

Grey Scale #13



Part Code
ST1316

DANES
PICTA
COM

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



Kim chciałbym zostać?

Oficerem Polskiej Marynarki Wojennej.



Wskazówki dla maturzystów, pragnących poświęcić się
zawodowi oficera Marynarki Wojennej.



44. 48. 516

XXIV

Kim chciałbym zostać?

Oficerem Polskiej Marynarki Wojennej.



Wskazówki dla maturzystów, pragnących poświęcić się
zawodowi oficera Marynarki Wojennej.

44. 48. 516 V
63. 4. 980 x 3/600 K

Jedynе naukowe czasopismo traktujące o sprawach związanych z siłą zbrojną na morzu, to miesięcznik Marynarki Wojennej, wydawany przez Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu:

„Przegląd Morski”

Skład redakcji:

Redaktor naczelny:

Komandor-Porucznik Korytowski Karol.

Zastępca redaktora naczelnego i wydawca:

Komandor-Podporucznik dyplomowany Kłossowski Jerzy.

Warunki prenumeraty:

Konto w P. K. O. 160290.

W kraju:

z przesyłką pocztową	rocznie	40,— zł
	półrocznie	21,— zł
	kwartalnie	11,— zł
bez przesyłki pocztowej	rocznie	36,— zł
	półrocznie	18,— zł
	kwartalnie	14,— zł

Zagranicą:

z przesyłką pocztową	rocznie	50,— zł
	półrocznie	26,— zł
	kwartalnie	14,— zł

Warunki ogłoszeń:

według każdorazowej umowy.

Błędy zauważone podczas druku.

Strona	wiersz	j e s t :	m a b y ć :
2	4 z góry	21	20
13	5 „	1 maja	25 maja
16	8 z dołu	naval	navale
18	pod obrazkiem	Grun	Gran
25	„	Na waniach	Na wantach
26	11 z góry	konsulu	konsula
30	12 z dołu	bitety	bilety
32	8 z góry	Marynarcej	Marynarce
41	28 z dołu	Rantiado	Santjago
47	2 z góry	„Polski“	„Polki“
55	ostatni	niemożliwe	problematyczne

Kim chciałbym zostać?

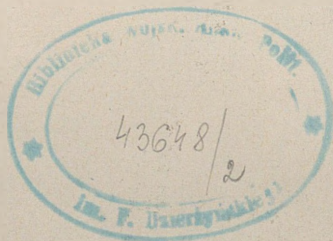
Oficerem Polskiej Marynarki Wojennej.



Wskazówki dla maturzystów, pragnących poświęcić się
zawodowi oficera Marynarki Wojennej.

Spis treści.

	Strona
1. Wstęp	3
2. Dlaczego jest nam potrzebna Marynarka Wojenna . .	4
3. Kilka słów o zawodzie oficera Marynarki Wojennej .	11
4. Z podróży „Iskry“.	21
5. Garść wrażeń podchorążych z podróży na szkolnym żaglowym okręcie O. R. P. „Iskra“ w r. 1930..	29



WYDAWCA DZIENNIKÓW
Biblioteka Narodowa

WSTĘP.

Jaki zawód mam obrać?

Pytanie to nurtuje w duszy każdego chłopca często już w dzieciństwie, gdy myśleć zaczyna kategorjami więcej realnemi.

Każdy z nas, starszych, pamięta, jaką w duszy chłopięcej tragedją były myśli nad tem, co robić po maturze?

Często głos serca, toczył walkę z głosem rozumu, wreszcie nieubłagana rzeczywistość pędzącego naprzód życia, przywiodła chwilę decyzji.

Decyzji, która częstokroć zawiodła, decyzji od której często nie było już odwrotu, która decydowała o życiu całem.

Znamy wszyscy te ciężkie chwile, które przechodził każdy z nas starszych i które niestety przechodzi i teraz każdy młody człowiek kończący szkołę średnią.

Chociaż dużo się zmieniło, chociaż od chwili, gdy opuszczaliśmy szkoły średnie, przeszła wojna światowa, przeistoczył się świat nie tylko politycznie, lecz w dużym stopniu i moralnie — decyzja dla większości chłopców o ich zawodzie pozostała dla nich nadal trudnością — mającą przeważnie wybierać między niewiadomymi.

Bo trudno jest doprawdy decydować młodemu człowiekowi o swem przyszłym życiu, gdy było się zamkniętym w murach szkolnych, gdy miało się mało czasu na kontakt ze światem i obracało się przeważnie w gronie rówieśników.

Światła rada najbliższych, rzadko faktyczne powołanie zdradzane od dzieciństwa, a najczęściej własna fantazja, wpływają na wybór zawodu. Rada najbliższych nie zawsze jest światłą, powołanie faktyczne jest objawem rzadkiem, zwłaszcza, gdy ono polega wyłącznie na fantazji nie opartej na pewnem, choćby powierzchownem zbadaniu możliwości przyszłego zawodu.

Coprawda pokolenie obecne jest w stokroć łatwiejszem położeniu w stosunku do pokoleń, które przed wojną szkołę średnią kończyły.

Mamy własną, wolną Ojczyznę w której wszystkie zawody stoją dla każdego otworem.

Nie mniej jednak, kwestja przystępnego i choćby powierzchownego poznania każdego z zawodów, jest nadal ważną i trudną.

Broszurka niniejsza ma zadanie, dania maturzyście możliwie najwięcej wiadomości ogólnych, dotyczących zawodu: Oficera Polskiej Marynarki Wojennej!

Maturzysta przedwojenny.

Dlaczego jest nam potrzebna Marynarka Wojenna?

Każde Państwo posiadające dostęp do morza, posiada wielki skarb.

Chodzi jednak o to, aby społeczeństwo w tem Państwie skarb ten rozumiało i umiało zeń korzystać.

Żadne Państwo cywilizowane w dobie dzisiejszej nie jest w stanie żyć samo dla siebie.

I gospodarczo i politycznie nie jest samowystarczalne.

Jak wiemy istnieją Państwa przemysłowe i rolnicze, oraz większość, które są rolniczo-przemysłowe z mniejszą, lub większą przewagą jednego, lub drugiego charakteru.

Każde Państwo, aby mogło egzystować skazane jest na handel wymienny z bliższymi, lub dalszymi sąsiadami.

Niektóre Państwa oprócz towarów, zmuszone są wywozić nadmiar swej ludności.

W razie zagrożenia, lub wojny, każde Państwo jest tym więcej skazane na dowóz różnych przedmiotów, przedewszystkiem żywności i surowców, a Państwa mniej uprzemysłowione na dowóz broni i amunicji. Od tego zależy wynik wojny, dzieje mówią nam wyraźnie o tem. Wystarczy wspomnieć dwie największe wojny naszej ery: napoleońskie i wojnę światową. Napoleona gwiazda zgasła, gdyż nie miał floty, któraby przeciwstawiła się potędze morskiej Anglii, a Niemcy podczas wielkiej wojny, mimo wielkich wysiłków (wojna krążownicza i łodziami podwodnymi) dusiły się gospodarczo (mimo sukcesów na lądzie) blokowane przez Ententę — aż uległy militarnie.



„Szturman“ na armacie
(okrętowy kot)

Kraj pozbawiony dostępu do morza, skazany jest na łaskę i niełaskę swych graniczących z nim sąsiadów.

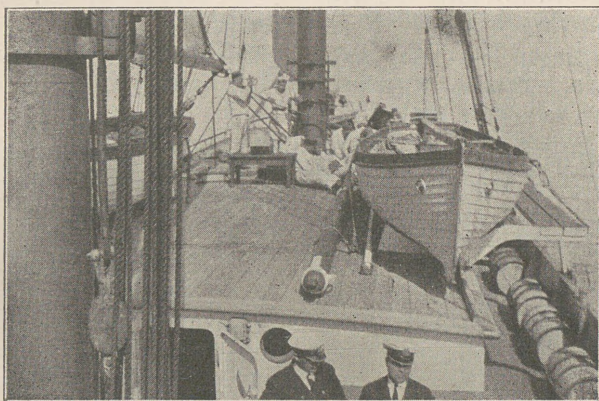
Pamiętamy rok 1920, gdy żołnierz nasz krwawił na froncie a zaledwie powstała Polska skazaną była na dowóz amunicji i broni — wówczas sąsiedzi, niedopuszczali transportów do Polski.

Dlatego wielkiem szczęściem jest posiadany przez naszą Ojczyznę dostęp do morza.

Co dać może taki dostęp do morza wiemy z historii różnych narodów od zarania dziejów naszej cywilizacji.

Narody, które geograficznem swem położeniem, posiadały dostęp do morza i umiały go należycie wykorzystać, doszły do potęgi i dobrobytu. Te, które o „władztwie morskiem“ zapomniały, nie doceniały go, względnie go zaniedbały — upadały, względnie traciły swą niezależność gospodarczą a z nią, często i polityczną.

Nie czas i miejsce, aby przytoczyć dziesiątki faktów z całej historii, którą tak dobrze zna każdy w okresie matury. — Jednakże do rzeczy będzie wspomnieć z własnego doświadczenia, że w naszym, pozbawionem tradycji morskich, nawskroś kontynentalnem (do czasu) społeczeństwie — za mało dawniej podkreślało się naukę historii, z tego punktu — widzenia — bodaj teraz jest już inaczej!



Na pokładzie „Iskry“

Przed wiekami zaniedbanie kwestji morskiej w Polsce, zemściło się srodze.

Odsunięci od morza przez sprowadzony przez nas Zakon Krzyżacki, nie zdołaliśmy wykorzystać należycie zwycięstw Jagiełły i Kazimierza Jagiellończyka, nałożyliśmy na naszą możliwość wykorzystania dostępu do morza nowe pęta, w postaci niczem nieuzasadnionych (chyba ignorancją naszą i nieorientowaniem się) absurdalnych przywilejów dla Gdańska (privilegium magnum Kazimierza Jagiellończyka).

Wyrzekliśmy się dobrowolnie korzyści dostępu do morza, tak materialnych i politycznych, jak i wychowawczych.

Zwróciliśmy nasz front na wschód, gdzie stepy Ukrainy miały zastąpić nam korzystanie i władanie morzem.

Próby światłych królów, rekonstrukcji naszego stanu posiadania nad morzem i na morzu, już się później nie powiodły,

na naszym chlebie utuczył się nasz główny wróg: Prusak — który się pierwszy rzucił na nasz dostęp do morza, gdy byliśmy słabi — przez własną swawolę.

A ślady wiekowych trudów naszych na wschodnich rubieżach — tam za kordonem — rozsypały się w gruzy.

Za to mamy obecnie dostęp do morza. Szczątki tego, co kiedyś posiadaliśmy; — przed paru laty, puste wybrzeże, wykrajane ze słowiańskiego cmentarzyska na tyle zaledwie, ile obca niechęć nie mogła nam odmówić.

W rozpoznaniu dawnych błędów, dawnych zaniedbań dźwiga się na tem wybrzeżu własny port, własne nowe życie, własne okręty i statki. Polska kroczy ku budowie „Polski na morzu“!

Polski, która już obecnie w 60 % swój wwóz i wywóz, uskutecznia drogą morską, przeważnie przez własne porty a w małym procencie na własnych już statkach.

Nadmiar ludności naszej, która niestety zagranicznego chleba idzie szukać, wyjeżdża przez nasze porty, a częściowo, również na naszych statkach.

Koloniści nasi zagraniczni, którzy często już urodzeni na obczyźnie, znają Polskę wyłącznie z opowiadań i drukowanego słowa, widząc banderę narodową na odwiedzających ich porty statkach handlowych i okrętach wojennych, widzą część rzeczywistej Ojczyzny — i często gasnące ich poczucie narodowe otrzymuje nowego przez to bodźca — krzepi ich nowa wiara.

Powstają nowe działy rodzimego przemysłu, nowe wielkie, ogólno-światowe możliwości dla handlu. Powstają w związku z tem nowe zawody, powstaje nowy typ Polaka, dla którego istnieją nowe niwy i pola popisu w pracy w własnym kraju pod własną banderą i dla własnego kraju, nie związane z własnym podwórkiem, własnym folwarkiem, własnym miasteczkiem, czy miastem.

Powstaje „Polska na morzu“, której zakres niema nie wspólnego wyłącznie z niewielkiem wybrzeżem morskiem, ale z całą Polską z wszystkimi morzami świata i wszystkimi lądami przy nich leżącymi.

Każda nowa bandera na nowym polskim statku, każdy nowy marynarz handlowy, czy wojenny, każdy emigrant i każda tonna wywieziona na polskim statku, czy przez port polski — to wzrost interesów polski na morzu, krok naprzód w dziedzinie naszego morskiego rozwoju.

Jesteśmy w tych dziedzinach dopiero w początkach — gdzie kres rozwoju i jaki najwyższy cel?

Jesteśmy od nich bardzo a bardzo daleko. Życzeniem każdego Polaka winno być, aby wszelkie towary z Polski i do Polski szły pod własną banderą, aby wszyscy Polacy mogli

jeździć na polskich statkach i aby rozwój nasz ekonomiczny był tak wielki, aby Państwo nasze było potężne a każdy jego obywatel posiadał znośną egzystencję, o ile nie dobrobyt.

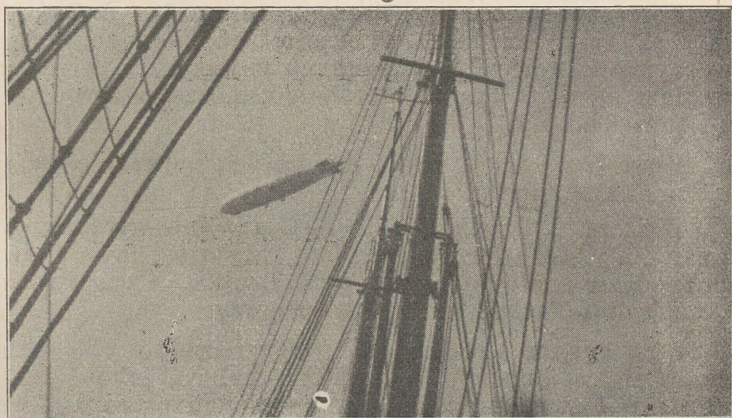
To nam da morze!

Żyjemy w tych czasach, że nie jesteśmy w stanie w przybliżeniu nawet przewidzieć jak wielką może być przyszłość nasza, jak wielkim może być nasz rozwój na morzu, tak ściśle z wielkością Państwa i Narodu złączony.

Przewidzieć atoli możemy cały szereg przeciwności i przeszkód, które będą stawiane na drodze do naszej potęgi i dobrobytu.

Życie jest walką, w każdej jego dziedzinie pokojowej spotykać musimy konkurencję.

Konkurencja zwalczana być może wzmożeniem własnych wysiłków i przez to może być czynnikiem dodatnim. Ale tylko wtedy, gdy pewne formy są zachowane, gdy konkurencja posługuje się czynnikami pokojowymi t. j. polityką i konkurencją w znaczeniu handlowem.



Sterowiec Stanów Zjednoczonych spotkany przez Iskrę przy brzegach amerykańskich.

Inaczej się sprawa przedstawia, gdy zawiść i zachłanność drugich, przybiera formy chcące gwałtem pozbawić bliźnich dóbr moralnych, czy materialnych.

W życiu narodów stan taki nazywa się wojną.

Gdy rozważymy nasze położenie geograficzne, zwłaszcza tam w okolicach tego żywiołu, morza, do którego dostęp ma nam gwarantować tak wielkie korzyści moralne i materialne, nie możemy powiedzieć, aby było ono przyjemne i bezpieczne.

Zupełnem nonsensem jest jednak dowodzenie, że mając tak mały skrawek wybrzeża nie zdołamy nigdy przeistoczyć się z Państwa nawskroś lądowego w Państwo chociażby częściowo morskie.

Przykład ostatnich kilku lat, zbija w zupełności to fałszywe dowodzenie.

Że zaś wybrzeże nasze jest faktycznie małe, to jest ono tym więcej dla nas cenne, ale i mniej bezpieczne i przez to więcej dbać o nie musimy.

Musimy go bronić moralnie i materialnie. A gdy wybrzeże to nabrało dla nas już nietylko znaczenia materialnego w chwili obecnej, lecz dzięki jego posiadaniu dla naszej przyszłości otwierają się niezmierzone możliwości rozwoju — gdy nasze interesa morskie nie ograniczają się już do samego wybrzeża, ale do całego szeregu interesów na wszystkich morzach i lądach, gdy znamy dobrze obcą zachłanność i zawiść, wówczas sprawa obrony przyjmuje dla nas znaczenie pierwszorzędne, znaczenie będące najważniejszą podstawą do wszelkich możliwości pokojowego rozwoju ekonomicznego a przez to i społecznego.

Konieczność obrony naszych interesów na morzu nie rozciąga się tylko na nasze wybrzeże i obronę tego wszystkiego co tworzymy i tworzyć będziemy na morzach, a więc przede wszystkim naszego handlu morskiego, naszego dowozu, zwłaszcza podczas wojny.

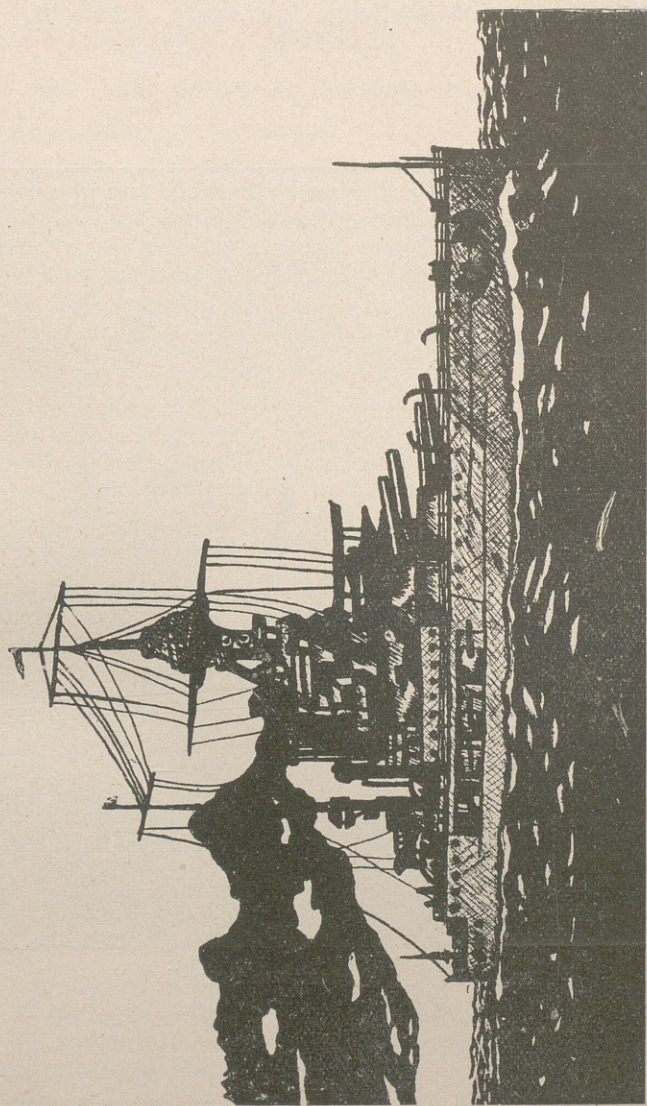
Morze jako takie, jest i dla innych najważniejszym szlakiem komunikacyjnym.

W wojnie, broniąc się, nie można bronić wyłącznie swoich własnych linii komunikacyjnych, ale trzeba się bronić, zwalczając możliwość zaopatrywania się przeciwnika. Czyli trzeba niszczyć, względnie uszkadzać jego transporty.

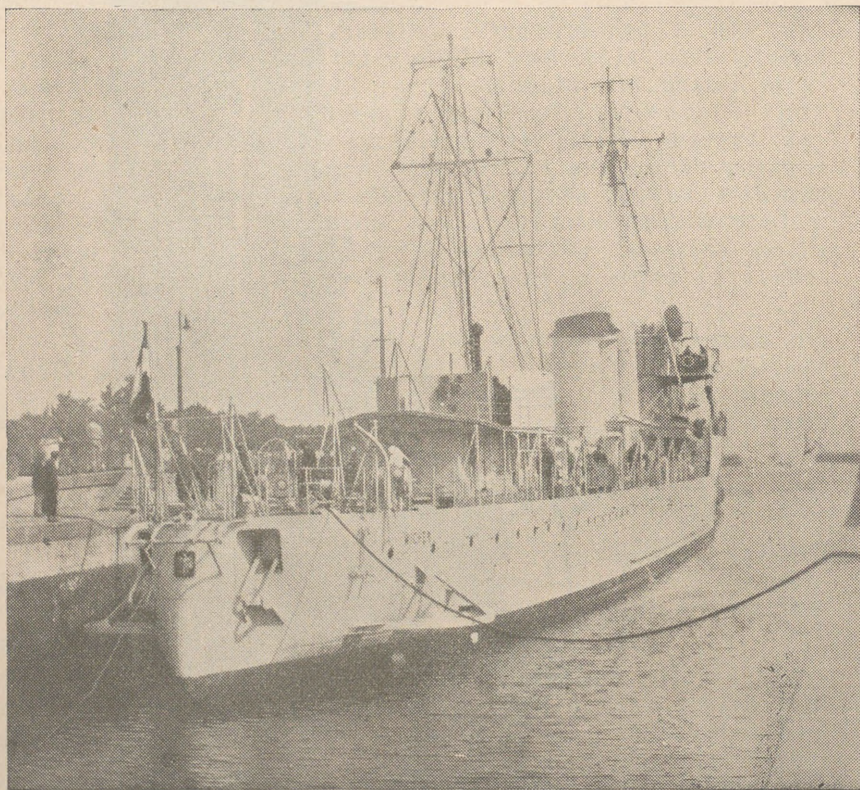
I tu znowu wróćmy do geograficznego położenia wybrzeża. Nabiera ono nadzwyczajnego waloru, jako leżące centralnie do położenia naszych domniemanych przeciwników Niemiec i Rosji, które będąc w wojnie z nami, będą mogły rzecz oczywista, wzajemnie sobie świadczyć. I to, nawet w wypadku, gdybyśmy byli w wojnie wyłącznie z jednym z tych państw.

