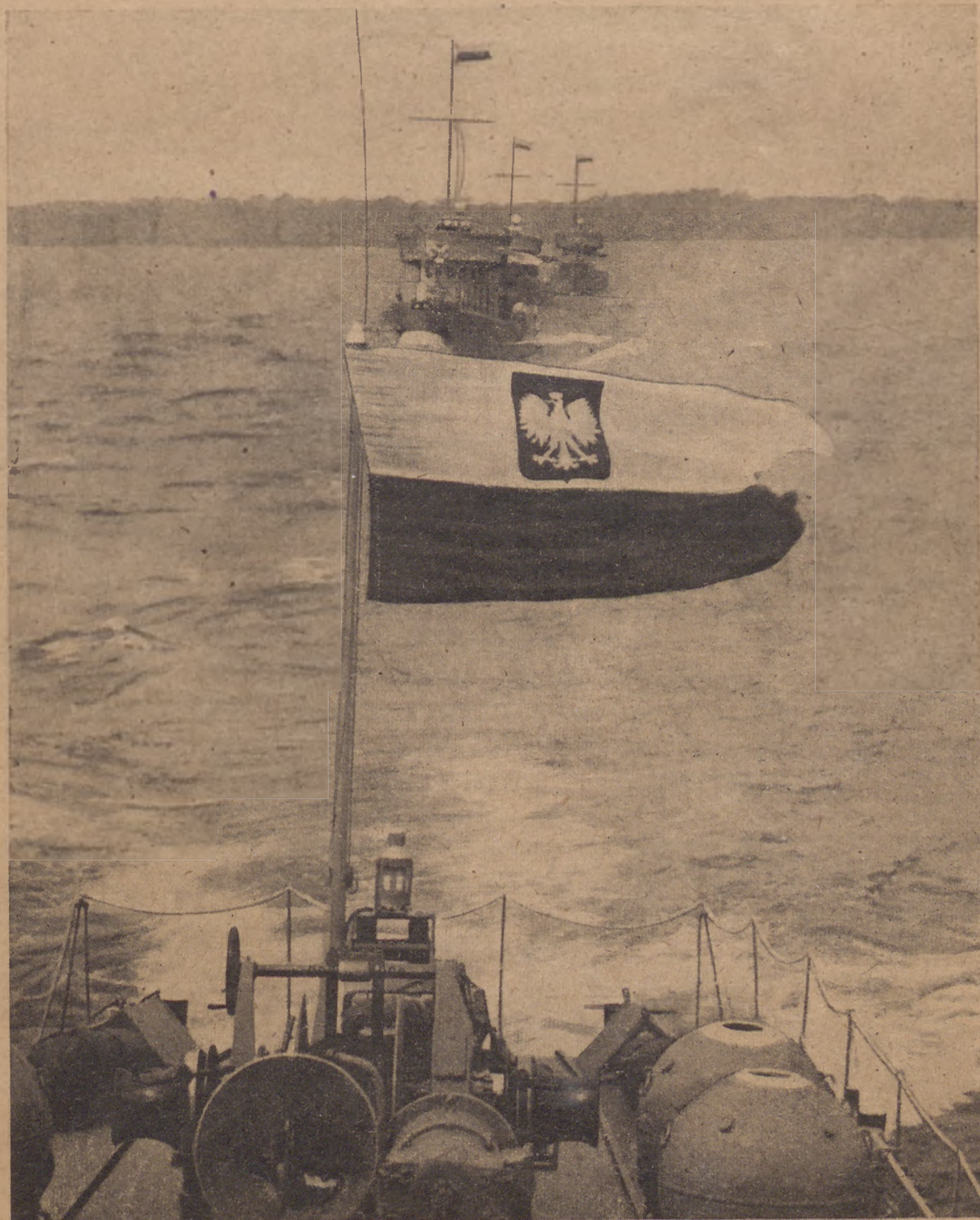


01187

MORZE

Włocławek, 10/10/45
10/10/45
Sot

„ŚLUBUJEMY UROCZYŚCIE, ŻE BRONIĆ BĘDZIEMY
WSZYSTKIMI NASZYMISIAŁAMI PRASTAREGO WYBRZEŻA
POLSKIEGO OD SZCZECINA PO GDYNIĘ, GDAŃSK
I ELBLĄG PRZED WSZYSTKIMI ZAMACHAMI WROGA”.



ZESZYT I

PAŹDZIERNIK 1945 R.

102/8-1-55

ŻOŁNIERSKIM CZYNEM POLSKIEGO WOJSKA I BOHATERSKIEJ ARMII CZERWONEJ WYPARTY ZOSTAŁ NAJEŹDŹCA GERMAŃSKI Z ODWIECZNIE POLSKICH SZLAKÓW MORSKICH. DECYZJA KONFERENCJI POCDAMSKIEJ OPARŁA POLSKI BASTION NA ZACHODZIE O ODRE I NISSE, PRZYZNAJĄC POLSCE PORT SZCZECIN.

NOWA POLSKA PRZYSTĘPUJE WIĘC DO ODBUDOWY SWEJ PAŃSTWOWOŚCI Z TĄ RADOSNĄ SWIADOMOŚCIĄ, ŻE JEST NARODEM BAŁTYCKIM, POSIADAJĄCYM NIETYLKO ORGANICZNE ZWIĄZKI Z MORZEM, ALE I SZEROKI, BLISKO 500 KILOMETROWY PAS BRZEGU MORSKIEGO, ROZWIJAJĄCEGO PRZED GOSPODARKĄ NARODOWĄ NAJSZERSZE PERSPEKTYWY.

DZISIAJ, GDY PRZYSTĘPUJEMY DO KONSTRUKTYWNEJ PRACY NA WSZYSTKICH ODCINKACH ŻYCIA PAŃSTWOWEGO, ZE SZCZEGÓLNYM ZAPAŁEM I UMIŁOWANIEM WINNIŚMY ZAJĄĆ PIONIERSKĄ POZYCJĘ NA ODCINKU MORSKIM. NIE WOLNO NAM BOWIEM ZA-PRZEPAŚCIĆ TEGO, CO DAŁ POLSCE OFIARNY CZYN ŻOŁNIERSKI, NIE WOLNO ZAWIEŚĆ ZAUFANIA TYCH, KTÓRZY OTWORZYLI OJCZYŹNIE NASZEJ SZEROKIE HORYZONTY MORSKIE. POLSKI BAŁTYK CZEKA NA ZBIOROWY WYSIŁEK CAŁEGO SPOŁECZEŃSTWA, NA JEGO WIELKI ZRYW PIONIERSKI W BUDOWIE PRZYSZŁOŚCI NASZEJ NA MORZU.

POLSKI BAŁTYK BĘDZIE NIE TYLKO NASZĄ DUMĄ I UMIŁOWANIEM, ALE ŹRÓDŁEM SIŁY EKONOMICZNEJ I POTĘGI POLITYCZNEJ PAŃSTWA.

Nr. inw. 0484

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ

NR. 1

WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1945 R.

ROK XVI

Po Wielkiej Lekcji

Jan Żoła Manugiewicz

Sześć lat. Wypadki dzisiejsze, jak wszystko co dotyczy biegu naszego życia osobistego i zbiorowego liczy się według biegu zegarów i kart kalendarzy. A przecież trzeba było przeżyć ten okres koszmarów aby pojąć, jak dalece lata nie są sobie równe.

Te sześć lat starczyło narodowi za stulecia. Kto nas śmie posądzać o młodość ten nie pojmuje Polski. Zestarzał się nasz naród, dojrzał w ogniu doświadczeń lepiej i pełniej aniżeli dziesiątki innych, chociaż doświadczenia nasze, to w tej chwili jeszcze chaotyczne magazynowanie wrażeń i błysków niedokończonych myśli.

Dopiero gdy odtajemy, gdy rozprostujemy członki, gdy komórki mózgu rozprężą się, ścieśnione nadmiarem przytłaczającego bólu i gorączki bojowej, poczniemy wszyscy wydobywać z pamięci fotografie przeżyć, by w spokojnym, dojrzałym skupieniu refleksyj wysnuwać nauki.

Czy my Polacy możemy nie być mądrym narodem, czy nie dość zdobyliśmy wiedzy od życia? O, chyba inne narody będą do nas przychodzić na naukę! Jakże więc ponuro, jak niegodnie wyglądają dziś pewne wpływowe koła polityczno-finansowe zachodnich aliantów, które Polskę, narodowi za ich sprawę zdziesiątkowanemu, narodowi zdławionemu najokrutniej, — odmawiają prawa decydowania o bezpieczeństwie własnego kraju, próbują na nowo szczerć przeciw nam Niemców — boleją nad utratą przez rzeszę ziem słowiańskich nad Odrą.

To już doświadczenie powojenne. Zamyka ono naszą cierniową drogę, a na naszej psychice i umysłach wyciska szczególne piętno. Rozpłynęły się marzenia wysnute w dniach trwogi o archanioelskiej trąbie Albionu, zapowiedzi o srogim sędzi nad zbrodniarzami i tylekroć powtarzane ciepłe słowa o cierpiącej Polsce. Słowa uleciały, nigdy zresztą, ani nawet 1939 roku nie przyoblekły się w powinny czyn. Wiemy, że zapowiadanych kar jest nie wiele, a stosunek do Niemiec zbyt przypomina nieszczerze czasy wersalskie. Polaków po dawnemu traktuje się, jak naród drugiej klasy, zobowiązania spłaca oświadczeniami, a krew polską ceni nie wysoko, jak krew ludów kolorowych.

Oto najpierw zjawia się opozycja przeciw polskiej granicy strategicznej wzdłuż Nissy Łużyckiej i Odry, a gdy twarda wola naszych radzieckich so-

juszników przełamuje tę opozycję, myśli się dalej o wpływach politycznych w Polsce, wykorzystuje się zawiedzione ambicje polityczne, popiera zbrodnicze akcje, myśli o utrzymaniu nadal gospodarki polskiej w lennej zależności od mocarstw zachodnich, powstrzymuje się rozwój polskiej gospodarki morskiej.

