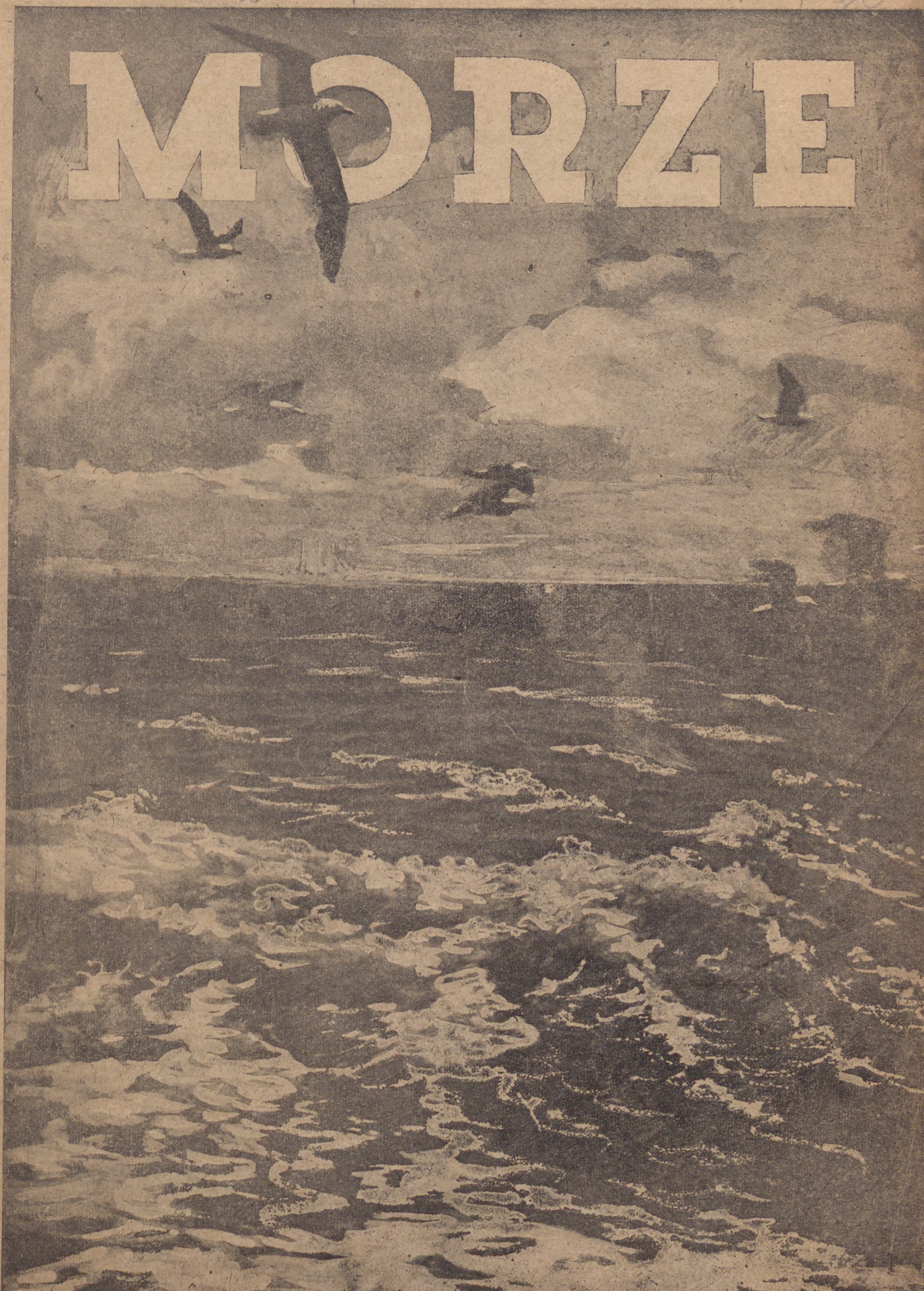
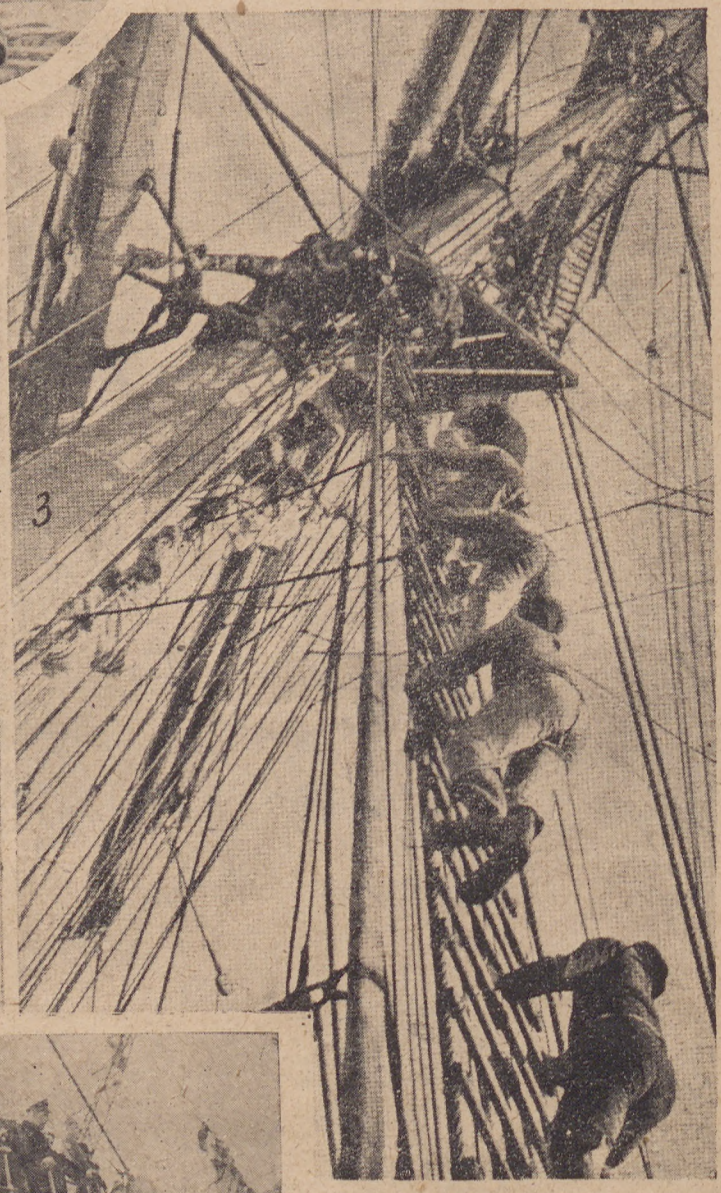
1945 Nr 2 r. 16.

MORZE



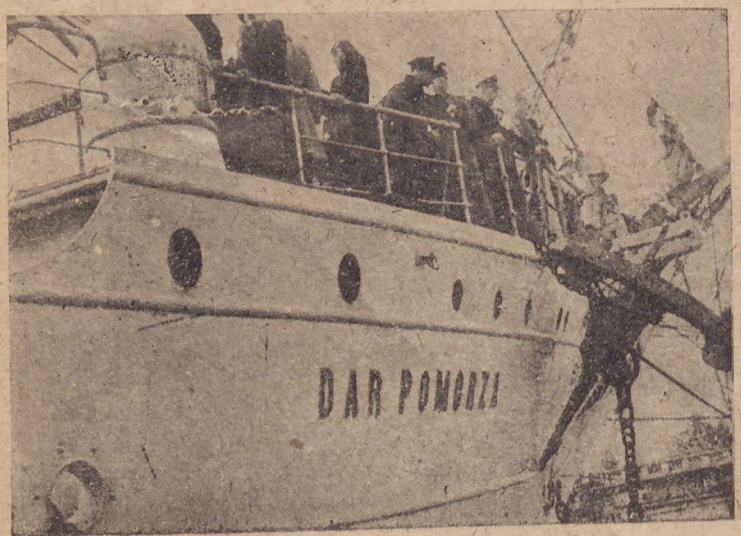


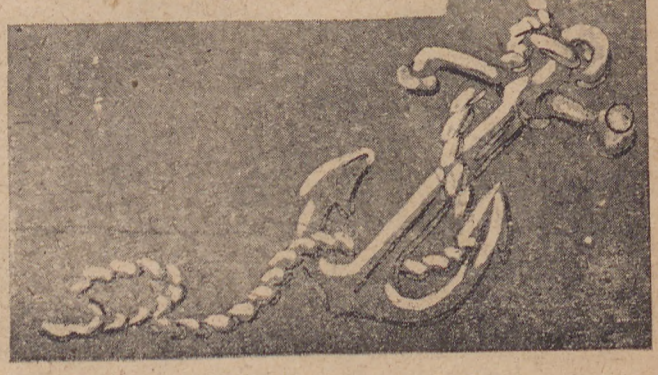
1 marynarz w porcie na straży.

2 kom. Kłosowski dowódca łodzi podwodnych i „Daru Pomorza", sprowadzonych ze Szwecji do kraju.

3 na masztach „Daru Pomorza"

4 „Dar Pomorza" przy molu w Gdyni





MORZE

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

Nr. 2 WARSZAWA, LISTOPAD 1945 ROK XVI

Jan Leśniewski

SEJM MORSKI

Wszyscy ci, którzy w zagadnieniu morskim widzą czołowy odcinek zadań odrodzonej Polski z radością powitali wieść o odbytym w dniu 21. października bieżącego roku w Gdańsku Sejmie Morskim. Pierwsze to na państwową skalę spotkanie ludzi, zainteresowanych sprawami morza, którzy zebrali się dla konkretnej, a twórczej pracy. Konstytucyjne posiedzenie Komisji Morskiej Krajowej Rady Narodowej odbyło się w pełnej gali w obecności Prezydenta B. Bieruta i Premiera E. Osóbki-Morawskiego, oraz innych dostojników państwowych przy udziale licznych uczestników z miejscowej społeczności. Posiedzenie zagaił krótkim przemówieniem wiceprezydent Szwalbe, poczym nastąpiło ukonstytuowanie się właściwej Komisji i trzy referaty.

