

WIA TR OD MORZA

M I E S I Ę C Z N I K

POŚWIĘCONY SPRAWOM MORSKIM I ZAMORSKIM ORAZ SPORTOM WODNYM

Rok III.

GDYNIA, styczeń 1934 r.

Nr. 1.

M. Zaruski

Polska na morzu w przeszłości

Dawnemi czasy wielkie wody były tym czynnikiem, który stał na przeszkodzie zbliżeniu się poszczególnych szczepów, plemion i narodów. Najlepszym tego stanu rzeczy dowodem jest rozdział lądów kuli ziemskiej na dwie olbrzymie połacie, do końca nieomal w. XV. Ludzie na lichych i wątych statkach odbywali wówczas przejazdy przez cieśniny, od jednej wyspy do drugiej, jak np. na morzu Egejskiem, gdzie wyspy Archipelagu stały się mostem, który połączył starożytną Grecję z Azją Mniejszą, ale na szerokie morze długo nie odwazali się zapuszczać. Dopiero podróże Krzysztofa Kolumba (pierwsza podróż w r. 1492, czwarta i ostatnia w r. 1502) otwały bramy na szlaki wodne wiodące do Nowego Świata. Ultima Thule — wyspa leżąca na „krańcu świata“ — została za rufą okrętu śmiałego żeglarza.

Sprawiedliwość nakazuje tutaj nadmienić, że blisko na 500 lat przed Kolumbem duńscy wojownicy, Wikingowie, pierwsi dotarli do brzegów północnej Ameryki. Tak w r. 874 wiking Ingolf znalazł się na Islandji, a w 112 lat później wynany z tej wyspy Eryk Rudy, płynąc wciąż za biegiem słońca odkrył Grenlandję. Jego syn, Leif Erikson, uniesiony przez burzę, dobił wreszcie do brzegów Ameryki.

Odkrycie Wikingów pozostało bez echa. Zasługa odkrycia nowych kontynentów pozostaje przy Kolumbie, który prawdopodobnie nie wiedział nic pewnego o wyprawach wsławnych Wikingów.

Dziś jednak, wraz z ogromnym rozwojem wiedzy przyrodniczej i techniki, stosunki uległy radykalnej zmianie: zamiast starożytnych wiosłowych „birem” i „kwinkwerem” a później „karawel” żeglarzy Kolumba, zjawily się wielkie parowe okręty, które za dni naszych przybrały postacie: amerykańskiego „Lewiathana” (59.957 ton), angielskiego „Majestic” (56.621 ton), „Normandji” (73.000 ton), „Berengarji” i innych kolosów morskich, które z regularnością zegara kursują pomiędzy dwoma światami — starym i nowym.

Wielka woda dziś nie rozdziela lecz łączy narody.

Cóż my, Polacy, czyniliśmy w owe czasy na morzu? Jaki był nasz stosunek do „wielkiej wody” wtedy, gdy król anglosasów, Athelstan w IX w., pisał w dekrete: „kto trzy razy na własnym okręcie przepłynie wielkie morze, od tego czasu ma prawo do zaszczytów.

Myśmy, rozszczeni na liczne plemiona Połabian, Wilków, Lntyków, Obotrytów, Łuzyczan Hawelan i innych, znanych pod ogólną nazwą Wenedów, siedzieli w puszczech i nad brzegami, morza Bałtyckiego, od dzisiejszej Danji, aż do Fińskiej niemal zatoki, a l gendarna Wenedata Atlantyda słowiańska, pogrążona w odemęty morskie — była naszą morską stolicą „cudownym kultem i sztuką wybudowaną”, jak mówi o niej apostoł pntelnik Bernard (1124 roku).

O tych przodkach naszych kronikarz niemiecki z XII w., Helmold, pisze: „Słowianie zawsze do morskich wypraw chciwie wyciągali ręce, największe swe nadzieje i bogactwa upatrując w okrętach”.

Znikła z powierzchni ziemi Weneda, zatopiona przez fale, a prawdopodobnie zniszczona przez skandynawskich wikingów, padł Branibor, siedziba Hawelan, zdobyty przez Henryka Ptasznika (w. X.), padła wreszcie w XII. w. ostatnia twierdza zachodniej słowiańszczyzny — Arkona.

Po rzezi Gdańska, dokonanej zdradziecko przez Krzyżaków w r. 1308, w której cała niemal ludność polska została w pień wycięta, załw germański, posuwający się wzdłuż wybrzeża morskiego, co az bardziej umacniał się nad brzegami Bałtyku.

Gdańsk stał się miastem niemieckim. Wzmocniony „wielkim przywilejem” (privilegium magnum) króla Kazimierza Jagiellończyka z r. 1457, nadającym mu prawo otwierania i zamykania żeglugi, ujął w swe ręce wszystkie sprawy z polską żeglugą morską związane.

Fatalny ten błąd króla zaciążył nad całym stunkiem Polski do morza i przetrwał do dni naszych.

Przyszły czasy Zygmunta Augusta. W r. 1561 napadł car Iwan Groźny na należące wówczas do Polski Inflanty i wkrótce dotarł do Zatoki Fińskiej. Małe nadmorskie miasteczko Narwa niebawem zasłynęło jako moskiewskie „okno na świat”. Do tego portu, kierowały się liczne okręty kupców duńskich, szwedzkich, angielskich, którzy dostarczali Iwanowi wszystkiego, co było do prowadzenia wojny potrzebne: broni, odzieży, naczyń, artykułów spożywczych i t.p.

Król na morzu czuł się bezsilny. Wtedy to idąc za radą Wacława Dunin — Wąsowicza, rycerza jak mówi kronikarz, „znamienitego i ćwiczonego tak na ziemi jako i na morzu” król postanowił stworzyć „armatę wodną”. W tym celu powołał do służby swojej właścicieli okrętów. Okręty uzbrajano, zaopatrywano w odpowiednią załogę i w ten sposób stworzono ochotniczą flotę wojenną, której głównym zadaniem było „wstrzymywanie i chwywanie okrętów, płynących do krajów nieprzyjacielskich”. Ochotnicy ci nazywali się kaprami, po łacinie — speculatores, albo custodes maris.

Pierwszym kaprem był wspomniany Wacław Dunin — Wąsowicz, który „z wielką sławą Królewskiej Mości wojował” i stał się postrachem żądnych zysku kupców zamorskich. Drugim — gdańszczanin Maciej Scharping, Tomaszem Sierpinkiem mylnie niekiedy nazywany. Za nimi poszli: Nerker, Nanynges, Genderich, Bibrant, S. arosta, Rotermundt, i cały szereg innych. Otrzymywali oni „listy bestalunkowe” czyli patenty kaperskie. W r. 1567 flota kaperska wzrosła do 30 okrętów. Na masztach ich powiewały bandery królewskie, które wyobrażały „rękę, zgiętą po łokieć i dzierżącą w dłoni szablę ku górze wzniesioną”.

Żegluga w kierunku Narwi, czyli t. zw. wówczas „nawigacja narwicka” ustała.

