

MORZE

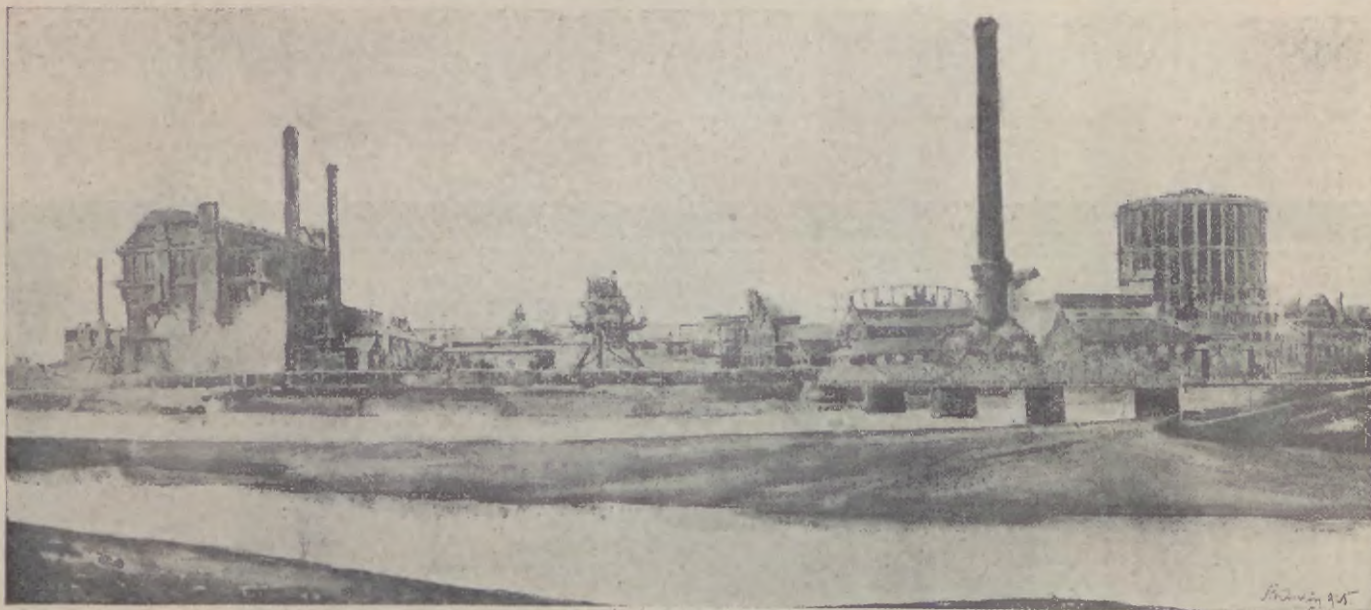
ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ



SIERPIEŃ

ZESZYT 8

MIEJSKIE ZAKŁADY GAZOWE W POZNANIU



Miejskie Zakłady Gazowe, założone w r. 1835 były w ciągu 70-ciu blisko lat kilkakrotnie przebudowywane i rozszerzane; najpoważniejszych zmian dokonano w latach: 1888/89, 1898/99, 1901/03 i 1915/18. Ostatnia przebudowa zmodernizowała zupełnie piecownię, wyposażyła zakład w połączenie kolejowe z dworcem Tama Garbarska, w urządzenia przetokowe, kolej wiszącą do rozwózki węgla i koksu, oraz żorawie do wyladowywania statków węglowych i ładowania koksu. Po skuteczniejszej przebudowie—obejmują zakłady gazowe:

1. Zakład centralnych generatorów dla produkcji gazu generatorowego o 5 generatorach z parowymi kotłami patentowanymi Marischka i rusztami ruchomymi.

Potrzebne powietrze wdmuchuje pod ruszty wentylator, zaś ssak wyciąga gazy z generatorów. Agregat cały porusza turbina parowa, drugi taki sam rezerwowy agregat poruszany jest motorem elektrycznym. Specjalnie skonstruowane płóczki wodne płóczą wytworzony gaz, chłodząc go i zatrzymując pył.

Powstający podczas zgazowania żużel spada automatycznie do wózków, które dźwigami podnosi się do poziomu i wypróżnia na podwórzu. Ochłodzony do 20–390 st. C. gaz, oczyszczony z pyłu rozprawdza się rurociągami do podgrzewania komór poziomych i kotłów parowych oraz pieca, destylującego smołę.

2. Piece komorowe systemu Koppersa o komorach leżących długości 10 m., wysokości 3,5 i szerokości 0,5, ugrupowane w 6 blokach po 6 komór razem; w o-wych 36 komorach wytwarza się w przeciągu 24 godzin 100,000 mtr. sześć. gazu. Komory są ogrzewane gazem z centralnych generatorów z zastosowaniem regeneracji, co umożliwia utrzymanie w nich jednostajnej temperatury, oraz zachowania czystości kanałów ogniowych i trwałości materiałów ogniotrwałych, przy małym zużyciu ciepła.

Ładowanie komór, otwieranie, zamykanie ich i wyladowywanie koksu odby-

wa się mechanicznie z zaoszczędzeniem sił ludzkich.

System ciągów gazu generatorowego, powietrznych, ogniowych, uruchamia się mechanicznie z rozdzielni dla całej piecowni. Wyprodukowany gaz uchodzi do odbieralników, chłodzi się rozpyloną surową wodą amoniakalną, wydzielając smołę, wodę i osady. Następnie rurociągiem zbiorowym dostaje się do dwu chłodzi-
ników objętościowych. Nad piecami komorowymi zbudowano sito węglowe o 20 przegrodach, mogące pomieścić zapas węgla 20,000 tonn. Z tych przegród spuszcza się potrzebny do gazowania węgiel na piec.

3. 2 chłodziarki Bolza i 4 chłodziarki wodne, 3 odsmałacze, 2 płóczki cjanowe, 2 płóczki amoniakowe, jedna płóczka do wmywania benzolu i 3 systemy oczyszczalników. Wymienione aparaty są równoległe połączone, aby mogły podobać produkcji. Ssaki, połączone z maszynami parowymi i jeden systemu Jägera, wyciągają gaz z komór, tłoczą go przez płóczki, oczyszczalniki i zegary do zbiorników. Trzy zegary stacyjne, równoległe połączone, mierzą wyprodukowany gaz. Są 3 zbiorniki gazowe, a mianowicie: 1 teleskopowany na 3,500 mtr. sześć., drugi podwójnie teleskopowany na 15000 m. sześć. i trzeci, o konstrukcji zupełnie nowej, jako zbiornik płytowy bezwodny, o pojemności 50,000 m. sześć.

4. Oprócz tego posiada gazownia poznańska 2 grupy do wytwarzania gazu wodnego na 13,000 i 20,000 m. sześć. w 24 godzinach. Do wyzyskania produktów ubocznych wybudowano destylarnię smoły o ruchu ciągłym, urządzenia do wmywania destylacji i rektyfikacji benzolu, urządzenia do uzyskania połączeń cjanowych i do przeróbki wody amoniakalnej na siarczan amonowy.

Ruch gazowni jest prawie całkowicie zmechanizowany, a utrzymanie takich urządzeń, motorów i dźwigów wymaga bardzo troskliwej i sprawniej obsługi — to też gazownia posiada obszerne war-

szaty, zaopatrzone w odpowiednie maszyny i obrabiarki.

Wyprodukowany gaz ma zastosowanie w przemyśle, głównie jako gaz sprężony i do poruszania motorów gazowych.

Najbardziej rozpowszechnione jest użycie gazu do oświetlenia i ogrzewania. Zwłaszcza w tym ostatnim dziale gaz opłaca się znacznie lepiej, niż jakiekolwiek inne paliwo. Gaz bowiem posiada wszystkie właściwości koloryczne węgla, z którego powstał, a wolny jest od wad węgla surowego. Dziś są w użyciu wszelkie rodzaje ogrzewalnych pieców gazowych, — od zwykłych metalowych radiatorów, aż do wspaniałych kominków gazowych, budowanych z kafli, fliz, płytek marmurowych lub ujętych w boazerje.

Kuchnie gazowe używane w większych przedsiębiorstwach, jak hotele i kawiarnie, zarówno jak i małe kuchnie gazowe w domach prywatnych o wiele więcej są polecenia godne, niż kuchnie węglowe. Potrawy, przyrządzone na gazie są smaczniejsze, a gotowanie odbywa się w dziesięć razy krótszym czasie, niż na węglu. Dalej unika się nadmiernego gorąca w kuchni, nie niszczy naczyń, a prosta konstrukcja kuchni pozwala na utrzymanie jej w należyтым porządku.

Ponadto kuchnie i piece gazowe zdane są w każdej chwili do użytku, a nie marnują paliwa, gdyż dopływ gazu można każdej chwili regulować.

Uwalniają swego właściciela od starań o paliwo; nie wydzielają dymu, sadzy i popiołu, są tanie i wygodne w użyciu.

Gazownia miejska udziela bezpłatnie porad co do instalacji pieców i kuchni gazowych, czyszczenia kominów gazowych i wszelkich kwestyj wchodzących w zakres oświetlania i ogrzewania gazowego. Również posiada gazownia własny skład aparatów do gotowania i ogrzewania, specjalnych naczyń do gotowania na gazie, lamp i wszelkich artykułów, w ten zakres wchodzących. Skład ten mieści się przy Pl. Sapiieżńskim Nr. 9.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 8.

Warszawa, sierpień 1925 r.

Rok. II.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL I KOMANDOR CZESŁAW PETELEŃZ (jako naczelni kierownicy) oraz ANTONI ALEKSANDROWICZ (sport wodny), PIOTR BOMAS (sprawy portowe), RAFAŁ CZECZOTT I WŁADYSŁAW FILANOWICZ (marynarka wojenna), RADOSŁAW KRAJEWSKI (rybactwo), STANISŁAW KRUSZYŃSKI (dział oficjalny L. M. i R.), FELIKS ROSTKOWSKI (marynarka handlowa), ALEKSANDER RYLKE (drogi wodne śródlądowe i technika morska). Adres redakcji i administracji: ul. Elektoralna 2, (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu), Warszawa. Administracja czynna w dni powszednie od g. 12 do 2 popoł., tel. 15-63, Konto czekowe w P.K.O. Nr. 9747, redakcja w płatki od 6 do 7 popoł., tel. 15-63; prywatny telefon redaktora 13-39. Okładkę do niniejszego numeru zdołał TADEUSZ GRONOWSKI.

WYSTAWA ROLNICZO-PRZEMYSŁOWA W GRUDZIĄDZU.



Wnętrze pawilonu morskiego.

Fot. „Propaganda”

WALKA O POŚREDNICTWO W POLSKIM HANDLU ZAMORSKIM.

W związku z toczącymi się pertraktacjami o zawarcie traktatu handlowego i nawigacyjnego polsko-niemieckiego nie od rzeczy będzie oświetlić dążenie strony niemieckiej tak, jak ono się dotychczas ujawniło.

Nicią przewodnią wszelkich poczyniń i posunięć strony niemieckiej w dziedzinie handlowo-morskiej w stosunku do Polski i jej dostępu do morza jest dążenie, zmierzające najwyraźniej do stworzenia takich warunków, przy których nie tylko Pomorze, Poznańskie i Górny Śląsk nadalby zostały związane nierozwalnymi węzłami ekonomicznymi z Rzeszą, jej portami i drogami komunikacyjnymi, i rozszerzenie zależności polskiego handlu zagranicznego, a co zatem idzie i całego przemysłu naszego od tych samych dróg wodnych, kolejowych, oraz portów morskich i tonnażu morskiego niemieckiego.

Cel tych wysiłków jest aż nadto wyraźny — więcej, celu tego Niemcy sami nie ukrywają, obwieszając wszem wobec, że z dzisiejszym stanem posiadania na wschodzie żadne Niemcy, żaden rząd niemiecki, ani też żaden prawowity Niemiec nigdy pogodzić się nie będą mogli.

Dlatego też tak wyraźnie i wytrwale dążą Niemcy do uzależnienia naszego życia gospodarczego od ich, i do zmonopolizowania w swem ręku pośrednictwa.

Biada nam, jeśli ulegniemy głosom, niestety dość licznych u nas adherentów poglądu, iż Szczecin i Królewiec są naturalnymi portami dla Polski i że wobec tego nie trzeba czynić dla naszego handlu zagranicznego żadnych utrudnień, któreby miały na celu zniewolenie naszego kupiectwa i przemysłu do unikania Szczecina i Królewca w stosunkach swoich z zagranicą, i do kierowania swoich transportów wyłącznie, albo prawie wyłącznie przez Gdynię i Gdańsk.

Niemcy doskonale rozumieją, iż opanowanie polityczne Polski może nastąpić tylko po opanowaniu ekonomicznem, a te ostatnie po uzależnieniu naszego życia gospodarczego od tych środków transportowych i pośrednictwa.

Dlatego też tak wyraźnie zaznaczyło się dążenie ze strony niemieckiej, zmierzające do zapewnienia Szczecinowi i Królewcowi daleko idących przywilejów i ulg w dziedzinie uczestniczenia w naszym handlu zamorskim.

Oczywiście, że dążenie to zostało zamaskowane i w języku dyplomatycznym wysunięte jako „równouprawnienie” portów nadbałtyckich. Dla każdego, kto zna urządzenia Gdańska, Szczecina i Królewca jasnym będzie, że w praktyce równouprawnienie to oznaczałoby u przywilejowanie portów niemieckich.

Gdynia, aż do całkowitego uposażenia technicznego też nie będzie w stanie samodzielnie konkurować ze starymi doskonale urządzonej portami niemieckimi i w tym okresie również potrzebować będzie pieczołowitej opieki rządu polskiego.

Ażby uświadomić sobie, jak w przeszłości wyglądała konkurencja portów, o których mowa, sięgniemy pamięcią wstecz.

Przypomnimy sobie pokrótce, jak się układały stosunki portów Szczecina, Gdańska i Królewca przed wojną i jaką

politykę względem nich stosował rząd niemiecki.

Nie będziemy sięgać czasów zbyt odległych, a poprzestaniemy na przytoczeniu liczb z paru lat przedwojennych. Liczby te same przez się charakteryzować będą mogły port gdański, jego znaczenie, poziom rozwoju, wpływów i stosunków handlowo-morskich.

Okazuje się, iż średni tonnaż wszystkich statków, które w roku 1913 zawinęły do Gdańska wynosił tylko 440 tonn. Widzimy zatem, iż są to statki typowe dla żeglugi przybrzeżnej.

Istotnie, dokładniejsze zaznajomienie się ze statystyką ruchu portowego pozwala skonstatować, że amplituda tonnażu statków, które do portu gdańskiego zawijały, jest bardzo nieznaczna. Cechuje to port o znaczeniu czysto lokalnem.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę ilość flag, które uczęszczały do portu gdańskiego, to widzimy również przytłaczającą przewagę flagi niemieckiej. Inne flagi nie były wcale, albo nadwyraz słabo reprezentowane. Tak na przykład belgijskich okrętów w roku 1912 wpłynęło do Gdańska 3, francuskich 3, włoskich 2. Inne flagi reprezentowały państwa nadbałtyckie, Anglię i Norwegię. Suma ich nie przekraczała jednak 10 proc. ogólnej ilości statków, które z portu gdańskiego korzystały.

