

MORZE

MARYNARZ POLSKI



WACHTA NA „BOCIANIM GNIEZDZIE”

Warszawa – Gdynia, luty 1948 r.

ROK XIX.

CENA zł. 30.—

28 STRON!
ponad 40 zdjęć

W NUMERZE:

30 LAT ARMII POKOJU — SWIT, DZIEŃ I NOC DARŁOWA —
NIEBEZPIECZNE CYGARO — NA POŁÓW MIN — EGIPT —
O TANKOWCACH — CZAPKA NIEWIDKA „SCHLESSEN” —
NORWESKA FLOTA HANDLOWA —
LISTA MARYNARZY, POLEGŁYCH W LATACH 1939-45.

Nr.

2

Porty Gdynia i Gdańsk przystąpiły ostatnio do zimowych zawodów o mistrzostwo w pracy. W związku z tym w końcu stycznia podpisana została między tymi ośrodkami specjalna umowa, ustalająca zasady i regulamin współzawodnictwa. Jako poszczególne konkurencje określono m. in. 1) podnoszenie dyscypliny 2) walka o oszczędność materiału i wzorowe utrzymanie taboru 3) marsz długodystansowy w kierunku wzmożenia produkcji wraz z podnoszeniem jej jakości. Awaryjne uszkodzenia będą notowane jako punkty karne.

Mamy nadzieję, że po odpowiednim treningu, również i inne porty przystąpią do organizacji podobnych zawodów.

* * *

Do portu gdańskiego w styczniu zawinęło 170 statków o ogólnym tonażu 314.328 BRT. Ogółem gościło 14 bander, wśród których było 57 statków szwedzkich, 55 duńskich, 27 fińskich, 10 radzieckich, 5 norweskich, 5 polskich, 3 włoskie, 2 francuskie i po jednym — kanadyjski, grecki, szwajcarski, angielski, amerykański i holenderski.

Jak widzimy z tego zestawienia największą ilość statków reprezentuje bandera szwedzka, co wskazywałoby na przypływ waluty szwedzkiej, którą zresztą bardzo chętnie widzimy u siebie w dowolnych ilościach.

* * *

Każda robota powinna być przeprowadzona „z głową”. Stocznia gdyńska biorąc tę zasadę głęboko do serca dorobiła na statek bułgarskim s/s „Rodina” 12 nowych głów, 6 szpilek do przegrzewania pary, oraz 8 trzonów dyszowych. Na duńskim towarowcu s/s „Salling” dokonano drobniejszych napraw, a na panamskim statku s/s „Megalokari” (nie mylić z makagigi!) naprawiono destylator wody, wykonano spawanie pokładu i in. Ogółem z usług stoczni w ciągu połowy miesiąca korzystało 8 zagranicznych statków.

* * *

Statki, które wskutek mgły jeszcze do niedawna mogły się znaleźć w przykrym położeniu, obecnie dzięki zainstalowaniu automatycznej radiolatarni w Swinoujściu mogą z łatwością określić swe położenie, które zresztą w tej sytuacji przestaje być przykre.

Radiolatarnia ma zasięg 80 mil morskich i pracuje na fali 1019 metrów od 00 do 09 minuty i od 30 do 40 minuty każdej nieparzystej godziny. W dzień przy przejrzystej pogodzie radiolatarnia jest uruchamiana jedynie na zlecenie Marynarki Wojennej lub maklerów.

* * *

Budowa autostrady Gdynia — Gdańsk, której zakończenie przewiduje się jeszcze w bieżącym roku, trwa nieprzerwanie. W chwili obecnej kierownictwo robót przystępuje do budowy kanału dla odwodnienia terenów na jednym z odcinków autostrady.

Jak wynika z tego odbudowa Wybrzeża znajduje się nie tyle

MIESIĄC NA



WYBRZEŻU

na dobrej drodze, ile na doskonałej autostradzie.

* * *

Istnieją nie tylko „zapadłe dziury”, ale i zapadłe decyzje. Ostatnio np. zapadła decyzja przeniesienia fabryki sieci z miejscowości Kniazia do Darlo-

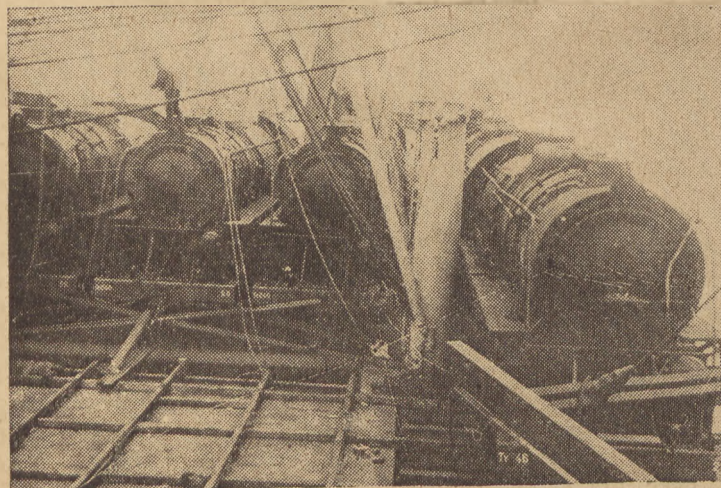
wa. Obecnie remontuje się pomieszczenia dla przyszłej fabryki oraz mieszkania dla jej pracowników.

* * *

Wobec zakończenia prac na terenie przygotowywanym do przyjmowania promu kolejowe-



Nieprawdą jest, jakoby z mody męskiej wyrugowane zostały kamizelki. Przeczy temu powyższe zdjęcie, na którym widzimy załogę jednostki Mar. Woj. w kamizelkach... ratunkowych.



Wszystkie środki prowadzą do celu. Mowa tu oczywiście o środkach transportowych. Na zdjęciu: moment wyładunku amerykańskich parowozów, przybyłych do Gdyni na pokładzie jednego z norweskich statków.

fot. W.A.F., Uklejewski

go łączącego Swinoujście z Trelleborgiem, odbyła się uroczystość powitania pierwszego promu „Drottning Victoria”, który, jak dotąd, kursował do Gdyni. Normalny ruch na trasie Swinoujście — Trelleborg rozpocznie się 20 lutego.

W związku z tym, iż prom ten mieści na swym pokładzie cały pociąg złożony z 17 wagonów towarowych i dwu pullmanów, staje się jasne, że ci kolejarze, którzy mają pociąg do morza, mają obecnie możliwość przejścia z kolei na statek.

* * *

Wprawdzie tegoroczna zima jest tak łagodna, że futra okazały się na ogół zbędne, tym niemniej, zwierzątka posiadające drogocenne futerka nie straciły nic na swej wartości. W okolicy Pucka oraz w Jastarni założono hodowlę nutrii, a w majątku państwowym Rekowo znajduje się w stadium organizacji wielka hodowla srebrnych lisów. Istnieje również projekt założenia w kilku miejscowościach hodowli szopów, których nie należy porównywać do szkopów, jako że skóra tych ostatnich nadaje się jedynie do garbowania.

* * *

Eksport cementu drogą morską wyniósł w ciągu ubiegłego roku 222.370 ton. Odbiorcami były Brazylia, ZSRR., Afryka Zachodnia, Unia Pld. Afrykańska, Argentyna, Meksyk i Kolumbia. Największe nasilenie wywozu zanotowano w styczniu (ponad 34 tys. ton) i w listopadzie. Gdynia przeladowała ogółem 96.104 tony, Gdańsk zaś 126.266 t.

Wywożony cement świadczy o trwałych fundamentach naszego eksportu.

* * *

W butelkę możemy nabić nie tylko kogoś, ale przede wszystkim coś. Tym razem będzie to prawdopodobnie wino węgierskie, które sprowadzać będziemy do portów polskich a następnie sprzedawać załogom statków zagranicznych. Wino to będzie przywożone w beczkach, a następnie rozlewane w butelki i składowane w wolnych strefach naszych portów.

* * *

„Więcej gazu” — powiedział podobno jeden z członków załogi promu „Starke”, który zabrał ze sobą większy ładunek gazu płynnego i 410 t. węgla. Prom ten przywiózł jednocześnie 55,6 t. drobnicy.

* * *

Rozkład na liniach żeglugowych nie oznacza jeszcze, że linie żeglugowe są w rozkładzie, a nawet wręcz przeciwnie — jest oznaką ich rozwoju i planowości.

W chwili obecnej znajduje się w opracowaniu rozkład rejsów nowej linii regularnej na trasie Gdynia — Szczecin — Kopenhaga — Malmö — Goeteborg — Oslo i z powrotem. Linia ta będzie obsługiwana przez m/s „Okyswie” i zostanie uruchomiona z końcem lutego.

(bis)

30 LAT ARMII POKOJU

Armia Radziecka zrodziła się w przełomowym momencie dziejów świata, w dni wielkiej Rewolucji Październikowej i wojny z obcą interwencją. Dzień 23 lutego 1918 r. otwierający jej chlubną i jedyną w swoim rodzaju historię — to dzień pierwszej wielkiej bitwy i pierwszego zwycięstwa w walce z Niemcami i wroga koalicją państw, dążących do zgniecenia powstającego państwa socjalizmu. Początki Armii Radzieckiej tworzone były jednak o wiele wcześniej przez bojowników rosyjskiego ruchu wyzwolenczego, sięgając tradycją bojową w okres rewolucji roku 1905. Oddziały bojowe ruchu rewolucyjnego organizowane przez Lenina i Stalina, a później przez Woroszyłowa, Frunzego, Kirowa, Kujbyszewa i Ordżonikidze, stały się zaczątkiem przyszłej Armii ZSRR. Wódz rewolucji Lenin, już w pierwszych swych wystąpieniach politycznych wskazywał na nieodzowność posiadania własnej, nowej armii, przepojonej ideą socjalizmu i wolności. „Tylko przy pomocy siły zbrojnej można obalić władzę obszarników i burżuazji“ — tak nauczał Lenin masy proletariatu na długo przed wybuchem Rewolucji. Historia potwierdziła słuszność tych słów.

W ogniu rewolucji, wojny domowej i walk z cudzoziemskimi zaborcami młoda Armia Radziecka krzepła na siłach, stając

się ostoją powstającego państwa socjalistycznego i gwarantką jego niepodległości, oraz symbolem walki proletariatu całego świata z wyzyskiem i zacofaniem. Rewolucyjne grupy marynarzy, robotników i chłopów tworzące Czerwoną Gwardię przelatały się w szybkim tempie w regularne oddziały wojska. Dnia 28 stycznia 1918 r. Włodzimierz Lenin, jako szef rządu radzieckiego, podpisuje dekret o powstaniu robotniczo-chłopskiej Armii Czerwonej, a już w niespełna miesiąc później Armia ta przechodzi wspaniałe swój chrzest bojowy, bijąc Niemców pod Pskowem i Narwą w wielkiej bitwie, jaka rozegrała się w dniu 23 lutego 1918 r. Ta pierwsza bitwa i pierwsze zwycięstwo stały się synonimem siły i ducha młodej Armii. Od tej chwili mocarstwa alianckie poczęły poważniej liczyć się z państwem Rad, rzucając przeciwko niemu już nie tylko oddziały białogwardzistów, ale i całe armie interwencyjne. Nic nie mogło już jednak złamać rosnącej potęgi Związku Radzieckiego, żadna armia nie potrafiła powstrzymać wojsk radzieckich w zwycięskim pochodzie przeciw rodzimym i obcym wrogom nowego ładu społecznego, realizowanego w nowopowstałej Republice Rad. Wykuta w ogniu walk rewolucyjnych Armia Czerwona rozprawiła się z wszystkimi swymi przeciwnikami w wojnie domowej. Młody,



Zdjęcie z defilady zwycięstwa w Moskwie. Czerwiec 1945. Zdobyte na Niemczech sztandary na Placu Czerwonym.

niewykształcony żołnierz tej armii posiadał słabe uzbrojenie i jeszcze gorsze umundurowanie, ale za to, w przeciwieństwie do żołnierzy innych armii świata uzbrojony był w oręż ideologii. Wiara w zwycięstwo i przekonanie o słuszności sprawy, w imię której walczył, czyniły z radzieckiego żołnierza nieugiętego i niezwyciężonego bojownika. Idea socjalizmu i duch rewolucji społecznej tworzyły nowe, niespotykanej wartości morale żołnierzy radzieckich. Ta idea i ten duch właśnie stanowiły całą tajemnicę sukcesów młodej Armii. W szeregach jej walczyli robotnicy i chłopcy wszystkich narodów więzionych w carskiej Rosji. Walczyli oni o sprawiedliwość społeczną, o zniesienie wyzysku i ucisku klasy przez klasę i narodu przez inny naród, walczyli o wolność i równość dla wszystkich ludzi i narodów świata. W imię tych wzniosłych haseł właśnie Armia Radziecka stanęła do walki z siłami wstecznictwa i w imię tych haseł odnosiła sukces za sukcesem, utrwalając zwycięstwo Rewolucji Październikowej.