Nie nowe to dla nas rzeczy, lecz dzisiaj dostrzegane i podsumowane na tle historii.

Przez lat dwadzieścia ani w Londynie ani w republikańskim New Yorku ani w ówczesnym Paryżu nie udzielano nam pożyczek powstrzymując nasz rozwój. Nie mieliśmy ni fortyfikacji, ni planowej gospodarki ni dobrej woli w naszych rządach, wyraźnie zależnych od ówczesnych centrali politycznych zagranicą.

W tym samym czasie kiedy zalewano Niemcy kredytami na... odbudowę bynajmniej nie zniszczonego życia gospodarczego, nie znalaziono uczuć dla zrujnowanej Polski. Przeciwnie uwikłano nas w wojnę z Sowietami dla tym większego ich i naszego zniszczenia.

Traktowano i usiłuje się nadal traktować tę część Europy jak traktowało się Bałkany (póki się nie wyzwoliły), jak traktuje się republiki Ameryki łacińskiej — „dzikie pola“ świata, teren wiecznego rozlewu krwi.

W wyprawie Piłsudskiego na Kijów maczała palce polityka angielska i różne proniemieckie rewire polityczne Europy. Nawet w najbardziej zainteresowanej Polsce ledwie dwoje pisarzy zdobyło się na protest (Żeromski i Nałkowska). Prasa angielska obiecywała nam raj po zdobyciu Ukrainy i... oddzieleniu Rosji od kaukaskiej ropy.

Podobnie ledwo kilka lat temu politycy zależni od koncernu naftowego Shella i Deterdinga obiecywali rycerskim synom Paragwaju raj po zdobyciu naftowych terenów boliwijskiego Chaco. Nie ujrżeli dumni Paragwajczycy wrót rajów, lecz w walce dwóch konkurencyjnych koncernów zmieciona została z powierzchni ziemi ludność spornych okolic.

Nie ujrżeli rajów i Polacy na Wołyniu i ziemi Halickiej w latach 1939/44. Mieliśmy i my być białymi murzynami i odrabiać robotę dla zawitych i błędnych cudzych kombinacji finansowych, ale

czy nie odrobiliśmy jej znów w haniebnym wrześniu 1938 roku, dając się użyć bez poważnych oporów światłych warstw narodu — za narzędzie rozbicia bloku obronnego Czechosłowacja — Sowiety.

Odmawiając nam niedawno praw do bezpiecznej granicy sięgnięto tylko po dawne karty z lat 1918-19.

Odepchniemy wszelkie dalsze zamachy, ale mimo tylu krzywd nie poprzysiegamy zemsty wątpliwym przyjaciółom. Byliśmy słabi i nieroztropni i dla tego nas wykorzystano. W tym i nasza wina. Wyzwalając się zostaniemy najspokojniejszym z narodów jeno ten osad goryczy podziela na nas jak żądło, mobilizując do usamodzielnienia Polski we wszystkich jej komórkach życiowych.

Przestaliśmy być narodem szlacheckim, nie rządymy się fantazją ani samymi tylko uczuciami, wreszcie nauczyliśmy się obliczać swoje możliwości, siły czynne i utajone dotąd, trwonione, nie waloryzowane.

Z mądrzeliśmy, poza wszelką wątpliwością, będziemy z Pol-

ski wydobywali wszystko co tylko przyczyni się do naszej odbudowy. Każdą minutę czasu, każdy gram surowca.

Stając do pracy w odrodzonej dziedzinie morskiej mamy przed sobą wielkie perspektywy. Przyprawiłyby one o zawrót głowy każdego działacza morskiego z przed sześciu laty. Mamy szerokie wybrzeże, drogę węglową Odry, nowe systemy kanałów i nowe porty. Znikła z mora Prus Wschodnich, powstały realne sojusze, warunki trwałej i długoletniej pracy, droga do pełni naszej suwerenności gospodarczej.

Nie ma już czasu na dziecinne zabawy morskie, na bezprodukcyjne efekty wzorem lat 1920-39.

Musimy zdobyć się na wielkie zaprojektowanie i wypracować rozsądne metody realizacji programu morskiego na miarę państwa o poważnych interesach na Bałtyku.

Jan Żoła Manuściwicz.

Port w Szczecinie

Na konferencji w Poczdamie zostały uznane prawa Polski do odzyskanych ziem zachodnich, obejmujących swym obszarem również miasto i port Szczecin. Będzie to drugi co do wielkości i uzbrojenia przeładunkowy port naszego obszaru celnego. Posiada już wyrobione stosunki handlowe i tradycję dogodnego dla swego zaplecza portu.

Naturalnym zapleczem portu szczecińskiego były i nadal pozostaną rozległe rejony zlewiska rzeki Odry i jej dopływu Warty, a przede wszystkim wysoce uprzemysłowiony Górny Śląsk. Port szczeciński zawdzięcza swój rozwój i istnienie Górnemu Śląskowi, jak zresztą i z drugiej strony dogodnie położony Szczecin dopomógł do rozwoju gospodarczego Śląska. Szczecin bez Górnego Śląska skazany jest w krótkim czasie na zamarcie. Natomiast w oparciu o Śląsk, Odrę, oraz odgałęzienie jej Warty wraz z Notecią i kanałem bydgoskim — port szczeciński ma przed sobą wielkie możliwości i perspektywy znakomitego rozwoju gospodarczego.

Port szczeciński leży w odległości około 65 klm. od Bałtyku. Na odcinku Szczecin — Swinoujście rzeka Odra wykazuje spadek zaledwie 115 cmtr. Głębokość tego odcinka łącznie z portem wynosi 10 metrów, to też port szczeciński nadaje się do wielkiej żeglugi z tym, że statki długości ponad 90 metrów muszą być holowane. W ciągu zimy, t. j. od grudnia do marca, zalew, biegnący ze Szczecina do Swinoujścia, zamarza i dlatego wszystkie statki muszą być poprzedzane przez łamacze lodu.

Obszar portu obejmuje 920 ha. Rozległość tego obszaru zapewnia możliwości dalszej rozbudowy portu, która stanie się koniecznością ze względu na jego centralne położenie na Bałtyku, dogodne drogi śródlądowe, bogatą sieć kolejową na południe i zachód, oraz w uwzględnieniu faktu, że właśnie przez Szczecin prowadzi najbliższa droga

między krajami północnymi a Polską i basenem naddunajskim, oraz Lewantem.

Port szczeciński można podzielić na następujące części:

1) Stary Port, położony na obu brzegach Odry i jej odnogach. Przedstawia się on jako zwykłe nabrzeże bez urządzeń przeładunkowych. Zawijać tu mogą mniejsze statki pod otwierającymi się mostami drogowymi i kolejowymi.

2) t. zw. Dunzığ, najstarszy port Szczecina, wybudowany w roku 1878. Posiada uzbrojone nabrzeże, urządzenia przeładunkowe, bocznicę kolejową oraz masywne magazyny.

3) t. zw. Möllnhafen. Posiada nabrzeże długości 561 metrów oraz 8 metrów głębokości.

4) Port wolnej strefy, położony na wschód od nabrzeża Dunzığ. Został wybudowany w roku 1898, jako jądro portu szczecińskiego dla obsługi linii regularnych, przeładunku drobnicy, oraz transportu między krajami północnymi a środkowo-europejskimi. Tu odbywa się również obsługa żeglugi trampowej. Port łączy się z Odrą kanałem Odra—Dunzığ i składa się z dwóch basenów o szerokości 100 m. i długości 650 mtr. Posiada 7 magazynów przeładunkowych o łącznej powierzchni 40.000 m².

5) Port węglowy. Posiada dwa nabrzeża dla przeładunku węgla i rudy. Na nabrzeżu węglowym znajduje się wywrotnica dla przeładunków wagonów kolejowych, 4 krany portalowe 5-tonowe i jeden kran 10-tonowy. Na nabrzeżu dla rudy istnieje 4 krany portalowe 15-tonowe. Port węglowy połączony jest z żeglugą morską Szczecin — Swinoujście za pomocą oświetlonej sztucznej drogi wodnej, długości 5 kilometrów.

6) Port przemysłowy, przylegający do portu węglowego. Znajdują się tu mniejsze zakłady przemysłowe, a m. in. przedsiębiorstwa dla handlu olejami mineralnymi i innymi materiałami pędnymi.

7) Nowoczesny port zbożowy, wybudowany w latach 1934-36. Służy do przechowania zboża w elewatorze o pojemności 43.000 ton, wyposażonym w nowoczesne urządzenia do konserwacji zboża.

8) Port rzeczny. Właściwego portu rzecznego w Szczecinie nie ma. Przeładunek rzeczny odbywa się na poszczególnych istniejących odcinkach nabrzeży.

Port w Szczecinie został poważnie zniszczony wskutek nalotów oraz przez ustępujących Niemców. Szkody w budynkach i torach kolejowych sięgają 60 proc. Ze 100 kranów pozostało w stanie nadającym się do użytku zaledwie 11. Wywrotnica węglowa zniszczona jest całkowicie. Nabrzeża naogół nieuszkodzone. Tabor pływający został wywie-



Fot. Wytw. Film. Wojska Polskiego.

Stracony symbol przemocy.
Pomnik Fryderyka Wielkiego
w Szczecinie.

ziony lub zatopiony. W porcie leżą zatopione 23 holowniki oraz niemiecki lotniskowiec. Mosty przez Odrę zostały wysadzone w powietrze. Mosty łączące poszczególne wyspy, na których port jest położony, są częściowo uszkodzone. Dzięki naprawieniu jednego mostu przez Odrę umożliwiony jest jednak dostęp do portu.

W porcie szczecińskim istniały cztery stocznie okrętowe, jak również szereg większych zakładów przemysłowych.

Port szczeciński jest obecnie przekazywany władzom polskim. Wkrótce już będzie można przystąpić do jego odbudowy i reorganizacji, stosownie do potrzeb organizmu gospodarczego Polski.

