

# 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 gdyńskiego w r. 1927—S. K.; 5. Jesienny pochód lodów na Wiśle w r. 1927—Inż. Szachtmajer; 6. Pilce nad Wielkim Morzem—H. Gąsiorowski; 7. Morze a życie gospodarcze Polski w r. 1927—Wojciech Stopczyk; 8. Pływające 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 Stech; 12. Dzień grozy (dok)—K. M. Staniukowicz; 13. Wyciąg z raportów kapitana s. s. „Kałowiec”; 14. Dwaj bohaterowie—r.; 15. Na śmierć lub życie—T. Szczygielski; 16. Zadania naszego yachtingu morskiego—Marjusz Zaruski; 17. Sejmik Żeglarski—J. d.; 18. Z dzienniczka „Vegi”—Konrad Prószyński; 19. Fałszerze historii—N. L.; oraz bogata kronika i dział oficjalny L. M. i R.

36 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)

### 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 uroczyste 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 utraczony 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 morską 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 bagaży 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 towarzyszt 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 wydatniejszy 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 instytucji świata największą ekspansywnością odznacza się Kościół Katolicki. Ekspansywność ta, opromieniona wielką ideą 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 przede wszystkim 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 zaru 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 tem 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 stycznych pomiędzy ideą morską—a duchowieństwem, określenie zbieżności interesów, a raczej naturalnych zainteresowań. Stąd będzie płynęła konieczność obmyślenia stałej organizacyjnej współpracy.

A. UZIEMBŁO

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



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



# 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 treścią i paralelizm nazwy do przedmiotu, który miała oznaczać.

Dzisiaj 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 oświeca polska prasa fachowa, Szkoła Morska kształci „narybek” marynarski, — brak jedynie własnej stoczni, którą 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 orz 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 „       | } parowce pasażerskie. |
| 7. „Tczew”    | — | 762 „         |                        |
| 8. „Gdynia”   | — | 538 „         |                        |
| 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. „Tyran”   | — | 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.

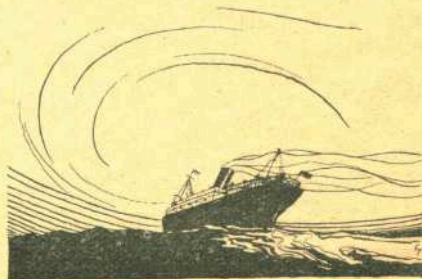
Ujęty w liczby rozwój portu Gdyni w roku ubiegłym przedstawia się już dość poważnie, w porównaniu zaś do lat ubiegłych — okazałe. Wskazuje to najlepiej na popularność tego portu, który pomimo, że znajduje się w stadium budowy, potrafił już wysłać towary nawet na drugą półkulę — do Ameryki Południowej.

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 WIŚLE W R. 1927

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

22.XI kra + 156, t.<sup>o</sup> powietrza -13<sup>o</sup>  
23.XI kra + 185, t.<sup>o</sup> powietrza -7<sup>o</sup>

Dnia 23.XI rano sygnalizowano, iż  
powyżej Modlina (ujście Bugu) rze-  
ka 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 mo-  
gło utrzymać statku w ruchu.

Dopiero po opadnięciu zatorowej  
wody pod Warszawą dało się wyko-



Fot. 1. — Jesienny pochód lodów na Wiśle. Rzeka w po-  
bliżu mostu kolejowego w Warszawie.



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

wiosennych, albowiem w ostatnim wy-  
padku statki zasadniczo znajdują się  
w bezpiecznych zimowiskach, wyko-  
nując niezbędne do nowej kampanji  
naprawy. Natomiast pojawienie się  
śryżu i bezpośrednio potem pochód  
lodów jesiennych następuje naogół  
w chwili, gdy transporty są przeważ-  
nie w drodze z ładunkami sezonowe-  
mi. Nasze warunki wytwarzają, jak  
dotychczas, pewne fale w transporto-  
waniu wodą, gdyż z braku stałego ład-  
unku (naprz. rudy, węgla), żegluga  
trudni się transportowaniem ładun-  
ków 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 znacz-  
nie oziębiły wody Wisły, zaś w dniu  
19/XI pojawił się śryż przy tempera-  
turze w Warszawie -6<sup>o</sup> i przy stanie  
wody +181 na wodowskazie.

Przebieg dalszy temperatury i sta-  
nów wody w/g wodowskazu warszaw-  
skiego przedstawiał się jak nastę-  
puje:

20.XI śryż + 173, t.<sup>o</sup> powietrza -4<sup>o</sup>  
21.XI śryż + 164, t.<sup>o</sup> powietrza -12<sup>o</sup>

w Warszawie był +185. — Przybór  
zatorowy).

Dnia 23.XI o godz. 15 stanęła Wi-  
sła pod Warszawą, czemu sprzyjały  
szeroko rozłożone piaski powyżej mo-  
stu kolejowego, ścieśniające gwał-  
townie żywy przekrój rzeki. Fot. 1.

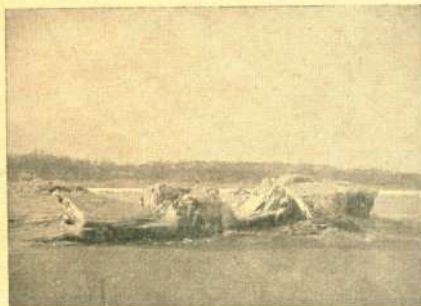


Fot. 4. — Fragment Wisły koło mostu  
kolejowego w Warszawie.

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

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

W rzeczy samej, te cienkie, bo za-  
ledwie 10—15 cm. grubości tafle lo-  
du, okazały się grubo podbite śryżem  
i dopiero teraz ujawnione na światło  
dienne wskazują nam, że załogi stat-  
ków mają rację, gdy okazują pewną  
niechęć w kierunku podróży w lo-  
dach jesiennych. Niechęć ta, a może  
i strach, osnute są na dostatecznym  
doświadczeniu, wobec czego, przy  
zmuszaniu ludzi do transportowania  
pociągów na zimowiska podczas po-  
chodu lodów zawsze odczuwać się da-  
je pewna bezradność w decyzji, podsy-  
cana przez niepokój we własnym su-  
mieniu, gdyż wiadome jest, że nie-  
ostrożne przytarcie statku na mieliż-  
nie może wywołać katastrofę tego ro-  
dzaju, iż cały pociąg, pozbawiony na  
chwilę ruchu, będzie zwałony na pia-  
sek przez napływające gąbczaste ma-  
sy, które żadną miarą nie dadzą się  
zwalczyć; wysokość takiej bryły, zwa-  
nej w gwarze wiślanej „babą”, sięga  
wzrostu człowieka, zaś wymiary w pla-  
nie są bardzo różne, a zawsze znacz-  
ne. (Fotografia Nr. 3).



Fot. 3. — „Baby”.



Fot. 5. — „Baby” wysokości człowieka.

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)





Fotografia Nr. 4 przedstawia fragment koło mostu kolejowego. Zator tu złożony jest wyłącznie z tafli lodu, który namarzał 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 pochodów 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 „bazy” dają pojęcie o ich wymiarach, gdyż człowiek wysoki 1,75 m. jest prawie zupełnie zakryty poziomo leżącą krą lodową, podbitą śryżem.

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



## 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 wydmy, przecięty na zachodzie Piaśnicą, a na wschodzie Czarnawą.



Wielkie Morze w Hallerowie. W dali półwysp Hel.  
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, ląd na przestrzeni

od owego narożnika po nasadę półwyspu Helu w Hallerowie. Wreszcie trzecią część stanowi utwór geologicznie najmlodszy, alluwialny, powstały z wydmy półwysep 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, wybitnie 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-

Blższe 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



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 Oksyński; 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 lądu, poorany młodzieuchnymi jarkami, rynami, nadającymi mu formy, jakby rzędu stożków, kopiec, 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 odsłaniają 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 wykaże, zwany „Jastrzębia Góra”. Tu koniec klifowych form wybrzeża, a rozpoczyna się wąziutki, zalesiony pas wydym, 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 gęstym 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 serpentynki 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 odrazu 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 2 1/2 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 wojсковей — 33 „Habichtsborg”. 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 „Jastrzębia Góra”, kiedy Jastrzębia Góra jest aż nad Chłapowem. Nie zdążyła 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 uwidoczniła 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 Jastrzębia Górami właściwymi, 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 inną nazwą, bo „góra”, a zwłaszcza góra niewidoczna, już tem samem nie trafia do przekonania. Więc już Dr. Orłowicz w swym „Przewodniku po Województwie Pomorskim” nadmieniał, że „powstające na Jastrzębiej Górze kąpielisko ma otrzymać nazwę „Rozewskich Kąpieł”. 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 nazwa „Rozewie” nie obejmuje okoliczni Kaszubów również i Pilic. Skłonni do przesadnej reklamy entuzjaści próbowali ochrzcić je „Nową Warszawą”. Wszystko zgoda niepotrzebne, bo mamy na nie rodzimą, tubylczą, 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. GĄSIOROWSKI

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



## MORZE A ŻYCIE GOSPODARCZE POLSKI W R. 1927

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM

w/g BANDER

1926—1927

Szereg danych wskazuje na postępujące stopniowo ozdrowienie życia gospodarczego Polski. Proces ten, aczkolwiek powolny, znajduje swój wyraz w zwiększającym się stałe zatrudnieniu z jednej strony, a zmniejszeniu bezrobocia z drugiej strony. Stan zatrudnienia w 1927 r. przekroczył znacznie poziom lat ubiegłych, a towarzyszy temu zjawisku intensywne 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 nieuniknionym zjawiskiem w kraju, posiadającym znaczny przyrost naturalny, niemogącym 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 nieznacznie się różniąc od analogicznych cyfr 1926 r. Przytoczone dane ważne dla charakterystyki rynku pracy, są niemniej 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 przeładunkowa jest coraz większa.

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

| B a n d e r a      | 1 9 2 6          |                      |              | 1 9 2 7          |                      |              | Zwiększenie (+)<br>w por. do poprz.<br>roku |                      |
|--------------------|------------------|----------------------|--------------|------------------|----------------------|--------------|---------------------------------------------|----------------------|
|                    | Liczba<br>statk. | Netto<br>reg.<br>ton | % og.<br>sum | Liczba<br>statk. | Netto<br>reg.<br>ton | % og.<br>sum | Liczba<br>statk.                            | Netto<br>reg.<br>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               |
| Austrjacka         | —                | —                    | —            | 1                | 260                  | 0,0          | + 1                                         | + 260                |
| Duńska             | 7                | 5016                 | 8,5          | 65               | 59099                | 14,0         | + 58                                        | + 54083              |
| Estońska           | 3                | 847                  | 1,4          | 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 przypadało 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 na nadwyżkę, jest wymownym



# Wskaźniki gospodarcze spraw morskich w Polsce w 1927 r.<sup>a)</sup>

| WYSZCZEGÓLNIENIE                | M'ARA     | KWARTALY 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     |
| SPRAWNOŚĆ PORTU GDYNI           |           |             |      |       |                 |      |       |       |      |       |        |        |        |
| 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    |
| HANDEL ZAGRANICZNY milj. fran.  |           |             |      |       |                 |      |       |       |      |       |        |        |        |
| Wywóz . . . . .                 | 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 $\pm$ . . . . .           | "         | +4          | -41  | -13   | +8              | +4   | +1    | -29   | -50  | -46   | -22    | -9     | -8     |
| HANDEL ZAMORSKI %               |           |             |      |       |                 |      |       |       |      |       |        |        |        |
| 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 . . . . .       | 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   |
| i śródlądowy . . . . .          | 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 sztucz. d) . . . . .  | "         | 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 miesięczne; 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 Gdańsk pozostaje nadal drzewo, a ze spożywczych artykułów

przedewszystkiem cukier i inne. W przywozie przez Gdańsk głównymi artykułami są nawozy sztuczne oraz rudy i piropy, 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 maki 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 słusznem 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 stacji morskich, udzielających koniecznych do tego informacji.

Olbrzymie przestrzenie, które przebywa samolot w ciągu jednej doby, uniemożliwiają przepowiedzenie 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 „stacji morskich”, „wysp pływających”, „pływających lotnisk”, czy jakby je nie nazwać. Muszą one

stanować 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.