Świadczenia te odbywać się będą mogły tylko drogą morską.

Rzesza Niemiecka jest oddzielona naszym Pomorzem od Prus Wschodnich, które są nam więcej niewygodne jak t. zw. „Korytarz” Niemcom. Zamieszkałe są przez ludność w dużej części mazurską a ponadto składają się z ziem, które do 1-go rozbioru do nas należały (Warmja, Ziemia Malborska). Z Prus Wschodnich jest najbliżej do Warszawy. Rzecz oczywista, że w razie wojny z nami, Niemcy będą starali się w pierwszym rzędzie wykorzystać tę okoliczność, aby uderzyć na Warszawę.



Nowoczesny okręt linjowy.



O. R. P. „Wicher“ we Francji.

Deficytowa ich prowincja Prusy Wschodnie nie posiada naturalnie odpowiedniej ilości wojska.

Posiłki muszą iść z Rzeszy morzem.

Ani Armja nasza, ani najsilniejsze ufortyfikowanie wybrzeża, nie zdoła temu przeszkodzić.

Do tych celów potrzebną jest nam Marynarka Wojenna.

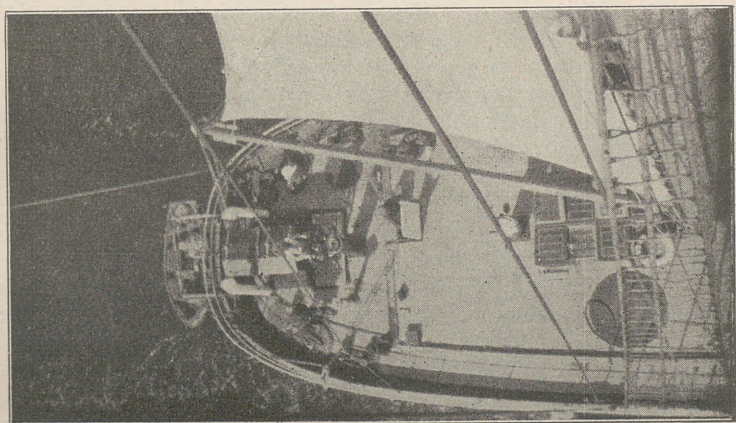
Jaką ona być powinna?

Jesteśmy Państwem, które niedawno zmartwychwstało, nie jesteśmy na razie w stanie prowadzić polityki morskiej wszechświatowej — ale ideał rozwoju naszych sił morskich leży w płaszczyźnie możliwości przeciwstawiania się największym siłom morskim na Bałtyku, t. j. Rosji i Niemcom.

W stosunku do tych państw mamy duży plus w postaci naszego położenia geograficznego, które znajduje się w pośrodku.

Osiągnięcie takiego ideału, to jednak droga bardzo a bardzo daleka.

Istnieje natomiast możność przeciwstawiania się już nawet mniejszymi siłami, które zagwarantują nam:



Rufa „Iskry“ ze szczytu masztu.

a) podczas pokoju odpowiednie znaczenie na morzach świata (a specjalnie na Bałtyku) odpowiadające godności 30-to kilku miljonowego Narodu.

Siła zbrojna na morzu, jaką jest flota wojenna, już podczas pokoju spełnia cały szereg zadań, które rozumieją dobrze dyplomaci — flota wojenna, to uzbrojona ręka Narodu, której działalność nie jest ograniczoną granicami terytorjum Państwa, lecz mogąca się zjawić wszędzie tam, gdzie poparcie dążeń i interesów Państwa tego wymaga; poparcie to będzie nie tylko fizyczne, lecz częściej i moralne.

b) W czasie wojny chodzi o zagwarantowanie wspomnianej wyżej, niezbędnej dla życia Państwa podczas pokoju a tym więcej koniecznej sprawy podczas wojny, mianowicie: najgłówniejszych arterji komunikacyjnych ze światem t. j. dróg morskich. Oczywiście, że konieczność obrony naszych portów i naszego wybrzeża wypływają już z tego założenia.

Dążeniem nieprzyjaciela będzie unicestwienie tych naszych wysiłków — z naszej zaś strony będziemy musieli ich bronić i nawzajem starać się unicestwić względnie przeszkadzać nieprzyjacielowi w wykorzystywaniu przez niego, jego dróg morskich, co do których przekonałismy się, że są one dla innych domniemanych przeciwników jeszcze więcej ważne, niż nasze dla nas.

Bo wystawmy sobie na przykład taką enclawę jaką są Prusy Wschodnie. Gdyby zostały przez Rzeszę pozostawione samym sobie, względnie Rzesza Niemiecka przez silną flotę polską miałyby udaremnione ich zasilanie — wówczas los ich podczas wojny, byłby przesądzony.

Niech na poparcie powyższego, przemówi strona przeciwna. Słynny już w Polsce i dobrze zasłużony minister krajów okupowanych Rzeszy Treviranus, po swem niefortunnem wystąpieniu z apetytami na Polskie Pomorze, otrzymał wcieranie od ministra niemieckiej obrony krajowej (który jest również ministrem marynarki, gdyż oddzielnego ministra marynarki Rzeszy nie wolno posiadać na podstawie Traktatu Wersalskiego) — opublikowane w liście otwartym:

„Panie Ministrze Rzeszy! Jak Panu zapewne wiadomo z doniesień prasowych, w odpowiedzi na publiczne wystąpienie p. Ministra pod adresem Polski, grupa robotników polskich w Łodzi zainicjowała zbiórkę pieniężną na budowę łodzi podwodnej „Odpowiedź Trewiranusowi“. Uważam za swój obowiązek zwrócić uwagę pana Ministra, że tego rodzaju, jak wierzę, mimowolne przyczynienie się do powiększenia liczby jednostek polskiej floty wojennej, których budowy zabrania Niemcom Traktat Wersalski, bynajmniej nie przysłuży się wzmożeniu sił na Bałtyku, zabezpieczających nam w drodze morskiej nieodzowną na wypadek wojny łączność z Prusami Wschodniemi“.

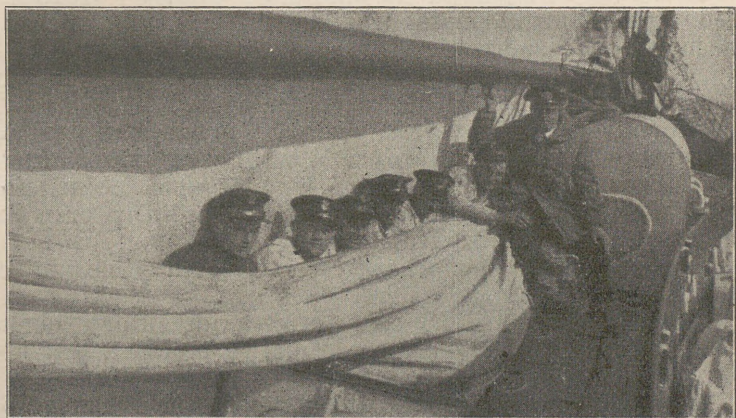
List ten i tych parę zdań moich wywodów zobrazować miały jak ważną rolę odegrać ma u nas Marynarka Wojenna. Niestety, brak wszelkiej tradycji morskiej, brak należytego jeszcze uświadomienia w tych sprawach, wreszcie całe mnóstwo innych kłopotów, bliższych i więcej namacalnych — sprawia, że sprawa Marynarki Wojennej nie jest w społeczeństwie naszym jeszcze należycie ocenianą; dzięki jednakże wysiłkom odpowiednich naszych czynników i zainteresowaniu sąsiadów, z roku na rok ocena potrzeby i ważności rośnie, świadomość się budzi i zaczątki floty naszej stają się podwaliną realną pod naszą Siłę Zbrojną na morzu, jeden z głównych i podstawowych czynników: *przyszłej potęgi i mocarstwowości naszej Ojczyzny!*

K. Mora.

Kilka słów o zawodzie oficera Marynarki Wojennej.

Ciężki tułów kołyszący się na kabłąkowatych nogach, z nieodzowną fajką w ustach, wyrzucających stek słów nieparlamentarnych; twarz okolona rudymi bokobrodami i nos fioletowy od ginu i rumu — to obraz marynarza, jaki część społeczeństwa z popularnej literatury o wilkach morskich, zdołała sobie przyswoić.

A to doprawdy obraz zupełnie fałszywy — były może kiedyś przed laty na żaglowcach handlowych takie typy, których już nie ma. Trudno mi przytoczyć jakieś dowody namacalne że jest inaczej — ta, już przypuszczalnie nieliczna część społeczeństwa, która przyswoiła sobie taki właśnie obraz marynarza — albo da mi wiarę, albo przekona się sama, że jest diametralnie inaczej.



Popołudniowa siesta na „Iskrze“.

Młody chłopiec maturzysta, chcący obrać sobie zawód oficera Marynarki Wojennej, obiera zawód, jakiemu nie ma równych w chwili obecnej w Rzplitej.

Wszystkie mniejwięcej zawody wprowadzają ich adeptów w dziedziny istniejące, mniej lub więcej rozbudowane, jasno zrozumiałe, bo namacalnie potrzebne do egzystencji i życia narodu w teraźniejszości.

Marynarka Wojenna jest dopiero w pierwszym stadium powstawania. Jej ważność i jej potrzeba, jak każda nowa idea, wywalcza sobie dopiero prawo do życia i rozwoju wśród nierozumiącego należycie tych kwestyj, pozbawionego wszelkich morskich tradycji społeczeństwa. Każdy nowy jej członek, ma nie tylko możliwość korzystania z tego co obecne pokolenie już zbudować było w stanie, ale nakłada na siebie obowiązek włożenia wszystkich swych sił fizycznych i moralnych w dalszą fizyczną i ideową budowę chlubnie rozpoczętego zaledwie dzieła.

Zawód oficera Polskiej Marynarki Wojennej łączy w sobie najszczytniejszy zawód żołnierza polskiego, marynarza-żeglarza, tego, który po wiekach przerwy, znów Bandere Odrodzonej Polski strzeże i wozi po oceanach i morzach świata, wreszcie oficera Marynarki Wojennej wychowawcy dalszych zastępów oficerów i marynarzy i tego, na którego barkach często spoczywać będzie reprezentowanie Państwa i Narodu wśród obcych, niekiedy wyraziciela życzeń, żądań, grózb.

Nasza Marynarka Wojenna^{*} posiada 3 zasadnicze korpusy osobowe oficerskie:

- a) morski,
- b) techniczny,
- c) rzeczno-brzegowy.

Ponadto w Marynarce jest cały szereg broni i służb, których oficerowie ze względu na charakter służby i szczupłe zapotrzebowanie Marynarki są przydzielani z Armji. Są to: lekarze, intendenci, sędownicy i t. p.

Korpus c) rzeczno-brzegowy nie posiada specjalnych szkół w marynarce naszej dla swych adeptów.

Korpus techniczny jest zasilany przez krajowe szkoły politechniczne, szkołę Rotwarda i Wawelberga oraz Państwową Szkołę Morską (Handlową), oraz w bieżącym roku po raz pierwszy uruchomiony zostanie wydział techniczny przy Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej.

Do korpusu rzeczno-brzegowego są przyjmowani oficerowie z Armji.^{*)}

Najliczniejszym korpusem oficerskim, który obsługuje flotę na morzu, flotylę rzeczną i lotnictwo morskie, jest korpus morski.

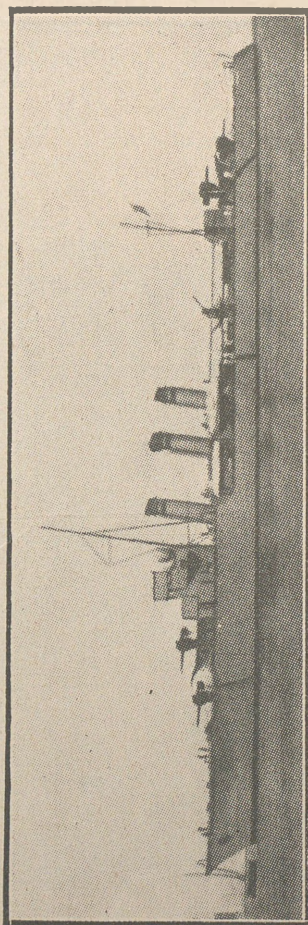
Dla korpusu tego jak i dla korpusu technicznego posiada Marynarka Wojenna specjalną Szkołę:

Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej.

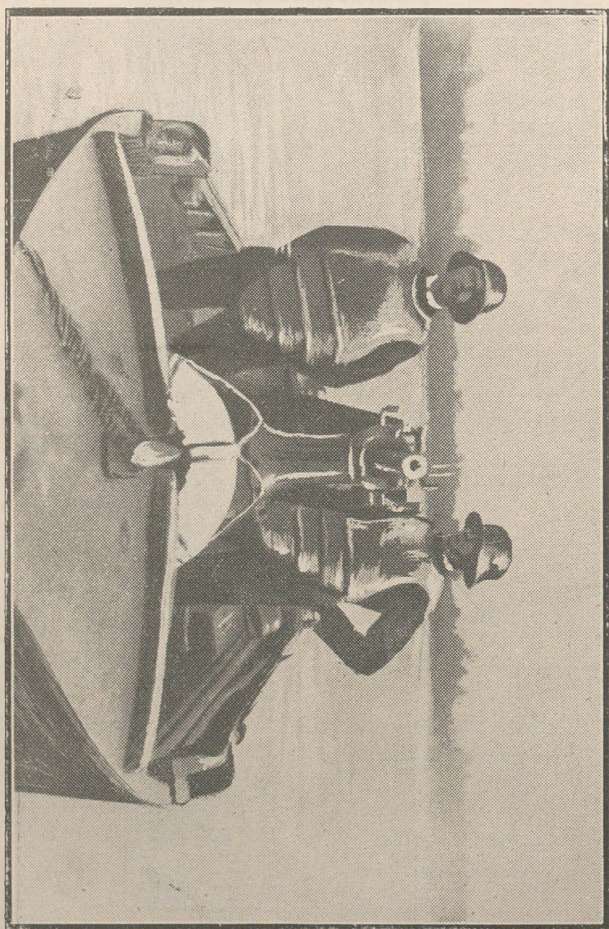
Szkoła ta, aż do czasu wybudowania odpowiednich pomieszczeń w Gdyni, mieści się czasowo w Toruniu.

Posiada ona dwa wydziały: morski i techniczny. Techniczny od roku 1931.

^{*)} Bliższe informacje otrzymać można w Kierownictwie Marynarki Wojennej w Warszawie ul. Chałubińskiego 3.



O. R. P. „Wicher“.



Podchorążowie na rzekach Polesia.

Szczegółowe, corocznie ulegające pewnym modyfikacjom „Warunki przyjęcia“ wysyła na żądanie bezpłatnie Adjutantura tejże szkoły. Do Szkoły tej na wydział morski przyjmuje się maturzystów (zgłaszać się należy jeszcze przed maturą od lutego do 1 maja roku w którym się zdaje maturę).

Matura, która w grę wchodzi dla przyjęcia na wydział morski, jest maturą gimnazjalną wszystkich trzech typów gimnazjów państwowych, lub z prawami państwowymi, korpusów kadeckich, względnie równorzędnych (co w specjalnych wypadkach rozstrzyga Komenda Szkoły). Najodpowiedniejszą jest matura gimnazjum typu matemat.-przyrodniczego. Na wydział techniczny wymagana jest matura jak na wydział morski, lub więcej pożądané ukończenie szkoły średniej technicznej.

Naturalnie ubiegać się o przyjęcie może też każdy, kto złożył maturę w poprzednich latach, pod warunkiem, że nie przekroczył wieku.

Wiek dla przyjmowanych w roku 1931 ograniczony jest nieprzekroczeniem w dniu 1 lutego 1931 r. 19½ lat życia dla wstąpienia na wydział morski, a nieprzekroczenie lat 20 w dniu 1 lutego 1931 dla wstąpienia na wydział techniczny.



Na maszcie lskry.

Jednym z bardzo ważnych warunków, jest rzecz oczywista bardzo dobre zdrowie.

Dlatego każdy mający zamiar wstąpić do Szkoły Podchor. Mar. Woj. winien przed złożeniem podania dać się zbadać przez lekarza.

Dopiero w wypadku, gdy jest przekonany, że posiada odpowiednie zdrowie, może wnieść podanie (według „warunków przyjęcia“).

Po wniesieniu podania otrzyma z Komendy Szkoły poświadczenie, które upoważni kandydata do komisyjnego bezpłatnego zbadania stanu zdrowia w każdym wojskowym szpitalu okręgowym.

W razie zaakceptowania przez Komendę Szkoły podania, kandydat zostaje wezwany na egzamin wstępny (na 6. lipca), po którego złożeniu zostaje wcielony do Szkoły.

Okres wyszkolenia podchorążych w marynarce wojennej od wcielenia aż do nominacji na podporucznika marynarki wojennej korpusu morskiego, lub technicznego trwa 3 lata i 6 tygodni.

Szkolnictwo na wydziale morskim rozpada się na:

- a) 6-tygodniowe wyszkolenie rekruckie,
- b) 7-tygodniowe pływanie próbne, na okręcie na morzu (poczem przysięga i nominacja na podchorążego marynarki),
- c) 6-miesięczny kurs teoretyczny w Szkole w Toruniu,
- d) 6-miesięczny kurs praktyczny na żaglowcu szkolnym O. R. P. „Iskra“ (przeważnie zagranicą).
- e) 6-miesięczny kurs teoretyczny w Szkole w Toruniu,
- f) 6-miesięczny kurs praktyczny na okrętach na morzu,
- g) 6-miesięczny kurs teoretyczny w Szkole w Toruniu,
- h) 3½-miesięczny kurs praktyczny na okrętach na morzu (w tem 1 miesiąc na flotyli rzecznej).

Na wydziale technicznym następują te zmiany, że czas zaokrętowania na żaglowcu odpada, a zamiast niego, oraz za część czasu przeznaczanego na inne zaokrętowania przeznacza się na praktykę warsztatową.

Co roku podchorążowie otrzymują 2 tygodniowy (względnie po pływaniu na żaglowcu 1-miesięczny) urlop. (Wydział techniczny po pierwszej praktyce warsztatowej). Na Boże Narodzenie i Wielkanoc po 10 dni urlopu. Po nominacji na podporuczników otrzymują mianowani 6-tygodniowy urlop.

W szkole Podchorążych Marynarki Woj. wykładanych jest 40 przedmiotów.

Naukę, utrzymanie i umundurowanie otrzymują podchorążowie bezpłatnie.

Mimo to jednak pewna drobna pomoc pieniężna z domu jest dla każdego podchorążego potrzebna (od 30 zł miesięcznie wzwyż).

Podchorążowie otrzymują żołd odpowiadający stopniom niezawodowych podoficerów.

Jak widać z powyższego zestawienia czasokresów kształcenia podchorążych, życie ich jest pełne urozmaiceń. Nauki wymaga się wiele, dla zawodu potrzebna jest duża sprężystość fizyczna, to też wymagania pod tym względem są duże.

Podchorążym wydziału morskiego a również w pewnej mierze wydziału technicznego są dane możliwości zwiedzenia różnych krajów podczas ich szkolnych zaokrętowań.

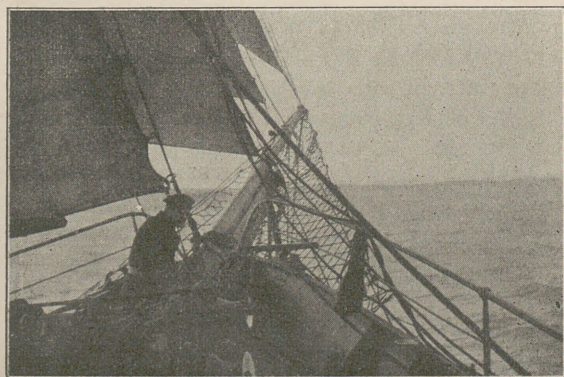
Podchorążowie n. p. młodszego rocznika wydziału morskiego a więc zaledwie po 9½ miesiącach pobytu w marynarce w r. 1930 na okręcie szkolnym O. R. P. „Iskra“ odbyli następującą podróż: Gdynia, Cherbourg, Portsmouth, Santiago di Cuba, New Port (Stany Zjednoczone), Brest (Francja), Gdynia.

Po ukończeniu Szkoły następuje w Gdyni uroczysta promocja na podporuczników z udziałem rodziców i krewnych — przyczem primus kursu otrzymuje w darze od Pana Prezydenta Rzplitej szablę honorową, którą wręcza mu przedstawiciel Pana Prezydenta.

Wymagania w Marynarce, której urządzenia i bronie są szczytem nowoczesnej techniki, są tak duże, że wyszkolenie młodych oficerów po ukończeniu Szkoły Podchor. Mar. Woj. się nie kończy. Przez cały następny rok po nominacji przechodzą podporucznicy korpusu morskiego kursy specjalne, mające na celu udoskonalenie w praktyce i przygotowanie się do roli przełożonego.

Są to paromiesięczne, względnie parutygodniowe kursy:

- a) piechoty,
- b) łączności (sygnalizacja i radio)
- c) nawigacji,
- d) mechanizmów okrętowych,
- e) broni podwodnej,
- f) administracji,
- g) artylerji,
- h) lotnictwa.



Na dziobie „Iskry“.

Dopiero po ukończeniu tych wszystkich kursów, po miesięcznym urlopie podporucznicy otrzymują przydziały oficerskie na okrętach floty.

Dla nowomianowanych podporuczników korpusu technicznego przewiduje się również dalsze szkolenie na kursach specjalnych w Marynarce, na wyższych uczelniach w kraju, wzgl. zagranicznych.

Kilku, przeważnie 4-ch podporuczników korpusu morskiego zostaje odkomenderowanych do Francji na roczny kurs t. zw. Ecole d'Application d'enseigne de vaisseau w zaprzyjaźnionej z naszą, Wojennej Marynarce Francuskiej. Kurs ten odbywa się na krążowniku szkolnym, odbywającym podróż, prawie, że naokoło świata.

