. I może wówczas uniknęlibyśmy sześciolatniego prawie błądzenia po manowcach. A za takie manowce uważałbym propagandystyczne dzieła w Europie naszego min. spr. zagr. w guście pracy p. Askenazego p. t. „Dantzig et la Pologne”, dyplomatyczne podróże naszych dyplomatów między Gdańskiem a Genewą i t. p.

Porozumiejmy się wreszcie sami, o co chodzi: o Gdańsk, czy o Bałtyk?

ADAM SZELĄGOWSKI.

POLACY A MORZE

Od przeszło 3000 lat panują w Europie od Kaukazu i Uralu aż do Atlantyku ludy, należące do wspólnoty językowej, a prawie wszystkie i rasowej, które niezupełnie właściwie, ale krótkim mianem zwiemy aryjskimi. Z pomiędzy trzech głównych grup tych europejskich Arjów, tj. romańskiej, germańskiej i słowiańskiej, Słowianie są najliczniejsi i największe zajmują w Europie przestrzenie, ale podczas, gdy dwie pierwsze grupy i poza Europą dzielą się panowaniem nad resztą kontynentów, Słowianie w światowładztwie prawie żadnego udziału nie mają. Jediną przyczyną tego upośledzenia Słowian jest nieopanowanie przez nich żadnego, choćby tylko nadbrzeżnego morza, nie mówiąc już o oceanach. Stąd też Słowianie nie posiadają żadnych kolonii zamorskich. Morze Kaspjskie i Czarne, jedno zupełnie, drugie prawie zupełnie kontynentalne, międzynarodowego znaczenia nie mają.

Pomiędzy Słowianami w najkorzystniejszym stosunku do morza byli i są Polacy, jeżeli się do nich zaliczy Pomorzanie aż do ujścia Łaby. Pomorzanie bowiem tworzyli z Polanami przy powstawaniu państwa polskiego jednolity naród o jednym języku i weszli też za Bolesława Krzywoustego w skład państwa polskiego. A że nie zostali w niem na zawsze, zawinił sam twórca tego połączenia, rozdzielwszy swe państwo pomiędzy następców, a także i Niemcy, które na takie rozerwanie Polski tylko czychali.

Polanie i Pomorzanie, których szczepy ruskie, uznając w nich odrębną jednostkę językową nazywali Lachami, zajęli brzeg Bałtyku pierwsi około roku 300, a drudzy najpóźniej około roku 700 po Chr. Dzierży więc ludność polska najważniejsza pod względem gospodarczym wybrzeże Bałtyku przeszło 1200 lat, a ponieważ naród polski zarówno pod względem liczebnym jak i gospodarczym, miał prze-

wagę nad każdym innym narodem, mieszkającym nad Bałtykiem, bo Niemcy przed końcem XIII stulecia do Bałtyku nie dotarli, więc powinien był zająć na tem morzu dominującą stanowisko zwłaszcza, że na tem pomorsko-polskim wybrzeżu od ujścia Łaby do ujścia Nogatu wpadają do morza trzy największe rzeki bałtyckie: Wisła, Odra i Łaba. A tymczasem stanowisko żywiołu i państwa polskiego nad Bałtykiem nie było nawet tak silne, jak np. maleńkiej Danji, a Niemcy, którzy 6 do 9 wieków po nas rozpoczęli dopiero usadawiać się nad Bałtykiem, doszli do takiej na niem potęgi, że ostatni cesarz niemiecki marzył już o zamianie tego międzynarodowego morza na mare clausum i mare germanicum, tj. na wewnętrzne morze niemieckie. Z dawnego obszernego wybrzeża pozostało zmartwychwstałej Rzeczypospolitej 70 klm, licząc bez półwyspu helskiego, z jednym portem, z którym na dobitkę niejako kątem się mieści w osadzie niemieckiej.

Przyczyny tego, rzec można, upokarzającego dla nas wyniku pracy i wysiłków — nadzwyczaj co prawda słabych — mogły być dwojakie. Albo ludność polska nie posiadała ani zamięłowania, ani zdolności do spraw morskich, albo jej polityka państwowa, a szczególnie morska, nie była silna i celowa.

Brak zamięłowania lub zdolności do zajmowania się żeglugą morską nie jest charakterystycznym znamię rasy słowiańskiej wogóle, ani polskiej w szczególności. Dowody na to daje nam historia Słowian zachodnio-lechickich, t. j. Pomorzanie. W czasie, w którym Polanie nad Wartą tworzyli państwo polskie, tj. w X stuleciu, Pomorzanie zachodni mieli już bogate miasta nadmorskie, a z niewielkiej stosunkowo wyspy Rugii czyli Roi, jak ją słowiańscy mieszkańcy nazywali, utworzyli silną warownię morską. Stanica, t. j. chorażew, powiewająca na świątyni

Swantowita na wysokiej Arkonie, była postrachem Skandynawców, a floty pomorskie przez długi czas zwycięsko walczyły z najgroźniejszymi wilkami i rozbójnikami morskimi, jakich wydała Europa — z Normanami. Z jakim zamięłowaniem Rojanie uprawiali rzemiosło morskie, już przed 800 laty, dowiadujemy się od jednego z żywociarzy św. Otona, apostoła Pomorzanie, pisze on, tak się wydoskonalili w wojnie na lądzie i na morzu, że utrzymywali się prawie tylko z zdobyczy wojennych. A Helmold, proboszcz w Bzowie w dzisiejszej Meklemburgii, opowiada, że za jego czasów, t. j. około 1170 Rojanie tak zawzięcie zajmowali się rozbójnictwem morskim, — Niemcy zawsze głosili o Pomorzaniech, że pierwsi napadali na Niemców na lądzie i na morzu, a ci się tylko bronili — że zaprzestawszy zupełnie uprawy roli, każdej chwili do wyprawy morskiej byli gotowi, a nadzieję zubożenia się jedynie w okrętach swych pokładali. Kapłani na Arkonie byli też pewnie jedyni w całej Słowiańszczyźnie, którzy podczas swych nabożeństw wyznawcom Swantowita zwycięstwo na lądzie i na morzu obiecywali.

Pomorzanie nie byli zresztą jedyni Słowianie, którzy na morzu odnosili zwycięstwa. Znane są przecież wyprawy kozackie na lichych łodziach, czajkami zwanych, po morzu Czarnem aż po mury Carogrodu. O zamięłowaniu Słowian do żywiołu wodnego wogóle pisze cesarz bizantyński Maurycy w dziele o strategji: Słowianie lubią się kąpać w zimnych i rwących rzekach, z łatwością zanurzają się w wodę, a ścigani przez nieprzyjaciół, dłuższy czas w wodzie przesiedzieć mogą, oddychając wydrążoną trzcina, której koniec nieznacznie z wody wystaje.

Wynika z tego, że braku uzdolnienia

lub zamiłowania do rzemiosła morskiego w narodzie polskim pierwotnie nie było. Jeżeli on później się pojawił, to jedynie skutkiem tego, że obcoplemienni przybysze i najczędzcy od morza ten naród odsunąć się starali, a polityka państwa polskiego temu ze skutkiem nie przeciwdziałała.

Ponieważ tylko południowe wybrzeże Bałtyku, pierwotnie prawie całe polskie, a z zachodniego tylko duńskie i nieco szwedzkiego mają glebę i klimat odpowiedni dla zbóż chlewnych, mieszkańcy zaś innych wybrzeży bałtyckich na swej skalistej glebie wyżywić się nie mogli, skazani oni byli na rozbójnictwo morskie i od wieków napadali na pomorskie wybrzeża, aby je łupić lub nastąpić na niem osiąść. Na zachodzie wtargnęli najprzód Sasi, tworzący pierwotnie z Duńczykami jeden szczerp germański, do siedzib pomorskich i zaleli zwolna i zniemczyli całe Pomorze aż do jeziora Żarnowskiego. Na naszym wybrzeżu mamy do dziś pamiątki osadnictwa skandynaw-

skiego w nazwach miejscowych, jak Gdańsk — pierwotnie pewnie osada gocka — Hel, Oksywie, Rozewie i w innych. Rezultatem tego naporu germańskiego na nasze wybrzeże jest fakt, że ludność polska nie posiada już dzisiaj żadnego portu bałtyckiego.

Zapobiec wytworzeniu się takiego stanu mogła Polska tylko przez utwierdzenie swych portów i utworzenie marynarki wojennej, odpowiadającej znaczeniu i sile Rzeczypospolitej. Ani jedno ani drugie nie nastąpiło. Gdańsk miał aż do końca dawnej Rzeczypospolitej ludność niemiecką, czyli był taką samą twierdzą obcego państwa, jak angielski Gibraltar w Hiszpanji.

A co do obrony reszty wybrzeża, nie posiadała Polska żadnej floty. Były wprawdzie próby zbudowania jej, ale się nie powiodło. Zresztą nie miały posiadane czasami statki wojenne dla Polski wielkiej wartości, bo załogi ich były niemieckie.

Można więc śmiało twierdzić, że wy-

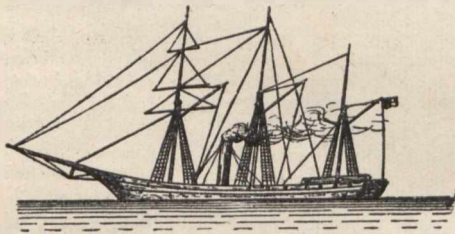
brzeże morskie, najlepsze przy całym Bałtyku, nie dawało Polsce żadnych korzyści, czasami nawet narażało na szkody, bo ułatwiała najazd nieprzyjacielski.

Dowodem tego są wojny szwedzkie. Szwedzi, w porównaniu z Polską nieliczny naród i biedny kraj kontynuowali politykę Normanów i trzykrotnie napadli i złupili Polskę, kiedy ta trapiąca i osłabiana była przez wojny wschodnie. A jednak, gdyby Polska miała wówczas flotę, mogłaby być jedną wyprawą wojenną swego przeciwnika na długi czas ubezwładnić.

A więc od 1200 lat nic się na naszym wybrzeżu na korzyść nie zmieniło; żadna flota wojenna nie broni przystępu do naszych granic morskich, kupiectwo polskie nie posiada żadnej floty handlowej, a Gdańsk jest warownią morską, obsadzoną przez wroga załogę. Doświadczenie dziejów 1200-letnich, wołające słowami rzymskiego poety: estote moniti—zważajcie na przestrogi, dotąd nie zbudziło nas do czynu. PROF. Dr. ŁĘGOWSKI.

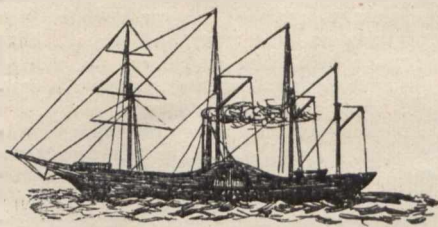
DZIEJE ROZWOJU PAROWCÓW

Za czasów starożytnych okręty poruszane były przez żagle lub wiosła. Ap-pius Claudius rzekomo już w roku 263 przed Chrystusem na swoich statkach używał kół, obracanych siłą ludzką; podobny sposób poruszania statków spotykamy później i w wiekach średnich. Historia parowców zaczyna się od Papina, który



„ARCHIMEDES” (r. 1837/8).

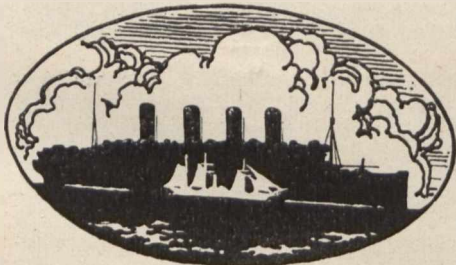
już w roku 1681 projektował użycie siły parowej do poruszania statków. Jednak dopiero w roku 1774 udało się Auxironowi i Perierowi skonstruować statki, poruszane maszynami parowymi, i dlatego też ich dwóch uważać należy za rzeczywis-



GREAT WESTERN (1838 r.).

tych wynalazców parowca. W następnych latach zajmowali się udoskonaleniem tego wynalazku Miller w Anglii, Fitch w Ameryce i amerykańcin Robert Fulton we Francji. Powodzenie miał tylko ten ostatni, który na swoim, w Ameryce wybudowanym statku „Clermont” objeżdżał w roku 1807 Hudson. Statek ten miał 43 m. długości 5 m. szerokości i był poruszany przez dwa koła, maszyny jego posiadały 20 HP i robiły 20 obrotów na minutę.

W roku 1812 już przeszło 50 parowców jeździło po rzekach Anglii.

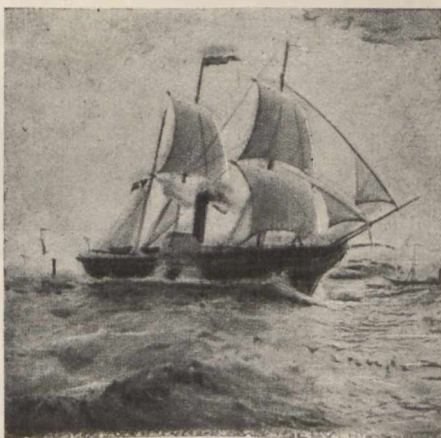


Pierwszą podróż parowca przez ocean odbył w roku 1819 „Sawannah”, który z Ameryki do Anglii był 26 dni w drodze.

W roku 1823 już było przeszło 150 parowców, a w r. 1830 pewien angielski parowiec odbył pierwszą podróż wyłącznie pod parą do Indji Wschodnich; był 113 dni w drodze.

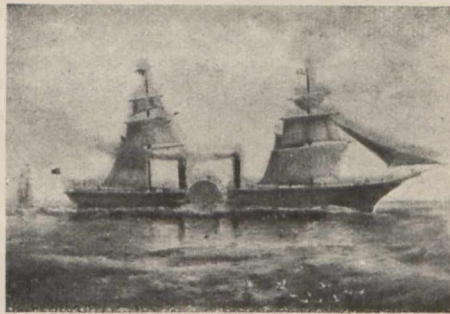
W tymże roku Anglja posiadała przeszło 300 parowców, cyfry te uwiadcniają szybki rozwój żeglugi parowej.