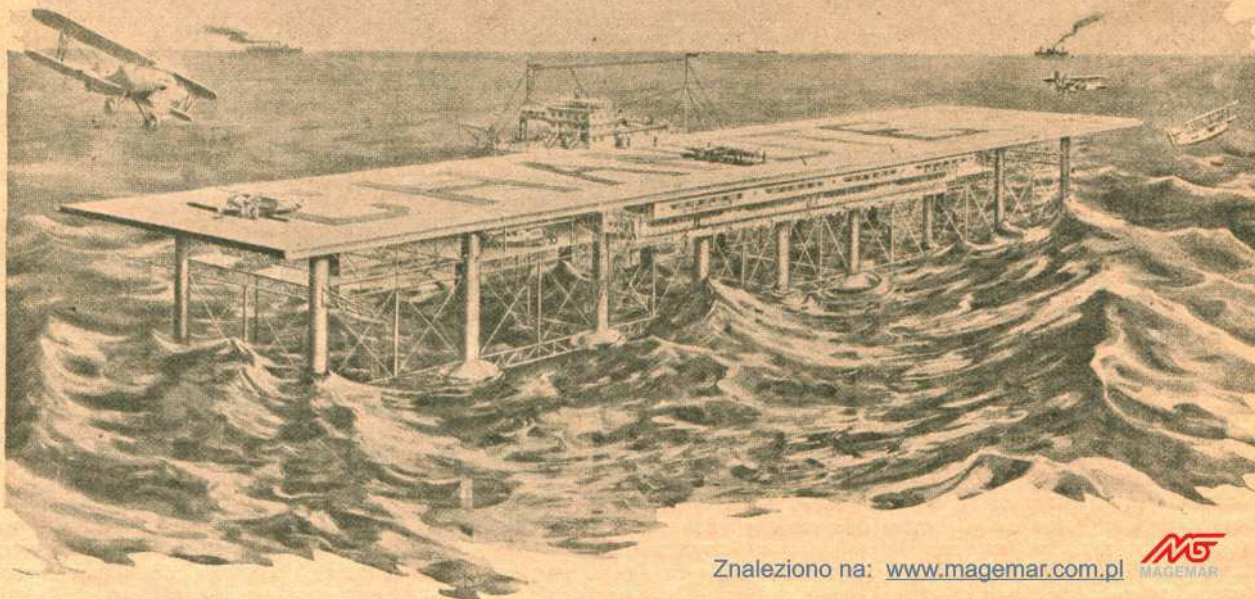
Jeżeli ponadto wziąć pod uwagę, że nawet na korzystniejszych pod względem meteorologicznym szlakach co pewien czas musi następować konieczność przerwania lotu wskutek czasowych w międzyczasie zmian atmosferycznych, to okazuje się, że dla zorganizowania prawidłowo funkcjonują-

cej linii powietrznej nad Oceanem nieodzowny jest szereg stacji 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

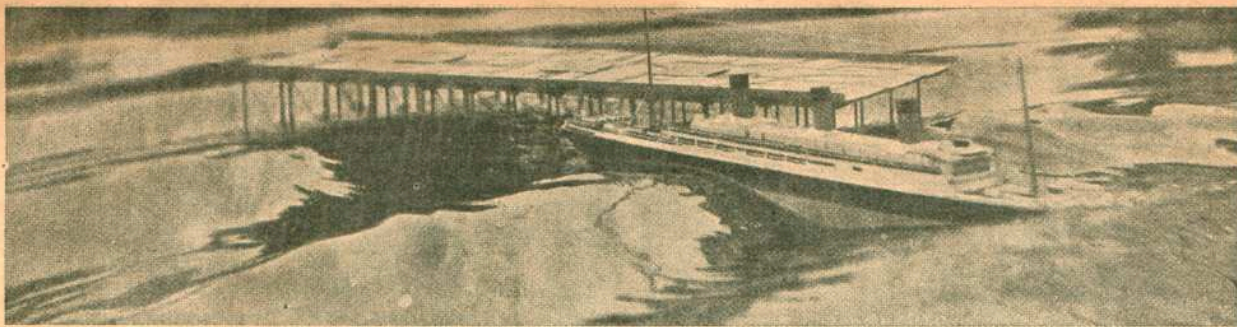


Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)

MAGEMAR

Tak ma wyglądać port lotniczy na oceanie wg 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 linia 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 głębia 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 wodnopłatowca, 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 kapapult, 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 falam, 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 falam 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 trzeba 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 przegrodach 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 pokładzie tych samych 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 współdziałać mają 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 linia lotnicza pomiędzy Ameryką i Europą będzie mogła być oddana do użytku publicznego.

J. E.



# MARYNARKA WOJENNA

## ZARYS HISTORYCZNY ROZWOJU POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



### W ÓSMĄ ROCZNICĘ ODZYSKANIA DOSTĘPU DO MORZA

Przebieg dziejów naszej historii wskazuje, że dążenie do morza i utrzymanie praw na nim, 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. „Karprowie”, 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, dołączysz 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 Kaziemierzowem.

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 morskigo, 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 rozpoczął 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 „Pomorzanin”.

Na wiosnę 1920 r. została zorganizowana na Prypoci flota rzeczna, która w walce z sowiecką flotą 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 „Hordyszcze” 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 nie tylko 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: „Ryś”, „Wilk” i „Żbik”.

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”.

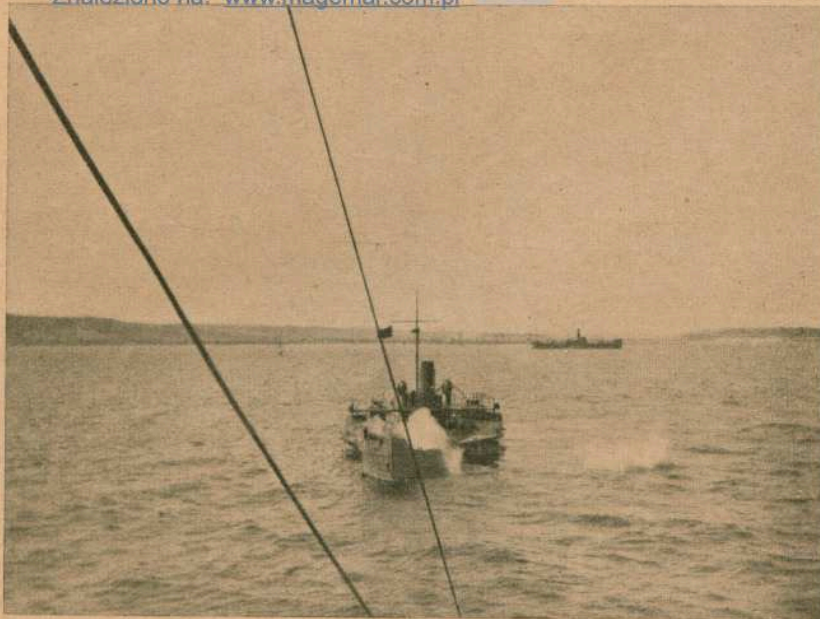
Port wojenny Gdynia został o tyle w 1926 r. wykończony, że po raz pierwszy dał naszym okrętom wojennym należyte schronienie na czas postoju zimowego, a do budynków wojskowych przeniesiono Dowództwo Floty i Komendę portu wojennego z Pucka.

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 urządzenia portowe. Niedługo będziemy czekali na chwilę, kiedy polska bandera będzie powiewała na nowoczesnych okrętach wojennych, które staną się zaczątkiem bojowej floty ojczystej.

JÓZEF BOREYKO

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



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



# KRONIKA MARYNARKI WOJENNEJ PAŃSTW OBCYCH.

## FRANCJA.

**Kwestia personelu.** Kwestia personelu w marynarce francuskiej nie jest jeszcze definitywnie ustalona. Czas służby obowiązkowej w marynarce wojennej jest identyczny, jak i dla armii 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 szkoliła rekrutów.

Dla zapobieżenia temu kierowniczce 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 Kilonii 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. Żonaci, 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 koszt 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 dział wynosi 18,8 metra, początkowa szybkość — 814 mtr. na sekundę, waga pocisku wynosi 952 kg., a dalekość — 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 Hiszpanii łódź podwodna „B.6” ustanowiła niebywały rekord pobytu bez przerwy w stanie zanurzonem.

Łódź ta, budowana w Hiszpanii 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.

Hiszpania 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 trójnożne 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 to ostatnie, jak naprzykład francuskie o 2650 ton pojemności, zagranicą budować stopniowo zaniechano, z powodu niemożliwości wspólnego ich manewrowania z torpedowcami. Zamówione kontrtorpedowce będą nawet nieco mniejsze od angielskich ostatniej budowy (np. „Amazon” — około 1300 ton), gdyż posiadają około 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 obstarłowane 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 zbudowany 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 „Manligheten”.

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.



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, „Barbaross-Hairedin” i „Turgud

Reiss”, dawniej niemieckie pancerniki, nadawały się już tylko na szmelc, krążowniki „Medjidje” i „Mesudje”, tak samo niewiele były warte. 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

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



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 pęk łańcuch.

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

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 ladowi.

— 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 tępym.

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 w jakimś bezmyślnym naprężeniem 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 rozszałej 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 zimnemi bryzgami.

Majtkowie zdejmowali czapki, żegnali się i zbieleli usty szeptał modlitwy. Niektóre twarze były złały. 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 rozpaczny majtek chciał naśladować straceńca, ale bosman, Jegor Mitricz porwał chłopca za kark i poczęstował go najwymyślniejszą połajanką. Wymyślanie doprowadziło biedaka do przytomności. Zawstydzony odszedł, żegnając się szeroko i pochlipijąc, 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-maszczie i przenosili bojaźliwy wzrok z morza na kapitana.

Na śródpokładzie 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, siłąc się na uśmiech. Ale zamiast uśmiechu na usta wylaźli mu jakiś grymas męczennika. Doktor Platon Wasylijewicz mrużył co chwila oczy, jakby go boleć zaczęły, a potem z żarliwą uwagą patrzył w morze i znów oczy mrużył. Jego twarz wyrażała smutek bezbrzeżny. Przez głowę leciały mu myśli o gorąco kochanej żonie i skrucie późniona, 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 ujść 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 dreszyczki. 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 on sobie. I w tej chwili w pamięci jego staje matka-staruszka, siostra, Sonia, i młodszy brat gimnazysta, Kola, i maleńki pokoił jadalny z zegarkiem z kukułką, w którym jest tak cicho i przytulnie, gdzie wszyscy go kochają. I oto czuje chłopak, że mu po twarzy łzy cieką. Chce ukryć je. Odrzuca 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 pieniądże i co droższe rzeczy. Obaj mieli rodziny w Kronstacie. Obaj odmawiali sobie we wszystkim, jeździli na



## 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 Turkami 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 rozpoczęło ładowanie prowiantu, do czego zostali użyti 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 (kmety). Wojskowi przyjmowali nas w kancelariach, nie przerywając pracy. Zarówno gospodarze jak i goście musieli w czasie wizyty pozostać w płaszczach, bowiem z braku węgla, we wszystkich lokalach było dotkliwie zimno. Częstoowano nas kawą turecką i doskonałymi papierosami. U „kmety” 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 wszystkich 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 pozostałość rzymskiej. Jest to nieduży budynek, w którym znajduje się basen z ciepłą źródłaną wodą, bijącą z pod ziemi. Sam basen jest okrągły, wyłożony marmurowymi płytami, widąc leżące mi od wieków. Średnica basenu około 6—7 metrów, temperatura wody zimą +10° C.

Po załadowaniu 2500 ton w Burgas 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 „Barbaros-Hairidin”, 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 wystanie depeszy do ambasady w Konstantynopolu z protestem. Po długich targach Turcy 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 widnokręgu, okrążyłem wyspę Imbros i ruszyłem w stronę Dedeagaczu, gdzie stanąłem na kotwicy jeszcze tego samego dnia.

Na redzie stało kilka statków austriackich, 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 mahoni, z wycyszczonymi 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 użyczył 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 Turcy 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.



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 mniszkiej, 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:

— Ratuj...

## V.

Jak wilk osaczony, błądzący, 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 myśli, 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 przylgnęły do małej zatoczki, która po prawej stronie wchodziła 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 rozpuścić! 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, uczepieni z całych sił do lin i bez zachęty z niesłychanym pośpiechem odwiązywali mars-żagle, wiazały 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, uczepieni do niej, drugą wolną ręką pracowali majtkowie, robili swą straszliwie trudną robotę na ogromnej wysokości, chłostani przez wicher lodowaty. Trzeba było nieraz zębami czepląc 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 pochylony, 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 sztakla 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 wesoło i sam uczeplił się z całych sił balustrady. — Mars fały puść! Staksel precz! Żagle puszczane zatrzepotały i „Jastrząb” całym rozpędem wpadł dziobem w ujście dolinki, wrzynając kadłub w miękki 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 głosy.

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 przegięło, zresztą wody w trumnie 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 skróconym 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 Wawrzyńcze Iwanowicz, z dużym zadowoleniem wlewając sobie do ust sporą czarkę rumu i przeżyskając 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 jednogłośnie 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 otwały. Do kajuty wszedł kapitan wraz z pierwszym oficerem.



— No, panowie — mówił, zdejmując czapkę — zamiast w St. Francisko będziemy zimować na tej dziczyźnie. Co robić? Nie usłuchałem wczoraj naszego szanownego Wawrzyńca Iwanowicza i nie odszedłem w czas. Teraz przed wiosną stąd się nie wydostaniemy. Przy pierwszej sposobności przesyłę raport dowódcy eskadry i on przysśle 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 posiwał, Aleksy Piotrowiczu — cicho, z jakimś nabożnym szacunkiem odrzekł stary szturmian.

Rzeczywiście. — Jasna głowa kapitana była obecnie zupełnie siwa.

— Posiwałem?... 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 przetrącić. 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.

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



## 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 „Polskurob” musi zwrócić. Zobowiązanie przedkładał w załączeniu.

Dnia 4.XII o godz. 16-ej zakończono ładowanie. Załadowano w kołach 2742,5 ton. O godz. 18.50 oducumowałem 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 świtu, 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 pomyślnie 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 marnie 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 zawieje 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 1½ stopnia przechyłu wlewo, z powodu lodu przechylił się na 2½ 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 godzinie 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 przysłały 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, wszędzie 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.





OPOWIEŚĆ MARYNARSKA Znalaziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



*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 niemi po macoszemu. Dużo kości i całych szkieletołów okrętowych leży na brzegu piaszczystym i kruk nawet nie zakracze nad niemi. Może smętny wzrok kucharczka z trembaki, <sup>1)</sup> 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, łaszcząc się, do nóg podpełza. Fałsz i zdrada chowa się wtedy głęboko pod zmarszczkami śmiejącej się starej twarzy morza, a szmer przytulny, pieścizliwy pod chwiejnymi deskami kolebiącego się pudła do snów jasných kołysz, do wspomnień o dniach słonecznych.

— Patrz — zda się mówić — czy to możliwe, żeby te harmonijnie jedna za drugą goniące 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...

Mały <sup>2)</sup> oczy otwiera, błękitem nie-skałanym je karmi, w szmer fali wnika, opowieści słodkiej słucha z uśmiechem przyzwalającym.