Po dwóch mniej więcej latach, licząc od nominacji na podporuczników, zostają porucznikami Marynarki Wojennej.

Każdy oficer korpusu morskiego dąży następnie do specjalizacji w jednym z działów służby wojenno-morskiej.

Nie zatracając charakteru oficera Marynarki Wojennej o ogólnem wyższem wykształceniu, obejmującym wszystkie gałęzie swego zawodu, oficer specjalizuje się w szkołach i na kursach specjalnych, które doskonala go w obranej specjalności na wybitniejszego jej znawcę i kierownika, czy to w oddziałach na lądzie, w sztabach, czy na okrętach.

Do ważniejszych działów w których oficerowie Korpusu morskiego w stopniu porucznika i kapitana się specjalizują, należą:

- a) artylerja,
- b) broń podwodna (torpedy, miny, trały),
- c) nawigacja,
- d) lotnictwo morskie,
- e) hydrografia,
- f) łączność.

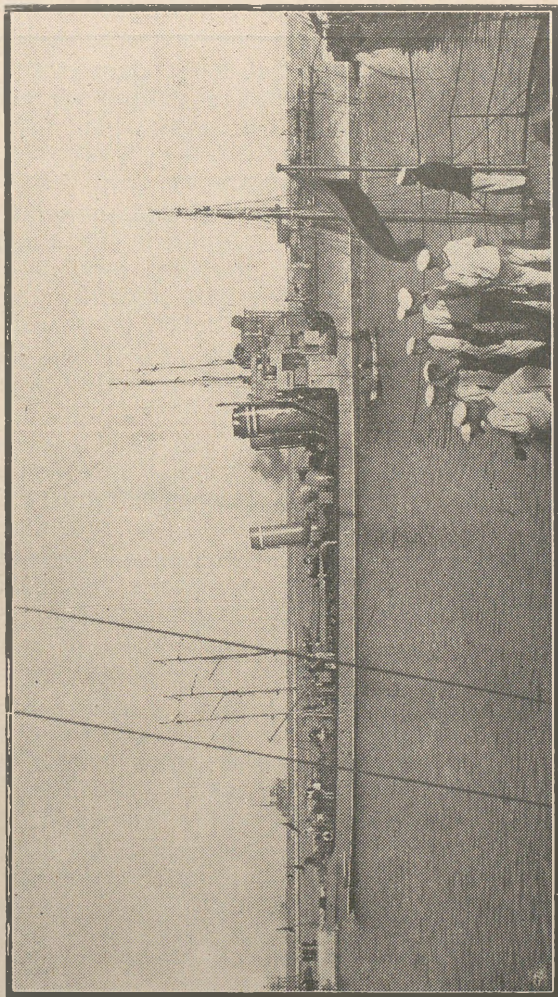
Ze szkół artylerji, broni podwodnej, hydrografji i szkoły podwodnego pływania (łodzi podwodne) korzystają nasi oficerowie w Marynarce Wojennej Francuskiej.

Z czasem naturalnie, szkoły takie będziemy mieć i w kraju.

Przy szkole Podchor. Mar. Woj. są organizowane corocznie kursy przygotowawcze dla oficerów chcących wyjechać do szkół francuskich (chodzi przedewszystkiem o język).

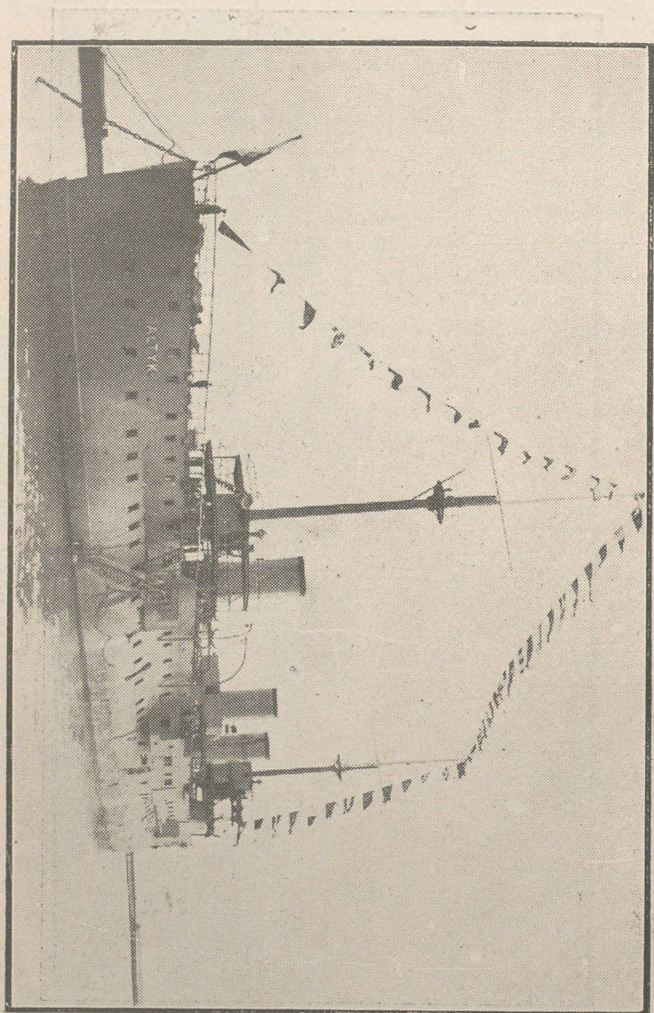
Dla prac w sztabach, nauki taktyki morskiej i ogólnego zniwelowania poglądów użycia broni reprezentowanych w Marynarce Wojennej, kształci się starszych oficerów korpusu morskiego w specjalnych kursach taktycznych i aplikacyjnych, urządzonych przy Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, oraz w t. zw. Ecole de guerre naval w Francji. Dla wyższych dowódców istnieją kursy w Francji w t. zw. „Centre d'Etudes“, z których nasza Marynarka ma również możliwość korzystania.

Jak widzimy bardzo różnorodną jest droga, którą obiera wstępujący do Marynarki Wojennej. Uciążliwe są studia, tak w Szkole Podchorążych, jak i czekające młodego oficera na wymienionych dla Korpusu morskiego i niewymienionych dla



Basen portu wojennego w Gdyni.

O. R. P. „Baltyk“.



korpusu technicznego kursach i w szkołach specjalnych. Wymagania od oficera marynarki są zatem duże, ale wymaga tego stanowisko oficera Marynarki Wojennej, którego poziom umysłowy musi być nieprzeciętny, jak nieprzeciętnym jest jego zawód wśród żywiołu takiego, jakim jest morze i okręty nadwodne, podwodne i powietrzne, zbudowane, urządzone i zaopatrzone bodaj w najwyższe pomysowości i wyczyny techniczne myśli ludzkiej.

Rzecz oczywista, że mówiąc o tych wszystkich rzeczach jakie kandydatom na oficerów i oficerom daje Marynarka, aby ich przysposabiać i doskonalić w zawodzie, nie można pominąć wymagań i ośrodków warsztatów pracy jakie czekają oficera i trzeba chociaż o nich wspomnieć.

Jak wspomniałem w poprzednich ustępach, nasza Marynarka Wojenna jest w stadium tworzenia się. I od wszystkich tych, którzy jej swą młodość, pracę i życie całe poświęcają, żąda szczerego oddania, najlepszych wysiłków i zapału dla jej budowy w odrodzonej Rzplitej.

Daleką jest droga, gdy nasza Siła Zbrojna morska będzie taką, aby mogła należycie wypełniać swoje zadania pokojowe i wojenne.

Nie mniej dzisiaj już, można określić te ośrodki, które, przy dalszym rozwoju centralizować będą cały ogrom pracy i nakładów moralnych i materialnych Państwa budującego wojenną marynarkę.

Najważniejszym ośrodkiem naszej Marynarki Wojennej jest naturalnie nasze wybrzeże i nasze morze.

Tam w Gdyni znajduje się w budowie nasz port wojenny ze wszystkimi urządzeniami i budynkami wymaganymi dla postoju i zaopatrywania naszej floty wojennej.

Flota ta składa się narazie oprócz dywizjonów okrętów mniejszych, które przez szereg lat spełniały swe zadania przede wszystkim jako obiekty szkolne — z jednostek nowoczesnych budowanych we Francji, które właśnie teraz w roku 1931 wykończone, wypróbowane, napływają do kraju.

Są to jednostki najlepsze i największe w swoich typach na Bałtyku. (Kontr-torpedowce a 1500 tonn „Wicher“ i „Burza“, łodzie podwodne: „Ryś“, „Zbik“, „Wilk“). Rzecz jasna, że to początek, że za temi jednostkami przyjdą inne nowoczesne i znakomite, gdyż Polskę nie stać na to, aby miała flotę, która liczebnością swych jednostek i ich siłą nie da gwarancji, że w potrzebie wypełni należycie swoje zadanie.

Przypuszczać należy, że z chwilą, gdy te słowa ujrzą światło dzienne, kwestja dalszej rozbudowy floty wejdzie na realne tory.

Tego wymaga potrzeba chwili i to przeświadczenie, że okręty budują się przez parę lat i że czekając, lat tych nie można tracić nadaremnie.

Do floty naszej należy dywizjon lotnictwa morskiego, który jest częścią składową floty.

Pas wybrzeża morskiego od granicy gdańskiej, z portami Gdynią, Puckiem i całym półwyspem helskim tworzy terytorjum podległe wojskowo Dowódcy Floty (analogicznie jak terytorja podległa Dowództwom Okręgów Korpusów w całym kraju).

Na wschodzie, na rzekach Pinie i Prypeci posiadamy flotylę rzeczną, której głównymi jednostkami są specjalnie zbudowane monitory.

Topograficzne właściwości terenu sprawiają, że nasza flotyla posiada bardzo duże znaczenie, zastępując tam, u wschodnich rubieży, dużą siłę lądową.

Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej znajduje się czasowo w Toruniu, aż do czasu wybudowania odpowiednich lokali w Gdyni.

Na razie też Kadra Marynarki Wojennej (oddział macierzysty szeregowych Mar. Woj.) znajduje się w Świeciu n. W.

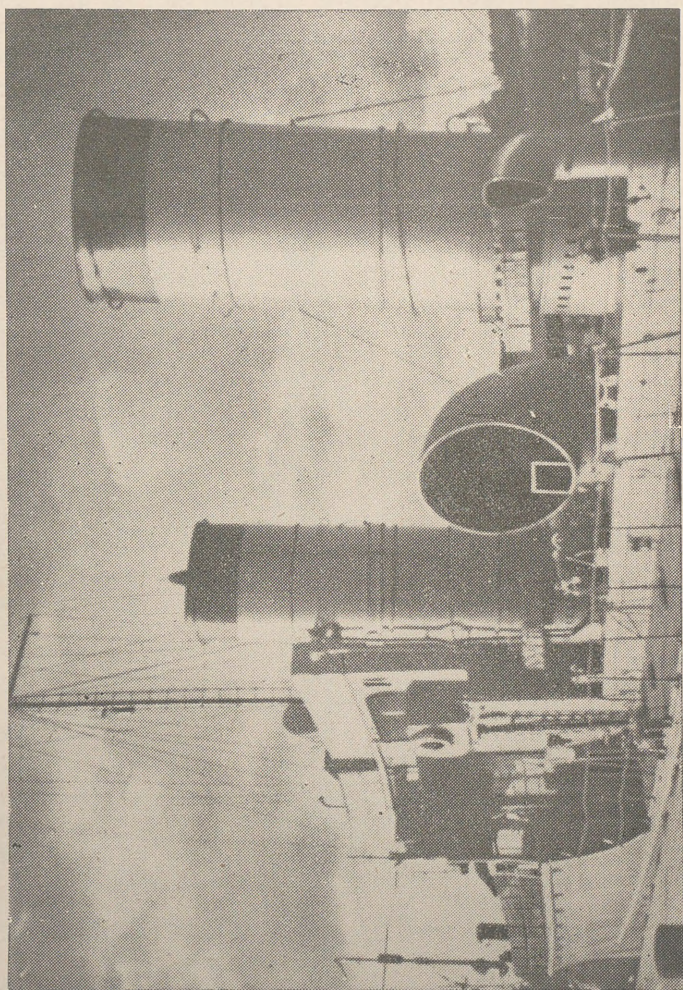


W porcie na Grun Canarja.

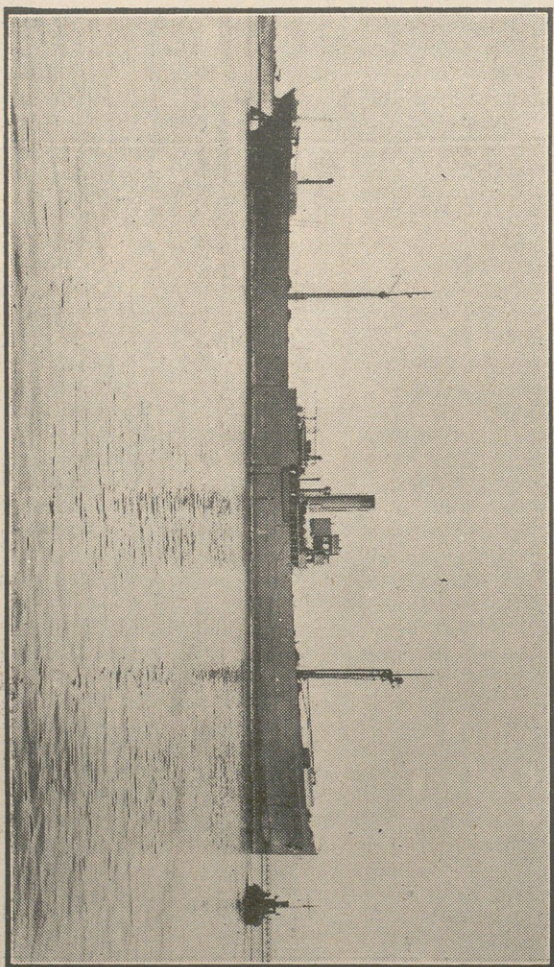
Władzą centralną Marynarki Wojennej jest Kierownictwo Marynarki Wojennej w Warszawie, którego Szef podlega bezpośrednio Ministrowi Spraw Wojskowych; jest on przełożonym wszystkich oddziałów marynarki.

Wewnętrzna organizacja Marynarki Wojennej z roku na rok staje się coraz to więcej zwartą, agendy jej rozrastają się na coraz to nowe dziedziny w życiu wewnętržno-państwowem. Nie małą rolę gra tu coraz to większa rozbudowa Gdyni i naszej marynarki handlowej; — nasza Marynarka Wojenna, tak pod względem organizacji wewnętrznej, jak i personelu jest przygotowaną do dużego rozwoju materialnego i do zajęcia tej pozycji i tego znaczenia w umysłach społeczeństwa i w życiu państwowem, jakie przysługuje jej ze względu na poważne i ciężkie zadania, które są jej przeznaczone.

* * *



O. R. P. „Mazur“.



O. R. P. „Wilja“.

Wkońcu interesującą rzeczą będzie poinformować się pobieżnie, jak przedstawia się kwestja materialnego uposażenia jednostki.

W Szkole Podchorążych Mar. Woj., a więc podczas tych pierwszych kroków stawianych w marynarce, wówczas gdy słuchacz tej szkoły li tylko czerpie wiedzę i umiejętności mające przygotować go do przyszłego zawodu, zasadniczo otrzymuje naukę, utrzymanie i umundurowanie na koszt Państwa — nawet już od samego początku pobiera niewielkie wynagrodzenie w postaci żołdu.

Zrozumienie, że wówczas, gdy równowieśnicy podchorążych, będąc na wyższych studjach cywilnych kosztują dużo swych ojców, względnie opiekunów, przewiduje zaledwie drobne dobrowolne świadczenia ze strony rodziców, względnie opiekunów.

Podczas szkolenia praktycznego na okrętach sytuacja materialna jest lepsza (zależnie od tego, gdzie dany okręt pływa), nie wyklucza to jednak, że i wtedy pomoc materialna jest wskazaną.

Studja potrzebne dla zawodu oficera Marynarki Wojennej nie są zatem całkowicie bezpłatne, pod względem swej wszechstronności i wiedzy nie ustępują innym studjom cywilnym.

Liczba zgłoszeń kandydatów jest dostateczna, zapotrzebowanie stosunkowo niewielkie, a broszura niniejsza ma tylko na celu niesienie pomocy w uzyskaniu potrzebnych informacji dla mających zamiar wstąpić do marynarki i uchronienie ich od wiadomości często mylnych.

Po uzyskaniu stopnia oficerskiego, uposażenie, zwłaszcza w pierwszych latach jest wystarczające dla utrzymania, jednakże wymagania co do ubioru, jak i przez często konieczne powinności reprezentacyjne sprawiają, że otrzymywanie sukursów z domu ułatwia życie i samopoczucie młodego oficera.

Uposażenie materialne oficerów Marynarki Wojennej jest zasadniczo równe uposażeniu oficerów Armji, przepisанemu dla odpowiednich stopni i okolic. (N. p. dodatek dla Gdyni wynosi 40% zasadniczych poborów).

Częste dla oficerów Marynarki Wojennej zaokrętowania są ze względu na specjalny charakter służby na okręcie, tak jak we wszystkich marynarkach połączone ze specjalnymi dodatkami, uzależnionymi znowu od okolic w których okręt pływa.

Te tak zwane dodatki morskie w pewnych wypadkach są dość znaczne.

Podawania szczegółów staram się unikać, gdyż w tej zwłaszcza dziedzinie następują pewne mniej, lub więcej znaczne zmiany, tak, że zanim ta broszurka ujrzy światło dzienne, podane wyliczenia mogłyby być już nieaktualne.

We wszystkich możliwych do publikacji kwestiach, interesujących się kandydatów wzgl. ich rodziców będzie informowała bezpłatnie Komenda Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej).*

K. M.

* Wszelkie zapytania pisemne należy kierować pod następującym adresem: Komendant Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej, Toruń

(Artykuł niniejszy jest przedrukiem z miesięcznika
Ligi Morskiej i Kolonjalnej „Morze“).

Z podróży „Iskry“.

Poranek wstawał szary, mglisty i wietrzny. Zapowiadał się smutny, jesienny dzień. Niebawem jednak rzeźki wiatr jął czynić porządek w zwartych zastępach szarych chmur; tu i tam błysnęło błękitem jesienne niebo, a po pewnym czasie ciepłe promienie słońca załaty morze i port Gdyniński, złącząc siwe czubki fal, stojące w porcie okręty i gromadkę oczekujących na molo marynarzy.

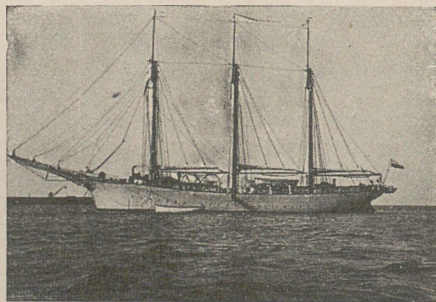
— „Iskra“ idzie! — rozległ się radosny okrzyk.

Nie omyliło się wprawne oko marynarskie. Już wynurzyły się z horyzontu polskiego morza koniuszki masztów, ubranych w białe żagle, wydęte wiatrem, już widać reje, dziobak, a wkrótce i cała „Iskra“ ukazała się oczom oczekującym.

Oto szczęśliwy koniec podróży. „Iskra“ staje spokojnie przy ścianie mołu portu Gdynińskiego, odpoczywając po przebytych trudach.

Lotem błyskawicy przeleciała po piaszczystym wybrzeżu wieść o przybyciu naszego dzielnego żaglowca. Głośnem echem odbiła się o mury miasta i dalej powędrowała... do kraju.

Pięć miesięcy minęło od dnia, w którym po tradycyjnem odprawieniu Mszy świętej, śniadaniu na pokładzie okrętu, oraz po ser-



O. R. P. „Iskra“ żaglowiec szkolny polskiej marynarki wojennej.

decznem pożegnaniu ze strony pozostających kolegów i zaproszonych gości, szkolny okręt wojenny „Iskra“ rozwinął żagle i wyszedł w swą daleką i trudną podróż.

Postanowiono odwiedzić naszych rodaków za oceanem, mieszkających na ziemi amerykańskiej, którzy dotąd nigdy jeszcze żadnego z naszych okrętów wojennych u siebie nie widzieli.

* * *

O. R. P. „Iskra” jest to trzymasztowy szkuner żaglowy o wyporności 450 tonn. Posiada on także motor, używany do przejść w kanałach, do wejścia i wyjścia z portów lub przy silnych prądach przeciwnych. Okręt ten przeznaczony jest wyłącznie do podróży szkolnych podchorążych ze Szkoły Marynarki Wojennej, znajdującej się w Toruniu.

Żałoga O. R. P. „Iskry” składa się z: 6 oficerów, w tej liczbie dowódca, 2 oficerów okrętowych, 2 oficerów kursowych ze Szkoły Podchorążych, prowadzących zajęcia szkolne z podchorążymi i 1 lekarz oraz 49 ludzi załogi, w której skład wchodzi 21 podchorążych z drugiego kursu Szkoły. Właściwą załogę okrętową stanowią podchorążowie. Podnoszą oni i zwijają żagle, manewrują niemi, robią różne obliczenia, potrzebne w żegludze morskiej, wreszcie utrzymują okręt w czystości. Poza niemi jest tylko kilku specjalistów marynarzy, kilku ordynansów — reszta zaś — to podoficerowie. Dowódcą okrętu jest kapitan Stefan De Walden.



Oficerowie O. R. P. „Iskra”. Pierwszy od lewej dowódca okrętu kpt. mar. S. de Walden.

W roku 1928 odbyła ona wyprawę do: Libawy na Łotwie, zatoki Tagalahti w Estonji, Hango i Helsingforsu w Finlandji oraz Visby, stolicy wyspy Gotland. Dalej do Dunkierki (Francja), Porto w Portugalji, Casablanki w Marokku francuskim i Cherbourg (Francja). W drodze powrotnej po zderzeniu w kanale La Manche przeszła do Dovru następnie po remoncie w Hull wróciła do Gdyni.

