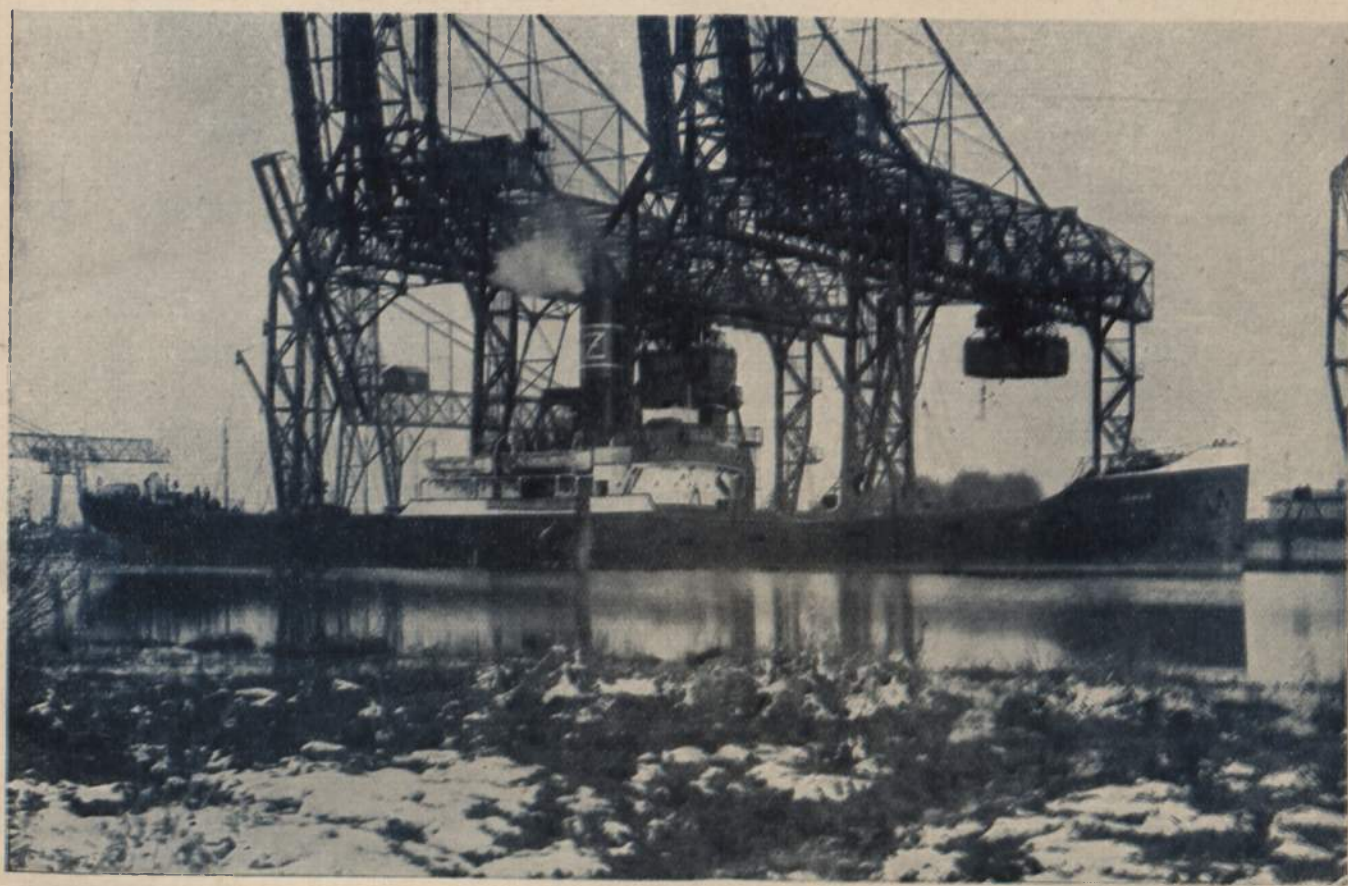


MORWA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.



S. S. „TORUŃ” W SZCZECINIE

POD POLSKĄ BANDERĄ

okrętami przedsiębiorstwa państwowego

„ŻEGLUGA POLSKA”

wysyłajcie wasze towary i sprowadzajcie wasze surowce z zagranicy.

Wyłączne ładunki masowe:

węgiel, drzewo, cement, cukier, rudy, nawozy sztuczne.

Flota Przedsiębiorstwa:

1. Statki towarowe: S. S. „Warta” - 4200 DW.

S. S. „Wilno”, „Poznań”, „Katowice”, „Toruń”, „Kraków” po 3000 ton.

Parowiec specjalny do przewozu zbiorowych ładunków:

„Tczew” — 1000 ton DW.

2. Statki pasażerskie: S. S. „Gdańsk” i „Gdynia” po 560 ton.

W czasie sezonu letniego statki przedsiębiorstwa utrzymują regularną komunikację pomiędzy

Gdańskiem, Gdynią, Helem i Jastarnią

i chodzą z wycieczkami do portów zagranicznych na Bałtyku.

G D Y N I A, ul. Starowiejska, willa Laguna

Adres telegr.: „Polmorsk”

Telefony: Wydział frachtowy 70. Wydział pasażerski 93.

PRZEDSTAWICIEL W WARSZAWIE:

J A N R A U E

Bednarska 2, m. 4. Tel. 235-45

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 2.

Warszawa, luty 1928 r.

Rok V

TREŚĆ NUMERU: 1. W ósmą rocznicę—*Henryk Tetzlaff*; 2. Duchowieństwo a morze—*A. Uziębło*; 3. Polska flota handlowa w dniu 1 stycznia 1928 r.—*S. Kosko*; 4. Ruch portowy i obrót towarowy portu gdynińskiego w r. 1927—*S. K.*; 5. Jesienny pochód lodów na Wiśle w r. 1927—*Inż. Szachtmajer*; 6. Pilice nad Wielkim Morzem—*H. Gąsiorowski*; 7. Morze a życie gospodarcze Polski w r. 1927—*Wojciech Stopczyk*; 8. Plywające lotniska na Oceanie—*J. E.*; 9. Zarys historyczny rozwoju polskiej marynarki wojennej—*Józef Boreyko*; 10. Kronika marynarki wojennej państw obcych—*J. B.*; 11. Z dziennika marynarza—*Tadeusz Stechi*; 12. Dzień grozy (dok.)—*K. M. Staniukowicz*; 13. Wyciąg z raportów kapitana s. s. „Katowice”; 14. Dwaj bohaterowie—; 15. Na śmierć lub życie...—*T. Szczygielski*; 16. Zadania naszego yachtingu morskiego—*Marjuś Zaruski*; 17. Sejmik Żeglarzy—*J. d.*; 17. Z dzienniczka „Vegi”—*Konrad Prószynski*; 19. Fałszerze historii—*N. L.*; oraz bogata kronika i dział oficjalny L. M. i R.

36 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE

W ÓSMĄ ROCZNICĘ

W miesiącu bieżącym przypada ósma rocznica objęcia przez Polskę we władanie morskiego wybrzeża, przyznanego Jej w Traktacie Wersalskim.

Już osiem lat mija od tej niezapomnianej chwili, kiedy żołnierz polski, maszerując w ślad za ustępującymi z zagrabionej ziemi Niemcami, stanął na wybrzeżu Bałtyku.

Było to dnia 10 lutego 1920 roku.

Obecnie w roku 1928, kiedy dorocznym zwyczajem święcić będziemy uroczystości ten dzień, godzi się uczynić niejako mały rachunek sumienia.

Rok ubiegły, to rok rzetelnej pracy na morzu. Nareszcie po długich latach bezwładu zakrzętnęliśmy się około należytego zagospodarowania naszego wybrzeża, około stworzenia własnej żeglugi handlowej. Tem samem utracony został poważny atut wrogiej nam propagandy we świecie, która jeszcze przed rokiem próbowała perfidnie kwestjonować nasze prawo do dostępu do morza, boć „Polska z dostępu tego nie umie skorzystać i nie korzysta”. Dziś głosy takie są już niemożliwe. Po morzach dalekich pływają polskie statki handlowe, bandera morska Rzeczypospolitej powiewa coraz to w nowych portach. W sprzymierzonej Francji buduje się zaczątek naszej siły zbrojnej na morzu. Port Gdynia staje się znany na świecie i niedaleka jest chwila, kiedy będzie jednym z pierwszych portów na Bałtyku. Rok ubiegły zamyka obrotem towarowym, bez mała równym połowie obrotu Gdańska przed wojną, a w tym roku wobec zwiększenia rozmaitych urzą-

dzeń portowych i dalszej rozbudowy samego portu, obrót ten powinien osiągnąć już bez porównania poważniejsze rezultaty.

Wolne miasto Gdańsk, pod życzliwą opieką Rzeczypospolitej osiągnęło obroty handlowe, jakich jeszcze nigdy dotąd w przeszłości nie miało. Trzeci wreszcie port morski Rzeczypospolitej — Tczew, leżący na t. zw. morskiej Wiśle, w tym roku zostanie przekształcony na nowoczesny port drzewny, na co wstawione zostały już odpowiednie sumy w budżecie Państwa.

Rosną na wybrzeżu, jak grzyby po deszczu, nowe letniska, pensjonaty, wille. Z każdym rokiem coraz więcej Polaków jeździ nad morze na wywczas, po nabraniu sił do całorocznej pracy.

Od Górnego Śląska ku morzu wytknięty został nowy szlak kolejowy, który ma skrócić jaknajbardziej przewóz naszych bagactw narodowych z głębi kraju na wybrzeże. Do Bydgoszczy szlak ten jest już gotowy. Na północ od Bydgoszczy znajduje się obecnie w budowie, z wiosną zaś 10.000 robotników zacznie go forsownie prowadzić ku morzu.

W miesiącu bieżącym odbędzie się w Warszawie zjazd towarzystw żeglugowych, utrzymujących komunikację na naszych drogach wodnych śródlądowych. Być może, że stanie się on momentem zwrotnym w tej doniosłej, a jeszcze u nas niezupełnie docenianej, dziedzinie pracy.

Liga Morska i Rieczna, która od

szeregu lat pracuje w Polsce nad budzeniem ducha morskiego w narodzie, rok ubiegły zamknęła nader pomyślnie. Liczba oddziałów Ligi podwoiła się, praca organizacyjna wzięła żywe tempo, zaś nowy statut, który niebawem uchwali walne zebranie członków Ligi, pozwoli na jeszcze wydawniejszy postęp w pracy.

To są nasze dotychczasowe aktywa.

Zastanowić się trzeba teraz nad tem, co jeszcze uczynić należy. Musimy sobie powiedzieć bez ogródek, że to wszystko, czegośmy dokonali, to zaledwie drobna cząstka wielkiej pracy, jaką historia naszemu i przyszłym pokoleniom na barki włożyła. Trzeba rozwiązać należycie naszą żeglugę morską, pobudować i zakupić jeszcze dziesiątki i setki nowych statków, zagospodarować należycie wybrzeże, rozbudować Gdynię, rozwinąć rybactwo morskie, słowem pracy jeszcze mnóstwo przed nami.

Dalej musimy otoczyć troskliwą opieką ludzi, pracujących na morzu, nadbrzeżną ludność kaszubską, trzeba wzmocnić ten bastion pomorski, który łączy nas przez morze z całym światem.

Wszystkim tym celom służy wytrwale Liga Morska i Rieczna. Jej hasła winny znaleźć jaknajwyższy oddźwięk w społeczeństwie. Coraz większa liczba członków Ligi, coraz gęstsza sieć oddziałów naszej organizacji, rozrzuconych po całej Polsce, winna co roku święcić dzień odzyskania dostępu do morza.

HENRYK TETZLAFF.

DUCHOWIEŃSTWO A MORZE

Duchowieństwo polskie nie małą rolę odegrało w dziedzinie propagandy morza. Wszędzie byliśmy przez nie wspomagani, wszędzie jaknajchętniej udzielało nam ono pomocy. Staraniem księży proboszczów został powołany do życia niejeden oddział Ligi, niejeden też z księży prefektów zachęcił młodzież do tworzenia kółek żeglarskich, do wycieczek wodnych w większym stylu. We wszystkich tych wypadkach występowali duchowni polscy, jako obywatele kraju, jako ludzie, pragnący otworzyć przed oczyma młodzieży, czy też dojrzałych współobywateli, szersze horyzonty. Wszystko to były jednak zasługi jednostkowe. Obecnie pozwolimy sobie zająć się kwestją, o ile duchowieństwo, jako takie, zainteresowane jest zagadnieniem morza w Polsce.

Otóż, że tak jest istotnie, nie ulega żadnej wątpliwości. Ze wszystkich instytucyj świata największą ekspansywnością odznacza się Kościół Katolicki. Ekspansywność ta, oprócz wielkiej idei apostołstwa, porywała zawsze dusze najbardziej zapalonych i energicznych kapłanów, którzy wyrwali się z ojczyzny, aby nieść wiarę w najdalsze zakątki świata, do najbardziej ciemnych i barbarzyńskich środowisk. Kiedy nikt literalnie w Polsce nie myślał o krajach zamorskich, duchowieństwo inicjowało składki na misje zamorskie, na dzieci chińskie i murzyńskie, które wychowywało po swoich zakładach.

Oczywiście, że tę ekspansję katolicyzmu prowadziło przedewszystkiem duchowieństwo narodów morskich. Ale ileż sił polskich brało w niej udział. Iluż steranych w pracy misyjnej kapłanów spoczywa obecnie po klasztorach OO. Misjonarzy i Jezuitów, ilu dotąd ponosi niewysłowione poświęcenia się w krainach wiecznego żaru i żółtej febry.

Duchowni, udając się na misje w te dalekie, obce, mniej lub więcej gościnne kraje, stawali się w nich mimowolnymi nosicielami kultury swojego narodu, stawali się *ipso facto* reprezentantami interesów swojego państwa. Rządy poszczególne też popierały te misje nie tylko ze względów religijnych, ale i czysto politycznych. Misje musiały posiadać swoją administrację, pociągały do współpracy jednostki o wyrobieniu handlowem i bardzo często w miarę rozwoju stawały się agenturami gospodarczymi i politycznymi swojego kraju o niezmierniej doniosłości. Przypomnijmy sobie fakt, że Francja, przeprowadzając rozdział kościoła od państwa w kraju, nie chciała jednocześnie za żadne skarby zrzec się opieki nad katolicyzmem w zachodniej Azji, dawało to jej bowiem ogromne prerogatywy.

Jak już wspomnieliśmy, cały szereg duchownych katolickich w Polsce bierze udział w pracy misjonarskiej za morzem. Jednostki te występują

tylko jako jednostki, służą sprawie wiary i Kościoła, nie są jednak wykorzystane przez naród. Polska będzie miała istotny pożytek z tych misyj dopiero wtedy, gdy będą one występowały, jako misje nasze, misje polskie, gdy będą się udawały tam, gdzie istotnie są polskie interesy, gdzie za nimi napłynie fala naszego wychodźstwa, wzmacniając tam samem ekspansję wiary, zapoczątkowaną przez kapłanów-misjonarzy.

Nie czas i nie miejsce tutaj zajmo-

wać się kreśleniem wytycznych dla tej pracy. Wytyczne te winno opracować sobie samo duchowieństwo, powołując odpowiednich doradców fachowych. Dla nas, dla Ligi Morskiej, najważniejsza jest sama zasada, odnalezienia punktów styecznych pomiędzy ideą morską—a duchowieństwem, określenie zbieżności interesów, a raczej naturalnych zainteresowań. Stąd będzie płynęła konieczność obmyślenia stałej organizacyjnej współpracy.

A. UZIEMBŁO



J. E. Ks. Biskup Chelmiński, Dr. Okoniewski, protektor pomorskich oddziałów Ligi Morskiej i Rzecznej.

POLSKA FLOTA HANDLOWA W DNIU 1 STYCZNIA 1928 R.

Jeszcze przed dwoma laty trudno byłoby się z czystym sumieniem zdecydować na wybór powyższego tytułu, jakkolwiek bowiem posiadaliśmy na morzu parę jednostek pływających, wyraz „flota” w stosunku do nich oraz ich anemicznego żywota zdawał się być za „mocny”, za wielki i niewspółmierny.

Dopiero druga połowa 1926 i rok 1927 wpłynęły na wypełnienie się treści i paralelizm nazwy do przedmiotu, który miała oznaczać.

Dziś już wymawianie wyrazów „flota polska” w nikim nie budzi skrępowania,

tembardziej, że opiera się ona o czysto polskie porty—Gdynię i Tczew, zatrudnia czysto polski personel, zarówno pływający, jak i kierujący akcją przedsiębiorstw, posługuje się polską maklerką. Zagadnienia morskie oświećła polska prasa fachowa, Szkoła Morska kształci „narybek” marynarski, — brak jedynie własnej stoczni, któraby z polskich materiałów budowała dla nas okręty. Ale nieco cierpliwości, — a będzie i stocznia.

W liczbach nasz stan posiadania na morzu za ostatnie lata przedstawia się następująco:

	1.I. 1926 r.	1.I. 1927 r.	1.I. 1928 r.
Statków	15	28	33
Brutto ton	4.050	19.300	25.135
Grupa małych żaglowc. i statk. przybrzeżn.	750	250	185
	4.800 br. t.	19.550 br. t.	25320 br. t.

Od 1.I. 1927 do 1.I. 1928 czysty przyrost wynosi około 6.000 br. ton, — należy jednak uwzględnić to, że w wymienionym okresie czasu zlikwidowało się T-wo żegl. morskiej „Sarmacja”, sprzedając 2 statki o 1445 br. ton, został sprzedany motorowiec „Józef En-

glicz” o 445 br. ton oraz zatonał holownik „Górnik” o 211 br. ton. Biorąc powyższe pod uwagę należy liczyć przyrost nowego tonażu za rok ubiegły na przeszło 8.000 brutto ton.

Na istniejący morski tonaż składają się obecnie następujące statki:

I. Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” — Gdynia:

1. „Wilno”	— 2.038 br. ton	} parowce towarowe.	
2. „Katowice”	— 1.995 „		
3. „Kraków”	— 2.017 „		
4. „Toruń”	— 2.038 „		
5. „Poznań”	— 2.038 „		
6. „Warta”	— 2.478 „		
7. „Tczew”	— 762 „		
8. „Gdynia”	— 538 „		} parowce pasażerskie.
9. „Gdańsk”	— 538 „		

Tonaż dead weight statków „Żegluga Polskiej” wynosi około 22.000 ton.

II. Towarzystwo „Żegluga Wisła — Bałtyk” — Tczew:

1. „Orkan”	— 241 br. ton	} holowniki morskie.
2. „Sambor”	— 215 „	
3. „Tyras”	— 139 „	
4. „Krakus”	— 149 „	
5. „Rybak”	— 215 „	
6. „Felek”	— 599 „	} lichtugi morskie.
7. „Antek”	— 396 „	
8. „Edek”	— 398 „	
9. „Stefek”	— 412 „	
10. „Bronek”	— 391 „	
11. „Benek”	— 391 „	
12. „Janek”	— 740 „	
13. „Jurek”	— 740 „	
14. „Bartek”	— 391 „	
15. „Bolek”	— 391 „	
16. „Aek”	— 394 „	
17. „Franek”	— 400 „	
18. „Wojtek”	— 399 „	
19. „Wacek”	— 404 „	

Tonaż dead weight towarzystwa „Żegluga Wisła—Bałtyk” wynosi około 14.000 ton.

III. Polsko-Skandynawskie T-wo Transportowe Gdynia.

1. Robur II — 1374 br. ton, 2200 dead weight t.

IV. Rządowe.

1. „Lwów” — 1.293 br. ton — żagl.-mot. st. szkolny
2. „Ursus” — 167 „ hol. morski
3. „Kastor” — 90 „ hol. portowy
4. „Nowa Droga” 367 „ — pogłębiarka portowa — ogólny tonaż dead weight około 2.500 ton.

Razem flota handlowa na 1 stycznia 1928 wynosiła 33 jednostki pływające o nośności około 40.000 ton D. W. — nie licząc kilku mniejszych żaglowców z Rewy — o ogólnej pojemności 186 br. ton.

Jest to już ilość, która może świadczyć o tem, że z fazy projektów przeszliśmy do czynów i że na drodze tej postawiliśmy jeden mocny krok.

S. KOSKO

RUCH PORTOWY I OBRÓT TOWAROWY PORTU GDYŃSKIEGO W R. 1927.

Ujęty w liczby rozwój portu Gdyni w roku ubiegłym przedstawia się już dość poważnie, w porównaniu zaś do lat ubiegłych — okazałe. Wskazuje to najlepiej na popularność tego portu, który pomimo, że znajduje się w stadjum budowy, potrafił już wysłać towary nawet na drugą półkulę — do Ameryki Południowej.

W porównaniu z r. 1926 ruch w porcie przedstawia się następująco:

	1927 r.	1926 r.
1. Przyszło i wyszło statków:	1,068	605
2. O tonażu netto rej.:	814.141,5	402.865
3. Przyjechało i wyjechało osób:	9.440	7.852
4. Przywieziono i wywieziono różnego ładunku:	15.541 t.	8.857 t.
5. Wywieziono węgla:	880.241 t.	395.761 t.
6. Przywóz i wywóz ładunków ogółem:	895.782 t.	404.618 t.

Jeżeli porównamy dane dla r. 1927 z danymi dla lat 1924 i 1925 (o r. 1923 można wogóle nie mówić, gdyż wtedy jeszcze ruch nosił charakter przypadkowy i minimalny), to stwierdzimy pięciokrotne zwiększenie się zarówno ilości statków jak i ich tonażu (w 1924 i 1925 r. razem — statków przybyło i wyszło 208 o tonażu 175.514 n. t. r.).

S. K.



JESIENNY POCHÓD LODÓW NA WISŁĘ W R. 1927

Pochód lodów na jesieni r. 1927 dał możność bezpośrednio i dokładnie obserwować zjawisko srogie a wspaniałe lodochodu jesiennego, który dla żeglugi przedstawia o wiele większe niebezpieczeństwo, niż pochód lodów

22.XI kra + 156, t.^o powietrza — 13^o
23.XI kra + 185, t.^o powietrza — 7^o

Dnia 23.XI rano sygnalizowano, iż powyżej Modlina (ujście Bugu) rzeka stanęła. (Odczyt na wodowskazie

były do mostu kolejowego na 2 dni przed staniem rzeki. Kra tłoczyła się z taką siłą, że 150 K. M. nie mogło utrzymać statku w ruchu.

Dopiero po opadnięciu zatorowej wody pod Warszawą dało się wyko-



Fot. 1. — Jesienny pochód lodów na Wiśle. Rzeka w pobliżu mostu kolejowego w Warszawie.



Fot. 2. — Lód, wyrzucony na ławice piasków koło cytadeli w Warszawie.

wiosennych, albowiem w ostatnim wypadku statki zasadniczo znajdują się w bezpiecznych zimowiskach, wykonując niezbędne do nowej kampanji naprawy. Natomiast pojawienie się śryżu i bezpośrednio potem pochód lodów jesiennych następuje naogół w chwili, gdy transporty są przeważnie w drodze z ładunkami sezonowymi. Nasze warunki wytwarzają, jak dotychczas, pewne fale w transportowaniu wodą, gdyż z braku stałego ładunku (naprz. rudy, węgla), żegluga trudni się transportowaniem ładunków sezonowych, które w ilościach pokaźnych napływają późną jesienią: (jak: buraki, zboże, cukier i t. d.). Dlatego też na Wiśle pochód lodów jesiennych nabiera bardzo wielkiego znaczenia, szczególnie gdy raptowne, a wczesne, mrozy, jak w r. 1927, gwałtem przerywają komunikację. — Już w połowie listopada mrozy znacznie oziębiły wody Wisły, zaś w dniu 19/XI pojawił się śryż przy temperaturze w Warszawie — 6^o i przy stanie wody +181 na wodowskazie.

Przebieg dalszy temperatury i stanów wody w/g wodowskazu warszawskiego przedstawiał się jak następuje:

20.XI śryż + 173, t.^o powietrza — 4^o
21.XI śryż + 164, t.^o powietrza — 12^o

w Warszawie był +185. — Przybór zatorowy).

Dnia 23.XI o godz. 15 stanęła Wisła pod Warszawą, czemu sprzyjały szeroko rozłożone piaski powyżej mostu kolejowego, ścieśniające gwałtownie żywy przekrój rzeki. Fot. 1.



Fot. 4. — Fragment Wisły koło mostu kolejowego w Warszawie.

Jakie znaczenie miało w tem miejscu zwężenie przekroju przez lody, złożone na piaskach możemy wnioskować z faktu, że trzy parostatki (2 pasażerskie „Mickiewicz” i „Bajka” oraz służby technicznej: „Kraasiński”) nie mogły przebyć 2 km. drogi do portu, chociaż przy-

nać zdjęcia fotografii pod Cytadelą, gdzie widzimy, że podniesiony stan wody zatorowej rzucił na suche ławice piasków ten lód, co w postaci zdałoby się cienkich tafli płynął na całej szerokości rzeki. Fot. Nr. 2.

W rzeczy samej, te cienkie, bo zaledwie 10—15 cm. grubości tafle lodu, okazały się grubo podbite śryżem i dopiero teraz ujawnione na światło dzienne wskazują nam, że załogi statków mają rację, gdy okazują pewną niechęć w kierunku podróży w lodach jesiennych. Niechęć ta, a może i strach, osnute są na dostatecznym doświadczeniu, wobec czego, przy zmuszaniu ludzi do transportowania pociągów na zimowiska podczas pochodu lodów zawsze odczuwać się daje pewna bezradność w decyzji, podsycana przez niepokój we własnym sumieniu, gdyż wiadome jest, że nieostrożne przytarcie statku na mieliznie może wywołać katastrofę tego rodzaju, iż cały pociąg, pozbawiony na chwilę ruchu, będzie zwałony na piasek przez napływające gąbczaste masy, które żadną miarą nie dadzą się zwalczyć; wysokość takiej bryły, zwanej w gwarze wiślanej „babą”, sięga wzrostu człowieka, zaś wymiary w planie są bardzo różne, a zawsze znaczne. (Fotografja Nr. 3).



Fot. 3. — „Baby”.



Fot. 5. — „Baby” wysokości człowieka.

Fotografia Nr. 4 przedstawia fragment koło mostu kolejowego. Zator tu złożony jest wyłącznie z tafli lodu, który namarzł na spokojnej i płytkiej wodzie poza ostrogami przed utworzeniem się zatoru i następnie był połamany i zepchnięty pod most w postaci kilku fal przez napływające z góry masy.

Szczególne warunki pochodu lodów w b. r. są bardzo pouczające mojem

zdaniem, wskutek czego pragnę podzielić się z kolegami swoimi spostrzeżeniami, które narazie udało mi się ująć w postaci załączonych fotografii.

Na fotografii Nr. 5 wysadzone na brzeg „baby” dają pojęcie o ich wymiarach, gdyż człowiek wysoki 1,75 m. jest prawie zupełnie zakryty poziomo leżącą krą lodową, podbitą śryżem.

Bliższe obserwacje budowli regulacyjnych, narażonych na przejście tych mas śnieżnych musi być bardzo ciekawe, lecz efekt tego rodzaju pracy można będzie ocenić prawdopodobnie tylko z nastaniem letnich niskich stanów wody, ale wtedy nie da się odróżnić, co zawdzięczamy lodom wiosennym, co działaniu olbrzymiego przepływu wysokich wód, a co pochodowi lodów w ubiegłej jesieni.

INŻ. SZACHTMAJER

PILICE NAD WIELKIEM MORZEM

Polską część brzegów Morza Bałtyckiego w pojęciu, odpowiadającym lokalnemu terminowi „Wielkie Morze”, stanowi, jak wskazuje mapa, li-



Ujście Czarnawy do Wielkiego Morza.
Fot. H. Gąsiorowski.

nja od ujścia Piaśnicy na zachodzie po końcowy cypel półwyspu Helu na wschodzie. Zależnie od występujących na tej przestrzeni typów krajobrazowych dzieli się ona na trzy, morfologicznie odrębne części. Idąc od zachodu na wschód, są to: pierwsza część od ujścia Piaśnicy po półn.-zachodni narożnik t. zw. Kępy Swarzewskiej; jest to teren szerokich pradolin rzecznych (Błota Bielawskie, Karwieńskie, Piaśnica) z usypanym na nich tuż przy samym morzu wąskim pasem wydm, przecięty na zachodzie Piaśnicą, a na wschodzie Czarnawą.



Wielkie Morze w Hallerowie. W dali półwysp Helski.
Fot. H. Gąsiorowski.