Przyczyny tego, tak małego i tak lokalnego ruchu w porcie gdańskim szukać należy w polityce rządu niemieckiego, który świadomie rozwijał Szczecin i Królewiec, łożąc na ich techniczne uposażenie i rozbudowę ogromne kwoty, świadomie zaniedbywał Gdańsk. Zaniedbanie Gdańska było akcją celową. Za nią przemawiały względy natury politycznej. Bismarck jeszcze mówił, iż nie należy Gdańska rozwijać, bo to jest właściwie port Polski. Rozbudowane dobrze Szczecin i Królewiec mogły sprostać wymaganiom życia gospodarczego i obsłużyć tak własny „Hinterland”, jak również i tą część handlu zamorskiego, która się kierowała przez nie z Królewca i wschodnich połaci Polski.

Jeżeli przytoczone liczby statystyczne portu gdańskiego porównamy z takimi samymi pozycjami statystyki Szczecina i Królewca, przekonamy się jeszcze bardziej, że Gdańsk za jego czasu przynależności do Niemiec, był portem, traktowanym po macoszemu. To samo wykaże się przy porównaniu tych trzech portów pod względem ich wyposażenia technicznego.

Z chwilą przyłączenia Gdańska do Polski ekonomiczna sytuacja i znaczenie tego portu zmieniły się najzupełniej.

Gdańsk otrzymał swój naturalny bogaty i rozległy „Hinterland” polityczny i ekonomicznie ciężący ku niemu. Nie można jednak nie wspomnieć, że granice obszarów ciężenia polityczne i geograficzno-gospodarcze nie są te same — to jest rzecz jasna.

Jeśli teraz znów, by nie operować ogólnikami, zwrócimy się do liczb statystycznych, to ujrzymy, że kiedy w roku 1912 ogólna liczba statków, które przyszły i wyszły z portu gdańskiego, stanowiła 4.960, to z chwilą przyłączenia Gdańska do Polski liczba ta nagle wzrasta i rośnie wciąż, mimo przeżywa-

nego przez nas ciężkiego kryzysu gospodarczego. W roku 1922 z portu gdańskiego skorzystało 5.409 statków, w roku 1923 — 5.793, w r. 1924 — 6.642.

Razem ze wzrostem ilości statków, odwiedzających port gdański, wzrasta również i tonaż ich oraz ilość państw przez nie reprezentowanych. Z 440 tonn w roku 1913 wzrósł średni tonnaż w roku 1924 do 1.184 tonn. Amplituda tonnażu też się zwiększyła kilkakrotnie. Gdańsk od razu przestał być portem prowincjonalnym, portem czysto lokalnym. Gdańsk stał się portem uprawiającym światowy handel. Zamiast 8-miu flag, które były reprezentowane w Gdańsku na rok przed wojną, obecnie spotykamy stale w porcie gdańskim flagi 18-u różnych państw i to państw nie tylko nadbałtyckich, lecz i zaoceanicznych, nie mówiąc już o państwach zachodnio-europejskich i - śródziemnomorskich. Jednocześnie Gdańsk uzyskał stałe połączenie z portami Anglii, Norwegii, Francji, Holandii, Belgii, Danii, Szwecji, Estonii, Finlandii, Łotwy, oraz z Ameryką Północną.

Nie będziemy się zastanawiali nad analizą tego, co przez Gdańsk do Polski idzie. Ma to znaczenie zasadnicze, ale zbytby to nas oddaliło od tematu, że wspomnimy tylko dla przykładu, iż nawozy sztuczne w roku 1921 figurują w imporcie w ilości 51.680 tonn, już w roku 1924 ilość ta wzrosła do 219.166 tonn, to jest do 69 proc. całego importu do Polski tego surowca.

Taksamo zanotować możemy stopniowy wzrost innych, bardzo ważnych surowców, których nie posiadamy, a których sprowadzanie staje się koniecznością. A więc bawełnę i wełnę, które dopiero w tej erze dziejowej Gdańska po raz pierwszy zjawiają się w statystyce portowej jako poważne pozycje. Nasz eksport przez Gdańsk cechuje ten sam, a może jeszcze bardziej szybki rozwój od chwili przyłączenia tego portu do Polski.

Widzimy zatem, iż w miarę rozwoju życia gospodarczego Polski wzrasta ruch w porcie gdańskim. Dotychczas wzrost ten zawdzięczał Gdańsk w znacznej mierze; utrudnieniom, jakie strona polska czyniła przy korzystaniu z portu królewieckiego, niemożliwości korzystania z Kłajpedy, oraz pewnych co prawda bardzo nieznacznych trudności, które wynikały dla nas przy korzystaniu z portu szczecińskiego.

Niemcy, niestety, znacznie lepiej od nas rozumieli, że w ich, a nie w naszym interesie leży robienie największych ułatwień dla polskiego ruchu zamorskiego w Szczecinie i Królewcu. Dlatego mimo stanu beztraktatowego kupiec polski w porcie niemieckim był zawsze mile widzianym gościem. Jednocześnie polski kupiec w Gdańsku był i jest nadal narażony na konieczność zwalczania całego szeregu najrozmaitszych trudności, piętrzących się przed nim zupełnie systematycznie.

Jeśli Niemcy żądają równouprawnienia portów swoich z portami Gdańska i Gdyni, to tem samem, inaczej mówiąc, żądają od nas, byśmy w stosunku do naszych portów stosowali też politykę byłego cesarstwa niemieckiego. Dla każdego znającego urządzenia portowe

Gdańska, Szczecina i Królewca jasnym będzie przecież, że postawienie tych portów w równe warunki taryfowe wyniosłoby Królewiec i Szczecin na pozycję uprzywilejowaną i postawiłoby Gdańsk i Gdynię w położeniu upośledzonych, skazanych na półgłodne istnienie portów o małym, czysto lokalnym ruchu i znaczeniu.

Oczywiście byłoby nonsensem popieranie w takiej mierze własnych portów, ażeby to mogło zaszkodzić rozwojowi polskiego handlu zamorskiego. Jednakże ustalenie granicy i sposobów popierania własnych portów i marynarki nie powinno zależeć od zobowiązań naszych wobec państwa zagranicznego, a tembardziej państwa nawskroś wrogiego. Dziś Gdańsk, nie mówiąc już o Gdyni, jest tańszym pod wieloma względami od Królewca. Dlaczego więc mamy go zabić, kierując wszystko, na Królewiec i Szczecin, co może jeszcze iść przy taryfach specjalnych na Gdańsk?

Z punktu widzenia niepodległości gospodarczej równouprawnienie taryfowe tych portów byłoby ciosem niesłycha-

nym dla całego naszego życia gospodarczego.

Zaczęlibyśmy znów wszystko, albo prawie wszystko, wwozić i wywozić przez Królewiec i Szczecin. W ten sposób staliśmy się wkrótce całkiem zależni od taryf, frachtów, poborów portowych, tonnażu obcego i innych momentów, z którymi jest związane prowadzenie handlu za pomocą cudzego pośrednictwa.

Przy tej koniunkturze stopniowo wzrost udziału polskiej bandery we własnym handlu zamorskim staje się niemożliwym. Nie możemy przecież ludzi się nadzieją, że zdołamy towar na polskim statku z portu niemieckiego wywieźć, albo towar do nas na polskim statku przez porty niemieckie przewieźć.

Kamieniem węgielnym polskiej polityki portowej jest i powinna nadal pozostać zasada popierania własnych portów i od tej zasady nie wolno nam odstąpić, oczywiście godząc ją z istotnymi wymaganiami naszego życia gospodarczego.

W tej dziedzinie musimy zachować całkowicie wolną rękę. EFER.

T U L O N^{*)}

Upalny dzień czerwcowy skłania się ku wieczorowi, gdy z dworca lyońskiego w Paryżu ruszamy w drogę na południe.

Wnet migają przed oknami pociągu ostatnie domy przedmieść paryskich i po obu stronach kolei ciągną się bez przerwy ogrody warzywne, skrzętnie i pracowicie uprawiane, których produkty codziennie wędrują do hal targowych stolicy, żeby zaspokoić potrzeby trzechmilionowej ludności.

Mijamy gęsty las Fontaineblaux, migają olbrzymie stalowe maszty wielkiej radiostacji (naliczyłem ich 16), błyszczą wodne wstęgi licznych kanałów, po których silne holowniki ciągną z trudem szeregi ładownych gryp i galarów.

Potem krajobraz coraz więcej zaczyna przypominać nasze okolice małopolskie. Teren falisty, łąki i żółte płaty zbóż i ściernisk, gdyż żniwa już w pełnym toku. Olchy, wierzby i smukłe topole jeszcze podnoszą wrażenie.

Wnet jednak coraz to liczniejsze winnice przypominają, iż zbliżamy się do burgundzkiej krainy.

Prawie każda mijana stacja nasuwa mnóstwo wspomnień historycznych.

Alise-Sainte Reine! ongiś Alesia. Mój towarzysz podróży pokazuje mi płaskowyz, na którym dzielny Vercingetorix po długim, zaciętym oporze musiał poddać się Juliuszowi Cezarowi. Tu więc rozstrzygnęły się ostateczne losy Galji i ustalił się wpływ kultury rzymskiej na tej ziemi. Dijou, Lyon, Avignon, ile nazw, tyle świetnych lub tragicznych wspomnień.

Gdy wczesnym rankiem wyglądam przez okno, krajobraz zupełnie odmienny.

Jedziemy szeroką doliną Rodanu, który szeroko rozlany hula sobie swobodnie nie krępowany żadnymi więzami, podobnie, jak nasza kochana Wisła.

Prąd bardzo silny, liczne przemiały i skały nie pozwalają, jak mi objaśnia towarzysz podróży, na racjonalne wyzyskanie tej drogi wodnej.

Po prawej stronie drogi ciągnie się skalisty łańcuch Sewen stromo, nieraz wprost prostopadle, opadając ku Roda-

nowi. Co chwila, na zdaje się niedostępnych szczytach, wznoszą się mniej lub więcej dobrze zachowane ruiny prastarych zamków feudalnych.

Coraz więcej odczuwa się bliskość morza i południa. Coraz więcej domów kamiennych o płaskich dachach i drewnianych okiennicach i zamiast olch i wierzb, coraz liczniejsze drzewa oliwne, figi i cyprysy. Po drzewach znać wpływ szalejącego tu często mistrala^{*)}, gdyż pnie są szczególnie u wysokich, a smukłych cyprysów silnie zgięte ku południowi. Również i ludność co-raz żywiej popierająca swą szybką mowę, gestami, przypomina, że jesteśmy w krainie słońca.

Na lewo, ku zachodowi, dolina Rodanu podnosi się zwolna łagodnymi wzgórzami, aż ku potężnym masywom Alp, siwiejącym hen, daleko na horyzoncie.

Przejeżdżamy rozległą równinę, podmokłą, zasianą naniesionym z biegiem czasu przez rzekę szutrem, i mijamy

^{*)} Mistrzał, bardzo silny wiatr północno-zachodni, dochodzący często do siły orkanu i sprawiający liczne spustoszenia na lądzie i morzu.

ogromne lotnisko wojskowe, nad którym szybuje właśnie kilka aeroplanów.

Coraz gęstszy las kominów fabrycznych i liczne tory kolejowe, pełne ładownych przeróżnym towarem wagonów, zwiastują, że zbliżamy się do wielkiego centrum handlu i przemysłu, do Marsylii.

Za chwilę rozciąga się przed naszymi oknami cudny błękit morza Śródziemnego.

Kolej skręca silnie ku wschodowi i biegnie teraz już ciągle wzdłuż brzegu morza, czasami wprost nad brzegiem.

Wśród palm, cyprysów, winnic, figowców i laurów, potem przez długi tunel, dojeżdżamy do Marsylii. Niestety, nie możemy się tu zatrzymać, a krótki postój pociągu nie pozwala nawet na po- bieżne zwiedzanie miasta i portu.

W pół godziny później jedziemy dalej. Liczne tunele nie pozwalają nam napa- wać się bezustannie wspaniałym wido- kiem. Mijamy liczne miasteczka i plaże, aż wreszcie na jakimś zakręcie, rozciąga się przed nami wspaniała zatoka Tulo- nu, jeży się las masztów wojennych okrę- tów, przycumowanych w basenach arsena- lu, lub stojących na kotwicy na redzie.

Wierzchołki wysokich, bujną zielono- ścią pokrytych wzgórz, otaczających za- tokę, ukoronowane są półsinimi fortyfi- kacjami, które bronią dostępu do tego głównego punktu oparcia francuskiej flo- ty na morzu Śródziemnem.

Tulon, miasto o przeszło 100,000 miesza- kańców, jest siedzibą prefekta morskie- go, wiceadmirała przełożonego 5-o okrę- gu (arrondissement) morskiego. Całe wy- bzeże Francji jest podzielone na takie okręgi. Prefektem morskim podlegają wszystkie urządzenia i zakłady marynar- ki na lądzie, znajdujące się na terenie ich arrondissement, jakoteż pewna ilość jednostek pływających i lotniczych, prze- znaczonych do bezpośredniej obrony wy- bzeża.

W ogólności kompetencje prefektu można porównać z uprawnieniami D.O.K.

W starożytności i wiekach średnich Tulon nie odgrywał wielkiej roli.

Rozkwit miasta zaczyna się właściwie za króla Henryka IV, który założył arse- nal i za Richelieu, który stworzył tu wielkie magazyny dla floty.

Sławny Vaubau wznosił potężne forty- fikacje, które odpowiednio uzupełniane i umodernizowane, przetrwały w znacznej części do naszych czasów.

W czasie wielkiej rewolucji Tulon o- powiedział się za Ludwikiem XVII, wy-

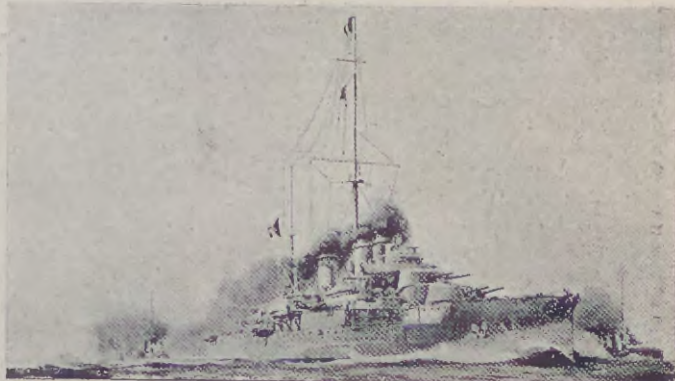


Port w Tulonie.

^{*)} Port na morzu Śródziemnem naszej przy- jaciółki politycznej, Francji.



Część miasta od strony portu.



Francuski „dreadnought”: „Paris”.

stał przeciw Konwentowi i poddał się flocie ang. pod dowództwem admirała Hood'a. Jednakże już w jesieni tego samego roku 1793, wojska rewolucyjne, dowodzone przez Dugomurier'a zdobyły miasto po zaciętych walkach, a Konwent zdecydował z-ównanie go z ziemią i pozostawienie tam tylko portu wojennego pod nazwą Port la Montagne. Na szczęście rozkaz ten nie został wykonany.