Celem drugiej podróży „Iskry” w r. 1929 była Lizbona stolica Portugalji, Madeira, wyspy Kanaryjskie na oceanie Atlantyckim. W drodze powrotnej zawinęła ona na wyspy Azorskie, gdzie wzięła na swój pokład zwłoki majora Idzikowskiego

który zginął tragicznie przy lądowaniu samolotem „Marszałek Piłsudski” na wyspie Gracioza, podczas przelotu przez Atlantyk.

Następnie odbyła wyprawę do Wyborgu w Finlandji.

Podróż ostatnia była już trzecią podróżą szkolną „Iskry”.

W bieżącym roku (w r. 1930 przyp. Red.) „Iskra” zaprezentowała polską banderę wojenną w kraju, gdzie jej jeszcze nie było. To też podróż ta ma doniosłe znaczenie zarówno pod względem reprezentacyjnym, propagandowym i politycznym, jak i pod względem wyszkolenia naszych przyszłych oficerów Marynarki Wojennej.

Jest powszechnie wiadome, że najlepsze wyszkolenie marynarzy osiąga się na okrętach żaglowych. Dają one, poza wyszkoleniem nawigacyjnym i astronomicznym, wyrobienie w uczestnikach podróży: siły, zmysłu orjentacyjnego, energii, zabiegliwości i t. d. To też wszystkie państwa, posiadające marynarkę wojenną, używają okrętów żaglowych do szkolenia swych przyszłych oficerów.

Pozatem wizyta małego okrętu żaglowego, który przebywa samotnie wielkie przestrzenie morskie, imponuje prawdziwym marynarzom daleko więcej, gdyż nawet tacy marynarze, jak Anglicy, lub Amerykanie, uznając dzielność załogi, starają się przyjąć ją jak najlepiej i traktują całkowicie, jak członków wielkiej rodziny morskiej. Dowodem tego jest choćby owacyjne przyjęcie „Iskry“ w Portsmouth i New Port.

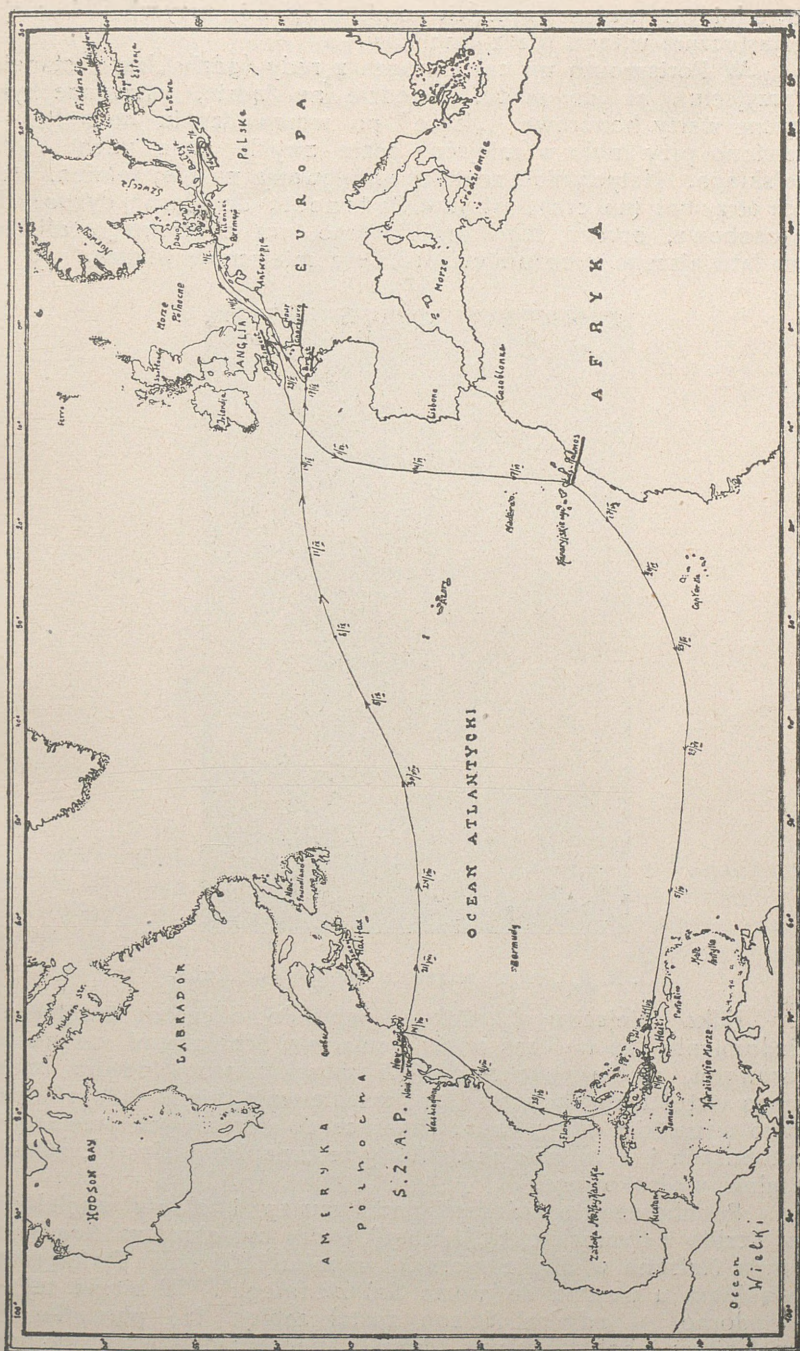
Dzienniki amerykańskie i francuskie, w opisach podróży „Iskry“, podnoszą z podziwem odwagę, wytrzymałość i wiedzę praktyczną naszych marynarzy. Nic w tem dziwnego, „Iskra“ jest okręciem bardzo małym, a więc dużo trzeba umiejętności, by żeglować na niej po oceanach.

Oto jak opowiedział mi przebieg tej podróży jeden z jej uczestników:



Cwiczenia z astronomii.

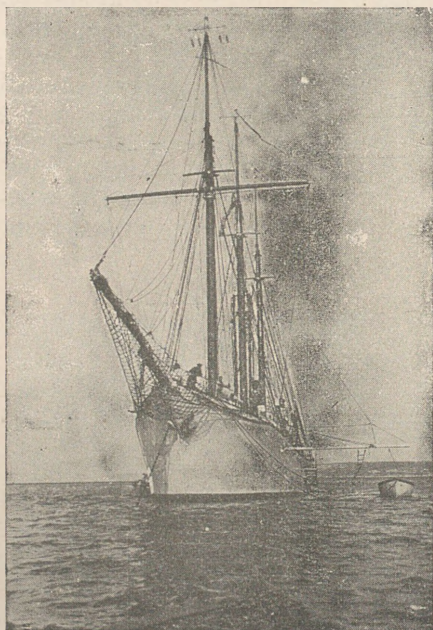
„Dnia 7-go maja r. b. po południu wyszliśmy z portu Gdynińskiego i wzięliśmy kurs na zachód. Pogoda była narazie sprzyjająca. Rano, dnia 9-go maja „Iskra“ przeszła w pobliżu wyspy Bornholm, a 11 maja przybyła do kanału Kilońskiego. Po wyjściu z kanału do morza Północnego zmagaliśmy się przez parę dni ze sztormową pogodą i przeciwnymi wiatrami, wreszcie dnia 17 maja pod wieczór zarzuciliśmy kotwicę w Cherbourg (Francja). Tu „Iskra“ miała możność przywitania naszego nowego kontrtorpedowca O.R.P. „Wicher“, który odbywał ostatnie próby przed wyruszeniem do Gdyni. Przyjęto nas w Cherbourg bardzo gościnnie. Mieliśmy dużo znajomych z marynarki francuskiej, którzy starali się jak mogli, uprzyjemnić nam pobyt w ich ojczyźnie. Oficjalne wizyty, złożone przez dowódcę „Iskry“, uzupełnienie zapasów prowiantu, słodkiej wody i t. p. potrwały do 22 maja, w którym to dniu „Iskra“ odtoczyła z Cherburga i wzięła kurs na Portsmouth (Anglja), dokąd



Wykres drogi, jaką przebyła „Iskra” podczas tegorocznej swej podróży.

po dwudniowej walce z przeciwnymi wiatrami, przysłała 24 maja entuzjastycznie witana przez Anglików.

W Portsmouth na całej drodze z redy (gdzie „Iskra” stanęła po przyjeździe), aż do portu, wszędzie na lądzie, ustawione były specjalne warty honorowe. „Iskrę” po wprowadzeniu do portu — postawiono przy moło w miejscu, gdzie zwykle staje yacht króla angielskiego. Natychmiast został zainstalowany na niej telefon. Dowódca otrzymał (na czas postoju w Portsmouth) do własnej dyspozycji auto osobowe, oprócz tego przydzielono mu specjalnego oficera celem łatwiejszego porozumiewania się z miejscową władzą.

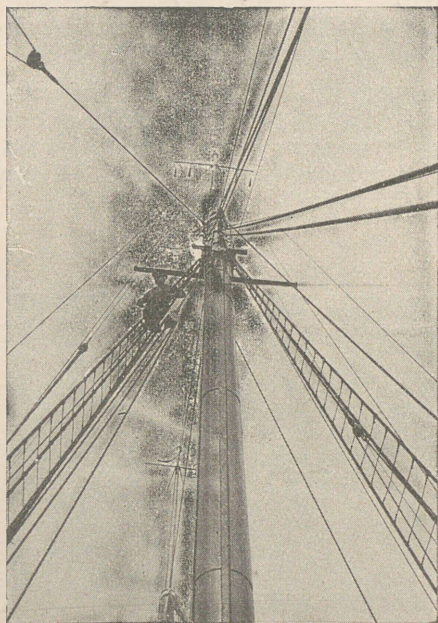


O. R. P. „Iskra” w zatoce Santjago de Cuba.

Kilka miejscowych klubów przysłało oficerom okrętowym zawiadomienia, że na czas postoju mianują ich swymi członkami honorowymi, a dla podchorążych i załogi zaproponowano bilety wolnego wstępu na koncerty w kasynie miejskim, jak również wydano wszystkim karty, upoważniające do darmowych przejazdów w autobusach i w tramwajach. Karty te, z napisem „Iskra”, zostały specjalnie wydrukowane.

Podchorążowie zwiedzali port, muzea i okręty angielskie, w tej liczbie i słynny okręt „Victory”, który był okrętem flagowym admirała Nelsona w bitwie morskiej w roku 1805 pod Trafalgarem (przylądkiem u wejścia do morza Śródziemnego). W bitwie tej — jak wiadomo — admirał Nelson został zabity. Na pamiątkę tej sławnej bitwy i bohaterskiego admirała, flagowy jego okręt „Victory” jest starannie przez Anglików przechowywany.

Podobnie jak w Cherburgu, dowódca „Iskry” składał wizyty oficjalne wszystkim miejscowym władzom i był rewizytowany przez wszystkich z admirałem Roger Keyes'em na czele. Admirał zwiedzał szczególnie „Iskrę” przez czas dłuższy, na każdym kroku okazując swe żywe zainteresowanie.



Na waniach.

Miła i serdeczna gościna, jakiej doznała „Iskra” w Portsmouth trwała do 27 maja. W dniu tym z żalem pożegnaliśmy Portsmouth i wyruszyliśmy do następnego etapu podróży — Los Palmas, znajdującego się na wyspach Kanaryjskich. Do portu tego wpłynęła



Spokojne popołudnie.

„Iskra” 10 czerwca. Cała dwutygodniowa podróż miała przebieg pomyślny, wiatry sprzyjały, pogoda była spokojna.

W Los Palmas przyjęcie oficjalne władz miejscowych, dzięki wpływom niemieckim, było dość powściągliwe, miejscowa ludność odniosła się do załogi „Iskry” bardzo serdecznie i nader przyjaźnie.

Po paru dniach postoju „Iskra” ruszyła w drogę przez ocean do Nowego Świata. Cała ta podróż, aż do wysp antylskich, trwająca 30 dni, przeszła przy idealnie pięknej pogodzie i pomyślnych wiatrach. Wreszcie dnia 10 lipca zobaczyliśmy wyspę Haiti, a 14 lipca zarzuciliśmy kotwicę w zatoce Santjago de Cuba.

Na Kubie przyjęto „Iskrę” ogromnie serdecznie. Urządzono kilka wycieczek krajoznawczych (wspólnie z kadetami marynarki kubańskiej), zorganizowanych przez konsula francuskiego, który był proszony przez ambasadora Rzeczypospolitej Polskiej w Waszyngtonie o objęcie opieki nad „Iskrą”.



Siesta pod palmami w Santjago de Cuba.

Urządzano liczne przyjęcia oficjalne i prywatne, w mieście i na pokładzie „Iskry”.

Wreszcie dnia 21 lipca podziękowaliśmy za gościnne przyjęcie i wzięliśmy kurs do New-Port w Ameryce Północnej.

Przejście to było dla „Iskry” bardzo pamiętne. Wogóle okolice wysp antylskich są bardzo burzliwe, to też dnia 30 lipca spotkał „Iskrę” tornado*), który, pomimo pośpiesznego zwijania, podarł w strzępy kilka żagli. Ten huraganowy wiatr trwał przeszło godzinę i jak raptownie się zaczął, tak się też skończył. „Egzamin” ten „Iskra” zdała jednak doskonale.

4 sierpnia „Iskra” przybyła do New-Port (St. Zjednoczone), witana przez liczną kolonję polską. Przybyli tu Polacy ze wszystkich Stanów, pragnąc ujrzeć polski okręt wojenny i powitać w nim niejako cząstkę ziemi ojczystej. To też nie obeszło się bez łez

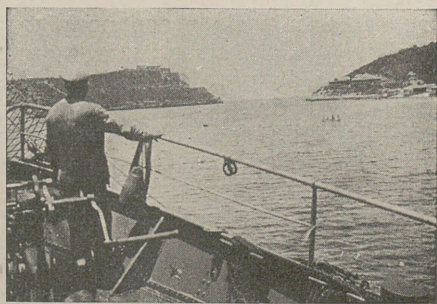
*) Tornado — przelotny huragan o wielkiem napięciu.

i wzruszających scen. W mgnieniu oka cały pokład „Iskry“ został wypełniony przez rodaków. Nikt nie chciał słyszeć o jakimkolwiek porządku, każdy śpieszył, aby przycisnąć się do dowódcy okrętu, by jak najprędzej ucisnąć mu dłoń. Entuzjazm był ogólny.



O. R. P. „Iskra“ w Brest, w porcie handlowym.

W New-Port, podobnie jak w innych portach, dowódca „Iskry“ składał wizyty oficjalne i przyjmował je u siebie. Przyjęcia prywatne w mieście i na okręcie następowały po sobie wzajemnie. Podchorążowie zwiedzili w tym czasie Nowy York i okolice New Yorku, jak również niektóre urzędnika portu wojennego*).



Wyjście „Iskry“ z zatoki Santjago de Cuba.

*) New Port jest jedną z głównych baz marynarki amerykańskiej.

Po dwutygodniowym pobycie w New Porcie, w atmosferze niekłamanej sympatii i prawdziwego podziwu dla okrętu i jego dzielnej załogi, zarówno ze strony Amerykanów, jak i miejscowych Polaków — „Iskra“ wyruszyła w powrotną drogę.

Na czwarty dzień po wyjściu „Iskry“ z New Portu, wpadliśmy w strefę cyklonu. Osiemnaście godzin wytężonej ofiarnej pracy o ficerów i załogi, podczas których całe góry wody spadały na pokład „Iskry“, były świetną szkołą dla załogi żaglowca, zwłaszcza, że poza cyklonem mieliśmy jeszcze pożar, spowodowany dostaniem się wody do akumulatorów radiostacji. Ale wszystko zostało szczęśliwie przezwyciężone. Walkę z cyklonem wygraliśmy, przeczem, oprócz kilku podartych żagli, okręt nie poniósł żadnych większych uszkodzeń.



Przyjęcie załogi „Iskry“ przez kolonję polską w New Bedford.

Po miesiącu zmagania się z oceanem, mając za sobą kilka sztormów i wspomniany cyklon, „Iskra“ zawinęła do Brest (Francja), skąd po uzupełnieniu zapasów prowiantów i słodkiej wody, przyjętych na pokład w ciągu paru dni, skierowała się do Gdyni. Znowu La Manche, kanał Kiloński, Bornholm i wreszcie po 5 miesięcznej podróży — ojczysty Hel, a za nim Gdynia i prawdziwie zasłużony odpoczynek.

Podróż trwała 116 dni, podczas których „Iskra“ przebyła 12.200 mil (24.000 klm).

OLGIERD ŻUKOWSKI.

Garść wrażeń podchorążych

z podróży na szkolnym żaglowcu
okręcie O. R. P. „Iskra” w roku 1930.



1. Pożegnanie Gdyni — kanał Kiloński, Morze Północne.

Wszystkie żagle staw!

Prężą się liny, napinają mięśnie, ręce pewnie obchwytną szorstkie fały i ciągną w dół mocno, mocno . . . Majestatycznie wznoszą się żagle. Zrazu niespokojnie trzepocą, potem w miarę podnoszenia — chwytają wiatr, wydymają się, pełnieją.

W wieczornym fiolecie giną zarysy brzegów, Gdynia skrzy się perłami światel, błyskają latarnie na Helu, Oksywiu i Jastarni.

Żegnamy Gdynię. Żegnamy na długie pięć miesięcy, na okres czasu, w którym naszym światem będzie malutka „Iskra” i bezbrzeżny ocean, codzienne kłopoty i wesoła beztroska.



„Iskra” w kanale Kilońskim.

Będziemy żyć życiem marynarza. Oderwiemy się od monottonnych i drobiazgowych kłopotów szarego „ziemskiego” bytu, przeniesiemy się w świat inny, świat odmiennych uczuć, odmiennych pojęć.

Będziemy żyć morzem . . .

Po czterech dniach żeglugi, t. j. 11 maja wchodzimy do kanału Kilońskiego.

Jestem oczarowany.

Mam wrażenie, iż płynę „drogą“ prowadzącą przez pola, łąki, osiedla, drogą od morza do morza.

W nocy kanał przypomina wyśniony świat bajki. Mijamy, czerniejące na gwiazdzistym tle nieba koronkowe arkady mostów, jakieś strzeliste wieże, to znów zjawia się przed nami most zwo-
dzony, otworzą się bezszelestnie, aby się równie tajemniczo zamknąć.

12 maja wchodzimy na morze Północne, żółte, brudne. Między licznymi okrętami które nas mijają poznajemy „Niemen“. Przechodzi blisko obok nas. Podnosi barwne flagi — to TDL — życzę wam szczęśliwej podróży — odpowiadamy XOR — dziękuję.
podchor. Kobierzycki.

2. W Anglii.

Przerażliwy gwizd przeciął ciszę poranka, a w ślad za nim okrzyk naczelnika wachty — zakotwiczenie — okrzyk powtórzony przez wachtowego, wywołujący wszystkich na pokład. Momentalnie każdy stanął na swym stanowisku, cicho i sprawnie.

Przed nami w całej rozciągłości widać było port i miasto, osnute lekkimi tumanami mgły, które wiaterek pędził wdal. Zbliżamy się coraz bardziej ku wybrzeżu. Na redzie stoją olbrzymie krążowniki, awiomatki oraz kontr-torpedowce, szczerzące paszcze swych dział.

Do burty „Iskry“ podchodzi zwinna motorówka z angielskim oficerem komplementacyjnym. Z radością zauważamy, że wiezie ze sobą korespondencję. Prawie jednocześnie Anglik zjawia się na pokładzie i pada komenda — kotwicę rzuć!

Spuszczono szalupę. Reprezentacyjna załoga złożona z podchorążych zajmuje miejsca i w chwilę po odejście oficera angielskiego, nasz oficer udaje się z wizytą do admiralicji portu.

Tymczasem zjawia się holownik wraz z wojskowym pilotem, który wprowadza „Iskrę“ do basenu i pomaga stanąć przy moło. Przyznam się, że byłem trochę zdumiony niebywałą uprzejmością tych zimnokrwistych synów Albionu. Anglicy zakasowali sławną kurtuazję Francuzów.

Natychmiast po przycumowaniu się zainstalowano na „Iskrze“ telefon. Władze miejskie wydały, specjalnie na ten cel wydrukowane bilety dla całej załogi, na bezpłatne przejazdy tramwajami i autobusami miejskimi, a także bilety wstępu do kin i na koncerty. Nasi oficerowie otrzymali zaproszenia do wszelkich miejscowych klubów.

Miasto przedstawia się bardzo ładnie. Jest duże, doskonale utrzymane pod względem czystości i porządku. Daje się tu zauważyć ład i systematyczność opartą na głęboko ugruntowanym poczuciu własnej wartości i własnej potęgi. Anglicy są niezwykle grzeczni. Czy spytać się o coś policmana, poważnie tkwiącego na rogach ulic, czy też pierwszego lepszego przechodnia, odpowiedź zawsze będzie uprzejma i dokładna. W sklepach i restauracjach, czy też cukierniach obsługa szybka i tak samo grzeczna. Wogóle widzimy, że traktują nas jako miłych gości.

podchor. Kraszewski.

Przy wejściu do arsenału wita nas warta honorowa. Stajemy tuż obok H. M. S. „Nelson“ jednego z największych okrętów linjowych 35000 tonn. Obok w doku stoi „Viktory“ okręt Nelsona.

Jest rocznica Trafalgaru — podnosimy wielką gałę banderową wraz ze wszystkimi okrętami wojennymi.

Zaczyna się gorączkowe sprzątanie — u nich wszystko czyściutkie.

Po długich i ciężkich wysiłkach pokład wyszorowany „jak nigdy“ — metal jak złoto. Uprzejmość Anglików nadzwyczajna. Zaprowadzili nam zaraz z mola telefon, wodę, światło — wizyty figur admiralicji — oraz głównodowodzącego flotą, słynnego admirała Rogera Keyes.