Druga część pokrywa się w całości z północnym brzegiem Kępy Swarzewskiej, a więc jest to stary, pierwotny, kilkadziesiąt metrów wzniesiony nad morzem, ład na przestrzeni

od owego narożnika po nasadę półwyspu Helu w Hallerowie. Wreszcie trzecią część stanowi utwór geologicznie najmłodszy, alluwialny, powstały z wydm półwysp Hel.

W temacie niniejszym wchodzi w grę druga z wymienionych części, a jest nią północny i w dalszym ciągu północno-wschodni brzeg Kępy Swarzewskiej. Ukształtowanie jego i kierunek daje podstawę do nieznacznego zróżniczkowania jego zachodniej i wschodniej części. Zachodnia to 3 km. długi pas między przylądkiem Rozewskim a wspomnianym półn.-zachodnim narożnikiem Kępy, mającym kierunek wschód-zachód; wschodnia to znacznie dłuższy, bo 8-kilometro-



Przylądek Rozewski, widziany z Jastrzębiej Góry nad Chłapowem.
Fot. H. Gąsiorowski.

wy odcinek między Przylądkiem Rozewskim a Hallerowem, ciągnący się w kierunku od półn.-zachodu na połudn.-wschód, a nacechowany stopniowym obniżaniem się brzegu Kępy na przestrzeni od Jastrzębiej Góry do Wielkiej Wsi. Obie połacie dzieli od siebie przylądek Rozewski, wysunięty, jak baszta w Wielkie Morze.

Brzeg kępy, o którym mowa, przedstawia na całej swej długości niezwykle charakterystyczne, wybitne typowe formy klifowe i tu wytworzone krajobrazy są bezsprzecznie najpiękniejsze na całym polskim wybrzeżu. Zwłaszcza przepiękna jest zachodnia część, t. j. przestrzeń na zachód od przylądka Rozewskiego. Najpiękniej-

szym zaś jest sam przylądek. Zawisł bezpośrednio nad morzem ścianą niemal prostopadłą, 54 m. wysoką. Atakowany spienioną zaciekłością fal mo-



Przylądek Rozewski. Najbardziej na północ wysunięty punkt polskiego wybrzeża.
Fot. H. Gąsiorowski.

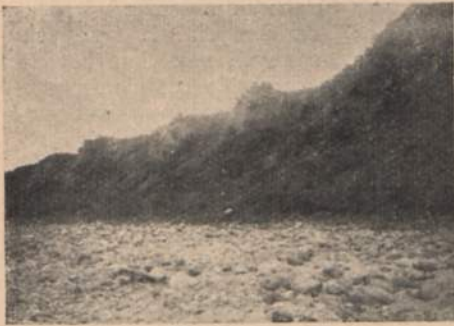
rza, usiłującego odsunąć go od siebie, nie ma pod sobą plaży, podobnie jak przylądek Oksywski; umocniony jest cementową buną, zabezpieczającą go od podmywania i usuwania się. Wreszcie ujście jaru w jego wschodniej części, nasróżone charakterystyczną, grzebieniastą krawędzią, czynią przylądek Rozewski istotnie najpiękniejszym fragmentem naszego wybrzeża.

Kilkaset metrów dalej na zachodzie powraca normalna forma wybrzeża klifowego, t. j. klif, oddzielony plażą od morza. Stoi więc nad nią mur ładu, poorany młodziuchnymi jarkami, rynkami, nadającymi mu formy, jakby rzędu stożków, kopic, dachów i daszków. Lasu na nim już niema; miejsce poważnych buków zajęły tu ga-



Ujście jaru koło przylądka Rozewskiego.
Fot. H. Gąsiorowski.

szcze rokitnika, żarnowca i innych krzewów. Dalej na zachodzie odstawiają się jednak i zupełnie nagie ściany, znacznej, bo również około 50 m. wysokości, wśród których z pod warstw



Brzeg klifowy i plaża, zasłana czułkami, na zachód od przylądka Rozewskiego.
Fot. H. Gąsiorowski.

dyluwjalnych wyłaniają się odkrywki warstw trzeciorzędowych.

Wreszcie 3 km. od przylądka rozpostarł się jego zachodni odpowiednik, a mianowicie ów półn.-zachodni narożnik kępy Swarzewskiej, niewłaściwie, jak poniżej wykażę, zwany „Jastrzębią Górą.” Tu koniec klifowych form wybrzeża, a rozpoczyna się wąziutki, zalesiony pas wydm, naniesionych przez morze na dno rzecznych pradolin, tu szeroko ku zachodowi i



Brzeg klifowy pod Pilicami.
Fot. H. Gąsiorowski.

południowi rozpostartych. Stromy brzeg klifu, posyty obfitością gęszciami krzewów, stanowi tu ścianę już tylko 30 m. wysoką, natomiast nadbrzeże, pokryte od strony morza gęstym lasem szpilkowym, daje prócz wspaniałych widoków na Wielkie Morze także doskonałe, nasycone żywicą, powietrze.

Nic dziwnego, że właśnie ten samotny, odludny zakątek zwrócił na siebie uwagę polskich letników, którzy, nie



Brzeg klifowy na wschód od Pilic.
Fot. H. Gąsiorowski.

zważając na brak dogodnej komunikacji, instalują tu kąpielisko morskie, mające wszelkie dane na wybiecie się w ich rzędzie na pierwsze miejsce.

Grupa will, mimo niezwykle trudnych warunków budowlanych, pokryła już część nadbrzeża tak zalesioną, jak też niezalesioną, powstał już i dworzec kąpieliskowy z hotelem, a las po przecięciu go w różnych kierunkach deptakami i alejami zamieniono na pyszny park z niezrównanymi widokami na morze. Również złagodzone stromość brzegu pobudowaniem serentynek i szeregu schodków.



Pilice. Widok od zachodu.
Fot. H. Gąsiorowski.

Jest to więc obok Hallerowa drugie powstające za czasów nowej Polski kąpielisko morskie wyłącznie temu celowi służące, bo nie oparte o istniejącą poprzednio już w tym miejscu wieś lub przysiółek. Podczas, gdy jednak pierwsze zyskało od razu ustaloną i już ogólnie przyjętą nazwę „Hallerowo”, dla drugiego sprawa nazwania go staje się problemem, który należy copędzej rozwiązać.

Przedewszystkiem zerwać się musi copędzej z ucierającą się dla tej miejscowości wręcz fałszywą nazwą „Ja-



Jastrzębia Góra nad Chłapowem od strony zachodniej.
Fot. H. Gąsiorowski.

strzębia Góra”. Na polskim wybrzeżu morskim jest tylko jedna Jastrzębia Góra, a tą jest Kota 68 m. położona 2½ km. na półn. zachód od Chłapowa. Tubylcza ludność kaszubska innej Jastrzębiej Góry nie zna. Fakt ucierania się dla nowego kąpieliska nazwy „Jastrzębia Góra” (niektórzy dodają jej miano „Zachodnia”) ma swą przyczynę w oznaczeniu tą nazwą



Pilice. Widok Wielkiego Morza.
Fot. H. Gąsiorowski.

tego miejsca na niemieckiej mapie woj-skowej — 33 „Habichtsberg”. Nazwa ta jednak wkradła się tam niezawodnie przez pomyłkę, bo Kaszubi zamieszkujący wieś, Tupadły, do której miejsce to katastralnie przynależy, nazywają je i nazywali od wieków „Pilice”, a nazwa Jastrzębiej Góry dlań jest im zupełnie nieznaną; dziwią się też, dlaczego przybysze zwą ją „Jastrzębią Górą”, kiedy Jastrzębia Góra jest aż nad Chłapowem. Nie zdarza się też nigdzie w ludowej nomenklaturze, by na tak nieznacznej, bo zaledwie 7 km. przestrzeni oznaczano dwa miejsca orograficznie różne i so-



Pilice od strony lądu.
Fot. H. Gąsiorowski.

bie niepodobne temi samymi nazwami. Poza tem „Zachodnia Jastrzębia Góra” nie przedstawia zupełnie kształtu góry; jest stromą tylko od strony morza. Od strony zachodu, jak uwidocznią zdjęcie, stok jej jest łagodny i niski, a od strony lądu jest to zupełnie płaska powierzchnia, niczem nie uzasadniająca mianowanie jej „górami”. Wysokość miejsca, trygonometrycznie oznaczona wynosi zaledwie 33 m. Inaczej rzecz ma się z Jastrzębią Górą właściwą, t. j. wznoszącą się na półn.-zachód od Chłapowa; dominuje wydatnie nad resztą klifowego brzegu, wznosi się również wyraźnie od strony lądu



Widok na Wielkie Morze z parku w Pilicach.
Fot. H. Gąsiorowski.

du a szczyt jej osiąga wysokość 68 m. Jest więc istotnie kulminacją nietylko klifowego brzegu, ale całej kępy Swarzewskiej.

Omyłkową więc nazwę niemieckiej mapy przejęli bezkrytycznie autorzy polskich przewodników po wybrzeżu i stąd ucierająca się nazwa „Jastrzębia Góra”. Co prawda, były i są usiłowania nazwania tej miejscowości i inną nazwą, bo „góra”, a zwłaszcza góra niewidoczna, już tem samem nie trafia do przekonania. Więc już Dr. Orłowicz w swym „Przewodniku po Województwie Pomorskiem” nadmienia, że „powstające na Jastrzębiej Górze kąpielisko ma otrzymać nazwę „Rozewskich Kąpeli”. Nazwa może i nienajgorsza, lecz lepsza byłaby wte-



Wnętrze jaru koło przylądka Rozewskiego.

Fot. H. Gąsiorowski.

dy, gdyby kąpielisko to powstało na Rozewskim przylądku, bo nazwą „Rozewie” nie obejmują okoliczni Kaszubi również i Pilic. Skłonni do przesadnej reklamy entuzjaści próbowali ochrzcić je „Nową Warszawą”. Wszystko zgoła niepotrzebne, bo mamy na nie rodzimą, tubylną, odwieczną nazwę „Pilice”, która co prędzej musi zastąpić niewłaściwą, wyrosłą z omyłki pruskiego topografa nazwę „Jastrzębia Góra”.

Zwrócić na to uwagę władz kompetentnych, t. j. Wojewódzkiego Urzędu w Toruniu oraz Starostwa Morskiego w Gdyni — obok pokazania tego pięknego zakątka naszego wybrzeża morskiego polskiemu ogółowi — jest też celem niniejszej notatki.

H. GAŚSIOROWSKI

MORZE A ŻYCIE GOSPODARCZE POLSKI W R. 1927

Szereg danych wskazuje na postępujące stopniowo ozdrowienie życia gospodarczego Polski. Proces ten, aczkolwiek powolny, znajduje swój wyraz w zwiększającym się stale zatrudnieniu z jednej strony, a zmniejszeniu bezrobocia z drugiej strony. Stan zatrudnienia w 1927 r. przekroczył znacznie poziom lat ubiegłych, a towarzyszy temu zjawisku intensywnie wykorzystanie warsztatów pracy, urządzeń technicznych w wielu dziedzinach przemysłu, umożliwiające obniżanie kosztów produkcji, a co za tem idzie utrzymanie zdobytych rynków zbytu zagranicą, w krajach zamorskich w znacznej mierze. Spadek bezrobocia jest wynikiem omówionego wyżej wzrostu zatrudnienia z jednej strony, z drugiej zaś, będąc nieuniknionem zjawiskiem w kraju, posiadającym znaczny przyrost naturalny, niemożącym normalnie zatrudnić wszystkich rąk roboczych, nieznanymi rozmiarami swemi świadczy, że znaczny odsetek sił roboczych znalazło jednak zatrudnienie w kraju. Wychodźstwo, które we wspomnianym okresie wynosiło do państw europejskich 80 tys., a do państw pozaeuropejskich zamorskich 48,5 tys., ogółem 128,8 tys., było nawet cokolwiek mniejsze, niż w tymże okresie czasu w (3 kwart.) 1926 r. Należy zaznaczyć, że jedynie wychodźstwo do Francji i Danii jest prawnie uregulowane. Reemigracja wynosiła z państw europ. 11,3 tys., z państw zamorskich (pozaeurop.) 5,3 tys., ogółem 16,6 tys., również nieznanie się różniąc od analogicznych cyfr 1926 r. Przytoczone dane ważne dla charakterystyki rynku pracy, są niemiernie ciekawe dla oceny możliwości ruchu pasażerskiego przez porty polskie. Przechodząc do produkcji widzimy wzrost wydobycia przedewszystkiem węgla, co spowodowane jest zarówno zapotrzebowaniem rynku wewnętrznego, jak też zagranicznych eksporterów, w tej liczbie do państw bałtyckich eksport węgla wykazuje dążność do utrzymania, pomimo wzmożonej konkurencji angielskiej, dążącej do odbicia, zajętych przez Polskę rynków zbytu w państwach skandynawskich. Pociągającym objawem jest wzmaganie się wywozu i obrotów przez porty polskie, zwłaszcza przez czyniącą coraz skuteczniejsze wysiłki Gdynię, której sprawność przeladunkowa jest coraz większa.

Świadczy też o rozwoju portu gdynińskiego wzmagający się stale ruch statków w porcie (ob. tablicę w/g bandery w 1927

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM w g BANDER

1926—1927

B a n d e r a	1 9 2 6			1 9 2 7			Zwiększenie (+) w por. do poprz. roku	
	Liczba statk.	Netto reg- ton	% og. sum	Liczba statk.	Netto reg- ton	% og. sum	Liczba statk.	Netto reg- ton
Ogółem wpłynęło a)	81	59347	100,0	530	422939	100,0	+449	+363592
W tem:								
Angielska	1	613	1,0	10	10495	2,4	+ 9	+ 9882
Austriacka	—	—	—	1	260	0,0	+ 1	+ 260
Duńska	7	5016	8,5	65	59099	14,0	+ 58	+ 54083
Estońska	3	847	1,6	4	2224	0,4	+ 1	+ 1377
Finlandzka	3	7830	13,2	1	2695	0,5	— 2	— 5135
Francuska	6	9705	16,3	26	49809	11,5	+ 20	+ 40104
Gdańska	2	624	1,0	18	9395	2,0	+ 16	+ 8771
Holenderska	—	—	—	1	442	0,1	+ 1	+ 442
Łotewska	1	814	1,3	36	30357	7,3	+ 35	+ 29543
Niemiecka	11	4099	7,0	77	42046	10,0	+ 66	+ 37947
Norweska	11	7530	12,5	39	32902	8,0	+ 28	+ 25372
P o l s k a	—	—	—	58	58387	14,0	+ 58	+ 58387
Szwedzka	36	22269	37,4	194	124848	30,0	+158	+102579

a) Wpłynęło. Liczba ta nieznacznie się różni się od liczby i tonażu statków odpływających.

Źródło: Wiadomości Statystyczne Gł. U. St.

roku) w 1927 r. w porównaniu do 1926 r. Tonaż statków wpływających osiągnął 423 tys. NRT, t. j. niespełna 50% tonażu przedwoj. Gdańska (1912 r.). Ilość ładunków w 1927 r. w porcie gdynińskim osiągnęła w przywozie 6,7 tys. ton; w wywozie zaś podwoiła się z 414 tys. ton na 889 tys. ton (w tem 878 tys. ton węgla), w porównaniu do 1926 r. Liczba pasażerów wynosiła w przywozie 1504 (w 1926 = 764) oraz w wywozie 7990 (w 1926 = 638). Sprawność pracy w porcie również znacznie się podniosła. W 1927 przypadło przeciętnie dni postoju na statek 4,0 (w 1926—4,4), ładowano przeciętnie na 1 dzień na statek 447,7 ton (w 1926 = 317,4 t.).

Produkcja innych dwóch podstawowych artykułów ciężkiego przemysłu: surówki i stali świadczy o poważnym wysiłku przemysłu hutniczego, który będąc pozbawiony od końca czerwca b. r. prawa, zagwarantowanego do tej daty Traktatem Wersalskim przywozu starego żelaza i łomu z Niemiec, przerzucił się śmiało na przywóz z państw zamorskich, zarówno starego żelaza i łomu, jako też rud, uruchamiając ostatnio szereg wielkich pieców, wywiązując się

w ten sposób ze swych zobowiązań w eksporcie, w którym kraje zamorskie stanowią poważny odsetek.

W handlu zagranicznym, zwłaszcza zamorskim, którego charakterystyce poświęcone zostały artykuły p. t. „Handel zamorski Polski” w Nr. Nr. 10 i 11 „Morza”, dominującym objawem jest ujemny bilans handlowy, zmniejszający się jednak wyraźnie w III kwartale, przede wszystkim na skutek zanikania przywozu zbędnych już po zbiorach artykułów spożywczych. W handlu zamorskim przywóz w większym stopniu odgrywa rolę, niż wywóz. Zaznaczyć trzeba, że artykuły przywozowe mniejsze objętościowo, są bardziej wartościowe od artykułów wywozowych. Nakazem chwili jest przyciągnięcie tych artykułów, pochodzących przeważnie z państw zamorskich, do portów polskich. Skoro koniecznym jest sprowadzanie do Polski wymienionych artykułów, niech przynajmniej na ujemny wynik bilansu handlowego i płatniczego nie wpływa w tak znacznym stopniu zysk obcego pośrednika. Przyjęty ostatnio projekt budowy łuszczarni ryżu w Gdyni, mogącej pokryć zapotrzebowanie Polski z nadwyżką, jest wymownym

Wskaźniki gospodarcze spraw morskich w Polsce w 1927 r.^{a)}

WYSZCZEGÓLNIENIE	M I A R A	KWARTAŁY b)			M I E S I A C E								
		I	II	III	Stycz.	Luty	Marz.	Kwiec.	Maj	Czer.	Lipiec	Sierp.	Wrzes.
		P R A C A											
Zatrudnieni	tys. rob.	627	660	698	610	623	637	645	663	673	686	705	703
Bezrobotni	"	210	174	134	209	214	206	190	174	159	148	138	117
Emigranci	tys.	18,7	14,2	10,0	4,0	8,7	43,2	20,0	15,0	7,7	8,8	8,9	12,4
Reemigranci	"	1,7	1,9	1,9	1,6	1,5	1,9	2,2	1,8	1,7	2,2	1,7	2,0
P R O D U K C J A													
Węgiel	tys. ton	3369	2701	3180	3698	3409	3002	2599	2731	2772	3077	3204	3260
Surowiec żelaza	"	44,2	45,9	55,7	42,3	42,6	47,7	47,9	48,0	46,8	51,4	56,6	59,2
Stal	"	102,3	92,2	112,4	98,5	94,2	114,4	97,4	96,5	102,8	111,5	115,0	100,7
K O M U N I K A C J A													
Koleje przec. dziennie	tys. wag	14	13	15	14	15	14	13	14	14	15	15	16
Porty: weszło	statków	315	362	381	319	286	341	373	374	339	384	390	369
w tem Gdynia	"	19,5	31,4	43,3	19,3	14,3	24,8	28,2	36,9	29,1	46,9	35,9	47,1
"	"	27,0	37	52	28	19	33	33	43	36	44	47	66
S P R A W N O Ś Ć P O R T U G D Y N I													
Dni postoju statku	Dni	3,9	4,2	3,9	4,2	4,1	3,5	4,2	4,1	4,3	4,0	4,0	3,7
Ładowanie dziennie ton	Ton	1289	2239	2890	1188	1190	1489	2063	2502	2252	2593	2766	3311
Na 1 dzień postoju statku	Ton	389	457	465	315	433	420	480	448	442	503	435	456
H A N D E L Z A G R A N I C Z N Y													
Wywóz	milj. fran. zł.	120	116	118	116	116	129	119	114	114	114	121	119
Przywóz	"	116	157	131	108	112	128	148	164	160	136	130	127
Saldo ±	"	+4	-41	-13	+8	+4	+1	-29	-50	-46	-22	-9	-8
H A N D E L Z A M O R S K I													
przyw.	%	53,2	49,1	51,7	52,5	52,8	54,3	51,7	47,3	50,3	50,0	52,8	52,8
wyw.	"	31,6	37,9	34,9	47,3	41,9	35,6	35,9	40,6	36,4	35,3	35,3	34,1
w tem Anglja	przyw.	9,5	8,1	10,2	9,9	8,8	9,8	9,3	6,8	8,1	9,5	10,5	10,7
"	wyw.	10,7	14,3	12,0	12,9	8,5	10,8	12,7	13,5	16,7	12,7	11,1	12,2
" Danja	przyw.	1,9	1,9	1,8	1,0	1,5	2,2	2,8	1,5	1,5	1,5	1,8	2,0
"	wyw.	2,9	3,0	3,1	2,8	2,9	3,0	2,7	3,4	2,9	3,3	3,3	2,7
" Francja	przyw.	8,1	7,0	7,9	8,8	7,7	7,8	7,1	6,1	7,7	7,6	8,4	7,8
"	wyw.	2,2	1,4	1,8	2,1	1,9	2,5	1,6	1,1	1,7	1,5	1,8	2,0
" Holandja	przyw.	4,4	3,8	4,2	4,1	4,3	4,9	4,5	3,3	3,7	4,1	4,5	4,1
"	wyw.	5,1	2,5	2,7	6,8	4,9	3,7	3,3	2,1	2,2	2,2	2,7	3,3
" St. Zj. A. P.	przyw.	12,6	11,5	12,5	13,4	13,2	11,3	12,0	11,2	11,3	11,2	12,7	13,5
"	wyw.	0,8	0,7	0,7	0,5	1,2	0,8	0,6	1,2	0,4	0,6	0,9	0,5
" Szwecja	przyw.	1,8	2,1	2,4	1,4	1,7	2,2	2,5	1,8	2,0	2,3	2,9	2,1
"	wyw.	7,5	6,5	5,2	7,2	8,7	6,5	5,8	8,5	5,3	5,6	5,6	4,3
Handel ościenny i śródlądowy	przyw.	46,6	50,2	48,1	47,5	47,2	45,2	48,3	52,7	49,7	50,0	47,2	47,2
"	wyw.	58,4	62,0	65,1	52,7	58,1	64,4	63,1	59,4	63,6	64,7	64,7	65,9
w tem Niemcy	przyw.	24,8	24,1	26,7	24,5	24,8	25,3	23,5	26,5	22,2	26,6	27,0	26,6
"	wyw.	28,3	30,2	34,5	22,2	29,0	33,7	32,4	27,7	30,5	33,0	34,5	35,9
" Łotwa	przyw.	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	1,0	0,5	0,6	0,7
"	wyw.	1,6	1,4	0,7	1,4	1,9	1,6	0,9	1,6	1,6	1,8	1,7	1,6
" Rosja	przyw.	4,4	6,1	1,3	3,1	6,0	4,1	5,2	6,6	6,6	2,3	1,0	0,6
"	wyw.	2,6	2,0	1,4	2,2	2,9	2,8	2,0	2,7	1,2	0,8	1,6	1,8
O B R Ó T T O W A R Ó W													
Wywóz węgla	tys ton	955	801	943	1173	945	747	763	887	753	938	1019	872
w tem do Państw Bałtyckich	"	329	372	396	318	364	307	318	463	336	401	436	350
" przez porty polskie:	"												
" " Gdynię	"	39	75	86	37	33	46	62	78	68	80	86	97
" " Tczew	"												
" " Gdańsk	"	296	349	331	263	293	331	341	341	365	282	371	340
Wywóz drzewa przez Gdańsk	"	133	151	153	148	114	136	146	142	166	131	173	154
" przetw. dest. ropy	"	2,0	5,1	10,6	2,4	0,7	2,9	7,2	6,1	2,1	4,0	7,5	20,3
" zbóż	"	6,6	1,7	2,5	8,6	4,8	6,4	3,5	1,2	0,4	0,4	4,5	
" cukru	"	14,4	5,7	1,5	4,1	22,9	16,1	6,7	6,8	3,7	0,2	1,1	3,1
Przywóz śledzi	"	5,8	2,0	3,7	6,1	8,4	3,0	3,4	0,2	2,5	3,7	7,5	
" nawozów sztucznych	"	20,6	25,3	21,8	5,4	30,7	25,6	32,6	27,4	16,0	30,5	23,1	11,0
" rudy i pirytów	"	14,5	24,8	35,8	5,8	15,9	21,7	14,1	38,9	21,8	28,4	44,0	35,0

a) Zobacz „Morze” Nr. 8-9 Sierpień—Wrzesień; b) Przeciętnie miesięcznie; c) Liczba i tonaż statków wchodzących nieznacznie różni się od liczby i tonażu statków wychodzących; d) Błędnie w Nr. 8-9 jako artykuł spożywczy.

Źródło: Wydawnictwa Głównego Urzędu Statystycznego oraz „Danziger Statistische Mitteilungen”.

przykładem metody, jaką należy się posługiwać dla zmniejszenia ujemnego wyniku bilansu handlowego.

W obrocie towarów przez porty polskie zasługuje na podkreślenie fakt, że całkowity niemal eksport do państw bałtyckich, kierowany jest obecnie przez wymienione porty, przy wzmagającym się udziale Gdyni, ewentualnie Tczewa. Z innych towarów głównymi artykułami eksportowymi Gdańska pozostaje nadal drzewo, a ze spożywczych artykułów

przedewszystkiem cukier i inne. W przywozie przez Gdańsk głównymi artykułami są nawozy szluczne oraz rudy i piryty, a ze spożywczych śledzie.

Ciekawym objawem jest charakterystyka obrotów przez Gdynię, w szczególności wywozu rodzaju towarów w ostatnich miesiącach (we wrześniu). Oprócz węgla, stanowiącego dotychczas podstawowy artykuł wywozowy, mamy do zaobserwowania wywóz kopalniaków do Anglii, klepek do Francji, wyrobów stolarskich

do Stanów Zjednoczonych, ze spożywczych zaś artykułów grzybów do Szwecji oraz wywóz mąki pszennej do Niemiec. Powyższymi artykułami nie są bynajmniej wyczerpane wszystkie możliwości obrotu towarowego przez Gdynię. Wykorzystanie własnego portu leży obecnie w interesie wszystkich dziedzin produkcji krajowej. To też słusznym wydaje się sformułowanie znanego powiedzenia, „że i polak, który orze, musi obecnie wiedzieć, czym jest morze”.

WOJCIECH STOPCZYK

PŁYWAJĄCE LOTNISKA NA OCEANIE

Doświadczenie, zdobyte w szeregu lotów, dokonanych w ubiegłym roku nad północnym Atlantykiem, wykazało w pierwszej linii olbrzymi pierwiastek ryzyka tych lotów, wynikający z niepewności, co do warunków atmosferycznych, w czasie przelotu między obydwu kontynentami. Biuletyny meteorologiczne, tak nieodzowne przy każdym locie, a tembardziej przy locie nad wodami, nie mogą być układane w tym ostatnim wypadku, inaczej, jak przy pomocy całej sieci stacyj morskich, udzielających koniecznych do tego informacji.

Olbrzymie przestrzenie, które przebywa samolot w ciągu jednej doby, uniemożliwiają przeprowadzenie przy starcie pogody, jaka nastąpi po trzydziestu godzinach na drugim brzegu oceanu. Niewiele zaś przyjdzie amerykańskiemu pilotowi w połowie drogi z wiadomości, że w chwili, kiedy doleci na francuski, lub angielski brzeg, panować tam będzie burza lub mgła. Lindbergh, Hinton, Chamberlin, Byrd, wszyscy ci, co przebyli Atlantyk, jednomyślnie podkreślają konieczność „stacyj morskich”, „wysp pływających”, „pływających lotnisk”, czy jakby je nie nazwać. Muszą one

stanowić integralną część każdej prawidłowej organizacji handlowej komunikacji powietrznej nad oceanem, a to dla powodów następujących.

Pierwszym naturalnie warunkiem dla utrzymania prawidłowej komunikacji nad Oceanem jest jej bezpieczeństwo. Na nieszczęście warunki meteorologiczne na północnym Atlantyku są dla samolotu bardzo niesprzyjające. Na najkrótszej linii powietrznej między Starym a Nowym Światem — Irlandja — Wyspy Newfoundland burze są częste i silne, zaś mgły, grady, śniegi i t. p. są zwykłym zjawiskiem przez większą część roku. To też trzeba będzie wybrać do komunikacji dłuższą linię, której jednak samoloty bez lądowania przebyć nie będą w stanie, względnie, gdyby nawet przebyć mogły, musiałyby zabierać ze sobą takie ilości materiałów pędnych, że nie byłoby miejsca na pasażerów i bagaże.

