ALBUM MORSKI

WŁODZIMIERZ NAŁĘCZ

II
184108

ALBUM MORSKI

ALBUM MORSKI

NAPISAŁ I ZILUSTROWAŁ
WŁODZIMIERZ NAŁĘCZ

NAKŁADEM AUTORA
ODBITO CZCIONKAMI DRUKARNI M. GARASIŃSKIEGO W WARSZAWIE
1930

U
184108

II 184108

P·A·N
BIBLIOTEKA GDAŃSKA

1981-K-49627

OD AUTORA

Dziesięć lat pracy Polski nad morzem minęło. A Polska, jak to przepięknie powiedział Żeromski, przyniosła na brzeg pracę uczciwą, dobrobyt, a nie przyszła tu ze zbrodnią i przemocą.

Społeczeństwo nasze, podsumowując wyniki tej pracy, słusznie szczyci się niezwykłym rozwojem Gdyni, która z ubogiej wioski rybackiej wzrosła w kilka lat na miasto-port nowoczesny.

Impuls ten podsumowania naszych wysiłków w ciągu pierwszego dziesięciolecia posłużył bodźcem i dla mnie do wydania niniejszej pracy.

Chciałem przedstawić całość dziejów naszej marynarki a raczej rzucić szkic tej całości — związać przeszłość z teraźniejszością! Wiem i widzę, jak to pobieżnie uczyniłem, ale traktuję to jako próbę większej pracy, którą, da Bóg, doprowadzę do końca.

Hasło, rzucone przez tak Szanowny Komitet Obchodu Dziesięciolecia pracy naszej na morzu: „Polacy frontem ku morzu"—dodało mi odwagi, rzucić na szaniec i swój kamyczek.

A więc dla tego rachuję na życzliwość mojego miłego czytelnika.

SPIS RYCIN.

1. „Wacław Dunin Wąsowicz strzeże brzegów Helu".
2. „Custodes maris nostri" — Straż nad morzem naszem w końcu XVI.
3. „Zwycięski atak floty polskiej na szwedzką d. 26 listopada 1627 r. pod Oliwą".
4. Jan Bąk Lanckoroński, ostatni komendant w Pucku zdobywa fortelem wojennym okręt szwedzki „Cristina".
5. „Zwycięstwo hetmana Karola Chodkiewicza na morzu nad Szwedami pod Szakiem w roku 1609".
6. Okręt „Złociste słońce".
7. „Dżdżysty Bałtyk".
8. „Tupadelski brzeg".
9. „Pracownia Wł. Nałęcza na brzegu morza".
10. „Włodzimierz Nałęcz w swojej pracowni na brzegu morza".

TREŚĆ.

Część I:

Od autora 5
Zaranie marynarki naszej w. XVI i XVII 9
Bitwa pod Oliwą 17

Część II:

Dalszy ciąg dziejów floty polskiej w. XIX do roku 1864 27

Część III:

Odrodzenie marynarki w czasach obecnych w. XX 35
Odrodzenie marynarki handlowej 39
Konspekt chronologiczny działalności rządu za ubiegłe dziesięciolecie 45
Bulwar nad morzem 47
Zakończenie 48

Ryc. 1. „Wacław Dunin Wąsowicz strzeże brzegów Helu". Z obrazu Wł. Nałęcza.

Ryc. 2. „Custodes maris nostri" — Straż nad morzem naszem w końcu XVI stulecia. Z obrazu Wł. Nałęcza.

Ryc. 3. „Zwycięski atak floty polskiej na szwedzką d. 26 listopada 1627 r. pod Oliwą". Z obrazu Wł. Nałęcza.

Ryc. 4. Jan Bąk Lanckoroński, ostatni komendant w Pucku zdobywa fortelem wojennym okręt szwedzki „Cristinę". Mal. Wł. Nałęcz.

Ryc. 6. Okręt „Złociste słońce". Z obrazu Wł. Nałęcza.

Ryc. 5. „Zwycięstwo hetmana Karola Chodkiewicza na morzu nad Szwedami pod Szakiem w roku 1609".
Z obrazu Wł. Nałęcza.

Ryc. 7. „Dżdżysty Bałtyk". Z obrazu Wł. Nałęcza.

Ryc. 8. „Tupadelski brzeg". Z obrazu Wł. Nałęcza.

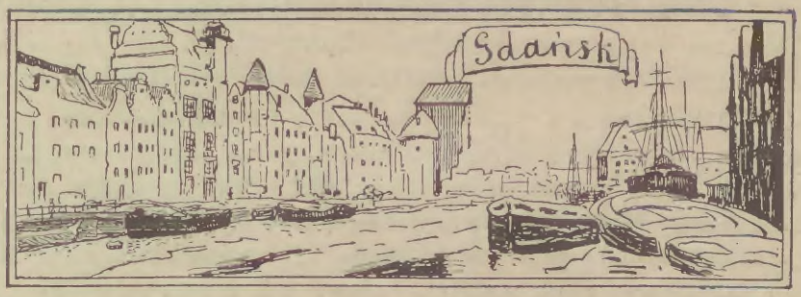
Parva domus, magna quies.
Pour vivre heureux, vivons cachés.

Ryc. 9. „Pracownia Wł. Nałęcza na brzegu morza"

Ryc. 10. „Włodzimierz Nałęcz w swojej pracowni na brzegu morza"

CZĘŚĆ I.

ZARANIE MARYNARKI NASZEJ W. XVI I XVII.
BITWA POD OLIWĄ.



ZARANIE MARYNARKI NASZEJ

Nie po raz pierwszy, a po raz czwarty tworzymy i budujemy marynarkę naszą i niema łokcia ziemi na brzegu, gdzie by nie było naszej historji. Te dwie prawdy powinniśmy spopularyzować w szerokich masach społeczeństwa jako odpowiedź na kłamstwa niemieckie—że jesteśmy intruzami na ziemi germanów. Przebiegnijmy choć w kilku słowach powstanie i dzieje poprzednie dawnej marynarki naszej.

Biorę wiek XVI — czasy Zygmunta Augusta.

Powodem głównym, który zmusił króla Zygmunta Augusta do tworzenia floty, była wojna o Inflanty. Szwedzi zabierali Polsce zamki, król postanowił zabierać im okręty. Chcąc więc tego dokonać wezwał król na ochotnika wszystkich chcących uzbrajać statki.

Tomasza Sierpinka mianował admirałem swoim, rozkazując mu zabierać broń, żywność i inne potrzeby od tych, którzy do Inflant, Szwecji i Moskwy je dowozili. Zdobycz wszelką uznał za własność kaprów, dziesiątą część tylko zostawiając sobie.

Ochotników zgłaszało się dużo i utarła się dla nich nazwa „freibiterów". Najpierw trzy, później dwanaście, piętnaście okrętów podniosło banderę polską. Książe pruski połączył z nimi swoją flotylę — z trzech okrętów złożoną. Tomasz Sierpinek, później Otto Narynkes byli admirałami. Wąsowicz, Geurych i Hausnerker — w liczbie kapitanów. Powstała jak widzimy flota „ochotnicza" od roku 1554 — z „freibiterów" złożona.

W roku 1563 odebrali Gdańszczanie rozkaz aby wspierali Sierpinka wojennemi potrzebami i żywnością, a dalej aby urządzili dziesięć kaprów do zabierania nieprzyjacielskich okrętów.

Wojna morska była w owe czasy przedewszystkiem korsarską. Jako kaper królewski odznaczył się wtedy szczególnie Wacław Dunin-Wąsowicz w roku 1557, który „z wielką sławą królewskiej Mości wojował na Bałtyku". (Rys. 1). Okręty polskie czatowały zwykle przy Helu i nazwa ich ogólna była: „custodes vel spectatores maris nostri" — „Straż lub obserwatorzy naszego morza". (Rys. 2).

Później widzimy powstanie floty „królewskiej". Za Zygmunta III, nareszcie za Władysława IV powstaje flota w założeniu czysto „państwowem". Więc jak powiedzieliśmy za Zygmunta III powstaje flota królewska utrzymywana z własnej szkatuły króla. Potrzeba jej osobliwie się okazała pilną, gdy wszczęto wojnę ze Szwedami w tysiąc sześćsetnym roku, a zresztą król Zygmunt III miał na oku cele dynastyczne, ubiegając się o koronę szwedzką. I tak w roku 1594 król odbił od przylądka Helu — w drodze do Stokholmu, z flotą swoją złożoną z pięciu okrętów nazwy których dzięki poematowi Zbylitowskiego „Droga do Szwecji", przechowały się dotąd. Oto ich nazwy: „Łabędź, Fortuna, Niedźwiedź, Wilk, Lipska Nawa". Wracając zaś z powrotem, wylądował na Rożewie — najdalej wysuniętym w morze cyplu naszym — najbliższym do Szwecji.

W roku 1625 znowu wybuchła wojna ze Szwedami z powodu utworzenia floty w Pucku i Gdańsku.

W roku 1626 Zygmunt III na nowo układy ze Szwecją zrywa i rozkazuje uzbroić w Gdańsku najpierw dziewięć a później szesnaście okrętów.

Dnia 28 listopada 1627 r. flota polska pod dowództwem walecznego Cypelmana (Dikman Arend) uderza na flotę szwedzką niedaleko Oliwy i po zaciętej walce odnosi piękne zwycięstwo. Obydwaj admirałowie szwedzki Mikołaj (Stirnskjöld) i nasz—zginęli. Zwycięstwo to ogromnie podniosło ducha naszego, bo wiara w niezwyciężoność floty szwedzkiej została złamana. (Rys. 3).

We wrześniu 1628 r. Jan Bąk Lanckoroński — ostatni komendant na Pucku „.praefectus primarius exercitus S. R. M. et

gubernator Pucensis" — zdobywa fortelem wojennym statek Szwedzki admiralski „Cristina" rzucony na hak (na mieliznę) między Helem i Jastarnią. A zdobycz była nie mała: trzydzieści sześć armat i wiele innego sprzętu wojennego. Ciekawy przechował się dokument: —list-raport Lanckorońskiego do hetmana Koniecpolskiego w którym opisuje dokładnie jak to wszystko się odbywało. Przytaczam parę urywków z tego listu opublikowanego przez Grabowskiego (P. „Listy Władysława IV" Kraków 1845, str. 126). (Rys. 4).