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

— Mały, zważaj tam na kotwę, że-

<sup>1)</sup> trembaka — typ małego statku z żaglami ukośnymi, używany na morzu Czarnem.

<sup>2)</sup> „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 dryfowała <sup>3)</sup>. Wrazie morki zluźnij jeszcze łańcucha i nie śpij. Wrócimy — słoniny przywieziemy i chleba świeżego — huczał szypier 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 pobliżu, znikając na południu w białawej mgle. Tam, za przyładkiem, 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 zasłoniła. Powieki mu ciężły, starał się zebrać myśli rozpełzłe, przypomnieć sobie, co mówiono mu przed chwilą.

<sup>3)</sup> dryfować — pełzać po gruncie — o kotwicy; zbaczać z drogi pod wpływem koczego wiatru — o okręcie.

<sup>4)</sup> kambuz — kuchnia okrętowa, na małych żaglowcach zwykle mała budka drewniana.

Wczoraj do nocy prawie, ledwie zdążył naczynia umyć w kambuzie <sup>4)</sup>, rozgarnął sól w ładowni, a potem, kiedy ostatnią magunę <sup>5)</sup> 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! <sup>6)</sup>

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 wyrzucił mu ją razem z bakiem <sup>7)</sup> na głowę. Stary wysłuchiwał tylko przez pół dnia misternie skonstruowanych, wielopiętrowych przekleństw marynar-skich, a na nim wszystko się skrupiło. To też rad był, że pojechali, bo wczoraj już ostatnie kartofle do kotła wrzucił, a mięsa i okraszy od kilku dni brakowało. Wprawdzie podróż mieli szybką z wiatrem pomyślnym, 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, <sup>8)</sup> 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-

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

<sup>6)</sup> marsle — żagle proste (rejowe) na przednim maszcie niektórych szkunerów (skośnożaglowców).

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

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



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 wyniknąć skutek lodów katastrofa (s/s. „Kraków” linii Sarmacja, ugrzązał w lodzie, w roku 1921, w Belcie i został zgnieciony przez lód, a załoga mogła się uratować tylko tem, że po kil-

ku godzinnej 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 okręt ugrzęzły w śniegu i krze. Okazało się, że wyjście było niemożliwe. Musiałem wrócić do portu, gdzie rzuciłem dwie kotwice, a rułę 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, oddalwszy 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 kotwicę 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 trójmasztowca „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: „Około godz. 3 nad ranem, w nocy z soboty na niedzielę, zauważyłem w niewielkim oddaleniu maleńkie chwiejne światełko, drżące nisko nad zwałwaniami falami. Ponieważ prócz tego jedyne światła punktu nie mogłem dostrzec żadnych innych świateł, domysliłem się, że mam do czynienia z jakimś nieszczęśliwym wypadkiem i że musi to być rozbita 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 pelgającego światełka i okrążyliśmy je z jaką setką razy, co wobec niespokojnego i rozkołysanego morza nie należało do zbyt przyjemności. Wreszcie około 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, że stromy rozszalałego żywiołu, spuściliśmy szalupę bez załogi, umocowaną na linie. Liczyłem na to, że krążąc w pobliżu tonącego statku, dam możność 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 odrzucany przez rozpetaną toń. Na jego pokładzie zresztą był tylko jeden człowiek, który mógłby się ważyć na niebezpieczny skok, uchwyciwszy odpowiednią don 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 przelał na niego z powrotem, aby ratować swych towarzyszy, będących w stanie zupełnego wyczerpania.

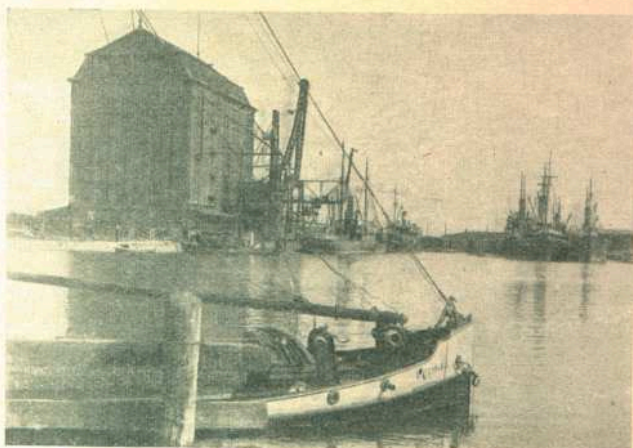
I oto w najwyższym napięciu przyciągnęliśmy się z naszego pokładu, jak w niedalekim od nas oddaleniu czło-

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 powciągnął 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 odwiązana od szkunera szalupa 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” bohaterki sternik trójmasztowca, 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 gliny 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 rozrzuconego morza.

r.



Zima w porcie gdańskim. Dwa fragmenty.

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)

**MAGEMAR**



kojny. Pogoda dobra, bezwietrzna, choć słońce jakoś czerwono wstaje za mgłą... Ale wróć! Przecież niedługo i wszystko będzie dobrze.

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

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

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

Na niebie od strony morza chmury gęste się klebią, w koronkę różową z odblasków 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 białej, coraz mniej widoczny, światła swe słabe przez chmury ciemne sączy.

Chwila — i zniknęło słońce w czarnych trzewiach potwora, co cielskiem swem ogromem po niebie się panoszy zuchwale. Już tylko wąski skrawek jaśniejszego nieco nieba nisko nad ładem 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 — zniecierpliwiony — szturmem na statek przypuścił, słabych miejsc wroga szukając — pierwszy szkwał...<sup>9)</sup>

Obudził się od silnego kołatania łańcucha o żelazne okucie kluzu i przeraźliwego gwizdu wiatru w olinowaniu. Kilka zimnych kropli deszczu padło mu na twarz przez niedomkniętą lukę tambuczy.<sup>10)</sup> Zerwał się z koł<sup>11)</sup> 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

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 braspila.<sup>12)</sup> Pracował tak przez długi czas z nateżeniem.

Wiatr nie zcichł i deszcz znów padał rześisty. Zziębnięty i mokry powlókł się mały do kambuzu. Wyszukał w szafce trochę połamanych galet,<sup>13)</sup> które namoczył w wodzie, następnie posolił i wysuszył 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 chwylający się pokład, po którym spływała brudna woda deszczowa.

Wiatr to się wzmacniał, 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 portów<sup>14)</sup> i szpigatów.<sup>15)</sup> Nieraz ich wierzchołki przesadzały nawet fałszyburty<sup>16)</sup> 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, dawał.

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-

na za drugą falę, z białymi grzywami swych załamujących się spienionych wierzchołków, sięgały dalekiej linii ledwie dostrzegalnego widnokręgu. hiki<sup>17)</sup> w wodzie, kłaniając się bugszprytem<sup>18)</sup>, 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 — rozsałdził chłopiec i podpełzł do maszyny kotwicznej.<sup>19)</sup> Przesunął rączkę i zardzewiałe żelastwo z piekielnym hałasem posypało się do wody.

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

Wyjrzał z za baku, objął wzrokiem rozchukane 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 zrobić, trzeba siebie i statek ratować! Wyrzucił 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 kalectwie 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, kotwicę wyciągnąć...

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

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

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

<sup>9)</sup> szkwał — raptowny i silny poryw wiatru.

<sup>10)</sup> tambucz — budka wchodowa pod pokład z nasuwaną przykrywą.

<sup>11)</sup> koja — łóżko, przymocowane do burty, lub przegrody krętowej.

<sup>12)</sup> braspil — winda kotwiczna.

<sup>13)</sup> galety — suchary z pszenicznej mąki bez drożdży.

<sup>14)</sup> porty — czworokątne otwory w burcie dla odpływu wody z pokładu.

<sup>15)</sup> szpigaty — małe otwory w burcie dla odpływu wody z pokładu.

<sup>16)</sup> fałszyburta — burta okrętu powyżej pokładu.

<sup>17)</sup> martyniki — (rozprza Marcina) drążek pod bugszprytem, rozpierający liny trzymające bugszpryt z dołu.

<sup>18)</sup> bugszpryt — pochyły maszt na samym dziobie okrętu.

<sup>19)</sup> maszyna kotwiczna — przyrząd zrzucający kotwicę do wody.



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

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

Gdy wszystko było gotowe, zaczął pomału luzować łańcuchy. Statek wykręcał się burcią do wiatru, reja<sup>20)</sup>, skrzypiąc, podnosiła się do góry. Marsel łopotał potężnie i strzelał na wietrze, jak z bicza. Wkótce róg żagla wypełnił się wiatrem. Chłopiec zatrzymał się chwilę, by zamocować fał.<sup>21)</sup>

Nastąpił decydujący moment. Od jednego uderzenia lewara puścił hamulec brzozy. 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,<sup>22)</sup> podniesiony nokiem<sup>23)</sup> gafa<sup>24)</sup> 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.<sup>25)</sup> Nie zdołał jednak podnieść go zupełnie. Długo szamotał się z szotem,<sup>26)</sup> zanim go jako tako naciągnął. Teraz już było lepiej. Statek sunął szybciej, choć z dużym dryfem.

Brzeg szybko się zbliżał, a cypel po-

<sup>20)</sup> reja — poprzeczny drąg na maszcie; do rei mocuje się żagiel.

<sup>21)</sup> fał — lina służąca do podciągania żagla, względnie rei do góry.

<sup>22)</sup> grot — tylny dolny żagiel na dwumasztowcu, względnie tylny maszt.

<sup>23)</sup> nok — koniec rei.

<sup>24)</sup> gafa — reja mocowana do masztu nie środkiem, a jednym z końców.

<sup>25)</sup> kliwer — trójkątny żagiel, podnoszony na bógaszprycie.

<sup>26)</sup> 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, rozszerzonymi żenicami w fale przyboju wraca się wpatruje.

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

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



...Precz siąd — do budy!...

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

Wyminął statek mieliznę zdradziecką — fala złośliwością swą ślepą mu pomogła. Bezpiecznie już teraz. Za cypłem 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 bógaszpryt zadziera, dumny, że sidiel zdradzieckich uszedł szczęśliwie, w

walce na śmierć lub życie z morzem zwyciężąc wyszedł.

W oddali ledwie mającą masztów na eupatoryjskiej redzie. Mały wzrok wyteża, zacerwienione oczy łą od wiatru zachodzą.

Powoli wyrysowują się drewniane kadłuby. Szara wstęga ładu występuje wyraźniej, białymi plamami domów się pokrywa, minaretami meczetu się zna- czy.

Miedzy żaglowcami mozolnie od brzegu szalupa lawiruje: to za zwałami fal zniknie, to na samym wierzchołku fali chwilę zawisnie. Białe 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!<sup>27)</sup>

Mały powlókł 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-sina twarz piekła go, jak ogień.

Z głuchym jękiem wpił palce o czarnych krwawiących paznokciach w rozkudlane włosy, a łzy wielkie, sieroce kapąły 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.

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

— Mały, diabli bękarcie, wyłaż z budy, do żagla!...

T. SZCZYGIELSKI.

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

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



## 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 nagiąć. Inaczej byłibyśmy podobni do mieszkani-

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 strychulca, zmiatającego głowy ponad tłum wyniesione; w tym wypadku raczej przeciwnie; ponieważ sport jest objawem wtórnym życia zbiorowego, występującym na arenie 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 — nagięcia 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 wyprowadzić 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 walk o puławy, żetony itp. p. 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 jałowcy; 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 dobie 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 rozpylić się w ciasto, którego przeznaczeniem jest skis-

nąć 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 nie raz mądre oczy śmierci, patrzące z bliska, 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 otwartym nauczy nas więcej, niż miesiące chłapania się koło brzegów — zawsze w stanie wypoczętym i zawsze w dobrą pogodę. Nie widziałem jeszcze yachtu, któryby w sztom 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, sztormujące na pełnym morzu: te rade byłyby uciec, nie było jednak gdzie, więc musiały stać 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. Dzielny, choć warjacki czyn Gerbault'a (tego prawdziwego Gerbault'a) zdziałał więcej, aniżeli tysiąc pułarów, zdobytych między pierwszym a drugim śniadaniem.

Yachting, jak wiadomo, dzieli się na dwa odłamy: na yachting turystyczny i wyścigowy (regatowy). Nie mam nic przeciw żadnemu z tych kierunków. Co kto woli, to rzecz gustu. Od drugiego wymagam — i sądzę, 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 przezwycięża nawet najcięższe objawy

choroby morskiej], odwagi i męskości, to znaczy, ażeby terenem ich współzawodnictwa było morze otwarte, a dystanse 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 żeglarskim i znajomością morza.

Gdzie je uzyskać?

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

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. Przynajmniej bardzo mało posiadamy ludzi, którzy mają o niej niejakie pojęcie. Stąd płynie pewna niechęć do tego rodzaju przedsięwzięć. Żywią wszakże nadzieję, że niechęć przemienie.

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 willami 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.

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



MARJUSZ ZARUSKI

## SEJMIK ŻEGLARSKI

Tak popularny i tak szeroko rozgłaszany 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 chlubne karty w tak niedługiej historii swego rozwoju i rozrasta się, potężnie, 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. Szwykowskiego, 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 „Varsovia”, 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. przybyły 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-



piądziesiąt. W tym celu odbyły się 3 regaty eliminacyjne dla kandydatów na zawodników Olimpiady. Będą 3 łódzie przepisowej klasy „olimpijskiej” typu 9-stop.

Związek żeglarski czyni u władz starania o stworzenie w Gdyni portu yachтового i budowę stoczni yachtovej 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. Szwycowski (W.Y.K.), wiceprezesi — Ant. Aleksandrowicz (Y.K.P.), O. Weiland (K.Z. w Chojnicach), członkowie pp.: Trzepak (W.Y.K.), Leszczyński (AZS), Oltarzewski (Y.K.P.); do komisji sportowej — pp.: Aleksandrowicz (Y.K.P.), mjr. Osiński (W.Y.K.), A. Wolf (AZS).