W roku 1833 Lang wybudował pierwszy okręt wojenny parowy dla Anglii, była to fregata o pojemności 800 ton i miała 110 HP siły maszyn. Okręt ten był także pierwszym, który bez żagli przeszedł przez ocean.



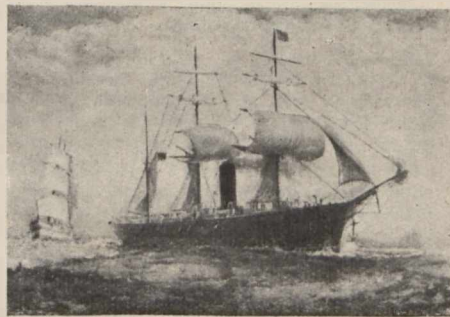
BRITANNIA (1840 r.).

Wszystkie do tego czasu wybudowane parowce były poruszane, jak to wyżej wspomiałem, kołami. Aczkolwiek śruba, jako środek poruszania statku była już



SCOTTIA (1862 r.).

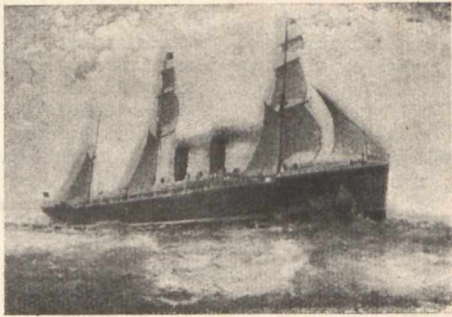
wcześniej wynalezioną, dopiero w roku 1836 Smith w Anglii wybudował pierwszy statek śrubowy. Statek ten „Archimedes” dał przy próbach tak świetne rezultaty,



RUSSIA (1867 r.).

że od tego czasu budowano przeważnie tylko śrubowce. Rozwój parowców nabrał jeszcze szybszego tempa, zwłaszcza, że z budowy drewnianej zaczęto przechodzić na żelazną.

W roku 1844 przez Brunela wybudowany żelazny parowiec „Great Britain” był pierwszym statkiem oceanicznym, poruszany śrubą.



SERVIA (1891 r.)

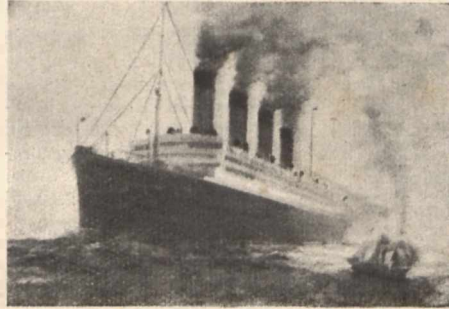
W latach 1848 do 1852 wybudował francuz Dupuy de Lome okręt linjowy „Napoleon”, który poruszany śrubą osiągnął 14 węzłów.

W następnych latach powstały pierwsze olbrzymy morskie tak np. „Great Eastern”, który miał pojemność 27 ton przy długości 207 m i mógł pomieścić na swoim pokładzie 4 tys. pasażerów.

Technika budowlana przyczyniła się w następnych latach bardzo znacznie do udoskonalenia tak korpusów, jak i maszyn okrętowych, maszyna trzobowa ustępują miejsca turbinowemu, a ostatnio rozwija się bardzo szybko budowa statków motorowych.

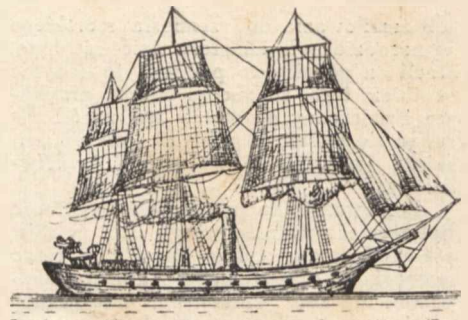
Jeśli porównamy nowoczesny statek handlowy, pasażerski, lub okręt bojowy ze statkami i okrętami z przed 50-ciu lat, to naprawdę wielkiego podobieństwa nie znajdziemy. Przyczyną trzeba, że technika w tej dziedzinie uczyniła niebywale wielki postęp.

PIERWSZE PAROWCE RÓŻNYCH RODZAJÓW. W r. 1807 zbudowano pierwszy parowiec: „Clermont” Fulton, w 1815 pierwszy parowiec wojenny „Demologus”, w 1819 pierwszy parowiec oceaniczny „Savannah”, w 1821 pierwszy parowiec żelazny „Aron Mauby”, w 1825 pierwszy parowiec Europa — Indie Wschodnie „Entreprise”, w 1829 pierwsze parowce z maszynami Compound „James Watt” i „Herkules”, w 1833 pierwszy angielski parowiec wojenny „Medea”, w 1834 pierwszy parowiec z przegrodami szczelnymi „Harry Owen”, w 1837 pierwszy żelazny parowiec mor-

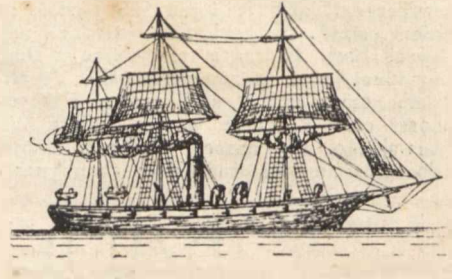


AQUITANJA (1914 r.)

ski „Rainbow”, w 1837/8 pierwsze śrubowce w Anglii „Archimedes” i „Francis Ogden”, w 1838 pierwszy parowiec oceaniczny pomiędzy Anglią a Ameryką „Great Western”, w 1842 pierwszy angielski parowiec wojenny żelazny „Dover”, w 1844 pierwszy oceaniczny śrubowiec „Great Britain”, w 1877 pierwszy an-



FREGATA PAROWA (1868 r.)



KORWETA PAROWA (1864 r.)

gielski torpedowiec „Lightning”, w 1895 pierwszy parowiec z turbinami „Turbina”, w 1904 pierwszy krążownik turbinowy, w 1906 pierwszy okręt bojowy turbinowy „Dreadnought”, w 1907 powstały pierwsze oceaniczne statki turbinowe „Lusitania” i „Mauretania”.

H. PISTEL

LOTNICTWO MORSKIE

Dzień 21 maja 1910, kiedy Henryk Fabre w Marsylii dokonał pierwszego wlotu na pierwszym wodnopłatowcu własnego systemu powinien być uważany jako początek lotnictwa morskiego.

Fakt późniejszego powstania, niż lotnictwo lądowe, oraz konieczność połączenia w konstrukcji wodnopłatowca zalet aerodynamicznych z zaletami „morskimi”, to jest zdolnością wznoszenia się, lądowania (lub, jeśli można tak powiedzieć — „wodowania”) na wodę, oraz przebywania czas dłuższy na większych falach, — sprawiają, że jest ono znacznie opóźnione w swym rozwoju. Martwy ciężar i opór powietrzny łódki i pływaków zawsze stanowić będą powód pewnej niższości „lotniczej” wodnopłatowca i przeszkodę w osiągnięciu przez niego zalet aerodynamicznych, równych zaletom płatowca lądowego. Pod tym względem nie należy się ludzi i stawiać wodnopłatowcom zbyt wysokich wymagań.

Pomimo wszystko jednak lotnictwo morskie odegrało wielką rolę w wojnie światowej i ma olbrzymią przyszłość. Fakt, że 1/3 powierzchni ziemi stanowią wody, położenie geograficzne poszczególnych krajów oraz kierunki przyszyłych wielkich szlaków powietrznych wskazują na rolę wodnopłatowca, zdolnego do wznoszenia się i osiadania na wodę, a nie związanego z lotniskami lądowymi.

Już pierwsze zawody wodnopłatowców w Monako w r. 1912 zgromadziły większą ilość typów. Wkrótce potem uwydatniły się dwie zasadnicze drogi,

którymi miała pójść i idzie teraz konstrukcja wodnopłatowców.

Są to:

- 1) wodnopłatowiec pływakowy i
- 2) latająca łódka.

Wodnopłatowiec na pływakach, podobny w zasadzie do każdego lądowego płatowca, różni się od niego tylko nieco większym i szerszym podwoziem, na którym zamiast kół osadzona jest para dużych pływaków z dychty lub lekkiej blachy. Latającą łódkę (flying-boat) można określić jako łódkę, do której dorobione są skrzydła. W łódce mieszczą się: pilot, załoga, przyrządy sterowe i inne, ładunek, zbiorniki. Silnik umieszczony jest u góry między skrzydłami. Koniec łódki nosi opierzenie ogonowe: stery i stateczniki. Na końcach skrzydeł umieszczone są małe pływaczki, chroniące skrzydło od uderzeń fali.

Który z tych zasadniczych typów jest lepszy — osądzić trudno. Jeden i drugi ma swych zwolenników. Włosi, Rosjanie i Austriacy posługiwali się podczas wojny wyłącznie latającymi łódkami. Niemcy wyłącznie wodnopłatowcami pływakowymi. Anglicy przeważnie pływakowymi, a Francuzi przeważnie znów łódkami. — wynika to z różnorodności zadań, stawianych wodnopłatowcom i odrębnych cech fal na poszczególnych morzach. Stwierdzić jednak należy, że większość obecnie budowanych wodnopłatowców — olbrzymów, tak zwanych „wodnopłatowców otwartego morza”, (np. francuski samolot morski Latham — 4 silniki Salmsony po 250 MK;

ładunek użyteczny 2700 kg.) — są latającymi łódkami. Typ ten najbardziej gwarantuje zdolność trzymania się na wodzie i równowagę na wielkiej fali. Jak wielkie ma to znaczenie, wskazuje fakt, że podczas swego przelotu przez Atlantyk, wodnopłatowiec NC 3 (Navy-Curtiss), nie zdolawszy się po wywodowaniu powtórnie wznieść w powietrze, dopłynął pod silnikami jako łódka do wysp Azorskich w ciągu 51 godzin.

Taksamo jak w lotnictwie lądowym, największy rozwój lotnictwa morskiego przypada na czas wojny. Z chwilą rozpoczęcia działań wojennych na morzu od razu uwydatnia się jego olbrzymia „ola”, jako organu rozpoznawczego. Działania na morzu w ostatniej wojnie charakteryzują się tem, że walczące strony zagradzają się polami minowymi, stawiają pokrywominy przy portach przeciwnika i posługują się w nadspodziewanie szerokich rozmiarach łódkami podwodnymi. Działanie jednostek linjowych, samo nawet wyjście ich z portów staje się utrudnionem i niebezpiecznym. Wywiadowcy morza — krążowniki — już nie mogą w zupełności wypełnić swego zadania, — najniebezpieczniejszym przeciwnik, łódź podwodna, jest dla nich niewidoczny.

Tutaj dopiero występuje lotnictwo morskie i sterowce, które odegrały szczególnie ważną rolę w wojnie morskiej. Nieskrapowanie przeszkodami podwodnymi, swoboda i szybkość ruchów oraz zdolność widzenia pod wodą do pewnej głębokości (zależnie od warunków oświetle-

nia) decydują o niezmiernie ważnej roli lotnictwa w rozpoznaniu morskiem.

Ponieważ okręty najbardziej są narażone na ataki łodzi podwodnych przy wyjściach z portów, w cieśninach i kanałach we własnych polach minowych — wyjście floty z portu bez tak zwanego „patrolowania” przez lotników jest już nie do pomyslenia.

Wszystkie państwa rozbudowują lotnictwo morskie, pokrywają swe wybrzeża całą siecią stacji wodnopłatowcowych, organizują służbę wywiadu i walki z łodziami podwodnymi. Zeppelin w Niemczech, sterowce we Francji zostają wcielone do ministerstw marynarki.

Prócz wykrywania łodzi podwodnych i min i uprzedzania o tem własnych okrętów, lotnictwo walczy skutecznie z łodziami podwodnymi i jest ich najniebezpieczniejszym przeciwnikiem. Łódź nie widzi lotnika, a po zaatakowaniu bombami albo będzie zatopiona, albo, usłyszawszy wybuchy bomb w pobliżu, zmuszona pogrążyć się głębiej, a więc zaniechać napadu i pozostać pogrążona długo w niepewności czasu, kiedy będzie mogła wypłynąć.

Zadania powyższe powierzone były eskadrom wodnopłatowców, opierającym się o podstawy przybrzeżne — stacje.

Równocześnie z tworzeniem takich eskadr powstaje inny typ lotnictwa morskiego, — tak zwane „lotnictwo okrętowe”, opierające się o podstawy pływające, jako które w czasie wojny służyły przeważnie zmilitaryzowane większe okręty handlowe, o możliwie wygodnym rozmieszczeniu masztów, kominów i nadbudówek pokładowych. Wodnopłatowce ładowały się na te okręty przy pomocy specjalnych żórawi i w ten sam sposób spuszczały się na wodę, skąd startowały. Taka pływająca podstawa lotnicza (porte-avions), niosąca 5—8 wodnopłatowców, działała wspólnie z flotą albo otrzymywała specjalne zadanie wywiadu nad wybrzeżem nieprzyjaciela.