Gromiąc wojska Judenicza, Denikina, Kołczaka i wyrzucając interwencyjne armie niemieckie, angielskie, francuskie, amerykańskie i japońskie, żołnierz radziecki tworzył historię. Już w tym okresie rodzi się też nowa myśl wojenna, własna strategia Armii Radzieckiej. Zaczątkami jej były, uwieńczone pełnym sukcesem, śmiałe pociągnięcia wojenne Józefa Stalina, zwłaszcza w bitwie o Carycyn, oraz wychowawcze metody dowodzenia, wprowadzane przez Frunzego, Woroszyłowa i innych wybitnych dowódców Armii Radzieckiej w dniach wojny domowej. Ta nowa myśl wojenna nacechowana postępowością i oparta na dialektycznym pojmowaniu wojny, wraz z bohaterstwem i poświęceniem mas żołnierskich stała się fundamentem czynu zbrojnego Armii Radzieckiej, prześcigając ją z niedoświadczoną i źle uzbrojoną armią, w jedną z najpotężniejszych potęg militarnych świata. Fakt ten musieli uznać nawet wrogowie Związku Radzieckiego. Odczuli oni na swej własnej skórze siłę młodej armii ZSRR i zmuszeni byli zaniechać dalszych prób napadu na Republikę Rad. Nie oznaczało to jednak, że pogodzili się oni całkowicie z nowym stanem rzeczy. Nie zdoławszy zgnieść nadspodziewanie prężnej i silnej, młodej Republiki, kapitalizm i reakcja międzynarodowa postanowiły izolować ją, organizując jednocześnie nową krucjatę przeciwko niebezpieczeństwu idei socjalizmu, promieniującej ze Związku Radzieckiego na cały świat. W krucjacie tej pierwsze skrzydce zostały powierzone hitlerowskiemu Niemcom, które postarały się ze swojej strony o stworzenie paktu antykominternowskiego, skierowanego wyraźnie przeciw ZSRR. W tych warunkach Armia Radziecka mimo wywalczenia pokoju, nie mogła przestać istnieć. Zawisłe nad Związkiem niebezpieczeństwo zmuszało do dalszej rozbudowy i wzmocnienia tej Armii. Przez lata okresu międzywojennego Armia ZSRR przygotowywała się do obrony pokoju i granic ZSRR, podnosząc wydatnie poziom swego wykształcenia i uzbrojenia. Już w wojnie z napastniczą armią fińską w r. 1939/40, dywizje radzieckie przełamując najsilniejsze umocnienia t. zw. linii Mannerheima, wykazały swą siłę i niepospolitą umiejętność wojenne. Finlandia mimo pomocy Niemiec, musiała skapitulować, a trzeba wiedzieć, że w walce z tym państwem brał udział tylko jeden okręg wojenny ZSRR.

Zdradziecki napad Niemiec w czerwcu 1941 r. na Związek Radziecki mimo, że wykorzystane zostały momenty zaskoczenia i większego doświadczenia wojennego, nie przyniósł wojskom Hitlera spodziewanych sukcesów. Zmotoryzowane dywizje i pancerne kliny, będące postrachem całej Europy, zostały przez Armię Radziecką powstrzymane już w piątym miesiącu wojny. Obliczenia Hitlera i przewidywania wybitnych niemieckich strategów, „wzięły w łeb”. Armia ZSRR okazała się nie tylko o wiele silniejsza niż przypuszczał sztab niemiecki i nie tylko niemiecki. Wyższość Radzieckiej Armii, a przede wszystkim nowej strategii wypracowanej przez głównodowodzącego Józefa Stalina, znalazła swój wyraz już w pierwszej bitwie pod Moskwą, zimą roku 1941. Ogromna machina wojenna Niemiec, tu, pod Moskwą, po raz pierwszy została powstrzymana i poważnie nadszerebiona. Plan Hitlera zdobycia Moskwy nie powiódł się, butne dywizje niemieckie, zmuszone zostały do zatrzymania się u wrót Moskwy. Żołnierz radziecki walczył z bezprzykładną ofiarnością i z takim samym bohaterstwem, jak żołnierz w dniach rewolucji i wojny domowej. I znów pod Pskowem i Narwą Armia Radziecka gromiła, jak w roku 1918, dywizje i korpusty niemieckich wojsk. Cztery lata wojny z Niemcami — to karty nowej chwały radzieckiego żołnierza. Decydował on

już swym bagnietem nie tylko o losach Związku Radzieckiego, ale i o losach całej ludzkości, całego świata. Cały świat i wszystkie ludy miłujące wolność patrzyły z zapartym tchem na potężne zmagania na froncie wschodnim, zdając sobie sprawę z tego, że tylko Armia Radziecka może złamać potęgę Niemiec. Nie zawiedli się. Nadeszła chwila wielkiego przełomu, nadszedł Stalingrad. Bohaterstwo żołnierza świeciło tryumf. Słowo — Stalingrad, stało się dla całej ludzkości symbolem zwycięstwa dobra nad złem, a sprawiedliwości nad gwałtem. Wielka bitwa pod Stalingradem zmieniła radykalnie koleje wojny i historii. Od tej chwili oręż radziecki świecił coraz nowe zwycięstwa nad armią niemiecką, gromiąc ją i wyrzucając z granic Związku. Po trzech latach krwawych, lecz zwycięskich walk, ostatni żołnierz niemiecki został wyparty z terytorium ZSRR. Armia Radziecka nie zaprzestała jednak dalszej walki. Czekają na nią ludy podbitej i ujarzmionej Europy.

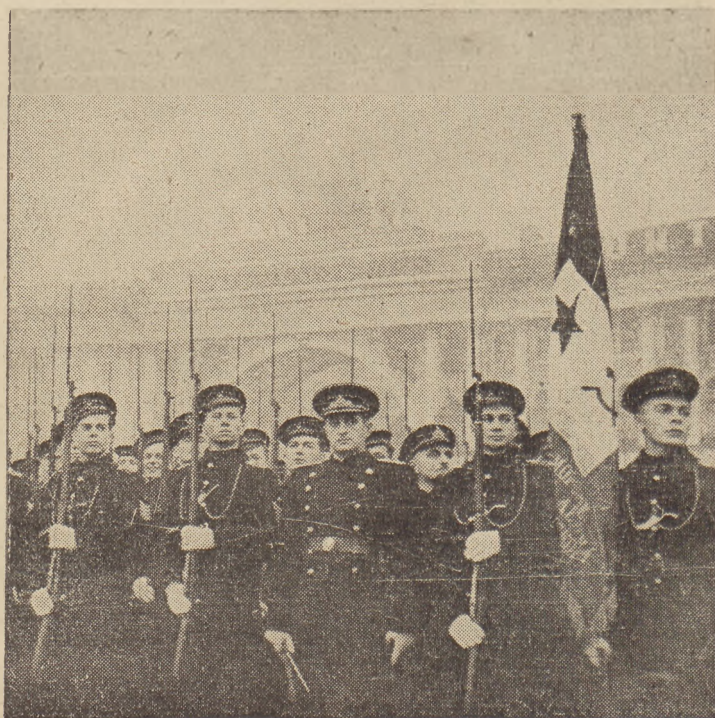
Niosła teraz wolność ciemionym przez hitlerowskiego okupanta narodom. Żołnierz radziecki w ciężkiej, krwawej walce, ramię w ramię z żołnierzem Odrodzonego Wojska Polskiego, wkroczył do Polski. W latach 1944—45 Armia Radziecka wespół z Wojskiem Polskim wyzwalała miasta i wsie polskie, gromiąc cofające się armie niemieckie. Tysiące żołnierzy radzieckich oddało swe życie za naszą wolność, ich groby rozrzucone gęsto po całej Polsce świadczą o tym, że Armia Radziecka zasługuje w pełni na miano Armii Wyzwoleńczej. Odradzające się Wojsko Polskie zostało otoczone opieką i pomocą zwycięskiej i doświadczonej Armii ZSRR. Instruktorzy radzieccy szkolili oddziały polskie, przekazując im swe doświadczenie wojenne i umiejętności dowodzenia. Nowoczesna broń dostarczona przez Armię Radziecką Wojsku Polskiemu umożliwiła przystąpienie Polski do wojny z Niemcami. Żołnierz polski bijąc Niemców radziecką bronią, walcząc u boku radzieckiego żołnierza mścił się za wrzesień, za nieludzkie metody okupacyjne, za Warszawę, Majdanek i Oświęcim.

Armia Radziecka dokonała ostatecznego pogromu Niemiec hitlerowskich, uwalniając świat od groźby zagłady. Słowa Stalina, głównego organizatora i dowódcy Armii Radzieckiej, stały się faktem: „Wróg został dobity w swoim własnym legowisku”. Berlin został zdobyty. Nad Brandenburską Bramą zawisł sztandar radziecki, sztandar zwycięstwa i wolności. W swym zwycięskim pochodzie Armia Radziecka wyzwoliła wiele państw i narodów słowiańskich, niosąc hasła wolności i równości Europy.

Dziś, w trzydziestą rocznicę swego powstania, Armia Radziecka jest silniejsza niż kiedykolwiek. Stała się ona ostoją światowego bezpieczeństwa i pokoju. Siła tej Armii jest gwarancją, że nawoływania różnych podżegaczy wojennych i międzynarodowej finansjery, nie odniosą skutku. Narody całego świata, miłujące wolność i dziś, jak w dni nawały hitlerowskiej, z nadzieją i ufnością spoglądają na Armię Radziecką, jako na Armię Postępu i Pokoju.

tot S. I. B.

Józef Wójcicki



Uczniowie szkół morskich na defiladzie w Leningradzie.

ŚWIT, DZIEŃ I NOC DARŁOWA

Wczesny ranek. Wschód jeszcze się nie zaróżowił, lecz w basenie portowym panuje już ruch. Zwodzony most podniósł gościnnie swe potężne ramiona, przepuszczając wychodzące na połów kutry. Majestatycznie, z głośnym klekotem silników, jarząc się światłami pozycyjnymi, wysuwają się jeden po drugim na morze. Między nimi wolno i ostrożnie przesuwają się łodzie wiosłowe. Na redzie stoi jakiś statek, z niecierpliwością mrugający reflektorem. Nadaje on co chwila sygnał — PT PT PT, co oznacza żądanie pilota. Spodziewany jest szwedzki parowiec „Elfdalen”, spieszący po ładunek 300 ton polskiego węgla.

Kutry wyszły, most powoli i majestatycznie opada. Pozostanie tak aż do białego rana, kiedy to zaczną wpuszczać statki i wracające z nocnego połowu kutry rybackie. Z daleka, od strony portu, wiatr niesie szum sypiącego się do luków węgla. Port pracuje bez przerwy.

U nabrzeża w basenie przysiadł jakiś szkuner. Do otwartych luków transportery niosą węgiel, tonę za toną, a szkuner powoli osiada coraz bardziej w wodzie, im bliższy jest zamknięcia pełnych luków. Stąd krzykliwych mew zawadowało aż tutaj w poszukiwaniu pożywienia. Gdy za chwilę rumiany kucharz wyrzuci za burtę resztki jedzenia, rzucą się na nie z wraskiem. Już wiedzą, że w porcie można się dobrze pożywić.

Wstające słońce oświetla stojące po przeciwnej stronie basenu duże elewatory zbożowe, mogące pomieścić około 18.000 ton zboża. Jeden z nich, o pojemności 10.000 ton, jest nowoczesną jednostką, gdyż został wybudowany w 1944 roku. Niemcy projektowali tu nawet budowę kolosa o 30.000 ton, co stworzyłoby z Darłowa największy ośrodek tego rodzaju nie tylko w naszych portach, ale także jeden z największych na Bałtyku. Niestety, elewatory, mimo pełnej zdolności przeładunkowej nie zostały jeszcze wykorzystane, gdyż zbyt mała głębokość basenu nie pozwala na przyjmowanie statków ze zbożem. Przy sposobności trzeba dodać, że port darłowski będzie w pierwszej kolejce pogłębiany do 8 metrów, co pozwoli na przyjmowanie statków do 5.000 BRT i na pełne wykorzystanie elewatorów.

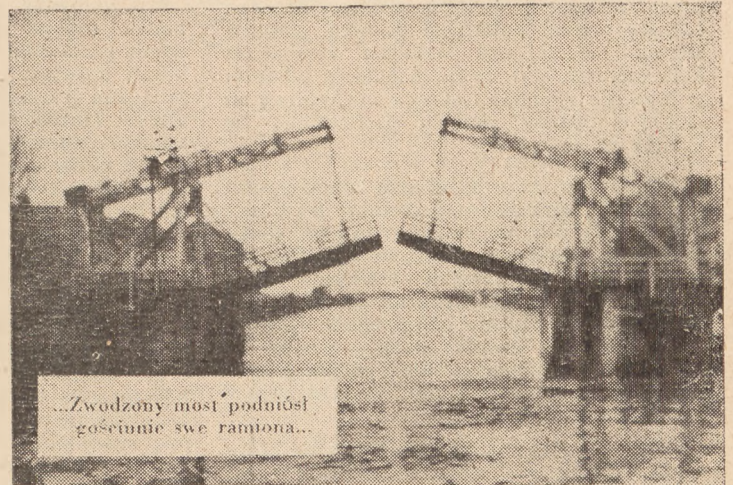
Motorówką ruszamy w kierunku wejścia do portu, by zobaczyć, co słychać na redzie. W połowie drogi mijamy wchodzący do portu parowiec. Na burcie bieli się napis: „Elfdalen”. Obok czerwieni się ceglany murami nie uruchomiona dotychczas, z braku maszyn, wielka fabryka mączki rybnej. Po przeciwnej stronie widać na wyciągu stoczni rybackiej jakiś kuter. Stocznia nie próżnuje. Oddała już ona do użytku rybaków 12 kutrów, trzy ostatnie z tej serii znajdują się w końcowym stadium uruchomienia. Jak się jednak okazuje, stocznia będzie przekształcona na warsztaty remontowe kutrów i taboru portowego, produkcję nowych jednostek przejmie prawdopodobnie stocznia w Uście.