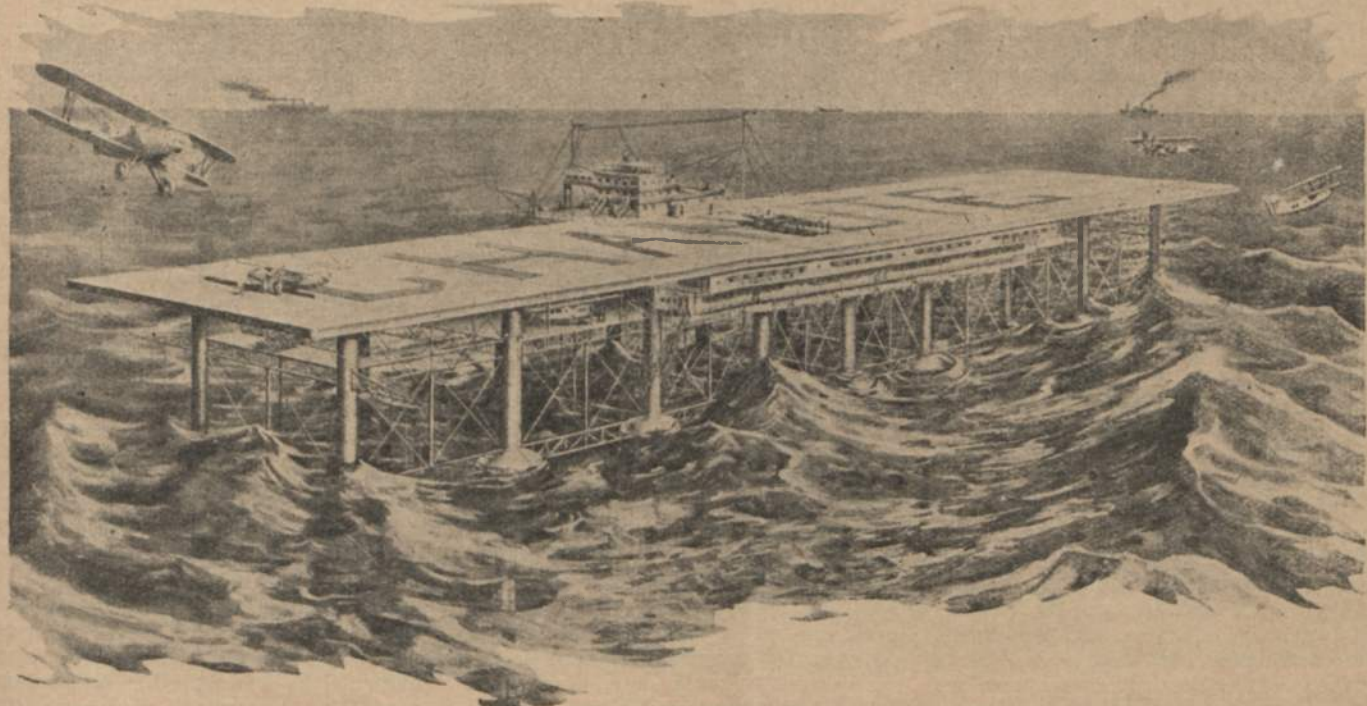
Jeżeli ponadto wziąć pod uwagę, że nawet na korzystniejszych pod względem meteorologicznym szlakach co pewien czas musi następować konieczność przerwania lotu wskutek zaszytych w międzyczasie zmian atmosferycznych, to okazuje się, że dla zorganizowania prawidłowo funkcjonują-

cej linii powietrznej nad Oceanem nieodzowny jest szereg stacyj morskich, na których samoloty mogłyby lądować, zaopatrywać się w materiały pędne, przeprowadzać reparacje, słowem dokonywać tych wszystkich czynności, jakie mogą przeprowadzać na normalnym lotnisku lądowym.

Rzecz prosta, że budowa takich pływających lotnisk połączona być musi z olbrzymimi wydatkami, to też instalacja ich jest tylko możliwa na szlaku, któryby dawał szanse zamortyzowania się.

Transatlantycka linja, łącząca Amerykę Północną z Europą, jest może najwięcej obiecującą z materialnego punktu widzenia linią powietrzną na kuli ziemskiej. W ciągu roku zgórą 2 miliony pasażerów przebywają ocean i zmuszone są dotychczas korzystać ze stosunkowo powolnego środka komunikacji, jakim jest statek.

Wpływy za przewóz pasażerów pierwszej klasy przekraczają sumę 10 milionów funtów szterl., wpływy z drugiej klasy wynoszą około 100 milionów i tyleż wynosi przewoźne pośpiesznych przesyłek. Obliczają, że połowa pasażerów i towarów korzystać będzie, przy, rzecz prosta, odpowiednich



Tak ma wyglądać port lotniczy na oceanie w/g projektu E. R. Armstronga. Pomost do lądowania aeroplanów wzniesiony będzie o 100 stóp nad powierzchnią morza.



Pomost Armstronga i kolos oceaniczny „Majestic”. Rysunek wyobraża zachowanie się statku i pomostu w czasie burzy na oceanie.

stawkach przewozowych i zapewnieniu bezpieczeństwa lotów, z linii powietrznej. W ten sposób linja ta mogłaby mieć dochodu brutto do 100 milionów funtów szterlingów (zgorą 4 miliardy złotych) rocznie. Jest to kwota, która pozwoliłaby na budowę nawet tak kosztownych urządzeń, jak pływające lotniska.

To też w Ameryce nad sprawą tą już od dłuższego czasu poważnie się zastanawiają; przeprowadzono nawet szereg źródłowych badań zarówno z punktu widzenia technicznego, jak ekonomicznego. Jednym z najciekawszych jest projekt amerykańskiego inżyniera E. R. Armstronga, który pracuje nad nim od 1913 roku i zaszedł tak daleko, iż po udatnych próbach, wykonanych na modelu pływającego lotniska, przystępuje obecnie do budowy samego lotniska na Atlantyku w odległości około 900 km na wschód od New-Yorku. Miejsce to zostało wybrane z tego względu, że panują tam najniekorzystniejsze warunki atmosferyczne na całym oceanie, ponadto, że głębina jego jest tam największa.

Wychodząc z założenia, że w większości wypadków stan morza będzie taki, iż osiadanie aparatów na wodzie połączone będzie z wielkim ryzykiem, zaś start zupełnie niemożliwy, Armstrong buduje swą „wyspę” z pokładem dla lądowania i startowania samolotów. Dzisiejsza technika budowy wodnopłatowców nie znajduje już trudności w wytworzeniu typu wodnopłata, któryby mógł bezpiecznie osiadać na wodzie i przez czas dłuższy utrzymywać się nawet na dość silnych falach, o ile tylko od typu tego nie będzie się wymagało, aby mógł startować z morza. O ile więc stacje rozmieszczone będą co jakieś 600 km, z pomocniczymi stacjami pomiędzy sobą, to przy przymusowym „lądowaniu” na falach, służba patrolowa, znajdująca się zarówno na głównych, jak na pomocniczych stacjach, będzie mogła przybyć na pomoc w krótkim czasie: samolot w niecałe dwie godziny, statek w około cztery.

Lotniska morskie muszą być tak budowane, aby mogły na nich lądować i startować nawet największe samoloty transportowe. Ponadto muszą one być odporne na największe nawet burze, nie podlegać kołysaniu się nawet podczas największych fal na Atlantyku, i

być tak przytwierdzone na kotwicach, aby nie zmieniały swego położenia. Wreszcie odpowiadać muszą jednemu warunkowi: koszty ich budowy i utrzymania winny być takie, żeby pozwalały na korzystne oprocentowanie włożonego w nie kapitału.

Według doświadczeń przeprowadzonych przez amerykański National Advisory Committee for Aeronautics (Państwowy komitet doradczy dla lotnictwa) pokład lotniska, nawet przy zastosowaniu aparatów hamujących i kaptult, musi mieć conajmniej 350 m długości i 60 m szerokości.

Zamiast budowania takich lotnisk proponowano stosowanie istniejącego już typu okrętów-matek dla samolotów. Okazało się jednak, że okręt, z pokładem wyżej podanych rozmiarów, musi mieć około 60.000 ton pojemności, kosztować zatem około 15 milionów dolarów, co nie wytrzymuje kalkulacji, pomijając już tę okoliczność, że okręt, pływający po powierzchni morza i poddający się ruchowi fal, stanowi niepewną platformę dla lądowania wielkich samolotów, nadto nie da się utrzymać na jednym miejscu przy pomocy kotwic.

Przy opracowywaniu zagadnienia, jak zbudować nieruchome lotniska morskie, przeprowadzono bardzo ściśle badania nad pochodzeniem, rozchodzeniem się i działaniem fal morskich, celem stwierdzenia, czy nie dałoby się zbudować pływającej konstrukcji, która by nie ulegała ich wpływowi. Rezultatem tych badań była konstrukcja, przedstawiona na załączonym rysunku. Próby, wykonane z jej modelem, dały bardzo pomyślne rezultaty. Jak doświadczenie stwierdziło fale morskie, których źródłem są wiatry, już na głębokości mniej więcej 15 m niżej normalnego poziomu morza nie wywołują, praktycznie biorąc, żadnych ruchów, to też jeżeli otwarta konstrukcja jest tak zbudowana, że około 85% jej pojemności znajduje się poniżej tej głębokości i nie przedstawia oporu bocznego falom, wpływ ich na kołysanie się lotniska będzie minimalny.

Model, wyobrażony na ilustracji, poddany był bardzo surowym próbom, odtwarzającym możliwie jaknajściślej, aczkolwiek na małą skalę, warunki, w jakich znajdować się będzie lotnisko, wystawione na działanie wody i wichrów. Okazało się, że nawet przy fa-

lach, odpowiadających w rzeczywistości falom na oceanie, wysokości około 40 m, (to jest mniej więcej trzy razy wyższym od najwyższych spotykanych dotąd na Atlantyku) kołysania lotniska są tak minimalne, że praktycznie wcale nie potrzeba brać ich w rachubę.

Pokład znajduje się na wysokości mniej więcej 35 m nad poziomem morza, podczas gdy cała wysokość lotniska wynosi 50 m. Spoczywa ono na 32 kolumnach zakończonych pływakami, z których każdy podzielony jest na ośm przegród. W przegradach tych mieścić się będą bądź materiały pędne, bądź balast wodny, służące do utrzymania lotniska na żądanym poziomie i w równowadze.

Na budowę każdej stacji zużyte będzie około 10.000 tonn stali, co, licząc przeciętnie po 150 dolarów za tonę, wyniesie około półtora miliona dolarów, zatem mniej więcej jedną dziesiątą tylko kosztu okrętu-matki o podobnym rozmiarów.

Pod pokładem do lądowania znajduje się pokład roboczy, 270 m długi i 40 m szeroki, zupełnie wolny na całej powierzchni. Cztery hangary pomieszczone są w sekcji centralnej, przyległej do pokładu roboczego. Każdy hangar jest 30 m szeroki, 24 m długi i 6 m wysoki. Obok nich znajdują się magazyny części zapasowych i warsztaty reperacyjne. Budynki hotelowe, obliczone są na 125 osób załogi lotniska oraz na taką ilość gości, razem zatem na 250 osób. Na lotnisku znajdować się będzie stacja meteorologiczna i potężna radiostacja, które współdziałają z lądowymi stacjami meteorologicznymi przy przepowiadaniu pogody. Instalacje oświetlenia, sygnalizacji i t. p. są, rzecz prosta, przewidziane w programie.

Instalacja kotwiczna, mająca za zadanie utrzymanie lotnisk na jednym miejscu, jest już zupełnie opracowana. Jak długo instalacja taka wytrzyma i jaki będą na nią miały wpływ woda i powietrze — dopiero doświadczenie okaże.

Budowa lotniska w miejscu, wskazanym powyżej, ma się rozpocząć z nastaniem wiosny i, amerykańskie mają nadzieję, że w roku 1930 linja lotnisk pomiędzy Ameryką i Europą będzie mogła być oddana do użytku publicznego.

J. E.

MARYNARKA WOJENNA

ZARYS HISTORYCZNY ROZWOJU POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ

W ÓSMĄ ROCZNICĘ ODZYSKANIA DOSTĘPU DO MORZA

Przebieg dziejów naszej historii wskazuje, że dążenie do morza i utrzymanie praw na niem, są związane z chwilami pełnego rozkwitu Rzeczypospolitej. Odwrotnie, zanik idei morskiej łączy się z czasami rozkładu i upadku Polski.

Idea morska — utrzymanie się na Bałtyku — z natury rzeczy opierała się na sile zbrojnej na morzu, w której rozwoju najświetniejszymi czasami były wieki XV, XVI, XVII. Pierwsze dwa stulecia były okresem rozkwitu naszej siły morskiej. Posiadaliśmy wtedy liczne okręty handlowe prywatne, które kursowały między Holandją, Anglią i Hiszpanją. Za Zygmunta Augusta utworzona została po raz pierwszy na większą skalę flota wojenna na Bałtyku. Początkowo była to flota ochotnicza i dowództwo nad nią sprawował pierwszy admirał polski Tomasz Sierpinek. W 1556 roku na Bałtyku pokazały się pierwsze trzy okręty wojenne pod banderą polską, zaś

z czasem liczba ich dosięgła 15. „Kaprowie”, jak nazywano dowódców okrętów, prowadzili na morzu walkę, chwytając wszystkie okręty, wiozące broń, żywność lub posiłki dla Kawalerów Mieczowych do Inflant, z którymi król wtenczas wojował.

Flota egzystowała tylko podczas wojny; po wojnie król Zygmunt August, z braku środków na jej utrzymanie, zwolnił marynarzy ze służby.

Początek XVII wieku przynosi odrodzenie marynarki polskiej. Za Zygmunta III hetman Chodkiewicz zdobył na szwedach dwa okręty, uzbroił je i, dołączwszy kilka okrętów, uderzył na flotę szwedzką i odniósł świetne zwycięstwo morskie. Król uzbroił swoim kosztem jeszcze 9 okrętów wojennych.

Flota polska była już o tyle silną, że odniosła 27 listopada 1627 r. zwycięstwo pod Oliwą nad 11 okrętami floty szwedzkiej. Niedługo wszakże egzystowała ówczesna nasza flota, bo-

wiem w nierównej walce została zniszczona przez zjednoczoną flotę duńską i szwedzką.

Król Władysław IV jednak postanowił stworzyć ponownie siłę zbrojną na morzu. Ażeby osłonić w zatoce Puckiej własne okręty, król wybudował na półwyspie Hel, warownię, którą nazwano Władysławowem i Kazimierzowem.

Bandera polska powiewała dumnie nad zorganizowaną przez króla siłą morską Rzeczypospolitej. Ten rozkwit marynarki polskiej trwał zaledwie tak długo, dopóki żył król Władysław IV. Po śmierci króla w 1648 roku upadły wszystkie poczynania na morzu. Z tego upadku marynarka polska już się nie dźwignęła. Odtąd rozpoczyna się też i upadek samej Rzeczypospolitej.

Pomimo długich lat niewolnego bytu narodu naszego, idea morska nie upadła. Wynikiem tego są historyczne punkty Wilsona, które ogłosiły całemu światu, że Polska dąży do morza.



Bratnia mogiła na cmentarzu we wsi Rzekuń pod Ostrołęką, w której spoczywa 53 marynarzy I bataljonu pułku morskiego, poległych w obronie Ojczyzny w sierpniu 1920 r.

I dążenia te stały się faktem realnym, kiedy dnia 10 lutego 1920 r. Polska objęła we władanie wybrzeże Bałtyku, a oddziały naszej armji lądowej wraz z I-szym Bataljonem Morskim obsadziły prastarą siedzibę floty polskiej, port wojenny Puck.

Do objęcia wybrzeża szykowano się już od chwili powstania Rzeczypospolitej.

Ówczesny Naczelnik Państwa i Wódz Naczelny, Józef Piłsudski, przewidując dalszy bieg historii i uznając za konieczność posiadanie marynarki wojennej przez powstałe Państwo, dekretem z dnia 4 grudnia 1918 r. polecił utworzyć marynarkę wojenną.

Data ta rozpoczyna istnienie marynarki wojennej w odrodzonej Ojczyźnie.

Na mocy tego dekretu w łonie Ministerstwa Spraw Wojskowych utworzono Sekcję Marynarki Wojennej.

Zadaniem tej sekcji było gromadzić wszelki materiał, niezbędny do stworzenia przyszłej floty. Jako punkt zborny dla zgłaszających się marynarzy z marynarek zaborczych był wyznaczony Modlin. W 1919 r. gotowano się do objęcia Pomorza i zajęcia wybrzeża morskiego; w tym celu został utworzony I-szy Bataljon Morski. Z jednostek pływających posiadaliśmy zaledwie kilka statków rzecznych. W roku 1920 nastąpiło objęcie wybrzeża morskiego i od tej chwili rozpoczęła się nowy okres życia marynarki. Posiadaliśmy bowiem już swój port morski — Puck, zapoczątkowaliśmy służbę hydrograficzną na wybrzeżu oraz służbę łączności. Wówczas dla potrzeb hydrograficznych został zakupiony pierwszy okręt marynarki wojennej „Pomorzanie”.

Na wiosnę 1920 r. została zorganizowana na Prypeci flota rzeczna, która w walce z sowiecką flotylą i wspólnie z naszą armją lądową odniosła szereg sukcesów. Władze marynarki rozpoczęły starania zakupu okrętów morskich zagranicą, oraz przystąpiły do utworzenia szkół morskich: oficerskiej i specjalistów-marynarzy.

Najazd sowiecki w 1920 r. przeszkodził rozwojowi marynarki. Ze względu na potrzebę wzmocnienia frontu I Bataljon Morski został przeistoczony w I Pułk Morski i wysłany do walk w pole narówni z armją. Dzielnie sprawował się na froncie Pułk Morski i nieraz stawiał opór większym siłom nieprzyjacielskim, za cenę wielu ofiar z pośród marynarzy.

Walka na froncie znacznie uszczupliła personel marynarzy i zatrzymała pracę organizacyjną.

Na jesieni 1920 roku trzeba było rozpocząć wszystko nanowo. Wysiłki pracy w tym kierunku dały te rezultaty, że na początku 1921 r. na wodach polskich ukazały się 2 kanonierki: „Komendant Piłsudski” i „Generał Haller”, jak również i 4 trawlerzy: „Jaskółka”, „Mewa”, „Rybitwa” i „Czajka”, które zostały przez Rząd zakupione w Finlandji i Danji.

Dla szkolenia personelu zostały otwarte kursy instruktorskie dla oficerów, obecnie Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej w Toruniu, oraz Szkoła Specjalistów Marynarki w Świeciu.

Dzięki nieustannym zabiegom rządu polskiego o uczestniczenie w podziale floty Niemiec, otrzymaliśmy w 1921 r. 6 torpedowców: „Kaszub” (zginął wskutek eksplozji w 1925 r.), „Mazur”, „Krakowiak”, „Kujawiak”, „Ślązak” i „Podhalanin”.

4 monitory rzeczne: „Warszawa”, „Toruń”, „Pińsk” i „Horodyszcze” zapoczątkowały regularną flotylę rzeczną na rzekach Wiśle i Pinie.

Posiadanie własnego większego portu morskiego okazało się nieodzowną koniecznością, więc w 1921 roku przystąpiono do budowy portu Gdynia, któryby dał schronisko nietylko obecnej, ale i przyszłej flocie wojennej.

Lata 1922, 1923, 1924 i 1925 przechodzą w marynarce wojennej na pracy intensywnego szkolenia personelu zarówno oficerskiego, jak i szeregowego.

W 1924 r. skład floty wojennej powiększył się o 1 transportowiec „Warta” i w 1925 o transportowiec „Wilja”, które zostały zakupione celem przewożenia transportów wojskowych drogą morską.

W międzyczasie kierownicze władze morskie czynią usilne starania, by stworzyć zaczątek floty bojowej morskiej, bowiem posiadane jednostki pływające służą tylko dla celów szkolnych i mogą być na wypadek ewentualnej wojny, zastosowane tylko jako okręty pomocnicze.

W tym celu przedstawiono odpowiednim czynnikom projekt rozbudowy floty morskiej, lecz niestety ciężki

stan finansowy kraju uniemożliwił wtenczas zrealizowanie tych projektów i dopiero rok 1926 był rokiem przełomowym w życiu marynarki wojennej.

W tym to właśnie roku zawarto umowę z firmami francuskimi na budowę 5-ciu nowoczesnych jednostek pływających: 2-ch niszczycieli torpedowców, które otrzymały nazwy: „Wicher” i „Burza”, oraz 3-ch łodzi podwodnych: „Rys”, „Wilki” i „Żbiki”.

W tymże roku zostały wcielone do składu flotyli rzecznej dwa nowozbudowane w kraju monitory rzeczne: „Kraków” i „Wilno”, oraz dla celów szkolnych na morzu zakupiony został szkuner szkolny „Iskra”.

Port wojenny Gdynia został o tyle w 1926 r. wykończony, że po raz pierwszy dał naszym okrętom wojennym należyte schronienie na czas postoju zimowego, a do budynków wojskowych przeniesiono Dowództwo Floty i Komendę portu wojennego z Pucka.

Rok 1927 odznaczył się tym, że Rząd nabył we Francji zdeklasowany krążownik „D'Entrecasteaux”, który otrzymał nazwę „Bałtyk”. Okręt ten został przeznaczony jako hulk szkolny. Jeden z transportowców wojennych, statek „Warta”, zaś został oddany nowopowstałemu państwowemu przedsiębiorstwu „Żegluga Polska” w Gdyni.

Ośmioletnia praca dała te rezultaty, że dziś już stanęliśmy w Gdyni mocno, mając tam właśnie bazę i urządzenie portowe. Niedługo będziemy czekali na chwilę, kiedy polska bandera będzie powiewała na nowoczesnych okrętach wojennych, które staną się zaczątkiem bojowej floty ojczyznej.

JÓZEF BOREYKO



Okręt szkolny marynarki wojennej O. R. P. „Generał Sosnkowski” podczas ćwiczeń na morzu wyrzuca torpedę.

KRONIKA MARYNARKI WOJENNEJ PAŃSTW OBCYCH.

FRANCJA.

Kwetja personelu. Kwestja personelu w marynarce francuskiej nie jest jeszcze definitywnie ustalona. Czas służby obowiązkowej w marynarce wojennej jest identyczny, jak i dla armji lądowej, czyli że wynosi 18 miesięcy. Termin ten uznany jest za niedostateczny, gdyż, zaledwie marynarz w tym czasie zdąży się zapoznać dokładnie ze służbą na okrętach i przejść programowe wyszkolenie, to nadchodzi termin zwolnienia go ze służby do rezerwy.

W marynarce francuskiej zwalniali marynarzy ze służby zazwyczaj dwa razy do roku: w maju i w listopadzie. Fakt ten bardzo odbija się na gotowości bojowej floty, gdyż 2 razy do roku traci ona tę gotowość na przeciąg 1—2 miesięcy, w którym to czasie rekruci zaznajamiają się i wchodzą w tryb życia okrętowego. Tak na przykład w roku bieżącym z racji zwolnienia ludzi cała eskadra morza Śródziemnego nie mogła ruszyć się z Tuluzy w ciągu całego miesiąca, gdyż szkolili rekrutów.

Dla zapobieżenia temu kierowniczemu władze morskie wniosły projekt do ciał ustawodawczych, którego celem jest reorganizacja sposobu uzupełnienia personelu marynarki wojennej. Według tego projektu większość personelu, służącego w marynarce, powinni stanowić ochotnicy, a nie poborowi. Czas służby ochotniczej projekt przewiduje następująco: 3 lata służby czynnej, 2 lata pogotowia, 15 lat w pierwszej rezerwie i 8 lat w drugiej.

Ochotnicza służba daje również szereg przywilejów, jak na przykład zabezpieczenie bytu, gdyż każdy ochotnik po przesłużeniu w marynarce wojennej zostaje przyjęty na służbę do marynarki handlowej.

NIEMCY.

Sposób przyjęcia do marynarki. Traktat Wersalski ogranicza ogólną ilość personelu, który pełni służbę w marynarce wojennej do 15.000 ludzi, przyczem ilość oficerów i chorążych nie powinna przekraczać 1500 ludzi. Z liczby tej co roku zwalnia się ze służby około 1300 ludzi, którzy powinni być zastąpieni przez nowych. Zaciąg wyłącznie ochotniczy. Do służby w marynarce wojennej są przyjmowani młodzi i fizycznie zdrowi ludzie w granicach wieku od 17 do 23 lat. Przyjmują ochotników 2 razy do roku — 1 kwietnia i 1 października w Kilonji i w Wilhelmshafen.

Petent powinien własnoręcznie napisać podanie i załączyć swój życiorys, świadectwa o ukończeniu szkoły, zaświadczenie moralności z policji oraz zgodę od rodziców czy opiekunów na 12-letnią służbę. Zonaci, lub ci, którzy poprzednio służyli w wojsku, nie są przyjmowani. Przegląd lekarski odbywa się z nadzwyczajną skrupulatnością i tylko kompletnie zdrowi fizycznie otrzymują tymczasowe zaświadczenia o zaliczeniu ich jako kandydatów do służby w marynarce wojennej. Z tem zaświadczeniem petent powraca do domu i oczekuje wezwania. Po zawezwaniu odsyłają go do kadry, gdzie miejscowy lekarz jeszcze raz go bada i decyduje o ostatecznym jego przyjęciu. O ile w kadry petent zostaje przez lekarzy odrzucony, odsyłają go do domu, zwracając kasztą podróży.

ANGLJA.

Artylerja na nowych okrętach. W roku ubiegłym flota Anglii zwiększyła się o 2 okręty linjowe i 5 krążowników 1-ej klasy, a artylerja floty uzyskała 18 nowych 16-calowych i 40—8 cal. dział, nie licząc dział mniejszego kalibru. 16-calowe działa ustawione są po 9 na okrętach linjowych „Nelson” i „Rodney”. Działa te ważą po 107 ton każde, długość działa wynosi 18,8 metra, początkowa szybkość — 814 mtr. na sekundę, waga pocisku wynosi 952 kg., a dalekonośność — 32 kilometry. Na niedalekiej odległości od lufy armatniej pocisk przebija płytę kutego żelaza o grubości 1,5 metra. Według teoretycznych obliczeń 16-calowe działo może dawać strzał co 30 sekund, czyli że jeden okręt linjowy mógłby dać 18 strzałów na minutę, co w praktyce jest niewykonalne.

Drugi nowy kaliber przyjęty dla krążowników „waszyngtońskiego” typu są to 8-cal. działa. Działo to posiada 10 metrów długości i waży 17 ton. Waga pocisku wynosi 113 kg., początkowa szybkość pocisku — 914 metrów na sekundę. Pocisk tuż koło lufy przebija grubość 91 cm. kutego żelaza. Przy dobrze wyćwiczonej obsłudze działo może dać 5 wystrzałów na minutę.

HISZPANJA.

Nowe łodzie podwodne. Nowozbudowana w Hiszpanji łódź podwodna „B.6” ustanowiła niebawem rekord pobytu bez przerwy w stanie zanurzonej.

Łódź ta, budowana w Hiszpanji pod nadzorem cudzoziemców, posiada 600 ton pojemności, szybkość — 16 węzłów nad wodą i 10,5 węzłów pod wodą, siła motorów — 1400 HP. i akumulatorów — 850 HP. Rejon pływania nad wodą 4200 mil morskich i 200 mil pod wodą.

Odbywając ćwiczenia, łódź podwodna „B.6” pewnego razu zanurzyła się i pozostając na dnie 3 doby, postanowiła wynurzyć się dopiero przed samem wejściem do portu, co razem wyniosło 80 godzin pobytu pod wodą.

Dotychczas angielskie łodzie podwodne, które są o 5 razy większe niż „B.6” mogły przebyć podwodą zaledwie 60 godzin.

Hiszpanja projektuje wybudować jeszcze 5 identycznych łodzi podwodnych.

STANY ZJEDNOCZONE.

Modernizacja okrętów. Modernizacja starych okrętów linjowych „Texas”, „Arkansas” i „Florida” została zakończona; na wykończeniu pozostają jeszcze: „New York”, „Utah” i „Wyoming”.

Modernizacja tych okrętów całkiem zmieniła ich zewnętrzny wygląd, gdyż posiadają tylko jeden komin i trójnoogie maszty zamiast dotychczasowych siatkowych. Kotły węglowego opalu zostały zmienione na kotły opalu ropowego.

Pokład został silniej opancerzony niż dotychczas, co skutecznie ochroni okręty od bomb lotniczych. Artylerja okrętów została również wzmocniona. Wobec tej modernizacji okręty zyskały zwiększenie siły, a rejon działania ich równa się obecnie rejonowi działania nowszych okrętów linjowych.

CHILE.

Nowe kontrtorpedowce. Rząd chilijski zamówił budowę na stoczni Tornicroft w Anglii 6 nowych kontrtorpedowców.

Nowe kontrtorpedowce będą przedstawiały zmniejszony typ liderów, gdyż te ostatnie, jak na przykład francuskie o 2650 ton pojemności, za granicą budować stopniowo zaniechano, z powodu niemożliwości wspólnego ich manewrowania z torpedowcami. Zamówione kontrtorpedowce będą nawet nieco mniejsze od angielskich ostatniej budowy (np. „Amazon” — koło 1300 ton), gdyż posiadają koło 1050 ton pojemności. Jako mechanizmy będą służyły turbiny, szybkość obliczona jest na 35 mil morskich na godzinę, lecz rachują na większą. Kotły — Tornicrofta.