I Wielki Konkurs „MORZA” ŻYCIORYS WŁASNY PRACOWNIKA MORZA

Redakcja „Morza” pragnie pobudzić polskich pracowników morza do opisanego 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 stoczní. 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 zniszczyć legendę, ona jest niepożyta, jak niepożyte jest surowe piękno walki człowieka z żywiołem. Dlatego prosimy Was:

Podajcie przede wszystkim 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 cza su okupacji.

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

To są rzeczy niezbędne, o reszcie decydujecie sami. Teraz co do formy wypowiedzi. Piszcie poprostu, co myślicie, nie zaprzatając 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 oczyma 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. Skład sądu konkursowego ogłosimy w następnym numerze. 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 też sobie prawo druku w „Morzu”, albo w broszurze zależnie od ilości nadesłanego materiału.

O odbudowę Polskiej Floty Rybackiej

Mgr. Walery Ciągiewicz

Przystępując do ustalenia rodzaju i rozmiarów naszej przyszłej floty rybackiej, musimy przyjąć za podstawę obliczeniową potrzeby konsumcyjne naszego kraju pod względem spożycia ryb morskich, oparte na danych z ostatnich lat przedwojennych. Jak to już raz zaznaczyliśmy („Znaczenie rybołówstwa morskiego“) roczne spożycie ryb morskich w Polsce wyrażało się bardzo skromną cyfrą, bo tylko 3 kg. na jednego mieszkańca, co stanowi łącznie około 90 tysięcy ton ryby. Z ilości tej 80 proc., czyli 72 tysiące ton przypada na śledzie solone, podczas gdy 20 proc. czyli 18 tysięcy ton na szproty, dorsze, płastugi, łososie, węgorze oraz inne już mniej ważne gatunki.

Przy takim stosunku procentowym flota nasza nastawiona być musi przede wszystkim na rybołówstwo śledziowe.

W rybołówstwie śledziowym, którego terenem jest głównie Morze Północne i okolice Islandii używane są dwa typy statków; dryfter, czyli luger śledziowy i trawler. Z tych dwu typów najbardziej rozpowszechnionym jest luger motorowo-żaglowy o dł. 25 — 27 mtr., o tonażu brutto około 110 ton, zaopatrzony w motor o sile 120 — 140 H.P. Koszt zakupu takiego lugra wynosił w latach przedwojennych około 100 tys. zł.¹⁾, a sprzętu t. j. kompletu sieci dryfujących 35 tys. zł., razem więc 135 tys. zł.

Trawler jako statek większy o dł. 35 — 50 mtr. i pojemności brutto 200 — 300 ton, o maszynie znacznie silniejszej, kosztuje więcej, bo około 200 tys. zł. Statek ten jednak ma tę zaletę, że poza sezonem śledziowym może być używany w ciągu całego roku do połowów innych ryb włokiem dennym. Obydwa typy statku muszą być reprezentowane we flocie rybackiej, gdyż jeden drugiego nie zastąpi.

Obliczając roczny połów jednego lugra wzgl. trawlera na 350 ton śledzi, dla pokrycia zapotrzebowania naszego rynku potrzeba nam około 150 ługrów i 50 trawlerów. Trawlery te częściowo pokrywają również zapotrzebowanie na t. zw. ryby białe, t. j. dorszowate i płastugi.

Do połowów szprotów, dorszy, płastug i innych ryb na Bałtyku wzg. w Kattegacie i Skagerraku potrzebna jest flotylla kutrów motorowo-żaglowych o dł. 14 — 19 mtr. w ilości około 500 sztuk. Kutry te będą łowić również jadalne skorupiaki morskie jak krewetki i homarce. Koszt zakupu jednego kutra wraz ze sprzętem wynosi 35 do 40 tysięcy złotych.

Łączna suma potrzebna na utworzenie floty rybackiej, składającej się z 150 ługrów, 50 trawlerów i 500 kutrów o łącznym tonażu 55 tysięcy ton wynosić będzie około 50 milionów złotych. Z kwoty tej należy potrącić wartość naszej floty rybackiej w roku 1939 składającej się z 20 ługrów, 7 trawlerów i 172 kutrów oraz łodzi motorowo-żaglowych — w wysokości około 8 milionów złotych, ponieważ flotę tę powinniśmy odzyskać bez specjalnych inwestycji naszego kraju.

¹⁾ wzięto pod uwagę siłę nabywczą złotego z przed wojny; kalkulacja cen budowy ówczesna, nie seryjna i droga.



Powstaje teraz pytanie, kto ma się zająć sprawą zorganizowania naszego rybołówstwa morskiego i finansowania jego potrzeb?

Ponieważ rybołówstwo morskie jest zagadnieniem o olbrzymim znaczeniu gospodarczym i politycznym, dlatego organizacją jego winno zająć się państwo, podobnie jak to ma miejsce w większości innych krajów.

Doświadczenie nasze z lat przedwojennych wykazało, że oglądanie się na kapitał prywatny pograża tak ważną i pilną sprawę w stan martwoży. Liczyć na inwestycję zbiorową szerokich mas naszego społeczeństwa w kraju wobec ogólnego jego zniszczenia i zubożenia, wywołanego wojną — nie możemy. Inwestycję tę musi ponieść państwo z budżetu swego, przeznaczonego na ogólne zagospodarowanie morza w ciągu najbliższych kilku lat.

Pewną pomoc w utworzeniu naszej floty rybackiej może dać i samo społeczeństwo a w akcji tej Liga Morska jako instytucja, której celem jest uświadamianie społeczeństwa o korzyściach wynikających z wyzyskania morza oraz organizująca pewne podstawy realnej pracy na morzu ma wielkie i zaszczytne zadanie do spełnienia.

W miejsce kosztownych jachtów, używanych dla celów wyłącznie sportowych w ciągu krótkiego okresu letniego może Liga Morska zakupić pewną ilość statków rybackich, które poza zadaniem sportowym będą w ciągu całego roku służyć celom praktycznego rybołówstwa.

Kuter rybacki, trawler czy luger może spełniać zadania sportowe w skali znacznie szerszej od zwykłego jachtu. Wszystkie statki rybackie zaopatrzone są w żagle o dość dużej powierzchni, którymi posługiwanie się wymaga takiej samej sprawności jak na jachcie. Do momentu sportowego żeglarstwa dołączają się umiejętności obsługiwania motoru czy maszyny parowej a wreszcie najbar-

dziej emocjonujący połów ryb, który jest uważany za jeden z najszlachetniejszych sportów.

Kto zna rybaków morskich ten wie, jak dalece rywalizują z sobą w swojej pracy i to zarówno w czasie drogi na teren łowu, czy powrotu do portu, jak i w czasie połowu, gdzie chodzi o umiejętne posługiwanie się statkiem i sprzętem rybackim.



Sprawność fizyczna i kształcenie charakteru człowieka, te główne zadania sportów, w rybołówstwie morskim znajdują idealną realizację, bo praca rybaka wyrabia w nim zarówno tężyznę fizyczną, jak i duchową. Żadna inna forma pracy na morzu nie wymaga od człowieka takiej odporności na trudy, sprawności fizycznej i przytomności umysłu, jak rybołówstwo morskie, dające typ prawdziwego człowieka morza.

Z kolei rzeczy musimy zastanowić się nad tym jak i gdzie, dysponując odpowiednim funduszem, zdobyć potrzebne statki rybackie. Część statków, zwłaszcza większych, można będzie zakupić z likwidującej się po wojnie olbrzymiej floty wojennej państw sprzymierzonych. Typ trawlera wojennego używanego do wyławiania min nie wiele różni się od trawlera rybackiego. Tak samo z transportowca wojennego łatwo będzie zrobić przetwórczy „statek — matkę“, używany do połowów na odległych terenach Islandii, u wybrzeży francusko - portugalskich, czy Marokka, względnie dla wielorybnictwa. Większość jednak statków rybackich będziemy musieli budować i tu znowu mamy szerokie możliwości dla stworzenia własnej stoczni rybackiej, która przy planowo pomyślanej, seryjnej produkcji da pracę polskiemu robotnikowi oraz dużą oszczędność w kosztach.

Eksploatację floty rybackiej należałoby powierzyć głównie szeroko zorganizowanym spółdzielniom rybackim, które zrzeszą wszystkich rybaków morskich. O korzyściach, wynikających z zrzeszenia się w ramach spółdzielczych przekonali się nasi rybacy już w latach przedwojennych, kiedy spółdzielnia rybacka, prowadząca han-

del rybny była dla nich jedyną deską ratunku przed wyzyskiem kupców, na który rybak, dostarczający produkt ulegający łatwo zepsuciu, zawsze jest narażony.

Spółdzielnie te winny prowadzić dokładną ewidencję wartości połowu i kosztów eksploatacji każdego statku, wypłacając załodze udział w połowach według zasad przyjętych np. w rybołówstwie holenderskim, gdzie załoga otrzymuje 26 proc. wartości połowu. Udział ten należałoby jeszcze przekalkulować na zasadach spółdzielczych. Reszta wartości połowu przeznaczona jest na koszty eksploatacji statku i sieci, koszty handlowe oraz stopniowy zwrot sumy wydatkowanej przez państwo na zakup statku.

Jakkolwiek trudno jest ustalić zysk, jaki przynoszą właścicielowi statki rybackie, to jednak należy podkreślić, że wartość rocznego połowu luga, czy trawlera, czy kútra przeważnie przekracza wartość jego zakupu, a zagranicą przedsiębiorstwa rybackie wypłacają swoim akcjonariuszom dywidendę co prawda zależną od rezultatów połowu, ale dochodzącą niekiedy do dwudziestu kilku procent.

W okresie przedwojennym rybacy nasi otrzymywali statki budowane z państwowego funduszu inwestycyjnego na warunkach kredytowych do spłaty w okresie lat dziesięciu. Warunki te były dla nich zupełnie przystępne i naogół rybacy wywiązywali się zadawalająco ze swoich obowiązków. Tę samą zasadę można więc zastosować przy przekazaniu floty rybackiej spółdzielniom.

Zakres działania tych spółdzielni nie ograniczałby się jednak do samej eksploatacji floty rybackiej. Powinny one objąć tak samo przemysł przetwórczy, składowanie i handel gotowym produktem.