Przy oblężeniu Tuluzy okazał po raz pierwszy swoje znakomite zdolności wojskowe Napoleon Bonaparte.

Tu również zaczęła wschodzić gwiazda jednego z wielkich generałów i przyjaciela Napoleona, Jumonta.

Był on wówczas szeregowcem w baterji, dowodzonej przez młodego kapitana. Ponieważ umiał dobrze pisać, Napoleon podyktował mu jakiś rozkaz czy raport, który Jumont pisał, używając jako stołu bocznego trawersu baterji. W chwili, gdy właśnie pismo było skończone, granał pękł o kilka kroków od miejsca, gdzie stali Napoleon i Jumont, obsypując ich gruzem i piaskiem. Jumont, którego bliski wybuch przewrócił, porwał się szybko i skłaniając się w stronę przeciwnika, zawołał: „Dziękuję, właśnie szukałem piasku do osuszenia pisma!” Ta zimna krew, tak podobała się Napoleonowi, że mianował swojego przygodnego sekretarza sierżantem i odtąd nadal wielce na nim polegał.

W XIX wieku Tulon coraz więcej się rozwijał jako wielki port wojenny.

Stąd wyruszyła flota, wioząca Napoleona na zdobycie Egiptu, stąd również wypłynął nieszczęśliwy Villeneuve, żeby pod Trafalgarem przysporzyć laurów wielkiemu Nelsonowi i swoją klęską zgasić gwiazdę Cesarza Francuzów.

Patrząc z zielonych wzgórz Cap Brun na błękitną toń zewnętrznej redy, przed oczyma duszy stają okręty Nelsona, które w zimowych miesiącach, kiedy miśtral pętrzył krótkie a wysokie fale, pod skróconymi żaglami przez całe tygodnie krążyły tam, by nie wypuścić floty francuskiej. To znowu flota Villeneuve'a, obsadzona na rozkaz Cesarza, który, jakkolwiek genialny wódz lądowy, według własnych słów, nie rozumiał szczególnej „technicé” marynarki, rekrutami piechoty i artylerji. Próbuje wypłynąć w noc burzliwą i powraca do Tuluzy z połamanymi masztami i w strzępy podartymi żaglami.

Jaskrawy przykład, że floty nie można improwizować tak, jak bataljonów i dywizji. Bez Trafalgaru nie byłoby Waterloo!

Ale porzućmy wizję dawnych czasów, aczkolwiek tak bardzo pouczające, i wróćmy do dzisiejszego Tuluzy.

Serce żywiej bije w tem mieście, w którym niepodzielnie panuje marynarka.

Na każdym kroku ją się spotyka, wszystko, co jest tu, przez nią i dla niej jest.

Architektonicznych zabytków stosunkowo tu mało.

Ciekawy jest budynek prefektury morskiej, ongiś szpital, później szkoła morską, zbudowany z masywnych bloków kamienia o szerokich sklepionych korytarzach, w których powstawiano ogromne drewniane figury, które niegdyś zdobyły dzioby żaglowych okrętów wojennych. Wejście do Hotel de Ville flankują dwie śliczne karjatydy dłuta Puget'a, również zasługują na uwagę piękne płasko-zeźby na budynku Genie Maritimee.

Miasto tylko na bardzo małej przestrzeni dotyka brzegu morza, bo tylko nad małym basenem, mającym zaledwie kilkaset metrów szerokości i stanowiącym port handlowy Tuluzy.

Resztę brzegu zajmuje arsenał, odgrodzony od miasta wysokim murem.

Ku południowi, poza obrębem dawnych wałów fortecznych rozpościera się przedmieście Cap Brun.

Śliczny to zakątek. Rozliczne wille, przeważnie własność oficerów marynarki, bądź to służby czynnej, bądź też w stanie spoczynku, rozrzucone malowniczo po stokach wzgórz, toną w podzwrotnikowej zieloności palm, figowców, oleandrów, mirtów i cyprysów. Widok stąd wspaniały; ku północy na potężne masywy przedgórz Alp, ku południowi i wschodowi na dalekie horyzonty pełnego morza i na zatokę okoloną zielonymi wzgórzami.

Słońce, spokój i orzeźwiający oddech bliskiego morza dają mieszkańcom wil i domków gwarancję prawdziwego wypoczynku po znojach zawodowej pracy.

W porcie handlowym wsiadamy na mały parowczyk, których kilka odgrywa rolę „tramwajów”, przewożąc pasażerów wpoprzek t. zw. małej redy, czyli portu wewnętrznego osłoniętego z zewnątrz długim, kamiennym łamaczem fal. Obsługują one miejscowości położone na zachodniej stronie zatoki, aż po Sablottes, gdzie w lecie „tout Toulon” rozkoszuje się na wspaniałej plaży.

Na połowie drogi mijamy w środku portu dużą przestrzeń oznaczoną licznymi zakotwiczonymi beczkami.

Tu niezbyt dawno skutkiem samozapalenia się prochu, wyleciał w powietrze okręt linjowy „Liberte”, przyczem zginęła prawie cała załoga.

Roboty nad usunięciem statku prowadzone są już od kilku lat. W tym roku udało się podnieść część przednią pancernika.

W dziesięć minut jesteśmy po drugiej stronie i przybijamy do brzegu przed budynkiem, mieszczącym dyrekcję i biura najstarszej i jednej z największych stocz-

ni francuskich: „Jorge et Chantiers de la Méditerranée”.

Zaraz na wstępie uderza nas swoim ogromem jakiś potworny budynek w budowie okrętu.

Jest to „Ream”, port-ovion floty francuskiej.

Pierwotnie miał to być „super-dreadnought” pierwszy z nowej serii. Gdy jednak skutkiem zobowiązań waszyngtońskich okręty te nie mogły być dalej budowane, postanowiono rozpocząć kadłub wyzyskać do konstrukcji okrętu -aerodromu.

Według wiadomości, podanych w publikacji „Les flottes de combat pour 1925” główne dane tego okrętu przedstawiają się następująco:

Wyporność:	21800 t.,
długość:	182 m.,
szerokość:	31 m.,
zagłębienie:	7.86 m.,
siła maszyn:	35000 HP.,
szybkość maks.:	21 węzłów

Okręt będzie miał pod podkładem hangar dla zmontowanych płatowców 124 m. długi i na 6,5 m. wysoki. Oprócz tego przewidziane są składy dla pomieszczenia aparatów, rozłożonych lub opakowanych w skrzyniach.

Górny pokład 180 m. długi i 30 szeroki jest zupełnie gładki, gdyż komin i maszt są umieszczone ekscentrycznie po prawej stronie okrętu.

Trzy elektryczne windy będą dostarczać płatowce na górny pokład, z którego będą one wlatywały.

Okręt będzie uzbrojony w ośm dział 155 mm., sześć 7,5 cm. zenitowych, ośm 37 mm. zenitowych, 12 kulomiotów i sześć rur torpedowych 550 mm.

Załoga będzie wynosić 45 oficerów i 830 marynarzy.

Pod osobistym uprzejmem przewodnictwem dyrektora, p. inż. Rimbaud, zwiędzamy nader ciekawe urządzenia stoczni.

Dowiadujemy się, że między 3000 zatrudnionych tam robotników, dużo znajduje się polaków i bardzo było miło słyszeć z ust dyrektora nader pochlebną o tych naszych rodakach opinię.

Pracownicy, uczciwi i spokojni, takie było zdanie p. inż. Rimbaud.

Za dalekoby prowadzić, gdybym chciał opisać dokładnie urządzenia stoczni.

Dość powiedzieć, że posiada ona 7 haligów, na których mogą być budowane największe okręty wojenne i handlowe.

Od roku 1846 do 1913 wybudowano tu 1,089 różnych okrętów handlowych i wojennych, tak dla marynarki francuskiej jak i dla wielu flot obcych, szczególnie dla floty rosyjskiej.

Miedzy innymi francuski „dreadnought” „Paris” jest dziełem stoczni w La Seyne pod Tulonem.

Popołudniu spędziliśmy sześć godzin na morzu przed Tulonem.

Przy wspaniałej pogodzie, gdy lekki powiew łagodził temperaturę upalnego dnia, przejażdżka taka sprawiała prawdziwą rozkosz.

Wspaniała panorama załogi tulońskiej jeszcze piękniej przedstawiała się od strony morza.

Przytem mieliśmy szczęście.

Podczas gdy na redzie widne były potężne kadłuby pancerników „Courbet” i „Provence”, przed portem manewrowały dwie łodzie podwodne, zwiny torpedowiec zdążył gdzieś całą szybkością, a ponad nami szybował mały sterowiec marynarki wojennej, odbywający widocznie jakieś wspólne manewry z małym ścigaczem łodzi podwodnych. Na domiar zjawiał się, hucząc i szumiąc duży hydroplan.

Było to jakoby przypomnienie, ile różnych rodzajów jednostek wymaga wojna morska i że tylko ich skoordynowane użycie może dać zwycięstwo i temsamem wolność korzystania z dróg morskich.

Żadna z tych broni nie jest samowy-

starczalną i jedynie dająca zbawienie, ale wszystko razem współdziałając celowo, każda w swoim czasie i miejscu, stanowią dopiero to, co w szerokim tego słowa znaczeniu, zowie się flotą.

Opaleni, jak cyganie, po całodziennym wycieczce na lądzie i morzu, już przy blasku księżyca spożywamy wieczorny posiłek w gospodzie „An vieux palmier” na werandzie, położonej prawie na poziomie morza, niedaleko Cap Brun.

Błoga cisza i tylko lekki szmer igrającej tuż obok nas fali. W tem otoczeniu mózg snuje nie wspomnień, odzwajają obrazy dawnych, na tym tak zmiennym, raz groźnym, to znów zalotnie pogodnym, a zawsze cudnie pięknym żywiole, spędzonych lat.

Wracamy do hotelu. Przechodzimy ulicami, jaśniejącymi światłem, rojącymi się od białych mundurów, niebieskich kołnierzy i barwnych sukien płci pięknej. Ruch, gwar, życie!

Na kamiennej grobli starego portu również ruch ogromny. Tłum marynarzy oczekuje szalup, żeby powrócić na swoje okręty, których światła odbijają się w dali na spokojnej toni.

I znowu zdaje się nam, że po nas łódź przyjedzie tak, jak ongiś bywała.

Tymczasem banalne cztery ściany hotelowego pokoju rozwiewają piękno marzenia.

Wnet znów nielitościwy „rapid” unosi nas z krainy światła, palm i kwiatów, z krainy bratnich dusz marynarskich ku nowożytnemu Babilonowi.

Z żalem rzucamy jeszcze ostatnie pożegnalne spojrzenie na morze, okręty i bujną zieleni Tamaris*).

Niestety, nie możemy przenieść tego wszystkiego tam daleko nad nasz Bałtyk, ale w drodze powrotnej wnosimy westchnienia, żeby Opatrzność nam dała wnet widzieć w Gdyni, choć w zmniejszonych rozmiarach potężną bazę silnej floty i oddychać tam tą prawdziwie morską atmosferą, w jakiej spędziliśmy tych pięknych kilka chwil w Tulonie.

Paryż, w czerwcu 1925 r.

CZESŁAW PETELEŃ.

*) Tamaris, „cottage” koło Tullonu, założony przez Michel-basze, francuza, który był wysokim dygnitarzem w Turcji. Wierd wspaniałych ogrodów, wznosi się tam śliczne wille i hotele, między innymi willa założyciela w stylu orientalnym.

NASZE PIŚMIENNICTWO MORSKIE

Niezawodnie w archiwach zapomnianych kurzum pokrytych aktów polskich, inkunabułów, palimpsestów i żmudnie rysowanych makaronistycznych rękopisów, w „Volumina legum” możnaby spotkać nie tylko cenne, jak obecnie ponownie ogłoszone drukiem zabytki naszego piśmiennictwa, związanego z morzem, jak „Relacja spraw na sejmie warszawskim” Karnkowskiego, jak „Re'estr budowy góleony” (1571 r.) (wydanie Kleczkowski);

niezawodnie w „Słowniku języka polskiego” Lindego, w „Księdze przysłów i powiedzeń polskich” Adalberga, w zapomnianych publikacjach takich szperaczy legend, zwyczajów wśród Kaszubów, jak Jan Stanisław Wierzbicki, Antoni Chołoniewski, Hieronim Gołębiowski, możnaby odszukać wiele wartościowego materiału dla kształtowanej obecnie terminologii morskiej, dla stwierdzenia tego, że piśmiennictwo nasze, odnoszące się do morza i naszego pomorza, istniało bardzo dawno i miało zastępy swych rzeczników.

W tym artykule atoli pragnę dać jedynie próbę usystematyzowania tego materiału, jaki dotyczy morza i jaki można znaleźć w wiotrych każdej prawie większej księgarni lub antykwarni, czyli tego materiału, jaki jest udostępniony dla szerszej publiczności.

Już przy pierwszym rzucie oka na całokształt literatury morskiej wyodrębnia się kilka bardziej wydatnych i samoistnych pod względem swej treści działów: 1) beletrystyka, 2) prace publicystyczne, 3) słownictwo, 4) historia, 5) prace techniczne i 6) prace przyrodniczo-oceanograficzne.

1. BELETRYSTYKA

w naszym piśmiennictwie morskiem to dział najobszerniejszy, to dział, wzbogacający się niemal z każdym dniem oryginalnymi utworami i przekładami z języków obcych. Stąd też dać mu tutaj miejsce czołowe.

Już w „Ziemiańskiej generalnej ekonomice” Haura spotykamy rzędne a nadobne opisy statków, jako spławiały zboże do Gdańska, już Sebastian Kło-

wie z kreśli wdzięcznie rymowany a sławiony przez potomność poemat „Flis” (1595 r.), opiewający spław drzewa z Tatr na Bałtyk, już Zbylitowski Andrzej Piotr pisze poezję o drodze do Szwecji, alści poezja morza dopiero w okresie romantyków i dekadentyzmu rozpościera bardziej wzorzysty i oszałamiający przepych swych tajonych mocy.

Romantyków morze pociąga jako jeden z żywiołów przyrody, jako egzotyizm, zamorskie dziwa, jako odmienny świat, świat przygód, awantur, świat baśni.

Taką jest wyprawa z małą drużyną h. Beniońskiego na Madagaskar i Pamiętniki o tej wyprawie dawno wyczerpane i godne doprawdy teraz nowej edycji.

Takimi są powieści poetyckie Słowackiego o czajkach kozackich, czyniących najazdy na bogaty mułmański Stambuł, takim jest niedokończony poemat o wspomnianym Beniońskim, owym wdałym karmazynie polskim, co podbił zbrojną ręką wyspę Madagaskar, ustanowił na niej swój rząd, a nie mogąc tego terytorium, dorównywuującego obszarem i żyznością Francji, oddać nieistniejącej podówczas politycznie Polsce, dał ją z gościem hidalga w podarunku ojczyźnie Napoleona.

