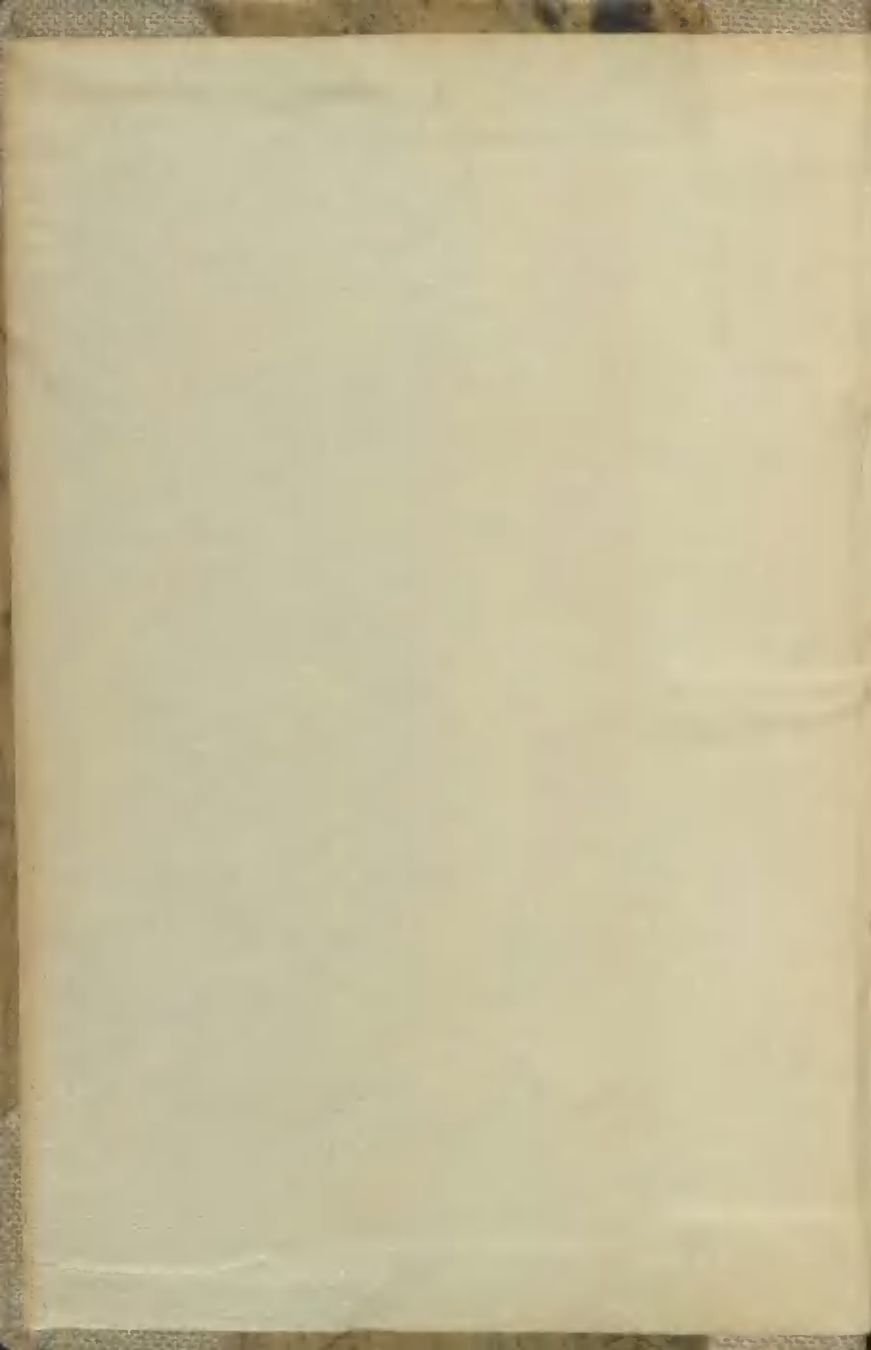


MUZEUM
MIASTA
GDYNI
BIBLIOTEKA



MICHAŁ RUSINEK



K.A.G.R.

POLSKA **ZACZYNA SIĘ**
OD **GDYNI**

Zapisano do księgi inwentarzowej
str. 19 ze Nr. 1166
Gdynia, dnia 31. III 1963 r.



Polska zaczyna się od Gdyni

M I C H A Ł R U S I N E K

POLSKA ZACZYNA SIĘ
OD GDYNI

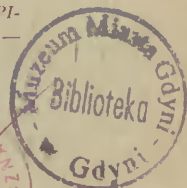


PAŃSTWOWE WYDAWNICTWO
KSIĄŻEK SZKOLNYCH WE LWOWIE

TEGO Ż A U T O R A :

ZIEMIA MIODEM PŁYNĄCA —
powieść, 1939, Książnica - Atlas. —
PLUTON Z DZIKIEJ ŁĄKI — po-
wieść, 1937, Gebethner i Wolff. —
CZŁOWIEK Z BRAMY — powieść,
1934, Gebethner i Wolff. — BURZA
NAD BRUKIEM — powieść, 1932,
Gebethner i Wolff. — PÓLMĘŻCZY-
ZNA — powieść, 1930, Renaissance. —
BŁĘKITNA DEFILADA — poczęc,
1929. — BUNT W KRAINIE MA-
SZYN — opowieści, 1928. — KAPI-
TAN CZERWONEGO WIDMA —
opowieści, 1928.

627.2



I 113 / 74

38 418



2410 / MZ
X

ODBITO W DRUKARNI
B. POŁONIECKIEGO WE LWOWIE

B R Y G A D A P R A C Y N A I N D Y J S K I M N A B R Z E Ż U

NIE wiem, jak się nazywał. Poznałem go przypadkiem i chyba go więcej w życiu nie zobaczę. Ale nazwisko jest przecież bez znaczenia. Przypuścimy, że nazywał się Jakub Ryś, robotnik portowy, Jakub Ryś.

Mój Jakub Ryś idzie codziennie do pracy na nabrzeże Indyjskie. Co dzień pospiesza długą ulicą portową i mija stary dąb piastowski, który ocalał na środku ruchliwej arterii portu.

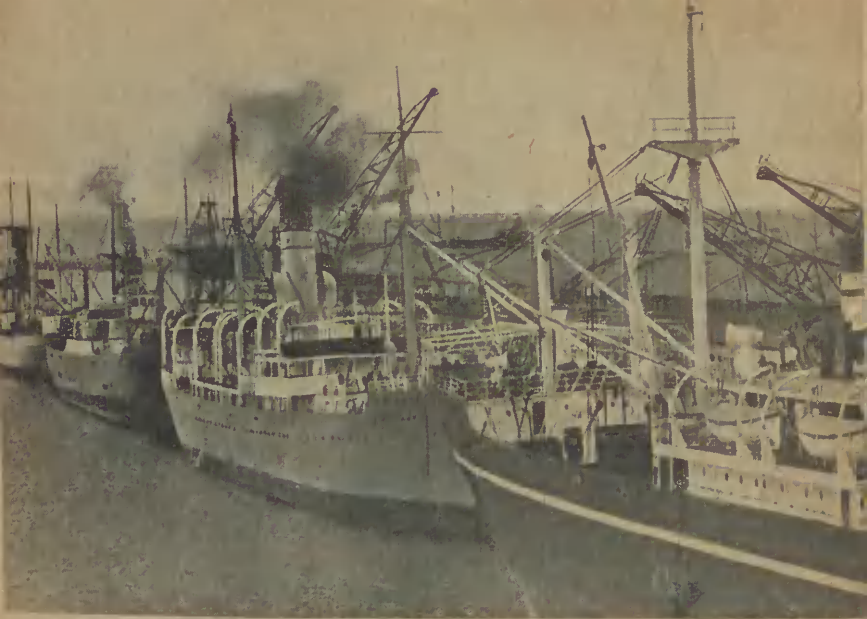
— Miał szczęście! — myśli sobie Ryś. — Tyle ulic tu wymierzili, olbrzymie gmachy postawili, wszędzie już tylko kamień, cegła i beton, że jednej trawki nie ujrzysz, a ten ci dąb ocalał.

Gdy robotnik przechodzi pod konarami drzewa, wielki dąb szumi mu codzień nad głową jakby się witał z nim radośnie. Potem dolatuje Rysiowi do czoła mocny wiatr z północy. To od tego niedalekiego morza zawsze bije to zdrowe, krzepiące powietrze.

Robotnik musi mijać co dzień mnóstwo kolejowych torów, aby się dostać w okolice swego miejsca pracy. Gdzieś tam na prawo poza sobą zostawia basen węglowy, dymiące kominy trampów i dalekie dźwigi mostowe, już od samego rana, dzień w dzień i noc w noc pracujące w kurzawie wiecznego dymu.

— Tu jednak najcięższa robota — myśli Ryś, który pracował już i na molo węglowym.

Teraz pracuje na nabrzeżu Indyjskim przy magazynach łuszcarni ryżu.



Gdzieś tam za sobą zostawia dymiące kominy trampów...

— Zawsze tu lżej — myśli — już nie chodzę taki wiecznie zasmolony. Dawniej po pracy kawałka białej skóry nie było na mnie widać.

Na Indyjskim nabrzeżu jest inaczej. Można nosić granatową czystą koszulę i spodnie jako tako schludne.

Kiedy już wyrosnie blisko przed oczyma wspaniały budynek urzędu celnego a potem wyniosły biało-czerwony gmach główny łuszczarni ryżu, Jakub Ryś staje u początku basenu co dzień przy tym samym żelaznym palu i patrzy w granatową wodę basenu.

W basenie Marszałka Piłsudskiego jest taka sama woda morska jak wszędzie. Może czystsza u brzegów, bo nie sypią w nią tyle mialu jak na molo węglowym,

ale tak samo tu jak i tam w ostrych kątach basenu snuje się gęsta, rozwleczona w smugi oliwa.

Ale Ryś patrzy zawsze nie nisko pod stopy, tylko dalej, na szerokie wejście basenu i jego granatowe wody.

Dzisiaj płynie po gładkim spokojnym morzu wschodzące słońce. Właśnie świeci o tej porze na pasiastą fasadę łuszczarni, długie magazyny i smukłą sylwetkę fabryki oleju. Długie cienie wyniosłych statków i pochylonych bomów kładą się na kolejowych torach biegnących wzdłuż basenu i na oświetlonych ścianach magazynów.

— Przyszedł jakiś olbrzymi szwed pod olejarnię.

— Z transportem czy po transport? — pyta się Ryś przechodnia.

— Z transportem. Przywiózł ładunek ziarn palmowych.

— Duży jakiś.

— Duży. 15.000 ton.

— Ale, patrzno jaka to dziś ciasnota przy cukroporcie i chłodni, chociaż odszedł w nocy ten holender i włoch zasmolony.

Po drugiej stronie basenu Marszałka Piłsudskiego stoją w szarym cieniu nieprzeliczone maszty i kominy. Tak nawet z ukośnego patrzenia jakim można ogarnąć przeciwne nabrzeże, nie da się w ogóle przeliczyć statków. Widać polskie towarowce regularne „Lech“, „Warszawa“, to znów angielskie i norweskie parowce, jakieś białe nazwy statków holenderskich i szwedzkich.

Ryś lubi na to wszystko patrzeć. Pracuje co dzień jak i inni sumiennie i wytrwale, ale każdą chwilę wolnego

czasu zużywa na wytrwałą obserwację. Zwłaszcza jeżeli jak dziś nie ma jeszcze przydzielonej pracy. Poprzednia zmiana robotników dopiero co skończyła ładowanie ryżu na berlinkę i celnicy w zielonych mundurach plombują ładunek przed odprawą.

— Za chwilę wejdzie do basenu holender „Batawia“. Już ma miejsce przed naszym magazynem.

— Co wiecie?

— Przyszedł po mąkę ryżową. Za chwilę będziemy ładowali.

Tego Jakuba Rysia poznałem właśnie w dzień, kiedy przyszła do portu „Batawia“. Siedział na brzegu mola na żelaznym słupie, zwrócony w stronę morza.

— Dzień dobry, jak się macie?

— Dziękuję, dobrze.

— Może papierosa?

— Dziękuję, nie palę.

— Czekać tu na pracę?

— Czekam, jeszcze nie moja pora.

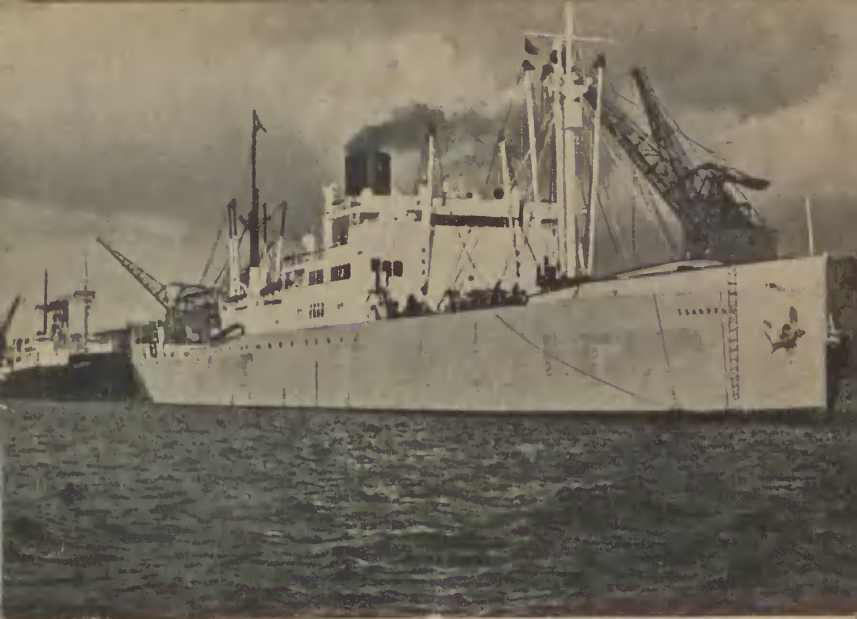
— Ma przyjść za chwilę jakiś statek.

— Już jest w awanporcie. Niech pan patrzy, ciągnie go holownik. Duża bestia.

Statek „Batawia“ był cały biały. Rzadkie są tak niepraktycznej barwy towarowe statki. Okazało się jednak, że z bliska, w cieniu, był raczej brudno niebieski.

Ciągniony linami przysadzistego holownika, mijał wolno niskie magazyny cukroportu i chłodni.

Tymczasem pod łuszczarnią zbierało się coraz więcej robotników. Większość z nich przyjeżdżała rowerami. Stawiali je w regularnym szyku pod długimi magazynami łuszczarni a potem odwracali się twarzami w na-



Rzadkie są białe towarowe statki...

szą stronę. Twarze mieli na ogół młode, słońcem opalone. Już to samo mówiło, że są zdrowi, bo słońce nie lubi chorych ludzi.

Ubrani byli schludnie. Koszule granatowe, brązowe, ciemno szare. Rzadziej widziało się bluzy, dzień przecie zapowiadał się gorący.

Tak samo i nasz Jakub Ryś miał granatową koszulę, spiętą metalowym łańcuszkiem.

— Dużo was będzie zatrudnionych przy ładowaniu takiego jak ten statku?

— Czy ja wiem? To dosyć duży statek. Może nas wezmą do pracy jakie trzydzieści chłopą.

Podobał mi się ten robotnik o chudej twarzy, pełnej ukrytej inteligencji.



Bywa tych worków w składach z górą ćwierć miliona!

— Spiesz się wam? — zapytałem, pragnąc chwilę pogawędzić.

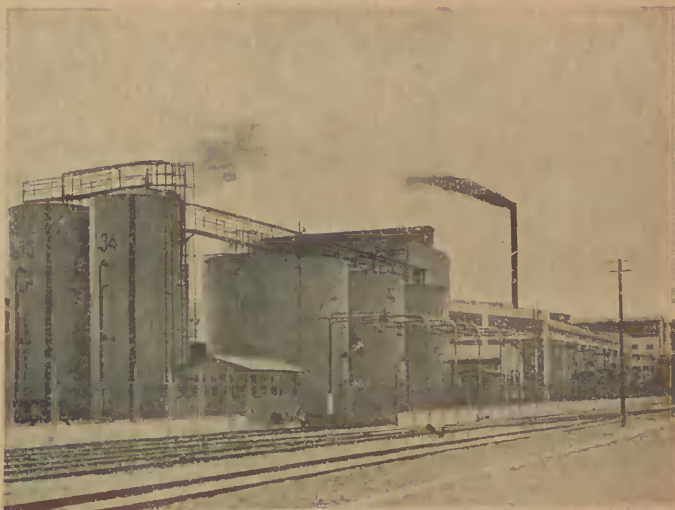
— Na razie nie, przyjdzie czas to mnie zawezwą. Przedtem musi statek przybić, uzyskać odprawę celną, a potem dopiero nasza praca.