Pierwszy zabiera głos poseł Wierzbicki, przewodniczący Gdańskiej Rady Narodowej, omawiając szereg spraw natury ogólnej i sumując również ogólnie zadania Komisji Morskiej. Po tym przemówieniu zabiera głos Pełnomocnik Rządu dla spraw Wybrzeża, inż. E. Kwiatkowski i swoim z pasją wypowiedzianym referatem przykuwa uwagę zgromadzenia. Wyliczając dotychczasowe dokonania przy odbudowie portów Pełnomocnik Rządu stwierdza, że w pracach tych brało udział prawie 15 tysięcy robotników oraz 4 i pół tysiąca pracowników umysłowych, związanych bezpośrednio z akcją odbudowy i eksploatacji urządzeń morskich. Cyfra uporządkowanych wybrzeży, wyremontowanych magazynów jest również pokaźna, a oddane do użytku dźwigi i taśmowce nadają portom już dzisiaj znaczną zdolność przeładunkową. Zdolność ta jest nawet w tej chwili w i ę k s z a n i ż m o ż l i w o ś c i w y k o r z y s t a n i a j e j z e w z g l ę d u n a p o w a ż n e n i e d o c i ą g n i ę c i a w t r a n s p o r c i e k o l e j o w y m m i ę d z y Z a g ł ę b i e m a W y b r z e ż e m.

Żywo podkreślone najistotniejsze elementy perspektyw rozwojowych Polski streszczają się w tym pięknym co do formy i wysoce interesującym przemówieniu następującym zwrotem: „Mamy w swym ręku trzeci co do wielkości, skoncentrowany okręg przemysłowy na kontynencie Europy, a więc musimy i nasze urządzenia morskie przystosowywać stopniowo do odmiennej struktury gospodarczej, która charakteryzować się będzie jako struktura o przewadze przemysłowo-handlowej.

„Gdy na porządku dziennym stoją nasze sprawy morskie — mówi dalej ob. Kwiatkowski — gdy bierzemy pod uwagę przyszłą rolę wybrzeża i portów od Świnoujścia i Szczecina aż po Elbląg i porty rybackie zatoki elbląskiej, jesteśmy wszyscy tak samo solidarni, jak byliśmy w obliczu drugiego naczelnego zagadnienia — ufundamentowania odzyskanej niepodległości państwa. Istnieje tylko jedno: kryterium dobrej woli i uczciwej pracy dla zrealizowania państwowego programu polityki morskiej.

„Możemy się stać państwem o dużym oddechu morskim — kończy Pełnomocnik Rządu — i czerpać stąd nie tylko nieznane dotychczas bogactwa materialne i psychiczne dla naszego narodu ale i wnosić nowe wartości do skarbnicy ludzkiej".

Trzecim z kolei referentem był inż. Różański, Dyrektor Regionalnego Urzędu Planowania Przestrzennego. W referacie popartym szeregiem tablic, zarysował centralne zagadnienia planów inwestycyjnych komunikacji kolejowej, wodnej i powietrznej. Nowością byłaby tu koncepcja kanału od zagłębia węglowego poprzez Prosnę i Wisłę do Gdańska oraz linii kolejowej z Zagłębia przez Łódź. Wysunięta również zostaje koncepcja nowego portu przeładunkowego na wschód od Gdańska w okolicy Bonsaku oraz rozbudowa sieci ka-

nałowej dla połączenia rozszerzonego obszaru portowego z systemem dróg wodnych śródlądowych.

Wszystkie trzy referaty, opracowane źródłowo i przekonywująco, wywarły wielkie wrażenie na uczestnikach co podkreślił prezydent ob. Bierut w swoim przemówieniu, wygłoszonym podczas obiadu, który wydał Wojewoda z okazji obrad Komisji. Niestety dyskusja, która po tym nastąpiła, zbyt była krótka i niedość szczegółowa. Rozpoczął ją poseł J. Żołna-Manugiewicz podkreśleniem cnót wygłoszonych referatów, przy czym podniósł te z istotnych zagadnień odrodzonej polityki morskiej Polski, które w referatach nie znalazły miejsca.

Przede wszystkim — zdaniem ob. posła Żołny — zasługuje na podkreślenie zagadnienie Szczecina, które z powodu braku czasu w żadnym z wygłoszonych referatów nie zostało wystarczająco rozwinięte. Wszystkie one ograniczają całość zagadnień polityki morskiej Polski do zespołu portów delty Wisły, włączając w to Gdynię. Wszystkie projektowane szlaki komunikacyjne wykreślono tak, jakby zagadnienie Odry nie istniało. Kwestia Szczecina nie spotkała się z należytą wiarą i tylko tym da się wytłumaczyć koncepcja zbyt kosztownego w sytuacji Polski na najbliższe lata — kanału wzdłuż koryta Prosny.

Należy dalej zająć stanowisko wobec zapowiedzianej likwidacji floty transportowej Stanów Zjednoczonych Ameryki P., stworzonej dla obsługi frontu. Jakkolwiek naogół typy statków Kayserowskich mało odpowiadają potrzebom Polski, to jednak uprzedaż tej floty na korzystnych warunkach, jak to było po roku 1918, wpłynie wydatnie na obniżenie cen używanego taboru morskiego. Jeśli Polska będzie przygotowana na wykorzystanie koniunktury, może szybko wyjść z niewoli polityki taryfowej, głównych flot europejskich, utrzymujących w swych rękach klucze do polskiej gospodarki eksportowej. Jest to tym celowsze, że jako importer złomu żelaznego może zużyć ostatecznie wycofane statki jako surowiec dla hutnictwa.

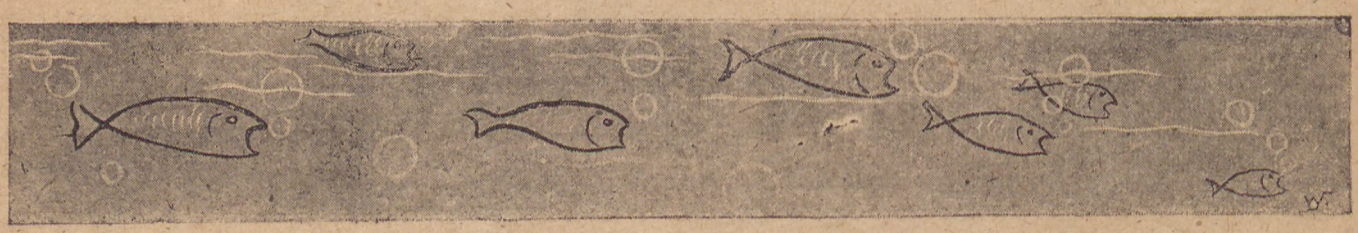
W dalszym toku dyskusji zabrał głos minister Jędrychowski. Polemizując ze stanowiskiem posła Żołny, użył minister charakterystycznego zwrotu: „nie będziemy donaszać cudzej odzieży!" i podkreślił, że przede wszystkim i prawie wyłącznie powinniśmy budować statki na własnych stoczniach. Po wojnie, zdaniem ob. ministra, fracht będzie bardzo tani, więc lokowanie większych sum w zakup floty handlowej nie wydaje mu się tak niezbędne, jak np. lokowanie w zakupie taboru kolejowego. Należałoby raczej kupować urządzenia i powiększyć zespół maszynowy stoczni.

Dalszy szereg mówców rozpatruje inne człony zagadnień morskich. Więc poseł Dworakowski podnosi zagadnienie materiału ludzkiego i właściwej nim gospodarki na wybrzeżu, a poseł Wierzbicki wypowiada się nawet za oczyszczeniem wybrzeża z tych, co nie są bezpośrednio z pracą morską związani. Zagadnienia energetyczne porusza ob. Małecki, a poseł Czerny zabiera głos w ważnej sprawie zaniedbań w uprawnieniach samorządu, dotyczących zabezpieczenia terenów na rozbudowę miast i portów, oraz łącznie z Szefem Gdyńskiej Dyrekcji Odbudowy zwraca uwagę na szczupłość środków na zabezpieczenie i odbudowę zniszczonych miast wybrzeża. Tu też wreszcie znajduje ostateczny wydźwięk sprawa szczecińska w rezolucji ponaglającej władze państwowe do przejęcia administracji portu szczecińskiego.

Pierwsze to posiedzenie Komisji Morskiej Krajowej Rady Narodowej nasuwa nam pewne refleksje. Nie było ono posiedzeniem, poświęconym systematycznej pracy parlamentarnej — było to raczej uroczyste przyjęcie, zorganizowane na wybrzeżu dla centralnych czynników państwowych — i to zaważyło na jej pracach. Referaty były ogólne i mogą się raczej stać materiałem szczegółowych dyskusyj na przyszłych posiedzeniach komisji, która powinna się zbierać o wiele częściej. Palące zagadnienie gospodarki na naszych stoczniach nie znalazło dość silnego wyrazu, a czeka ono energicznych decyzyj. Przecież nasze stocznie wyszły, jeżeli tak można powiedzieć, obronną ręką z opresyj wojennych. Możnaby rozpocząć produkcję w wielkim stylu jeszcze w bieżącym roku kalendarzowym! Tymczasem nieistotne przeszkody natury technicznej ogromnie odsuwają rozpoczęcie poważnej produkcji.

Komisja musi stale i konkretnie pracować z odnośnymi resortami gospodarki ogólno-państwowej i objąć kontrolę w tych dziedzinach państwowej pracy, które specjalnie mogą być zagrożone przez czynniki nieprzyjazne dla rozwoju kraju, a znajdujące się w nieustannej zależności od zagranicy. Niechże więc ten pierwszy, pełen splendoru, zjazd Sejmowej Komisji Morskiej na Wybrzeżu, stanie się zaczątkiem nowej ery w naszym gospodarstwie morskim, niech posunie naprzód sprawę rozbudowy wybrzeża i gospodarkę flotową i rybacką!