Od tego czasu jednak stanowisko Gdańska — w początkach jego świetnego rozwoju — przychylnie Polsce, uległo zasadniczej zmianie: obawiając się utraty, jakbyśmy dziś powiedzieli, swego monopolu na uprawianie z ramienia Polski żeglugi, miasto coraz oporniej przeciwstawiało się dążeniom królów polskich do stworzenia własnej „armaty wodnej” nie wahało się nawet wchodzić w porozumienie z wrogami Polski i sprowadzać ich wojenne okręty dla zniszczenia polskiej floty kaperskiej. Nie opamiętały Gdańszczan słowa wojewody łęczyckiego, Jana Sierakowskiego, który, jako członek Komisji Morskiej w ratuszu gdańskim mówił do zebranych; „Polską zawždy Gdańsk tał, bez Polski obejść się nie mógł i nie może. Nami stoicie, nami żywiecie”!

Nie udało się też Zygmuntowi III położyć trwałej podwaliny pod budowę floty.

Za jego panowania w r. 1627 Polska flota odniosła świetne zwycięstwo nad szwedzką flotą Niklasa Stjernskjöld (czyt. Stjernszilda), wiceadmirała króla Gustawa Adolfa, w pobliżu Gdańska, naprzeciw osady zwanej Oliwą.

W bitwie tej ze strony polskiej wzięło udział dziesięć okrętów pod wodzą admirała Arndta Dickmana, ze strony szwedzkiej sześć, ale „połączonych” orlogów, każdy uzbrojony 30 działami. Admirał polski znajdował się na pokładzie trójmasztowego okrętu „Św. Jerzy”, w straży przedniej szedł „Król Dawid”, a za nim inne, pomiędzy którymi w bitwie wyróżnił się „Wodnik” z wiceadmirałem Hermanem Wittem na pokładzie oraz „Panna Wodna” pod dowództwem kapitana Argena i „Lotny Jeleń” pod kapitanem Appelmanem.

Inne, jak: „Arka Noego”, „Syrena”, „Tygrys” „Biały Pies”, i „Delfin” bezpośrednio udziału w walce nie brały.

Bitwa ta skończyła się walnem zwycięstwem floty Polskiej. Obaj admirałowie — polski i szwedzki — polegli. Największy okręt szwedzki „Słońce” („So en”) wyleciał w powietrze. Reszta już to została wzięta do niewoli, już to ratowała się ucieczką.

Świetne to zwycięstwo, zdawało się, powinno było ugruntować zrozumienie konieczności posiadania własnej floty morskiej.

To też po śmierci Zygmunta III (1632 r.) najstarszy syn jego, Władysław, wstąpiwszy na tron z całym młodzieńczym zapałem zabrał się do pracy na morzu.

Na półwyspie Helkim pobudował forty; Władysławowo i Kazimierzowo, inżynierowie jego Getkant i Pleitner czynili studia w terenie w celu znalezienia miejsca pod budowę dobrego portu własnego i, rzecz znamienna, zatrzymali się na tem samym miejscu, gdzie niespełna w 300 lat potem, za dni naszych stanęła Gdynia, ze swym nowoczesnym portem.

Zawrzała robota w całej pełni. W pobliżu dzisiejszej wioski Chałupy (na półwyspie Helskim) przerobiono dwanaście okrętów na „galeony” wojenne. Została powołana „Komisja Okrętów Królewskich”. Słynnego wojownika Krzysztofa Arciszewskiego, który w służbie holenderskiej walczył w Brazylii, król zawezwał do powrotu, proponując mu objęcie „admiralstwa na morzu”. Wreszcie ustanowił król opłaty dla obcych okrętów, zawiązujących do Gdańska i w tym celu rozkazał swoim okrętom objąć straż przed wejściem do portu.

Wiadomość o tem gdańszczanie przyjęli z najwyższym rozdrażnieniem. „Oburzyły się mózgi gdańskie i zdali się być podobni psu wściekłemu, który kamień do czasu kąsa” — pisze kronikarz.

Wmieszanie się króla duńskiego Chrystjána IV położyło ostatecznie kres wszystkim zabiegom Władysława IV.

W noc grudniową 1673 r. admirał duński Kork napadł na okręty królewskie, stojące przed Gdańskiem, dwa z nich wzięto do niewoli, jeden zatopił. Czwarty z wiceadmirałem Beckerem na pokładzie uszedł do Władysławowa.

Cios ten był decydujący.

Od tego czasu bandera polska na d'ugie lata znikła z widnokręgów morza.

Ukazała się dopiero za dni naszych.

Jan Gan

PRZEZ POLSKĘ DO MORZA...

Ile głębokiej treści w tem krótkim zdaniu...

Aby je zrozumieć w całej rozciągłości, przeżyć się niem do głębi, trzeba przeżyć te niezatarte podniosłe chwile, których uczestnicy splotu byli świadkami.

Bo gdzie silniej mogło się zrodzić potężne uczucie miłości Polskiego Morza, jak nie tu właśnie? Gdzie jaśniej i wyraźniej skryzalizować się mogło zrozumienie dla spraw Polskiego Morza i Pomorza, jak nie wśród tej bezmała dwu i półtysięcznej rzeszy, która, wiedzona społecznym instynctem z najodleglejszych zakątków Rzeczypospolitej na swych „Baljach“, „Arkach“, „Kamerunach“ i t. p. drobnych łupinkach obok wspaniałych jachtów i motorówek, zleciała się do tego szeroko otwartego okna Polski, do tej niegasnącej pochodni wszelkich nadziei Rzplitej, do tego serca naszej Ojczyzny. Po bajorkach, drobnych rzeczuchach przedzierzały się one do królowej rzek polskich, Wisły.

Wysiłkiem mięśni, parotysięczna rzesza obywateli, ożywiona wspólną ideą, w potężnym rytmie swych serc i wiosel zbliżała się z uczuciem radości i niepokoju hen do Polskiego Morza, aby własnymi oczyma ujrzeć jego majestatyczną potęgę, wypocząć tu, nabrać nowych sił i wrócić do własnego warsztatu pracy z dumą i głęboką wiarą w mocarstwową potęgę Narodu Polskiego.

Wypłynęliśmy z Brześcia 23 lipca w ilości 21 osób na 10 kajakach, żegnani przez krewnych i znajomych. Na Bugu do Modlina spotykaliśmy małe grupki kajakowców, a częstokroć i pojedyncze kajaki zmierzające w jednym z nami kierunku.

Od Modlina, spostrzegliśmy na Wiśle, nieprzerwany łańcuchem migocące w słońcu pióra i zarabiacze wiosel różnorodnych statków. Do Złotorji (punkt zborny splotu, 5 km. od Torunia) jechaliśmy luzem, ugrupowując się do defilady przed Płockiem i Włocławkiem.

Płock powitał nas bardzo serdecznie. Miejscowy Oddział LMK. i Związek Strzelecki zaopiekował się uczestnikami, dostarczając kwater, pożywienia itp. Warty dniem i nocą strzegły dobytku i sprzętu splotowiczów, pozostawionego na brzegu.

Two wioślarskie we Włocławku gościnnie oddało do naszej dyspozycji swą przysań, obszerny bardzo ładny dziedziniec i wspaniałe budynek, ufundowany kosztem 250,000 zł. przez obecnego prezesa tego towarzystwa.

Złotorja — to punkt zborny wszystkich uczestników przed Toruniem, to moment ugruntowania się wewnętrznego każdego uczestnika splotu że ta Wisła, królowa rzek polskich, od Torunia po Bałtyk jest odwiecznie polską i polską pozostanie, czemu dał wyraz w swem przemówieniu p. generał Kwaśniewski, wypowiadając między innymi te

Jack Skysailor

Na afrykańskim wybrzeżu

III. Nagroda na konkursie „Wiatru od Morza“.

Szła bez celu.