Na zakończenie należy zaznaczyć, że spodziewane u nas w najbliższych latach polepszenie bytu szerokich mas pracujących przyczyni się niewątpliwie do zwiększenia konsumpcji wysokowartościowego artykułu, jakim jest ryba morska, posiadająca obok dużej zawartości białka i tłuszczu takie substancje jak jod, fosfor i witaminy potrzebne do rozwoju i normalnego funkcjonowania organizmu ludzkiego. Dla zaspokojenia tej konsumpcji rybołówstwo nasze będzie musiało wejść na znacznie szersze tory niż tu narazie przedstawiono.

mgr. Walerian Ciągiewicz.

SPÓŁDZIELNIA MORSKA

z odp. udz.

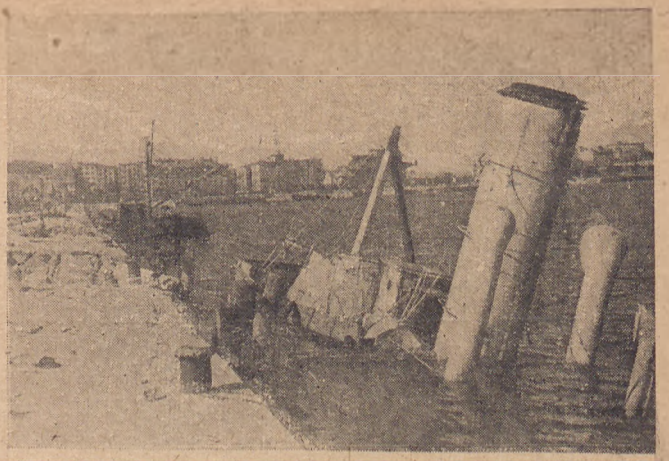
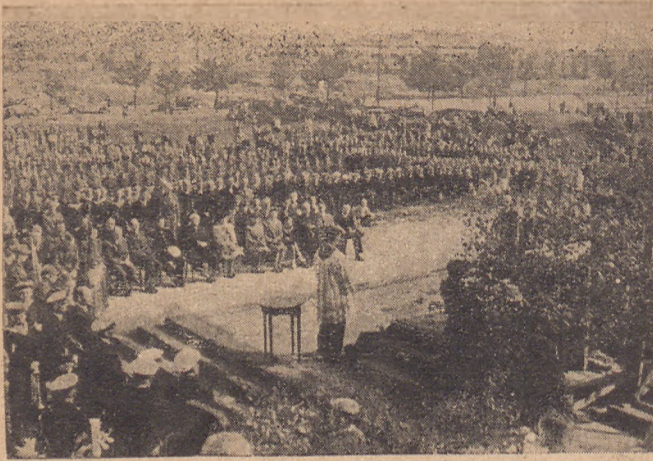
CENTRALA: WARSZAWA, UL. WIDOK 10

uruchomiła
w swoim lokalu

KSIĘGARNIĘ MORSKA

DZIAŁY:

Morski, Emigracyjny,
Surowcowy, Ogólny
Czasopisma Poczłówki,
Filatelistyka, Kupno,
Komis.



Fot. Wytwórnia Filmowa Wojska Polskiego.

Msza polowa w Gdyni w szóstą rocznicę Westerplatte

Wraki niemieckich okrętów w porcie Gdyniskim.

Wychodźco Polski!

Z mowy prezesa Ligi Morskiej w dniu Święta Morza 1 lipca 1945 r.

Dzisiejsza Polska przechodzi ogromny w skutkach proces rebałtyzacji. Jest ona dzisiaj krajem, opartym jednym ze swych boków o całą niemal szerokość piastowskiego wybrzeża. Po drugiej stronie oceanu główne skupiska emigracji polskiej otaczają południowe wybrzeża wielkiego morza wewnętrznego Stanów Zjednoczonych, jeziora Michigan. Są one dzisiaj dostępne dla statków transoceanicznych. Przez Atlantyk, przez rzekę Św. Wawrzyńca przerzucimy ruchomy pomost. Pomost ten będzie drogą, przez którą złączymy nasze wysiłki do uczynienia z Ojczyzny państwa przodującego. Po tym pomoście, poprzez dziesiątki statków polskich, które wspólnymi siłami zbudujemy, wrócicie do kraju.

Opuściliście ziemię, w której było Wam źle, która nie mogła Was wykarmić. Opuściliście ją wtedy, gdy mniej od Was pracowici panowie folwarczni, finansisci i fabrykanci ciągnęli dla siebie bezlitośnie wszystkie korzyści ze wspólnej — zdawałoby się — Ojczyzny. Dla Was nie stało miejsca, ni jadała. Poszliście szukać szczęścia w fabrykach zagranicznych, na roli za oceanem, pod obcym niebem, wśród ludzi obcojęzycznych, bez pomocy i opieki swego narodu. Obce kraje były Wam bardziej gościnne od własnej Ojczyzny.

Rozumiemy, że taka Polska nie mogła Was przyciągnąć z powrotem. Ale dziś powstała nowa Polska, prawdziwa ojczyzna człowieka pracy, i ta nowa Polska nie chce tylko brać od Was, ale może dawać. Ofiarowuje ona Wam, ludziom pracy, wspinały, własny warsztat, a kapitał, który tu wniesiecie, kapitał Waszych zdolności, energii oraz inicjatywy, cenniejszy jeszcze od Waszych oszczędności — tu dopiero przyniesie Wam należyte i godne oprocentowanie.

Jeszcze nigdy ze Starego Kraju nie promieniowało tyle uczuć w kierunku milionowych rzesz wychodźstwa, co w tej chwili. Tylko Polska szczere ludowa, zerwawszy pęta feudalnej niewoli, wyzwolona z pod władzy lekkomyślnych następców osiemnastowiecznej szlacheckich, złych, przedajnych polityków, urządzając swe życie sama przez przedstawicieli najszerzych mas ludowych — Polska ludzi pracy — zdolna jest przestać Wam, wychodźcy, najszczerze, braterskie pozdrowienia.

W dniu tego, niezwykłego „Święta Morza“, w tej wielkiej dla narodu chwili, serca wszystkich dobrych Polaków biją jednym rytmem i wszyscy tu zebrani łączą swe uczucia z tymi Polakami, których los rzucił na odległe ziemie i nie pozwolił oglądać naszej radości z wyzwolenia.

W ciężkiej pracy zahartowani bracia rodacy z Detroit, Chicago, z New Yorku, z farm brazylijskich, z nad brzegów La Platy, z kopalń francuskich i Wy wszyscy, których rozproszenie jest tak wielkie, że trudno i miejsca wyliczyć — w r a c i e !

Kraj podnosi się gospodarczo i kulturalnie, znika bezrobocie, odczuwamy coraz dotkliwiej brak sił fachowych, wchłanianych bezustannie przez odradzający się przemysł, zwłaszcza na odzyskanych Ziemiach Zachodnich. Kraj potrzebuje ludzi dzielnych i pracowitych.

Wracajcie do kraju swej młodości, do kraju swych Rodziców i Dziadów, przynieście nam swą wiedzę i doświadczenie.

Szczerze demokratyczna, prawdziwie ludowa Polska nie będzie nadal macochą dla swych synów z obczyzny. Niechaj straty liczebne Narodu polskiego powetuje silniejsza więź wychodźstwa z Macierzą.

Kołobrzeg

K. B. Tomaszewski

„Ojcom naszym wystarczało jeśli grodów dobywali

A nas burza nie odstrasza, ni szum groźny morskiej fali“.

— tak śpiewało rycerstwo Krzywoustego w roku 1108 podczas oblężenia Kołobrzega.

Mercedes mknął szybko po gładkiej nawierzchni, biorąc z łatwością raptowne wiry autostrady. Wrócałem do Koszalina z żalem. Bezpośrednie sąsiedztwo morza dodaje zniszczone-
mu Kołobrzegowi wiele uroku.

Morze tego dnia było wyjątkowo spokojne. Gdyśmy szli parkiem, który przedstawia teraz żalony widok zniszczenia, omijając co chwila zwalone pnie drzew, a nie rzadko niewypały pocisków — na horyzoncie rysowały się sylwetki radzieckich trawlerów z charakterystycznie ściętymi rufami. Naliczyłem ich coś 17. Słońce zachodziło szybko. Trzeba było wsiadać i jechać do domu.

Silne wrażenie widoku zniszczonej Katedry Kołobrzesckiej, średniowieczna atmosfera Ratusza z jego słynną piwnicą, której sklepienia pamiętają piętnaste stulecie, wywoływały refleksje historyczne.

Herb Kołobrzega wyobraża zamek o trzech wieżach z mitrą biskupią w środkowej. Kołobrzeg poraz pierwszy pojawia się w naszej historii, kiedy Bolesław Chrobry założył tu biskupstwo. Biskup Kołobrzega przebywał na Dworze Polskim, gdzie spełniał różne funkcje polityczne. Tymczasem reakcja pogańska obala biskupstwo, a Kołobrzeg poraz drugi pojawia się w historii, kiedy Bolesław Krzywousty wraz ze swym rycerstwem stanął u bram miasta. Książę pomorski Warcisław staje się lennikiem Bolesławowym. Działo się to w roku 1108.

Zniszczenie czcigodnej Katedry Najświętszej Marii Panny jest zupełne. Zachowały się tylko

w niektórych miejscach resztki rzeźb i herbów pomorskich na zczerniałych i opalonych murach. Z wewnętrznego przepychu nie zostało nic. Kościół ten założył Otton Bramberski w r. 1124. Kołobrzeg rozkwitał, należąc do hanzeatyckiego związku miast morskich. Port rozwijał znaczny handel w oparciu o połowy śledzi; uzyskał liczne przywileje dotyczące spraw połowów i żeglugi dla floty kołobrzesckiej Pokojem Stralsundskim w 1370 r., na skutek wystąpienia wraz z innymi miastami Hanzy przeciw królowi Waldemarowi III Duńskiemu.

Za Jagiellonów zawija tu często flotylla Gdańska, Kołobrzeg nabiera znaczenia i... bogactw.