Stosownie do swojej pojemności obstarowane kontrtorpedowce będą dosyć silnie uzbrojone, gdyż projektowane jest ustawienie na nich po 3 działa 120 mm. kilka dział małego kalibru i po 6 aparatów torpedowych.

Kadłub kontrtorpedowców będzie budowany specjalnie mocno i w taki sposób, że będzie posiadał wielkie zalety morskie.

Jak na wszystkich okrętach wojennych czylijskich, tak i na nowych kontrtorpedowcach zwrócono specjalną uwagę na urządzenie dogodnych pomieszczeń dla personelu, gdyż okręty zmuszone będą odbywać pływanie zarówno w tropikalnym klimacie, jak i w chłodnym. Po zakończeniu budowy tych 6-ciu kontrtorpedowców i przyłączeniu do nich 5 poprzedniej budowy liderów — flota republiki Chile będzie posiadała zupełnie nowoczesną i silną torpedową flotylę.

SZWECJA.

Rozbudowa floty. Projekt rozbudowy floty, który przewidywał powiększenie floty wojennej o 1 przybrzeżny pancernik o 7.650 ton pojemności, 4 nowoczesne kontrtorpedowce po 970 ton, 7 łodzi podwodnych po 500 — 600 ton, 1 okręt strażniczy — 200 ton, awiomatkę — 4500 ton — przy ostatecznym zatwierdzeniu przez Izbę Ustawodawczą uległ zmianie, a mianowicie: w czasie 1928 — 1933 roku będą wybudowane 1 awiomatka — 4500, która będzie służyła jednocześnie jako stawiacz min, 2 kontrtorpedowce po 970 ton, 4 okręty strażnicze, 1 łódź podwodna typ „A” 500 ton i 2 łodzie typu „B”.

Budowę: 1 przybrzeżnego pancernika, 2 kontrtorpedowców i 4 łodzi podwodnych, Izby Ustawodawcze postanowiły czasowo odłożyć.

Według pierwotnego projektu okręty te miały być wybudowane w czasie od 1933 do 1938 roku.

Skład floty czynnej. Na jesieni roku bieżącego skład czynnej floty przedstawiał się następująco:

a) dywizja przybrzeżnych pancerników w składzie: „Sverige” (flagmański), „Drottning Victorja” i „Mangligheten”.

b) dywizjon torpedowców: 4 kontrtorpedowce i 4 torpedowce.

c) flotyla łodzi podwodnych — 8 łodzi podwodnych.

Oprócz tego do składu czynnej floty były zaliczone 3 trawlerzy, mała awiomatka i około 7 okrętów pomocniczych.

Na jesieni roku bieżącego łodzie podwodne: „Bavarn”, „Uttern”, „Hagen” i „Valrossen” (po 500 ton pojemności) odbyły szkolne pływanie do morza Śródziemnego. J. B.

Z DZIENNIKA MARYNARZA.

Wojna bałkańska. — Przybycie z podróży z Dalekiego Wschodu. — Rozkaz z Petersburga, oddający „Kijów” do rozporządzenia rządu bułgarskiego. — Podróż z Odessy do Warny i do Burgas. — Z fałszywymi papierami przez Bosfor i Dardanele. — Przeprawa z turekami w cieśninie Dardaneelskiej. — Postój w Dedeagaczu — Bitwa morska między flotą turecką i grecką przy wyspie Tenedos.

W końcu listopada 1912 roku, wróciłem z Dalekiego Wschodu do Odessy. Zaraz po przybyciu do portu, jak nakazywał regulamin, złożyłem w Zarządzie Floty Ochotniczej raport z odbytej podróży. Zakomunikowano mi, że na rozkaz z Petersburga „Kijów” został oddany do rozporządzenia bułgarskiej głównej kwatery w Zagorze, skąd będę otrzymywał dalsze rozkazy, oraz że mam być w 24 godziny od daty otrzymania rozkazu, gotowy do opuszczenia Odessy. Wyładunek zacznie się natychmiast, prowadzić go dniem i nocą, nie czekając na ukończenie celnych formalności — tak brzmiał rozkaz.

Już zaraz po przycumowaniu się domyśliłem się, że coś się święci, widząc przygotowanych robotników. Zwykle rozładowywanie po przybyciu do Odessy, następowało na drugi dzień, ponieważ formalności celne i rewizja statku trwała przez cały pierwszy dzień.

2500 ton kopry i 100 ton pieprzu rozładowano przez dwa dni i noce. Jednocześnie uzupełniłem zapasy węgla, materiałów i prowizji.

1-go grudnia otrzymałem rozkaz udania się do Warny. Wyszedłem natychmiast w morze i do Warny przybyłem na drugi dzień po południu. W odległości 10 mil od portu czekał na mnie torpedowiec bułgarski, za którym szedłem w kilwater, pomiędzy polami minowymi, zagradzającymi wejście do portu. Po przycumowaniu się do przystani, przybyły władze portowe i wojskowe i natychmiast rozpoczęto ładowanie prowiantu, do czego zostali użyty żołnierze.

Na drugi dzień rano przybył na pokład „Kijowa” konsul rosyjski, w którego towarzystwie miałem się udać na ląd, aby złożyć oficjalne wizyty. Po spożyciu śniadania miałem zamiar przebrać się w strój paradny, jednak konsul uprzedził mnie, mówiąc: „Czy pan myśli, że będą go rewizytowali w paradnych mundurach? Nakładaj pan palto, a będzie to cała parada”.

Pierwsza wizyta u dowódcy wojsk, druga u naczelnika sztabu, a ostatnia u prezydenta miasta (kmeta). Wojskowi przyjmowali nas w kancelariach, nie przerywając pracy. Zarówno gospodarze jak i goście musieli w czasie wizyty pozostawać w płaszczach, bowiem z braku węgla, we wszystkich lokalach było dotkliwie zimno. Częstoowano nas kawą turecką i doskonałymi papierosami. U „kmeta” byliśmy przyjęci w jego gabinecie, gdzie było stosunkowo ciepło; płaszcze więc zostawiliśmy w przedpokoju. Znowu tradycyjna kawa i papierosy. Podczas tej wizyty, co chwila wchodziły bez ceremonii do gabi-

netu jakieś indywidua, w płaszczach i nie zdejmując nawet czapek.

Wogóle w całej Bułgarii zauważyłem prostotę nadzwyczajną.

Oddano mi do rozporządzenia wojskowe auto, jednak zupełnie z niego nie korzystałem.

Tego samego dnia zostałem rewizytowany. Goście moi byli zachwyceni statkiem i jego wielkością. Warnę pierwszy raz odwiedził tej wielkości statek.

Po załadowaniu 3000 ton, udałem się do Burgasu, dokąd przybyłem tego samego dnia, eskortowany przez torpedowiec. Tutaj złożyłem takie same wizyty w towarzystwie konsula rosyjskiego.

Od Warny do Burgasu jest wszystkiego 45 mil. Jak w Warnie, tak i w Burgasie, ruch był zupełnie słaby; widziało się tylko wojskowych, cały naród był pod bronią. Chciałem coś zjeść na mieście, ale nic nie mogłem dostać. Tłumaczono się wojną. Otwarte były tylko małe kawiarenki, gdzie oprócz kawy, podawanej na sposób turecki w miniaturowych filiżankach, i lemoniady, nic nie było.

Otrzymałem tutaj także do swej dyspozycji auto. Korzystając z tego, odwiedziłem położoną o 16 kilometrów łaźnię, stanowiącą pozostałości rzymskie. Jest to nieduży budynek, w którym znajduje się basen z ciepłą źródlaną wodą, bijącą z pod ziemi. Sam basen jest okrągły, wyłożony marmurowymi płytami, widać leżące mi od wieków. Średnica basenu około 6—7 metrów, temperatura wody zimą + 10° C.

Po załadowaniu 2500 ton w Burgasie udałem się według rozkazu do Odessy. W Odessie przyjąłem jeszcze 100 skrzyń ładunku i wyszedłem do Dedeagaczu. Dokumenty miałem fałszywe. Statek szedł rzekomo z ładunkiem cukru do Djibutti.

Bosfor przeszedłem bez żadnego incydentu. Przechodząc Dardanele, zostałem zatrzymany przez turecki admirałski okręt „Barbaross-Hairedin”, z którego przybyli oficerowie celem rewizji. Naturalnie zrobiłem minę obrażoną i, przedstawiając papiery, zapytałem, z jakiego to powodu zostałem zatrzymany? Odpowiedział mi na to starszy z oficerów, że mają dane, iż statek wiezie wojenną kontrabandę dla bułgarów. Zaprzeczyłem temu i zakomunikowałem, iż do rewizji nie dopuszczę, chyba, że dokonają jej siła.

Na szczęście przybył konsul rosyjski, którego prosiłem o wysłanie depeszy do ambasady w Konstantynopolu z protestem. Po długich targach turecy wraz z konsulem udali się na admirałski okręt po instrukcje. Po go-

dzinie oczekiwania, zostałem zwolniony i kontynuowałem podróż. Rosja była taką potęgą, że biedna Turcja, obawiając się zatargu, zmuszona była zadowolnić się banalnym wyjaśnieniem i zwolnić statek, chociaż prawo było po jej stronie.

Po przejściu cieśniny Dardaneelskiej skierowałem się na południe i dopiero, skrywszy się z widnokregu, okrążyłem wyspę Imbros i ruszyłem w stronę Dedeagaczu, gdzie stanąłem na kotwicy jeszcze tego samego dnia.

Na redzie stało kilka statków austrijackich, bułgarskich i greckich. Wszystkie one wyładowywały amunicję i prowiant na barki. Dedeagacz nie posiada żadnego portu, reda zakryta jest tylko od północy i półn-wschodu, z reszty stron zupełnie otwarta. Na brzegu są dwie przystanie dla łodzi i barek, z których można korzystać podczas spokojnego stanu morza.

Na drugi dzień udałem się na ląd z wizytami na swoim giku. Gik kapitański, z mahoniem, z wyczyszczonymi dulkami z miedzi, eleganckimi poduszkami, z załogą w nowych uniformach, robił bardzo dodatnie wrażenie. Kiedy po wizytach wracałem do przystani, czekał tam na mnie kapitan portu, zachwycony moim gikiem. Prosił on mnie, o ile to możliwe, abym użył swej łodzi dla króla Ferdynanda, gdyby ten zechciał przejechać się po redzie, ponieważ sami nie posiadają żadnej porządnej łodzi. Króla oczekiwano na drugi dzień. Naturalnie odpowiedziałem mu, że jestem gotów do usług.

Rozładunek szedł bardzo powoli z braku barek; pogoda również nie bardzo dopisywała. Przestałem w Dedeagaczu całe święta.

6-go stycznia od rana zapanował ruch na redzie. Prawie wszystkie statki popodnosiły kotwice i zmykały na zachód. Od czasu do czasu słychać było wystrzały. Posłałem łódź po kapitana portu, aby się dowiedzieć, co to wszystko znaczy. Strzały słychać było coraz częściej. Kiedy przybył na statek kapitan portu, dowiedziałem się, że flota turecka wyszła z Dardaneli i toczy się bitwa pomiędzy nią a flotą grecką w pobliżu Tenedosa. „Obawiając się o swe statki, odesłaliśmy je do Salonik. Co się tyczy pańskiego statku, — rzekł mi na zakończenie kapitan portu — to niema obawy, aby turecy odważyli się zaczepić statek Floty Ochotniczej”.

Chociaż nie byłem tego samego zdania, jednak pozostałem na miejscu, nie wierząc, aby flota turecka zaryzykowała oddalenie się od fortów cieśniny Dardaneelskiej.

Po godzinie 2-iej po południu kanonada ucichła.

Na drugi dzień dowiedziałem się, że flota turecka zmuszona została do ukrycia się z powrotem w cieśninie. Flota grecka nie ilością, lecz jakością przewyższała turecką, która składała się z bardzo starych jednostek, „Baraross-Hairedin” i „Turgud

Reiss”, dawniej niemieckie pancerniki, nadawały się już tylko na szmelc, krążowniki „Medjidje” i „Messudje”, tak samo niewiele były wart. Natomiast grecy posiadali zupełnie nowoczesny krążownik pancerny „Georgios Aweroff”, 8 kontrtorpedowców i sporą ilość mniejszych torpedowców.

W bitwie tej na tureckich okrętach było 70 zabitych i kilkuset rannych; okręty zostały nieznacznie uszkodzone. Straty floty greckiej były mniej więcej takie same.

Dopiero 10-go stycznia skończyłem rozładowanie w Dedeagaczu i wróciłem do Odessy.

TADEUSZ STECKI

4) K. M. STANIUKOWICZ

D Z I E Ń G R O Z Y

(PRZEKŁAD Z ROSYJSKIEGO M. O.)

Rzucono zapasową kotwicę, która na chwilę wstrzymała katastrofę. Kliper stanął na miejscu, znów szarpał się czas pewien i znów odzyskał swobodę. Niby nożem przecięty pękł łańcuch.

— Naprzód, pełny chód — wydał komendę pobladły nagle kapitan — ster lewo na burcie

Chwała Bogu! maszyna pracuje. Śruba poczęła wyrzucać wodę z pod rufy. Kliper szybko wstrzymał się w ruchu na brzeg i skierował pod wiatr.

Poważna twarz kapitana rozjaśniła się. Ale nie na długo.

Pomimo całego wysiłku kotłów kliper ledwie ledwie utrzymywał się w miejscu. A sztorm rósł i „Jastrząb” znów począł dryfować ku lądowi.

— Najszybszy chód! — jeszcze szybciej poczęła obracać się śruba. Ale czyż można było pokonać rozsierzdzone morze?

„Żeby tylko sztorm osłabł!...”

Nagle rufa drgnęła, jakby wstrzymała ją jakaś przeszkoda. Złamana śruba przestała bić w wodę. „Jastrząb” otarł się o coś tyłem.

Teraz bez śruby, bez kotwic, bezwładny już, niesłuchając steru, gnał statek wiatrem i falą pędzony, gnał wprost na grzędę kamieni, gdzie jak szalone łamały się i pieniały burany.

IV.

Krzyk przerażenia wydarł się z setki piersi ludzkich i zastygł na twarzach, skażonych przestrachem, w oczach szeroko rozwartych, oczach wpartych z jakimś bezmyślnym napięciem na białą, niby napuchniętą wstęgę buranów. Wszyscy zrozumieli odrazu, że zguba jest zupełnie nieunikniona i że jakich dziesięć minut zaledwie dzieli ich od nieuniknionej śmierci. Nie mogło podlegać najmniejszej wątpliwości, że na tej długiej grzędzie skalnej, ku której sztorm niósł statek z straszliwą szybkością będzie on w drzazgi rozbity i że niema najmniejszej nadziei ratunku wśród spienionych mas wodnych rozwścieczonego morza. Wobec tej pewności rozpacz chwyciła ludzi, znów wykrzywiła okropnie twarze i rozwarła żrenice przerażeniem.

Zdawało się, że to śmierć sama patrzy z tej lodowatej rozszalałej toni ryczącej, patrzy z okrucieństwem niewzruszonym na garść marynarzy. A fale pieniały się, rzucały statek z boku na bok jak drzazgę, kładły na jego pokład, zlewając go zinnymi bryzgami.

Majtkowie zdejmowali czapki, żegnali się i zbieletemi usty szeptali modlitwy. Niektóre twarze łyzy zwały. Inne były straszliwie poważne, skupione. Jeden młody, Oparkow, chłopak wesoły i dobry, prosto od pługą zabrany na dalekie pływanie, a strasznie bojący się morza, roześmiał się śmiechem nieprzytomnym, podbiegł do burty, uniósł się na niej i z tym samym okropnie bezmyślnym śmiechem rzucił się do morza i znikł natychmiast w jego bulgocie. I jeszcze jeden oszalały z rozpaczony majtek chciał naśladować straceńca, ale bosman, Jegor Mitricz porwał chłopca za kark i poczęstował go najwymyślniejszą poła-janką. Wymyślanie doprowadziło biedaka do przytomności. Zawstydzony odszedł, żegnając się szeroko i pochlipując, jak dziecko.

— Tak lepiej — łagodnie wyrzekł Jegor Mitricz gło-

sem wzruszonym, odczuwając nieskończoną litość dla tego majtka. — Pana Boga sobie wspomnij, a nie żeby samemu się życia pozbawiać, tak a tak twoja... i t. d. A ty nie płacz chłopaku... Pan Bóg ulituje się, to może jeszcze wyzwoli — dodał bosman, sam widocznie nie mając już żadnej nadziei na ratunek i gotowy w każdej chwili przyjąć śmierć z boskiego wyroku.

Kilku starych marynarzy, wiernych tradycji zbiegło co prędzej na dół i przywdziało czyste koszule, a potem szli po przed obraz Mikołaja Cudotwórcy, całowali go i wracali na pokład, aby ginąć razem. Pomimo okropnego położenia na okręcie nie było tej paniki, jaka opanowuje ludzi w podobnych wypadkach. Nawyknienie do surowej, morskiej dyscypliny, obecność na mostku kapitana, pierwszego oficera i dowódcy wachty, którzy pełnili służbę, jak zawsze, jakby mowy nie było o szybkim końcu, wszystko to wstrzymywało ludzi. Jak stado owiec stłumili się oni pokornie przy grot-maszcie i przynosili bojaźliwy wzrok z morza na kapitana.

Na śródpokładzi i pod mostkiem stali oficerowie, blade o twarzach przez strach wykrzywionych. Gruby zawsze roześmiany porucznik Snitkin drżał teraz na całym pulchnym ciele, jak w febrze, ledwie trzymając się na nogach. Chwilami żegnał się pośpiesznie i niby zawstydzony sam swą bojaźnią spoglądał wokoło, siląc się na uśmiech. Ale zamiast uśmiechu na usta wylażył mu jakiś grymas męczący. Doktor Platon Wasyljewicz mrużył co chwila oczy, jakby go boleć zaczęły, a potem z żarłoczną uwagą patrzył w morze i znów oczy mrużył. Jego twarz wyrażała smutek bezbrzeżny. Przez głowę leciały mu myśli o gorąco kochanej żonie i skrucza spóźniona, że poszedł na to pływanie zamiast odejść ze służby. I sam o tem nie wiedząc powtarzał na głos: „Dlaczego, dlaczego?...” i znów oczy mrużył. Nyrkow, tak radosny przed chwilą, że udało mu się ująć niebezpieczeństwa na barkasie usiłował obecnie ukryć swe przerażenie wobec zdawałoby się nieuniknionej śmierci. Wstyd przed kapitanem, niewidzącym co to strach myślałbyś, przed kolegami, załogą majtków zmuszał tego dobrego, młodego miczmana do zdobywania się na nieludzki wprost wysiłek, by opanować lęk i spotkać śmierć, jak na „prawdziwego, mężnego marynarza przystało”. A tymczasem czuł, że serce mu bić przestaje, a po ciele przebiegają zimne dreszczyki. Wstyd, wstyd — myśli sobie i w beznadziejnym błaganiu zwraca aksamitne oczy ku niebu, po którym pędzą ciemne ponure chmury. Ale tam unosi się ta sama śmierć, polatując ponad okrętem. Młody zupełnie miczman Ariefjew, dziecko prawie wierzyć nie chciał, że zaraz ginąć wypadnie. Za co? On taki młody... Dopiero co awansowali go na miczmana i już umierać? Nie to jest niemożliwe myśli na sobie. I w tej chwili w pamięci jego staje matka-staruszka, siostra, Sonia, i młodszy brat gimnazysta, Kola, i maleńki pokoik jadalny z zegarkiem z kukułką, w którym jest tak cicho i przytulnie, gdzie wszyscy go kochają. I oto czuje chłopak, że mu po twarzy łyzy cieką. Chce ukryć je. Odwraca się... Starszy artylerzysta i starszy mechanik wybiegli na pokład i przekonawszy się jakie jest położenie okrętu, zbiegli do swoich kajut i poczęli chować do kieszeni pieniądze i co droższe rzeczy. Obaj mieli rodziny w Kronsztacie. Obaj odmawiali sobie we wszystkim, zjeżdżali na

brzeg bardzo rzadko, żeby tylko uciąć nieco pieniędzy dla bliskich. A gdy już zabrali wszystko, wrócili na górę i zrozumieli, że nie uda im się ocalić uskładanych pieniędzy i że rodziny ich osierocone zostaną. Z przerażeniem rozglądali się wkoło, od czasu do czasu, machinalnie macając się po kieszeniach. Ojciec Spirydonjusz, tłusty, gładki, okrągły, jak kot odkarmiony po postach klasztornych na doskonałej i obfitej kuchni w kajut-kompani w szerokim swym stroju, w wysokiej czapie mniszej, trzymał się mocno za jeden z balasków, podtrzymujących mostek i zdawałoby się najzupełniej bezmyślnie powtarzał słowa modlitwy. Szczęki jego latały, a oczy w niesamowitem przerażeniu wyszły z swych orbit.

Zarówno oficerowie, zbici w gromadkę na śródpokładzie, jak marynarze stłumieni około grot-masztu co chwila zwracali oczy na kapitana.

A wszystkie te spojrzenia zdawały się mówić:

— Ratujuj...

V.

Jak wilk osaczony, blady, rozwścieczony z płonącymi oczami, a wciąż jeszcze panujący nad sobą stał kapitan, niby zrośnięty z mostkiem, oglądając się na wsze strony i szukając zbawienia dla ludzi i statku. Zdawałoby się, że odczuwa on wszystkie te ku niemu zwrócone spojrzenia pełne błagania i wyrzutu i myśl, że to on jest winien nieuniknionej zguby ich wszystkich, znów przeleciała mu przez głowę, wykrzywiając boleśnie twarz. Zdawałoby się, że o ratunku nie może być mowy. Już minuta cała minęła od chwili, gdy statek popłynął na grzędę, a kapitan, który w ciągu niej przeżył całą wieczność, ku własnej rozpacz nie może znaleźć wyjścia. Jeszcze dziesiątek minut, a kliper będzie na grzędzie — a tam wspólna śmierć.

I nagle oczy jego przyglęły do małej zatoczki, która po prawej stronie wglębiała się w ląd — wpiły się w nią i nagle zajaśniały blaskiem radosnym i całą twarz spromieniły. I w tej samej chwili kapitan rzucił przez tubę komendę mocnym rozkazującym głosem:

— Żagle rozpinać! Marsowi na wanty. Szybko. Każda chwila jest droga, chłopcy.

Ten głos pewny siebie zbudził we wszystkich coś w rodzaju mętnej nadziei, choć w pierwszej chwili nikt nie rozumiał po co się żagle rozpina.

Tylko stary szturman, dawno już gotowy na śmierć i dalej z niezmaconym spokojem stojący nad kompasem nagle otrząsnął się i spojrzał ze zdumieniem i uwielbieniem zarazem na kapitana.

„Chwat z niego. Wyciągnął”, pomyślał, jak stary wilk morski, napawając się widokiem przytomności kapitana i zgadując już, o co chodzi.

I szturman znów ożywiony począł przyglądać się owej zatoczce, ukrytej nieomal przez wzniesioną część brzegu.

— Wyrzucam się na brzeg — twardo, ostro, radośnie mówił kapitan do starszego oficera i szturmana. — Zdaje się, że tam jest czysto. Kamieni chyba niema? — dodał, wskazując zatoczkę, ku której wychodziła dolinka, ręką zziębłą na kość czerwoną, jak mięsa kawał surowy.

— Nie powinno być — odrzekł stary szturman.

— A głębokość przy brzegu?

— Według mapy ma być dwadzieścia stóp.

— Doskonale w pół wiatru będziemy tam w jednej chwili.

— Żeby tylko taki wicher masztów nam nie połamał — wstawił swoje pierwsze oficer.

— Także, jest o czym gadać w takiej chwili — rzucił niedbale kapitan. Znów podniósł głowę i zawołał przez tubę: — Żywo, żywo chłopcy!

Ale chłopcy kołysali się już gwałtownie na rejach, uczepli z całych sił do lin i bez zachęty z niesłychanym pośpiechem odwiązywali mars-żagle, wiązali ryfy nie zwracając uwagi na wicher piekielny, który z całych sił usiłował strącić ich z rej i rzucić w morze lub na pokład. Jedną ręką uchwyceni za rej, uczepli do niej, drugą wolną ręką pracowali majtkowie, robili swą straszliwie trudną robotę na ogromnej wysokości, chłostani przez wicher lodowaty. Trzeba było nieraz zębami czepiać się płótna, łamać pa-

znocie o twarde płachty. Aż wreszcie, po jakich ośmiu minutach, w przeciągu których okręt zbliżył się o tyle do brzegu, że można było gołym okiem widzieć wśród pian wystające tu i tam czarne kamienie, żagle były rozpięte i „Jastrząb” pod marsami zebranymi na czwarty ryf staksłem, jak posłuszny koń w dobrych rękach zawrócił pod wiatr i pochyłony, prawie czerpiąc wodę burtą, pomknął do brzegu, zostawiając na lewo straszliwie spienioną wstęgę buranów.

Przeżegnali się ludzie. Nadzieja na zbawienie rozświetliła wszystkie twarze, a bosman Jegor Mitricz wymyślał już z dawnym natchnieniem za jakiś niedociągnięty szkot sztaksła i z pewnym niepokojem poglądał na wyginające się trzony masztowe.

— Niech no pan ratuje swoje chronometry, Wawrzyńcze Iwanowiczu, — rzekł kapitan, gdy kliper był już nieopodal brzegu: — cios będzie mocny, kiedy się w piasek wetniemy.

Stary szturman poszedł zabezpieczać przyrządy.

Kliper jak mewa leciał na skrzydłach sztormu prosto na brzeg.

Na pokładzie zapanowała cisza.

— Mocno się trzymać, chłopcy — krzyknął kapitan wesóło i sam uczeplił się z całych sił balustrady. — Mars fały puść! Staksel precz! Żagle puszczzone zatrzępotwały i „Jastrząb” całym rozpędem wpadł dziobem w ujście dolinki, wrzynając kadłub w miękką piaszczysty grunt.

Wszyscy, jak jeden mąż odkryli głowy.

VI.

— Dziękuję chłopcy, dobra była robota, — mówił kapitan, obchodząc załogę.

— Radziśmy pracować wasza jaśnie wielmożność! — odpowiadali radośnie majtkowie.

— Wiecznie Boga za pana prosić będziemy — odzywały się głowy.

Kapitan kazał wydać ludziom po dwie czarki wódki i jaknajprędzej gotować ciepłą strawę. Następnie wraz z pierwszym oficerem zeszedł na dół obejrzeć szkody. Szkód tych było niewiele. Tylko maszynę ruszyło i kambuz przegięto, zresztą wody w triumie prawie wcale nie było.

— Chwat jest ten „Jastrząb” Mikołaju Mikołajewiczu, mocny z niego statek!

— Dobry statek — z umiłowaniem odrzekł pierwszy oficer.

— Dziś niech załoga spoczywa — a i tu nam będzie zupełnie dogodnie stać... Sztorm już tu nas nie niepokoi, — ciągnął dalej kapitan, — a od jutra zaczniemy powoli wyładowywać żywność i wszystko i jeszcze dalej na brzeg wyciągniemy kliper, aby nam go lód nie uszkodził.

— Tak jest! — odrzekł starszy oficer.

— Starczy nam prowiantu do wiosny?

— Jest na sześć miesięcy.

— A zatem znakomicie przezimujemy w tej dziurze — dodał kapitan, wychodząc z maszynowego oddziału.

Oficerowie radośni, szczęśliwi, ale zarazem strasznie głodni zeszli do kajut-kompani i popędzali teraz ordynansów, aby co prędzej palili w piecu i dawali coś przegryźć. O obiedzie nie było nawet co myśleć. Wszystko, co od rana przygotowano, przepadło w skręconym kambuzie.

— Ot, tobie masz i St.-Francisko — wypalił po kilku chwilach milczenia porucznik Snitkin, który już zdążył spędzić przerażenie i był nieco zawstydzony, że wszyscy widzieli go w stanie niegodnym mężczyzny.

— Niech pan Panu Bogu dziękuje, że pana teraz ryby sobie nie pożywają — pouczył poważnie Wawrzyńcem Iwanowicz, z dużym zadowoleniem wlewając sobie do ust sporą czarkę rumu i przegryzając kawałkiem sera. — Gdyby nie nasz kapitan, byłibyśmy jak drut na dnie w chwili obecnej. Gienjalna przytomność! Wspaniały marynarz!

I stary szturman wypił jeszcze jedną.