Jan Leśniewski



ROZMOWA Z LEONEM KRZYCKIM

przeprowadziła Wanda Melcer

Pukam do drzwi numeru. Zamknięte na klucz — czy w obawie przed licznymi odwiedzającymi? Leon Krzycki musi sam podejść do drzwi i otworzyć. To wysoki, wygolony człowiek o typie, który nazywamy amerykańskim. Ponieważ nie byłam w Stanach Zjednoczonych, nie wiem czy słusznie. Jego sympatyczna twarz uśmiecha się uprzejmie, kiedy mnie zaprasza, żebym usiadła. Właściwie przychodzę na ten interview nieprzygotowana, to on tylko musi być zawsze przygotowany. Skorzystałam z bytności w hotelu, żeby go poprosić o rozmowę na kiedyindziej, ale z miejsca nastręcza się tyle tematów, że zapadamy w nie, jak w dżunglę, skąd nie ma odwrotu. A jeszcze to, a jeszcze tamto — dusza zamorskiego kraju przyfrunęła do Polski, czyż można dość się napatrzyć, dość nasłuchać takiego gościa?

— Pan reprezentuje... — zaczynam.

— Niczego nie reprezentuję — przerywa mi szorstko i bardzo mi się to odrazu podoba, że nie lubi frazesów — niczego nie reprezentuję, tylko jestem na służbie u sześciu milionów robotników amerykańskich, a to — podaje mi gazetę — moi najbliżsi współpracownicy — i mam przed sobą jego fotografię jako prezesa American Polish Labor Council, oraz fotografie Alberta A. Krzywonosa, sekretarza organizacji, przedstawiciela olbrzymiego Związku Stalowników i Johna A. Zaremby, skarbnika, przedstawiciela Związku Robotników Automobilowych... — A tu obok macie ładne wyliczenie, jedna agencja prasowa PIC — Polish Information Center — wydała od czasu wojny 850 tysięcy dolarów na to, żeby rozpowszechniać fałszywe informacje o Polsce. A inne agencje?

Jesteście w trudniejszym położeniu, niż każdy inny naród na świecie — mówi dalej Krzycki — i więcej będziecie mieć roboty na amerykańskim terenie. Bo inni może nic jeszcze dobrego nie zrobili, ale wam zrobiono już bardzo wiele złego. Wasz rząd, wasz ustrój ma tutaj zaciekłych wrogów, musicie nie tylko robić swoją robotę, ale i odrabiać cudzą. Łgarstwa, fałszerstwo, nieżyczliwość, oto, na co się natkniecie na każdym kroku. Zawdzięczacie to często ludziom, którzy chcieliby tu wrócić, a w tych warunkach widzą, że nic z tego nie będzie.

I dodaje takie nieoczekiwane słowa:

— Mieliście w Polsce dwa ghetta, jedno dla Żydów, a drugie dla... reszty społeczeństwa, jeżeli idzie o stosunki z zagranicą, oczywiście. Polska na skutek swojej polityki zagranicznej była całkowicie odizolowana od innych narodów świata. Powiedzcie, z kim wyście tutaj dobrze żyli?

— Chyba z Francją — ryzykuję nieśmiało przypuszczenie, a w duszy śpiewają mi slogany z komedii de Flersa: La France et la Serdagne, la Serdagne et la France...

— Mieliście w świecie opinię doskonałych żołnierzy — w służbie cudzych spraw, zaznaczam. Poza tym samych wrogów, którzy rozpuszczali o was najniesłuszniejsze, najbardziej uwłaczające i dziwaczne sądy. Więc teraz trzeba znaleźć — i tu Leon Krzycki używa ładnego porównania — trzeba wam znaleźć sympatyczne ucho w świecie.

— Polonia amerykańska — mówię, ale nie trafiam i tym razem, sama zresztą wiem, niestety, ze swoich podróży po Ameryce Południowej, co sądzić o naszej polityce emigracyjnej. Leon Krzycki podchwytuje ten ton.

— Nie trzeba liczyć na samą tylko Polonię, trzeba się dogadać z Ameryką. Jest tu wprawdzie około pięciu milionów Polaków, ale cztery miliony, to Polacy zamerykanizowani, którzy tu mieszkają od kilku pokoleń. Na konferencji w Detroit ustalono, że Ameryka przyśle wam najtęższych swoich inżynierów do współpracy w odbudowie, a 500 studentów Polaków będzie się mogło kształcić w politechnikach Stanów Zjednoczonych, jako stypendyści.

— Zdobyć Amerykę — bagatela! — mówię.

— A to jest zupełnie możliwe. Ot, Związek Radziecki zdołał już nawiązać takie porozumienie, a nie było chyba większego straszaka dla Ameryki, jak Republika Rad. Ameryka obiecała im pomoc i ja sam należę do stowarzyszenia, mającego tę pomoc na celu, potrafili więc zupełnie odmienić stosunek Stanów Zjednoczonych do Związku Radzieckiego. Mam nadzieję, że i wy to potraficie.

Pierwszy krok... no tak, najtrudniejszy będzie pierwszy krok. Przede wszystkim zgoda i dobra organizacja. Wyślijcie dwóch — trzech ludzi dla wysondowania opinii. Więcej oni zdziałają w ścisłym porozumieniu, niż gromada ludzi puszczonych samopas, nie komunikujących się ze sobą i kołaczących każdy o co innego. Dopiero za tą kadrą musi przyjść wojsko, ale równie dobrze zorganizowane i karne. Marszałek Żymierski od-

powiadał już na oszczerstwa, zamieszczone w prasie amerykańskiej i dobrze zrobił. Bo pamiętajcie o jednym: tu idzie ostra, zorganizowana i doskonale opłacona propaganda przeciwko Polsce, prowadzona przez międzynarodowy faszyzm. A ja patrzę na wasze ruiny i boli mnie moje polskie serce.

— Niech pan nie porównuje Warszawy z żadnym miastem amerykańskim. Pewno, że nasze komfortowe ruinki wyglądają dla przyjezdnego smutno, ale my się tu czujemy doskonale. Pracujemy, organizujemy życie, a to, że możemy je organizować po swojemu, dodaje nam sił.

Inna rzecz, że przez chwilę usiłuję się wczuć we wrażenia tego Marsjanina, ale próba wypada rozpaczliwie, więc jej nie przedłużam.

— Mam tu fotografie, robione z waszymi pracownicami z SPB, — mówi dalej Krzycki — tak trzeba trafiać do serca Ameryki! Przysłać kilku ludzi, którzy przeżyli obozy i potrafią opowiedzieć o swoich przeżyciach, będąc żywym dowodem przeciw niemieckiej bestii.

I znów pokazuje mi fotografie, dokumenty niemieckiej zbrodni. Tak, nikt na świecie nie wie, co wycierpieliśmy. Trzeba teraz obnażać nasze rany i świecić nagimi kośćmi, żeby nam uwierzono.

— A właściwie przyszłam do pana z tym, żeby zapytać, co pana zdaniem Ameryka może zrobić dla naszej floty handlowej i rybackiej? Czy zawiązany Komitet Amerykański, o ile zechce nam pan na tym terenie dopomóc, mógłby zorganizować środki na zakup pewnej liczby jednostek morskich?

I nuż mu opowiadać o naszym wybrzeżu, naszej chlubie i trosce!

— Może napewno i napewno zechce. Ale przede wszystkim bądźcie tu, istniejcie, informujcie!

Wanda Melcer

Bohdan K. Tomaszewski

Derłów, miasto małych domków

W zawodzie reporterskim nigdy się nie jest pewnym dnia ni godziny. — Gmach Pełnomocnika Rządu. Usiadłem dopiero co przy biurku. Mam zamiar zacząć pracować, gdy nagle otwierają się drzwi i wpada młody człowiek, dobrze mi znany kierownik przystani rybackiej na zatoce Bukowieckiej.

— Panie redaktorze — woła — samochód stoi przed gmachem — jedziemy do Rügenwalde!

Wkrótce mknąłem już drogą, tym razem ciężarowym autem w kierunku północno-wschodnim. Auto trzęsło trochę, gdyż do Derłowa (Rügenwalde) jedzie się nie autostradą, lecz tak zwaną polską drogą, których jest tak wiele w Lubelskim czy nad Sanem.

Mijamy wsie i miasteczka kaszubskie, których nazwy zmieniają się na polskie tak łatwo i prosto. „Belkow — Białków" — czytamy.

Pierwsze kilometry na Derłów jedzie się przez falistą, zalesioną okolicę, potym śmiga nam z obu stron krajobráz płaski, pełen jezior i lasów—krajobraz typowo pomorski.

Derłów leży blisko portu o tej samej nazwie. Niewielkie to miasteczko czyste, pełne małych uliczek bez chodników, przy których przysiadły zgrabne domeczki z bardzo spadzistymi dachami.

Po przeciwnej stronie przesmyku, przecinającego mierzeję Bukowiecką, nad brzegami zatoki zarzucili kotwicę młodzi rybacy, u których spędziłem całe popołudnie. Ugościli mnie bardzo serdecznie. Oczywiście ryb na podwieczorek nie brakowało. Słuchałem ich opowiadań o ostatnich połowach, o niebezpiecznych przygodach, jakie zdołali już mieć, ale najwięcej byłem ciekawy opowieści o pierwszym połowie pełnomorskim jaki miał miejsce przed paroma dniami. Zapraszali mnie też gorąco bym im towarzyszył następnym razem, jak wyjadą na pełne morze. Rzecz prosta, nie opierałem się wcale.

Przy okazji ucięliśmy sobie pogawędkę na temat Pomorza Zachodniego, które jest prawdziwą krainą pięknych jezior, obszar których wynosi łącznie 60 tysięcy ha. Ziemie te obmywają również wody wielu rzek, przede wszystkim Odry, Warty i Noteci. To też ryby są jednym z bogactw rejonu pomorskiego, w którego wodach poławiane są wszelkie ich odmiany, nawet łososie, węgorze, sandacze, a gdzieniegdzie pstrągi.

Rybołóstwo na Pomorzu Zachodnim może w bliskim czasie osiągnąć taki poziom, że będzie mogło zaopatrywać Śląsk Górny i Dolny, nadmiar produkcji ryb przeznaczony zostanie na cele eksportu do innych dzielnic Polski. W związku z tym, projektowana jest przeróbka całej produkcji ryb w licznych wędzarniach i zakładach przetwórczych po niezwłocznym ich uruchomieniu.