Dekadentyzm w morzu widzi potwierdzenie swego beznadziejnego światopoglądu, zaludnionego w istnienia smutne, lucyferyczne, w ananistyczny taniec życia i śmierci, grozy i miłości, tęsknoty i melancholji, takim jest prozą pisany poemat Stanisława Przybyszewskiego „Nad morzem”.

Polską, głębią i mocą mistyczną Polski jest morze dla tych naszych rodaków, co siłą losu wtłoczeni w regulaminy obcych marynarek zmuszeni byli służyć dla obcych i wrażeń nam potęg.

Wszystkie najsłabsze planie wód, garby wysp, urwiska brzegów, najęzotyczniejsze miasta i zwyczaje budzą w nich przypomnienie rzeczy polskich, wszędy i ponad wszystkim unosi się święte imię Polski.

Takimi są opowiadania Mariusza Żaruskiego „Na morzach Ja-

lekich” i poniekąd również „Sonety morskie”, takim jest pamiętnik z okresu wojny rosyjsko-japońskiej lekarza Florjana Hłasko „Morzami ku Polsce”.

I oto zaczyna się zrazu nieśmiało, bez wyraźnie w umysłowości naszej, w ideologii, w sztuce tu i owdzie snuć baśni o polskim wilku morskim, o polaku żelaznym, zdobywczym, o polskim widnokręgu rozległym, jak okole globu ziemskiego.

Zaczątek tej baśni to „Pan Balcer w Brazylii” Marji Konopnickiej. Jakkolwiek ten kunsztowny, okłami wiązany poemat był pisany już przed wojną, duchem należy do powojennego okresu. Konopnicka daje obraz chłopca naszego, naszej gromady chłopskiej, wypędzonej przez biedę, przez żądzę poznania świata do Ameryki, gromadę niszczy śmierć, zło zewnętrzne i zło jej własnej polskiej natury, ale chłopstwo potęgę zła umie przemóc, obzwładniać, znów się rozwielokrotnia i wraca nostalgicznie na własną ziemię, na pradiadów.

Zaczątek tej baśni to przesycona słońcem cudna powieść „Ocean” Wacława Sieroszewskiego, tego polskiego Jack'a Londona, w powieści tej Sieroszewski-podróżnik wraca do tematu o Beniońskim, porzuconego w połowie pracy przez Słowackiego; to bezpretensjonalny a bardzo miły opis podróży „Lwowa” do Brazylii, wydany w specjalnej książce przez ucznia szkoły morskiej w Tczewie Tadeusza Debickiego, to powieść „Koralowa wyspa” Michała Kunickiego, w której autor piętnuje na tle wojny europejskiej morskie rozboje podwodnych łodzi niemieckich.

Zaczątek tej baśni to nadmorskie liryki Eugenjusza Korwin-Mataczewskiego, Edwarda Ligockiego, to „Śnię sen wikinga” w zbiorze poezji p. t. „Jatający Holender” Jerzego Bohdana Rychlińskiego, to historyczna powieść o kaprach królewskich, o straży nad Bałtykiem Mieczysława Smolarskiego, to libretto do opery i opera „Legenda Bałtyku”, wystawiona w ostatnim sezonie w Poznaniu.

A nade wszystko to pisany najmocniejszym i najdorodniejszym językiem arcytwór St. Żeromskiego „Wiatr od morza”, wołający nas na one szerokie światy zamorskie, mówiący nam o naszej doślejniejszej przeszłości morskiej i o tych, co nam byli zdradą, i o polaku — Janie z Kolna łomżyńskiego, co przed Kolumbem odkrył był północną Amerykę, i apoteuszające naszą rozbudowę nad Bałtykiem „Między morze”.

Wzmiankowany tu jako liryk S. B. Rychliński, marynarz z zawodu, literat prawdopodobnie z zamiłowania, autor nieco himerycznych nowel („Podmorski młyn”, „Cień na pokładzie”, „Błękitne Dziwo”, „Kok w hulku”, „Mewi dwór”, „Mongol ze starego portu”, „Kiszmet”, „Mah-Jongg”, „Wineta, miasto umarłe”, „Lunatyczna krew”) przyczynił się w znacznej mierze obojętne Jana Le-mańskiego, Tadeusza Pułjanowskiego, I. Pajzderskiej, I. Sienkiewiczówny i A. Zagórskiej do przełożenia na język polski polaka, największego światowego pisarza

morza Józefa Konrada Korzeniowskiego (Joseph Conrad), służącego w marynarce angielskiej i wypowiadającego się w języku angielskim.

Z powieści morskich J. Konrada Korzeniowskiego ukazały się jako tanie wydawnictwa, wyzieraające z witryn prawie każdej księgarni: „Murzyn z załogi „Narcyza”, „Lord Jim”, „Tajfun”, „Między lądem a morzem” (nowele), „Smuga cienia”, „Sześć opowieści”, „Wspomnienia osobiste”, „Korsarz”.

Do powieści tych przedmowę dał St. Żeromski podkreślił w niej właściwym sobie muskularnym językiem walory artystyczne utworów tego polaka.

Korzeniowski plużył po wodach i portach i całego globu, a więc widział wiele, do swych koncepcji literackich brał ludzi takich, jakich widział, ludzi żywych ze wszystkimi ich najróżnorodniejszymi skłonnościami, namiętnościami, wielkimi upragnieniami, kompromisowościami i słabościami, iz twórczość tego budował rzeczy zwięzłe, artystycznie mocne.

Lektury morskiej dla młodzieży dostarczają Władysław Umiński (dawniej w „Miesiącu Ilustrowanym”) i Edward Słoiński („Zaślubiny Polski z morzem”, poemat, wydawnictwo L. M. i R.).

Przekłady z obcych autorów. Równie pokaznemi, jak utworów, oryginalne, pisa e przez autorów — po aków, są przekłady powieściopisarzy obcych.

Któż przed wojną europejską nie rozczytywał się w „Pracownikach morza” Wiktora Hugo, w opowieściach o rybakach i korsarzach, w robinzonadach najśmielszych podróżników, o poławiaczach pereł i koralu, o czarnoskórych plemionach, wracających życiem wśród nawałt załudnionych archipelagów?

Już przed wojną każdy z młodego pokolenia wielbiciel słowa poetyckiego napamięć umiał „Statek pijany” Jana Artura Rimbauda w przekładzie Mirjama, snuł nowe fantasmagorie, nową może architekturę dramatyczną na tle „Latającego Holendra” Ryszarda Wagnera, lub ujmował tę niesamowitą, tę fascynującą, legendę, będącą własnością nie szczepu, nie narodu, lecz wszystkich żeglarzy we własny rym, jak Antoni Lange.

W dobie powojennej niema w Polsce inteligentnego człowieka, któryby nie sły-szał o Boulenu „Wyprawie na połów wielorybów”, o „Rybaku islandzkim” pióra Gottiego, o „Piracie” Claude Farrere’a o „Wyspie zaginionych okrętów”, a nade wszystko o najpopularniejszych obecnie w Polsce morskich powieściach Jacka Londona.

Jack London to zaprzeczenie tragedii salonów i buduarów, zaprzeczenie marazmu, bezwoli, sofistyki, spleen’u, zaprzeczenie chorobliwego relatywizmu, wykrzywiającego dziś tak mocno anemiczne oblicza naszych intelektualistycznych pisarzy.

Osoby powieściowe Londona są bezkompromisowością, prostolinijnością s wej psychiki bardzo przypominają „dramatis personae” antycznych dramatów greckich.

W opisach przyrody London nie daje tej plastyki i tego jej zrozumienia, jakiego często oczekujemy, podkład filozoficzny jest mniej głęboki, niż u Jozepha Konrada, mimo to powieści te mają wiele szczegółów niezwykłych i tak żywych, że jakby wziętych wprost z życia, i są pisane bardzo zajmująco.

W „Wilku morskim” bracia Larsen’owie i ich załogi — to brutalnie wrzające się w pamięć typy dawnych wilków morskich, typy jedyne może w literaturze powszechnej.

„Syn słońca”, „O powieści mór południowych”, „Prawo białego człowieka” — to pochod zaborczy, bezwzględny dzielności, cywilizacji i kultury rasy indo-europejskiej przez potworność i swoiste piękno plemion nadmorskich żółtych, czarnych, dzikich, ludożerczych.

2. PRACE PUBLICYSTYCZNE.

Utwory publicystyczne na temat morza od chwili objęcia przez Polskę wybrzeża bałtyckiego, poczęły się ukazywać nader obficie. Na czoło akcji publicystycznej wysunęły się nazwiska red. Zdzisława Dębickiego, ś.p. Antoniego Chołoniewskiego, prof. Aleksandra Janowskiego i inż. Rumla. Niezależnie od licznych, rozrzuconych w prasie artykułów, publicyści ogłosili drukiem specjalne prace: Ant. Chołoniewski (przed wojną) „Nad morzem polskim”, Zdzisław Dę-

WYLEW WISŁY W LIPCU R. B.: Sypanie grobli.



Fot. W. Machowski



Zatopiony brzeg od strony Pragi.

Fot. W. Machowski

bicki „Powitanie morza”, inż. Rummel „Port w Gdyni”.

W tym też czasie pod naczelnem kierownictwem admirała Porębskiego została wydana praca zbiorowa: „Flota polska”, ilustrująca spółczesną organizację naszej marynarki, oraz z inicjatywy Ligi M. i R. zbiorowa praca: „Morze Polskie”, składająca się z szeregu luźnych, zajmujących opisów historycznych. Z innych publikacji zasługują na uwagę dr. Franciszka Bujaka „Dziejowe znaczenie morza”, Rafalskiego „Własny port na Bałtyku”, polemiczna broszura inż. Tillingerera „Port w Tczewie”, obszerny polityczny elaborat Szym. Askenazego „Gdańsk a Polska”, popularna wzięta napisana broszura Aleksandra Rylke „Co każdy Polak o morzu swem wiedzieć powinien”, broszura o śródlądowych drogach wodnych E. Krzyżanowskiego, „Polska a morze” Rogowskiego i odnośne działy w „Encyklopedji powszechnej” Oigelbranda (Barłoszewicza Jul. „Polska marynarka”).

Krom tego stale spotykamy w prasie artykuły publicystyczno-fachowe H. Pirtla, J. Borowika, dr. Lubeckiego, F. Rostkowskiego, T. Steckiego, inż. Łęgowskiego, Cz. Petelenza, dyr. G. Chrzanowskiego, Bernarda Chrzanowskiego, autora książki „Z wybrzeża do wybrzeża” (1917) i A. Rylke.

Jeżeli chodzi o zobrazowanie społecznego stanu spraw polskich w Gdańsku, to nader rzeczową, zasobną w liczne cyfrowe dane, napisaną przejrzysto jest cenna broszura dr. Stanisława Sławskiego, delegata rządu polskiego w radzie portu i dróg wodnych w Gdańsku: „Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich” z przedmową prof. Eug. Romera.

Czasopisma. Z chwilą odzyskania dostępu do Bałtyku poczęły się ukazywać również różne czasopisma specjalne: w r. 1921 „Bandera Polska” jako organ Ligi Żeglugi Polskiej pod redakcją dr. L. W. Bigeleisena (obecnie nie wychodzi); „Straż nad Wisłą” pod redakcją Marjana Dienstla-Dąbrowy, prawej ręki gen. Hallera, obejmującego podówczas zbrojnie Pomorze i morze w posiadanie Polski; „Rybak Polski” organ polskich związków rybackich pod red. Kulmatyckiego; zapoczątkowane w roku b. „Archiwum rybackie”, miesięcznik poświęcony statystyce rybactwa i nauce; „Żeglarz Polski”, tygodniowy dodatek przy „Dzienniku Gdańskim” pod redakcją Klejnoty—Turskiego; „Morze” organ L. M. i R.; poświęcony sportowi wodnemu „Wioślarz Polski” jako organ związku polskich Towarzystw Wioślarskich i posiadający swą tradycję na pomorzu „Gryf”.

Prócz przytoczonych fachowych i półfachowych czasopism sprawy morskie stale poruszane są w całej prasie, szczególnie w „Tygodniku Ilustrowanym”, „Echu Warszawskim”, „Słowie Pomorskim”, „Drogach Polskich”, „Ekonomiście”.

3. SŁOWNICTWO.

Z chwilą bezpośredniego zetknięcia się naszej administracji, wojskowości i literatów z Bałtykiem i z chwilą powstania naszego szkolnictwa morskiego powstała potrzeba stworzenia, względnie ustalenia nazw dla całego szeregu nowych pojęć. Przy ustalaniu tych nazw przejawiały się trzy zasadnicze kierunki:

1) dostosowania naszej terminologii do terminologii, która jest niemal międzynarodową;

2) nadania bezwzględnie polskiego brzmienia wszelkim terminom morskim i

3) trzeci kierunek pośredni i bardziej opierający się o gwara żeglarską Kaszubów.

Rzecznikiem pierwszego kierunku jest b. oficer marynarki rosyjskiej, znany literat — Mariusz Zaruski w pracy „Współczesna żegluga morska” i nauczyciele naszych szkół morskich; bojownikiem stworzenia rdzennie polskiego słownictwa jest inż. Karol Stadtmüller, autor „Niemiecko—polskiego słownika okrętowego” i pracy „O zasady polskiej terminologii żeglarskiej” w czasopiśmie „Język polski”.

Bolesław Ślaski, niestrudzony badacz etnografii i dziejów naszego побереża, reprezentuje kierunek bardziej pośredni w broszurze „Słownik morsko-rybołówczy”, biorąc za podstawę słowa, które już uzyskały prawo obywatelstwa w gwarze kaszubskiej. Zaznaczyć tu również wypada, że Stefan Żeromski w swych powieściach pomorskich za podstawę dla swego gęsto unerwionego, atletycznego języka bierze pracę Hieronima Gołębiowskiego „Wyrazy rybackie i żeglarskie u Kaszubów” i prace pomienionego B. Ślaskiego.

Istnienie przytoczonych trzech kierunków nie wyklucza faktu jednakowych zapatrywań pp. Zaruskiego, Stadtmüllera i Ślaskiego odnośnie wielu nowoprowadzonych terminów żeglarskich i rybackich.

4. HISTORIA.

Z pośród historyków morza, dzięki głębokiemu zrozumieniu istoty stosunku Polski do morza, dzięki rozporządzaniu olbrzymim materiałem faktów dziejowych i dzięki podawaniu tych faktów najbardziej obiektywnie, stają na pierwszym planie prof. Adam Szelągowski, dr. Aleksander Czołowski i Adolf Pawiński.

Najcenniejsze publikacje prof. Szelągowskiego to „Walka o Bałtyk”, „Z dziejów współzawodnictwa Anglii, Niemiec, Rosji i Polski”, „Rozkład Rzeszy i Polska za panowania Władysława IV” i „Ujście Wisły”.

Dr. Czołowski, kustosz archiwum miejskiego we Lwowie, napisał większą pracę, złożoną z szeregu fragmentów, ilustrujących dzieje naszej floty p. t. „Marynarka w Polsce” (Lwów 1922 r.), obecnie dr. Czołowski przygotowuje do druku drugie wydanie tejże pracy, ale napisanej jeszcze bardziej wyczerpująco.