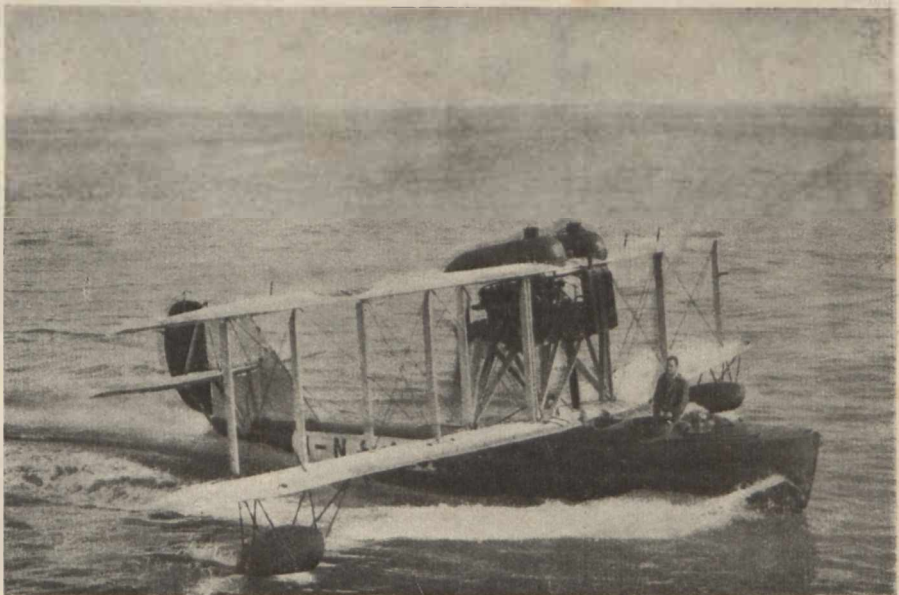
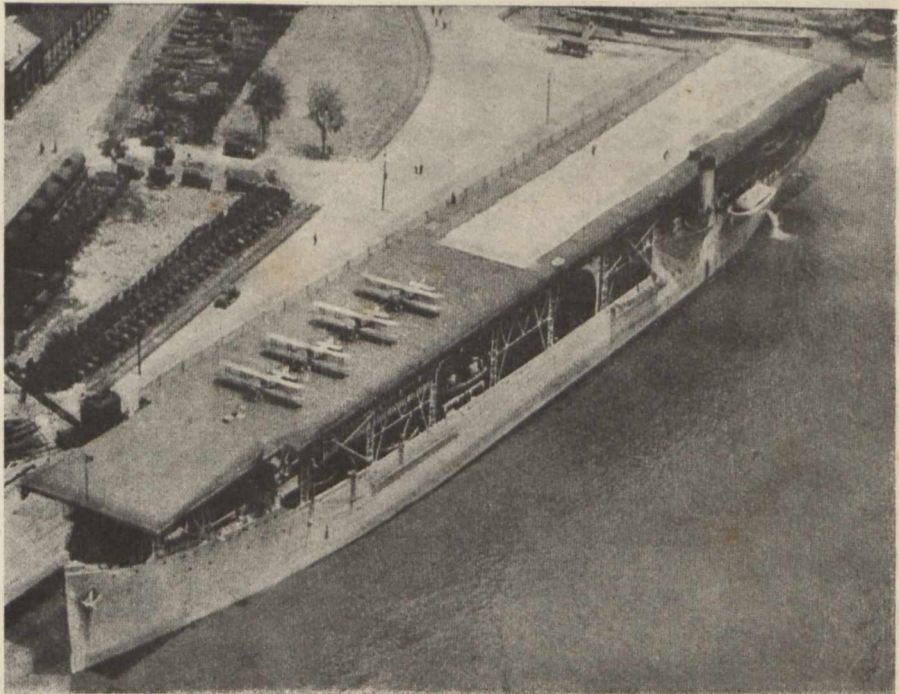
Poza walką z łodziami podwodnymi niszczyielskie lotnictwo morskie bombardowało urządzenia nadbrzeżne i okręty przeciwnika, przyczyniając tym ostatnim dość poważne szkody, jednak nie zatapiając jeszcze żadnego. Stać się to miało dopiero powojenną sensacją.

Wykorzystanie prób bombardowania na wielką skalę i torpedowania niemieckich okrętów bojowych, wydanych po zawieszeniu broni oraz własnych, skazanych w myśl postanowień konferencji Waszyngtońskiej na rozbrojenie, dało we Francji, Anglii i Ameryce ciekawe wyniki. Szczególnie Ameryka poczyniła wielkie, kosztowne, a nadzwyczaj pouczające doświadczenia.

Rozważane są pytania, czy i w jakim stopniu lotnictwo w pewnych warunkach może zastąpić flotę. Technika jeszcze nie wypowiedziała ostatniego słowa o możliwościach rozwoju płatowca, a więc tutaj lotnictwo ma przed sobą świetną przyszłość. Nawet lotnictwo w dzisiejszym stadium wywołało wielkie przeobrażenia w taktyce morskiej i budownictwie okrętów i już obecnie w pewnych warunkach przejmować może pewne zadania floty.

Drugą ważną kwestją rozwiązana po wojnie była kwestja wnoszenia się i ładowania na pokładzie okrętu. Pierwsze doświadczenia powojenne w tym kierunku poczyniła Francja, która przystosowała do tego celu kadłub nieukończony okrętu liniowego *Be ar n*. Za przykładem Francji poszły inne państwa, obecnie zaś programy morskie wielkich mocarstw narodziły z budową super-dreadnought'ów prze-

OKRĘT JAKO BAZA WODNOPLATOWCÓW



WODNOPLATOWIEC SYSTEMU LATAJĄCEJ ŁÓDKI

widują również budowę specjalnych wielkich porte-avion'ów. Konieczność współdziałania z flotą oraz pomieszczenia większej ilości płatowców, pozwala przypuszczać, że będą to okręty o pojemności do 30000 ton, szybkości do 30 mil na godzinę, o dużym i szerokim pokładzie z jednym kominem i masztem, ustawionemi z boku; uzbrojenie musi się składać z dział przeciwlotniczych i małych dział obrony przeciwtorpedowcowej; pod pokładem mają się mieścić hangary, warsztaty i magazyny.

Z dalszych przykładów zastosowania lotnictwa w wojnie morskiej przytoczymy, że wszystkie nowe krążowniki są wyposażone w wodnopłatowce do wywiadu. Jest to niejako przedłużenie wzroku organu rozpoznawczego floty, jakim są krążowniki, nadto nie należy zapominać o jeszcze jednym zastosowaniu — mianowicie o zakładaniu min.

Jednym słowem doniosłość lotnictwa

w walce morskiej coraz to większej nabiera wagi i znajduje coraz to szersze zrozumienie w sferach kierowniczych.

Obraz ten byłby jednak niepełny, bez nadmienienia o potrzebie wodnopłatowców na rzekach i jeziorach. Wojna (a zwłaszcza domowa rosyjska) już dała na tem polu przekonywujące doświadczenia.

Coprawa związany z wodą wodnopłatowiec nie może zbyt od niej oddalać bez ryzyka. Z drugiej jednak strony, pewne tereny (np. Polesie), odznaczające się brakiem lotnisk i rozmieszczeniem ważniejszych punktów i linii komunikacyjnych na rzekach — czynią ten rodzaj płatowca często niezastąpionym. Tembardziej, że wodny samolot nie potrzebuje urządzonego lotniska i może wędrować i być przechowywany w dowolnym miejscu na rzece lub jeziorze.

W. IWASZKIEWICZ.

(„Lot polski” Nr. 14).

UROCZYSTA "AKADEMJA" W SALI RADY MIEJSKIEJ W WARSZAWIE KU UCZCZENIU PIĄTEJ ROCZNICY ODZYSKANIA MORZA.



Na pierwszym planie Prezydent Rzeczypospolitej, Stanisław Wojciechowski, dalej przedstawiciele Senatu, Rządu, Sztuki i organizacji społecznych.

POD PUCKIEM



FOT. ZDZISŁAW MARCINKOWSKI



BRZEGI MAŁEGO MORZA

FOT. ZDZISŁAW MARCINKOWSKI

J. LONDON

WYPRAWA NA „PIRATÓW” OSTRYGOWYCH

Z pośród dowódców patrolu rybackiego, pod których rozkazami różnemi czasy byliśmy obaj, Charley Le Grand i ja, ceniliśmy najwyżej Neila Paringtona. Nie mieliśmy nigdy uczciwszego i odważniejszego dowódcy. Wymagając od nas, jako od swych podwładnych, bezwzględne posłuszeństwa, był z nami jednocześnie w stosunku koleżeńskim zażyłości i dawał nam swobodę, do której przywykliśmy. Fakty, które podaję w niniejszej opowieści, niechaj będą tego dowodem.

Rodzina Neila mieszkała w Oakland na Lower Bay, o jakie sześć mil morzem od San Francisco. Pewnego dnia, będąc na wywiadach w chińskim miasteczku poławiaczy krewetek na Point Pedro, otrzymał on wiadomość, że żona jego leży bardzo chora; nie upłynęło i godziny a już nasz Reindeer podążył ku Oakland. Wiała mocna północno-zachodnia morka i rozpienialiśmy wody zatoki pod pełnym wiatrem. Wpłynęliśmy na Oaklandzki Bugaj^{*)} i zarzuciliśmy kotwicę. Przez pierwsze dni nieobecności Neila zajmowaliśmy się reperacjami na Reindeer, umocniliśmy olinowanie, ponownie rozmieściliśmy balast, oskrobaliśmy kadłub, doprowadziliśmy cały yacht do porządku.

Lecz potem czas zaczął się nam dłużyć. Żona Neila była niebezpiecznie chora i jeszcze z tydzień miała poleżeć w oczekiwaniu na kryzys. Charley i ja włóczyliśmy się we dwójkę po dokach, nie wiedząc, co z czasem robić. Pewnego dnia znaleźliśmy się na przystani Oakland City, u której stała na cumach flota poławiaczy ostryg. Przeważnie były to mocne, zwirne żaglówki, zbudowane na szybkość i złą pogodę. Siedliśmy w górze na przecznicy doku, by się im przyjrzeć dowoli.

— Dobry połów, zdaje się — powiedział Charley, wskazując na trzy kupy ostryg, które rozsortowane wedle rozmiarów, piętrzyły się na pokładzie.

Kramarze podpychali swe wagoniki do zrebu mola; z ich targów i gadaniny udało mi się dowiedzieć cenę ostryg.

— Na łodzi tej muszą mieć ostryg co najmniej na dwieście dolarów — obliczyłem. Ciekawym, ile czasu zabrał połów tego ładunku.

— Trzy do czterech dni — odpowiedział Charley. — Niezły zarobek dla dwóch ludzi — po dwadzieścia pięć dolarów na głowę.

Łódź, o której mówiliśmy, Ghost stał przycumowany pod nami. Załoga jego składała się z dwóch ludzi. Jeden był przysadzisty, barczysty i miał niepomiernie długie, goryle ręce, drugi zaś wysoki i proporcjonalnie zbudowany z jasno niebieskimi oczyma i szcztoką czarnych sztywnych włosów na głowie. Kontrastowość tej twarzy tak dalece rzucała się w oczy, że pozostałiśmy na miejscu dłużej, niż zamierzaliśmy.

I dobrze się stało. Postawny starszy jegomość, wyglądający z ubrania i ze sposobu zachowania na zamożnego kupca, nadszedł górą doku i stanął za nami, patrząc w dół na Ghost. Robił wrażenie zirytowanego i im dłużej patrzył, tem bardziej się irytował.

^{*)} p. „Słownik Morsko Rybołówczy”, B. Śląski.

— To są moje ostrygi — wybuchnął wreszcie. — Wiem, że to moje ostrygi. Najechałście tej nocy moje złoza i obrabowaliście mnie znowu.

Człowiek wysoki i człowiek przysadzisty z Ghost jednocześnie podnieśli wzrok ku niemu.

— Hello, Taft — powiedział przysadzisty z beczelną poufalością. (W zatoce nazywano go „Stonogiem” wskutek owych łap garylich) — Hello, Taft — powtórzył tym samym beczelnym tonem. — Co się pan tam w górze widziasz?

— To są moje ostrygi — oto, co twierdzą. Ukradłeś je pan z moich złoź.

— Cwaniak z pana — brzmiała drwiaca odpowiedź Stonoga. — Rozróżnisz pan swoje ostrygi na oko.

— Jak żyję — wtrącił wysoki — nie słyszałem, żeby ostrygi, z tego, czy z owego końca zatoki czym się różniły, a nawet, żeby czym się różniły na całym świecie. Nie chcemy się z panem kłócić Mr. Taft, lecz gdzie dowody, że ostrygi są pańskie. Jak pan możesz nazywać nas złodziejami i bandytami?

— Wiem, że są moje i głowę dałbym za to — parsknął Mr. Taft, naksztalt wściekłego morsa.

— Dowiedz pan to — wyzywająco rzucił wysoki drapichrust, który, jak mi powiedziano później, był mistrzem w sztuce pływania i dlatego nosił przezwisko „Delfina”.

Mr. Taft wzruszył ramionami bezradnie. Nie mógł oczywiście dowieść, że ostrygi stanowią jego własność, choć był tego najzupełniej pewny.

— Dałbym tysiąc dolarów, by zobaczyć was na ławie oskarżonych! — zawołał. — Daję po pięćdziesiąt dolarów od głowy, ilu was tam jest, za aresztowanie i dowiedzenie wam winy!

Wszystkie łodzie ryknęły na to śmiechem, gdyż reszta piratów z dalszych żaglówek przysłuchiwała się pilnie.

— Więcej pieriedzy da się zarobić na ostrygach — sucho zauważył Delfin.

Mr. Taft wykręcił na pięcie i odszedł rap'ownie. Charley śedził go kąsem oka. Po paru minutach, gdy tylko zniknął na zakręcie, Charley powstał od niechcienia. Poszedłem za jego przykładem i powlekliśmy się w przeciwnym do obranego przez Mr. Tafta kierunku.

— Chodź! Prędko! — szepnął mi Charley, gdyśmy zostawili za sobą flotę poławiaczy ostryg.

Zawróciliśmy i, wyglądając z poza rógów, pobiegliśmy z powrotem przez bocznicę, póki nie zamajaczyła nam w oddali korpułentna osoba Mr. Tafta.

— Idę umówić się z nim o nagrodę — rzucił mi Charley, zmierzając śpiesznie ku właścicielowi złoź ostrygowych. — Neil posiedzi tu jeszcze z tydzień, a my dwaj moglibyśmy przez ten czas coś zarobić. Co ty na to?

Podeszliśmy do Mr. Tafta.

— Naturalnie, naturalnie — powiedział on, kiedy Charley się przedstawił i wyjaśnił, w jakim zaczepia go interesie. — Ci złodzieje rok rocznie okradają mnie na tyjące dolarów. Chcę ich za wszelką cenę pochwyć — tak panie, za wszelką cenę. Powiedziałem, że dam po pięćdziesiąt dolarów za głowę i jeszcze będę uważał, że dobry robie interes. Obrabowali moje złoza, pozrywali moje znaki, terrory-

zowali moich dozorców, a w ubiegłym roku jednego z nich nawet zabili. I nic nie mogłem im dowieść. Stało się to pod ostłą nocnych ciemności. Trup dozorczy i żadnych dowodów. Detektywi nic nie wskurali. W walce z nimi, nikomu dotąd nic się nie udawało. Nie aresztowaliśmy jeszcze ani jednego. A więc, Mr. — — — Zapomniałem, jakie pan wymienił nazwisko?