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)

## Z DZIENNICZKA „VEGI”

Imię swoje łódź „Vega” zapożyczyła od gwiazdy 1-szej wielkości, która co noc świeci na naszym niebie w gwiazdozbiore Liry, w odległości około 51<sup>0</sup> od Polarnej.

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

Ożaglowanie: duży żagiel niespełna 6 m.<sup>2</sup> i mały żagiel przedni nieco więcej, niż 1 m.<sup>2</sup>, razem 7 m.<sup>2</sup>.

Zbudowana w 1926 r. w Warszawie u inż. Bryzemejstra, płaskodenna, z tępą prostą rufą. Dno i burty sosnowe, wiązania dębowe. Miecze 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 kołowrotu. 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. Droga 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<sup>\*)</sup> w 2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> 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<sup>6</sup>).

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

22 sierpnia przejazd Gdynia—Hel (10<sup>7</sup>) 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<sup>7</sup>). W drodze miałem lekkie wiatry zmienne, przeważnie południowo-wschodnie i południowe. Rano cisza. Wiosłując jednym wiosłem zbliżam się do lądu koło Karwi i ostatnie 10 kilometrów do Piaśnicy posuwam się wzdłuż brzegu na pęcz, z szybkością 2 km. na godzinę. W ujściu Piaśnicy muszę wejść w wodę i przeciągnąć „Vegę” przez płytką mielizną ujściową, t. zw. „bar”. Wyżej głębokość rzeczki dosięga 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 mieliznie 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 „Vegę” 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<sup>8</sup>). O g. 10 wiecz. wyruszam w dalszą drogę, o 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> w nocy mijam latarnię Szolpin, o 8-mej rano d. 3 września wchodzę do portu Ujścia (Stoplumünde) (27<sup>1</sup>). W drodze (g. 5<sup>1</sup>/<sub>4</sub> 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. 12<sup>1</sup>/<sub>4</sub> w południe wyruszam w dalszą drogę z południowo-wschodnim (SO) wiatrem. O g. 3 po poł. latarnia morską Jerzywie (Jershöft), gdzie brzeg skręca ku południo-zachodowi. O g. 5<sup>1</sup>/<sub>4</sub> wiecz. mijam zdaleka port Dyrłów w ujściu rz. Wieprza (Rügenwaldermünde), około 1 po północy — latarnię morską Funkenhagen i 5 września o g. 4 rano zawijam do Kołobrzega (52<sup>8</sup>). Po 3-godzinny 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-wschodowi (NO) lub nawet ku północy (N) i dlatego od razu odalam się stopniowo od lądu na pełne morze, aby następnie, sterując ku Swinu-ujściu (Swinemünde), mieć możliwie pełny wiatr i fale od tyłu, a nie z boku i uniknąć wyrzucenia na brzeg.

Moje przewidywania sprawdziły się:

<sup>\*)</sup> 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. 1<sup>0</sup> stopnia geograficznego (°) =

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

### M I L E M O R S K I E

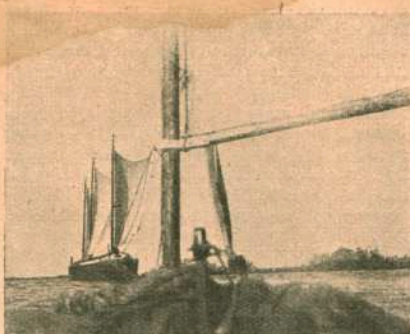
| Mile            | J e d n o s t k i |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
|-----------------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                 | 0                 | 1      | 2      | 3      | 4      | 5      | 6      | 7      | 8      | 9      |
| Dzie-<br>siątki | 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 północ-wschodni i wzmacnia się, uderzając porywami. Fale wzrastają, zasilając 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 Dievenowa (Dievenow), gdzie jest wschodnie wejście do Zalewu Szczecińskiego zwane Dziwno. Postanowiłem skierować „Vege” 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 posiłkowałem się w podróży, nie oznaczono światła wejściowych do Świnoujścia (Swinemünde); jest tylko odсылacz 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 łada chwilą złamaniem, a nie miałem możliwości zmniejszyć żagla.

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

Gdy zbliżył się z lewej strony ku mołom 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 przetrzucając żagiel. Udało mi się jednak oparować żaglowkę i pomyślnie wejść do przepływu, o g. 7 wiecz. (31.1). Nalało się tylko trochę wody do łódki.

6 września o g. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> rano wyruszyłem z Dievenowa 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 (Ö) i północniowo-wschodni (SO).

Żeglując przez Zalew całą noc, 7 września około g. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> rano przeszedłem rozwidziony most kolejowy przy wejściu na przepływ Pianę (Peene) i żeglując bez przerwy cały dzień stanąłem o g. 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 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 (Ussedom) i Rugją w Greifswalder Bodden podobnie jak w Zalewie Szczecińskim i Swinemünde było puste białe miejsce z odсылaczem do mapy szczegółowej. Nie oznaczono w tem miejscu na mapie żadnych światel. 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-iej rocznicy bitwy pod Oliwą, stara się dowieść, 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 wiernymi sługami Rzeczypospolitej.

Wszystko to są fakty historyczne. Należy 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 anglikami, którzy dostarczali Moskwie, przez Narwę, materiał wojenny.

Autor ten nie wie, że istnieje historia 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 beczynnie, że nie umieją znaleźć ładunków i że polacy znają wodę tylko z „rynny deszczowej”), to w dużej mierze przyczynił się do tego powodzenia fakt, iż w narodzie polskim istnieją pierwsiastki 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 jeleni o kuli. Jest podobny do rycerza o mieczu drewnianym, jest helotą i niewolnikiem drugih 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 wnieść”.

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 Polsce akcję 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 Gdyni z Warszawą, a w 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 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 gospodarczymi.

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

N. L.



# KRONIKA

## 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 gałęzi przemysłu i naczelnicy organizacji kupieckich. Tematem konferencji mają być między innymi sprawy: eksportu zamorskiego oraz rozwoju naszych portów i morskiej floty handlowej.

## BUDOWA CHŁODNI W GDYNI.

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

## ZJAZD TOWARZYSTW I PRZESIEBNIORSTW 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 DRZEWNY 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 LINII.

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

Ruch na wymienionej linii utrzymywać będzie norweskie towarzystwo „Det Starangerske 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.

## PRÓBA 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-wa „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 załatwieniu 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 KOMUNIKACJI MIĘDZY GDYNIĄ A OKSYWIEM.

Przyjęte ze stoczni Gdańskiej nowy prom parowy „Oksywie” i parowczyk „Maryśka”, po udanych próbach rozpoczęły w grudniu pracę przy przewożeniu osób w miejscu, gdzie została przez kanał portowy przerwana szosa do Oksywia. Jest to bardzo duże udogodnienie zarówno dla ruchu pieszo 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 północny 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-wa „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 Tersehelling, której załoga w chwili wypadku znalazła się już przy statku „Wisła”.

W drugiej sprawie o zatonięcie „Górnika” zbadanie pozostałego przy życiu mechanika Szczesnowicza i załogi lichtu, 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 nieznanach.

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 odpłynął 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 wyladowaniu 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 wyladowaniu kopalniaków rozpoczął w tym porcie naładunek węgla do Gdańska. Z ładunkiem tym wyszedł na morze 7.I. Do Gdańska przybył dnia 11.I. Po wyladowaniu 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 wyladowywał przywieziony z Gdyni węgiel.

S/s. „Toruń” dnia 20.XII znajdował się w Vallvik, gdzie kończył wyladowanie 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 wyladowanie przywiezionych z Gdańska kopalniaków i tegoż samego dnia odpłynął próżny z Calais do Swansea (Anglija) 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. wyladowywał 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 drobnych) 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 kopalń 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 Brytanii, 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. filię w Charbinie w związku z rozszerzeniem się zakresu interesów angielskich w północnych Chinach i Mandżurji. (P.I.E.).

## BULGARSKA FLOTA HANDLOWA.

Pomimo dość dużego wybrzeża morskiego i kilku dobrych portów, w Bułgarii istnieje tylko jedno towarzystwo żegluga 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 uniezależniaby kraj od wahań zewnętrznych i przyczyniła się do poprawienia bilansu handlowego. S. K.

## FLOTA HANDLOWA JUGOSŁAWII.

Marynarka handlowa Jugosławii liczyła w 1926 roku 138 parowców o łącznej pojemności 159.052 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 linie dalmatyńskie oraz zajmujących się przewozem poczty i pasażerów na tych liniach.

## 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, ustalonego 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 spichlerza 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 ośmio-tonowym „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 żegluga, 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 radiowej 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 radiotelefonją. Również i w lotnictwie aparaty radiotelefoniczne 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 Kupiecki” — 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 — Łwów.

„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 Marítima Brasileira” — Nr. 244 — Rio De Janeiro.

„Norsk Tidsskrift for Sjøvesen” —

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 Sgovor” — Nr. 9 — Warna.

„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 — Łwów.

„Wiadomości Geograficzne” — Zeszyt 1 — Kraków.

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

„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 Rzeczypospolitej 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 zestawiał Roman Umiaśkowski. 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 przebijają grozą, jednak są niezmiernie ciekawe w swych szczegółach. Jak płynęło to życie pod stałą groźbą niebezpieczeństwa, jak wyglądają te osławione „brye morskie”, w których przejawia się tyle hartu i męstwa ludzkiego — prosto, pięknie, żywo i barwnie przedstawia praca mjr. S. G. Romana Umiaśkowskiego 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.

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



# DZIAŁ OFICJALNY L. M. 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 Pomorskimi 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. Jakóbkiewicza, 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 Dzierżbickiego, kapitana Marciniaka Ant., Aleksandrę Bątyśównę, Frądrychowskiego Juliana, K. Zawadzkiego, redaktora Romana Serzłaka.

Do Zarządu Oddziału w Chorzowie II weszli pp.: prezes dyr. Feliks Stättler, 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 Głuszcak, vice-prezes profesor Fr. Chmura, sekretarz Ignacy Popczyk, zastępca se-





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

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



kreterza 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) zagłowanie i yachting, 6) pływanie, 7) wybrzeże polskie (historia i geografia), 8) historia marynarki polskiej, 9) locja, 10) astronomia nautyczna, 11) wiedza okrętowa, 12) prawo morskie, 13) nawigacja, 14) historia i geografia Bałtyku, 15) ruch wodny, 16) sygnalizacja, 17) roboty linowe, 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 powtórnie 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 zorganizowany 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 wyczerpanej 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.: Tyrła (prezes), dyr. Nowiński (viceprezes), Kozmiński (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 Olzańskiego 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.

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



**Oddział A** Techniczne oleje, tłuszcze  
i smary różnego rodzaju,

„ **B** Welny do czyszczenia ma-  
szyn,

„ **C** Płótna i papiery szmerglowe,  
krzemienne i szklane,

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

49-II

**SKŁAD**  
**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

UL. DWORCOWA № 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 rzeczywisci 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 Protektor 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”**

**TYGODNIK**

**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 Polski” 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.

WYTWÓRNI FIMLOWA

### „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.  
508-II

Sala projekcyjna.

## JÓZEF JAGIELSKI

WARSZAWA, ul. KRÓLEWSKA 17

Jeneralny Przedstawiciel na Rzecz. Polską  
firmy

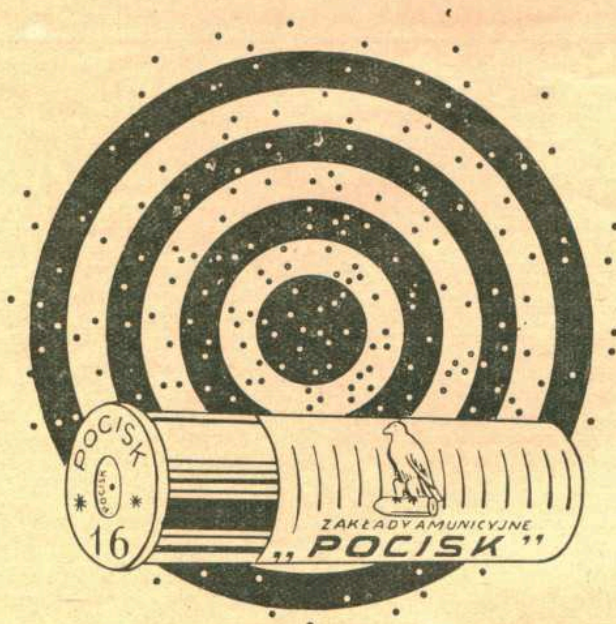
*T-hos FIRTH and Sons, Stal.*  
Sheffield (Anglja)

poleca ze składu:

Stal szybkościową, narzędziową, konstrukcyjną, ma-  
szynową i inne

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

506-II



KUPUJCIE NIEZAWODNY NABÓJ

# „POCISK”

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)

**MG**  
MAGEMAR

CAŁKOWICIE WYKONANY W KRAJU

442-II





Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



# *HOTEL POLONIA PALACE*

## *WARSZAWA*

*wprost dworca głównego.*

Tramwaje elektryczne we wszystkich kierunkach.

160 pokoiów, 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.*





Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



504-II

Nawet nie widząc - chwytła  
każda  
kobieta



po mydła  
toaletowe  
Lukaschika

J. Lukaschik — Tarnowskie Góry — Górny Śląsk.

Zarząd gminy wyznaniowej  
żydowskiej

**Ł Ó D Ź**

Plac Wolności 6.

377-II

# Spółka Akcyjna do Eksploatacji Państwowego MONOPOLU ZAPALCZANEGO

w Polsce

poleca zapalki *księżeczkowe* oraz *czerwone*  
*impregnowane* — format 1/2 i 3/4.