Wszyscy jednoznacznie godzili się z Wawrzyńcem Iwanowiczem, a miczman Nyrkow zawołał w zachwycie:

— Zakochałem się w nim poprostu od dzisiaj. I co za opanowanie!

W tej chwili drzwi się otwarły. Do kajuty wszedł kapitan wraz z pierwszym oficerem.

— No, panowie — mówił, zdejmując czapkę — zamiast w St.-Francisko będziemy zimować na tej dziczynie. Co robić? Nie usłuchałem wczoraj naszego szanownego Warzyńca Iwanowicza i nie odszedłem w czas. Teraz przed wiosną stąd się nie wydostaniemy. Przy pierwszej sposobności przesyłę raport dowódcy eskadry i on przysła po nas jakiś okręt, który nas zaprowadzi do doku. Naprawimy szkody i znów będziemy pływali na „Jastrzębiu”... Ale czegoż to panowie mi się tak przyglądacie? — zapytał nagle, spostrzegłszy jakieś zdumione spojrzenia skierowane na swoją głowę.

— Pan posiwił, Aleksy Piotrowiczu — cicho, z jakimś nabożnym szacunkiem odrzekł stary szturman.

Rzeczywiście. — Jasna głowa kapitana była obecnie zupełnie siwa.

— Posiwiłem?... No to nie jest jeszcze wielkie nie-szczęście, wyrzekł kapitan. — Mogło być znacznie, bez porównania gorsze... A co, panowie. Pozwólcie mi dziś u panów cośkolwiek przetrząść. Okropnie jeść mi się chce.

Więc wśród powszechnej radości posadzono go na kanapie.

Na wiosnę przybył po kliper sam „niespokojny admirał” na korwecie „Rzeźwy” i w pierwszym rozkazie wyraził wdzięczność kapitanowi za przytomność umysłu i męstwo, które w chwili krytycznej pozwoliło mu ocalić załogę i okręt. W kilka dni „Jastrząb” został zaholowany do Hong-Kong, a po naprawie szkód, po miesiącu, jak dawniej piękny i zwrotny popłynął ku brzegom Australji.

Koniec.

WYCIĄG Z RAPORTÓW KAPITANA S. S. „KATOWICE”

Postój w Gdyni od 28.XI—4.XII 1927. Dnia 30.XI podniosłem kotwicę i podszedłem do mola. O godzinie 12.30 rozpoczęło ładowanie węgla.

Dnia 3.XII został przez sztauerów uszkodzony blok gai po lewej burcie przy koli nr. 3. Ładująca firma dała mi piśmienne polecenie zakupienia nowego bloku, co wykonałem w Norrköping. Rachunek został zapłacony przez maklera Meiera, co jednak „Polskarob” musi zwrócić. Zobowiązanie przedkładał w załączeniu.

Dnia 4.XII o godz. 16-ej zakończono ładowanie. Załadowano w kółach 2742,5 ton. O godz. 18.50 odcumowałem i wyszedłem w morze.

Podróż Gdynia—Norrköping 4—6.XII 1927. W morzu zastałem słabą falę, wiatr ESC, siła 4—5. Dnia 6.XII o godz. 0.20 minąłem Häfringe a o godz. 4.30 rzuciłem kotwicę w Pampas, aby odczekać świt, ponieważ w nocy okrętów kanałem nie wprowadzają. Rano otrzymałem zawiadomienie, że muszę odczekać wyjazdu jednego okrętu, jadącego z Norrköping, ponieważ jest on zaduży, aby go minąć. O godz. 9 był kanał wolny, podniosłem kotwicę i wszedłem do kanału. Stan wody był bardzo niski, a ster niepewny; z tego powodu musiałem wziąć holownik, co później przy ostrych zakrętach kanału okazało się koniecznością.

O godz. 11 przycumowałem przy południowym molo, a o godz. 14 rozpoczęło wyładowanie węgla.

Postój w Norrköping od 6—10.XII 1927. Wyładowanie okrętu szło dość szybko. Dnia 10.XII o godz. 10.30 zakończono wyładowanie; przygotowałem się do wyjazdu i o godz. 12 wyszedłem w morze.

Podróż Norrköping—Gdynia 10—11.XII 1927. W morzu zastałem pomyślne powietrze, słaba fala, wiatr SSE o sile 3. Dnia 11.XII.27 o godz. 19.45 rzuciłem kotwicę na redzie w Gdyni.

Postój w Gdyni 11—15.XII.27. Dnia 12.XII.27, godz. 13.50 podniosłem kotwicę i podszedłem do mola, gdzie przycumowałem. O godz. 17-ej rozpoczęło ładowanie węgla, co szło dość sprawnie. Dnia 15.XII.27 o godz. 15-ej zakończono, poczem przygotowałem okręt do wyjścia w morze. O godz. 17 wyszedłem w morze.

Podróż Gdynia—Skutskär 15—21.XII 1927. W morzu zastałem bardzo marne powietrze. Stałe zawieje śnieżne, silny wiatr, wysoka fala i mocny mróz. Zaraz po wyjściu w morze trzeba było dawać sygnały gwizdkiem i to przez całą drogę, ponieważ z powodu gęstej zawiei śnieżnej nic widać nie było. Fala zalewała stale okręt, który silnie pracował. Na pokładzie, szczególnie na dziobie pokry-

ło się wszystko grubą warstwą lodu. Ta warstwa lodu była tak ciężka, szczególnie w prawej burcie, że okręt, mający przy wyjściu 1 $\frac{1}{2}$ stopnia przechyłu w lewo, z powodu lodu przechylił się na 2 $\frac{1}{2}$ stopnia w prawo. To powietrze mieliśmy aż do przyjazdu do Skutskär. Gdzie było można, obtłukiwano stale lód, lecz ciągle zalewająca fala na nowo marzła i coraz więcej okręt obciążała. Przez całą sobotę od rana do późnego wieczoru pracowano nad usuwaniem lodu. Aby oczyścić windy z lodu, trzeba było zapalić pod windami wielki ogień zapomocą starych szmat, brezentów, pakul etc. polewanych naftą. Była to bardzo trudna praca, ponieważ dziób okrętu, kotwice, winda kotwiczna etc. stanowiły jedną wielką bryłę lodu. Dnia 18.XII przybyłem na redę w Skutskär, lecz rzucenie kotwicy nie było możliwe. Trzeba było naprzód kotwicę wyrąbać z lodu. Po 4-godzinnej pracy udało się jedną kotwicę o tyle od lodu oswobodzić, że ją mogłem rzucić, lecz jeszcze nie mogła trzymać, bo był to tylko wielki blok lodu. Dopiero gdy ją około godziny po dnie ciągnąłem, oczyściła się o tyle z lodu, że chwyciła. Ponieważ w porcie Skutskär potrzebne

są 2 kotwice, więc musiałem z drugą kotwicą wykonać ten sam manewr.

Aby cumy, liny, winy etc. przygotować jako tako do użytku i aby móc luki otworzyć, pracowano przez całą niedzielę od rana od godz. 4-ej do późnego wieczora z całą załogą, włącznie z palaczami. Wszyscy oficerowie bez wyjątku pracowali jak zwyczajni marynarze, aby tylko okręt przygotować na czas do wyładowania.

Pomimo, że całą niedzielę była podniesiona bandera pilotowa, ani pilot, ani holownik się nie pokazali, bo wszystko było zajęte łamaniem lodu w farwatrze. Okrętów było do wprowadzenia osiem, ale wszystkie z mniejszym zanurzeniem. Komunikacja z brzegiem i portem była niemożliwa z powodu lodu; wezwany holownik nie przybył, bo nie miał czasu, musiał lód łamać.

W poniedziałek rano obtłukiwanie lodu było tak daleko posunięte, że można było przystąpić do otwierania luków. Aby się z maklerem lub odbiorcą skomunikować, (w Skutskär na redzie nie było to możliwe), podniosłem kotwicę i poszedłem do o godzinę odległego Bönen, gdzie rozmówiłem się zapomocą pilotażu z maklerem Roseljusem, który mnie zawiadomił, że w farwatrze jest tylko 18' 3" głębokości, a okręt ma 18' 6" zanurzenia, więc wprowadzenie było dotychczas niemożliwe. Ponieważ jednak wiatr przeszedł na West i usunął na redzie grubą krę, przeto będą mogli na redzie wyładować w lichtugi tyle węgla, że zanurzenie zrobi się mniejsze.

Zameldowałem więc okręt gotowy do wyładowania i wróciłem na redę do Skutskär zaraz tego samego dnia.

We wtorek rano przysłał makler na redę urzędników celnych celem załatwienia formalności portowych, poczem przyszyły lichtugi i wyładowano okręt tak dalece, że miał zanurzenie tylko 17'. W środę rano, dnia 21.XII wprowadzono okręt do portu, gdzie przycumowano go rufą przy moście, a dziób położono na dwie kotwice.

Nadmieniam, że przy tych wszystkich ciężkich robotach starszy oficer Mikupowski z niestrudzoną energią, pomimo mrozu —15° C, śnieżnych zawiei, pomimo, że ciągle fala zalewała okręt, w stałe mokrem i obmarzniętym ubraniu, w mokrych butach, wszedzie był na pierwszym miejscu, przykładając własnej ręki we wszystkich miejscach, gdzie praca była najtrudniejsza i najmniej przyjemniejsza. Jego jest zasługą, że okręt w tych ciężkich warunkach swej gotowości do wyładowania nie opóźnił.



S/s. „Katowice”. Wanty (liny, utrzymujące maszt) pokryte grubą powłoką lodu.

Wykazało się też, że zaokrętowanie radiotelegrafisty na s/s. „Katowice”, który pływa na północ jest konieczne, chociażby już z tego powodu, że statek nie mogąc wysłać szalupy na brzeg z powodu lodu, burzy, albo wskutek braku holownika, który zresztą w takim wypadku jest dość drogi, musi mieć możliwość skomunikowania się z maklerem lub odbiorcą. Ważniejsze jest to jeszcze w wypadku ugrzęźnięcia okrętu w lodzie na morzu, co się rok w rok zdarza i to wielu okrętom, aby mieć możliwość wołania o pomoc. W razie braku radiotelegrafisty, może wynikać wskutek lodów katastrofa (s/s. „Kraków” linii Sarmacja, ugrzązł w lodzie, w roku 1921, w Bełcie i został zgnieciony przez lód, a załoga mogła się uratować tylko tem, że po kil-

kugodzinnej wędrówce po lodzie dotarła do brzegu).

Postój w Skutskär—Hernes od 21.XII do 27.XII.27. Dnia 21.XII.27 o godz. 13-ej rozpoczęto dalsze wyładowanie okrętu, które szło dość sporo. Czas wyładowania zaczął się liczyć od wtorku rana t. j. od dnia 20.XII.27. Wyładowanie ukończono w sobotę rano, dnia 24.XII.27 o godz. 8. O godz. 9-ej opuściłem przystań, aby wyjść w morze. Ponieważ w nocy wiatr przeszedł na N., a przez cały piątek aż do soboty rana padał śnieg, więc wyjście z portu zastałem zapchane zupełnie krą i śniegiem. Ponieważ wiadome było, jakie powietrze nastąpi, i ponieważ zaczęło silnie marznąć, postanowiłem wyjść przez lód w morze. Po kilkugodzinnych próbach doszedł okręt do miejsca, gdzie

zarówno lodołamacz jak i okręć ugrzęźły w śniegu i krze. Okazało się, że wyjście było niemożliwe. Musiałem wrócić do portu, gdzie rzuciłem dwie kotwice, a rużę przycumowałem do dolwalhena. W nocy przeszedł wiatr na SE i wypędził krę. Lodołamacz zaczął zaraz łamać drogę przez lód, co mu się tak dalece udało, że o godzinie 13.15 dnia 25.XII.27. mogłem podnieść kotwicę i wyjść w morze.

Przejazd Skutskär—Gdynia 25—27.XII 1927. W zatoce zastałem dużo lodu, tak, iż można powiedzieć, że cała zatoka była pokryta krą, aż do morza. Lecz, oddaliwszy się od brzegów, znalazłem morze wolne od lodu aż do Gdyni. Powietrze było bardzo pomyślne, tak że dnia 27.XII.27 o godz. 10.20 rzuciłem kotwice na redzie w Gdyni.

(—) BRAMINSKI
Kapitan s/s. „Katowice”.

DWAJ BOHATEROWIE

Pisma zagraniczne wychwalają w entuzjastycznych słowach czyn dwóch dzielnych marynarzy, z których jeden H. M. Hall jest kapitanem angielskiego parowca „Teessider”, drugi zaś W. Lawless sternikiem angielskiego trójmaszowca „Gauntlet”. Hall w opisywanym, wstrząsającym wypadku odegrał rolę pełnego poświęcenia ratującego, Lawless wyratowany przezeń od niechybnej śmierci, sam z kolei przyczynił się do wyratowania od zguby 3 swych towarzyszy. Kap. Hall tak opisuje ten wypadek: „Okolo godz. 3 nad ranem, w nocy z soboty na niedziele, zauważyłem w niewielkim oddaleniu małe chwijne światelko, drżące nisko nad zwałwanionemi falami. Ponieważ prócz tego jednego świetlanego punktu nie mogłem dostrzec żadnych innych świateł, domyśliłem się, że mam do czynienia z jakimś nieszczęśliwym wypadkiem i że musi to być rozbitny w czasie burzy statek.

Wobec rozszalałego morza nie mogło być mowy o spuszczeniu szalupy, wobec czego postanowiłem aż do nadejścia świtu lawirować na miejscu. Całą też resztę nocy krążyliśmy w pobliżu pełgającego światelka i okrążyliśmy je z jaką setką razy, co wobec niespokojnego i rozkołysanego morza nie należało do zbyt przyjemności. Wreszcie okolo godz. 6-ej, gdy weszło słońce, przekonałem się, że przypuszczenia moje nie były mylne i że mam przed sobą fatalnie uszkodzony przez burzę szkuner, na którego pokładzie znajduje się 4 ludzi.

Statek był w okropnym stanie: z jego

3 masztów pozostał tylko jeden, kadłub był już prawie zupełnie pogrążony w wodzie i zdany na łaskę fali, która rzucała nim jak piłką. Po krótkiej naradzie postanowiliśmy przyjść z pomocą rozbitkom. Nie mogąc jednak narażać mych marynarzy na niebezpieczeństwo, ze strony rozszalałego żywiołu, spuściliśmy szalupę bez załogi, umocowaną na linie. Liczyłem na to, że krążąc w pobliżu tonącego statku, dam możliwość zbliżenia się holowanej przezemnie szalupie do szkunera i że w odpowiedniej chwili rozbitkowie będą mogli przeskoczyć ze szkunera do łodzi.

Ale nie było to takie łatwe. Szalupa ciężko przewalała się po spienionych grzbietach fal, a szkuner raz po raz był od niej odrzany przez rozpetaną toń. Na jego pokładzie zresztą był tylko jeden człowiek, który mógłby się ważyć na niebezpieczny skok, uchwyciwszy odpowiednią doń chwilę. Ale ilekroć gotował się on do tego niebezpiecznego eksperymentu, oba statki odskakiwały od siebie dzielone falami.

Musieliśmy zataczać nieskończone łuki, aż w końcu jednemu z marynarzy tonącego statku udało się przeskoczyć do szalupy. Wówczas przyciągnął on się przy pomocy liny do szkunera i znowu z niezmierną trudnością przelażł na niego z powrotem, aby ratować swych towarzyszy, będących w stanie zupełnego wyczerpania.

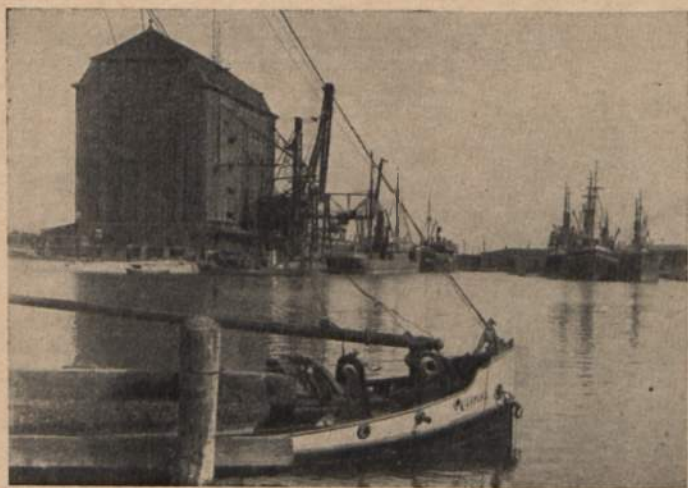
I oto w najwyższym naprężeniu przyglądaliśmy się z naszego pokładu, jak w niedalekiem od nas oddaleniu czło-

wiek ten męczył się w najokropniejszy sposób, a myśmy nie byli w stanie nic dlań uczynić. Musieliśmy dawać bezustanne baczenie, aby statek nie szarpnął szalupy i nie oderwał jej od szkunera.

Wreszcie marynarz po długich i ciężkich usiłowaniach powiązał swych towarzyszy i powciągał jednego po drugim na maszt i gdy szkuner pochylił się ku szalupie, spuścił ich kolejno wszystkich do zbawczej łodzi, poczem i sam w ten sam sposób przedostał się do niej. Gdy odwiązaną od szkunera szalupę przyciągnęliśmy do naszego parowca, marynarz na nowo powiązać musiał swych towarzyszy, aby można ich było wciągnąć na pokład. Ostatni wszedł po drabinie sznurkowej na pokład „Teessidera” bohatersternik trójmaszowca, który w tej chwili właśnie pogrążył się w otchłani oceanu.

Trzej towarzysze wyratowani przez dzielnego sternika Lawless'a są: kapitan Greet i marynarze Maody i Ewans. Wyjechali oni z Charleston do Kirkcaldy w Szkocji z ładunkiem glinki porcelanowej. Po drodze okręt uszkodzony został przez burzę i przeszło 38 godzin ludzie ci bez przerwy pracowali przy pompach, ale mimo ich nadludzkich wysiłków okręt nabierał coraz więcej wody. Ze wszystkich latarni ocalała jedna tylko, którą szczęśliwie zauważył kapitan Hall. Dwa wielkie parowce przepłynęły obok nieszczęśliwych, lecz nie dostrzegły ich wśród mgły i rozhukanego morza.

r.



Zima w porcie gdańskim. Dwa fragmenty.



OPOWIEŚĆ MARYNARSKA

*Gra znaczy więcej od gracza,
A statek więcej od załogi.*
Kipling.

Reda w Ojburze nie jest łaskawa dla żaglowców. Silna morka sztormowa rozprawia się z nimi po macoszemu. Dużo kości i całych szkieletołów okrętowych leży na brzegu piaszczystym i kruk nawet nie zakracze nad nimi. Może smętny wzrok kucharczka z trembaki,¹⁾ kołyszącej się sennie na krótkiej fali przyboju, odnajdzie szczątki wśród jednostajnej szarości piasków wybrzeża; może siny język fali fałszywej polize je pokornie. Bo niezawsze fala otwarcie walczy z belką okrętową — czasem przycichnie, jak pies pobity ogon podtuli i, łasząc się, do nóg podpełza. Fałsz i zdrada chowa się wtedy głęboko pod zmarszczkami śmiejącej się starej twarzy morza, a szmer przytulny, pieszczotliwy pod chwiejnymi deskami kolebiącego się pudła do snów jasných kołysze, do wspomnień o dniach słonecznych.

— Patrz — zda się mówić — czy to możliwe, żeby te harmonijnie jedna za drugą gonące się na prześcigi fale, co tak lekko i ostrożnie kołyszą twój statek, żebyś sen miał błogi, były takie krwiożercze, na naszą deskę i ćwiek okrętowy łakome?

I kłamliwe do uszu szepce ukojenie — że nie było burzy, co okręty rozbija, szczątki po brzegu rozwleka i na skalnych urwiskach rozwiesza; że fala jest taka łagodna, taka łaskawa...

Mały²⁾ oczy otwiera, błękitem nieskalanym je karmi, w szmer fali wnika, opowieści słodkiej słucha z uśmiechem przyzwalającym.

— Niech baje. Przyjdzie czas, nie złęknie się spienionych szponów potwora, młodą piersią junacką przekrzyczy potężny ryk bałwanów, co ot — jak baranki łagodne do nóg mu się ściela.

— Mały, zważaj tam na kotwę, że-

¹⁾ trembaka — typ małego statku z żaglami ukośnemi, używany na morzu Czarnem.

²⁾ „Mały” — (małyj) tak nazywają chłopca okrętowego na czarnomorskich żaglowcach. Zwykle pełni on zarazem obowiązki kucharza i posługacza, zwija górne żagle i jest używany do najbardziej uciążliwych i brudnych robót.

by nie dryfowała³⁾. Wrazie morki zluzuj jeszcze łańcucha i nie śpij. Wrócimy — słoniny przywieziemy i chleba świeżego — huczał szyper z szalupy, w której czterech ludzi ciężko pracowało wiosłami.

Nad ładem, pod oparami mgławych zarysów lekkich chmurek, różowiła się zorza poranna. Jednostajny zarys linii brzegowej czernił się poblizu, znikając na południu w białawej mgłę. Tam, za przylądkiem, w szarzejących cieniach ustępującej nocy zniknęła łódź, co przed chwilą majaczyła jeszcze, zawieszona pośrodku między niebem i wodą jednego brudno-opalowego koloru, bez śladu widnokregu.



Chłopiec stał nieruchomo u burty...

Chłopiec stał wciąż nieruchomo u burty, wpatrując się w ścianę mgły, która łódź zastoniła. Powieki mu ciężły, starał się zebrać myśli rozpełzłe, przypomnieć sobie, co mówiono mu przed chwilą.

³⁾ dryfować — pełznąć po gruncie — o kotwicy; zbaczac z drogi pod wpływem koczego wiatru — o okręcie.

⁴⁾ kambuz — kuchnia okrętowa, na małych żaglowcach zwykle mała budka drewniana.

Wczoraj do nocy prawie, ledwie zdążył naczynia umyć w kambuzie⁴⁾, rozgarnął sól w ładowni, a potem, kiedy ostatnią magunę⁵⁾ wyładowano, jeszcze pokład zmyć musiał. Dziś wstał prawie o północy, bo załoga domagała się gorącej herbaty, a stary śpieszył z wyjazdem. Zrzędził przytem co nie miara.

— Nie tak dawniej bywało — mówił. Dopóki sucharów trochę jest w komorze i woda niebardzo jeszcze stara w beczce — podnoś kotwicę i luzuj marsle!⁶⁾

Zrzędził, bo mu się lżej na sercu wtedy robiło, ale już wczoraj postanowiono przecież pojechać po prowizję. Zresztą nie wyszliby chłopcy na morze z sucharami i tym kawałkiem słoniny, co u pułapu w szyperskiej kajucie wisi. Był jeszcze wprawdzie w komorze woreczek kaszy, pamiętającej lepsze czasy, tak podziurawiony przez szczury, że połowa zawartości leżała rozsypana po pokładzie, suto czarną krupą szczurzego pomiotu okraszona; ale nie brano już jej w rachubę. Pamięta mały tę kaszę, kiedy to bocman wywrócił mu ją razem z bakiem⁷⁾ na głowę. Stary wysłuchiwał tylko przez pół dnia misternie skonstruowanych, wielopiętrowych przekleństw marynarzskich, a na nim wszystko się skrupiło. To też rad był, że pojechali, bo wczoraj już ostatnie kartofle do kotła wrzucił, a mięsa i okras od kilku dni brakowało. Wprawdzie podróż mieli szybko z wiatrem pomyslnym, ale w Ojburze kilka dni na kolej swą czekali, a potem ładowanie długo trwało, bo niezawsze maguny na redę wyjść mogły. Czasem martwa fala tak chybotwała małym ich statkiem, że brał wodę na pokład przez kluzy,⁸⁾ a cóż mówić o przeładowanych magunach. Stali więc nieraz dniami całymi, czekając, aż zcichnie.

Nie kłopotał się o to, że został sam na statku — dzień będzie miał spo-

⁵⁾ maguna — nieduża barka bez pokładu i masztów do przewożenia towarów z ładunku na redę.

⁶⁾ marsle — żagle proste (rejowe) na przednim maszcie niektórych szkunerów (skośnożaglowców).

⁷⁾ bak — ogólna miska, z której jedzą marynarze; także przednia nadbudówka okrętu na dziobie.

⁸⁾ kluzy — otwory w dziobie okrętu, przez które wypuszcza się łańcuchy kotwiczne.

kojny. Pogoda dobra, bezwietrzna, choć słońce jakoś czerwono wstaje za mgłą... Ale wróca przecież niedługo i wszystko będzie dobrze.

A teraz spać, wyspać się za wszystkie czasy, było jedynym jego marzeniem.

Podnosi się słońce ociężałe, na brzegi niegościnnie patrzy, złośliwe błyski czerwone w morzu, u swych stóp rozlanem, krzesze.

Jak okiem sięgnąć — pusto dokoła i cicho. Mgły rzedną, odsłaniając kontury statku, co samotny na łańcuchu obwisłym znieruchomiał. To tu, to tam ciężkie krople z olinowania na pokład padają, przerywając jednostajność cisy głębokiej.

Na niebie od strony morza chmury gęste się kłębią, w koronkę różową z odbłasków słonecznych ubrane. Gęste i ciężkie — pół nieba zasłoniły, ku słońcu się skradają podstępnie.

Już strażę przednie — lekkie obłoczki szarawe — coraz przesłaniają rozognioną tarczę. Za niemi ciemniejsze nieco chmurki ku słońcu się cisną. Zasłoniły je wkrótce zupełnie — ledwie krążek blady, coraz mniej widoczny, światło swe słabe przez chmury ciemne sączy.

Chwila — i zniknęło słońce w czarnych trzewiach potwora, co cielskiem swem ogromnym po niebie się panoszy zuchwale. Już tylko wąski skrawek jaśniejszego nieco nieba nisko nad lądem ocalał, a i ten ciemnieje szybko i zlewa się w jedno tło czarne, straszne.

Morze posępnie zszarzało, straciło błyski czerwone, jakby przyczaiło się w sobie.

Wielkie, rzadkie krople deszczu spadły z bulgotem na matowo-gładką szybę morza. Lekki powiew wiatru przyniósł szumy jakieś odległe, tajemnicze; deszcz zabębnił po deskach pokładu, a potem — znienacka szturm na statek przypuścił, słabych miejsc wroga szukając — pierwszy szkwał...⁹⁾

Obudził się od silnego kołatania łańcucha o żelazne okucie kłuzu i przeraźliwego gwizdu wiatru w olinowaniu. Kilka zimnych kropli deszczu padło mu na twarz przez niedomkniętą lukę tambuczy.¹⁰⁾ Zerwał się z koi¹¹⁾ i wyskoczył na pokład.

Widocznie najsilniejszy poryw wiatru już przeminął. Statek, dryfujący bokiem wraz z kotwicą i silnie pochylony, wyprostował się pomału i zwracał dziób z powrotem do wiatru. Łańcuch po kilku drgnięciach obciągnął się i naprężył — kotwica znów trzymała.

Deszcz nieco ustał, ale silny wiatr wiał porywami i po niebie goniły się

⁹⁾ szkwał — raptowny i silny poryw wiatru.

¹⁰⁾ tambucz — budka wchodowa pod pokład z nasuwaną przykrywą.

¹¹⁾ kója — łóżko, przymocowane do burty, lub przełoty kątowej.

z zawrotną szybkością czarne, nisko nad morzem zwisające chmury.

— Będzie silnie jeszcze wiało — pomyślał i zaczął luzować łańcuch kotwiczny. Wyciągał go z pod baku żelaznym haczykiem i przepuszczał luz naokoło wału braszpila.¹²⁾ Pracował tak przez długi czas z natężeniem.

Wiatr nie zcichał i deszcz znów padał rześysty. Zziąjany i mokry powlókł się mały do kambuzu. Wyszukał w szafce trochę połamanych galet,¹³⁾ które namoczył w wodzie, następnie posolił i suszył w piecyku. Posilił się tym „świeżym” chlebem marynarskim i popił go wodą z beczki. Dobrze mu było w kambuzie, ciepło. Przytulił się plecami do pieca i patrzył przez otwarte drzwi na chwiałający się pokład, po którym spływała brudna woda deszczowa.

Wiatr to się wzmagił, jęcząc w olinowaniu i szczękając łańcuchami jak katorżnik po masztach i rejach, to



Mały kurczowo na ster nalega...

znów przycichał, jakby z siłami do nowych porywów się zbierał. Deszcz ustał trochę. Chłopiec wyszedł na pokład.

