

MORZE



1945

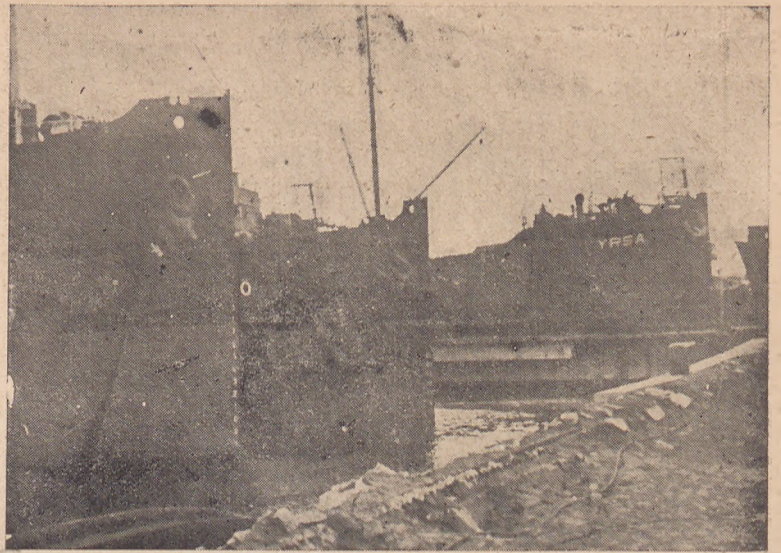
sb

Nr. 3

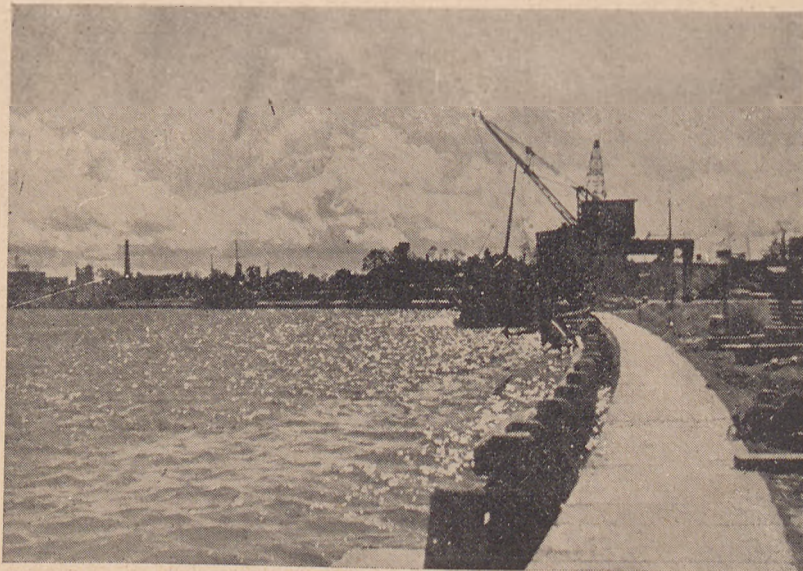


W.S.

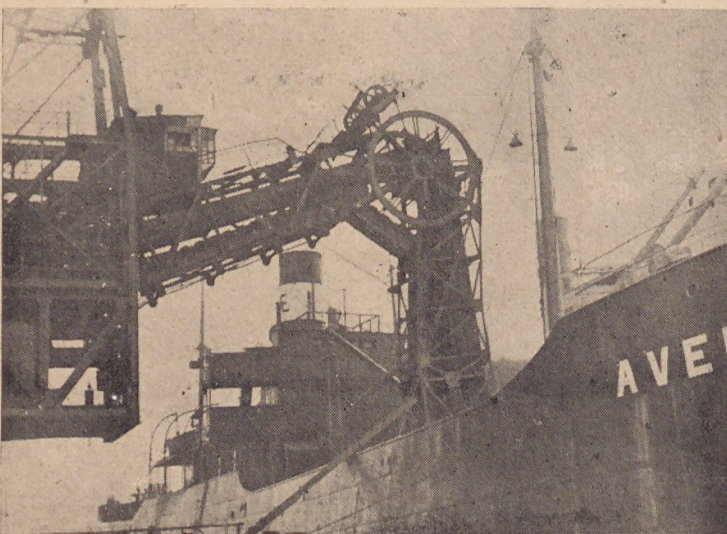
Czekają okręty
na węgiel.



wydobywanie wraków
zatonionych w porcie,



Załadowanie
węgla na statek



MORZE

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

Nr. 3

WARSZAWA, GRUDZIEŃ 1945

ROK XVI

Od Redakcji

Więc oto kończymy jeden rok, pierwszy rok Niepodległej, Zjednoczonej i Wskrzeszonej. Jakież tu mamy sumować bilanse, jakie rachunki naszej pracy i jakim znakiem matematycznym je opatrzyć, plusem czy minusem? Kiedy w ubiegłym styczniu wojska radzieckie wkroczyły do naszych miast i wsi, niosąc wyzwolenie, które uskrzydlało ich kule, byliśmy szczęśliwi. Ale rok prawie upłynął od tego czasu i ta radość, dla wielu z nas przynajmniej, rozplynęła się w codziennej szarzyźnie. Nie umieliśmy utrzymać się na wysokości tego entuzjazmu, który nas wtedy ogarnął, spadliśmy z tonu, wydaje się nam, że kiedy my osobiście nie dostaliśmy tego wszystkiego, co nam się podług naszego mniemania należy, to już jesteśmy pokrzywdzeni i zdobyliśmy prawo do narzekania. Przytym, jak to się zwykle dzieje, szukając winnych naszego niezadowolenia, szukamy ich blisko siebie. Zatraciliśmy zdolność szerszego patrzenia i wydaje nam się, że skoro wojna się skończyła, to powinien wrócić przedwojenny stan naszego posiadania i naszego dobrobytu.

Drodzy niezadowoleni! Otwórzcie oczy! Przestańcie patrzeć we własny talerz, a spójrzcie nieuprzedzonymi oczami na to, co was otacza! Zapewne, wiele spraw czeka jeszcze swego załatwienia, brak w Kraju ładu, nie zagospodarowane są ośrodki naszego wyżywienia — i to napawa nas niezadowoleniem. Walka jeszcze się nie skończyła i dawna sanacja nie może się pogodzić z utratą wszelkich wpływów na naszym terenie, trwając ciągle w orbicie wrogich fluidów zagranicznych, które uparcie przeciwstawiają się naszemu usamodzielnieniu. Ale spójrzcie dokoła siebie! Zobaczycie już życie nowe i potężne, w którym chcąc czy nie chcąc, bierzecie udział! Zobaczycie, że jeżeli nie wy sami, to dla was zdobyto rzeczy bezcenne, z którymi nawet nie potraficie się dotąd obchodzić! Zobaczycie, że dano wam, że zdobyto dla was i dla waszej pracy szacunek, a dla was samych nową godność człowieka, że pracy waszej nadany został nowy sens i znaczenie odkąd przestaliście być kółkiem w maszynie, a staliście się samodzielną, myślącą i czującą jednostką, od której, gdziekolwiekby się ona znajduje, zależy byt państwa i jego najważniejsze sprawy!

Zastanówcie się, cośmy zdobyli? Mamy jeden z najpotężniejszych w świecie ośrodków węglowych i przemysłowych, mamy pięćset kilometrów morskiego wybrzeża, mamy potężne związki zawodowe, w których każdy ma swoje miejsce, zdobyliśmy szacunek dla swojej pracy i głos w sprawach państwa!

I dlatego, kiedy przyszedł czas tradycyjnych życzeń — a nie wszystkie tradycje godne są pogardy — będziemy dobrze wiedzieli, czego mamy sobie życzyć nawzajem. Oto najpierw, my, ludzie pracy — utrzymajmy swe zdobycze! Nie dajmy ich sobie wydrzeć przez ludzi małej wiary albo przez takich, którzy mają wzgląd jedynie na interes własny! Górujmy nad nimi dobrem powszechniejszym, większym, dostępnym większej ilości ludzi!

Ale jeszcze jedno. Wiemy dobrze, że utrzymać się na tym samym poziomie, to znaczy często spadać. Więc dalsze nasze wzajemne życzenia: nie zadawajmy się tym, cośmy dotychczas osiągnęli! Utrzymajmy to, ale rozszerzmy, wzmocnijmy, upowszechnijmy! Wypracujmy naokoło nas i w nas samych takie postawy tego powszechnego dobra, żeby go na długo i dla wszystkich wystarczyło!

I do was zwracamy się specjalnie, pracownicy naszego wybrzeża! Jakkolwiek ciężki byłby twój trud, rybaka, pracownika stoczni, robotnika portowy, wiedz, że nie jesteś sam! Cała Polska jednoczy się z tobą, przesyłając na wybrzeża Bałtyku życzenia utrzymania — wytrwania — udoskonalenia!

Wszystkim Członkom Ligi Morskiej i wszystkim naszym Czytelnikom zasyłamy serdeczne życzenia Wesółych Świąt!



W szkole morskiej



W dniach 7 i 8 grudnia odbyły się w Państwowym Szkole Morskiej w Gdyni uroczystości związane z Jubileuszem Szkoły, która obchodzi ćwierćwiecze swego istnienia, wybieram się więc do szarego gmachu na wybrzeżu, żeby odwiedzić popularnego Dyrektora Szkoły, kierownika tyłu wspinających wypraw na „Darze Pomorza“, ulubionego opiekuna młodzieży, jednym słowem Kapitana Maciejewicza.

Jest pół do dziesiątej rano, deszcz pada, jest niebawale błoto, a jak na złość autobusy bardzo się dziś opóźniły. Z mojej bazy wypadowej, którą jest Oliwa, bardzo trudno dotrzeć na umówioną godzinę do Gdyni, tymbardziej, że Szkoła leży u wzgórz dość daleko za kolejowym dworcem. Siedząc w dużym gabinecie, umeblowanym jesionami o łagodnym, miodowym połysku, słyszę głos dyrektora, jak na schodach udziela ostatnich wskazówek robotnikom. Bo dziś ruch ogromny w całym gmachu, wykańcza się malowanie, zaciąga posadzki, szoruje i zamiata, żeby wszystkie sale zniszczone wojennym zaniedbaniem, doprowadzić do błyszczącej świetności.

Kiedy kapitan wchodzi, zdumiewam się elastycznością jego ruchów, młodzieńczym spojrzeniem, uśmiechem i żywością mowy i gestu. To prawy syn słonecznego, żyznego Podola, którego blaski przyciemniły mu cerę i włosy. Nie trzeba go też namawiać do mówienia, rozповіда o sobie, o młodości, o ukochanej szkole, ukochanej pracy morskiej i ukochanych okrętach żywo, swobodnie i chętnie. Kiedy go proszę o fotografię, zrywa się z fotela i biegnie do rozłożonych na stoliku pod oknem albumów.

— Fotografii się nie daje — powiada — bo to już chyba do pośmiertnych wspomnień, a ja się jeszcze w tak daleką podróż nie wybieram!

— Wszyscy marynarze są widać przesądni — mówię ze śmiechem.

— Przesądni, przesądni! Miałem takiego, co ruszał w podróż naokoło świata z fotografem, a jakże, cała rodzina zebrała się na wybrzeżu, zdjęcia były pierwszorzędną! I proszę — pokazuje w albumie fotografię pokładową z wysoko wyniesioną trumną, nakrytą żałobnym całunem — spadł z reki i zabił się na miejscu. Fotografie po uroczystościach, nigdy przed!

Wszystkiemu winne książki — mówi dalej kapitan Maciejewicz — żeby nie książki, możeby mi nigdy na myśl nie przyszło zostać marynarzem. Ale rozczytywałem się w dalekich przygodach, zatęskniłem za morzami i oceanami, chciałem przeżyć to samo, co najwięksi podróżnicy świata, posmakować ich życia, i ot! Zna pani „Opowiadania morskie“ Stanikowicza, albo „Fregata Pallas“ Gonczarowa? Ty byli moi ulubieni autorzy. Wstąpiłem do marynarki wojennej, bo właśnie po cu-

szimskim pogromie rozbudowywała się rosyjska flota i ludzi było potrzeba. Idę, pamiętam, było to w Petersburgu, właśnie odbywał się rozładunek węgla, stałem, zapatrzyłem się, że tak składnie idzie praca — a tu nagle: przebieraj się, mówią i do roboty! Dokąd? A właśnie do tego węgla, do przeładunku, w drelichach, a potem do komory węgiel łopatą przegarniać! Myślałem, że nie wytrzymam, a w parę dni później znów pokład cegłą szoruj, cały dzień na kolanach jak przy świętej pielgrzymce! O, źle ze mną, myślę i już chciałem wszystko rzucić, jedno mnie tylko wstrzymywało — matka! Moja matka była już wtedy wdową, co się jej nabłagałem, żeby mnie puściła na morze i teraz okaże taki brak charakteru? No, po paru tygodniach przyzwyczaiłem się. Ale służba na okręcie wojskowym to nie to, co na handlowych! Ledwo chwilę odpoczniesz, a już tu-tu-tu! trąbki grają, admirał przyjeżdża! Odbyłeś swoje, wpadasz na moment do kabiny, a tam znowu: tu-tu-tu! — dowódca się zjawi za chwilę! I tak w kółko.

Zostałem zdemobilizowany w 1921 roku, wstąpiłem więc do marynarki handlowej. Byłem wychowawcą w szkole morskiej, potem starszym oficerem, w 1926 dostałem dowództwo statku, do 30 roku służyłem na „Lwowie“, a potem już do 38 na „Darze Pomorza“.

— Ale tu z okien wody nie widać! — mówię.

— Widać „Dar Pomorza“, o tam, niech pani patrzy!

Wychylam się, rzeczywiście, z oddali chwieją się wyniosłe maszty, z których jeden w naprawie, otoczony galeryjką z desek. (Gładził każdą linę — opowiadają potem uczniowie).

— Dzieci mnie lubią — mówi dalej kapitan — ale ja z bardzo młodymi nie umiem rozmawiać. Jak skończy lat dwadzieścia, o, to już człowiek. Pani się dziwi, że tu było trzy tysiące zgłoszeń, a niecałe dwie setki przyjęto do szkoły? Gdzie tam trzy tysiące, cała Polska zgłaszała się do Szkoły Morskiej! Przychodzi taki młodzieniec jeden z drugim, że i on chciałby się tu uczyć. A ile pan ma lat? Jedenaście! No, to pan posiedzi jeszcze ze cztery lata w domu i potem pan się tu u nas zjawi, dobrze?

Wszystko by chciało na morze, wszystko na morze, a nie rozumieją zupełnie, jakie to ciężkie życie.

— Drelichy, cegła, węgiel! — mówię znów, śmiejąc się.