„Ledwie okręt conajprzedniejszy, na którym sam admirał był, ku brzegowi się zbliżywszy, na hak (mieliznę) wpadł. zaraz wystąpiła straż i czeladź moja, ale i okręty nastąpiły zaraz, aby posiłek dać swoim, a tak gwałtownie strzelać poczęli, że serbatom żadną miarą do okrętu podpłynąć nie dali. Nocą zaraz szańce we czworo się rzuciło, pod okręt moi się podemknęli. Wtem dziewięć okrętów nastąpiło, poczęto nas z dział strychować (ostrzeliwać) a najbardziej z tego okrętu, który zawiązł, mającego trzydzieści sześć dział, najmniejsze półczwarta funta. Atoli Pan Bóg zdarzył, że fala uderzyła taka, iż te okręty żadną miarą na morzu ostać się nie mogły, gdy tedy odeszły, począłem ów okręt z działek i muszkietów strychować i bliżej jeszcze szańcować. A przez wszystkie te dnie ledwie skórę chleba który z nas ukąsił, gdyż ani morzem dla fali wielkiej, ani wozem dla złej drogi za trzy dni przebyć nie można było, ile że siedem mil od Pucka, gdzie ten okręt uwiązł, przyczem i konieśmy sobie pomorzyli, gdyż tu na piaskach nic a nic trawy ani siana nie znajdzie. Już się tak ta bieda przykrzyła, zwłaszcza, że z małą swą potęgą nie mogłem się na dwoje rozedrzeć.

Kazałem zatrąbić, uwiązawszy chustkę swą, żeby się poddali, bo ich będę ognistemi kulami palił, szańcem rzucił, znak dając iż bardzo wiele mam armat, a po różnych górach jednych i tych samych ludzi ukazywałem. Zaczem Pan Bóg zdarzył, że poczęli o kwartier (pardon) prosić, czegom i pozwolił, ale sam to Pan Bóg wie, jak z wielkim utrapieniem tak mojem, jak i wszystkiego towarzystwa...

Proszę W.Pana, abyś mi wypisać raczył, co mam z działami czynić, gdyż ja zaraz do W.Pana wysyłam z tą chorągwią,

a ostatek na okręty Króla Imci odesłać chcę sobie ze dwadzieścia zostawiwszy".

Dan na brzegu morskim pod Helem d. 11/7 1628 r.

Naród nasz wyczuwał potrzebę i korzyści siły morskiej, chociaż z własnych dochodów bardzo skąpo udzielał grosza — nie skory był do opodatkowania się dobrowolnego na utrzymanie floty, zwalał ten ciężar na królów i od śmierci Zygmunta Augusta aż do Władysława IV zawsze w „pacta conventa" umieszczano warunek floty na Bałtyku — dla bezpieczeństwa kraju, i wznowienie żeglugi na Narwi.

Król Władysław IV — nasz wielki polityk — rozumiał doskonale znaczenie siły zbrojnej na morzu i robił co mógł: tworzył na morzu flotę, kształcił żołnierzy morskich, starostom przybrzeżnym żywnością opatrywać rozkazywał. Puck i na półwyspie Helu świeżo założony „Władysławów" i szaniec „Kazimierza" liczną osadą opatrzył, i wszelkim wojennym rynsztunkiem. W Wielkiej Wsi stało wojsko kwarciane od roku 1638.

Tak samo pomyślał o Tczewie, nadwiślanej warowni Sperlingen, dostarczając tam duże zapasy żywności i prochu.

Najlepiej pomagał królowi w spełnianiu tych wielkich zamiarów, Jan Plaitner — młodzieniec wykształcony w Belgji, a który pod Smoleńskiem złożył dowody swych uzdolnień.

I słynny Eljasz Arciszewski, biegły w sztuce wojennej, przydał się bardzo królowi i kiedy od Wisły groziło niebezpieczeństwo, poniżej Gdańska koło twierdzy Sperlingowej, na podstawionych kołach lądem przewoził ogromne statki i na nich wsparty most wybudował, a końce mocnemi okopy ubezpieczył i często za Szwedów robił wycieczki.

Król Władysław IV w roku 1635 odnowił komisję morską, na naczelnika jej powołał Gerharda Denhofa i Zygmunta barona Goldenszterna.

Nareszcie jedną myśl śmiałą, a szkoda że nie rozwiniętą powziął Władysław IV — oto chciał on mocnych i nieustraszonych zaporożców przenieść na pobrzeże Dźwiny, gdzieby ze żmudzkich jesionów porobione ich łodzie, mogły i na oceanie Szwedzkim i na Bałtyckiem morzu sławę Sarmatów walecznych rozgłaszać i granicę rozprzestrzeniać".

Próba była zrobiona. W roku 1635 zostali sprowadzeni Niemnem dla operacji przeciwko Szwedom, jako lotne drużyny wodne, kozacy zaporożcy rejestrowi, którzy na swoich czajkach, (patrz list datowany w Toruniu d. 5 lipca r. 1635, gdzie mieści się polecenie aby z pośród kozaków rejestrowych, w służbie Rzeczypospolitej będących wysłać pośpiesznie w kierunku Prus Książęcych „tysiąc dobrych i świadomych morza małojców" którzy zastaną już dla siebie nad Niemnem „czołny" gotowe. (Patrz wydawnictwa Grabowskiego „Listy Władysława IV" str. 106). A oto przechował się fragment wydatków na marynarkę wojenną i obwarowania nadbrzeżne w epoce Władysława IV.

Znajdujemy między innemi takie pozycje: 1) Kozakom zaporożskim żołdu przez J. K. M. sekretarza, gdy na haf w Królewcu przyszli — 10.000 florenów. 2) Na oków tysiąca spisów, działek, latarnie, kompasy i inne expensa morskie, wyprawując kozaki na morze — 1.500 florenów. Dalej: Panu Pleytnerowi, magistrowi na fortyfikację Władysławowa — 20.000 florenów. Fort ten nadmorski, również zwany „Wielkim Szańcem" urządzony był w r. 1638 na półwyspie Helu, nieopodal Wielkiej Wsi i osadzony wojskiem kwarcianem. Figuruje on jeszcze na mapie z roku 1656, dołączonej do dzieła Pufendorfa, ale nie ma już o nim wzmianki w rachunkach sejmowych z r. 1650, które obejmują wydatek roczny 28.440 zł. jedynie na „praesidium" Pucka i Kazimierzowa, t. j. drugiego fortu nadmorskiego pobudowanego na Helu w r. 1648 w pobliżu wsi Kuźnic, „praesidium" to składało się z 760 ludzi. (Patrz Bolesław Ślaski „Z dziejów marynarki polskiej" str. 29). Ale wracam do mołojców zaporozkich. Otóż pułkownik Konstanty Wołk w myśl uniwersału królewskiego zaciągnął półtora tysiąca tych „dobrych i świadomych morza małojców" i przybył z nimi do Jurborga nad Niemnem, gdzie znalazł przygotowane dla nich „czołny" do wypraw na Bałtyk. Zaopatrzywszy się w te „czajki" przewiózł Wołk swoich małojców do Królewca, gdzie zaporozcy uzupełnili swe potrzeby do wyprawy. Mołojcy żądni łupów, nie czekali na wynik układów, wsiedli zaraz na swoje czajki i wpłynęli na zatokę Fryską. „Nocą — mówi współczesny pamiętnikarz — stanęli pod Pilawą. Zdumieli Szwedzi, gdy nastał poranek, widząc nieznanych gości. Najpierw przywitali ich z armat, lecz

dla odległości nie wiele zaszkodzili Kozakom. Potem pytali przez posłów, kto są tacy, z czyjego rozkazu tu przyszli i po co? Odpowiedzieli że są kozacy zaporożcy, przyszli na wezwanie królewskie i czekają na jego rozkazy. I wnet po zatoce pływać zaczęli i na okręt szwedzki ładowny bronią i żywnością rzucili się i zrabowali, doszczętnie. Poza tem Szwedzi mogli się przekonać jak sprawnie kozacy manewrują swojemi „czajkami". Gdy morze wzburzone, to oni odważnie z falami się unoszą, uchronieni plecionemi wiązankami trzcinowemi przy burtach. Gdy zaś morze spokojne sprawnie działają wiosłami i płyną gdzie chcą. Widziała to i Pilawa, gdy burza w jednym prawie momencie rozniosła ich, bez żadnej szkody, poczem znowu swoim szykiem przeciwko portowi stanęli.

Samowolna ta wyprawa jednak miała tę dobrą stronę że wpłynęła pokojowo na pełnomocników szwedzkich i układy Sztumskie skończyły się podpisaniem rozejmu na lat dwadzieścia sześć od d. 12.IX.1635 r.

Nie na rękę jednak był ten układ pokojowy królowi Władysławowi IV bo odsuwał na długi czas ambitne dążenia dynastyczne króla oraz jego starania o „dominium maris Baltici". Musiał jednak król pogodzić się z faktem dokonanym, a na dodatek przybyła mu jeszcze troska, skąd czerpać dochody nie tylko na zwiększenie tej floty, ale na jej utrzymanie. Wiedział że Sejm będzie niechętny a szkatuła królewska nie wystarczała na flotę, na porty i na wszelkie przygotowania wojenne. Jedynym środkiem było zaprowadzenie ceł od okrętów kupieckich, żeglujących na wodach polskich.

Trzej bracia Spiringowie — z rodziny kupieckiej holenderskiej: Izaak, Abraham, i Ernest służyli dobrze królowi i prowadzili osobno rozległy handel. Byli to razem kupcy i korsarze a nawet poniekąd bohaterowie morscy. Otóż król po zawarciu pokoju w Stumsdorfie ze Szwecją w roku 1635 zatrzymał dla siebie cło nałożone przez Szwedów i zarządził pobieranie go w Gdańsku, Pilawie i Memlu. Spiringowie doskonale się królowi do tego nadali, bandera nasza swobodnie rozwijała się, ale tak zwane „Spiringowe cło" wszyscy którzy na nim tracili, przeklinali. I tak gdy miasto Pilawa, nie chciało płacić tego podatku. Ernest Spiring, młodszy brat, stanął śmiało pod murami portu

z jednym okrętem o dwudziestu armatach, zagroził bombardowaniem i zmusił do posłuszeństwa woli królewskiej.