Pożegnałem z żalem dzielnych rybaków — pionierów. Wkrótce motor ruszył i za zakrętem zniknęły mi z przed oczu spokojne wody zatoki Bukowieckiej.

Bohdan K. Tomaszewski

Kazimierz Czachowski

Przekleństwo Morza

Tytuł, nadany przez poetę zbiorowi wierszy z lat 1935 — 1945, ma znaczenie tak zwanej wielkiej metafory. Jest to bowiem chwyt poetycki, którego treść pojęciowa, wyrażona całością utworu, przedstawia pewien określony stan liryczny. W danym wypadku temat przekleństwa morza wychodzi nie od człowieka, lecz od morza wobec człowieka. Sam zaś utwór jest objawem dogłębnej miłości poety dla morza, poety, który zaznał słodyczy przekleństwa, przez które morze stało mu się umiłowanym żywiołem.

W dalszym ciągu tego zbioru, obejmującego szereg wierszy z dziesięcioletniego okresu, czytamy wrażenia poety z podróży po obcych i swoich ziemiach i wodach. Treściowo odrębną uwagę zwraca cykl kilku utworów pt.: „Słowo o Gdyni". Wiadomo, że autor jest jednym z najwcześniejszych i najgorliwszych miłośników polskiego portu. I tutaj poeta „sławi to miasto, przeczute poetów jasnowidzeniem, przebudzone o świcie i wieszczą wygrane fanfarą". Poemat o Gdyni, nasycony głębokim nurtem myślowym, w celowo rozpiętej frazie wierszowej oddaje rytm i pełnię morskiego oddechu. Zdaje sobie poeta sprawę, że nie słowo tu znaczy, lecz czyn, przez który słowo czy-

nem się stało. Z tego wątku przewodniego rozwija poetyckie rozmyślania, wprowadzając doń umiejętnie rozłożone barwy krajobrazu w połączeniu z odrębnego rodzaju liryzmem, który określić trzeba jako liryzm dziejowy. Bo szczególną właściwością Swinarskiego jako liryka jest ujmowanie poetyckich wrażeń nie pod kątem osobistej uczuciowości, lecz raczej ze stanowiska epika oceniającego narodowo-dziejowe znaczenie faktów i snującego z nich rozległe perspektywy ogólne. Taki sposób poetyckiego obrazowania już w założeniu swoim narzuca pojęcie klasycyzmu. Klasyczną jest też forma wierszowa Swinarskiego.

Niekiedy tylko poeta celowo zrywa dowolnie przyjęte okowy formalne. Zwłaszcza w ostatnim utworze zbioru, gdy wzywa młodych przyjaciół uśmiechu, aby święcili pożar ksiąg pielgrzymstwa polskiego. Lecz i wtedy wiersz Swinarskiego nosi na sobie to piętno klasycznego dostojeństwa, które całemu jego zbiorowi nadaje urok, może nawet nie tyle klasyczny, co wynikający z powagi morskich przestworzy. Ta właśnie powaga morza znalazła w Swinarskim głęboko czującego poetę.

Kazimierz Czachowski

Artur Maria Swinarski

PRZEKLEŃSTWO MORZA.

Za to, żeś mnie podpatrzył i że mnie znasz;
Że mówisz ze mną, jak z równym i twarzą
w twarz;
Żeś mnie żaglami podszedł i drzewo i stal
nauczył, jak chodzić mają po mapie fal;
Żeś logiem i sondą bezkresy wymierzyć
mógł,
busolą i sterem z bezdroża trafił do dróg;
Żeś mnie bronował, jak rolę od miedz do
miedz —
człowieku, jesteś przeklęty na wieki, bo
wiedz:
Ktokolwiek wstąpił w me progi, a chociażby
raz,
i głodne żagle moimi wiatrami pasł;
Kto nocą po mnie wędrował samotny i kto
raz czuł, że najbliższym lądem nie brzeg, ale
dno;
Kto wtedy zrozumiał, truchlejąc, myśli mych
szum:
ten zawsze zrywać się będzie z portowych
cum.

Choćby ci bunt mój burtę na wióry pruł,
drogi powrotu w lodowe okowy skuł,
wiatrom cofnąć się kazał z żaglowych płacht
i ciszę okrutną ku nawie przywołał i strach,
choćby cię burzą biczował do łez, do krwi,
na odysseję skazał po kres twoich dni —
już nie odejdziesz odemnie gdybyś i chciał
i kilem woraną tęsknotę karczował i rwał,
będziesz mocował się ze mną i za mnie bił,
będziesz mych progów bronił ostatkiem sił,
i słodycz mego przekleństwa do śmierci czuł
wstęgami bander spętany jak węzłem stuł.

...a oto wiosna morska, która pocieszy nasz listopad;

SŁOWO O GDYNI.
5

W szczęściu chodzisz po mieście, jak w pieśni, powiewasz banderą,
Krzyżem wyrastasz na górze, kominem i wieżą i masztem.
Topisz się w jasnej ulicy, co kwitnie barwami pojazdów.
Wiosna już przyszła do miasta i rytmem ruchu przewodzi.
Czujesz: za murem kamienic dziś morze napewno niebieskie,
Kędzierzawe, kuszące podszeptem dali i żaglem.
W boczną wstępujesz ulicę—a to nie ulica, to droga,
ścieżka, wiodąca przez las: wspinają się świerki po stokach,
już są na górze, już mają pomiędzy pniami indygo,
ultramarynę Bałtyku i kobalt w świerkowej oprawie.
Wracasz, a z tobą i drzewa: krajobraz wchodzi do miasta,
staje korzeniem na bruku jak stopą i patrzy w twe okno.
Mewy latają nad Gdynią, jak nad Krakowem gołębie.
Między lasami a morzem — wśród fal zielonych i modrych
rośnie to miasto przystanią i progiem u morza bez granic.

Artur Maria Swinarski

Dar Pomorza

Dziś, kiedy „Dar Pomorza", po długich latach oczekiwania, przybił wreszcie z powrotem do Gdyni, nie od rzeczy będzie przypomnieć jedną z najpiękniejszych kart dziejów tego statku. W dniu 16 września 1934 roku wyruszył on mianowicie jako szkolny okręt Polskiej Floty Handlowej w pierwszą swoją podróż morską dookoła świata. Droga szła przez trzy oceany na Kopenhagę, St. Cruz, Martynikę, Haiti, Kanał Panamski, Hawaje, Nagasaki, Szanghaj, Singapore, Jawę, Broome w Australii, Durban, Jamestown na wyspie św. Heleny, Antwerpię i Malmo z powrotem do Gdyni. Fregata miała na swoim pokładzie 107 osób: 58 kandydatów, 11 uczniów, którzy już rok przedtem odbyli podróż do Brazylii i Afryki, 4 instruktorów, 3 praktykantów, 20 ludzi załogi i służby, kapitana, 10 oficerów, lekarza i księdza. Dowódcą statku był kpt. Maciejewicz, a jego zastępcą kpt. Meissner. Pierwszy to raz bandera polska opasała świat dookoła. Kilku uczestników tej pięknej, rok trwającej wyprawy, opisało ją w pamiętnikach i reportażach. Poniżej podajemy wyimki z kilku takich książek. Więc najpierw o życiu marynarza:

Marynarze udekorowani krzyżami

...Dzień 11 marca przynosi wiatr z północy o sile wahającej się od trzech do siedmiu stopni. Górne żagle są wciąż w robocie, raz się je zwija, a raz rozwija. Obliczenie przebytej drogi daje sto cztery mile, ponieważ jednak w ciągu tego czasu sterowaliśmy w różnych kierunkach, zależnych od potrzeb sztormowej sytuacji, w dobrym kierunku przebyliśmy zaledwie siedemdziesiąt i pół mili. Aby nadrobić stracony czas, idziemy jednocześnie pod żaglami i pod motorem.

Ale już o północy 12 marca chłopcy znów muszą się wspinać na reje. Znów zwijamy żagle, gdyż wieje prosto z dz obu, a sześć godzin później ten sam manewr, tylko z rozwijaniem, aby o jedenastej znowu wszystkie zwinąć. To nie passat, gdzie nieraz tygodniami płótna, jakkolwiek pracowicie, ale spokojnie zwieszały się z rej.

Wieczorem zatrzymujemy również ster. Przeciwny, południowo - zachodni wiatr o sile ośmiu stopni zupełnie prawie niweluje siłę maszyny, której śruba stale na wielkiej fali wyskakuje z wody. Rozhuśtane morze kołysze statkiem w nieprawdopodobny sposób. Widać, że przeszedł tu środek tajfunu. Znowu na rufie bieleje długi trójkąt sztormowego żagla, pod którym wolno dryfujemy prawie pod prostym kątem w stosunku do położenia statku.

orkan, z którym trzeba było walczyć przeszło 36 godzin. Walka ze sztormem była świetną, a zarazem ciężką i niebezpieczną nauką dla nas. Huragan darł żagle na strzępy, przechylał statek na bok do 45 stopni, rzucając na nas wysokie do dziesięciu metrów fale wzburzonego morza. O śnie, wypoczynku, mowy być nie mogło, spędziliśmy noc w walce z rozszalałym żywiołem. O godzinie 6 rano dnia następnego olbrzymia fala zerwała z pokładu łódź, 10-wiosłowy kuter ratunkowy. Wszyscy obecni rzucili się na ratunek, ale olbrzymia fala porwała go i uniosła w odmet morski. „Dar Pomorza" za każdym przechyłem czerpał po kilkadziesiąt ton wody, która wdzierała się na pokład, sięgając wysoko, bo nieraz do połowy belek żelaznych, podtrzymujących łodzie ratunkowe. Naraz olbrzymia fala zalała niemal cały pokład, wygięła żelazne pręty poręczy, przewróciła kilku ludzi i zgniotła ciężkie drzwi, prowadzące do sali wykładowej. Uczniowie brodzili w wodzie po kolana, chwilami zalewani byliśmy nawet z głowami. Przez cały czas trwania sztormu trzeba było manewrować tak, żeby utrzymać statek dziobem do fali, gdyż odwrócenie się bokiem groziło wywróceniem i utonięciem. Dla ścinania grzyw fal, które są bardzo niebezpieczne dla statku, lano przez pewien czas oliwę za burtę. Na trzeci dzień pod wieczór burza ucichła i pozostała jedynie wielka martwa fala.