— Ile wy tu dziennie zarabiacie?

— A to różnie. Naprzód trzeba było trzy miesiące pracować za niższą opłatą. Teraz to już dostają ponad 1 zł za godzinę. Przy ośmiu godzinach wypadnie około 9 zł dziennie. Mamy tu zresztą kilka kategorii.

— A lubicie robić koło ryżu?

— Owszem. To czysta robota.



Cysterny naftowe w porcie gdyńskim.

Rozmawiałem patrząc na otwarte składy łuszczarni. Wszystko na tym nabrzeżu pachło ryżem, tor kolejowy, magazyny i ludzie. W otwartych bramach składów szarzał półmrok. We wszystkie strony wiodły wysokie wężo-wozy poukładanych worków ryżu.

— Wspaniale to wygląda. Jakby jakieś murowane budowle, z których pozrywano dachy. Jak to się wszystko samo trzyma?

— Samo się nie trzyma. Te stogi powiązane są deskami.

— A ileż tego jest, jakieś grube tysiące.

— Bywa tych worków w składach z górą ćwierć miliona. Każdy po 100 kg wagi.

— Taka masa i my to wszystko zjemy, co, panie kochany?



Zakłady przemysłowe łuszczeni przystosowane są do przeróbki 150.000 ton ryżu rocznie.

— Nie my wszystko. Nie wwozimy do kraju całego przemiału ryżu. Około 25% wywozi się do krajów skandynawskich, bałtyckich, Czech, Rumunii, Lewantu.

Firmy takie jak łuszczenia ryżu, niedaleka olejarnia, czy też dojrzewalnia bananów, są to nie tylko portowe firmy ładunkowe ale jednocześnie wielkie zakłady przemysłowe, które mają w porcie dogodnie warunki pracy. Skupienie przemysłu w porcie umniejsza znacznie koszty transportu i ułatwia danej gałęzi przemysłu drogę na rynki zagraniczne.

W porcie gdyńskim przemysł ześrodkowuje się na nabrzeżu Indyjskim, jednym z najdłuższych, bo liczącym ponad 1 km długości. Tutaj to zawijają egzotyczne statki dalekobieżne z Burmy. Przywożą dziesiątki tysięcy ton surowego ryżu, który po omieleniu, wyluszczeniu i wypolerowaniu w łuszczeni odchodzi pociągami na południe do wszystkich dzielnic Polski, aby się znaleźć na naszym stole jako powszednia potrawa,



Biały spichlerz zbożowy stoi na czele portu.

lub odplywa z Gdyni z powrotem do obcych krajów. Obok ryżu wywozi się mąkę ryżową i otręby. Zakłady przemysłowe łuszczarni przystosowane są do przeróbki 150.000 ton ryżu rocznie. Nic więc dziwnego, że łuszczarnia zajmuje przestrzeń 10.000 m².

Położona dalej olejarnia produkuje przede wszystkim oleje niezbędne dla potrzeb techniki, oraz oleje jadalne. Podobnie jak łuszczarnia, fabryka olejów to przedsiębiorstwo zakrojone na olbrzymią skalę, przystosowane do wielkiej produkcji rocznej 100.000 ton olejów. I tu jak tam widzi się często egzotyczne załogi. Wyniosłe piętra olejarni mają często sposobność widzieć przed sobą na masztach statków flagi chińskie, argentyńskie, mandżurskie i indyjskie. Nie dziwią tu nikogo murzyn-

scy marynarze, Chińczycy, ani smukłe, wychudłe cienie wyznawców Buddy. Do nabrzeża Indyjskiego przybija często burta indyjskiego parowca czy żaglowca o pięknych kształtach fregaty, która z dawien dawna jest symbolem dalekiej żeglugi morskiej, pełnej szlachetnego rycerstwa.

Nabrzeże Indyjskie dźwiga na sobie jeszcze trzecią chlubę swą — spichlerz zbożowy, którego wyniosłe sylwety witają dalekich morskich przybyszów u początku mola na wprost bramy awanportu. Ten biały spichlerz, nowocześnie urządzone, stoi na czele portu jakby znak, że najbogatszy produkt tej ziemi, na której stoi, to zboże. W tym spichrze wspaniałym, jak jakiś kościół nadmorski czy urokliwa katedra, spotykają się i wchodzi w pospólną znajomość plony Poleszuka i Mazura, poznańska pszenica i z całej Polski żyto.

Wszystkie najpiękniejsze zapachy ziem polskich od Karpat po dalekie Wilno tu się schodzą w przewiewnych składach spichlerza, aby urodą swą i smakiem świadczyć o bogactwie naszej ziemi.

Jakub Ryś uzupełniał moje wiadomości. Okazywało się, że znał dokładnie produkcję firm.

— Pan tak jakoś książkowo obeznany z tym wszystkim — zapytałem.

— A tak, bo czytam. Uczę się. Przyznam się panu, że moim pragnieniem jest posuwać się stale w życiu coraz dalej i dalej. Przyjechałem tu bez grosza przed kilku laty. Z głodu zdychałem. Do gęby nie było co włożyć. Potem dorwałem się do praktyki przy ładowaniu bunkrowego węgla. Teraz mam tu kategorię A, ale uczę się, może pchnę się jeszcze wyżej. Napoleon powiedział, że każdy żołnierz nosi w tornistrze general-

ską buławę. Moja generalska buława to ta ręka. W tej ręce trzymam los, uparcie.

— To ładnie, żeście tacy twardzi. Takich ludzi nam potrzeba.

Jeszcze bardziej podobał mi się ten robotnik. Miał teraz młodszą twarz i takie zdrowe błyski w oczach.

Statek „Batawia“ właśnie przybijał do mola. Zaczęto zrzucać liny i mocować je do pali. Pierwsi weszli na statek celnicy a za nimi przedstawiciele firm maklerskich.

Teraz pojawił się na molo przed magazynem łuszczarni jeszcze jeden robotnik. Starszy od tamtych wszystkich w granatowej czapce, z lśniącym daszkiem. Miał jakąś surową powagę na spracowanej twarzy.

— Muszę już iść, to nasz przodownik — powiedział robotnik — za chwilę rozpoczniemy ładunek.

Wszyscy robotnicy ustawili się w dwuszereg na molo. Chłop w chłopa, tęgi i rozrośnięty. Stanęli twarzami ku morzu, tyłem do magazynu ryżu.

Przodownik chodził wzdłuż, bez słowa, przed tą karną brygadą robotniczą. Widziało się, że coś w pochylonej głowie liczy i układa.

Zatrzymał się w pewnej chwili i zaczął krótkim ruchem ręki odliczać.

Ci z lewej strony raz, dwa, trzy, cztery na magazyn. Pięć, sześć, dziesięć, dwanaście na statek, inni do ułożenia pomostów, tamci znów na inne jeszcze stanowisko.

Przydziałał pracę bez słowa, skinieniem głowy i ręki. Czasem tylko padło niezrozumiałe, kaszubskie słowo lub jakiś ich własny skrót robotniczy.

Rozumieli się jednak doskonale, słowa były zbytecz-

ne. Nie na gadaniu bowiem praca ich polega, tylko na mięśniu i wysiłku.

Po przydzieleniu pracy zaczęli oddawać brązowe książeczki robotnicze, w których zapisana miała być ich praca i należna zapłata.

Potem brygada robotnicza rozpadła się w mig na sekcje, trójki, dwójki.

Ruszyli do pracy.

Już ci i tamci dźwigali drewniane pomosty, po których miały biec za chwilę ich żelazne wózki. Już skrzeczały wypoczęte windy statku, wstawał krzyk pod masztami i rodził się odzew w dalekiej głębi ciemnego składu ryżu.

Zaczęło żyć coraz głośniej Indyjskie nabrzeże.

— Zostawię ich tu na razie i pójdę na drugą stronę basenu — postanowiłem w myślach, patrząc na czerwieniejącą w słońcu wielką chłodnię.

Odchodząc chciałem jeszcze zobaczyć Jakuba Rysia przy pracy, ale gdzieś znikł w brunatnych wąwozach worków ryżu.

POD BRAMAMI CUKROPORTU

PO drugiej stronie basenu naprzeciw łuszczarni czerwienią się wyniosłe mury chłodni, popręciane szarymi smugami. Odbijają się w wodzie basenu i łamią na drgającej fali w przedziwną ruchomą harmonię.

Znowu szyny i szyny. Pełno białych kolejowych wagonów, z których cieknie woda i bije od nich przejmujące zimno. Kilku robotników zakręca sztaby, zamykające drzwi do wozów.

— Co zamykacie w tych wagonach? — pytam z ciekawością.

— Nic nie zamykamy. To puste, dopiero wyładowane. W jednych przyszło masło, w drugich bekony. Już są na statku.

Kilka kroków przede mną czarny żóraw dźwiga z wagonu ciężkie paki, trzeszczące w stalowych kleszczach.

Mijam jeden po drugim wysokie dźwigi bramowe. Rozpostarte na szerokich nogach jak rozkraczone olbrzymy, stękają i dyszą w uciążliwej pracy.

Pierwszy dźwiga graniaste worki z blokami stearyny, następny przerzuca nade mną trzy beki tłuszczu, tamten znów zatacza półkole z wielkimi płociennymi tobołami. Nie wiadomo co w nich jest, widać tylko wielkie napisy „London“, dokąd podąży ładunek.

Przerywa mi czyjś przejmujący krzyk.

— Uwaga, niech pan ucieka z toru!

Schodzę szybko na sam brzeg mola aż pod burłę statku, a już za mną sunie na szynach nowy wóz z bekonami.



A gdzie indziej jeszcze beki...

Pociągi i pociągi, wciąż wozy i wozy, czerwone, popielate, spracowane i brudne. To znów białe lodziarki, platformy, gdzie się ruszysz, wozy, wózki, paczki, beki i żelaziwo.

— Tu jest ruch — myślę w duszy i co chwilę pytam się — co tam ładujecie, chłopcy?

— Stearyna.

— A to?

— Masło.

A gdzieindziej jeszcze beki, skóry, drób bity, polcie słoniny i mięsa. Widzę napisy różnych statków. Różne flagi, różne państwa. Polski „Lech“, szykujący się do Londynu, dalej błękitna „Warszawa“, chyba najczystsza w tym porcie.



Ładunek i wyładunek, ładunek i wyładunek...

— Czysty ten nasz statek — mówię do któregoś robotnika.

Śmieje się.

— Najczystsze to są nasze statki. Wiecznie je szorują, płuczą, myją. Nawet w porcie malują. Największe znów brudasy to włochy i greki. A na odwrót statki z północy, bardzo schludne i porządne.

Idę dalej. Wciąż dźwigi i dźwigi. Jest tu ich na nabrzeżu Polskim, które się ciągnie wzdłuż basenu Marszałka Piłsudskiego, aż dwadzieścia cztery. Dwadzieścia cztery dźwigi pracuje nieustannie wzdłuż olbrzymich magazynów chłodni, firmy Pantarei i Cukroportu.

Dwadzieścia kilka dźwigów przerzuca towary, przenosi i ładuje, tu dźwiga, tam je opuszcza, raz z luków statków podnosi, raz w luki statku opuszcza.



Co krok coś nowego w tym porcie...

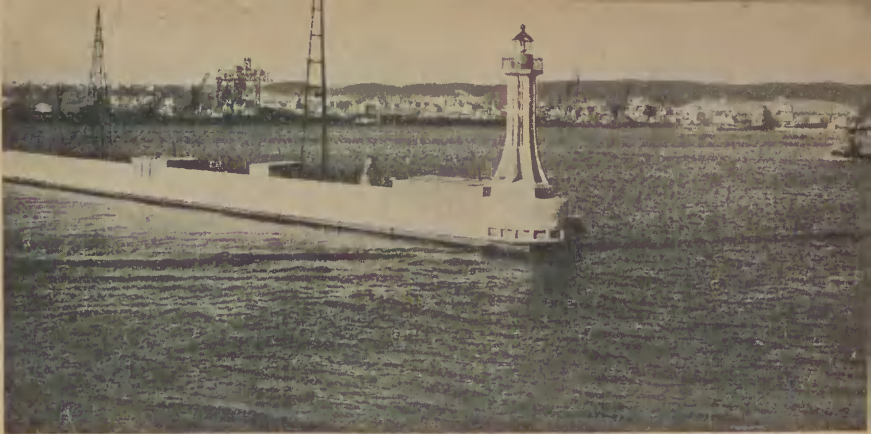
Ładunek i wyładunek, ładunek i wyładunek. Rano i wieczór, we dnie w nocy, cały dzień, cały miesiąc i tak w nieskończoność ku chwale rodzimego handlu i gospodarki kraju.

Największy ruch jest koło chłodni portowej. Nic dziwnego, chłodnia to jeden z największych zakładów przemysłowych w porcie.

Tu przeladują drób bity, tam wędliny i niezliczone ładunki jaj przeznaczonych na eksport. Kłębi się ręczna i maszynowa praca.

Głównym celem chłodni jest przechowywanie towarów łatwo psujących się na wolnym powietrzu. Chłodnia ta jest największą w Europie. Może pomieścić jednocześnie 1.200 wagonów towaru.

Jeszcze dwa lata temu była nieco mniejsza, druga



U wejścia do portu strażują latarnie morskie...

w Europie, po największej wówczas hamburskiej. Ale jak wszystko w naszym porcie i ona rozrosła się niemal w oczach. Ostatnio nadbudowano dwie nowe kondygnacje i dziś jest to najbardziej nowoczesna, największa chłodnia w Europie.

Taka już ta Gdynia, że co krok jest tu coś wielkiego, większego niż gdzieindziej, największego na Bałtyku, to znów największego w Europie. Rozmach pracy jest tutaj niczym nie zatrzymany, wciąż nowy, nieustanny.

Idę dalej.

Widać otwarte bramy olbrzymich magazynów Cukroportu. Cukroport, jak tytuł mówi, to port „cukrowy”. Znowu gigantyczne rozmiary, aż miesza się w głowie od tych liczb i patrzenia.

Jestem u skraju nabrzeża Polskiego. Przedemną otwarte wody awanportu. Tu już jakby szerszy oddech morza. Naprzeciw mnie łamacze fal, wyprężone łukiem pod Oksywskim Wzgórzem, a tu już prostujące się w kierunku Kamiennej Góry, pławiące się w jasnym słońcu.

U wejścia do awanportu strażują dwie małe latarnie morskie. Ustawione na łamaczach witają swą smukłą linią wpływające statki. Statki duże i małe przechodzą co chwilę przez to gardło portu, ażeby tutaj na falach awanportu zmieniać swoje kierunki, to do basenów wewnętrznych na prawo, do węglowego, południowego i basenu Prezydenta, to znów na lewo do Indyjskiego nabrzeża.

Czytam napisy:

— Holownik „Tytan“.

— „Ursus“.

Jeden wychodzi poza bramę awanportu, widać wzwany po jakiś statek, inny już holuje wpływający godnie obcy parostatek.

Wracam spieszniej niż przedtem tą samą drogą, aby jeszcze raz spojrzeć na Indyjskie nabrzeże.

Praca na „Batawii“ wre w pełnym tempie. Pracują z ciężkim skrzypieniem dźwigi okrętowe, które wyciągają z przepaścistych luków statku coraz nowe worki.

Smagły przodownik czuwa nad pracą robotników. Jest taki sam surowy na twarzy i pełny godności jak przed tym.

Wciąż jeżdżą żelazne taki z workami. Po dwieście kilogramów na wózku. Od statku do magazynu, od magazynu do statku.

Tam i z powrotem.

Słońce jest silniejsze niż przedtem i doskwiera przy pracy. Już wszyscy w samych koszulach. Nagie ręce, szyje ciemne, przypieczone od słońca. Wstaje im pot na naciągniętych barkach, na ramionach i twarzy. Trud wydobywa te krople potu na spracowane twarze a chciwe słońce pije pot i suszy z powrotem nagą skórę.

Krzyczą koło mnie.

— Na bok, panie!

Usuwam się, ale już nieco za późno. Widzę jak robotnik chce skręcić, by ominąć mnie, zawadę przecie w tym porcie, ale już mu się nie udaje.

Wózek zesuwa się nieco z deski i jeden worek stacza się na ziemię.

— Psiakr... — słyszę ciche narzekanie.

Chcę pomóc i podźwignąć z nim razem worek, ale się ze mnie śmieją.

— 100 kilo. Samymi palcami to nie idzie.

Wtenczas właśnie nawija się ten drugi. Młody blondyn w granatowej koszuli, z pręgą na lewym policzku, ten, którego przezwalem Jakubem Rysiem.