Niezmiernie ciekawie i źródłowo jest napisana praca Pawińskiego „Stefan Batory pod Gdańskiem” i zajmująca jest podany dziejowy incydent „Zniewaga flagi polskiej na wodach Gangesu”, prócz tego Pawiński sprawy morskie omawia w „Aktach metryki koronnej z czasów Stefana Batorego” oraz w „Księgach podskarbińskich” w „Skarbowości w Polsce i jej dziejach za Stefana Batorego”, Tadeusz Kruszyński opublikował „Stary Gdańsk i historia jego sztuki”.

Do rzadziej spotykanych dawniejszych historycznych prac, poruszających nasze sprawy morskie zaliczyć należy: Jana Długosza „Historiae Poloniae libri XII (1873)”, Marcina Bielskiego „Kronika polska”; J.

Szujskiego „Dziariusze sejmów koronnych” J. U. Niemcewicza „Dzieje panowania Zygmunta III”, Aleks. Gwagnina „Z kroniki Sarmacji europejskiej”, J. N. Romanowskiego „Wojna Zygmunta Augusta z zakonem inflanckim” (Roczn. T-wa Przyj. N.) Ign. Polkowskiego „Sprawy wojenne króla Stef. Batorego” Stanisława Łubińskiego „Droga do Szwecji r. 1593”, Kajetana Kwiatkowskiego „Dzieje narodu polskiego za panowania Władysława IV”, Grabowskiego Ambrożego „Ojczyście wspomina Władysław IV”.

Do częściej spotykanych należą prace: Bolesława Ślaskiego „Z dziejów marynarki polskiej”, „Materiały do dziejów Pucka”, „Spław i splawnicy na Wiśle” Konst. Górskiego „Wojna Rzeczypospolitej ze Szwecją” i Boratyńskiego „Historja pierwszych stosunków Gdańska ze Szwecją”.

Pomniejsze dorywcze opisy pewnych momentów dziejowego stosunku Polski do morza opublikowali w formie broszur lub artykułów prof. Łęgowski, Ł. Gołębiowski, Manteufrel, T. Kruszyński i W. Czermak.

Nadto w Bibliotece Jagiellońskiej i ks. Czartryskich w Krakowie, w Archiwum Głównem, Biblj. Ord. Krasńskich i Biblj. Ord. Zamoyskich w Warszawie, w Muzeum Marynarki w Berlinie, w Archiwum Państwowem, w Biblj. Miejskiej w Gdańsku, w b. Biblj. Cesarsk. w Piotrogradzie, w Archiwum Państw. w Królewcu, w Bibl. Ossolińskich, Bibl. Baworowskich we Lwowie, w Król. Archiwum Wojny, w Archiwum Oxenstiernów w Sztokholmie jest wiele prac rękopiśmiennych w języku polskim i w językach obcych o polskich sprawach morskich.

5. TECHNIKA.

Śród podręczników technicznych przeważnie posiadamy rzeczy, pisane przez wojskowych: komandor J. Kański „Przepisy zapobiegawcze przy zderzeniu statków morskich: Komandor Unrug „W porcie i na morzu” (poradnik dla oficerów); Ledochowski „Sekstans”.

Więszą pracą, stanowiącą część podręcznika jest „Okretnictwo”, traktujące o zasadach budowy okrętów, przekłady z języków obcych Stupara „Nawigacja” i w przekładzie Mohuczego „Nautica res”.

W czasopiśmie technicznych („Technik”) są rozrzucone liczne artykuły o torpedach, torpedowcach i łodziach podwodnych.

Bardzo cennym, choć nie dla wszystkich dostępnym materiałem, dla poznania sztuki żeglarskiej są wydawane w skryptach skrypta szkoły morskiej w Tczewie (np. „Streszczony kurs morskiej praktyki” i „Astronomia”) szkoły wojenno-morskiej, w Świeciu.

6. PRACE PRZYRODNICZO-OCEANOGRAFICZNE.

Naukowe prace przyrodniczo-morskie reprezentuje u nas prof. Michał Siedlecki, autor „Jawy”, delegat polski do Międzynarodowej Komisji do badań morza. Z pośród prac przyrodniczych i oceanograficznych posiadamy: Baranowskiego „O Morzu”, Brzezińskiego „O morzach i lądach” Tuczyńskiego „Morze, zjawiska w nim i na niem”.

RADOSŁAW KRAJEWSKI.

POMORSKA WYSTAWA ROLNICZO-PRZEMYSŁOWA W GRUDZIĄDZU

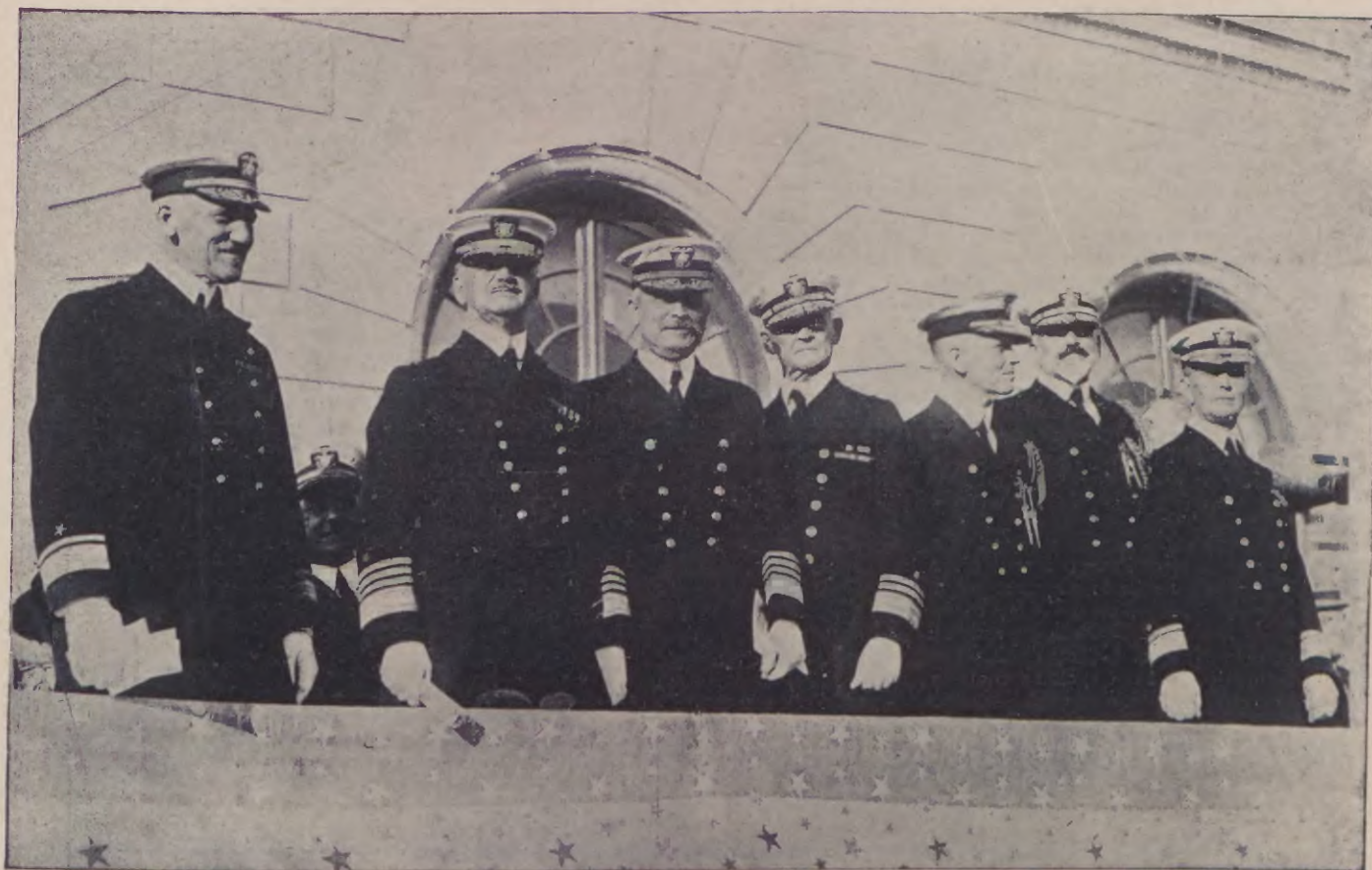


Nad pawilonem morskim wystawy, wybudowanym w kształcie latarni morskiej, unosi się przybyły z Torunia sterowiec „Lech”.
Fot. Propaganda.



P. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, przyjmowany przez burmistrza m. Grudziądza p. Włodka i przedstawicieli Komitetu Wystawy.
Fot. M. Fuks.

ADMIRAŁOWIE NAJWIĘKSZYCH POTĘG MORSKICH



Siedmiu czynnych obecnie admirałów marynarki amerykańskiej.

Fot. „Atlantic“



Admirałowie angielscy: admirał Beatty, pierwszy lord morski, i admirał Roar.

Fot. Wipro.

LATAJACY HOLENDER

1.

Warczą! furczą kołowrotki,
Toczą, kręcą nie dziewczęta —
Z cichą falą pieśni słodkiej;
Naraz dziko zabrzmia Senta:

I na burzliwej piersi mórz, wiekuiście tak błędzący —
Płynię ku światłu złotych zórz — holender latający:
W otchłani mej duszy noc czarna szaleje —
Tęsknota wieczysta w złoconą nadzieję,
Jak w złote gwiazd wieńce przybrana;
Po dzikich bezdrożach — po falach, po morzach —
Ma nawa mknąć wciąż opętana.
I wiecznie na fali — na ciemnej, na słonej —
Aż płaczą delfiny — aż płaczą trytony —
Mój okręt się błąka ponury:
A maszty ma czarne, jak krzyże cmentarne,
A żagle ma z krwawej purpury,
Nie pomnę już kiedy — w ludzkości zaranie
Mój duch na bezdenne się rzucił otchłanie
I odtąd już nigdy nie spocznie:
Bo nie masz tej mocy, coby mi śród nocy
Promienną zabrzmiała wyrocznię.

2.

Zamilcz — przerwij pieśń tę dziką:
Pieśń to straszna, niby fali
Ryk, co grobów brzmi muzyką.
Ale Senta śpiewa dalej:

Posępny starzec, błędny duch w zadumie wiecznej trwa,
A purpurowy żagli ruch ogarnia sina mgła —
I patrzy w dal, w nieznana dal — w promyczek gdzieś świecący,
I dalej błądzi pośród fal — holender latający.
Kochałem natury macierzy zielenie
I żywe stworzenie — i słońca promienie —
I bogi kochałem nieznane —
I ludzkie gromady, co w łez i krwi ślady
Malują swe progi świetlane.
I nieraz pijany miłości nektarem —
Z wszechbytem się w jedność zlewałem, jak czarem,
I nie wiem, jak bogom się zdało:
Zgasili — z wesele, żem kochał za wiele,
Czy przeto, żem kochał za mało?
Bo oto mych uczuć gorące płomienie
W dziewczyny jedynej wpłynęły spojrzenie
I dziewczę mi stało się wszystkim:
Naturą i światem — płaszną i kwiatem —
Jedynem wśród zjawisk zjawiskiem.
I, rzekłbyś, straciłem swą duszę — swą własną
I wlałem swą istotność w jej istotność przejasną,
A dziwny był skutek tej zguby:
Żem lepszy, mocniejszy — żem czuł się piękniejszy
W kryształach spojrzenia mej lubej.

3.

Kręcą — kręcą się wrzeciona..
Śpiewaj pieśń swą — śpiewaj całą —
Cóż wędrowiec — mów — coż ona?
Co się stało — co się stało?

Zaszumiał wiatr, zahuczał grom — jęknęła morska toń.
Żeglarzu, burzom wierz i mgłom, od oczu dziewic stróż.
Twój promień zgasł — na okręt siadł — przez wichr płyn
szumiący —

Bez win, bez win przeklęty bądź, holendrze latający.

I pieśń się urwała — jak nic co się zrywa —

Jak serce, gdy pęka i we krwi swej pływa —

I ślepnie na życia promienie.

I przysła, jak mara — miłości tej czara:

Złudzenie! złudzenie! złudzenie!

I serce mu pękło, dusza obmarła —

I otchłan mu piekiel swe wrota otwarła...

Jej imię? i coż po imieniu?

Czy Lilith, czy Lilla — puch skrzydeł motyla —

Płynący po wartkim strumieniu.

I ruszył na morze — na morze głębokie —

Na wyspy dalekie — na lądy szerokie —

Na dzikie piaszczyste pustynie:

I zali się fali, czy miłość jest w dali,

Bo tutaj mu dusza krwią płynie.

I wołał: słuchajcie, bogowie wysocy.

W mem sercu na miłość zabrakło już mocy.

Bo z nici zwątpienia się przedzie.

Za wiele kochało — za wiele płakało —

I nigdy już kochać nie będzie.

Miłości, przeklętą mi, będziesz na wieki,
Zatrzymam w twych żarach płynące krwi rzeki
I serce me będzie kamieniem —
I niewiast ponęta mi będzie przeklęta —
I będzie mi baśnią i cieniem.

4.

Hańba zdradzie zawsze, wszędzie.
Dziewczę duszę ma jaszczurczą —
Nigdyż kochać on nie będzie?
Kołowrotki warczą — furczą...

Chociażbyś marł przez uczuć żar — nie bluźnij mocy ich
Żeś miłość kłął, nie ujdiesz kar — przeklętyś za ten grzech:
Zejdiesz na ląd co siedem lat — miłości szukający
W złudzeniach wiecznych, póki świat — holendrze latający.
I odtąd wciąż błądzi po morza głębinie —
I odtąd, ach, odtąd, gdy siedem lat minie,
Opuszcza wód morskich odmęty —
I szuka dziewczyny — kochanej, jedynej —
Chce nie żyć, żyć musi przeklęty:
Bo śmierć mu odmawia żelaznej swej kocy,
Dopóki świetlanych gościńców w ni-biosy
Dziewczyna mu wierna nie wskaże —
I w natchnień godzinie — z nim wraz nie popłynie —
Na morskie dalekie miraże.

5.

Cienko — cienko nic się przedzie —
Żeglarz błądzi przez głębiny!
Czy ratunku dlań nie będzie?
Czy nie znajdzie swej dziewczyny?

I co siedem lat schodzi na ląd. — O, dziewczę zjaw się, zjaw —
I płynię — ie wie dokąd, skąd — śród burz, i skał i raf.
O, patrzaj, z chaty idzie dym — w obłoki strzelający:
Może jest dziewczę w domu tym — holendrze latający.
Gdzie nie był — nie błądził — nie rzucił kotwicy,
Ten morza Ahaswer — ten syn błyskawicy.

Syn chmur i tęsknoty bez końca?

Na morzach głębokich — na lądach szerokich —
W krainach lodowisk i słońca.

Na ziemi indyjskiej, gdzie lasy palm kwitną,

Nad Nilu był głębią szeroka, błękitna —

Gdzie Jordan się w gaje upłata —

W Kartaginy murach, w Hellady marmurach —

I w Romie — władczyni wszechświata.

I nieraz, gdy błądził po morzach bez końca,

A zdala drgał zachód purpurą krwi słońca —

On roił: O, zajdź moje brzemie!