(„12.000 mil morskich na „Darze Pomorza"
J. Borkowski i St. Stępkowski.
Warszawa, 1935).

* * *

A oto kartki z niefrasobliwego reportażu morskiego ucznia:

Dziś na kolację dostaliśmy mięso z rekina. Jest białe, miękie, podobne do mięsa ryb, tylko trochę za słone i miało specjalny jakiś kwaśny smak. Może nie było dostatecznie wymoczone, a może kucharz nasz mało miał dotychczas do czynienia z rekinami, dość, że niewielu było amatorów na tę potrawę. Wolę naszego poczciwego karpia na szaro z rodzynkami, niż najlepszego nawet rekina!

31 października płyniemy po Atlantyku, jak po jeziorze. Woda jest zupełnie gładka. Jedynie w dużych odstępach czasu widać, jak powoli podnosi się i opada, niby pierś u spokojnie śpiącego człowieka.

(„Darem Pomorza" naokoło świata".
Zb. Rokiciński. Biblioteka Polska.
Warszawa, 1935.

* * *

Wszystkie te piękne książki możecie przeczytać w bibliotekach waszych miast, a w Warszawie w bibliotece Ligi Morskiej, Widok 10.

Ta sytuacja trwa do rana dnia 13 marca, ale widocznie nietylko myśmy się zmęczyli. Wiatr zaczyna słabnąć. Jeszcze resztkami sił dmuchnie silniej, ale już motor posuwa nas do przodu. Pomaga mu w tym seria ukośnych żagli. Trzymamy teraz stały kontakt z lądem, który wysoką linią górzystego brzegu osłabia nieco siłę północnego wiatru. Następnego dnia o pół do jedenastej wchodzimy wreszcie do Osaki.

Na brak zajęcia nasi chłopcy nie mogą narzekać. Przeciętnie osiem godzin służby na pokładzie, w ciągu których zwijają i rozwijają żagle, ciągną liny, sterują, stoją „na oku", wypatrując okrętów światła lub lądu, czyszczą mosiądz lub szorują pokład. Po służbie zaś wykłady, pogadanki z zakresu higieny, nauka węzłów i robót linowych, rysunki olinowania statku, pranie. Kto twierdzi, że to mało, niech sam spróbuje!

(Przez trzy oceany. Stanisław Kosko.
Warszawa, 1936).

* * *

Gorzej jest, kiedy przyjdzie tajfun:

...dziś, o godz. 2 po poł. o 340 mil morskich na zachód od Azorów, natknęliśmy się na straszny

Józef Modrzejewski

BAŁTYK JAKO TEATR WOJENNY

Umilkły działania wojenne na Bałtyku. Czas nadszedł na pokojową odbudowę i na realizację nowych planów morskich. Niemniej ważnym jest zrobienie bilansu i przypatrzenie się doświadczeniom, by starych błędów nie powtórzyć.

Wojna morska na Bałtyku rozpoczęła się 1. września 1939 w zatoce Gdańskiej pomiędzy Polską a Niemcami. Siły morskie wykazywały wielką dysproporcję. Polska flota wojenna osłabiona wysłaniem 3 kontrtorpedowców do Anglii, liczyła: pięć okrętów podwodnych, jeden kontrtorpedowiec i dziesięć okrętów specjalnych. Niemcy przeprowadziły szczelną blokadę tych sił przy udziale dwuch starych okrętów liniowych, dwuch flotyll nowoczesnych kontrtorpedowców (8), kilku flotylli dużych poławiaczy min po 800 ton i t. d. Uderzyli kolejno na polskie umocnienia nadbrzeżne: Westerplatte, Gdynię, Puck i zaimprowizowaną wyspę Hel. Oprócz artylerii okrętowej (działa od 88 — 280 mm) użyto artylerię kolejową, samoloty nurkowe i piechotę morską. Polacy mogli przeciwstawić im kilka armat 150 mm i artylerię okrętową (37 — 130 mm); lotnictwo marynarki uległo wczesnemu zniszczeniu.

Przewaga liczebna wroga nie odegrała najważniejszej roli. Przegrana wynikła z ogólnej klęski. Hel kapitulował dobrowolnie 2 października.

Flota traci kontrtorpedowiec „Wicher", stawiacz min „Gryf", obie kanonierki, sześć poławiaczy min i „Mazura". Są to ofiary bomb. Straty nurkowców niemieckich są duże. Okręty podwodne „Sęp", „Żbik" i „Ryś" uszkodzone internują się w Szwecji, dwa pozostałe „Orzeł" i „Wilk" przedostają się przez cieśniny i walczą dalej.

Druga faza walki o Bałtyk rozpoczyna się w kwietniu 1940 r. Jest to niemiecka ofensywa na Danię i Norwegię, która ma izolować tereny wschodnie. W ofensywie bierze udział cała niemiecka flota wojenna i liczna flota transportowa. Obie strony stawiają w cieśninach miny. Szybka akcja krążowników „Lützow", Blücher" i „Emden" oddaje w ręce niemieckie najsilniejszy punkt obronny — fiord Oslo. Flota duńska nie stawia oporu. Stąd też desantowanie na wyspach Zelandii i Bornholmie odbywa się bez przeszkód. Flota brytyjska interweniuje tylko przy pomocy okrętów podwodnych, francuska wysyła sporadycznie kilka kontrtorpedowców po 2500 t., polska działa dwoma okrętami „Orzeł" i „Wilk". Straty niemieckie w tym rejonie: krążowniki „Blücher" (10 tys. ton), „Karlsruhe" (6 tys. ton), „Brummer" (2400 ton). Uszkodzony jest „Lützow".

Zbytnie oddalenie baz alianckich, słabość i nieprzygotowanie flot norweskiej i duńskiej, a wreszcie zaskoczenie, daje sukcesy strategiczne Niemcom. Trzecia faza zaczyna się od wybuchu wojny sowiecko-niemieckiej. Niemcy podejmują szybką ofensywę wzdłuż obsadzonych przez Z. S. R. R. brzegów Litwy, Łotwy i Estonii. Skład przydzielonych jednostek morskich jest następujący: krążowniki „Leipzig" (6 tys. ton) i „Emden" z flotyllami nowych torpedowców typu „T" po 600 ton do akcji artyleryjskiej na wybrzeżu, dwie flotylle kontrtorpedowców do zwalczania sowieckich linii żeglugowych ze Szwecją, dwa okręty liniowe „Schleswig-Holstein" i „Schlesien" do ochrony transportów rudy. Ponadto liczne ścigacze, okręty podwodne i stawiacze min.

Flota sowiecka ma dwa stare liniowce, dwa krążowniki „Kirow" i „Gorkij", lekki krążownik „Taszkient", 27 kontrtorpedowców (w tym 9 nowych) i 72 okręty podwodne. Siły te są rozdzielone na morze Bałtyckie i Północne. Część starszych okrętów zgromadzono w zatoce Fińskiej, wobec zagrożenia ze strony floty fińskiej (2 pancerniki obrony wybrzeża i 5 okrętów podwodnych) i w portach łotewskich. Grupa bojowa doznaje zaraz na wstępie osłabienia z powodu uszkodzenia krążownika „Gorkij" (8 tys. ton) i „Taszkientu" (2800 ton). Szeroko stosowane minowanie przez Niemców utrudnia ruchy jednostek sowieckich. W rezultacie Niemcy opanowują wybrzeże do Rewla (29.VIII.41) i podchodzą do Leningradu. Równocześnie desanty zdobywają wyspy estońskie przy pomocy krążowników i kontrtorpedowców.

Niezależnie od walk przybrzeżnych panuje ożywiona akcja jednostek na morzu. Następują naprzemian wypady to sowieckich to niemieckich sił lekkich na karawany eskortowane, potyczki ścigaczy i próby okrętów podwodnych dostania się do portu w Kronsztadzie (dwa łapią się w sieci i dostają się do niewoli). Wysunięty punkt radziecki Hanko zatapia 2 kontrtorpedowce i jeden okręt podwodny Niemców. Miny zbierają obfite żniwo w zatoce Fińskiej.

Pierwsze dni miesiąca polskiej jesieni, kiedy wedle słów poety „leci liście z drzewa", poświęcamy pamięci drogich zmarłych. Niechże między tymi, co sercom naszym najbliżsi, nie zabraknie wspomnienia bohaterów, którzy położyli życie w obronie naszego morskiego wybrzeża i zginęli na dalekich oceanach u samego dna narodowej nocy! Wolna ojczyzna, której odrodzenia nie dane im było oglądać śmiertelnymi oczyma, składa cześć ich pamięci.

Faza kończy się atakiem niemieckim na Leningrad z lądu i powietrza, który załamuje się dzięki skoncentrowanej olbrzymiej sile artyleryjskiej floty sowieckiej. Uszkodzenia odniesione przez liniowce typu „Marat" i krążownik „Kirow" nie obniżają ich wartości jako ruchomych platform artyleryjskich. Wnioski z tej kampanii: niezwyciężoność portów bronionych przez duże eskadry floty wojennej (podobnie jak w Tobruku), bezsilność lotnictwa w stosunku do skoncentrowanej w jednym miejscu, ale osłoniętej myśliwcami floty.

Czwarta faza obejmuje rok 1942—3. Leningrad jest oblężony. Niemcy ustawiają olbrzymią zaporę minową wpoprzek zatoki Fińskiej. Rosjanie mimo to rozpoczynają skuteczną wojnę podwodną na otwartym Bałtyku. Chodzi im o częściowe zahamowanie dostaw rudy ze Szwecji do Niemiec. W małej wojnie ciągłe utarczki ścigaczy. Leningrad otrzymuje zaopatrzenie z Murmańska. Amerykańskie karawany statków dostarczają tam sprzęt i żywotność, mimo zaciekłej akcji niemieckiej. W ochronie tych transportów, przeznaczonych dla Leningradu wyróżniają się polskie kontrtorpedowce „Piorun", „Burza" i „Garland".