Jakub Ryś chwyta szybko za worek. Służą mu do tego dwa żelazne haki. Szpony te wbija w worek ryżu jak w skórę opornego zwierzęcia i podrywa worek z ziemi.

Ciężar, którego nie mogłem ruszyć z miejsca, lekki jest w jego rękach jak poduszka.

Jeden drugiemu nie dziękuje za przysługę. Teraz ten temu, później tamten temu. To jest praca, wielka praca. Każdy zna ciężar worka i trud podniesienia go z ziemi. Więc gdy potrzeba wspólnie, ramię przy ramieniu.

Jakub Ryś jedzie dalej z pustym żelaznym wózkiem i uśmiecha się do mnie. Twarz mu błyszczy w słońcu, półuśmiechnięta w pracowitym zmęczeniu. Pcha ten wózek a jednocześnie pewnie liczy, rachuje w pamięci, powtarza jakieś ustępy z podręcznika, który go dalej posunie w życiu.

Widzę na tej twarzy i tyłu innych wyznanie pracy. Dla tej ziemi pracują, dla wsi dalekich, miast na po-

łudniu, zachodzie i wschodzie. Dla całego kraju. Ten Jakub Ryś, który przed kilkunastu laty w czasie wojny, był jednym z tych co wrywali wrogowi piędź za piędzią kawały tej pomorskiej, piaszczystej ziemi, teraz piędź za piędzią zdobywa w pocie czoła grunt pod gospodarstwo narodowe.

Chcę nagle powiedzieć do niego na pożegnanie:

— Żegnaj, bracie.

Ale wydaje mi się to śmieszne. I takie trudne do powiedzenia.

Już przejechał koło mnie i skinął mi z daleka głową.

— Do widzenia, panie. Nie mam czasu.

Zdejmuję szybko kapelusz i mówię ze wzruszeniem, krótko:

— Cześć!

Jedno słowo ale w duszy jest ich więcej. Cześć ci, robotniku, pionierze polskiej pracy. Pionierze fizycznej pracy, tej, którą nie wszyscy jeszcze doceniają, choć wszyscy z owoców jej korzystają.

Tymczasem on zniknął w szarym mroku magazynu, z którego pachniał coraz mocniej polski ryż.

W UWIEZI MOSTÓW I BASENÓW

PORT widziany z dala, cóż to jest? Szara smuga. Poszarpana mostami, żelaznymi stożkami, mastsztami, ukośnymi linami.

Dymy się tam wiecznie snują, niskie i opasłe i jeszcze bardziej rozmazują widok. Hangary zlewają się w jedno poziome pasmo, magazyny giną we mgle. Wszystko na pozór nie jest takie wielkie.

To tak, jakbyś widział ścianę lasu wysoką na wielkość drzewa a nie zdawał sobie sprawy, że ta pierwsza ściana to złudzenie, drzew kilkadziesiąt, a tam głębiej dopiero robią się z tego setki mil i miliony pni, drogi i rozpadliny, wyręby i puszcze, leśne dalekie bezmiary.

Wejdziesz w las i zginiesz, wejdziesz w port i tak samo zginiesz.

Port to ogrom.

Z którejkolwiek strony zbliżysz się do niego, zobaczysz jak przed tobą urośnie, zwiększy się, ogarnie cię całego.

Żeby nie zginać w tym ogromie a przecież wszystko zobaczyć i jakoś w porządku poukładać, siądziemy w motorówkę, która odpływa kilka razy dziennie na zwiedzenie portu z mola południowego.

Molo to zresztą, jako najbardziej na południu położone, znajduje się niedaleko od centrum miasta Gdyni, pięknego skweru Kościuszki.

Dzień jest słoneczny. Trochę gorący, ale to tylko tu na lądzie. Gdy wsiądziemy w motorówkę na pewno będzie chłodniej.

Motorówka nasza jest duża, znajduje się w niej może około stu osób. Nazywa się tak z polska „Małgosia“.

Kołysze się przy nabrzeżu. Zielona woda przystani chłupie przy prawej burcie, przylegającej do nabrzeża.

Jesteśmy w pierwszym basenie, szacownie nazwanym basenem Prezydenta.

Zanim motorówka ruszy popatrzymy na mapę portu. Co przypomina ogólny zarys portu?

Rysunek portu gdyńskiego to jakby dwie złożone łapy orła. Jedną przytrzymuje ląd a drugą wstępuje w morze. Cztery równoległe szpony, położone na morzu to cztery mola dochodzące do 1 km długości. Tworzą one port zewnętrzny położony na zewnątrz lądu. Ale jak

Port widziany z dala, cóż to jest? Szara smuga.



gdyby brakło miejsca w zatoce i dlatego dalsze trzy szpony cofnął orzeł w tył, wyszarpał tam ziemię i napuścił w nią morze. Te trzy szpony to znów port wewnętrzny, zbudowany wewnątrz lądu.

Pomiędzy wszystkie wyprężone palce czyli mola wpływa zielona morska woda i tworzy portowe baseny.

Oddalamy się od nabrzeża. Molo południowe, od którego w tej chwili odpływamy to ostatnia część zewnętrznego portu, znajdująca się jeszcze w budowie. Widać tuż przy nas kilka motorówek i mały prywatny jachcik. Dwóch opalonych chłopców skacze z dziobu żaglowca do brudnej wody portowej i płynię wzdłuż basenu.

Port to ogrom...



— Port gdyński — mówi przez tubę przewodnik — zbudowany jest częściowo na dawnych wydmach piaszczystych, częściowo na osuszonym morzu. Cały port oddzielony jest od pełnego morza łamaczem fal długim na kilka km. Łamacz chroni w czasie burzy przed falą, dochodzącą na Bałtyku do wysokości kilku metrów.

Patrzemy wszyscy na idealnie prostą smugę potężnego łamacza, który zamyka nam widok na horyzont.

— Jesteśmy w basenie Prezydenta. Z tyłu za nami molo południowe, a przed nami molo rybackie, posiadające trzy nabrzeża, to, które państwo widzicie, nabrzeże Wilsonowskie, przeznaczone na magazyny „Żegluga Polskiej“ i przystań statków przybrzeżnych, a z drugiej strony nabrzeże Angielskie, dokąd za chwilę przyśniemy.

Ktoś zapytuje koło mnie:

— Czy nabrzeża otrzymują nazwy od tego, jakie statki do nich przybijają? A więc Angielskie, to dla angielskich?

Przewodnik śmieje się.

— To nie ma nic wspólnego. Nazwy te nadano dla uczczenia pewnych państw. Jest nabrzeże Duńskie, Holenderskie a nawet Czechosłowackie, chociaż nie ma nawet floty czechosłowackiej.

Motorówka zatacza łuk i wpływamy do następnego basenu, południowego.

Basen południowy daje pierwsze wrażenie ogromu. Zamknięty od południa nabrzeżem Angielskim, od strony lądu nabrzeżem Rybnym i od północy nabrzeżem Śląskim, skupia w sobie różnoraki charakter pracy portu.

Najbardziej charakterystyczny jest widok nabrzeża



Polscy rybacy.

Angielskiego, przy którym widać szeregi kutrów rybackich z opuszczonymi żaglami.

Jakaś pani koło mnie porusza się z niesmakiem.

— Uch, jakże tu czuć śledzie!

— Trudno, proszę pani — odpowiada przewodnik — znajdujemy się w tej chwili w porcie rybackim. Molo, które mijamy nazywa się rybackie. Te długie białe budynki to właśnie magazyny rybne i śledziowe. Najwyższy budynek to hala i chłodnia rybna. Posiada najbardziej nowoczesne urządzenia chłodnicze i własną fabrykę lodu. Obok gmachy przedsiębiorstw rybackich, fabryka konserw rybnych, wędzarnia i fabryka beczek na śledzie.

W dali za budynkami widać olbrzymie piramidy beczek.

W tej części portu koncentruje się cały handel ry-



Widać małe stateczki...

bami i rybny przemysł przetwórczy. Pracuje tu szereg firm jak „Mopol“, „Mewa“, towarzystwo dalekomorskich połowów, firma „Nordia-Hawe“, wędzarnie Kąkole i Budziszka.

W głębi portu widać małe stateczki. Białe, brązowe, nawet brudno-czerwone i zielone żagle. To kutry kaszubskie. Na wszystkich statkach suszą się sieci w słońcu. Wzdłuż drewnianego pomostu, do którego przywiązane są kutry, siedzą tu i ówdzie grupy rybaków w nasuniętych na oczy czapkach. Wszyscy wiążą i czyszczą poprzerywane w czasie połowu sieci.

Kutry rybackie są szare, niepozorne, straciły już w długiej pracy swoją pierwotną barwę. Burty odarte i porysowane. Jakże ciężką pracę muszą pełnić te statki, niejako zżarte od ustawicznego potu.



Na wysokim pływającym gmachu widnieje napis:
„Stocznia Gdyńska“.

Odbijamy od portu rybackiego i zwracamy się dziobem naprzeciw, w stronę stoczni gdyńskiej.

Na wysokim pływającym gmachu widnieje napis:
„Stocznia Gdyńska“.

— Co to za pływający gmach?

— Dok okrętowy. Olbrzymie pływające urządzenie, służące do budowy statków lub ich naprawy. Dok taki obciążony wodą podpływa pod statek. Z chwilą gdy cały statek znajduje się wewnątrz gmachu, wypompowuje się z doku wodę i wtenczas dok razem ze statkiem podnosi się w powietrze. Nazywa się to dokowaniem.

— Proszę popatrzeć. Właśnie znajduje się w doku jakiś statek.

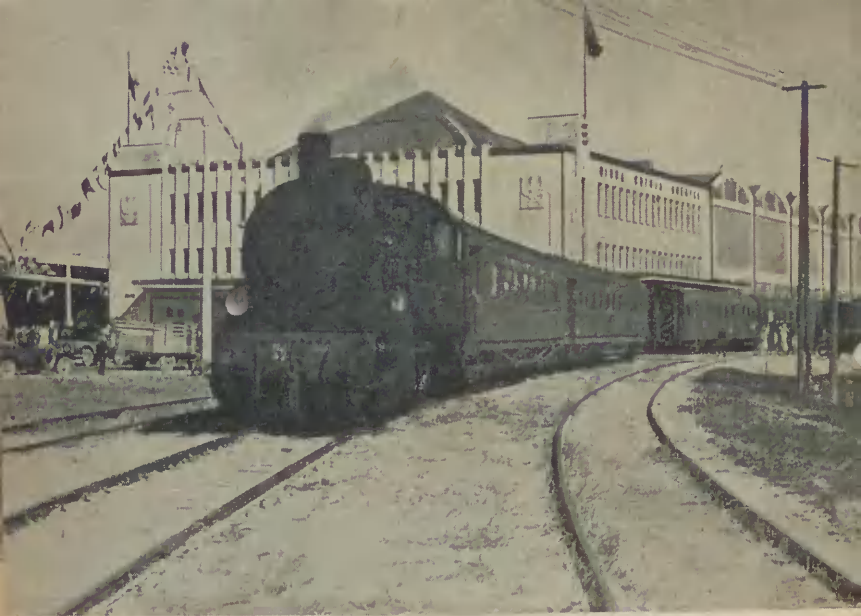
Rzeczywiście widać wystający komin.

— To jakiś większy statek. Pewnie ma około 5.000 ton.

W miarę jak zbliżamy się do stoczni słychać wewnątrz huk młotów i rżenie stalowych pił.

Dowiadujemy się, że stocznia gdyńska obok naprawy większych statków, buduje już mniejsze jednostki morskie.

Teraz opływamy molo węglowe od południowej jego strony i wchodzimy w trzeci szeroki basen, węglowy.



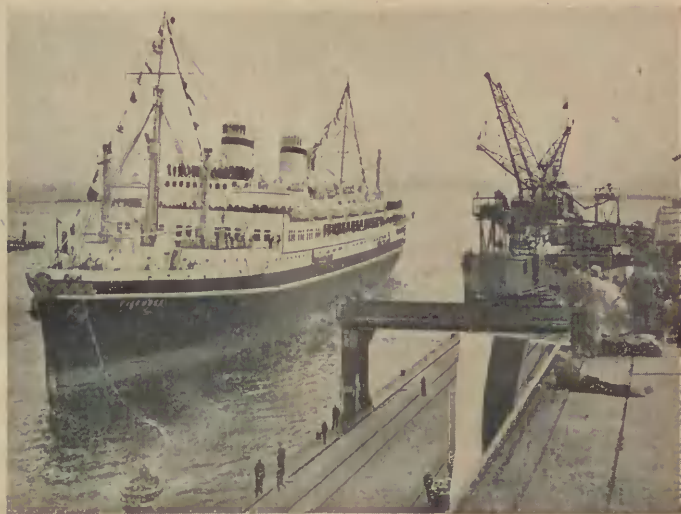
Przy dworcu morskim skupia się ruch pasażerski.

Basen węglowy, centrum pracy portu gdyńskiego, dymi cały czarnym dymem. Przy trzech jego nabrzeżach, Szwedzkim, Duńskim i Holenderskim, ładuje się nieustannie statki. Widzimy windy przeróżne i dźwigi, których nie sposób spamiętać i oglądać w tej szybkiej przejażdżce. Pozostaje w pamięci tylko wrażenie potęgi pracy i ogromu. Trzeba tu przyjść kiedyś po raz drugi.

Wychodzimy z basenu węglowego na wody awanportu.

— Co to jest awanport, proszę pana? — wiecznie o coś pytają przewodnika.

— Awanport to po polsku przedporcie. Szersza część portu między głównym wejściem a bocznymi. Można by



To „Piłsudski“, największy polski statek transoceaniczny.

go przyrównać do jakiegoś dziedzińca portowego, z którego prowadzą wejścia do poszczególnych mieszkań czyli basenów.

Z awanportu motorówka zbliża się do kanału wejściowego, który prowadzi do portu wewnętrznego.

U nasady portu wewnętrznego znajduje się moło pasażerskie. Wznoszą się tu nad nabrzeżem olbrzymie magazyny owocowe i dworzec morski.

Przy dworcu morskim skupia się ruch pasażerski. Stąd odpływają polskie kolosy oceaniczne, „Piłsudski“, „Batory“, „Kościuszko“, „Pułaski“ i dalekobieżne statki pasażerskie obce. Jest to najobszerniejsza część portu, dochodzące przy tym 14 m głębokości, co pozwala na przybijanie największych kolosów transoceanicznych.

Piękny budynek dworca morskiego mieni się w słońcu. Nie widzimy go jednak stąd dokładnie, gdyż przód jego sylwety przesłania wyniosły kadłub pięknego statku o regularnej linii. Nad kilku piętrami okrągłych okien kolosa, nad wysokimi białymi pomostami pochylają się grube, żółte kominy.

To „Piłsudski“, największy polski statek transoceaniczny.

Na grubym dziobie okrętu błyszczy wielka odznaka I Brygady Legionów i marszałkowska wstęga.

Już mijamy wieżę kapitanatu portu, która czuwa u wejścia do wewnętrznych basenów.

Najdłuższy basen w porcie to basen Marszałka Piłsudskiego. Posiada imponującą długość tysiąca kilkuset metrów. Z jednej strony ograniczony jest nabrzeżem polskim, przeciwny brzeg nosi egzotyczną nazwę nabrzeża Indyjskiego.

Przewodnik objaśnia nas w dalszym ciągu.

— Basen Marszałka Piłsudskiego przeznaczony jest na przeladunek towarów wysokowartościowych i drobnicy oraz na zakłady przemysłowe. Skupia się tu ruch Polsko Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego Linia Gdynia — Ameryka, Polsko Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego zwanego inaczej Polbrytem.

Piękno tego odcinka portu i jego ruchliwość da się w przelocie motorówki tylko pobieżnie uchwycić. My już znamy bogactwo pracy tego basenu, widzianego od strony lądu. Od morza wygląda jeszcze ciekawiej, choć nie widać szczegółów pracy, a każdy robotnik przemysłowy po statku wydaje się stąd śmiesznie mały, niepozorny, zagubiony w tych dziesiątkach masztów i różnokolorowych burt statków.

Wpływamy w ostatni basen imienia ministra Kwiatkowskiego.

Minister Kwiatkowski to obok Marszałka Piłsudskiego, drugi twórca portu. Tamten wydał decyzję budowy portu, a ten ją przez wiele lat prowadził.

Nazwisko to nieodłączne jest od chwały gdyńskiego portu.

— Basen ministra Kwiatkowskiego jest ośrodkiem tak zwanej strefy wolnocłowej. Ta okolica portu, basen i przylegające do niego nabrzeża, Amerykańskie, Czechosłowackie i Rumuńskie, oraz okoliczne tereny portowe wraz z urządzeniami komunikacyjnymi, wydzielone są pod względem celnym. Nie obowiązują tu polskie przepisy celne. Obszar ten jest traktowany jako zagranica.

