

MŁODZIEŻ MORSKA

MIESIĘCZNIK MŁODZIEŻOWY LIGI MORSKIEJ

Nr. 5 6

WARSZAWA – MAJ – CZERWIEC 1947 R.

Rok III



Fot. USIS





Cumowanie statku w Gdyni

Fot. Film Polski



Naprawa sieci.

Fot. Film Polski

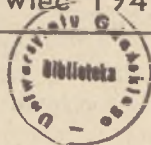
MŁODZIEŻ MORSKA

Nr 5-6

Warszawa - Maj - Czerwiec 1947 r.

Rok III

Rodacy!



Cm 42364

Trzy lata mija od chwili, gdy żołnierz polski wespół z żołnierzem Armii Czerwonej zatknęli zwycięskie sztandary na gruzach powalonego faszyzmu niemieckiego, przywracając granice Polski na Bałtyku, Odrze i Nysie.

Dni 23 — 29 czerwca, dni „Święta Morza“, nad którymi protektorat objął Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, ob. Bolesław Bierut, obchodzimy w tym roku, jako święto radości odzyskania 500 km wybrzeża i powrotu na historyczny szlak piastowski Odry i Nysy Łużyckiej pod hasłem:

„Bałtyk, Odra, Nysa warunkiem bezpieczeństwa i dobrobytu Polski“.

Mądra i zdecydowana polityka obozu demokratycznego, sojusz ze Związkiem Radzieckim i Narodami Słowiańskimi zapewniają nam nienaruszalność naszych granic — warunek naszego bezpieczeństwa — czynnik stabilizacyjny pokoju na świecie.

Ziemie nad Bałtykiem, Odrą i Nysą odzyskałyśmy zniszczone i zdewastowane. Pod przewodnictwem Obozu Demokratycznego potrafiliśmy w ciągu dwu lat ziemie te zagospodarować i zaludnić.

Nasze porty ze Szczecinem i Gdańskiem na czele włączyliśmy w rytm odbudowy kraju, zamieniliśmy je z portów martwych na porty produkujące na Bałtyku.

Potrafiliśmy stan naszej floty handlowej powiększyć i dzisiaj mamy więcej tonażu niż przed 1939 r.

Przesiedliliśmy na Ziemię Odzyskaną 5 milionów ludzi na miejsce wysiedlonych Niemców i udowodniliśmy całemu światu, że ziemie te niegdyś nasze, są znowu naszymi.

W ramach trzyletniego planu odbudowy gospodarczej realizujemy wielki program morski, otworzymy nowe szlaki lądowe i wodne, rozbudujemy flotę handlową, ożywimy miasta i osiedla nadmorskie, założymy nowe warsztaty pracy.

Liga Morska, jako rzecznik polskiej myśli morskiej, włącza się w wielki nurt pracy nad odbudową Polski.

Chcemy pogłębić w narodzie świadomość znaczenia granicy na Bałtyku, Odrze i Nysie.

Chcemy mieć swój udział w wielkim zadaniu wychowania społeczeństwa w miłości do morza, szkolenia nowych kadr pracowników morza i portów, rozwijania przemysłu rybackiego i stoczniowego.

W dniach „Święta Morza“, wzywamy cały naród do wzmożonego wysiłku dla odbudowy i rozbudowy naszych portów dla realizacji wielkiego programu morskiego. Wzywamy wszystkich do wstępowania w szeregi członków Ligi Morskiej, celem realizacji powyższego programu.

Niech żyje Demokratyczna Polska Ludowa!

Polska nad Bałtykiem, Odrą i Nysą!

Niech żyje Liga Morska!

(—) GŁÓWNY KOMITET WYKONAWCZY „ŚWIĘTA MORZA“
ZARZĄD GŁÓWNY LIGI MORSKIEJ.



DA21 40 10w

PROGRAM „ŚWIĘTA MORZA”

23.VI — „Wianki”.

W miejscowościach, gdzie nie ma wody, ogniska „Kupały”. W programie — defilady udekorowanych kłodzi, występy grup amatorskich, ognie sztuczne.

24—29.VI — Wypełniony propagandą morza i polskiej polityki morskiej, poprzez prasę, radio, kino, odczyty, wieczory L. M., wieczory świetlicowe i t. p. w myśl haseł:

Hasło naczelné: 1) „Granica na Gałtyku, Odrze i Nysie — warunek bezpieczeństwa i dobrobytu Polski”.

2) „Granica na Bałtyku, Odrze i Nysie, polski Szczecin, polski Gdańsk — to czynnik pokoju w świecie”.

3) „Niech żyje odrodzone Wojsko Polskie — żołnierz i marynarz — strażnicy naszych granic na Bałtyku, Odrze i Nysie”.

4) „Przyjaźń polsko-radziecka, współpraca narodów słowiańskich — to gwarancja trwałego posiadania Ziemi Odzyskanych”.

5) „Wybrzeże od Szczecina do Elbląga — przywrócił Polsce i odbuduje obóz demokracji”.

6) „W ramach trzyletniego planu gospodarczego — urzeczywistnimy wielki program morski”.

7) „Liga Morska — to rzecznik polskiej myśli morskiej”.

28.VI — 1) Ogólnopolskie igrzyska lekkoatletyczne o nagrodę przechodnią „Trzymamy straż nad Bałtykiem i Odrą” na stadionie im. Kusocińskiego.

2) Zawody pływackie — kąpielisko w Głębokiem.

3) Mistrzostwa gry w siatkówkę drużyn wiejskich.

4) Regaty żeglarskie i kajakowe.

5) Zawody atletyczne o mistrzostwo Polski.

6) Wycieczki: siatkami do Świnoujścia i Międzyzdroju.

7) Zakończenie szosowego wyścigu kolarskiego o mistrzostwo Polski (Gdańsk — Szczecin).

8) Przybycie do Szczecina sztafet i uczestników zjazdów i zlotów: a) sztafeta Zw. B. W. P. — Oświęcim — Szczecin, b) zjazd gwiazdzisty motocyklowy, c) zjazd gwiazdzisty automobilklubu, d) zjazd gwiazdzisty kolarzy, e) spływy organ. przez P. Z. Ż. z Poznania, Wartę, Odrę do Szczecina; z Wrocławia — Odrę do Szczecina; z Gdyni — morzem do Szczecina, f) spływ organ. przez Zw. Tow. Wioślarskich dorzeczem Odry — Odrę do Szczecina, g) spływ organ. przez Zw. Zawodowy — Bydgoszcz, Noteć, Odra, Szczecin.

9) Capstrzyk wojskowy i przemarsz org. młodz. ulicami miasta z orkiestrą.

10) Złożenie wieńca na grobach poległych żołnierzy polskich i radzieckich.

11) Zapalenie ogniska wzdłuż Bałtyku i wzdłuż granicy na Odrze i Nysie.

29.VI — 1) Msza polowa.

2) Przybycie sztafet: a) wojskowych pieszych z Gdańska i ze Śląska, b) sztafety raidu lotniczego, c) sztafety raidu motocyklowego W. K. S. — Legia.

3) Raport sztafet, zlotów, spływu.

4) Przemówienia Prezydenta R. P.

5) Dekoracja zasłużonych.

6) Przemówienie Marszałka Polski.

7) Przemówienie Prezesa Zarządu Głównego L. M.

8) Odśpiewanie Roty.

9) Poświęcenie i wręczenie sztandarów wojskowych i M. Woj.

10) Defilada wodna.

11) Defilada wojska i organizacji, w jej ramach defilada delegacji wszystkich województw w strojach regionalnych.

P o p o ł u d n i u:

1) Otwarcie wystawy artystycznej „Salon Morski”.

2) Zawody sportowe — piłka nożna, wyścigi kolarskie na torze, zawody bokserskie, popisy wodne na Odrze, popisy org. młodzieżowych.

3) Ognie sztuczne z Okrętów Marynarki Wojennej.

K O N K U R S „ M O R Z A ”

Wydawnictwo „Morza” ogłasza konkurs strojów regionalnych.

Rozstrzygnięcie konkursu nastąpi w dniu 29.VI b. r. podczas uroczystości „Święta Morza” w Szczecinie.

Warunkiem udziału w konkursie jest:

- liczebność zespołu,
- autentyzm strojów regionalnych,
- udział w defiladzie podczas uroczystości.

Wydawnictwo „Morza” przewiduje 3 nagrody dla grup wyróżnionych przez jury konkursowe:

I nagroda — 40.000 zł.

II nagroda — 20.000 zł.

III nagroda — 15.000 zł.

Niezależnie od nagród, ufundowanych przez Wydż. „Morze”, akces do konkursu zgłosił:

a) Zarząd Gł. Zw. Samopomocy Chłopskiej, fundując 30.000 zł., jako nagrodę dla grupy regionalnej Zw. Samopomocy Chłopskiej, wyróżnionej przez jury konkursowe;

b) Min. Kultury i Sztuki, które przeznacza 20.000 zł. do uznania jury konkursowego.

Skład jury następujący:

Naczelnik Wydziału Sztuki Ludowej w Min. Kultury i Sztuki Zofia Czasznicka, Inspektor Sztuki Ludowej Wydziału Kultury Wsi przy Zarz. Gł. Samopomocy Chłopskiej Edward Dziemieszkiewicz, Naczelnik Wydziału Turystyki M n. Komunikacji Dr. Orłowicz, przedstawiciel Zw. Młodzieży Wiejskiej „WICI” oraz przedstawiciel Redakcji „Morza”.

POCIĄGI POPULARNE

Po ostatecznym uzgodnieniu z Ministerstwem Komunikacji przyznano nam na uroczystości centralne w Szczecinie 13 pociągów popularnych ze zniżką 50% (zniżkę 50% nie należy traktować jako ostateczną. Zarząd Główny ma jeszcze nadzieję uzyskania 66%, o czym Okręgi zostaną powiadomione osobnym piśmie).

Z ilości przyznaczonych pociągów przydzielono:

Dla Bydgoszczy 1 pociąg z 1.000 miejsc, Poznania 1 pociąg z 1.000 miejsc, Warszawy 2 pociągi z 4.000 miejsc, Krakowa 1 pociąg z 2.000 miejsc, Katowic 2 pociągi z 4.000 miejsc, Chorzowa 1 pociąg z 2.000 miejsc, Wrocławia 1 pociąg z 1.500 miejsc, Łodzi 2 pociągi z 3.000 miejsc, Kielc i Częstochowy 1 pociąg składany z tym, że dla Kielc przeznaczono 1.200

miejsc, a dla Częstochowy 800 miejsc, Lublina i Radomia 1 pociąg składany, z tym, że dla Lublina przeznaczono 1.200 miejsc, a dla Radomia 800 miejsc.

Dokładny rozkład jazdy dla pociągów popularnych.

Odjazdy do Szczecina

Dn. 27.6 o godz. 18.53 Katowice, 27.6, g. 21.20 Katowice, 27.6, g. 17.22 — Kraków, 28.6, g. 1.25 Warszawa, 28.6, g. 2.50 Warszawa, 28.6, g. 8.05 Łódź, 28.6, g. 10.00 Łódź, 28.6, g. 2.00 Lublin, 28.6, g. 6.28 Radom, 27.6, godz. 9.37 Chorzów, 28.6, g. 6.10 Kielce, 28.6, g. 10.35 Częstochowa, 28.6, g. 12.35 Wrocław, 28.6, g. 19.12 Bydgoszcz, 28.6, godz. 23.20 Poznań.

Wyprawa jachtu „DAL”⁽¹⁾

Lat temu 13 z okładem trzech zuchwałych jachtsmenów, członków O. Y. K., czyli Oficerskiego Yacht Klubu, postanowiono dokonać śmiałej wyprawy z Gdyni do... Chicago na małym, ale pełnomorskim jachcie, o romantycznej nazwie „Dal”. Dla propagandy i pokazania światu mało jeszcze spopularyzowanej bandery biało-czerwonej, no i udowodnienia, że polscy żeglarze godni są stanąć w jednym szeregu z Vossem czy Gerbault'em. A w Chicago, gdzie mieszka i pracuje 600.000 Polaków, odbywała się właśnie Wystawa Wszechświatowa.

Ci nasi rodacy, którzy rozstawiłi szeroko iście polskie na zachodniej półkuli, byli to por. Bohomolec z piąku 26 ułanów oraz por. marynarcki handlowej Swieckowski i Witkowski. Dwaj ostatni, żeglarze z zawodu, a pierwszy — z zamiłowania, postanowili sobie dokonać „skoku przez Atlantyk” i zawinąć poprzez kanały i wielkie jeziora amerykańskie do jednego z centrum USA, wielomilionowego miasta — olbrzymia Chicago.

Odkotwiczą ją dn. 5.VI 1933 r. w Gdyni, na 11 lat przed pamiętnym dniem, kiedy gen. Eisenhower zdecydował się rozpocząć inwazję na brzegi Normandii i wyrzekł na nocnej naradzie wojennej pamiętne słowa: „Dobrze, rozpoczynamy!”.