441-II

## „Morze polskie w obrazach Fr. Szwocha”

Albumy, zawierające 16 odbitek prac malarskich Franciszka Szwocha  
do nabycia

w Instytucie Wydawniczym Ligi Morskiej i Rzecznej

Warszawa, Elektoralna 2.

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



**!!! DLA WSZYSTKICH !!!**

**300 Księgarń Kolejowych,  
Kiosków Miejskich  
i Księgarń Zdrojowych**

**T-wa „RUCH”**

znajdujących się wszędzie i w najdalej położonych miejscowościach Polski

posiada

**NAJŚWIEŻSZE GAZETY i CZASOPISMA,  
NOWOŚCI BELETRYSTYCZNE,  
KSIĄŻKI DLA MŁODZIEŻY i DZIECI**

**URZĘDOWE ROZKŁADY JAZDY P.K.P.  
i KOMUNIKACJI ZAGRANICZNEJ**

**PRZEWODNIKI i PLANY MIAST  
POCZTÓWKI**

**ARTYSTYCZNE i KRAJOZNAWCZE  
MATERJAŁY PISEMNE — KARTY DO GRY  
WYROBY TYTONIOWE**

**KUPCY i PRZEMYSŁOWCY**

**najtaniej i najkorzystniej**

mogą się reklamować

**w wagonach kolejowych  
w budynkach stacyjnych P. K. P.  
na obiektach, parkanach**

**i wzdłuż torów**

**Polskich Kolei Państwowych**

Zlecenia przyjmuje wyłączny Koncesjonariusz  
Min. Komunikacji

**T - w o „RUCH” Sp. Akc.**

**WYDZIAŁ REKLAMY**

**Warszawa, Poznańska 38. Tel. 70-06.**

Oddziały: Poznań, Kraków, Lwów, Wilno, Gdańsk.  
521—II

**ZJEDNOCZENI POLSCY  
PRZEMYSŁOWCY METALOWI**

**Spółka Akcyjna**

**Warszawa, ul. Traugutta Nr. 4.**

**Tel.: 211-15, 211-61, 3-94, 114-26, 157-40.**

**Sklep i składy: Nowy Świat 50, tel.: 85-28.**

**Adres telegraficzny: „Metalowcy — Warszawa”**

**WĘGIEL dąbrowski i górnośląski.**

**KOKS karwiński odlewniczy i górnośląski twardy i miękki**

**FRAGMENT żelazny lany, maszynowy.**

**STOPY ŻELAZNE, ferrosilicium, ferromangan i in.**

**NIKIEL „Monda” w kulkach i anodach.**

**ALUMINIUM I DURALUMINIUM.**

**RURY I KSZTAŁTKI.**

**WSZELKIE ARTYKUŁY POMOCNICZE**

**DLA ODLEWNI.**

**WSZELKIE ARTYKUŁY TECH-  
NICZNE.**

**OBRABIARKI DO METALI  
I DRZEWA:**

**Tokarki pociągowe, czółowki, rewolwerówki, wiertarki  
ręczne i elektryczne, strugarki, dłutownice, szlifierki, pra-  
sy ryflarki, gryzarki, piły, młoty sprężynowe, aparaty do  
spawania, podnośniki łańcuchowe i wózki do nich z po-  
ędem elektrycznym.**

**WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ SURÓWKI ODLEWNICZEJ  
TOWARZYSTWA STARACHOWICKICH ZAKŁADÓW  
GÓRNICZYCH**

**PRZEDSTAWICIELSTWO SP. AKC. „BAILDONSTAL”  
w Katowicach**

**Stal szybko tnąca, narzędziowa, specjalna, konstruk-  
cyjna.**

**Stal Siemens-martenowska, zimno walcowana, taś-  
mowa.**

**Części kute, blachy stalowe, stal resorowa,  
Wiertła ze stali szybko tnącej i narzędziowej.**

**SPRZEDAŻ dla zrzeszonego przemysłu metalowego prze-  
twórczego wszystkich zsyndykalizowanych wyrobów  
SYNDYKATU POLSKICH HUT ŻELAZNYCH.**

**PRZEDSTAWICIELSTWO FIRM:**

**L'ALUMINIUM FRANÇAIS, Paris**

**Aluminium w sztabach, blacha, stopy specjalne  
i wyroby aluminiowe, przewodniki elektryczne „Al-  
melec”.**

**SOCIÉTÉ DU DURALUMIN, Paris**

**Aldal-Duraluminium pod wszelkimi postaciami.**

**MAYER i SCHMIDT, Offenbach a/Main**

**Niezrównane w swej wydajności tarcze szlifierskie  
Carbosilite i Elektorubin. Szlifierki.**

**G. GNERLICH w Cieszynie Polskim**

**Pasy zwykłe, wyciągane w kruponach, podwójnie  
wyciągane na mokro, chromowe oraz uszczelniacze.**

**CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES WAGEOR, S.A.,  
Saint Etienne (Loire)**

**Wiertarki, szlifierki, wciagarki elektryczne na prąd  
stały, zmienny i uniwersalne.**

523—II.



# FABRYKA LIN I DRUTU

DAWNIEJ

„A. DEICHSEL” Sp. Akc.

W SOSNOWCU

Telefony: 77 i 311

Liny stalowe dla przemysłu górniczego i naftowego. Liny stalowe dla kolejek linowych. Liny dla lotnictwa. Liny do wind. Liny okrętowe. Liny konopne. Drut żelazny i stalowy, ocynkowany, polerowany — wszelkich wytrzymałości. Drut kolczasty.

Siatki druciane ogrodzeniowe i inne.

51-II

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



## GODULLA SPÓŁKA AKCYJNA

CHEBZIE G. ŚL.

Tel.: Królewska Huta 340, 343; Ruda 77; Katowice 193 i 339.

Produkty: *Węgiel, Koks*. Produkty uboczne z węgla

kamiennego: siarczan amonu, smoła,

dziegieć, benzol; *Cegły*.

FIRMA SPRZEDAŻY WĘGLA: „ROBUR” SP. Z O. P. KATOWICE, POWSTAŃCÓW 49.

FIRMA SPRZEDAŻY KOKSU I PRODUKTÓW UBOCZNYCH: „CARBOCHEMIA”

KATOWICE, UL. POWSTAŃCÓW 5.

SPRZEDAŻ CEGŁY: „GODULLA” SP. AKC. CHEBZIE G. ŚL.

976.IX-II



# Górnośląskie Towarzystwo Budowlane Sp. Akc.

Firma istniejąca od roku 1901, dawniej firma Niestrój

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE NAD- i PODZIEMNE

Tel. Król. Huta 1466

:: ::

HAJDUKI WIELKIE

:: ::

Ulica Długa 53

## Oddziały:

a) Budowle przemysłowe nad- i podziemne

b) Budowle betonowe i żelbet.

c) Wykonania pieców przemysłowych w ogniotrwałych materiałach i zakładów koksowych

d) Konstrukcje drewniane o wielkiej rozpiętości

e) Stolarska budowlana i meblowa z elektryczn. popędem

45-II

FIRMA POSIADA WŁASNY DUŻY PARK BUDOWLANY

## FR. KUTZ

CEGIELNIA PAROWA

### ŻORY G.-ŚL.

TEL. Nr. 18.

P. K. O. 301319

Fabryka rurek

do drenowania i dachówek.

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



82-II.

## Karol Dominik

FABRYKA MEBLI

W TARNOWSKICH GÓRACH

(Wojew. Śląskie)

ROK ZAŁ. 1886

TEL. 536

Największy  
magazyn mebli od zwykłych  
do najwytworniejszych.

Stała wystawa wzorowych  
kompletnych umeblowań

256-II

## A. Panofsky -- Tarn. Góry

Telefon Nr. 30

Hurtownia towarów kolonialnych.

Elektryczna palarnia kawy.

Sprzedaż hurtowa i detaliczna wódek i likierów.

225-II



# „PIWOWAR”

SPÓŁKA Z OGR. ODP.

## EKSPORT PIWA TYCHOWSKIEGO

Z BROWARU KSIĄŻĘCEGO  
I OBYWATELSKIEGO



### CENTRALA:

KATOWICE G.-ŚL.,  
ul. Sienkiewicza 7.  
Telefon 893



### ODDZIAŁ:

KRÓLEWSKA HUTA,  
ul. Gimnazjalna 20.  
Telefon 190.



# Feliks Rutkowski

## Tarnowskie Góry

Telefon 1087.



Parowa

fabryka

likierów

i wódek.

Hurtowy

handel win

krajowych

i zagranicznych.

Spec. ff. Konjaki „Felikshausen“.

257-II

# WYROBY AMADA

## SĄ NIEDOŚCIGNIONE!

DOWÓD:

NA 3 WYSTAWACH:

W POZNANIU, GDAŃSKU, KATOWICACH

## 3 ZŁOTE MEDALE

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



PRZY ZAKUPACH ŻĄDAĆ WYRAŹNIE

## AMADA,

ZWRACAJĄC UWAGĘ NA ZNAK OCHRONNY

246—II.



# POWIATOWA KASA OSZCZĘDNOŚCI

INSTYTUCJA PUPILARNEJ PEWNOŚCI

KATOWICE—Gmach Starostwa,  
ul. Warszawska 45.  
Tel. 148, 149 i 167

Przyjmuje oszczędności  
i płaci od nich procent  
~ ~ według umowy. ~ ~  
Udziela również pożyczki  
hipoteczne i wekslowe.

Powiatowa Kasa Oszczędności jest codziennie  
otwarta od godziny 8 — 13 z wyjątkiem  
niedzieli i świąt.

53-II



Pierwsza w Kraju Fabryka Che-  
miczna Lakierów, Farb olejnych,  
farbki

do bielizny, Indygo-Karmin, Kraussolu do obu-  
wia, okolinu, okolu do czyszczenia metali i t. p.

**J. A. KRAUSSE**  
w Warszawie.

KANTOR I FABRYKA:

ul. Bonifraterska 9,  
telefony 18-48 i 86-76

SKŁAD FABRYCZNY:

Miodowa 7, tel. 35-73

143-Ij

# ŚLĄSKI BANK ESKONTOWY

SPÓŁKA AKCYJNA W BIELSKU

ZAŁOŻONY W R. 1893.

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



KAPITAŁ ZAKŁADOWY ZŁ. 1,500.000.— REZERWY ZŁ. 450.000.

ODDZIAŁY:

Warszawa, Kraków, Cieszyn, Agentura w Skoczowie.

Załatwia wszelkie transakcje w zakres bankowości wchodzące.

DZIAŁ TOWAROWY:

Hurtowy handel węgla, soli i cukru.

46—II.



# BROWAR KSIĄŻĘCY i BROWAR OBYWATELSKI TYCHY — GÓRNY ŚLĄSK

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)

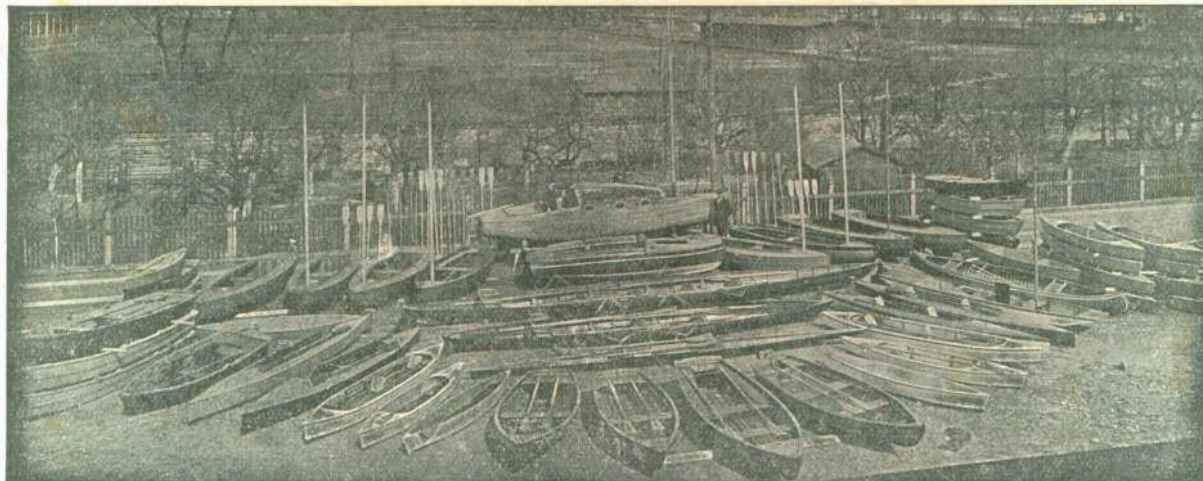


wytwarzają tylko pierwszorzędne piwa jakościowe:

*Tysko - Pilzeńskie (jasne) — Eksportowe  
Dubeltowe (ciemne) — Porter*

Żądajcie wszędzie i wyraźnie TYSKIE PIWA! Żądajcie wszędzie i wyraźnie TYSKIE PIWA!

56—11



Łodzie każdego typu: wioślarskie, żeglarskie i zwyczajne oraz przybory wioślarskie dostarcza w dobrym wykonaniu i po cenach przystępnych WŁADYSŁAW URBANIAK. Stocznia Łodzi i Fabryka WYROBÓW z DRZEWA.  
Poznań — Droga Dębińska 10 — tel. 3354.

I-II.

PRENUMERATA: Rocznie zł. 12.—, półrocznie 6, kwartalnie 3.— Członkowie L. M. i R. otrzymują czasopismo bezpłatnie.  
PRENUMERATA „Morza” wraz z tygodnikiem „Żeglarz Polski” wynosi zł. 20, dla Członków L. M. R. „Żeglarz Polski” za dopłatą zł. 10.— w stosunku rocznym.