O burty z hukiem i trzaskiem obijały się fale, wytryskując zielonemi strumieniami z portów¹⁴⁾ i szpigatów.¹⁵⁾ Nieraz ich wierzchołki przesadzały nawet fałszburty¹⁶⁾ nisko załadowanego statku, spadając kaskadami i rozpryskując się po pokładzie. Wiatr, deszcz i fala solidarnie siekły mu twarz, owijały się wkoło niego mokrym całunem, kręciły nim i popychały po śliskim pokładzie. Wiatr, coraz bardziej szalejący, wdzierał mu się do ust, dusił go, dławził.

Wdrapał się na bak i spojrzał na szalejące morze. Zaciekle nacierające jed- Statek podskakiwał i szarpał się na łańcuchu, to naprężonym jak struna, to luzującym się nagle. Maczał martyn-

¹²⁾ braszpil — winda kotwiczna.

¹³⁾ galety — suchary z pszenicznej mąki bez drożdży.

¹⁴⁾ porty — czworokątne otwory w burcie dla odpływu wody z pokładu.

¹⁵⁾ szpigaty — małe otwory w burcie dla odpływu wody z pokładu.

¹⁶⁾ fałszburta — burta okrętu powyżej pokładu.

na za drugą fale, z białymi grzywami swych załamujących się spienionych wierzchołków, sięgały dalekiej linii ledwie dostrzegalnego widnokregu. hik¹⁷⁾ w wodzie, kłaniając się bugszprytem¹⁸⁾, to znów stawał dęba. Czasem nadstawał do wiatru i fali, jak do pocałunku, prawy, lub lewy policzek, pochylał się przytem ciężko na burty i widocznie dryfował. Kotew nie trzymała.

— Trzeba zarzucić drugą kotwicę — rozsądził chłopiec i podpełził do maszyny kotwicznej.¹⁹⁾ Przesunął rączkę i zardzewiałe żelastwo z piekielnym hałasem posypało się do wody.

Znów luzował łańcuchy z mozołem wielkim, wyciągając je z pod pokładu. Ogniwa przesuwają się po braszpilu z silnym tarcieniem, syjąc iskry. Pył rdzawy zasypywał oczy i wżerał się w posieczoną, zziąjaną twarz. Skończył tę pracę i przysiadł skulony na zwoju lin pod bakiem. Zdwojony przez rezonans straszny ryk wiatru huczał mu w głowie... Nagle zapanowała złowieszczą cisza. Mały wsłuchiwał się ze zdziwieniem w spotęgowane odgłosy fal, bijących o burty, w postukiwania lin i łańcuchów, trzask i skrzywienie wiązań okrętowych — ale wiatr jakby ustał raptownie.

Wyjrzał z za baku, objął wzrokiem rozhukane morze i czarne jak noc niebo. Wiatr przycichł, by ze zdwojoną siłą rzucić się na swą ofiarę. Zbierał się w sobie, by jak taranem nowym szkwałem uderzyć.

Czy wytrzymają łańcuchy? Czy nie puszczą kotwice? Trzeba coś robić, trzeba siebie i statek ratować! Wyrzuci go zła fala na mielizny przybrzeżne, rozbije, smukłe maszty potrzaska i człowieka nie oszczędzi.

Słyszał nieraz o podobnych wypadkach. Często bocman historie opowiadał rozmaite. O rozbitych okrętach, o burzach straszliwych, o śmierci i kalcie marynarzy i o cudownych ocaleniach.

— Na morzu zawsze lepiej — mówił — a najgorzej, kiedy brzeg jest pod wiatrem.

Ale jak na morze wyjść samemu — przecież żagle podnieść trzeba, kotwice wyciągnąć...

Boląca, ociężała głowa pracowała gorączkowo. Szukał sposobu, bezwiednie napręzał mięśnie, groził zaciśniętymi pięściami szalejącemu żywiołowi — napróżno!...

Spojrzał na prężące się łańcuchy kotwiczne i myśl zbawcza rozświetliła mu umysł.

Przecież nieraz ciągnęły one linę z rufy, statek bokiem do wiatru wykręcały, żeby z podwietrznej lepiej magunom z solą stać było.

¹⁷⁾ martynik — (rozprza Marcina) drążek pod bugszprytem, rozpierający liny trzymające bugszpryt z dołu.

¹⁸⁾ bugszpryt — pochyły maszt na samym dziobie okrętu.

¹⁹⁾ maszyna kotwiczna — przyrząd zrzucający kotwicę do wody.

Nabrał tchu w piersi, krzyknął urągliwie w twarz burzy i rzucił się do lin.

Nie było chwili do stracenia. Z rozszereżonymi nozdrzami i zawziętym błyskiem w oczach wdrapywał się na maszt, luzował żagiel, biegnął po całym pokładzie, ciągnął, mocował — jak opętany...

Gdy wszystko było gotowe, zaczął pomału luzować łańcuchy. Statek wykręcał się burta do wiatru, reja²⁰⁾, skrzypiąc, podnosiła się do góry. Marsel łopotał potężnie i strzelał na wietrze, jak z bicza. Włótotce róg żagla wypełnił się wiatrem. Chłopiec zatrzymał się chwilę, by zamocować fał.²¹⁾

Nastąpił decydujący moment. Od jednego uderzenia lewara puścił hamulec braszpila. Mały skoczył na rufę.

Za nim zawarczał wał, zazgrzytały, zakolały przeraźliwie luzujące się łańcuchy, bijąc o burty i pokład. Wężowo ze świstem wijące się w powietrzu końce łańcuchów, wyslizgujących się z szaloną szybkością z kluzów, uderzyły raz jeszcze z ogromną siłą o nadbudówkę baku, — i statek uwolnił się z więzów.

W pierwszej chwili zataczał się dziobem pod wiatr i potężnie dryfował ku brzegowi, nie słuchając steru. Ale kiedy marsel i kawałek grotu,²²⁾ podniesiony nokiem²³⁾ gafla²⁴⁾ do góry, wypełniły się wiatrem, zatrzymał się i powoli zaczął posuwać się naprzód, pochylony na burcie.

Mały zamocował ster i pobiegł na dziób do kliwra.²⁵⁾ Nie zdołał jednak podnieść go zupełnie. Długo szamotał się z szotem,²⁶⁾ zanim go jako tako naciągnął. Teraz już było lepiej. Statek sunął szybciej, choć z dużym dryfem.

Brzeg szybko się zbliżał, a cypel po-

²⁰⁾ reja — poprzeczny drąg na maszcie; do rei mocuje się żagiel.

²¹⁾ fał — lina służąca do podciągania żagla, względnie rei do góry.

²²⁾ grot — tylny dolny żagiel na dwumasztowcu, względnie tylny maszt.

²³⁾ nok — koniec rei.

²⁴⁾ gafl — reja mocowana do masztu nie środkiem, a jednym z końców.

²⁵⁾ kliwer — trójkątny żagiel, podnoszony na bugszprycie.

²⁶⁾ szot — dolny, tylny róg żagla.

łudniowy wrzynał się w morze długą ławą piaszczystą — tuż, tuż...

Oh, żeby go tylko wyminąć! Inaczej wszystko stracone!

Mały kurczowo na ster nalega, rozszereżonymi żrenicami w fale przyboju wrące się wpatruje.

Już blisko u burty, spienione, z szumem ogromnym, piętrzą się jedna nad drugą. Zaprzysięgły się żywioły — szalem zniszczenia pijane.

Wiatr, z szotem kliwra się mocuje, płótniskiem jak z armaty strzela...



...Precz stąd — do budy!...

Silny wstrząs. Drgnął statek, zatrzęsły się maszty, zachybotał ster w rękach chłopca. Fala na rufę się wdarła, na ster całym ciężarem się zwałała, ledwie małego za burte nie wyniosła. Nie puścił steru.

Wyminął statek mieliznę zdradziecką — fala złośliwością swą ślepią mu pomogła. Bezpiecznie już teraz. Za cyplem brzeg się załamuje i coraz bardziej oddala. Fala jakby mniejsza i wiatr, choć dmie z wielką siłą, nie taki szkwalisty.

Wspina się dziób na falę, statek bugszpryt zadziiera, dumny, że sಿದೆł zdradzieckich uszedł szczęśliwie, w

walce na śmierć lub życie z morzem zwyciężąc wyszedł.

W oddali ledwie mającą maszty statków na eupatoryjskiej redzie. Mały wzrok wyteża, zaczerwienione oczy lżą od wiatru zachodzą.

Powoli wyrysowują się drewniane kadłuby. Szara wstęga ładów występuje wyraźniej, białymi plamami domów się pokrywa, minaretami meczetu się znaczy.

Między żaglowcami mozolnie od brzegu szalupa lawiruje: to za zwałami fal zniknie, to na samym wierzchołku fali chwilę zawiśnie. Biały żagiel, jak balon wydęty, ku fali się nachyla, wodą słoną wyprany.

Poznał mały swoich, sterem dobić pomaga. Zaczepili się u burty.

Szyper na pokład wyskoczył, z krzykiem do steru podbiegł.

— Wiało bardzo — mówił mały na usprawiedliwienie — musiałem wyjść stamtąd, żeby statek nie rozbiło.

— A kotwice?!

— Rzuciłem.

— Ach ty, sobaczy synu! Precz stąd — do budy!²⁷⁾

Mały powłókł się do kambuzu z głową zwieszoną. Kolana pod nim drżały, dreszcz ciałem wstrząsał. Bez czucia prawie osunął się na ławę. Tarł czoło podrapanemi, krwią zapiekłą znaczonemi dłońmi; czerwono-siną twarz piekła go, jak ogień.

Z głuchym jękiem wpił palce o czarnych krwawiących paznogiach w rozkudlane włosy, a łzy wielkie, sieroce kapały mu z oczu...

Rozszalały wichur doszedł do szczytu swej niszczącej potęgi, omotał statek bezwładem, zakręcił nim w kółko i porwał żagle na strzepy, dysząc śmiercią.

Zachrypiły głos szypra, podobny wśród ogłuszającego huku huraganu do szeptu umierającego suchotnika, poderwał chłopca z ławy:

— Mały, diabli bękaracie, wylaż z budy, do żagla!...

T. SZCZYGIELSKI.

²⁷⁾ buda — tak nazywają drewnianą budkę kuchni na pokładzie żaglowców czarnomorskich, oczywiście w pogardliwym znaczeniu psiej budy.

SPORT

ZADANIA NASZEGO YACHTINGU MORSKIEGO

Nikt nie zaprzeczy, że sport — a yachting należy do tej dziedziny — jest przejawem życia zbiorowego narodu. Dlatego nie można go rozpatrywać jako zjawisko odrębne, zamknięte, istniejące samo dla siebie, jak nie można, np. życia wsi ujmować w słowa poety: „niech na całym świecie wojna, byle nasza wieś zaciszna, byle nasza wieś spokojna“, ale trzeba znaleźć związek z innymi zjawiskami życia i odpowiednio go naginać. Inaczej byłibyśmy podobni do mieszkań-

ców wspomnianej wsi i niedługo na smutny koniec podobnego traktowania rzeczy musielibyśmy czekać. Życie zbiorowe ma swoje cele, potrzeby i prawa, a nad wyłamującymi się z pod tego prawa przechodzi do porządku dziennego, albo ich traktuje. I nie należy tego prawa rozumieć jako zasadę strychnulca, zmiatającego głowy ponad tłum wyniesione; w tym wypadku raczej przeciwnie: ponieważ sport jest objawem wtórnym życia zbiorowego, występującym na arenę w spo-

łeczeństwach już zorganizowanych i posiadających elementarne podstawy istnienia, siłą rzeczy musi się on liczyć z realnymi dążeniami i potrzebami społeczeństwa. Jest on w każdym wypadku dzieckiem, czasem Benjaminkiem społeczeństwa, ale zaszczytu wodza duchowego nigdy dostąpić nie może.

Z tej roli jego wynikają obowiązki dobrego i rozumnego syna — naginania przejawów własnego swego życia, do celów, prądów i dążeń całego społeczeń-

Te ogólne zasady, rzecz prosta, stosują się również i do yachtingu morskiego, bo ten tylko w tej chwili podlega rozważaniu.

Jakież są potrzeby i dążenia naszego narodu na morzu?

Odpowiedź krótka: musimy opanować morze, stworzyć warunki rozwoju normalnego naszego życia morskiego, zbudować porty, wystawić flotę — zarówno wojenną, jak handlową, wytworzyć wreszcie atmosferę, w której instytucje nasze morskie mogłyby żyć i oddychać swobodnie. Ten ostatni warunek wymaga olbrzymiej pracy przekształcenia całej naszej psychiki, par excellence lądowej. Inne rzeczy — porty, okręty etc. za pieniądze można uzyskać, psychikę zbiorową przeobrazić można tylko pracą wewnętrzną wytrwałą i długą.

Z powyższych założeń łatwo już wprowadzić wnioski co do zadań naszego yachtingu morskiego. Mam na myśli wnioski zasadnicze, przeniknięte poczuciem obywatelskim i daleko w przyszłość sięgające.

Spółczeństwa morskie, mające dawno już zaspokojone potrzeby z zakresu swego życia na morzu, mogą sobie pozwolić na traktowanie yachtingu jako zabawy ludzi bogatych — nierzadko próżniaków. Chociaż i tu przy głębszej analizie musielibyśmy dojść do wniosków przeciwnych. Pozornie jednak yachting w zachodniej Europie i Ameryce jest środkiem przejażdżek morskich, nieszkodliwych walców o puławy, żetonów itp. na regatach, wreszcie życia towarzyskiego ludzi, mających dużo pieniędzy i czasu.

Nie wolno nam jednak tych zewnętrznych oznak życia yachtingu brać za treść jego i żywcem wzory do siebie przenosić.

Pamiętajmy, że nasze życie morskie wskutek zaniedbania wiekowego, to jedna dotychczas wielka pustka, ugor jałowu; że garstka ludzi morza — marynarzy i mechaników — już dziś naszych potrzeb morskich zaspokoić nie może; że ogół nasz każdym głupstwem interesuje się więcej, niż tem, co na morzu się dzieje; że przed nami olbrzymia praca w przyszłości; że nam w dobrej dzisiejszej nie wolno w lordów się bawić i zasklepić się w ciasnym kółku spraw towarzysko-regatowych.

Mówiąc to wszystko, mam na myśli przedewszystkiem zarządy klubów yachtingowych — istniejących i przyszłych, — które mają obowiązek głębiej i szerzej na sprawy reprezentowanych przez siebie towarzystw patrzeć i odpowiednio nimi kierować.

Nie my, yachtsmani, mamy porty budować, kupować towarowe okręty, zakładać szkoły handlowe i morskie — niech o tem myślą inni. Ale my, polscy yachtsmani, mamy też obowiązki poważne. Właśnie dlatego, że jesteśmy yachtsmanami polskimi.

My musimy wychowywać bezinteresownych ludzi morza, amatorów-żeglarzy, musimy czynem swym tworzyć w społeczeństwie atmosferę morza i — znowuż czynem — propagować szeroko jego idee. Ludzi morza.

Stąd, z tego założenia wypływa to moje ustawiczne twierdzenie, że ludzi morza jest w stanie tylko morze wyrobić.

Jako stary marynarz twierdzę, że woda morska koło brzegów nie jest morzem: morze zaczyna się w tem miejscu, gdzie brzegi zupełnie znikły już z oczu. Tam warunki żeglugi zupełnie są inne, niż koło brzegów; tam słabe organizacje duchowe (siła fizyczna nie jest tu warunkiem koniecznym) zaczynają rozpląwać się w ciasto, którego przeznaczeniem jest skis-

nać marnie, bez pożytku dla siebie i ludzi — tacy niech odpadną; tam ludzie silni nabierają hartu i stopniowo kształtują się w „posąg z jednej bryły”; tam chłód, głód, bezsenne czuwanie, a nieraz mądre oczy śmierci, patrzące zbliska, nauczą amatora-żeglarza oceniać pewne wartości życia, z którymi nigdy na lądzie nie miał sposobności się zetknąć.

Nie mamy czasu na długie przygotowania, na posuwanie się — że się tak wyrażę — w kierunku morza co rok o pół mili. Idźmy od razu na pełne morze! rozumie się na morskich yachtach i pod kierunkiem ludzi doświadczonych. Każdy tydzień żeglugi na morzu otwartem nauczy nas więcej, niż miesiące chlapania się koło brzegów — zawsze w stanie wypoczętym i zawsze w dobrą pogodę. Nie widziałem jeszcze yachtu, któryby w sztorm wychodził z portu na morze, widziałem natomiast wiele yachtów, znajdujących się koło brzegów, jak zmykały do portu: taki już jest porządek rzeczy. Ale widywałem też yachty, szturmujące na pełnym morzu: te rade byłyby uciec, nie było jednak gdzie, więc musiały stawić czoło burzy. Sztorm zaś jest sławnym profesorem żeglarstwa. Kto w burzę żeglował, ten z uśmiechem manewruje żaglami w pogodę.

To jest strona wychowawcza yachtingu — dla nas najważniejsza. Dwie inne — propaganda i szerzenie w szerokich kołach społeczeństwa zainteresowania sprawami morskimi, idą za pierwszą, jako jej giermkowie.

Nam, yachtsmanom, nie trzeba (przynajmniej bardzo mało) wydawnictw, plakatów, odczytów i t. p. Naszą najlepszą propagandą jest czyn yachtsmański: im większy czyn, tem lepsza propaganda. Dzielnym, choć warjackim czynem Gerbault'a (tego prawdziwego Gerbault'a) działał więcej, aniżeli tysiąc pułarów, zdobytych między pierwszem a drugim śniadaniem.

Yachting, jak wiadomo, dzieli się na dwa odłamy: na yachting turystyczny i wyścigowy (regatowy). Nie mam nic przeciw żądnemu z tych kierunków. Co kto woli, to rzecz gustu. Od drugiego wymagam — i sędzę, że każdy człowiek nieuprzedzony i szanujący swoją godność narodową zgodzi się ze mną, — ażeby wystąpienia nasze regatowe na morzu nacechowane były znamionami siły zawodników (przedewszystkiem duchowej, która przewycięża nawet najcięższe objawy

choroby morskiej), odwagi i męskości, to znaczy, ażeby terenem ich współzawodnictwa było morze otwarte, a dystansie wielkie (najmniejszy: Gdynia — Bornholm). Nie powinniśmy dać cudzoziemcom powodu — nawet w zakresie yachtingu do patrzenia na nas zgóry, jako na przedstawicieli narodu mniej wartościowego.

Do zawodów jednak wielkodystansowych musimy stanąć już z wyrobieniem żeglarskiem i znajomością morza.

Gdzie je uzyskać?

Właśnie na pełnym morzu w uprawianiu tego drugiego odłamu yachtingu, w podróżach yachtingowych. Im dalsze one będą, tem lepsze.

O politycznym znaczeniu takich podróży pisałem już gdzieś indziej, tu tylko zaznaczę, że jest ono wielkie.

Pomijam łatwo zrozumiałe zainteresowanie się uczestników samą podróżą, jej zmieniającym się kalejdoskopem krajobrazów, ludzi i wrażeń. Podkreślę tu tylko ów pociągający ludzi śmiałych pierwiastek Tajemnicy, która biegnie zawsze przed dziobem każdego, tak jak yacht wolnego okrętu. My jej nie znamy. Przy najmniej bardzo mało posiadamy ludzi, którzy mają o niej niejakie pojęcie. Stąd płynie pewna niechęć do tego rodzaju przedsięwzięć. Żywię wszakże nadzieję, że niechęć przeminie.

Tu właśnie, w tych podróżach yachtingowych nastąpi zbliżenie się yachtsmanów — członków załogi z morzem; tu nauczą się oni po żeglarsku pracować; tu poznają służbę żeglarską i chłód i noce bezsenne, i morską chorobę, i działanie żagli.

W podróżach tych spotkają się ze szkwałami, burzami, prądami, alarmami całej załogi („Na pokład wszyscy”), jak również z blaskiem spokojnego morza i jego radością.

I jeśli wyjechali (pod kierunkiem i z udziałem ludzi, zaprawionych do morza) z Gdyni lądowymi szczurami, wrócą — jeżeli nie wilkami morskimi (tej godności tak szybko uzyskać nie można), to w każdym razie zapalonymi miłośnikami morza i kandydatami na dzielnych żeglarzy. Przywiozą z podróży szeroki rozmach myśli pionierskiej, wiarę w siebie i dumę; że oto na morzach dalekich godnie występowali w obliczu cudzoziemców pod banderą polską.

MARJUSZ ZARUSKI

SEJMIK ŻEGLARSKI

Tak popularny i tak szeroko rozgątlony na całym świecie najpiękniejszy ze sportów — żeglarstwo, u nas istnieje od lat kilku i niedawne są jeszcze chwile, gdyśmy na tem polu pierwsze, nieśmiało stawiali kroki. A mimo to — młode żeglarstwo polskie ma już za sobą klubowe karty w tak niedługiej historii swego rozwoju i rozrasta się, potężnieje, zatacza coraz szersze kręgi z każdym rokiem.

Radosny ten objaw pozwolił stwierdzić odbyty w dniu 22 stycznia r. b. w Warszawie „sejmik żeglarski”, zjazd delegatów klubów żeglarskich z całej Polski. W Zjeździe, obradującym pod przewodnictwem prezesa Związku żeglarskiego, p. L. Szwykowski, wzięło udział 15-u delegatów: Yacht-Klubu Polski, Wojskowego Yacht-Klubu, Klubu Żeglarskiego w Chojnicach, Sekcji Żeglarskiej Akademickiego Związku Sportowego i Sekcji Żeglarskiej Klubu wioślarskiego „Wisła”, a oprócz

tego przedstawiciele klubów żeglarskich, które dotychczas jeszcze nie wchodziły w skład Związku żeglarskiego. Oprócz wymienionych klubów do Związku zgłosiły swe przystąpienie: Sekcja Żeglarska Harcerskiego Klubu Sportowego „Warsowia”, Wojskowy Klub Wioślarski w Modlinie i Wojskowy Klub Wioślarski w Grudziądzu.

Związek żeglarski i wchodzące doń kluby rozwijają się stale. Obecnie kluby związkowe liczą około 500 członków i z górą 100 żeglarzy-zawodników. Morski tabor żeglarski klubów stanowią w tej chwili 3 yachty Y. K. P., a w kwietniu r. b. przybyć mają 2 yachty W. Y. K. Śródlądowy tabor żeglarski klubów wynosi około 100 yot i yachtów. W ciągu ubiegłego sezonu odbyły się 3 regaty żeglarskie międzyklubowe i 8 regat wewnętrznych.

Związek zgłosił udział Polski w Olim-

padzie. W tym celu odbyły się 3 rozgrywki eliminacyjne dla kandydatów na zawodników Olimpiady. Będą 3 łodzie przepisowej klasy „olimpijskiej” typu 9-stop.

Związek żeglarski czyni u władz starania o stworzenie w Gdyni portu yachtowego i budowę stoczni yachtowej oraz schroniska żeglarskiego.

W bieżącym sezonie odbyć się mają 3 regaty żeglarskie międzyklubowe: w Choj-

nicach, na jeziorze Trockiem i w Warszawie. Oprócz tego, oczywiście, odbędzie się szereg regat wewnętrznych i towarzyskich. Związek popiera też rozwój turystyki żeglarskiej.

Ustalono szereg przepisów sportowych. Postanowiono zorganizować Związkową komisję regatową i w tym celu powołać do życia kurs dla sędziów regatowych, na który każdy ze związkowych klubów wydeleguje 5-u swych przedstawicieli.

Omawiano dalej szereg spraw organizacyjnych oraz dokonano wyborów władz Związku. Do Zarządu Związku Żeglarskiego weszli p.p.: prezes — L. Szwykowski (W.Y.K.), wiceprezesa — Ant. Aleksandrowicz (Y.K.P.), O. Weiland (K.Z. w Chojnicach), członkowie pp.: Trzeptałko (W.Y.K.), Leszczyński (AZS), Ołtarzewski (Y.K.P.); do komisji sportowej — pp.: Aleksandrowicz (Y.K.P.), mjr. Osiański (W.Y.K.), A. Wolff (AZS). j. d.

Z DZIENNICZKA „VEGI”

Imię swoje łódź „Vega” zapożyczyła od gwiazdy I-szej wielkości, która co noc świeci na naszym niebie w gwiazdozbiore Liry, w odległości około 51° od Polarnej.

Wymiary „Vegi”: długość 4 metry, szerokość 1,25 m.

Ożaglowanie: duży żagiel niespełna 6 m.² i mały żagielek przedni nieco więcej, niż 1 m.², razem 7 m.².

Zbudowana w 1926 r. w Warszawie u inż. Bryzemejstra, płaskodenna, z tępą prostą rufą. Dno i burty sosnowe, wiązania dębowe. Miecż żelazny podnoszony w kształcie zasuw. Chód dość ciężki, przy dobrym wietrze 4 mile morskie (około 7 km.) na godzinę. Wskutek ciężkości i płaskiej, niezgrabnej formy niewygodna do lądowania. Ręcznie niepodobna wyciągnąć jej całkowicie na piasek bez pomocy kołowrota. Ta okoliczność była wielkim utrudnieniem w morskiej podróży, pozwalając żeglować jedynie od portu do portu, zdala od brzegów; z drugiej jednak strony ciężar łodzi miał też i dobrą stronę: łódka bardzo dobrze trzymała się na falach bez balastu.

Z Warszawy wyruszyłem 27 lipca. Drogę z biegiem Wisły odbyłem posiłkując się przeważnie tylko prądem rzeki; stosunkowo rzadko miałem sposobność korzystania z żagli. Średnia szybkość spławu, przy użyciu wiosła wtedy tylko, gdy tego wymaga utrzymanie łódki na nurcie, wynosi około 4 kilometrów na godzinę, według moich spostrzeżeń na nadbrzeżnych słupach kilometrowych.

Noclegi (wyłącznie na łodzi pod namiotem) w: Modlinie, Płocku, Włocławku, Bobrownikach, Toruniu (3 noce), Solcu, Fordoniu, nieco wyżej Grudziądza, w Grudziądzu (gdzie pozostawiłem towarzyszącą mi od Warszawy załogę, w osobie p. L. L.), oraz nieco niżej Gniewa.

Do Gdańska przybyła „Vega” 9 sierpnia o g. 2 w nocy i tegoż dnia o g. 8

wiecz. do Gdyni, mając dość silny wiatr południowo-wschodni (SO). (Molo Neufahrwasser — Gdynia 8',3" w 2³/₄ godz.).

10 sierpnia z Gdyni do Pucka (12',8) w 6 godzin, od 6 wiecz. do 12 w nocy; wiatr południowo-zachodni (SW).

11 sierpnia z Pucka przez Swarzewo do Jastarni (12',2) od g. 10 rano do 10 wiecz. Pogoda była zmienna: wiatry z różnych kierunków, cisza, burza z ulewą.

12 sierpnia o g. 4 m. 20 po poł. odjazd z Jastarni. Wiatr zmienny, lekki zachodni i południowo-zachodni, cisza. Wszedłem do portu w Gdyni 13 sierpnia o godzinie 2 w nocy (10',6).

19 sierpnia wyciągnąłem „Vege” kołowrotem rybackim przy pomocy rybaków na plażę w Gdyni.

22 sierpnia przejazd Gdynia—Hel (10') od g. 7 m. 45 wiecz. do g. 10 m. 25 wiecz., wiatr południowo-zachodni (SW), dość silny.

29 sierpnia około g. 4 po poł. odjazd z Helu; 30 sierpnia o g. 11 rano wchodzę w ujście rzeczki Piaśnicy nad granicą polsko-niemiecką (34',7). W drodze miałem lekkie wiatry zmienne, przeważnie południowo-wschodnie i południowe. Rano cisza. Wiosłując jednym wiosłem zbliżam się do lądu koło Karwji i ostatnie 10 kilometrów do Piaśnicy posuwam się wzdłuż brzegu na pych, z szybkością 2 km. na godzinę. W ujściu Piaśnicy muszę wejść w wodę i przeciągnąć „Vege” przez płytką mielizną ujściową, t. zw. „bar.” Wyżej głębokość rzeczki osiąga paru metrów.

W ciągu następnych dwóch dni postoju na Piaśnicy wieje pomyślny do żeglugi wiatr — silny północno-wschodni (NO), przy jasnej pogodzie i wysokim barometrze, ale wskutek rozbijania się dużej fali na mieliźnie nie mogę przebyć baru ujściowego. Dopiero 2 września morze wydaje się u brzegu nieco spokojniejszym, wiatr skręca więcej ku wschodowi. O go-

dzinie 2 po poł. wszedłszy w wodę przepycham przy pomocy rybaka i dwóch chłopców „Vege” z rozpiętymi żaglami przez mieliznę i wypływam na morze.