— Le Grant — odpowiedział Charley.

— A więc, Mr. Le Grant, jestem panu bardzo wdzięczny za gotowość zajęcia się moją sprawą. I z prawdziwą przyjemnością służę panu wszelką pomocą. Moi dozorczy i łodzie są do pańskiej dyspozycji. W każdej chwili może mnie pan znaleźć w burach moich w San Francisco. I niech się pan nie zraża wydatkami. Pokryję wszelkie wydatki, oczywiście w granicach zdrowego rozsądku. Sytuacja staje się rozpaczliwa i musi się wreszcie wyjaśnić, czy do mnie, czy do tej bandy zbójów należą te złoza.

— Teraz chodźmy do Neila — rzekł Charley, gdy odprowadziliśmy Mr. Tafta na pociąg do San Francisco.

Neil Parington nie tylko nie sprzeciwił się naszym planom, ale był nam bardzo pomocny w ich urzeczywistnieniu. Zarówno Charley, jak i ja, o połowie ostryg nie mieliśmy pojęcia, on zaś znał się na tem doskonale. Wyjaśnił nam wszystko, a w godzinę później przysłał młodego Greka, lat siedemnastu, czy osiemnastu, który znał wszelkie arkana procedury piratów ostrygowych.

Muszę tu zaznaczyć, że my dwaj byliśmy w dość luźnym związku z patrolem podczas, gdy Neil Parington był regularnym milicjantem i otrzymywał stałą pensję; Charley i ja, będąc delegatami, otrzymywaliśmy tylko naz dnia, to jest pewne odsetki od kar, nałożonych na przestępców, zasądzonych za złamanie przepisów rybołówczych. A również dostawiały się nam przy sposobności i nagrody. Zaproponowaliśmy Paringtonowi udział w nagrodzie Mr. Tafta, lecz nie chciał o tem słyszeć, twierdząc, że i tak dość mu byliśmy pomocni i będzie się cieszyć, jeżeli tym razem zarobić się nam uda.

Odbyliśmy dłuższą radę wojenną i ułożyliśmy plan działania. Na Lower Bay nas nie znano, ponieważ w całej zatoce wiadano, że Reindeer jest kutrem milicyjnym, Grek (na imię miał Nicholas) i ja mieliśmy poźegłować razem jakimś stateczkiem o niewinnym wyglądzie aż na wyspę Asparagus i tam przyłączyć się do floty piratów ostrygowych. Kierując się wskazówkami Nicholasa co do położenia złoź i sposobu najazdów na nie, zamierzaliśmy schwycić piratów na gorącym uczynku. Charley z dozorcami Mr. Tafta i oddziałem konstablów miał oczekiwać nas na brzegu we właściwej chwili.

— Wiem o jednej łodzi — powiedział Neil pod koniec rozmowy, która nadawałaby się doskonale na naszą wyprawę. Jest to stary kuter żaglowy, stary śmieszny rupieć. Stoi po przeciwnej stronie zatoki u Tiburon. Możecie dostać się promem^{*)} na drugą stronę, nająć kuter za grosze i poźegłować natychmiast na złoza ostrygowe.

— Szczęść wam Boże, chłopcy — zegnął nas we dwa dni później, gdy wyru-

^{*)} Mowa o promie parowym, kursującym stale przez zatokę.

szaliśmy na wyprawę. — Pamiętajcie, że to niebezpieczni ludzie, i bądźcie ostrożni.

Bardzo tanio udało się nam wynająć kuter. Ze śmiechem i żartami skonstatowaliśmy, że starszy i komiczniejszy był nawet, niżli go nam Meil Partington opisał. Był to statek płaskodenny z kwadratową rufą, podnoszonym masztem, obwisłym olinowaniem, zwierzającymi żaglami i popsutymi blakami, ciężki do żeglowania i niepewny w obrotach, cuchnący przytem niemilosiernie smolowcem, którym niewiadomo poco wysmarowany był od dziobu do rufy i pomostu na kabine aż po lukę centralną^{*)}. A nadomiar wszystkiego nazywał się „Coal Tar Maggie”, co widniało wielkimi białymi literami, drukowanymi po obu jego bokach i wzdłuż całej długości.

Nic się nam nie wydarzyło podczas komicznej naszej podróży z Tiburon na Wyspę Asparagus. Przybyliśmy tam dnia następnego po południu. Flota piratów ostrygowych stała na wodach, zwanych „Deserted Beds”^{**}). Łódź nasza przywlokła się między statki piratów, którzy wylegli na pokłady, by jej się dobrze przyjrzeć. Nicholas i ja przejęliśmy się duchem naszej żagłówki i prowadziliśmy ją w najniezdarniejszy sposób, na jaki tylko mogliśmy się zdobyć.

— Ki djabel? — zawołał jeden z piratów.

— A to ci pudło! — wykrzyknął drugi.

— Niech mnie djabli porwą, jeżeli to nie sama potopowa arka! — gestykułując gorylemi łapami, wrzeszczał Stonóg z Ghostu.

— Hej! Wy tam na kliprze! — ryknął inny znów. — A z jakiego to przybywacie portu?

Nie zwracaliśmy uwagi na żarty, zachowując się z przejęciem typowych żółtodziobów, zupełnie, jak gdyby Coal Tar Maggie pochłaniała całą naszą uwagę. Zabiegłem kawał na nawietrzną Ghostu, a Nicholas skoczył na dziób, by spuścić kotwicę. Każdy poznałby się, że była to fuszerka czystej wody. Łańcuch wił się nam i płał, przeszkadzając kotwicy grunt chwycić łapami. A przytem Nicholas i ja graliśmy rolę strasznie przejętych i robiliśmy rozpaczliwe próby doprowadzenia łańcucha do porządku. Bądźcobądź udało się nam zamydlić oczy piratom którzy, widząc nasze kłopoty, wpadli w iście cięły zachwyty.

Lecz łańcuch pozostał skręcony i wśród wszelkiego rodzaju drwiących rad i uwag zniósł nas na Ghost, który bukszprytem zrobił nam w wielkim żaglu potężną dziurę. Stonóg i Delfin, stojąc na dachu kabiny, aż się pokładali ze śmiechu i ani myśleli przyjść nam z pomocą. Wreszcie z masą różnych niezwykłych manewrów udało się nam odepchnąć od Ghostu i odkręcić łańcuch, którego wypuściliśmy z trzysta stóp. Ponieważ głębokość w tem miejscu wynosiła tylko dziesięć stóp, Coal Tar Maggie miała swobodę ruchów w kole o średnicy sześciuset metrów. Z łatwością mogło ją tedy znieść na którykolwiek ze statków pirackich.

Stali one jeden przy drugim na krótkich kablach ze względu na dobrą pogodę. Piraci wydziwiali, co się zmieści, że nie wiemy, ile łańcucha wypuścić. Nie tylko, zresztą, wydziwiali, lecz i zmusili nas do skrócenia go z powrotem do trzydziestu stóp długości.

Olśniewszy piratów w dostatecznej mierze naszą niezwykłą niezdarnością, Nicho-

las i ja zeszlismy na dół i zabralismy się do gotowania kolacji. Winszowalismy sobie pierwszego sukcesu. Ledwie skonczyliśmy jedzenie i zmywając talerzy, gdy czołno zazgrzytało u burty Coal Tar Maggie i ciężkie kroki zadudniły na pokładzie. Po chwili brutalna fzygnomia Stonoga ukazała się na schodni. Zszedł do kabiny, a za nim Delfin. Nie zdążyli jeszcze usadowić się na koji, a już przybiło następne czołno, a za niem trzecie i czwarte, siódme, dziesiąte, póki wszyscy piraci nie zebrali się na naszym smoluchu.

— Skądżeście świsnęli to stare pudło? spytał przysadzisty, włochoły osobnik z okrutnymi oczami i meksykańskimi rymsami twarzy.

— Nie świsnęliśmy — odpowiedział Nicholas, uderzając w ten sam ton i umacniając pirata w podejrzeniu, że ukradliśmy Coal Tar Maggie. — A gdyby nawet, to i co z tego?

— Nic, tylko, że macie gust pod psem! — drwił osobnik z twarzą Meksykanina. — Wolałbym kisań na brzegu, niż grabić pudło, które może być tylko zawada.

— Skąd o tem mogliśmy wiedzieć, niemeśmy je wypróbowali? — zapytał Nicholas tak niewinnie, że wszyscy ryknęli śmiechem. — A skąd dozywacie ostrygi? — wtrącił łakomię. — Chcemy mieć cały ładunek ostryg; przyszlismy tu po to — po ładunek ostryg.

— A po co wam one? — spytał Delfin.

— Chcemy je oddać naszym przyjaciółom — odparł Nicholas. — Jak i wy pewnikiem.

Tu znów nastąpił wybuch wesołości; nasi goście rozruszali się widocznie i nie ulegało wątpliwości, że nie powzięli najłżejszego podejrzenia, ani co do nas samych, ani co do naszych zamiarów.

— A ja widziałem ciebie jednego dnia w Oakland? — nagle zwrócił się do mnie Stonóg.

— Tak — odpowiedziałem śmiało, chwytając byka za rogi. — Patrzyłem na was i kombinowałem, czy pójdziecie na ostrygi i kiedy. To dobry zarobek, jak wylczyłem, więc zabieramy się do tego ostrygowego interesu. — To jest — poprawiłem się śpiesznie — jeśli nas weźmiecie.

— Powiem ci, brachu, jedną rzecz, prostą jak obręcz, i to sobie dobrze wbij w głowę — odpowiedział. — Obejrzyjcie się za ręczniejszą łodzią. Nie chcemy się zasypać przez taki grat, jak to wasze pudło. Zrozumiano?

— Pewnie — powiedziałem. — Jak tylko sprzedamy ostrygi, sprawimy sobie ekwipunek, jak się patrzy.

— A jeżeli pokaże się, że z was morowe chłopy i w sam raz do roboty — ciągnął. — to czego nie mielibyśmy was zabrać? A jeżeli z was patentowane dranie (tu zagrzmiął surowo i groźnie), to pożałujecie, żeście na ten świat przyszli. Zrozumiano?

Z początku nasłuchaliśmy się jeszcze wielu podobnych ostrzeżeń i napomnień; potem rozmowa potoczyła się gładko; wszyscy mówili naraz i dowiedzieliśmy się, że jeszcze tej nocy wyprawiają się na złoża ostrygowe. W godzinę później, odbijając od naszego smolucha, pozwolili nam wziąć udział w wyprawie, zalecając, byśmy pamiętali, że im „więcej, tem lepiej”.

— Czy przypatrzyliście się temu drabowi z twarzą Meksykanczyka? — spytał Nicholas, gdy wszyscy piraci odplynęli na swe żagłówki. — To Barchi ze Sporting Life Gang, a ten, który z nim przybył, to

Skilling. Obaj są teraz na wolnej stopie za kaucją pięciu tysięcy dolarów.

Słyszałem już przedtem o Sporting Life Gang, bandzie typów z pod ciemnej gwiazdy i przestępców, terroryzującej nadmorskich mieszkańców Oaklandu. Dżentelmeni ci mieli stałe miejsce zamieszkania w więzieniach, odsiadując karę za przestępstwa, poczynając od krzywoprzysięstwa i oszustw przy wyborach, a kończąc na morderstwach.

— To nie są zwykli „piraci” ostrygowi, ciągnął Nicholas. — Przyjechali tu na gościnne występy, by uciuć parę dolarów. Tymczasem wpadli nam w oko.

Siedzieliśmy w luce od miecza i omawialiśmy detale naszego planu. Po jedynastej doszedł nas chrobot wiosel od strony Ghostu. Spuściliśmy wówczas nasze czołno, rzuciliśmy do niego parę worków i powiosłowaliśmy w tamtą stronę. Wkrótce znaleźliśmy się wśród innych czołen, gdyż wszyscy piraci ostrygowi zebrali się, by razem ruszyć na rabunek złóż.

Ku memu wielkiemu zdziwieniu skonstatowałem, że na naszym miejscu kotwicznym, gdzie przedtem było dziesięć stóp głębokości, pozostała zaledwie stopa. Zaczął się wielki czerwcowy odpływ przy pełni księżyca, a ponieważ wody miały jeszcze odpływać przez półtorej godziny, należało się spodziewać, że niebawem, przed nastąpieniem pory cichej wody, dno zupełnie się wynurzy.

Złoża Mr. Tafta były o trzy mile od kotwicznego miejsca i długi czas wiosłowaliśmy bez słowa w arjergardzie innych czołen, ciągle ocierając się o dno zatoki i zawadzając o nie wiosłami. Wreszcie dostaliśmy się na miękki muł, pokryty ledwie dwucalową powłoką wody, na którym czołna osiadły, lecz piraci w jednej chwili wskoczyli do płytkiej wody. Posuwaliśmy się ciągle naprzód, popychając przed sobą płaskodenne czołna.

Pod przesłoną wysokich chmur, ledwie był widzialny świetlisty krąg księżyca, lecz piraci orientowali się z pewnością siebie starych praktyków, dobrze znających drogę. Przewędrowaliśmy z pół mili po miękkim muł, natrafiliśmy na głęboki kanał, po którym powiosłowaliśmy w górę, mając po obu stronach wysokie i suche ławice. Były to ogołocone złoża ostrygowe. Wreszcie dopadliśmy złóż niewyekspluatowanych. Dwaj ludzie na jednej z ławic okrzyknęli nas i ostrzegli. Wówczas Stonóg, Delfin Barchi i Skilling wysforowali się naprzód, objeli dowództwo i wszyscy, a było nas co najmniej trzydziestu, w piętnastu czołnach, powiosłowaliśmy wprost ku dozorcom.

— Lepiejbyście dali stąd nogę — krzyknął Barchi groźnym głosem — bo podziurawimy wam skórę, że was rodzona matka nie pozna.