Cena ogłoszeń: 1 strona — 400 zł., 1/2 str. — 220 zł., 1/4 str. — 120 zł., 1/8 str. — 70 zł.

Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Elektoralna 2, tel. 15-63.

Przedstawicielstwo: Katowice: Warszawska 27. Konto P. K. O. 303.463. Przy inkasowaniu należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 gr. tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

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

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF

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



Kiedy kukurydza na „rosach”<sup>11)</sup> dojdzie, to się całe stado przebiega i te, co mogą iść już na wypas, wpędza w rosę. Na al-kier idzie tego pewna liczba, my ta już mamy swoje rozliczenie. Jak stado rosę zje, to i gotowe. Przyjedzie zganiec z Ponta Grossy, czy tam skądinąd, kupi wszystko i gna potem nocami do kolei. Tylko tak możemy tu z tych bezdroży naszą kukurydzę w świat odstawić. Świnie ją jedne na krzyżu wyniosą. Ot taka kaboklerska ta nasza gospodarka, ale inaczej nie poradzi”.

Ale ja tego wywodu jednym jeno słuchałem uchem, a patrząc na podwórko, o dawnych piastowskich zamysliłem się czasach. Zdało mi się, że gdzieś w czasy „Starej Baśni” przeniesiony. Na rozległej wśród lasów polanie osiadł kmić i boru szmat wziął w swe posiadanie. Trzebi go zwolna, kulturze oddając, i dobytku wszelakiego przymnaża i dalej pustkowiu zagarnia, a ławą idąc głód swój nienasycony ziemi zaspakaja. Dziś tu za Oceanem, jak tysiące lat temu nad Warty brzegami. A zawsze równie zaborczy i mocny.

Noc już była głęboka. Jutro czekała nas dalsza włóczęga, a domowych trud codzienny, to też sąsiedzi poczęli się żegnać, by póki jeszcze jest księżyc do domu zdążyć. Aż i p. Szymon dźwignął się z ławy:

— No, pora spocząć. Pogwarzyliśmy się godnie. Zacerpnęliśmy w płuca świeżego powietrza z Ojczyzny, z Polski kochanej. Daleka ona, ale sercu zawsze droga. Czem nas stać, tem Jej z pomocą iść zawsześmy gotowi. I synów posłać garść pod Jej sztandary i grosza przyrzucili co nieco. A tu z dnia na dzień budujemy też Polski kawał. Ziemi tu przymnażamy i „dzików” przeganiamy coraz dalej, a swoich ściągamy do gromady.

— Moc nasza z ziemi idzie. Duch nasz z Polski jest.

— Niech żyje Polska!

Ciszę boru przerwał gromki okrzyk wszystkich obecnych. „Niech żyje!” echem stukrotnie przytórzyły wzgórze, „Niech żyje!” odbiła ściana boru.

„Niech żyje!”

Jako że żyła zawsze i żyje i żyć będzie Polska w tych sercach prostych a zacnych, co wyrwane hen z ojczyznowego zagonia tu za morzami nad nurtami Uguassu czy S. Francisco Polskę, jak umieją, budują.

Wszystko już spało dokoła, a ja się jeszcze na sutej kmiczej pościeli przewracałem, długo nie mogąc znaleźć powieki. Spokój wszechwładnie już zapanował w kotlinie. Gdzieś za ścianą warczał pies, wietrząc jakowegoś zwierza, to znowu o węgiel domu drapały się świny, postękując.

A do mnie z uporem powracała wciąż ta sama myśl:

Nie wie zaprawdę Polska, co to za siłę ma w swym ludzie, jaka moc w tych zawziętych tkwi chłopach, ile to możnaby z nimi dokazać, jakie to kraje i ziemie przestronne po łąkach dalekich zwojowywać, bo ci takie Szymony i Bartki ni skwaru się nie boją, ni boru dzikiego, ni przyrody wrogiej, ni ludzi obcych.

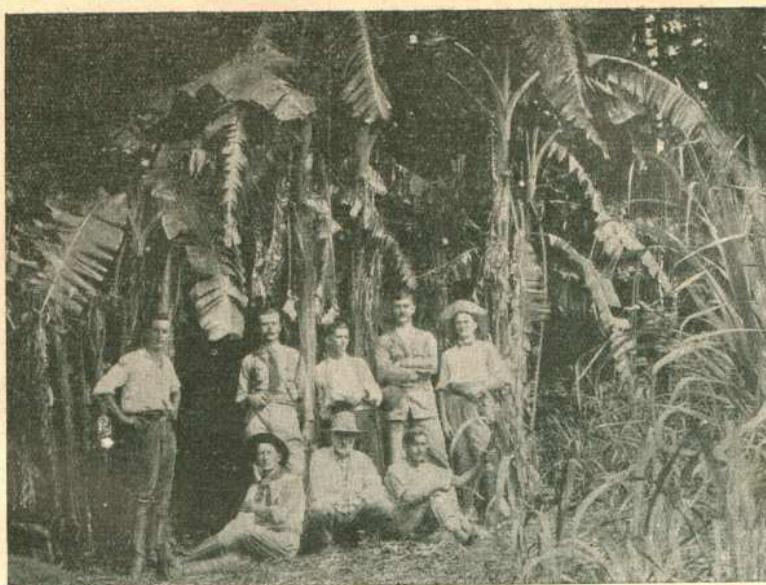
A gdy zasypiał już, jeszcze mi majaczyła kępna postać p. Szymona, stojącego na wozie z batem w rękę i brzmiały mi w uszach jego słowa:

„A to wszystko mój! Wszystko mój!”

KAZIMIERZ GŁUCHOWSKI.

Kurytyba, w lipcu 1925 r.

<sup>11)</sup> „Rosa”, z portugalskiego — wypalony i zasadzony zbożem las.



Miernicy polscy w lesie w Herwale nad Rio de Tigre. — Stoją od prawej: Pien-ciorek, Staszewski, Gurgacz, Kwaśniewski.

## Z ŻYCIA ZWIĄZKU

### TOWARZYSTWO POLSKIEJ STACJI BADAŃ TROPICALNYCH.

Prezes Związku Pionierów Kolonialnych zaproszony został w dn. 17 lutego b. r. na zebranie u pana prof. F. A. Os-sendowskiego, w którym oprócz gospodarza wzięły udział następujące osoby: p. p. prof. dr. Tadeusz Hilarowicz, prof. J. Ro-stafiński, Minister W. T. Dobrzyński i Ja-nusz Makarczyk. Dr. T. Hilarowicz zre-ferował sprawę powołania do życia Pol-skiej Stacji do Badań Tropikalnych. Sta-cja ta założona w jeniej ze stref tropikal-nych, posiadająca niezbędny dla niej cho-by najmniejszy, ale własny obszar tery-torialny, pozostający w suwerenności wła-dania Państwa Polskiego, miałaby za za-danie umożliwienie polskim uczonym prze-prowadzenie badań i doświadczeń nauko-wych.

Inicjatywa powyższa poza wartością czysto naukową, posiada doniosłe znacze-nie zasadnicze, ponieważ zrealizowanie jej byłoby wyłomem w stosunku Polski do zagadnienia kolonialnego.

P. Prezes Głuchowski oświadczył ze-branym, że myśl powołania Stacji Badań Tropikalnych w zupełności godzi się z ce-lami Związku Pionierów Kolonialnych.

Dyskusja ujawniła zupełną zgodność poglądów co do konieczności powołania do życia tej placówki naukowej.

Inicjatorzy założenia stacji postanowili przystąpić jako członkowie do Związku Pionierów Kolonialnych i dalsze swoje działania prowadzić w porozumieniu ze Związkiem. Wyłoniono Komitet Organiza-cyjny, który zajmie się pracą w związku

z utworzeniem Stacji. W skład Komitetu weszli wszyscy zebrani. Na przewodniczą-czego Komitetu powołano p. prof. Rosta-fińskiego, na sekretarza p. J. Makarczyka.

### PROF. STOLZMAN OBJĄŁ PROTEK-TORAT BADAŃ TERENOWYCH.

Na zaproszenie Zarządu Z. P. K. objął protektorat nad Sekcją Badań Tereno-wych prof. Jan Stolzmann, znany uczony i zasłużony przyrodnik, kierownik Mu-zeum przyrodniczego, autor monumental-nej pracy o Peru.

### WSPÓŁPRACA Z TOWARZYSTWEM GEOGRAFICZNYM.

Zarząd Związku Pionierów Kolonialnych wszedł w kontakt z Zarządem Pol. T-wa Geograficznego, rozumiejąc, że współpra-ca tych dwu instytucji ma jak najdonio-slejsze znaczenie dla akcji badań tereno-wych. Współ z T-wem Geograficznym opracuje Z. P. K. plan najbliższych eksped-ycji terenowych.

### KONTAKT Z TOWARZYSTWAMI KO-LONIZACYJNYMI.

Zarząd Z. P. K. nawiązał bliższe stosun-ki z Polskim T-wem Kolonizacyjnym w osobie Prezesa min. Targowskiego oraz z Syndykatem polsko-amerykańskim w osobie p. dyr. Roehra.

Kontakt ma na celu porozumienie, co do rozpoczęcia żywej akcji kolonizacyjnej na terenach, którymi Z. P. K. się interesuje.

## ZAPISUJCIE SIĘ DO ZWIĄZKU PJONIERÓW KOLONIALNYCH!



# POWIAT BYDGOSKI

Powiat bydgoski o obszarze 1375 km. liczy 52.519 mieszkańców. W skład powiatu wchodzi 3 miasta: Koronowo, Sołec-Kuj. i Fordon, tudzież 123 gminy wiejskie i 44 obszary dworskie. Jest to

której dostarczają siły elektrycznej turbiny wodne o sile 2000 MK.; h) 4 młyny parowe i 21 młynów wodnych i i) 1 fabrykę farb.

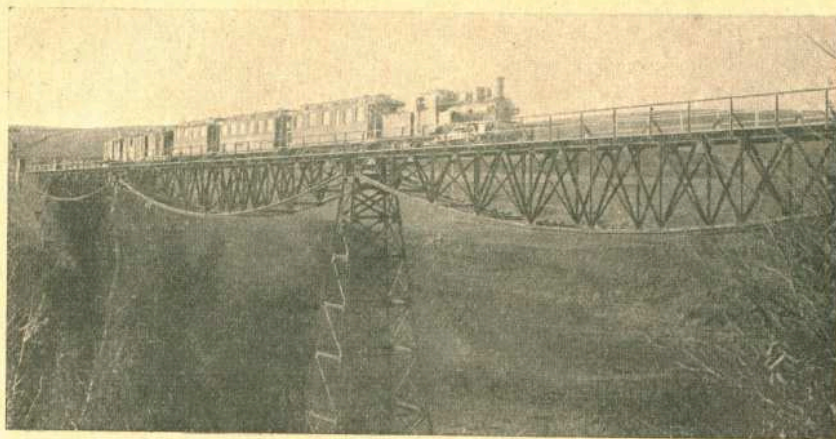
Powiatowa kolejka wąskotorowa o dłu-

duże się most kolejki powiatowej o wysokości 24 mtr., położony na rzece Brdzie.

Powiat bydgoski posiada również Powiatową Kasę Oszczędności, instytucję prawa publicznego o popularnej pewności, za którą odpowiada całym majątkiem i siłą podatkową.

Powyższa instytucja kasowa:

- a) przyjmuje depozyty i wkłady oszczędnościowe;
- b) udziela kredytów gminom, firmom i osobom prywatnym;
- c) przyjmuje weksle do dyskonta;
- d) załatwia wszelkie sprawy wchodzące w zakres bankowości.



Most kolei powiatowej przez Brdę pod Koronowem.

jeden z największych powiatów Województwa Poznańskiego.

Bardzo wysoko rozwinięty przemysł obejmuje:

- a) 20 tartaków; b) 6 cegielni; c) 12 młeczarni; d) 1 papiernię; e) 7 gorzelni; f) jeden browar; g) 1 fabrykę karbidu, dla

gości 110 km. toru łączy wszystkie nieomal środowiska rolniczo-przemysłowe z miastem Bydgoszczą, umożliwiając w wysokim stopniu rozwój odnosnych przedsiębiorstw. Główne warsztaty kolejki znajdują się w mieście Koronowie. Po między Bydgoszczą, a Koronowem znaj-



Aleja brzozowa w Motylu.

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



## FORDON NAD WISŁĄ

W roku 1772 miasto Fordon zostało wraz z Pomorzem wcielone do Prus, zaś w roku 1920 powróciło do Macierzy.

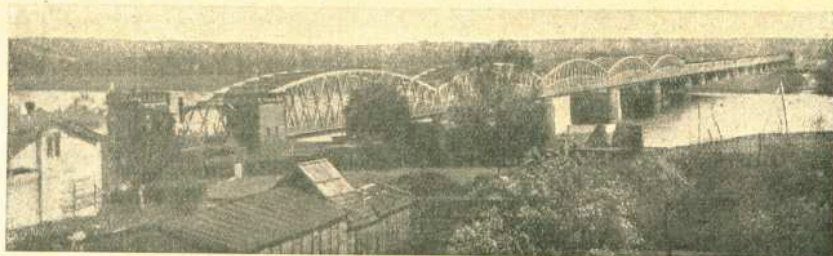
W roku 1921 miasto powitało w swych murach, marszałka Józefa Piłsudskiego,

przemysłowych i handlowych. Pomimo dość licznych w mieście Fordonie i okolicy zakładów przemysłowych, Fordon został miastem o charakterze wybitnie letniskowym, zachowując urok malowniczej

leżące po drugiej stronie Wisły, dokąd prowadzi najdłuższy w centralnej Europie most kolejowy i kołowy. Istnieją tu następujące przedsiębiorstwa przemysłowe: Cegielnia Parowa właśc. A. Medzeg, Fabryka Tektury i Papieru, Fabryka Papy Dachowej „Impregnacja”, Wytwórnia Win Krajowych R. K. Huebner i S-ka, Fabryka Wyrobów Wełnianych, Tartak Parowy J. Goldberger i Fabryka Obręczy oraz hurtownia wikliny właśc. Franciszek Schreiber.