Mijamy zwodzony most, pod który za chwilę wejdzie kilka wracających z nocnego połowu kutrów. Wracają też łodzie rybackie, podpływając od razu w pobliże magazynu „Centrali Rybnej”. Skrzynka za skrzynką, pełne dorszy, ustawiają rybacy przed magazynem. Połów się udał.

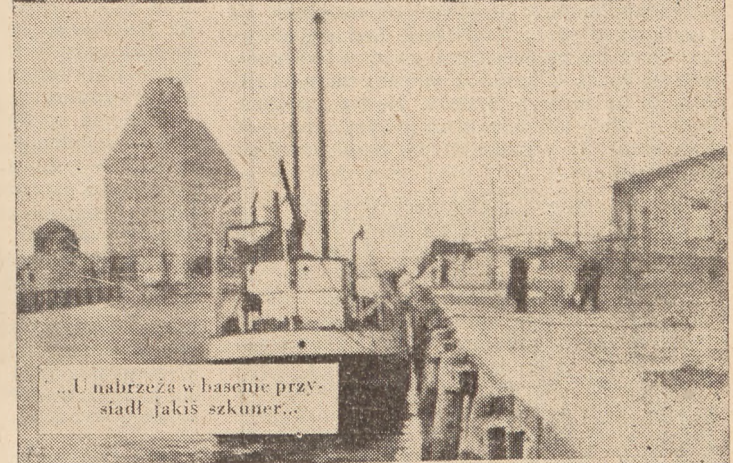
Do nabrzeża zbliża się jakaś duża łódź wiosłowa z czterema rybakami. W dwóch z nich rozpoznaję ze zdziwieniem dziewczęta. To rodzina Pacholskich wraca z połowu. Przybijają i natychmiast rozpoczynają wyładunek. Stojący na nabrzeżu z uśmiechem patrzą na zarumienione od wiatru twarze „panny Stasi i panny Jadzi”, jak tu się o nich mówi. Tymczasem obie panienki prezentują nie byle jaki zapas siły, wyładowując szybko kilkudziesięciokilogramowe skrzynki pełne dorsza. Okazuje się, że rodzina Pacholskich, wiśni rybacy spod Zakroczyimia, jest pierwszą rodziną rybacką, jaka się tu osiedliła i rozpoczęła rybaczenie na morzu, już w 1946 roku. Pacholski znany jest w porcie darłowskim ze swego spokojnego, pracowitego trybu życia, za co jest przez wszystkich szanowany i ceniony. Jest zresztą jedynym rybakim w Darłowie, posiadającym umiejętność robienia sieci, nie mówiąc o ich naprawie. Rybaczą teraz na łodzi, lecz już w niedługim czasie zaczną pracę na własnym kutrze, przydzielonym im w roku ubiegłym, a znajdującym się obecnie na stoczni w remoncie. Ojciec z synem pozostają z rybami, córki zaś, ubrane nota bene w rybackie ubrania i spodnie, chwytają za wiosła i przepływają na drugą stronę basenu, gdzie cumują łódź, zabierając z niej sieci do suszenia i ruszają ze śmiechem do domu. Jeden ze stojących w pobliżu młodych rybaków, patrząc za odchodzącymi dziewczętami powiada, że wielu miało ochotę z nich sobie pokpić, lecz „panna Stasia i panna Jadzia” nie dają sobie w kaszę dmuchać, siłą nie ustępując nawet mężczyznom.

— Takie z was chłopcy, a nas się boicie? — powiadają, śmiejąc się w kulak.

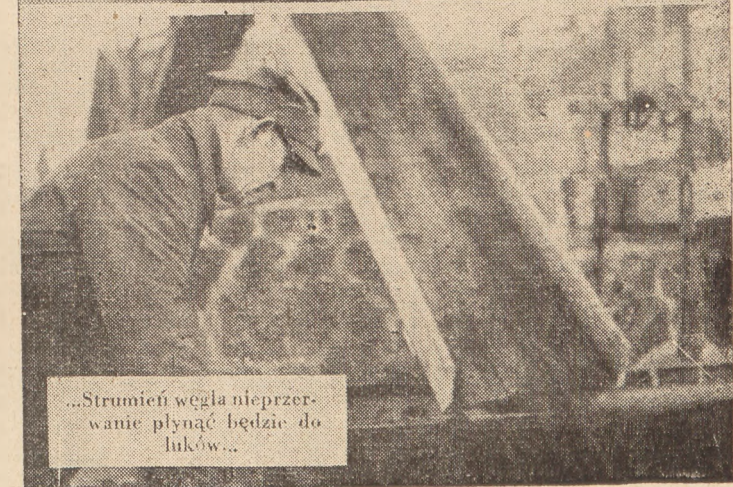
Ruszamy w kierunku awanportu, gdzie znajduje się stocznia statków żelazo-betonowych i dwa suche doki, zatopione w czasie działań wojennych przez Niemców. Budowano na nich jednostki o nośności 1.500 ton. Jeden z takich niewykończonych kadłubów leży jeszcze w doku. Stocznnię tę uruchomili Niemcy w czasie wojny, lecz wycofując się, zniszczyli niemal całkowicie urządzenia. Ocalała jedynie stacja pomp i służy, częściowo tylko uszkodzone. Wymagają one pewnego remontu. Ponieważ doków nie można wykorzystać do budowy statków, postanowiono wykorzystać je jako bazę dla stacji ratowniczo-holowniczej. W związku z tym port otrzyma w najbliższym czasie dużą łódź motorową ze Szwecji, którą Wydział Ratowniczo-Holowniczy GAL'u obsadzi odpowiednio przeszkolonym personelem. Uruchomienie takiej stacji jest konieczne, zwłaszcza, że Darłowo leży w centralnym punkcie naszego Wybrzeża.



...Zwodzony most podniósł gościnnie swe ramiona...



...U nabrzeża w basenie przysiadł jakiś szkuner...



...Strumień węgla nieprzerwanie płynąć będzie do luków...

fol. autora

Na latarni morskiej czuwa obserwator-sygnalista. Przechadza się po galerijce, obserwując co kilka minut horyzont przez specjalną lunetę nożycową. Zapowiedziane są trzy statki, to też baczy pilnie, czy nie widać któregoś z nich. Kilka kutrów zdążyło powoli do portu.

Z wiosną ruch się na pewno zwiększy, zostanie uruchomiona stała komunikacja przybrzeżna, statki „Gryfu” poczną kursować między naszymi portami. Jako pierwszy przewiduje się m/s „Olimpia”, a później s/s „Beniowski”. Wpłynie to dodatnio na zbliżenie Darłowa do innych portów polskich, zwiększając ruch turystyczny. Darłowo i w tym kierunku posiada pewne bogactwo w postaci źródeł solankowych, dotychczas nie wykorzystanych i piękną okolicę, w której szereg instytucji i organizacji uruchomiło już swe domy wypoczynkowe.

Wracamy do portu, który ładuje w tej chwili swój dziesiąty statek. Usmoleni robotnicy sypi łopatomi węgiel na transportery, które z szumem motorów niosą go do przepastnych luków okrętowych. Gruby szyper z nieodłączną fają w zębach patrzy z zadowoleniem, jak jego „Elfdalen” zapelnia się. Przed wojną zaglądał tu po brykiety torfowe dla szwedzkich elektrowni, lub po ściółkę torfową dla Stanów Zjednoczonych. Dziś przybył tu po raz pierwszy po wojnie. Sledzi usmolonych robotników, ocierających pot z czoła, częstuje od czasu do czasu papierosem. Jest zadowolony, gdyż jutro rano będzie już w drodze do Szwecji, a miejsce jego zajmie inny statek.

Tylko strumień węgla nieprzerwanie płynąć będzie transportery do luków.

NA POŁÓW MIN

— Ster lewo na burtl! — Komenda d. o.* przetoczyła się z pomostu nawigacyjnego na oślizgły pokład smukłego trałowca. Bosmatsternik mocniej ujął nabijane mosiądzem koło sterowe, wykonując nakazany pótobróć w lewo. Ostry dziób trałowca wychylił się na chwilę z bruzdy wodnej, przesuwając się zwolna na nowy kurs.

Niewielki okręt w zgrabnym zwrocie przeslizgnął się sprawnie przez ciasne wyjście z przystani portu wojennego i już po chwili „małą naprzód” wrzynał się w nadpływające od zatoki fale. Jeszcze jeden manewr wymijający i trałowiec przesuwając się tuż obok wchodzącego do portu „Norwega”, wypływa z awanportu na „szersze wody” zatoki. W niewielkim odstępie za nim podążają pozostałe jednostki dywizjonu, wyciągnięte w szyku torowym.

Ostry, północny wiatr nacierający od czoła z siłą 5 „boforsów” bije z wściekłością o stalowe nadbudówki trałowca, przedzierając się ze świstem przez flaglinki i flagi sygnałowe powiewające na maszcie. Dywizjon trałowców jeszcze przez kilkanaście minut prze naprzód całą mocą maszyn, kursem N, by następnie rozwinąć się i w szyku czołowym skierować ku sektorowi wyznaczonemu rozkazem d-cy dywizjonu.

Jest to zaiste „niebezpieczny sektor”, — można w nim natrafić na miny wszelkich rodzajów, od akustycznych począwszy, a skończywszy na magnetycznych. Nic też dziwnego, że skwapliwie wymijają go wszystkie statki i okręty... oczywiście za wyjątkiem trałowców. One przecież od tego są, by unieszkodliwić pola minowe, a nawet i pojedyncze miny. Marynarze z trałowców już tak oswoili się z ogromnymi kulami min, że wyprawiają się na połów tych „niebezpiecznych kuferków” niczym rybacy na połów fląder.

Wylawianie min jest ich powszednim, niemal codziennym, zajęciem i jeśli dziś statki obce i polskie śmiało przemierzają nasze wody przybrzeżne, to jest zasługą młodych polskich marynarzy z flotylli trałowców.

Dzisiejsze zadanie jest już znacznie łatwiejsze. Chodzi po prostu o przetrąlanie podejrzanego odcinka. Co prawda już wcześniej był on sprawdzany przez trałowce radzieckie, ale według meldunku złożonego przez kapitana jednego z obcych statków w tym właśnie sektorze pojawiła się jakaś wędrująca

mina. „Oho, takiego wędrującego turystę nie łatwo wylowić” — mówi z uśmiechem dowódca okrętu. Starszy bosman potwierdza opinię przełożonego. Ma on już na tym polu bogate doświadczenie: „Bo na polu minowym to można spacerkiem wyciągać minę za miną, niczym rzodkiewki z zagona, ale zanim wyciągniesz minę wędrującą, nie jeden pot cię zleje”. Główna trudność polega bowiem na odszukaniu takiego pielgrzyma. Trzeba nieraz w tym celu przetrąlować dobrych parę mil i czasem... wrócić z niczym. Tak też bywa.

Trałowce rozsypany się tymczasem szerokim wachlarzem i dwójkami ruszyły wolno wzdłuż wyznaczonego sektora. Pokłady wypełniły się marynarzami. W białych roboczych mundurach krzątają się śpiesznie wokół sprzętu trałowca. Winda trałowa terkocze coraz szybciej wypuszczając w morze linę trałową. Łączy ona ze sobą dwójkę trałowców, niczym rybacka sieć, ciągnięta przez dwa kutry. Różnica polega jedynie na tym, że połów ryb odbywa się w zupełnej ciszy, podczas gdy tu rozlega się równomierny, głuchy warkot wibratorów. Sprawnie idzie praca przy wypuszczaniu trałów. Po kilkunastu minutach już zgrabne okręty ciągną wygiętą do tyłu olbrzymim półkolem linę trałową. Naprzona lina trałowa przecina kilkadziesiąt metrów morza przesuwając się pod rozkołysanymi falami. Odgłosy pracujących ciężko motorów okrętowych łączą się z natrętnym, nieprzerwanym terkotaniem wibratorów. Terkotanie to działa na ukrytą wśród fal minę akustyczną niczym wabienie głośca podczas toku. Odgłos wibratora naśladujący pracę motoru działa na minę akustyczną, podobnie jak wytwarzanie pola magnetycznego przez trały na minę magnetyczną — przyciąga ją i powoduje wybuch.

Sieć trałowa ciągnięta przez trałowce, wyposażona jest w trały i wibratory, może więc zniszczyć zarówno minę akustyczną, jak magnetyczną oraz wytrałować minę zagrodową. Te ostatnie, umocowane przeważnie na kotwicach, są po prostu podcinane przez linę trałową i wypływają na powierzchnię.

Mina, która znajdzie się na powierzchni, nie przestaje być groźna. Jeżeli jest łatwa do unieszkodliwienia, minery wykręcają z niej zapalniki i wyciągają na pokład specjalnym dźwigiem. Jeśli natomiast system miny jest mniej znany, rozstrzelują ją „jak kaczkę”.