Dozorcy cofnęli się roztropnie przed przeważającymi siłami i powiosłowali kanałem ku brzegowi. Zresztą było z góry ułożone, że tak właśnie mają postąpić.

Wyciągnęliśmy dzioby łodzi na brzeg wielkiej ławicy i wszyscy, ilu nas było, rozproszywszy się cokolwiek, zaczęliśmy zbierać ostrygi i wrzucać je do worków. Co pewien czas chmury się przerzedzały i wówczas przy świetle księżyca wyraźnie widzieliśmy na dnie duże ostrygi. W mgnieniu oka niemal worki były pełne. Odnosiliśmy je za czołna, skąd braliśmy nowe. Nicholas i ja musieliśmy powracać do łodzi wraz z innymi, za każdym razem odnosiliśmy niewielkie partje ostryg. Denerwowaliśmy się przytem bardzo, bo zawsze u łodzi uwijali się piraci.

*) Inaczej, lukę mircza.

***) Opuszczone złoża.

— Mniejsza z tem — powiedział Nicholas — mamy czas. Zbierają coraz dalej i dalej; będzie im za daleko odnosić worki do czółen; wypełnione worki zacząną stawić prosto, by je wziąć stamtąd wtedy dopiero, gdy nadejdzie przyptyw i będą mogli do nich podплыć czółnami.

Tak minęło dobre pół godziny. Nastąpił przyptyw, a wraz z nim epilog tej dennerującej wyprawy. Pozostawiając piratów przy robocie, wykradliśmy się do czółen. Bez hałasu zepchnęliśmy je na wodę i powiazaliśmy w rząd długie. Właśnie gdy spychaliśmy ostatnie z czółen — a było to nasze własne — nadszedł jeden z piratów. Był to Barchi. Od pierwszego rzutu oka zorientował się w sytuacji i skoczył na nas, lecz zdążyliśmy odbić potężnym zamachem wiosel. Miotał się za nami pod napływem fali, która wkrótce sięgnęła mu wyżej głowy. Wygrzebawszy się na ławicę, podniósł wrzask i zaalarmował całą bandę. Wiosłowaliśmy z całych sił, lecz mimo to posuwaliśmy się wolno, mając tyle łodzi do holowania. Padł za nami wystrzał rewolwerowy, drugi, trzeci; potem zaczęła się regularna tyraljerka. Kule pryskały i pluskały dokoła nas. Na szczęście wielkie chmury zakryły księżyc i w mętnych ciemnościach piraci strzelali naoslep. Mogliby nas trafić tylko wypadkowo.

— Przydałby się motorek do holowania — tchnąłem z głębi zdyszanej piersi. — Gdyby choć księżyc nie pokazał się za prędko — odpowiedział Nicholas, dysząc szybko.

Szło nam ciężko i posuwaliśmy się powoli, lecz z każdym zamachem wiosel byliśmy bliżej brzegu i bliżej, aż wreszcie strzelanina ustała. Gdy księżyc z poza chmur wyplynał, znajdowaliśmy się już poza wszelkiem niebezpieczeństwem.

Wkrótce potem odpowiedzieliśmy na okrzyk z brzegu i dwie whitehallskie łodzie, na trzy pary wiosel każda, podplynęły ku nam. Z jednej z nich wychylił się Charley i schwycił nas za ręce, wołając:

— O drogie chłopaki! drogie chłopaki! Obydważy!

Przybiwszy z całą zdobytą flotyllą, powiosłowaliśmy z powrotem ku złożom w owych trzech whitehallskich łodziach. W pierwszej wiosłowałem ja, Nicholas i jeden z dozorców, Charley zaś sterował. Za nami szły jeszcze dwie trzywiosłówki. Księżyc świecił teraz jasno, dostrzegliśmy tedy piratów ostrygowych na oblanej dokoła ławicy. Gdy podplynęliśmy bliżej, dali do nas salwę i musielimy czempredzej się cofać na taki dystans, by rewolwery ich nie donosiły.

— Mamy masę czasu — powiedział Charley. — Zatoka przybiera szybko. Gdy

woda sięgnie im po szyję, napewno broń się przestana.

Więc podnieśliśmy wiosła i czekaliśmy, aż przyptyw zrobi swoje. Piraci znajdowali się w potrzasku: przyptyw był równie gwałtowny, jak odpływ i wpadał do zatoki nakształt rwącego prądu; najlepszy pływak na świecie nie przebilby się przez ten do żaglówek, odległych od ławicy o trzy mile. Umieściliśmy się między piratami, a brzegiem uniemożliwiając im ucieczkę w tym kierunku, a morze zalewało ławicę i za parę godzin piraci powinni byli stracić grunt pod nogami.

Była wspaniała cisza morska i powierzchnia lśniła w srebrzystym świetle księżycy. Przyglądaliśmy się piratom przez lornety nocne i opowiadaliśmy Charleyowi o podróży na *Coal Tar Maggie*. Minęła pierwsza, minęła druga po północy, a piraci sterczeli wciąż na najwyższej z ławic i woda sięgała im do pól ciała.

— Oto mamy przed oczami dowód, co warta pomysłowość — mówił Charley. — Taft lata cale próbował ich dostać nadaremnie, bo się jak niedzwiad brał do rzeczy. A my wzięliśmy się na sposób...

Tu urwał, gdyż podniosłem rękę na znak milczenia. Doszedł mnie, bowiem, ledwie dosłyszalny bulgot. Odwróciwszy się cokolwiek, dostrzegłem wyprysk rozchodzący się kolicie po powierzchni. Siedzieliśmy cicho, jak mysz pod miotłą. W minutę później o sześć stóp od tego miejsca gładź morska pękła i w księżycowym świetle tynęła czarna głowa i białe ranie. Z głośnym prychnięciem, zarówno od wynurzenia, jak z nagłego strachu, głowa wraz z ramieniem pogrzyżyła się napowrót.

Zrobiliśmy parę razy wiosłami, dając się potem unieść prądowi. Pilnie rozglądaliśmy się po powierzchni, lecz nigdzie nie dostrzegliśmy ani podejrzanego załamania gładzi, ani mętnych zarysów głowy ludzkiej i ramienia.

— To Delfin — powiedział Nicholas. — Tylko przy dziennym świetle udałoby się go złapać.

Dopiero na kwadrans przed trzecią piraci dali za wygraną. Zaczęli wzywać nas na ratunek. Usłyszeliśmy wyraźnie głos Stonoga. Gdy podplynęliśmy do niego, ognia tym razem na nas nie otworzyli. Stonóg był w okropnym położeniu. Tylko głowy i bary piratów widniały na powierzchni. Z całych sił opierali się prądowi. Stonóg nie mógł już zgruntować i towarzysze go podtrzymywali.

— Słuchajcie draby — krzyknął ostro na nich Charley. — mamy was i nie możecie się nam wymknąć. Będziecie się ciskać, to zostawimy was bez pomocy i w mig potoniecie. Ale jeżeli będziecie zachowywać się przyzwoicie, to zabierze-

my was na łodzie po jednym i waszych wyratujemy. Co wy na to?

Aj *) — odkrzyknęli chórem, szczękając zębami, jak potępieńcy.

— Więc hajda po jednym, a tego niskiego dawajcie nasamprzód.

Pierwszego wciągnęliśmy Stonoga. Nie opierał się i dopiero, gdy mu konstabel zakładał menotki, protestował cokolwiek. Następnym był Barchi. Zachowywał się całkiem potulnie i z rezygnacją, tak go zimna kąpiel uspokoiła. Wciągnęliśmy w ten sposób dziesięciu i wyruszyliśmy zpowrotem. Załadowano tak samo drugą łódź, a trzecia wzięła niezupełny ładunek, bo tylko dziewięciu, wszystkich łotrów było dwudziestu dziewięciu.

— Nie chwyciliście Delfina — triumfująco ozwał się Stonóg, jak gdyby ucieczka jego zmniejszyła nasze zwycięstwo.

Charley się zaśmiał. — Ba, widzieliśmy jak prychnął i sapał, przebijając się ku brzegowi.

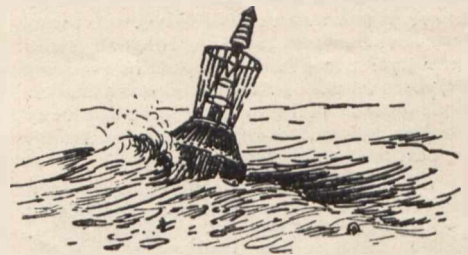
Potulni byli i dygocący ci nasi piraci, gdyśmy ich prowadzili po brzegu do domu strażników ostrygowych. Charley zapukał. Drzwi otworzyły się nacieżaj i buchnęła na nas przyjemna fala ciepła.

— Możecie tu, chłopy, wysuszyć wasz przyodziewek i dostać gorącej kawy — oświadczył Charley, gdy długim szeregiem we drzwiach znikali.

I oto u ognia z dymiącym kubkiem kawy w rękę siedział przed nami Delfin z miną wielce żałosną. Nicholas i ja przegladaliśmy się z Charleyem, który roześmiał się ochoczo.

I ten także dzięki pomysłowości — rzekł. — Nie trzeba patrzeć na świat bezmyślnie, bo niema się z tego żadnej korzyści. Będąc na brzegu, rozstawiłem paru konstablów, by mieli oko na wybrzeże. Rzecz prosta.

PRZEKŁAD AUTORYZOWANY
J. B. RYCHLIŃSKIEGO



*) Tak, dobrze, słucham — w gwarze marynarskiej.

KRONIKA MORSKA

GDYNIA KONKURUJE Z GDAŃSKIEM. W r. 1924 port w Gdyni dowiódł, że potrafi współzawodniczyć ze swym sąsiadem. Szczególnie podczas trwania strejku robotników portowych w Gdańsku (sierpień i wrzesień) odchodziły z Gdyni dość regularnie morskie transporty drzewa. Niższe płace w Gdyni zachęcały statki do korzystania z naszego młodego portu. Przy dotychczasowych urządzeniach, o jednym tylko molo, zaopatrzonem w tor kolejowy, można ładować tylko jeden statek, dlatego też nadawcy ładunku muszą podawać ściśle określony termin ładowania statku, aby uniknąć kolizji z innymi ładowaniami.

Ładunki drzewa do Belgii i Francji wysyła z Gdyni niemal regularnie francuska firma Worms. Czasem ładowane bywa również drzewo do Anglii.

Brak jeszcze Gdyni składów dla cukru, zboża etc., wskutek czego podobnych towarów na razie nie można jeszcze ładować w porcie gdyniskim.

MORSKI RUCH PASAŻERSKI GDANSKA

| Rok: | Przyplęno pasażerów: | Odpłyęno pasażerów: |
|-----------|----------------------|---------------------|
| w 1922 r. | 44.638 | 46.477 |
| „ 1923 r. | 29.577 | 115.932. |

RUCH W POLSKICH PORTACH W 1923 ROKU.

| | Przybyło: | | | | |
|---------------------------|-----------|-----------|----------------|-----------|---------|
| | statków | rybackich | kutrów i łodzi | pasażerów | ładunku |
| Gdynia | 147 | 4.006 | 3.620 | 560 | 13.815 |
| Puck | 64 | 643 | 281 | 149 | 2.418 |
| Hell | 264 | 4.922 | 5.490 | 27.290 | 21.760 |
| Wyjechało lub wywieziono: | | | | | |
| Gdynia | 146 | 3.957 | 5.433 | 300 | 9.322 |
| Puck | 79 | 515 | 570 | 31.546 | 15 |
| Hell | 280 | 4.916 | 5.437 | — | 37.302 |

**SUBWENCJONOWANIE MARYNAR-
KI HANDLOWEJ PRZEZ INNE PAŃ-
STWA.** Żegluga międzynarodowa, która da-
wniej była interesem czysto prywatnym,
zaczyna w ostatnich czasach coraz bar-
dziej opierać się o pomoc państwową
i subwencje, których dawniej udzielano
w sposób mniej lub więcej ukryty, zamie-
niły się w ustawowo ustalone poparcia
rządowe dla towarzystw żeglugowych
i stoczni.

Francja już oddawna i najwydatniej
subwencjonowała swoją żeglugę. Począt-
kowe pośrednie subwencje w postaci ceł
ochronnych i rozporządzeń na niekorzyść
obcej bandery, zastąpiono w roku 1873
ustawą o bezpośrednim subwencjonowa-
niu żeglugi, której szczegóły zostały usta-
lone ustawami z roku 1873, 1881 i 1893.
Dalsza ustawa roku 1902 przewidywała
dwa rodzaje subwencji, mianowicie: „com-
pensation d'armement” dla statków, zbu-
dowanych dla Francji zagranicą i „primes
de navigation” dla statków, zbudowanych
we Francji.

W roku 1906 przyznano na mocy no-
wej ustawy dzienne wynagrodzenia za
statki do pojemności 3000 ton — 4 centi-
mes, do 6000 t.—3 cts., a wyżej 6000 t.—
2 cts. Prócz tego przyznano znaczne sub-
wencje stoczniom za budowę nowych stat-
ków. Ustawą z 13 kwietnia 1917 roku za-
łożono fundusz wysokości 160 milionów
franków w celu udzielania kredytów dla
żeglugi. Z tej kwoty 60 milionów było
przeznaczone na zakup gotowego tonażu,
a 100 milionów było przeznaczonych na po-
parcie budowy nowych okrętów. Z tego
funduszu zostało dotąd rzeczywiście wy-
datkowane tylko 57.715 milionów, ponie-
waż rząd wstrzymał dalsze kredyty. Zwrot
kredytów ma nastąpić w rocznych ratach
od stycznia 1921 r. do listopada 1927 r.,
lecz kwotę 23.750 milionów należy uważać
za straconą z powodu niewypłacalności
odnośnych przedsiębiorstw, 13.179 milio-
nów zostało rządowi zwrócone.

Szczególnymi względami cieszy się we
Francji żegluga kolonialna. Tak np. otrzy-
mało Towarzystwo Cie. Gle. Transatlan-
tique, które razem z dwoma innymi utrzy-
muje ruch pasażerski do Tunisu i Algierji
w r. 1922 8 nowych parowców, wybudowa-
nych na koszt rządowy w charter po
5 franków za tonę miesięcznie. Koszta
budowy tych okrętów wynosiły od 10 do
15 milionów franków za okręt. Prócz tego
zadośćuczyniono życzeniom towarzystw
żeglugowych przez przydział okrętów po-
niemieckich.