Niestety, jak zwykle, zazdrosny Gdańsk o swoje przywileje, rozesłał protesty do wszystkich państw Europy. Posypały się również protesty od króla duńskiego, szwedzkiego, lennika pruskiego i t. d. a nawet własni doradcy korony, senatorowie polscy, znaleźli się pośród niechętnych tym cłom. Król zniechęcony moralnie zwrócił się myślą w inną stronę — ku kresowi wschodniemu Rzeczypospolitej, by bronić je od nawały tureckiej i tatarów krymskich.

Flota i nowozbudowany fort na Helu—Władysławów marniały. Naród nie dorósł jeszcze do roli mocarstwa morskiego! Z próchniejących budowli fortu okoliczni rybacy pobudowali kilka chałup. Stąd powstała dzisiejsza wieś kaszubska na Helu — Chałupy.

W roku 1629 flota królewska Zygmunta III, który, związawszy się niefortunnie z Habsburgami w wojnie trzydziestoletniej, zmuszony był wysłać flotę do Wizmaru na pomoc cesarzowi przeciwko Danji w myśl umowy. Flota ta, niestety, została rozbita tam przez połączoną eskadrę duńsko — szwedzką. Sto dwadzieścia armat i wiele innego sprzętu i zapasów przepadło.

Taki był smutny koniec floty „królewskiej" Zygmunta III jak i całej niefortunnej polityki tego króla.

A flota Władysława IV „w założeniu państwowem" jak powiedzieliśmy wyżej, również zmarniała po śmierci swojego twórcy. Okręty gdzieś poznikały, a rynsztunek wszelaki na zamku w Pucku Gdańszczanie rozkradli.

Polska wpadła w marazm i letarg historyczny. Oczywiście nie odrazu, nie raptownie. I tak są ślady — w źródłach niemieckich, które dały mi możność odtworzyć podobieństwo okrętu konwojowego (wojennego) z połowy XVII w. Nazywał się ten okręt „Złociste słońce" — na rufie miał namalowany wizerunek słońca z napisem: „Guldene Sonne". Podaje jego wygląd podług mojego obrazu. (Rys. № 6).

Z pewnością można przypuszczać, że będziemy mieli jeszcze i inne odkrycia, bo nie wszystkie archiwa są dobrze zbadane. Najbogatszy w materjał zarówno historyczny jak i techniczny, dotyczący marynarki polskiej, możnaby było znaleźć w aktach tak zwanych Komisyj Morskich czyli naszych

urzędów admiralicji, ale akta te albo uległy zagładzie, albo pozostają gdzieś w ukryciu.

Po zatem — bardzo przydałyby się dowody rozrachunkowe Skarbu Koronnego — mianowicie rejestry podskarbińskie — akta dawnego starostwa Puckiego. Nareszcie pozostają jeszcze mało zbadane dokumenty archiwów: pruskich (zwłaszcza w Gdańsku i Królewcu) szwedzkich, duńskich, holenderskich, rosyjskich i angielskich. Wszystko to czeka jeszcze swojego historyka— (p. prace Bolesława Ślaskiego). Pozostaje nam jeszcze tylko powiedzieć słów kilka o stosunkach handlowych, o dziejach floty handlowej, bo jej rozkwit zawsze się wiąże z marynarką wojenną.

W dobie krzyżackiej, ziemianie polscy, idąc za starodawnym obyczajem, utrzymywali na Bałtyku statki rybackie dla własnej wygody.

Arcybiskup gnieznieński posiadał nawet duże okręty, które naładowawszy zbożem i mięsiwem, posyłał do Flandrji i wielkie zbierał bogactwa.

Morsztyn — kupiec krakowski, za Jagiellonów, na własnych okrętach wiódł handel z Anglją i Hiszpanją.

A nasi Fuggery vel Fukiery, firma kupiecka dotąd w Warszawie exystująca, i tak popularna—to samo. Byli, oczywiście i inni.

Wszystko to jednak skończyło się ze śmiercią króla Władysława IV — jak powiedzieliśmy wyżej. Prawda że nie odrazu, nie raptownie — trzeba to zaznaczyć. I tak na sejmie roku 1639 radzono wzmocnić Dirszawę (Tczew), Puck i inne miejsca, a w roku 1642 poprawiono port w Pilawie.

Jan Kazimierz w Warszawie w r. 1654 prowadził układy z Belgją. Polacy kładli nacisk na nadesłanie dwudziestu okrętów wojennych na morze Bałtyckie. Niestety, przez intrygi nieprzyjaciół, układy te nie doszły do skutku.

To były ostatnie usiłowania Polaków!

Odtąd wszystkiego zaniechano — w jakiś letarg zapadli i naród i panujący, a wszystkie rady ku zapobieżeniu złemu na nic się nie przydały....

Letarg historyczny się skończył. Na nasze pokolenie, pod grozą odpowiedzialności przed potomkami, przypadł obowiązek odbudowy floty. I oto go wykonywujemy.

Marynarka handlowa również postępuje.... Szczęść Boże!

BITWA POD OLIWĄ

Dzieje dawnej marynarki polskiej nie były długie, niestety, ale historja zostawiła nam kilka wspaniałych błysków. O jednym z nich „o bitwie pod Oliwą" dn. 28 lutego będę mówił. Trzy stulecia minęło od pamiętnej dla nas chwili „Zwycięskiego ataku floty polskiej na szwedzką dnia 28 listopada 1627 r. pod Oliwą".

Zwycięstwo to niezmiernie podniosło ducha naszych marynarzy, bo została rozwiana wiara, jak dotąd, w niezwyciężoność floty Szwedzkiej, a Szwedzi wówczas panowali na Bałtyku... A jeszcze inne głębsze znaczenie było tego zwycięstwa. Był to wyraz myśli polskiej naszej ekspansji na morzu — daleko widzące plany Koniecpolskiego, Chodkiewicza, Zamojskiego — plony którego dopiero dzisiaj zaczynamy zbierać. Bitwa ta była głośna w swoim czasie w całej Europie zachodniej, do spopularyzowania której przyczynił się, może, i pomyślny zbieg okoliczności. Oto—w tym czasie wracało do siebie poselstwo holenderskie i akurat w dzień bitwy wsiadło na dwa statki i nadpłynęło na miejsce rozprawy. Jako neutralni, stanęli na uboczu i przyglądali się przebiegowi walki. W parę lat później sekretarz tego poselstwa niejaki Abraham Boot wydał w roku 1632 w Amsterdamie u Michiel Colyn Boeckverkoope dzieło pod tytułem: „journal van de Legatie gedaen in den jaeren 1627 en 1628" a w niej (na stronicach 59, 60) znajdujemy opis i plan sytuacyjny tej bitwy. Jedyny egzemplarz tej tak rzad-

kiej dziś książki przechowuje się w Polsce w bibljotece Pawlikowskich we Lwowie.

Odtwórzmy teraz choć w krótkim zarysie przebieg tej zwycięskiej dla nas bitwy.

Silna flota szwedzka blokowała Gdańsk. Nasza — była zamknięta i stała bezczynnie po za latarnią — najdalej wysuniętym forcie. Niepodobieństwem zdawało się było wyjść na morze i zmierzyć się z groźną eskadrą nieprzyjacielską. Ta przymusowa bezczynność źle wpływała na ducha naszych marynarzy — karność żołnierska zaczęła się rozluźniać.

Waleczny admirał króla Zygmunta III Dickmann Arend ciągle o tem myślał, jakby z zamknięcia wydostać się — zmierzyć się na morzu z nieprzyjacielem — znieść blokadę. Chwila odpowiednia zbliżała się. Szwedzi coraz pewniejsi siebie, mniej bacznie się zachowywali i coraz zuchwalej siły swoje rozpraszali.

Aż pewnego dnia jesiennego, donieśli admirałowi naszemu, iż flota szwedzka zbliża się od Helu ku Gdańsku i że dwa największe okręty wysunęły się dość znacznie naprzód.

Z tej właśnie chwili postanowił skorzystać dowódca naszej floty i zaatakować wroga na morzu, tembardziej że wiatr pomyślny od lądu sprzyjał zamiarowi.

Szary był poranek listopadowy d. 28-go 1627 roku. Jesienna mgła zasłoniła zatokę Gdańska i całą okolicę nadbrzeżną. Od rana już na okrętach królewskich, stojących jak zwykle spokojnie na kotwicach pod Latarnią, ruch panował niezwykły.

Zegar na ratuszu w Gdańsku wydzwonił godzinę ósmą z rana. Ledwie ukończono modlitwy i śpiewy poranne wyszedł rozkaz admirała: „gotować się do wyprawy na morze". Cel wypadu był jasny: napaść pod osłoną mgieł na flotę szwedzką, rozbić ją i uwolnić brzegi od blokady.

Padł strzał armatni z okrętu dowódcy, — był to znak aby podnieść kotwice, rozwinąć żagle i ruszyć naprzód. Flota wyruszyła. Najpierw płynął „KRÓL DAWID" — dowódca Jakób Murrey — Szkot rodem, jeden z najdzielniejszych marynarzy we flocie królewskiej. Za nim szedł „Ś-ty JERZY" — czołowy okręt floty naszej, na którym płynął sam admirał Jego Królewskiej Mości Zygmunta III Dickmann Arend. Dalej „GONIĄCY JELEŃ" — dowódca Eilert, zanim „PANNA WODNA" kapitan Argan, da-

lej „WODNIK“ którego prowadził Witt Hermann—drugi po admirale dowódca, marynarz znakomity. Zamykały linje okrętów; „TYGRYS“, „PIES BIAŁY“ i „DELFIN“.