Nie zwracała uwagi ani na strojny Francuzów, ani na barwny tłu Arabów, ani na mknące tramwaje, ani na drzewa wspaniałe, przystrojone w wieczną zieloną szatę. Utkwiła oczy w czarną, zstarzałą twarz morza, groźną, pofalowaną wściekłością.

Zatrzymała się na Boulevard de la République tuż nad portem. W błękitnych oczach dziewczęcia kryła się tęsknota, niepokój i żal serdeczny a usta ścisnął ból.

Rzuciła ośm na wzburzoną przestrzeń zatoki. Morze gotowało się całe. Olbrzymie balwany pędziły na siebie z szumem okropnym, opanowane szaleńszymi niszcząciami. Uderzały jeden o drugi, syjąc perłami wytrysków, a wichry je porwał i niósł naszpikowawszy ruchome masy powietrza. Straszliwy ryk morza zlewając się z piekielnym wyciem wichury, głuży warkot kranów elektrycznych i okrzyki robotników, rozmaitych odcieni, barw i narodowości

Wicher wzmagał się widocznie. Kilkunastometrowe fale pędziły z zatoki wdzierając się aż do

portu. Statki stojące przy molo, szarpią się na uwięzi, jakby pragnęły potańczyć na wzburzonem przestworzu, lecz majtkowie zakładają podwójne cumy, grube, konopne. Na szkunerach popuszczają łańcuchy kotwiczne, lecz zagłowce nie mogąc się oprzeć naporowi w atru i fali dryfują, wyciągając co chwila łańcuchy jak, struny, grożąc zerwaniem. Niektóre szkuny zarzucały zapasowe kotwice — widocznie przewidując potężne sztor-misko.

Niepokój ścisnął serce Wandy Pruszyńskiej. Złe przecucia opanowały umysł, wpijając się w mózg jak sępy. Czy, żeby miała go utracić? Czy, by to „jego“ morze, które tak ukochała, miało zabrać jej miłość, jej szczęście?...

Przed oczyma stanęła jej wizja ostatniego roku, który przeżyła jak we śnie. Była córką bogatego przemysłowca, osiadłego w Algierze; jedy-naczką pieśczoną, kochaną przez ojca.

— Jak to dobrze wtedy było — szepnęła.

Jednak od roku stosunki domowe pogorszyły się nagle. Ojciec ożenił się poraz drugi z Francuzką, która koniecznie chciała pozbyć się pasierbicy z domu. I byłaby już panna Wanda zgodziła się wyjść za kogoś z licznie starających się o jej rękę i posag konkurentów, gdy poznała Zbigniewa Kruczyńskiego, oficera włoskiego szku-

słowa: „będziemy jechać przez Gdańsk, dziś port obcy, jednak odwiecznie Polskiej, który z istoty rzeczy winien i w najbliższej przyszłości będzie największym portem Rzeczypospolitej”.

Słowa jego nagrodzono długo niemilknącymi okrzykami „Niech żyje” oraz oklaskami.

Toruń — stolica Pomorza, wyrwała szańca polskość i polskich wpływów nad Wisłą — zgotował nam również wspaniałe przyjęcie.

Po imponującej defiladzie, trwającej blisko 2 godziny, kajaki uczestników skoro dobiły do brzegu — zostały rozchwyte przez obywateli toruńskich i niesione na wyznaczone miejsce postoju. Stosy słomy w namiotach, 10 kuchni tuż nad brzegiem wypełnione smaczną gorącą grochówką oraz cały sztab przewodników na kwatery w mieście, świadczyły o wzorowym aparacie organizacyjnym.

Bezpłatne wejście do muzeum toruńskiego, teatru, kin, wywienie, przewodnicy po mieście, zabawa ludowa przed ratuszem dla wszystkich to iście staropolska gościnność, którą byliśmy bardzo mile zdziwieni.

Ale nie tylko Toruń zgotował nam serdeczne przyjęcie. Na całym szlaku aż po Gdańsk i Gdynię ludność pomorska z najmniejszych miejscowości położonych nad Wisłą, wylegała na brzeg witając serdecznie każdy kajak, a okrzykiem „Niech żyje Brześć, Kostopol, Grodno, Lwów, Kamionka, Strumiłowa” i tp. nie było końca.

Małe miasteczko Gniew, o ilości mieszkańców nie wiele większej od ilości uczestników splotu, powitało nas także bardzo serdecznie i podjęło

bezpłatnym obiadem, i śniadaniem, przygotowało noclegi dla wszystkich uczestników, a wieczorem urządziło zabawę ludową na rynku przed ratuszem.

Tczew — ostatni etap przed Gdańskiem. Wyruszamy z pierwszym eszalonom o godz. 6, wiatr przeciwny zmusza do mocniejszych pociągnięć wiosłem. O godz. 12 służą nas na Martwą Wisłę, wiatr się wzmacnia, pieni się lazuruwa toń królowej polskich rzek, muska nasze drobne kajaki kołysze, rzucając z fali na falę wita, rozradowana, ochocza. chcąc nas z nadmiaru uczucia, pełna wdzięczności za odwiedziny otulić swymi chłodnymi ramionami.

Zrozumieliśmy. . . . nikt się nie cofnął, nikt nie narzeka, zaciska silniej wiosło, i pracujemy ze zdwojonym wysiłkiem i uwagą. . .

Posuwamy się naprzód powoli, fale wstrzymują bieg kajaków, wiatr porywisty wyrwa wiosła z rąk. Borykamy się. Już Gdańsk, toń uspakaja się i tylko cichy poszum wiatru niesie wśród za nami słowa: „Nie zapomnijcie, ja wasza królowa”. Uczucie wstydu akrada się mimowoli i rodzi się w umyśle wyrzut sumienia. . .

Wtem dolatuje i nas silny głos znajomej melodji: „Nie rzucim ziemi skąd nasz ród”. To gdańszczanie z brzegu witają nas tą drogą Polakowi mejodją. Za chwilę znowu słyszymy: „Jeszcze Polska nie zginęła”. . . . Prężą się mięśnie, wiosło drży w rękę, chce się zerwać na „Bacność” z piersi wyrwa się odruchowo: „Niech żyje Polski Gdańsk!” Odpowiadają: „Niech żyje Polesfel!” Serca przyspiesza obieg krwi, rodzą się nowe my-

neru „Cogoleto”. Początkowo między młodymi nawiązała się sympatja, która szybko przeistoczyła się w płomienną, prawdziwą miłość.

— Bedzie sztorm, jakiego najstarsi ludzie nie pamiętają w tych stronach — rzekł któryś ze stojących na bulwarze marynarzy.

Wanda ocknęła się z zadumy. Powłokła przerażeniem spojrzeniem w dał, na której obszarze on teraz walczył z morzem o życie.

Po niebie, ledwo widocznem, z poza nisko pędzących, ciężkich ołowianych chmur, z szaloną szybkością mknęły kłębiaste obłoki, zakrywając szczerze resztę horyzontu. A morze kotłowało się, wzburzyło już chyba do dna, rzucając z zięjącej gardzieli coraz się potęgujący ryk.

Nagle serce jej na chwile zamarło w piersi. W dali, z rozwiniętymi aglami, zataczając po zatoce olbrzymie koło, szybował „Cogoleto”.