Nie ufając jeszcze swym siłom i świeżo nabytej łupince o wymiarach: 8½ m długość, 2,7 m szerokości i 1,3 - metrowym zagłębieniu, nie rozgłaszając swych planów „urbi et orbi” i napotykalając naszą wspaniałą fregatę „Dar Pomorza” — między Bornholmem a Kopenhagą — przy wymianie salutu, mówią skromnie: „Idziemy do Danii!”.

Cumują w Kopenhadze, w basenie Królewskiego Yacht-Klubu, gdzie z wśród banderek zaprzyjaźnionych klubów z niemałą radością widzą krzyż maltański na banderze Yacht Klubu Polski (Y. K. P.), zostawionej przez komandora Szadurskiego.

Morze Północne, jak zwykle niegościnnie, daje im dobrą zaprawę, nasyłając ciężki sztorm. przy spadaniu barometru 746 mm. od zarefowanym do połowy grotem sztormują w fatalnych warunkach klimatycznych.

Sternik musi wiązać się liną, aby uniknąć zmycia za rufę, a lodowate bryzgi pany dokuczają niepomiernie. Pokład też przecieka i to akurat... nad koją. Po stracie fok, zerwanego w gwałtownym szkwałe, i rozprucie ugra (puścić górny szew), stają w dryf na prowizorycznej i ad hoc zmajstrowanej dryfkotwie. Ale ład „na zawietrznej” i „woda żółta” (blisko brzegów, płytko!)... położenie krytyczne.

W ostatnim omal momencie przed awarią wichry folguje i znów pod żaglami oddają się szczęśliwie od zgubnego brzegu.

W Ostendzie (wchożą bez planu portu „na oko”), w basenie Belgijskiego Yacht Klubu — generalne suszenie: pościel, koce, materace i inne swetry, a kombinezony, rozwieszzone na wantach i sztagu, schną na rzeźkiej bryzie i w lipcowym słońcu.

Miją Pas-de-Calais i 8.VII, w miesiąc z górą po opuszczeniu Gdyni, odcumowują w Le Havre. W porcie tym dokonano niezbędnych remontów na stoczni, odmalowano kadłub „Dali” i zafundowano radiostację, aby na oceanie mieć odbiór czasu z wieży Eifla, niezbędny dla oznaczenia długości geograficznej. Używany do tego zwykle chronometr kosztował zbyt słono na oficerską kieszeń...

W tydzień później wychodzą już z Plymouth na ostatni, najdłuższy — oceaniczny etap. Groźna i wściekle burzliwa Biskajka obeszła się łagodnie z małą „Dal” i trzej śmiałkowie wchodzą niebawem w NO pasat, stale dmący w tym kierunku na pewnych szerokościach geograficznych.

Nasają rozkoszne dni i jeszcze wspanialsze noce. Swetry, a nawet koszule i wszystko „wogóle” idzie precz. Trzech nagusów opała się

naprzemian przy sterze, którego nie trzeba zresztą pilnować wobec stałego wiatru passatowego. Miłe „dolce far niente“ we dnie, nocami podzwianie drogi mlecznej i fosforyzacji fal, rozbijanych przez uwijające się ryby. Na topie masztu pojawia się stale ognik. Natężeni jego rośnie czas jakiś, poczym gaśnie po rozładowaniu w atmosferę.

W miesiąc po odkotwiczeniu w Havre — 8.VIII — bankiet na pokładzie jachtu... Wino leje się w spragnione gardła wilków morskich na cześć przebytego „pół-mełka“, czyli połowy szerokości Atlantyku.

I oto Fortuna, kapryśna jak każda kobieta, zsyła im odmianę szczęśliwej i beztrudnej dotąd włóczęgi. Niepokojące objawy: wieniec świetlisty wokół słońca, z trudem przebijającego się przez mgły, duszne i parne powietrze przy spadającym ustawicznie ciśnieniu, zapowiadają nadchodzący sztorm... A sztorm w tych okolicach, to najczęściej cyklon, wędrujący z „wyłęgarni niżów“, z zatoki meksykańskiej ku Europie.

I właśnie w przeddzień niemal cyklonu małeńka łupina krzyżuje swój kurs z olbrzymim transatlantyckim. Parowiec „Frida Horn“, zdążający do Hamburga, stopuje na rozkaz kapitana. Przez megafon pytają, co robi na środku Atlantyku miniaturowy jachcik? Niemcy, nie zatruci jeszcze jadem hitlerowskiej nienawiści, proponują uprzejmie zabranie „Dali“ wraz z pasażerami na swój pokład. Nasi jachasmeni dziękują, prosząc tylko o zawiadomienie najbliższych placówek polskich o miejscu spotkania i korygują swe obliczenia nawigacyjne z niemieckimi.

Tłumy publiczności z lornetkami u oczu dłu go jeszcze śledzą nikiącą w dali „Dal“...

Taniec zaczyna się 18.VIII, przy szkwalach do 8-miu (według 12 stopniowej skali Beaufort'a) i ciężkich zwałach chmur na horyzoncie. Nazajutrz barometr leci do 756 mm, a na grzywaczach rosną groźne wały piany. Czas najwyższy stanąć na dryfkotwie!

R. Niewiadomski

PRAWO TABU

Ludziom białym zdaje się niesłusznie, że tylko oni są skrępowani tysiącem nakazów prawnych i wymogów społecznych, że tylko ludy cywilizowane wytworzyły nieznosne ograniczenia osobistej wolności. Często nie widzą nawet, jak silnie działa w społeczeństwach pierwotnych prawo zwyczajowe, nigdzie nie spisane. Prawo to zmusza każdego członka plemienia do posłuszeństwa rozkazom starszych i odwiecznym obyczajom, o wiele mocniej, niż kodeksy Europejczyków. Kto przekroczy ustaloną zasadę zwyczajową, ten naraża się na wyrok opinii publicznej, który jest bezwzględny i nieodwołalny. Winowajca sam się wyklucza ze społeczeństwa i musi uciekać w inne okolice. Grozi mu również „rahu“ — czyli przekięństwo czarodzieja. Ściga go cno wszędzie, gdziekolwiek się znajdzie na świecie i przeraża do tego stopnia, że zasugestionowany nieszczęśnik ginie gdzieś samotnie w zapomnieniu. Do niedawna mieszkańcy wysp Samoa wypędzali przestępcę ze swej wyspy na łodzi pozbawionej wiosel, by zgubił się i przepadł na zawsze w bezmiarze oceanu.

Kiedy biały człowiek, nieświadomy zwyczajów mieszkańców mórz południowych, przekroczy jakiś zakaz o drobnym znaczeniu, wówczas obiekt dotknięty przez niego ulega obrządkowi „magicznego oczyszczenia“ i całe zdarzenie idzie w niepamięć. Gorzej przedstawia się sprawa, gdy ostrzeżony przez krajowców przybysz dobrowolnie przełamie nietykalność starych pogańskich świątyń i posągów bóstw. Wówczas może się zdarzyć analogiczny wypadek do tego, jaki miał miejsce z ekspedycją uczonych egiptologów do grobu faraona Tutankhamena. Wszyscy uczestnicy wyprawy, którzy mimo ostrzegawczych hieroglifów, za-

kłócili spokój starożytnej mumii, zmarli w dziwnych okolicznościach, w bardzo krótkim czasie. Tahunowe, czyli czarodzieje polinezyjscy twierdzą, że świętokradców niszczy trucizna wsmarowana w podłoże zakazanego miejsca. Tajemnicza śmierć kapitana Hickinsa, który usiłował porwać posąg bożka z Raiwawau, nauczyła białych kolonistów ostrożności wobec „tabu“ — krajowych.

Po raz pierwszy spotkałem się z „zakazem“ wśród mieszkańców wyspy Tahaa we wschodniej Polinezji.. Małym żaglowcem krajowym przybyłem do wioski Faaha, leżącej na zachodniej stronie wybrzeża. Wieś była opustoszała, gdyż mieszkańcy udali się do pobliskiej zatoki na połów ryb. Przechadzając się wśród domków zbudowanych na palach, usłyszałem nagle dziecienny głos, dochodzący z jednej chałupy: „Haere mai tamaa“ — chodź ze mną jeść. W drzwiach ukazał się mały, może pięcioletni chłopczek i z uprzejmym uśmiechem powtórzył swoje zaproszenie. Wiedziałem już z pobytu na innych wyspach archipelagu o niezrównanej gościnności krajowców, ale nie spodziewałem się takiego przyjęcia ze strony małego dziecka. Brunatny chłopczyk ustawił przede mną szereg miseczek, zrobionych z połówek orzecha kokosowego i zachwalał ich zawartość. Podziękowałem małemu gospodarzowi i poprosiłem, by sam zjadał owe smakołyki, gdyż nie jestem głodny.

Prostu, bez żadnego skrępowania moją obecnością, dzieciak zaczął wybierać palcami kawałki ryby i korzeni „taro“, mlaskał przy tym zawzięcie i oblizywał palce. Następnie wyszliśmy na dwór.

Chcąc w jakikolwiek sposób okazać mu moją wdzięczność, pogładziłem ręką kędzierzawą

główkę malca. Ledwie to uczyniłem, nastąpił szereg faktów mało dla mnie niezrozumiałych. Chłopiec odskoczył odemnie, skurczył się, przysiadł do ziemi. Wówczas od strony puszczy ktoś krzyknął: Odczyń, odczyń jego dotknięcie, prędko! — Dzieciak obrócił się na pięcie, splunął w cztery strony świata i zaczął szeptać długą litanję zaklęć. Klęknął następnie przy pniu złamanej palmy i objął ją silnie rączkami. Nadbiegli dorośli. Jeden z mężczyzn powitał mię zwykłymi słowami błogosławieństwa.

Posłyszałem słowa wytłumaczenia: „Wybacz wędrowcze, że dziecko musiało wykonać przy tobie obrzęd oczyszczający, ale rada starszych we wsi uchwaliła „tabu“ niedotykania przez cudzoziemców naszych dzieci. Dawno temu zjawił się na naszej wyspie niegodziwy biały człowiek, który skrzywdził dziecko naszej rasy. Odtąd prawo „tabu“ rozciąga się na wszystkie dzieci w okolicy“.

„Powiedz mi — prosiłem krajowca, co znaczy słowo „tabu“ i czy dawne zwyczaje prawne istnieją jeszcze w waszym plemieniu?“

„Słowo „tabu“, odparł Maohi — znaczy „święty zakaz nadany mocą bogów“. Odkąd misjonarze zaczęli tępić dawne wierzenia, odtąd nasi kapłani przestali wydawać zakazy „tabu“; ale starożytne prawo zachowało się dotąd wśród ludności mniejszych wysp archipelagu. Zakaz dotyczy spożywania niektórych owoców, pewnych zwierząt, w okresach ustalonych przez starszych okręgu i t. p.

„A w jaki sposób i kiedy „tabu“, nakładane przez kapłanów, zostało obalone?“

Maohi zastanowił się chwilę, jakby sobie przypominał stare dzieje, poczym opowiedział następującą historię:

„Działo się to w czasach, gdy potęga stanu kapłańskiego zaczęła się chylić ku upadkowi. Zagrożeni w swoich żywotnych interesach przez młodego władcę Pomare II-go, arcykapłani zebrawi się na tajną naradę.



...u stóp wielkiej piramidy...



...schronił się na małą wysepkę...

W świątyni Papara, u stóp wielkiej piramidy „grobowców królewskich“ zasiedli „święci mężowie, natchnieni przez bogów prorocy“, oraz naczelnicy kapłani z wielkich świątyń Tahiti, Raiatei i innych wysp archipelagu.

Najstarszy z obecnych Maui V z Opoa, oskarżył młodego króla o zdradę. Zarzut był poważny, tymbardziej, że wszyscy obecni składali na dowód winy królewskiej wielką ilość zeznań: Arii Otu Pomare, syn bogów i potomek samego Ra, bóstwa słonecznego, przyjaźni się z Anglikami, zabiegał o ich pomoc przeciw świątyniom i drwił sobie z dawnych wierzeń. Zarzuty pogłębiła okoliczność ostatniego zamachu króla na najstarszą świątynię w Ata Huru. Wojska Pomarego uderzyły na straż kapłańską, rozproszyły obrońców świętego miejsca i wkroczyły do budynku „tabu“. Zostało popełnione największe świętokradztwo, na które nie ważył się żaden władca ludów Maohi. Posąg bożka porwano i umieszczono w pałacu królewskim w Tautira.

Najwyższa rada postanowiła ukarać świętokradce.