W takim to szyku flota polska, po wyjściu z portu Gdańskiego, zawróciła w kierunku zatoki Puckiej, nie oddalając się od brzegów. Tutaj między Brzoznem a Sopotami, mniej więcej naprzeciwko Oliwy wyłonił się naraz z mgieł wielki okręt admirała Szwedzkiego Stiernskjölda, a za nim drugi „Słońce“ (Die Sonne) jeszcze większy. Obie strony ujrzały siebie dokładnie. Sam Stiernskjöld dumny i ufny w zwycięstwo Szwedów stał na rufie z rapierem w ręku i energicznie wydawał rozkazy. Jakby nie wierzył jeszcze że go zaatakować ośmielą się.

Na polskim okręcie admiralskim pada głośny rozkaz Dickmanna: „w imię Boże“, Naprzód ku Szwedom! Musimy przybić do jego burty (boku).

Na ten rozkaz „ŚWIĘTY JERZY“ wysunął się naprzód i pierwszy rozpoczął ogień salwą z dział. W odpowiedzi zagrzmiały wraże armaty. Pierwsza kula uszkodziła na „ŚWIĘTYM JERZYM“ przednią część okrętu, inne zabiły paru żołnierzy na pokładzie. Ale nasz okręt „ŚWIĘTY JERZY“ czasu nie tracił—zawrócił jeszcze więcej na prawo, nabrał pełną siłę wiatru, pomknął na wroga i w chwil kilka podpłynął do burty szwedzkiego okrętu. Działa umilkły. Zaczęła się gwałtowna walka na broń ręczną. Rezultat jej zależał teraz od tego, kto prędzej zdoła zadać większą klęskę drugiemu, kto silniej zasypie przeciwnika gradem pocisków, wedrze się na jego okręt, opanuje go i podpali. Muszkiety, piki, halabardy, rapiery, ręczne granaty i smoła płonąca miały teraz rozstrzygnąć o losie tej lub innej strony.

Walka odrazu przybierać zaczęła obrót niepomyślny dla Szwedów, wobec szalonego ataku jakiego dotąd nie spotykali. Już po pierwszych strzałach otrzymał admirał szwedzki kulę w prawe ramię. W skutek tego zbliża się do kajuty aby dać się opatrzeć. W chwili tej druga kula z muszkietu przeszywa mu pierś, a kula z działa puszkarza ze „Ś-go Jerzego“ który go dojrzał i wypalił, urywa admirałowi rękę. Ostatni jego rozkaz był: „Wysadzić prochy“. Wykonanie takiego rozkazu w ra-

zie ostatecznym, była świętym obowiązkiem każdego marynarza, aby okręt nie dostał się nieprzyjacielowi. Ale dostępu do prochów bronią już Polacy. Kwatermistrz Wessel pali z muszkietu do każdego, kto się zbliża ku nim.

Najpierw pada junga okrętowy, któremu umierający Stirnskjöld wydał rozkaz, a za nim ginie trębacz admiralski, jak również i kapitan Stonard, który objął dowództwo po admirale. Jeden tylko puszkasz holender dotarł do prochów ale, szyper okrętowy Szwed, w ostatniej chwili, wolał niewolę, schwycił go za rękę i powstrzymał od rzucenia lontu.

A tymczasem i drugi okręt polski — „Panna Wodna" przyszedł z pomocą „Ś-mu Jerzemu". Ustawiwszy się bokiem do okrętu szwedzkiego, prażył go ogniem i dużo przyczynił się że wróg nie tylko nie mógł wedrzeć się na nasz okręt, lecz co chwila sam musiał pod pokładem szukać osłony. Próbował wprawdzie rzucaniem różnych płonących materjałów wywołać pożar na atakujących okrętach polskich, lecz nie udawało się mu to — zawsze w czas zdołano przygasić ogień mokrą skórą....

Załoga szwedzka zdziesiątkowana kryje się do kasztelu lub pod pokład. Korzysta z tego jeden z naszych marynarzy, młody Kaszuba, wskakuje na okręt nieprzyjacielski i wspina się na maszty aby zerwać z wysokiego masztu proporzec admiralski. Widząc to Szwed podbiegł i piką zranił go w nogę. Chłopak nie traci jednak fantazji zeskakuje na dół, toporem powala tego który go zranił, znowu włazi na maszt i z triumfem przynosi zerwaną banderę. Równocześnie prawie porucznik okrętowej piechoty, ze „Ś-go Jerzego" zobaczywszy że chorąży szwedzki, trzymając białą chorągiew, zachęca do dalszej walki, przeskoczył na pokład nieprzyjacielski i po krótkiej walce wyrwał mu ową chorągiew i na swój uniósł okręt.

Załoga polska wpada hurmem na pokład okrętu szwedzkiego i przezwycięża opór Szwedów, ponosząc jednak nie małe straty. Oto jednym z pierwszych padł kapitan Storch dowódca żołnierzy okrętowych. Zachęcał on właśnie do celnego strzelania, gdy sam kulą w oko trafiony schwycił się za głowę, padł na kolana i, nie wyrzekłszy słowa, wyzionął ducha — ku wielkiemu żalowi podwładnych. Ale opór Szwedów słabnie i sam admirał Dickmann wstępuje na zdobyty już okręt i wzywa po-

zostałych Szwedów do poddania się i do zaprzestania walki, a widząc ich wahania się wysyła poruczníka Olafsena do konającego Stiernskjölda, który ręką daje znak ze zgadza się na to.

Inne okręty szwedzkie, widząc krytyczne położenie swego admirała, starały się przybyć mu z pomocą. Udało się to tylko dwóm — „Słońcu“ i „Pelikanowi“.

„Słońce“ największy ze wszystkich statków szwedzkich o trzydziestu działach, nie mógł się zbliżyć na bardzo krótki dystans, bo wstrzymał go salwą z dział „Wodnik“ — okręt polski pod dowództwem Hermana Witta nieustraszonego marynarza — vice-admirała floty królewskiej.

Po trzykrotnej salwie „Wodnik“ podpłynął nagle pod prawy bok „Słońca“ i bitwa rozgorzała na broń ręczną. I znowu powtarza się ta sama scena co i na okrętach admiralskich. Kto prędzej zwalczy drugiego w ręcznym spotkaniu, kto wtargnie na statek przeciwnika i opanuje go — ten wygrywa.

Była to wtenczas taka taktyka bitew morskich.

Bój rozgorzał gorący. Padł kapitan okrętu szwedzkiego Forrat, zginął po nim wkrótce jego zastępca, ale załoga okrętu szwedzkiego nie tracąc ducha stawiła zacięty opór. Dwa razy żołnierze Witta wdzierają się na pokład „Słońca“ dwa razy jednak zostali wyparci. Trzeci atak, zdawało się uda lepiej. Aż oto, w zamęcie walki, dowódca Witt spostrzega że sternik szwedzki z lontami skoczył na dół okrętu. Widząc niebezpieczeństwo wysadzenia okrętu, Witt daje znak do odwrotu. Zrozumiano go i nie tylko swoi przeskakują na nasz okręt, ale to samo robi — trzydziestu dwóch Szwedów, poddając się i składając broń.

Zdeterminowany sternik szwedzki wykonał swój zamiar, rzucając zapalony lont w komorę z prochem.

Okręt zadrżał od straszliwego huku i łomotu. Z kadłubu jego wyleciał olbrzymi słup ognia i dymu, z którego spadały jak z chmury gradowej odłamy drzewa, żelaza, broni, sprzętów i ciała ludzkie. W chwil kilka z największego statku floty szwedzkiej pozostały tylko smutne resztki. A i okręt polski w niemałem znalazł się niebezpieczeństwie. Dzięki tylko temu,

że zdołał nieco odbić się od „Słońca“ wyszedł z opresji bez większego szwanku.

Tymczasem dzielny dowódca „Króla Dawida“ Jakub Murrey zaatakował odważnie „Pelikana“. Szwed niechcąc być zahaczonym, rozwija wszystkie żagle i szybko uchodzi. Na znacznej już odległości, pewny będąc że go nie dogonią, jakby na pożegnanie, posyła ostatni strzał ku „Ś-mu Jerzemu“. Kula jednak zamiast w niego pada na środek okrętu Stirnskjolda, gdzie stał admirał Dickmann, wydając rozkazy brania jeńców. Fatalny pocisk gruchocze obydwie nogi naszemu bohaterowi. Śmiertelnie raniony admirał upadł i ducha wyzionął. Tak zginął waleczny, dobry, pobożny admirał jego królewskiej mości Zygmunta III. Dziwnym trafem ciała dowódców obydwóch stron znalazły się na jednym okręcie.

To było zakończenie bitwy po dwóch godzinach gorącej walki.

Samych strzałów armatnich naliczono w latarni przeszło trzysta pięćdziesiąt. Z lądu patrzano z trwogą na niezwykłe widowisko. Część okrętów polskich nie brała bezpośrednio udziału, stojąc w odwodzie lub ograniczając się na strzelaniu. Okręty zaś szwedzkie opóźnione, nie próbowały już szczęścia, znikły z horyzontu i schroniły się w Pilawie... Zwycięsko wyszła flota polska z „gorącej kąpieli“ choć drogo okupiła swój triumf: śmiercią dzielnego admirała, kapitana, dwudziestu trzech marynarzy i żołnierzy i wielu rannych. Z triumfem wracała do swojej przystani. Blokada była zniesiona. Objawom radości nie było końca. W Gdańsku mówiono, robiąc aluzję do okrętu „Słońce“ że ono zaszło w południe.

Z wielką uroczystością odbył się pogrzeb admirała Dickmanna i kapitana Storcha. Załogi wszystkich okrętów i całe miasto wzięło w nim udział. Niesiono przed trumnami zdobyte bandery i chorągwie, a za niemi postępowało trzydzieści trzy pary jeńców szwedzkich ze związanemi rękami.