Dnia 27 maja, na drugi dzień pobytu zaprowadzili nas na „Victory“. Potężny żaglowiec 2162 tonn, co do szczegółów budowy — wiele ciekawych rzeczy np. kotwice 5 tonn podnoszone ręcznie, nadeliny do nich grubości 30 cm, prawie 200 armat: dwunastofuntowe — pociski okrągłe. Załoga liczyła 860 ludzi. Ciekawa jest komora zderzeniowa — na dziobie, mogąca ulec uszkodzeniu bez szkody dla reszty okrętu.

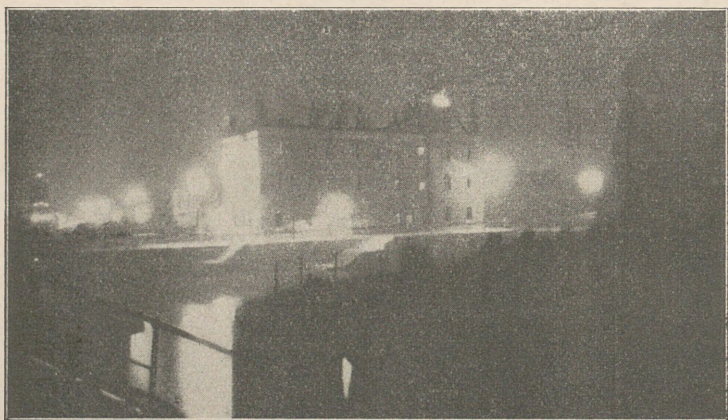


W La Manche spotkaliśmy żaglowiec.

Z pamiątek: tabliczka na miejscu gdzie upadł Nelson, przed którą trzeba odkrywać głowy, parę wieńców, obraz Davis'a w miejscu, gdzie zmarł Nelson. Oddaliśmy mu honory przez minutę milczenia jak nakazują zwyczaje. Wychodząc z „Victory“ mamy vis a vis H. M. S. Nelson. Dzieli je zaledwie 120 lat. Zasadniczych różnic w budowie niema — zmienił się materiał budowlany — siła napędu, a przez to i sylwetka — lecz jakież różnice są w nich. Jeden i drugi jest największym linjowcem swego czasu. Jeden ma 2000 tonn i 860 załogi, drugi 35000 t. i 1500 załogi, na jednym nic się nie robiło mechanicznie, na drugim nic ręcznie. Żaglowiec zależnie od wiatru mógł się zetknąć dziobem z nieprzyjacielem i tak stać

godzinami bez wiatru beczynnie, bo działa były tylko po burtach — a drugi prowadzi walkę nie widząc wroga a tylko lotnik podaje kierunek i odległość nieprzyjaciela. To jest najlepszy obraz postępu, który cały razem wzięty służy do udoskonalenia sztuki wzajemnego mordowania się.

Wieczór — wyjście na ląd, gdzie trafiają do rąk gazety, w których na tytułowych stronach reprodukcja „lskry“ i artykuły, czy to o Polsce, czy naszej Marynarce Wojennej (Ewening News). Choć nas jest bardzo mało, poznają nas jednak. W tramwaju zdarzył się następujący wypadek: jeden z jadących zwraca się do nas „speak you polish“. Rzecz jasna. Niestety nie Polak — Rosjanin, który przed 35 laty opuścił kraj, gdy przemówiłem do niego w ojczystym języku strasznie się rozczulił i rzekł: Nie jestem Polakiem, lecz Polskę kocham za jej pracę“. Takich wypadków było bardzo wiele.



Admiralicja angielska w Portsmouth w nocy.

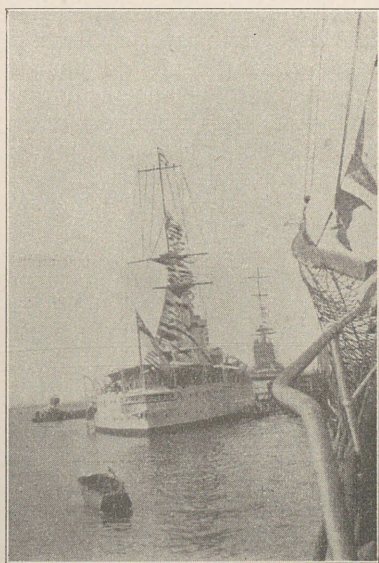
Podnosimy drugi raz wielką gałą — urodziny królowej. W programie zwiedzanie szkół specjalistów morskich. Szkoła torpedowa i broni podwodnej. Prawdziwa to satysfakcja — długi szereg lśniących torped ćwiczebnych, czekających użycia. Mnóstwo przekrojów, modeli poszczególnych części, badanie i sprawdzanie żyroskopów. Przechodzimy do gabinetu minowego. I tu pełno przekrojów, modeli. Bomby hydrostatyczne — cylindrycznego kształtu. Na końcu zwiedzamy ogromny basen służący do sprawdzania zanurzenia min. Basen wysoki na 30 metrów o średnicy około 15 m napelnia się w 36 godzin, a opróżnia w 2. Koszta budowy wynosiły 250000 f. szt. Widzimy z tego, jak nie szczędzą Anglicy pieniędzy ani pracy na szkolenie swoich marynarzy, którym zawdzięczają dziś swe stanowisko mocarstwowe.

Przejeżdżamy motorówką do szkoły artylerji, mieszczącej się na wyspie, powstałej z narzucanego piasku i mułu z dragowania portu. Broń od K. M. do największych współczesnych dział. W olbrzymiej hali stoją wszystkie typy dział okrętowych — ćwiczy

na nich załoga. Oglądamy z podziwem zamki 15 i 16 calowych dział „Nelsona“ i Rodney’a, średnicy wysokości dorosłego człowieka. Brak czasu pozwala jednak zobaczyć system mechanicznego podawania pocisków z komory amunicyjnej z wykluczeniem dostania się ognia do komory przez automatyczne zamykanie drzwi do komory przy otwarciu wejścia do wieży i odwrotnie.

Opuszczamy z żalem szkołę, z przykrością porównując ją do naszych ubogich gabinetów szkolnych, ograniczających się do schematów i wykresów.

Przejeżdżamy przez port wojenny. W naprawie stoi „Hood“ największy okręt świata 42000 t. i wiele innych jak: „Nelson“ 35000 t., „Queen Elisabeth“ i „Warspite“ 33000 t. Wszystkie z serji największych



H. S. M. „Warspite“ Portsmouth, Anglja.

okrętów linjowych świata — imponująco wyglądają szczerząc niby olbrzymie kły — lufy 38 i 40 cm dział, jak wierne psy na straży dumnej królowej mórz Anglii.

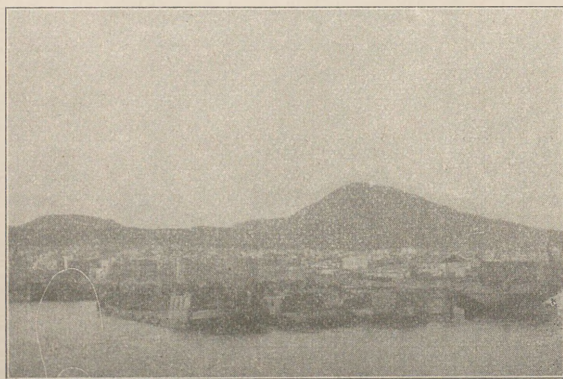
Rozumię zupełnie dumę Anglików i ich poczucie wyższości nad innymi — serce się ściska, patrząc na morskie olbrzymy — by je móc nazwać swojemi. Wróciliśmy na „Iskrę“. Popołudniu ostatnie wyjście na ląd, zaglądamy w mieście tu i tam, każdy chce wrócić prędko na okręt, aby choć trochę wypocząć, bo jutro rano opuszczamy gościnną Anglję, aby „skierować swe kroki“ do Las Palmas na wyspie Gran Canaria.

podchor. Iwaszkiewicz.

3. *Na wyspach Kanaryjskich.*

Gdy dnia 28. V. w wieczornej mgłę znikły wyspy Scilly u poł. zachodnich wybrzeży Anglii — „Iskra“ znalazła się sama wśród niezmiernych błękitów Atlantyku. Czas jakiś światelka parowców na horyzoncie zwiastowały bliskość kanału. Lecz „Iskra“ idąc kursem wprost na wyspy Kanaryjskie szybko się oddalała od sąsiadów. Wiatr westowy wypełniał żagle, motor został odstawiony na długo — i zaczęło się ciche, oceaniczne, prawdziwe żeglarskie życie. Na szerokości Cap Finisterre nocą przyszedł zapowiadany spadkiem barometru sztorm — pierwszy chrzest oceaniczny podchorążych. Nie zaszła potrzeba brania refów coprawda, ale powtarzający się pary razy zwrot wśród ciągle zmieniającego się wiatru, dał przedsmak pracy z żaglami podczas burzy.

Lecz gdy ranek nadszedł, niebo ukazało się błękitne bez jednej chmurki, morze zlekka falowało, a coraz bujniejsza fauna na powierzchni potwierdzała zbliżanie się do pasa tropikalnego. Trójkątne pletwy żarłocznych rekinów nie opuszczały prawie okrętu, stada delfinów pojawiały się od czasu do czasu, igrając z „Iskrą“ opływając ją błyskawicznie dookoła, nurkując pod nią, jakby nawiązując się z powolności naszych ruchów.



Puerto de La Luz Gran Canaria.

Skrzydlate rybki chmarami wyfruwały nad wodę wpadając nierzadko na pokład ku uciechu okrętowego ulubieńca — kota „sztormana”, który źle się czuł po dłuższej abstynencji od świeżego mięsa.

Po paru dniach, mijając z boku Azory, ujrano na horyzoncie wyniosły stożek Pico Tenerife, zwiastujący bliskość oczekiwanych wysp Kanaryjskich. Ujrzeliśmy je wreszcie zawijając rankiem 10 VI. do Portu w La Luz.

Po 12-dniowej podróży oczy połyły się widokiem, który nie każdy śmiertelnik oglądać może. Port wypełniony okrętami pod najrozmaitszymi banderami — tu krzyżuje się mnóstwo dróg atlan-

tyckich. Praca nieprzerwana: ładują i wyładowują węgiel, siano, kukurydzę, owoce, ludzi... Nad portem czuwa dumna żółto-czerwona hiszpańska bandera — straż dalekiej pirenejskiej metropolji. Na drugim planie białe miasto schowane w powodzi zieleni gajów palmowych, czy pomarańczowych. Białe bez dachów domki wznoszą się terasowato w górę i odbijają się w spokojnej tafli morza tworząc drugie podwodne miasto. W oddali góry zamglone — dopełniają krajobrazu. A na to wszystko spada z góry żar kulminującego prawie w zenicie słońca — słońca nie znoszącego nigdzie cienia, przez co wszystko występuje w całej jaskrawości i pełni kolorytu.

Okręt doprowadzamy do idealnego porządku — czemu przeszkadzają rzesze łódek handlarzy, na wyścigi śpieszących okazać swe towary: owoce, tytonie, szale hiszpańskie, jedwabie bajecznie kolorowe etc. Wszyscy zaciekawieni wiszą za burtą ku utrapieniu oficera wachtowego, nie mogącego sobie dać rady z handlarzami, bo ci, raz odpędzeni — wracają w następnej chwili.

Nadchodzi wreszcie chwila zwolnienia na ląd — w powiewnych tropikalnych mundurach wychodzimy na spieczoną słońcem ziemię — niejeden idzie krokiem starego wilka morskiego, udając, że mu się ziemia pod stopami kołysze.

Obchodzimy niestrudzenie miasto, podziwiając kościoły, ogrody o bujnej egzotycznej roślinności, sympatyczne „piato” — podwórka domów zastawione kwiatami, palmami i z obowiązkową fontanną w środku.

Wieczorem po wschodnich bazarach przechodzą przez nasze ręce zawartości całych magazynów. Mając po parę dolarów w kieszeni, każdy czuje się krezusem i zdaje mu się, że świat cały stoi przed nim otworem.

Ostatniego dnia wycieczka wgląd wyspy ukazuje nam jej całe egzotyczne piękno. Pnać się z trudem po wąskich ścieżkach wijących się stromo wśród wulkanicznych skał podziwiamy baseny i zbiorniki gromadzące zewsząd wodę deszczową, by nią w porze suszy zraszać „złotodajne” pola. Przejeżdżamy Arucas i Terror, leżące w sercu wyspy, główne ogniska plantacyj bananowych, i pomidorowych — jako przynoszących najwięcej dochodu (1 m² ziemi umiejętnie uprawianej przynosi rocznie do 20 000 pesetów, 1 peset = 1,10 zł). Po pięciu dniach „Iskra” odkotwicza żegnana łezką w czarnych oczach przygodnie poznanych uroczych hiszpanek — i westchnieniami dostawców co wyluskali kieszenie nasze do ostatnich dolarów.

W przesyconym słońcem powietrzu szybko nikną z oczu wesołe wysepki i otwiera się przed nami 3000 mil szafirowego Atlantyku.

Niosąc poraz pierwszy banderę polską do Ameryki — żeglujemy jak Kolumb starym jego szlakiem. W miejsce jego falkonetów świecą dumnie dwa Maxim-y — podobne starym brytanom co zęby już zjadły, lecz wyglądem imponują jak dawniej. Żagle raz postawione stoją cały czas podróży — popychana regularnym passatem „Iskra” szparko posuwa się naprzód. Odmierzone na mapie setki mil mnożą coraz bardziej. Mimo jednostajnych zajęć

codziennych — nikt na monotonne życie nie skarży — jak rozkosznie jest słuchać wykładów w cieniu żagla, gdy termometr wyczynia rekordowe skoki wzwyż ponad 40° C. Pokład wiatrami i słońcem wybielony tak — szorowanie ogranicza się do zmiatania — metal błaszczy w suchem powietrzu jak złoto.

Spuszczamy wieczorem topsle, by je postawić rankiem, skoro tylko słońce ukaże się na nieboskłonie. Stawiamy z zapalem, bo zdołu surowy kapitan stoi z zegarkiem w rękę i liczy czas.

A w południe: pompy w ruch, zbiórka obnażonej załogi i ogólna kąpiel na pokładzie pod czujnem okiem bosmana, baczącego by nikt nie uszedł pod chłodnymi strumieniami wody. Od czasu do czasu zawody na okręcie, jak to: bieg przez wanty, wdrapywanie się na stengi, wspinanie po linie etc. A potem zwycięzcy zabierają się do trofeów, przeważnie natury gastronomicznej: słodkie ananasy, tłuste makrele, mocne wino, zlekka zielonawe papierosy — ale zato krajowe!



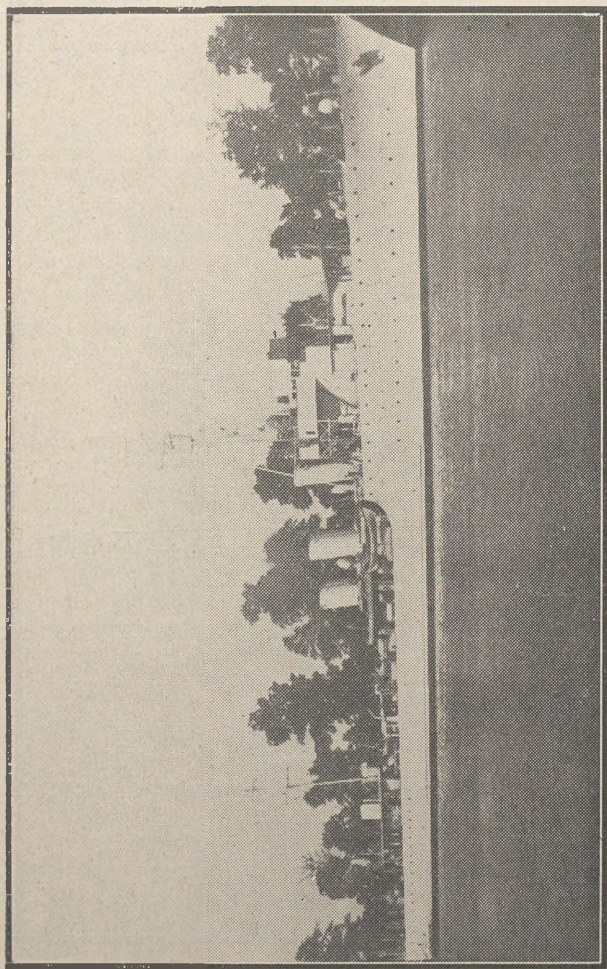
Podchorążowie na Gran Canarja.

Gdy wreszcie log okręcił się 30 razy, zaroily się wanty i salingi — każdy pierwszy ład chce oznajmić: nielada nagroda — butelka przedniego wina. I po 28 dniach żeglugi wczesnym rankiem ukazał się w dali błękitny pasek brzegów San Domingo, dawnego — tak pamiętnego dla serc polskich. Rósł coraz bardziej, aż wykwił zbliska bujnemi gajami palmowemi, nieznanemi drzewami koloru cegły i szkarłatu, oświetlonemi pełnemi promieniami wschodzącego słońca.

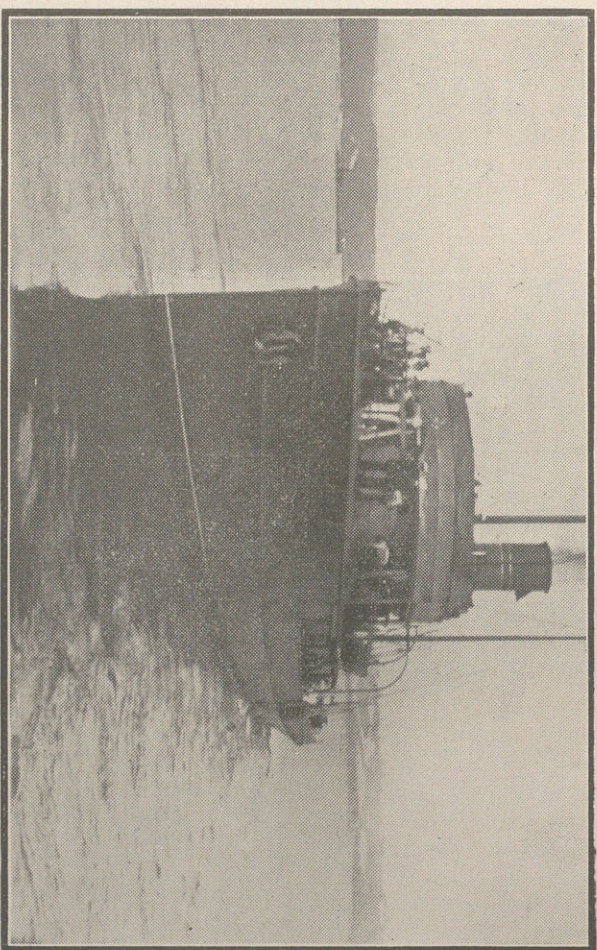
podchor. Koziółkowski.

4. Na Morzu.

Dnia 27 maja wyszła „Iskra“ z Porthmouth udając się do Las Palmas. 28 minęliśmy ostatni ład Europy, wyspy Sycylijskie i znaleźliśmy się w szczerym oceanie.



O. R. P. „Wicher“ w Kanale Kilonie.



O. R. P. „Komendant Piłsudski”.

Przez parę pierwszych dni mieliśmy dość dużo pracy. Wskutek niepomysłnych wiatrów trzeba było wykonywać zwroty, podnosić i opuszczać żagle, motorek wytrwale trząsł całym okrętem. Wkrótce jednak złapaliśmy pomyślny passat. Odtąd szliśmy jedynie pod żaglami nieraz nawet ze znaczną szybkością. Wszyscy odetchnęliśmy z ulgą. Teraz przynajmniej nie będą nas budzili, kilka razy w nocy do zwrotu. Odrazu odczuło się różnicę między krótką falą La Manchu a falą oceaniczną. Woda w kanale ma brudno zieloną jakby przegniłą barwę, ocean posiada czysto błękitny kolor. Im dalej szliśmy na południe, tem barwa wody stawała się czystsza. W nocy obserwowaliśmy fosforescencję wody.

Zaczęły się dni upalne i noce takie parne, że nikt nie spał w kajucie. Wszyscy spali na pokładzie. W dzień trudno było wytrzymać. Słońce stojąc prawie w zenicie grzało silnie, a na pokładzie nie było wcale cienia. Całe szczęście, że pracy było stosunkowo mało. Rano stawiało się górne żagle (topsle), a wieczorem zwijano je. Co parę dni robiliśmy zwrot.

Humory mieliśmy pyszne, każdy porobił zapasy żywnościowe, tak, że widma głodowego nie potrzebował się obawiać. Biedni podchorążowie mieli w dzień wyjścia straszne sprzątanie swego pomieszczenia. Prowiantowy bowiem nie zamknął illuminatora, wskutek czego wlało się sporo wody do prowiantury, a stamtąd do kajuty podchorążych. Zepsuło się trochę prowiantu, a w pomieszczeniu długo czaiła się po kątach wilgoć. Rozpacz ogarnęła wszystkich. Buty w szafkach porastały długim, niebieskawym włosem, żelaza rozmaite rdzewiały, palaczom wilgotniał tytoń. Upały coraz większe. Dla chłodzenia się trzeba było polewać się wodą czerpaną z za burty. Codziennie przed obiadem była obowiązkowa kąpiel. Bosman siał na spardeku i dzierząc węża polewał wszystkich wodą. Cała załoga opalała się na czekoladowo, a byli i tacy coby o czarność skóry mogli iść w zawody z rodowitym murzynem.

Człowiek leniwieje, nie chce mu się ruszać, nie wie gdzie się schować, bo na pokładzie cienia prawie wcale niema, a pod pokładem zbyt duszno. Nie pomagają wentylatory płóciennne t. zw. rekiny. Być może, że w takich warunkach zanudziłibyśmy się na śmierć. Dla rozrywki urządzono nam najrozmaitsze wykłady i bardzo praktyczne zawody sportowe, obejmujące biegi przez saling, wspinanie się po linach, masztach i inne mniej lub więcej karkołomne sztuki. Zwycięzcy otrzymywali wspaniałe nagrody w postaci sardynek, wina, spleśniałych papierosów i innych pożytecznych przedmiotów. Codzień było parę spacerów po wantach, czasem alarm jakiś. Co parę dni na pokład spadała jakaś latająca rybka, którą pożerał nasz kot „sztorman”. Były i inne atrakcje np. delfiny, czasem rekin, meduza, kaszeloty lub ptak dziwnego kształtu i gatunku.