Dogodna komunikacja z sąsiednią Bydgoszczą zapewnia ludności, jako też i letnikom korzystanie z całego szeregu rozrywek, co wraz ze schludnością miasta, z jego zielenią oraz balsamicznym powietrzem stwarza z Fordonu idealne letnisko.

Z drugiej też strony ta sama łatwość komunikacji oraz bezpośrednia bliskość wylotu kanałów Bydgoskich do Wisły czynią z Fordonu i jego najbliższych okolic teren, nadający się na stworzenie wielkiego ogniska przemysłowego.



Najdłuższy w centralnej Europie most przez Wisłę pod Fordonem.

pierwszego Naczelnika Zmartwychwstałej Polski.

Rozrost miasta postępuje naprzód szybkimi krokami. W ostatnim roku liczba ludności wzrosła o 20%. Przyrost ludności powoduje rozwój przedsiębiorstw

miejsowości. Letnicy przybywający do Fordonu nie odczuwają zupełnie tętna życia przemysłowego w licznych fabrykach i warsztatach pracy.

Fordon leży bezpośrednio nad Wisłą, skąd roztacza się widok na Ostromecko,



Szybkość informacji oraz polityczna uczciwość sprawiły, że

## „DZIENNIK BYDGOSKI”

jest najpoczytniejszym pismem na Pomorzu i w Wielkopolsce  
i w przeciągu ostatnich lat

*zdołał największą popularność wszystkich dzienników*

*Zach. Polski.*

Obecny nakład „DZIENNIKA BYDGOSKIEGO” wynosi dziennie  
**38.000 egzemplarzy.**

NAJPOPULARNIEJSZY I NAJSKUTECZNIEJSZY ORGAN OGŁOSZENIOWY.

Administracja: BYDGOSZCZ, ul. Poznańska 29|30.

Tel. 315, 316, 326, 1374.

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



### PIERWSZORZĘDNA KAWIARNIA I CUKIERNIA „BRISTOL”

WL. Z. CIUPEK

BYDGOSZCZ, MOSTOWA 5

TEL. 756

Poleca: Własny wyrób ciast; sprzedaż poza dom. Kawę parzoną na apar. „Expresso”. Wielki wybór zimnych zakąsek. Dobrze pielęgnowane trutki i piwa. Specjalność: krupnik gorący. Bilardy piramidkowe i karambolowe, gry towarzyskie. Codziennie artystyczny koncert

482-II Lokal otwarty do godz. 2 w nocy.

*Najwytworniejszy Kino-Teatr*

### „NOWOŚCI”

BYDGOSZCZ, MOSTOWA 5.

TEL. 386.

*Wyświetla tylko najwspanialsze arcydzieła  
filmowe.*

495-II

Kawę słodową  
Mieszanekę domową **B<sup>o</sup>-R<sup>o</sup>-K<sup>a</sup>**

własnego wyrobu z najlepszych surowców poleca

**Bydgoska Palarnia Kawy „BOROKA”**

Bydgoszcz, ul. D-ra Em. Warmińskiego 4-5.

Telefon № 440.

**KAWY** codziennie świeżo palone w wielkim  
wyborze po cenach przystępnych.

493-II

**SKŁAD I WYTWÓRNIA**

**OBUWIA PIERWSZORZĘDNEGO**

**W. Gonczerzewicz**

BYDGOSZCZ, UL. GDAŃSKA 159

TELEFON 1465

ZAŁOŻ. 1871 R.

483-II

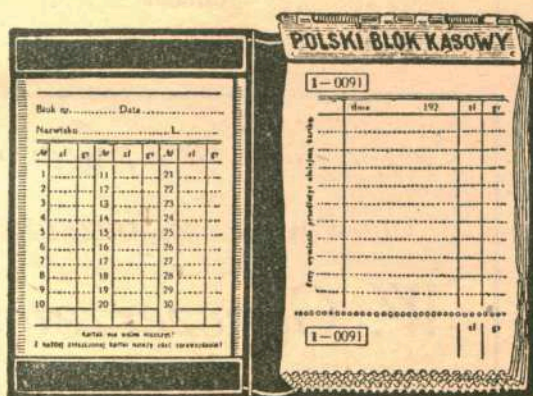




**Kto chce,**  
aby pismo, które czyta, było  
**obfite w informacje i zajmujące,**  
musi dbać o jego rozwój.

Przy każdej sposobności  
**polecajcie** wszystkim „*Gazetę Bydgoską*”  
i **przysparzajcie jej** nowych abonentów.

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)





## TOW. AKC. UBEZPIECZEŃ „POLONIA”

W WARSZAWIE

założone w 1917 r.

### UBEZPIECZA:

od ognia, kradzieży z włamaniem i rabunku, odpowiedzialności cywilnej, transporty: kolejowe, morskie, rzeczne i walory oraz szyby wystawowe.

### WŁASNE DOMY:

w Warszawie, Grudziądzu, Katowicach, Poznaniu.

CENTRALA: Warszawa, plac Napoleona Nr. 3.

Telefony: 27-01, 48-36, 72-16, 109-48, 48-26.

DYREKTOR NACZELNY: Inż. Edward Missuna.

DYREKTORZY: Władysław Morelenbaum i Wincenty Józef Piątkiewicz.

### ODDZIAŁY Towarzystwa znajdują się:

w Bydgoszczy (ul. Gdańska Nr. 165), w Częstochowie (ul. Panny Marji Nr. 41), w Katowicach (ul. Słowackiego Nr. 14), we Lwowie (ul. Kopernika Nr. 30), w Łodzi (ul. 6-go Sierpnia Nr. 1), w Poznaniu (ul. 3-go Maja Nr. 2), i Wilnie (ul. Adama Mickiewicza Nr. 29).

JENERALNE REPREZENTACJE: w Krakowie (ul. Krzyża Nr. 5), oraz w Równem (ul. Jen. Hallera Nr. 3).

529-III.



Warszawa

Wierzbowa 9

## RESTAURACJA-DANCING

*Produkcje artystów zagranicznych*

524-III

## OBUWIE NA RATY

*tylko*

w „CENTRALI OBUWIA”

*L. Strupczewski i S. Urban*

WARSZAWA — KRUCZA 45

527 — III — IV

# P i a n i n a

fabryki

*Arnold Fibiger, Kalisz.*

Nowoczesne

## Gramofony

w solidnym wykonaniu.

## Płyty

w największym wyborze.

„Mvsica” właśc. **B-cia Sokołowsky**

Bydgoszcz, Jagiellońska 75.

494-II

HURTOWNIA  
TOWARÓW KOLONJALNYCH

## B. Kentzer i S-ka

### Bydgoszcz

ul. Gdańska 149



Tel. 341 i 1315

Adres telegr.: Kolonjalka.

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



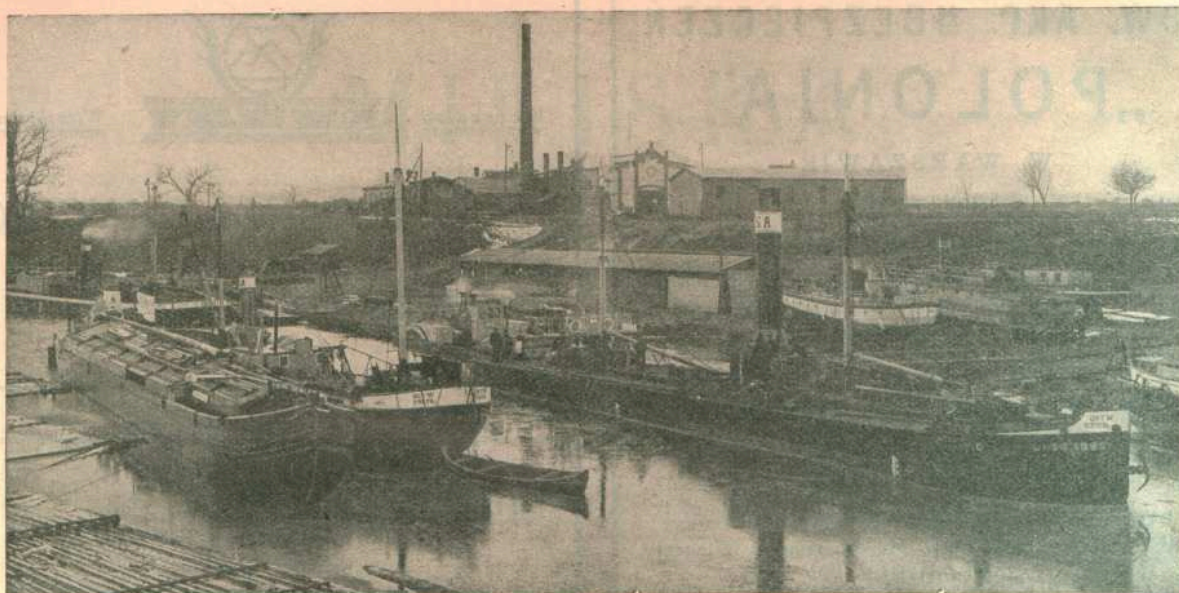
Najkorzystniejsze źródło  
zakupu dla kupców!

**SPECJALNOŚĆ:**  
**kawa-śledzie**

Zawsze wielki zapas śledzi norweskich i szkockich.

496-II





# LLOYD BYDGOSKI

dawn. BROMBERGER SCHLEPPSCHIFFFAHRT

TOW. AKC.

Zarząd: Bydgoszcz, ul. Grodzka 28/9.

Adres telegraficzny: „Lloyd”.

Gabinet Nacz. Dyr. 259.

Telefony: Biuro: 471, 472.

Oddział w Warszawie, ul. Rybaki 6.

Tel. 134-19.

Oddział w Gdańsku: Schäferei 15-18.

Adres telegraficzny: „Schleppschiffahrt”.

Tel. 274-46.

- 1) **Żegluga Rieczna:** Holowanie — Ekspedycja — Magazynowanie — Ubezpieczenie — Warranty.
- 2) **Stocznia z mechanicznym wyciągiem:** Budowa statków, łodzi motorowych, barek, pontonów, drag i t. p.
- 3) **Fabryka maszyn wykonuje:**
  - a) w dziale maszynowym: wagony kolejowe, cysterny, wózki wązkotorowe do kopalń, cementowni, cegielń, zakładów wapiennych, do robót budowlanych i t. p., dreżyny, tarcze obrotowe normalnotorowe i wązkotorowe, zwrotnice iglicowe wązkotorowe i t. p.
  - b) w dziale konstrukcji żelaznych: kotlarskim i mechanicznym: mosty, dźwigi portowe, dźwigi do celów fabrycznych, wiązania żelazne dachowe, wszelkie konstrukcje żelazne, kotły parowe, zbiorniki, stacje wodne i t. p.
  - c) w dziale gorzelniczym: parniki, prasy ślimakowe do czyszczenia zacieru, kadzie fermentacyjne, żelazne, zamknięte, remont urządzeń w gorzelniach i rekonstrukcja.
  - d) w dziale gazowniczym: zbiorniki gazowe.
  - e) w dziale rzeźni: urządzenia mechaniczne, kolejki wiszące, windy i t. p.
- 4) **Tartak:** dostawa tartego materiału drzewnego, przecieranie powierzonego materiału. Magazynowanie i ekspedycja drzewa.
- 5) **Cegielnia:** cegła, dreny.

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



489 - II



# MIEJSKA KASA OSZCZĘDNOŚCI

Instytucja bankowa prawa publicznego  
o pupilarnej pewności

BYDGOSZCZ, JAGIELLOŃSKA 69

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



Przyjmuje

## WKŁADY OSZCZĘDNOŚCIOWE

za wysokim oprocentowaniem.

\*\*\*\*\*

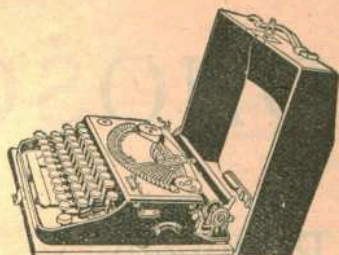
Załatwia interesy, wchodzące w zakres bankowości.

\*\*\*\*\*

Za zobowiązania Kasy  
odpowiada miasto całym swym majątkiem.



NIEZBĘDNA DLA KAŻDEGO  
w domu, w biurze lub w podróży  
**„MAŁY REMINGTON”**



Najlepsza przenośna maszyna do pisania  
Lekka, Trwała i Praktyczna

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ

**Tow. BLOCK — BRUN, Sp. Akc.**  
Warszawa — Hotel Bristol

ODDZIAŁY:

KATOWICE, KRAKÓW, LWÓW,  
ŁÓDŹ, POZNAŃ, WILNO, GDAŃSK

530-III.

ROK ZAŁOŻENIA 1794

**Krzysztof Brun i Syn**

Skład towarów żelaznych, narzędzi  
wszelkich, artykułów rolniczych,  
naczyń i przyborów  
kuchennych.

SKŁAD GŁÓWNY:

Plac Teatralny.

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



FILJE:

Marszałkowska Nr. 68, Marszałkowska Nr. 124,  
Daniłowiczowska Nr. 9.

ODDZIAŁ W SOSNOWCU

514-III.

Rok założenia 1875.

**TOW. AKC. ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH**  
**BORMANN, SZWEDE i S<sup>KA</sup>**

w Warszawie, ul. Srebrna 16.