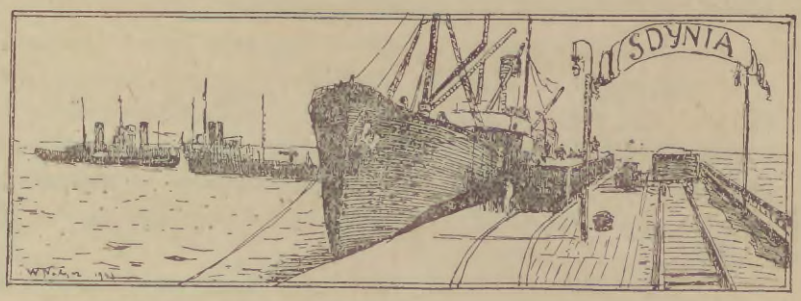
Król Zygmunt III na wiadomość o morskiem zwycięstwie królewskiej floty szczególnie się ucieszył. Dzieło jego zabiegów nie poszło na marne. To też przyjął bardzo życzliwie komisarza okrętowege Wolfa Oelsnitza, który specjalnie przybył do Warszawy, aby złożyć szczegółowe sprawozdanie, i wręczyć

królowi zdobyte szwedzkie bandery i admiralski miecz Stiernskjölda.

Niech że dziś — gdy tak niedawno obchodziliśmy trzechsetletnią rocznicę tej daniny krwi i bohaterstwa, jaką złożyliśmy, myśl potomków skieruje się ku morzu naszemu; niech ono stanie się dla nas wszystkich drogim skarbem, z którym nie rozstaniemy się nigdy i którego zawsze bronić gotowi będziemy.

CZĘŚĆ II.

DALSZY CIĄG DZIEJÓW FLOTY POLSKIEJ W. XIX DO ROKU 1864.



DALSZY CIĄG DZIEJÓW FLOTY POLSKIEJ w. XIX do roku 1864

Po ostatnich usiłowaniach króla Jana Kazimierza w 1654, jak powiedzieliśmy wyżej, Polska wpadła w polityce morskiej w letarg historyczny, który się ciągnął aż do wieku XIX. Dopiero w początkach XIX stulecia — w roku 1807 oddział naszych żołnierzy zdobył korwetę angielską, a później w wojnie polsko-rosyjskiej w r. 1831 były niejakie próby i usiłowania stworzenia naszej siły zbrojnej i komunikacyjnej na morzu.

Niestety—pokonani byliśmy! Usiłowania spełzły na niczem!... I na nowo idea morza odżyła w powstaniu 1863/64 roku. Powstańcy wskazali narodowi polskiemu morze, jako źródła mocy naszej i samodzielnego bytu politycznego; wskazali nam drogę, którą należy iść, aby budować wielkość i siłę Ojczyzny!...

Prawda — powstanie styczniowe upadło, złamane przez przemożne siły wrogie. Niemniej przeto idea słuszna została — i — godzi się tu na tem miejscu wspomnieć choć pokrótce imiona bohaterów, którzy pracowali nad stworzeniem naszej siły zbrojnej na morzu i na udział tej floty w powstaniu 1863 r.

Oto w krótkich słowach jak się rzecz miała.

Plan powołania siły morskiej został opracowany w „Wydziale Litwy". kierującym powstaniem litewskim z Wilna. Potrzeba była sprowadzić broń i amunicję dla oddziałów powstańczych Ludwika Narbuta, który w kniejach puszczy rudnickiej rozpoczął akcję bojową.

Jedyną drogą do tego było wybrzeże Żmudzi — bo tylko tędy można było przesłać posiłki w ludziach, broni i amunicji.

Rozpoczęto tę akcję w Londynie i powierzono ją trzem ludziom. Demontowiczowi — agentowi Rządu Narodowego, Feliksowi Zieńkowiczowi — młodemu ziemianinowi i — pułkownikowi Łapińskiemu — emigrantowi, zasłużonemu w walkach na Kaukazie pod nazwiskiem Tefik-beja. Jemu poruczono dowództwo.

Komitet ten energicznie przystąpił do zorganizowania wyprawy.

Wkrótce zgłosiło się sto pięćdziesiąt ochotników, wśród których znajdowali się przedstawiciele różnych narodów. Było tam oprócz Polaków, dwudziestu dwóch Francuzów, szesnastu Włochów, trzech Anglików, trzech Niemców, dwóch Szwajcarów, dwóch Belgów, dwóch Węgrów, jeden Holender, jeden Kroat i dwóch Rosjan. Ten różnolity skład ochotników świadczył najlepiej, jaką sympatją cieszyła się wówczas sprawa polska wśród ludów europejskich.

Następnie zakupili organizatorzy tysiąc sztuk karabinów, siedemset pięćdziesiąt pałaszy kawaleryjskich, dwieście lanc, sto tysięcy ładunków karabinowych, pięćdziesiąt cetnarów prochu, dwa miljony kapiszonów i trzy działa... Weatherley zobowiązał się za cenę dziesięciu tysięcy złotych polskich dostawić wyprawę morską do brzegu Żmudzi lub Kurlandji.

Dnia 25 maja 1863 r. wyruszył Łapiński w drogę i przy sprzyjającej pogodzie na trzeci dzień stanął w Sundzie pod Helsinborgiem.

Z Helsinborgu Łapiński popłynął do Kopenhagi.

Niestety, rząd rosyjski przez swoich szpiegów, dowiedział się o wyprawie i zaczął gwałtowną pogoń, najprzód, jedną silną korwetą, a później całą flotą swoją bałtycką. W tych warunkach Łapiński zmienił swój plan i wylądował w porcie Malmö na wyspie Oland, gdzie przyjęto żołnierzy polskich niezwykle życzliwie i gościnnie.

Dano koszary do użytku polskich żołnierzy i część ich utrzymania rząd szwedzki wziął na siebie. Składki sypały się hojnie na cele powstania; wśród ofiarodawców figurował król szwedzki z darem — dwudziestu tysięcy talarów.

Po dwóch miesiącach, dnia 28 lipca 1863 roku na statku „Emilié“ nowowynajętym puścił się Łapiński na brzeg polski, aby wylądować naprzeciw Kłajpedy... Los jednak nam nie sprzyjał. Wylądować nie udało się: zerwała się silna burza, gdy rozpoczęto lądowanie — fale wywróciły jedną łódź i utonęło dziewiętnastu ludzi.

Łapiński — przygnębiony niepowodzeniem, zawrócił z powrotem do wyspy Gotland i wrócił do Anglji...

Tu musimy teraz wspomnieć o działalności pułkownika Zygmunta Dołęgi-Sierakowskiego i o jego planie opanowania wybrzeża morskiego.

Sierakowski — podpułkownik sztabu generalnego rosyjskiego — na wiadomość o wybuchu powstania w Polsce, rzucił świetną karjerę wojskową, jaka była przed nim w wojsku rosyjskiem, i jako patrjota polski wstąpił do szeregów powstańczych. Dążył on do tego ażeby partyzantkę przemienić w regularną wojnę. Starał się skupić większe oddziały wojskowe w jedną całość, która by mogła prowadzić skuteczną walkę. Z drugiej zaś strony dążył do wywołania wielkiego powstania ludowego. Zadaniem tego powstanią na Żmudzi i w Kurlandji było przerwanie komunikacji między Petersburgiem a wojskami rosyjskiemi, działającemi na terenie Królestwa. Przerwanie komunikacji zmusiło by oddziały rosyjskie w Królestwie do kapitulacji. Opanowanie wybrzeża ułatwiłoby dowóz broni i amunicji, a także miało by znaczenie polityczne. Liczono się z tem, że Europa, a w pierwszym rzędzie Francja przyśle pomoc zbrojną. Zajęcie wybrzeży morskich przez Sierakowskiego mogło by tę interwencję europejską ułatwić i przyśpieszyć. Ruszył więc Sierakowski ku morzu! Śmiałem natarciem rozbił wojsko rosyjskie pod Rogowem i szedł dalej coraz śmielej. Lud miejski w uroczystych procesjach wychodził na powstanie oddziałów powstańczych. Sierakowski, znając przywiązanie ludu do wiary, wstępował do kościołów.

Był to wspaniały marsz wojska polskiego ku morzu!

Ale marsz ten, niestety, zakończył się nieszczęśliwie. Oto w trzydniowej bitwie birżańskiej, w dniach 2, 3 i 4 kwietnia oddział Dołęgi, oskrzydlony przez przeważające siły rosyjskie,

został rozbity. Sierakowski, ciężko raniony, dostał się do niewoli, a d. 27 czerwca 1863 r. zawisł na szubienicy w Wilnie.

Tak zginął bohater — obrońca ojczyzny — świetlany duch pułkownik Zygmunt Dołęga-Sierakowski.!!..

Wyprawa bałtycka skończyła się niefortunnie. Niemniej przeto Polacy dalej starali się, ażeby uzbroić jakiś okręt i zdobyć dla siebie morską drogę. Tu zasłużyli się dobrze ojczyźnie książe Władysław Czartoryski — „agent dyplomatyczny Rządu Narodowego we Francji i Anglji" i generał Władysław Zamoyski. Generał Zamoyski, korzystając ze swoich licznych stosunków w kołach arystokracji angielskiej i w sferach parlamentarnych, zabiegał usilnie o to, ażeby rząd angielski uznał Polskę za stronę wojującą. Po długich bardzo staraniach dopiero w lipcu 1863 r. dano obietnicę generałowi Zamoyskiemu że, jeżeli jaki okręt pod banderą polską zajedzie do portu angielskiego, to Anglja będzie musiała uważać Polskę za stronę wojującą.

Wiadomość o tem przyjęto w Rządzie Narodowym w Warszawie z wielkim zapałem. Trudności finansowe szczęśliwie przezwyciężano. Na zakupno okrętu złożyli — księżna Adamowa Czartoryska i generał Władysław Zamoyski z żoną miljon osiemkroć stotysięcy franków. Za tę sumę kupiono statek amerykański: „Florydę". Sprowadzono go do angielskiego portu Newcastle, należycie umontowano, uzbrojono i dano nazwisko „Kościuszko".

Załogę tego okrętu stanowić mieli uczestnicy poprzedniej wyprawy pułkownika Łapińskiego.