Pomost nawigacyjny skupia wszystkie nici w dowodzeniu okrętem. Dowódca i sternik, połączeni telegrafem maszynowym z motorzystą pracującym pod pokładem, stanowią mózg i nerw trałowca. Zmiana szyku dywizjonu wymaga szczególnej uwagi ze strony dowódcy i sternika. Za chwilę okręt przystąpi do trałowania...

fot. W.A.F., Uklejewski



Okręt i załoga gotowe do akcji. Na rufie czynione są ostatnie przygotowania do wypuszczenia trałów. Winda trałowa zaczyna się obracać luzując liny, które siłą marynarskich mięśni zostają zsunięte do wody.

fot. W. A. F. Uklejewski

Tym razem połów trwał bardzo długo, bo kilka godzin, nim wreszcie wędrująca mina magnetyczna została wykryta. Teraz już pozostała tylko „zwykła formalność rozstrzelania” — jak oświadczył dowódca. Znowu rozlega się terkotanie wind trałowych wybierających trał. Zapadał wieczór. Marynarze w białych bluzach zwijają się jak duchy po pokładzie. W świetle reflektora odbywa się następnie „pożegnana uroczystość rozstrzelania” wylowionej miny.

Ogłuszający wybuch i w ślad za nim wznosząca się wysoko kaskada morskiej wody, świadczą o celności marynarskich strzałów. Nadbiegająca fala mocniej uderza o burtę trałowca. Ostatnie promienie zachodzącego słońca, oświetlają wesołe iwarze marynarzy. Wróć teraz do przystani zadowoleni, że „połów się udał”.

jot-wu

* D-cy okrętu



Trał opuszcza pokład. Marynarze z załogi trałowca wypuszczają kolejno poszczególne części trału, które połączone linami opadają za rufę, w rozkołysane fale morza. Połów min rozpoczął się...

fot. „M. P.”

RYBOŁÓWSTWO w okolicach Islandii

W poprzednim numerze „M.-M.P.” podaliśmy wiadomość, iż polski trawler „Saturnia” wyruszył po raz pierwszy na połowy w okolicach Islandii. Poniżej zamieszczamy krótki przegląd stosunków gospodarczych tego kraju, celem bliższego zapoznania się z możliwościami naszego rybołówstwa na tym terenie.

(Red.)

Szybki rozwój polskiego rybołówstwa w latach powojennych wprowadził niedźwiedzia z nas w zdumienie. Szeroki dostęp do morza dał nam idealne warunki do twórczej pracy na tym odcinku gospodarczym i dzisiaj możemy stwierdzić, że prześcignęliśmy poziom naszego rybołówstwa przedwojennego w rekordowym czasie, bo zaledwie w 2 lata, wśród niesłychanie uciążliwych okoliczności, jakie powstały po ukończeniu wojny. Nie wolno nam ustać w pracy, bo dużo pozostaje jeszcze do zrobienia.

Przypatrzmy się dziś rozwojowi rybołówstwa w Islandii na tle gospodarki ogólnej. Niech mała Islandia i jej nieliczni dzielni rybacy będą naszym bodźcem do wytężonej pracy na morzu i wybrzeżu.

Z samej nazwy Islandii (Iceland) wynika, że kraj ten powinien posiadać klimat zimny. Jednak w rzeczywistości tak nie jest, bowiem wyspa ta ma odrębny klimat na wybrzeżu, nieszczególnie ciepły w lecie, ani zimny w zimowych miesiącach. Jedną z dominujących przyczyn jest to, że prawie jedną trzecią wybrzeża otacza ciepły prąd morski zwany golfströmem, na skutek czego wody omywające Islandię posiadają przeciętnie około 6 st. C. ciepła, co właśnie stwarza idealne warunki dla rozwoju wszelkiego rodzaju gatunków ryb. Natura tutaj tak wszystko ładnie ułożyła, iż okoliczne tereny morskie stały się nieprzerwanym źródłem bytu wypiarzy.

Regularnie co roku w określonym czasie niedaleko wybrzeży islandzkich ukazują się ogromne ławice ryb, które przez setki lat żywiły wypiarzy, a dziś stanowią dla nich najważniejszy artykuł eksportowy mający zwał na wielu rynkach światowych. Chociaż około 60% ludności jest zajęta rolnictwem i drobnym przemysłem, to jednak rybołówstwo stwarza podstawę bytu Islandczyków, szczególnie zaś ma ono znaczenie dla przyszłego rozwoju kraju.

Mielizny islandzkie są niezwykle obfite w ryby i nie tylko są one wystarczające dla nich samych, lecz olbrzymia nadwyżka jest wykorzystywana przez wiele innych narodów, których flotyle rybackie można uirzeć każdego roku wokół wybrzeży tamtejszych. Do czasu wybuchu wojny łowiły tam przeważnie Wielka Brytania, Norwegia, Dania, Szwecja, Estonia, Francja, Finlandia i Niemcy, — ostatnio zaś pierwsze próby były czynione przez polskich rybaków. Dla polskiego rybołówstwa dalekomorskiego tereny rybne w okolicach Islandii powinny stanowić przedmiot żywego zainteresowania i powinny być one następnym, szerszym etapem dla naszej ekspansji rybołowiej.

Biorąc pod uwagę stosunkowo mało zaludnioną Islandię (około 120 000 mieszkańców), należy podkreślić, że jest ona największym krajem rybołowiej na świecie, w każdym zaś wypadku w Europie. Powyższy fakt może zilustrować następująca statystyka z roku 1939. Na czołowym miejscu figuruje Norwegia, która wyłowiła w tym czasie 1.046 tys. ton ryb, z kolei przychodzi Anglia z 729 tys. ton, Szkocja 279 tys. ton, po czym zaraz kroczy mała Islandia z 266 tys. ton. Podczas najlepszej koniunktury Polska wyłowiła około 25 tys. ton ryb morskich. W roku 1939 Islandia posiadała 10 000 rybaków, natomiast w tym samym czasie Norwegia zatrudniała ponad 100 000 rybaków. Dzisiaj Islandia posiada około 15 000 rybaków, natomiast ponad 40 000 ludzi pracuje w przemyśle i handlu rybnym. Jeżeli teraz obliczymy, ile kilogramów wyłowionej ryby przypada na każdego mieszkańca w wyżej wspomnianych 5-ciu krajach, to otrzymamy następujący rezultat — Polska 1 kg., Anglia 20 kg., Szkocja 32 kg., Norwegia 370 kg., Islandia 2.315 kg.

W roku 1939 na import przypada 39.102.020 kr. isl. natomiast eksport wrażał się sumą 57.752.170 kr. isl. Widzimy więc, że bilans Islandii był wybitnie aktywny. Na eksport przypadały w 90% ryby i produkty rybne, reszta 10% mięso baranie, wełna, oraz drobny przemysł.

Niewątpliwie jedną z najważniejszych dziedzin życia gospodarczego w Islandii jest przemysł i rybołówstwo śledziowe, które daje krajowi najwięcej dewiz z uwagi na całkowity eksport śledzi solonych, maczki i tranu śledziowego. Operacje sezonowe mają miejsce głównie na północnym wybrzeżu Islandii, natomiast centrum przemysłu śledziowego

znajduje się w miejscowości Siglufiordur, jednej z największych stacji śledziowych na świecie. Przemysł ten w ostatnich latach niewspółmiernie wzrósł. Na przykład w 1919 roku było zaledwie parę małych fabryk tranu i maczki rybnej, które przerabiały około 3500 ton śledzi podczas całkowitego sezonu, ponadto zasolono 90 000 beczek śledzi. Tuż przed wojną Islandia posiadała 20 okazałych fabryk nowoczesnych z dzienną przeróbką 5 000 ton surowca. W tym samym czasie w ciągu sezonu, który trwa około 4 miesięcy, otrzymano 20 000 ton tranu, oraz 25 000 ton maczki śledziowej, przy czym zasolono powyżej 500 000 beczek śledzi.

Innym ważnym faktem w związku z rybołówstwem jest produkcja tranu leczniczego z wątroby wątlusza, który ze względu na wysoką wartość odżywcza osiąga ceny wyższe od innych krajów, również produkujących ten sam artykuł. I tutaj należy zaobserwować szybki rozwój tej dziedziny. W roku 1919 wyeksportowano 1.864 ton, natomiast w 1939 roku wywieziono za granicę ponad 5 000 000 kg. W ostatnich kilku latach przedwojennych wybudowano 20 okazałych chłodni-zamrażalni eksploatujących wybrzeża, celem umożliwienia eksportu ryb w stanie absolutnie świeżym.

Do niedawna bo zaledwie 15 lat temu Islandczycy posługiwali się staromodnym sprzętem rybackim, oraz statkami żaglowymi. Jednak w ostatnich latach, z uwagi na pożyczkę z Anglii, dużo zostało zrobione. Flota rybacka zmodernizowana w niesłychany sposób, przyczyniła się znacznie do dobrobytu mieszkańców Islandii. Statki starego typu zostały zastąpione solidnymi trawlerami parowymi, oraz kutrami motorowymi. W 1939 r. tabor rybacki przedstawiał się imponująco. 36 trawlerów o tonażu brutto 12 428 ton, oraz 563 kutry o tonażu brutto 10 997 ton. Ponadto rybołówstwo było zaopatrzone w 29 statków nieco słabszych od trawlerów, służących dla połowów ryb sposobem haczykowym. Razem więc mała Islandia posiadała 628 jednostek połowowych o tonażu brutto 26 775 ton.

Powyższe dane dają nam mimo woli pojęcie, na jak szarym końcu kroczyło przedwojenne rybołówstwo polskie, lecz również wraża i świadomość, jak wielkie możliwości rozwoju w tym kierunku istnieje w naszym kraju właśnie dziś, kiedy odzyskaliśmy szerszy dostęp do morza.

Teofil Serwatka



Ławice złowionych ryb na wybrzeżu Islandii w pobliżu Reykjavik.

fol. National Geogr. Mag.

Rozwój radzieckiej żeglugi morskiej

Wielowiekowe zmagania o panowanie nad morzami świata wykazały doniosłe znaczenie posiadania dostępu do morza i własnej floty. Nawet państwa wybitnie kontynentalne jak Rosja i Niemcy już na przełomie wieku XVII zaczęły przestawiać swą militarną politykę lądową na tory morskie.

Zmienić psychikę narodu nie jest jednak tak łatwo, jak to wyobrażał sobie Piotr Wielki, który uważał, że wystarczy do tego pewna ilość „ukazów carskich”. Oświecony car rosyjski stał się jednak pionierem rosyjskiej myśli morskiej. Stworzył on podstawy dla dalszego rozwoju żeglugi morskiej, budując w r. 1693 pierwszą stocznnię okrętową w Archangielsku, a później w Petersburgu. Wielkie dzieło, rozpoczęte przez Piotra I, nie znalazło jednak właściwego zrozumienia, ani wśród rządzącej kasty bojarów, ani u jego następców. Pojawiały się co prawda w następnych wiekach takie wybitne talenty morskie jak admirałowie Uszakov, Nachimow i inni, ale nie potrafili oni dokonać przełomu w kontynentalnej psychice rosyjskiej i dopiero Rewolucja Październikowa stała się tym punktem zwrotnym w dziejach rosyjskiej żeglugi morskiej.

Powstały w wyniku Rewolucji i wojen domowych Związek Radziecki, w ciężkim okresie walk dotkliwie odczuł brak własnej floty, gdyż niewielka flota carska została częściowo zniszczona, bądź rozgrabiona przez aliantów. W tych warunkach zrodziła się nowa, radziecka myśl morska. Rząd i obywatele ZSRR w ciężkie lata walk o wyzwolenie nauczyli się cenić dostęp do morza i posiadanie własnej floty. To też już w pierwszym planie pięcioletnim odcinek morski został potraktowany jako jeden z ważniejszych dla gospodarki ogólnopaństwowej.

W ramach tego planu zostały w szybkim tempie odbudowane przede wszystkim stocz-

nie, a następnie porty i flota handlowa. Opracowany został szczegółowy plan równomiernego rozłożenia obrotów morskich na wszystkie porty ZSRR, oraz wykreślono wytyczne dla dalszego rozwoju żeglugi i budownictwa okrętowego. W przeciągu kilku lat powstał silny przemysł stoczniowy obsługujący żeglugę morską i śródlądową. Stocznie w portach Leningradu, Sebastopola i Władywostoku przystąpiły do pracy nad budową nowych jednostek. Olbrzymie fundusze i subsydia rządowe ożywiły w przeciągu jednej pięcioletki żeglugę morską zapewniając jej dalszy, pomyślny rozwój.

W dążeniu do jak najpełniejszego wykorzystania szlaków morskich, żegluga radziecka rozpoczęła wielką pracę nad przełożeniem nowego szlaku wokół północnej granicy Związku. Wiele naukowych wypraw i badań trzeba było dokonać zanim udało się ów szlak, biegnący od morza Białego przez Ocean Lodowaty i cieśninę Beringa na morze Ochockie, wytyczyć i oddać do użytku.

To wielkie osiągnięcie radzieckich żeglarzy pozwoliło na dalsze ożywienie i aktywizację gospodarczą Dalekiej Północy. Konstruktorzy radzieccy wybudowali całe flotylle potężnych liniowców polarnych i silnych lodolamaczy, które przewyższają wszystkie dotychczas znane statki tego typu. Nazwy takich statków i lodolamaczy jak „Czeluskin”, „Sybirakow”, „Jermak”, i „Józef Stalin” są znane w całym świecie dzięki wielkim i niebezpiecznym wyprawom biegunowym i pomyślnym akcjom ratowniczym.