Kłaniają się łabędzie szyje...



Ta pani, która niedawno w porcie rybackim kręciła nosem, odzywa się znów z przekąsem.

— Nie rozumiem tego zupełnie. Po co jakieś takie dziwactwa?

— Takie dziwactwo, proszę pani, musi być w każdym wielkim porcie. W strefie wolnocłowej przechowywane są towary idące tranzytem przez Polskę do innych krajów. Mogą tu także być składane towary nie zakupione, które dopiero po znalezieniu nabywcy przechodzą przez cło i wtenczas są wysyłane na rynek krajowy.

Wracamy z powrotem po spokojnej tafli basenu. Wody w basenie są ciche i nieruchome.

Wody nieruchome, ale jakże ruchliwi naokół ludzie i stworzone przez nich maszyny. Gdzie sięgniesz okiem mknie po ujarzmionej fali holownik, berlinka, transportowiec, czy dostojny pasażerski olbrzym. Wszystkie dźwigi naokół pracują, suną czy pochylają się mosty, kłaniają się łabędzie żelazne szyje ku wodzie.

Gdzie pobiegiesz okiem, wszędzie betonowe mola, rzucone w burzliwe ongiś morze.

Ten kawał morza rozkrajany na prostokątne części zagarnął i ujarzmił człowiek, aby spięte molami, palami i betonem, zamknięte w uwięzi mostów i basenów, pracowało dla dobra wielkiego kraju.

DŹWIGI PRACUJĄ NAD MORZEM

BASEN węglowy nie zna przerw w pracy ani odpoczynku.

Gdziekolwiek spojrzysz, dokąd zdołasz przemieść się okiem, nie zobaczysz nic innego tylko maszty i maszty, dźwigi ruchome z gigantycznymi ramionami, mosty przedziwne, przerzucone nad mołem wzdłuż nabrzeży.

Zobaczysz flagi krajów bliskich i dalekich, pracujące windy okrętowe i wciąż kominy i kominy. Jedne, gotowe już do drogi, dymią jak gotujące się wulkany, inne znów puste i wyzięble, bo wygaszono w nich na czas postoju ogniska.

Port węglowy wykonuje największą pracę w porcie a mimo to ludzi tu chyba mniej niż na każdym innym nabrzeżu. Tu już nie zobaczysz wózków robotniczych, ani żadnych ręcznych urządzeń.

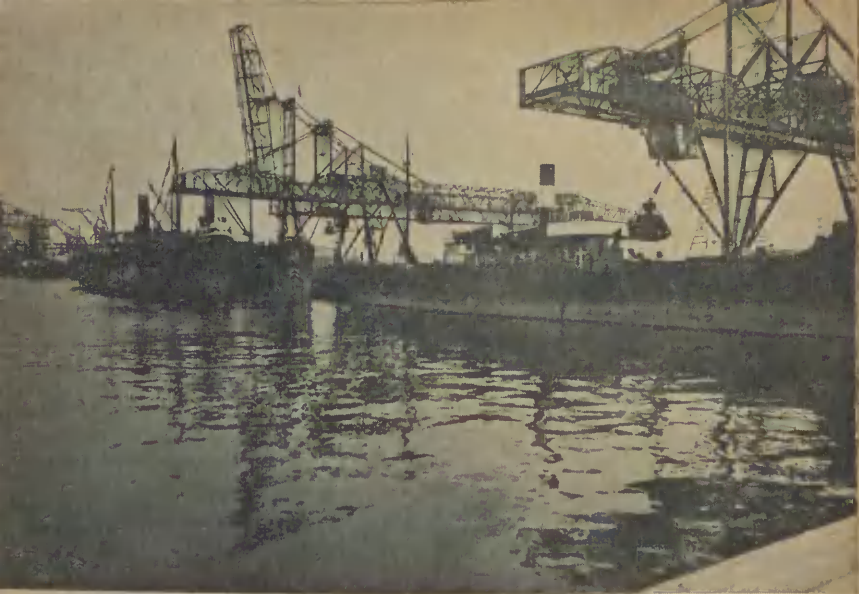
Port węglowy pracuje tylko maszyną. Kto by tu zresztą naładował skromną siłą fizyczną człowieka takie ogromy ciężkiego węgla.

Robi to elektryczność. Płynie kablami w żelazne ramiona potwornych maszyn i posłuszna woli człowieka dźwiga za niego ciężary. Człowiek ogranicza się tylko do kierowania dźwigami, wozami kolejowymi i czerpakami.

Z trudem można spotkać człowieka, aby go zapytać o informacje.

— Co to za teren?

— Znajduje się pan u początku nabrzeża Szwedzkiego. Ten odcinek portu należy do firmy Polskarob.



Dźwigi pracują nad morzem...

— A tam na prawo?

— Tam po drugiej stronie tereny firmy „Giesche“.

Na lewo pracują pierwsze dwa dźwigi bramowe lub inaczej zwane portalowe. Dźwigi te ustawione są na szerokiej ruchomej bramie żelaznej, pod którą przechodzą liczne tory kolejowe. Cała ta brama stoi na osobnych własnych szynach i może poruszać się wzdłuż nabrzeża zależnie od położenia statku.

Na wierzchu bramy znajduje się właściwy dźwиг, składający się z żelaznego ramienia i budki mechanika, który reguluje pracę ramienia. Ramię to podnosi lub opuszcza czerpak.

Cóż to jest czerpak? Dwie metalowe szczęki chwytające automatycznie towar. Taka żelazna paszczyka po-



Port węglowy pracuje tylko maszyną.

żera za jednym razem 7 ton węgla, rudy czy innego towaru.

Tam dalej pracuje polip. Polip nie ma szcęk tylko kilka szponów żelaznych, poruszanych linami. Polip służy do przeładunku towarów trudnych do uchwycenia.

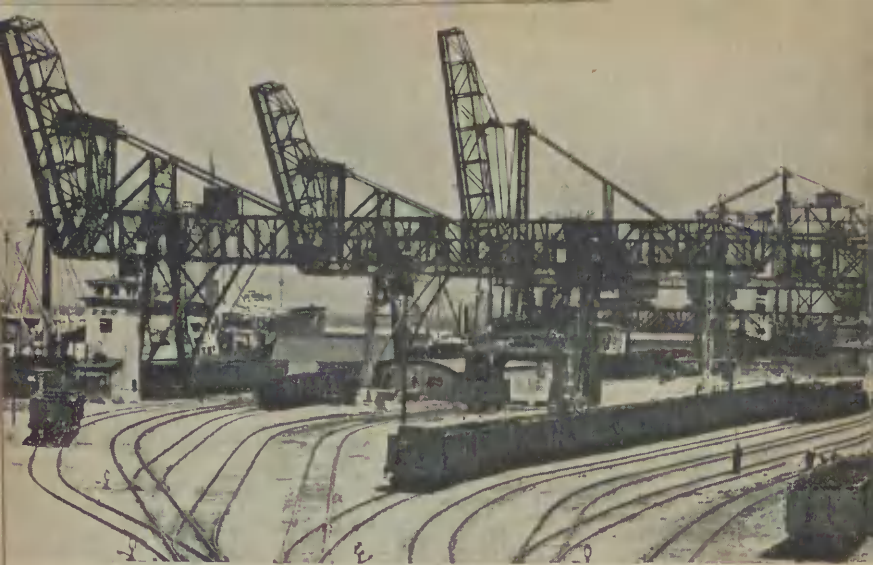
Mijamy pierwsze dźwigi bramowe. Znow szyny i szyny, wagony, żelaziwo. Leży też na ładzie stara przewrócona boja.

Tumany pyłu jak gęsta chmura wiszą nad dwoma najbliższymi statkami.

— Co to za statki?

— Ten pierwszy to szwedzki. Widzi pan jaki czysty, mimo, że ładuje brudną rudę żelazną?

— A ten drugi?



Widać przed nami chlubę urządzeń portowych, dźwigi mostowe.

— Sowiecki. Na kominie ma wykuty sierp i młot.

— Cóż za brudas!

Mizerny jest ten statek. Jakieś niebieskie ordzewiałe burty. Komin od rdzy przeżarty i wszystkie mostki zalane pyłem.

— Brudny strasznie.

— Brudny, ale też nie dziwota. Wyładowuje fosfaty. To wstrętny, najbrudniejszy ładunek.

Na sowieckim statku stoi kilku ludzi załogi. Pasiaste koszule i zasmolone twarze.

— Dopiero przed dwoma godzinami przybyli, patrz pan jak przypatrują się naszej Gdyni. Dziwią ich pewnie nasze dźwigi mostowe, olbrzymy.

Widać przed nami ową chlubę urządzeń portowych gdyńskich.

Dźwigi te — to olbrzymie mosty rozstawione szeroko nad dziesiątkami szyn kolejowych. Potężne czerpaki zawieszane pod nimi suną szybko w nieustającym szumie maszyny.

— Te potężne dźwigi chwytają jednorazowo po 7 ton towaru.

Chcę iść dalej, minąć dźwigi mostowe, bo tam dalej za nimi jeszcze większa, jakby podniebna maszyna.

Zatrzymuje mnie dyżurny strażnik, stojący przed drewnianą budką.

— Proszę popatrzeć na napis!

— Dziękuję — odpowiadam spiesźnie i czytam. Na tablicy widać trupią czaszkę ze złożonymi na krzyż piszczelami. Pod nią napis:

„Baczność — wysokie napięcie!

Nie zbliżać się do maszyn“.

— Co to za teren?

— Firma Polskarob.

Chlubą tej części nabrzeża Szwedzkiego jest wyrotnica wagonowa, należąca do firmy Polskarob, inaczej „Robur“. Widać ją z tego miejsca doskonale. Trójkątny most wysoki na kilka pięt.

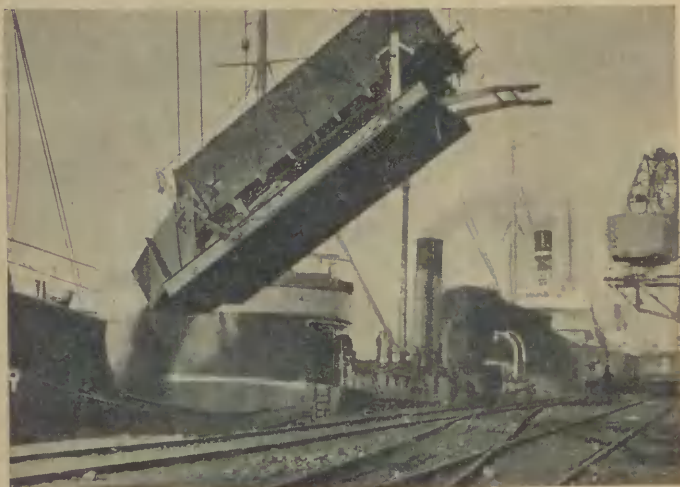
— Niech pan patrzy! Właśnie podnoszą wagon.

— Wspaniale!

Jakże sprawnie działa maszyna. Chwyta pełny wagon węgla na platformę, podnosi go do góry, potem wiezie nad nami w powietrzu jak pudełko zapalek. Dojechawszy nad statek przechyla wagon i z wielkim hukiem wysypuje węgiel.

— Wspaniale. Z jaką szybkością dzieje się to wszystko?

— Bardzo prędko. Podniesienie wagonu, wysypanie



Niech pan patrzy! Właśnie podnoszą wagon.

i powrót na tor trwa raptem 3 minuty. To urządzenie pozwala na przeładowanie 450 ton węgla na godzinę. Dźwig potrafi podnieść razem z wagonem około 32 ton.

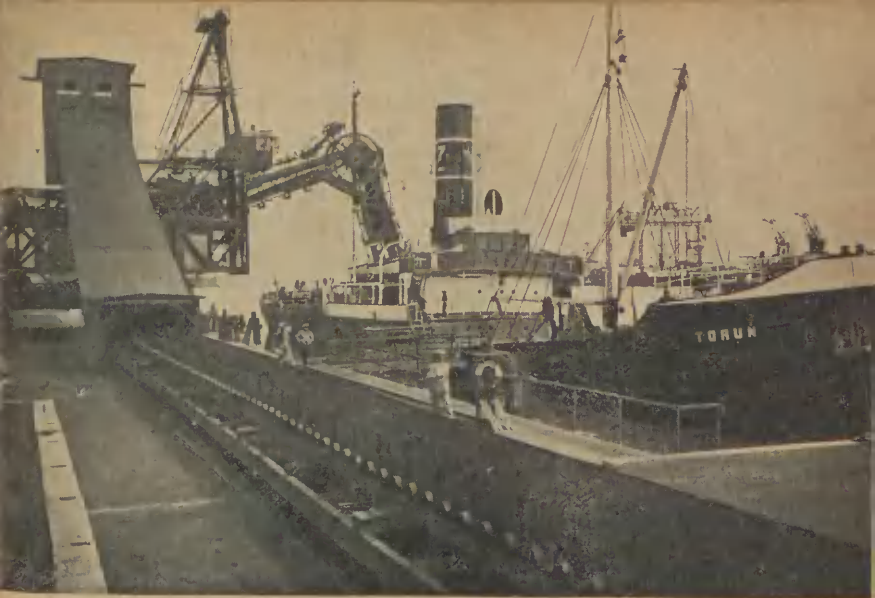
— 32 ton? Trzysta dwadzieścia cetnarów za jednym razem?

Patrzę z zadziwieniem. Taka olbrzymia praca wykonana niemal bez udziału rąk ludzkich.

— To, tak nowoczesne, urządzenie dźwigowe nie jest jednak najszybsze w naszym porcie — dowiaduję się. — Tam po lewej stronie przy nabrzeżu Duńskim znajdują się jeszcze szybsze urządzenia przeładunkowe. Tak zwane taśmowce polskiej konstrukcji.

Każda rzecz w tym porcie godna jest zobaczenia, toteż wracam wzdłuż nabrzeża Szwedzkiego, aby z bliska obejrzeć taśmowce.

Już je widać z dala na wysuniętych daleko w morze



Wyloty w morze to urządzenie taśmowców.

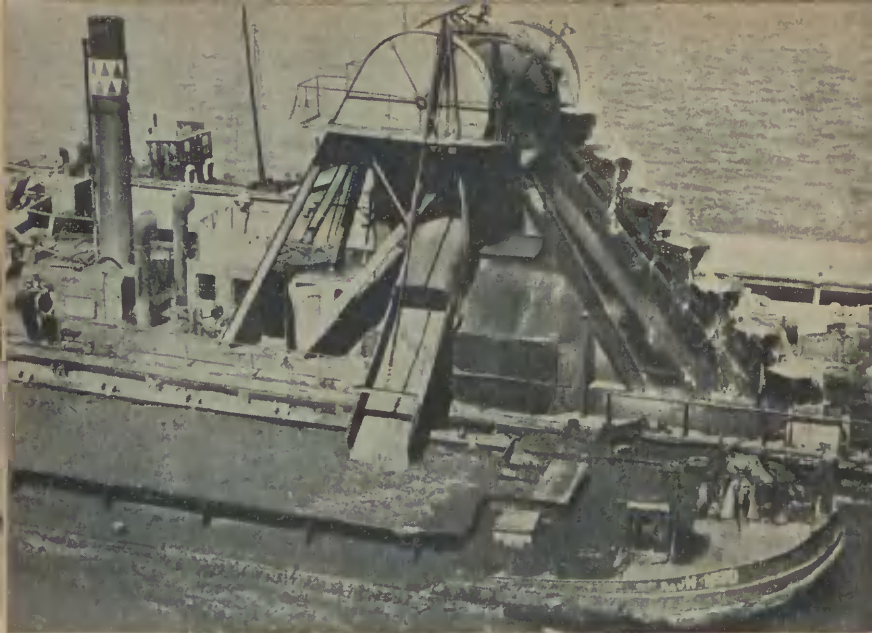
pomostach. Są to olbrzymie urządzenia, składające się z wywrotnicy wagonowej, z kolejki taśmowej ciągnącej węgiel i z rusztowania podobnego nieco do szybu naftowego. Przed taśmowcem widać właśnie statek niemiecki „Robert Sauler“.

Wejście na teren zakładów „Skarboferm“ jest zamknięte. Nie wiele chyba zobaczę. Ale w tym porcie pełnym ludzi dobrej woli zawsze się znajdzie ktoś życzliwy.

Dozorcą jest młody robotnik w zielonym kombinesonie. Siedzi na żelaznym słupie przy samej krawędzi mola.

— Widzę, że pana zaciekawiają nasze urządzenia.

— Nawet bardzo. Włóczę się tak sam po całym porcie. I wszędzie nos wtykam. Teraz chciałem przejść przez wasz teren na nabrzeże Holenderskie.