Dowództwo nad okrętem powierzono najpierw francuzowi Magnan, a później wykwalifikowanemu marynarzowi Władysławowi Zbyszewskiemu, pochodzącemu z ziemiańskiej rodziny z Kijowszczyzny, który pod przybranem nazwiskiem Feliksa Karpia otrzymał nominację na „Kapitana wojennej marynarki polskiej".

W pierwszej połowie 1863 r. „Kościuszko" opuścił „Newcastel" i, przepłynąwszy Gibraltar, zawinął do hiszpańskiego portu Malagi dla nabrania węgla i wody. I tu się zaczęło nieszczęście. Poseł rosyjski w Madrycie książe Wołkońskij zawiadomił Rząd hiszpański że „Kościuszko" przywiózł broń i amunicję dla powstania karlistow w Aragonii. Ta kłamliwa denuncja-

cja udała się Rosji: władze hiszpańskie okręt, który przebywał w Maladze, skonfiskowały, załogę przyaresztowano, a broń zabrano.

Działo się to w ostatnich dniach Lutego 1864 roku, gdy coraz cięższe ciosy waliły się na Polskę.

Zbyszewski, mimo niepowodzenia, pracował dalej nad utworzeniem floty, ale z braku funduszów, ostatecznie, sprawa się rozbiła.

Widzimy jednak że społeczeństwo nasze i w tych latach, dla nas tak nieszczęśliwych, rozumiało znaczenie morza, jako jedynej drogi, skąd może nam przyjść pomoc z zewnątrz.

CZĘŚĆ III.

ODRODZENIE MARYNARKI W CZASACH OBECNYCH W. XX.
ODRODZENIE MARYNARKI HANDLOWEJ.
KONSPEKT CHRONOLOGICZNY DZIAŁALNOŚCI
RZĄDU ZA UBIEGŁE DZIESIĘCIOLECIE.
BULWAR NAD MORZEM.
ZAKOŃCZENIE.

ODRODZENIE MARYNARKI W CZASACH OBECNYCH.

Letarg historyczny skończył się. Na nasze pokolenie pod grozą odpowiedzialności przed potomkami, przypadł obowiązek odbudowy floty. Obaczmyż jak go wykonujemy. Po ostatnim komendancie na Pucku, Lanckorońskim, który „wiele dokazywał na morzu" — jak pisze Korzon, — pierwszym w odrodzonej Polsce naznaczony był pułkownik marynarki Panasewicz.

Nić z przeszłością została nawiązana!

Zaczęły się ukazywać nasze okręty. Pierwszym statkiem świeżo powstałego zarządu do spraw morskich był „Pomorzanin"—tanio kupiony od Niemców. Przeznaczono go do służby hydrograficznej. Badanie dna morskiego, poprawianie starych i opracowanie nowych map i wogóle pilnowanie brzegu — oto służba tego okrętu, którą i dotąd wykonuje.

Siła maszyn jego wynosi trzysta piędziesiąt sił końskich. Pojemność trzysta ton.

Dalej — dwie kanionierki jednego typu: „komendant Piłsudski" i „generał Haller" nieduże — po trzysta piędziesiąt ton pojemności; uzbrojenie słabe; zbudowano je na stoczniach w Abo w Finlandji, podług planów admirała Borowskiego.

Otrzymaliśmy pozatem — w myśl traktatu pokojowego cztery trawlery niemieckie: „Jaskółka", „Mewa", „Czajka", „Rybitwa"; pięć torpedowców, (było sześć—jeden stracony z powodu wybuchu kotła); dokupiono dwa duże transportowce do

przewozu zapasów wojennych: „Warta" i „Wilija" — oto „gros" naszej siły wojennej zupełnie niedostatecznej! Tak było na początku. Obecnie ruszyło się z miejsca ku lepszemu. Dnia 7 sierpnia 1928 roku przyholowano do portu Gdynia nowonabyty przez Rząd Polski były krążownik francuski „d'Entrecasteaux". Pan minister Spraw Wojskowych zątwierdził nazwy O. R. P. — „Bałtyk" dla wymienionego krążownika. Powyższy okręt wszedł w skład naszej floty wojennej, jako okręt szkolny i służy za stałe miejsce pobytu dla podoficerskiej szkoły specjalistów morskich, znajdującej się dotychczas w Świeciu nad Wisłą. Dzięki umieszczeniu szkoły na krążowniku, uczniowie mogą zapoznać się dokładnie i praktycznie z życiem okrętowem, ze sprzętem nawigacyjnym, z kotłami i maszynami, oraz z mechanizmami pomocniczemi.

Wogóle jak i ten — tak i wszystkie inne okręty, jakie dotąd posiadamy, mogą służyć tylko do wyszkolenia kadr marynarskich. Jest to jednak również ważna okoliczność, bo trzeba pamiętać, iż zaimprowizować floty wojennej na poczekaniu — nie można w żaden sposób — trzeba ją wyrobić latami wysiłków i pracy systematycznej. Ale idziemy ku lepszemu! Budujemy we Francji trzy łodzie podwodne „Żbik", „Ryś" i „Wilk", po tysiąc ton i dwa kontrtorpedowce „Wicher" i „Burza" po 1540 ton pojemności zupełnie nowe i ostatniej konstrukcji. Po otrzymaniu ich dopiero będziemy mogli mówić o naszej sile zbrojnej na morzu, mającej za zadanie zresztą, tylko obronę własnego brzegu, — a więc tak nam niezbędnej!

A zatem w obecnej chwili tak się przedstawia nasza marynarka wojenna:

1)	„Komendat Piłsudski"	Kanonierki
2)	„Generał Haller"	
3)	„Jaskółka"	Trawlery
4)	„Mewa"	
5)	„Czajka	
6)	„Rybitwa"	
7)	„Mazur"	Torpedowce
8)	„Góral"	
9)	„Krakowiak"	
10)	„Ślązak"	
11)	„Kujawiak"	

12) „Wilk“ }
13) „Żbik“ } Łodzie podwodne w budowie na ukończeniu
14) „Ryś“ }
15) „Wicher“ } Kontr-torpedowce
16) „Burza“ } w budowie na ukończeniu
18) „Bałtyk“ } Statek — szkoła na redzie w Gdyni
19) „Myśliwy“ } Stateczek wywiadowczy
20) „Pomorzanin“ } Do służby hydrograficznej
21) „Wilja“ } Do transportu materjału wojennego
22) „Iskra“ } Statek szkolny — czynny
23) „Warszawa“ }
24) „Horodyszcze“ } Monitory rzeczne
25) „Pińsk“ }
26) „Moryrz“ }

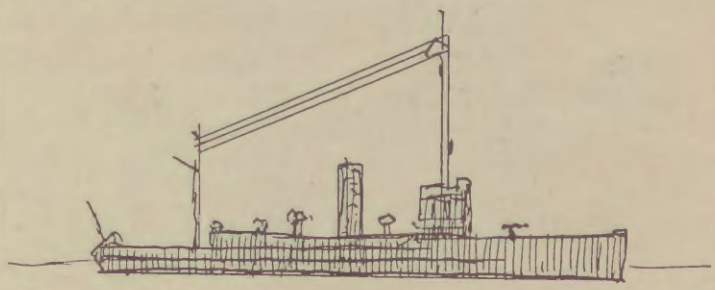
Stan liczebny naszej siły zbrojnej morskiej przedstawia się jak następuje: na rok budżetowy 1930-31 przewidziano etatów oficerskich 307.

Z tego według rang i stopni mamy: kontr-admirałów dwóch, komandorów — dziewięciu, komandorów-poruczników — dwudziestu siedmiu, komandorów-podporuczników — piędziesięciu, kapitanów — stu trzydziestu trzech, poruczników — sześćdziesięciu jeden, podporuczników — dwudziestu pięciu.

Podoficerów — ośmiuset, szeregowców — dwa tysiące dwustu osiemdziesięciu.

Dodać trzeba do tego jeszcze baon naszych hydroplanów, skoncentrowanych w Pucku.

Tak się przedstawia w obecnej chwili stan naszej siły zbrojnej na morzu.



„ODRODZENIE MARYNARKI HANDLOWEJ"

Kupiec polski ma dzisiaj głos! Niech wznowi tradycje Morsztynów, Kurowskich, Fukierów i innych, którzy za Jagiellonów, na własnych statkach prowadzili handel morski z Anglją i Hiszpanją i gromadzili bogactwa. Potrzeba do tego śmiałej inicjatywy i przedsiębiorczości, aby przetrzeć nowe szlaki handłowe, jakie obecnie powstały — bo „handel idzie za banderą"! I w czasie, gdy Niemcy coraz wyraźniej sięgają chciwemi dłońmi po najdroższy obszar ziemi polskiej, który pogardliwie nazwano „korytarzem" — placówka ta, na końcu Polski, u jedynego wyjścia na świat przez morze, dzielnie sprawuje swój obowiązek.

Wykształca kadry oficerów marynarki handlowej, uświadamia społeczeństwo — samą swoją działalnością, o konieczności dalszej i nieprzerwanej budowy floty handlowej — świadczy dobitnie, że Polacy, jak to pięknie powiedział Żeromski, „przynoszą na Pomorze dobro i pracę, a nie przynoszą zbrodni, przemocy ani krzywdy", że — ta odwiecznie polska ziemia musi przy Polsce pozostać, choćby to nas wiele ofiar kosztować miało.

Propaganda niemiecka za ponownem oderwaniem od Polski jej ziem zachodnich, a zwłaszcza Pomorza nie umilkła nigdy ani na chwilę od czasu podpisania traktatu wersalskiego.

Wszak już w miesiąc po podpisaniu traktatu — w chwili gdy Niemcy byli zgnębieni moralnie — jednak dyplomacja nie-

miecka pobiła naszą młodą dyplomację i oderwała od nas piętnaście — dwadzieścia kilometrów brzegu, przyznanego nam w pierwszem wydaniu traktatu, gdy granicę wyznaczono do jeziora Łebskiego. Mieliśmy już nowe mapy, a w miesiąc, jednak, przesunęli nam granicę znowu do Piaśnicy.