— Żeby tylko to! Ale marynarz nie może mieć rodziny, cóż to za mąż, co raz na trzy lata jest w domu! Jeszcze teraz, w dobie pary i elektryczności — mówi filuternie kapitan — pół biedy! Żona zawsze wie, kiedy mąż się zjawi! Ale kiedy były żaglowce, nie wiesz dnia ani godziny! I ot, cała bieda! Marynarz powinien się żenić z córką mary-

narza, ta przynajmniej będzie się orientować, co ją czeka! Ot, kapitan S. po sześciu latach nieobecności był dosłownie dwie godziny w domu.

Szkoła została zbudowana w roku 1930 podług projektu min. Kwiatkowskiego i zaprojektowana bardzo szeroko, miał tu być Instytut Handlowy największy na cały Bałtyk, coś w rodzaju Akademii Handlowej w Antwerpii, albo tej wielkiej szkoły w Konstantynopolu. Tymczasem stało się inaczej, ale to przyjdzie, przyjdzie! Teraz niezbędne jest założenie gimnazjum morskiego — może by się to dało zorganizować w Postominie, albo w Kołobrzegu. Gimnazjum to przeprowadzało by wstępną eliminację i miało własny szkuner szkolny w rodzaju „Zawiszy“. Rozmawiałem o tym kiedyś z Prezesem, bo to jest właśnie coś, co wchodzi w obręb działalności Ligi Morskiej, prawda?

— A teraz z wiosną, kiedy „Dar Pomorza“ znów ruszy w swoją wielką podróż, pojedzie pan kapitan razem?

— O, nie, już nie! Już oko nie to i ucho nie takie, wolę się sam w porę wycofać niż żeby mi to kto miał powiedzieć! Ale niech pani zejdzie teraz do chłopców, porozmawia, zje z nimi drugie śniadanie, oni też mają coś do powiedzenia!

Zegnam dyrektora, życząc mu „sto lat, sto lat“ dalszej pracy na posterunku i schodzę do sali klubowej, gdzie właśnie się pożywia młodzież morską. Przez chwilę wsiąkam w tę rzekę, która ze śmiechem i hałasem lecz karnie toczy się po szerokich schodach. Sale mają wspaniałe i doskonałe

jedzenie, a tu, na ścianach przy wejściu wiszą z dwóch stron gazetki ścienne, maczkiem nabita szanownych nawigatorów i luźniejsza, z większym staraniem o wygląd, niemniej szacownych mechaników. Czego tam niema! I bardzo ponury wiersz o śmierci, i bardzo wesoła karykatura wychowawcy, i „oświadczyzny nawigatora“ i patriotyczne apele, i „humory“. Za chwilę jestem otoczona roześmianymi, młodzieńczymi twarzami i wszyscy tłumaczą mi, jak to naraz w nocy pojawiła się jedna gazetka na ścianie, a potem zaraz druga. To była draka, no?

I tak by można o tej przemiłej Szkole Morskiej pisać i pisać, ale kontakty są już nawiązane i mam nadzieję, że w następnych numerach sami obywatele nawigatorzy i mechanicy zaprezentują swoje literackie utwory. Tymczasem trzeba było wracać do Warszawy, nie będąc nawet na balu, który miał się odbyć w sobotę i na który, niepomnie przestroż kapitana, wybierały się najładniejsze panny z całej Polski.

Nie mogę więc, idąc śladami Mickiewicza, napisać „i ja tam byłam, miód i wino piłam“, a wszystko widziane w księgach zamieściłam — ale napewno inne pisma podały szczegółowe sprawozdania z tych uroczystości. Możemy więc tylko raz jeszcze życzyć Szkole, jej Dyrektorowi, Profesorom, Wychowawcom i całej młodzieży morskiej jak najowoenniejszej pracy a uczniom specjalnie w dalszych latach tak wspaniałych przygód i podróży morskich, o jakich się dotąd jeszcze nikomu nie marzyło. (mewa)

Wanda Melcer

Jadę do Rybaków



Pierwszy raz będę widziała morze zimą i bardzo jestem tych efektów ciekawa, ale odrazu z Warszawy wyjeżdżam z przygodami. Czarną, stołeczną nocą siadam do tak szumnie

zwanej „limuzyny“, żeby się dostać na Pragę. Ile? Czterdzieści złotych. Nie jest to może tak bardzo dużo, ale wzdycham z obowiązku i siadam, a jednocześnie z dwóch stron ładuje się dwóch dżentelmenów, rzucając szoferowi ośniewającą obietnicę: „zarobisz pan trzysta złotych!“. Trochę mnie to odrazu zaniepokoiło, ale nie daję tego po sobie poznać, żadna inna taksówka nie ukazuje się na zachmurzonym horyzoncie. Ruszamy więc w ciemną, wilgotną, grudniową, stołeczną noc.

Ale co to? Zamiast skręcić w Królewską, szofer wał prosto Saskim Ogrodem. W prawo, w lewo, w prawo, lekko na lewo — komenderują tamci, a ja ryzykuję nieśmiało zapytanie: „ale dokąd to panowie jadą? Czy aby nie do Płocka?“

— Jakże, tędy do Płocka — dziwią się niewinnie — my do Placu Wilsona.

— Spóźnię się na pociąg — próbuję oponować.

— Nie spóźni się pani, nie! — uspokajają mnie łagodnie.

Wiem, że nawet Demostenes nie poradzi przeciwko trzystu złotym, więc powściągam upusty wymowy i cierpię w milczeniu. Po długiej wędrówce w noc panowie wysiadają, mówiąc uprzejmie, że mogę już wracać, o ile mam ochotę. Wracam. Na Wiśle zdaleka most, jak sznurek iryzujących pereł, i otośmy na dworcu, dokąd mnie odwozi uprzejmy kierowca. Wchodzę, a raczej mam zamiar wejść i oto nowa tragedia: zgubiłam bilet. „Nie denerwuj się — mówię do siebie słodko — poszukaj spokojnie“. Więc szukam spokojnie, obrzucając się gradem obelżywych wyrazów, co zresztą też nie pomaga.

Tymczasem przechodzi żołnierz, jest pod dobrą datą i mówi.

— Puść pan tę pannę, patrz pan, taka młoda, ładna panienska, Polka, trzeba pomagać rodakom! Pluń pan na bilet!

Mam lat sześćdziesiąt i wnuki, więc oponuję smutnie.

— Tak pan mówi, bo ciemno! — ale że istotnie nikt mnie nie zatrzymuje, przechodzę. Tragedia numer trzy: wagon, którym miałam jechać odczepiono, towarzysze moi w ostatniej chwili dali znać,

że nie pojedą. Co robić? O pierwszej w nocy wracać piechotą z Pragi na Służew? Zaczynam jeszcze raz szukać biletu — oczywiście jest! Schowałam go starannie do futerału dowodu osobistego.

Trzeba jechać! Trzeba? Ależ chcę jechać, aż piszczę, żeby jechać nad morze! Pokazuję delegację służbową i czterdzieści złotych, nie wiem, co było bardziej przekonujące, ale dostaję się do rezerwowego wagonu, który ma tę zaletę, że jest oszklony, a nawet świeczka pali się na oparciu, przemyślnie umocowana stearyną. Siadam skromnie na samotnej ławce, ale nie długo jest mi dane tam pozostawać.

— Proszę pani, kieliszeczek!

Tego się nie odmawia, kiedy tak zimno. Przysiadam się do kolejarzy, jest ich dwóch, trzeci, starszy jak się okazało fryzjer, jedzie do Wrzeszcza z aparatami i zaprasza wszystkich na ostrzyżenie. Po dwóch kieliszkach robi się ciepło, języki się rozwiązują. Obywatel fryzjer wyjmuje legitymację partyjną.

— Stary pepesiak jestem!

— A ja peperowiec!

— Ale pana fotograf urządził, powinien mu pan buzi dać! Antoś, drzwi zamknij, muchi lecą!

— Moja partia najstarsza w Polsce! — i gładzi legitymację, jak dzieciaka.

— Ale moja najlepsza!

Jakoś się pogodzili. Po małych szybkach ślizga się szary świt, a potem wybucha „dzień, jak płomień“, słoneczny, okazały, rozłożysty!

— Patrz pan, jakie się kwiaty na szybę wysadzili! Antoś, zamykaj drzwi, komary!

Mijamy czerwone ceglane miasta, rozbite wieże, jeden wyniosły komin nad jeziorem przezroczystym, jak galareta. Lukrowane miałym szronem brzozy sterczą jak piórka na ptaku, zjeżone wiatrem. Świat jest cały ze szkła, tylko to szkło jest raz mleczone, a raz przezroczyste. Cudowny świat! Nim zszarzał, wysiadam w Oliwie, gdzie mieści się Ekspozytura Zarządu Głównego, śpię jak niedemokratyczny król i rano jestem w Gdyni. Idę z towarzyszką do rybackiego portu, jest niedziela i dość silny sztormowy wiatr, ale trzy spaśle, rozłożyste kutry kołyszają się przy brzegu.

Bo to tak: idziesz sobie ulicą, a na końcu ulicy widzisz budowlę, które się chwieją. Więc już wiesz, to jest morze. I naprawdę dalej jest morze. Za młłą, jak to się tutaj mówi, łamią się białe grzywacze. Oblizuję wargi, są słone. Więc już wiesz: to jest morze. Woda z pod cum jest przezroczysta i zielona, jak akwamaryna.



Rybak zeskakuje po linie z kutra. Z tego prawego. To jego własna łódź, ale ma do niej współnika, a prócz tego zatrudnia dwóch ludzi. Wyjechali wczoraj o siódmej rano, ale był taki silny sztormowy wiatr, że niewiele nałowili, a i motor źle działał. Przed wieczorem wrócili. Mieli 200 kilo flondry i dorsza, sprzedali prosto z portu do wędzarni — po 40 złotych kilo flondry. Ten kuter na lewo należy do spółdzielni „Łosoś“, przywieźli sobie osiemset kilo, ładnie, nie?

— Pani by chciała wiedzieć, jak się łowi? A jechać by pani jutro z nami nie mogła?

— Niestety, muszę wracać do Warszawy, nawet na Hel tym razem nie pojedę! Gdzie łowicie?

— Na zatoce, albo dalej za skrzętem. Więc to jest tak, sieć idzie po dnie, linka ma 100 metrów długości..

— Dlaczego po dnie?

— Flondra już taka ryba, że dnem chodzi. A tu pani ma deski jak na płozach, które rozciągają sieć w dwie strony, a puste butle utrzymują deski, jak pływak. To na rysunku tak by wyglądało — schyla się i rysuje palcem po żwirze — tu sieć i tu sieć, o ta, co się teraz suszy na maszcie! A środkiem worek, jak ryba wpadnie, to już nie wyjdzie. To się nazywa włók, że tak się niby włoczy po tym dnie. Ciągnie się przez bloczki i sieć się z wody wynurza o tu — i pokazuje na rufie.

— Marzniecie?

— Ni! — i śmieje się ze mnie, że mi zimno.

— Dawno pan jest rybakiem?

— Ja tutejszy.

Żegnając się, podajemy sobie dłonie i wymieniamy nazwiska. Teraz idę do kolonii rybackiej, poszukamy starego Kaszuby, prawdziwego, jak mówi rybak, wilka morskiego. Ale prawdziwy wilk morski wyszedł zapewne na jednego, bo w domu jest tylko żona i pięcioro dzieci. Jasnowłosa, piegowata, wielomowna Kaszubka prezentuje swoje panny! Anna, Elżbieta, Hanka, Marysia i ten mały Władysław. Ciasno nam, ma się wiedzieć!

Pokój istotnie niewielki i domki szeregowy, stykające się ścianami, jak domki ZUS-u w Warszawie, ale porządne, mieszczańskie meble, ciepło, no i jest co jeść, ryba zawsze poratuje! Żegnamy gospodynię i idziemy dalej, trafiając prosto do kuchni. Jedzą tu zupę czarną, jak czernina, pływają w niej kluski. A nam kiszki się skręcają z głodu, jest już przecież druga. Mężnie wychodzimy z kuchni, nieodwracając oczu. Zupa, jak się potym dowiedziałam, była zrobiona z wątroby dorsza, z której wyciśnięto tran.

Wilk morski numer 2 najadł się i idzie za nami,

za nim cztery synowe, młode, dorodne niewiasty, zebrane z różnych stron świata i mówiące różnymi dialektami. Za synowymi wnuki, małe chłopaki, po jednym na każdą, swawola, ze tak powiem, u kolan. Dobrze, że nie jest ich więcej, bo jak by się tu zmieścili?

Jedna z synowych — ta z Krakowa — mówi:

— Przyjechałam aby do koleżanki, a po sześciu tygodniach już był mój ślub.

Druga synowa — ta z Gniezna — mówi:

— Jak tu przyjechałam, a zobaczyłam, że tu tak ciasno, to się chciałam otruć!

Wszyscy się śmieją, nie wyłączając dzieciaków. Ale ja jednego tylko żałuję — i niech żałują moi czytelnicy, że nie mam sposobu na utrwalenie w całej krasie przemowy starego marynarza. Bo był to Stary Marynarz, jak u Coleridge'a tylko, że żadnego albatrosa nie ustrzelił. Że głuchy, więc gada cały czas, nie zauważając naszych rozpaczliwych gestów porozumienia. Mówi oczywiście po kaszubsku, a pewno mu się wydaje, że wszystko pojmujemy. Ach, mieć płytę i nagrać ten monolog, który z konieczności wyjdzie skażony!

— To jo był bademajster w Sopocie. Ratował ludzi, robił te — wyrzuca sprężyscie ramionami — sztuczne oddychanie topielcom. Ale przedtem to jo był w Ameryce! A wy?

— Niestety, nie!

— A na Kubie bylisce? Jo był całe szesc miesiondzow. A w Newjorku? Jak jo był w Newjorku to ksiondz na ambonie powiadał, że tu byli Kocsiuszko i Pułaski, to jo poszedł na zydową stronę Newjorku, dzie ten Pułaski chorągiew podnosił, ale wy tylko wiecie, że oni tam byli, a jo tam był oczami i nogami! Dałem se tam odjone 5 fotografii i rozdowołem je po wszystkich miastach Ameryki, żeby wiedzieli, że ten Poloch tam był. To tu był ład, a tu morze i jo tak se jezdzeł. Mówię po szpańsku, po amerykańsku, speak english także samo potrafię, a ty — tu ciągnie za ucho któregoś z wnuków — do you speak english?

— Nie umiem, dziadziu!

— Nie godoj! Nie godoj! Przecie liczyć po angielsku umiesz!

I dzieciak zaczyna monotonnym głosem, patrząc w niebo i kręcąc guzik przy swetrze: one, two, three! Przerażeni, że gotów doliczyć do pięćdziesięciu, zagadujemy pośpiesznie starego pytając, czy pali?