Te małe statki z ruchomymi wiadrami muszą nieustannie pracować w porcie.

— Chętnie poprowadzę. Samego nie mogę pana puścić, bo tu wszędzie grozi niebezpieczeństwo. W porcie węglowym mamy najczęstsze nieszczęśliwe wypadki. Nie dziwota przy takim olbrzymim ładunku.

Idziemy brzegiem mola. Mijamy drągi przybrzeżne ustawicznie z sykiem pracujące.

Te małe statki z ruchomymi wiadrami muszą nieustannie pracować w porcie. Port gdyński jest przecież portem sztucznym. Większość jego zbudowana została na lądzie przez zatopienie brzegu. Zachodzi stała potrzeba pogłębiania portu i usuwania zanieczyszczeń, aby zachować przeciętną głębokość portu 8—14 m. Głębokość ta pozwala w tej chwili największym stat-

kom istniejącym na świecie zawijać do gdyńskiej przystani.

Mijamy brygadę pracujących drag.

— Oba wyloty w morze to urządzenie taśmowców. Każdy z nich ma zdolność przrzucania z lądu na statek 600 ton węgla w czasie jednej godziny. Szybszych urządzeń nie ma w żadnym porcie świata.

Widzę jak płynie bez końca żelazne koryto pełne węgla, które gdzieś tam dopiero na dalekim pomoście wysypuje się nad statkiem.

Na mostku widać stojącego przy szalupie grubego Niemca, bosmana z fajką, który patrzy uważnie na strugę węgla, wsypującą się w jego statek. Podobnie szybkich urządzeń nie widział dotąd nigdzie.

Szumi wartko potok węgla, płynący w stalowym korycie. Błyszczą w słońcu czarne węgiel śląski, który tu na żelaznych barkach maszyny żegna się ostatecznie z naszym brzegiem, aby wyjść na daleki świat, wymienić się na potrzebne krajowi towary i obce waluty.

Tą drogą przez port gdyński, przez dźwigi basenu węglowego wychodzi na świat olbrzymia praca Polski, wyrażająca się eksportem milionów ton węgla rocznie. Stąd płynie nasz węgiel morzami do Szwecji, Norwegii, Danii, Finlandii, Włoch.

Mówimy o tym z robotnikiem i jakoś nam obu głos nabiera siły w gardle. Rodzi się w głosie radość.

Nie wierzyłbym nigdy, że można się wzruszyć w tak prozaicznej chwili, patrząc na zabrudzone kolejowe tory, żelazne opruszone maszty i czarny brudzący węgiel.

Żegnam się z robotnikiem uściskiem dłoni.

Gdy idę w stronę miasta wciąż słyszę jak dyszą i pracują, śpiewają szumem maszyn elektryczne dźwigi.

STOPIĘDZIESIĄT PORTÓW ŚWIATA

CHYBA każdy z nas w młodszych latach marzył o mundurze marynarza. W snach widzieliśmy się na pokładach oceanicznych statków parowych czy żaglowych. Szczególnie uwodził nas urok rozwiniętego żagla, sterowego koła i bocianiego gniazda.

Marzenia jednak rzadko się spełniają. Ze wszystkich moich kolegów, z których każdy przywdziewał w snach mundur kapitana statku, tylko jeden naprawdę został marynarzem, właściwie półmarynarzem.

Pracuje w firmie „Żegluga Polska“ w Gdyni.

Jest to bardzo miły człowiek. Pamiętam — cóż to był w szkole za leń i zawadiaka! Potem się jakoś wyrobił. Powiem, że przeskoczył wielu od niego zdolniejszych i pilniejszych. Dziś jest naprawdę pożytecznym człowiekiem.

Lubię z nim rozmawiać bo posiada doskonałe informacje z dziedziny życia morskiego. Zawsze ukazuje się w miłej z nim pogawędce daleki, egzotyczny, inny świat.

Od szeregu lat zachodzę co roku w lecie do jego biura. Pamiętam pierwszy raz, chyba przed 10 laty, to nawet nie mogłem go znaleźć w Gdyni, choć była wtenczas taka mała. Całe jego biuro urzędowało gdzieś po kątach, rozsypane po skromnym miasteczku, jakim była wtenczas Gdynia.

W parę lat później znalazłem go już w wielkim budynku „Żeglugi“, stojącym dziś przy wspaniałej ulicy naprzeciw mola Południowego.

Ale i wtenczas nie było żadnego mola ani ulicy. Przed



Pracuje w firmie „Żegluga Polska“ w Gdyni.

budynkiem „Żeglugi“ była plaża i piasek. Kapałem się w morzu tak blisko budynku, że mój kolega mógł mnie widzieć z okien.

W samym budynku, który stał samotnie nad morzem było dość pustawo. Sam mówiłem:

— Postawiliście takie wielkie gmaszysko i co wy tu będziecie robić? Macie dwie łodzie i dziurawy statek.

Oczywiście żartowałem, bo już wtenczas mieli kilka transportowców jak „Wisła“, „Niemen“, „Warta“.

Kolega mój odgryzał się.

— Zaczekaj, zobaczysz na drugi rok.

I co roku rosło to wszystko jak na drożdżach. Sam się nie mogłem spostrzec. Wszędzie olbrzymiało życie przed budynkiem, za budynkiem i w budynku.

Dziś gdy przychodzę z wizytą do kolegi, widzę jaka dudni w tym gmachu rozpętana praca. Trzaskają drzwiami, gonią urzędnicy, woźni, grają telefony, szaleją gońcy, depesze, no, urwanie głowy, szaleństwo!

Mój kolega śmieje się do mnie jak zawsze.

— Serwus, daj dzióba!

Dajemy sobie dzióba. Potem mówię:

— Słuchaj Błażej, cóż to za pierońska robota idzie w tych waszych firmach żeglugowych? Co wy zrobicie za rok z tej Gdyni?

— Polski New York! Tu skupimy nad morzem cały handel polski. Czy pamiętasz ile przywoziła i wywoziła Polska przez Gdynię w roku np. 1924?

— Nie pamiętam.

— Niecałe 10 tysięcy ton. Był to znikomy procent ogólnego handlu Polski.

— A obecnie?

— Obecnie obrót Gdyni wynosi około 8 milionów ton! Teraz dążymy do powiększenia handlu tranzytowego. Dzięki drodze morskiej zmieniamy szlaki handlu polskiego.

— Nie rozumiem.

— Widzisz, do czasu gdy jeszcze nie pracowała należycie Gdynia, myślało się o handlu tranzytowym na linii wschód-zachód. Z Niemiec do Rosji i odwrotnie. Z chwilą gdy granica rosyjska zamarała po części dla handlu a i niemiecka została poniekąd zamknięta, nasz handel tranzytowy udusiłby się zupełnie. A tak ratuje nas Gdynia. Gdynia zmienia drogi handlu na cały świat. Linie naszego handlu zamiast biec po jednej cięciwie czy przekątni Polski, będą tryskać stąd promienie na cały świat.

— Widzę, że macie tu coraz więcej roboty.

— Oczywiście. Posiadać własny port i urządzenia to olbrzymia rzecz, ale jeszcze nie wszystko. Równie ważne jest posiadanie własnej floty. Własna flota to wielki przyływ bogactwa.

Godziny urzędowe Błażeja już dobiegały końca, przeprosił mnie na chwilę.

— Poczekaj tu w hallu z dziesięć minut, a ja tymczasem zakończę swoje sprawy. Potem pogadamy obszerniej.

Siedziałem chwilę w hallu i przyglądałem się modelom polskich statków dalekobieżnych.

Właściwie z niczego zaczęła się ta polska flota. Nie byliśmy nigdy narodem żeglarzy, a nawet przez kilkaset lat nie mieliśmy dostępu do morza. Gdy 10 lutego 1920 roku objęliśmy morze we władanie, nie było w Polsce jednego statku i właściwie jednego polskiego marynarza. Z niczego zaczęły się pierwsze próby organizowania własnej floty. W latach 1920—25 zaczęto myśleć o polskiej flocie w Polonii amerykańskiej. Stamtąd od naszych rodaków miał przyjść początek polskiej bandery, ale inicjatywa ta nie przyniosła wielkich rezultatów.

Dopiero w roku 1927 sprawa weszła na realne tory. Zaczął ją na szerszą skalę Rząd Polski. On to powołał do życia pierwsze przedsiębiorstwo żeglugowe, właśnie „Żeglugę Polską“.

Idziemy z Błażem w stronę pasażerskiego mola.

— W roku 1927 mieliśmy tylko statek „Tczew“ o 1.000 ton. D. W. Potem przyszły małe statki dla żeglugi przybrzeżnej „Gdynia“ i „Gdańsk“. Znasz je doskonale, bo jechaliśmy kiedyś nimi na Hel. Następnie

przybyło pięć statków trampowych. I tak szło z roku na rok, coraz lepiej.

— Ile jest dzisiaj polskich statków handlowych?

— Zaraz, zaraz, chcesz znać wszystkie statki a nie wiem czy znasz bodaj wszystkie polskie przedsiębiorstwa okrętowe.

— Znam. Wasza „Żegluga Polska“, Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe...

— My nazywamy je w skrócie Polbrytem, no dalej?

— Linia Gdynia-Ameryka i Polsko-Skandynawskie Two Transportowe.

— W porządku. Są jeszcze i inni amatorzy, to znaczy właściciele statków, ale tonaż ich jest nieduży. Ilości statków oczywiście nie znasz. Zresztą ilość nie jest najważniejsza, tylko tonaż, pojemność statków, zdolność ładunkowa. Posiadamy dziś już ponad 100 statków o pojemności około stu tysięcy ton. W roku 1927 mieliśmy zaledwie 5.000 ton.

Błazej projektuje, abyśmy się przeszli w stronę mola pasażerskiego.

Po drodze dowiaduję się szczegółów o rozwoju polskich firm żeglugowych.

„Żegluga Polska“ obsługuje przede wszystkim transport towarów i przybrzeżną żeglugę pasażerską. Posiada z górą dwadzieścia statków, towarowych, liniowych czyli regularnych, nieregularnych-trampów, holowników itp.

„Polbryt“ zajmuje się głównie przewozem towarów do portów Bałtyku, nadto do Rotterdamu, Londynu i i.

Spółka akcyjna Gdynia-Ameryka jest właścicielem wielkich statków pasażerskich. Wszystkie nasze kolosy

morskie należą do tej firmy. Pod jej znakami przebiegają morza statki „Polonia“, „Kościuszek“, „Pułaski“ i nabyte niedawno luksusowe olbrzymy „Piłsudski“ i „Batory“.

— Polska flota obsługuje już dziś — mówi Błażej — dziesiątą część przywozu i wywozu przez Gdynię. Jest to dużo, jak na państwo, nie posiadające do niedawna żadnej floty, ale jeszcze za mało. Dziewięć dziesiątych części naszego przewozu morskiego znajduje się jeszcze w rękach obcych linii okrętowych. Dążymy jednak stale i stale naprzód. Obsługujemy już własnymi statkami 15 linii regularnych do Ameryki, Francji, Niemiec, Holandii, Szwecji, Norwegii, Łotwy, Brazylii, Egiptu, Palestyny. Poza tym utrzymujemy cały szereg linii nieregularnych. Flagi naszych statków spotykane są w portach Maroka, Algieru, egzotycznego Hedżasu, Ameryki, Azji, nawet Indii.

Błażej zapala się.

— To jest nasza chluba. Ale nie wolno nam ustawać. Musimy stale powiększać tonaż. Wielkość floty to potęga narodu, jego siła gospodarcza. Własna flota to oszczędność setek milionów złotych rocznie, czy słyszysz, setek milionów rocznie. Te pieniądze płacimy obcym przedsiębiorstwom żegludowym.

— Mówisz, że polska flota to dopiero 1/10 statków zawijających do Gdyni. Ciekawym, jakie tu przybijają inne statki.

— To są już liczby nie do spamiętania. Gdynia ma dzisiaj 40 linii regularnych i całą masę nieregularnych połączeń z portami całego świata. Mamy linie do wszystkich portów północy, dalej Francji, Hiszpanii, Włoch, Południowej i Północnej Ameryki, Australii,

Indii Brytyjskich. Nie dziwne tu, ani wcale nie rzadkie są statki z Bombaju, Buenos Aires, Hong-Kongu, Jaffy, Rio de Janeiro czy Yokohamy. Gdynia nasza ma dziś połączenie ze 150 portami świata.

— Nie przesadasz?

— Nie, przeciwnie jestem w obliczeniach ostrożny. Powinienem powiedzieć z górą 150 portów świata.

Rozmawiając tak w podnieceniu minęliśmy kamienny wiadukt wiszący nad jezdnią i zbliżyliśmy się znacznie do pasażerskiego mola. Już widać przed nami szeroką fasadę dworca morskogo z półokrągłym szczytem. Przypomina to jakąś nowoczesną katedrę, operę czy pałac sztuki.

Mówimy dalej o żegludze i handlu.

— Czy znasz cyfry naszego przywozu i wywozu?

— Nie znam.

— Ja zaś to umiem na pamięć, muszę umieć na pamięć. Wywozimy przede wszystkim węgiel. Cyfry zawrotne około 5 i pół miliona ton rocznie. Uważasz, 50 milionów cetnarów.

— Astronomiczne cyfry.

— A widzisz. Na drugim miejscu idzie drzewo, ponad ćwierć miliona ton. Na trzecim cukier. Cukru wywozimy bardzo wiele, 100 tysięcy ton rocznie. Jeden milion cetnarów. Bekonów 30.000 ton.

— A przywóz?

— W przywozie najważniejszym ładunkiem jest żelazo dla polskich hut. Przywozimy go około 450.000 ton. Potem fosfaty 160.000 ton. Dalej idzie bawełna, około 90.000 ton, potem ryż, nasiona oleiste. W ostatnich latach wzrasta bardzo przywóz owoców południowych, bananów i pomarańcz.



Dziś tu ruch. Szykuje się do odjazdu statek motorowy „Piłsudski“.

Jesteśmy już przed dworcem. Zajeżdżają tu sznurem szeregi aut ciężarowych i taksówek.

— Dziś tu ruch, szykuje się do odjazdu statek motorowy „Piłsudski“, nasz tytan morski.

Wchodzimy we wspaniałe wnętrze dworca. Otacza nas olbrzymi hall. Na ścianach widzimy marmurowe tablice, na których złotymi literami wyłobiono w skróceniu narodziny portu, jego niejako metrykę chrztu.

„Wtedy kiedy prezydentem R. P. był prof. I. Mościcki, Marszałkiem J. Piłsudski“...

Przechodzimy koło biur i kas Orbisu, straży celnej i wydostajemy się na molo.

Tuż przed nami olbrzymi czarny kadłub „Piłsudskiego“. Jakież wrażenie ogromu! Kilka pięter okien

wznosi się na czarnej burcie i kilka pięter wzdłuż białych rozległych pomostów.

Ruch na statku wielki. Uwijają się białe mundury i setki podróżnych oblega poręczce.

Pracują naokoło dźwigi. Tam się ładuje bagaże, tu znów dźwiga winda nieustannie setki graniastych belek lodu.

— Popatrz, to nasz ostatni nabytek. Należy do firmy Gdynia-Ameryka. Statki te zwiększyły znacznie ruch pasażerski w naszym porcie. Wzrastał on wprawdzie stale, ale podniósł się wydatnie dopiero od zakupu wielkich motorowców. Statystyka ruchu pasażerskiego wykazuje, że w roku 1924 było przejezdnych 7.500 obecnie jest 40.000. Po nabyciu „Piłsudskiego“ i „Batorego“ cyfry te wzrastają coraz szybciej.

Patrzemy na białe pokłady statku.

— Piękny statek. Tego nie potrzebujemy się wstydić. Wiesz, jakie mam w tej chwili marzenia, patrząc na te piękne burty statku?

— Słucham.

— Aby statek ten zawitał do wszystkich tych pięćdziesięciu portów świata, o których wspominałeś.

— Zawita. Nie bój się, nie ten, to inny. Może jeszcze większy. Już zamawiamy większą flotę. Wciąż naprzód, wciąż naprzód!

— Brawo, Błażej! Nie na darmo marzyłeś w szkole o morzu. Masz teraz radość i uciechę. Doczekaliśmy się.

— Masz rację, doczekaliśmy się. Mamy być z czego dumni.

Podnieceni i weseli wróciliśmy do miasta. Dzień ten był wietrzny i jakiś przy tym zdrowy. Czulo się w powietrzu szeroki oddech morza.

CYFRY SĄ PIĘKNIEJSZE NIŻ SŁOWA

MÓJ przyjaciel, urzędnik firmy nawigacyjnej, to człowiek imponująco trzeźwy.