Osiągnięcia morskie ZSRR nie ograniczają się jednak do wytyczenia Północnego Szlaku. W przeciągu drugiej pięcioletki ten doniosły plan został w pełni urzeczywistniony. W rekordowym czasie wybudowano dwa wielkie kanały: Białomorski i Moskwa—Wołga. Pier-

wszy z nich połączył morze Bałtyckie z morzem Białym, skracając o kilka tysięcy kilometrów drogę z Leningradu do Murmańska i Archangielska, a drugi — przez złączenie rzeki Moskwy z Wołgą powiązał Morze Białe i Bałtyckie z Morzem Kaspijskim. Powstał dzięki temu cały system morsko-śródlądowy, który radykalnie zmienił sytuację żeglugi radzieckiej, stawiając przed nią nowe perspektywy rozwoju.

W tych nowych warunkach rozrost floty handlowej ZSRR postępował szybko naprzód i już po dziesięciu latach od wprowadzenia planowania osiągnęła ona poziom prawie czterokrotnie wyższy od początkowego. Podczas gdy w roku 1928 łączny tonaż floty wynosił się 377 tys. BRT, to w roku 1937 wynosił już 1.841 tys. BRT. To zestawienie mówi samo za siebie. Podobnego osiągnięcia na odcinku rozbudowy floty nie notują dzieje żeglugi światowej. Stało się to możliwe jedynie dzięki docenianiu przez rząd znaczenia floty.

Wybuch II wojny światowej zastał flotę radziecką w kulminacyjnym punkcie rozwojowym. Oddała ona cenne usługi w wojnie z Niemcami, współdziałając z flotą wojenną i Armią Czerwoną. Wiele statków zostało włączonych, jako jednostki pomocnicze, do zespołów okrętów wojennych, wykonując niejednokrotnie niebezpieczne i ważne zadania w obronie własnych brzegów. Szczególnie ważną rolę odegrały tankowce, zasilające flotę i armię paliwem zarówno w operacjach obronnych jak i ofensywnych, rozgrywających się nad morzem Czarnym i Bałtyckim. Marynarze ze statków handlowych niejednokrotnie chwytali za broń, by wespół ze spieszonymi oddziałami marynarki wojennej stanąć do walki z Niemcami. Tak było w Leningradzie, w Sebastopolu i w innych portach



Port w Noworossyjsku.

fol. S.I.B.

Mimo niebezpieczeństw, grozących ze strony niemieckich okrętów podwodnych i lotnictwa, statki radzieckie nieprzerwanie dowoziły materiały wojenne i żywność walczącym żołnierzom i mieszkańcom oblężonych miast, przedzierając się często przez niemiecką blokadę i przez ogień niemieckich baterii brzegowych.

Jednostki floty handlowej odegrały szczególną rolę w operacjach desantowych marynarki radzieckiej na półwysp Kercz i Krym, przyczyniając się w poważnej mierze do szybkiego zdobycia miasta i portu Teodozja, skąd wyszła następnie ofensywa na Krym. Flota handlowa ma także swój wkład w walkach o Odessę i Sebastopol, a nawet na Dalekim Wschodzie brała udział w operacjach desantowych przy zdobywaniu Port-Arthura, oraz szeregu innych miast nad Amurem i Sungari.

Tak wielkie sukcesy radzieckiej floty handlowej zostały jednak okupione poważnymi stratami, które trzeba było jak najszybciej po zakończeniu wojny wyrównać.

W ramach ogólnego planu odbudowy kraju, przystąpiono już w końcowym okresie wojny do naprawy zniszczonych portów, stocznii i rozpoczęto wydobywać i remontować zatopione statki. Ta wielka praca została w następnym okresie jeszcze bardziej spotęgowana i doprowadziła w przeciągu trzech lat do uzyskania przedwojennego poziomu floty handlowej. Uzyskane od Niemiec i Japonii reparacje wojenne jeszcze bardziej wzmocniły stan radzieckiej floty, której tonaż w chwili obecnej znacznie, bo o blisko jedną czwartą, przewyższa tonaż przedwojenny sięgając 2 milionów BRT, co już stanowi „cyfrę, z którą można pokazać się” na morzach świata. Jest to jednak sukces początkowy, który w najbliższych latach zostanie znacznie przewyższony, jak to przewiduje nowy plan pięcioletni ZSRR.

Nowy program morski Związku Radzieckiego został zapoczątkowany przemówieniem Stalina podczas wizytowania floty wojennej na morzu Czarnym. W przemówieniu tym Stalin wskazał na żeglugę morską, jako na pierwszoplanowy odcinek obecnej gospodarki ogólnozwiązkowej. W ramach tego planu flota radziecka osiągnie taki poziom, który będzie odpowiednikiem potęgi Związku na morzach świata. Cel ten, sądząc po dotychczasowych doniosłych osiągnięciach na polu morskim, zostanie przez Związek Radziecki zrealizowany w równie rekordowym tempie jak poprzednie, które wysunęły flotę radziecką już w chwili obecnej do szeregu przodujących państw morskich.



Krażownik „Woroszyłow”.

fol. S.I.B

Flota Wojenna ZSRR

„...Flota, którą uważano już za zniszczoną, mimo wszystko odradza się, co przyznają nie tylko przyjaciele, ale i przeciwnicy, bo ogromna większość marynarzy, to ludzie, którzy najwyżej cenią sobie cześć i dobre imię Rosji...”

J. Stalin, 8 lipca 1919 r.

Tak pisał w pierwszym okresie odbudowy floty radzieckiej krótko po zwycięstwie Rewolucji Stalin o wstającej do nowego życia Radzieckiej Marynarce Wojennej. Okres ten, trwający do wybuchu II wojny światowej, był okresem wyjątkowej pracy. Rząd radziecki zdawał sobie doskonale sprawę ze znaczenia silnej floty wojennej. Wiedział on również dobrze, że bez własnego silnego przemysłu hutniczego i maszynowego niesposób myśleć o szybkiej rozbudowie floty według wymogów tak potężnego państwa. Wiadomo powszechnie, jak bardzo carska Rosja była pod względem przemysłowym zacofana, jak bardzo zależna była pod tym względem od zagranicy. To też dopiero po uprzedniej rozbudowie ciężkiego przemysłu i już w ostatnich dwóch pięcioletkach 1929—1939 rząd radziecki wybudował cały szereg nowoczesnych, silnych jednostek — od krążowników począwszy („Kirow”), a na niszczytelach i okrętach podwodnych skończywszy („Stremittelny” i „Szczuka”). Wszystkie jednostki podanych klas zdały celująco swój egzamin sprawności bojowej.

Niemcy, uderzając w czerwcu 1941 roku na Związek Radziecki, planowali szybkie i łatwe zwycięstwo przez rzucenie do walki dużych sił lotniczych i pancernych, za którymi podążały szybkie dywizje zmotoryzowane, zdolne do pokrywania olbrzymich przestrzeni w bardzo szybkim czasie. Z tego też powodu w planach wojny morskiej wyłączyli duże jednostki, uważając, że wszystkie morskie bazy radzieckie zdołają szybciej od strony lądu, a duże jednostki przydadzą się im do walki z Anglią. Niestety, „blitz” zawiódł, wojna przeciągnęła się na dłuższy okres czasu. Lotnictwo niemieckie miało tu za zadanie niszczyć porty i bazy, lekkie jednostki floty i okręty podwodne niszczyć miały nawodne siły Zw. Radzieckiego. Wojna „na wyniszczenie” również nie przyniosła im korzyści, przerodziła się bowiem w szereg mniejszych, lub większych epizodów, niekiedy tylko rozwijających się w poważniejsze

operacje, zwłaszcza w czasie obrony radzieckich baz morskich w Tallinie, Hangoe, Sebastopolu, czy Odessie. Poza tym typowymi operacjami desantowymi były radzieckie ataki na Noworossyjsk, Odessę, Teodozję, Kercz, czy też Krym.

Wobec takiego charakteru wojny na radziecką flotę spadły specjalne zadania. Najważniejszym z nich było stałe zabezpieczenie skrzydeł armii radzieckiej od strony morza, wspieranie działań lądowych ogniem okrętowej artylerii, oraz atakowanie tyłów przeciwnika. Osobne zadanie stanowiło wspieranie walk w czasie obrony Leningradu, Odessy, Sebastopola i Kerczu. Trzecie wreszcie zadanie, poruczone do wykonania flocie podwodnej i ścigaczom, polegało na stałym niszczeniu niemieckich konwojów oraz dozоровaniu własnych dróg dowozowych.

Jak marynarka radziecka wypełniła te ważne zadania?

Flota Bałtycka w pierwszej fazie wojny musiała ustąpić z niektórych baz, broniąc ich jednak do ostatka, jak to miało miejsce w Tallinie, czy Hangoe. Jednostki floty wysadzały desanty, wstrzymując choć nieprzyjaciela na długie dni. Pod Tallinem na przykład, Niemcy zrozumieli błąd, jakim było wycofanie większych jednostek z Bałtyku. Radziecki krążownik „Kirow” przez długie dni wspierał walczących marynarzy i dawał się Niemcom we znaki ze swą artylerią w dniu ewakuacji przez kilkanaście godzin z rządu, wzbraniając im wejścia do opróżnionego już portu.

Bazy floty w Kronsztadzie i Leningradzie, wraz ze wszystkimi jednostkami, ostały się niemieckiej agresji, wspierając później przez długie miesiące obronę grodu Lenina. Wytrzymały tysiące nalotów i bombardowań, atakując w momentach najmniej przez Niemców spodziewanych. Równocześnie „drobnoustroje” radz. marynarki wojennej z powodzeniem paraliżowały dowóz niemieckiego zaopatrzenia, unieruchamiając w pewnych okresach, niemal zupełnie, nieprzyjacielską żeglugę. Specjalnie wstawiała się Flotyła Ładozka, broniąca „drogi życia” Leningradu — połączenia walczącego miasta z resztą kraju. Mimo kilkunastu prób opanowania jej, Niemcy za każdym razem zmuszeni byli do wycofania. Najbardziej znanym epizodem z tych walk, była obrona wyspy Suchej przez oddział marynarzy por. Gusiewa, (Ciąg dalszy na str. następnej)

**MŁODZIEŻ
CZYTA I PRENUMERUJE**

- ILUSTROWANY
MIESIĘCZNIK

**MŁODZIEŻ
MORSKA**

WYDAJE: LIGA MORSKA I MARYNARKA WOJENNA

WKRÓTCE
UKAŻE SIĘ **Nr 2**

Zamówienia na prenumeratę kierować:
Centralny Kolportaż „P.W.”, Warszawa, Al.
Jerozolimskie 55 przy równoczesnej wpła-
cie należności na konto PKO W-wa, I-8000

ROcznie: PÓŁROCZNIE: KWARTALNIE:
zł. 250.— zł. 130.— zł. 75.—

w którym, łącznie z dowódcą, nie było ani jednego człowieka bez ran! Przez kilka dni uparcie bronili oni wyspy, nie oddając jej Niemcom.

Po przełamaniu blokady Leningradu Flota Bałtycka przyczyniła się w walnie do szybkiego zwycięstwa, atakując uciekające konwoje niemieckie. Było to możliwe tylko dzięki niezwykłemu poświęceniu załóg, które nawet w czasie nalotów nie przerywały prac nad utrzymaniem swych jednostek w stałej gotowości bojowej.

Niemniej ważne zadania otrzymała Flota Północna. Utrzymanie drogi alianckich konwojów do Murmańska było zadaniem najważniejszym. Poza tym atakowała ona stale niemieckie konwoje, zdążające do Waranger — Fiordu, w którego portach Niemcy urządzili bazę zaopatrzeniową dla armii „Nord“, walczącej pod Murmańskiem. Najwyższą działalność na tym teatrze wojny prowadziły radzieckie okręty podwodne. Dywizjon tych okrętów, dowodzony przez kapitana 2-giej rangi Hadżyjewa w okresie 1941—1942 zatopił 27 niemieckich transportowców różnej wielkości z zaopatrzeniem i z oddziałami strzelców alpejskich szeroko przez Niemców reklamowanej armii „Narwik“. Sam Hadżyjew zatopił 10 takich jednostek, lecz z ostatniego rejsu już nie powrócił.

Innego wyczynu dokonał kapitan 2-giej rangi Łunin, patrolujący ze swym okrętem podwodnym szlak konwojowy. Było to w lecie 1942 roku, kiedy w Alten-Fiordzie bazował, wraz z największymi niemieckimi okrętami liniowymi, flagowy pancernik floty niemieckiej „Tirpitz“. Cały ten zespół wypłynął dnia 5 lipca 1942 roku w kierunku idącego do Murmańska konwoju, z zamiarem całkowitego zniszczenia go. W skład niemieckiej eskadry wchodziły poza „Tirpitzem“: pancernik „Scharnhorst“ i krążowniki „Luetzow“, „Admiral Hipper“ i „Admiral Scheer“, oraz kilkanaście niszczycieli. Całą grupę pilnowała stale eskadra „Messerschmidtów“. Działo się to na wysokości wejścia do Alten-Fiordu. Niespostrzeżony przez pierścień

eskorty, Łunin podszedł w pobliże „Tirpitz“ i wystrzelił torpedy. Trafiły, uszkadzając niemieckiego kolosa i zmuszając go, wraz z całym zespołem, do zawrócenia.. Konwój został uratowany.