Po wszystkich okręgach państwa rozbiegli się „wysłańcy nocni“, nawołując do świętej wojny w obronie czci bogów. Zaczęła się długa zacięta walka, podczas której kraj został spustoszony, a wielu ludzi postradało życie. W końcu król opuszczony przez wszystkich, nawet przez własnych żołnierzy, schronił się na małą wysepkę Eimeo, pod opiekuńcze skrzydła misji angielskiej.

Pastor Nott odwiedzał często nieszczęsnego wygnańca, tłumacząc mu, że jeśli pogańscy kapłani walczą przeciw królowi, to chrześcijańscy Anglicy wspomogą go chętnie w odzyskaniu władzy, o ile stanie się wyznawcą nowej wiary. Pomare posłuchał rad misjonarza i niebawem stał się gorącym protektorem misji. Aby publicznie okazać swoje nawrócenie, postanowił przy pierwszej nadającej się sposobności zlekceważyć prawa świątyni.

Pewnego dnia przyniesiono królowi wielkiego żółwia (honu), który podlegał ścisłemu „tabu“ i mógł być ugotowany tylko ra terenie świątyni. Przed zjedzeniem król winien był

część mięsa ofiarować bogom. Lecz Pomare nie czekał, aż tradycyjna ceremonia będzie dokonana i rozkazał upiec żółwia zwykłym sposobem na rozgrzanych kamieniach (umu). Wśród dworaków i kapłanów świątyni wyspy Eimeo powstało wielkie zamieszanie. Sądono, że król, przekraczając święte prawo, zostanie rażony piorunem, albo zadławi się mięsem. Tymczasem „syn bogów“ zjadł żółwia spokojnie na



...zjadł żółwia spokojnie...

oczach zgorzonego tłumu, poczym zwrócił się do obecnych z następującą przemową: „Widzicie, co znaczą bogowie waszej wyobraźni? Nie są ani źli, ani dobrzy; bezsilni, aby wam służyć i aby źle czynić. Idźcie za moim przykładem, a nikt z was nie będzie tego żałował“.

Mowa naczelnika wszystkich plemion wyspiarskich wzbudziła wielki entuzjazm wśród słuchaczy. Ucieszyły się zwłaszcza kobiety, które do owych czasów były krępowane nieznośną ilością zakazów. Nie wolno im było jadać z mężczyznami, dotykać miseczek i potraw używanych przez mężczyzn, zabroniono im spożywać wiele smacznych owoców i ryb, oraz pić upajający napój „kawa“. Również mężczyźni, trzymeni dotąd strachem przed zemstą bogów, stali się gorącymi zwolennikami reformy, a w ich liczbie wysąpiło kilku znamienitych wodzów oraz sam arcykapłan Pai z Eimeo.

Lecz na większych wyspach stary kult trzymał się jeszcze. Kapłani i wodzowie im przychylni szykowali się do ostatecznej rozprawy z odczepiencami. Tymczasem młody Pomare wywodził z pomocą Anglików swych żołnierzy w używaniu broni palnej i pewnego dnia wyładował pod Narii, wprost naprzeciw głównych świątyni kapłańskich. Człeciele bogów przypuścili gwałtowny szturm na zastępy królewskie, tak, że niebawem pierwsza linia obrony pękła i poszła w rozsypkę.

Lecz nie na wiele zdały się bohaterские wysiłki wojowników, uzbrojonych w dzidy i proce, wobec strzelb najeźdźców. Padł dzielny dowódca kapłański Upufara, padli od kul liczni

zabici i ranni. Reszta wycofała się z placu boju w górską puszczy. Od tej chwili losy dawnych wierzeń zostały przesądzone. Pomare posłał zaufanych ludzi do swojej rezydencji w Tautira, gdzie znajdował się sławny posąg bożka Oro z drzewa camarina. W oczach zrozpaczonych kapłanów i czarodziei wysłańcy królewscy rozwalili ołtarze, przewrócili boga, a uciawszy mu głowę, zanieśli ją do stóp Pomarego. W przeciągu sześciu miesięcy zniknęła większość świątyni na wszystkich wyspach archipelagu, zaś kapłani zataili się w głąb gór. Ostatnie ich „tabu“ brzmiało bardzo stanowczo:

— Zakazuje się, pod karą śmierci, wyjawiania tajemnicy naszego języka świątyni i naszego pisma. — Istotnie wszelkie usiłowania białych uczonych w tym względzie nie odniosły skutku. Znaczenie rzeźbionych i malowanych hieroglifów nie zostało odkryte. Nieliczni dziś czarodzieje, którzyby mogli coś na ten temat powiedzieć, będą milczeć zawzięcie.

„A czy Pomaremu udało się zagarnąć władzę kapłanów w swoje ręce? — rzucę jeszcze pytanie. — „Tak — odrzekł Maohi — ale Pomare wkrótce umarł, a jego następcy popadli w całkowitą zależność od Anglików“. — Gdzie dwóch się bije, tam trzeci korzysta — pomyślałem, zaś Maohi skończył swoje opowiadanie i siedział przez jakiś czas zamyślony.

„Skąd tak dobrze znasz dzieje swej ojczyzny?“ — zagadnąłem. — „Jestem — odparł — nauczycielem w jejskim i pragnę, by dzieci wiedziały coś nie coś o przeszłości swego narodu. Programy ułożone przez Francuzów (naszych dzisiejszych protektorów), dla szkół tubylecznych, nakazują chwalić przeszłość Francji, a zamilczają zupełnie o nas. Jessem prócz tego prawnikiem ostatniego arcykapłana tej wyspy i wiadomości moje czerpię ze wspomnień rodzimych“.

W wiosce Faaha zatrzymałem się na dłużej, by zdala od białych kupców i administratorów badać pierwotne zwyczaje krajowców.

Dr. A. Lech Godlewski



Stefan Rogoziński

Zamierzając w kwietniu roku przyszłego wyruszyć do Kameruńskiej Zatok (Afr. Zach.) i pozostaw wszy w górach tego imienia a stację geogr. liczną puścić się na wschód kontynentu dla stwierdzenia istnienia jeziora Liba i ich hydrograficznego połączenia z zachodnim oceanem, z radością powitałbym pomiędzy zjednoczonymi siłami mej wyprawy towarzysza podróżny z ojczystej niwy, który zechciałby ze mną podzielić trud i owoc. Przeciąg czasu, niezbędny dla ekspedycji oceniam na jeden rok mniej w więcej, udział zaś materialny wynosć będzie 2000 Ds (5000 fr.).

Uważając za zbyt czyste wyjaśnienie, ile ważnych odpowiedzi na liczne i dawne pytania mają nam dać tajemnicze kraje, zwracam się ku samemu przedmiotowi.

Jeżeli projekt przejdzie w czym uwieńczony rezultatem, to w chórze opinii świata naukowego usłyszemy powiększenia w nim liczby imion polskich zapewne i „Bóg zapłać“ naszego społeczeństwa. Pozostawiając bliższe porozumienie się szerszej korespondencji, składam adres swój w redakcji „Wędrowca“.

Stefan Szolc-Rogoziński

of. mar. i czł. Tow. Geogr. w Paryżu
i Klubu Turystycznego w Neapolu“.

Takiej treści ogłoszenie ukazało się w listopadzie 1881 r. w tygodniku „Wędrowiec“, wzniecając swym pojawieniem się zdziwienie, zapal, a jednocześnie i niechęć.

Podpisał je młody zapaleniec Stefan Szolc-Rogoziński. Młodzieniec ów, mając 21 lat, postanawia w okresie tym zdobyć dla Polski, będącej pod zaborem, nowe niepodległe ziemie. I to było główną przewodnią myślą całej wyprawy.

Fakt stworzenia polskiej wyprawy naukowej i za polskie pieniądze w okresie tym, gdy powoli zablizniały się rany, pozostałe po powstaniu styczniowym, był zjawiskiem tak niesamowitym, że poruszył całe społeczeństwo.

Organizowano w tym czasie wyprawy do krajów zamorskich, ale wyprawy te były wyczynami indywidualnymi, wyczynami przynoszącymi pewien dorobek naukowy, odkrycia nieraz rewelacyjne, ale w ogólnej swej masie ginęły przeważnie bezimiennie w dorobku odkryć całego świata, jako odkrycia i badania polskie.

I dla tego właśnie Rogoziński postanawia zorganizować wyprawę badawczą, by nie tylko zdobywać nowe lądy dla naszego kraju, ale by przede wszystkim dokonane odkrycia przeszły do historii badań kuli ziemskiej, jako wyniki badań polskiej wyprawy naukowej.

Stefan Szolc zmienia swe niemieckie nazwisko na rodowe nazwisko swej matki, Rogoziński, by tym bardziej podkreślić wobec całego świata, że wyprawa do Kamerunu jest wyprawą polską. Wyprawa ta była owocem całego jego życia, który dojrzał i skryształizował się w ciągu długich wędrówek po świecie.

Urodzony w Kaliszu 14 lutego 1860 r. młody Stefan jako syn bogatego przemysłowca tkackiego kształcił się początkowo w domu. W dwunastym roku życia zostaje oddany do gimnazjum we Wrocławiu. Tu zamiłowane do geografii i turysyk, która przejawiała się od wczesnej młodości, rozwija się coraz silniej. Wolne od nauki chwile poświęca na pesze wędrówki po Niemczech i Europie Środkowej, co jeszcze bardziej potęguje w nim zamiłowanie do dalekich wypraw.

Po ukończeniu gimnazjum mimo sprzeciwów ojca, który pragnie, by Stefan poświęcił się tkactwu, wyrusza do Petersburga, gdzie wstępuje jako ochotnik do rosyjskiej marynarki wojennej. Lato spędza wraz z eskadrą na morzu, zaś w zimie podczas postoju okrętu w porcie studiuje w szkole morskiej, specjalnie zajmując się i matematyką, obu tych przedmiotów ucząc się u sławnego astronoma rosyjskiego Zybna. Jemu to zawdzięcza, że w ciągu półtora roku przechodzi kurs trzyletni i kończy szkołę jako najmłodszy absolwent.

Następnie jako młodziak wyrusza wraz z swą eskadrą na wody chińskie, a następnie odbywając podróż naokoło świata na pancerniku „Generał-Admirał“. Ta podróż wzmacnia jeszcze pragnienia Stefana do dalekich wypraw, a rejs pancernika wzdłuż wybrzeży afrykańskich, a zwłaszcza Kamerunu, wywiera tak silny wpływ na młodzieńca, że postanawia zorganizować wyprawę dla zbadania tego kraju.

Będąc w Atenach w maju 1881 roku, pisze o projekcie tej wyprawy w jednym z listów do kraju. Projekt ten dojrzeva całkowicie w czerwcu w Neapolu, gdzie Rogoziński omawia go ze znanym podróżnikiem włoskim Biandi i profesorem Licata, którzy decydują się towarzyszyć mu w tej wyprawie.

Gdy wieść o tym rozchodzi się po Italii, licznie zaczynają zgłaszać się ochotnicy, pragnący w niej wziąć udział, a paru bogatych kupców ofiaruje większe sumy na wyekwipowanie wyprawy, licząc, że odbiją je sobie ze znacznym zyskiem.

Ale Rogoziński nie zgadza się na tego rodzaju rozwiązanie zdobycia pieniędzy na wyprawę. Gdyby przyjął pieniądze od Włochów, wyprawa byłaby italską i Italia zgarbłaby wszelkie zdobycze i korzyści. Tym sposobem cecha polskości, jaką pragnął nadać wyprawie Rogoziński, musiałaby zniknąć.

W tych warunkach nasz bohater wnosi podanie do dowódcy Marynarki Rosyjskiej o zwolnienie go ze służby i po katastrofie „Generał-Admirała“ wraca do kraju, by rozpocząć akcję propagandową na rzecz swego projektu.

Wkrótce dzięki odczytom, rozmowom i prasie, afrykańska wyprawa Rogozińskiego staje się głośna w całym kraju. Zyskuje on zwolenników, ale pojawiają się również i przeciwnicy. Do tych ostatnich należy Aleksander Święto-

chowski, który publicznie oświadcza, „że ze stu milionów rubli nie dałby 50 kopiejek na wyprawę“. W obronie jej występuje Głowacki i Sienkiewicz.

W jednym ze swych artykułów Głowacki pisze: „Niechże choć z tytułu wyprawy do Afryki ludzie zrozumieją u nas, że warszawiaka muszą obchodzić nie tylko jego buty i bruki na Nowym Świecie, ale i trakt z Miechowa do Końskowoli. I nie tylko ten trakt, ale badania naukowe, od których nie możemy spodziewać się nałychmiast owego procentu“.

Część kosztów wyprawy pokrywa Rogoziński z własnych funduszów. Z pomocą śpieszy hr. Branicki, który od wielu lat w tym okresie łoży pieniądze na wyprawy naszych uczonych od Peru aż do Kamczatki, badających nieznanne kraje i gromadzących zbiory dla dzisiejszego Państwowego Muzeum Zoologicznego.