I wołał snu głodny — przez obszar ten wodny:

Na ziemię na ziemię na ziemię

I oto nad ziemię nadpływa widziadłem —

I w sercu od długiej tęsknoty pobladłem

Nadzieją zapala się nowa:

Tu znajdę dziewczynę — z nią razem popłynę,

Gdy słodkie wyrzecz mi słowo.

I serce mu gore uczuciem różanem,

Wieczyste jednakiem, a wiecznie nieznanem —

Przed nową dziewczicą znów klęka —

I do nóg jej pada — i kłatwy jej składa —

I serce na nowo mu pęka.

Nie było bo w Indjach — w Egipcie — w Judei,

Ni w żadnej krainie, gdzie widmo nadziei

Mu lśniło, by żar błyskawicy:

W Helladzie, ni Romie — nie było widomie,

Nie było dlań wiernej dziewczicy.

I wiecznie na fali — na ciemnej — na słonej,

Aż płaczą delfiny — aż płaczą trytony,

Ów okręt się błąka ponury,

A maszty ma czarne, jak krzyże cmentarne,

A żagle ma z krwawej purpury!

6.

Zamilcz! Nic się wije cienka...
Zamilcz — zamilcz! Żeglarz klęka —
Zamilcz! Słuchać duch się lęka —
Żeglarzowi serce pęka.

O biada — biada — biada! ten załoga wzniesie krzyk,
O biada! miłość twa to sen — i sen, jak widmo, znikł.
Nieszczęsny twój w miłości los, o kapitanie nasz!
Masz dziki zwrok, piorunny głos — jak grób porurą twarz

Nieskończony ogrom żądz — nic rojeń nieskończoną,
 Kobieta słucha ciebie, drząc, — nie pojmie cię jej łono.
 Jej niepojęty straszny jęk, co wstrząsa cię raz wraz —
 Przy tobie w duszy czuje lęk — i zdasz się jej, jak głaz.
 Oceanowych łoskot burz — orkanów gędzba dzika —
 Żałobny ryk bezdomnych mór — to ślubna twa muzyka!
 I niby duchów błędny chór — wyklęci marynarze
 Śród czarnych fal i czarnych chmur — w dalekie mkną miraże.
 Więc płynie wygnaniec na dzikie narody,
 Gdzie w sercach nie zagaśł pierwotnej pogody
 Dziewiczy blask żywy i świeży:
 Na Cymbry — na Scyty — na Skandyi gór szczyty —
 Ku Thule — ostatniej rubieży.
 Na Cymbrach — na srebrnych śnieżystych wertepach,
 Na Scytach — w zielonych i borach i stepach,
 Na Thule, gdzie wulkan się pali —
 Na fiordach — na śniegach — na Gotach — Norwegach —
 On gwiazdę swą widzi z oddali.
 Ach, tylko z oddali ta gwiazda mu błyska,
 Bo kiedy już w oczach zaświta mu zbliska.
 Błędnieje i znika i gaśnie —
 I zawsze i wszędzie — zła dola mu przędzie —
 Złudzenia i widma i baśnie!
 Więc nigdy nie spocznie? — więc nie masz na ziemi
 Istoty, co ku mnie oczyma tkliwemi,
 Jak siostra by dobra patrzała?
 Umarła nadzieja — i czarna zawieja
 Na nowo mą duszę porwała.
 Gdzie ona? gdzie ona? O, mówcie mi, duchy,
 Wy, którym wiadome tajemne sił ruchy —
 Kołysek i mogił przewroty —
 Czy zmarła przed wieki? czy w jutrzni dalekiej —
 W przyszłości narodzi się złotej?
 A może na innej gdzie żyje planecie,
 A może nie ludzką ma postać na świecie,
 W gołębiu ukryta lub pszczole?
 Czy kwitnie kaliną, czy buja ptaszyną —
 Czy żyje w nieznanym żywiole?
 Noc ciemna — noc czarna naokół mej głowy,
 Wiatr świszczy — wiatr huczy, jak upiór sfinksowy,
 I wiecznie noc taka mnie czeka:
 Przedemną, nademną — ponuro i ciemno —
 ...Ach, znów widzę światło zdaleka!

7.

Znowu światło — blask mamidła.
 Znowu zapłacz żeglarz smutno:
 Warczą — furczą motowidła,
 Białe — białe będzie płótno.
 Szepcze dziewczę do dziewczęcia:
 — Żal mi, żal mi leż tułacz!
 Na nic skargi, ni zakłęcia,
 Kłatwa bogów nie przebacza.
 — Błędzi — błędzi potępiony.
 — Nigdzie szczęścia — nigdzie dachul —
 — Gdyby w nasze przybył strony!
 — Ach, umarłabym ze strachu,
 — Ach, uciekłabym strwożona,
 — Musi być, jak grób, ponury.
 ...Kręć, kręć się wrzeczona,
 Szepcą trwożne dziewcząt chóry.

O, przybądź, przybądź na nasz brzeg — o duszo ty ponura,
 Tu czeka ciebie długi wiek — wikingów dzika córa.
 Tu cię powita Senty iza — i uśmiech jej tęskniący,
 Tu kłatwa się zakończy twa, holendrze latający.
 O, gdybyś usłyszał ten głos, co mu sprzyja —
 Lecz fala się zwija — człek dołą swą mija —
 I okręt się toczy ponury,
 A maszty ma czarne, jak krzyże cmentarne,
 A żagle ma z krwawej purpury.

8.

O jest — ja czuję — mówię wam — przeminie czarna chmura.
 Ja jego ból, jak własny, znam — wikingów dzika córa!
 Słuchajcie, od dzieciennych lat — ja roję o nim wciąż.
 Od nianki wiem, że poprzez świat — wyklęty goni mąż —
 Na ścianie obraz jego tam — o patrz, to on, jak żyw —
 Jest dlań zbawienie, mówię wam: serc naszych dwojga spływ.
 Przeczuję każdy jego dreszcz — i każdy jęk i ból —
 I w niewidzialny jakiś kleszcz — mnie ducha jał ten król!
 Bo on mój król był — on mój lew — mój orzeł i mój bóg.
 Ku niemu szedł mój każdy śpiew: o nim piorunów huk,
 O nim mi łoskot fali brzmiał — i orlich skrzydeł szum,
 On we mnie straszną siłę wlał — niepokonanych dum,
 Ja kocham cię — ja kocham cię, nieznany, nieznający!
 O, mów, gdzie jesteś, gdzie leżesz, gdzie — holendrze latający!
 O potępięncze, do mnie pójdz — jam twoja, o ty mój!
 O ku mnie skieruj swoją łódź, o ku mnie fale pruj!
 Na morze idź, na okręt siadź i płyn przez fal odmetry,
 Przekłety bądź, przekłety bądź, na wieki bądź przekłety.
 I co siedm lat schodzi na ląd: o, dziewczę, zjaw się, zjaw
 I błędzi, nie wie, dokąd, skąd — śród burz i skał, i raf.
 I co siedm lat, co siedem lat serce mu pęka raz —
 Znow mu się w noc odziewa świat — i duch się zmienia w głaz.
 Oceanowych łoskot burz — orkanów gędzba dzika —
 Żałobny ryk bezdennych mór — to ślubna twa muzyka.
 O pójdz, tułacz, do mnie pójdz — jam twoja, a ty mój.
 O, ku mnie skieruj swoją łódź — o, ku mnie fale pruj.
 Tu cię powita Senty iza i uśmiech jej tęskniący —
 Tu kłatwa się dopełni twa, holendrze latający!
 ...Szalony wicher dziko dmie śród oceanu fal,
 Wyklęty okręt żagle swe w nieznana niesie dal.
 I w błyskawicach — gromach — mgłach — w ulewie

deszczu rzek —
 Niesie go wir pod Senty dach — na skandynawski brzeg.
 Na brzeg norweski niesie go — wir morza głębi wzdętej.
 O, płyn z Przeznaczeń swoich mgłą, żeglarzu ty wyklęty!
 Drży Senta, w piersi mrze jej dach. Jak dziwny buzy gniew!
 Jaki tam gromów jęk i śmiech! jakich nadziei śpiew!
 Tułacz, ku mnie fale pruj, o spiesz do mego łona —
 Jak nieskończonym duch jest twój — ma tęskność

nieskończona!

O potępięncze, do mnie spiesz — niech spełni się twój los.

Usłyszał, Sento! ciesz się, ciesz, usłyszał on twój głos.
 Patrz, Sento, patrz, w przystani tam jakież to okręt stoj!
 O, jest dlań zorza, mówię wam! to żeglarz pieśni twojej.
 Czerwone żagle ma i w kir żałobny maszty strojne —
 Rzucony wiecznie w morski wir, sam z sobą toczy wojnę.
 I słyszy Senta wrzawny gwar — w przystani — u swych wrót —
 W jej oczach mrok, w jej sercu żar, bo oto stał się cud:
 Nim straż zagrzmiała w turzy róg, o gościach śpiewający —
 W tęsknocie kląkł u Senty nóg — holender latający!

ANTONI LANGE

ŚNIĘ SEN WIKINGA.

Rysy moje stały się ostre i wyszlachet-
 nione walką z żywiołami morza i powie-
 trza. Wicher mi odrzuca z czoła długie
 blond włosy, aż się wiją. Oczy, o barwie
 morskiej wody, promieniają żądzą sławy.
 Na piersi mam cyzelowany pancerz błę-
 szczący, na nągich łądzwiach czuję chłód
 polerowanej stali, na stopach noszę rzym-
 skie sandały. Wiatr ponosi mój płaszcz
 normandzki, płaszcz białego kruka, spięty
 na pancerzu gemmą, zrabowaną na patry-
 cjusza Romy. U nóg mych warują dwa
 czarne dogi z oczyma nabiegłymi krwią.

Za mną ciągnie drużyna moja. Latają-
 cy blask dzienny przegląda się w ich błę-
 szczących hełmach i w zjeżonych nor-
 mandzkich brzeszczotach. Twarze wilków
 morskich okalają długie brody, które tar-
 ga wicher nordowy. Witajcie, dzielni towa-
 rzysze wypraw łupieskich na frankońskie
 zamki, na bezdroża teutońskich puszczy,
 na marmurowe ruiny, światowładnej Romy!

Jak Macbeth depczę oble uroczysko,
 kędy się ukazują fatalnie wiedźmy i błą-
 ka się duch Banka.

Śnię sen Wikinga.

J. B. RYCHLIŃSKI



Uroczysty akt złożenia przez polską marynarkę wieńca na grobie nieznanego estońskiego żołnierza.

NASZE KĄPIELISKA MORSKIE.

Gdynia i Kamienne Góra w ankiecie, ogłoszonej przez ruchliwe i piękne wydawnictwo „Z Całego Świata” otrzymały przeszło 16,000 głosów, to jest pobiło wszystkie inne uroczę i mniej uroczę uzdrowiska krajowe.

A dzieje tej miejscowości krótkie. 1920 roku gono ludzi dobrej woli i czynu, zakupiło od Niemca górzyste wybrzeże morza. Cudowne widoki zachwyciły wysłanników kupna a doniosłość zdobycia tego zakątka dla kraju zrozumiana w porę przezwyciężyła wszystkie trudności kupna. Tak powstało T-wo Kąpiel Morskich w Kamiennej Górze.

Dzisiaj to prawie Europa, zastrzegam się jednak, że jeszcze nie zupełnie, ale już Europa! Piękne wille, hotel, wodociągi, drogi i ulice, szosy, a nade wszystko światło Elektryczność zabłysła w Gdyni i Kamiennej Górze na wczesną wiosnę tego roku. Światło to ma znaczenie prawie symboliczne dla brzegów naszego morza, od niego biją promienie w morze i serca ludzkie. dowodem tego była piękna uroczystość w drugie Święto Zielonych Świątek.

Miejscowe T-wo powstańców i b. wojskowych zrzeszyło wszystkich, którzy walczyli za Polskę, obróło sobie ten dzień Zesłania Ducha Ś-ego, by pod opieką wojewody d-ra Wachowiaka urządzić piękną uroczystość poświęcenia sztandaru. Poświęcenie było prawdziwym świętem, wnoszącym świętość i miłość w dusze nasze, o które się rozbijają niemieckie zakusy na nasze wybrzeże.

Obowiązki chrzesnych przyjęli staroscina dr. Wybicka z To-unia i dr. Sawi-

cka z Warszawy, oraz panowie generał Sikorski, minister wojny; dr. Henryk Strasburger, minister z Gdańska i miejscowy wójt p. Ratke. W komitecie honorowym panowie: Czarnowski, prezes Dyr. Kolei Gdańskiej, St. Chmielewski, starosta Wejherowski, komandor Jacyńcz, Witold Kukowski, poseł estoński, arwokat B. Langowski, ks. pro-

boszcz Sawicki, J. E. Monniter, konsul francuski, komandor Świrski, W. Pipski, starosta pucki, D. Wybicki, starosta krajowy. Po uroczystem poświęceniu sztandaru i defiladzie, w której brało udział 30 towarzystw ze sztandarami i konną banderą, odbył się obiad. Cała uroczystość była manifestacją narodową na granicach Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej.

W. GRUBA.



Kamienna Góra pod Gdynią.

KRONIKA MORSKA.

ROZWÓJ MARYNARKI JUGOSŁOWIAŃSKIEJ. Jugosławia w chwili swego powstania własnej floty nie posiadając, obecnie może się poszczycić następującymi wynikami. Flota wojenna wynosi 11 torpedowców, 6 krążowników i 34 dużych monitorów, nie licząc paru wielkich pancernych łodzi motorowych i 4 pomocniczych statków szkolnych. Flotę tę zorganizowało państwo. Główna jednak uwaga skierowana została na rozwój marynarki handlowej. Pod presją konkurencji włoskiej flota handlowa poczęła rosnać, jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki. Dorobek w tej dziedzinie reprezentuje 150 jednostek okrętowych i 610 żaglowców, zaopatrzonych w motory. Pojemność floty wynosi 170 tys. tonn. Zatrudnia ona około 4 tys. ludzi. Jugosławia posiada własne doki w Kralewicy i Belgradzie, gdzie częściowo buduje okręty na własne potrzeby, większość jednak obstalunków pokrywa się w wytwórniach obcych. Trzeba dodać, że cała marynarka handlowa wyrosła na drodze inicjatywy prywatnej i znajduje się w rękach kilkunastu towarzystw okrętowych. Wszystkie one wykazują niesłychaną żywotność. Rząd otacza działalność tę przyjazną opieką i pomocą kredytową.

KRYZYS MORSKIEGO RUCHU OSOBOWEGO. Pomimo większej liczby turystów amerykańskich w Europie po wojnie, ruch pasażerski na statkach, kursujących pomiędzy naszym lądem a Ameryką znacznie się zmniejszył.

W obydwu kierunkach przewieziono w 1913 roku 1.475.994 pasażerów, w 1923 tylko 911.752, a w 1924 tylko 683.433.

Jakkolwiek w zeszłym roku wzmożła się liczba jadących z Ameryki, z powodu wystawy w Wembley, nie przeszkadza to, że ogólna liczba w stosunku do 1913 roku spadła o 32,7 proc. i o 53,7 proc. w 1924 roku.