Asem operacji ścigaczy stał się kapitan Szabalin, dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego, operujący stale w zatoce Peczeng, gdzie zatapiał z dużym szczęściem niemieckie statki, często pod ogniem niemieckiej artylerii brzegowej. Gdy ofensywa radziecka ruszyła spod Leningradu, ruszył i front północny. Wtedy to Szabalin wprowadził radziecki desant do zatoki i wysadził go w porcie Liinahamar, zdołując niemiecką bazę i odcinając tym samym oddziałom niemieckim możliwość ucieczki z okrążenia.

Pierwszą operacją Floty Czarnomorskiej była obrona bazy i portu w Odessie, w której wzięły udział krążowniki „Komintern“, „Krasnyj Krym“ i „Krasnyj „Kawkaz“, ostrzeliwując linie wojsk rumuńskich gen. Antonescu. Aby umożliwić całkowitą ewakuację bazy, okręty te wysadziły desant i tak długo wstrzymywały atakujących, aż bazę ewakuowano. Podobne zadanie spełniał w czasie walk o Sebastopol radziecki pancernik o tej samej nazwie. „Sewastopol“ uczestniczył także w wysadzeniu na ląd desantów w Teodozji i na Kerczu, których zadaniem było odciążenie walczącego Sebastopola — miasta. Gdy okręty nawodne nie mogły już działać, Flota Czarnomorska zastosowała po raz pierwszy „podwodny dywan“ — zaopatrywanie walczącego miasta w amunicję, żywność i leki przy pomocy okrętów podwodnych.

Nadszedł rok 1943. Dnia 1 stycznia jednostki floty Czarnomorskiej wsparły swym ogniem, mimo szalejącego straszliwego sztormu, radziecki desant na Kerczu, a w kilka miesięcy później desant na Krym. Flota wspierała przez 165 dni walczące oddziały, dowożąc z portu w Tamań zaopatrzenie i uzupełnienie. ewakuując rannych i chorych, dzięki czemu już 8 kwietnia 1944 roku oddziały te rozpoczęły

organizowany atak wspólnie z wojskami IV Frontu Ukraińskiego. Posuwając się bardzo szybko naprzód, już 17 kwietnia wojska te znalazły się pod Sebastopolem. Dnia 7 maja rozpoczęło się uzupełnienie zaopatrzenia szturm miasta, które oswoobodzono 9 maja. W czasie tych walk okrążono i wzięto do niewoli w Chersonie 24.000 żołnierzy niemieckich, a jednostki floty zniszczyły 191 różnych statków z uciekającymi wojskami.

W wojnie z Niemcami brali też udział marynarze Floty Dalekiego Wschodu, walcząc w Leningradzie, Stalingradzie, Charkowie czy Nikołajewie. Szeroko znane jest powiedzenie jednego z nich, Zajcewa, obrońcy Stalingradu. „...Dla nas, żołnierzy 62-giej armii nie ma miejsca za Wołgą. Stoimy i będziemy tu stać aż do śmierci“. W czasie działań z Japonią, Flota Dalekiego Wschodu wstawiła się zdobyciem południowego Sachalinu, starej rosyjskiej bazy Port Artur, oraz oswoobodzeniem północnej Korei.

O wszystkich sukcesach Marynarki Wojennej ZSRR najlepiej mówią cyfry. W czasie 37 miesięcy walk zniszczono 1 krążownik pomocniczy, 2 krążowniki obrony wybrzeża, 37 niszczycieli, 50 okrętów podwodnych, 3 stawiacze min, 129 trałowców, 137 okrętów strażniczych 2 monitory, 12 kanonierek, 79 ścigaczy, 288 kutrów strażniczych, 850 transportowców różnej wielkości, 1.158 mniejszych jednostek, a wspólnie z lotnictwem morskim 6.829 samolotów.

„...W ciągu czterech lat wojny zapisałi marynarze nowe wspaniałe karty w księdze sławy naszej Marynarki, a flota wojenna wypełniła całkowicie swój obowiązek wobec Ojczyzny...“

Tak powiedział w dniu święta Floty Wojennej, 22 lipca 1945 roku Generalissimus Stalin, co jest najlepszą oceną działalności Radzieckiej Marynarki Wojennej w ostatniej wojnie.

Stanisław Woliński.

PRZYPOMINAMY

NASZYM CZYTELNIKOM

ZE

NALEŻY NATYCHMIAST

ZAPRENUMEROWAĆ

„MORZE i
MARYNARZA
POLSKIEGO“

ROZCZNIEM PÓLROCZNIEM KWARTALNIE

Zł. 300.—

Zł. 160.—

Zł. 85.—

Zamówienia kierować pod adresem: Centralny Kolportaż „P. W.“
Warszawa, Al. Jerozolimskie 55,
przy równoczesnej wpłacie należności na Konto P. K. O. Warszawa 1-8000.

Już ukazał się

NUMER

4

tachowego

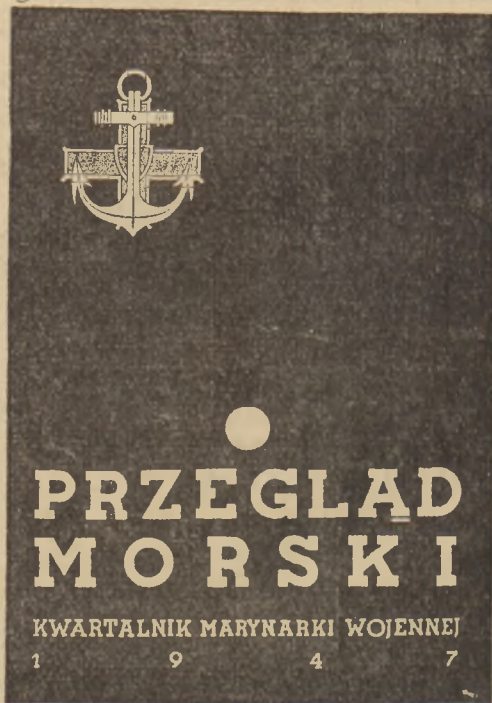
KWARTALNIKA

Mar. Woj.

ADRES

Redakcji i

administr.



G: DYNIA, ul. Waszyngtona 44

Norweska flota handlowa

W chwili wybuchu minionej wojny światowej Norwegia posiadała flotę handlową o pojemności 4.835.000 BRT, zajmując tym samym jedno z czołowych miejsc na świecie. Fakt, że Norwegia, kraj o 3 milionach ludności, posiadała tak wielką flotę, ma swoją wymowę. Świadczy bowiem dobitnie, że małe i biedne (tylko 3% ziemi nadaje się pod uprawę) państwo, może — wykorzystując jedyny bodaj atut w postaci dobrego położenia geograficznego (największa obfitość ryb w morzach północnych) i dobrze rozczłonkowanego wybrzeża — stworzyć wielką i doskonałą rentowną flotę handlową. O korzyściach, jakie Norwegia ciągnęła ze swej floty dowodzi najlepiej dochód, jaki ta flota przynosiła z opłat frachtowych pracując dla zagranicy. Wynosił on 400 milionów koron rocznie i była to największa pozycja wśród aktyw norweskiego bilansu płatniczego.

Wartość norweskiej floty handlowej była tym większa, że należała ona bezsprzecznie do jednej z najnowocześniejszych flot świata, czego najlepszym dowodem, że prawie połowa (dokładnie 45,3%) składała się ze statków nie przekraczających 10 lat wieku, a tylko jedna piąta (20,6%) ze statków starszych niż 20 lat, gdy tymczasem ten sam odsetek dla statków np. angielskich i amerykańskich wynosił 25,8 i 55,9 — czyli, że ponad jedną czwartą floty brytyjskiej i ponad połowę floty amerykańskiej stanowiły statki przestarzałe. Ponad 60% było w norweskiej flocie motorowców, które dzięki swej najważniejszej zalety — szybkości, miały duże pole do popisu w międzynarodowym trampingu. Nie należy zaś zapominać, że flota norweska, będąc o wiele za duża na potrzeby transportu własnego państwa, nastawiona była specjalnie na międzynarodowy tramping i że było w nim czynne 80—90% floty norweskiej. Co do składu gatunkowego, na pierwsze miejsce wybijały się tankowce: norweska flota tankowców zajmowała trzecie miejsce na świecie. Nie należy wreszcie zapominać o zasługach norweskich w dziedzinie połowu wielorybów i dochodach, jakie przynosiła norweska flota wielorybnicza. Właśnie Norwegii zawdzięcza wielorybnictwo swe przetrwanie w drugiej połowie ubiegłego stulecia, a Norweg, kapitan Sven Foyn uchodzi za twórcę nowoczesnego wielorybnictwa. Według stanu przedwojennego (1938), Norwegia posiadała najwięcej statków wielorybniczych, a chociaż w porównaniu z rokiem 1934 straciła swój prym w połowach na rzecz Anglii, to jednak i tak jej udział wyrażał się pokaźną cyfrą 29% (Anglii 31%).

Z chwilą wybuchu wojny norweska flota handlowa poczęła robić doskonałe interesy i przynosić wielkie dochody. Były wszelkie widoki, że ewentualne straty wywołane działaniami wojennymi Norwegia będzie w stanie wyrównać za dużą nadwyżką i bez większych trudności. Najlepszym dowodem, że straty wojenne z pierwszych czterech miesięcy wojny, w wysokości 62.000 BRT, zostały dwukrotnie przewyższone nowozbudowanymi jednostkami tak, że na dzień 1 stycznia 1940 roku stan floty norweskiej był o 90.000 BRT wyższy, niż przed rokiem. Trzeba zaś mieć na uwadze, że nowowyprowadzone jednostki wykończone zostały w ramach programu rozbudowy, pochodzącego jeszcze z przed wojny, kiedy nie było powodu planowania budowy większej ilości, niż wynosiły faktyczne potrzeby i kiedy nie można było przewidzieć ani terminu wybuchu wojny, ani związanych z nią ewentualnych strat i konieczności ich wyrównania. Ogółem dochody brutto za zagraniczne opłaty frachtowe wzrosły z 700 milionów koron w 1938 roku na 1 miliard koron za rok 1939, przy czym do wybuchu wojny dochód był mniejszy, niż w odpowiednich 8 miesiącach poprzedniego roku. Największy zysk przynosiły oczywiście rejsy wykonywane na rachunek angielski, z drugiej jednak strony były one najniebezpieczniejsze, zwłaszcza podróże do i z Anglii. Towarzystwa ubezpieczeniowe pokrywały jednak w zupełności wszelkie straty.

Sytuacja zmieniła się, gdy Norwegia z państwa neutralnego weszła do wojny i jako

sojusznik brytyjski wystawiła swą flotę całkowicie na działanie operujących w coraz większej liczbie niemieckich okrętów podwodnych. Gros floty znajdowało się w czasie zajęcia Norwegii przez Niemców poza krajem macierzystym i z miejsca podporządkowało się na rozkaz zbiegłego do Anglii rządu norweskiego, stworzonemu przezeń w Londynie urzędowi żegludowemu. Oczywiście, flota ta czynna była bez przerwy jako jeden z najbardziej wartościowych i najwartościowszych towarzyszy alianckich flot handlowych.

Flota norweska ponosiła też ciężkie, dotkliwie straty. Wyniosły one w toku całej wojny 2.395.000 BRT, a więc prawie 50% stanu przedwojennego, z pięknym blisko 20 tysięcy-tonowym statkiem „Oslofiord” na czele. Straty te w dużej części pokryte zostały przez towarzystwa asekuracyjne. Rząd norweski zaś, z wydatną pomocą swych wielkich sojuszników robił wszystko co było w jego mocy, aby zatopione jednostki zastąpić jak najszybciej nowymi. 500.000 ton zamówionych zostało na stocznicach brytyjskich i amerykańskich. 175.000 ton statków seryjnej budowy typu „Liberty” otrzymała Norwegia w dzierżawę od Stanów Zjednoczonych (po zakończeniu wojny wszczęła pertraktacje w sprawie przejęcia tych statków na własność). Równocześnie zamówiła szereg jednostek w Szwecji, podczas gdy Wielka Brytania zobowiązała się rozpocząć budowę 150.000 BRT w ciągu roku po zakończeniu wojny.

Wszystkim tym wysiłkom i staraniom jak najszybszego zwiększenia uszczuplonego działaniami wojennymi tonażu zawdzięcza Norwegia, że w dniu 1 stycznia 1946 roku stan jej floty zwiększył się o przeszło 600.000 ton w porównaniu do stanu z chwili zakończenia wojny i wynosił 3.000.000 BRT, podczas gdy dalsze 850.000 BRT znajdowały się w budowie na stocznicach norweskich i zagranicznych.

Porównując przedwojenną i powojenną flotę norweską pod względem wieku statków można stwierdzić, że równocześnie ze zmniejszeniem jej stanu, nastąpiło — jak do tej pory — pogorszenie jej jakości. Jeśli chodzi o wiek statków, to na ogół mimo że straty wojenne objęły także jednostki przestarzałe, które zostały częściowo zastąpione nowowyprowadzonymi jednostkami, flota zyskała na tej „wymianie” tylko pozornie na wartości. Nastąpiło jeszcze dalsze jej odmłodzenie — to prawda, nie było ono jednak równoznaczne z ulepszeniem jakości floty. Mowa tu o seryjnych statkach typu „Liberty”, które wniosły wprawdzie duży wkład w zwycięstwo alianckie w „Bitwie o Atlantyk”, jednakże były złem koniecznym. Ich największym, jeśli nie jedynym atutem była masowa produkcja. Na czasach pokojowe nie były cennym nabytkiem, zwłaszcza z powodu swej małej szybkości, jeżeli już nie wliczać innych braków czy wad.