Anglja prowadzi także szeroką po-
litykę subwencjonowania dla żeglugi i stocz-
ni. Przez uchwalenie ustawy Trade-faci-
lities Act oddano do dnia 1 lipca 1924 r.
stoczniom i rederom 12.919.500 £ jako
długoterminowe kredyty po 2 proc. dla
budowy okrętów. Irlandja wydała dotąd
na tej samej podstawie 4—5 milionów £.
Biorąc normalne oprocentowanie po 6 proc.
wynika korzyść dla przedsiębiorstw z róż-
nicy oprocentowania około 500.000 £
rocznie. Prócz tego jako subwencje dla
poszczególnych linii okrętowych wydano
w ubiegłym roku 470.553 £, a mianowicie
dla linii zamorskich 254.878 £, dla linii
w kanale 125.675 £, a dla Cunard Line
90.000 £ jako dodatek do utrzymania
statku „Mauretania”.

Włochy przyznały od końca wojny
do 1921 r. dla marynarki handlowej 1 1/2
miliarda lirów dla utrzymania ruchu stat-
ków, a 1 miliard dla remontu i odbudowy
floty handlowej. W roku 1921/22 otrzy-
mały starowłoskie przedsiębiorstwa 150
milionów lirów, a nowowłoskie 96 milj.

lirów subwencji. W ubiegłym roku zo-
stały wypłacone 150 milionów lirów sub-
wencji. Nowe subwencje zależne będą
od wyniku pertraktacji, które są obecnie
w toku między rządem a towarzystwami.

Stany Zjednoczone A. P. Rząd
Stanów Zjednoczonych zaczyna się coraz
więcej interesować prywatnymi towarzy-
stwami żeglugowymi i udziela im kredy-
tów z funduszu „Constructions Loan
Fund” na tych samych dogodnych wa-
runkach, na jakich do'ąd udzielał ich
Shipping Board'owi. Fundusz ten wy-
nosi obecnie 67 milionów dolarów i ma
być podwyższony do 125 milionów dol.
Z tych 25 milionów dolarów są przezna-
czone na przebudowę parowców państwo-
wych na statki motorowe. Reszta 42 mil-
jony dolarów jest przeznaczona dla przed-
siębiorstw prywatnych.

Holandja subwencjonuje swe
przedsiębiorstwa żeglugowe: i tak Królew-
sko-Holenderski Lloyd otrzymał subwen-
cję 25 milionów guldenów holenderskich,
a Holendersko-Afrykańska linja roczną
subwencję do 5 milionów guldenów ho-
lenderskich.

Norwegja, Szwecja, Finlan-
dja i Danja subwencjonują swe przed-
siębiorstwa przez dopłaty do bieżących
wydatków, kredyty i awansy na budowę
statków.

Jugosławja uchwaliła przed nie-
dawnem kredyt 40 milionów dinarów na
subwencjonowanie towarzystw żeglugo-
wych.

Twierdzenie, jakoby Niemcy nie
znaly subwencji państwowych nie odpo-
wiada faktycznemu stanowi rzeczy, gdyż
jest powszechnie znane, że rząd niemiecki
w okresie powojennym dostarczał towa-
rzystwom żeglugowym i stoczniom bardzo
poważnych środków dla odbudowy floty
i rozpoczęcia i podtrzymania ruchu za-
morskiego. Niskie stawki płac
za łóg i tani węgiel, dostarczony
okrętom przez rząd, przyczyniały się
w znacznej mierze do utrzymania sku-
tecznej konkurencji z towarzystwami za-
granicznymi, co umożliwiło przedsięw-
iostwom niemieckim zebranie poważnych
zasobów pieniężnych w postaci obcych
pełnowartościowych walut. Obecnie zaś
rząd niemiecki udzielił poważnej subwen-
cji zwrotnej, na bardzo dogodnych wa-
runkach, w celu rozwoju budowy nowych
statków. („Wirtschaftsorient” Nr. 34 z r.
1924).

**UZYSKANIE POPARCIA RZĄDOWE-
GO DLA NIEMIECKIEJ ŻEGLUGI.** Na-
skutek niedawnych pertraktacji w Ber-
linie pomiędzy rządem niemieckim a re-
derami i stoczniami, została przyznana
zapomoga rządowa dla niemieckiej żeglu-
gi. Poparcie rządowe polega na zastoso-
waniu środków, mających zapewnić pracę
stoczniom, które wskutek braku zamówień
na budowę nowych statków pręde'ej, czy
później musiałyby stanąć bezczynnie. Wo-
bec tego projektowany system pomocy
wysuwa na pierwszy plan skuteczną
opiekę nad bezrobotnymi. Zapom-
ogi rządowe są wprawdzie wypłacane
rederowi, jednak korzyść z nich czerpią
stocznie a m'ówiąc właściwiej, przede-
wszystkiem robotnicy. Przewi-
dziano 50 milionów marek ro-
cznie, umieszczonych na etacie rzado-
wym jako produkcyjna zapomoga dla
bezrobotnych. Pieniądze te będą
jednak wydane na budowę no-
wych statków, ale tylko wówczas—
i w tem leży trudność dla redera — gdy
rederje zobowiążą się wykonać 50% no-
wego tonażu z własnych środków, czyli

rząd pokrywać będzie zgóry tylko poło-
wę sumy kosztów budowy nowego statku.
Ułatwienie dla redera polega na bardzo
niskim oprocentowaniu po-
wyższej porzyczki rządowej.
Przez okres trwania budowy statku awan-
sowana suma podlega oprocentowaniu tyl-
ko w rozmiarze 1 1/2%. Na pierwszy rok
po wykończeniu budowy stopa procent-
towa podnosi się do 4% później do 5%
i w końcu do 6%. Natomiast rederje są
skrępowane przez to, że muszą właściwie
opłacać daleko wyższe procenta za drugą
połowę kosztów budowlanych, gdyż przy
obecnem stanie żeglugi nie można przy-
puścić, aby pieniądze potrzebne można
było wydostać z dochodów przedsiębior-
stwa, wskutek czego pozostaje tylko ko-
nieczność uzyskania potrzebnych pieni-
ędzy w drodze zaciągnięcia pożyczek.

Co się tyczy działania powyższego
środka, to nadmienić wypada, iż o ile re-
der jest w stanie zebrać 50 milionów za
100 milionów marek, które się znajdują
do jego dyspozycji, to wówczas może wy-
budować rocznie prawie 400.000 brutto
ton nowego tonażu, co umożliwi dalszą
stopniową odbudowę niemieckiej floty
handlowej, sięgającej już obecnie pokaz-
nej sumy prawie 3—ch milionów ton.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM.

Do portu Gdańskiego przybyło:

| | statków | o pojemności |
|-----------|---------|-------------------|
| W 1913 r. | 2910 | 924.027 ton netto |
| „ 1918 „ | 2237 | 450.107 „ „ |
| „ 1919 „ | 1435 | 535.446 „ „ |
| „ 1920 „ | 1951 | 987.750 „ „ |
| „ 1921 „ | 2631 | 1.567.633 „ „ |
| „ 1922 „ | 2712 | 1.423.132 „ „ |
| „ 1923 „ | 2920 | 1.722.927 „ „ |
| „ 1924 „ | 3312 | 1.635.010 „ „ |

Podług narodowości przybyło w 1924 r.
statków:

| bandera | ilość statków | tonaż netto. |
|----------|---------------|--------------|
| Niemcy | 1.550 | 617.256 |
| Danja | 415 | 300.534 |
| Anglja | 217 | 233.510 |
| Gdańsk | 474 | 104.176 |
| Norwegja | 161 | 91.082 |
| Francja | 59 | 82.277 |
| Szwecja | 226 | 81.364 |
| Ameryka | 16 | 52.008 |
| Holandja | 52 | 29.097 |
| Polska | 76 | 18.395 |
| Inne | 66 | 25.273 |

Ogółem . 3312 1.635.010.

ŻEGLUGA GDAŃSKA W ROKU 1924.
Aczkolwiek w życiu gospodarczem nie
można polegać wyłącznie na samych cyf-
rach, jednak naogół stan żeglugi gdań-
skiej w roku ubiegłym przedstawia się
wcale pomyślnie. Chociaż ogólny tonaż
przybyłych statków w r. 1924 wykazuje
zmniejszenie w porównaniu z r. 1923, to
jednak biorąc pod uwagę, że 1) ruch
morski w styczniu i lutym ubiegłego
był nader utrudnionym z powodu znacz-
nych lodów, które od 25 do 28 lutego
zatarasowały Bałtyk do tego stopnia, iż
żaden statek nie mógł dotrzeć do Gdań-
ska; oraz 2) strejk robotników portowych
i robotników drzewnych na Wiśle, trwa-
jący dwa miesiące (od 6 sierpnia do
7 października), należy dojść do wniosku,
że ruch żeglugowy faktycznie wzrósł
w porównaniu z r. 1923.

W r. 1924 ogółem przybyło do portu
gdańskiego z ładunkiem 1.913 statków
o pojemności 950.261 ton netto, bez ła-
dunków zaś — 1.399 statków o pojem-
ności 647.068 ton netto, odpłynęło zaś

w 1924 r. z ładunkiem 2.896 statków o pojemności 1.471.102 ton netto i bez ładunku 434 statki o pojemności 176.921 ton netto.

Ruch towarowy. W ciągu pierwszych dziesięciu miesięcy 1924 r. — brak dotąd dalszych danych — przywóz towarów drogą morską wyniósł 597.955 ton (w 1923 r. = 578.153 ton, w r. 1913 = 1.223.630 ton), wywóz zaś morski wyniósł 1.276.277 ton (w 1923 r. = 908.205, w r. 1913 = 878.471 ton).

Z zestawienia powyższych danych widzimy jednak, że znaczna część statków (1241) musiała zawijać do portu pustymi lub tylko z balastem, co oczywiście wpływało na podrożenie stawek frachtowych. Popyt na ładunki do Gdańska był nadal nieznaczny, wskutek czego regularny ruch żeglugowy z Gdańska i do Gdańska musiał walczyć z trudnościami. Główną część przywozu stanowiły przesyłki sztuczne (t. zw. general cargo), która przeważnie przeładowuje się w Gdańsku i wysyła dalej do krajów nadbałtyckich, z innych artykułów przywozu wymienić należy nawozy sztuczne (fosfory, saletra), śledzie, rudę żelazną, węgiel.

Bawełna, przywóz której starano się odciągnąć od Bremy i skierować bezpośrednio na Gdańsk, nie odegrała jednak znacznej roli w handlu morskim Gdańska, gdyż ogólny przywóz bawełny w ciągu pierwszych dziesięciu miesięcy roku ubiegłego wyniósł tylko 2.205 ton, w sierpniu przywieziono jeszcze 201 ton, podczas gdy w październiku import bawełny zmalał do 12 ton. Za pierwsze dziesięć miesięcy r. ub. przywóz śledzi solonych wyniósł 60.076 ton, znaczna część których została dalej wywieziona, gdyż Gdańsk w ogóle odgrywa obecnie rolę głównego portu przeładunkowego dla śledzi.

Z artykułów wywozu na pierwszym miejscu wymienić należy „drzewo”, którego wywieziono w ciągu pierwszych dziesięciu miesięcy r. ub. 827.450 ton (podczas gdy przez cały rok 1923 wywieziono tylko 730.966 ton). Znaczenie Gdańska jako drzewnego portu wywozowego wzrasta więc stale. Drzewo idzie głównie do Anglii, pozatem do Holandji i Belgji. Prócz drzewa wysłane zostały za morze liczne ładunki zboża, a mianowicie jęczmienia oraz cukru, którego eksport osiągnął cyfrę 107.950 ton w ciągu pierwszych dziesięciu miesięcy r. ub.; ciekawym jest fakt wystania większego ładunku cukru do Indii (Karachi). Głównymi odbiorcami cukru byli: Francja, Anglja, Holandja. Wywóz zboża (tylko jęczmienia i żyta) wyniósł 147.194 ton w ciągu pierwszych dziesięciu miesięcy r. ub. Wywóz pszenicy był wzbroniony. Mąkę pszenną przywożono w znacznie większych ilościach z Ameryki.

Z załączonego zestawienia ruchu przybywających statków w porcie gdańskim za lata ubiegłe wynika, że bandera polska wykazuje zmniejszenia co do ilości statków, lecz zato pewne zwiększenie co do tonażu. Jedną z przyczyn tego jest parokrotne zawinięcie do Gdańska polskiego wojennego transportowca „Warta” (1662 netto ton), który przywiózł materiał wojenny dla Polski z Francji. Z polskich statków handlowych nawiedzały Gdańsk parowce „Wawel” i „Wisła”, należące do Towarzystwa „Sarmacja”, oraz statek motorowy Józef English” spółki morskiej „Biały Orzeł”. Pozatem przybył na pobyt zimowy po odbytej letniej podróży statek szkolny „Lwów”.

Ruch pasażerski morski znacznie się zmniejszył w porównaniu z rokiem 1923.

Szczególnie spadła ilość emigrantów, udających się do Ameryki; podczas gdy w roku 1923 wyjechało z Gdańska do Ameryki 10.072 pasażerów w r. 1924 tylko 2.382 osób. Przyczyną tego jest znaczne zmniejszenie kwoty imigracyjnej przez nowy bill imigracyjny Stanów Zjednoczonych. Kwota ta zmniejszona została dla Polski z 21.076 do 5.156 osób.