Jest rzeczą znamioną, że rybołówstwo spoczywało w rękach słowiańskiej ludności tubylczej, co jest jednym zdowodów przeciwko tendencyjnie rozsiewanym przez naukę niemiecką wersjom o wyłącznie lądowym nastawieniu słowian.

Ratusz przypomina trochę toruński, największe zainteresowanie budzi słynna piwnica ratuszowa, częste miejsce spotkań Gneisenaua i burmistrza Nettelberga — obrońców Kołobrzega przed wojskami napoleońskimi.

Z Kołobrzega bardzo wcześniej chciano uczynić bazę morską. Już Elektor Brandenburski rozwijał plany, które urzeczywistniono w latach późniejszych.

Nerwem Kołobrzega jest port, do którego wpływa rzeka Prośnica, u ujścia której mogą żeglować statki o pojemności ponad 2 tysiące ton, a zanurzeniu ponad 2 i pół metra.

Zapadł zmrok. Przez rozbite szyby samochodu dmie chłodny, porywisty wiatr. Robi się coraz zimniej. Późnym wieczorem wjechaliśmy w puste uliczki Koszalina.

B. Tomaszewski.



Prez. Bierut dekoruje marynarzy w dniu Święta Morza Krzyżem Grunwaldu.

KRONIKA

PRZED POWROTEM POLSKIEJ FLOTY DO KRAJU

ODEZWA POLSKIEJ RADY JEDNOŚCI DEMOKRATYCZNEJ W ANGLII

Biuro Informacyjne dla spraw wojskowych przy Polskiej Radzie Jedności Demokratycznej w Anglii ogłosiło jeszcze latem odezwę do żołnierzy polskich w której między innymi czytamy:

„Im bliższy jest dzień, kiedy żołnierze polskich sił zbrojnych na zachodzie będą mogli wrócić do swych rodzin i warsztatów pracy w wyzwolonej Polsce, tym wścieklejsza staje się propaganda i terror nielicznej garstki oficerów, którzy wyrzekli się Polski i chcą również żołnierzy polskich wciągnąć do antypaństwowej akcji.

Ostatnie tygodnie wykazały z niezbitą dokładnością, że większość polskich sił zbrojnych na zachodzie, zarówno oficerów jak i żołnierzy, nie da się złapać w siła kłamliwej propagandy ani steroryzować przez faszystów, których nielegalna władza nad żołnierzem polskim lada dzień skończy się ostatecznie. Zorganizowany przez hr. Bora-Komorowskiego, Andersa i Głuchowskiego „plebiscyt“ wykazał dobitnie, że ogromna większość żołnierzy nie chce wyrzec się swej ojczyzny i swych rodzin i pragnie powrócić jak najszybciej do kraju. Chociaż podstęp z „plebiscytem“ nie udał się, należy oczekiwać nowych prowokacji. Dlatego też bądźcie czujni. Pamiętajcie, że wszelkie podpisy pod jakimkolwiek deklaracjami, do których zmuszono was podstępem i terrorem, należy traktować jako wyłudzone i nieważne. Podobnie nieważne są wszelkie podania o demobilizację, jakie złożyli oficerowie polscy, których faszystowski dowództwo informowało kłamliwie, jakoby to była jedyna droga powrotu do Polski“.

Odezwa nawiązuje do oświadczenia premiera Osóbki-Morawskiego o tym, że wszystkie jednostki polskie, gdziekolwiek się znajdują, powinny przejść pod rozkazy Rządu Polskiego i naczelnego dowództwa Armii Polskiej i stwierdza:

„Te słowa Premiera Polskiego powinny być dla was wskazówką. Nie dajcie się jednak sprowokować do nieprzemysłanych wystąpień, z których mogą jedynie skorzystać faszyci. Opanujcie waszą zrozumiałą niecierpliwość i koncentrujcie swą pracę nad konsolidacją szeregów żołnierskich, nad wzmocnieniem waszej solidarności, pomóżcie waszym towarzyszom broni przyłączyć się do was tak, aby każda jednostka wojsk polskich w Wielkiej Brytanii była przygotowana do przejścia jej przez prawowite władze wojskowe“.

Odezwa zwraca się do marynarzy słowami:

„Okrety, na których pracujecie, należą do Rzeczypospolitej Polskiej. Musicie przypłynąć na nich do wyzwolonych brzegów polskiego Bałtyku: do Gdyni, Gdańska, Szczecina, Kołobrzega i innych portów polskich. Nie pozwólcie aby z waszych masztów zdjęto biało-czerwone sztandary polskie, pod którymi przez sześć lat walczyliście na wszystkich morzach i oceanach za Polskę“.

OŚWIADCZENIE OFICERÓW POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

W odpowiedzi na odezwę — grono oficerów polskiej Marynarki Handlowej zwróciło się do swych towarzyszy:

„W chwili, gdy skończyła się wojna w Europie, kiedy Polska czeka na naszą pomoc, Zarząd Zw. Kapitanów i Oficerów oraz p. Kwapiński nawołują członków Związku do oporu i do opuszczenia statków polskich. Opuszczenie statków w chwili obecnej byłoby czynem nie tylko wysoce niepatriotycznym, ale prosto karygodnym z punktu widzenia państwowego.

Nie po to walczyliśmy przez sześć lat o wolność naszej ojczyzny, pływając pod polską banderą i żyjąc nadzieją powrotu, aby dziś zejść na ląd i zaliczyć się dobrowolnie do emigracji, stając się narzędziem brudnej rozgrywki politycznej, zresztą beznadziejnej i z góry przegranej. Prawowity rząd nasz, Rząd Jedności Narodowej, wzywa Polaków na emigracji, aby powrócili do kraju.

Protestujemy przeciwko wszelkim uchwałom i czynom politycznej emigracji, godzącym w interesy Odrodzonego Państwa Polskiego. Apelujemy do personelu wszystkich statków znajdujących się na polskich statkach należących do narodu polskiego, aby pozostawał i kontynuował swoją pracę na zajmowanych stanowiskach. Apelujemy do posłuszeństwa względem prawowitego Rządu“.

Z OSTATNICH TYGODNI

Jak się ostatnio dowiadujemy, wskutek interwencji polskich władz morskich, niektóre jednostki naszej marynarki handlowej wracają do kraju. Zawinął już do Gdyni, witany uroczyście s/s „Kraków“ za nim „Katowice“, w drodze z Anglii jest s/s „Morska Fala“. Oczekiwany jest w najbliższym czasie statek szkolny „Dar Pomorza“, który przeżył wojnę w porcie Sztokholmu.

Oficjalnie ogłoszone rezultaty głosowania, przeprowadzonego w dniu 21 września wśród oddziałów armii polskiej, wykazały, że 65 % żołnierzy wyraziło chęć powrotu do kraju. W najbliższym czasie dowództwo angielskie ma przekazać tych żołnierzy opiece przedstawicieli Rządu Polskiego. Niestety sprawa powrotu polskich marynarzy i lotników ciągle jest jeszcze niewyjaśniona. Rząd Polski nadal obstaje przy swym żądaniu, aby marynarze i lotnicy wrócili do ojczyzny na jednostkach, które obsługiwali. Jest nadzieja, że te zagadnienia zostaną pomyślnie rozwiązane.

Oto co pisze z wielką słuszością „Polska Zbrojna“ (29.9. b. r.) w sprawie repatriacji pracowników morskich z Anglii:

„Zalogi okrętowe polskich towarzystw żeglugowych w Anglii stanowią zespół paru tysięcy osób, z których większość prędzej czy później wróci do kraju. Powrót tych zasłużonych pracowników morza wymaga jednak ze strony władz, organizacji społecznych i towarzystw okrętowych zorganizowanej pomocy i opieki, by każdemu powracającemu zapewnić mieszkanie, a jeśli możliwe nawet domek na wybrzeżu, bezcłowy wywóz z Anglii i wóz do kraju jego dorobku materialnego oraz by zagwarantować korzystny kurs wymiany jego oszczędności z okresu wojennego.

Wszystkie nasze plany i projekty rozbudowy żeglugi morskiej zostałyby sparaliżowane, gdybyśmy nie pozyskali tych tysięcy marynarzy, a w szczególności oficerów i kapitanów, znajdujących się za granicą i nie zapewnili im w kraju możliwie korzystnych warunków osiedlenia. Bez wyszkolonego i doświadczonego personelu nie uruchomimy bowiem naszej floty handlowej.

Zorganizowanie powrotu marynarzy do kraju jest jednym z najważniejszych zagadnień na odcinku morskim i wymaga energicznej akcji, a jednocześnie taktu i umiaru. Jest to bowiem nasz duży potencjał morski, którego nie można obecnie niczym zastąpić, ani z roku na rok stworzyć.

Do tej samej kategorii repatriantów co marynarze, zaliczyć należy również rybaków z polskich towarzystw rybołówczych w Anglii oraz pracowników przedsiębiorstw żeglugowych. I oni również muszą pozostawać nieprzerwanie na służbie i spełniać ważne dla państwa zadania, to też nie mogą zajmować się osobiście sprawami, związanymi z ponownym osiedleniem się na wybrzeżu.

Ludzie morza stanowią więc kategorię repatriantów, która wymaga specjalnego traktowania i opieki. To nie są ci repatrianci, co potracili swe przedwojenne lub wojenne stanowiska i muszą po powrocie do kraju szukać nowych warunków egzystencji. Marynarze nie mogą opuścić swych statków i będą musieli pełnić w następnych miesiącach równie ważną i pilną misję dla kraju, jak podczas ciężkich chwil w okresie wojny. Dlatego też zastępują na specjalne wyróżnienie w akcji repatriacyjnej i muszą znaleźć pełną pomoc i opiekę ze strony państwa“.

Komitet oficerów polskiej floty handlowej powstał w Londynie, grupując kapitanów, oficerów, mechaników i radiotelegrafistów polskiej floty handlowej. Komitet nie zdołał jeszcze nawiązać łączności z wszystkimi oficerami polskiej floty ponieważ nasze okręty rozrzucone są po całym świecie. Ustosunkowując się lojalnie do Rządu Jedności Narodowej i rozumiejąc ciężkie położenie gospodarcze Polski—Komitet wzywa oficerów floty handlowej do zwiększenia wysiłków dla zorganizowania pracy floty tak, by dała najlepsze wyniki dla kraju.