Piątą fazę rozpoczyna kontrofensywa sowiecka, poprzedzona ogniem 305 mm dział pancerników w 1943 roku. Chodzi o odzyskanie utraconych wybrzeży, zmuszenie do kapitulacji Finlandii i zdobycie baz niemieckich w polskich portach Gdańska, Gdyni, Kołobrzegu i Szczecinie. Udział sił morskich jest mniejszy. Wywołują to straty, niemożność prac na stoczniach leningradzkich i zgromadzenie znacznych eskadr floty niemieckiej z okrętami „Gneisenau", „Lützow", „Admiral Scheer", „Prinz Eugen" i „Leipzig". Mimo to udaje się oczyścić Estonię razem z wyspami, zdobyć Królewiec, Gdańsk, Gdynię, Kołobrzeg i Szczecin. Zdemoralizowane załogi porzucają pancerniki „Gneisenau" i „Lützow" (w Świnoujściu), ale inne bronią punktów na wybrzeżu łotewskmi i polskim aż do chwili ogólnej kapitulacji.

Reasumując, należy stwierdzić, że w dalszym ciągu o powodzeniu wojen bałtyckich decydowała harmonijna współpraca floty i armii. Lotnictwo nie wprowadziło zbyt rewolucyjnych zmian w taktyce i strategii.

Józef Modrzejewski

Rynek w brazylijskim miasteczku.

Władysław Goździkowski

Pionier kolonizacji polskiej w Brazylii

Nie tylko wśród obcych, ale i wśród swoich niebrak sceptyków, którzy sądzą, że naród polski nie potrafi uporać się z zagospodarowaniem naszych kresów zachodnich. Otóż dzieje kolonizacji polskiej w Brazylii są najlepszą odpowiedzią dla tych pesymistów. Chłop polski bez żadnej pomocy i opieki dał sobie radę w nieprzebytych dżunglach brazylijskich. Był to tytaniczny wysiłek. Z pierwotnej puszczy, wrogiej człowiekowi, kolonista polski stworzył kwitnące osady. Bezpośrednią przyczyną masowego ruchu emigracyjnego wśród Polaków był upadek autorytetu Francji, kiedy

Niemcy, nie licząc się zupełnie z opinią świata cywilizowanego, spotęgowały w niesłychany sposób ucisk i bezwzględną germanizację Polaków w zaborze pruskim. Bismarck, uwielbiany bohater ówczesnych Niemiec, a jednocześnie wódz reakcji kapitalistycznej całej Europy, wdzięcznej za pomoc okazaną w bestialskim pogromie Komuny paryskiej w 1870 roku, rzucił z trybuny parlamentu chełpliwe słowa: „Niemcy prócz Boga nie boją się nikogo na świecie". To pyszne wyzwanie było, między innymi, zapowiedzią eksterminacyjnej walki z Polakami i socjaldemokracją niemiecką, która pod wodzą Liebknechta i Bebla, wspólnie z posłami polskimi starała się przeciwdziałać rozpętanej furii reakcji teutońskiej. Oczywiście, wobec niewspółmiernej przemocy reakcji—bezskutecznie. W Niemczech rozpoczęło się panowanie praw wyjątkowych, w pierwszej linii przeciwko Polakom, a następnie przeciwko socjalistom. Prawo majowe wydane w 1874 roku zmusiło tysiące Polaków do emigracji do Stanów Zjednoczonych i Brazylii. Był to początek kolonizacji polskiej w dżunglach brazylijskich. Chłop, a częściowo rzemieślnik i robotnik polski, pozbawiony wszelkiej opieki i pomocy, bez instruktorów i informatorów, wiedziony szczęśliwym instynktem, znalazł schronisko za oceanem. Ale mściwa ręka niemiecka odszukała Polaków i tu.

Cesarz brazylijski don Pedro II wydał rozporządzenie, na mocy którego Polakom nie wolno osiedlać się na ziemi brazylijskiej, jako podejrzanemu i niebezpiecznemu narodowi, który wszędzie podsyca niepokój i anarchię. Bismarck w odpowiednim memorandum podkreślił udział Polaków w Komunie paryskiej, przesadnie wynosząc wpływy generałów polskich Dąbrowskiego i Wróblewskiego, przedstawił ich jako głównych wodzów wybuchu rewolucyjnego, dzięki którym walka w Paryżu była tak zaciekła i długa. Bismarck miał ułatwione zadanie dzięki temu, że cesarz don Pedro II posiadał brata z lewej ręki, zrodzonego z Niemki, barona Kapanemę, który uważał się za Niemca i oczywiście chętnie poparł usiłowania Bismarcka. Na szczęście wśród Polaków był w Brazylii inżynier Edmund Zaporski rodem z Górnego Śląska. Potrafił w niwecz obrócić wszystkie zakusy Bismarcka. W walce intryg dyplomatycznych znalazł środki, które pokonały wszechpotężnego kanclerza Niemiec.

Cesarz brazylijski był gorliwy katolik, co bardzo pomogło Zaporskiemu w jego walce z Bismarckiem. Umiał zręcznie wykorzystać tę okoliczność przy pomocy dwu wybitnych księży Polaków: ks. Władysława Zielińskiego, powstańca z 1963 roku i ks. Ludwika Przetarskiego, rodem z Pomorza.

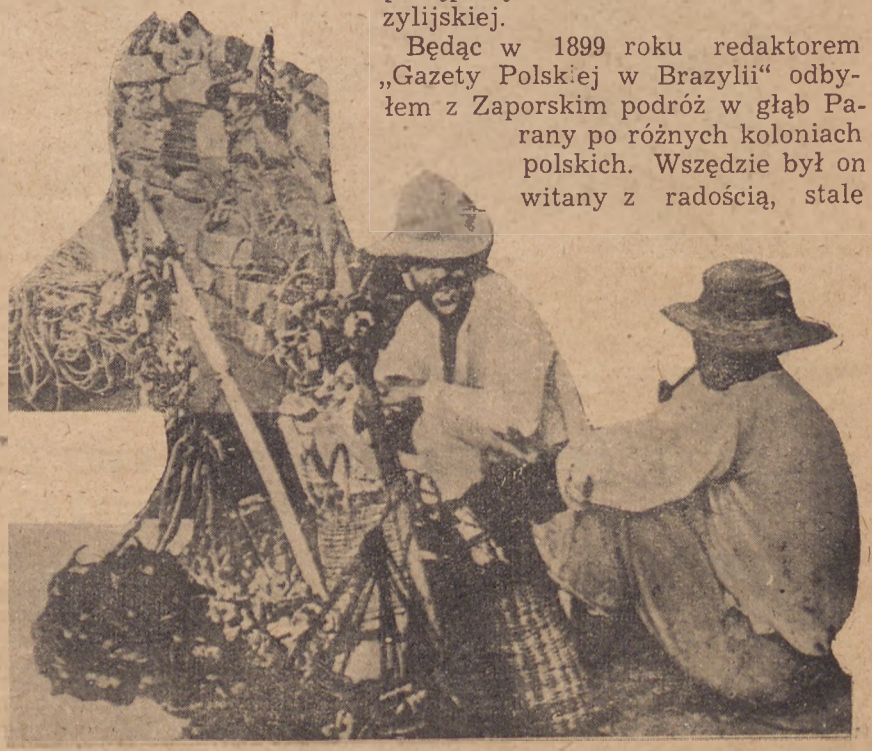
Z inicjatywy Zaporskiego we trójkę udali się do Rio-de-Janeiro na audiencję do cesarza don Pedra II, który chętnie ich przyjął i wysłuchał. Zaporski przedstawił mu w ogólnych zarysach nikczemność polityki pruskiej w sprawie polskiej w przebiegu historycznym, specjalnie zaś cynizm polityczny Bismarcka. Ks. Zieliński w odpowiedni sposób przedstawił charakter powstania 1863—1864 roku, oświetlił rolę swych współtowarzyszy z powstania: gen. Dąbrowskiego i gen. Wróblewskiego w ruchu 1871 r. Ks. Przetarski wskazał na prześladowania i gwałty, dokonane na rozkaz Bismarcka na katolickim polskim duchowieństwie, na liczne areszty kapłanów z arcybiskupem Ledóchowskim na czele. To oczywiście wywarło wrażenie na cesarzu Brazylii. Rozporządzenie zabraniające Polakom przyjazdu do państwa brazylijskiego zostało cofnięte. Dla osobistego poznania kolonistów polskich don Pedro II został zaproszony do zwiedzenia kolonii polskich w Paranie.

Po przybyciu don Pedra II, ks. Zieliński, jako dawny powstaniec i kapelan polskiego meksykańskiego pułku ułanów, sformował szereg banderii, ubranych po krakowsku, co wywarło dobre wrażenie na cesarzu, który swym prostym i miłym obejściem również wywarł sympatyczne wrażenie na naszych kolonistach, pamiętających niedostępność i gburowatość pruskich dygnitarzy. Podróż don Pedra II stała się przełomowym faktem w życiu kolonii polskich, wzmocniła bowiem autorytet Zaporskiego zarówno w oczach władz parańskich, jak i w oczach Polaków. Wszyscy bowiem przekonali się, że ma on dostęp do cesarza, który liczy się z jego opinią nawet wtedy, gdy występuje przeciwko tak wpływowemu osobnikowi, jakim był na dworze cesarskim baron Kapanema. Polacy widzieli w Zaporskim opiekuna i poplecznika swych spraw.

Rewolucja brazylijska w 1889 roku była ruchem reakcyjnym. Po zniesieniu niewolnictwa murzyni w olbrzymiej większości opuścili plantacje kawy, plantatorzy zaś, zagrożeni upadkiem swych plantacji, spowodowali wybuch rewolucji zwłaszcza w stanie Sao Paulo, najbogatszej, dzięki eksportowi kawy, prowincji brazylijskiej.