Tak znaczne zmniejszenie frekwencji

stanowi poważny kryzys dla floty pasażerskiej transatlantycznej.

Zebrani na konferencji w Paryżu, w grudniu 1924 roku prezesi wielkich towarzystw nawigacyjnych, północno-atlantycznych, skonstatowali, że przyczyny tego niedostatku nie można usunąć, gdyż jest ona konsekwencją ograniczenia liczby imigrantów do Stanów Zjednoczonych, które to ograniczenie ma być jeszcze zwiększone znacznie w 1927 roku, uznali jako jedyne środki, mogące nieco poprawić ich sytuację:

a) modyfikację taryfy, która od roku bieżącego rzeczywiście została podwyższona;

b) dostosowanie się do nowych warunków. To ostatnie zadanie jest trudniejsze i musi być inaczej rozwiązane przez towarzystwa angielskie i francuskie, inaczej przez niemieckie.

Do Anglii a szczególnie do Francji przybywa najbogatsza klasa podróżnych, zwiedzających Europę. Z portów tych krajów odpływa stosunkowo mniejsza liczba wysiedleńców. Aby powiększyć klientelę, okręty stamtąd odpływające muszą się starać głównie o ulepszenie warunków transportu 1 i 2-gą klasą i o możliwą szybkość. Co do statków Deutscher, Lloyd i Hamburg — Amerika Linie, to wlv one obliczane na przewożenie wielkich ilości podróżnych, t. zn. między-pomostowych, których teraz zabrakło. Od przeszłego roku zaczęła się pewna przebudowa ich urządzeń, mianowicie wprowadza się t. zw. ulepszoną klasę 3, w której każdy pasażer miałby swoje łóżko, po kilka w jednej kabine. Towarzystwa niemieckie spodziewają się, że w ten sposób wywołają zwiększony ruch niezamożnych turystów.

Rezultat tej reformy już daje się zauważyć w roku bieżącym.

SAMOLOTY NA ŁODZIACH PODWODNYCH. Departament marynarki Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej

rozpoczął próby — wyposażenia łodzi podwodnych w samoloty małego kalibru. Aparat jest cały z metalu i tak małych rozmiarów, że po zdemontowaniu może być umieszczony w wieży łodzi podwodnej. W danym wypadku montuje się cały aparat w przeciągu bardzo krótkiego czasu, a po spełnieniu zadania samolot spuszcza się na morze i, jak wykazały próby, nader szybko dostaje się napowrót do łodzi podwodnej. Oczywiście, że samolot ten nie bierze ze sobą żadnej broni, gdyż służy jedynie dla celów wywiadowczych, jest natomiast wyposażony w radio.

— **TRANSPORT WĘGLA POLSKIEGO DO WŁOCH DROGĄ WODNĄ.** We środę zawiął do portu duży okręt włoski, który ma być naładowany węglem polskim, w ilości 7 tysięcy tonn. „Danziger Allg. Ztg.” z tego powodu zaznacza, że jest to pierwszy wielki transport od dłuższego czasu, a wobec niżki frachtu przez Polskę, należy spodziewać się ożywienia ruchu transportowego w Gdańsku.

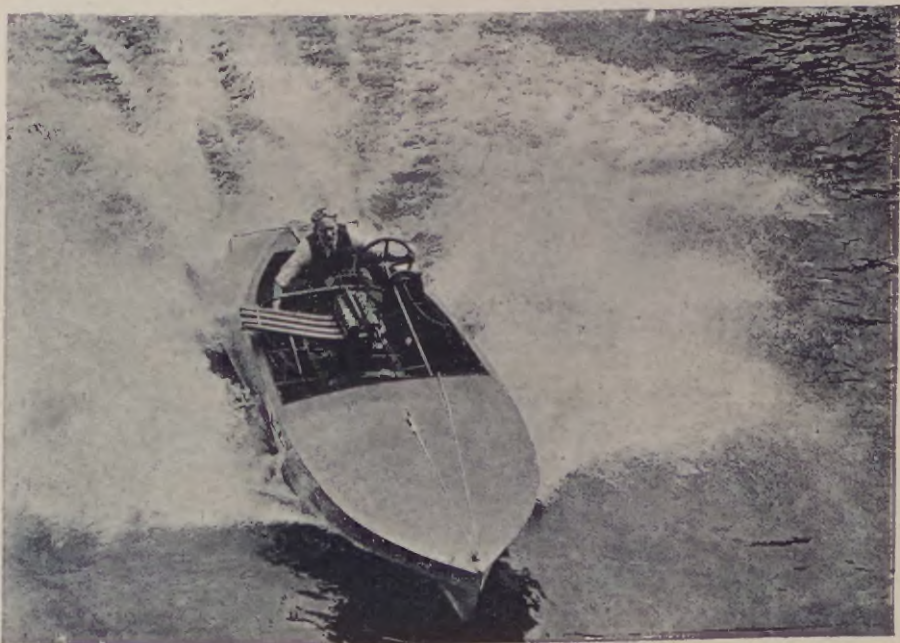
BŁĘDNY OKRĘT. Żaglowiec o pojemności 1.000 tonn „Governor Paar” opuścił port Ingram w Nowej Szkocji we wrześniu 1923 r., wiozący ładunek do Buenos Aires. Dnia 3-go października tegoż roku, wskutek uszkodzeń, wywołanych burzą, załoga statek opuściła i odłączyła rozpoczęła się jego tułaczka wędrownika.

W listopadzie 1923 r. statek angielski „Saksonja” napotkał samotny żaglowiec. Wysłano doń na łodziach kilku marynarzy i stwierdzono, że ludzi niema tam żadnych, statek zanurzony aż po pokład jest w dość dobrym stanie, dwa maszty stoja, utrzymuje się zaś na powierzchni dzięki ładunkom drzewa.

Żaglowiec widziany był z kolei przez statek amerykański „Seneca”, następnie przez statek „Tampa” w odległości 300 mil od miejsca, w którym został opuszczony przez załogę. „Tampa” usiłował zabrać „Governor Paar” i ze sobą, ale zabrakło mu węgla i musiał zamiar porzucić. W lutym 1924 r. żaglowiec przybliżył się do brzegów Ameryki Północnej i widziany był przez „Majestic”, statek należący do White Star Line. W czerwcu tegoż roku napotyka go parowiec amerykański „Olen”. Maszt, kotwica i kabina na pokładzie są nienaruszone. W lipcu żaglowiec jest znów koło brzegów Portugalii, na drodze, którą jadą statki ku wyspom Kanaryjskim. Wyślany z Lizbony holownik ma polecenie zniszczenia go, ale z powodu burzy musi powracać do brzegów.

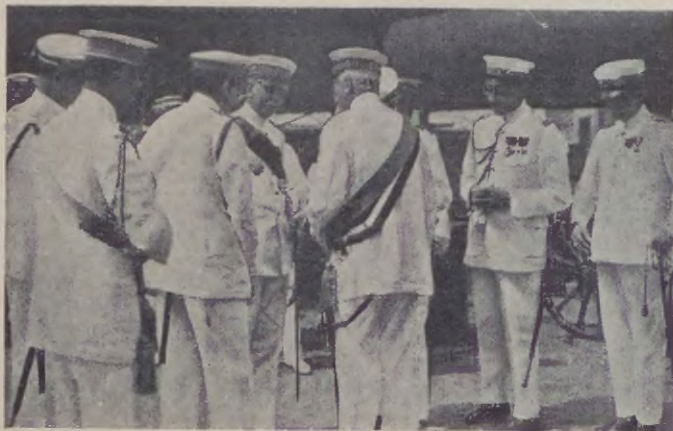
Dnia 8 sierpnia statek „Zaria”, jadący do przylądka Dobrej Nadziei, spotyka „Governor Paar”, odbywający w dalszym ciągu swą wędrownikę po morzu. Czas jest piękny i załoga postanawia skończyć z tem widmem, podpalając go. Na suchych częściach rozlewaia parafinę i zapalają na dwóch końcach, poczem „Zaria” puszcza się w dalszą drogę. Dnia 11-go sierpnia statek „Unitali” stwierdza, że pożar trwa, lecz 13-go tegoż miesiąca przejeżdżająca „Iberia”, że nic się nie pali, a widmo — żaglowiec trwa. Od tego czasu słuch o „Governor Paar” zaginął. Nie wynika jednak bynajmniej z tego, aby miał zatonać. Prawdopodobnie prądy uniosły go tylko w okolice mniej uczęszczane.

rk.



Łódź motorowa na regatce, urządzonych przez Brytyjski Klub Łodzi Motorowych, na Tamizie.

WIZYTA ESKADRY FRANCUSKIEJ W NEAPOLU



Admirał francuski Dusmenil witany przez admiralicję włoską.



Fot. „L'Illustration Italiana”
Wjazd do portu neapolitańskiego.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. I R.

V-TE REGATY MORSKIE W GDYNI. Dnia 2 sierpnia b. r. Liga Morska i Rieczna (oddział w Gdyni) organizuje regaty morskie w Gdyni. W regatach tych wezmą udział yachty i łodzie klubów yachtowych, żeglarskich, wiosłarskich, oraz osób prywatnych, tudzież marynarki wojennej, kutry i łodzie rybackie, kajaki z gdyńskiego oddziału Ligi Morskiej i Riecznej i inne łodzie. Oprócz tego Liga organizuje zawody pływackie, przeznaczając dla uczestników wszelkich zawodów znaczną ilość nagród.

Uroczystości sportowe zakończy bal, wydany przez Ligę Morską i Rieczną.

ODDZIAŁ L. M. i R. w TORUNIU. Jak w całej Polsce, tak i w Toruniu zajęła się Liga Morska i Rieczna urządzeniem „Tygodnia Bandery”.

Kwesta uliczna w połączeniu z koncertami orkiestr wojskowych dzięki sprężystej organizacji dała jak na tutejsze stosunki i mimo bardzo trudnych warunków pokaźny rezultat, a mianowicie zebrano tysiąc czterdzieści dwa złote. Wystawione przy tej okazji modele statków użyczone przez szkołę marynarską w Świeciu, jakoteż wóz, udekorowany masztami i banderami naszej floty wojennej, budziły ogólne zainteresowanie. Wycieczka parowcem wskutek znacznego opóźnienia się statku i niepogody nie ściągnęła tyle osób, ile było pożądanem, drugą wycieczkę wskutek niskiego stanu wody musiano odwołać.

Wszystkim, którzy przyczynili się do pomyślnego rezultatu tygodnia „Bandery Polskiej”, a więc władzom wojskowym i cywilnym, prasie za gorące poparcie, paniom, biorącym udział w kwecie ulicznej, p. komendantowi floty wiślanej kapitanowi Staszewiczowi, orkiestrom wojskowym 8-go pułku saperów i 8-go pułku ciężkiej artylerji, które bezinteresownie brały udział, artystom teatru inowrocławskiego, p. dr. Odrowąż Pieniążkowi jakoteż dyrekcji Warszawskiego Towarzystwa Żeglugi serdeczne składamy podziękowanie.

Wszystkich, którzy nie mieli możliwości uczestniczenia w tygodniu „Bandery Polskiej” uprasza się o przekazanie datków na cele tegoż tygodnia do Banku Przemysłowców w Toruniu na konto Ligi Morskiej i Riecznej.

Na członków tejże Ligi zapisywać się można w zakładach elektrycznych p. inż. Pudelewicza ul. Szeroka Nr. 2.

— **DOM LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ NA HELU.** W najbliższym czasie Liga Morska i Rieczna ma przystąpić do budowy domu na Helu. Dom ten obok

już budującego się domu Ligi w Gdyni będzie stanowił placówkę Ligi na Pomorzu służącą dla celów krajoznawczych i propagandowych. Należy z uznaniem spotkać działalność Ligi, która w roku bieżącym przystępuje do budowy drugiego już własnego na wybrzeżu morskim domu. Świadczy to niewątpliwie o dużej inicjatywie członków Ligi i ofiarności społecznej.



Fot. Paleczyński
Zwycięska osada Klubu Wioślarz Warsz. na regatach międzyklubowych 12.VII r. b.



Nagrodę L. M. i R. w Krakowie wygrała łódź Warsz. T-wa Wiośl. (A. Oświęcimski), bijąc A. Z. S.

ODDZIAŁ L. M. i R. W MILEJOWIE. Dnia 23 czerwca r. b. staraniem Milejowskiego Oddziału L. M. i R. użyczona została w Milejowie nad rzeką Wieprzem uroczystość „Wianków”. Zachmurzone od samego rana niebo rozjaśniło się zupełnie pod wieczór. To też tłumy ogromne zgromadziły się w pobliżu mostu kolejowego, należącego do Cukrowni Milejów. Most ubrany był w zieloną i sztańdarami narodowymi i Ligi Morskiej. W pośrodku mostu wzniesiony był transparent z napisem: „Liga Morska i Rieczna Oddział w Milejowie”. Most i nadbrzeżne łaki tonęły w powodzi różnobarwnych lampionów elektrycznych. Naprzemian grała orkiestra fabryczna i pisały się chóry pracowników cukrowni. Co chwila przesywały powietrze różnobarwne race i oświetlały dalekie horyzonty sztuczne ognie. Wzdłuż Wieprza płynęły świetlanym sznurem wianki z zapalonym światłem, puszczane przez młodzież już to parami już pojedynczo. Punktem kulminacyjnym uroczystości był korowód łodzi, przystrojonych bardzo efektownie kwieciami, wstęgami i lampionami. Łodzie przyjmowane były burzliwymi oklaskami. Długo w noc hałasowała po murawie młodzież wiejska i fabryczna przy dźwiękach orkiestry. To też wszyscy rozchodzili się pod czarem po raz pierwszy widzianej w Milejowie w tak wspaniałej i uroczystej szacie zabawy świętojańskiej. Zn.

ODDZIAŁ L. M. i R. W RADOMSKU. Załączając sprawozdanie kasowe z obchodu Tygodnia Bandery, Zarząd Oddziału ma honor wyrazić najuprzejmiej podziękowanie W. W. Paniom: Pani Prezydentowej Szwedowskiej, Pani Marji Pażowskiej, Pani J. Józefowiczowej, Pani T. Kaliszczukowej, oraz W. W. Panom: P. Inżynierom W. Mucha i Knichowieckiemu, L. Kleinerowi, Julianowi Pótroli, W. Podlewskiemu, Janikowi, Szubertowi Szczygłowskiemu, Zakrzewskiemu za łaskawą pomoc przy zbieraniu fantów, sprzedaży znaczków i urzędzeniu kosza szczęścia podczas ulewnej deszczu, również wszystkim ofiarodawcom i Zarządowi miasta Radomska za kilkakrotne udzielenie Sali Magistratu. Zarząd Oddziału składa serdeczne Bóg zapłać. Zarząd dodaje, że z powodu ulewnej deszczu nie wszystkie

zamierzenia Zarządu i Komitetu dały się uskutecznić. (Oryginał podpisał:) Zarząd Oddziału: Tomasz Dębski, Szczepan Cyrułło, Jadwiga Chomiczówna, Ludomir Łupiński, Stefan Kaliszczuk.