Tym razem zrozumiał i odpowiada:

— Dobra cigarra, jak na Kubie, to zapalę, ale fajfki ni! Idz, Józef, przynieś flaszke od tobaku!

I z małej, niebieskiej kamionki nasypuje sobie ciemnego proszku na wierzch dłoni (wygląda to, jak brodawka) i pieczołowicie wciąga w nos. Na kamionce filuterny napis: „die Nase will auch was haben“ — i nosowi też się coś należy! Wciągnął w jedną dziurkę nosa, w drugą, czekam, że kichnie, nic! I zaczynam poważnie rozmyślać, co się stanie z nosem, kiedy cały ładunek filuternej flaszki ulokuje się w jego czeluściach?

Tymczasem głuchy rybak potężnym basem kontynuuje opowiadanie o swoich żeglarskich przygodach na wszystkich morzach świata.



— Wy to teraz ino rewolwer i rewolwer, a jo to w rewolwery nie wierzę. Moja piensce lepsza! Zanim, kto zdaży rewolwer wyciągnonc, już leży! Za okupacji jak już ruskie przyszli jo chcioł flage wywiesić, że Poloki tu mieszkajom. A innej nie było, ino niemiecka. To jo na nią nogami wloz, butem przytrzymał i dycht czense odarłem. No dobra, wywiesiłem te chorongiew, a tu Niemcy wracają. To co powiecie, że mnie chcieli rozstrzelić co jo swastykę nogami depto! Ale się potym znow cofli i jo ocalał.

Tymczasem zmrok zapada, w Oliwie zupa stygnie, trzeba wracać. Na stoliczku leży duży zwitek białej bawełny do naprawy sieci. Pytam się kobiet:

— A naprawiają panie sieci?

One w śmiech: jeszcze by nie naprawiały! I ta z Krakowa, i ta z Gniezna, i ta Warszawianka, wszystkie już się przyuczyły. A ja zadaję jeszcze jedno podstępne pytanie:

— Jeżeli tu za ciasno, to pewno by się panie chciały gdzieś przenieść w głąb kraju, gdzie luźniej?

Ogólna konsternacja. W głąb kraju? Od morza? **Od morza?** Wybucha chóralny protest.

Takie było moje grudniowe spotkanie z gdyńskimi rybakami. Obywatele to przeczytają czarnymi literkami na białym papierze, tak. Ale jak wam wyczarować te białe grzywacze, łamiące się koło latarni i ten słony smak na wargach? „Bo wiecie, jo tam był oczami i nogami!“

Wanda Melcer



Gwiazdka na wyspach południowych



Jacek Rożyński był typowym romantykiem. Wskazywał na to zarówno jego wygląd zewnętrzny, jak i niepowszednie zdania, które wygłaszał w ścisłym gronie przyjaciół. Gdy go po raz pierwszy spotkałem, na kilka lat przed wojną, mógł mieć trzydzieści pięć lat. Nosił wtedy długie włosy, lekko na skroniach siwiejące i zaczesane ku tyłowi, był wysoki, nieco przygarbiony, chudy, o blyszczących głęboko osadzonych oczach. Spotkanie nasze nastąpiło w takich okolicznościach: byłem zaproszony przez Arkadego Fidlera i jednego ze starych podróżników afrykańskich do restauracji „Pod bukietem“, aby omówić plany nowych egzotycznych wypraw. Gdy się zjawiłem, obaj podróżnicy siedzieli już przy szklanicach piwa. Rożyński był z nimi. Na porządku dziennym była, oczywiście, sprawa kolorowych kobiet, jak to często bywa w męskich dyskusjach: zastanawiano się czy Malgaszka z Madagaskaru, czy Indianka z Południowej Ameryki jest lepszą towarzyszką mężczyzny. Wymieniali różne dźwięczne imiona z własnych wspomnień, podawali liczne przykłady z życia pierwotnych dziewcząt, aż wreszcie Rożyński przerwał dyskusję, oświadczając, że kolorowe kobiety już mu nie w głowie, odkąd zaręczył się z Polką.

Dziewczyna była istotnie warta zainteresowania. Wielką urodę łączyła z artystycznymi zdolnościami do muzyki i malarstwa i była nieprzeciętnie inteligentna. Rożyński przedstawił mnie swojej wybrance w kilka dni po owej dyskusji.

Przeszło parę miesięcy. Wyjechałem z kraju do Azji Mniejszej i straciłem Jacka z oczów. Gdy powróciłem, zastałem go w towarzystwie innej zupełnie dziewczyny, nie mniej jednak pięknej i sympatycznej. W krótkich słowach, wyjaśnił mi na stronie, że odchorował zerwanie z pierwszą narzeczoną, która zaraz potem wyszła zamąż za innego, a teraz zakochał się w tej oto młodej osobie. Wieczór spędziliśmy na tarasie leśnego dom-

ku pod Warszawą, opowiadając sobie rozmaite wrażenia z podróży. Dowiedziałem się, że Jacek przebywał przeszło rok na jednej z wysp polinezyjskich. Zachęcał mnie bardzo, abym tam pojechał. Dzielił się chętnie swoimi spostrzeżeniami; w jednym tylko nie mogłem go zrozumieć: nie chciał już więcej podróżować w egzotyki.

Minęło lat parę. Fidler wyjechał do północnej Kanady. Rożyński gdzieś się zawieruszył, a ja przygotowywałem się do wyprawy na Ocean Spokojny. Bazę wypadową obrałem sobie na pięknej, górzystej wyspie Tahiti. Stąd wypływałem na archipelagi wysp wulkanicznych i koralowych, zgodnie z rozkładem jazdy małych żaglowców miejscowych.

Zbliżały się święta Bożego Narodzenia. Postanowiłem spędzić je w Papeete, małym porcie tahityjskim. Samotne spędzenie w hotelu „Tiare“ wigilijnego wieczoru, nawet w tak uroczym kraju jak Tahiti, nie uśmiechało mi się wcale; ucieczyłem się więc bardzo, gdy w dniu wigilijnym przyszedł do mnie znajomy oficer z francuskiej kanonierki stacjonującej w porcie, z propozycją, abym się udał do mego współziomka, który mieszka z rodziną w okręgu Faa niedaleko od miasta. Słyszał on o moim przyjeździe i prosił oficera, aby mi powtórzył zaproszenie. Skwapliwie skorzystałem z miłej propozycji, wzięłem rower i niebawem znalazłem się przed niewielkim domkiem, zbudowanym na palach w otoczeniu palmowego lasu.

Jakież było moje zdziwienie, gdy pierwszą osobą, która wyszła z domu, aby mię powitać, był Jacek! Zmienił się bardzo: opalony, o pogodnym wyrazie oczów, szedł ku mnie sprężystym krokiem, z podniesioną głową. „Drogi Jacku — rzekłem na powitanie — co za niespodzianka, jednak wróciłeś tutaj?“ — „Wyjaśnienia zostawmy na później — odrzekł mi ze śmiechem — teraz proszę do izby, bo już się ściemnia i pierwsza gwiazdka ukaże się niebawem na niebie“.

Izba była niewielka, ale bardzo czysto utrzymana. W oknach firanki,

na środku stół z przygotowaną rybą i owocami. W kącie na ławie stała nie-

duża dracena, przystrojona kolorowymi wycinkami. „Widzę coś w rodzaju choinki — zauważyłem — wprowadzasz zwyczaje europejskie“.



Niebawem zjawili się „feti“, czyli członkowie nowej rodziny gospodarza. Towarzystwo składało się z dwóch starych kobiet krajowych, młodego pięknego Tahitianina i ślicznej Noemi, Tahitianki, żony Rożyńskiego. Rozmowa przy stole potoczyła się wesoło, zwłaszcza, że Noemi częstowała wszystkich czerwonym winem francuskim. Potem Tahitanie śpiewali długo swoje melodyjne „himeneie“, a następnie zaproponowali, abyśmy w zamian zaśpiewali we dwóch pieśni z naszej dalekiej Ojczyzny. Zaczęliśmy od popularnych piosenek żołnierskich i ludowych, ale nie wzbudziły w naszych słuchaczach oddźwięku — były dla nich obce. Natomiast niespodziewanie zaczęli się zachwycać polskimi kolendami, a najwięcej podobało im się „Lulajże Jezuniu“. Jedna ze starych Tahitanek określiła swoje wrażenie tymi słowy: „Melodia ostatniej waszej pieśni idzie prosto do serc ludzkich, a nie zatrzymuje się tylko w uszach“. Tak oto na wyspie Tahiti, prosty, niemal pierwotny człowiek, odczuł trafnie piękno i głębię naszej najstarszej kolendy.

Gdyśmy wreszcie późno w nocy zostali sami, bowiem Noemi poszła spać do swojej rodziny, zasyłałem Jacka pytaniami. Przecież chciał się żenić z Polką i nigdy już nie wracać na Południowe Morza! „Istotnie — odrzekł — to było moim marzeniem, ale „RAHU“ wisało nade mną i to wielkiej siły „RAHU“. — „Cóż to za magiczne słowo — rzekłem — czy wierzysz w zabobony krajowców?“. — „Zaraz się wszystkiego dowiesz. Otóż pamiętasz, że na Morzach Południowych, zwłaszcza zaś na wyspie Huahine, spędziłem dłuższy okres przed paru laty, a dotychczas żyje tam kilku silnych czarowników i zostały zachowane pierwotne wierzenia i zwyczaje. Owóż na Huahine poznałem pewną młodą dziewczynę, która bardzo się mną zaopiekowała. Dzięki niej, poznałem lepiej psychikę krajów od niejednego badacza tych okolic. Otóż, kiedy okres mego pobytu na wyspie kończył się definitywnie i musiałem wracać do kraju, dziewczyna wpadła we wściekłość i rzuciła



na mnie słowa „Rahu“: „nie będziesz odtąd miał powodzenia u żadnej kobiety białej — pamiętaj!“. Od tego czasu starałem się nie myśleć o „RAHU“; nawet kpiłem sobie z polinezyjskich przesądów. Jak wiesz byłem dwukrotnie zaręczony. Przed samym ślubem, bez mojej wiedzy, następowało w obu wypadkach zerwanie. Nic nie pomogło — widziałem, że pozostanę w życiu samotny. Chciałem koniecznie ożenić się z jakąś dobrą dziewczyną mojej rasy, ale zawsze coś stawało na przeszkodzie. Nie mogąc znieść dłużej samotności, powróciłem na Morza Południowe i założyłem rodzinę.

— No i co? — spytałem — „RAHU“ straciło moc?

— Tak — odrzekł Jacek — bowiem dziewczyną, która rzuciła czar, była Noemi.

Dr. Aleksander Lech Godlewski

Dr. Fryderyk Pautsch

docent Uniwersytetu Jagiellońskiego

Oracze i żniwiarze morza

Porównywa się nieraz, zwłaszcza w literaturze pięknej, ciężki trud rybaków morskich z pracą rolników. Oraczami morza nazywa się tych, którzy z fal morskich, jak z urodzajnej gleby, dobywają swego rybnego plonu. Lecz porównanie takie, choć niepozbawione swoistego wdzięku, kuleje i to mocno. Rolnik po orce rozrzuca ziarno i w czasie żniw zbiera to, co sam zasiał. Praca rybaka morskiego zaś, mimo całej jej trud i niebezpieczeństwo, odpowiada nie orce i siewowi, lecz samym tylko żniwom. Rybak na morzu nie zajmuje się hodowlą ryb i nie troszczy się o ich pożywienie. Zważa tylko, by połów odbywał się racjonalnie, z przestrzeganiem przepisów i norm, mających nie dopuścić do gospodarki rabunkowej.

Wie on, że morze samo dostarczy rybie wszystkiego, czego jej potrzeba, włączając w to także i pożywienie. Zwierzęta morskie zastają stół obficie zastawiony. Po prostu większe ryby polują na mniejsze, a te znowu z kolei znajdują ofiary wśród jeszcze drobniejszych rybek i innych zwierzątek. Wzajemne pożeranie się zostało tu doprowadzone do najwyższej doskonałości.

Wyjątek stanowią tylko rośliny. Te nie zjadają nikogo i są tylko pokarmem dla drugich. Flora pełnego morza, to roślinki tak małe, że oko nie uzbrojone większości z nich wogóle nie widzi. Niektóre z tych glonów dochodzą do tak drobnych rozmiarów, że przechodzą przez oka nawet najgęstszych sieci. Celem złowienia ich trzeba wodę

morską odwirować na centryfudze, by zebrać większą ilość tych małych istot w jednym miejscu naczynia, skąd można je przenieść pod mikroskop. Inne glony są nieco większe i te chwy-



1

ta się specjalnymi siatkami o gęstym utkaniu. Wszystkie one unoszą się w wodzie, poddając się biernie ruchowi fal i razem z mnóstwem równie małych zwierzątek, pływających wraz z nimi, tworzą t. zw. **plankton**.

Gdyby nie istniał plankton roślinny, życie na pełnym morzu nie mogłoby istnieć. Rośliny bowiem, w przeciwieństwie do zwierząt, umieją budować swe ciało wprost z substancji nieorganicznych. Wykorzystując energię promieni słonecznych tworzą żywą materię z elementarnych składników, czerpanych z wody morskiej. Glony planktonowe są w morzu właściwymi producentami pożywienia. Zwierzęta, małe czy duże, muszą pobierać pokarm w formie skomplikowanych związków organicznych i dlatego w istocie pozostają w zupełnej zależności od twórczej pracy roślin. Plankton roślinny stanowi pokarm dla zwierząt planktonowych, które padają z kolei ofiarą większych form, w tym także i ryb, rozprowadzając tym samym wypracowane przez glony związki organiczne wśród szerszych rzesz mieszkańców morza. Śledź np. żywi się głównie planktonem. Jeżeli zaś śledź stanie się łupem ryby drapieżnej, to i ta ostatnia korzysta w gruncie rzeczy z pożywienia przygotowanego przez glony, tylko że czyni to drogą pośrednią. Świat zwierzęcy morza (i zresztą nie tylko morza) jest więc, jako całość, wyłącznie konsumentem pożywienia. Trudno doprawdy wyobrazić sobie, że olbrzymie ilości żywej materii, zawarte w ciałach ryb, z których przecież tylko drobna część dostaje się na stół człowieka, zawdzięczają swe pochodzenie wyłącznie pracy mikroskopijnych glonów. One to rybakowi odbierają trud oracza, dostarczając mu gotowego plonu.

Zadanie to spełniają one wysiłkiem zbiorowym, występując w olbrzymich ilościach. Tam, gdzie napotykają na korzystne warunki życiowe, rozwijają się ich najwięcej i w tych okolicach morskich występują też najobficiej ryby. Gdy plank-

tonu jest mniej, także i ryby stają się mniej liczne wskutek ograniczonej ilości pożywienia. Dlatego to badania naukowe nad planktonem posiadają niezwykle znaczenia dla spraw rybactwa.