NIECZYNNY TONAŻ W GŁÓWNYCH KRAJACH ŻEGLUGOWYCH. Nieczynny tonaż wynosił w głównych krajach żeglugowych od 1 lipca 1922 r. do 1 lipca 1924 r. w brutto w tysiącach ton:

| Kraje | 1 lipiec 1922 r. | 1 lipiec 1923 r. | 1 lipiec 1924 r. |
|--------------|------------------|------------------|------------------|
| Stany Zjedn. | 5.762 | 4.312 | 4.087 |
| W. Brytania | 1.780 | 1.135 | 752 |
| Francja | 1.200 | 845 | 368 |
| Holandja | 300 | 229 | 129 |
| Norwegja | 22 | 207 | 15 |
| Japonja | 79 | 120 | 14 |

H. JETKIEWICZ.

STATYSTYKA PORTU GDYŃSKIEGO ZA ROK 1924. Port w Gdyni znajduje się dopiero w budowie i nie jest jeszcze otwarty dla właściwej eksploatacji. Jednak cyfry jego obrotu towarowego i żeglugowego przedstawiają się już wcale pokaźnie. Do portu weszło w roku 1924 — 23 statki rządowe bez wojennych, 25 statków motorowych przybrzeżnych, 293 statki parowe, 19 statków żaglowych, razem w żegludze przybrzeżnej 360 statków o łącznym tonażu netto 20.964 tonach. Statki te przywiozły 11.779 pasażerów, nadto przybyło 2336 kutrów i 125 łodzi rybackich, które przywiozły 378 ton ryb. Statków oceanicznych przybyło 21 parowych i 6 motorowych o łącznym tonażu netto 40.616 ton. Statki oceaniczne przywiozły 631 ton ładunku i 12.728 pasażerów. Razem przybyło do Gdyni 2693 statki 24.507 pasażerów i 1009 ton ładunku. Cyfry co do wyjścia statków przedstawiają się jak następuje:

21 statków rządowych bez wojennych, 20 statków motorowych, 293 statki parowe, 19 żaglowych, razem 353 statków żeglugi przybrzeżnej o tonażu 20.854 ton netto z 8433 pasażerami, pozatem 2305 kutrów i 127 łodzi rybackich z 235 t. ryb. Oceanicznych statków wyszło 21 parowych, 6 motorowych z tonażem 40.616 ton, 15051 pasażerami i 9086 ton ładunku. Roczny łączny obrót portu wynosi 5408 statków o tonażu 123.050 ton, nie licząc w tonażu łodzi rybackich. Oplat portowych Gdynia za rok 1924 dała 12½ tysiąca złotych.

ST. ŁĘGOWSKI.

KOSZTA UTRZYMANIA ZAŁOGI PAROWCA O POJEMNOŚCI 9000 TON W POSZCZEGÓLNYCH KRAJACH. — Poniższa tabelka wskazuje ilość osób załogi parowca o pojemności 9.000 ton opalanego węglem, oraz ogólne miesięczne pobory załogi na nim*) w markach niemieckich w różnych krajach w lipcu 1924 r.:

| | Ilość załogi: | Miesięczne pobory: |
|-------------------------------|---------------|--------------------|
| Stany Zjedn. (statki rządowe) | 41 | 14.550 |
| Francja | 45 | 5.620 |
| Szwecja | 40 | 7.650 |
| Japonja | 61 | 7.840 |
| Holandja | 38 | 6.820 |
| Norwegja | 42 | 4.620 |
| Anglja | 39 | 7.500 |

*) bez poborów kapłana.

O BUDOWĘ FLOTY HANDLOWEJ. Wobec obudzonego zainteresowania dla sprawy naszej floty handlowej Bank Gospodarstwa Krajowego komunikuje, że poczynił wszelkie potrzebne przygotowania dla zapoczątkowania takiej floty drogą założenia towarzystwa t. zw. „Karolowego”, opartego na udziale szerokich sfer społeczeństwa.

Bank Gospodarstwa Krajowego jest już w posiadaniu propozycji ze strony pierwszorzędných warsztatów okrętowych zagranicznych wybudowania potrzebnych statków za kilkoletnim kredytem do wysokości 40 proc. wartości statków i przy użyciu materiału żelaznego polskiego.

Do realizacji tego już gotowego projektu przystąpi Bank Gospodarstwa Krajowego z chwilą polepszenia się naszych stosunków pieniężnych i kredytowych, którego należy oczekiwać po dojeździe do skutku zagranicznej pożyczki.

Przyp. Redakcji. Spodziewamy się, że w następnym zeszycie sprawę tę będziemy mogli omówić bardziej szczegółowo.

DZIAŁALNOŚĆ FLOTY NIEMIECKIEJ W ROKU 1924. W ciągu r. b. flota niemiecka przejawiała bardzo ożywioną działalność. Oprócz wielkich manewrów na morzu Bałtyckim, odbyła flota pływania zagraniczne; okręty niemieckie zwiedziły niektóre porty Hiszpanji, Szwecji i Norwegji.

W skład floty czynnej wchodziły okręty linjowe „Hannover”, „Braunschweig”, „Elsass”, lekkie krążowniki „Berlin, Hamburg, Medusa, Amazone i Thetis”, oraz 2 flotylle torpedowców.

Obecnie kr. „Berlin”, mając kadetów morskich, jest na oceanie Atlantycznym i ma zwiedzić porty Ameryki Środkowej.

W roku następnym flota będzie wzmocniona przez okr. linj. „Hessen”, oraz przez zamianę kr. „Medusa” i jednego torpedowca nowymi okrętami, budowa których szybko posuwa się naprzód.

DAWNIEJ... A DZIŚ. Na wystawie brytyjskiej w Wembley wystawione były obok siebie doskonale wykonane modele statków: „Queen of the Atlantic”, zbudowanego w 1842 r. i „Majestic”, nowoczesnego kolosu morskiego. Długość modelu Majestic'a wynosiła 20 stóp. Ciekawe jest zestawienie głównych danych tych dwóch statków, z którego mamy pojęcie o potężnym rozwoju parowców w ciągu ubiegłych lat osiemdziesięciu.

„Queen of the Atlantic” (zbudowany w r. 1842): pojemność 1200 ton, długość w stopach ang. 207, Siła maszyn w H. P. 740, pojemność osobowa 90, ilość załogi 75, długość trwania podróży z Europy do Ameryki 14 dni, 18 godz.

„Majestic” (zbudowany w r. 1923): pojemność 56.551 ton, długość w stopach ang. 955, siła maszyn w H. P. 100.000, pojemność osobowa 4000, ilość załogi 1000, długość trwania podróży z Europy do Ameryki 5 dni, 5 godzin, 21 min.

PRZYŚPIESZENIE BUDOWY PORTU W GDYNI. Między konsorcjum, budującym port w Gdyni a p. Ministrem Przemysłu i Handlu została zawarta dodatkowa umowa, mocą której budowa portu tego ma być wykończona w r. 1929-ym, czyli o rok jeden wcześniej, niż to poprzednio było ustalone.

CZŁONKOWIE PROTEKTORZY. Ostatnio zapisali się na członków protektorów Ligi Morskiej i Rzecznej: Tow. Wiedzy Wojskowej, Związek Zawodowy Cukrowni B. Królestwa Polskiego i p. Stanisław Gralewski — ziemianin.

REALIZACJA PROGRAMU ODBUDOWY MARYNARKI FRANCUSKIEJ

Minister marynarki p. Dumesnil przedłożył do zatwierdzenia Izby Deputowanych projekt ustawy, celem założenia na stoczni okrętów dodatkowych do 2-jej części (tranche) morskiego programu wojennego, zezwolenie na wykonanie którego otrzymał były minister Bokanowski ustawą 12 kwietnia r. 1924.

Jeszcze 22 kwietnia r. 1922, za urzędowania ministra Raiberti, została uchwalona ustawa, przewidująca budowę pierwszej części programu ogólnego. Ta pierwsza część zawierała budowę 3-ech lekkich krążowników, 6 kontrtorpedowców, 12 torpedowców, 6 wielkich łodzi podwodnych, 6 łodzi podwodnych mniejszych, oraz przerobienie okrętu liniowego „Bern” na okręt — matkę samolotów.

Wszystkie te okręty są już spuszczone ze stoczni i wejdą w ciąg r. 1925 do składu floty czynnej.

Celem posunięcia dalej dzieła odbudowy floty, minister Bokanowski przedłożył parlamentowi plan wykonania 2-jej części programu. Parlament uchwalił kredyty na budowę 2 krążowników pojemności 10.000 ton, 6 torpedowców, 3 łodzi podwodnych większych i 6 mniejszych.

Okręty te zostały niezwłocznie założone na stoczniach.

Obecnie minister Dumesnil ma na celu uzyskanie uchwały parlamentu na ukończenie tej drugiej części, lecz nieco przezeń zmienionej i zwiększonej. Mianowicie, do okrętów, uchwałę na budowę których otrzymał minister Bokanowski, dojdą jednostki następujące: 4 lekkie krążowniki, 15 kontrtorpedowców, 18 torpedowców, 2 podwodne krążowniki (sousmarin de croisière), 28 łodzi podwodnych zwyczajnych, 6 łodzi podwodnych stawiaczy min, 4 okręty dla ropy naftowej, 1 okręt-matka dla łodzi podwodnych, 1 okręt dla samolotów.

Okręty, wyszczególnione w powyższym — dodatku do 2-jej części programu, mają być założone w ciągu lat 4^{1/2}, poczynając od stycznia r. 1925 do lipca r. 1929.

Jednocześnie przedłożył minister Dumesnil do aprobaty izby Statut Morski, przezeń nieco zmieniony.

Statut określa skład następujący marynarki francuskiej: 175.000 ton okrętów liniowych (na mocy traktatu w Waszyngtonie), 60.000 ton okrętów dla samolotów (też Waszyngton), 360.000 ton okrętów lekkich nadwodnych i 96.000 ton okrętów podwodnych; oraz kilkanaście okrętów specjalnych i pomocniczych.

Chociaż porozumienie w Waszyngtonie pozwala Francji budować okręty liniowe, poczynając od r. 1927, narazie jednak, z powodu trudności finansowych, budowa podjęta nie będzie. Ale wzamian tego, oprócz 96.000 ton okrętów podwodnych przewidzianych, będą wybudowane jeszcze 36 łodzi małego tonażu dla operacji przybrzeżnych.

Po ukończeniu okrętów 2-jej części programu, w r. 1932 marynarka francuska będzie posiadała następującą ilość jednostek społecznych:

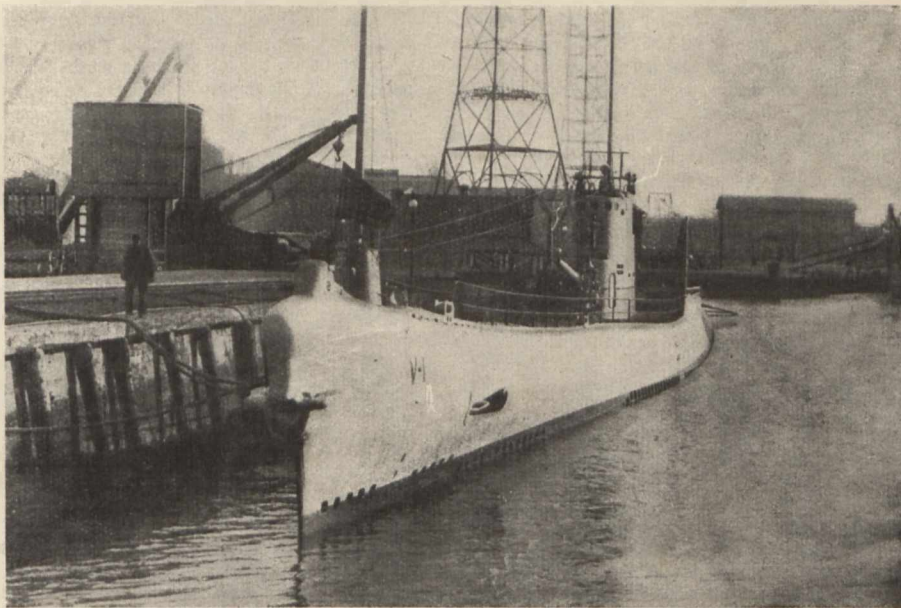
- 10 krążowników lekkich,
- 22 kontrtorpedowców,
- 58 torpedowców,
- 59 łodzi podwodnych, pośród których 2 krąż. podwodne i 6 stawiaczy min.

Sztab generalny morski jest zdania, że żaden typ okrętów nie może zastąpić innych typów: jedynie koordynowana współpraca jednostek wszystkich typów da dobre wyniki.

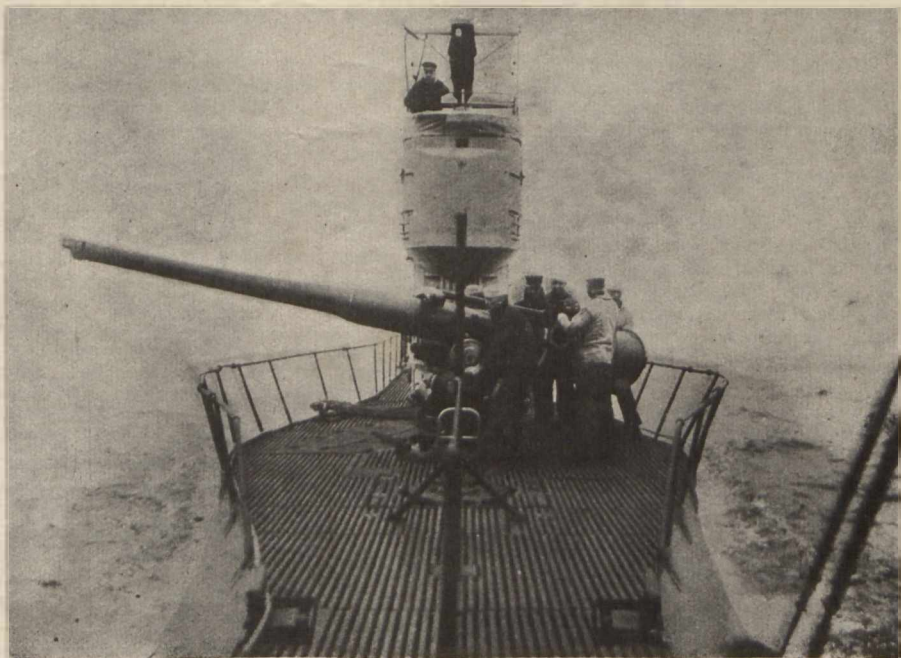
R. CZECZOTT.



NOWY TYP ŁODZI PODWODNEJ.