Komitet skierował gorącą prośbę do Rządu, by okręty handlowe mogły być w jaknajbliższym czasie skierowane do portów macierzystych, polecił opiece Rządu pozostawione w kraju rodziny i przesłał serdeczne pozdrowienia wszystkim przyjaciołom polskiej floty handlowej.

Komitet ściśle współpracuje z Zarządem Związku Marynarzy w Londynie, a liczba zwolenników powrotu do kraju wzrasta z tygodnia na tydzień.

O. R. P. „GARLAND“ — POLSKI OKRĘT O ANGIELSKIEJ NAZWIE

O. R. P. „Garland“ to następca dobrze nam wszystkim znanego kontrtorpedowca O. R. P. „Grom“ zatopionego przez Niemców w dniu 2 maja 1940 r. pod Narvikiem. Następnego już dnia, w rocznicę konstytucji majowej podniesiona została bandera polska na nowym kontrtorpedowcu, ofiarowanym Polsce przez marynarkę brytyjską.

Był to właśnie O.R.P. „Garland“ — po polsku — wieniec. Aby uczcić wielowiekowe tradycje tej nazwy

(pierwszy H. M. S. „Garland“ otrzymał tę nazwę w roku 1242) okrytej chwałą bojową na wielu morzach i oceanach marynarka polska nie zmieniła jej.

W ten sposób do dnia dzisiejszego istnieje jedyny okręt polski o angielskiej nazwie O. R. P. „Garland“.

„Garland“ ma swoją kartę w dziejach tej wojny. Wsławił się zwłaszcza dzielną obroną konwoju płynącego z Ameryki do Murmańska, który był przez cztery dni atakowany przez lotnictwo niemieckie. Jednocześnie niemieckie łodzie podwodne rozpoczęły atak na konwój. „Garland“ walczył dzielnie i zacięście. Mimo, że znaczna część jego załogi zginęła lub odniosła rany, mimo że sam poniósł wiele uszkodzeń, ścigał nadal niemiecką łódź podwodną...

Transport został obroniony. Wówczas to dowódca konwoju nadał z krążownika brytyjskiego rzadko bardzo w marynarce angielskiej używany sygnał: „Cześć bardzo dzielnemu okrętowi Rzeczypospolitej „Garland“...”

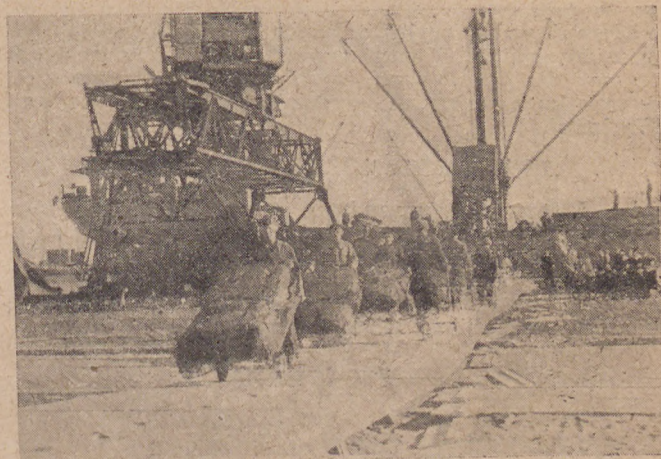
Marynarzami z Garlanda opiekowały się serdecznie podczas jego pobytu na obczyźnie młodzieńki Angielki z Oksfordu, uczennice szkoły zwanej „Rye St. Antony“.

Przed świętami Bożego Narodzenia w roku 1942 załoga „Garlanda“ otrzymała prócz podarków, dzieciinną ręką skreślony list:

„Drodzy polscy marynarze!

Kardynał arcybiskup Hinsley odwiedził dziś szkołę i miss Rondall prosiła go, aby udzielił Wam specjalnego błogosławieństwa.

Wiele serdecznych pozdrowień od nas wszystkich a przede wszystkim od Anny Ludwiki“.



Fot. Wytwórnia Filmowa Wojska Polskiego.
Gdynia wraca do życia.

Wyładowywanie pierwszego statku UNRRA w Gdyni.

Sprawy Gospodarcze

OBECNY STAN RYBOŁÓSTWA MORSKIEGO

Polskie sfery gospodarcze żywo interesują się stanem dzisiejszym rybołóstwa morskiego. Do wojny przy ówczesnym stanie taboru nasze rybołóstwo morskie dawało rocznie do 25 milionów kg. ryb i wykazując stały wzrost połowów pokrywało blisko 30 proc. naszego niskiego zapotrzebowania na morskie ryby. Dzisiejszy brak białka i tłuszczów na lądzie winniśmy w pierwszym rzędzie uzupełnić z połowów morskich.

Przystępując do organizowania gospodarki rybackiej na odzyskanym wybrzeżu morskim, władze polskie zastały tam niebywałe zniszczenie ludzi, taboru i urządzeń, co w konsekwencji cofnęło nasze rybołóstwo do stanu w wielu działach gorszego, niż w 1920 r. I tak: rybacy zostali rozproszeni, wielu z nich wywieziono do Niemiec; kutrów i zwykłych łodzi prawie zupełnie brakło, bo np. w Gdyni z 42 kutrów motorowych i 56 łodzi bezpokładowych pozostały tylko 2 małe kutry uszkodzone, kilka zatopionych i 3 łodzie bezpokładowe. Na półwyspie Helskim wieś Chałupy całkowicie zniszczona, wieś Kuźnice zniszczona w 50 proc., wieś Ja-

starnia i Bór mniej ucierpiały, a wioska Hel zniszczona przynajmniej w 60 proc. Sprzęt rybacki we wszystkich wioskach zniszczyli Niemcy prawie całkowicie. Kutrów i łodzi na Helu pozostało zaledwie kilkanaście. Nie lepiej pod względem sprzętu rybackiego przedstawiały się pozostałe ośrodki rybołóstwa morskiego na polskim wybrzeżu od Elbląga po Kołobrzeg.

Uznając potrzebę odbudowy rybołóstwa morskiego za palącą potrzebę państwowej władze rybackie na wybrzeżu, nowoutworzony Główny Morski Urząd Rybacki przystąpił z całą energią do pracy, mającej na celu ponowne zapoczątkowanie rybołóstwa morskiego. Rozpoczęto więc na całym wybrzeżu zabezpieczenie sprzętu i taboru rybackiego, poddając go remontowi na stoczni rybackiej w Gdyni. Narazie uruchomiono w niektórych miejscowościach wybrzeża rybołóstwo przybrzeżne, zaopatrując rybaków w niezbędny sprzęt i łodzie rybackie. Po zabezpieczeniu fabryki mączki rybnej w Gdyni przystąpiono do prac nad uporządkowaniem terenu i pomieszczeń. Rozpoczęto naprawę kadłubowni na stoczni rybackiej w Gdyni. Nabyto niezbędny materiał i przystą-

piono do remontu domów Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni, Helu i Władysławowie. Remontuje się gmach Morskiego Laboratorium Rybackiego, Stacji Morskiej w Gdyni.

W najbliższym czasie projektowane było podniesienie zatopionych kutrów w porcie gdyniskim i gdańskim oraz pod Władysławowem, w ilości około 30 sztuk, wykonanie kapitalnego remontu jednostek rybackich zdanych do naprawy, wykonanie remontu budynków, komór chłodowych, fabryki lodu oraz instalacji chłodniczych hali chłodni rybnej w Gdyni, celem doprowadzenia jej do stanu używalności. Rozpoczęcie budowy przynajmniej 10 kutrów rybackich dalekomorskich oraz wybudowanie w najbliższych miesiącach przynajmniej 50 rybackich łodzi bezpokładowych. Wobec braku fachowego personelu na jednostki rybackie, zwłaszcza kutry i statki dalekomorskiego rybołówstwa, jak: lugry, trawlerzy — zostały uruchomione kursy dla rybaków, szyprow i motorzystów statków rybackich.

Przy wszystkich wyżej wymienionych pracach wykorzystywane jest doświadczenie lat przedwojennych w dostosowaniu do zmienionych warunków i terenu pracy.

ZJEDNOCZENIE PRZEDSIĘBIORSTW PORTOWYCH

Zjednoczenie Przedsiębiorstw Portowych, które zarządza majątkiem opuszczonych i porzuconych firm usługowo-portowych, zabezpieczyło magazyny sprzętu okrętowego po firmie Weichsel A.G. w Gdańsku. Komisyjnie została ustalona również wartość sprzętu, urządzenia i t. p. w firmie Pantarei w Gdyni, celem przejęcia tej firmy z rąk Tymczasowego Zarządu Państwowego. Odbyło się szereg konferencji z zarządcami firm Progress, Bananas, Aukcje Owocowe i Luszczarnia Ryżu, w celu przygotowania materiałów dla komisji szacunkowej, wobec projektowanego przejęcia wyżej wymienionych firm. W opracowaniu są także umowy dzierżawne dla portowych przedsiębiorstw węglowych, w związku z projektem wdzierżawienia ich Centrali Węglowej.

POŁÓW RYB MORSKICH W LIPCU

Połowy ryb, uprawiane w lipcu na terenie dawnego wybrzeża polskiego i gdańskiego przy pomocy 6 kutrów oraz 201 łodzi, dały ogółem 136.875 kg. ryb. Łowiono przeważnie flądry i dorsze, a równocześnie rozpoczęły się połowy węgorzy. W 5 wędzarniach i fabrykach konserw przerobiono 14.663 kg. ryb.

TABOR RYBACKI ROŚNIE

Na stoczni Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni wykonano remont 2 kutrów. Na jednym z nich prowadzone będzie przez Instytut szkolenie rybaków. Rozpoczęto również na stoczni budowę 2 łodzi motorowych i 2 wiosłowo-żaglowych dla rybaków z Gdyni. W Władysławowie wydobyto z wody i wyremontowano trzeci z kolei kuter rybacki.