Określa się dziś nie tylko skład gatunków roślinnych i zwierzęcych planktonu, ale i gęstość rozmieszczenia tych żyjątek w wodzie. Bada się też wszelkie czynniki, mogące wpływać na rozwój planktonu, a więc zawartość potrzebnych mu do życia składników w wodzie morskiej, wpływ światła, temperatury i ruchów wody.

Oglądanie istot planktonowych pod mikroskopem może być zresztą źródłem wzruszeń nie tylko naukowych, ale i estetycznych. W kropli wody otwierają się tu całe nowe światy. Najbardziej rzucają się w oczy postaci dziwnie opancerzone i członowane zarazem, poruszające się energicznymi skokami. Na nóżkach i czułkach widać liczne szczecinki, a na przedzie przezroczystego ciała spostrzegamy jedno lub dwoje czarnych oczu. To skorupiaki z grupy wiosłarek i widłonogów (ryc. 1 i 2). Żywią się one glonami planktonowymi, które widzimy zresztą w tej samej kropli wody. Niektóre z nich, mimo że są roślinami i zawierają zieleni, mogą również energicznie się poruszać.

2



Służą im do tego celu witki, skręcające się na kształt biczyków. Są to wiciowce, glony jednokomórkowe. I wiciowce nieraz otaczają się czymś w rodzaju pancerza, który może odznaczać się osobliwym kształtem, wydłużając się w trzy zagięte rogi (ryc. 3).

Rogi te ułatwiają swemu właścicielowi unoszenie się w wodzie i przeciwdziałają opadaniu na dno. Do tego samego celu służą innym glonom długie nitkowate wyrostki, przy czym pojedyncze roślinki, każda odpowiadająca jednej komórce, łączą się w długie taśmy. Nie spo-



3

sób tu nawet w przybliżeniu opisać całą różnorodność postaci planktonowych. Z form roślinnych w skład planktonu wchodzi obok glonów jeszcze bakterie unoszące się w wodzie, a ze zwierząt zaliczamy tu zarówno jednokomórkowe pierwotniaki, jak i wyżej zorganizowane skorupiaki i robaki. W końcu także i postacie młodociane, czyli larwy wielkich robaków, skorupiaków, mięczaków i ryb mieszają się do tłumu żyjątek planktonowych.

Skromni oracze morza w retortach swych ciał przygotowują nieustannie olbrzymie ilości poży-

wienia, które może stać się jedną z podstaw bogactwa narodowego. Dziś, gdy przed rybakim polskim otwierają się znów przestrzenie Bałtyku, gdy mamy nadzieję, że wnet zarzuci on swe sieci również na Morzu Północnym i Atlantyku, nie pozwólmy, by plon morski szedł na marne. Ryby morskie powinny docierać do najdalszych zakątków kraju, tak by wszyscy mogli korzystać z energii słonecznej, związanej pracą morskich glonów.

Dr. Fryderyk Pautsch

A. W.

Wodni ludzie

Rozgorzał decydujący bój. Bój, który miał zwrócić nam prastare dzielnice słowiańskie oraz szeroki dostęp do morza. I oto nadeszła ta, gorąco oczekiwana chwila, gdy sztandar polski załopotał znów nad Bałtykiem, nie na małym jeno skrawku, jak poprzednio, lecz na potężnej 500-kilometrowej połaci jego wybrzeża.

Ze zrozumiałym napięciem i utęsknieniem oczekiwała tej chwili zwłaszcza szczupła garstka ocalałych z pogromu Ludzi Morza, którzy przetrwali w kraju ciężkie chwile niewoli. Ściągnęli do Lublina ze wszystkich zakątków kraju i snując plany na przyszłość, czynili gorączkowe przygotowania.

Ruszyły wreszcie grupy operacyjne tuż za posuwającym się frontem, by natychmiast objąć w posiadanie i zabezpieczyć odzyskane wybrzeże i jego cenne urządzenia.

Zadanie było olbrzymie, Ludzi Morza mało. Wówczas to, by jak najrychlej przygotować kadry pracowników morza, zorganizowano pierwszy w odrodzonej Polsce kurs „wiedzy żeglarskiej“.

Marzec 1945. Zima trzymała nas jeszcze w swych okowach. Nic to, że wykładający i słuchacze kostnieli z zimna w sali wykładowej, zapał, ożywiający kilku, buchnął jasnym płomieniem, ogrzewającym wszystkich.

Słuchając różnych terminów żeglarskich, czy to ciekawych przegód, ze swadą opowiadanych przez kapitana Maciejewicza, zdawać się mogło, że już dolatuje nas wiatr od morza i słyhać szum fali bałtyckiej.

Skończył się kurs. Wówczas, realizując myśl Prezesa Zarządu Gł. Ligi Morskiej, pośła Żołny-Manugiewicza, utworzono Lubelski Hufiec Morski, mający w szerszym ujęciu przygotować kadry Ludzi Morza. Praca paru — dosłownie — ludzi, wyczarowała „z niczego“ zwarte, karne oddziały L. H. M. Korzystając ze skromnego poparcia Zarządu Gł. L. M., Hufiec, liczący kilkuset umundurowanych chłopców i dziewcząt, wyruszył nad jeziora Mazurskie. Tam po przejściu praktycznego wykształcenia, odpowiednio wysegregowany i przygotowany element przekazano na wybrzeże.

Ze względów praktycznych część Hufca szkolono w Olsztynie, zaś resztę w Łuczanach. Warunki wodne obu tych miejscowości doskonałe. Dość nadmienić, że np. w Olsztynie po traktacie Wersalskim mieścił się ośrodek szkolenia niemieckiej marynarki wojennej, odpowiednio do tego celu wyposażony, jak widać z pozostałych urządzeń. Niestety, zawierucha wojenna poczyniła tu ogromne szkody, spowodowane głównie bezmyślnym barbarzyństwem, ale ładna i wygodna przystań, solidne moło, wybiegające daleko w jezioro, stanowią doskonałe warunki szkolenia.

Załopotąła na maszcie sygnałowym bandera biało-czerwona. Przystąpiono najpierw do uporządkowania przystani, a następnie do szkolenia. Uruchomiono kilka szalup oraz korzystając z przywiezionego żagla, jedną jolę mieczową. Z reszty pięknego taboru nie można było narazie korzystać, gdyż wymagał on remontu.

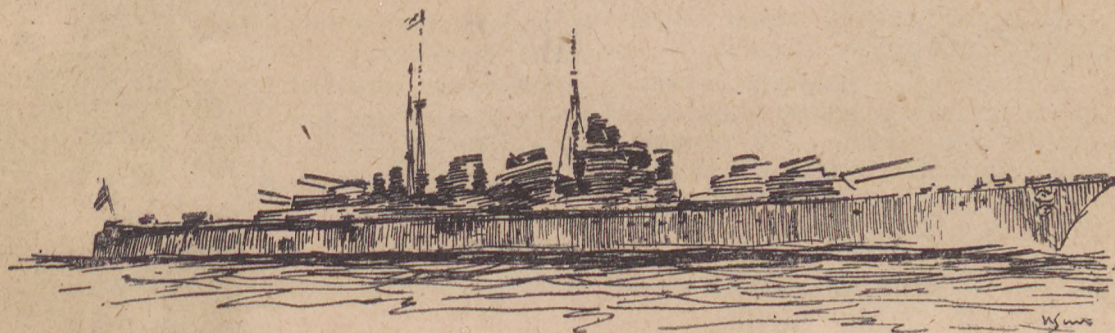
Któż opisze radość żeglarza, gdy po długich jak wieki 6 latach niewoli znów poczuł w swych dłoniach rumpel steru oraz napięte szkoty żagli, zaś wiatr mu zagrał na wantach najpiękniejszą dla ucha wodniaka pieśń! To też choć chłodno i głodno bywało, uśmiech nie zniknął z twarzy przyszłych Ludzi Morza, a gromka pieśń „Wesoła marynarska wiara“ rozlegała się donośnym echem po ulicach starego Olsztyna.

Minęły tygodnie. Opustoszał ośrodek wodny w Olsztynie. Lecz dziś w Gdyni wspaniałe okręty podwodne „Sęp“, „Rys“ i „Zbik“ stoją spokojnie, przycumowane obok naszego pięknego statku szkolnego „Dar Pomorza“, a niejeden wodniak z L. H. M. teraz, jako uczeń Szkoły Morskiej, wspina się po wantach dumnej fregaty. Inni pracują już jako rybacy. Jutro jako budowniczowie dźwigną okaleczoną Gdynię-Port do jej dawnej świetności.

L. H. M. spełnił swoje zadanie. Dzięki niemu przybyli nowi Ludzie Morza. To też świadomość dobrze spełnionego czynu, nas, biorących udział w utworzeniu i szkoleniu L. H. M., napełnia dziś słuszną dumą.

Gdańsk, 20.II.1945.

A. W.





Konstanty Symonolewicz

Testament barona Tanaki

Kilka lat przed wojną ogłoszono anonimowo (prawdopodobnie jednak przez czynniki japońskie), t. zw. „Testament Barona Tanaki“, zmarłego męża stanu Japonii. W tym dokumencie, rzekomo złożonym cesarzowi, zawarty był dokładny program mocarstwowego rozwoju Japonii na lądzie azjatyckim. Związek Radziecki miał być odsunięty „za Ural“, Chiny, po rozbiciu na trzy części, poddane wyłącznym wpływom Japonii i wprzęgnięto do jej triumfalnego rydwanu jako rynek zbytu dla japońskiej produkcji przemysłowej, Indie Holenderskie przeznaczone do eksploatacji jako źródło brakujących Japonii surowców, a cała usiana wyspami przestrzeń, od Filipinów do Australii włącznie, miała stanowić teren emigracyjny dla nadwyżki ludności japońskiej. Dokument ten, aczkolwiek uznany przez urzędowe sfery japońskie za apokryf, narobił wówczas dużo hałasu w prasie zachodniej, zwłaszcza, że podbój Mandżurii był wtedy już faktem dokonany, a próby rozczłonkowania Chin były właśnie w toku. Dopiero jednak teraz możemy należycie ocenić jego znaczenie, gdyż przebieg wojny na Pacyfiku całkowicie pokrywa się z testamentem Tanaki, z jednym tylko wyjątkiem, dotyczącym Związku Radzieckiego. Prawdopodobnie była to korekta wniesiona do pierwotnego planu wobec trudności napotkanych w wojnie z Chinami.

Jest zupełnie zrozumiałe, że realizacja takiego gigantycznego planu wymagała przede wszystkim potężnej floty wojennej zarówno dla podboju wielkiego obszaru wyspiarskiego, jak i dla rządzenia nim. Dlatego też rozbudowa japońskiej floty wojennej nabiera od czasu Pierwszej Wojny Światowej takiego rozmachu, że zaczyna budzić poważny niepokój w wielkich mocarstwach mor-

skich — W. Brytanii i S. Z. A. Pod ich presją Japonia podpisuje w roku 1922 Układ Waszyngtoński, który ograniczył liczbę tonażu pancerników i lotniskowców dla pięciu państw morskich według stosunku — 5 dla W. Brytanii i S. Z. A., 3 — dla Japonii i po 1.67 dla Francji i Włoch. Układ ten oczywiście nie odpowiadał Japonii i szereg lat następnych upływa z jednej strony pod znakiem rozbudowy przez nią tonażu mniejszych jednostek, nie objętych układem, a z drugiej — ciągłych żądań zrównania parytetu z W. Brytanią i S. Z. A.

W rezultacie Konferencja Morska w Londynie z roku 1930 uznała całkowite równouprawnienie Japonii co do budowy łodzi podwodnych i ustaliła lepszy stosunek 10:6 dla 10.000 tonowych krążowników i 10:7 dla kontrtorpedowców. Nowy układ również nie zadowolili Japonii, gdyż właściwie tylko sankcjonował istniejący stan rzeczy, a japońska marynarka wojenna zareagowała nań samobójstwami kilku młodszych oficerów, uczestnika wewnętrzna, prowaników Konferencji. W międzyczasie ostra władza przez t. zw. partię militarystów z ówczesnymi „zbyt ustępliwymi“ naczelnymi władzami państwa, dawała armii i flocie



coraz większe wpływy polityczne. Znalazło to swój wyraz w stopniowaniu przez Japonię następnej konferencji morskiej w roku 1935 i w wypowiedzeniu przez nią zarówno układu waszyngtońskiego, jak i t. zw. układu 9 państw, gwarantującego całość i suwerenność Chin oraz zasadę „otwartych drzwi“ w tym kraju, czyli równe dla wszystkich państw możliwości handlowe.

Od tej chwili żadne ograniczenia nie stały na przeszkodzie do rozbudowy japońskiej floty wojennej. Rola jej w rozpoczętej w roku 1937 wojnie z Chinami znowu nie przysporzyła jej specjalnych laurów ze względu na brak godnego przeciwnika. Kiedy więc armia lądowa szła od jednego triumfu do drugiego, coraz bardziej wsiąkając w bezkresne przestrzenie Chin, flota wojenna niecierpliwie znosiła przymusową bezczynność, skracając sobie stan oczekiwania ciągłym powtarzaniem swojego naczelnego hasła „minami e“, „minami e“ (na południe). „Na południe“ — to znaczy w kierunku Filipinów, Indii Holenderskich, Australii... — ziem obiecanych Wielkiego Nipponu, przy których flota japońska stoczy decydujące bitwy, na zawsze utrwalając hegemonię swojej ojczyzny nad Azją Wschodnią i Oceanią. Pomimo bowiem niechęci, odczuwanej w stosunku do W. Brytanii, stojącej na przeszkodzie do jej rozwoju mocarstwowego na lądzie zarówno Azji, jak i Australii, Japonia, a zwłaszcza jej koła wojskowe, uważały Imperium Brytyjskie za jedyny dla siebie wzór do naśladowania, gdyż stworzył je naród wyspiarski dzięki rozbudowie swojej floty wojennej i handlowej.

Przedłużająca się wojna z Chinami, które w tym ciężkim dla siebie okresie miały szczęście walczyć pod dowództwem „właściwego człowieka na właściwym miejscu“ i należycie wyzyskać dwa główne swoje atuty — czas i przestrzeń, — wyprowadziła z równowagi nawet niektóre z kierowniczych osobistości japońskich, których enuncjacje rzuciły pewne światło na prawdziwe zamiary japońskich kół wojskowych. Tak admirał Suetsugu, już na parę lat przed wybuchem Drugiej Wojny Światowej, publicznie wyznał, że Japonia nie obawia się rozszerzenia konfliktu z Chinami na cały świat, gdyż w powstałym wówczas zamęcie tym łatwiej potrafi zrealizować swoje plany. Biedny admirał nie był szczęśliwym prorokiem, ale nieostrożna jego otwartość została niewątpliwie należycie oceniona przez miarodajne czynniki w S. Z. A. i W. Brytanii.