Don Pedro II miał duże szanse pokonania rewolty, nie chciał jednak przelewu krwi i dobrowolnie abdykował, z wielkim żalem prawdziwie postępowych warstw ludności brazylijskiej.

Będąc w 1899 roku redaktorem „Gazety Polskiej w Brazylii" odbyłem z Zaporskim podróż w głąb Parany po różnych koloniach polskich. Wszędzie był on witany z radością, stale



obarczany prośbami i skargami na nieodpowiednie lub błędne zarządzenia miejscowych władz. Sam również otrzymałem od niego wiele dobrych wskazówek i informacji a zwłaszcza z opowiadań o heroicznej walce naszych kolonistów z wrogą dżunglą, którą tylko polski chłop mógł zwalczyć. Dotąd niestety ta walka naogół pozostała nieznana, gdyż nie znalazła godnego opisu w literaturze. Poemat Konopnickiej „Pan Balcer w Brazylii" nie odźwierciedla istotnego życia, energii i rozmachu naszego kolonisty, czerpała ona bowiem swe wiadomości z drugiej ręki. Po powrocie do Polski, świadom tego stanu rzeczy, namawiałem Daniłowskiego a przede wszystkim Struga, z którym byłem w bardzo bliskich stosunkach w okresie rewolucji w 1905—1907 roku, na podróż do Brazylii, niestety, napróżno.

Nieraz rozmawialśmy z Zaporskim o sprawach kolonizacji. Siedząc przy ognisku, na skraju dżungli mówił on:

— Patrz pan, jesteśmy tu w nieprzebytej puszczy, mieszka w niej jaguar, onca, puma i inny dziki, groźny zwierz, niezliczone gatunki żmij z olbrzymim wężem boa na czele, liczącym często 10 — 12 metrów długości. Dziś to jest dzicz, niedostępna dla człowieka, a nie minie kilka czy kilkanaście lat — przyjdzie polski chłop z siekierą w ręku i wiarą w sercu, bez żadnych maszyn wrąbie się w ten dziewiczy las a dzikie zwierzęta przegoni precz. Niema to jak nasz chłop. Ale kto się troszczy o niego? Nikt!

Druga wojna światowa dowiodła, że polski marynarz jest śmiały, odważny, szybko orientujący się w najtrudniejszych sytuacjach, aczkolwiek stawiał pierwsze kroki. Należy więc mieć niepłonną nadzieję, że w niedalekiej przyszłości okręty nasze będą krążyć po wszystkich morzach bliskich i dalekich, by nawiązać stosunki handlowe z całym światem bez pośrednictwa obcych narodów, co zbyt drogo kosztuje. Brazylia jako niewyczerpane źródło cennych surowców jak kawa, ryż, drogocenne drzewo meblowe, bawełna, skóry, mięso zamrożone, wreszcie szlachetne minerały i wartościowe rośliny lecznicze, jak sasaparylla, cudowny środek na leczenie luesu, który stał się chorobą nagminną niemal w całej Europie, a zwłaszcza w Polsce. Dzięki tym nieprzebranym skarbom przebogatej ziemi brazylijskiej handel z Brazylią zajmie jedno z pierwszych miejsc. W tym handlu Polacy brazylijscy, jako znający miejscowe warunki, odgrywać będą poważną rolę. Wtedy z całą jasnością i wypukłością wyjdzie na światło dzienne skromna postać wybitnego Polaka, Edmunda Zaporskiego, który otworzył Polakom drogę do Brazylii. Jako naoczny świadek tej owocnej jego działalności, rzucam myśl, by nazwać jeden z okrętów jego imieniem i nazwiskiem, a w którymś z portów jak Elbląg, Gdynia, Gdańsk, Kołobrzeg czy Szczecin poświęcić jego pamięci plac jakiś czy ulicę. Sądzić można, że Liga Morska w możliwie najkrótszym czasie przyczyni się do zrealizowania mojej inicjatywy.

Władysław Goździkowski

Prasa morska

Myśl specjalnej prasy, poświęconej zagadnieniom morskim, żyła w społeczeństwie polskim od chwili odzyskania niepodległości, a wybuchała tu i tam, jakby próbowała sił i terenu, aż skulminowała w dwóch pismach codziennych: „Dzienniku Bałtyckim" (Gdynia, Mściwoja 9), wydawanym przez zespół „Czytelnika" od maja r. b. i „Gazecie Morskiej" Polskiej Marynarki Wojennej (Gdynia, św. Piotra 12). Na zapleczu ukazało się też kilka jednodniówek, jak ilustrowany „Przegląd Morski" w Kielcach i „Na Bałtyk!" na Śląsku.

Skromność naszych wydawnictw nie jest ściśle wiązana z właściwościami naszego charakteru narodowego, przeciwnie, chcielibyśmy jak najbardziej rozprzestrzenić się i rozpanoszyć, szczególnie, kiedy sama Liga Morska rzuca obecnie na rynek kilka nowych pism, najściślej z gospodarką morską związanych. Wskrzeszamy dawne „Morze", wydajemy „Młodzież Morską" i dekorujemy mury „Ścienną Gazetą Morską" Ligi. Ale wedle stawu — bo nie wedle powiększonego obszaru naszego wybrzeża — grobla.

Nie jest to dla nikogo nowością, że warunki wydawnicze powojenne niezmiernie są trudne. Uruchomić czy znaleźć drukarnię, zająć odpowiednie pomieszczenie dla redakcji, zebrać razem odpowiednią ilość czcionek, i żeby jedna była choć mniej więcej do drugiej podobna, znaleźć współpracowników, kiedy wojna takie szczerby poczyniła w materiale ludzkim — to już niemałe trudności. Ale nic się nie równa z trudnościami na terenie otrzymania papieru, nie jedne tu Szpilki, ale cała ich wiązka miałyby coś do powiedzenia, gdyby tylko zacząć opisywać, jak indiańskiej trzeba cierpliwości i ilu niemniej indiańskich podstępów, żeby ów papier zdobyć.

Ale jest także inna strona zagadnienia. Zawsze myśleliśmy, że pewna część ludzi umie pisać, a druga część ludzkości wie, co powinno być napisane i że te dwie połowy nie zawsze i niezupełnie pokrywają się ze sobą. Odczuwamy duży brak ludzi piszących w obu tych branżach, więc i fachowców morskich i fachowców pisarzy. Jedni nie wykształcili się jeszcze na pisarzy, a drudzy nie nabyli potrzebnego autorytetu w sprawach morskich, przy tym jedni i drudzy tyle naraz mają posad i tyle spraw z aprowizacją (własną) i mieszkaniem (przeważnie cudzym) na czele, że i pisać nie mają czasu. A przecież wstydzimy się za pewnego popularnego drzeworytnika, kiedy to fale na planszy płyną w jedną stronę, a wiatr wydyma w drugą żagle — żeby było ładniej! Albo jak u znanej felietonistki morskiej, opisującej, jak zakochany kapitan wsparł nogę na burcie, ale że felietonistka odbyła swój wielki rejs... łódką, a „romans" ma miejsce na żaglowcu, romansowy kapitan musiałby podnieść nogę na wysokość metra, co nie jest niemożliwe, jako wyczyn sportowy, ale zrzadka się praktykuje w towarzyskiej rozmowie. Obyśmy nigdy nie potrzebowali powracać do tak żałosnego tematu!

Więc nasza prasa — skromnie siebie w to miejsce wliczywszy — wygląda w tej chwili, jak wygląda. A teraz po kolei. Oto najpierw czytelnikowy „Dziennik Bałtycki" pismo dojrzałe, przejrzyste w układzie i treści, prowadzone i wypełniane przez fachowych dziennikarzy, zanadto może nieco rutyniczne. Bardzo nam się tam podobają artykuły wstępne — zawsze teraz bardzo krótkie — artykuły fachowe i dodatek literacki, który ukazuje się co niedziela. „Listy gdańskie", które jako felieton ukazują się bez podpisu, zdradzają pióro fachowe, ale zbyt może namaszczone.

„Gazeta Morska", z którą przez czas dłuższy sprzeczaliśmy się o tytuł, ukazuje się w Gdyni. Stając na starcie jako „Nasze Morze" od września rozwinęła się w normalne pismo codzienne. Poświęca ona stale pierwszą kolumnę ogólnym sprawom krajowym, ale trzy pozostałe już wyłącznie wybrzeżu. Dobrze jej to robić, kiedy z wybrzeża właśnie do nas trafia! Mniej fachowo dziennikarska, ma więcej świeżości w ujęciu tematu, daje dużo reportaży z osobistych wspomnień naszych morskich ludzi i pożyteczne artykuły rzeczowe. W lekkim felietonie „za burtą", prowadzonym widocznie viribus unitis, do czego się niefrasobliwie przyznaje, jest dużo rzeczy dobrych, podanych z niesfałszowanym humorem. Mniej nam się podoba codzienna fraszka, ale zapewne bardzo to trudno jednemu codziennie fraszkę z nicości wyprowadzić jedynie mocą swego ducha.

W sumie — ładny wysiłek naszego młodego pokolenia marynarskiego, które umiało stworzyć pismo, utrzymać je i ciągle doskonalić, a że podobno i niezarozumiałe, bo z własnych usterek doskonale zdaje sobie sprawę i stara się z nich poprawić, więc i wysiłek tymbardziej sympatyczny.

Ale to jeszcze nie wszystko. Wybrzeże, to nasze oczko w głowie, to duma i cel zainteresowania całego społeczeństwa. Wszystkie więc pisma polskie interesują się życiem na wybrzeżu, wszystkie pomieszczają mniej lub więcej długie artykuły fachowe, a także poezje i nowele morskie — literaci, muzycy i plastycy polscy rywalizują ze sobą w wysiłkach, żeby to morze jak najlepiej oddać, najmocniej ukochać, najpełniej wyśpiewać. Zapewne, ani prasy morskiej ani literatury morskiej nie da się stworzyć w ciągu kilku miesięcy. Trzeba na to wysiłku i umiłowania pokoleń. Ale my, którym jest dane zainicjować, podjąć ten wspaniały trud, zjednoczmy swoje wysiłki, nie dbając na osobiste ambicje, wspierajmy się w tej trudnej pracy, nie zrażajmy krytyką, żeby się przyczynić do wyprodukowania najpotrzebniejszego w naszych warunkach — typu morskiego człowieka.