ZAGROŻONE BUDYNKI W GDYNI

W związku z celowym zniszczeniem przez Niemców falochronów i nabrzeży, szereg budynków portowych w Gdyni, a w szczególności Chłodnia Rybna, Stacja Morska i Magazyn Centrali Produktów Naftowych ma zagrożone fundamenty przez wdzierającą się wodę. Dało się to odczuć zwłaszcza podczas silnych sztormów, które miały miejsce na wybrzeżu. Prowadzone są prace zabezpieczające zagrożone budynki.

PORT RYBACKI WE WŁADYSŁAWOWIE ODŻYWA

W niezwykle trudnych warunkach, przy minimalnych możliwościach technicznych praca w porcie rybackim Władysławowo postępuje jednak naprzód. W ciągu letnich tygodni podniesione zostało siedem zatopionych kutrów rybackich. Kutry stały w odległości kilkudziesięciu metrów od wybrzeża. Nurek Franciszek Zorget, wytrawny specjalista w podnoszeniu okrętów, pracował z zapalem, dokonując oględzin i odczepiając przed podnoszeniem kutra bomby hydrostatyczne, które porzyczepiali Niemcy. Naogół kutry dadzą się łatwo doprowadzić do porządku, tym bardziej, że wszystkie posiadają motory, a uszkodzenia spowodowane przestrzeleciem nie są zbyt wielkie. Sam port władysławowski uległ częściowemu zniszczeniu. Falochron na przestrzeni 100 mtr. przerwany został przez 4 torpedy niemieckie, Ry-

bacy, którzy kompletują sieci zachowane w okresie wojny, przygotowali się do rozpoczęcia pracy.

STOCZNIA RYBACKA W GDYNI

Stocznia Rybacka, którą okupanci połączyli ze Stocznia Gdynią, została wskutek działań wojennych zdewastowana. Wszystkie jej budynki są mniej lub więcej uszkodzone. Największe szkody poniosła kadłubownia, położona najbliższej wysadzonego przez Niemców w powietrze nabrzeża. Część maszyn i obrabiarek została rozmyślnie popsuta. Betonowy wyciąg kutrów został wysadzony w powietrze. Część jego obsunęła się do wody.

Remontem stoczni zajął się Morski Instytut Rybacki. Dotychczas ukończony został całkowicie remont kadłubowni i budynków warsztatowych, przeprowadzono naprawę maszyn i instalacji elektrycznej.

Stocznia przystąpiła już do budowy serii bezpokładowych łodzi rybackich. Doprowadzony na teren stoczni prąd elektryczny, zezwala na rozpoczęcie remontów i budowy kutrów motorowych dla rybaków.

DOŚWIADCZALNA FABRYKA KONSERW RYBNYCH

Morski Instytut Rybacki w Gdyni wszedł w porozumienie z Północnym Zjednoczeniem Przemysłu Konserwowego, od którego przejął jedną z gdyniskich fabryczek konserw rybnych i wędzarni dla celów doświadczalnych i szkoleniowych.

DWORZEC MORSKI W GDYNI

WRACA DO STANU PRZEDWOJENNEGO

Wspaniała budynek dworca morskiego w Gdyni, gdzie przed wojną przewijały się tysiące pasażerów statków transatlantyckich, oraz niezliczone wycieczki z całego kraju, powraca obecnie do pierwotnego stanu. W roku 1939 Dworzec Morski był częściowo zburzony przez bombardowanie lotnicze, a następnie został odbudowany przez Niemców, którzy zmienili jego przeznaczenie. Obecnie prowadzi się na Dworcu remont dachu i sklepień, jak również przeróbki wewnętrzne, które mają doprowadzić budynek do przedwojennego wyglądu. Podobną renowację przechodzi również w Gdyni magazyn tranzytowy, który został przez Niemców całkowicie przebudowany wewnętrznie i używany dla specjalnych celów wojskowych; przywraca się go do stanu z przed 1939 roku.

BAZY NURKOWE W GDAŃSKU I GDYNI

Prace, związane z odbudową portów morskich, wymagają niejednokrotnie prowadzenia robót w basenach portowych pod powierzchnią wody. Dotyczy to zwłaszcza prac nad usuwaniem izatopionych statków, remontem falochronów i nabrzeży itp. W związku z tym zostały zorganizowane bazy nurkowe w Gdańsku i Gdyni. W tym ostatnim porcie uszczelniono i przygotowano do spuszczenia na wodę prom nurkowy.

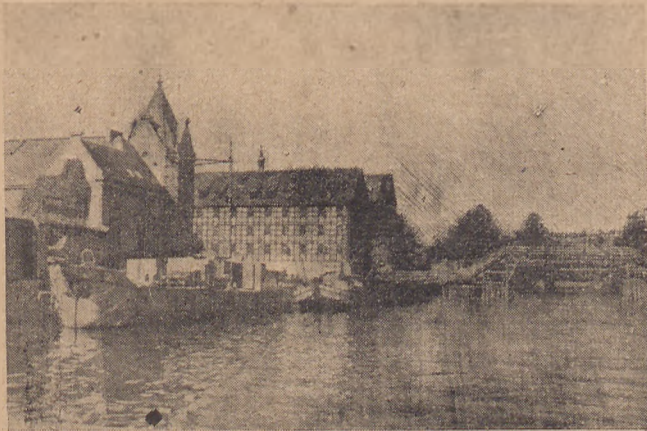
ODBUDOWA PORTU W GDAŃSKU

Prace, prowadzone przez Biuro Odbudowy Portów, ześrodkowują się głównie w porcie gdańskim. Pracuje tam przeszło 2.000 robotników, którzy w szybkim tempie przygotowują nabrzeża, magazyny oraz urządzenia przeładunkowe. Dotychczas z ważniejszych obiektów uruchomiono dwa urządzenia taśmowe do przeładunku węgla oraz magazyn Vistuli o powierzchni ładunkowej 3.000 m., który jest budynkiem składowym, przygotowanym na przyjęcie ładunków drobnicowych UNRRA. Wobec uszkodzeń kabla podziemnego, dostarczającego do portu prąd elektryczny, zbudowano napowietrzną sieć wysokiego napięcia, która doprowadza większą ilość energii elektrycznej z grupy elektrowni wodnych. O zapale, z jakim prowadzone są prace, najlepiej świadczy fakt, że przygotowania do uruchomienia portu w Gdańsku zostały ukończone na trzy dni przed wyznaczonym terminem. Pracownicy, którzy przyczynili się do tego sukcesu, zostali nagrodzeni przez dyrekcję B.O.P. specjalnymi premiami.

PORT W DZIERZŁOWIE

Do rzędu portów, znajdujących się na objętym przez Polskę wybrzeżu Bałtyku, należy również port w Dzierzłowie, (dawniej Rügenwalde). Port ten przed-

stawia się jako basen z łamaczem fal od strony zachodniej, a dalej przechodzi w port rzeczny ze zwodzonym mostem na ujściu rzeki. W porcie znajduje się stocznia do budowy kutrów rybackich oraz druga stocznia, specjalnie przystosowana do budowy statków betonowych.



Fot. Wytwórnia Filmowa Wojska Polskiego.
Port w Bydgoszczy.

Dalej za mostem, w górę rzeki, znajduje się rybacki port zimowy, podzielony na 3 baseny. W samym mieście Dzierżów, położonym w odległości 3 klm. od portu, znajduje się również port rybacki. Z urządzeń przemysłowych istnieją wędzarnie i fabryka mączki rybnej.



Ładowanie węgla na statki szwedzkie i fińskie w porcie gdańskim.

Z życia organizacji

PRZED WALNYM ZJAZDEM DELEGATÓW L. M.

W związku z mającym się odbyć w dniach 14—15.X. b. r. Walnym Zjazdem Delegatów Ligi Morskiej — w Biurze Zarządu Głównego miała miejsce konferencja prasowa.

Zebrany reprezentantom prasy stołecznej i Ministerstwa Informacji przedstawiono cele i zadania Ligi Morskiej, wytyczone już przy reaktywizowaniu naszej instytucji ub. roku w wyzwolonym Lublinie. Liga Morska przedstawia swój kierunek z jałowo propagandowego na ściśle związany z poważnymi zadaniami gospodarstwa morskiego. Główny wysiłek zmierza ku pobudzeniu szerokich kół społeczeństwa do fundowania rentownych, tanich jednostek floty rybackiej i handlowej. Następnie omówiono sprawę odradzających się ośrodków Ligi, które liczą już ponad sto tysięcy członków oraz działalność instytucji w ramach szkolenia morskiego młodzieży.

Wreszcie przedstawiono program i główne postulaty Walnego Zjazdu, którymi będą: wybór nowych władz, częściowa zmiana statutu, przyjęcie statutu SPAR (Społeczne Przedsiębiorstwo Aproprowizacji Rybnej), wytyczenie dróg realizacji nowych zadań, wreszcie nawiązanie ściślejszej łączności z Polonią zagraniczną, gdzie silnie rozwinięta sieć Ligi może się walcie przyczynić do wzmocnienia narodowych wysiłków nad budową gospodarki morskiej.

MŁODZIEŻ W SZEREGACH LIGI MORSKIEJ

Liga podjęła zadanie szkolenia morskiego młodzieży. W tym celu uruchomiono obozy żeglarskie, których celem była nie zaprawa sportowa, lecz twarda szkoła wodna, przygotowująca młode kadry do zawodu rybaka morskiego, oficera marynarki handlowej i pracownika stoczni rybackiej, czy okrętowej. Młodzież jest szkolona masowo, a odpowiednia selekcja pozwoli uzyskać najcenniejszy element na przyszłe zawodowe kadry morskie.