Składali na wyprawę pieniądze również i inni, a nawet i cudzoziemcy. Król belgijski obiecał ofiarować wyprawie odpowiedni statek.

Mimo tego dopiero w osiemnaście miesięcy po powzięciu decyzji mogła wyprawa wyruszyć z Havru. Po wielu trudnościach i pokonaniu rozlicznych przeszkód w dniu 13 grudnia 1882 r. wypływa z Havru na pełne morze statek wyprawy „Łucja-Małgorzata“ z załogą francuską, Rogozińskim i jego towarzyszami: Leopoldem Janikowskim, Klemensem Tomczakiem, Hirszfildem i Ostaszewskim-Barańskim.

Trzy lata przebywał Rogoziński w Kamerunie. Trzy lata wśród ciągłych walk, niewygód i znojów. W roku 1883 umarł na wyspie Mondoleh Tomczak.

Po trzech latach pobytu w Kamerunie Rogoziński wraca do kraju, by przekazać zbiory i dokonane badania do opracowania naszym uczonym.

Po kilku miesiącach pobytu w kraju wraca ponownie do Kamerunu wraz z żoną Boguską, znaną pod pseudonimem Hajota. Osadają na wyspie Fernando-Poo, jako plantatorzy, gdyż w czasie nieobecności Rogozińskiego Kamerun: opanowują wykorzystujący słabość Anglii, zawiśnięj w walki w Egipcie, Niemcy, którzy odbierają Rogozińskiemu dotychczasowe jego zdobycze.

Rogoziński pragnie jeszcze raz zainteresować Anglię sprawą Kameruną, nie udaje mu się to jednak. Wyjeżdża więc do Paryża, gdzie umiera w r. 1896 w wieku 36 lat.

Wynikiem wyprawy Rogozińskiego było odkrycie źródeł rzeki Mango, jeziora M'bu, które na cześć hr. Tyszkiewicza nazwano jeziorem Benedykta. Wykreślono dokładną mapę krajów krajów Bakundu, wydaną następnie przez Akademię Umiejętności, oraz rozprawę o narzeczu plemienia Bakwiri i sąsiednich plemion i przekazano do muzeum Branickich bogate zbiory etnograficzne, zoologiczne i mineralogiczne.

W. Przyborowski

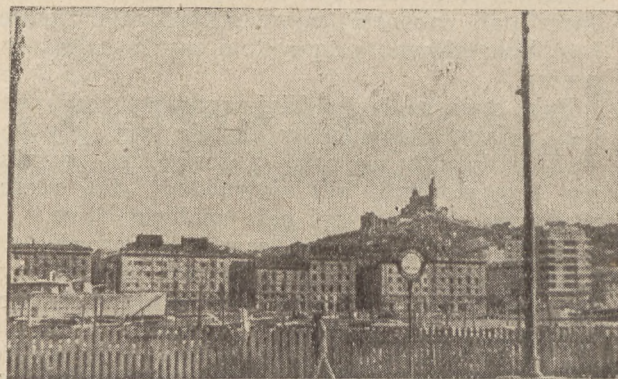
MARSYLIA

Wędrowkę naszą po portach świata zaczniemy od Francji. Wybrzeże Francji długości 3000 km (co stanowi 55% wszystkich jej granic) jest bardzo urozmaicone, dzięki czemu stwarza dogodny warunki dla budowy portów. Nic też dziwnego, że na brak portów Francja skarżyć się nie może.

Z uwagi na położenie i warunki naturalne, porty francuskie dzielą się na: 1) porty przy ujściu rzek, jak Le Havre i Rouen u ujścia Sekwany, Nante i St. Nazaire u ujścia Loary, Bordeaux u ujścia Garony, Marsylia u ujścia (aczkolwiek nie bezpośrednio) Rodanu, 2) porty cyfłowe, Cherbourg, Lorient, Brest, 3) porty cieśninowe, Dunkierka, Calais i Boulogne.

Z powodu wielkiej ilości portów we Francji i celem uniknięcia wzajemnej konkurencji, porty francuskie wyspecjalizowały się w pewnych dziedzinach i przeprowadziły między sobą jak gdyby rzeczowy podział pracy. W ten sposób powstały porty: pasażersko-towarowe (Marsylia, Havre, Cherbourg, Dunkierka), rybackie (Boulogne, Lorient, Rochele, Arcachon), winne (Bordeaux i Cete), wojenne (Toulon i Brest) i inne.

Francja posiada bardzo wiele i różnorodnie wyspecjalizowanych portów, dla obsługi których utrzymywała przed wojną flotę handlową o ogólnym tonażu 4 milionów ton brutto (5%



światowej floty handlowej), jednakowoż filarami niejako jej żeglugi i handlu morskiego są: Marsylia na południu i Le Havre — na północy, dwa porty o światowym znaczeniu.

Położona w miejscu najbardziej dogodnym południowego wybrzeża Francji u ujścia Rodanu a naprzeciw Afryki, Marsylia posiada jako największy port nad Morzem Śródziemnym, nie tylko we Francji, ale i w całej Europie znaczenie wyjątkowe. Jest ona bowiem wielką i dogodną bramą do Azji i Afryki. W związku z tym swoim uprzywilejowanym stanowiskiem Marsylia stała się też naturalnym rynkiem

zbytu dla całej zachodniej Eurpy, (szczególnie zaś dla Francji) oraz wielkim składem produktów kolonialnych. Dzięki swoim wyjątkowym warunkom, szybko wyprzedziła inne porty konkurencyjne Morza Śródziemnego, a przede wszystkim Genuę i Barcelonę, zapewniając Francji pewnego rodzaju monopol handlu z Dalekim Wschodem.

Olbrzymie znaczenie w historii rozwoju Marsylii jako portu światowego, miał fakt przekopania i uruchomienia kanału Sueskiego, dzięki czemu Marsylia znalazła się na drodze światowych linii okrętowych, od których dotychczas stała nieco na uboczu. W szybkim też czasie stała się pierwszym portem morskim Francji i jednym z najważniejszych portów świata. Już w roku 1911 ruch okrętowy Marsylii był znaczny (8 milionów ton), w roku 1928 wykazał kolosalny wzrost i zamknął się cyfrą 23 milionów ton, a w latach największego ruchu okrętowego przed wojną dochodził do 25 milionów ton.

Przed wojną najważniejszymi artykułami jej handlu morskiego w imporcie były: węgiel, zboża, drzewo, wina algierskie, minerały, nasiona oleiste, jedwab surowy, ryż i t. d. — w eksporcie zaś: zboże i mąka, makuchy z nasion oleistych, ceramika, mydła, oliwa, produkty chemiczne i t. d.

Niezależnie od ruchu towarowego, była ona przed wojną jednym z największych portów pasażerskich świata, z którego korzystało rocznie około 800.000 podróżnych.

Marsylia posiada jednak w historii swego rozwoju także i ciemne karty. Sto lat temu posiadała jeden jedyny tylko basen portowy t. zw. „Stary Port“. Od tego czasu, a szczególnie po otwarciu kanału Sueskiego, obok tego naturalnego basenu, jakim był „Stary Port“ — wybudowano stopniowo całą serię basenów sztucznych. Tak powstały baseny: Joliette, Lazaret, Arent, basen Narodowy, Pinede, Madrigue, oraz 2 najnowsze: Mirabeau i Pharo.

Te niezbędne prace nad powiększeniem portu zostały jednak, jak się okazało, przeprowadzone zbyt późno, a w porównaniu z podobnymi inwestycjami portowymi, dokonanyymi w Anglii, Belgii, Niemczech i Holandii — Francja spóźniona była o jakieś 25 lat. W ten sposób należy sobie tłumaczyć fakt, że Marsylia, która w roku 1880 była największym portem na całym kontynencie europejskim, już w roku 1889 została zdetronizowana ze swego dominującej-



go stanowiska w Europie przez Hamburg, a w roku 1893 także przez Antwerpię i wreszcie w roku 1896 pozostała w tyle także za Rotterdamem.

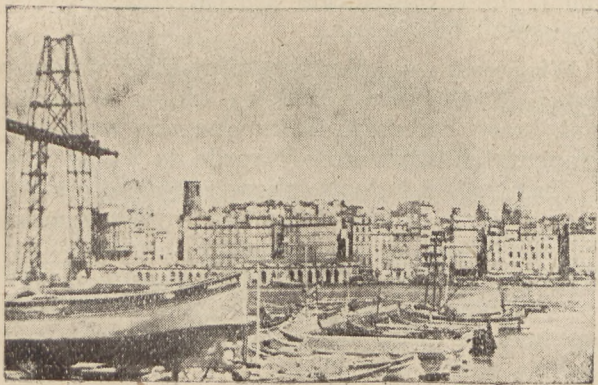
Mimo swojego niezaprzeczalnego rozwoju, Marsylia jako największy port nad Morzem Śródziemnym, posiada również jeszcze dziś duże braki, tak w rozbudowie portu, jak i w urządzeniach portowych, np. brak odpowiedniego dworca morskiego, gdzie podróżny mógłby bezpośrednio z pociągu przechodzić na okręt i odwrotnie. Dzisiaj, aby się dostać w Marsylii z po-

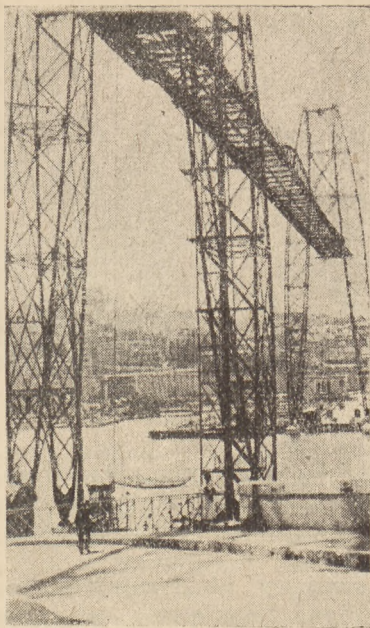


ciągu na okręt i odwrotnie, podróżny musi przeciąć wszczepić całe to olbrzymie miasto. Jak na port o tym znaczeniu co Marsylia, przez który przechodzi rocznie około 800.000 podróżnych, stwarza to sytuację zbyt uciążliwą i poniekąd kompromitującą.

Marsylia posiada jednak bardzo dogodne naturalne warunki i możliwości rozbudowy swego portu. Pod tym względem niewątpliwie góruje ona nad większością portów europejskich. Rozbudowa jej portu i urządzeń portowych nie znajduje bowiem większych przeszkód na redzie, a posiada wyjątkowo dogodne warunki w tylnej partii, w kierunku zaplecza.

W trakcie realizacji znajdowały się przed wojną w Marsylii 2 projekty dalszej rozbudowy portu o doniosłym dla niej znaczeniu, a mianowicie: 1) połączenie portu z Rodanem za pośrednictwem t. zw. kanału Marsylijskiego oraz 2)





budowa portu pomocniczego na olbrzymich stawach Caronte i Berre.

Realizacja pierwszego projektu miała uczynić z Marsylii, dotychczas portu wyłącznie morskiego, także port rzeczny nad Rodanem, a przez dalsze połączenie kanałem Rodanu z Renem doprowadzić ruch okrętowy z Marsylii przez Rodan (na wysokości Bazylei) na Ren. W ten sposób nie tylko cała sieć dróg śródlądowych wodnych Francji miałaby uzyskać dogodne połączenie z Marsylią, lecz także, i przede wszystkim, Szwajcaria miała uzyskać upragnione połączenie z Morzem Śródziemnym. W konsekwencji zaś miało to dać znaczne ożywienie handlu i ruchu okrętowego Marsylii.

Niemniejsze znaczenie przywiązywano do realizacji także drugiego projektu, który przez budowę i odpowiednie urządzenie portu pomocniczego na bezużytecznych dotychczas stawach Caronte i Berre (o powierzchni 15.000 hektarów

i przeciętnej głębokości 8 m), dotykających niemal portu morskiego, w znacznej mierze podnieść miał jego wydolność, stwarzając z Marsylii bezkonkurencyjną bazę wypadową w handlu z Bliskim i Dalekim Wschodem oraz Afryką.

Obecnie Marsylia odzyskuje swe dominujące znaczenie nad Morzem Śródziemnym, lecz trudności, jakie stoją na przeszkodzie, są bardzo duże. Przede wszystkim zaś Francja ponosiła podczas ostatniej wojny tak wielkie straty w swojej flocie zarówno handlowej, jak i wojennej, że nie jest w stanie zapewnić normalnej komunikacji Metropolii ze swoimi koloniami i uruchomić niezbędnych (choćby tylko połączeń morskich).