Porównując przed- i powojenną norweską co do napędu i przeznaczenia statków, można podać dane następujące: przed wojną Norwegia posiadała parowców ponad 1.800.000 BRT, a ca 3.000.000 BRT motorowców i kilkanaście tysięcy BRT żaglowców; z ogólnej

sumy 4.835.000 BRT na flotę tankowców, która była dumą Norwegii, przypadało ponad 2.100.000 ton, co stanowiło trzecią co do wielkości flotę tankowców na świecie po Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych. Obecnie — podług stanu z 1 stycznia 1946 roku — Norwegia posiada 1.270.000 BRT tankowców na ogólną sumę 2.980.000 BRT. Stanowi to niecałe 43% ogólnego tonażu floty, wobec niecałych 44% przed wojną. Widzimy więc, że mimo uszczuplenia tonażu floty pozostała Norwegia wierna swej tradycji i dalej kroczy w rzędzie pierwszych flot tankowych świata.

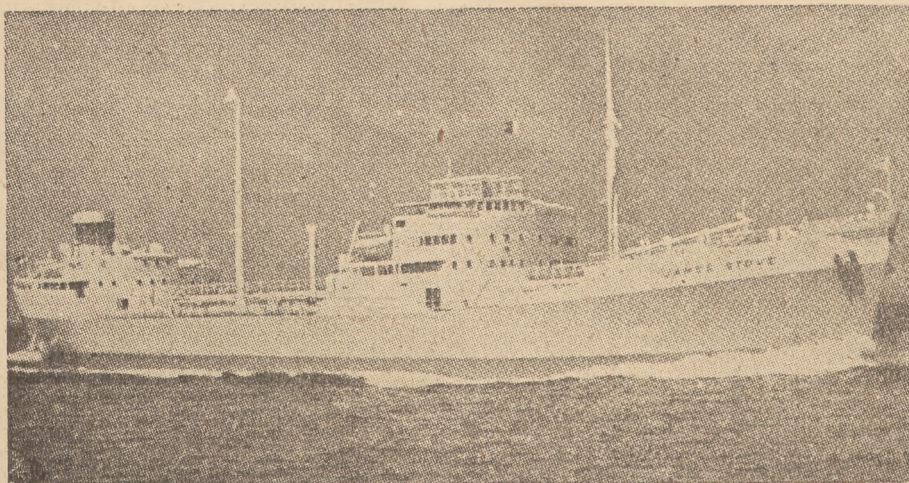
Osobne miejsce poświęcić należy jeszcze powojennemu wielorybnictwu norweskemu. Wprawdzie Norwegia i dziś zajmuje drugie miejsce w połowach, jednakże jej flota wielorybnicza zmalała o połowę. Przed wojną posiadała Norwegia 12 dużych statków wielorybniczych (przetwórn) o pojemności do 25.000 BRT — łącznego tonażu ponad 150.000 podczas gdy dziś zaledwie 6 o łącznym tonażu 75.000 BRT. Jeden dalszy duży statek wielorybniczy (przetwórn) i 17 małych jednostek, t. zw. statków myśliwskich, znajduje się w budowie na stocznicach brytyjskich.

W pierwszej połowie roku 1946 norweska flota handlowa powiększyła się o 84 statki o łącznym tonażu ca 45.000 BRT. Równocześnie z rejestru skreślono szereg statków sprzedanych za granicę, tak, że nadwyżka wynosi ca 50.000 BRT, czyli że stan floty norweskiej na 1 lipca 1946 roku przekroczył 3 miliony BRT, dokładnie wynosząc 3.028.000 BRT.

W budowie znajduje się na stocznicach szwedzkich i brytyjskich — jak podaje ostatnio BIM — 199 statków o łącznym tonażu 1.610.000 TDW, z czego 126 statków o łącznym tonażu 1.250.000 TDW buduje Szwecja — pierwsze 4 statki zostały już dostarczone —, zaś 73 statki o tonażu 360.000 TDW buduje Wielka Brytania. Tym samym Norwegia znajduje się na najlepszej drodze do całkowitego wyrównania strat poniesionych w toku działań wojennych i zajęcia znów jednego z produjących miejsc na świecie.

Handlowa flota Norwegii oddała stosunkowo duży odsetek swych najlepszych żagló norweskiej flocie wojennej i umożliwiła tej ostatniej owocną działalność u boku Sprzymierzonych. Należy bowiem pamiętać, że po przegranej kampanii norweskiej, większość norweskich jednostek wojennych zatonała, względnie wpadła w ręce niemieckie. Do Anglii przedostało się kilka małych okrętów, na których było zaokrętowanych zaledwie 700 marynarzy. Norweska flota handlowa dostarczyła potrzebnych rezerw i jej zawdzięcza norweska flota wojenna wzrost swego stanu osobowego w ciągu następnych lat do 7.000 ludzi (!), dzięki czemu mogła obsadzić szereg otrzymanych od aliantów niszczycieli, okrętów podwodnych, korwet i innych jednostek, i wynieść z wojny piękne rezultaty w postaci zatopionych z całą pewnością 9, a prawdopodobnie dalszych jeszcze 25 niemieckich „U-boatów” i zniszczenia ca 200.000 ton niemieckich statków handlowych.

Jerzy Pertek.



Jeden z najnowocześniejszych tankowców norweskich.

foto. Svensk S. T.

TANKOWCE

W wyniku powojennych przemian strukturalnych, polska flota handlowa pozyskała pierwsze w jej historii statki do przewozu ładunków płynnych, czyli t. zw. tankowce. Przed wojną ten dział transportu morskiego był w Polsce zupełnie obcy. Dopiero w roku bieżącym linie żeglugowe „Gdynia — Ameryka” rozpoczęły eksploatację pierwszych polskich tankowców, którymi są następujące jednostki:

1) M/S „Karpaty” (ex „Kazbek”, ex „Empire Tagoos”, ex „Adria”) statek motorowy o pojemności 6.487 BRT i nośności 9.590 TDW, pozyskany w ramach odszkodowań wojennych.*)

2) M/S „Rysy” (ex „Blaxen”) statek motorowy o pojemności 1.700 BRT, pozyskany drogą odbudowy wraku z czasów wojny, wydobytego z wody w Sopocie w roku 1946. **)

3) M/S „Turnia” (ex „Y 75”) statek motorowy o pojemności 634 BRT i nośności 770 TDW, zakupiony z demobilu amerykańskiego.

W obecnej strukturze gospodarczej Państwa Polskiego można liczyć się z dość znacznym i stałym zapotrzebowaniem na środki transportowe dla ładunków płynnych. Według ogłoszonych ostatnio statystyk za osiem pierwszych miesięcy br. sam przywóz produktów naftowych stanowił 11% sum wydatkowanych na import towarowy Polski***) Posiadanie przez Polskę własnej floty tankowej jest zatem gospodarczo całkowicie uzasadnione, zwłaszcza wobec panującego obecnie na świecie silnego zapotrzebowania na ten rodzaj tonażu.

Ponieważ zagadnienia związane z morskim transportem ładunków płynnych są w Polsce na ogół mało znane, spróbujemy zarysować całokształt tego ciekawego działu żeglugi morskiej w aspekcie historycznym, technicznym i ekonomicznym.

RYS HISTORYCZNY.

Przewozy morskie ładunków płynnych były znane od dawna, jednak w czasach, kiedy międzynarodowe obroty towarowe nie istniały jeszcze w dzisiejszym pojęciu i rozmiarach nie istniała również potrzeba budowania statków specjalnie dla przewozu płynów. Towar płynny przewożono po prostu w beczkach załadowanych na zwykły statek frachtowy. Ten sposób transportu narażał wiele trudności, a przy przewozie nafty był również niezbyt bezpieczny, ze względu na wyciekanie płynu z beczek i związaną z tym możliwość pożaru. Ponadto był to system nieekonomiczny, który nie pozwalał na należyte wyzyskanie pojemności ładunkowej statku z uwagi na wolną przestrzeń

pozostającą między beczkami, oraz ciężar umocnień niezbędnych dla przytwierdzenia beczek wewnątrz statku.

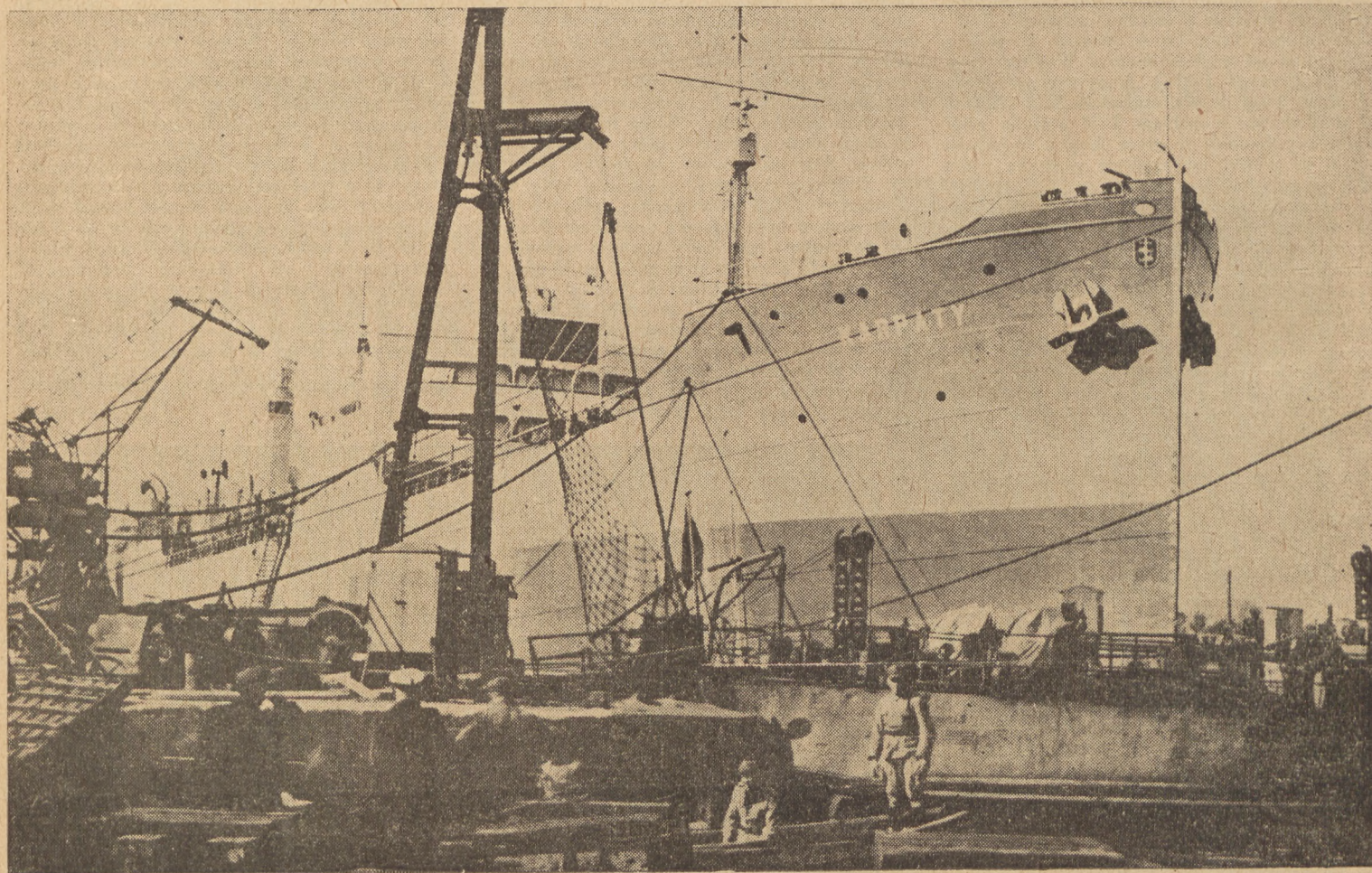
W związku z wymienionymi niedogodnościami, przedsiębiorstwo naftowe transportujące ropę kaukaską po Morzu Kaspijskim pierwsze podjęło próby wykorzystania kadłuba statku, jako wielkiego zbiornika płynu. Eksperyment ten w odniesieniu do mórz otwartych dał doświadczenia ujemne ze względu na przelewanie się płynu w czasie kołysania statku na większej fali.

Rosnące zapotrzebowanie przemysłu i komunikacji na ropę naftową oraz jej produkty pochodne doprowadziło jednak stopniowo do stworzenia specjalnego typu pełnomorskich statków tankowych.

W roku 1886 udało się pomyślnie rozwiązać problem przewozu płynnego ładunku na niemieckim statku „Andromeda”, który zaopatrzone w 72 zbiorniki połączone między sobą rurami tak, że przy kołysaniu płyn mógł swobodnie przelewać się z jednych zbiorników do innych. Według tego prototypu zbudowano wkrótce na stoczni w Newcastle pierwszy na świecie tankowiec oceaniczny „Glückauf” długości około 90 metrów i nośności 2700 TDW.