Wypowiedzenie układu waszyngtońskiego i zerwanie konferencji 1935 r. całkowicie rozwiązało ręce militarystom japońskim, ale oczywiście i ich anglosaskim współzawodnikom. Rozpoczął się ponownie wyścig budowy okrętów, przy czym Japonia swoje prace w tym kierunku osłoniła głęboką tajemnicą, co zresztą miało ten skutek, że jej osiągnięcia raczej przeceniano, niż niedoceniano.



Według danych statystycznych z kwietnia 1938 r. tonaż wojenny floty japońskiej wynosił 937.400 ton oraz 225.300 w budowie, podczas gdy tonaż floty brytyjskiej i amerykańskiej wynosiły — pierwszej 1.347.500 i 655.100 w budowie, a drugiej 1.307.400 i 433.000.

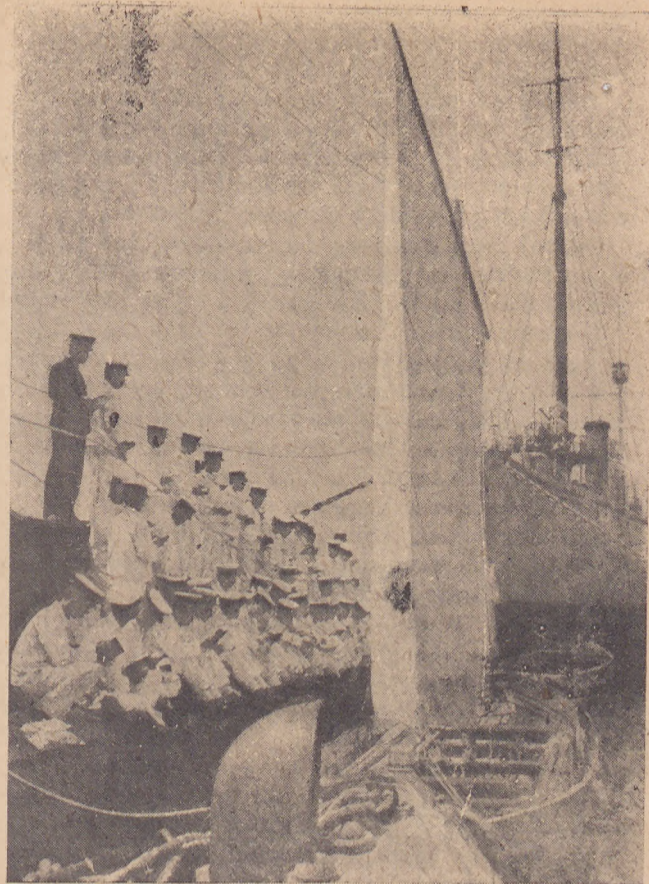
O ile przypuścimy, że okręty znajdujące się w budowie, zostały wykończone przed przystąpieniem do wojny Japonii i S. Z. A., tonaż Japonii wynosiłby 1.162.700, S. Z. A. — 1.740.400 i W. B. — 2.002.600, czyli sytuacja byłaby mocno na niekorzyść Japonii. Ale flota brytyjska była rozrzucona po całym świecie dla obrony dalekich kolonii, znaczna jej część ścierała się na Morzu Śródziemnym z flotą włoską, a nie mniejsza — t. zw. home fleet (flota domowa) pilnowała kraju, jego komunikacji morskich i trzymała w szachu niewielką, ale posiadającą wysoką wartość bojową, flotę niemiecką. Co zaś się tyczy Ameryki, to i ona, chociaż zabezpieczona od strony Atlantyku, musiała



jednak trzymać na tym oceanie pewną część floty dla walki z łodziami podwodnymi i ochrony komunikacji z Europą. Jeżeli ponadto weźmiemy pod uwagę, że zarówno we flocie brytyjskiej, jak i amerykańskiej było sporo okrętów starych i że oba te kraje dzieliła od wybrzeży dalekowschodnich ogromna przestrzeń, flota zaś japońska składała się z okrętów nowych i „była u siebie“, dojdziemy do słusznego wniosku, że szanse stron walczących były co najmniej równe, a może nawet pewna przewaga była po stronie Japonii.

Tak zapewne myślały i japońskie sfery kierownicze, znajdujące się w chwili wybuchu wojny już pod całkowitym wpływem wojskowych ekstremistów, gdyż wiadomość o zerwaniu rokowań nie tylko została przyjęta entuzjastycznie, ale niecierpliwa flota wojenna, nie czekając nawet na formalne wypowiedzenie wojny, dokonała, jak w roku 1904 na Port Artura, zdradzieckiego napadu na Pearl Harbour, wojenny port na Hawajach, i zdążyła tam zatopić kilka okrętów liniowych i krążowników. Następnie rozpoczęła się wojna morska, o tyle błyskawiczna, że, poza twierdzą Corregidor na Filipinach, nie natrafiła nigdzie na większy opór aż do chwili, kiedy poważnie zaczęła zagrażać Australii.

Ten zwrotny punkt wojny na Pacyfiku wykazuje dużą analogię z takimiż punktami zwrotnymi w Europie i Afryce. Odparcie zwycięskich wojsk niemieckich z pod samych niemal bram Moskwy i wiekopomna obrona Stalingradu były końcem niemieckich zwycięstw i przesądziły ich ostateczną klęskę, jak również bitwa pod El-Alamein zdecydowała o porażce armii Rommla i upadku Italii. W wojnie na Pacyfiku rolę tę odegrały dwie ciężkie bitwy morskie, stoczone między flotą amerykańską i japońską u wybrzeży wysp Archipelagu Salomonowego. Obie one zostały przez urzędowe enuncjacje japońskiego sztabu określone jako „nierozstrzygnięte“, ale flota japońska wycofała się z miejsca boju, podczas gdy amerykańska pozostała na miejscu. Czy stało się to wskutek przewagi amerykańskiej floty, czy towarzyszącego jej lotnictwa — dowiemy się z przyszłych bardziej szczegółowych sprawozdań, ale niezaprzeczonym faktem jest, że od tego czasu flota amerykańska swobodnie pływała w okolicach obsadzonych przez japońskie garnizony wysepek i wysp, a flota japońska unikała spotkania z nią, trzymając się w pobliżu ojczystych wybrzeży. Na ratunek zagrożonej przez Amerykanów wyspy Saipan, w archipelagu Marianańskim, przybyło tylko kilka jednostek lżejszych, które z łatwością zostały odpedzone, i kilkutyśięczny garnizon wyspy poległ do ostatniego człowieka bez żadnej poważniejszej próby okazania mu pomocy. Mniej więcej to samo miało miejsce na wyspach Aleuckich, zajętych przez Japonię w pierwszym — triumfalnym okre-



sie wojny i na wyspach Bonin i Riu-kiu, rdzennych posiadłościach japońskich. Wogóle poza „dżibaku“ — indywidualnymi wyczynami lotników, rzucających się wraz z samolotem na kadłub okrętu nieprzyjacielskiego, w całym przebiegu wojny trudno dopatrzeć się jakiegś zasługującej na uwagę akcji floty japońskiej. Okazała się ona pod każdym względem niższą od floty amerykańskiej, o czym świadczą nie tylko ostateczny wynik wojny, ale i szereg poprzedzających go posunięć, poczynając od „połknięcia przynęty“ w postaci olbrzymiego obszaru, którego utrzymanie przekraczało jej siły. Flotę japońską zgubiła zbyt duża pewność siebie, połączona z niedostateczną znajomością sił i możliwości przeciwnika i odpowiedzialność za zgubę jej, armii lądowej i całego kraju ponoszą wyłącznie koła ekstremistów wojskowych, którzy w ciągu szeregu lat zdążyli odsunąć od steru władzy, a nawet dowództwa wojskowego wszystkie elementy rozsądniejsze i umiarkowane.

Kiedy w sześćdziesiątych latach ubiegłego stulecia dowódca eskadry amerykańskiej, komandor Perry, zmusił izolowane państwo wyspiarskie do „otworzenia drzwi“, nikt nie przypuszczał, że w niespełna czterdzieści lat potem przez te drzwi wyjdzie na arenę międzynarodową nowe wielkie mocarstwo, które stanie się stałą groźbą dla pokoju świata i po upływie drugich lat czterdziestu znowu spadnie do poziomu drugorzędного państwa ubogich wyspiarzy. Tak się jednak stało. słuszenie.

Konstanty Symonolewicz

MUZYKA MORZA

Żeglarze, marynarze i rybacy lubią śpiewać. Nie tylko dla rozrywki po pracy, ale właśnie p r z y pracy, w takt wiosła, przy ciągnięciu liny, przy windowaniu kotwicy. I dziś jeszcze, kiedy prawie zupełnie zanikły pieśni przy pracy, ludzie morza śpiewają. Zabytkiem morskiej pieśni ludowej są owe anglosaskie „shanties“, śpiewane przez marynarzy przy pracy. Nieraz są to przyśpiewki satyryczne, śpiewane docinki pod adresem kapitana okrętu, słowem — szopka okrętowa. I te niepisane zabytki rozwiewają się odrazu po ich powstaniu, żaden zbiór ich nie utrwał — jak chmury, przemijają z wiatrem i falą...

Po ilości morskich pieśni możemy poznać w jakim stopniu dany naród jest „morski“. To dział etnografii „płynnej“. Dalekie migracje pieśni są nie mniej ciekawe niż prawa przelotu ptaków przez morze. Ale samo morze — ono zawsze śpiewało wyobrazni muzyków nawet bardzo lądowych.

Jak o przygodach zamorskich pisywali* niegdyś literaci, którzy nigdy w życiu morza nie widzieli, jak na domowym zapiecku wymyślali sobie historie o „dobrym żeglarzu i szlachetnym dzikusie“ — tak i kompozytorowie tworzyli sobie morze z wyobraźni pożyczonej od literatury. Morze mitologiczne! Wiemy, że rozpętywał je obrażony Neptun, którego trzeba było przebłagać, co powtarzało się w niezliczonych operach i baletach. Ale to było morze suche — papierowe i literackie. Muzyka miała tu stale umowne sposoby falowania, miała swe płynne figuracje i kołyszące rytmy. Słowem — morze klasyczne.

Ale romantyczne morze już jest inne. Tu groza wieje od morskich ballad i śpiewów, jakie jeszcze może śpiewali Wikingowie, albo ci dawni Skandynawi, którzy na kilkaset lat przed Kolumbem odkryli Amerykę. Romantyczne postacie! A i samo morze ma swój romantyzm — wieczny i odwieczny. Romantyczna epoka rozkołysała i morską wyobraźnię muzyków — bezmiar oceanu, żywiołowy fatalizm i fatalistyczny żywioł, a nad tym wszystkim polatuje wiatr, co opowiada historię świata i poświstem wtóruje refrenom ballad. Ballady mówią o zaginionych na morzu, o tułaczach...

Morze stało się dramatyczne. Nie wystarczały już rokokowe zefiry i neapolitańskie barkarole, morze jest teraz przeżyciem, doznaniem. Kiedy uczeń pyta Beethovena czy sonata „Appassionata“ nie wyraża jakiegoś może programu poetyckiego, czy nie ilustruje jakiegoś wydarzenia, nie przedstawia jakiegoś obrazu — bo tyle w niej dra-

matyczności wezbranej bezsłowną treścią — mistrz odpowiada: „Czytaj „Burzę“ Szekspira“.

A jednak Beethoven był lądowym człowiekiem, nigdy morza nie widział. W n i m morze szalało — jego morze to jeszcze ideologia... Wagner — ten już przeżył morze, i to w krytycznej chwili swego życia, kiedy z Rygi przez Bałtyk i potem wokół Danii, uciekał przed wierzycielami do Paryża — okrętem z żoną i dużym psem. Burza, jaką wtedy przeżył, była wielkim przeżyciem, którego odzwierciedleniem stał się dramat muzyczny Wagnera „Okręt Widmo“ — pierwsza opera prawdziwie morska, fatalna i balladowa. W niespełna 20 lat potem, młody kadet marynarki rosyjskiej, Mikołaj Rimskij-Korsakow na „Ałmazie“ opływa świat — i gdzieś na tamtej półkuli powstaje jego pierwsza, i wogóle pierwsza rosyjska, symfonia, dzieło młodości kompozytora, który potem dał wspaniałe morskie epizody w poemacie symfonicznym „Szeherazada“, w operach „Car Saltan“, „Sadko“.

Ile jest morza w kompozycjach światowego repertuaru? Którzy z kompozytorów są marynarzami albo uprawiają nautykę? Którzy z zawodowych marynarzy komponują? — nic nie kępuje ludzkiej pracowitości, która i w tej dziedzinie zapewne już dokonała spisu nazwisk, skatalogowania przykładów, statystyki itd.

Ale istnieje jeszcze interesująca odmiana tematu „muzyka morza“, a mianowicie: morze jako pejzaż muzyczny, więc jako przedmiot muzycznego malarstwa. Kiedy pojawiła się wspaniała impresja orkiestrowa Claude Debussy'ego „Morze“, słuchacze uważali, że to morze jest jakoś dziwnie płytkie, że za dużo w nim... wody. Dziś świat muzyczny wie, że „Morze“ Debussy'ego jest obrazem, że nawet „pogwar fali“ czy „dialog wiatru z morzem“ są tu raczej problematami świetlnymi, przetłumaczonymi na muzykę.

Morze — przeżyciem. Atonalna muzyka była też jednym z przeżyć morskich... prozaiczniejszych.

A polskie morze? — Moniuszko w „Sonetach Krymskich“ daje dramatyczny opis burzy, — Nowowiejski uważał, że jego opera, która miała „traktować“ o Adriatyku, może być równie dobrze... „Legendą Bałtyku“ i pod tym tytułem ukazała się ona w Operze Warszawskiej (wolność mórz!). Tadeusz Joteyko w swych „Szkicach Morskich“ poczuł wiatr od morza, wreszcie Witold Maliszewski powrócił do romantycznego morza w operze-balecie „Syréna“.

Karol Stromenger



PROBLEMY RYBOŁÓSTWA

Często sporządza się obecnie zestawienia wkładów wniesionych do naszej gospodarki narodowej przez ziemie odzyskane. Rozpatrzmy, co wnoszą do naszego rybołóstwa morskiego odzyskane wybrzeża b. Wolnego Miasta, Prus Wschodnich i Pomorza Zachodniego, oraz zbadajmy problemy wynikające z obecnego ich stanu zagospodarowania.

Z góry należy stwierdzić, że wkład ich jest narazie wkładem potencjalnym; obecnie są one tylko bazą rozwojową przyszłego rybołóstwa morskiego.

Przy intensywnej pracy i dobrej gospodarce, korzyści, jakie da rybołóstwo morskie tych ziem naszej gospodarce narodowej, będzie bardzo znaczne.