Dni były jednostajne i bliźniaczo do siebie podobne, na zachody i wschody słońca już nikt z zachwytem nie spoglądał. Każdy szukał rzeczy jadalnych.

Częstem zjawiskiem w strefie podzwrotnikowej są t. zw. szkwały (silny nagły wiatr z deszczem). W dzień z daleka widać było zbliżający się szkwał. Rozbieraliśmy się i czekaliśmy odważnie na nadejście wroga, uzbrojeni w kawał mydła. Dla nas, którym wydawano litr wody dziennie kąpiel w słodkiej wodzie była rajska rozkoszą. Szkwały witaliśmy radośnie.

Gorzej było w nocy. Szkwał zbliżał się cicho i podstępnie napadał na śpiących na pokładzie młodzieńców (od 18—40 lat). Śpiący snem człowieka sprawiedliwego budził się młodzian, chwycił manatki pod pachę i wiał do pomieszczenia. Po szkвале (który trwał najwyżej 10 minut) kładł się na starem miejscu. Gorzej było ze śpiącymi snem kamiennym. Gość taki budził się, gdy go sąsiad trącił, lub gdy formalnie pływał w wodzie. Oczywiście sen w mokrej pościeli nie należał do przyjemności. Z dumą muszę podkreślić, że byli u nas tacy, których najsilniejszy deszcz obudzić nie potrafił.

Proszę sobie wyobrazić, w jakim poważaniu była u nas słodka woda. Jeden z podchorążych w litrze słodkiej wody wyprał dwa dreluchy, biały mundur, ogolił się, umył, wymył zęby i jeszcze chciał sobie herbatę zgotować. Czyby ją wypił? nie wiem.

pchor. Romanowski.

Opuszczamy Las Palmas. Tłucze się gdzieś tam w sercu reszta żalu za lądem, ale każdy z nas nadrabia miną.

Nikt nie bierze do serca, że zaraz po wyjściu za łamacz fal „kiwa“ mocno, że prowiantura zalana wodą, że w pomieszczeniu w wodzie po kostki pływają liczne pomarańcze i banany pozostałe z wysp Kanaryjskich.

Zepsutem jedzeniem nie martwią się młodzi marynarze — bo „kiwa“. Pozatem, mimo kilkutygodniowego pobytu w morzu, choroba morska, niektórymu z nas daje znać o sobie.

Wychodzimy w morze. Chwila jest zbyt uroczysta, aby był czas na zmartwienia.

Podaję słowa gromkiej komendy:

„Wszystkie żagle staw“!

Na ochotnika na topsle zgłaszają się prawie wszyscy. Trudny wybór. — Wybrano.

Brawo! Pną się po wantach ochoczo, aż maszty trzęsą sędziwemi głowicami z podziwu.

Zdejmują seizingi. Przeszeklowują szoty. „Topsel fal góra“! — „Topsel szot góra“: Gotowe — topsle stoją.

„Rozejść się“.

— Na pokładzie lekko, to cukier i mąka. Wszystko zniszczone.

Tymczasem młode żołądki przypominają młodym żeglarzom o swoim istnieniu. Podają obiad spóźniony o dwie godziny; wchłaniamy w błyskawicznym tempie oczekiwany posiłek.

Po trzech godzinach zwrot i idziemy pięknym nordostowem wiatrem na West. Służba wstępuje na wachty morskie, wiatr dmucha nie skapo, słońce opala dzikusów wylegających się w kąpielowych kostiumach na pokładzie.

Fala wyrównuje się. — Cisza. — Spokój.

Przez parę następnych dni słońce praży nas nadal, spalając skórę Nielitośnie. „Iskra“ wygląda chwilami jak pływająca plaża, brak tylko wytwornych dam przechadzających się pod parasolkami w parne południe. Dnie stają się podobne do siebie. Rano stawiamy topsle, wieczorem spuszczaamy. Co drugi dzień zwrot. Wiatr ustala się. — Po wejściu Iskry w passat idziemy na zachód opuszczając się jednocześnie na południe.

Upały trudne do zniesienia, ratuje nas tylko wiatr i częste deszczowe szkwały.

Codzienne obserwacje wskazują, że idziemy dobrze, po 140 mil na dobę.

Podróż mija spokojnie, jak sen o morzach południowych. Z senności tej może nas wyrwać dopiero bliskość lądu.



Ćwiczenia astronomiczne z sekstansami.

Według zliczenia i obserwacji dwudziestego czwartego dnia podróży mamy ujrzeć ląd.

Zbliżamy się do Haiti — słynnego San Domingo pamiętnego dla nas Polaków. Już od godziny 6-ej rano wielu z nas wpatrywało się uporczywie w południowo-zachodnią część horyzontu.

Dopiero koło 8-ej godziny, po drugim wahaniu i naradzie dwóch podchorążych oświeciło mnie: „Cztery w lewo ląd“!

Cztery dni lawirujemy niecierpliwie koło brzegów Haiti i Kuby, aż wreszcie zakotwiczymy na drugim brzegu oceanu w malowniczej zatoce Santiago.

Podch. Sokołowski

Zaraz za mołem po opuszczeniu w Las Palmas trafiliśmy na dużą falę i silny wiatr. Olbrzymie zwały pieniącej się wody przevalały się od czasu do czasu przez burty. — Czasem gdy większa fala uderzy o burtę — Iskra drży cała, metalicznym pojękiem skarząc się, jak żywe zwierzę mocne uderzone. — Czasem wierzchołek fali wznosi się o parę metrów na burtę — już zdaje się, że ta spiętrzona masa zaleje cały pokład, lecz oto nie . . . Iskra wspina się, wydzwiguje i już jest na grzbiecie fali, a tam za burtą stróma przepaść znowu się zaczyna podnosić. Czasem znów, mocniejszy podmuch wiatru strąci wierzchołek fali, odetnie go jak brzytwą i rzuci strumieniem srebrzystego deszczu na sam środek pokładu.

* * *

Jesteśmy teraz na środku Oceanu o tysiąc mil od najbliższych wybrzeży. Z Francji, Anglii i wysp Kanaryjskich pozostały nam tylko wspomnienia i trochę drobnych pamiątek. W podmuchach ciepłego passatu rowinawszy wszystkie żagle płyniemy ciągle na zachód. Z pod białego dziobu Iskry, co chwila zrywają się całe stada ryb latających i lecąc nisko nad rozkołysaną powierzchnią oceanu — pobłyskują srebrzyście. — Czasem spotykamy różnobarwne Meduzy zwane Galerami portugalskimi, dla swego niezwykłego kolorytu. Nocami świeci nam już Krzyż Południa — nisko rozpięty na niebie.

Woda Atlantyku jest tu ciemno - granatowa porysowana wszędzie białymi bryzgami piany. Od paru dni spotykamy w Oceanie kępy zielonych wodorostów. Zwiastują one bliskość morza Sargassa, tej legendarnej wyspy Zatopionych okrętów, gdzie prądy morskie zanoszą każdy szczątek bląkający się po oceanie.

* * *

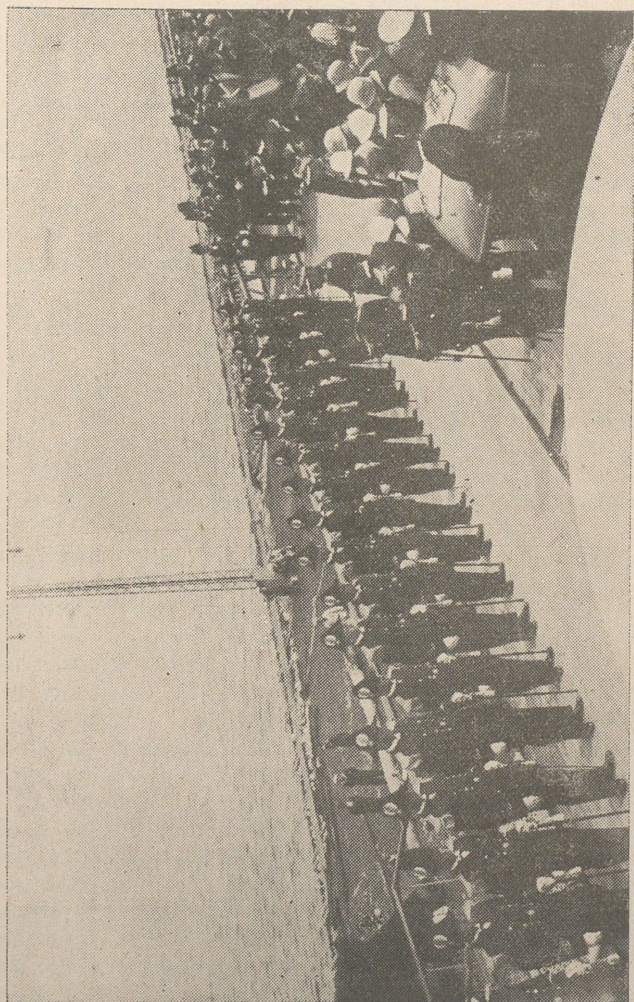
Płyniemy wzdłuż brzegów Haiti, Haiti . . . ciągle wymawiam to słowo i wprost wierzyć mi się nie chce, że te sinawe górzyste wybrzeża, porośłe podzwrotnikową roślinnością — to to samo historyczne San Domingo, na którym walczyli nasi pradziadowie, rzuceni aż tutaj władczą wolą Napoleona.

I teraz po z górą stu latach biały okręt polski, pod dumnie powiewającą polską banderą — przyjeżdża z dalekiej oswobodzonej Ojczyzny by nieść z oddali pozdrowienia prochom poległych bohaterów, którzy aż tutaj walczyli za jej wolność.

pchor. Mrozowski.

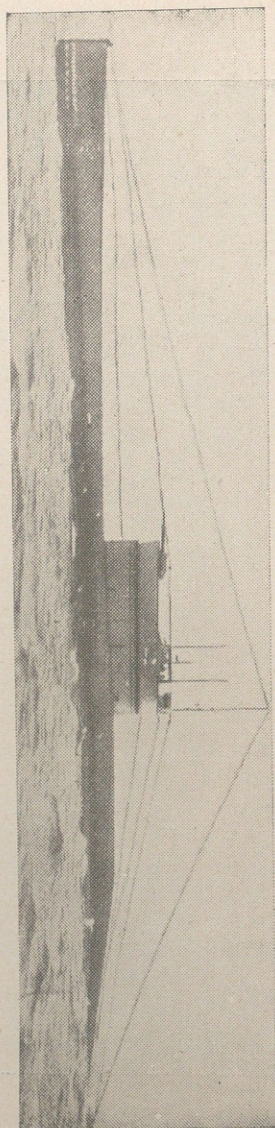
5. Noc podzwrotnikowa.

15 czerwca jest początkiem 29-dniowego etapu Las Palmas — Santiago de Cuba. Pogoda idealna. 21 czerwca przechoǳimy zwrotnik i bierzemy kurs na zachód. Gorąco zaczyna dawać się we znaki. Ponieważ temperatura, nierzadko dochodzi do 38°, choǳimy w powiewnych, mocno kąpielowych strojach, szukając skałego cienia.



Promocja podchorążych na podporuczników marynarki w Gdyni — dnia 15 sierpnia 1929 r.

Lódź podwodna.



Półlitrowa porcja wody nie gasi pragnienia, jakie się w ciągu doby odczuwa. Jedyną ulgą jest parę wiader morskiej wody, wylanych na rozgrzane ciało.

* * *

Księżycowa noc. Bieleją, pocięte cieniami lin, sztagów, wantów, płótniska żagli. Cisza. Niekiedy swawolniejsza fala, głośniejszy uderzy o burłę okrętu, niekiedy z rufy dobiegnie przyciszona rozmowa.

Gorąca, podzwrotnikowa noc. Na rufie czuwa trzech ludzi. Dwie sylwetki oparte o burłę, napawają się pięknem tej nocy, trzecia wsparta o koło sterowe nachylona nad kompasem, zastygła w bezruchu — czasami przerzuci parę szprych i znów nieruchomieje. Lampki kompasu rzucają z dołu, na spokojną twarz, żółte refleksy, odcinające się od zielonego światła księżyca i ciemnych plam cienia.

Dzwon okrętowy wpół do dwunastej — pozycyjne w porządku — dobiega z dziobu. Za chwilę milknie wszystko i znów panuje spokój. Nisko nad horyzontem tli się gwiazda Polarna.

pchor. Kobierzycki.

6. Na Cubie.

Po paru dniach lawirowania dochodzimy do Cuby i głęboko wrzynającem się w ląd wejściem wchodzimy do Rantiado. Po obu stronach góry o jeszcze cudniejszej roślinności, bo zasłonięte od wiatrów morskich — plaże z rojącemi się barwnymi postaciami amatorów kąpeli, głównie płci pięknej, witających „Iskrę” radosnemi okrzykami.

Stajemy na redzie. Jakie sympatyczne przedstawia się miasto, choć wyludnione w czas południowy, bo słońce żarem z nieba bije. Następuje wymiana grzeczności z szkolną kanonierką „Patria” — najpierw oficjalna, potem towarzyska między mid-shipman’ami kubańskimi a naszymi podchorążymi, których jako gości przyjmują i prowadzą kubańscy koledzy.

Zwiedzamy największą w świecie fabrykę rumu „Bacardi” zakrojoną na wielką skalę. Imponujące wrażenie sprawia ogromna hala z szeregiem kadzi o pojemności 25 000 ltr. gdzie fermentuje syrop tłoczony z trzciny cukrowej. Mimo szalonych upałów nazewnątrz, w fabryce panuje przyjemny chłodek: na każdym kroku spotyka się „kaloryfery” wytwarzające rozrzedzonym powietrzem sztuczny lód. Z wielu zajmujących przyrządów zwracał uwagę oryginalny destylator 100% spirytusu trzcinowego. Bardzo efektownie wyglądał jego szklany zbiornik, z powodu nadzwyczaj dużej zdolności załamywania i rozszczepiania promieni świetlnych. Po dokładnem obejrzeniu całego zakładu, przez olbrzymie składy, gdzie piętrzą się podniebne piramidy, gęsto oplecionych pękatych butelek, przechodzimy do dyrekcji i bufetu, gdzie częstują nas cocktail’ami w przyrządzaniu których tak celują Amerykanie.

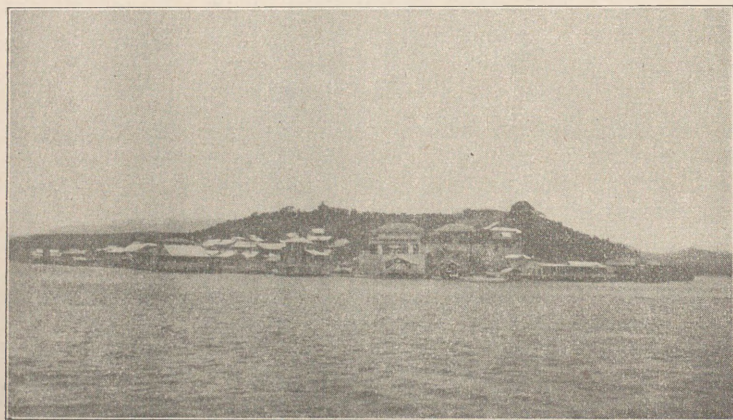
Z satysfakcją oglądamy wydaną po niemiecku wprawdzie, ale pracę polskiego uczonego prof. Pawłowskiego, traktującą o racjonalnej przeróbce trzciny.

Chętniej widziano by może handlowców miast nas, którzyby od razu zamówienia poczynili — lecz robiliśmy obietnice, że nasza marynarka tak szybko się rozwija, że niedługo i na Cubie zjawia się okręty pod polską banderą by wieść do Ojczyzny narodowy napój „Kubańczyków”.

Dzięki uprzejmości dyrekcji oglądamy połączony z „Bacardi” jedyny bodaj na Cubie browar „Hatney”, produkujący przestraszające wprost ilości piwa.

Pokazują nam z dumą oryginalny „wynalazek” kubański: aparat do mechanicznego mycia, napełniania i korkowania butelek!!!

Zwiedziwszy jeszcze mały zwierzyniec i wioskę indyjską, schowane w cieniu palm, zasiadamy w chłodnej altance, racząc się obficie wybornym piwem, i słuchając wywodów francuskiego konsula. Opowiadając wesołe dyktoryjki, tłumaczył nam jednocześnie jakie to skarby posiada Cuba: srebro, miedź, węgiel, ropę etc. lecz tego wszystkiego niema kto eksploatować, bo ludność jest tak



Miejscowość kąpielowa przy wjeździe do Sant Jago de Cuba.

leniwa i ospała, że gdy tylko ma parę pesetów na chleb — odchodzi od pracy, póki „money” się nie skończy. Nic dziwnego: słońce tak rozmarza i rozleniwia, banany i pomarańcze same z nieba spadają — że można stracić resztki ochoty do pracy. Trzcina jest największym bogactwem kraju — wyrabiają z niej cukier, ale już do rafinowania go niema chęci. USA wywozi do siebie żółty cukier z Cuby i sprzedaje oczyszczony 25 razy drożej. A poczciwi kubańczycy zgadzają się z tem!

Następnego dnia, z inicjatywy p. konsula — spuszcza my szalupy i wiosłujemy tylko 6 mil, przy dźwiękach patefonu, na największą plażę Santiago.

Na plaży ruch, zabawy, gwar — ogólne poruszenie sprawia zjawienie się podchorążych, co wyglądem swym zwracają ogólną uwagę. Gdy lekki wiaterek pozwolił postawić żagle — razem

z midshipman'ami i rodziną p. konsula udajemy się w głąb jednej z pięknych zatoczek o wodzie jak kryształ czystej do dna — okolonej bajecznymi palmami w cieniu których spożywamy smaczne śniadanko, wydane przez uroczą córeczkę p. konsula, zapominając o chwilowych troskach i trudach.

Uznaliśmy, że takie wycieczki są bardziej przyjemne niż praktyczne ćwiczenia z zawożeniu lin i werpów, co przy pełnej pogodzie głęboko zaszło za skórę.

Zegnając z prawdziwym żalem Cubę, pożegnaliśmy się i ze spokojnem życiem na okręcie. Koło Florydy spotkał nas pierwszy cyklon, który później nawiedzając Cubę poczynił na niej tak straszne spustoszenia. Po raz pierwszy znaleźliśmy się wśród zamętu, gdzie nie słychać głosów komendy, a wszystko trzeba instynktownie robić, bo nawet myśleć nie można spokojnie, a samemu jednak uważać, gdzie trzeba się skierować i pomagać.

podchor. Koziolkowski.

8. Na ziemi amerykańskiej.

Tydzień pobytu na Cubie mija szybko, trzeba kontynuować naszą wólczę po morzach dalekich. Wbrew zwyczajom morskim wychodzimy w poniedziałek, co mści się na nas dotkliwie. Zaraz na drugi dzień rozpoczynamy walkę z przeciwnym wiatrem i prądem w Windward Passage (cieśnina między Kubą a Haiti). Wreszcie po długich 30 godzinach wiatr nieco odchodzi, udaje się nam przejść poza Cap Maysi (wschodni kraniec Kuby), poczem sprzyjający wiatr pędzi nas przez kanał Bahama do cieśniny Floryda. Bardzo silny i sprzyjający prąd (Golfstrom) pcha nas szybko na północ wzdłuż wybrzeży stanów Zjednoczonych Am. Półn. jednak wszystko dobre ma swój koniec, bowiem na wysokości Cap Hatteras (nieco na południe od Chesapeake Bay) niespodziewany i silny szwał rwie nam część żagli w strzępy, które jak śnieg padają na fale. Chcąc uratować pozostałe ściągamy je, co wobec silnego wiatru nie jest bynajmniej rzeczą łatwą. Pozostaje jedynie fok (przedni żagiel) ale zrefowany (ze znacznie zmniejszoną powierzchnią). Dzień następny przynosi ze sobą dużo roboty, trzeba nowy komplet żagli wydostać z magazynu. Cały dzień trwa zmiana żagli, poczem już szybciej niż pod samym motorkiem idziemy do bliskiego już Newportu w stanie Rhode Island (R. I.), leżącego w głębi zatoki Narrangeset Bay. Koło wejścia do zatoki jesteśmy już dnia 2 sierpnia wieczorem, ale z konieczności zakotwiczamy tu, aby rano wejść do Newport. Odświeżona i podmalowana jak rodowita paryżanka „Iskra“, wygląda uroczo, nie różniąc się niczem od wólczących się tam i sam jachtów żaglowych prawdopodobnie przygotowujących się do bliskiego regat w Newport znanych w całym świecie sportowym. Ze zwiniętymi żaglami „Iskra“ sunie pod motorkiem w kierunku wejścia do portu. Przybywa na pokład pilot i niedługo po nim oficer komplementacyjny, który wskazuje nam beczkę na której „Iskra“ ma stanąć. Zaczynamy rozglądać się po Newportcie, który bynajmniej swym wyglądem nie przypomina miast amery-

kańskich znanych nam z fotografii i opisów, jest to raczej miasteczko angielskie, zresztą nic dziwnego, bo stan Rhode Island wraz z Massachussets, New-Hampshire i Maine tworzą prowincję znaną pod nazwą New England (Nowa Anglja). Wśród licznych ogrodów widać domki przypominające wille na lotniskach, ani śladu drapacza chmur. W głębi widać okręty wojenne: 1 linjowiec, kilka krążowników i sporo charakterystycznych dla tej marynarki czterokominowych kontr-torpedowców. Kontakt z miastem nawiązany, zjawia się dwóch urzędników z magistratu, którzy mają się nami zaopiekować, niezależnie od tego jak w każdym porcie przyjmujemy i oddajemy wizyty. Kolejno zjawia się: komendant portu wojennego, admirał, starszy na redzie, dowódca wojsk lądowych i t. d. Gazety rozniosły wieść o przybyciu „Iskry“ po wszystkich okolicach, miastach i miasteczkach. Już w ciągu drugiego dnia postoju przybywają liczni rodacy, aby zobaczyć swój okręt. Pozwolę sobie przytoczyć wiersz, który ukazał się w piśmie Polonji Amerykańskiej „Trybunie“ wychodzącym w New-Bedford (Mass) pod tytułem: „Witamy cię Iskierko“.