Marsylia, jako port, budzi się jednak z letargu wojennego i niewątpliwie niedługo stanie na wysokości swego zadania. Ale Marsylia nie jest tylko dużym portem. Stanowi ona także duży ośrodek przemysłowy. Jest najważniejszym w Europie rynkiem na artykuły tłuszczowe, a jej liczne fabryki mydła i świec słyną na cały świat. Jest ona również dużym ośrodkiem przemysłu chemicznego, ceramicznego i młynarskiego. Jej ruch handlowy łącznie z ruchem portowym czyni z Marsylii miasto o bardzo żywotne. Wąskie spadziste jej uliczki wokół Starożytności i wspaniała Cannebière, ta szeroka arteria komunikacyjna miasta, o przesadnie szerokich chodnikach, u wylotu której widać dymiące kominy i maszty okrętowe, roją się od hałaśliwego i podnieconego tłumy przechodniów. Wspaniałe Corso wzdłuż wybrzeża nie ustępuje tego rodzaju „promenadom“ w słynnych miejscowościach kąpielowych na całym Côte d'Azur. W Marsylii bardzo mało spotyka się jednak pomników historycznych. Niebo i morze są tutaj bowiem najpierwszymi elementami, decydującymi o malowniczości i uroku tego olbrzymiego miasta portowego, które licząc przeszło 600.000 mieszkańców, jest drugim co do wielkości po Paryżu miastem Francji.

St. Sasiadek

MOST CZY TUNEL?

Nie nową jest myśl połączenia Anglii i Francji przez Kanał La Manche stałą drogą komunikacyjną. Już w r. 1802 przedłożył francuski inżynier Mavier swemu rządowi projekt podmorskiego połączenia obu państw. Ze wszystkich późniejszych projektów i planów podmorskiego połączenia gruntownym opracowaniem geologicznym celował projekt francuskiego inżyniera Thomé de Gamoud, na którym opierało się w r. 1882 wystąpienie w tej sprawie przed parlamentem angielskim Południowo - Wschodniego Towarzystwa Angielskich Kolej Żelaznych pod przewodnictwem Watkinsa i przez Hawkshawa, reprezentowanego Angielskiego Towarzystwa Budowy Tuneli. Pomimo, iż wcale nie wątpiono w techniczną możliwość prze-

prowadzenia takiej budowy, sprawa ta jednak napotkała na zdecydowany opór angielskiej opinii publicznej i tym samym została przez parlament odrzucona.

Wkrótce po upadku tych projektów utworzyło się Towarzystwo Budowy Mostu przez Kanał, które, opierając się na pracach wstępnych francuskich inżynierów Vérarda de Sainte Anne i Hunriego d'Aulnois, skonstruowało projekt mostu przez Kanał, który to projekt znacznie później przez dwóch innych francuskich inżynierów, Heuriego Schneidera, dyrektora oddzielni żeliwnych Creusota i H. Hersenta, głównego budowniczego Kanału Panamskiego, gruntownie został przerobiony.

Zdawało się teraz, iż budowa mostu przez Kanał raz na zawsze została przypięczętowana. Pomimo, iż budowa tunelu byłaby korzystniejsza. Most mianowicie byłby bądź co bądź przeszkodą w swobodnym poruszaniu się statków, czas budowy mostu trwałby dłużej niż czas budowy tunelu, a koszty mostu byłyby znacznie wyższe od kosztów budowy tunelu.

Projekt mostu przedstawiał się następująco: cały most długości 37,65 km, leżałby 72 m nad poziomem wody, na filarach oddalonych od siebie od 100 do 500 m. Szerokość jego byłaby 8 m i niósłby na sobie dwutorową jezdnię kolei żelaznych. Oś mostu nie byłaby wcale prosta, lecz zbaczałaby ku ławicom paskowym Varne i Colbart. Początek i koniec mostu byłoby tak szczęśliwie wy- i doprowadzone, iż wychodząc z Przylądka Gris, tor mostowy byłby doskonałym zboczeniem francuskich północnych kolei żelaznych, a uchodząc przy Folkestone doskonałym połączeniem z angielskimi południowymi kolejami. W proporcji do różnych głębín morza umieszczone by były otwory na filary — im większa głębía, tym dalej oddalony filar od filaru. Wyżej wspomniane ławice paskowe znajdują się mniej więcej w środku Kanału od 7—8 m pod powierzchnią wody i oddalone od siebie 6 km. Pomiędzy nimi leży głębía o 27 m. Pomiędzy zaś ławicą Varne a Falkestone głębía wynosi mniej więcej 24 m, natomiast pomiędzy ławicą Colbart a Przylądkiem Gris dochodzi do 55 m. I właśnie w tym to miejscu umiejscowienie filarów musiałoby spotkać na największe trudności. Filary miałyby być z kamiennych dolnych części, otulone w płaszcz żelazny i z żelaznych części górnych, składających się w zasadzie z dwóch filarów węższych, ze sobą odpowiednio powiązane.

Można sobie łatwo stworzyć obraz tego kolosa, gdy się zważy, że wszystkie 118 filarów od dna morskiego do szczytu swej wysokości tworzą masę przeszło 4 milionów m sześci., a dla swych gniazd potrzebują około 76.000 ton żelaza. Dalej, żelazna nadkonstrukcja mostu

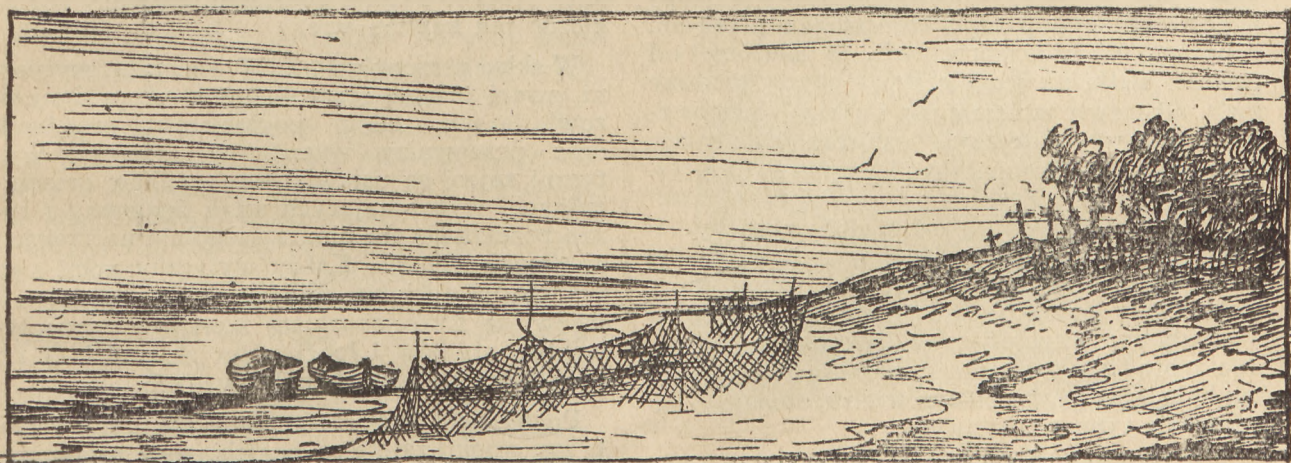
wynosiłaby w przybliżeniu 771.265 ton, czyli na 1 metr bieżący mostu 20,5 ton. Co zaś się tyczy samego wzniesienia mostu, to wszystkie potrzebne części byłyby wykonane w warsztatach krajowych, przetransportowane na przybrzeżne place składowe, gdzie na specjalnie wzniesionych stoczniach pojedyncze części doczekałyby się montażu. Ze stoczní tych — jak okręty na wodę — byłyby spuszczone zmontowane części wprost na odpowiednie promy i te z pomocą holowników zostałyby przeprowadzone na swoje miejsca.

Pierwsze publiczne ogłoszenie owego projektu, któremu obydwaj konstruktorzy dali nazwę planu „tymczasowego“, nastąpiło we wrześniu 1889 r. na odbywającym się właśnie w Paryżu posiedzeniu angielskich i francuskich przemysłowców kolejowych (Iron and Steel Institute). Pomimo zastrzeżenia, by wypowiadać się tylko co do technicznych stron projektu, projektu nie dało się już unatować. Został przez większość odrzucony i dano pierwszeństwo projektowi budowy tunelu podmorskiego.

Na kilka lat przed wybuchem wojny rządy francuski i angielski żywo zajmowały się rozpatrywaniem projektu budowy tunelu podmorskiego inżyniera francuskiego Partiaux. Koszt budowy obiegał na 10 miliardów złotych polskich przedwojennych. Tunel pomysłu Partiaux miałby wybiegnąć z kąpieliska morskiego Sangatte na 100 m pod powierzchnią morza, byłoby 60 m szerokości i 53 km długi i prowadziłby przez warstwę kredową. Z pomocą tego tunelu zostałaby odległość Londyn — Paryż zredukowana w czasie do 2 godzin i 45 minut. 120 elektrycznych parowozów pośredniczyłoby w tym połączeniu. Trzy lata trwałaby budowa tego tunelu. Nawet cenniki biletów kolejowych tego połączenia były już gotowe.

Tymczasem — nie rozwiązawszy od roku 1802 do naszych czasów problemu: tunel czy most przez La Manche — Anglicy i Francuzi zadowalają się uruchomionym w r. 1936 promem kolejowym Dover — Calais.

Jan R. Rąbca



WODNIACY

O ile ludzi pracujących na morzu i żyjących z niego przyjęto nazywać ogólnie marynarzami, to wszystkich zatrudnionych na wodach śródlądowych określa się mianem wodniaków.

Do najbardziej popularnych wodniaków na terenach większych miast nadrzecznych należą bezsprzecznie piaskarze i żwirnicy, którzy dostarczają cennych materiałów budowlanych. Gdy spłyną lody i nastanie sezon żeglugowy, to przez cały czas trwania wypływają piaskarze dużymi łodziami, zwanymi bałami, na rzekę i przy pomocy blaszanych czerpaków, podobnych do spłaszczonych wiader, t. zw. kosiorów, osadzonych na długich drewnianych dragach, czerpią piasek z dna rzeki i wysypują go do swych łodzi.

Piaskarze dostarczają na brzeg nie tylko piasek, czerpany przy pomocy kosiorów, ale także piach szuflowany. Jest to piasek suchy, nasypywany do batów drewnianymi szuflami z piasko czystych wysp, położonych w korycie rzeki. W zimie, gdy lód skuje rzekę, a jest zapotrzebowanie na ich towar, praca piaskarzy nie ustaje. Dostarczają oni piasek, bądź z oczyszczonych w tym celu z lodu odcinków rzek, na które wypływają batami, bądź też dowożą go sankami z piaszczystych wydmy, znajdujących się w środku rzeki ponad lodem. Piaskarze pracują w bliskości swego zbudowanego tarasowato warsztatu, będącego rusztowaniem, służącym do ręcznego przy pomocy szufli przesypywania piasku z batu na kupę, z której zabierają go wozy, czy samochody.

Zmudniejszą jest praca żwirnika, gdyż ten dla zdobycia żwiru musi odbywać dłuższe rejsy w poszukiwaniu żwirowiska, na których zbiera się często cała flotylla łodzi żwirniczych. Łódź żwirnicza jest większa od baty i nazywa się skutą. Posiada ona na rufie małą kajutę, zaopatrzoną w piecyk do gotowania posiłków dla załogi, składającej się z dwóch lub trzech osób. Sternikiem, skutą, a zarazem jej komendantem, jest najstarszy doświadczeniem wodniackim członek załogi.

Kosior żwirniczy wykonany jest z siatki drucianej, obciążającej mocny szkielet, tak, aby podczas płukania przepływała woda z piaskiem, a pozostawał w kosiorze żwir. W zależności od gęstości siatki możemy czerpać czysty grubszy żwir, albo żwir zmieszany z drobnym podzwirkiem. Nie wszystek żwir, dostarczany do miast, jest czerpany ręcznie. Przed wojną żwir, przywożony do Warszawy z góry Wisły, był czerpany ręcznie, zwożony zaś z dołu rzeki, przeważnie z okolic Czerwińska, wydobywany był maszynowo i przeładowywany na łodzi, które dostarczały go do miejsca przeznaczenia. Baty i skutą żwirnicze płyną w dół rzeki samodzielnie z prądem, pod prąd zaś posuwają się bądź na holu, albo przy pomocy wiatru, stosując ożaglowanie typu rozprzowego.

Z piaskarzami i żwirnikami współpracują od-

walacze i lichtuni, których nazwać możemy „półwodniakami“. Odwalacze przerzucają piasek z batów poprzez piętra tarasów na kupę zbiorczą, a lichtuni, to robotnicy zatrudnieni przy przewożeniu taczkami żwiru z batu, czy skutą na ląd.