Mnie na przykład wystarczy pokazać port, wspaniałe gmachy w mieście, polskich marynarzy, naszą flagę na rufie okrętu i już jestem przepelniony dumą.

Mój przyjaciel jest całkiem inny. Mówi mi kiedyś:

— Mnie nie tak łatwo wzruszyć czy przekonać. Ja, widzisz, muszę mieć dowody, realne dowody.

Szliśmy wtenczas ulicami Gdyni. Bieliły się naokół nowe domy, wśród których pomykali pracowici ludzie.

— Tak jak ciebie wzrusza sam widok naszego morza, mnie wzruszają cyfry. Dla mnie ogrom pracy morskiej ukazuje się w naszych tablicach, bilansach, statystykach. Mój przyjacielu, cyfry są piękniejsze niż słowa.

— Przyznam się, że nie znoszę cyfr.

— To źle, mój drogi. My w ogóle nie umiemy liczyć. Nasz naród brzydził się zawsze handlem czy przemysłem. Wyręczali nas zawsze inni. Za nas liczyli i za nas brali pieniądze. Jeśli chodzi o mnie, to ja lubię cyfry. One mówią do mnie mocniej niż słowa. Zresztą zrobimy próbę. Będę cię przekonywał liczbami.

— Świetnie. Masz we mnie chętnego słuchacza — zgodziłem się.

Puściliśmy się wzdłuż morza wspaniałą promenadą nadmorską w stronę Orłowa. Z prawej strony spływała nam pod nogi bujna zieleń wzgórze, a na lewo rozlewały się wody zatoki i wesoła plaża.



Szliśmy wtenczas ulicami Gdyni.

— Naprzód kilka danych dotyczących samego miasta Gdyni. Ile, myślisz, było tu mieszkańców przed wojną?

— Zdaje się, że tysiąc.

— Nie więcej w każdym razie. Kilkadziesiąt chałup i tyle. Obecnie po kilkunastu latach mamy sto razy więcej. Sto tysięcy mieszkańców. Pokaż mi drugie tak szybko wzrastające miasto na świecie!

Milczę.

— Nie masz co na to odpowiedzieć. Ta piękna droga, po której teraz idziesz, jest oczywiście drogą zbudowaną już za naszych czasów. Takich dróg bitych zbudowaliśmy tutaj z górą 70 km. Przed wojną było ich niespełna jeden km. Pomijam oczywiście drogi kolejowe. Torów kolejowych wybudowaliśmy w Gdyni, głównie w porcie grubo ponad 150 km.

Nad nami na wysokich stokach Kamiennej Góry jaśniały w słońcu piękne wille i letniskowe domki.

— Dziś mamy w Gdyni cztery razy więcej domów i kamienic niż dawniej było tu mieszkańców. Wyobraź sobie, postawiono tu w ostatnich latach z górą 4.000 budynków.

Patrzę na bielejące z daleka miasto. Ośmiopiętrowe gmachy wystrzelają wzdłuż prostych, nowoczesnych ulic.

Wracamy tą samą drogą w stronę miasta. Teraz mamy za sobą Kamienną Górę a przed nami rozszerza się coraz bardziej panorama miasta. Na lewo główna ulica Świętojańska a przed nami na wprost zarysy portu.

Mój przyjaciel patrzy uśmiechnięty na dalekie smugi mól i łamaczy. Mówi z radością na wesołej twarzy:

Ulica Waszyngtona w Gdyni.





Brzeg morski pod Orłowem.

— Ale najpiękniejsze cyfry, to port w liczbach. Każda liczba ma tu olbrzymią wymowę. Weźmy na przykład to co widzisz stąd, statki, ilość statków.

— Słucham.

— W roku 1923 przybyło do Gdyni piętnaście małych statków, w roku 1936 zawinęło statków 4.900. Jest to ruch naprawdę imponujący. W latach początkowych nie było w porcie żadnych dźwigów, towary noszono w koszykach a dziś? Dźwigi nasze mogą za jednym ruchem unieść 20 wagonów towarów.

— Możesz mi powiedzieć jaki jest obrót portu?

— Roczny obrót Gdyni, czyli wywóz i przywóz towarów wynosi 8 milionów ton. Zachwycające, co? Po-



Było tu dawniej kilkadziesiąt chałup.

wiedz mi szczerze, czy ty możesz w ogóle wyobrazić sobie taką olbrzymią ilość?

— Nie, to są cyfry zawrotne.

— Masz rację. Gdyby ten roczny obrót towarów załadować do wagonów powstałby z tego pociąg, który musiałby otoczyć wzdłuż granicy niemal całą Polskę lub ciągnąłby się z Warszawy do Paryża.

Cyfry były naprawdę przekonywujące. Słuchałem ich coraz chętniej.

— Samego cukru wywozimy rocznie tyle, że trzeba by go załadować na pociąg długości 50 km.

Mój przyjaciel naprawdę kochał cyfry. Zaczął zapalać się i liczyć. Umiał to wszystko na pamięć. Tonaż przeładunków, przywozu i wywozu. Przeliczał towary i opłaty portowe na złoto, mówił mi, ile bogactwa płynie przez ten port, ile pieniędzy zostaje w kraju z samych opłat portowych, jaki jest pożytek z własnej żeglugi. Ile tysięcy robotników ma tu pracę w nieustannym ruchu portu i w budownictwie.

Na zakończenie dodał.

— Słuchaj, to są cyfry wspaniałe, budujące. Ale można je jeszcze zdwoić, pomnożyć, stale zwiększać ku chwale i bogactwie kraju. Stać nas na to. Wrogowie

nasi wmawiali nam przez wieki całe, że nie nadajemy się do organizacyjnej pracy, że nie umiemy handlować, nowych rzeczy budować. Wszystko kłamstwo, mój drogi. Gdynia to nasz egzamin. Umiemy pracować.

Spojrzałem w jego oczy. Błyszczały w nich młodzieńcze, szybkie iskry. Jakże młodniał nagle w tym zapale i wydawał mi się jeszcze bardziej energicznym.

Naprawdę cieszę się z tego kolegi. A przecież, gdy był jeszcze w szkole w austriackim gimnazjum, wydawał się taki nieciekawym.

Jakże to życie uczy nas pracy i odkrywa w nas zdolności.

ORŁY W SZYKU BOJOWYM*

C IEMNE wody Bałtyku dobijające się dziś do serca każdego Polaka, nieustannym szumem przypominają o naszej dawnej krótkowzroczności i niedopatrzeniu. Setki lat temu dobijały się do wrót Korony Polskiej z równie nieustępliwym przebojem, otwierając przed nami szerokie horyzonty mocy i dobrobytu, ale zacofani rodacy nasi ślepi byli na idącą ku nim w szumie szkwałów morską chwałę. Dziś, w krwawym pocie czoła i pośpiechu musimy nadrabiać setki minionych lat i niedołęstwo naszych przodków.

Jakież to były dzieje naszej marynarki.

Początków floty polskiej dopatrzeć się we wcześniejszej naszej historii trudno. Długie lata nie posiadaliśmy floty wcale, nie można bowiem za flotę wyłącznie polską uważać handlowej floty gdańskiej. Miasto to zabezpieczone licznymi przywilejami królewskimi, zapewniającymi mu wspaniały dobrobyt w ramach Rzeczypospolitej, starało się skrzętnie odgraniczać swoją flotę handlową od interesów państwowych Polski. Gdańsk chciał uważać zawsze morze za wyłączną swoją własność. Niejednokrotnie rozkazy królewskie zmuszały flotę gdańszczan do działania w interesie Polski, rzadko jednak można było liczyć na posłuszeństwo buntowniczego miasta.

Z tych też powodów Zygmunt August, doszedłszy do przekonania, że silną akcją na morzu poprowadzi je-

* W rozdziale tym oparł się autor na dziele Dr A. Czolowskiego: „Marynarka w Polsce“.



Ciemne wody Bałtyku...

dynie własna niezależna flota, powziął wielki plan zorganizowania polskiej straży na Bałtyku. W tym też celu uciekł się do tak zwanego systemu kaperskiego, stosowanego wówczas przez szereg innych państw jak Anglię, Holandię, Francję. Kaprowie byli to poniekąd rozbójnicy morscy, najmujący się do służby poszczególnych władców, od których dostawali pisemne uprawnienia, tak zwane „listy beztalunkowe“, względnie patent kaperski. W przybliżeniu odpowiadali kaprowie najemnym wojskom lądowym.

Plan zorganizowania polskiego kaperstwa przedstawił królowi Wacław Dunin Wąsowicz. On to jako pierwszy kaper królewski rozpoczął służbę pod królewską banderą i zdobył na owe czasy dużą sławę na Bał-

tyku. Powodzenie dzielnego marynarza podsunęło Zygmuntovi Augustowi zamiar rozszerzenia kapersstwa. Nie omieszkał więc król ogłosić w Gdańsku i miastach pruskich zaciągu do kaperskiej służby. Pierwszym zgłaszającym się był gdańszczanin Maciej Scharping, z polska Sierpinkiem później nazywany, który uzyskał zaufanie królewskie i otrzymał patent kaperski.

Brzmiał on tak w skróceniu:

„Okręt ten oddaliśmy do służby morskiej Maciejowi Scharpingowi, obywatelowi naszemu z Gdańska, ażeby pilną zwracał uwagę na ową flotę, wstrzymywał okręty płynące do krajów nieprzyjacielskich, poza tym, aby nikomu siłą nie wyrządzał krzywdy albo szkody. Z tych względów żądamy od wszystkich, aby zezwalali temu okrętowi z jego dowódcami, z bronią, załogą i wszystkimi przyborami żeglować wszędzie swobodnie i w którymkolwiek kierunku zwróciłby się, aby mu nie wzbraniali wolnych przejazdów, schronisk, postojów i pobytów, aby wspomagali go żywnością i innymi potrzebami, a zarazem uważali za zwolnionego od wszelkich opłat.“

Dalszymi kaprami królewskimi byli Marcin Preus, Roman Seebald, Tigenof, Nanynkes, Bibrant i wielu innych. W roku 1567 flota kaperska dochodziła do 30 okrętów. Bandera polska z rysunkiem zbrojnej ręki z mieczem, zaczęła coraz częściej przebiegać fale Bałtyku i zanosilo się, że z licznej już i zorganizowanej podstawy wyrośnie późniejsza potęga morska. Niestety w rozroście floty kaperskiej spostrzegł Gdańsk niekorzystne współzawodnictwo. Toteż senat gdański przedstawiał królowi skargę za skargą na załogi kaprów stojące w porcie gdańskim, co dało w wyniku przeniesie-

nie załogi kaperskiej z Gdańska do Pucka. Przeniesienie to wypadło niekorzystnie dla rozwoju kaperstwa, utrudniał go bowiem niedogodny port, płytki i nieobronny, a nadto zimą zamarzający. Król Zygmunt August miał jednak stale sprawę morską na oku. W 1569 roku powiększył flotę kaperską, najmując Hansa Munkenbena z szeregiem okrętów, a nadto polecił nowoustanowionej Komisji Morskiej budowę pierwszego polskiego okrętu. Niestety śmierć króla w r. 1572 sprowadziła za sobą ruinę jego zbożnego dzieła, upadek polskiej floty. W niedługi czas potem bandera z rysunkiem zbrojnej ręki zniknęła z wszystkich mórz świata.

Pozbawieni mocnej władzy, a zarazem opieki królewskiej kaprowie, rozpoczęli na swoją rękę szereg wypraw korsarskich na Morze Bałtyckie, które w ostatecznym wyniku przyniosły zupełne wytępienie polskiego kaperstwa. Obce floty zaczęły rzucać się na opuszczonych polskich kaprów. Napadały ich floty duńskie, szwedzkie i kaprowie moskiewscy. Flotyllę kapra Munkenbena schwyciła flota gdańska a samego dowódcę z dwoma kapitanami skazano na śmierć. Druga grupa kaperskich okrętów pod dowództwem Gendericha i Werkmeistra została uprowadzona przez flotę angielską i oddana rządowi rosyjskiemu, który 70 kaprów skazał na haniebną śmierć przez powieszenie. Taki był koniec początków polskiej marynarki, organizowanej przez Zygmunta Augusta.

Z późniejszych władców Polski podjął sprawę morską Zygmunt III, który jednak bardziej z pobudek dynastycznych niż ze względu na interes państwowy starał się o zorganizowanie floty. Wszelkie jego w tym

kierunku poczynania łączą się z wyprawami do Szwecji. Doraźnie w celu wyprawy skompletowana flota Zygmunta III, składała się z okazałej ilości 60 statków. Były to jednak okręty czasowo wynajęte lub przemocą przymuszone i nie można ich uważać za flotę polską. Mimo złego rezultatu wypraw szwedzkich, posiadały one wielkie znaczenie propagandowe, wzrosło bowiem znacznie zainteresowanie się społeczeństwa żegluga i sprawami morza. Mamy tego zresztą dowód w obradach sejmowych, na których odzywały się tego rodzaju głosy szlacheckie, jak na przykład te słowa zanotowane przez historyka:

„Armata na morzu, jakby nam potrzebną była, chyba szalony nie widzi, bo by to Rzeczypospolitej dało pierwsze zbawienie od ściany szwedzkiej byle przy dobrym zostawała porządku, na co Szwedzi pozierając, nie bardzo by porywali się na nas.“

Rady te okazywały się słuszne, toteż Zygmunt III przystąpił do budowy własnej floty wojennej. Zbożne to dzieło powierzył Szkotowi Jakubowi Murrey. W stosunkowo niedługim czasie przygotowano flotę z 7 okrętów wojennych, zbudowanych na wzór ówczesnych dużych orlogów tj. wojennych statków holenderskich. Tonaż ich wahał się między 2.000 a 400 ton. Uzbrojenie dochodziło do 20 dział na jednym statku. Załoga floty była niemiecka i niemieckie też były nazwy okrętów. Pierwsza ta istotnie wojenna flota polska zapisała się w historii naszej nad wyraz chlubnie pamiętnym zwycięstwem nad flotą szwedzką pod Oliwą w r. 1627. Powtórzmy w skróceniu za historykiem Aleksandrem Czołowskim opis pamiętnej bitwy:

„Zegar na wieży gdańskiego ratusza wydzwonił wła-

śnie godzinę ósmą. Szary mrok zaciemniał jeszcze horyzont, gdy rozległ się strzał działowy i dalekim odbił się echem. Był to znak dla załóg okrętowych by podnieść kotwicę, rozpiąć żagle i ruszyć naprzód. Długą linią pełnymi żaglami, opuszczały okręty królewskie swój port. Na czele płynął okręt „Król Dawid“, który tej nocy pełnił straż. Dowodził nim kapitan Jakub Murrey, twórca całej floty. Tuż za nim następował okręt admirałski „Św. Jerzy“. Następnie płynął „Biegający Jeleń“ pod kapitanem Ellertem Appelmanem. Dalej okręt „Panna Wodna“ z kapitanem Adolfem von Argen, „Wodnik“ z kapitanem Witte a za nimi pięć dalszych: „Arka Noego“, „Syrena“, „Tygrys“, „Biały Pies“ i „Delfin“. Wiatr powiewał rozwiniętymi banderami każdego okrętu. Piechota z bronią w rękę stała w pogotowiu, na pokładach puszkarze z zapalonymi lontami przy nabitych czekali działach. Flota polska, wypadłszy na morze zwróciła się w kierunku zatoki puckiej. Tutaj przed brzegami między Brzoznem a Sopotami mniej więcej naprzeciw Oliwy, rozegrał się niezwykle w dziejach Polski bój...

„Flota polska rozpoczęła go pierwsza. Z polskiego okrętu zagrzmiała salwa z czterech dział a za nią — dwa trupy i kilku rannych potoczyło się na szwedzkim pokładzie. W odpowiedzi zagrzmiały i szwedzkie działa. Pierwsza kula uszkodziła na „Św. Jerzym“ część przodową okrętu, następne ubiły jednego żołnierza na pokładzie. Na obu pokładach zacięty zawrzał bój.

„Od gęstych strzałów chmury dymu osłoniły walczące statki, z których dolatywał tylko szcęk oręża, okrzyki walczących i wystrzały broni ręcznej. Zwycięska bi-

twa morska, która się z tego pierwszego ataku wywiązała, trwała około dwóch godzin.

„Były chwile, pisze świadek naoczny, że ziemia trzęsła się od wielkiego dział strzelania. Samych wystrzałów działowych naliczono w tym czasie przeszło 350. Z gorącej kąpieli flota polska wyszła zwycięsko.