(mewa)

4 najważniejsze wydarzenia morskie

NADZWYCZAJNE POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ K. R. N

W Gdańsku odbyły się obrady Komisji Morskiej Krajowej Rady Narodowej z udziałem najwyższych dostojników państwowych z ob. Prezydentem B. Bierutem i ob. Premierem Osóbką-Morawskim na czele. Po szeregu przemówień, stwierdzających stan prac i osiągnięć na wybrzeżu oraz przedstawieniu celów i zadań na przyszłość — zebrani omówili konieczność opracowania stałego programu rozbudowy. W związku z tym odczytano rezolucje, które polecają Prezydium Komisji: 1) Przystąpić do opracowania programu morskiego Państwa Polskiego, uwzględniającego: a) Rolę Polski, jako Państwa tranzytowego, b) Kolejność rozbudowy poszczególnych fragmentów sieci komunikacyjnej — kołowej, kolejowej i wodnej, jako arterii dowozowych do portów morskich. 2) Opracować projekty ustaw, wprowadzające ten program w życie.

ODBUDOWA PORTÓW NA PIERWSZYM PLANIE

Według wypowiedzi czynników miarodajnych i wiadomości podanych przez pisma — w sferach rządowych istnieje pogląd, że w hierarchii potrzeb państwowych na pierwszym miejscu musi być postawiona sprawa odbudowy portów.

Rozwijające się coraz bardziej stosunki handlowe z zagranicą, zwłaszcza z państwami morskimi, na pierwsze miejsce wysuwają kwestię transportu morskiego, a tym samym uruchomienia naszych portów. Zagadnienie odbudowy portów — to kwestia odbudowy ekonomiki kraju, to łączność z zagranicą, to wymiana, której nam tak brak, przypływ waluty zagranicznej, to gwarancja zagospodarowania i utrzymania naszych granic nad Odrą i Nissą. Szeroki dostęp i sprawna gospodarka wybrzeży Bałtyku — to „być albo nie być" dla Polski.

POLSKA MISJA MORSKA W LONDYNIE.

Uchwałą Rady Ministrów została stworzona Polska Misja Morska z siedzibą w Londynie oraz jej delegatura w Waszyngtonie. Polska Misja Morska podlega Ministerstwu Żeglugi i Handlu Zagranicznego oraz współpracuje z ambasadorami R. P. w Londynie i Waszyngtonie. Zadaniem Misji jest reprezentowanie i obrona polskich interesów morskich na terenie międzynarodowym oraz załatwianie wszelkich spraw, podlegających kompetencji Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego w zakresie uprawnień Departamentu Morskiego. Wchodzą tu w szczególności w rachubę sprawy związane z udziałem Polski w United Maritime Authority (międzynarodowej organizacji żeglugowej) na terenie Anglii i U. S. A.

POLSKIE OKRĘTY WRACAJĄ DO KRAJU.

Powrót pierwszych naszych okrętów wojennych oraz statku szkolnego „Daru Pomorza" wywołał w dniu 28.10 wielką manifestację powitalną na Oksywiu — porcie marynarki wojennej w Gdyni. Wraz z „Darem Pomorza" wróciły trzy łodzie podwodne: „Ryś", „Żbik" i „Sęp" oraz motorówka strażnicza „Batory" — internowane w Szwecji przez okres sześciu lat wojny.

Nasza marynarka handlowa, mimo rozlicznych przeszkód i trudności, powoli gromadzi swe statki, rozproszone po morzach świata. Witano już w Gdyni s/s „Kraków" i „Katowice", a w tych dniach spodziewany jest przyjazd motorowca „Morska Wola". Będzie to pierwszy statek linii żeglugowych „Gdynia — Ameryka", który po wojnie przypłynie do Polski.

Z życia organizacji

W listopadzie b. r. został definitywnie zorganizowany Okręg Dolno-Śląski Ligi Morskiej z siedzibą we Wrocławiu (Zarząd Miejski, pokój 72).

Na terenie Okręgu działa już kilka oddziałów, a w Jeleniej Górze od lipca funkcjonuje Zarząd Obwodu.

* * *

W Okręgu Radomskim powstało osiem nowych oddziałów; w tej liczbie w Szydłowcu i Błotnicy.

* * *

O Zjeździe Delegatów Oddziałów Ligi Morskiej zamieścimy sprawozdanie w następnym numerze.

* * *
* * *

KONKURS „MORZA“

Wobec wielkiego zainteresowania i licznych, kierowanych do nas zapytań, dotyczących warunków konkursu, powtarzamy raz jeszcze, że w konkursie mogą wziąć udział wszyscy obywatele polscy bez różnicy płci i wieku, którzy poczuwają się do łączności z morzem i do pracy morskiej.

Sąd konkursowy stanowi zespół redakcyjny „Morza“. Nagrody są wysokie i same w sobie stanowią wielką atrakcję, ale największą atrakcją dla każdego uczestnika będzie przecież zobaczyć swoje dzieło w druku, podpisane własnym nazwiskiem w prawdziwym piśmie!

Ponieważ w dodatku nakład „Morza“ został obecnie wydatnie zwiększony, i pismo dociera tam, gdzie dotąd nie docierało, powtarzamy nasz apel raz jeszcze!

Redakcja „M o r z a“ pragnie pobudzić polskich pracowników morza do opisania swojego życia i pracy. Byłby to więc życiorys własny polskiego pracownika morskiego. Nie chcąc w najmniejszym nawet stopniu krępować tych, którzy do konkursu staną, musimy jednak ustalić ramy tych wypowiedzi. Wzywamy więc wszystkich, których można objąć ogólną nazwą pracowników morza, zarówno marynarzy z okrętów wojennych i statków handlowych jak rybaków i robotników portów i stoczni. Mamy teraz 500 kilometrów wybrzeża i oczy całej Polski zwrócone są na to wybrzeże z nadzieją i oczekiwaniem. Ciężkie, ale piękne, ofiarne i trudne życie pracownika morza otoczone było od najdawniejszych czasów legendą. Dorośli słuchają o nim z podziwem, młodzież z tęsknotą, dzieci,

jak cudownej bajki. Nie bójcie się jednak, że swoimi bardzo może prozaicznymi wywodami zniszczycie legendę, ona jest niepożyta, jak niepożyte jest surowe piękno walki człowieka z żywiołem. Dlatego prosimy Was:

Podajcie przedewszystkiem nazwisko Wasze, rok i miejsce urodzenia — o ile nie życzycie sobie, by zostało ono ujawnione, zachowamy je do naszej wyłącznej wiadomości.

Podajcie koleje swego życia i pracy, szczególnie czasu okupacji.

Podajcie przyczyny, które Was skłoniły do wybrania zawodu i przyczyny, że przy nim trwacie.

To są rzeczy niezbędne, o reszcie decydujcie sami. Teraz co do formy wypowiedzi. Piszcie poprostu, co myślicie, nie zaprzątając sobie głowy czy to pięknie i czy po literacku. Nie oczekujemy od Was ani literatury, ani piękna, urodzi się ono samo z Waszej szczerości i siły Waszych uczuć. Nie oszczędzajcie siebie ani warunków, w których musieliście żyć: im bardziej otwarte będą Wasze wypowiedzi, tym piękniej, tym pełniej osiągniemy nasz wspólny cel, postawić przed oczy społeczeństwa życie pracownika morza w całej jego surowości i prawdzie.

W konkursie może więc wziąć udział każdy pracownik morza, mężczyzna czy kobieta i bez względu na rodzaj swego zajęcia, byle ono było związane z morzem i byle piszący był obywatelem polskim. Rozmiar wypowiedzi pozostawiamy Wam. Termin nadsyłania życiorysów upływa z dniem 1 stycznia 1946 r. Pierwsza nagroda za najciekawszy i najlepiej opracowany życiorys wynosić będzie 2.000 zł., druga 1.000 zł., trzecia 500 zł., ale Redakcja zastrzega sobie swobodę innego podziału w stosunku do wartości nadesłanych wypowiedzi, zastrzega tez sobie prawo druku w „Morzu“, albo w broszurze, zależnie od ilości nadesłanego materiału.

MORZE

MIESIĘCZNIK
ORGAN LIGI MORSKIEJ
REDAKCJA I ADMINISTRACJA
WARSZAWA - WIDOK 10

Wydawca: Biuro Zarządu Głównego L. M., Warszawa, Widok 10, tel. 210.

Redaguje Kolegium.

Układ graficzny: Wł. Siwierski.

* * *

TREŚĆ:

Sejm Morski — Jan Leśniewski.

*

Rozmowa z Leonem Krzyckim — przeprowadziła Wanda Melcer

*

Derłów, miasto małych domków — Bohdan K. Tomaszewski.

*

Przekleństwo morza — Kazimierz Czachowski.

*

Przekleństwo morza — Słowo o Gdyni — Artur Maria Swinarski

*

Dar Pomorza

*

Bałtyk jako teatr wojenny — Józef Modrzejewski.

*

Pionier kolonizacji polskiej w Brazylii — Władysław Goździkowski.

*

Prasa morska — (mewa).

*

4 najważniejsze wydarzenia morskie.

*

Z życia organizacji.

*

Konkurs „Morza".

* * *

Nakładem Wydawnictwa Zarządu Polityczno-Wychowawczego Marynarki Wojennej ukazały się następujące broszury: „Komendy na łodziach", „Statut Oficerski Sądów Honorowych W. P.", „Wojskowe Przepisy Dyscyplinarne", „Praca Polityczno - Wychowawcza w W. P." i „Przyszłość Portów Delty Wisły" Inż. St. Różańskiego (6 ryc.). Broszury te są do nabycia we wszystkich księgarniach „Czytelnika".

Cena 5 zł.

Zakł. Graf. „Dźwignia", Widok 24. B-03255

Marynarz na straży wybrzeża.

Grupa uczestników kursu żeglarskiego L. M. na odremontowanym keczu.