O g. 5 wiecz. mijam latarnię morską Stilo, o 7-mej zawijam do portu Łeby (18',8). O g. 10 wiecz. wyruszam w dalszą drogę, o 2¹/₂ w nocy mijam latarnię Szolpin, o 8-mej rano d. 3 września wchodzę do portu Ujścia (Stoplmünde) (27',1). W drodze (g. 5¹/₄ rano) oberwał się ster „Vegi”, mianowicie wyleciała śruba, pod-



„Vega” na Wiśle.

trzymująca od dołu pręt, do którego ster jest przymocowany. W porcie naprawiam ster przy pomocy przewoźnika portowego, który za dwugodzinną pracę nie chce przyjąć żadnego wynagrodzenia.

4 września o g. 12¹/₄ w południe wyruszam w dalszą drogę z południowo-wschodnim (SO) wiatrem. O g. 3 po poł. latarnia morską Jerzywie (Jersthöft), gdzie brzeg skręca ku południo-zachodowi. O g. 5¹/₄ wiecz. mijam zdaleka port Dyrków w ujściu rz. Wieprza (Rügenwaldermünde), około 1 po północy — latarnię morską Funkenhagen i 5 września o g. 4 rano zawijam do Kołobrzega (52',8). Po 3-godzinnym śnie ruszam w dalszą drogę ku Swinemünde o g. 10 rano, korzystając ze wschodniego wiatru (O). Fale idą od strony morza, oczekuję więc, że wiatr wzmocni się i powieje od morza, skręcając ku północy (NO) lub nawet ku północy (N) i dlatego odrazu odalałem się stopniowo od lądu na pełne morze, aby następnie, sterując ku Swinoujściu (Swinemünde), mieć możliwie pełny wiatr i fale od tyłu, a nie z boku i uniknąć wyrzucenia na brzeg.

Moje przewidywania sprawdziły się:

*) 8,3 czyli 8,3 mil morskich = 15,36 kilometrów. Podawane w niniejszym opisie w nawiasach najkrótsze odległości od portu do portu w milach morskich (') wymierzylem według ogólnej mapy morskiej środkowej części Bałtyku (1:600,000). 1 mila morska czyli 1 minuta (') południka, t. j. 1⁰⁰ stopnia geograficznego (°) =

1,852 km. 1 klm' = 0,540. W przybliżeniu można liczyć 4' za 1 milę polską (7 wiorst). Podaje tu niżej tabelkę do zamiany mil morskich na kilometry i odwrotnie. Przyda się każdemu. Mile morskie mają tę zaletę, że bierze się je cyrklem wprost z marginesu mapy, gdzie są oznaczone szerokości.

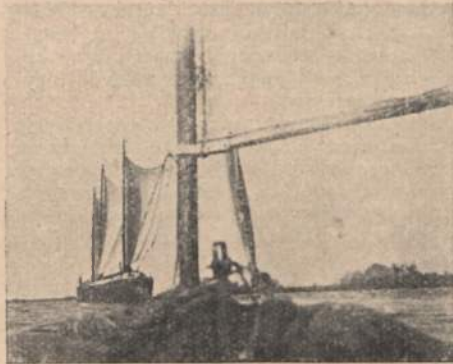
M I L E M O R S K I E

Mile	J e d n o s t k i									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Dzie- siałki	K i l o m e t r y									
0	0,00	1,85	3,70	5,56	7,41	9,26	11,11	12,96	14,81	16,67
10	18,52	20,37	22,22	24,07	25,93	27,78	29,63	31,48	33,33	35,19
20	37,04	38,89	40,74	42,59	44,44	46,30	48,15	50,00	51,85	53,70
30	55,56	57,41	59,26	61,11	62,96	64,82	66,67	68,52	70,37	72,22
40	74,07	75,93	77,78	79,63	81,48	83,33	85,19	87,04	88,89	90,74
50	92,59	94,44	96,30	98,15	100,00	101,85	103,70	105,56	107,41	109,26
60	111,11	112,96	114,81	116,67	118,52	120,37	122,22	124,07	125,93	127,78
70	129,63	131,48	133,33	135,19	137,04	138,89	140,74	142,59	144,45	146,30
80	148,15	150,00	151,85	153,70	155,56	157,41	159,26	161,11	162,96	164,82
90	166,67	168,52	170,37	172,22	174,07	175,93	177,78	179,63	181,48	183,33

około południa wiatr stopniowo przechodzi na północo-wschodni i wzmagają się, uderzając porywami. Fale wznoszą się, zaslaniając chwilami daleki ląd. Po południu mijam sterzącą nad widnokretem wysoką wieżę latarni morskiej Grosshorst (godziny nie mogłem zapisać w notatniku, nie mogąc ani na chwilę wypuścić steru z ręki) i zaczynam zbliżać się stopniowo do lądu, aby trafić do Dziewanowa (Dievenow), gdzie jest wschodnie wejście do Zalewu Szczecińskiego zwane Dziwno. Postanowiłem skierować „Vegę” tutaj, gdyż według moich obliczeń do Świnoujścia przybyłbym dopiero około 9 g. wieczorem, kiedy jest już zupełnie ciemno, a na mapie ogólnej (Środkowa część Bałtyku 1:600 000, Nr. 60 marynarki niemieckiej), którą posługiwałem się w podróży, nie oznaczono światła wejściowych do Świnoujścia (Swinemünde); jest tylko odsyłacz do odpowiedniego planu, którego nie posiadam. Przytem uznałem, że lepiej skorzystać ze sposobności rychlejszego przejścia na spokojniejszą wodę, ponieważ maszt mój silnie zginał się i trzeszczał pod mocniejszymi uderzeniami wiatru, grożąc lada chwila złamaniem, a nie miałem możności zmniejszyć żagla.

Po zbliżeniu się do lądu już na jakieś 2 kilometry fale zaczęły się silniej piętrzyć, stały się krótsze i więcej grzywiaste.

Gdy zbliżyłem się z lewej strony ku molom wejściowym przepływu, trafiłem na piaszczysty cypel podwodny, na którym fale rozbijają się gęsto jedna po dru-



„Vega” na Pianie (Peene).

giej. Na chwilę ster stracił władzę nad kierunkiem łódki, załamująca się fala rzuciła ją bokiem, silnie przechylając i przerzucając żagiel. Udało mi się jednak oparować żaglówkę i pomyślnie wejść do przepływu, o g. 7 wiecz. (31',1). Nalało się tylko trochę wody do łódki.

6 września o g. 9¹/₂ rano wyruszyłem z Dziewanowa ze wschodnim wiatrem przez dość krętą cieśninę. O g. 4 po poł. zatrzymałem się przed rozwodzonym mostem w Wolinie. Dla małej łódki nie chcieli mostu otworzyć, więc musiałem wyjmować maszt, a później znów go postawić, co zajęło sporo czasu.

Po przejściu mostu przygotowałem i zjadłem wieczerzę i ruszyłem w dalszą drogę przez Zalew Szczeciński (Haff),

mając dobry wiatr wschodni (O) i południowo-wschodni (SO).

Żeglując przez Zalew całą noc, 7 września około g. 9¹/₂ rano przeszedłem roz-wiedziony most kolejowy przy wejściu na przepływ Pianę (Peene) i żeglując bez przerwy cały dzień stanąłem o g. 6¹/₄ wieczorem w Ujściu nad Pianą (Peenemünde), przepłynąwszy w ciągu 30 godzin około 68'. Droga przez przepływy była marudna dzięki licznym zakrętom, gdzie nieraz trzeba było lawirować; przytem wiatr w ciągu dnia, zwłaszcza ku wieczorowi, osłabł.

Z Pianoujścia mogłem jeszcze jechać dalej z pomyślnym, choć słabym i niepewnym wiatrem. Do Stralsundu miałem jeszcze około 22', co starczyłoby do następnego dnia. Przewidywałem, wbrew zdaniu miejscowych rybaków, zmianę wiatru na dzień jutrzejszy; barometr, według otrzymanych wiadomości, zaczął spadać. Warto było skorzystać jeszcze z resztek pomyślnych wiatrów. Ale na mojej mapie ogólnej pomiędzy wyspami Urzną (Usedom) i Rugią w Greifswalder Bodden podobnie jak w Zalewie Szczecińskim i Swinemünde było puste białe miejsce z odsyłaczem do mapy szczegółowej. Nie oznaczono w tem miejscu na mapie żadnych światła. Żeglować w takich warunkach drugą noc bez przerwy uznałem za niestosowne — mógł mnie zanadto sen zmorzyć, kiedy była potrzebna wyjątkowa uwaga. Dałem za wygraną — rozpiąłem namiot, zgotowałem obiad — wieczerzę i położyłem się spać.

(D. n.). KONRAD PRÓSZYŃSKI.

FAŁSZERZE HISTORJI

„Danziger Zeitung” (20 grudnia 1927) w artykule „Die Beendigung der Fahrt durchs alte Jahr”, nawiązując do obchodu 300-ej rocznicy bitwy pod Oliwą, stara się dowiedzieć, że w bitwie tej nie było wcale floty polskiej, ale gdańska, która podniosła banderę polską tylko dlatego, aby miasto Gdańsk uniknęło represalij króla szwedzkiego na wypadek zwycięstwa szwedów.

W ten sposób gdańszczanie usiłują fałszować historję. Flota, która odniosła 300 lat temu zwycięstwo pod Oliwą była flotą, utrzymywaną przez króla polskiego, a ci gdańszczanie, którzy narówni z przedstawicielami różnych innych narodowości wchodzili w skład załóg jej statków, byli zaciężnymi ludźmi, na żołdzie króla polskiego. Gdańsk, jako miasto, nie wspólnego z tą flotą nie miał.

Zdobyte w bitwie oliwskiej bandery szwedzkie nie zostały w Gdańsku, lecz delegacja floty z komisarzami królewskimi złożyła je w hołdzie królowi polskiemu z raportem o stoczonej przez flotę królewską zwycięskiej bitwie.

Prawda, że w tej polskiej flocie było dużo gdańszczan, lecz byli oni opłacani przez Polskę i byli wielnymi sługami Rzeczypospolitej.

Wszystko to są fakty historyczne. Nasuwa się przypuszczenie, że Gdańsk dlatego zapomniał o istnieniu floty polskiej, że flota ta go broniła i że nigdy od niej nie ucierpiał.

Myli się również autor wspomnianego na wstępie artykułu, twierdząc, że Polska nigdy przedtem siły morskiej nie miała. Znacznie przedtem, w czasie wojen moskiewskich polska flota blokowała zatokę Fińską i nawet stoczyła bitwę z angiłkami, którzy dostarczali Moskwie, przez Narwę, materiał wojenny.

Autor ten nie wie, że istnieje historja marynarki w Polsce, że flotę polską budowano i w Elblągu, przyczem pozostał nawet bardzo interesujący polski dokument z tej epoki — rejestr budowy galiony.

Lecz nie będziemy dalej zagłębiali się w historję, dodajmy tylko, że jeśli obecnie rozwija się pomyślnie flota polska (wbrew przewidywaniom gdańszczan, którzy rok temu pisali również w osławionej „Danziger Zeitung”, że polskie statki stoją beczynninie, że nie umieją znaleźć ładunków i że polacy znają wodę tylko z „ryny deszczowej”), to w dużej mierze przyczynił się do tego powodzenia fakt, iż w narodzie polskim istnieją pierwiastki morskie.

I jeśli Niemcy cytują słowa swego znakomitego ekonomisty XIX wieku Lista: „Naród bez marynarki handlowej jest, jak ptak bez skrzydeł, jak ryba bez pletw, jak jelen o kuli. Jest podobny do rycerza o mieczu drewnianym, jest helotą i niewolnikiem drugich narodów. Kto nie ma udziału w użytku morza, ten się wykluczył z korzystania z bogactw świata, ten jest nie dzieckiem, a pasierbem Pana Boga”, to możemy zacytować wypowiedziane o wiele wieków przedtem przez Annę Jagiellonkę słowa:

„Wolnością morską Państwo ku górze się wznosi, tak i my ku górze mamy się wzniesić”.

Zaś w roku 1573 Dymitr Solikowski mówi:

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

Dalej w roku 1631 Szymon Dobrowolski pisze:

„Gdybyśmy, jak słyniemy jazdą, nawykli podobnie do służby morskiej, posiadając Bałtyk i Morze Czarne, jeśli nie przewyższylibyśmy, sprostałibyśmy byli napewno wszystkim europejczykom, i bogactwa wschodnie przeszłyby do rąk naszych”.

Wszystko to świadczy, że polacy myśleli o morzu wówczas, gdy Państwo Niemieckie jeszcze nie istniało.

Słusznie mówi autor cytowanego artykułu, że czasy się zmieniają. Jeśli przedtem trudno było rozwijać Polskę akcją na morzu na skutek odległości głównych centrów życia politycznego i gospodarczego od morza i braku komunikacji, obecnie, gdy w ciągu kilku minut można się rozmówić z Gdynią z Warszawą, a w 2¹/₂ godziny przelecieć samolotem, sprawa przedstawia się zupełnie inaczej.

Jeśli przedtem sprzedawać towar eksportowy można było tylko przez Gdańsk, obecnie to samo, i bodaj, że wygodniej, można robić z Warszawy, Łodzi lub Katowic i stamtąd dysponować tonażem. W związku z tem flota handlowa Gdańska, jako taka, będzie przeżytkiem, gdyż dla obsługi samego Wolnego Miasta, niewiele jej potrzeba. Natomiast życie wysuwa potrzebę polskiej floty handlowej, gdyż podstawą jej jest nie mały Gdańsk, który napróżno sili się izolować od Polski, a Polska, o 30 milionach mieszkańców z wielkimi możliwościami gospodarczemi.

Normalnie myślący człowiek nie może zrozumieć, w jakim celu gazety gdańskie systematycznie obalamują swych czytelników. Życie jest silniejsze od wszelkich naciąganych „prawd” i fałszowanych przykładów historycznych. Im prędzej gdańszczanie to rozumieją, tem będzie dla nich lepiej.

N. L.

CHRONIKA

KONFERENCJA.

W dniach 15 i 16 lutego r. b. w gmachu Ministerstwa Przemysłu i Handlu odbędzie się konferencja poświęcona sprawom eksportowym. W konferencji wezmą udział reprezentanci wszystkich galezi przemysłu i naczelnych organizacji kupieckich. Tematem konferencji mają być między innymi sprawy: eksportu zamorskiego oraz rozwoju naszych portów i morskiej floty handlowej.

BUDOWA CHŁODNI W GDYNI.

Zawiązał się w Gdyni syndykat handlowy „Gdynia”, który stworzył konsorcjum do budowy chłodni. W konsorcjum biorą udział wyłącznie krajowe kapitały.

ZJAZD TOWARZYSTW I PRZESIE- BIORSTW ŻEGLUGOWYCH W POLSCE.

W dniach 18 i 19 lutego r. b. odbędzie się w Warszawie I ogólnopolski zjazd towarzystw i przedsiębiorstw żeglugowych. Obrady zjazdu toczyć się będą w lokalu Stowarzyszenia kupców polskich (Szkoła 10).

Zadaniem zjazdu jest skupienie w jednej zwartej organizacji rozstrzelonych dotąd poszczególnych przedsiębiorstw żeglugowych w Polsce.

Program obrad zjazdu jest następujący:

Dnia 18 lutego otwarcie zjazdu o godz. 11 przed południem przez przewodniczącego komitetu organizacyjnego. Dalej nastąpi: wybór przewodniczącego zjazdu i prezydium, referaty w sprawie żeglugi, powołanie komisji zjazdowych i ich przewodniczących. Komisji będzie 5: statutowa, nawigacyjna, techniczno-budowlana, podatkowo-finansowa i prawna.

W drugim dniu zjazdu, 19 lutego, porządek obrad, które rozpoczną się o godz. 4 popoł. zawiera następujące punkty: 1) referaty w sprawach żeglugowych, 2) sprawozdania komisji i przyjęcie wniosków, 3) powołanie komitetu organizacyjnego zjazdu, 4) wolne wnioski i 5) zamknięcie zjazdu.

BANDERY POLSKICH STATKÓW MORSKICH.

Postanowienie, dotyczące bander i znaków flagowych statków wojennych i handlowych zostało ogłoszone w Nr. 115 „Dziennika Ustaw” z dnia 28 grudnia 1927, jako rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 13 grudnia 1927 roku.

MILJON ZŁOTYCH NA PORT DRZEW- NY W TCZEWIE.

Rząd zdecydował ostatecznie budować morski port drzewny w Tczewie i na cel ten w budżecie na rok 1928/29 umieścić kwotę jednego miliona złotych.

CORAZ WIĘCEJ REGULARNYCH LINIJ.

Ostatnio została uruchomiona stała linia okrętowa pomiędzy Zachodnią Szwecją a Gdynią via Lubeka i Szczecin.

Ruch na wymienionej linii utrzymywać będzie norweskie towarzystwo „Det Starangenske Dampsskibsselskab”, którego przedstawicielstwo na Polskę ma Polsko-Skandynawskie T-wo Żeglugowe (Shipco).

Na linii tej parowce będą kursować co dwa tygodnie. Do czasu podania rozkładu jazdy do publicznej wiadomości, zainteresowane firmy będą zawiadamiane o odejściu statku na 10 dni naprzód.

PROBA REGULARNEGO POŁĄCZENIA GDYNI Z ANGLJĄ.

W dniu 30 grudnia, o godz. 7 rano przybył z Gdańska do Gdyni angielski parowiec pasażersko-towarowy „Kolpino”. Statek ten należy do T-wo „Ellerman-Wilson Line”, które, zamierzając wprowadzić regularne połączenie między Gdynią a portami angielskimi, skierowało „Kolpino” do Gdyni tytułem próby.

Statek został postawiony do przystani przy hangarze, gdzie przyjął 231 emigrantów i bagaż. Po załadowaniu formalności „Kolpino” opuścił Gdynię o godzinie 13-ej, czyli że załatwił wszystkie swe czynności w przeciągu 5 godzin, co należy uznać za wynik b. dobry, jeśli się weźmie pod uwagę obecne możliwości będącego w budowie portu.

FLOTA PASAŻERSKA P. P. „ŻEGLUGA POLSKA” POWIEKSZA SIĘ.

Rząd polski zamówił na znanej stoczni Palmersa w Anglii dwa statki pasażerskie po 250 ton każdy. W konkurencji ofert stoczni Palmers okazała się najwygodniejsza i dała najkrótszy termin dostawy, co jest bardzo ważne z tego względu, że statki te powinny rozpocząć pracę już w bieżącym sezonie letnim.

ZAPROWADZENIE ULEPSZONEJ KO- MUNIKACJI MIĘDZY GDYNIĄ A OK- SYWIEM.

Przyjęte ze stoczni Gdańskiej nowy prom parowy „Oksywie” i parowczyk „Maryśka” po udanych próbach rozpoczęły w grudniu pracę przy przewozie osób w miejscu, gdzie została przez kanał portowy przerwana szosa do Oksywia. Jest to bardzo duże udogodnienie zarówno dla ruchu pieszego jak i kołowego.

NOWA PODRÓŻ S. S. „WARTA” NA MORZE ŚRÓDZIEMNE.

Statek Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” — „Warta” odbywa obecnie swą trzecią z kolei podróż na morze Śródziemne. — Statek ma na pokładzie 3540 ton węgla, który przyjął w Swansea z przeznaczeniem do Catanji.

ZWOLNIENIE Z ARESZTU PAROWCA „SACHSEN”.

Niemiecki parowiec „Sachsen”, którego kapitan wyrzucił na redzie gdyńskiej łódź z kilkunastoma pasażerkami latem r. ub., został zwolniony po złożeniu 7.000 zł. odszkodowania.

„JUNAKIEM” DO ISLANDJI.

Z Yacht-klubu Polski dowiadujemy się, iż komandor Klubu gen. M. Zaruski po porozumieniu się z Zarządem tegoż Klubu czyni starania, mające na celu doprowadzenie do skutku wycieczki na nowonabytym yachcie „Junak” do Islandji.

Okazję do wycieczki daje uroczystość w r. b. 1000-lecia parlamentaryzmu Islandji. Wycieczka ma trwać trzy miesiące, a ponieważ gen. Zaruski ma zamiar zaprosić do wzięcia udziału w niej 2 — 3 przedstawicieli nauki, będzie miała charakter turystyczno-naukowy. Projektowane jest zwiedzenie obydwóch wulkanów Islandji i lodów polarnych na północy wyspy.

Dowództwo Floty Mar. Wojennej przychylnie odnosi się do tego projektu i obiecało okazać w zakresie swoim po-

moc. Gen. Zaruski spodziewa się zainteresować tą sprawą Min. Spr. Zagranicznych i sfery naukowe.

Jeżeli gen. Zaruskiemu uda się uzyskać pomoc zainteresowanych czynników, wycieczka pod dowództwem gen. Zaruskiego, wyruszy w drogę w połowie czerwca r. bież.

Oceniając doniosłość wycieczki tak pod względem żeglarskim, jak politycznym i naukowym życzymy gen. Zaruskiemu, ażeby zamierzenia jego doznały powodzenia.

NAGRODA.

Współpracownik „Morza”, p. Wojciech Stopczyk, nagrodzony został na konkursie Instytutu Bałtyckiego w Toruniu za pracę p. t. „Udział międzynarodowy handlu na Bałtyku z uwzględnieniem Gdyni i Gdańska”. Praca ta ukaże się za parę miesięcy w druku nakładem Instytutu Bałtyckiego.

UCHWAŁY IZBY MORSKIEJ.

W dniu 29 listopada r. ub. odbyło się w Wejherowie posiedzenie Izby Morskiej, na którym zostały rozpatrzone dwie sprawy: 1) o awarii przy brzegach Holandji w r. 1926 statku Towarzystwa Sarmacja — „Wisła”, podczas którego to wypadku zginęło dwóch ludzi załogi i 2) o zatonięciu statku „Górnik” T-wo „Żegluga Wisła—Bałtyk” w r. 1927, przyczem zginęła cała załoga z wyjątkiem jednego mechanika.

Po zbadaniu akt, dokumentów statku i świadków Izba Morska w sprawie „Wisły” wydała orzeczenie, że ani kapitan statku, ani załoga za awarię odpowiedzialności nie ponoszą.

Przyczyną awarii była silna burza, podczas której fale, zalewające statek, zniszczyły ścianki ochronne od pokładowego ładunku koksu, a ten, rozsypawszy się po pokładzie zasypał przewody sterowe, skutkiem czego statek został pozbawiony możliwości sterowania.

Jednakże Izba Morska wyraziła przekonanie, że gdyby kurs statku leżał dalej od brzegów, to zapewne awaria nie miałaby miejsca.

Podkreślono oprócz tego z uznaniem pomoc stacji ratowniczej w West Tershellung, której załoga w chwili wypadku znalazła się już przy statku „Wisła”.

W drugiej sprawie o zatonięcie „Górnika” zbadanie pozostałego przy życiu mechanika Szczęsnowicza i załogi lichtug, które prowadził „Górnik”, nie wniosło zupełnie żadnego materiału rzeczowego do oceny przyczyny katastrofy, więc Izba wydała orzeczenie o wypadku zatonięcia: z powodów nieustalonych i nawet w przybliżeniu nieznanymi.

Orzeczenie to ma znaczenie dla ustalenia daty śmierci załogi.

RUCH STATKÓW PAŃSTW. PRZEDS. „ŻEGLUGA POLSKA” W CZASIE OD 20.XII 1927 DO 20.I 1928 r.

W okresie od 20 grudnia 1927 r. do 20 stycznia r. b. statki państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” wykonały następującą pracę:

S/s. „Poznań” dnia 20.XII przybył z Gdyni do Kopenhagi i rozpoczął wyładunek przywiezionego z Polski węgla. Dnia 23.XII odplynął próżny z Kopenhagi do Gdańska, dokąd przybył dnia 24.XII

i rozpoczął naładunek kopalniaków do Calais. Z ładunkiem tym odpłynął 3.I. Do Calais przybył dnia 8.I. Po wyładowaniu przywiezionych z Polski kopalniaków rozpoczął naładunek złomu żelaznego z przeznaczeniem do Gdańska. Z ładunkiem tym wyszedł z Calais dnia 17.I. Dnia 20.I. znajdował się w drodze do Gdańska. W dniu tym przeszedł kanał Kiloński.

S/s. „Wilno” dnia 20.XII znajdował się w Gdyni, gdzie rozpoczął naładunek kopalniaków do West Hartlepool. Z ładunkiem tym odpłynął z Gdyni 23.XII. Do West Hartlepool przybył dnia 28.XII. Po wyładowaniu kopalniaków rozpoczął w tym porcie naładunek węgla do Gdańska. Z ładunkiem tym wyszedł na morze 7.I. Do Gdańska przybył dnia 11.I. Po wyładowaniu przywiezionego węgla dnia 19.I. rozpoczął naładunek kopalniaków, przeznaczonych do Anglii. Dnia 20.I. znajdował się w Gdańsku.

S/s. „Kraków” dnia 20.XII znajdował się w Gdyni. Dnia 23.XII rozpoczął naładunek węgla do Norrköping. Z ładunkiem tym odpłynął dnia 28.XII. Do Norrköping przybył dnia 31.XII. Dnia 4.I. odpłynął próżny do Gdańska, dokąd przybył dnia 7.I. Dnia 10.I. wszedł do doku pływającego w Gdańsku celem oględzin i malowania dna. Dnia 13.I. opuścił dok i 16.I. rozpoczął naładunek węgla do Stockholmu. Z ładunkiem tym odpłynął z Gdańska do Stockholmu dnia 19.I. Dnia 20.I. znajdował się na morzu.

S/s. „Katowice” dnia 20.XII znajdował się w porcie Skutskär, dokąd przywiózł węgiel z Gdyni. Dnia 25.XII odpłynął próżny z powrotem do Gdyni, dokąd przybył 27.XII. Dnia 3.I. odpłynął z ładunkiem węgla do Oxelösund, dokąd przybył 5.I. Dnia 12.I. odpłynął próżny z Oxelösund do Gdyni, dokąd zawinął 14.I. Już dnia 16.I. odpłynął z nowym ładunkiem węgla do Norrköping, dokąd przybył 18.I. Dnia 20.I. znajdował się w Norrköping i wyładowywał przywieziony z Gdyni węgiel.

S/s. „Toruń” dnia 20.XII znajdował się w Vallvik, gdzie kończył wyładunek przywiezionego z Gdyni węgla. Dnia 22. XII odpłynął próżny do Gdyni, dokąd przybył 25.XII. Dnia 3.I. odpłynął z Gdyni do Halmstad z ładunkiem węgla. Do Halmstad przybył 6.I. Dnia 12.I. odpłynął próżny z powrotem do Gdyni, dokąd przybył 14.I. Dnia 17.I. odpłynął z nowym ładunkiem węgla z Gdyni do Stockholmu. Do Stockholmu zawinął dnia 20.I.

S/s. „Warta” dnia 20.XII skończył w Calais wyładunek przywiezionych z Gdańska kopalniaków i tegoż samego dnia odpłynął próżny z Calais do Swansea (Anglia) po węgiel do południowych Włoch. Do Swansea przybył 26.XII. Po załadowaniu 3540 ton węgla odpłynął z ładunkiem tym ze Swansea do Catanji dnia 5.I. Dnia 16.I. wstąpił do portu Bone (Alger), gdzie zabunkrował 230 ton węgla. Do Catanji przybył dnia 19.I. Dnia 20.I. wyładowywał w Catanji przywieziony z Anglii węgiel.

S/s. „Tczew” dnia 20.XII znajdował się w porcie gdyńskim, gdzie zakładano na nim instalacje ogrzewania i światła elektrycznego. Dnia 2.I. przeszedł z Gdyni do Gdańska i rozpoczął naładunek materiałów do budowy okrętów, przeznaczonych do Londynu. Z ładunkiem tym (600 ton stalowych materiałów do budowy okrętów i 200 ton drobnicy) wyszedł na morze 7.I. Do Londynu przybył 13.I. Dnia 17.I. odpłynął z Londynu próżny do Lowestoft, dokąd przybył 19.I. Dnia 20.I. ładował w Lowestoft śledzie z przeznaczeniem do Libawy i do Gdańska.

BRYTYJSKI PLAN POLITYKI WĘGLOWEJ.

Celem odzyskania utraconych rynków zbytu właściciele kopalń węgla okręgów Yorkshire, Nottinghamshire i Derbyshire, wystąpili z planem, zmierzającym do udzielenia zapomóg finansowych kopalniom, eksportującym węgiel. Plan ten ma obniżyć ceny eksportu węgla o 3 sh. na tonie oraz zmniejszyć koszty produkcji i zwiększyć zatrudnienie górników. Fundusze potrzebne do realizacji tego planu mają powstać w drodze opodatkowania dobrowolnego właścicieli kopalni w wysokości 3 pensów od każdej wydobytej tony węgla. Ponieważ łączna wydajność 3 powyższych okręgów węglowych wynosi około 100 milionów ton rocznie, obecny fundusz uzyskany tą drogą przyniesie około 1.25 milionów sh. Plan ten nie odnosi się do całości eksportu węglowego Wielkiej Brytanji, lecz tylko do części eksportu z wymienionych okręgów, kierowanego przedewszystkiem do państw skandynawskich: Szwecji, Norwegii i Danii. Z powyższego wynika, że producenci węgla w Anglii po chwilowej przegranej na tych rynkach w stosunku do konkurencji polskiej nie zrezygnowali z dalszej ofensywy. (P. I. E.)