Przejrzyjmy kolejno elementy składające się na całość, którą nazywamy rybołóstwem morskim: porty i przystanie, przemysł rybacki, tabor pływający i rybacy.

Na ziemiach odzyskanych stosunkowo najlepiej przedstawia się stan portów i przystani rybackich. Na całym wybrzeżu uzyskaliśmy 8 większych portów rybackich i kilkanaście mniejszych i 150 osiedli rybackich. Zniszczenia ich są stosunkowo niewielkie. W większości portów rybackich znajdują się małe stocznie rybackie, hale rybne, w niektórych małe chłodnie z wytwórniami lodu i stosunkowo dobrze rozbudowany przemysł rybny w postaci licznych wędzarni i fabryk konserw rybnych.

Sumaryczne zestawienie wykazuje, że na terenach odzyskanych znajdowały się w r. 1939 co najmniej następujące ilości zakładów przemysłu rybnego:

Stoczni rybackich 12,
chłodni i wytwórni lodu 6,
zakładów sieciarskich 3,
wędzarni i fabryk konserw rybnych 104,
fabryk beczek i skrzyń 4,
fabryk mączki i olejów rybnych 3.

Jeśli do nich dodamy zakłady istniejące na dawnym naszym wybrzeżu w ilości:

Stoczni rybackich 1,
chłodni i wytwórni lodu 2,
wędzarni i fabryk konserw rybnych 46,
fabryka beczek 1,
fabryka mączki i olejów rybnych 1,

to stwierdzić możemy, że Polska dysponuje obecnie wcale pokaźną ilością zakładów rybnego przemysłu. Naturalnie, że stan zakładów zdolnych do natychmiastowej produkcji, jest niewielki, gdyż pewna ilość została całkowicie zniszczona w czasie działań wojennych, a duża część pozbawiona jest maszyn i części urządzeń. Przy szybkiej i planowej akcji odbudowy doprowadzić można szybko wszystkie zakłady do stanu zdolności produkcyjnej. Stan taboru pływającego obecnie jest zupełnie niedostateczny. Z 368 kutrów motorowych i 3.746 łodzi rybackich zarejestrowanych w roku

1939 na tym wybrzeżu dla rybołóstwa polskiego, pracuje obecnie zaledwie kilka kutrów i około 50 łodzi rybackich. Duża część pływającego taboru została przez ustępujących Niemców wywieziona na zachód, względnie zniszczona. Pozostałe na wybrzeżu niemieckie kutry motorowe zostały zajęte przez wojska radzieckie, jako zdobycz wojenna i narazie nie został ani jeden kuter przekazany naszym władzom. Polskie władze rybackie będą musiały zatem dostarczyć rybołóstwu tego terenu odpowiedniego taboru, celem wyzyskania zasobów rybnych tych wód. Pod względem wydajności wody te są znacznie bogatsze od dawnego naszego wybrzeża. Otrzymujemy dostęp do bogatych w ryby wód koło Bornholmu, na ławicy słupskiej i rybne obszary w zalewach szczeecińskim i elbiąskim. Połowy niemieckiego rybołóstwa przybrzeżnego w r. 1939 na wybrzeżu odzyskanym dały pokaźną ilość ponad 18.000 ton, co stanowi wielokrotną cyfrę połowów, osiągniętych na dawnym naszym wybrzeżu i około 20% ogólnych połowów całego Bałtyku. Jak zatem widzimy wkład rozwiniętego rybołóstwa morskiego ziem odzyskanych będzie bardzo pokaźny.

Równie fatalnie jak stan taboru pływającego, przedstawia się stan wyszkolonego elementu ludzkiego. Pewna ilość rybaków Niemców pozostała na wybrzeżu, lecz będą oni musieli opuścić nasz kraj, podobnie jak i inni Niemcy. Należałoby użyć ich do czasu wysiedlenia w charakterze pomocniczym przy połowach, ze względów praktycznych powinni oni jako ostatni Niemcy opuścić nasze wybrzeża.

Jak wiadomo, nie posiadamy dostatecznej ilości polskich rybaków morskich; jest ich zamała ilość do uruchomienia rybołóstwa na dawnym naszym wybrzeżu.

Nowy element rybacki możemy jedynie stworzyć drogą osadnictwa rybackiego. Należy wykorzystać rybaków słodkowodnych z głębi kraju, chcących osiedlić się na wybrzeżu, zdemobilizowanych żołnierzy i marynarzy i innych chętnych, celem stworzenia dostatecznych kadr. Wedle opracowanych przez władze rybackie planów, osadnictwo rybackie winno objąć cały pas wybrzeża szerokości 2—3 km., przy czym wolne osady i gospodarstwa rybackie oraz nadające się do tego inne gospodarstwa miałyby być zaludnione nowymi rybakami. Dla przystosowania do nowego zawodu, rybacy ci musieliby przejść odpowiednie przeszkolenie teoretyczne i praktyczne pod kierunkiem instruktorów rybackich i odpowiednio wybranych rybaków z naszego wybrzeża. Po przejściu przeszkolenia kandydat otrzymałby na stałe przydział gospodarstwa rybackiego z kawałkiem ziemi i zaopatrzone byłoby powoli w łódź, sprzęt rybacki, a z czasem i w kuter. Kutry, jak wiadomo, bazują w większych portach, to też tylko rybacy osiedleni przy nich mogliby je posiadać. Posiadanie ziemi rolnej zabezpieczałoby ich w okresie przejściowym, a później w t. zw. martwym sezonie. Plan ten wymaga ze strony państwa znacznych wydatków na zakup taboru

i sprzętu oraz na akcję szkoleniową i osadniczą, które jednakże zostałyby szybko zwrócone wkładem nowopowstałego rybołóstwa do naszej gospodarki narodowej.

Niestety, opracowany plan rozesłany przez władze rybackie do zainteresowanych czynników, dotąd nie został rozpatrzony, a ostatnio coraz częściej dochodzą wieści, że opuszczone osady rybackie zajmowane są przez ludzi nie mających nic wspólnego z rybołóstwem morskim.

Sprawa ta jest bardzo ważną, to też należy jak najszerszej o tych problemach mówić i zaznaczać z nimi zainteresowane czynniki rządowe i społeczeństwo. Jeśli sprawa osadnictwa rybackiego nie ruszy szybko, to nie może być mowy o objęciu przez nas wybrzeża morskiego, nie może być mowy o podjęciu pracy rybołóstwa morskiego na tych ziemiach. Nie trzeba przecież wyliczać, jakie są potrzeby nasze na polu pokrycia zapo-

trzebowania na rybę morską. Bez tego rybołóstwa nie ma mowy o ruszeniu produkcji tych wszystkich zakładów przemysłu rybnego, które na tych ziemiach otrzymaliśmy.

Ci wszyscy, którzy garną się do pracy w rybacztwie morskim, muszą znaleźć odpowiednie warunki, nie możemy ich stracić. Prowadzone kursy (obecnie 2, jeden na terenie gdańskim i 1 w Postominie) są ograniczone brakiem taboru. W miarę jego zwiększenia, ilość ich będzie pomnożona, ale są to tylko fragmenty akcji, która musi być przeprowadzona na wielką skalę, wedle jednego opracowanego planu, z dostateczną szybkością i energią. Celem jej, to zagospodarowanie odzyskanego wybrzeża przez stworzenie takiego rybołóstwa, jakie tam istniało, a następnie rozwinięcie jego stosownie do naszych potrzeb.

Mgr. Ludwik Milanowski

Ludwik Świeżawski

Wieść o morzu

Wracamy do ciebie, Morze,
siostrze, przestrzeni ojczyzna —
oderwani wrogą przemocą, odrzuceni jak muszle na brzeg
flago płynna, ogarnij nas, flago srebrzysta
niech nas ukoi kołys twych fal
i zabrzmi burzliwy twój śpiew.

• Krawędzie naszej ziemi, wód twoich obszarnych krawędzie
zetknięte z sobą na wieczność, zetknięte z sobą od wicków,
my w tobie, — nierozłączni, — będziemy
i ty w nas będziesz
w obręcz nieprzełamana los szczęśliwy nas przekuł.

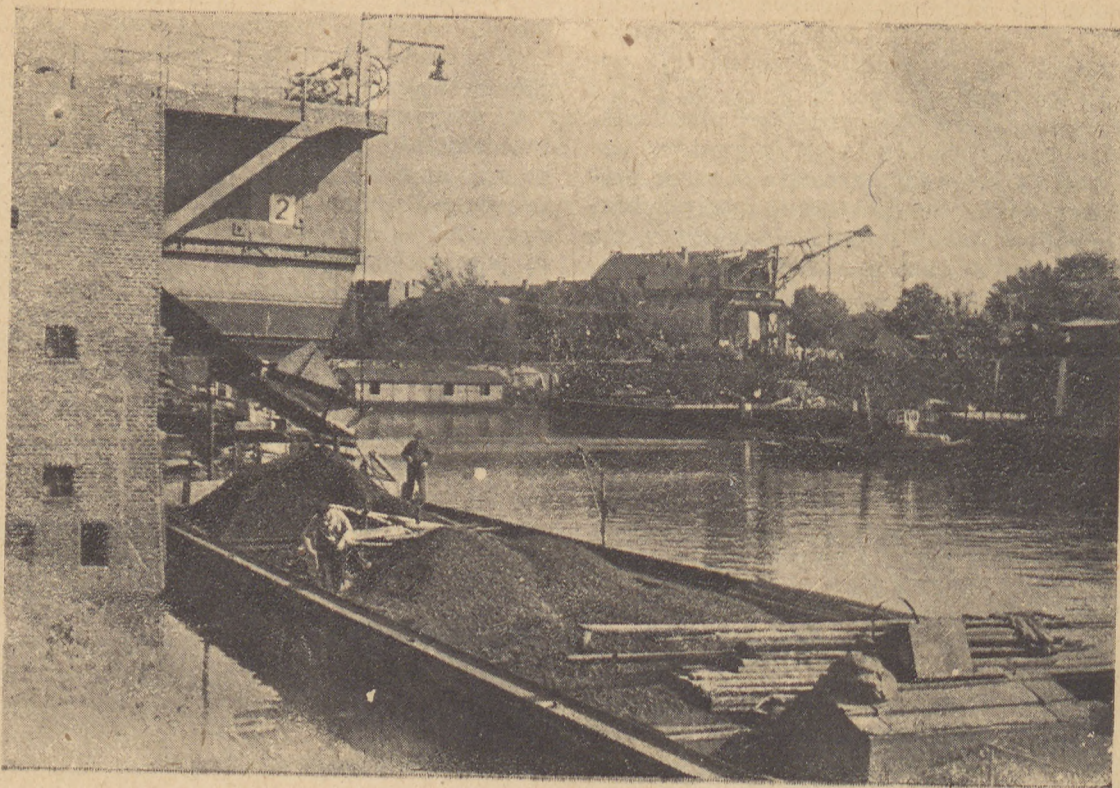
Kiedy w przedwiecznych słońcach
z sosen spadały żywic złociste łzy
pluskała taksamo fala rozgwarzonym przypływem
dzieje tężały w bursztyny
poprzez dzieje — niezmiennie — ty
polskie morze, bijące w progi kraju, tętno nasze żywe.

Chcieli nam zabrać ciebie pokusą, groźbą, potęgą
przeciąć naszych wspólnych żył żywotne nurty,
ale myśmy z tobą związani nad życie mocniejszą przysięgą
w twe głębie przepastne ślub zapadł
jak pierścień rzucony za burtę.

Całe szaleństwo wojny, wściekłość, męka i gloria
o ciebie, Morze niezmierne, —
zbiornico polskich wód
ku tobie krwi naszej strumienie
dla ciebie hekatombi ofiar
nakaz niezłomnie przez mękę do brzegów twoich nas wiódł.

Wracamy dzisiaj do ciebie
płynąca ojczyzno
ku naszym podpływasz dłoniom, ku naszym sercom i słowom
zorzę świtają nad tobą
ponad wielką przestrzenią bałtycką
jesteśmy przy tobie — Morze — razem — znowu.

Ludwik Świeżawski



Polski węgiel

Nasz lądowy zaścianek

Nakładem Wydawnictwa Marynarki Wojennej ukazało się w tych dniach w broszurze przemówienie Delegata Rządu dla spraw Wybrzeża, inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego, wygłoszone na Sejmie Morskim w Gdyni. Wśród wielu pożytecznych wydawnictw Marynarki Wojennej, broszura ta zasługuje na specjalne omówienie, chociaż bowiem wzmiankowano ją szeroko w sprawozdaniach z posiedzenia, a i my podaliśmy kilka cytata w artykule Jana Leśniewskiego w ostatnim numerze „Morza” — jest to głos tak ważki i tak kompetentny, że wszyscy, którzy chcą mieć jasne pojęcie o sprawie morskiej, powinni przeczytać ją w całości.

W zwięzłym i barwnym przemówieniu inż. Kwiatkowskiego podał cały szereg cyfr, dotyczących zniszczeń wojennych, rozbudowy urządzeń portowych i planów na przyszłość. Te cyfry warto poznać, a nawet zapamiętać, żeby orientować się dobrze w całokształcie zagadnienia, ale nie w nich leży największa wartość przemowy inż. Kwiatkowskiego. Leży ona w ogólnym, powiedziabym, humanistycznym podejściu. To nie tylko świetny specjalista zabiera głos w sprawach, na których się zna najlepiej, to człowiek mówi do ludzi. Lapidarne powiedzenia, doskonałe określenia, piękne i nowe porównania zdobią tę małą broszurkę, budząc gorący odzew czytelnika. Delegat Rządu nie operuje suchymi tylko cyframi czy abstrakcyjnymi pojęciami, ale pod te cyfry i te abstrakcje podkłada żywą i odczuta treść.

Mówi więc najpierw o wynędzniałym cieniu powojennej Polski, o cmentarzysku szarej, bezkresnej pustyni morskiej, która rozciągała się u naszego wybrzeża. „Jesteśmy ludźmi XX wieku — mówi ob. Kwiatkowski — przerzuconymi brutalnie w warunki bytu, które były udziałem ludzi w połowie XVII wieku. Wbrew wszystkim przeszkodom i trudnościom musimy powrócić do własnego czasu!”

I powracamy, choć nie możemy się oprzeć wrażeniu, że są czasów przedwojennych oddziela nas cała epoka geologiczna. Bo oto porty ożywają, zaludnia się nasze wy-

brzeże, po rozminowanych przestrzeniach wodnych krążą majestatycznie kręty, powstają magazyny, wskrzeszamy stocznie, to ruch, to gwar, to nowe życie! I oto razem z naszymi możliwościami technicznymi siedem bander przesuwa się przez nasze porty: polska, szwedzka, fińska, radziecka, amerykańska, brytyjska i norweska. Dzień 18 lipca jest dniem przełomowym, kiedy zakończyła się „rekonwalescencja naszych portów wiślanych”.