Obozy oraz kursy żeglarskie i rybackie miały miejsce w ciągu lata nad jeziorami mazurskimi (Łuczany, Olsztyn, Mikołajki) z inicjatywy warszawskiego Zarządu Gł. Ligi Morskiej — przy tym w Łuczanie powstaje ośrodek całoroczny, rozwijający długą, systematyczną pracę. W Gdyni odbył się kurs bosmański (roboty linowe, remont i konserwacja sprzętu, malowanie, uzbrajanie, reperacja i szycia żagli oraz pływania próbne). Kandydaci zdawali egzaminy i otrzymali dyplomy. Szkolenie odbywało się na jachtach, jolach i szalupach. Kursiści kwatrowali w specjalnym gmachu, gdzie otrzymywali pełne wyżywienie.

Wreszcie pod opieką Okręgu Krakowskiego L. M. został stworzony obóz w Rożnowie, gdzie odbywały się kursy żeglarskie i praktyczne ćwiczenia na jeziorze.

W toku jest budowa statku szkolnego (małego jachtu), który będzie służył do szkolenia instruktorów dla kadr młodzieżowych. W projekcie jest inny mały statek do szkolenia młodzieżowych załóg rybackich.

— W ramach prac Okręgu Lubelskiego został stworzony „Hufiec Morski“, grupujący w swych szeregach młodzież szkolną, akademicką, robotniczą i wiejską. Hufiec liczy około 500 członków i jest zorganizowany jako zwarta jednostka na zasadach przysposobienia morskiego. Komendantem jest Stanisław Ereciński, organizacyjnie Hufiec podlega Zarządowi Okręgu Lubelskiego.

Celem Hufca jest wychowanie i wyszkolenie w twardej szkole człowieka wody, który byłby inicjatorem i pionierem poczynań naszych na morzu. Przeszkolenie teoretyczne odbyło się w Lublinie, a szkolenie praktyczne — w wymienionych wyżej ośrodkach wodnych, nad jeziorami mazurskimi.

— Ogólne zainteresowanie obozami wśród młodzieży, mimo złych warunków komunikacyjnych i żywnościowych, było większe niż w przeciętnym roku działalności obozowej Ligi przedwojennej.

— Z początkiem roku szkolnego w szkołach powstają liczne Koła Ligi Morskiej, których sieć przed wojną była bardzo rozwinięta. Popularność i rozwój kół postępuje szybko naprzód. Szereg organizacji młodzieżowych prowadzi szeroką działalność w celu zainteresowania ogółu młodzieży sprawami morskimi, tak ważnymi w nowej Polsce.

LIGA MORSKA WIĄŻE ŚWIAT PRACY Z MORZEM

Centralne władze Ligi Morskiej uruchomiły w Brzeźnie (pod Gdańskiem) schronisko wypoczynkowe dla robotników. Przybyli na wybrzeże przedstawiciele większych fabryk i ośrodków przemysłowych w Polsce, mieli możliwość zwiedzenia portów i wyjazdu flotyllą rybacką na połów. Stwierdzili przy tym rozmiary szkód i wielkie możliwości rybołówcze, ograniczone jednak brakiem sprzętu. Po powrocie do swoich warsztatów, uczestnicy wycieczki postanowili zorganizować zbiorczą na budowę łodzi rybackich.

AKCJA FUNDOWANIA STATKÓW RYBACKICH

Akcja fundowania statków rybackich rozwija się w ramach działalności Oddziałów i Kół Ligi Morskiej przy instytucjach urzędniczych i załogach fabrycznych. Składane są fundusze pieniężne i nadetatowe godziny pracy. W zbiorce przodują Kielce, Radom, Lublin, Ga-

żownia Warszawska i szereg innych ośrodków. Akcja budzi żywe zainteresowanie, wkrótce obejmie całą Polskę i rokuje nadzieję rozwoju polskiej flocie rybackiej, temu najbardziej zaniedbanemu działowi gospodarki narodowej.

ROZWÓJ ORGANIZACJI

— Do dnia 1.IX. na terenie Okręgu Warszawskiego powstało 55 Oddziałów i 13 Kół szkolnych. Z tego na terenie Warszawy — 28 Oddziałów i 7 Kół szkolnych. Ogólna liczba członków L. M. w Okręgu Warszawskim wynosi 12.961, w mieście stoł. Warszawie — 9.762, razem 22.723. Najżywością w Warszawie okazały się oddziały Elektrowni, Gazowni, Urzędów Poczтовых, oraz Oddział Saska Kępa.

— Od dnia 16 czerwca do dnia 15 sierpnia na terenie Łodzi zorganizowano 10 nowych Oddziałów L.M. Razem z dawniej zorganizowanymi, w Łodzi działa 270 Oddziałów.

— Do dnia 1. VIII na terenie Okręgu Kieleckiego powstało 10 Obwodów, 33 Oddziały i 15 Kół Szkolnych.

LIGA MORSKA PO WOJNIE

Pierwsze zebranie Komitetu Organizacyjnego Ligi Morskiej, odbyło się 20.X.1944 r. w gmachu gimnazjum Vetterów w Lublinie.

Inicjatywę reaktywizacji Ligi Morskiej podjął poseł do KRN — Szymon Żoźna (Jan Manugiewicz) — w porozumieniu z poszczególnymi resortami.

W dniu 12.XI., w sali gimnazjum Zamboyskiego w Lublinie — odbyło się drugie zebranie Komitetu Organizacyjnego Ligi Morskiej, na którym wybrano

Tymczasowy Zarząd Główny — prezesem którego został poseł Żoźna. Po tym zebraniu powołane zostało Biuro Zarządu Głównego Ligi Morskiej, które zostało urządzone w gmachu Banku Gospodarstwa Krajowego w Lublinie, przy ul. Kapucyńskiej 4.

Z inicjatywy Tymczasowego Zarządu Głównego w dniu 10.XII. 1944 r., odbyło się Walne Zebranie sympatyków i b. członków Ligi, przy licznych miejscowego społeczeństwa, na którym powołany został Okręg i Obwód lubelski. Okręg ten był pierwszym stałym okręgiem L. M. w odrodzonej Polsce.

Nowo powołana Liga Morska szerzej zrozumiała swoje zadania niż Liga przedwojenna. Doceniając w pełni potrzeby gospodarcze, które zarysowały się przed nami wobec 500 klm. wybrzeża morskiego, starano się nakreślić plan przyszłej gospodarki morskiej instytucji, związanych z morzem. Liga Morska skupiła szereg fachowców i specjalistów morskich, wypracowując z nimi pierwsze zręby zadań morskich.

Wkrótce po zwycięskiej ofensywie zimowej sieć organizacyjna Ligi zaczęła się szybko powiększać w wyzwolonych miastach.

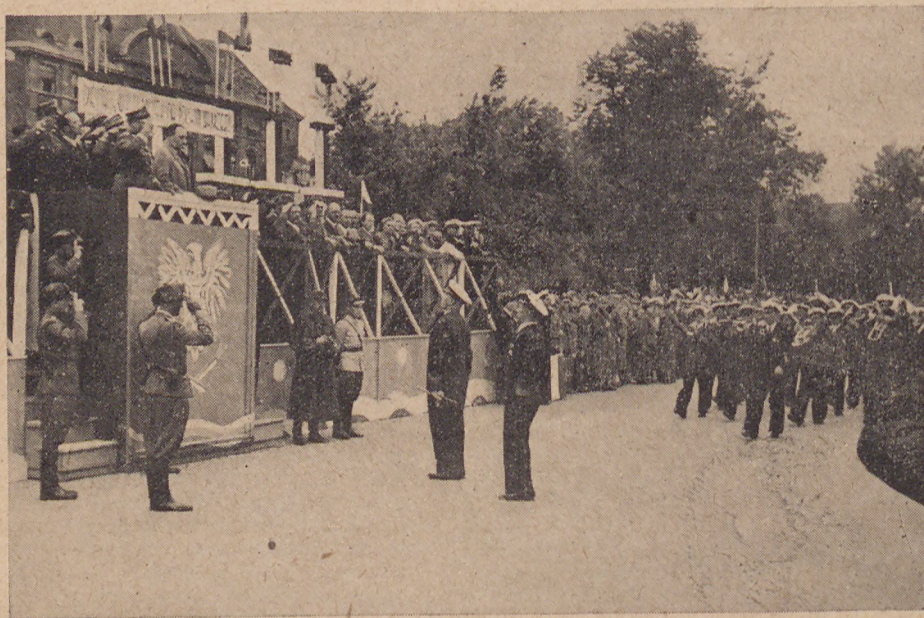
Największą działalność wśród Okręgów ujawniły: Okręg lubelski, radomski, krakowski i warszawski.

Okręg krakowski prowadzi bardzo żywą akcję propagandową, Okręg radomski zaś — najbardziej uzgodnioną z Zarządem Głównym.

W chwili obecnej zaczynają się rozwijać Okręgi: gdański, poznański i bydgoski. Dużą inicjatywę wykazuje nówo założony Okręg siedlecki.

Świeżo założone są Okręgi: wrocławski, zachodniopomorski i mazurski (Pomorze Wschodnie).

Defilada w dniu Święta Morza



„Nie powtórzymy błędów naszych przodków, którzy nie rozumieli znaczenia morza dla naszego kraju. Morze to otwarta droga na świat. Morze to „związek z innymi demokratycznymi narodami. Morze to warunek naszej potęgi gospodarczej.“

(Z przemowy prezydenta ob. Bieruta w dniu Święta Morza)

T R E Ś Ć:

•
PO WIELKIEJ LEKCJI — Jan Żoła Manugiewicz.

•
PORT W SZCZECINIE

•
I WIELKI KONKURS „MORZA“

•
O ODBUDOWĘ POLSKIEJ FLOTY RYBACKIEJ —
Mgr. Walery Ciągiewicz

•
WYCHODŹCO POLSKI!

•
KOŁOBRZEG — K. B. Tomaszewski

•
K R O N I K A

Przed powrotem polskiej floty do kraju — Sprawy Gospodarcze —
Z życia Organizacji.

Z. 1

1945r

BIBLIOTEKA
UNIwersytecka
GDAŃSK

01187

Wydawca:

**Biuro Zarządu Głównego Ligi Morskiej
Warszawa, ul. Włók 10, tel. 210.**

• **Cena 5 zł.** •