FOT. SCHARL.



FOT. WIPRO.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. I R.

Zwyczajne Walne Zebranie członków L. M. i R. odbyło się dn. 30 stycznia r. b. o godz. 6 pp. Zebranie zebrało wiceprezes Rady L. M. i R. mec. E. Waydel. Na wniosek p. mec. E. Waydla uczczono przez powstanie pamięć zmarłych członków Rady i Komisji Rewizyjnej — śp. pp. generała Z. Trzemeskiego, dr. W. Kamockiego i Lingenaus'a. Na przewodniczącego wybrano jednogłośnie p. mec. E. Waydla, na sekretarza p. K. Rakusa-Suszczewskiego. Następnie przystąpiono do obrad. J. Rummel, b. dyr. Ligi, odczytał sprawozdanie z działalności za rok 1923, p. inż. A. Rylke — odczytał sprawozdanie za I-e półrocze 1924 r., p. kom. H. Pistel, obecny dyrektor centrali L. M. i R. za drugie półrocze b. r.

Przystąpiono do sprawozdań Oddziałów L. M. i R., co referował p. J. Rummel. Sprawozdanie finansowe, bilans i protokół Komisji Rewizyjnej odczytał p. inż. Rosé.

Zebranie jednogłośnie przyjęło przedstawione sprawozdanie, na wniosek przewodniczącego wyraziło podziękowanie p. ministrowi J. Kiedroniowi, p. dyr. G. Chrzanowskiemu, p. A. Janowskiemu za wybitną działalność na polu propagandy, oraz Oddziałom Wileńskiemu, Milejowskiemu i Świeckiemu za sprężystą pracę, zasługującą na wyróżnienie.

Dyr. H. Pistel przedstawił program prac Ligi na przyszłość i budżet.

Budżet ten zebranie przyjęło jednogłośnie, a nad programem prac Ligi wyłoniła się wyczerpująca dyskusja, w której głos zabierali:

pp. D. Szarzyński, J. Rummel, Budzyński, adm. A. Borowski, Austen i R. Krajewski — odpowiedzi udzielali: pp. mec. E. Waydel i kom. H. Pistel.

Przewodniczący mec. E. Waydel po wyczerpaniu dyskusji zaznaczył, iż w zasadzie pomiędzy programem Ligi, a projektami wszystkich mówców niema różnicy i poddał go pod głosowanie, program został jednogłośnie przyjęty.

Następnie przystąpiono do wyborów nowych członków Rady i Komisji Rewizyjnej na miejsce ustępujących. Obecnie w skład Rady i Komisji Rewizyjnej Ligi Morskiej i Rzecznej wchodzi pp.:

Anusz Antoni; Aleksandrowicz Antoni; Borowski M. generał, członek Rady Portowej w Gdańsku; Bolt Ks. J. senator; Berezowski K. sędzia; Borowik Józef, nac. Wydz. Ryb. M-stwa Rol. i D. P.; Bąkowski Franciszek; Bomas Piotr, inż.; Chrzanowski Gabriel, dyr. Dep. Maryn. Handlowej M. P. i H.; Czołowski Aleksander, prof. historii marynarki polskiej; Chądzyński Antoni, poseł; Czerniewski Artemusz Ludomir, poseł; Decjusz Jerzy; Dębicki Zdzisław; Drzewiecki Piotr; Filanowicz Władysław, komandor; Garnuszewski Antoni, dyr. Szkoły Morskiej w Tczewie; Gralewski Stanisław; Hauzner Artur, poseł; Hannówna Stanisława; Heymowski Konstanty, dyr. Zjedn. Korp. Bałtyckiej; Iłski, wiceprez. m.st. Warszawy; gen. Jacyna Jan; Janowski Aleksander, prezes Rady Krajoznaw.; Kiedron Józef, minister Przem. i Handlu; Krzyżanowski Edmund, dyr. Zjedn. Tow. Transportu i Żegluga; Korczak-Ziółkowski; Klejnot-Turski Józef; Kaczyński Ks. poseł; Kłoczowski Wacław admirał; Kozicki Stanisław poseł; Konopka Aleksander; Kruśzyński Stanisław; Klarner Czesław, wicemin. Skarbu; red. Kwiatkowski Remigjusz; Lisiewicz Edward; dr. Lubecki Franciszek; Łęgowski Stanisław, inż. nac. Wydz. Portowego D-tu Maryn. Handlowej; Mączyński poseł; Nałęcz Włodzimierz, art. malarz, literat; Nowotny Bogumił, kom. dyr. tow. „Sarmacja”; Porębski Kazi-

mierz Adm., Szef. Kier. Maryn. Wojennej; Puciata Kazimierz inż.; Pistel Hugon, kom. nac. Wydz. Żeglugowego; Petelenz Czesław komandor; Pluciński L. poseł; Pauly-Zahorska Helena; inż. Pauly Aleksander; Rodowicz Kazimierz inż. prof.; Rummel Julian, inż. prezes oddziału L. M. i R.; Rummel Władysław, inż. konstr. i budow. portów; Rylke Aleksander, kom. inż.; Rostkowski Feliks; Świrski Jerzy, kom. dow. floty; Śobański Oskar, prezes Polsko-Baltyckiego Lloyd; Sujkowski Władysław inż.; Szelągowski Aleksander prof.; Szachtmajer Kazimierz inż.; Sieroszewski Wacław, literat; Słowiński Stanisław, prezes Kooprolnej; Steczkowski Jan Kanty, prezes Banku Gospodarstwa Krajowego; Szydłowski Marjan poseł; Sobocki, Wiceprezes Oddziału L. M. i Z. w Wilnie; Rakusa-Suszczewski Konstanty; Trzciniński E.; Trzapałko Franciszek; Thullie senator; Tokarzewski, gen. wiceprezes Oddziału L. M. i Z. w Wilnie; Waydel Emil mecen.; Wojtkiewicz Michał, insp. dróg wodnych; Wenda Tadeusz, inż. kierownik budowy portu w Gdyni; Wachowiak, wojewoda pomorski; Wybicki J., starosta toruński; Wieniawski A.; Zaruski Marjusz, gen.; Żaluńska Jan poseł; Żeromski Stefan; Michałowski Olgerd, inż. kap.; Mohuczy Adam, kom. dyr. kursu maryn. wojennej.

Nadto na Walnem Zebraniu L. M. i R. 1) zatwierdzono przedstawiony budżet i program działalności,

2) uchwalono upoważnić Radę do zaproszenia p. wojewody Wachowiaka na honorowego protektora wszystkich Oddziałów Ligi Morskiej i Rzecznej na terenie województwa pomorskiego.

3) uchwalono wezwać Radę i Oddziały Ligi Morskiej i Rzecznej do urządzania corocznych obchodów rocznicy odzyskania morza polskiego, która przypada na dzień 10 lutego.

4) uchwalono, aby wszystkie Oddziały wplacały ze składek członkowskich od każdego członka oprócz popierających po 3 złote rocznie administracji czasopisma „Morze”.

5) zatwierdzono wniosek Rady, aby wszystkie regulaminowo przewidziane dochody centrali, mające wpłynąć od Oddziałów, jako odsetki ze składek członkowskich i czystych zysków z imprez, były przeznaczane na fundusz gmachu w Gdyni.

6) upoważniono Radę do utworzenia Wicedyrektoratu dla spraw warszawskich.

Po wyrażeniu uznania za pracę Radzie Ligi Morskiej i Rzecznej przewodniczący p. mec. E. Waydel zaznaczywszy, że wnioski są wyczerpane, zebranie zamknął.

UKONSTYTUOWANIE WŁADZ L. M. I R. Na posiedzeniu Rady L. M. i R. w dniu 4 lutego wybrano prezydium, w skład którego weszły osoby następujące: prezes Rady p. Adm. K. Porębski, jako wiceprezesi pp. mec. E. Waydel i St. Słowiński, i sekretarz p. F. Rostkowski.

Nadto ukonstytuował się zarząd w składzie pp.: Prezes Edmund Krzyżanowski, wiceprezes poseł Marjan Szydłowski, sekretarz i dyrektor naczelny Hugon Pistel, skarbnik Konstanty Rakusa-Suszczewski, oraz pp. Kom. A. Rylke, Z. Dębicki, gen. Marjusz Zaruski, inż. Piotr Bomas, Feliks Rostkowski, Stanisław Kruśzyński, inż. K. Rodowicz, kom. Władysław Filanowicz, Helena Pauly-Zahorska, Stanisława Hann, inż. Antoni Aleksandrowicz.

OBCHÓD PIĄTEJ ROCZNICY ODZYSKANIA MORZA POLSKIEGO. W rocznicę odzyskania morza, L. M. i R. urządziła o godz. 12 w południe w „Kino-Palace” pokaz filmowy. Do licznie zebra-



HELENA ZAHORSKA-PAULY,
Członek Rady i Zarządu L. M. i R. na
pokładzie trawlera „Rybitwa”.

nych, przeważnie młodzieży szkolnej, przemawiał p. inż. A. Pauly. Tegóż dnia o godz. 5 po poł. odbyła się Uroczysta Akademia w wielkiej sali Rady Miejskiej. Po zagajeniu przez p. Adm. K. Porębskiego, wygłosił referat p. Dyr. G. Chrzanowski p. t. „Twórzmy marynarkę handlową”, poczem przemawiał red. Zdzisław Dębicki na temat „Polska a morze”.

Część artystyczną Akademii wypełniły melodramaty Heleny Pauly-Zahorskiej i pieśni na tematy, związane z morzem, chóru „Duda”.

Akademję uświetnił swoją obecnością p. Prezydent Rzplitej, Stanisław Wojciechowski, wysoki protektor L. M. i R. i szereg wybitnych osobistości ze sfer rządowych i społecznych.

KOMITET WARSZAWSKI L. M. I R. Siedziba nowoutworzonego Komitetu Warszawskiego L. M. i R. mieści się przy Al. Ujazdowskich 37. W tymże lokalu zostają wzniesione zebrania dyskusyjne dla członków i wprowadzonych gości.

REPREZENTACYJNY PLUTON L. M. I R. L. M. i R., jako członek Zjednoczenia Polskich Stowarzyszeń, zgodnie z postanowieniem zarządu tegoż Zjednoczenia z dnia 19 stycznia 1925 roku organizuje Sztandarowy Pluton-Drużynę dla udziału w pochodach i defiladach. Komendantem został mianowany inż. Aleksander Pauly. Członkowie L. M. i R. proszeni są o zapisywanie się do tego plutonu reprezentacyjnego, odnośnie jego statutu i wszelkich przyjmowanych na siebie obowiązków mogą otrzymać wyczerpujące wiadomości w sekretarjacie L. M. i R.

KOPIE BULLI PAPIESKIEJ. Wydział Wykonawczy Zjednoczenia Polskich Stowarzyszeń Rzeczypltej komunikuje, iż została wykonana kopia bulli Ojca Świętego Piusa XI, udzielająca błogosławieństw organizacjom polskim i jej członkom poszczególnym, i że kopię tę w cenie 5 zł. za jeden egzemplarz można otrzymać w siedzibie Wydziału Zjedn. Pol. Stowarz. między godz. 10 a 12 przy ul. Nowy-Swiat 7, tel. 177-66.

„SARMACJA“

TOWARZYSTWO ŻEGLUGI MORSKIEJ
SP. AKC.

utrzymuje swojemi statkami „WISŁA“
i „WAWEL“ stałą komunikację między
Gdańskiem a portami morza bałtyckiego
i północnego.

Ekspedycją towarów zajmuje się towarzystwo „Bergenske
Baltic Transports“, Ltd. w Gdańsku Hundegasse 89.

CENTRALNE BIURO „SARMACJI“: WARSZAWA, SZOPENA 4 m. 1, TELEFON 314-48.

PIERWSZE KRAJOWE TOWARZYSTWO POWROŹNICZE W RADYMNIE (MALOPOLSKA)

ROK ZAŁOŻENIA 1888.

(poczta, kolej, telegraf i telefon w miejscu.)

ROK ZAŁOŻENIA 1888.

Poleca swoje wyroby z czystego włókna i pierwszej jakości konopnego i manilli, a to:

PASY, LINY KONOPNE I MANILLOWE, SMOŁOWANE I NIESMOŁOWANE, GURTY DO ELEWATORÓW
I MASZYN, GURTY NA SZLE, NASZELNIKI I KANTARY, TAŚMY TAPICERSKIE, POSTPONKI, LEJCE,
LINEWKI, SZNURY, SZPAGATY WSZELKIEGO RODZAJU, HAMAKI, SIATKI TENISOWE, SIATKI DO
POLOWANIA, SIATKI NA KONIE, SIECI DO RYBOŁÓSTWA I WSZELKIE INNE
WYROBY W ZAKRES POWROŹNICTWA WCHODZĄCE.

OFERTY NA ŻĄDANIE.

CENY KONKURENCYJNE

„KONOPIE“

SPÓŁKA AKCYJNA

Warszawa, Czerniakowska 205, tel. 292-42.

WYTWÓRNIA LIN I WYROBÓW KONOPNYCH

PRODUKCJA:

LINY: a) okrętowe, konopne i manilowe, b) napędowe konopne i manilowe, c) holownicze
konopne i manilowe, d) górnicze, montażowe i inne. SZNURY: żaglowe, sieciowe, miernicze
i wszelkie inne. SIECI: rybackie morskie, rzeczne i jeziorowe. PASY: kolejowe do okien,
tapicerskie i elewatorowe. SZPAGATY i wszelkie wyroby konopne
oraz SIATKI WAGONOWE.



POLECA: KARABINY, SZTUCERY I PISTOLETY KONKURSOWE
typów, używanych na OLIMPIADZIE 1924 r. Amunicja.

TARCZE WEDŁUG WZORÓW OLIMPIJSKICH.

Informacje i wskazówki w urządzaniu

STRZELNIC, KONKURSÓW strzeleckich i t.p.

BRONIE ŚRUTOWE I SZTUCERY DUBELTOWE FIRM:

G. DEFOURNY-SERVIN Liege, J. NOWOTNY i innych.

Przybory fechtunkowe, przyrządy wojskowe strzelecko-ćwiczebne
stale na składzie.