NOWA FILJA ANGIELSKIEGO BANKU NA DALEKIM WSCHODZIE.

Chartered Bank Of India, Australia and China otworzył w grudniu 1927 r. filję w Charbinie w związku z rozszerzeniem się zakresu interesów angielskich w północnych Chinach i Mandżurji. (P.I.E.)

BUŁGARSKA FLOTA HANDLOWA.

Pomimo dość dużego wybrzeża morskiego i kilku dobrych portów, w Bułgarii istnieje tylko jedno towarzystwo żeglugi morskiej. Towarzystwo to zostało utworzone przez grupę prywatną, popieraną przez rząd, który ma udział w połowie kapitału towarzystwa, a prócz tego udziela mu jeszcze subwencji w wysokości 9% od kapitału.

Ilościowo flota ta jest bardzo niewielka i składa się z:

1 parowca	2100 ton	o	szybkości	12 węzłów,
1 "	2800 "	"	10 "	"
1 "	1100 "	"	12 "	"
2 "	250 "	"	9 "	"

Razem 5 parowców o 6250 ton br.

Trzy pierwsze statki utrzymują regularną linię między Bułgarią, Grecją, Syrią, wyspami Archipelagu, Egiptem, Włochami, Francją i Hiszpanią, pozostałe zaś dwa — uprawiają żeglugę przybrzeżną wzdłuż wybrzeży morza Czarnego aż do Konstantynopola.

Oczywiście flota ta nawet w części nie może zaspokoić potrzeb handlu bułgarskiego, który wskutek tego jest całkowicie zależny od bandery obcej.

Prasa bułgarska zaczyna podnosić głos w tej sprawie i domagać się utworzenia floty narodowej, która uniezależniłaby kraj od wahań zewnętrznych i przyczyniła się do poprawienia bilansu handlowego. S. K.

FLOTA HANDLOWA JUGOSŁAWJI.

Marynarka handlowa Jugosławji liczyła w 1926 roku 138 parowców o łącznej pojemności 159.062 ton brutto. Od tego czasu jednak flota handlowa dalej skutecznie się nie rozwijała.

Pod względem wielkości jednostek, 10 było o tonażu powyżej 4.000 ton, 23 — od 2.000—4.000 ton, 24 — od 500—2.000 ton, 62 — od 100—500 ton i 19 statków poniżej 100 ton.

Flota jugosłowiańska jest przez rząd subwencjonowana, — odnosi się to jednak tylko do statków, obsługujących

miejscowe linje dalmatyńskie oraz zajmujących się przewozem poczty i pasażerów na tych linjach.

ROZBUDOWA PORTU SZCZECIŃSKIEGO.

Na wniosek pruskiej rady ministrów pruska Rada Państwa uchwaliła projekt ustawy o przyznaniu kredytów państwowych na rozbudowę portu szczecińskiego. W myśl tej ustawy, pruska rada ministrów otrzymuje upoważnienie do przeznaczenia kwoty 10.370.000 mk. na cele dalszej rozbudowy portu szczecińskiego na podstawie planu, ustalanego przez ministra handlu i przemysłu

Załączone do ustawy uzasadnienie głosi, że aby utrzymać na odpowiednim poziomie zdolność przeładunkową portu szczecińskiego, jest obecnie niezbędnym, zgodnie z przyjętymi w swoim czasie na siebie przez państwo zobowiązaniami umownymi, wykonać następujące nowe budowle:

1. Pogłębienie portu i rozbudowa nowej dojazdowej drogi wodnej do portu Reiherwerder	3.860.000 mk.
2. Rozbudowa przekopu Parnitz	750.000 "
3. Budowa nowego śpi-chlerza zbożowego	6.420.000 "
4. Rozbudowa nadbrzeża gdańskiego	2.820.000 "
5. Przedłużenie nabrzeży do rudy w porcie Reiherwerder	970.000 "
Razem	14.820.000 mk.

Wymienione budowle są przewidziane w planie budowlanym, ustalonym w umowie ze Szczecińską Spółką Portową. P. B.

WŁASNA BANDERA MORSKA DLA PALESTYNY.

Admiralicja angielska ma ogłosić dekret o wprowadzeniu dla statków palestyńskich czerwonej bandery z napisem „Palestyna” na tle białego koła.

ALLAN GERBAULT PRZYBYŁ DO DURBANU.

Po opuszczeniu portu St. Denis na wyspie Reunion, położonej na oceanie Indyjskim, Allan Gerbault na swym ośmiotonowym „Firecrest” skierował się ku przylądkowi Dobrej Nadziei. Przez dłuższy czas o śmiałym podróżniku nie było żadnej wiadomości i zaczęto już przypuszczać, że zginął podczas jednej z burz, szalejących w tym czasie na oceanie, gdy po siedmiu tygodniach „Firecrest” ukazał się na wodach Durbanu. Powodem tak znacznego „opóźnienia”, jak się okazało, były niepomysłne warunki żeglugi, przy których przestrzeń 1550 mil morskich, dzielących wyspę Reunion od Durbanu „Firecrest” przebył przy średniej szybkości 2 kilometry 400 metrów na godzinę — w 50 dni.

Korzystając z pobytu w Durbanie, Allan Gerbault, który jest świetnym tenisistą, zamierza zmierzyć się z południowo-afrykańskim mistrzem tenisa.

ZMIANA SYGNAŁU S. O. S.

Na międzynarodowej konferencji radjowej w Waszyngtonie, między innymi zapadła decyzja, aby zamiast dotychczasowego sygnału alarmowego „S. O. S.” (Save our souls) wprowadzić do użytku wyraz „Mayday”, który jest fonetycznym odbiciem francuskiego: „m'aider”.

Uchwałę tę powzięto na tej zasadzie, że wszystkie wielkie statki pasażerskie posługują się już dziś radjotelefonją. Również i w lotnictwie aparaty radjotelefoniczne znajdują coraz większe zastosowanie, ponieważ nie wszyscy lotnicy

umieją posługiwać się abecadłem Morse'a.

Znak telegraficzny „S. O. S.” składa się z trzech kropek, trzech kresek i trzech kropek, co często dawało powód do nieporozumień, zwłaszcza gdy w chwili niebezpieczeństwa trzeba sygnał ten nadać przy pewnym zdenerwowaniu.

Tymczasem słowo „Mayday” składa się przeważnie z kresek, daje się we wszystkich językach jednakowo dobrze wymówić i litera „a” występuje tu bardzo wyraziście.

CZASOPISMA I KSIĄŻKI NADEŚLANE

„Żeglarz Polski” — Nr. 42, 43 — 44, 45, 46, 47—48 r. 1927. Nr. 1, 2 r. 1928 — Tczew.

„Przemysł i Handel” — Nr. 48, 49, 50, 51, 52 r. 1927. Nr. 1, 2, 3, 4, 5 r. 1928 — Warszawa.

„Turysta” — Nr. 6 — 7 Warszawa, — listopad 1927.

„Głos Nauczycielski” — Nr. 36 — 37, 38, 39, 40 — Warszawa.

„Nauczyciel Polski” — Nr. 12 r. 1927 i Nr. 1 r. 1928 — Warszawa.

„Kupiec” — Nr. 45, 46, 48, 51, 52 r. 1927. Nr. 1, 2, 3 r. 1928 — Poznań.

„Przegląd Wołyński” — Nr. 48 — Łuck.

„Głos Kupiectwa” — Nr. 23, 24 — Łódź.

„Wiadomości Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych” — Nr. 11 i 12 — Warszawa.

„Wychódca” — Nr. 49, 50, 51, 52 r. 1927. Nr. 1 r. 1928 — Warszawa.

„Harcerz” — Nr. 40 — Warszawa.

„Myśl Narodowa” — Nr. 25, 26 — Warszawa.

„Nauka” — Nr. 9—10—11—12 — Lwów.

„Płomyk” — Nr. 13 — Warszawa.

„Czyn młodzieży” — Nr. 9, 10 — Warszawa.

„Gazeta Kupiecka” — Nr. 7, 8 r. 1927 i Nr. 1—2 r. 1928 — Warszawa.

„Rzeczy Piękne” — Nr. 7, 8 — Kraków.

„Revue de la Lique Maritime Belge” — Novembre — Bruxelles.

„Liga Maritima Brasileira” — Nr. 244 — Rio De Janeiro.

„Norsk Tidsskrift for Sjovesen” —

Nr. 9, 10 r. 1927 i Nr. 1 r. 1928 — Horten.

„Armée, Marine, Colonies” — Novembre 1927, Janvier 1928 — Paris.

„Jadranska Straža” — Nr. 12 — Split.

„Morski Sgowor” — Nr. 9 — Warnia.

„Wiadomości Statystyczne” — Zeszyty 5—24 — Warszawa, 1927.

Kazimierz Demel — „Narzędzia i metody łowu gatunków użytkowych ryb Bałtyku Polskiego” — Warszawa 1924 — Wydawnictwo Sekcji Rybackiej Ligi Morskiej i Rzeczej. Str. 24.

„Szaniec” — Nr. 1 r. 1928 — Warszawa.

„Sport Wodny” — Nr. 17 r. 1927. Nr. 1, 2 r. 1928 — Warszawa.

„Mały Świątek” — Grudzień 1927 — Poznań.

„Szkoła” — Nr. 12 r. 1927 — Warszawa.

„Kierownik stowarzyszeń młodzieży” — Nr. 12 — Poznań.

„Przyjaciel młodzieży” — Nr. 12 — Poznań.

„Przyroda i Technika” — Nr. 9 i 10 — Lwów.

„Wiadomości Geograficzne” — Zeszyt 1 — Kraków.

„Miesięcznik Pedagogiczny” — Nr. 12 r. 1927 i Nr. 1 r. 1928 — Cieszyn.

„Życie Włocławka i Okolicy” — Nr. 10—11—12 — Włocławek.

„Miesięcznik Ilustrowany Mazowsze, Płockie i Kujawy” — Nr. 11 i 12 Płock.

„Ku Słońcu” — Grudzień 1927 — Radom.

„Echo Szkolne” — Grudzień 1927 — Łomża.

„Przewodnik Kółek Rolniczych” — Nr. 1, 2, 3, 4 — Kraków.

„Sea Breezes” — January 1928 — Liverpool.

„L'Italia Marinara” — Ottobre — Novembre — Dicembre 1927 — Roma.

„Spis wykładów i skład osobowy Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego” — R. 1927/28 — Warszawa.

„Kujawianin” — Informator handlowo-przemysłowy — 1928 — Włocławek.

Józef Gabański — „Badanie chemiczne zanieczyszczonych wód rybnych” — Toruń 1927 — Nakład Pracowni Rybackiej Państw. Inst. Roln. w Bydgoszczy. Str. 14.

Kazimierz Gluchowski, b. Konsul Rze-
czypospolitej Polskiej w Kurytybie —

„Wśród Pionierów Polskich na Antypodach” — Materiały do problemu osadnictwa polskiego w Brazylii — Warszawa 1927 — Str. 354 — Nakładem Instytutu Naukowego do Badań Emigr. i Kolonizacji.

O kapitalnej tej pracy zamieścimy szczegółową recenzję w jednym z najbliższych numerów „Morza”.

„Ludzie morza”. Z pamiętników i dokumentów wybrał i zestawił Roman Umia-
stowski. Wojskowy Instytut Naukowo-
Wydawniczy. Warszawa. 1927. Cena 6 zł.

Teatrem działań wojennych podczas wojny światowej był, jak wiadomo, nie tylko ląd stały, ale i oceany i morza. Na morzach tych toczyły walki okręty wojenne — walki, które, chociaż nieraz przejmują grozą, jednak są niezmiernie ciekawe w swych szczegółach. Jak płynęło to życie pod stałą groźbą niebezpieczeństwa, jak wyglądają te osławione „boje morskie”, w których przejawia się tyle hartu i męstwa ludzkiego — prosto, pięknie, żywo i barwnie przedstawia praca mjr. S. G. Romana Umia-
stowskiego p. t. „Ludzie morza”, która przed parą dniami zawitała na półki księgarskie. Zawiera ona bogaty materiał zebrany z pamiętników, dokumentów oraz z raportów oficjalnych z czasów wielkiej wojny i przetłumaczony na język polski. Omawiana praca dzieli się na 3 części:

- 1) wojna na powierzchni wód,
- 2) walka z ziemią,
- 3) życie floty.

Praca ta powinna zwrócić na siebie uwagę zarówno wojska, jak i cywilnego społeczeństwa. W okresie, kiedy przystępujemy do budowy naszej floty, rozszerzy ona wiadomości o warunkach, w jakich może się flota ta znaleźć w razie ewentualnej wojny. Wojskowi znajdą w tej pracy dla siebie dużo ciekawych fragmentów i epizodów z wojny światowej, cywilne społeczeństwo zapozna się z tem, jak wyglądają morskie siły zbrojne i jak się bronią i napadają na morzu.

Z uwagi na jej niezwykle ciekawą treść, oraz ze względu na jej charakter propagandowy morza, jaknajgoręcej polecamy ją również młodzieży.

Praca została polecona do bibliotek wojskowych przez II Wiceministra Spraw Wojskowych.

DLIAŁA OFICJALNY L M I R Z

RADA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Dnia 17 stycznia 1928 r. odbyło się posiedzenie Rady Ligi Morskiej i Rzeczej, na którym powzięto następujące uchwały:

1. Przyjąć do wiadomości sprawozdanie Centralnego Zarządu i wyrazić mu podziękowanie.

2. Przyjąć opracowany przez Centralny Zarząd nowy statut Ligi Morskiej i Rzeczej.

3. Zwołać nadzwyczajne walne zebranie członków Ligi Morskiej i Rzeczej nie później, niż 1 marca b. r. Na zebraniu walnym wybrać Komisję Rewizyjną, oraz uchwalić nowy statut: Po zatwierdzeniu tego statutu przez władze państwowe zwołać natychmiast zwyczajne walne zebranie na podstawie nowego statutu.

4. Rada uchwaliła wysłać podziękowanie Jego Excelencji Ks. Biskupowi Dr. Okoniewskiemu, za łaskawe objęcie pro-

tektoratu nad Pomorskiemi Oddziałami Ligi Morskiej i Rzeczej.

5. Rada uchwaliła ze względu na to, że pieniądze zebrane w czasie tygodnia bardery nie wystarczą na kupno obiektu pływającego, przydatnego do celów wojennych, zakupić z nich kuter dla celów przysposobienia wojskowego. Do komisji, która ma zająć się tym kupnem wybrano pp.: kom. Garnuszewskiego, dr. Jakóbkiewicz, kom. Filanowicza, kom. Aleksandrowicza i dyr. Uziembło.

NOWE ODDZIAŁY LIGI.

Zarząd Centralny na posiedzeniu w dniu 9 stycznia b. r. przyjął do wiadomości zatwierdzenie następujących oddziałów: w Płocku, Włocławku, Chorzowie 2 (Państwowa Fabryka Zw. Azotowych) i Częstochowie.

Do Zarządu oddziału we Włocławku weszli pp.: prezes dyr. Leon Kryński, vi-

ceprezes sędzia Paweł Kalinowski, sekretarz Janina Wencłówna, skarbnik Dyr. Zygmunt Błędowski. Na członków Zarządu wybrano pp.: Rutkowskiego Stanisława, Rysockiego Jerzego, Trąbczyńskiego Kazimierza, Gutkowskiego Stanisława, kapitana Marjana Dzierzbickiego, kapitana Marciniaka Ant., Aleksandrę Bątyśównę, Frądrychowskiego Juliana, K. Zawadzkiego, redaktora Romana Serzlaka.

Do Zarządu Oddziału w Chorzowie II weszli pp.: prezes dyr. Feliks Stattler, vice-prezes Klemens Zawisza, sekretarz Piotr Majer, zastępca sekretarza Jan Łuszczczyk, skarbnik Franciszek Strzoda, zastępca skarbnika Paweł Staś. Komisja Rewizyjna pp.: Roman Lindner, Alojzy Marzec, Ludwik Lenc.

Do Zarządu Oddziału w Częstochowie weszli pp.: prezes — inż. Łukasz Głuszczyk, vice-prezes profesor Fr. Chmura, sekretarz Ignacy Popczyk, zastępca se-



Zarząd nowopowstałego Oddziału L. M. i R. we Włocławku.

ekretarza Wacław Dmochowski, skarbnik inż. Witold Wasilewski, zastępca — dr. Wł. Kahla. Komisja rewizyjna pp.: Antoni Morawski, Świętosław de Chramtchenko, Ludwik Trochimowski.

ODDZIAŁ OKRĘGOWY KRÓLEWSKA HUTA.

Zarząd Centralny na posiedzeniu dnia 29.XII 27 r. uchwalił nadać tytuł i cha-



P. Bohdan Kijewski, kierownik Sekcji Propagandowej L. M. i R. i organizator Oddziału Ligi w Płocku.

rakter „Oddziału Okręgowego” Oddziałowi Ligi Morskiej i Rzecznej w Królewskiej Hucie, z terenem działalności: Królewska-Huta miasto.

KURS ŻEGLARSKI.

Staraniem sekcji kształcenia młodzieży przy Centralnym Zarządzie Ligi Morskiej i Rzecznej został zorganizowany kurs żeglarski. Dnia 22 stycznia nastąpił wykład inauguracyjny p. dyr. Uziębło p. t. „Ideologia Morza”.

Na kursie będą wykładane następujące przedmioty: 1) ideologia morza, 2) fauna i flora Bałtyku, 3) pojęcie o łodziach i statkach, 4) marynarka polska, 5) żaglowanie i yachting, 6) pływanie, 7) wybrzeże polskie (historja i geografja), 8) historja marynarki polskiej, 9) locja, 10) astronomja nautyczna, 11) wiedza okrętowa, 12) prawo morskie, 13) nawigacja, 14) historja i geografja Bałtyku, 15) ruch wodny, 16) sygnalizacja, 17) roboty lino-we, 18) przepisy drogowe, 19) etykiety yachtowe, 20) praktyka żeglarska.

SEKCJA PRZYJACIÓŁ MŁODZIEŻY I DZIECI KASZUBSKICH.

Sekcja przyjaciół młodzieży i dzieci kaszubskich przy Centralnym Zarządzie Ligi Morskiej i Rzecznej zorganizowała „Gwiazdkę” dla dziatwy szkolnej we wszystkich wsiach naszego wybrzeża. Razem przeszło 900 dzieci kaszubskich otrzymało od Ligi upominki.

SEKCJA PROPAGANDOWA.

Uchwałą Zarządu Centralnego z dnia 3 stycznia 1928 r. zatwierdzono sekcję propagandową z przewodniczącym p. Bohdanem Kijewskim na czele.

SPRAWOZDANIA PÓŁROCZNE.

Sprawozdania nadesłały Oddziały: w Gwoźdźcu, Lublinie, Chorzowie II, Małej Dąbrówce.

Prosimy usilnie o wypełnienie i natychmiastowe odesłanie do Centrali powtórnice przesłanych blankietów sprawozdań półrocznych z działalności oddziałów. Sprawozdania półroczne mają stanowić podstawę do sprawozdania Zarządu na Walnym Zebraniu członków Ligi M. i R., oraz ogłoszone zostaną w „Morzu”.

NOWY ODDZIAŁ L. M. i R. W PŁOCKU.

Do dnia 14.12.1927 r. między Warszawą, a Toruniem L. M. i R. oddziału swego nie posiadała i Wisła na tym całym, tak ważnym odcinku była zupełnie nieobsadzona przez oddziały Ligi M. i R.

W Płocku był wprowadzie przed kilku laty oddział Ligi organizowany przez p. Aleksandra Madeckiego, ale po pewnym czasie zamarł.

Celem wskrzeszenia i ponownego zorganizowania oddziału L. M. i R. w Płocku został wysłany do tego miasta delegat Zarządu Centralnego, p. Bohdan Kijewski, który po wytezonej pracy na terenie Płocka i starostwa płockiego zdołał pomyślnie wywiązać się ze swego zadania; na listy subskrypcyjne zapisało się 87 osób, znanych na terenie ziemi płockiej działaczy społecznych.

Do Zarządu nowego oddziału L. M. i R. weszli p. p.: Tyrała (prezes), dyr. Nowiński (viceprezes), Koźmiński (skarbnik), Z. M. Paprocki (sekretarz), inż. Fiszer (bibliotekarz), dyr. Augustyn (propaganda na terenie powiatu), K. Popielawski (propaganda na terenie miasta); na zastępców wybrano p. p.: Kotowicza (zast. sekretarza), J. Staszewskiego (zast. kier. działu propag.), Zambrzyckiego (zast. skarbnika).

Do Komisji Rewizyjnej powołano p. p.: Zbrożynę, Dzierżanowskiego, i Elżanowskiego, zaś na zastępców p. p.: Policzowskiego i Gajdeckiego.

T-wo Naukowe Płockie w osobie swego prezesa dra A. Macieszy przyrzekło współpracować z Ligą, a T-wo Wioślarskie Płockie, najstarsza organizacja na tamtejszym terenie, licząca 40 lat istnienia, w osobie prezesa mecenasa Jana Olszańskiego ofiarowała część swego lokalu na pomieszczenie oddziału L. M. i R.



Komitet Organizacyjny Akademii Oliwskiej w Ostrowcu.

KAŻDY CZYTELNIK

„MORZA”

WINIEN JEDNAĆ NOWYCH PRENUMERATORÓW

TOWARZYSTWO FILMOWE

UNIVERSAL PICTURES CORPORATION

Sp. z ogr. odp.

Warszawa, Al. Jerozolimska 35

Telefony: 149-58 i 307-58. Adres telegr. UNIVERSALFILM

505-II

NAJNOWSZE I NAJLEPSZE FILMY!

Maksymiljan Thomas

Wielkie Hajduki (Śląsk)

FABRYKA I HURTOWNIA

Telefon: Król. Huta 642, 1233 i 163.

Oddział A Techniczne oleje, tłuszcze
i smary różnego rodzaju,

„ B Wełny do czyszczenia ma-
szyn,

„ C Płótna i papiery szmerglowe,
krzemienne i szklane,

„ D Przetwory chemiczne i arty-
kuły techniczne różnego ro-
dzaju.

49-II

S K Ł A D
ARTYKUŁÓW MĘSKICH

A. CYPRYS

Ż O R Y,

UL. SZEPTYCKIEGO 15.

83 - II.

„I N W A”

TOWARZYSTWO PRZEMYSŁOWO-HANDLOWE
z ograniczoną odpowiedzialnością.

Hurtownia towarów kolonialnych
i artykułów spożywczych

W RYBNIKU

U L. D W O R C O W A N 8.

81-II

LIGA MORSKA I RZECZNA

Centrala w Warszawie — ul. Elektoralna 2 gmach Mini-
sterstwa Przemysłu i Handlu, przyjmuje zapisy na człon-
ków Ligi. Członkowie rzeczywiści Ligi otrzymują bez-
płatnie miesięcznik „MORZE”.

Na prowincji przyjmują zapisy na członków Oddziały
Ligi.

Grono osób, które się interesuje sprawami morza pol-
skiego, flotą handlową i marynarką wojenną, sprawą regu-
lacji wybrzeża morskiego i t. p. może stworzyć własny
Oddział. Nowopowstający Oddział, przed legalizacją przez
Centralę, musi odpowiadać następującym warunkom: 1) li-
czyć 20 członków; 2) odbyć zebranie organizacyjne z wy-
borami do miejscowego Zarządu; 3) przesłać do Centrali
odpis protokołu z organizacyjnego zebrania, spis osób
na zebraniu; 4) po zalegalizowaniu przez Zarząd Central-
ny i otrzymaniu od niego pieczęci, kwitarjuszy i druków
propagandowych, — nowa placówka ma wszelkie prawa
Oddziału Ligi Morskiej i Rzeczej. Składki członkowskie
wynoszą:

członek	Protector	wpisowe	zł. 30.—	składka roczna	zł. 120 —
„	Opiekun	„	zł. 15.—	„	zł. 60.—
„	Rzeczywisty	„	zł. 3.—	„	zł. 12.—
„	Popierający	„	„	„	zł. 3.—

Wszelkich informacji oraz wskazówek przy organi-
zowaniu Oddziałów udziela Dyrektor Ligi Morskiej i Rzec-
nej w Warszawie — ul. Elektoralna 2, gmach Ministerstwa
Przemysłu i Handlu (parter) w godzinach biurowych.

ZAKŁADAJCIE ODDZIAŁY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ!

ZAPISUJCIE SIĘ NA CZŁONKÓW LIGI MORSKIEJ
I RZECZNEJ!



„ŻEGLARZ POLSKI”

T Y G O D N I K

POŚWIĘCONY SPRAWOM ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

7-my ROK ISTNIENIA

PODAJE:

NAJNOWSZE WIADOMOŚCI
PORTOWE I ŻEGLUGOWE

STAŁE DZIAŁY:

KRONIKA PORTOWA, PODRÓŻE MORSKIE
I SPORT WODNY. KRONIKA ŚWIATOWA
ŻEGLUGI I BUDOWY OKRĘTÓW.

NAJTAŃSZE PISMO FACHOWE W POLSCE

PRENUMERATA:

Roczna 12 zł., półroczna 6 zł., kwartalna 3 zł.

RAZEM Z „MORZEM”

(w Administracji „Żeglarka Polskiego” lub „Morza”)

Roczna 20 zł., półroczna 10 zł., kwartalna 5 zł.

ADMINISTRACJA I REDAKCJA:

TCZEW, ul. Strzelecka 5. Konto P. K. O. 170.044

I-XII

HOTEL EUROPEJSKI W WARSZAWIE

Poleca 250 pokoiów i apartamentów z wannami, gorącą i zimną
wodą, telefonami i wszelkimi wygodami.

Wykwintna restauracja i kawiarnia.

511-II

Ważne dla oddziałów Ligi M. i R.

WYTWÓRNIA FILMOWA

„ARGUS”

Warszawa, Chmielna 14, tel. 16-74.

ZDJĘCIA: artystyczne, aktualne, reklamowe,
techniczne i naukowe.

Wywoływanie negatywów, kopje, kontratypy, napisy arty-
styczne, wirażowanie, mycie obrazów, wklejanie napisów,
tłumaczenie napisów, cenzurowanie obrazów,
fotosy, klisze i t. p.

Własna drukarnia.

Sala projekcyjna.

508-II

JÓZEF JAGIELSKI

WARSZAWA, ul. KRÓLEWSKA 17

Jeneralny Przedstawiciel na Rzeczp. Polską
firmy

T-hos FIRTH and Sons, Stol.
Sheffield (Anglja)

poleca ze składu:

Stal szybkoosprawną, narzędziową, konstrukcyjną, ma-
szynową i inne.

Pilniki, piły, młoty, świdry, gwintowniki, rozwiertaki
i t. p.

506-II



KUPUJCIE NIEZAWODNY NABÓJ

„POCISK”

CAŁKOWICIE WYKONANY W KRAJU

442-II



HOTEL POLONIA PALACE

WARSZAWA

wprost dworca głównego.

Tramwaje elektryczne we wszystkich kierunkach.

160 pokojów, ogrzewanie centralne, światło elektryczne, windy, pokoje kąpielowe.

Woda bieżąca zimna i gorąca, zegary elektryczne, sygnalizacja świetlna zamiast dzwonek, telefony w każdym pokoju.

Czytelnia zaopatrzona w dzienniki krajowe i zagraniczne.

Pierwszorzędne. kawiarnia, restauracja, dancing.



504-II

Nawet nie widząc - chwyciła
każda
kobieta



J. Łukaschik — Tarnowskie Góry — Górny Śląsk.

Zarząd gminy wyznaniowej
żydowskiej

Ł Ó D Ź

Plac Wolności 6.

377-II

Spółka Akcyjna do Eksploatacji Państwowego
MONOPOLU ZAPAŁCZANEGO

w Polsce

poleca zapaliki *książeczkowe* oraz *czerwone*
impregnowane — format 1/2 i 3/4.

411-II

„Morze polskie w obrazach Fr. Szwocha”

Albumy, zawierające 16 odbitek prac malarskich Franciszka Szwocha
do nabycia

w Instytucie Wydawniczym Ligi Morskiej i Rzemieślniczej

Warszawa, Elekoralna 2.

Cena zł. 2.— i 3.— (na lepszym papierze) Z przesyłką pocztową: zł. 2.50 i 3.50