Szkuner zbliżał się do portu.

— Wpłynął! — zawołał ktoś z coraz to rosnącego tłumu wędzów.

— Nie wpłynął!

— Wpłynął! Patrzcie, jak śmiało żeglują!

— Nie wejdą, zbyt ich na skały dryluje. Widzicie? Już zagłę ściągają.

Szkuner ściągnął w pośpiechu bryfok, spuścił kliwry, zwinął fokę i grotzagle i jął ryfować bezań.

Statek ginął zalewany falami, uderzały weń piana-ce się góry wodne, a suche maszty, chyłąc się na wszystkie strony, rysowały w powietrzu zagmatwane hieroglify, jakby sygnalizując o pomoc.

Wicher dawno już pobił swój rekord szybkości. Wygiął palmy, wyrwał niezamknięte okna w gmachach, zdmuchnął kapelusze z głów mężczyzn i pognał w głąb lądu, unosząc po ul. tumany kurzu.

Statek dryfował coraz bardziej ku grzędzie skalnej, nad którą wila się nieprzerwanem pasmem wstęga piany.

Wanda zrozumiała jakie niebezpieczeństwo grozi jej ukochanemu.

— Ratujcie go! — krzyknęła do otaczających.

Lecz ludzie cofnęli się. Niektórzy wzruszyli ramionami.

P. dla na kolana, wyciągnęła ręce błagalnie.

— Ratujcie go! Ratujcie!

— Tylko chyba Notre Dame d’Afrique go zdoła ocalić — ktoś szepnął.

Poczęła biec ku Matce Boskiej Afrykańskiej i nie spostrzegła się nawet, gdy minęła ludne, gwarne ulce Algieru i poczęła się wspinać ku górze, wąską drożyną, rzucaną niby wstęga niedbale, na dzikiem zbocz. Mija palmy wysmukłe, pokraczne kaktusy, domki o płaskich dachach i brudne dzieci arabskie — wszystko co on tak lubił i kochał.

śli, biegną lotem błyskawicy jedna po drugiej, zlewają się z tysiącem myśli tych co tu płyną i tych co ich witają na brzegu w jedno głębokie uczucie żalu, z powodu dziejowej niesprawiedliwości dokonanej na żywym ciele naszej Ojczyzny.

A policjant Gdański wraz z umudrowanym hitlerowcem posępnie z brzegu przyglądają się majestatycznemu korowodowi tysiąca łodzi, i pali ich twarz rumieiec wstydu a serce uczucie trwogi, może przeczuwają czas kiedy Nemezis dziejowa w imię sprawiedliwości, Gdańsk zwróci Polsce.

Polonia Gdańska powitała i przyjęła nas najserdeczniej, uczestnicy długo nie mogli ostygnąć po doznanych wrażeniach, a smaczne kanapki z wędliną, gorące mleko i słodka kawa, po tak znacznym wysiłku na odcinku Martwej Wisły, na długo zostaną w pamięci wszystkim członkom spływu.

Po defiladzie przyjął nas na pokład „Dar Pomorza” wraz z kajakami, które załadowała załoga statku, uczni wie Szkoły Morskiej w Gdyni.

Odnalazłem swój kajak, wyciągnęłem śpiwór, wlałem węń, położyłem się na pokładzie i dopiero silna wrzawa wszczęta przez opuszczających statek, który o północy przybył z Gdańska do Gdyni — obudziła mnie.

W Domu Emigracyjnym, na czystym łóżku z poduszką i kocem z podpinką jak śnieg, od 20 dni niespotykanymi wygodami — spało się „snem sprawiedliwych”.

Po wypoczynku, porządkowanie sprzętu, garderoby i szykowanie się do defilady.

Na szczycie góry wznosił się dziwny w swej nieomal pogańskiej architekturze kościół Notre Dame d’Afrique, królując nad przestworzem i mając w swej opiece ludzi morza i tych wszystkich, przed którymi wije się bezkresny, tułaczy szlak.

Gdy wybudowano kościół, sprowadzono z Lyonu złoty posąg Matki Boskiej i w chwili, gdy go umieszczono w świątyni — stał się cud! Matka Boska szczytna dla Afryki, pryjmując postać murzynki.

Wieść o tem zdarzeniu rozeszła się szerokim echem po „Czarnym Kontynencie” i odtąd Matkę Boską Afrykańską czczą wszyscy ludzie bez różnicy ras i wyznania.

Przed świątynią zebrała się gromada kobiet, błagając w najrozmaitszych językach Najświętszą Pannę o ratunek dla swoich najbliższych, których burza zastała na morzu.

— Ocal go! ocal! Ty jedna możesz — błagało i polskie dziewczę, rzucone kapryśnym podmuchem losu na nieprzyjazny brzeg afrykański.

Modliła się długo, gorąco. Ściemniło się zupełnie. Z dołu dochodził ponury poryk morza i zawroźnienie wichru w załamach skalnych — a czyste serce polskiej dziewczyny zapełniła wiara w bezgraniczne miłosierdzie Najświętszej Panny i spokój.

Bałtyk jednak chciał się nam okazać w całej swej okazałości, potędze i majestacie; rozkołysał się jak nigdy dotąd. O defiladzie na morzu nie można było marzyć.

W ostatnim przemówieniu zęgnął nas gen. Kwaśniewski z rozrzewnieniem jak starych dobrych przyjaciół, wzywając do serzenia idei która nas tu ścigała, pełen nadziei, że w roku przyszłym spotkamy się w liczniejszym gronie na wodach Polskich płynąc na fale czarnomorskie pod hasłem „Od Morza do Morza”.

Wracamy do domu ze skarbem przeżytych podniosłych wrażeń, miłych przeżyć i przygód, bogaci w doświadczenie i pełni głębokiej wiary że niema Polski bez morza i Pomorza!

Popierajcie szkoły polskie za granicą.

Wątpliwe bohaterstwo

Młode nasze żeglarstwo morskie, obok wyczynów bezprzecznie wielkich zanotowało ostatnio w swej historii wypadki... rumieniec wstydu wywołujące. Nasi „łowcy przygód” wyczyniają koziołki wręcz nieprzyzwoite.

Oto krótki lecz bardzo wymowny „faktomontaż”.

W lipcu 1932 r. wypływa w świat żaglówka „Zjawa”, tejże samej nocy ginie harcerski kuter „Zorza”. Jeden zaś z załogi „Zjawy”, uczeń malarzski, Kurniowski sprzedaje swój kajak dwóm amatorom biorąc od każdego z osobna pieniądze.

W lipcu 1933 r. opuszcza port gdyński jacht „Przygoda”. Wiadomość o nim ginie. Po pewnym czasie na s/s „Chorzów” i „Śląsk” wracają po jedynco uczestnicy tej wyprawy, Marjan Gdowski i Adam Żak. Ponieważ nie mogą dać żadnego wyjaśnienia o właścicielu jachtu Tuszyńskim, zostają przez władze bezpieczeństwa aresztowani. Okazuje się że Tuszyński podobno w czasie sprzeczki z Żakiem został koło Orłowa zepchnięty z jachtu i utopił się. Pachnie zbrodnią.

Latem zeszłego roku przepadł harcerski jacht „Carmen”. Załoga jego zostaje aresztowana w Stolpmünde, dzięki temu że płynąc pod banderą niemiecką i flagą hitl rowską, na tej ostatniej miała odwróconą swastykę. Konsul R. P. w Szczecinie bardzo się zdziwił a nawet oburzył dowiedziawszy się o pow. wypadku.