Telefony: 7-22, 4-04, 20-63, 20-86, 278-28.

Biura zastępcze:

Poznań, ul. 27 Grudnia 18, tel. 37-73.

Lwów, ul. Romanowicza 10, tel. 24-04.

KOTŁY PAROWE na wysokie i niskie ciśnienia,  
z uwzględnieniem najnowszych wymagań techni-  
ki kotłowej. Kotły parostatkowe i okrętowe.  
ZBIORNIKI na wodę, gaz, naftę, benzynę i t. p.

PRZEWODY RUROWE na wysokie i niskie  
ciśnienia.

URZĄDZENIA TRANSPORTOWE.

KONSTRUKCJE ŻELAZNE i t. p.

PONTONY.

Oraz wszelkie roboty mechaniczne, kotlarskie  
z żelaza i miedzi, armatura.

BUDOWY I PRZEBUDOWA:

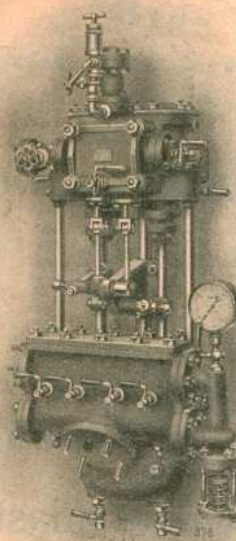
cukrowni, rafinerji, gorzelni, rektyfikacji, kroch-  
malni, syropiarni, drożdżowni, browarów, su-  
szarń, fabryk chemicznych i suchej dystalacji.

516-III.

ZAKŁADY MECHANICZNE I ODLEWNIA  
**ROHN, ZIELIŃSKI i S<sup>KA</sup>**  
SP. AKC.

Warszawa, Jerozolimska 105.

Tel. 58-86.



**POMPY**

parowe

S. Worthing-  
tona

do wszelkich  
celów dla

**marynarki.**

522-III.



TOWARZYSTWO AKCYJNE  
**K. R U D Z K I i S - k a**

w Warszawie, ul. Fabryczna 3.

Rok założenia 1858.

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



Budowa mostów i wszelkich konstrukcyj metalowych. Kompletne urządzenia wodociągów oraz urządzenia przeciwpożarowe z tryskaczami systemu Linsera. Odlewy stalowe do różnych celów technicznych. Kowadła stalowe „Herkules” do 300 kg. w sztuce. Turbiny wodne systemu Francisa. Dźwigi różnych systemów (krany mostowe, portalowe, obrotowe). Urządzenia kolejowe, zwrotnice, obrotnice, suwnice, przesuwnice i t. p.

452—III

**ZAKŁADY  
MECHANICZNE „URSUS” S. A.**

WARSZAWA, SKIERNIEWICKA 27/29. Tel. 170-08, 171-06, 11-84, 312-28, 312-71.

- 1) SILNIKI SPALINOWE Diesl'a, pół Diesl'a, dwusuwne: do młynów, elektrowni, fabryk, pomp i t. p.
- 2) ARMATURA do pary, gazu i wody; specjalna dla cukrowni.
- 3) ODLEWY ŻELIWNE zwykłe oraz specjalne, wysokowartościowe.
- 4) ODLEWY Z METALI PÓLSZLACHETNYCH: bronz, fosforbronz, mosiądz, glin (aluminium), metale łożyskowe różnych gatunków.
- 5) SAMOCHODY—autobusy i samochody ciężarowe. Dostawa 2-gie półrocze 1928 roku.

475—III.



## Związek Banków w Polsce

WARSZAWA

ul. Jasna 1

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



451—III

## BANK UDZIAŁOWY W WARSZAWIE

SPÓŁDZIELNIA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ  
ul. NALEWKI 2 (DŁUGA 50)

ZAŁATWIA WSZELKIE CZYNNOŚCI  
W ZAKRES BANKOWOŚCI WCHODZĄCE.

519—III

## BANK AMERYKAŃSKI W POLSCE

SPÓŁKA AKCYJNA

WARSZAWA, UL. KRÓLEWSKA 3

■■■■■■■

Telefony: 11-24, 11-58, 11-47, 11-29, 12-35.

512—III

## TARTAK PAROWY I PRZEMYSŁ DRZEWNY

A. SKORBNIK

Brześć n./Bugiem, Jagiellońska, tel. 26 i 153

Poleca: materiały drzewne krajowe i eksportowe w pierwszorzędnym jakościach. Heblarnie najnowszej systemu.

356—III

BANK

M. STADTHAGEN

TOWARZYSTWO AKCYJNE

B Y D G O S Z C Z

ZAŁATWIA WSZELKIE TRANZAKCJE BANKOWE

BANK DEWIZOWY

337—I

## ZIEMSKI BANK KREDYTOWY TOW. AKC.

CENTRALA WE LWOWIE

ul. Trzeciego Maja 5

### ODDZIAŁY:

Warszawa, Marszałkowska 151

Kraków, Florjańska 32

Cieszyn, Rynek

Przyjmuje wkłady — lokaty; załatwia  
wszelkie czynności w zakresie banko-  
wości wchodzące.

526—III

## Bank Handlu Zagranicznego w Warszawie

Spółka Akcyjna

Warszawa, ul. Marszałkowska 142

472—III



**WYPADKI NIESZCZĘŚLIWE KOLEKTYWNE**

dla wszelkiego rodzaju klubów sportowych, towarzystw gimnastycznych, ubezpieczonych od wypadków dożywotnie na okrętach, kolejach zawiera się najdogodniej w towarzystwie ubezpieczeniowym

**VESTA**

**BANK WZAJEMNYCH UBEZPIECZEŃ**

ZAŁOŻONY W 1878 ROKU W POZNANIU

ODDZIAŁ:

ul. 3-go Maja 36a

w KATOWICACH

Telef.: 730 i 1466

PRZYJMUJE UBEZPIECZENIA:

ŻYCIOWE, WYPADKOWE, ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWIL.

NO - PRAWNEJ, SAMOCHODY, OGIEŃ, KRADZIEŻ I GRAD.

278 - III

Poszukuje się zastępców.

ROK 1907 ZAŁOŻENIA

**BIURO BUDOWLANE I HANDLOWE**

**„ARCHITEKT”**

SP. Z OGR. ODP.

w LUBLINIE

ZAMOJSKA 4 (dom własny). TELEFON Nr. 247

Projekty i kosztorysy architektoniczne. Całkowite przedsiębiorstwa budowlane. Roboty żelbetowe. Projekty i budowa dróg i mostów. Centralne ogrzewania, kanalizacja i wodociągi. Kamery dezynfekcyjne. Filtry biologiczne. Suszarnie i t. p. z działu techniki sanitarnej.

352 - III

**PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE**

**I DOSTAWA MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH**

**A. ROGOZIK, Brześć, Zygmuntowska 4I**

Telefon 51. Firma egzystuje od r. 1886

338 - III WYKONYWA ROBOTY: BUDOWLANE, DROGOWE ORAZ DOSTAWY MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH. DRZEWO BUDOWLANE, KAMIEŃ I SZABER POLNY. PIERWSZORZĘDNE REFERENCJE.

**LUBELSKIE TOWARZYSTWO ASFALTOWE  
I FABRYKA TEKSTURY SMOŁOWC. OGNIOTRW.**

**„LUBLIN”**

Zamojska 27 w LUBLINIE Telefon 10-62

Posiada wielki zapas materiałów do krycia dachów, jako to: tekstury ogniotrwałej w rolach, lakieru asfalt., smoły gazowej preparowanej, oraz podejmuje się pokrycia dachów własnym materiałem.

Wykonuje również wszelkie roboty asfaltowe.

Cenniki i objaśnienia na żądanie odwrotną pocztą franko.

351 - III

**LUBELSKI SYNDYKAT ROLNICZY Sp. Akc.**

w LUBLINIE, Krak. Przedm. 64

POLECA PO CENACH NAJNIŻSZYCH

WSZYSTKIE ARTYKUŁY

W ZAKRES ROLNICTWA WCHODZĄCE.

342 - III

**CUKROWNIA**

**i RAFINERJA**

**„LUBLIN”**

SPÓŁKA AKCYJNA

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



**W LUBLINIE**

ul. Krochmalna 13

348 - III.

**NAJWIĘKSZA W PAŃSTWIE POLSKIM**

**FABRYKA WAG**

**„W. HESS”**

SPÓŁKA AKCYJNA W LUBLINIE

ROK ZAŁOŻENIA 1879

POLECA ZNANE POWSZECHNIE Z DOSKONAŁOŚCI

I SOLIDNEGO WYKONANIA:

Wagi wagonowe, wozowe, towarowe, bagażowe, osobowe, setne, dziesiętne i stołowe, oraz odważniki żeliwne i mosiężne.

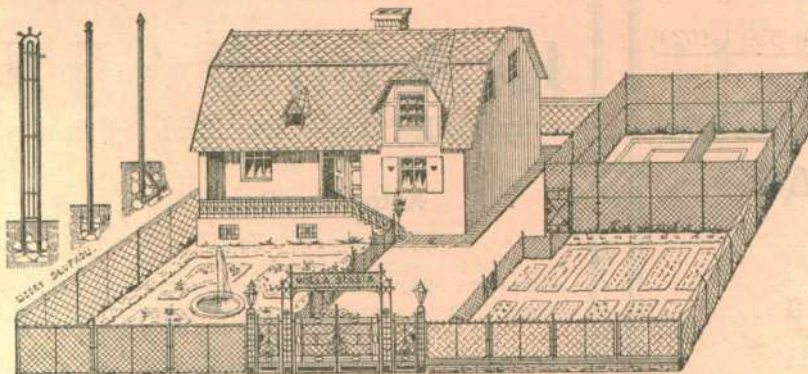
WLASNE ODLEWNIE ŻELAZA I MOSIĄDZU.



WYROBY NAGRODZONE NAJWYŻSZYMI NAGRODAMI  
NA WYSTAWACH KRAJOWYCH I ZAGRANICZNYCH

345 - III





## OGRODZENIA KOMPLETNE

Z BRAMAMI I FURTKAMI

w wykonaniu:

ZWYKŁYM I OZDOBNYM,  
SIATKOWE I KOMBINOWANE

DOSTARCZA:

**KRAKOWSKA FABRYKA  
DRUTU I WYROBÓW ŻEL.**

S. A., KRAKÓW, ROMANOWICZA L. 9

382-III

## SKALLA i S-ka

FABRYKA LIKIERÓW I WÓDEK  
HURTOWNIA WIN

TELEFON 1299 KATOWICE WAWELSKA 1

ZŁOTY MEDAL

NA OGÓLNO KRAJOWEJ WYSTAWIE GOSPODARCZEJ  
W KATOWICACH 1927 R.

274-III

## „SAXONIA”

WŁAŚCICIEL HERMAN BARCZYK

Katowice, ulica Słowackiego 39, telefon 1985.

NAJWIĘKSZY ZAKŁAD REPARACYJNY OBUWIA  
Z POPĘDEM ELEKTRYCZNYM

SPECJALNOŚĆ

LUKSUSOWA NAPRAWA OBUWIA, W ELEGANCKIM WYKONANIU

Naprawa kaloszy i śniegowców wulkanizowanych we własnych warsztatach.

ELEGANCKA OBSŁUGA.

277-III

Znaleziono na: [www.magemar.com.pl](http://www.magemar.com.pl)



WYTWÓRNA PĘDNI, MASZYN  
i ODLEWNIA ŻELIWA

## KRAWCZYK & S-ka

ZAWIERCIE

Własne biuro w Warszawie, ul. Krucza 16 m. 4  
Nr. tel. 105-17

Pędnie, Sprzęgła cierne Hill'a, Urządzenia do masowego przenoszenia materiałów, Okna żelazne, Odlewy żeliwne.

### PRZEDSTAWICIELSTWA:

#### POZNAŃ

Biuro Inżynierskie St. Grabianowski i S-ka, Plac Wolności 14a, tel. 40-10 i 40-11.

#### BYDGOSZCZ

Biuro Inżynierskie St. Grabianowski i S-ka, ul. Dworcowa 66, tel. 912.

#### KRAKÓW

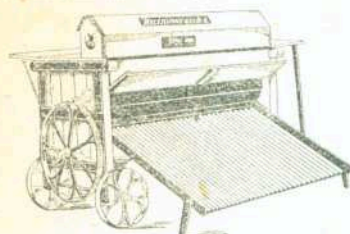
Inż. Jan Lombardo, ul. Szewska 24, tel. 46-20.

#### SOSNOWIEC

Inż. Stanisław Okoński, ul. Kaliska 1c, tel. 6-94.

381-III.

## TYSIĄCE MŁOCARŃ



szerokomłotnych pod nazwą „KUTNOWIANKA” pracuje w całej Polsce ku zupełnemu zadowoleniu rolników.

„Kutnowianki” cieszą się ogólnym uznaniem dzięki wyjątkowym zaletom.

PRZY PRACY 1 PARY KONI WYMLACAJĄ  
DO 40 KORCY OZIMINY DZIENNIE.

Każdy rolnik, mający zamiar nabyć młocarnię lub odpowiedni kierat, we własnym interesie winien zapoznać się z wyrobami

KUTNOWSKIEJ FABRYKI „K R A J”.

Wszędzie, we wszystkich składach żądajcie tylko oryginalnych naszych wyrobów, na których jest nasz znak fabryczny.

Wystrzegajcie się i nie kupujcie podrabianych!

OPISY I CENNIKI KAŻDEMU WYSYŁAMY BEZPŁATNIE.

FABRYKA MASZYN ROLNICZYCH

„K R A J”

WARSZAWA, UL. CHMIELNA 26.

518-III.