Otóż teraz—z powodu dziesięciolecia objęcia wyzwolonych ziem pomorskich przez Polskę, ta propaganda antypolska znowu się wzmogła. Niemcy znowu powtarzają stare, pozbawione wszelkiej podstawy skargi na rozdarcie organizmu Rzeszy wskutek odcięcia Prus wschodnich przez utworzenie „kurytarza pomorskiego".

W sprawie Prus Wschodnich starają udowodnić, iż z powodu tego korytarza, zagraża im zupełny upadek gospodarczy.

Są to argumenta, które nie wytrzymują żadnej krytyki.

Wiadomo wszystkim że Prusy Wschodnie już przed wojną stanowiły w budżecie Rzeszy pozycję ujemną. Rząd niemiecki musiał wydawać wielkie sumy corocznie na sztuczną germanizację i dopłacać do gospodarki ogólnej, stosując specjalne taryfy przewozowe dla Prus Wschodnich i ustalając niższe podatki dla tamtejszego rolnictwa, aniżeli w reszcie państwa.

Więc fałszem jest kłamliwa propaganda, upatrująca winę zubożenia Prus Wschodnich jedynie w konfiguracji granicy polsko-niemieckiej. Zastanówmy się teraz czem są właściwie i co przedstawiają te t. zw. Prusy Wschodnie?

Jest to wyspa etnograficzna niemiecka, otoczona od zachodu, południa i wschodu przez obszary, na których mieszka w zwartej masie ludność polska, od północy zaś litewska i to— od czasów przedhistorycznych. Ta wyspa pruską nigdy nie była i nie jest dzisiaj krajem czysto niemieckim, ponieważ Niemcom, choć prowadzą pracę germanizatorską od XIII w. nie udało się zniemczyć polskiego szczepu Mazurów, zamieszkujących wielkie obszary tej ziemi... Pod względem politycznym Prusy Wschodnie nie są niczem innem jak tylko kolonją niemiecką, oddzieloną od kraju macierzystego.

Słabość tej pozycji Niemcy sami zrozumieli i dla tego umyślili argument „naciągany" i nazwali Pomorze korytarzem, aby wmówić w opinję świata, że nie polskość Pomorza jest

przyczyną tego przyłączenia, lecz tylko przemoc zwycięzców. Propaganda niemiecka woła na cały świat, że wszystkie obszary od Mozy po Kłajpedę są czysto niemieckiemi ziemiami, zamieszkałemi przez Niemców. Dla tego „dzieje się im krzywda", gdyż po to, aby stworzyć Polsce dostęp do morza, rozdarto ciało niemieckie.

Stan ten nie da się utrzymać i zagrażać będzie stale pokojowi Europy, dopóki korytarz nie zostanie zniesiony".

Fałszując w ten sposób prawdę historyczną i etnograficzną, Niemcy ze wszech sił starają się, aby w drodze gwałtu, jak zapowiadają nacjonaliści, czy też w drodze pokojowej rewizji, o co zabiegają niemieckie czynniki oficjalne, oderwać od Polski Pomorze, odciąć ją od morza, a tem samem w krótkim czasie podbić gospodarczo, a później i politycznie. Oto jest program polityki niemieckiej wobec Polski!...

Określenie więc „korytarz" polski jest wyrazem tego programu i częścią planu niemieckiego, mającego na celu rewizję granic wschodnich. I dla tego nie idźmy na rękę naszym wrogom i skasujmy nazwę „korytarz polski". Dla nas niema ani korytarza polskiego, ani gdańskiego, czy też pomorskiego — dla nas istnieje tylko i na zawsze pozostać musi — rdzenne, odwieczne polskie Pomorze.

Fałszom niemieckim należy się przeciwstawiać ustawicznie i na każdym kroku wytrwale i konsekwentnie, a wówczas opinja świata pozna prawdę i słowo „korytarz" zniknie ze szpalt dzienników zagranicznych, broszur i przemówień. Korytarz stanie się naprawdę tem czem jest t. j. Pomorzem polskiem...

Więc — jak powiedzieliśmy wyżej, przynieśliśmy na brzeg pracę i dobrobyt dla Kaszubów i dla wszystkich. Rozwijamy naszą flotę handlową, która jest nam tak potrzebna! Gdy własne towary, jak i emigrantów naszych, będziemy wozić na własnych okrętach z polską załogą — wiele to miljonów oszczędzimy rocznie, które teraz przepłacamy kompanjom cudzoziemskim. Bo panować nad morzem to znaczy, przedewszystkiem, mieć flotę handlową — jaknajliczniejszą...

Pierwszym statkiem handlowym, odradzającej się floty naszej, był „Lwów", stary angielski żaglowiec, kupiony od kom-

panji holenderskiej, do której ostatnio należał i, tam w Hollandji, został odnowiony z ustanowieniem motorów w sile 350 H. P. i przystosowany jako statek szkolny do kształcenia młodych marynarzy ze szkoły morskiej w Tczewie.

Oczywiście jako statek szkolny „Lwów" nie mógł sprostać zadaniu handlowego statku i przewożeniem towarów zajmował się przygodnie. Ma zato inne zasługi: on pierwszy pokazał polską banderę na drugiej półkuli świata i odbył podróż do Brazylji, gdzie serdecznie przyjmowano „pupilów" naszej szkoły morskiej w Tczewie... Dziś to okręt—emeryt. Na nim wykształciła się praktycznie cała falanga młodych, dzielnych naszych marynarzy co wysłużyli swoje, więc potrzeba zjawiła się pomyśleć o nowym statku. I oto Pomorze pierwsze złożyło swoje grosze na kupno okrętu! Zakupiono takowy we Francji, jako „dar Pomorza". Trójmasztowiec motorowy, tonaż brutto 1567 ton... Gdy niedawno „Pomorze" płynęło do Gdyni — okręt został zaskoczony silną burzą u brzegów Francji i znajdował się w wielkim niebezpieczeństwie — o włos nie straciliśmy go. Na szczęście udało się go uratować i okręt pomyślnie zawinął do Gdyni. Niech że ten piękny odruch Pomorskiego społeczeństwa będzie dobrym przykładem dla Warszawy i innych dzielnic Polski! Trzeba przyjść z pomocą rządowi i z dobrowolnych składek społeczeństwa niech powstają nowe okręty dla dobra i potęgi Najjaśniejszej Rzeczypospolitej!

Rząd nasz czekał kilka lat na inicjatywę społeczeństwa w sprawie rozwoju marynarki handlowej. Niestety nie szło tak dobrze. Frachty morskie w tych czasach ogromnie obniżyły się, więc kapitał prywatny nie przychodził na pomoc, nie widząc dla siebie dobrego w tym interesu. Trzeba było dać inicjatywę rządową. I rząd to uczynił. Nabył we Francji pięć parowców towarowych około trzech tysięcy ton pojemności D. W. każdy i założył P. P. Żeglugę Polską na zasadach handlowych. Sprawa ruszyła naprzód. Posiada obecnie piętnaście okrętów. Do niedawna jeszcze w tonażu naszym zaledwie dorównaliśmy maleńkiej Estonji. Dziś jest coraz lepiej. Duże zasługi w tem położył obecny p. minister Handlu i Przemysłu p. Edw. Kwiatkowski. Powstało Polsko-Skandyn. Tow. Transp. z dziesięcioma jednostkami pływającemi. Dalej — zorganizowano

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętów z czterema pos. tow. okrętami. I oto na dzień 1 stycznia 1930 r. posiadamy trzydzieści siedem jednostek pływających — z tonażem 42.665 ton brutto a 24.136 ton netto.

Dołączam listę dokładną polskich statków handlowych, jakie mamy w chwili obecnej, aby wszyscy wiedzieli i interesowali się losami tych okrętów. Czytam alarmującą wiadomość, że jeden ze statków P. P. Ż. P. „Wilno" rozbił się na refach u brzegów Szwecji! NB. W przeszłym roku straciliśmy holownik pod Rożewem. Utonęło dziewięciu marynarzy naszych. Zaczynamy ponosić ofiary. Morze karmi tyle miljonów ludzi, ale i pożera je! Ofiary być muszą!...

W dalszej ewolucji rozwoju marynarki handlowej, musimy dojść do okrętów wielkich — oceanowych — tak żeby nasi emigranci odbywali swoją podróż za morza na polskich okrętach obsłużeni przez polskich marynarzy. Jakie to pole do pracy! Wiele miljonów złotych corocznie oszczędzimy na tem! I ku temu idzie! Wkładamy w akcje na kupno takich okrętów i wkrótce wywiesimy banderę polską przynajmniej na dwóch takich kolosach oceanicznych.

Oby się to stało jaknajprędzej!!

NB. Na szczęście wiadomość o awarji „Wilna" okazała mocno przesadzona. Prawdą jest że okręt został uszkodzony, ale o własnych siłach szczęśliwie dopłynął do portu Stokholmu i tam się podreperował.

Więc bilans naszej pracy dziesięcioletniej po rozpatrzeniu go choćby pobieżnym, przedstawia się zupełnie dobrze i zbija fałszywe twierdzenia niemieckie, że nam morze nie jest konieczne, bo nie umiemy z niego korzystać..,

Jako najnowszą bardzo pomyślną wiadomością dla nas mogę podzielić się częścią mowy pana Ministra Kwiatkowskiego, wypowiedzianej na obchodzie dziesięciolecia w Gdyni, z której dowiadujemy się, że Rząd zawarl świeżo umowę co do trzech oceanicznych okrętów — po piętnaście tysięcy ton każdy. W ten sposób tonaż nasz odrazu podwoił się i sięga w tej chwili — 87.665 ton.

Możemy z całą otuchą patrzeć w przyszłość!...

Lista polskich statków handlowych na 1.I 1930 r.