Innego rodzaju wodniakiem jest szyper. Nazwą tą określa się kierownika (kapitana) berlinki, czy barki, który jest odpowiedzialny za obiekt oddany jego pieczy, jak i za towar na nim przewożony. Na śródlądziu mianem szypra przyjęto również nazywać wszystkich ludzi, pływających na obiektach transportowych, bez własnej siły napędowej, a szczególnie sterników tych jednostek. Szyper na berlince, w zależności od jej wielkości, ma do pomocy jednego lub dwóch ludzi.

Mieszkanie szypra, to położona na rufie berlinki czasem dwuizbowa kajuta. Praca wymaga od niego ciągłego czuwania i stałego pogotowia. Trwa ona bez względu na niedzielę czy święto, dzień lub noc. Szyper świątuje, gdy jego berlinka czy barka stoi w porcie po załadowaniu lub wyładowaniu towaru.

Kierownikami parostatków rzecznych, pasażerskich, pasażersko-towarowych czy holowniczych są kapitanowie żeglugi śródlądowej, którym podlega załoga, złożona ze sternika i marynarzy, mianowanymi nieraz „marynarzami śródkich wód“. W skład załogi parostatków, oprócz służby nawigacyjnej, t. j. pokładowej, wchodzi jeszcze palacze i mechanicy, którzy obsługują maszyny siatku.

Wodniacy w służbie Państwowych Zarządów Wodnych są umundurowani, dzięki czemu możemy odróżnić ich stanowiska czy funkcje. Kapitan żeglugi śródlądowej pierwszej klasy posiada na otoku granatowej okrągłej czapki godłem składającym się z orła nad dwoma skrzyżowanymi kotwiczami w otoku palemek, trzy złote paski, biegnące na około czapki. Czapkę kapitana drugiej klasy przyozdabiają tylko dwa złote paski. Sternicy posiadają dwa czerwone paski na otoku czapki. W odróżnieniu od służby pokładowej mechanicy mają na czapkach srebrne paski z podziałem na klasy analogiczne jak kapitanowie.

W skład personelu P. Z. W. wchodzi: wytyczni, zwani inaczej strażnikami rzeczными, szluzowi, jazowi, załogi pogłębiarek i prądówek oraz pracownicy warsztatów i stoczni. Wytyczni zajęci są ustawianiem znaków orientacyjnych, wyznaczających szlak żeglowny i różne przeszkody na nim, szczególnie na rzekach nieuregulowanych. Każdy wytyczny pełni swą funkcję na odcinku długości 5 km. Szluzowi i jazowi są funkcjonariusze kierujący przepływaniem statków i łodzi przez śluzę i jazy na kanałach i rzekach skanalizowanych.

Pogłębiarki typu czerpakowego lub ssącego, t. zw. smoki, zajęte są pogłębianiem szlaku żeglownego, t. j. usuwaniem mielizn i przemiałów

tak, aby na szlaku mógł bez przeszkód odbywać się ruch żeglowny. Prądówki i ich załogi usuwają prądowiny, t. j. różnego rodzaju przeszkody na szlaku żeglownym, jak zatopione części mostów, statków, czy pogrążone w wodzie pnie lub karpy drzew.

Tam, gdzie brak jest mostów, mieszkańcom nadbrzeżnych osad duże usługi oddają przewoźnicy, którzy łodziami lub promami przewożą na drugi brzeg ludzi, zaprzęgi konne lub bydło na nadrzeczne pastwiska.

Do wodniaków zaliczają się również rybacy, przeprowadzający połowy przy pomocy łądzi pychowych, jak: czółek lejtraków, czy t. zw. łądyg. Najczęściej używanym sposobem jest sieć czworokątna, rozpięta na kabłąkowatym krzyżaku, uczepionym na końcu długiej żerdzi, która jest podparta mocnym drągiem. Rybak dla szybkiego wydobycia sieci, energicznie podrywa ją do góry, naciskając drugi koniec żerdzi do dołu. Stąd nazwa tego rodzaju połowu — „na podrywkę“. Inny sposób połowu ryb z łądzi, to połów na sznur, do którego doczepione są krótkie sznurki z haczykami zaopatrzonymi w przynętę. Sznur taki, posiadający odpowiednie pływaki, zakotwicza się na korycie rzeki.

Najstarszą tradycję wodniacką mają flisacy, którzy znani byli już w Polsce przedrozbicowej, spławiając do Gdańska drzewo w tratwach lub zboże na barkach. Kierownikiem zespołu tratw i jak gdyby komendantem flisaków jest retman, posługujący się małą łódką, zbitą z trzech desek, t. zw. retmanką. Na rzekach spławnych o niewytyczonym nurcie retman płynie przed tratwami i wyznacza tykami lub w echami nurt głębszej wody, którym winny spływać tratwy.

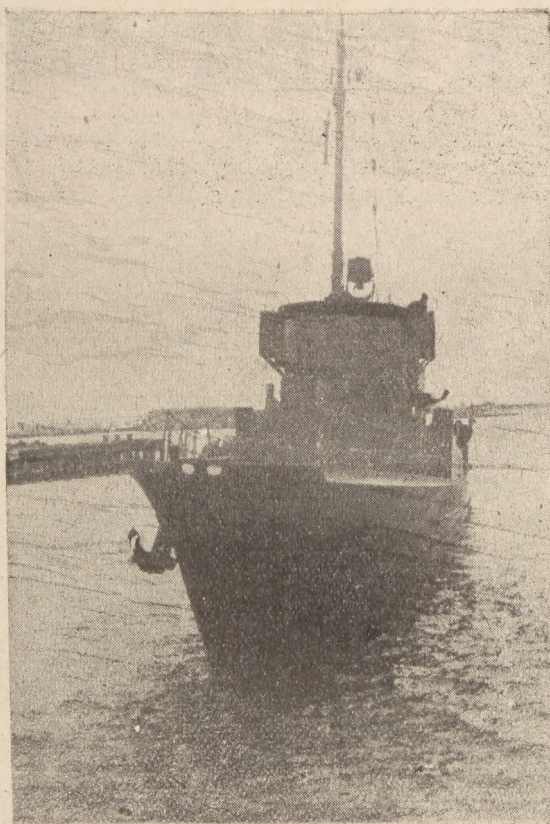
Do innej kategorii wodniaków należą sportowcy, jak: pływacy, kajakowcy, wioślarze, żeglarze, czy wreszcie uprawiający motorowy sport wodny. Stosunek wodniaka sportowca do zawodowca powinien być nacechowany w najwyższym stopniu dżentelmeństwem. Każdy sportowiec, wyjeżdżając na rzekę czy jezioro kajakiem lub żagółką, musi pamiętać, że rzeka nie jest po to, aby on mógł sobie jeździć tu i tam, ale jest warsztatem pracy dla wielu ludzi z niej żyjących i ważną pod względem gospodarczym arterią komunikacyjną.

Wodniacy stanowią jak gdyby odrębny klan ludzi, wtajemniczonych w życie śródlądowych dróg wodnych, strzegący swego zawodu i przekazujący swe zdolności w pokolenia z ojca na syna. Wodniacy, to najlepszy materiał ludzki do służby w marynarce handlowej czy wojennej, a w armii lądowej w saperach.

Podczas tegorocznej powodzi wodniacy stanęli na apel, pracując z pełnym poświęceniem przy niesieniu pomocy ofiarom żywiołu.

W czasie ostatniej wojny wielu wodniaków złożyło swe życie w służbie ojczyzny. Podczas powstania warszawskiego i późniejszych walk o Warszawę przewożili oni przez Wisłę oddziały desantowe i zwiadowcze.

A. Folgart-Nienaski



Trauler w porcie.



Uczniowie P. S. M.

Fot. Staszewski.

AKCJA LETNIA L. M.

Akcja letnia Zarz. Gł. Ligi Morskiej w roku 1947 obejmie 6.400 młodzieży pracującej. 14-dniowe turnusy rozpoczynają się 1 i 16 każdego miesiąca, począwszy od 1.V b. r. i trwać będą do 30 września.

Zarząd Gł. Ligi Morskiej posiada 3 własne ośrodki zorganizowane i zagospodarowane, a mianowicie: Centralny ośrodek morski w Ustce, przygotowany na przyjęcie 300 uczestników jednorazowo, centralny ośrodek wodny w Giżycku (woj. olsztyńskie) dla 200 uczestników i ośrodek w Kruszwicy nad Gopłem dla 300 uczestników.

W każdym z tych ośrodków przewidziane są także pomieszczenia noclegowe dla wycieczek. Ustka dla 30 osób, Giżycko dla 20 osób i Kruszwica dla 200 osób.

Ośrodki te dla normalnego wyposażenia potrzebnego do prowadzenia akcji wczasów, mają jeszcze własną flotyllę jednostek wioślarskich, żeglarskich i motorowych.

W roku bież. do ośrodków przyjmowana jest młodzież pracująca, skierowana przez Fundusz Wczasów Pracowniczych. Koszt dzienny utrzymania wynosi 300 zł. od uczestnika. Uczestnicy opłacają 54 zł. dziennie, resztę sumy ustalonej przez F. W. P., to jest 246 zł., wpłaca F. W. P. i pracodawca.

W programie, we wszystkich ośrodkach przewidziane są: gimnastyka, nauka pływania, wioślarstwo i żeglarstwo, wycieczki, ogniska. Ośrodki mają charakter nie szkoleniowy, a zapoznawczy z jednostkami wodnymi i pracą ludzi morza.

Uczestnicy, prócz jednostek, z którymi się zapoznają praktycznie podczas ćwiczeń i pływania, poznają również szereg urządzeń zawodowych

(port, urządzenia przeładunkowe, wędzarnię, urządzenia sygnalizacyjne i t. d.).

W programie zajęć świetlicowych i ognisk przewidziane są pogadanki na temat morza i Ligi Morskiej. Zasadniczo ośrodki przewidziane są dla członków Ligi Morskiej.

Uczestnicy otrzymują pomieszczenie i wyżywienie całkowite według norm F. W. P. ponad 4.000 kalorii dziennie.

Pomieszczenie w ośrodku Ligi Morskiej w Giżycku znajduje się w budynkach murowanych i drewnianych, w Kruszwicy w barakach, w Ustce w pięknym budynku murowanym i namiotach.

Liga Morska ma fachowy personel, wyszkolony na własnych kursach, do obsługi jednostek wodnych. Wszystkie ośrodki są pięknie położone, chociaż każdy z nich ma inny charakter. Nadmorski w Ustce, pomiędzy ówymi wielkimi jeziorami w Giżycku i nad spokojnym jeziorem Gopłem w Kruszwicy.

Oprócz tych ośrodków będzie prowadzona akcja w ośrodkach szkoleniowych i wypoczynkowych, organizowanych przez Okręgi Ligi Morskiej: w Rożnowie nad zaporą przez okręg krakowski, w ośrodku zorganizowanym i czynnym od 1945 r. w Pilichowicach na Dolnym Śląsku oraz w Raciborzu i Opolu nad Odrą. Te dwa ostatnie organizowane przez okręg Ligi Morskiej w Katowicach.

Okręg Warszawski organizuje Dom Wycieczkowy w wielkiej wsi Hallekowie dla osób 50. Obwód Ligi Morskiej w Gdyni przygotowuje pomieszczenie dla zbiorowych wycieczek.

Zarząd Gł. Ligi Morskiej przygotowuje ośrodek w Olsztynie na przyjęcie grupy młodzieży szkolnej.

W. Kasprzyk

SAMI BUDUJMY ŁÓDŹ

Brak łodzi, brak sprzętu żeglarskiego i brak narzędzi — oto utyskiwania naszych sportowców wodnych i przedmiot poważnej troski — Ligi Morskiej.

Mimo dwuletnich wysiłków i pewnych osiągnięć (uruchomienie własnych stoczni Ligi Morskiej, wybudowanie szeregu jednostek pływających przez poszczególne obwody i okręgi L. M., przejęcie pewnej ilości sprzętu żeglarskiego poniemieckiego, odzyskanie i przygotowanie do podróży reprezentacyjnej pięknego jachtu morskiego „Generał Zaruski“ i t. d.), stan obecny jest w dalszym ciągu — zły.

Jeżeli jednak zważymy, że sporty wodne są dość kosztowne i że nawet przed wojną nasi sportowcy wodni ciągle walczyli z brakiem sprzętu żeglarskiego, to przy dzisiejszych trudnościach finansowych zakup i posiadanie wła-

snej jednostki pływającej długo jeszcze obracać się będzie w sferze — marzeń, o ile nie znajdziemy jakiegoś radykalnego sposobu, aby złemu zaradzić. Sposoby takie znaleźć się muszą, bo nie do pomyślenia jest, aby nasi młodzi sportowcy, wyrzekli się na czas nieograniczony, najmilszego i najpożyteczniejszego ze sportów — sportu wodnego.

Niewątpliwie jednym ze skutecznych, bo wypróbowanych sposobów rozwiązania tego problemu, jest budowa mniejszych jednostek pływających przez samych sportowców. Budujmy więc łodzie sami!