„Zwycięstwo okupiono wprawdzie drogo, bo strata admirała, kapitana, 23 marynarzy i wielu rannych, ale odniesiono je nad nieprzyjacielem, który dotąd uchodził za niezwyciężonego na morzu. Zdobyto piękny okręt admirałski z całym uzbrojeniem, z 38 działami, z kasą pochodzącą z ceł i ważnymi papierami. Wzięto dwóch kapitanów, dwóch poruczników, pastora i 66 zdrowych jeńców, nie licząc rannych a nadto dwie bandery i kilka chorągwi.

„Z triumfem wracała flota polska do swej przystani. Objawom radości nie było końca. Dziwili się zwycięstwu gdańszczanie, lecz również starali się prześcigać w objawach radości.“

Niestety ta to chlubnie już zasłużona flota polska zginęła nagle i bezpowrotnie. W styczniu 1629 r. Zygmunt III posłał ją nieogłędnie na pomoc flocie Wallensteina do Wismaru w Meklemburgii, skąd już nie wróciła do Polski.

Po śmierci Zygmunta III sprawa morska niepokoiła nieustannie Władysława IV, który nie szczędził na flotę trudu ni kosztów. Przy pomocy sprytnego Belgijczyka Pleitnera rozpoczął budowę nowego portu wojennego w pobliżu dzisiejszej wsi Cejnowy, którą nazwano Władysławowem a dzięki zabiegom przedsiębiorczego kupca Jerzego Hewela zorganizował flotę wojenną, złożoną z 12 okrętów dobrze uzbrojonych i do celów

wojennych dostosowanych. Niestety wielkie plany króla nie uzyskały pełnego zrealizowania wobec trudności w przeprowadzeniu zamierzonej przezeń polityki celnej. Ostatecznie pięknie zapowiadający się rozwój polskiej marynarki i nowowzniesionego warownego portu stracił na aktualności i pogrążony został w niepamięć lat późniejszych, z chwilą zawarcia w r. 1660 pokoju w Oliwie, który zakończył wojny szwedzkie.

Z chwilą tą bandera polska na setki lat zniknęła z fal północnego morza i zginęła w pamięci flotyll wszystkich krajów, aby dopiero po 150 latach niewoli wrócić znów szlakiem sprawiedliwości dziejowej na szare fale niespokojnego Bałtyku. Tym razem odrodzona Polska po wielkiej nauczce historycznej zrozumiała w pełni zadanie własnego odcinka morskiego i własnej straży nad Bałtykiem. Z zakasаныmi rękawami rzucił się naród do pracy nad budową własnego portu i floty. Jedno i drugie rosło znów w gorączce i pośpiechu ku podziwowi całego świata. Na szarym piachu od Orłowa po Karwie i jeszcze dalej na zachód zadudniła praca i przetworzyło się liche na pozór pasemko niewielkiego brzegu.

Pracuje dziś wspaniały port ku chwale całego kraju, wykazując nieodpartą siłę narodu, który powziął olbrzymi zamiar i wykonał.

Kto będzie strzegł, kto bronił tego nadmorskiego skarbu?

Flota polska.

Rozbudowa polskiej floty wojennej to umocnienie siły narodu, gwarancja rozwoju gospodarstwa i spokój państwa.

Rada Ministrów dnia 3 kwietnia 1922 r. postanawia:
„Zadaniem Marynarki Wojennej jest zbrojna obro-



Na polskim statku wojennym „Kujawiaku“.

na Rzeczypospolitej na wodach wewnętrznych i na morzu, łącznie z obroną wybrzeża od strony morza.

„Składowymi częściami Marynarki Wojennej są dowództwa, okręty wojenne, oddziały, szkoły, urzędy, zakłady i porty wojenne z odpowiednimi środkami technicznymi i konstrukcyjnymi“.

Odrodzona Ojczyzna realizuje plan budowy własnej floty. Z portu wojennego pod oksywskim wzgórzem wypływają na wody Bałtyku wojenne statki polskie.

Spojrzyjcie na ołowiane fale Bałtyku, a zobaczycie na nich 4 szybkie kontrtorpedowce: „Wicher“, „Burza“, „Grom“ i „Błyskawica“. Na dalszej fali ukazą się wam sylwety torpedowców. Popłyną przed waszymi oczami: „Ślązak“ i „Mazur“, „Krakowiak“ i „Podhalanin“.

Gdzieindziej będą pruły fale peryskopy łodzi podwodnych: „Ryś“, „Wilk“, „Orzeł“ i „Żbik“, wszystkie

o nazwach drapieżnych. Bystre musi być ich oko jak spojrzenie rysia, muszą mieć szybkość wilka i drapieżność żbika. Przed skrytością muszą się bronić skrytością, na szybkość odpowiadać szybkością, na drapieżność drapieżnością.

Takie jest prawo walki i obrony.

Zobaczycie jeszcze trawlerzy czyli poławiacze min, całe już wybudowane w kraju, jak „Jaskółka“, „Rybitwa“, „Czajka“ i „Mewa“. Nadto dwie kanonierki „Komendant Piłsudski“ i „Generał Haller“, transportowiec „Wilia“ i okręt hydrograficzny „Pomorzanin“.

Poza wszystkimi pojawi się czasem na wzburzonej fali wspaniały żaglowiec „Iskra“, na którym szkolą się załogi wojennych naszych okrętów.

Ale to już wszystko. Razem około 15.000 ton. Dużo, jeśli chodzi o naród, który nie posiadał jednego pala nad morzem, ale jakże mało dla państwa 35 milionowego. Flota ta mniejsza jest w tej chwili niż flota szwedzka, a co najwyżej taka, jak flota czteromilionowej Finlandii.

Trzeba iść jednak na tej drodze naprzód, wytrwale naprzód. Toteż cały naród rozumie potrzebę i wspólnym wysiłkiem buduje dalej narodową flotę. Skarb państwa i ofiarność społeczeństwa zasilająca Fundusz Obrony Morskiej dba o rozszerzenie naszej floty, aby nad pracą naszego wybrzeża i całego kraju czuwały nasze morskie orły w szyku bojowym.

BLISKA JEST YOKOHAMA I WYSPY GALAPAGOS

POLSKI marynarz jest najmłodszym marynarzem w wielkiej rodzinie marynarzy świata.

Jeśli dawniej pojawił się gdzie Polak w służbie marynarskiej, nie miał polskiego munduru. Nosił czapki angielskie, włoskie czy niemieckie, słuchał angielskich, holenderskich czy francuskich rozkazów.

Prześladowała go gorycz obcej służby i brzemię niewoli. Ciemiężony naród tak samo niemal tęsknił do nazwy „polski marynarz“ jak do słów „polski żołnierz“.

Jedno i drugie przestało być wiecznym marzeniem i stało się rzeczywistością.

Gdy pojawiał się na ulicach miasta pierwszy marynarz z polskim napisem na czapce, przystawali ludzie na bruku. Starsi, ojcowie nasi czy matki, to nawet ukradkiem lży obcierali.

Dziś przejdźcie ulicami Gdyni. Idźcie ulicą Portową lub Morską, a zobaczycie co kilka kroków naszego marynarza.

Jest wysoki, czerstwy, opalony i rzeźki, w oczach śmiały i wesoły. Radosną ma twarz i jasny poblask w oczach, zęby białe w uśmiechu, jak biel marynarskiej czapki.

Na ulicy Morskiej mundurów tych zobaczycie najwięcej.

Przy ulicy Morskiej pod lasem, na wprost basenu Marszałka Piłsudskiego stoi Państwowa Szkoła Morska. Wspaniała jest i rozległa. Smukła i czysta, aż błyszcząca od nowości.



Przy ulicy Morskiej stoi Państwowa Szkoła Morska.

Przed wejściem widać dwie olbrzymie żelazne kotwice stojące na urodę i na znak, że tu się polskie morze styka z polską ziemią. Początki pracy morskiej tu są, mówiąc po marynarzku, zakotwiczone, uwięzione.

Marmurowy hall szkoły jest smukły jak wysokie maszty żaglowca.

Naokoło w hallu na szerokich schodach modele statków morskich. Na lewo wejście do internatu szkolnego i sal wykładowych, gdzie zapewne kilkudziesięciu wychowanków szkoły uczy się w tej chwili trudnego zawodu marynarzy, poznaje tajniki nawigacyjne i rysuje plany okrętowych maszyn.

Na prawo prowadzi korytarz do dyrektora szkoły.

Dyrektora szkoły znam bardzo dobrze. Zanim dane mu było kierować pracami szkoły, znałem go jako zasłużonego żeglarza, który obiegał świat naokoło na polskim statku szkolnym. Jego piękne dzieło literackie

(kpt. Stanisław Kosko: „Przez trzy Oceany“) stoi u mnie na czołowym miejscu w skromnej domowej biblioteczce.

— Dzień dobry, panie kapitanie.

— Dzień dobry, skądże tu pana widzę?

Powitanie jest krótkie i serdeczne. Marynarskie. Dyrektor szkoły częstuje mnie papierosem.

— Przychodzę dziś, panie kapitanie, ze szczególną wizytą. Chciałbym się dowiedzieć nieco o pańskich wychowankach.

— Proszę bardzo. Szkoła nasza to mój najbardziej ulubiony temat.

— Przede wszystkim jaki jest wiek pańskich uczniów?

— Zasadniczo przyjmujemy chłopców w wieku 17—19 lat. Opuszczają oni szkołę po czterech latach studiów mając już 21—24 lat.

— Jakie uprawnienia daje szkoła swym absolwentom?

— Po skończeniu szkoły otrzymuje uczeń dyplom ukończenia szkoły.

— Czyli zostaje oficerem?

— Jeszcze nie. Musi się dostać na jakiś statek, aby uzupełnić swoje doświadczenie. Później dopiero zostaje oficerem żeglugi małej. Jest to najniższy stopień oficera marynarki handlowej. Tytuły i stopnie oficcerskie nadaje już nie szkoła, tylko Urząd Morski w Gdyni.

— Jak dużo wychowanków szkoły, dojrzałych marynarzy opuszcza rocznie szkołę?

— Rok rocznie około 60 ludzi, 60 nowych, tak nam potrzebnych pracowników morza, pracowników w dosłownym znaczeniu, gdyż wśród wychowanków szkoły nie ma dotąd ani jednego bezrobotnego.

Przechodzimy do dalszego tematu.

— Ciekaw jestem z grubsza organizacji szkoły.

— Szkoła posiada dwa wydziały, mechaniczny i nawigacyjny. Na jednym szkolimy mechaników okrętowych, na drugim oficerów pokładowych. Zakład nasz kształci oficerów marynarki handlowej. Marynarka wojenna posiada osobną szkołę w Toruniu.

— Czy może mi pan powiedzieć w kilku słowach, czego się uczą pańscy wychowankowie? Dla nas, jak ich pewnie nazywacie, szczerów lądowych, jest to rzecz bardzo ciekawa.

— Naukę dzielimy niejako na dwa zasadnicze okresy. Studia lądowe w tym oto, przyzna pan, pięknym gmachu i praktyka na naszym wspianiałym statku szkolnym „Dar Pomorza“.

— Któż by nie znał „Daru Pomorza“! Sylweta tego statku żyje w marzeniach wszystkich młodych chłopców. My starsi widzimy w nim jeden z symbolów siły odrodzonej ojczyzny.

Patrzę chwilę na wielką fotografię fregaty wiszącą na ścianie gabinetu. To naprawdę piękny statek.

— Jak wygląda, panie kapitanie, praktyka na „Darze Pomorza“?

— W czasie praktyki uczniowie-nawigatorzy pełnią wszystkie czynności załogi. Jednocześnie uczą się obserwacji astronomicznych i żeglugowych, poznają przyrządy nautyczne, olinowanie i ożaglowanie statku, prowadzą dzienniki okrętowe, sterują, sygnalizują. Mechanicy poznają tajniki kotłów, silników i innych urządzeń mechanicznych.

— Oprócz studiów, nazwijmy je programowymi, — ciągnie dalej dyrektor szkoły — uczą się nasi chłop-



Któż by nie znał „Daru Pomorza“!



Co rok niebotyczne maszty fregaty, pokryte wzdętymi żaglami, ukazują się na coraz innych morzach.

cy wiele innych rzeczy. Ale najważniejsza ich zdobycz to zdrowie, ukochanie pracy, bohaterstwo wysiłku, odwaga i karność. Te cechy szkolimy w nich troskliwie. I muszę przyznać, że ze skutkiem. Ale o tym nie da się mówić, trzeba widzieć. Trzeba widzieć naszych chłopców na masztach podczas szkwału czy w zawierusze sztormu. Serce rośnie w człowieku. Najwięcej doświadczenia pod tym względem daje podróż ćwiczebna zimowa.

— Słyszy się wiele w Polsce o tych dalekich podróżach zimowych.

— Podróże zimowe naszego statku to, przyznaję, nasza chluba. Co roku mniej więcej w połowie września żegnamy sylwetę „Daru Pomorza“, aby ją witać gdzieś po 7—8 miesiącach w kwietniu czy maju. Trasy naszych podróży prowadzą na dalekie wody, które często po raz pierwszy rozpruwa burta polskiego statku.

Znane są dotychczasowe podróże „Daru Pomorza“ na Wyspy Kanaryjskie, Tahiti, do Yokohamy, Honolulu, Buenos-Aires itp. Taka doroczna trasa statku sięga 26 tysięcy mil morskich.

Co rok niebotyczne maszty fregaty, pokryte wzdętymi żaglami ukazują się na coraz innych morzach. Wspaniały kadłub statku sunie po wielkich morzach świata wśród wysp tak odległych, że ongiś nawet marzeniami naszymi były niedościgłe. Teraz stały się dostępne dla nas i naszych młodych pokoleń.

Toteż kończąc interesującą rozmowę z dyrektorem szkoły, mówię pełen wzruszenia:

— Jeśli się ma własne morze, to bliską jest, kapitanie, Yokohama, czy wyspy Galapagos.

Odpowiada mi zdrowym, męskim uśmiechem.

Wychodzę.

Z korytarza widzę przez okno musztrujące na dziedzińcu oddziały młodych marynarzy. Stukilkudziesięciu zdrowych, obnażonych do pasa chłopców.

Wyciągnięci w dwa długie szeregi, łamią do taktu miarowo swoje śniade barki.

— Bacność! Na lewo! W tył! Na prawo! W przód!

Ćwiczą zawczasu mięśnie, aby mogły niebawem wyrzucać ich sprawnie na najwyższe reje fregaty.

POD MASZTAMI TRAMPU

STATEK „Wisła“ ruszy za chwilę w drogę. Niebawem zwinie liny, które go wiążą przy słupach szwedzkiego nabrzeża.

— Ruszymy za jakieś pół godziny — mówi do mnie jeden z oficerów, który nie ma w tej chwili wachty, czyli służby.

Żelazny żóraw po raz ostatni pochyła się nad statkiem. Ostatni maszynowy czerpak wsypuje ładunek węgla i obija się o metalowe ściany luków.

Dziś po kilkudniowym ładowaniu węgla wszystkie komory ładunkowe naszego statku, tak zwane luki, zostały napełnione pięcioma tysiącami ton. Jakież około 300 wagonów węgla znajduje się wewnątrz statku.

— Statek siedzi już po samą markę w wodzie — mówi oficer.

— Co to znaczy po markę?

— Marka to jest znak na burcie, pokąd wolno zanurzać statek. Statek nasz ładowano tu niespełna dwa dni. Gdyby go postawiono nie na Śląskie nabrzeże, gdzie są tylko portalowe czerpaki, ale pod wywrotnicę wagonową na Szwedzkim nabrzeżu, trwałoby to wszystko jeszcze krócej, niecałą dobę.

Oficer chwali pracę gdyńskiego portu.

— Nasz port węglowy najszybciej ładuje w całej Europie. Gdziekolwiek zdarzy nam się ładować węgiel, trwa to znacznie dłużej. Ostatnio ładowaliśmy w jednym z angielskich portów około 5 dni. Nawet w olbrzymim porcie w Antwerpii trwa ładowanie często dłużej niż u nas.

Ładunek już skończony.

Teraz tylko trymerzy — specjaliści robotnicy węglowi, rozgarniają węgiel w przepaścistych lukach statku.

Wir pracy rozpętuje się na pokładzie. Pokłady statku, które do tej chwili były jakby we władaniu portowej obsługi ładunkowej, zaczynają z powrotem żyć marynarskim życiem.

— Za chwilę przyjdzie holownik i wreszcie puści parę do maszyny — cieszy się oficer.

Załoga jest już w pełnym składzie. Skończył się wypoczynek w ojczystym porcie.

Wyjazd takiego towarowego statku jest szary, cichy i niepozorny. Jakże różny od wyjścia wspaniałych pasażerskich statków. Nie ma tutaj żadnej parady, muzyki ani pożegnań. Nikt nie płacze na brzegu, nikt nie powiewa chustkami. Jest tylko czarne, posępne moló zawalone wagonami i węglem, jest brudna naoliwiona woda portowa i długi kadłub statku.