Władze portowe zwróciły już większą uwagę na wypływające bez żadnych papierów żeglarskich i bez zawiadomienia Kapitanatu Portu, wyprawy.

Kluby żeglarskie powinny długo namyślać się zanim pozwolą wypłynąć do obcych portów pod swoją banderą.

Musimy dbać o wygląd jachtów i zachowanie się załóg, jeżeli chcemy żeby nas szanowano na wodach i w portach świata.

Żeglarz.

Ludgard Krzycki
Kapitan Żeglugi Wielkiej

Z eskadrą admirala Roźdiestwienskigo na Daleki Wschód

(Pamiętnik z czasów wojny Rosyjsko-Japońskiej).

4) Pr e d r u k w z b r o n i o n y .

Mieszkańcy ogromnego wzrostu, przesłicznie zbudowani i w swoim guście bardzo przystojni, szczególnie zaś kobiety u których rysy twarzy są regularne a postawa, budowa, ruchy i wyraz oczu są wspaniałe. Przy spotkaniu się z nami tak mężczyźni, jak też kobiety i dzieci witali nas grzecznym „bon jour” a na ich twarzach był widoczny uprzejmy uśmiech.

Przeszedłszy wieś, okrążyliśmy zatokę idąc lasem w którym rosły wysokie, równe bambusy, palmy kokosowe, banany, cytryny, mango i inne tropikalne drzewa i krzaki owocowe.

Idąc drogą na każdym kroku natrafialiśmy na dojrzałe owoce, które pospadały z drzew i krzaków. Romimo to, że były one tak smaczne że przy innych okolicznościach jadłoby się je z pyrzyjemnością, tutaj nie zwracaliśmy na nie uwagi, gdyż więcej smakowały owoce zrywane z drzewa lub krzaku.

Po najedzeniu się owocami, różnego gatunku, przechodząc obok rzeczulki, przepływającej przez las zatrzymaliśmy się, ażeby umyć ręce. Gdy byliśmy tam zajęci, zjawił się niespodzianie z gęstwiny olbrzymi tubylec i mówiąc łamaną francuszczyzną, zaproponował zaprowadzić nas do miejsca, gdzie dostaniemy dobrej zimnej wody.

Nie chcąc być natrętami, narazie odmówiliśmy. Ponieważ jednak z powodu zmęczenia odczuliśmy pragnienie okropne, gdyż pomimo wszystko temperatura w cieniu wynosiła 30° R., przyjęliśmy zaproszenie. Gościnnie olbrzym zaprowadził nas do niewielkiego domku, znajdującego się zaraz za gęstwiną, z której przed chwilą wyszedł.

Okazało się, że domek ten był bardzo wygodnie urządzone, mieszkańcami zaś jego byli dwaj francuzi, już podeszłego wieku, którzy bardzo serdecznie nas podejmowali, częstując wodą rzeczywiście bardzo dobrą i chłodną, oraz na oczekaniu przyrządzoną lemoniadą. Posiedziawszy z pół godziny, w przeciagu której opowiedzieliśmy uprzejmym gospodarzom o naszej eskadrze i pływaniu a od nich usłuchawszy się opowiadań o krokodylach, których tu jest masa i podobno ogromnej wielkości, pożegnaliśmy i ruszyliśmy w kierunku miasta, dokąd przyszliśmy o g. 5 po południu.

Miasto małeńkie. Jest kościół, żeński klasztor, poczta i kilkanaście domów o europejskiej budowie lecz z tropikalnymi urządzeniami (wachlarze, odpowiednie korytarze i t. p.), ażeby się niebardzo odczuwało gorąca. O g. 6-tej przyszedł z „Władimira” kuter parowy i my wsiadłszy do niego, szybko podążyliśmy się na statek, spiesząc na obiad, zmęczeni ca'odziennym spacerem odczuwaliśmy bowiem głód.

19-go grudnia. O g. 3 z rana popłynąłem parowcem z czterema oficerami ze statków „Władimir” „Jarosław” i torpedowca „Bujnyj” do ujścia rzeki Pasindawa w celu polowania na krokodyla. Polowanie to jednak nie powiodło się nam, gdyż w przeciagu całego dnia nie zauważyliśmy żadnego krokodyla.

Po nalażeniu się po błotach, zgłodniali i spragnieni o g. 5 po poł. wróciliśmy niezadowoleni na statek. Ja wróciłem z bólem głowy, gdyż widocznie kask który miałem, niedostatecznie ochraniał od promieni słońca podzwrotnikowego, oraz z potłuczonym aparatem fotograficznym.

20 grudnia. Dzisiaj admirał wysłał rozkaz, ażeby słodką wodę dla kotłów zbierać na lądzie ze strumyków i źródeł. Dla skutecznienia tego trzeba było znaleźć płynący niedaleko wybrzeża strumień, i wodę przy pomocy drewnianych rynien i gumowych węży, sprowadzać na stojące na kotwicy podczas pełnego odpływu łodzie. Napełnione łodzie parowiec odprowadzał do statku, gdzie wodę przepompowywano do kotłów.

22-go grudnia. Admirał nasz otrzymał depezę od admirała Roźdiestwienskigo, który zatrzymał się ze swoją eskadrą przy wyspie S. Mary, leżącej przy północno-wschodniej części Madagaskaru.

23-go grudnia. Przyszło kilka niemieckich statków z węglem, które od razu przywiązały się do różnych statków wojennych i transportowych, ażeby uzupełnić spalony podczas pływania węgiel.

Do nas podszedł statek „Minihorn” z którego zaczęliśmy ładować węgiel do luk i otworów bunkrowych.

24-go grudnia. Dziś wigilja z powodu czego ładowanie węgla z rozkazu admirała, zostało przerwane na trzy dni świąt. Stojący przy nas statek odszedł na redę i stanął na kotwicy, a nasza załoga zajęła się myciem pokładu i porządkowaniem.

Z pierwszą gwiazdą siedliśmy do stołu, humory jednak nie były wesołe, jak powinny były być w tak uroczysty wieczór. Wyraz twarzy każdego z obecnych zdradzał myśl, że nie tu i nie w takich okolicznościach chciałby spożywać tą wieczerzę. Każdy przecież ze znajdujących się w tej eskadrze został tam, gdzieś, daleko na północy rodzinę, krewnych i przyjaciół, tu zaś ma towarzyszy niedoli z którymi wspólnie znosi ciężary służby i uciążliwego pływania, nie będąc pewien dnia jutrzejszego i nie wiedząc czy jeszcze kiedy ujrzy swoich bliskich.

25-go grudnia. Cały dzień przeszedł spokojnie. Załoga odpoczywała. O g. 5,30 po poł. z dyżurnego statku, stojącego przy wejściu do zatoki, rozległ się armatni wystrzał, co oznaczało że z morza jadą wojenne statki; po upływie jakiegoś czasu weszły 3 krążowniki: „Admirał Nachimow”, „Dmitrij Donskoj”, i „Awrora”, które idąc naokoło Afryki z admirałem Roźdiestwienskim przywozły nam rozkaz natychmiastowego płynięcia do S. Mary.

Na pancerniku amirałskim podjęty został sygnał; „Podejmować parę i być gotowym do wyjścia o g. 5 rano”.