Przystępując jednak do takiej budowy, musimy zdać sobie sprawę z tego, że czynimy to z dwóch zasadniczych przyczyn: 1) to brak dostatecznych funduszy na zakupienie gotowej łodzi i) to brak jeszcze dziś odpowiednich źró-

deł (stocznia i składów), gdzie można byłoby, na warunkach możliwych, odpowiednie jednostki nabywać.

Kogo bowiem na to stać i posiada odpowiednie źródło zakupu, uczyni lepiej, nabywając gotową jednostkę, a oszczędzony czas wykorzystana na stoczni fachowo, będzie niewątpliwie lepiej zbudowana, dokładniejsza i trwalsza, a w gruncie rzeczy i niedroższa. — Jeżeli bowiem policzymy wartość zużytego czasu na budowę, koszt nabycia niezbędnych narzędzi i materiału, to okaże się, że łódź przez nas zbudowana bynajmniej nie jest tańsza od łodzi zakupionej w stoczni.

Kosztorys budowanej jednak przez nas samych łodzi, radykalnie zmieni się na korzyść, jeżeli wykieslimy z niego wartość naszej pracy i wartość posiadanych ewentualnie narzędzi oraz podatk i opłaty, które uiszcza zawodowy przedsiębiorca, nie mówiąc już o jego zysku, który w naszych warunkach jest także często za wysoki. Po takiej redukcji kosztorysu pozostanie więc tylko do sfinansowania przez nas koszt samego materiału, co stanowi około 30% ceny łodzi. Jeżeli uda się nam okazynie zakupić, także i materiał, to koszt zbudowanej przez nas samych łodzi — będzie minimalny. Tak spreparowany dopiero kosztorys jasno wykazuje nam korzyści finansowe, jakie osiągamy, budując łódź we własnym zakresie.

Do dzieła najlepiej zabrać się we dwóch, z gotowym planem łodzi, którą zamierzamy budować. (Plan taki znajdziemy w fachowych czasopiśmie morskich, ewentualnie na prośbę, nabycie takiego planu ułatwi każde koło względnie oddział L. M.

Szczególnie początkujący winni bezwzględnie wybrać plan łatwy, łodzi małej i możliwie o jak najprostszej budowie i smukłej formie (np. kajak dwuosobowy).

Jeśli jest ku temu okazja przynajmniej jeden z budowniczych przed przystąpieniem do budowy własnej łodzi powinien odbyć krótką praktykę, przypatrując się budowie łodzi u fachowca, względnie innego amatora więcej doświadczonego. W przeciwnym razie przed przystąpieniem do budowy właściwej łodzi należałoby zbudować jej model.

Na budowę łodzi musimy wreszcie znaleźć odpowiednie miejsce, dostatecznie zabezpieczone przed deszczem i zbyt silnym słońcem. Musi ono być odpowiednio obszerne tak, aby można było dokoła łodzi swobodnie się poruszać, a także urządzić z jednej przynajmniej strony warsztat na narzędzia i materiał (grubsza deska dobrze umocowana).

Jak już wspomnieliśmy, na początek zabieramy się do budowy łodzi małej i smukłej. Im węższa bowiem jest łódź, którą budujemy, tym łatwiej dają się zestawić deski. Poza tym wybieramy możliwie najprostszą formę (np. łódź z płaskim dnem i lekko tylko wygiętymi bokami). Kajaki bywają obecnie i często w ten sposób budowane, że dno (płaskie) składa się z dwóch tylko desek, a każdą ściankę bocznią stanowi jedna tylko deska. W tym wypadku jed-

nak deski muszą posiadać szerokość około 30 cm.

Przy budowie kolosalną rolę odgrywa materiał, z jakiego łódź ma być zbudowana. Oszczędzanie przez kupno pośledniego i mało wartościowego materiału jest oszczędnością tylko pozorną, kóra nigdy nie popłaca. Łódź bowiem zbudowana z lichego lub niewłaściwego drzewa, przysporzy jej posiadaczowi więcej przykrości niż spodziewanej radości. Mimo bowiem częstych reparacji, celem utrzymania jej w stanie zdolnym do użytku, żywot jej będzie i „cherlowy“ i krótkotrwały. W konsekwencji łódź taka okaże się kosztowniejszą niż łódź zbudowana z materiału, wprawdzie droższego, lecz odpowiedniego.

O ile chodzi o gatunek drzewa, to z drzew krajowych w grę wchodzi: sosna, dąb i modrzew. Materiał na budowę łodzi powinien przy tym pochodzić z głównego pnia, (a nie z bocznych jego odgałęzień, mus. być gładki (bez sęków) i przede wszystkim — zupełnie suchy.

Drzewo więc sosnowe, suche i bez szkod, w naszych warunkach, uważać możemy za materiał odpowiedni do budowy, szczególnie mniejszych jednostek pływających. Jest ono lekkie i bardzo trwałe, lecz mało efektywne, o ile chodzi o jego kolor naturalny. Łódź z drzewa sosnowego malujemy też dlatego odpowiednio dobranymi farbami olejnymi. Przy malowaniu należy jednak dobierać zawsze kolory proste i zawsze pozostawić odpowiednią ilość farby na ewentualne późniejsze poprawki.

Lepszym od drzewa sosnowego jest dębina, szczególnie do budowy większych jednostek pływających. Jest to zresztą najlepszy wogóle materiał krajowy do budowy łodzi. Dębina jest jednak kilkakrotnie droższa od drzewa sosnowego i do budowy małych jednostek nawet nie zupełnie odpowiednia, z uwagi na dwukrotnie większy ciężar gatunkowy. Pewnego rodzaju wadą dębiny jest większa trudność przy jej obróbce. W każdym razie jest rzeczą bardzo wskazaną, aby wszystkie te części łodzi, na których występują większe naprężenia oraz gdzie zachodzi obawa rozluźnienia połączeń (np. stawa), były wykonane z dębiny. Jeśli zaś stać nas na to, aby cały szkielec łodzi wykonać z dębiny, to niewątpliwie łódź taka znacznie zyska na jakości. Zauważyć tu jednak należy, że przy dębiny zastosowane gwoździe i śruby muszą być pocynkowane lub mosiężne, żelazne bowiem szybko rdzewieją i kruszą się.

Do łączenia desek z żebrami możemy używać zarówno śrub, jak i gwoździ. Żelazne i miedziane gwoździe są jednak tak śliskie, że deski „puszczają“. Dlatego przy ich zastosowaniu muszą być tak długie, aby przechodziły na wylot, lecz po ich zagięciu i wgłębieniu końców w deskę, nie psuły powierzchni. Przy łączeniu poszczególnych części gwoździami, potrzebna jest pomoc drugiej osoby, która podstawi ciężki młot z przeciwnej strony deski, do której wbijamy gwoździe. Łączenie odpowiednimi śrubami nie następuje specjalnych trudności, tym więcej, o ile wprzód nadwiercimy odpowiednie otwory na śruby. Nie w każdym jednak wypad-

ku łączenie śrubami jest najlepsze. Najwięcej trudu stwarza łączenie części drewnianych miedzianymi nitami. Nic też dziwnego, że sposobu tego amatorzy unikają.

Do budowy łodzi małej dobieramy możliwie deski pełnej długości t. z. takie długie, aby w jednym kawałku przebiegały od jednego do drugiego końca łodzi.

Dla początkujących niewątpliwie trudniejszymi pracami będą: wykonanie stewy, kilsonu, żeber i wzdłużników oraz zestawienie tych części w odpowiednio silny szkielet. Pamiętaj-

my jednak, że przy dobrej woli z naszej strony oraz przy odrobinie zmysłu konstrukcyjnego, łódź zbudujemy tak, że w nadchodzącym już sezonie letnim w pełni zażywać będziemy mogli rozkoszy sportu wodnego — na własnej łodzi.

Po dokładniejsze informacje odsyłam czytelników do szczegółowo opracowanych podręczników, które już dzś można znaleźć w każdej bibliotece L. M.

St. S.



- 1—3) I lubelska — cena na zapytanie.
 4) 25 gr. czerwony, błyszcz. 8 zł.
 5) 25 gr. ceglasty, matowy 15 zł.
 6) 50 gr. pomnik Grunwaldu 5 zł.
 7—9) 1, 2 i 3 zł. przedruki na 25 gr. czerwony.
 31.XII.44 — 90 zł.
 10) 5 zł. na 25 gr. wiz. Traugutta — 200 zł.
 11—20) 10 miast — przedruki — 300 zł.
 21) 5 zł. — wyzwolenie W-wy — 40 zł.
 22) 1 zł. widok Łodzi, niebieski — 10 zł.
 23) 5 zł. na 50 wiz. Kościuszki — 75 zł.
 24—27) 1, 2, 3 i 5 zł. — seria krakowska — różn. widoki — 85 zł.
 28—31) 2,50, 4, 6 i 8 zł. wyd. Ligi Morskiej 1945 r. — 140 zł.
 32) 50 gr. brunatny, pom. Grunw. — 3 zł.
 33) 6 zł. ziel. Kongres Pocz. — 120 zł.
 34) 3 zł. pomn. Kościuszki — Łódź — 15 zł.
 35) 5 zł. Grunwald, st. niebies. — 50 zł.
 36) 3 zł. Manifest P. K. W. N. — 150 zł.
 37—40) 1, 2, 3 i 5 zł. dopłaty — 20 zł.
 41—42) urzędowe — 15 zł.
 43) 10 zł. Westerplatte — 150 zł.
 44—45) przedr. 1,50 i 1 zł. na 5 i 6 — 5 zł.
 46—47) oswobodzenie Gdańska — 1, 2 i 3 zł. — 35 zł.
 49—54) 1,50, 3, 3,50, 6, 8, 10 zł. — Ruiny W-wy, cięte — cena na zapytanie.
 55) 10 zł. Kongres Z. Z. — 50 zł.
 56) 10 zł. Powstanie Listopadowe — 60 zł.
 57—62) W-wa wolna — przedruk — cena na zapytanie.
 63) 6 zł. Powstanie Styczniowe — 80 zł.
 64) 8 zł. Brygada Dąbrowskiego — 40 zł.
 65—70) 5, 10, 15, 20, 25, 30 zł. — lotn. — 115 zł.
 71) 5 zł. 600-lecie Bydgoszczy — 100 zł.
 72) 8 zł. Majdanek — 40 zł.
 73) 100 zł. Powstanie Śląskie — 15 zł.
 74) 3 zł. Święto Zwycięstwa — 5 zł.
 75) 10 zł. Święto Morza 1946 — 25 zł.
 76) 3 zł. II roczn. P. K. W. N. — 30 zł.
 77) Sejm Ustaw. — 30 zł.

I) Karnet ze znaczkami L. M. i Święta Morza, stemple okolicznościowe — istnieje tylko 500 sztuk numerowanych — 500 zł.

II) Całostka ze zn. Święta Morza i datown. okolicznościowym — 50 zł.

Biuro Zarządu Głównego L. M., Wydział Dochodów Niestających, Warszawa, Widok 10.



Z ŻYCIA ORGANIZACJI

BIEG NA PRZEŁAJ

W ramach Święta Morza w dniu 29 czerwca Oddział Ligi Morskiej w Inowrocławiu wraz z Komitetem obchodu Święta Morza, organizuje bieg na przełaj na trasie 3.000 i 5.000 mtr. o puchar przechodni Oddziału Ligi Morskiej. Zgłoszenia zawodników z całej Polski przyjmuje się do dnia 22 czerwca na adres: Sekretariat Ligi Morskiej Inowrocław, Sąd Grodzki, pokój 1.

Zwycięscy biegu otrzymają piękne nagrody oraz dyplomy. Bieg rozpocznie się o godz. 12, meta na Stadionie Miejskim.

PIERWSZY KROK PŁYWACKI

W ramach Święta Morza w dniu 29 czerwca r. b. o godz. 14 w basenie solankowym Liga Morska wraz z Komitetem Obchodu Święta Morza organizuje pierwszy krok pływacki, celem wyłonienia talentów z terenu Inowrocławia. Zwycięscy otrzymają piękne dyplomy i nagrody. Zgłoszenia przyjmuje Sekretariat Ligi Morskiej, Inowrocław, Sąd Grodzki, pokój 1, do dnia 22 czerwca b. r.



Foto Staszewski



Z NASZEGO WYBRZEŻA

Rybacy morscy przygotowują się do wznowienia połowów węgorzy. Sezon rozpoczyna się w najbliższym czasie. Jednocześnie w ostatnim okresie spadły połowy łososia.

GARL rozważa projekty uruchomienia stałej komunikacji przez polskie statki między Szczecinem i portami skandynawskimi.

„Dar Pomorza“ wyruszy w dniu 15 czerwca r. b. w półtoramiesięczny rejs szkolny po Bałtyku. Na fregacie będą zaokrętowani uczniowie Państwowej Szkoły Morskiej z I i II roku.