„WITAMY CIĘ ISKIERKO“.

Witajcie mili Goście. I ty mała Iskierko
Witaj nam kochana u Wuja Sama brzegu
Witaj nam Młodzieży, co w zawód z poniewierką
Idziesz wesolo, gdy okręt Twój w biegu.

Witajcie synowie rodzinnej nam ziemi,
Co nam niesie tak radosne wieści
My dziś na morzu na równi z innemi
Płyniemy dumnie, żagiel nasz szeleści.

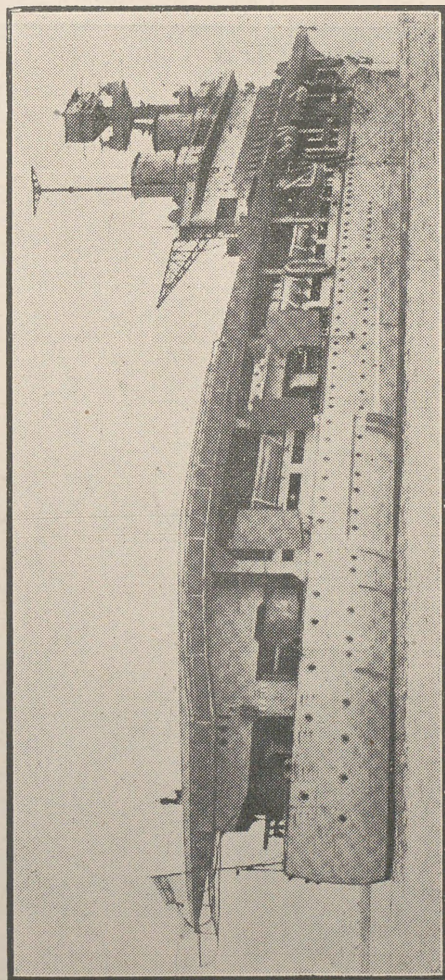
Hej my dziś wolni. A na oceanie
Polski żaglowiec wichrom stawia czoło
I u jakich brzegów on tylko przystanie
Braciom-tułaczom wieść niesie wesolą.

Hej Polska Wolna. I oto Jej godło
W świat popłynęło przez głębokie wody,
Aby Jej dobrze w przyszłości się wiodło
I by poznały ją wszystkie narody.

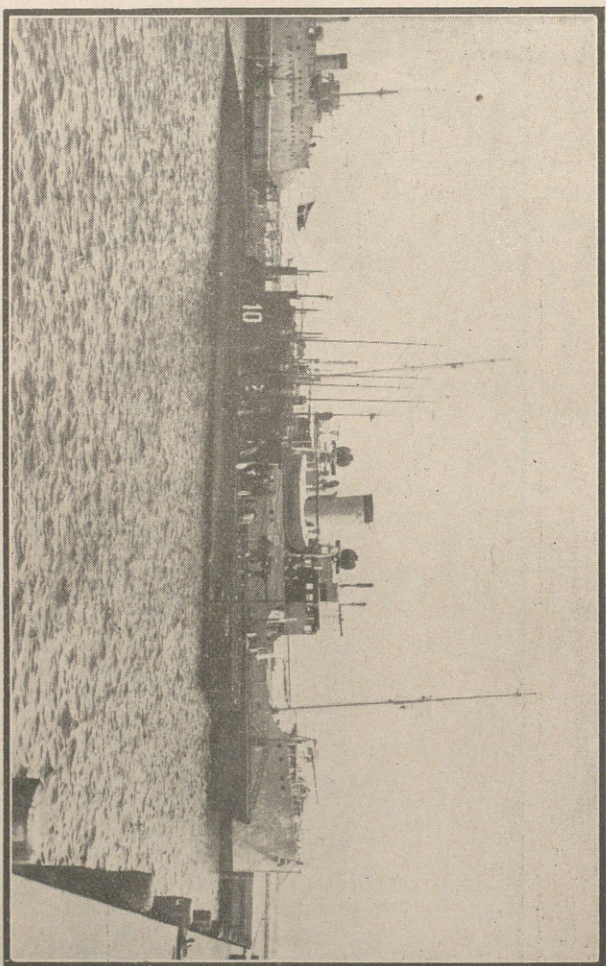
Płyńcie więc Bracia od brzegu do brzegu
Niech świat poznaje Polskę w całej krasie
Choć trud wielki, choćby bez noclegu
Wszak dla Ojczyzny wszystko zrobić da się.

I z tej Iskierki dzisiaj jeszcze małej
Którą złośliwy wichur z siłą miota
Czekamy floty potężnej, wspaniałej
Jaką zbuduje praca wasza i cnota.

E. Szubzda.

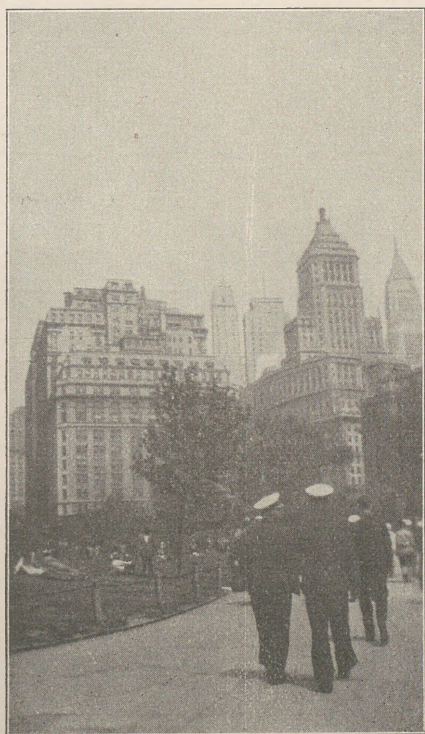


Współczesny lotniskowiec.



Duńskie łodzie podwodne w porcie gdyńskim.

Przez cały czas postoju w Newport nie mamy ani chwili wolnego czasu, ciągle jedziemy na bale i przyjęcia organizowane przez Polonję amerykańską w sąsiednich miastach. Napewno nikt z ówczesnej załogi „Iskry“ nie zapomni przyjęć organizowanych przez rodaków w New-Bedford lub Fall River. Dostajemy również sporo zaproszeń różnych bogaczy amerykańskich, których letnie siedziby tu się znajdują. Gościnni są bardzo, ale rażą nas zwyczajem o wiele prostsze od ogólnie przyjętych w Europie. Nie chcę się wdawać w dyskusję, które są lepsze, ale i pozorny brak ogłady towarzyskiej (w pojęciu europejskim) wśród Amerykanów ma swe dodatnie strony. Korzystając z okazji zwiedziliśmy New-York, ale wrażenie było nieszczególne, może dłuższa wycieczka naprawiłaby je. Jedynie podobał się ogólnie największy kino-teatr świata „Roxy“.



Podchorążowie w New Yorku.

W Newporcie chodziliśmy również kilkakrotnie do kin, wszystkie są oczywiście dźwiękowe. Ponieważ w porcie wojennym stał najnowocześniejszy krążownik świata „Houston“, korzystając z grzeczności władz morskich zwiedziliśmy go, aby oprócz przyjemności mieć i pożytek. Urządzenia wewnętrzne oszołomiły nas swoim

luksusem, ani porównania z innymi okrętami, widać iż jesteśmy w kraju dolara. Nie gorzej reprezentowały się urzędnicy bojowe tego arcydzieła techniki okrętowej. Było nam tam bardzo przyjemnie, lecz niestety, odjazd został naznaczony na 17 sierpnia ponieważ i tak pobyt przedłużył się ponad przewidywany czas postoju.

podchor. Męczyński.

Wiele wrażeń wynieśliśmy z podróży do New Yorku, dokąd udaliśmy się autobusami. Cały dzień pod przewodnictwem uprzejmych urzędników konsulału polskiego, zwiedzaliśmy miasto podziwiając drapacze chmur i ruch uliczny. Wielkie wrażenie robiła „stolica świata“ w nocy. Smugi reklam przecinają niebo, ryki syren, aut i dzwonki tramwajów oszalałają i tylko z tej powodzi światła, ruchu o zgiełku sterczą dumnie drapacze, niby skały, spoglądają zgóry na zatłoczone ulice.

pchor. Jankisz.

13 sierpnia byliśmy zaproszeni na akademię uroczystą do miasta Fall River. Część załogi O. R. P. „Iskra“ udała się do New York część wzięła udział w akademii.

Godz. 12 wysiadamy na molo. Czekają nas tłumy ludzi i cały szereg aut. Witamy się bardzo serdecznie i nie tracąc czasu włączamy do samochodów, ale tu kłopot, każdy z Polaków chciał mieć w swoim aucie przynajmniej jednego przedstawiciela polskiej Mar. Woj. Kłopot nielada, bo samochodów prawie dwakroć więcej, niż nas. Ostatecznie załatwiono sprawę polubownie. Wracać będziemy z tymi panami, którzy teraz jadą bez nas. Zgoda.

Podróż trwała niespełna godzinę. Wyborne asfaltowe drogi skrócały i uprzyjemniały wycieczkę.

Fall River w stanie Massachussets, piękne miasto fabryczne, liczące przeszło 100 tys. ludności. Znajduje się tam dość liczna kolonia polska, zrzeszona w dwa związki. Mają Polacy 2 olbrzymie sale do zebrania innych uroczystości, w jednej z tych sal odbył się bankiet, w drugiej tańce.

Zwiedziliśmy olbrzymią fabrykę płótna, drukarnię, oraz całe miasto, przejeżdżając przez główne ulice. Koroną spaceru była wspólna fotografia z burmistrzem miasta p. Talbotem.

Godz. 3 pp. uroczysty bankiet. Dokoła Polacy, mowa polska rozbrzmiewa i napełnia serca radością; swoi u swoich. Czujemy się jedną wielką rodziną. Każdy jakiś zadowolony, uroczysty. Radość bije z oblicza, słowa zmienne cisną się wszystkie naraz do ust. Chciałoby się coś powiedzieć, dużo mówić, dzielić się ze wszystkimi swoim szczęściem. Widocznie, aby dać upust radości, po kolei każdy coś mówił, wznosił jakieś toasty. Wreszcie, niech żyją, kochajmy się. Koniec bankietu. Przecnodzimy do sali tanecznej. Sala duża, ślicznie udekorowana, po brzegi wypchana ludźmi. Przy polskiej orkiestrze tańczymy wyłącznie polskie tańce narodowe. Tam dopiero wre praca, nasi marynarze, dzielni na morzu, okazali się nie mniej dzielnymi na lądzie, uwijając się

dziarsko dokoła, nie szczędząc sił, nóg i podłogi. Nic nie widać w szalonych obrotach „Polski“, czasem jakiś kołnierz biało-niebieski zamajaczy wyraźniej na tle różowej, lub białej sukienki. Wir...

Ale wszystko ma swój koniec. Godz. 12 w nocy. Czas powrotu. Ustały tony wesolej polki i mazura, okiestra ścicha przygrywa. Przygotowujemy się do odjazdu. Pożegnania, zaklęcia. Ostatnie uściski ręki drogiej. Do widzenia! Pa! Czołem Polacy! Auta suną w stronę portu. W głowie reszta dźwięków muzyki, słowa ciche, ręce jeszcze się zaciskają, ale już chwytają tylko powietrze. Przystań.



New York.

Pojutrze odkotwiczenie. Każdy zawsze chętnie żegnał port po dłuższym postoju, a tu boi się na samo wspomnienie, 16 sierpnia odkotwiczenie. Żal czegoś porzucić. Ale trudna rada.

Przyszedł wreszcie ten 16 sierpnia. Godzina 4 p. poł. odkotwiczenie. Wszystkich głowy zwracają się na ginące brzegi gościnnego portu. Ten i ów spuścił smutnie głowę i o czymś дума. Inni śpiewem dodają sobie odwagi. Może nie zobaczą więcej tych ludzi, a przecież byli dla mnie drugimi rodzicami. Okręt tylko sunie lekko po falach, nastawiwszy białe skrzydła żagli. Wracamy do Polski.

podchor. Kwieciński.

W jasny sierpniowy poranek wchodziła „Iskra“ do New Portu, letniej bazy amerykańskiej floty wojennej i letniej rezydencji milionerów. Po długich dniach podróży, podczas której mieliśmy wokół siebie tylko morze — w dzień rozświetlone południowym słońcem — nocą ciche i grające widmowo srebrzystymi błyskami, weszliśmy nagle w samo gwarne pulsujące życie. Ukazały się naszym oczom długie sylwetki wojennych okrętów, żyjących swem własnym, odrębnym życiem, i w swój osobny, własny cel wpatrzone,

odstłoniły się wdzięczne, wesoło rozchwiane sylwetki jachtów, porykiwały syreny potężnych promów, a między tem zbiorowiskiem mnóstwo kręcących się motorówek i małych żaglowych jachcików. Stanęliśmy na redzie. Po obowiązkowych, oficjalnych wizytach rozpoczęły się mniej oficjalne — miłych rodaków. Ciekawa rzecz. Widziałem takich, co wchodząc na ten pierwszy przez nich widziany polski okręt mieli łzy w oczach, nie pytali o nic i nie krzyczeli.

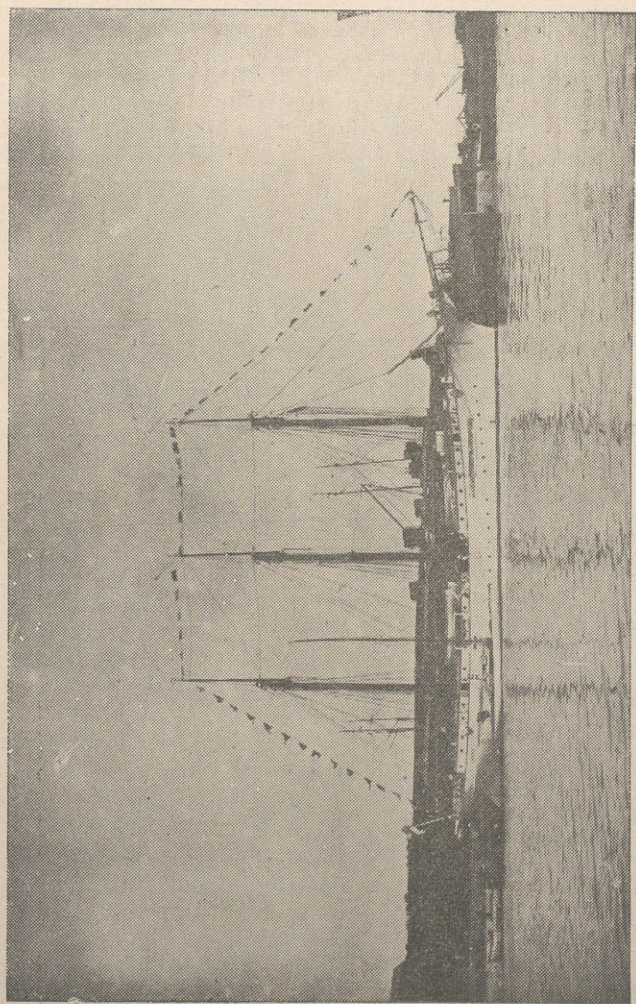
Stali cicho na pokładzie wodząc wzrokiem dookoła i uśmiechali się takim radosnym przez chwytające ich za gardło wzruszenie — uśmiechem. I patrząc na nich miałem chwilę wielkiej radości. Wiedziałem pociągnęli tu przybyli.

Zeszli potem do nas do kajut i gwarzyliśmy z nimi długo i tak bardzo miło i serdecznie.

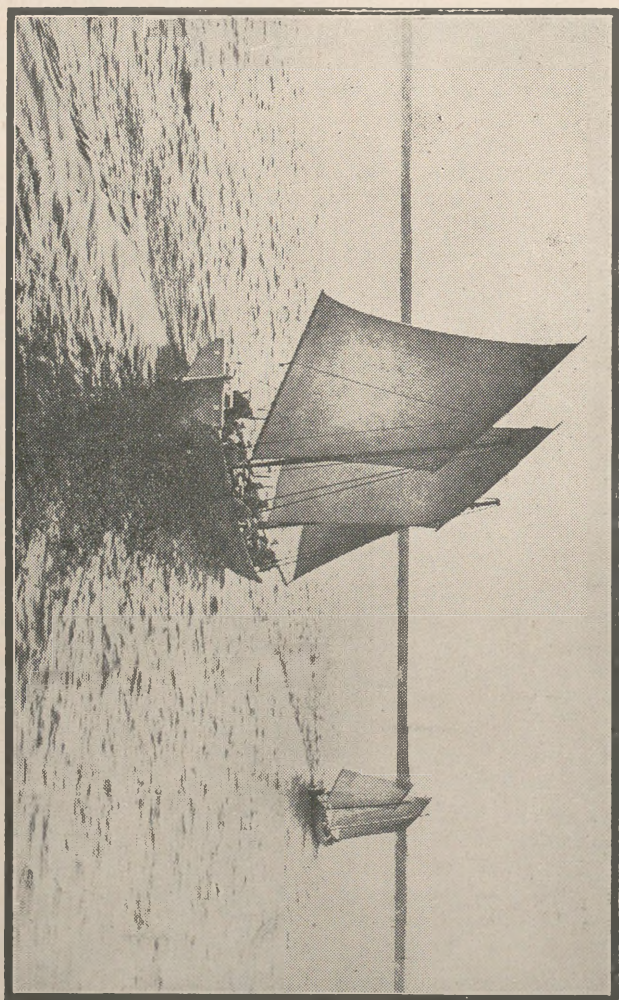
W jakiś czas potem przybyło znów motorówką parę osób. Pierwsza wysiadła czcigodna niewiasta i gramoliła się na trap z trudem — wzdychając. Pobiegłem z pomocą szanownej osobie „jak się macie Polacy“ rzecze z rozczeniem i pogłaskała mnie po głowie „przyjemno poznać“ — a wódkę macie? Ogarnął mnie podziw dla tej matrony, co tak głębokiem uczuciem połączyć umie interes i schyliłem czoło przed jej życiową mądrością.

To są przykłady lecz na przykładach opiera się całość, a takich jej podobnych było przynajmniej 50%. Nie można się zresztą dziwić. Większość amerykańskich polaków składa się przecie z warstw niższych społecznie, to też nic dziwnego, że takiemu obywatelowi co to kiedyś wyemigrował z ojczyzny przypomina się przede wszystkim zanę Pan Baczewski, którego mu tu odmawiają. Wracając do wizyt, to tych rzeczywiście nie brakowało. Okręt stałe pełen był zwiedzających, co wkładało na nas miły lecz ciężki obowiązek wyjaśnienia wszystkich wątpliwości, więc: że ster to jest taka maszyna, co to podczas burzy nawet pięciu ludzi nie utrzyma, albo, że sonda Tompsona, „to jest przyrząd oparty na pewnem zawięciu prawie fizycznem“ i t. d. Mili rodacy widząc nasze przemęczenie litowali się nad nami, głaskali po głowie, chcieli robić składki na „biednych marynarzyków“ i urządzali przyjęcia i zabawy jak w New Bedford, Worcester i Fallriver, na nich trzeba przyznać bawiliśmy się doskonale co umożliwiały nam mniej, lub więcej piękne rodaczki. I niejeden z młodych ludzi zaokrętowanych na „Iskrze“ opuszczał New Port ze złamanem sercem, czego ja szczęśliwie uniknąłem, jako, że żywię dla kobiet uczucie czyste „macie-rzyńskie“.

Specjalnie w Worcester podejmowano nas bankietem, podczas którego każdy z uczestników zmuszony był do wygłoszenia mowy. Przyznam się, że chwyciło mnie to poraz pierwszy, więc ograniczyłem się do krótkiego nadmienienia, iż zgadzam się co do joty ze wszystkim co mój nader elokwentny kolega w poprzedniej mowie wyłuszczył. To też z trudem ukryłem zdumienie, gdy po skończonym bankiecie przystąpił do mnie poważny gentleman i klepiąc mnie starannie po plecach wyraził podziw dla mego wykształcenia i swady. Po pobieżnem zwiedzeniu miasta udaliśmy się na zabawę, podczas której znakomicie wyszkolona orkiestra



O. R. P. „Iskra“ z podniesioną galą flagową.



Podchorążowie uczą się żaglować.

wykonała kilka narodowych polek i oberków i gdzie dawano za darmo lemoniadę (ze słomką) — poczem powróciliśmy na okręt, unosząc ze sobą mnóstwo rozkosznych wspomnień. W temże Worcester miałem ciekawą rozmowę z jednym z rodaków, który skarżąc się na obojętność, jaką Polska darzy Polaków na obczyźnie nadmienił, że gdyby tak przysłać paru mądrych ludzi, którzyby umieli im do serca przemówić, to jest pewien, że w parę miesięcy ufundowaliby parę solidnych krążowników.

podchor. Piasecki.

New Port ma port wojenny. Stoją tam okręty przeważnie typu lekkiego (kontr-torpedowce, lekkie krążowniki). New Port jest letnią bazą tej eskadry, zimową bazą jest Guantanamo na Cubie (niedaleko Santiago). Wszystkie te jednostki są ostatnim wyrazem techniki. Zwiedzaliśmy krążownik „Houston”. Typ washingtonski 10 tys. tonn, wyposażony w dwa hydroplany na katapultach. Pokazano nam wyrzucanie hydroplanów z katapult. Na krążowniku tem, jak i wogóle w marynarce amerykańskiej jest dużo marynarzy Polaków. Nawet kilku oficerów jest pochodzenia polskiego.

Przekonała mnie potęga amerykańskiej floty wojennej. Znamienne było życzenie burmistrza miasta Newport, wyrażone w mowie pożegnalnej. Życzę wam, podchorążowie, byście za lat kilka przyjechali do Ameryki na 21 krążownikach, na których byliście wy dowódcami.

Oby tak się stało.

podchor. Żelazny.