(C. d. n.)

Edmund Urbański

Z Murmańska do Gdyni

(Wywiad z oficerem statku łotewskiego).

W końcu listopada 1933 r. przybył do Gdyni łotewski statek „Evero anda” z ładunkiem 5,800 ton fosforytów,*¹) przeznaczonych dla krajowych fabryk związków azotowych. Przybycie okrętu z Murmańska wywołało na wybrzeżu naszym, jak i w całym kraju zrozumiałe zainteresowanie. Celem uzyskanie wywiadu dla Redakcji „Wiatru od Morza” postanowiłem udać się na statek.

S/S Everolanda, przycumowany przy nabrzeżu Szwedzkim odbijał się swym potężnym kadłubem bardzo korzystnie od innych statków, stojących opodal. Kurzawa białego proszku, unosząca się wskutek wiatru podczas wyładowywania fosforytów chwytała dźwigu na wagony — widoczna jest już z wiaduktu przy ul. Mostowej.

Przybycie moje na statek oraz wjaśnienie celu wizyty, spotyka się z wyrazami życzliwości sympatycznej załogi łotewskiej, a zwłaszcza pełniącego właśnie służbę 1-go oficera p. Jakobsona. Rozmawiamy w języku niemieckim.

„Jak długo trwała podróż statku do Gdyni, oraz co pan widział, panie poruczniku podczas pobytu w Rosji Sowieckiej?”

Chętnie panu opowiem: Rejs z Murmańska do Gdyni trwał 13 dni; byłobyśmy na miejscu może wcześniej lecz przeszkadzała nam w nawigacji kłopoty na Oceanie Lodowatym oraz burze, zwłaszcza na Morzu Północnym. Załadowanie w Murmańsku trwało około miesiąca, a to wskutek braku jakichkolwiek technicznych urządzeń przeładunkowych w tym porcie. Fosforyty dostarczano z głębi kraju wagonikami a samo przeładowywanie ich na statek szło bardzo powoli. Posiłkowano się bowiem wyłącznie ręczną pracą robotników, a ładunek z ładunku zabierały do luk — windy okrętowe. Proszę sobie przytem wyobrazić pracę przy temperaturze, która średnio wynosiła — 30 stopni C.

„Jak się powodzi robotnikowi w Z.S.S.R.?”

Robotnik musi pracować w Rosji sowieckiej 16 godzin na dobę, przyczem po 8 godzinach pracy następuje 8 godzin odpoczynku i potem znowu to samo. Biorąc pod uwagę nadzwyczaj liche odżywienie robotnika, które składa się z chleba i napoju przypominającego herbatę — nie mogliśmy się nadziwić, ciągnął oficer, że ci biedacy potrafią podjąć nawet tego rodzaju pracy. Nie potrzebowaliśmy jednak długo czekać na skutki tej mechanizacji życia ludzkiego. Wypadki śmierci wzgl. ciężkiego zranienia były na porządku dziennym. Ludzie padali przeważnie z powodu wycieńczenia. Kiedy zaś niezdolnych do pracy zastępowano nową siłą roboczą, towarzysze z „Czeki” tłumaczyli rubacznice załozce na-

szego statku — że jeśli ktoś ginie, to tylko z własnej winy, bo widocznie nie nauczył się pracować. Kilka ciężkich wypadków z ludźmi, które zdarzyły się podczas ładowania na statku, i jak twierdzono z naszej winy — dostojnicy „Czeki” zlikwidowali za stosunkowo nędzny okup: kieliszek wódki, oraz kilka zagranicznych papierosów.

W praktycznym więc zastosowaniu bezduszna ideologia władców na Kremlu dała „kochanemu” proletariatu wszystkie dobrodziejstwa, — niezadowolone, głód, nędzę i rozpacz. Jeszcze stałe stoją mi przed oczyma widma dzieci z Murmańska, które półnagie z dzikiem okrzykiem radości rzucały się na odpadki i śmieci z „Everolandy”, wygrzebując z nich dla siebie resztki pożywienia...

„Jak przedstawiają się zatem stosunki aprowizacji — rzucam pytanie, mając wciąż na uwadze eksport towarów sowieckich do krajów europejskich.”

Zaraz to wyjaśnię. Jedną z zasad obecnego regime'u w Sowietach jest koncentracja środków aprowizacji po wielkich miastach. Ma ona na celu utrzymywanie porządku w kraju, gdyż jeszcze dzisiaj władcy Kremla obawiają się wybuchu zamieszek. Wiadomo zaś, że człowiek głodny jest niezdolny do walki o swe prawa. W ten sposób więc zabezpieczają się komisarze, rozpościerając swą władzę nad tłumami, którym przydzielają tylko tyle żywności, aby ta mogła starczyć do skromnej vegetacji. Stosunkowo dużo wywozi się zagranicę, lecz jest to najczystszy dumping, obliczony na efekt propagowany oraz urabianie odpowiedniej opinii o gospodarce ZSSR. Pieniądz nie odgrywa tam również większego znaczenia, bo nie wszystko można za niego dostac. Nawet robotnik portowy w Murmańsku, który podobno zarabia nieźle, nie jest szczęśliwszym od innych, bo tyle tylko może za pieniądze kupić, ile mu zgóry przydzielą.

„A jak się czuje cudzoziemiec w Rosji?”

Naogół władze starają się być uprzejme dla obcokrajowców. Dla nich to otwarte są specjalne biura i magazyny tzw. „Torgsinu”, gdzie wprawdzie także za bony, ale opłacane obcemi, pełnowartościowymi walutami — można nabyć wszystko. Począwszy od igły, aż do kawioru i szampana włącznie. Związek Sowiecki prowadzi w ten sposób niezwykle silną propagandę dobrobytu swego kraju. Poza to istnieją w wielu miastach Rosji dzielnice wzorowe, przeznaczone na pokaz dla obcokrajowców. Jako marynarz sam podziwiałem np. port w Leningradzie, który posiada takie same nowoczesne urządzenia przeładunkowe, jakie spotyka się w krajach zach. Europy wzgl. Ameryki.

Chcę się czegoś dowiedzieć z ust obcego marynarza o naszym młodzieńskim porcie, pytam:

„Proszę mi szczerze powiedzieć jak pan ocenia port gdyński?”

Krótko powiedziawszy, robi wrażenie. Tłukę się już kilkanaście lat po różnych portach na obu półkulach, widziałem już niejedno cudo techniki portowej, no i muszę bez żadnego poclebiania

*¹) Przeładunek fosforytów w Gdyni uskuteczniał o tow. eksped.-transport. „Warta”.

pańskiej dumie narodowej przyznać, że Gdynia dziwnie mi zaimponowała. Proszę porównać: załadowanie fosforytów w Murmańsku trwało około miesiąca, podczas gdy w Gdyni wyładowano towar w niespełna cztery dni. Bezprzecnie widać tu rozmach na odn, stojącego w pierwszych szeregach Europy. Jakżeż jednak wy, Polacy robicie to inaczej niż inni — jakoś cicho, bez rozgłosu. Częściej się słyszy o jakichś, nieraz śmiesznych, amerykańskich „cudach”, sowieckich „Dnieprostrojach” niż o waszej Gdyni. Rozumie P. n, port — to handel, a handlu bez należytej reklamy w obecnych czasach — nikt nie uznaje.