Ale „wybrzeże jest taką samą częścią organiczną Polski, jak każda inna ziemia, ulegamy tym samym błędom... które sprawiają, że to jeszcze trochę nie morska na wielką skalę państwową kraina, ale nasz stary, lądowy zaścianek”. Mieliliśmy wprawdzie przed wojną „znaczny obszar państwowy, wielką cyfrę ludności, pracowitość i oszczędność, wielki stopień samowystarczalności gospodarczej i znaczny przemysł. Ale każdy z tych wielkich aktywów był słabony jakimś refleksem pasywnym. Wielki organizm państwa ledwo się docisnął do życiodajnego wybrzeża morskiego. Cyfrę ludności deprimował skład narodowościowy, pracowitość była spętana strukturą społeczną, samowystarczalność aprowizacyjna wreszcie stała się przekleństwem rolnika”.

Wszystkie te smutne właściwości naszej gospodarki państwowej mogą być obecnie i będą usunięte. Stajemy się państwem strukturalnie jednolitym, możemy podwyższyć poważnie dobrobyt społeczny, wyprzedzić do szczętnie nędzę z chat chłopskich i mansard robotniczych. Możemy się stać państwem o dużym oddechu morskim, a „nasz lądowy zaścianek” przekształcić na kraj morski, nowoczesny, szanujący człowieka i rezultat jego pracy.

Takim optymistycznym wydzwiękiem kończy się piękne przemówienie delegata Rządu do spraw Wybrzeża. Zbyt słabo jest w nim może tylko wyakcentowana sprawa Szczecina, cały nacisk spoczywa na portach delty Wisły. Ten najbardziej zachodni z naszych por-

tów — ostatnie rubieże morskiej Rzeczypospolitej — zasługuje na szersze uwzględnienie w ramach naszej polityki wybrzeżowej.

Jak wszystkie broszury Marynarki Wojennej i ta wy-

dana jest estetycznie, szkoda tylko, że rozmaita często czcionka — plaga naszych powojennych drukarni — i dość liczne przeoczenia korektorskie psują nieco ogólnie, bardzo dodatnie wrażenie. (blok)

I. F. Lisowski, ppor.

W marszu ku wybrzeżom

Więc idziemy ku morzu... Wał Pomorski przerwany! Przez wyrwę koło Märkisch Friedland przepływa fala piechoty, artylerii i czołgów 1 Armii. Nocą rozświetlają horyzont salwy artylerii i smugi świetlnych pocisków — huragan stali i ognia przechodzi przez Pomorze Zachodnie, wszyscy zdajemy sobie sprawę z wagi przeżywanego dnia — w takt naszych kroków idzie historia — po 700 latach wracamy pod Szczecin i Kołobrzeg...

Na wojnie bywa raz dobrze, raz źle, w najcięższych jednak sytuacjach nie brak nigdy momentów wesołych. Luty 1945 r. — sztab naszej jednostki stoi w małym osiedlu między lasami, moja kompania stanowi ochronę sztabu. Zajmujemy zgodnie z rozkazem obronę wokół osiedla, cekaemy są już na stanowiskach, rusznica przeciwpancerna ubezpiecza drogi, żołnierze zajmują linie i kopią wnęki strzeleckie. Śnieg pada i natychmiast topnieje — słotna jest ta zima pomorska...

Mimo zimna i wilgoci chłopcy nie tracą animuszu, po 4 godzinach leżenia we wnętrzu mogą przy zmianie odpoczynku i wygrzać się w ciepłych domkach osiedla, nikt nas naprawdę nie zaprasza, ale nie martwimy się... „Spece“ od gotowania „pieką, smażą i gotują szwabskie zapasy — życie jest piękne... Pod wieczór z lasu wychodzi 3 Niemców z rozbitej przez naszą jednostkę dywizji. Są głodni i wycieńczeni — wszyscy stwierdzają zgodnie: „Hitler kaput!“ i reklamują się jako zapaleni demokraci. Stary kawał! Chłopcy nasi robią z nimi „dobrowolną“ zamianę na długie buty i zamykają ich w chlewkę — „swój do swego po swoje“.

Zapada noc, ciemno choć oko wykol, śnieg pada bez ustanku, słaba widoczność rozstraja trochę żołnierzy, dostajemy wiadomość, że naprzeciw nas, za cienką linią obrony pułku Niemcy zgrupowali 30 „Tygrysów“ i 1000 ludzi, czekają tylko na benzynę do czołgów i uderzą.

Psiakrew, myślę sobie, jeśli im ta ersatz-benzyna nadejdzie, to będzie nam gorąco, bo nasza rusznica „Tygrysa“ nie weźmie, za gruby ma pancerz. Przechodzę koło stanowisk, zatrzymuję się koło cekaemu.

— Nic nowego, Domaszewicz?

— Wszystko w porządku, obywatelu podchorąży!

Nagle słyszymy kroki na przedpolu cekaemu — klap, klap, klap... — Stój, kto idzie! — klap, klap... Nic nie widać na 15 metrów! Chłopcy odbezpieczają karabiny, cekaem wycelowany w kierunku kroków. — Stój, kto idzie!

— Meeeeeee!

Prawdziwa koza! A to historia, ta noc zaczyna się robić koszmarna. Zrywa się wiatr jakiś dziwnie ciepły i wilgotny, patrzę na pływającą namagnesowaną igłę kompasu — północ, to wiatr od morza! Za kilkanaście dni będziemy nad Bałtykiem, mamy jeszcze do jego brzegów 100 kilometrów...

Z rozmyślań wyrывa mnie strzał na odcinku 1 plutonu, jeden, drugi, trzeci, wkrótce cała linia bije, ile wlezie, wyciągam raketnicę i biegnę. Nic podejrzanego nie widać.

— Sierżancie, cóż wy do diabła ciężkiego wyrabiacie?

— Panie pochorąży, Niemcy!

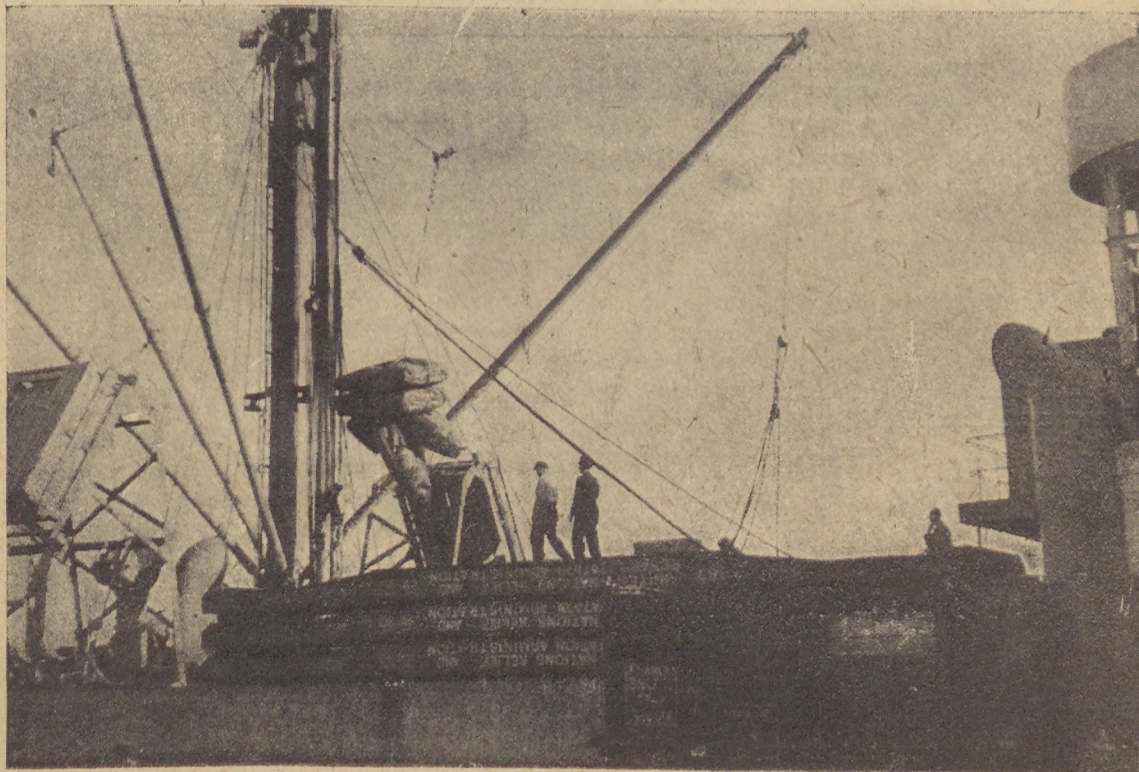
— Gdzie?

Rzeczywiście coś się rusza w odległości 200 metrów, widoczność się znacznie poprawiła. Dawać raketę na alarm, czy nie, sami nie damy rady, ale dlaczego ci Niemcy tak dziwnie się ruszają! Raz w lewo, raz w prawo, balet czy co?

— Plutonooooowy, nie widzicie? Toż to krzaki!

Tej nocy na naszym odcinku grasował nikt inny jak sam Smętek, legendarny pan i władca ziem nadmorskich, płatając nam swoim zwyczajem złośliwe figle.

Pamiętacie „Wiatr od Morza“? I. F. Lisowski, ppor.



BUDUJEMY KUTRY

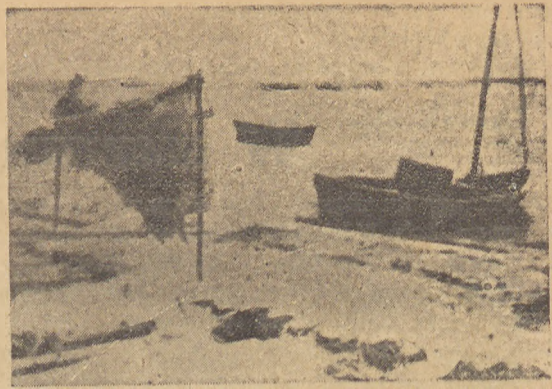
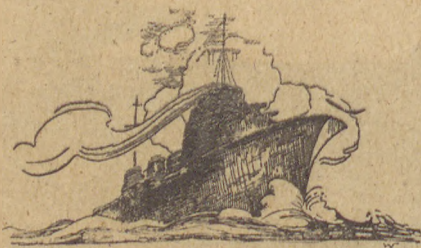
Szeroki dostęp do morza, dogodne porty przy ujściu Wisły i Odry — stwarzają ogromne możliwości rozwoju rybołówstwa morskiego. Ryby złowione przy pomocy własnych kutrów — to wielki wkład w gospodarstwo narodowe, jak węgiel wydobyty z ziemi, jak pszenica zebrana z pola. Każdy dzień bez połowów, to strata dotkliwa, szczególnie dziś, wobec bardzo silnego zapotrzebowania. Morze, ten wielki zbiornik pożywienia musi być najprędzej wykorzystane gospodarczo. Do tego potrzebne są jednostki rybackie — kutry, lugry i trawlerzy zdadne do połowów na Bałtyku i dalszych morzach o bogatszej faunie, aż po Islandię.

Dlatego budowa jednostek rybackich jest sprawą bardzo pilną o znaczeniu ogólnopolskim — sprawą, która winna zainteresować największą u nas siłę twórczą — Świat Pracy. Inicjatywa grup społecznych przez budowę własnych jednostek rybackich może znacznie przyspieszyć planowane przez czynniki państwowe, wykorzystanie morza. Sprawa budowy, kupna, lub wydobycia i wyremontowania kutra nie jest zbyt trudną dla zespołów robotniczych naszych wielkich hut, kopalń i fabryk, liczących po kilka tysięcy pracowników, jeśli porówna się niewielki stosunkowo wkład do znacznych korzyści, płynących z posiadania własnej jednostki rybackiej. Większe zespoły liczące po kilkanaście, lub kilkadziesiąt tysięcy ludzi — jak gminy, powiaty i miasta mogą bez wielkiego uszczerbku dla poszczególnych członków budować większe jednostki, dalekomorskie lugry, lub statki fabrykę. Budować dla siebie, dla umożliwienia lepszego aprowidowania własnych członków, dla udostępnienia wszystkim korzystania z bogactw morza!

Pierwszy krok już zrobiony. W Krakowie, na Śląsku, w Warszawie odbyły się odczyty i dyskusje, żywo interesują się tą sprawą robotnicy fabryk, już są pierwsze wyniki: pracownicy Gazowni Miejskiej w Warszawie mają pewien fundusz zebrany na budowę kutra, Dolny Śląsk zbiera na budowę własnego statku, Dziennik Polski w Krakowie organizuje akcję zbiórki na budowę kutra i chłodni, — Liga Morska w Warszawie ma już transporty ryb z połowów, dokonanych własnym kutrem, jeszcze to niewiele, ale trudny początek już zrobiony.

Liga Morska budzi inicjatywę społeczną, która może przyspieszyć rozwój przemysłu stoczniowego i pomocniczego w całej Polsce, a posiadanie własnych jednostek rybackich jakże silnie powiąże świat pracy z morzem.

Władysław Kasprzyk



Z życia Organizacji

Zarząd Główny Ligi Morskiej oddawna nalegał na Okręgi, by przyspieszyć przygotowania do Walnego Zjazdu Delegatów. Zjazd ten został zwołany na dni 15 i 16 października b. r.; zaszyły na nim jednakowoż wydarzenia, nie licujące z powagą polskiego ruchu społecznego. Prezesi tymczasowych zarządów Okręgów byli obdarzeni odpowiedzialnością za dobór godnych zaufania współpracowników i kontrolę prawidłowości wyboru delegatów, zaufanie to jednak zostało w pewnej liczbie wypadków zawiedzione, tak, że na Walny Zjazd przystąpiła grupa osób, niewiele mających z dobrem instytucji wspólnego. Łamiąc obyczaj harmonijnej i konstruktywnej współpracy w łonie naszej wielkiej organizacji, wystąpiła ona w charakterze grupy blokującej i przysłoniła rzeczowe referaty i dyskusje. Jak się okazało, było to grono zwarte, dobrze wyszkolone i kierowane z jednego ośrodka dyspozycyjnego, które ponadto nie wniosło nic pozytywnego, nie zgłosiło ani jednego referatu, ani jednego wniosku przedmiotowego, kierując się tylko ambicją objęcia władzy w Lidze.