Oficerowie i kapitan nie przywdziewają białych mundurów ze złożonymi guzikami. Nasz kapitan okrętu nosi kurtkę z wyszarzałej skóry i wysokie buty z cholewami, które go będą chronić podczas burzy przed falą, szarugą i deszczem. Każdy oficer przy wyjściu z portu jest czarny, opruszony węglem jak prosty palacz. Jakieś buty, szmaciane bluzy i spodnie robocze. Dłoń takiego oficera twarda jest i sękata jak garść pokładowego marynarza.

Pospiesznie nakrywają marynarze luki z węglem. Okrętowe windy dźwigają pracowicie deski i żelazne drągi, którymi trzeba przykryć ładunek. Naciąga się też smolowane brezenty. Trzeba także ustawić zawczasu nawietrzniki pod wiatr, by dobrze chwyciły powietrze.

— Zanim ruszymy w drogę, należy jeszcze przesukać statek czy też nie ma gdzie pasażerów na gapę. Wielu bowiem jest amatorów, którzy chcieliby odbyć bezpłatną podróż na wspaniałej „Wiśle“. Niejednego kuszą marzenia o skalistej, zalesionej palmami Afryce.

Oficerowie i wachtowi szukają więc „blind-pasażerów“ pod płótnami łodzi ratunkowych, pod zwojami lin manilowych, w składnicach, w tankach, wszędzie, gdziekolwiek może się wcisnąć człowiek.

Jak zawsze, tak i tym razem znajdują kilku obdartusów. Jest ich ni mniej ni więcej tylko pięciu. Wszyscy młodzi chłopcy od lat 12—16. Jeden był pod płótnem szalupy, drugi w komorze łańcucha kotwicznego, trzeci za beczkami ze smołą.

— Co wy tu robicie, hycle? — krzyczy do nich brodaty bosman. — Gdzie was choroba niesie? Mówić mi zaraz, jak tu wleźliście na statek!

Odpowiadają niechętnie, zawstydzeni i zmartwieni. Ten się zakradł na statek po linie stalowej z dziobu, tamten przemknął się niepostrzeżenie w nocy po schodkach, czyli tak zwanym trampie.

Są obdarcy, brudni, wynędzniali z głodu, dwa dni już bowiem czekali w ukryciu na upragniony odjazd statku. Dwa dni podsłuchiwali z ukrycia, przytykając uszy do desek okrętowych, czy też nie odezwie się sygnał odjazdowy syreny. Wygłodniałym śniły się przez ten czas daktyle, pomarańcze, ananasy a przy tym wydmy piaszczyste i wielbłądy.

— Tak już niewiele brakowało — śmieje się kapitan. — Gdyby statek ruszył z portu, wyleźliby mi gdzieś za pół dnia ze swej nory, no i cóż. Nikt by ich wtenczas nie wyrzucił przecież za burtę.

Teraz doczekali się tylko tego, że kapitan wymyśla im marynarskim językiem od takich i owakich, żeby wiedziały bąki na przyszłość. Ale i na tym koniec. Cóż bowiem ostatecznie z tymi dziećmi robić. Kto by tu wołał policję. Wysadzić na ląd i tyle. Nawet temu małemu, który już z głodu iść nie może, dać tam z kuchni trochę strawy i potem wszystkich na ląd.

Zaraz więc kucharz częstuje małego głodomora ciepłą zupą i wybija przy tym smarkaczowi ze łba Afrykę. Zbliża się chwila odjazdu.

Oficerowie są już na swoich stałych stanowiskach, które ich obowiązują przy wejściach i wyjściach z portu. Jedni na pokładzie, inni w maszynowni.

Oficerowie okrętowi dzielą się bowiem zasadniczo na dwie kategorie, oficerów nawigacyjnych i oficerów-mechaników. Jednych i drugich jest przeciętnie po trzech na statku i pełnią służbę dzień i noc na zmiany po 4 godziny, w sumie 8 godzin na dobę. Są to tak zwane wachty. Oficerowie mechanicy pełnią wachtę w maszynie, gdzie przez cztery godziny służby harują naprawdę w pocie czoła. Taki oficer z wyższym dyplomem szkoły morskiej nie różni się niczym w czasie pracy od zwykłego smarownika. Jest brudny, wytłuszczony, zasmarowany na twarzy. Wykonuje jednocześnie pracę umysłową, bo odpowiedzialny jest za cały bieg maszyny, prowadzi dziennik maszynowni, w którym notuje zwroty maszyny i wszystkie otrzymywane polecenia, a z drugiej strony pracuje jak zwyczajny robotnik. Trzeba gdzieś wleźć na wał maszyny, czy smarować tłoki, to smaruje. Trzeba gdzieś kuć młotem, czy przykręcać śruby, to kuje i przykręca.

Drugi rodzaj oficerów to oficerowie prowadzący okręt

czyli nawigacyjni. Jedni i drudzy są w tych samych rangach, ale tamci, ukryci na dnie statku w maszynie, muszą słuchać poleceń oficerów nawigacyjnych, podających im rozkazy z mostka kapitańskiego.

Z tego mostka prowadzi się okręt. Stoi tam stale o każdej porze dnia i nocy oficer, zapatrzony w dal poprzez przednie maszty. Obok niego koło ratunkowe, trochę brezentu zasłaniającego od wiatru, dwa gwizdki i mechaniczny telegraf, którym podaje rozkazy do maszyny.

Na mostku znajdują się dwie najważniejsze kabiny na okręcie, kabina sterowa i nawigacyjna.

W kabinie sterowej przerzuca sternik miarowo w rękach koło sterowe, regulując kurs czyli kierunek statku według wskazówek oficera. Tuż przed kołem sterowym posiada sternik wielką busolę morską, według której ustawia ster okrętowy. Kompas ten jest zbudowany w kształcie dużej misy, w której porusza się igła magnetyczną zanurzona w spirytusie, chroniącym od tarcia i zamarznięcia.

Na naszym statku oficerowie pokładowi już stoją na swoich miejscach. Normalne stanowisko oficera nawigacyjnego to mostek kapitański, ale przy wejściu lub wyjściu z portu wszyscy trzech oficerowie mają wyznaczone specjalne miejsca.

Najstarszy, trzeci oficer, znajduje się na dziobie statku, drugi na tyle statku czyli na rufie, a najmłodszy tak zwany pierwszy oficer na mostku kapitańskim.

Ten właśnie krzyczy teraz przez tubę na obie strony parowca:

— Marynarze na miejsca!

Potem z tego wyniosłego mostka leci jeden po drugim gromki rozkaz:



Już wyprowadza nas holownik.

— Uwaga na rufie! Ciągnąć manilę i stalówkę!
Marynarze ciągną przy pomocy windy linę kokosową i cieńszą znacznie stalówkę.

Oficer na mostku pociąga linę od syreny.

Ostry jęk gwizdka okrętowego przesywa powietrze.

Już wyprowadza nas holownik. Niewielki niski stateczek. Bardzo mały, ale o silnej maszynie, służący do ciągnięcia większych statków.

Każdy statek o głębszym zanurzeniu lub o pojemności większej niż 2.000 ton obowiązany jest korzystać z pomocy holownika portowego przy wyjściu lub wejściu do portu. W razie burzy obowiązek ten dotyczy także mniejszych statków.

Wychodzimy z basenu węglowego na awanport.

Przed nami falochrony północne i wzgórze oksywskie, za nami port wewnętrzny. Przegląda się w granatowej głębinie wyniosła wieża kapitanatu portu, który stoi na straży u wejścia do wewnętrznego portu.

— Kapitanat portu — mówi do mnie oficer — to mózg całej przystani. Umieszczono go tu właśnie w samym środku, aby mógł czuwać nad ruchem w całym porcie.

— Kapitanat rządzi portem z ramienia Państwa, gdyż port jest własnością Państwa. Reguluje ruch w porcie, wysyła pilotów na wezwanie statku, rozmieszcza statki w basenach. Władzę swą w porcie wykonuje za pośrednictwem policji portowej. Kapitanat portu podlega Urzędowi Morskiemu, który znów zarządza portem i wybrzeżem, budową urządzeń, czuwa nad portowym ruchem handlowym itp.

Mijamy latarnie wejściowe awanportu.

Słysząc lekki trzask mechanicznego telegrafu. To oficer prowadzący okręt przekręcił na zegarze kierowniczym rączkę i przesłał rozkaz do maszyny:

— Baczność!

Maszyna odpowiedziała natychmiast tym samym słowem:

— Baczność!

— Naprzód!

— Naprzód!

— Pół!

— Cała!

Albo znów:

— Wolno!

— Wstecz!

— Pół!

— Cała!

— Stop!

Raz „cała“ czyli cała siła pary a raz „stop“, inaczej zatrzymanie maszyny.

Manewruje się statkiem, szykując go do dalekiej drogi.

A sternik zapatrzony nieruchomo w maszt na przodzie statku wykonuje skrupulatnie swój znowu obowiązek. Raz po raz przerzuca czarne uchwyty sterowego koła.

Mijamy jeden, drugi, dziesiąty statek.

Zostały za nami szare łamacze fal, pożegnał nas już holownik i uciekają na fali ostatnie czerwone boje.

Boje ostrzegają przepływające statki o grożącym pod wodą niebezpieczeństwie. W miejscu gdzie kołyszają się, zakotwiczone na dnie, musi kryć się pod wodą groźna mielizna.

— Boja może ostrzegać także przed rafą czy wrakiem.

— A co to jest wrak?

— Tak nazywa się w języku żeglarzy zatopiony okręt.

Boje są różne, świetlne i huczące. Jedne ostrzegają światłem, drugie ustawicznym hukiem w czasie mgły, kiedy niewidoczne jest światło.

Zostawiamy z lewej burty statku ostatnią boję z białym napisem G D i wychodzimy na otwarte morze.

Z tyłu za nami zostały łamacze fal i piękna zatoka gdyńska, bielejąca tysiącem jasnych, nowoczesnych domów. Ponad potężnymi dźwigarami, które maleją w miarę, jak oddalamy się od łamaczy, wywyższa się lesista Kamienna Góra. Gdzieś tam przed nami szarzeje i coraz zbliża się niski półwysep Hel.

Wiatr silniejszy.

Białoczerwona flaga Rzeczypospolitej rozwija się na rufie statku i furkocze w chłodnym nurcie powietrza.

Dmie nam w oczy zimny, północny wicher Bałtyku a piersi rozszerzają się szerokim, morskim tchnieniem.

Na ołowianych falach ściele się przed nami świat.

Wyczekuje tam już na nas wspaniała, podobnie jak gdyński port, łamaczami fal zabezpieczona, Antwerpia, dla której wieziemy śląski węgiel, wyczekują mgły posępne koło angielskich brzegów i zacerniony pyłem port w Westhartlepolu, wyczekują szerokie wody Atlantyku i burzliwa Biskaja, potem przylądek Cap Finister, posępny Gibraltar, porty włoskie i skaliste brzegi Afryki.

— A potem, gdzie popłyniemy potem, panie kaptanie?

— Nie wiem. Dziwne to, ale ja sam nie wiem. Nasz statek nie jest statkiem regularnej linii, który zna dni swego przyjazdu i odjazdu i miejsce swego postoju. Nasz statek to przecież tramp. Tramp — statek włóczęga. Na razie znamy pierwszy etap naszego rejsu. A co potem? Dadzą nam znać przez radiostację, dokąd pojechać, gdzie ładować.

Ale tym bardziej cały świat jest przed nami.

Wszystko tak czeka za olbrzymim nieboskłonem, który usiłuje teraz przebić sternik wyteżonym okiem.

— Kurs NW — rozkazuje sternikowi oficer.

Zmieniamy nieco kierunek. I znów leci nowy rozkaz do maszyny:

— Całą naprzód!

— Całą naprzód! — odpowiada maszyna.

Uwijają się teraz w maszynie. Coraz gęstszy dym wali z gardła wyniosłego komina.

Z ciemnego wejścia do maszynowni wychyla się trzeci oficer-mechanik, szef mechaników. Patrzy na dym z komina i mówi z zadowoleniem:

— Dobrze bestie palą. Mamy dwanaście stopni* na manometrze.

Statek płynie przez spokojne fale pełną parą.



I 113 / 74

S P I S R O Z D Z I A Ł Ó W

Brygada pracy na indyjskim nabrzeżu	5
Pod bramami Cukroportu	17
W uwięzi mostów i basenów	25
Dźwigi pracują nad morzem	36
Sto pięćdziesiąt portów świata	46
Cyfry są piękniejsze niż słowa	55
Orły w szyku bojowym	61
Bliska jest Yokohama i wyspy Galapagos	71
Pod masztami trampu	78



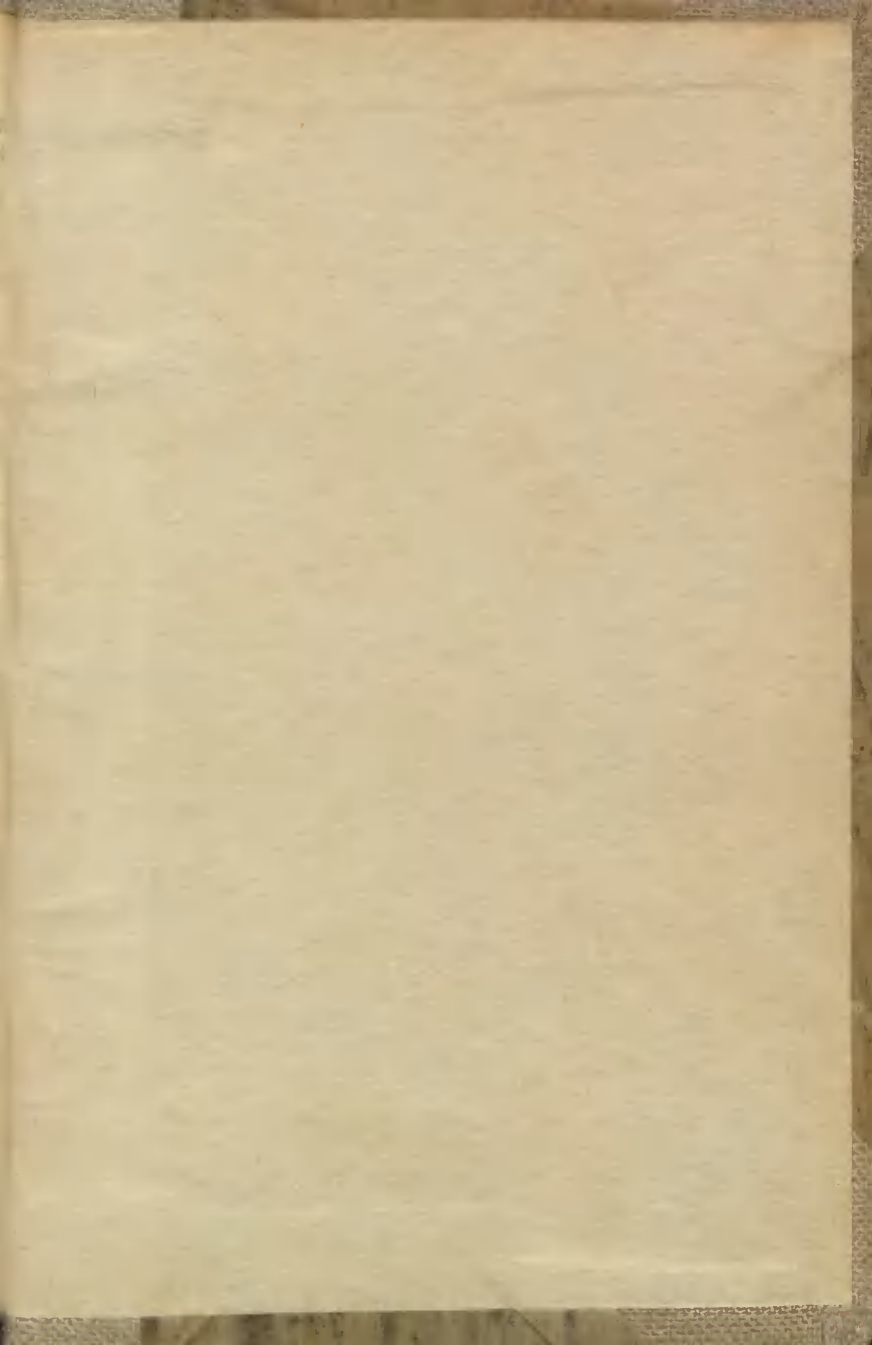
**KSIĄZKI
DUMI**

30



WS

1/2



MUZEUM
MIASTA
GDYNI
BIBLIOTEKA

Rusinek R.
Polska zacyta
od Gdyni
Gdynia
2410/Rz