Nazwa	Rodzaj	Tonaż rej. brutto	Tonaż rej. netto	Tonaż D. W.	Rok budowy	Właściciel
1. Lwów . . .	Żagl.-mot.	1293	964	2000	1868	Rządowy
2. Pomorze . .	„ „	1567	1217	2600	1909	
3. Ursus . . .	hol. morski	163	54	—	1925	
4. Tur	„ port.	90	35	—	1928	
5. Bizon . . .	„ „	86	30	—	1928	
6. Żubr. . . .	„ „	60	20	—	1890	
7. Nowa Droga.	draga ssąca	367	95	—	1908	
8. Toruń . . .	par. tow.	2038	1129	2850	1925	P. P. Ż. Pol.
9. Katowice . .	„ „	1995	1107.5	2850	1925	
10. Wilno . . .	„ „	2038	1139	2850	1926	
11. Kraków . .	„ „	2017	1112,5	2850	1925	
12. Poznań. . .	„ „	2038	1139	2850	1925	
13. Wista . . .	„ „	ca 3350	ca 1804	5020	1928	
14. Niemen. . .	„ „	ca 3350	ca 1840	5200	1928	
15. Warta . . .	„ „	2478	1509	4200	1916	
16. Tczew . . .	„ „	762	347	1020	1927	
17. Gdańsk. . .	par. pas.	538	—	—	1927	
18. Gdynia. . .	„ „	538	—	—	1927	
19. Jadwiga . .	„ „	270	—	—	1928	
20. Wanda . . .	„ „	270	—	—	1928	
21. Hanka . . .	„ „	100	—	—	1888	Dyr. P. K. P. Gdańsk
22. Gedania . .	przem. kol.	290,5	73.7	—	1926	
23. Robur I . .	par. tow.	974	578	1250	1879	Polsko-Skandyn. Towarz. Transp.
24. Robur III . .	„ „	1894	1138	2850	1924	
25. Robur IV . .	„ „	w budowie		3000	1930	
26. Robur V . .	„ „	„		3000	1930	
27. Robur VI . .	„ „	2088	1252	3200	1922	
28. Nida . . .	hol. port.	10	7	—	—	
29. Veya . . .	„ „	10	7	—	—	
30. Ira	lichtuga	135	110	200	—	
31. Maryłka . .	„	247	211	390	1912	
32. Triczi . . .	„	180	160	390	1917	
33. Rewa . . .	par. tow.	2376	1465	—	1906	Pol.-Bryt. Tow.-Okr.
34. Łódź . . .	„ „	2450	1477	—	1907	
35. Warszawa. .	„ „	2487	1535	—	1916	
36. Premjer . .	„ „	3540	2172	—	1922	
37. Ville de Toulon	„ „	672	394	—	1905	Inż. Dunin-Ślepść

Tonaż brutto 41.665, netto 24.136.

KONSPEKT CHRONOLOGICZNY DZIAŁALNOŚCI RZĄDU ZA UBIEGŁE DZIESIĘCIOLECIE.

Już w r. 1634 król polski Władysław IV pragnął do wielkich celów powołać wybrzeże kaszubskie. Za radą Hetm. W. Koronnego Stanisława Koniecpolskiego miał być pod Oksywią założony port — niezależny od wiecznie zawistnego Polsce Gdańska...

Losy dziejowe tym zamiarom nie dały dojść do skutku. Kaszuby traktowane pod panowaniem Niemców po macoszemu — powoli zamierały.

Piaski Oksywskie do sierpnia 1924 roku wyglądały na pustynię.

Budowa portu w Gdyni zaczęła się w roku 1921.

Sejm uchwałą z d. 23/X 1923 postanowienie budowy portu uprawomocnił. W 1924 r. w lipcu Rząd Polski zawarł umowę na budowę portu z konsorcjum polsko-francuskim.

W listopadzie 1926 okręty floty wojennej przeniesione zostały do Pucku na postój zimowy do Gdyni...

W sierpniu 1926 r. Min. Rolnictwa i Dóbr Państwowych oddali w dzierżawę działkę gruntu w Gdyni nad morzem Llojdowi Bydgoskiemu na budowę stoczni.

W listopadzie 1926 r. założenie na zasadach handlowych „Państwowej Żeglugi Morskiej".

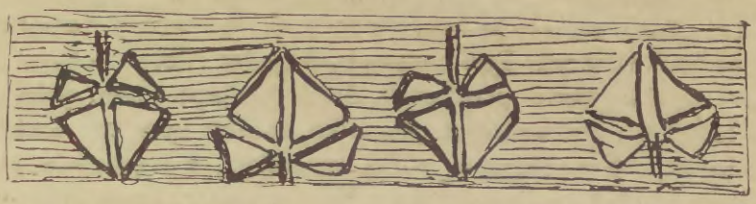
W tym że roku 1926 Min. Komunikacji zamówiło w stoczni Gdańskiej dwa parowce salonowe dla żeglugi pasażerskiej wzdłuż wybrzeża polskiego — z Gdańska i Gdyni na Hel i do innych letnisk nadmorskich.

W maju 1927 r. Rząd podpisał umowę z koncernem węglowym Górno-Śląskim „Robur“ mocą której T-wo to otrzymuje w Gdyni na okres trzydziestoletni pas pobrzeżu obszaru 200 × 100 m^2, za określoną opłatę dzierżawy. T-wo obowiązuje się kosztem własnym pobudować wszystkie urządzenia przeładunkowe, obliczone na 100.000 tonn przeładunku miesięcznie. Urządzenia te po trzydziestu pięciu latach przechodzą na rzecz Skarbu Państwa.

W sprawie budowy portu w Gdyni w roku 1925 wykończono mola północnego 720 m. bieżących. W roku 1926 — trzysta dziewięćdziesiąt pięć m. nadbrzeży ośmiometrowych na palach i dwieście m. nadbrzeży dziesięciometrowych na kesonach. W r. 1927 — pięćset czterdzieści pięć m. nadbrzeży ośmiometrowych na palach i 714 m. nadbrzeży dziewięciometrowych na kesonach. Prócz tego wykonano robót czerpalnych: w r. 1924 — 1926 — 1,990000 $m.^3$ a w r. 1927 — 1,740000 $m.^3$.

W tym czasie flota handlowa została powiększona przez statek „Warta“, przyjęty od marynarki wojennej. Okręt ten, typu czysto towarowego, o ładunku 2479 ton brutto służy do przewozu towarów masowych między Polską a Europą Zachodnią. Prócz tego Rząd nabył w czerwcu 1927 r. jeszcze jeden statek tysiąctonowy, przeznaczony dla przewozu ładunków masowych cenniejszych — jak cukier, zboże i t. p.

Narazie z radością możemy podzielić się dobrą nowiną z czytelnikami, wiadomością z mowy p. ministra Kwiatkowskiego z obchodu dziesięciolecia, że świeżo została podpisana umowa z duńczykami, mocą której mamy obecnie trzy okręty oceanowe, które ustalają bezpośrednią linję polską — Gdynia — New-York.



„BULWAR NAD MORZEM"

Społeczeństwo nasze, stwierdzając wyniki pracy polskiej nad morzem przez pierwsze dziesięciolecie, z dumą podkreśla niezwykły rozwój Gdyni, która z ubogiej wioski rybackiej rozwinęła się, z iście amerykańskim rozmachem w miasto-port nowożytny.

Ale to nie wszystko! Praca wre i gdzieindziej i — wypada mi tu powiedzieć o „bulwarze nadmorskim" — od Wielkiej Wsi do Jastrzębiej Góry, budowa którego doskonale postępuje naprzód.

Projekt b. ministra p. Romockiego, aby połączyć Hallerowo—Wielką Wieś przez Chłepowo z Tupadłami i Jastrzebią Górą pięknym nadmorskim bulwarem został zrealizowany i jest na ukończeniu.

Bulwar ten ma trzydzieści jeden metrów szerokości i posiada doskonałą jezdnię dla samochodów a obok aleje dla turystów pieszych. Zaczyna się on od Hallerowa i wysokimi nasypami przechodzi wąwozy Chłapowa, dalej podchodzi do latarni morskiej na Rożewie i zdąża na zachód do Jastrzębiej Góry. Roboty fundamentalnie prowadzi młody inżynier p. H. Kiepal i wywiązuje się z zadania doskonale. Będziemy mogli pochwalić się nawet przed zawistnymi Niemcami, którzy będą musieli podkreślić solidność roboty. Pod tym względem budowa bulwarów przypomina mi słynne drogi bite z czasów panowania nad światem Rzymu, resztki których i dotąd wzbudzają zachwyt rzeczoznawców. Tą doskonałość roboty zawdzięczać będziemy czujnemu oku i opiece p. dyrektora Nestorowicza. I jeszcze

jeden szczegół, godny zaznaczenia. Droga ciągnie się na przestrzeni około dziesięciu kilometrów i na to ułożony został odpowiedni kosztorys. Tymczasem p. inżynier Kiepal dokazał nie małej sztuki, wbrew przysłowiu, że z „pustego i sam Salomon nie naleje", i oszczędzając, jak tylko można było, ma ambicję zbudować z przeznaczonej sumy nie osiem, a szesnaście kilometrów i już gospodarczym sposobem, prowadzi drogę dalej—od Jastrzębiej Góry do Karwi. Szczęść Boże! — ambicja godna pochwały. Układają podkład i bruk, który będzie spojony asfaltem, od razu z dwóch końców t. j. od Hallerowa i od Jastrzębiej Góry i w końcu lata ma nastąpić urzędowe otwarcie tego pięknego bulwaru. Niedawno było urządzone szkolne święto sadzenia drzewek i dzieci kaszubskie z Chłapowa przyjmowały w nim czynny udział:

Bulwar ów doskonale ożywi i zwiąże tą część brzegu z resztą kraju, więc trzeba powitać jego zrealizowanie.

Na tem zakończę swoją skromną pracę, a raczej szkic bardzo krótki przyszłej, większej pracy. W tym pobieżnym bilansie starałem się rzucić po raz pierwszy, zdaje się „Zarys całości" dziejów marynarki polskiej.

Niech idzie w świat i przyczyni się do spopularyzowania idei polskiego morza. Jeśli, Bóg pozwoli, za parę lat przedłużę swoją kronikę brzegu i morza polskiego, a teraz zakończę powiedzeniem: „Feci quid potui, faciant meliora potentes".

Włodzimierz Nałęcz

Warszawa, d. 10 lutego 1930 r.

P·A·N BIBLIOTEKA