Obstrukcyjniści związani byli z dwiema zagadkowymi spółdzielniami, tak zwaną Wspólnotą Morską i Spółdzielnią Morską. Działalność obu tych instytucyj, sprzeczna z obyczajami zdrowego ruchu spółdzielczego, z góry już nasuwała wiele wątpliwości, to też Zarząd Główny wyraźnie przestrzegał przed Spółdzielnią Morską na konferencji Prezesów Okręgów w dniu 7 września. Jak się okazało, Spółdzielnia Morska próbowała przenikać w szeregi członków Ligi, używała nieprawnie pieczętki z napisem „Spółdzielnia Morska przy Zarządzie Głównym Ligi Morskiej“ oraz starych blankietów Ligi Morskiej i Kolonialnej, ostatnio zaś w oddziale łódzkim tej Spółdzielni wykryto oddawna nabrzmiewającą, wielomilionową aferę towarową, zakończoną aresztowaniami i częściową ucieczką sprawców. Można sobie wyobrazić, jakby wyglądały losy centrali L. M. w rękach tego rodzaju aranzatorów!

Pod adresem pewnych wpływowych osób, które nie umiały się znaleźć na wysokości zadania i, ostrzegane, dały się skusić pochlebstwom i udzieliły poparcia wykonawcom obstrukcji należało by wypowiedzieć kilka zasłużonych słów. Jednakże dla dobra instytucji, której wielkie zadania przy obecnych możliwościach morskich Polski są zrozumiałe — powstrzymujemy się od tego, apelując tylko do poważnych i odpowiedzialnych członków Ligi o staranną kontrolę osób, które w okresie naszego, niestabilizowanego jeszcze życia społecznego mogą przenikać do zarządów, szukając w nich własnej korzyści tylko i materialnego oparcia.



Czesław Lubicz

NOC NAD MORZEM

Odpłynęłam od brzegów w przestrzeń mórz tajemnych —
O łódkę cicho pluszcze niewidoczna fala —
Wychylam się za burtę — Wpatrzony w otchłań,
obserwuję, jak lekko kołyszają się Wagi,
jak Perseusz polotny szuka Andromedy,
lub drżą Liry złocistej struny promieniste —
i jak Wenus różowa nurza się w kąpielu — —

Nademną gwiazd miliardy migoce w niebiosach —
Płynę wśród kirów morza bezdennej otchłani,
gdzie gwiazdy w zachwyceniu swą srebrną urodą,
pląsają i z falami o czemś cicho gwarzą — —

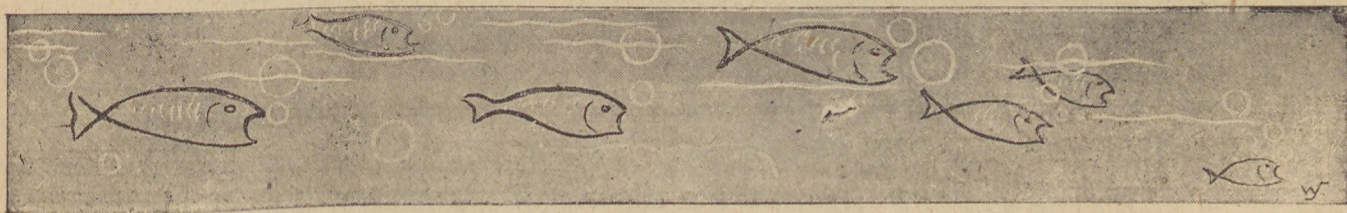
Nasłuchuję — Nie zgadnę tajemnej rozmowy —
Bo czy wiem, że naprawdę gwiazdy świecą w niebie —
a może płoną w morskich, tajemnych odmętach
i tylko lśnią odbite w zwierciadle niebiosów — —

Skrzypi mższ — Czerń dokoła — Dokoła milczenie
W wielkiej kuli wszechświata, łzami gwiazd usianej,
płynę — I nie wiem kiedy łódź o brzeg uderzy,
o brzeg śmierci, ginący w zamglonej topieli — —

Dawno już opuściłem brzegi mej młodości —
i płynę w nocy życia, wciąż płynę w nieznanem —
A gwiazdy zawsze świecą tak bardzo dalekie — —

Ktoś się skarży — — ktoś woła — — morze glucho wzdycha — —

Czesław Lubicz



Ponieważ w okresie świątecznym pocztą przeladowana jest listami i przesyłkami, termin nadsyłania życiorysów na konkurs „Morza“ przesuwa się na dzień I. lutego b. r.



Ryby SPARu najtańsze! Ażeby w okresie przedświątecznym dostarczyć ludności Warszawy zdrowego i taniego pożywienia, Liga Morska rozprzedała kilkaset kilogramów wędzonych flonder i dorsza po cenie 100 złotych za kilo, między związki i organizacje zawodowe.



Z Londynu nadesłano nam za pośrednictwem Szkoły Morskiej „Apel do wszystkich oficerów i marynarzy polskich“. Organizatorzy wzywają, ażeby wszyscy Oficerowie i Marynarze Polscy w kraju i poza jego granicami, znaleźli wspólny język i osiągnęli bratnie porozumienie dla dobra Narodu i wyteżyli wszystkie siły, pracując bez wytchnienia na morskim odcinku pracy. Po okresie przejściowym zacznie się normalna praca na morzach, zaś zapleczem tej pracy może być jedynie nasz Kraj i nasz Naród! Podpisano: Centralna Sekcja Morska Z. Z. T., A. Styk i A. Kołodziej oraz Tymczasowy Komitet Organizacyjny Oficerów P. M. H., M. Leszczyński i J. Tarnawski.

Odpowiedzi Redakcji

Ob. Nela K. S. Kolonka k. Łodzi. Nasz konkurs obejmuje wszystkich pracowników morza, a więc i tych, którzy, jak pani pisze, pracują koło niego, a nie na nim bezpośrednio. O współpracy prosimy.

Ob. Władysław K. Radom. To, że obecnie nie mieszka Pan na wybrzeżu nie ma znaczenia dla życiorysu. Proszę uwzględnić okres poprzedni.

Ob. Melchior S. Wejherowo. Pracownicy stoczni nadsyłają nam już swoje życiorysy, prosimy stanąć w ich liczbie.

5 najważniejszych wydarzeń morskich

MUSIMY DOMAGAĆ SIĘ UCZESTNICTWA!

...wołają wszystkie polskie pisma codzienne, omawiając sprawę podziału floty niemieckiej między państwa sojusznice. Flotą wojenną Niemiec mają się podzielić przede wszystkim trzy wielkie mocarstwa. Największy

pancernik niemiecki „Prinz Eugen“ będzie wydany Stanom Zjednoczonym dla przeprowadzenia doświadczeń z bombą atomową.

Podwodna flota Niemiec ulegnie zniszczeniu prócz 18-tu łodzi podwodnych, którymi podzielią się Stany Zjednoczone, Anglia i Rosja. Kilka poławiaczy min i pewna ilość kontrtorpedowców ma przypaść w udziale Francji i Norwegii. Polska, która nie miała Lawała, ani Quislinga, która podjęła pierwszą walkę z Hitlerem i do ostatniego dnia wojny walczyła na lądach i morzach świata — została przy podziale floty niemieckiej pominięta.

PIERWSZA REGULARNA LINIA POLSKA — ANGLIA

Statek „Katowice“ zapoczątkował regularne połączenie między Polską i Anglią, wznowione po wojnie na trasie Londyn — Hull — Gdynia — Gdańsk. Regularne reisy na tej trasie utrzymywać będzie również statek szwedzki „Regna“, wynajęty przez Polskę.

POLSKIE SPRAWY ŻEGLUGOWE ZAGRANICĄ.

Z wielu spraw, jakie Rząd Jedności Narodowej przejmuje zagranicą, może najbardziej zagmatwane są sprawy żeglugowe. Reprezentację i obronę polskich interesów morskich na terenie międzynarodowym podjęła Polska Misja Morska, o stworzeniu której donosiliśmy w poprzednim numerze. Ponadto ostatnio powołane zostało w Londynie Biuro Rezerwy Polskiej Marynarki Handlowej, które będzie miało za zadanie załatwianie spraw związanych z pracą załóg okrętowych na polskich statkach. Istnieje również projekt utworzenia w Londynie Domu marynarza polskiego.

Sądząc z powyższych wiadomości, Polska wykazuje aktywność w sprawach żeglugowych zagranicą: zabiega o zwrot tonażu i opiekuje się swymi marynarzami.

Jak się dowiadujemy — celem omówienia spraw związanych z dalszą pracą polskiej marynarki handlowej, przede wszystkim tych, które są związane ze wznowieniem i uruchomieniem linii regularnych, obsługiwanych przez polską banderę — przybył z Londynu do Warszawy naczelny dyrektor Polskich Linii Żeglugowych.

25.LECIE PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ

Państwowa Szkoła Morska w Gdyni obchodziła w dniu 8.12 1945 uroczystość 25-lecia swego istnienia. Szkoła ta została założona w Tczewie w roku 1920, w czasie gdy Polska nie posiadała marynarki handlowej, ani żadnego większego portu na odzyskanym skrawku

Pozdrawiamy najserdeczniej

Sejm Kaszubski w Wejherowie

wybrzeża. Stopniowo powstawała polska flota handlowa i wznosił się największy port Bałtyku, Gdynia, dokąd w 1930 r. przeniesiono Szkołę Morską. W tym roku dotychczasowy statek szkolny marynarki handlowej „Lwów“ został zastąpiony statkiem „Dar Pomorza“, ufundowanym przez Komitet Floty Narodowej Województwa Pomorskiego. Szkoła rozpoczęła w dniu 1 listopada r. b. pierwszy rok szkolny w odrodzonej Ojczyźnie, na który przyjęto 144 uczniów na I kursie i 27 na III.

PRZEDWCZESNE ALARMY

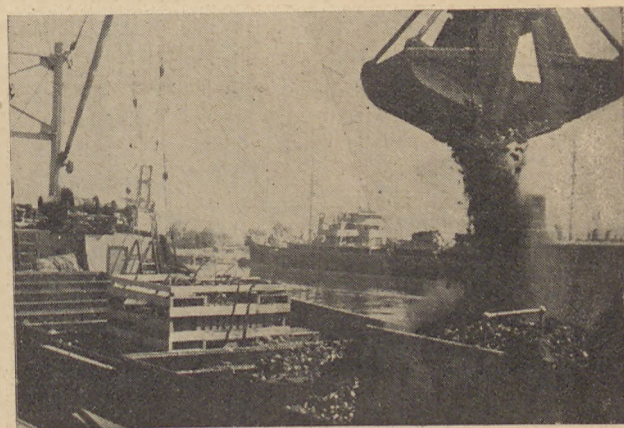
Sprawa zwrotu kutrów rybackich, które zostały zabrane przez Niemców wraz z rybakami w czasie ewakuacji polskiego wybrzeża, łączy się z całokształtem akcji repatriacyjnej Polaków i rewindykacji mienia polskiego z Niemiec. Dlatego należy uznać za przedwczesne i niepotrzebne wszelkie alarmowanie opinii publicznej, jakoby interesy polskie w tej dziedzinie miały być zagrożone. W ramach rozmów prowadzonych w Berlinie przez Polską Misję Repatriacyjną, przy poruszaniu kwestii repatriacji rybaków, zwrócono się do Brytyjskiej Komisji Kontrolnej dla Niemiec z prośbą o pomoc w umożliwieniu polskim rybakom powrotu do kraju wraz z ich warsztatami i narzędziami pracy — kutrami morskimi. Spis kutrów, które w ilości około 50 sztuk znajdują się w portach niemieckich strefy brytyjskiej, został doręczony odpowiednim czynnikom brytyjskim zarówno w Niemczech, jak i w Anglii. Według ostatnich wiadomości, Polska Misja Morska w Londynie wysłała pełnomocnika do portów północno-niemieckich, celem rewindykacji wszelkiego rodzaju pływającego taboru morskiego, jaki został uprowadzony przez Niemców z naszych portów. Rewindykacja taboru łączy się ze sprawą odszukania rozproszonych w Niemczech polskich fachowców morskich, którzy mogliby odzyskane jednostki pływające przyprowadzić do kraju. Przy obecnych warunkach, nastrożających na każdym kroku różne dodatkowe trudności, całe to zagadnienie jest dość skomplikowane i załatwienie jego może ciągnąć się przez czas dłuższy. Należy się jednak spodziewać, że poczynione z naszej strony kroki dadzą w rezultacie pomyślny wynik akcji repatriacyjnej i rewindykacyjnej na odcinku morskim. Wiadomo jest na przykład, że na polskie holowniki, znajdujące się w Niemczech, zdołano już skompletować polską załogę i jednostki te znajdują się obecnie w Kilonii pod opieką Oddziału Morskiego Związku Polaków w Niemczech.



Odbudowa portów posuwa się w tempie.



Na szalupie ćwiczebnej.



Bez przerwy dzień i noc trwa przeładunek węgla.



Bandera Ligi Morskiej.

MORZE

MIESIĘCZNIK
ORGAN-LIGI-MORSKIEJ
REDAKCJA I ADMINISTRACJA
WARSZAWA - WIDOK-10

Wydawca: Biuro Zarz. Główn. L. M.
Warszawa, Widok 10. T. 210.
Redaktor naczelny Wanda Melcer
przy współpracy Kolegium.

TREŚĆ

Od Redakcji.

*

W szkole morskiej — (mewa).

*

Jadę do rybaków — Wanda Melcer.

*

Gwiazdka na wyspach południowych —
Dr. Aleksander Lech Godlewski.

*

Oracze i żniwiarze morza — Dr. Fryderyk
Pautsch.

*

Wodni ludzie — A. W.

*

Testament barona Tanaki — Konstanty
Symonolewicz.

*

Muzyka morza — Karol Stromenger.

*

Problemy rybołówstwa — Mgr. Ludwik Mi-
lanowski.

*

Wieść o morzu — Ludwik Świeżawski.

*

Nasz lądowy zaścianek — (blok).

*

W marszu ku wybrzeżom — ppor. J. F.
Lisowski.

*

Budujemy kutry — Władysław Kasprzyk.

*

Z życia organizacji.

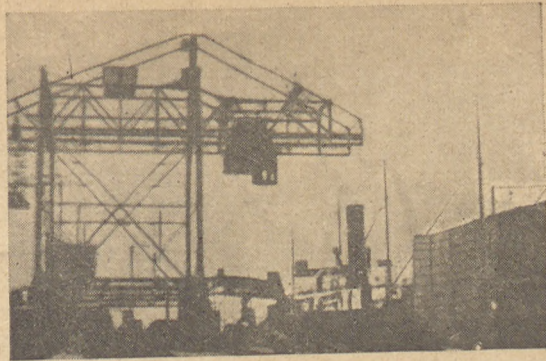
*

Noc — Czesław Lubicz.

*

5 najważniejszych wydarzeń morskich.

*



Swiezo odre-
montowane
dźwigi wprzę-
gane są do pra-
cy przeładun-
kowej w por-
tach



Rzekami drze-
wo spływa na
odbudowę kra-
ju

Węgiel — to
nasze bogac-
two