9. W cyklonie.

I pojechaliśmy wdał . . . W oddali widoczne jeszcze były brzegi gościnnej Ameryki, w której tyle miłych chwil spędziliśmy, my polscy marynarze. Minęło kilka dni . . . Ocean spokojny i przychylne wiatry niosły naszą „Iskrę” hen do Europy. Podróż zapowiadała się dobrze. 28 sierpnia choć dzień zaczął się pięknym wschodem słońca, jednak wprawmemu oku marynarza nie uszły zwiastuny czegoś, czegoś potężnego, jakoby buntu natury, która chciałaby się sprzeciwić nakazanym jej zgóry prawidłom. Rano normalnie stawiliśmy topsle i pod pełnemi żaglami płynęliśmy w Ocean. Około godz. 12 wiatr zaczął wzrastać, tak że wydano rozkaz spuszczenia najwyższych żagli (topsl). Wkrótce jednak wiatr przycichł, więc by dodać szybkości okrętowi padła znowu komenda „topsle staw”! Nie minęła jednak godzina, gdy wydano rozkaz zwinięcia ich i przylgnąwszy cicho do masztów mocno przywiązane czekały na lepsze czasy, gdy znowu będą użyte do swego przeznaczenia . . . Wiatr znowu zaczął wzrastać . . . Raz po raz wpadał ktoś do pomieszczenia podchorążych, oznajmiając o szybkim spadku barometru. A więc! Zaczął sieć zimny deszcz i wiatr z każdą chwilą wzrastający, utrudnił bardzo sterowanie tak, że staliśmy we dwóch przy kole sterowym. Nie traciliśmy jednak tupetu i humoru co zmniejszało grozę niebezpieczeństwa, które szło do nas krokiem szybkim, pewnym i nic dobrego nie wróżącym.

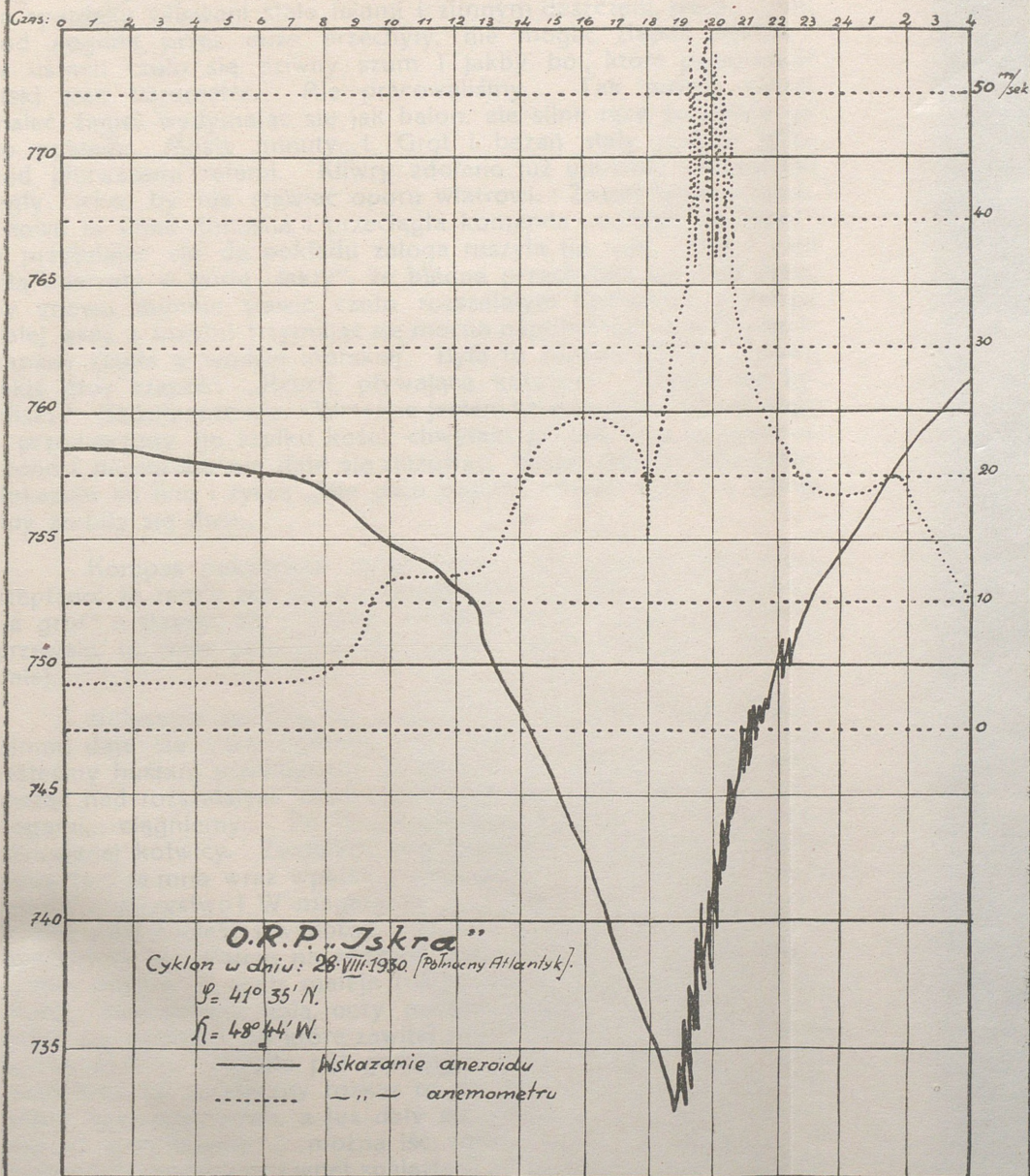
Jednak „Iskra“ pruła fale pod refowanymi głównymi żaglami i kliwami; około godziny 6-ej wiecz. zaczęły się tworzyć „baranki“ na falach, które zwykle poprzedzają większy „wiaterek“. Tak trwało do wieczora. Przed udaniem się na spoczynek, jak zwykle cała załoga oddała się pod opiekę Pana Nieba i Ziemi, łącząc swe głosy w piękną pieśń: „Pod Twoją Obronę Ojczyźnie na niebie“. Komenda „Po modlitwie“ i wszyscy rozbiegli się do kajut, by po całodziennych trudach zasnąć słodko w hamakach kołysani przez kochaną „Iskrę“.

Niedługośmy spali..... donośny głos, w którym biła nuta niepokoju, rozkaz nie znośący zwłoki w wykonaniu: „Wszyscy na pokład“, a wyrwani z objęć Morfeusza, prawie, że nadzy skoczyliśmy by zażegnać niebezpieczeństwo.



„Iskra“ na oceanie (fale Atlantyku).

Wyjście z kajuty sprawiało trudność... szalony wicher wciskał się wszędzie wpychał do wnętrza śmiałków, jakoby radził im, żeby tam na górze weźmie ich w obroty. Wachtowy wyciągał każdego z nas za sobą co przyspieszyło opuszczenie kajuty. Fala raz po raz uderzyła z wściekłością i straszną siłą w burtę okrętu zalewając go i kryjąc pod swym płaszczem. Nie był to ciepły płaszcz... Wściekły szum wiatru, przykry świst lin przysłuszył głosy, woda wlewała się w otwarte do komendy usta. W tym głos przegłoszający ten ryk



cyklonu „foook preecz“, „kliiiwry precz“ i już wszyscy pełzali trzymając się poręczy lub lin na swe stanowiska. Robota szła ciężko i wymagała wydania z siebie maximum wysiłku. Stałsiśmy na spardeku zalewani stale falami i zimnym deszczem, tracąc grunt pod nogami przez duże przechyły, nie mogąc złapać odecku... W uszach czuło się dziwny szum i jakby ból, które powodował niski stan barometru. Ale pracowaliśmy... Tak powoli zaczął maleć żagiel wydymając się jak balon, ale silne ręce ściągnęły go do pokładu. Mijały minuty...! Grot i bezań stały jeszcze tylko pod pierwszymi refami. Kliwry zdołano już ujarzmić i ściągnięte legły cicho, by nie stawiać oporu wiatrowi. Został tylko sztafok. Znowu ta sama donośna i przeciągła komenda „wszyscy na bezań“ a przytulając się do pokładu załoga ruszyła na rufę. Fale z całą siłą uderzały w burtę „lskry“, że biedna przechylała się cała drżąc by znowu dumnie stawić czoło rozzszalałym bałwanom... Pełzną dalej wraz z innymi trzymając się mocno napotkanych przedmiotów, kapany ciagle w wodzie morskiej. Była to zdrowa kąpiel. Znowu jakiś głos szepce: „Rzucić pływającą kotwicę“. Czyżby ląd był bliski? Sądziłem że nie. Wreszcie jestem koło bezania. Zmarznięty i przemoczony do szpiku kości, chwytam za linę, lecz ta przemoczona i naprężona nie daje się złuzować. Widzę oficera koło siebie, pokazuję na linę i ryczę „Nie chce puścić“... błysk noża i z jednej liny zrobiły się dwie...

Kompas pokazywał różne kursa, ster nie działał, a coś szeptano, że niesie nas zpowrotem do Ameryki. All right! „Wszyscy na grot“ a trzęsąc się z zimna jak osika sunę... jakaś belka mnie przewala, to znów pokrowiec od szalupy mnie przykrywa, ale idę dalej...

Kołysanie zaczyna się zmniejszać, bo opór żagli zmalał. Zimno daje się coraz bardziej we znaki. Trzymając silnie linę jesteśmy huśtani przechyłami, będąc raz na pokładzie to znów wisząc nad rozzszalałym oceanem, mając dwutysieczną głębię pod nogami... ciągniemy... Po chwili zostałem odwołany do szukania pływającej kotwicy. Zostałem wepchany przez fale do wnętrza, która tam ze mną wraz wpadła i przyspieszyła moje wejście. Przyjemne towarzystwo! W magazynie, w którym znać było cyklon, trudno było znaleźć i wydobyć z pod lin i żagli kotwicę. Nareszcie znaleźliśmy ją. Patrząc na zegarek, już późno... słyszę rozmowy... cyklon słabnie — wiatr maleje i dają się odczuwać mniejsze przechyły. Uszy jeszcze boją, oczy poczerwienione od soli pieką ale widać po twarzach na które zawitał znowu uśmiech, że przeczuwają koniec wichury. Minęło pół godziny... wiatr jeszcze osłabł, więc czekaliśmy na ostateczny rozkaz co do tej kotwicy. Jednak siła wiatru była sztormowa, a już dały się słyszeć t. p. powiedzenia: „już po wszystkim“... można iść spać i t. d. Wymknąłem się chyłkiem z magazynu i wnet znalazłem się w naszym pomieszczeniu. Wygląd jego było tragiczno-śmieszny. Na podłodze leżały książki, rzeczy, puszki z konserwami, które wyprawiały dzikie harce, zgodnie z kołysaniem okrętu. Puszki takie mające duży ciężar i inercję,

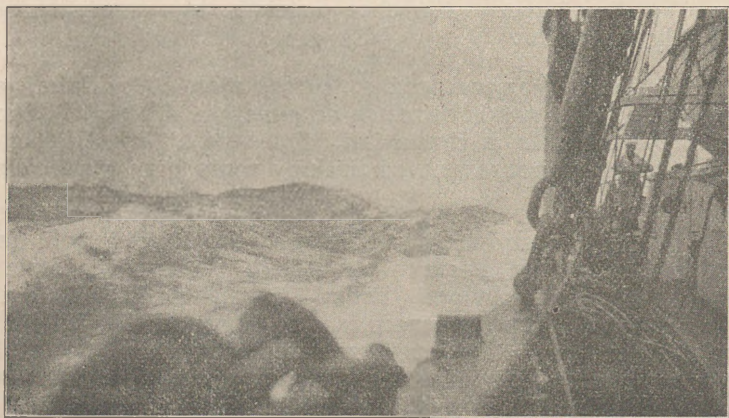
podbijały nogi, wracającym na spoczynek... Jeszcze kilka słów... szmerów, a wszyscy prócz wachty, zasnęli spokojnie kontynuując przerwany sen.

Nazajutrz sprzątaaliśmy pobożowisko i zacieraaliśmy ślady po cyklonie, który zrobił nam ładny chrzest, prawdziwie morski — wzięliśmy znowu kurs ku Europie...

podchor. Potocki.

Gwałtowny przechył okrętu rzucił nas na ścianę korytarza. Olbrzymia fala wtargnęła na pokład, rozbijając się z pluskiem o drzwi, prowadzące do pomieszczenia. Przez dziurkę od klucza pędził wartki strumień wody z pokładu. Zjawisko to, wywołane dużą różnicą ciśnienia, pomiędzy pomieszczeniem a pokładem, wywołało ogólną wesołość.

Po przejściu fali wyskoczyłem wraz z innymi na pokład. W tej chwili nowa fala zmyła mnie z nóg. Głowa moja weszła w bliższą styczność ze stalową burtą okrętu. W ustach poczułem doprawdy nieapetyczny smak morskiej wody. Resztki snu pierchnęły momentalnie.



Fale Atlantyku.

Pomacałem się po głowie. Była cała, lecz furażerka zniknęła bezpowrotnie. Zerwał ją wiatr, ponosząc w nieprzejrzaną ciemność. Nad sobą ujrzałem nogi, uczepione na linie kolegi. Chciałem coś rzec, lecz ze smutkiem stwierdziłem, że potężny szalejący wiatr pakuje moje słowa z powrotem w usta, nie pozwalając je wypowiedzieć. Spadek ciśnienia był ogromny. Wiatr wciskał się w uszy, powodując ogłuszenie, skronie silnie pulsowały. „Iskra“ leżała lewą burtą w wodzie. Przez głowę przemknęło mi mimowoli zapytanie: — „Wstanie czy nie wstanie“? — Wolno podniosła się. Lecz nie czas był na filozoficzne kontemplacje.

Rozpętane żywioły szalały. Siła wiatru przechodziła granicę. Potężny świst i wycie wiatru zagłuszały słowa komendy. Ktoś ryknął mi w ucho :

„Na fok“

„Fok-żagiel precz“!

Skoczyłem na spardek. Przy liku pracowała cała załoga, zmagając się z mokrym, wyrwijającym się żaglem. Rozszalały wiatr szarpał olbrzymiem płótnem jak zabawką. Fala sięgała już górnego pokładu. Szalupy z postrzępionymi pokrowcami zdawały się być lada chwila porwane przez fale. Ostre odpryski z morza i zimny przenikliwy deszcz ranił twarz i ręce. Słona woda zalewała policzki, wżerała się w oczy, wciskała się w usta, uszy, nos.

Morze coraz z większą zaciekłością atakowało okręt. Spiętrzające się ogromne wodne góry, zdawały się za chwilę pochłonąć



Groźna fala Atlantyku.

maleńką „Iskrę“. Okręt, podzrucany potężnymi falami podskakiwał w górę, kładł się na boki lub ślizgając się, spadał nagle w dół, tak jak gdyby miał zginąć wśród morskich odmetów.

Spardek przedstawiał obraz walki człowieka z żywiołem. Szereg nagich, zgiętych pleców przeżyło się w niezmiernym wysiłku, napięte mięśnie drgały, na twarzach malowała się głucha zaciekłość. Kłęb ludzkich ciał wisiał na kontrfale, balansując się burty na burcie. Centymetr po centymetrze ściągnęliśmy wkońcu lik. Złapaliśmy miotający się gafel. Nagły poryw wiatru zerwał z trzaskiem pokrywę budki wachtowego i uniósł ją w ciemne mroki nocy. Gwałtowny wstrząs okrętu rzucił nas na pokład. Potężna fala przeszła przez górny pokład, „Iskra“ przechyliła się raptownie w bok, dotykając końcami gaflów wody. Za nami krzyczał coś oficer.

Po godzinnej pracy zdołano unieruchomić gafal. Teraz oczy wszystkich skierowały się na bezań-żagiel. Ostatni żagiel. Jeszcze godzina tego piekła, a wraz ze starganym bezaniem zginiemy wszyscy. Ale i temu daliśmy radę.

Szalejący wiatr z potężną siłą uderzał w napięte drgające płótno, porywał wszystko z pokładu, ślizgał się po wantach, olinowaniu, jęcząc jak potępieniec. Dostęp na rufę był prawie niemożliwy. Ogromne bałwany wdzierały się na pokład i z rykiem uderzały o ściany nadbudówki, rozbijając się na miliony kropel.

Fosforyzująca w ciemności woda, przelewała się ze złowrogim szumem z burty na burtę. Ostry wiatr przewracał ludzi, rwał i targał ubranie. Na rufie przywiązany do steru stał wytrwale sternik, zmagając się z opornym kołem.

* * *

Zmęczony, mokry, udałem się do pomieszczenia, gdzie nie zważając na dzikie harce „Iskry“, chrapali moi koledzy. Sam nie wiem kiedy wpadłem w objęcia Morfeusza.

O północy zbudził mnie rażący blask lampki wachtowego. Nasza sekcja wstępowała na „pieska“.

Morze się już uspakajało. Na rozjaśnionem niebie gwiazdy migotały nadzieją.

pchor. Łoskoczyński.

10. Po sztormie.

Na drugi dzień rano wstaliśmy wcześniej, oddychając pełną piersią świeżem powietrzem po burzy. A kiedy słońce zaświeciło jasno marynarze nasi z czapkami w rękę, śpiewali już:

„Kiedy ranne wstają zorze“...

Każdy śpiewał gorliwiej niż zwykle, dziękując Bogu, że cało wyszedł z walki żywiołów.

Pieśń ta szła do Stwórcy Natury, jako płynąca od ludzi, co w każdym czasie gotowi są oddać swe życie — dla umiłowanej Ojczyzny.

Lecz jakże biednie wyglądał dnia tego nasz okręt.

— Nie była to „Iskra“ pod pełnemi żaglami, trzepiącemi wiatry z płuc oceanu. Nie pruła zalotnie pochyłona, zielono-szmaragdowych toni morza.

Był to skołatany, rzucany przez fale okręcik, pod jednym poszarpanym w nierównej walce jak sito żaglem.

„Iskra“ — przystrojona strzępami żagli i kawałkami lin rozwiązanych w pendzelki.

Jedna tylko bandera wojenna, dumnie rozwija się w słońcu, by obwieścić światu i morzu, nowe zwycięstwo młodych żeglarzy polaków.

Niktby nie poznał „Iskry“ dnia tego wieczorem, kiedy po skończeniu „toalety“, podniosła zapasowe żagle i zwinnie pomknęła na zachód — do Francji.

podchor. Sokołowski.

11. Do brzegów ojczystych.

Po tygodniu postoju w Brest wyszliśmy w morze jako cel podróży mając Gdynię. Niestety wiatr początkowo sprzyjający zaszedł i musieliśmy manewrować kilka dni nim udało się nam przejść poza Dover-Canal. Pierwsze dni na morzu Północnem nie były lepsze, dopiero na wysokości Amsterdamu dostaliśmy sprzy-

jający wiatr, co pozwoliło nam dojść w dwa dni do ujścia Elby, a potem do zachodniej śluzki kanału kilońskiego w Brunsbüttel. Przeszedłszy kanał nocą, nad ranem znaleźliśmy się o krok od Gdyni, bo na Bałtyku. Bardzo silny i sprzyjający wiatr towarzyszył nam aż do Helu powodując nawet kilkakrotnie obawę porwania żagli, gdy aby prędzej przyjść do Gdyni, nie zważając na niebezpieczeństwo szliśmy pod pełnemi żaglami. Dopiero od Helu rozpoczęła się walka z wiatrem, ponieważ trzeba było iść wprost pod wiatr chcąc dojść do Gdyni. Ostatecznie zamiast do Gdyni doszliśmy pod Gdańsk i to zmusiło nas do manewrowania. Manewrując znaleźliśmy się ponownie koło Helu, ale na szczęście wiatr silnie odszedł i łatwo weszliśmy do Gdyni. Skończyła się zatem nasza długa bo równie 5 miesięcy trwająca podróż.

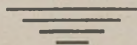
Raz było nam dobrze, raz gorzej, ale ogólne wrażenie pozostało niezatartem na całe życie. Co prawda zagranica nam zbyt nie imponuje, są dziedziny gdzie jest gorzej u nas (np. marynarka wojenna), ale ogólnie nauczyliśmy się cenić to co swoje, nie ujmując bynajmniej wartości rzeczom zagranicznym.

Drugim wrażeniem, było poczucie jakiejś krzywdy, którą nam wyrządzało dotąd społeczeństwo, nie dając nam możliwości rozwinięcia swych umiejętności i zdolności w dziedzinie marynarki wojennej, bo na czym mamy bronić czy reprezentować Rzeczpospolitą. To co dotąd zrobiono to zbyt mało jak na 12 lat niepodległości. Biedna, ekonomicznie przez Niemców opanowana Hiszpanja ma sporą flotę i ciągle ją rozbudowuje, natomiast u nas często odzywają się głosy, że dla Polski marynarka to zbyt kosztowna zabawka, że w razie niebezpieczeństwa Francja nam dopomoże i inne teorie domorosłych filozofów i krótkowzrocznych polityków. Takiego filozofa najlepiej byłoby zabrać na „Iskrę“, a rychłoby się przekonał, że marynarka wojenna to konieczność, a pomoc Francji jest mocno iluzoryczna, bo wejście na Bałtyk dla jednostek francuskich jest w razie wojny niemożliwe.

„Wszystko dla floty“

powinno być hasłem społeczeństwa.

pchor. Męczyński.







Organizacja społeczna mająca na celu krzewienie za-
interesowania dla spraw morza i kolonji:

„LIGA MORSKA I KOLONJALNA”

wydaje

„MORZE”

które winno znajdować się w każdym polskim domu.

Każdy członek L. M. i K.

wpłacający składkę członkowską wynoszącą 1 zł miesięcznie
(12 zł rocznie)

otrzymuje „MORZE” za darmo!

Adres Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej:

WARSZAWA, ELEKTORALNA 2

Adres Redakcji „MORZE”:

WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 35



Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej

43648/2



12-043648-000-0

Drukarnia Wojsk. D. O. K. VIII. w Toruniu.