Zresztą tu odgrywa też dużą rolę czynnik polityczny. My na Łotwie naprzykład, uważamy Gdynię za mocny zamek, którym Polska zamknęła raz na zawsze wejście, pchającym się Niemcom, na wschód Europy. Ponieważ to nas też dotyczy, jesteśmy wam wdzięczni — kończy mój sympatyczny rozmówca.

Dziękując za miłą gawędę serdecznie ściskam dłoń oficera. Schodząc z okrętu, myślę o oryginalnym i trafnym określeniu Gdyni przez Łotysza.

Murmańsk, miasto gubernjalne liczące 9.000 mieszkańców i port niezamierzający nad zatoką Północnego Oceanu Lodowatego.

Konkurs propagandowy

Pragnąc jak najwszechstronniej przyczynić się do zrozumienia przez całe społeczeństwo nasze korzyści, płynących z posiadania własnego wybrzeża, portów i marynarki — rozsyłamy „Wiatr od Morza” do najodleglejszych krańców Rzeczypospolitej. Budzimy wszędzie wiarę w czyn Narodu i Państwa które potrafiły w ciągu krótkiego czasu zbudować na Bałtyku port i krzyknąć na zachód: „Precz, to nasza odwieczna ziemia!” Tak jak wszę z e, dla skutecznego rozkrzewiania pewnych haseł oraz idei — potrzebna jest zwykle ścisła współpraca wszystkich powołanych do tego czynników. Wychodząc z tego punktu założenia, Wydawnictwo „Wiatru od Morza”, powiększając nakład czasopisma ogłasza konkurs na zdobycie nowych prenumeratów. Przedewszystkiem po ostatecznym skalkulowaniu ceny postawiliśmy obniżyć prenumeratę roczną z 2,50 zł. na 2, — zł.

W ten sposób udostępniamy prenumeratę miesięcznika wszystkim, stawiając „Wiatr od Morza” w rzędzie najtańszych wydawnictw morskich w kraju.

Warunki konkursu:

Do konkursu stanąć może każdy czytelnik i sympatyk naszego Wydawnictwa. Dla uczestników postanowiliśmy przeznaczyć za zdobycie:

3-ch prenumeratów rocznych — 1 prenumeratę roczną wzgl. plan portu Gdyni.

5-ciu prenumeratów rocznych 1 prenumeratę roczną oraz plan portu Gdyni wzgl. serje najnowszych zdjęć z Gdyni.

10-ciu prenumeratów rocznych 1 prenumeratę roczną, plan portu Gdyni oraz świetną książkę prof. Borowika pt. „Gdynia Port Rzeczypospolitej” wzgl. najnowszy przewodnik po Gdyni i wybrzeżu.

Pozatem za uzyskanie największej liczby prenumeratów rozdajemy przy końcu konkursu **3 uastępujące nagrody:**

I — Szachy morskie „Admirał”.

II — M. Zaruski „Na morzach dalekich”

III — O. Żukowski „Stalowe rekiny”.

Prenumeratę wpłaca zdobywca łącznie, podając na odwrocie czeku nazwiska i adresy zdobytych prenumeratów lub każdy zdobyty prenumerat, podając na odwrocie czeku nazwisko i adres zdobywcy.

Konkurs trwa do 1-go kwietnia b. r.

Premje wysyłamy już od 1-go marca b. r.

WYDAWNICTWA

W końcu grudnia 1933 r. ukazała się publikacja pt. GDYNIA — ANVERS, jako dodatek do wychodzącego od dwóch lat, czasopisma „Biuletyn Informacyjny” Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Na treść zeszytu składają się artykuły, poświęcone sprawom zbliżenia gospodarczego dwóch państw: Polski i Belgji, ze szczególnem uwzględnieniem handlu morskiego pomiędzy portami Gdynią i Antwerpią. Rzeczowe wywody wybitnych przedstawicieli sfer gospodarczych oraz politycznych jednej i drugiej strony — podnoszą ze zrozumieniem znaczenie bliższego zacieśnienia stosunków komercyjnych, które przyczynią się niewątpliwie do podniesienia wspólnego dobrobytu Belgji i Polski. Prezes Izby Przem.-Hand. w Gdyni inż. Korzon w artykule wstępnym słusznie wychodzi z założenia, iż każda tranzakcja oraz każda tona przeladunku powiększa znaczenie tak jednego jak i drugiego portu. Bardzo rzeczowe stanowisko odnośnie tej kwestji zajął również w swoim artykule pt. „Intérêts communs belgo-polonais” prezes Izby Handlowej w Antwerpi, C. Justiant. Dowodzi on mianowicie logicznie, iż Polska jako kraj rolniczy oraz Belgia, jako kraj uprzemysłowiony — mogą i powinny się wzajemnie uzupełniać; wspólna konieczność eksportu jest więc wagi pierwszorzędnej.

Obrót towarowy między Polską a Belgją, który w r. 1929 wynosił 2,3% zwiększył się w roku 1932 do 4%. Świadczy to o szerokich możliwościach pogłębienia wspólnych relacyj kupieckich między jednym z największych portów europejskich, jakim jest Antwerpja — oraz Gdynię, największym obecnie portem na Bałtyku. Współpraca obydwu centrów handlu światowego, jest nie tylko pożądaną, lecz wprost konieczną, jeżeli weźmiemy pod uwagę okoliczność — iż zarówno Gdynia, jak i Antwerpja

niezawsze są portami ostatecznego przeznaczenia ładunków, lecz także wielkimi ogniskami tranzytowymi. Dobrze się stało przeto, że pomiędzy obydwu portami istnieje już bezpośrednia komunikacja okrętowa, którą utrzymuje „Żegluga Polska” dla przewozu towarów oraz pasażerów. Jest rzeczą charakterystyczną, że dotychczas drogą morską między obydwu krajami szły transporty towarów przeważnie masowych o stosunkowo niskiej wartości, podczas gdy towary droższe korzystały głównie z drogi lądowej. Nie ulega wątpliwości, że nastawienie to ulegnie zasadniczej zmianie dzięki właśnie połączeniu Antwerpii z Gdynią bezpośrednią linią morską.

Na zmianę zasługują również dobre artykuły informacyjno-gospodarcze o portach Gdyni i Antwerpii. Całość wydawnictwa, redagowanego w j. francuskim i polskim — dopełniają świetne fotografje. Mamy nadzieję, iż piękna inicjatywa Izby Przem-Handlowej w Gdyni, która przez wydanie niniejszej publikacji przyczynia się do pogłębienia stosunków handlowych między dwoma krajami rozwinię się. Należy oczekiwać, iż kolejno będą się ukazywały co jakiś czas podobne zeszyty, poświęcone zbliżeniu Polski z państwami skandynawskimi i bałtyckimi, czy innymi.

E. U.

John Voss — Łodzią żaglową przez oceany.

Warszawa 1933 r. Główna Księgarnia Wojskowa str. XIX + 343.

Po pamiętnikach Gerbaulta i Slocuma, Gł. Księgarnia Wojskowa obdarzyła polskiego czytelnika pamiętnikami kapitana najmniejszego statku oceanicznego świata.

Z kart tej książki wieje przestrzenią niezmiernych wód, przełożonych słońcem podzwrotnikowym a nierzadko wzburzonych potężnymi sztormami. Odczuwa się ogromną miłość do przygód i bogacza szafującego niemi obficie — oceanu. Za miłość tą, miłością zda się odplacał żywioł, nie wyrządziwszy żeglarzowi po tylu latach żadnej krzywdy.