Eksport wyrobów przemysłu ludowego przez polskie porty wzrasta. Szwecja zamówiła w Polsce wyrobów tego rodzaju na sumę 200.000 dolarów.

W porcie gdynskim pracuje duński holownik „Aegir” wraz z załogą duńską, złożoną ze specjalistów. Zadaniem ich jest wydobywanie zatopionych wraków w naszych portach.

W Szczecinie w roku bieżącym ma być odbudowane nabrzeże Arsenał oraz tor kolejowy na stoczni.

Dla odbudowy chłodni w naszych portach powstało przy Morskich Zakładach Rybnych w Gdyni specjalne biuro odbudowy chłodni.

100 sztuk parowozów amerykańskich ma nadejść w lipcu do Gdyni. Parowozy te są najcięższego typu nieznanego w Europie, a przystosowane do naszych warunków technicznych.

Mareograf, czyli przyrząd służący do zapisywania zmian poziomu wody, zostanie wkrótce zmontowany w Gdyni. Przyrząd ten przygotował Państwowy Instytut Hydrograficzny.

* * *

W chwili wybuchu wojny w roku 1939, na stoczni Gdańskiej znajdował się w budowie statek towarowy, przeznaczony dla obsługi regularnej linii frachtowej z Gdyni do portów zatoki Meksykańskiej. Była to duża jednostka o nośności 6300 ton, nawskroś nowoczesnej konstrukcji, napędzana silnikami Diesla i rozwijająca szybkość 16 węzłów. Cenny statek został naturalnie zagrabiony przez okupantów, którzy z bliżej nieznanego powodów przeholowali go z Gdańska do Danii, gdzie w roku 1943 został wykończony na stoczni w Elsinore. Pod nazwą „Minden” statek do czekał szczęśliwie końca wojny, poczym, jako łup wojenny, dostał się w ręce Anglików, którzy nadali mu nazwę „Empire Nidd”. Po zawarciu porozumienia, dotyczącego podziału floty niemieckiej między państwa sojusznicze, statek znalazł się w części masy reparacyjnej, przekazanej Związkowi Radzieckiemu i został przemianowany na „Denis Dawidow”. W tym samym jednak czasie statek został rozpoznany przez Polską Misję Morską, która na ręce odpowiednich władz złożyła umotywowany protest, żądając zwrócenia statku Polsce, jako prawemu właścicielowi tej jednostki. Dzięki życzliwemu stanowisku władz morskich Związku Radzieckiego słuszny nasz protest został w pełni uwzględniony. W dniu 20 maja r. b. rewindykowany statek polski przybył do Gdyni i został przejęty z rąk komisji radzieckiej. Tym sposobem, po zmiennych kolejach losu, duża i nowoczesna jednostka polskiej floty handlowej znalazła się wreszcie pod ojczystą banderą. Będzie nosić obecnie nazwę „Gen. Walter”.

W dn. 19 maja b. r. został przejęty w Gdyni z rąk komisji radzieckiej statek niemiecki „Helga Ina”, przyznany Polsce tytułem reparacji wojennych.

Jest to jednostka towarowa, jednopokładowa, zbudowana na stoczni w Lubece w 1925 r. Posiada długość 85 m, szerokości 12 m, napęd maszyną parową, 3 cylindrową, rozwija szybkość 9 węzłów.

Obecnie został nazwany „Kutno”.

W dn. 21 maja r. b. radziecka komisja, przekazująca Polsce statki niemieckie z tytułu reparacji wojennych, oddała pod polską banderę trzeci z kolei holownik morski.

Jest to dawny niemiecki holownik „Stratman” o mocy 480 KM, który otrzymał polską nazwę „Cyklop”.

Statek ten stanowi 13-tą z rzędu jednostkę niemiecką, przekazaną Polsce na zasadzie polsko-radzieckiej umowy o podziale reparacji wojennych.

W dn. 22 maja został przejęty w Gdyni z rąk komisji radzieckiej najcenniejszy z 19 niemieckich statków, przypadających Polsce tytułem reparacji wojennych.

Jest to statek pasażerski „Jagiełło”, który dawniej nosił niemiecką nazwę „Duala”, a przejściowo rosyjską „Piotr Wielki”. Zbudowany w r. 1930 w Hamburgu, statek ten jest nawskroś nowoczesną jednostką czteropokładową o 117 m długości i 16 m szerokości. Pojemność jego wynosi 6133 ton. Napędzany jest maszyną parową z turbinami niskoprężnymi, które uruchamiają dwie śruby pędne. Rozwija szybkość 16 węzłów. Statek posiada nowoczesne urządzenia nawigacyjne oraz instalację chłodniczą. Stanowi on 14-tą z kolei jednostkę morską, przekazaną Polsce w ramach reparacji wojennych.

Jako piętnasta z kolei jednostka pływająca, przejęta przez Polskę od Związku Radzieckiego tytułem podziału niemieckich reparacji wojennych, przeszedł pod polską banderę w Gdyni w dniu 28 maja statek „Dąbrowski”, który poprzednio nosił rosyjską nazwę „Generał Brusilow” i niemiecką „Athen”. Jest to duży motorowiec towarowy o długości 122 metrów i nośności 7.185 ton. Statek został wybudowany w roku 1936 w Hamburgu.

Z życia P. C. W. M.

MAJOWY NUMER „ŻEGLARZA”

W maju b. r. upłynął rok od chwili, gdy Państwowe Centrum Wychowania Morskiego zaczęło wydawanie miesięcznika dla młodzieży, poświęconego pracy na morzu p. t. „Żeglarz”. Wzrastająca stale poczytność tego pisma świadczy, że pojawienie się jego nie było zbyteczne. Ostatni, majowy numer „Żeglarza”, który ukazał się w nowej szacie — zawiera, podobnie jak i poprzednie, szereg artykułów z cykłów objętych korespondencyjnym kursem przygotowawczym. Są to: „Miasto Portowe” — artykuł omawiający współzależność portu i jego bezpośredniego zaplecza, dalej — „Wielcy Wędrowcy”, popularny szkic o węgorzach i łososiach, pióra znawcy biologii morza dr. K. Demola, następnie drugą część ciekawego artykułu „O rodzajach statków” (I część ukazała się w numerze kwietniowym), a w końcu obszernie zestawienie p. t. „Lektura morska”, wyliczające i charakteryzujące większość wydanych po wojnie książek na temat, związane z morzem i wybrzeżem. Poza kursem przygotowawczym „Żeglarz” zawiera m. in. interesujące opowiadanie z okresu minionej wojny p. t. „Spotkanie” oraz obszerny fotoreportaż z życia Szkoły Jungów i Szkoły Rybaków Dalekomorskich, zat. „Chłopcy PCWM”. Stały dział „Na morskim horyzoncie” przynosi, jak zwykle, szereg informacji o naszych poczynaniach na morzu, w czym liczne szczegóły o nowoprzyjętych, niemieckich jednostkach polskiej floty handlowej. Numer jest bogato ilustrowany, zainteresuje każdego czytelnika i przyniesie mu niewątpliwie pożytek, wzbogacając zasób posiadanych wiadomości o sprawach morskich.

W kwietniu zakończyły się zajęcia w prowadzonych przez P. C. W. M. szkołach — Jungów i Rybaków Dalekomorskich. Podczas gdy przyszli rybacy przydzielani są na traulery szkolne — jungowie w początkach maja zaokrętowani zostali na statek szkolny marynarki handlowej „Dar Pomorza”. W drugiej połowie maja do 50 jungów dojdzie ok. 120 uczniów I i II roku wydziału nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej. W ten sposób na pokładzie pięknej fregaty wspólnie będą pływać i kształcić się w rzemieśle marynarskim przyszli oficerowie i przyszli marynarze naszej floty handlowej. 15 czerwca „Dar Pomorza” wyruszy w rejs szkolny po Bałtyku. Za-

winie on prawdopodobnie przede wszystkim do Kopenhagi, następnie zaś do Szczecina, gdzie weźmie udział w uroczystościach Święta Morza. W drugiej części swej podróży „Dar“ odwiedzi stolicę Norwegii — Oslo, gdzie zatrzyma się około 3 tygodni. Czas ten będzie wykorzystany na szkolenie. Powrót do Gdyni przewidziany jest w końcu lipca lub początku sierpnia. Obecnie „Dar Pomorza“ przebywa jeszcze na terenie gdyńskiej Stoczni Nr 13, gdzie zakończywszy dokowanie, powraca po zimowych remontach do swego normalnego stanu. Zaokrętowni na nim jungowce wraz ze stałą załogą statku i personelem stoczni pracują gorączkowo, by jak najprędzej przywrócić temu jednemu z najpiękniejszych żaglowców na świecie jego zwykłą krasę i nieskazitelną białość.

* * *
W trosce o należyte wyposażenie przez P. C. W. M. Szkoły Rybaków Dalekomorskich — Min. Żegluga przeznaczyło do użytku PCWM dwa spośród kilkunastu trawlerów rybackich, zakupionych ubiegłego roku w Anglii. Obydwie jednostki zostały w ciągu zimy przysosowane na stoczniach brytyjskich do celów szkoleniowych. W początkach maja b. r. zawiązał do Gdyni pierwszy z trawlerów szkolnych PCWM — „Neptun“. Jest to nowoczesny statek motorowy, zbudowany z drzewa w 1943 roku w miejscowości Porbes. Tonaż jego wynosi 298,91 BRT oraz 92,35 NRT, długość 40,6 metra, szeroki 7,9 metra, wysoki 4 metry. Silnik pięciocyldowy o mocy 500 KM, pozwala na rozwinięcie szybkości 11 węzłów. Statek jest wyposażony w urządzenie chłodnicze, radiostację i nowoczesne przyrządy nawigacyjne. Poza kabiną szczyprą posiada kilka obszernych pomieszczeń dla załogi, zawierających ogółem 28 koi. Jak na statek rybacki — pomieszczenia są urządzone bardzo wygodnie, posiadają oświetlenie i ogrzewanie elektryczne i t. p. „Neptun“ prócz załogi stałej, będzie zabierał w każdy rejs 18 uczniów Szkoły Rybaków Dalekomorskich. Pierwsza grupa została już zaokrętowana i lada dzień wyruszy na swój pierwszy dalekomorski połów. Drugi z trawlerów szkolnych PCWM — „Neptunia“, taki sam jak „Neptun“, spodziewany jest w Gdyni lada dzień. Eksploatację handlową obydwu statków powierzyło PCWM Towarzystwu Połówek Dalekomorskich „Dalmor“.

* * *
Wraz z wiosną, która przerwała lodową blokadę Bałtyku, nastąpił w naszych portach okres znacznie wzmożonego ruchu. Napływające nieprzerwaną strugą statki z drobnicą spowodowały, że w Gdyni, pomimo zatrudnienia wszystkich robotników portowych, dał się odczuć pod koniec kwietnia brak siły roboczej dla wykonania terminowych przeładunków. Ponieważ przetrzymywanie przybywających statków, obok ogromnych strat pieniężnych, grozi również utratą dobrej reputacji, jaką cieszy się Gdynia, władze portowe zwróciły się o pomoc do uczelni morskich. PCWM przerwało zajęcia szkolne w Szkołach Jungów i Rybaków Dalekomorskich, wysyłając wszystkich uczniów do pracy w porcie. Przez okres największego natężenia ruchu — oddziały chłopców z PCWM wspomagały robotników portowych, przeładowując na trzy żmiany transport nadeszłej do gdyńskiej olejarni kopry oraz transport celulozy. Praca została wykonana szybko i sprawnie, ku całkowitemu zadowoleniu spedytora oraz biura portowego.

TREŚĆ: Odezwa Komitetu „Święta Morza“. Program „Święta Morza“. Konkurs miesięcznika „Morze. Pociągi popularne. Wyprawa jachtu „Dal“ — R. Niewiadomski. Prawo tabu — Lech Godlewski. Stefan Rogoziński — W. Przyborowski. Marsylia — St. Sasiadek. Most czy tunel — Jan Rąbca. Wodniacy — A. Folgart-Nienaski. Akcja letnia L. M. — W. Kasprzyk. Sami budujemy łódź — St. S. Kącik. Filatelistyczny. Z życia organizacji. Z naszego wybrzeża. Z życia P. C. W. M.

Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja — Warszawa, Widok 10. Redaktor Walery Przyborowski. Redaktor przyjmuje codziennie od 13 do 14-ej. Prenumerata roczna 144 zł., dla członków Ligi 120 zł. Konto PKO I—1020.



Chłodnia na Darze Pomorza.

Fot. Staszewski.



Przystań L. M. w Olsztynie.

LIGA MORSKA

to

RZECZNIK
POLSKIEJ
M Y Ś L I
MORSKIEJ