Saldo dochodu, czyli czysty zysk w sumie 904 złote 14 groszy zostanie przelany do Centrali Ligi na kupno statku szkolnego. Pozostałe obiekty: barka, silomierz, urządzenie strzelnicze, oraz pozostałe z kosza szczęścia fanty, wymienione w protokole Zarządu i Komitetu z dnia 20 czerwca 1925 r., będą zlikwidowane to jest sprzedane z licytacji, lub z wolnej ręki w miarę możliwości i osiągnięte z ich sprzedaży sumy po pokryciu kosztów będą przelane dodatkowo na ten sam cel, o czym będzie złożone i ogłoszone dodatkowo sprawozdanie.

ODZNACZENIE L. M. R. NA WYSTAWIE POMORSKIEJ. Komitet Sędziów Pierwszej Pomorskiej Wystawy Rolnictwa i Przemysłu w Grudziądzu uchwala z dn. 24 czerwca przyznał Lidze Morskiej i Riecznej List Pochwalny za całokształt działalności, który został dn. 12 lipca doręczony Zarządowi Centralnemu Ligi Morskiej i Riecznej.

REZOLUCJA. Rada Ligi Morskiej i Riecznej na posiedzeniu swym w dniu 16 lipca b. r. po wysłuchaniu referatu prezesa Zarządu p. Edmunda Krzyżanowskiego i po bardzo ożywionej dyskusji, w której zabrali głos wybitni przedstawiciele sfery handlowych i przemysłowych oraz handlowo morskich, przyszła do przekonania, że prawidłowy, systematyczny rozwój gospodarczy kraju nie jest do pomyślenia bez własnej marynarki handlowej i uchwaliła rezolucję treści następującej:

„Rada Ligi Morskiej i Riecznej uważa za rzecz niezmiernej wagi i konieczności jaknajszysze stworzenie chociażby nie liczonej floty handlowej, któraby już w najbliższym czasie wzięła udział w polskim eksporcie i imporcie i wyraża swą opinię, że warunki gospodarcze wymagają, aby rozpocząć od statków niezbyt wielkich w żegludze po Bałtyku i po Morzu Północnym.

Rada wzywa Zarząd do energicznego działania w tym kierunku”.

WAŻNIEJSZE WIADOMOŚCI OSTATNIEGO MIESIĄCA

Z POLSKI:

Koszty budowy basenu amunicyjnego na Westerplatte w Gdańsku wyniosły 4,5 milj. guld. gd., przeciętna głębokość basenu wynosi 8,5 mtr., kanał, łączący z Wisłą, posiada szerokość 85 mtr.

Rząd opracowuje projekt częściowej regulacji Sturu w Łucku przez przekopanie kanatu żegluga od mostu na Hnidowie do mostu Kraśnieńskiego.

Studenci - Polacy w Antwerpii zorganizowali przy miejscowym instytucie handlowym Sekcję Studium Morskiego celem przystosowania zdobytych wiadomości z dziedziny handlu morskiego do stosunków Polski.

Bolesław Śląski (w „Kurj. Warsz.”) daje projekt utworzenia w Polsce muzeum morskiego.

Pierwsze większe transporty węgla polskiego będą szły w świat przez Gdynię już z początkiem roku przyszłego.

Kłajpeda domaga się otwarcia żegluga na Niemnie, co utrudnia brak odnośnych traktatów handlowych.

Międzynarodowe wioślarskie zawody akademickie w Anglii o pułkar prowincji Pawja zakończyły się zwycięstwem akademickiej ekipy polskiej.

ZE ŚWIATA:

Rumunja zamierza stworzyć obwody wolne portowe we swych portach: Konstancja, Galac i Braila. Porty te mają otrzymać organizację wolnych portów.

Budżet morski marynarki Stanów Zjednoczonych na r. 1926 wynosi 286 milj. dolarów, zaś subwencja dla maryn. handlowej ma wynosić 6 milj. dol.

Japonja zakończyła budowę łodzi podwodnej o pojemności 1700 ton, mogącej z łatwością przepływać Ocean Spokojny.

Prasa norweska b. ozięble przyjęła wizytę niemieckiej floty wojennej w portach norweskich, przypomniawszy, że niemieckie nurkowce zatopiły podczas wojny europejskiej przeszło 800 okrętów norweskich i przeszło 1200 marynarzy.

Sowiety budują flotyllę na jeziorze Pejpus na wypadek wojny z Estonją.

Flota sowiecka odczuwa brak oficerów. Według urzędowych wiadomości skład personalny floty obecnie ma 20% komunistów, 35% kandydatów partii komunistycznej i 45% bezpartyjnych.

Brazylja zamknęła swe porty przed statkami sowieckimi.

Utonięcie handlowego okrętu szwedzkiego na Bałtyku jest przypisywane rozrzuconym minom przez statki bolszewickie.

Statek sowiecki „Utrisz” został aresztowany i skonfiskowany przez rząd bułgarski.

Dla walki z mgłą poczęto zakładać przed portami kable kierownicze na dnie morza. Kable te z chwilą nadpłynięcia odpowiednio urządzonego okrętu dają na pomoście kapitana akustyczne lub świetlne sygnały.

W pobliżu Tunisu odkryto na dnie morza zapomniane miasto.

Henryk Ford zamierza rozbudować port amerykański Detroit i zwiększyć eksport Ameryki.



Fot. B. Dunin-Markiewicz.

Wyrzucony na ląd statek, którym obłutuje zwłaszcza zachodnie wybrzeże Anglii.

BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO

CENTRALA W WARSZAWIE,
ULICA KRÓLEWSKA NR. 5,

załatwia wszelkie operacje bankowe, przyjmuje gotówkę na: a) rachunki bieżące oprocentowane podług umowy; b) asygnaty kasowe płatne okazicielowi, oprocentowane od 9 do 12 proc. w stosunku rocznym, zależnie od terminu wypowiedzenia i c) na książeczki oszczędnościowe na 9 proc. rocznie. Za zwrot wkładów oszczędnościowych i spłatę procentu gwarantuje Skarb Państwa. BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO POSIADA ODDZIAŁY: w Warszawie, Budowlany, Sienna 17, w Andrychowie, Białej, (Bielsko) Białymstoku, Bydgoszczy, Brześciu n/B. (w organizacji), Cieszynie, Drohobyczu, Katowicach, Kołomyi, Krakowie, Lublinie, Lwowie, Łodzi, Oświęcimiu, Poznaniu, Przemyśle, Równem, Stanisławowie, Tarnopolu (w organizacji), Tarnowie, Wadowicach, Wilnie i Żywcu. Przedstawicielstwo w New-Yorku.

„SARMACJA“

TOWARZYSTWO ŻEGLUGI MORSKIEJ
SP. AKC.

utrzymuje swojemi statkami „WISŁA“ i „WAWEL“ stałą komunikację między Gdańskiem a portami morza Bałtyckiego, Północnego i Londynem.

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

CENTRALNE BIURO „SARMACJI”: WARSZAWA MIODOWA 7 m. 11, TELEF. 18-74.

BEZPOŚREDNIA PASAŻERSKA KOMUNIKACJA WARSZAWA — CIECHOCINEK — TORUŃ PRZEZ PŁOCK — WŁOCŁAWEK.

WYPOCZYNEK NERWOM DAJĄ TURYSTYCZNE WYCIECZKI WODA WARSZAWA — TORUŃ I Z POWROTEM.

SALONY KLASY I i II ODDZIELNE KABINY SYPIALNE Z POŚCIELĄ
PIERWSZORZĘDNY BUFET. UTRZYMANIE CAŁODZIENNE 4 ZŁOTE

LUKSUSOWE STATKI „POLSKA” — „WARNEŃCZYK” — „FRANCJA”.

ZJEDNOCZONEGO WARSZAWSKIEGO TOWARZYSTWA TRANSPORTU I ŻEGLUGI POLSKIEJ SP. AKC.

MIEJSCA SYPIALNE W KABINACH KLASY I i II MOŻNA ZAMAWIAĆ W WARSZAWIE W CENTRALI
ŻEGLUGI NOWY-ŚWIAT 35. TEL. 201-96 LUB NA PRZYSTANI T-WA TEL. 39-97.

DO 50% NIŻEJ FRACHTÓW KOLEJOWYCH DOSTARCZAMY TOWARY I BAGAŻ.

DOSTAWA BAGAŻU I TOWARU W PRZECIĄGU 24 GODZIN DO WSZYSTKICH PRZYSTANI NASZYCH
NA WIŚLE, NA TEJ LINII POŁOŻONYCH A WIĘC: Z WARSZAWY DO MODLINA, ZAKROCZYMIA,
WYCHODZCA, CZERWIŃSKA, WYSZOGRODU, PIECZYSK, ŚWINIAR, KĘPY-POLSKIEJ, PŁOCKA, DUNINO-
WA, DOBRZYŃA, WŁOCŁAWKA, BOBROWNIU, NIESZAWY, CIECHOCINKA, TORUNIA I Z POWROTEM.

WYSYŁKA TOWARU I BAGAŻU ZA ZALICZENIEM I NA INKASO PRZY ODBIORZE.

ZAPISUJCIE SIĘ
NA CZŁONKÓW
L I G I
MORSKIEJ I RZECZNEJ

OD REDAKCJI:
PROSIMY O NADSYŁANIE AKTUALNYCH
OSTRYCH ZDJĘĆ, DOTYCZĄCYCH SPORTU
WODNEGO, ŻYCIA NA MORZU I RZEKACH.

„POLSKA LINJA LOTNICZA“

PRZEWÓZ: PASAŻERÓW, — POCZTY — TOWARÓW

INFORMACJE: WARSZAWA, tel. 9-00, 8-50 — LWÓW, tel. 6-10, 22-75 — KRAKÓW, tel. 32-22, 35-58, GDAŃSK, tel. 415-31 — WIEDEN, tel. 72-5-75, 45-4-62.

ROZKŁAD LOTÓW POLSKIEJ LINJI LOTNICZEJ, NOWY ŚWIAT 24, TEL. 9-00.

I. Warszawa — Gdańsk

Godzina	Kierunek	Godzina
8,30	Warszawa	17,30
11,30	Gdańsk	14,30

Drugi samolot

8,00	Gdańsk	19,00
11,00	Warszawa	16,00

II. Warszawa — Lwów

9,00	Warszawa	12,00
12,00	Lwów	9,00

III. Kraków — Lwów

Godzina	Kierunek	Godzina
12,30	Kraków	10,45
15,15	Lwów	8,00

IV. Warszawa — Kraków

8,45	Warszawa	15,00
11,15	Kraków	12,30

V. Kraków — Wiedeń

12,30	Kraków	11,30
15,30	Wiedeń	8,30

U W A G A: Od dnia 6 lipca 1925 r. aż do odwołania kursuje na przestrzeni WARSZAWA—GDAŃSK codziennie z wyjątkiem niedziel **drugi samolot**.
Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel.

DOSTAWA POCZTY I PRZESYŁEK W TYM SAMYM DNIU.

Dowóz do i z lotniska z wyjątkiem w Warszawie i Gdańsku uwzględniono w cenie biletu.

„AERO“ SPÓŁKA AKCYJNA

KOMUNIKACJA POWIETRZNA NA LINJI POZNAŃ—WARSZAWA
PRZEWÓZ PASAŻERÓW, POCZTY I TOWARÓW

ODLOT SAMOLOTU Z POZNANIA 8.30, PRZYLOT DO WARSZAWY 10.30
ODLOT SAMOLOTU Z WARSZAWY 17.00 PRZYLOT DO POZNANIA 19.00

Samolot kursuje codziennie za wyjątkiem niedziel i świąt.

Dojazd na lotnisko autobusem Sp. Aero, który odchodzi o godzinie 7.45,
— — — — — z przed biura Orbis na placu Wolności. — — — — —

Taryfa osobowa: Jednostronny przelot 60 zł.

50% ulgi udziela się za okazaniem odnośnej legitymacji: 1) Senatorom i posłom sejmowym, 2) Wojskowym W. P.
25% ulgi: 1) Urzędnikom państwowym i samorządowym, 2) Rocznym członkom L. O. P. P., 3) Inwalidom wojennym.

Taryfa bagażowa: Pasażer ma prawo brać z sobą bezpłatnie 15 kg bagażu. Ponad 15 kg pobiera się za każde kilo 1 zł.

Sprzedaż biletów: w Poznaniu w biurze „Orbis”, plac Wolności 9, w Warszawie w biurze „Orbis” ul. Widok.
Bliższych informacji udziela w Poznaniu Dyrekcja, telefon 16-47 lub 20-83 od godziny 9-tej do godziny 18-tej.

Poczta polska: Od dnia 22 czerwca uruchomiona została poczta lotnicza. Przesyłki lotnicza przyjmuje Urząd Poczty Poznań 1, Aleje Marcinkowskiego oraz Główny Urząd Poczty w Warszawie, który udziela szcze-
— — — — — gółowych wyjaśnień przy okienku dla przesyłek lotniczych. — — — — —

„Dlaczego mam zmieniać gazetę?”

Tak mówi niejeden, komu wpadnie w oczy ogłoszenie któregoś z naszych wydawnictw.

I ma słuszość, bo dlaczego ma zmieniać pismo na inne, skoro to, którego jest dotychczasowym czytelnikiem, całkowicie odpowiada wszystkim jego wymaganiom.

Ale jeżeli tak nie jest? Jeżeli w tem piśmie coraz częściej spotyka pewne wiadomości i artykuły, które mu nie odpowiadają, które go drażnią; kiedy przeciwnie odczuwa brak pewnych wiadomości, jakie spodziewa się tam zastać; jeżeli zauważy, że druk się popsuł, że papier jest zbyt marny; jeżeli przekona się, że to „jego” pismo zmieniło się na niekorzyść, że się popsuło—to niech wtedy przez tydzień spróbuje czytać „Rzeczpospolitą”.

Nie chcemy twierdzić, że „Rzeczpospolita” jest najlepszym pismem dla wszystkich, jest jednak niezaprzeczoną prawdą, że przez bardzo wielu jest ona uważana za idealną gazetę.

Świadczą o tem liczne listy naszych czytelników oraz stale zwiększający się nakład pisma.

„RZECZPOSPOLITA”

pokrywa całą Rzeczpospolitą

Warszawa,

Szpitalna 12.

Przedpłata rocznie 4 zł., pojedynczy numer 50 gr. Cena ogłoszeń: Okładka $\frac{1}{1}$ str. (II i III) zł. 400 — $\frac{1}{2}$ 220, $\frac{1}{1}$ str. (IV) 450 — $\frac{1}{2}$ zł. 250. Normalna $\frac{1}{1}$ str. zł. 300 — $\frac{1}{2}$ 170 — $\frac{1}{4}$ 100 — $\frac{1}{8}$ zł. 75. Opisowe $\frac{1}{1}$ str. zł. 350 — $\frac{1}{2}$ 200 — $\frac{1}{4}$ zł. 125. Kolorowe o 50% drożej.

Przypominamy o odnowieniu prenumeraty na II-e półrocze 1925 r. Konto administracji w P. K. O. Nr. 9747,

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA.

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

Drukarnia „Literacka”, Warszawa, Nowy Świat 22.