Znał też kapitan Voss swego przyjaciela — ocean już dobrze, niejedną chyba beczkę wody z niego wypławił (co też wszystkim żeglarzom radzi jako świetny środek na różne dolegliwości, mniej lub więcej morskie) gdy wyruszał na swym „Tilikumie”, trzydzieści ośm stóp długim i pięć stóp sześć cali szerokim, który mógł spokojnie „podprowadzić pod dom i przywiązać do drzewa”.

Wszyscy z kochani w przepięknych, tajemniczych oczach Dali-Przygody tą książkę przeczytają.

E. B.

Witalis Milanowski — Córka Neptuna.

Gdynia, 1933 r. str. 240.

Żywioł Conrada — przepotężne, piękne morze, zaczyna pomazać i w polskiej powieści zdobywać prawo obywatelstwa.

Autor omawianej powieści, oficer marynarki handlowej, kreśli nam fragment z życia polskiego „człowieka morza”. Opisy życia morskiego napisane ze znajomością rzeczy, przyczynią się bez

wątpienia do większego poznania przez ogół, zda się tajemniczego i pełnego niezrozumiałych wyrazów, żeglarstwa.

Razi w niektórych może dialogach zbyt naturalizm, szczególnie zaś w zetknięciu z sielankowo ujętymi fragmentami powieści.

Czekamy i a zapowiedziane dalsze powieści tegoż autora. Początek zrobiony śmiało i... szczerze.

E. S.

WIADOMOSCI DROBNE

Port gdyński ma znaczenie międzynarodowe, czego dowodzą 33 regularne linie łączące Gdynię z ważniejszymi portami Bałtyku, Skandynawji, Anglii, Europy Zachodniej i Morza Śródziemnego oraz niektórymi portami Afryki, Australii i Ameryki. Połączenia te utrzymują statki pływające pod następującymi banderami: pod polską 6, niemiecką 6, szwedzką 5, norweską 5, duńską 4 angielską 3, amerykańską, holenderską, fińską i czeską po 1.

Statek angielski „Baltonia” urządził dn. 28 grudnia 33 r. gwiazdkę dla 100 najbiedniejszych dzieci gdyńskich. Piękna inicjatywa linii okrętowej United Baltic Corporation — spotkała się z żywą radością i wdzięcznością obdarowanych dzieci. Należy zaznaczyć, iż taką gwiazdkę urządza załoga tego statku corocznie. Jest to typowy przykład tradycji angielskiej, która przez swój czyn humanitarny — podkreśla równocześnie znaczenie Wielkiej Brytanji, jako zamożnego kraju kupieckiego.

Polskie szyny do Brazylii. W połowie stycznia b. r. przybył z Amsterdamu do Gdyni holenderski statek „Alcor”, który zabiera ok. 4,000 t. szyn polskich z przeznaczeniem dla kolei brazylijskich. Należy zaznaczyć, iż dotychczasowy eksport naszych szyn szedł przeważnie tranzytem przez Holandję odbywając się z tamtąd przeważnie statkami niemieckimi. Obecnie s/s „Alcor” zabiera ładunek polski bez pośrednio do Brazylii. Załadunek szyn uskuteczni Towarzystwo Ekspedycyjne „Warta”.

Ciekawa statystyka. W r. 1933 ruch statków w porcie gdyńskim osiągnął rekordową cyfrę 4,717 okrętów. W porównaniu z r. 1932 powiększyła się więc cyfra wpływających i wypływających statków z Gdyni o 882 jednostki morskie, co stanowi przyrost o 23,2 proc. Mamy więc znowu nowy rekord.

Ożywienie handlu z Sowiecami zaznacza się coraz bardziej. Po szeregu transportów fosforytów, przybyłych bezpośrednio z portów sowieckich nad Oceanem Lodowatym, rozpoczęto sprowadzać z Rosji Sowieckiej także rudę manganową. Niedawno przywiózł do Gdyni transport tej rudy statek grecki „Tasis”, przybywając z portu kaukaskiego Poti.

Wędzarnia ryb Budzisz

wł. M. Majewski

GDYNIA - PORT RYBACKI tel. 28-98

wysyła ryby najrozmaitszych gatunków hurtowo i detalicznie, także w paczkach żywnościowych

Bracia WELZ**Dom Ekspedycyjno - Transportowy**

Sp. z ogr. por.

Gdynia, Abrahama 17, tel. 20-10 10-50

Własny tabor samochodowy i magazyny składowanie oraz inkaso

Specjalność: Transport mebli.

Biuro Podróży**„WAGONS - LITS - COOK”****GDYNIA, ul. Podjazdowa tel. 18-89**

Sprzedaż biletów kolejowych, sypialnych, samolotowych, okrętowych. Organizacja wycieczek krajowych i zagranicznych. Informacje i kosztorysy wycieczek bezpłatnie

Zbliża się sezon wioślarsko-żeglarski napisz zaraz

Do

**Mazowieckich Warsztatów
Szkutniczych****Płock, ul. Dobrzyńska**

otrzymasz rady, wskazówki, cenniki kajaków i łodzi. (Załącz znaczek). W sezonie martwym ceny niższe.

**Motor 1-no wzgl. 2-u cylindrowy
do łodzi**

kupię zaraz. Zgłoszenia uprasza się kierować pod adr.: Władysław Michalczyk, Gdynia ul. Świętojańska 128, (mleczarnia)

Jachtkupię, o powierzchni żagla ca 80 m.²
Oferty z podaniem wymiarów, roku budowy i ceny proszę kierować:**W. Waligórski, Gdynia, Marsz. Piłsuds. 5, m. 14****„ADMIRAŁ”
SZACHY MORSKIE**

Do nabycia wyłącznie w Gdyni, Inż. Jan Gembarski „Żegluga Polska”. Konto PKO 204.701

Cena gry dla drużyn harcerskich 5,50 zł wraz z dostawą na miejsce.

Emocjonująca i pouczająca gra dla młodzieży i dorosłych, oparta na nowoczesnych zasadach taktyki morskiej mianowicie: zanurzanie łodzi, zamglenie eskadr, torpedowanie, ataki hydroplanów, rozłożenie pól minowych, walka pancerników i krążowników w celu zdobycia portu nieprzyjacielskiego i t. d.

DRUKARNIA POPULARNA

Stanisław Jagielski

GDYNIA · ULICA ANT. ABRAHAMA 17

wykonuje wszelkie prace, wchodzące w zakres drukarstwa

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Gdynia, ul. Ant. Abrahama nr. 17 — Telefon 13-67 — P. K. O. Nr. 142.073.

REDAKTOR: Edward Baranowski.

WYDAWCA: Drukarnia Popularna St. Jagielski w Gdyni.

PRENUMERATA: rocznie 2,00 zł, półrocznie 1,20 zł, kwartalni 70 gr. Zagranicą o 50% drożej,

OGŁOSZENIA: Strona — 100 zł, 1/2 — 50 zł, 1/4 — 25 zł, 1/8 — 14 zł, 1/16 — 7 zł. Ogłoszenia drobne po 15 gr. od słowa W tekście o 50% drożej, na 1-szej i 2-jej stronie o 100% drożej.

Czcionkami i dr. kł. „Drukarni Popularnej” St. Jagielski w Gdyni.