Odtąd trwa nieprzerwany wzrost światowej floty statków-cystern, oparty przede wszystkim na rosnącym do astronomicznych rozmiarów wydobyciu ropy naftowej. W roku 1873 wyprodukowano na całym świecie około jednego miliona ton ropy. W ciągu niespełna dwudziestu lat cyfra ta wzrosła dziesięciokrotnie, a w roku 1920 była już sto razy wyższa. Produkcja z roku 1946 osiągnęła poziom 400 milionów ton. Przewóz tych olbrzymich ilości płynnego paliwa, w coraz to szerszym stopniu zastępującego węgiel w gospodarce światowej, jest głównym zadaniem floty tankowej. Toteż na morskich szlakach komunikacyjnych, łączących wielkie osiedla przemysłowe i handlowe z punktami wydobycia ropy w Stanach Zjednoczonych, Związku Radzieckim, Meksyku, Wenezueli, Borneo, Persji, Iraku oraz Wschodnich i Zachodnich Indiach, panuje bez przerwy ożywiony ruch statków-cystern.

Niekiedy tankowce bywają używane do przewozu innych produktów płynnych albo sybkich, jak tran, asfalt, melasa, lub zboże. Zdarza się to najczęściej w okresach zaburzeń gospodarczych, kiedy spada spożycie, a więc i zapotrzebowanie na przewóz produktów naftowych, przez co flota tankowa zostaje częściowo dotknięta bezrobociem.



M/s „Karpaty” największy polski tankowiec.

fol. K. Komorowski

Obecnie w zakresie transportu morskiego paliw płynnych panuje wysoka koniunktura, w związku z czym światowy tonaż floty tankowej osiągnął rekordowy poziom. Według zestawienia, dokonanego przez amerykański Instytut Marynarki Handlowej, potrzeby gospodarki światowej w zakresie przewozu płynnego paliwa obsługuje obecnie ponad 1630 statków — cystern o łącznej nośności przeszło 22 milionów TDW. Dla zilustrowania rozrostu tonażu tankowego można przypomnieć że w roku 1900 łączna nośność statków — cystern zaledwie przekraczała pół miliona TDW, a po pierwszej wojnie światowej w r. 1920 sięgała 4 milionów TDW.

TANKOWIEC, JAKO TYP STATKU MORSKIEGO

Specjalne warunki związane z przewozem ładunków płynnych spowodowały konieczność budowy jednostek morskich, różniących się od frachtowców „suchych” nie tylko wyglądem zewnętrznym, ale i wewnętrzną strukturą techniczną.

W zwykłym statku towarowym ciężar ładunku opiera się na licznych belkach podłużnych i poprzecznych, tworzących szkielet kadłuba. Natomiast w tankowcu ciężar przewożonego płynu wywiera bezpośredni prostopadły nacisk na poszycie kadłuba, oraz na grodzie, pokłady itp. Kołysanie statku na morzu powoduje, że nacisk przelewającego się płynnego ładunku znacznie przewyższa ciśnienie, istniejące w stanie spoczynku. Ze względu na bezwładność płynnej masy, powstają dynamiczne napięcia o wielkości trudnej do przewidzenia, gdyż zależne od szybkości, kierunku i stopnia przechyleń statku. Dlatego każdy tankowiec musi być zbudowany mocniej od statku zwykłego typu, co powiększa koszty zarówno samej budowy tankowca, jak i późniejszych reperacji czy przeróbek.

Drugim zasadniczym zagadnieniem w konstrukcji statków tankowych jest zapewnienie bezpieczeństwa. Produkty pochodne olejów mineralnych, a w szczególności nafta, benzyna itp. parują już w stosunkowo niskiej temperaturze, przy czym para ich zmieszana z powietrzem daje gaz nadzwyczaj łatwo wybuchowy. Tankowiec musi być zatem zbudowany możliwie jak najszczelniej, aby nie tylko sam płyn, ale i jego para nie mogły przesączać się ze zbiorników. W związku z tym większość budowanych ostatnio tankowców posiada konstrukcję spawaną przy pomocy elektryczności, przez co osiąga się na ogół większą szczelność niż w konstrukcji nitowanej. Konstrukcja spawana ma jeszcze i tę wyższość nad nitowaną, że daje gładszą powierzchnię ścian w zbiornikach płynu. Po opróżnieniu zbiorników na ścianach pozbawionych wypukłych nitów nie mogą się łatwo zatrzymać zgęstniałe resztki płynu, co zmniejsza zarówno możliwość rdzewienia jak i wydatki, związane z czyszczeniem zbiorników.

Obawa przed zaproszeniem ognia stanowi jedną z głównych przyczyn, dla których maszyny w większości tankowców są przesunięte aż na rufę. Daje to w wyniku charakterystyczną sylwetkę zewnętrzną tankowca z kominem na rufie, oraz wysokimi nadbudówkami na śródokręciu, służącymi jako pomieszczenie dla załogi. Przedział maszynowy jest nie tylko odsunięty od zbiorników z płynem, ale i starannie izolowany przeciwołnowo. Między grodziami, oddzielającymi z jednej strony tanki, a z drugiej przedział maszynowy istnieje pusta przestrzeń — szerokości co najmniej 1 metra, która może być w razie potrzeby łatwo i szybko wypełniona wodą.

Niezależnie od zapewnienia warunków bezpieczeństwa, w konstrukcji tankowców należy liczyć się także ze zmianą objętości ładunku zależnie od temperatury. Na przykład, nafta zwiększa swoją objętość o 1% przy każdym podwyższeniu temperatury o 11°C. Konstrukcja tankowca musi być przystosowana do tej właściwości płynnego ładunku przez pozostawienie poza objętością zasadniczych zbiorników pewnej pustej przestrzeni, gdzie płyn może swobodnie się rozszerzać. Przestrzeń ta jest wykorzystywana również dla przelewania się płynu w czasie kołysania statku na fali. Prócz tego tankowce mogą jeszcze posiadać t. zw. „letnie tanki”, których napełnienie dozwolone jest tylko latem, gdy warunki atmosferyczne sprzyjają nawigacji, albo też wówczas, kiedy statek przewozi płyn o wyjątkowo niskim ciężarze gatunkowym (np. benzynę lotniczą).

Pozostawienie przestrzeni rezerwowych we wnętrzu kadłuba pozwala każdorazowo na załadunek stosownych ilości płynu, przy których statek może zachować pełnię swoich właściwości nawigacyjnych. Jak bowiem zaobserwowano, tankowce z pełnym obciążeniem wykazują tendencję do „sztywności”, przy której kołysanie statku na boki odznacza się nadmierną gwałtownością. W zwykłym frachtowcu „suchym” ładunek jest zazwyczaj tak rozmieszczony i umocniony, że statek i towar stanowią jedną całość i przy kołysających ruchach statku na wodzie zachowują się jako jednolita masa. Natomiast w tankowcach ładunek nie może być „przytwierdzony” do statku w tym samym sensie, jak to ma miejsce z frachtem suchym, to też zachowuje pewną samodzielność ruchów, która może wpływać niekorzystnie a nawet niebezpiecznie na zdolność nawigacyjną statku. Jedynie staranny dobór ilości ładunku i balastu może uchronić tankowiec od wystąpienia tego rodzaju niepożądanych objawów.

MARIAN KRYNICKI

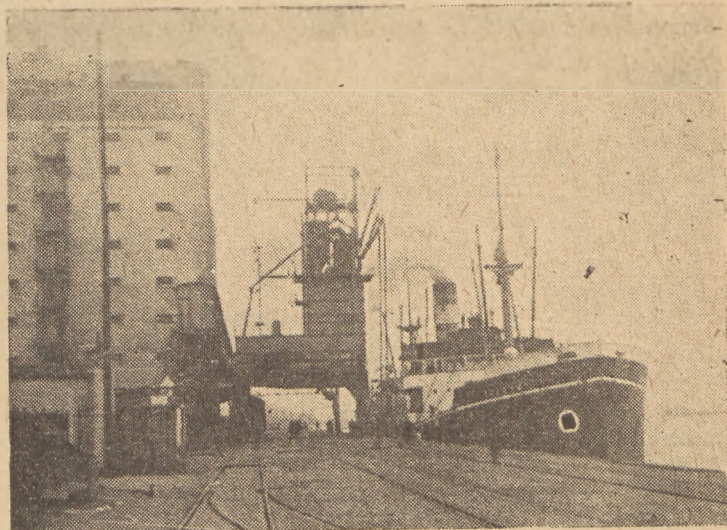
(Dokończenie nastąpi)

*) Bliższa charakterystyka techniczna tego statku — patrz komunikat GAM nr. 11 (44) z maja br.

**) Obecnie statek znajduje się w końcowym stadium odbudowy na stoczni Nr. 13 w Gdańsku.

***) Patrz „Rzeczpospolita” i „Dzienn. Gosp.” nr. 290 z dn. 21. X.

Pierwszy jugosłowiański statek w Gdyni



W bież. miesiącu zawiał do Gdyni pierwszy po wojnie statek jugosłowiański „Kozara”. Przybył do nas z cennym ładunkiem i... niemniej serdecznymi pozdrowieniami narodu jugosłowiańskiego.

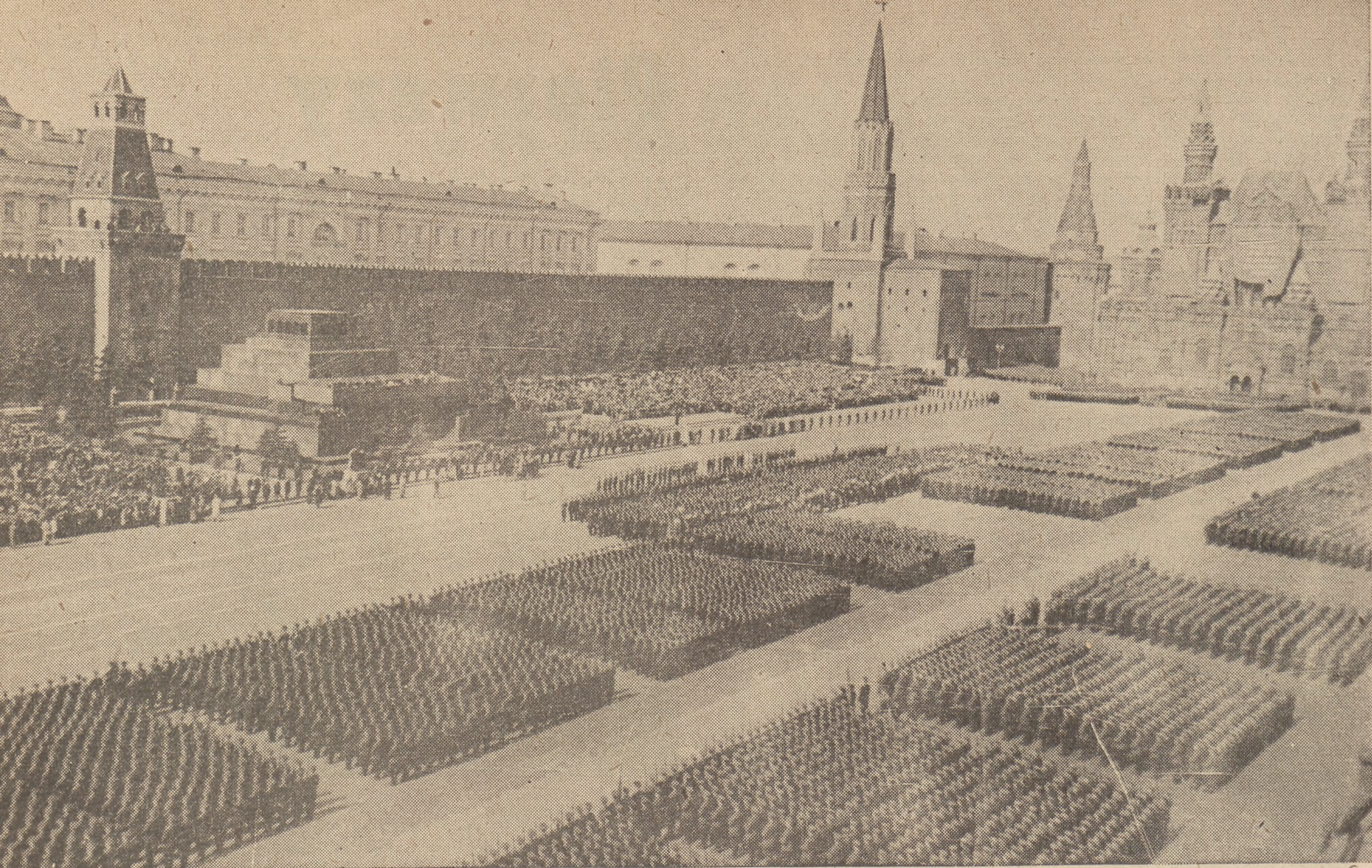


Powyższe zdjęcie przedstawia moment szczerzej i braterskiej rozmowy marynarzy jugosłowiańskich z naszymi robotnikami portowymi na chwilę przed wyładunkiem.



W mesie oficerskiej kapitan statku, p. Pavesic (w środku) z iście (jugo)słowiańską gościnnością podejmuje przybyłych przedstawicieli władz morskich.

fol. W.A.F., Ukłejewski



Defilada wojsk lądowych na Placu Czerwonym w Moskwie.

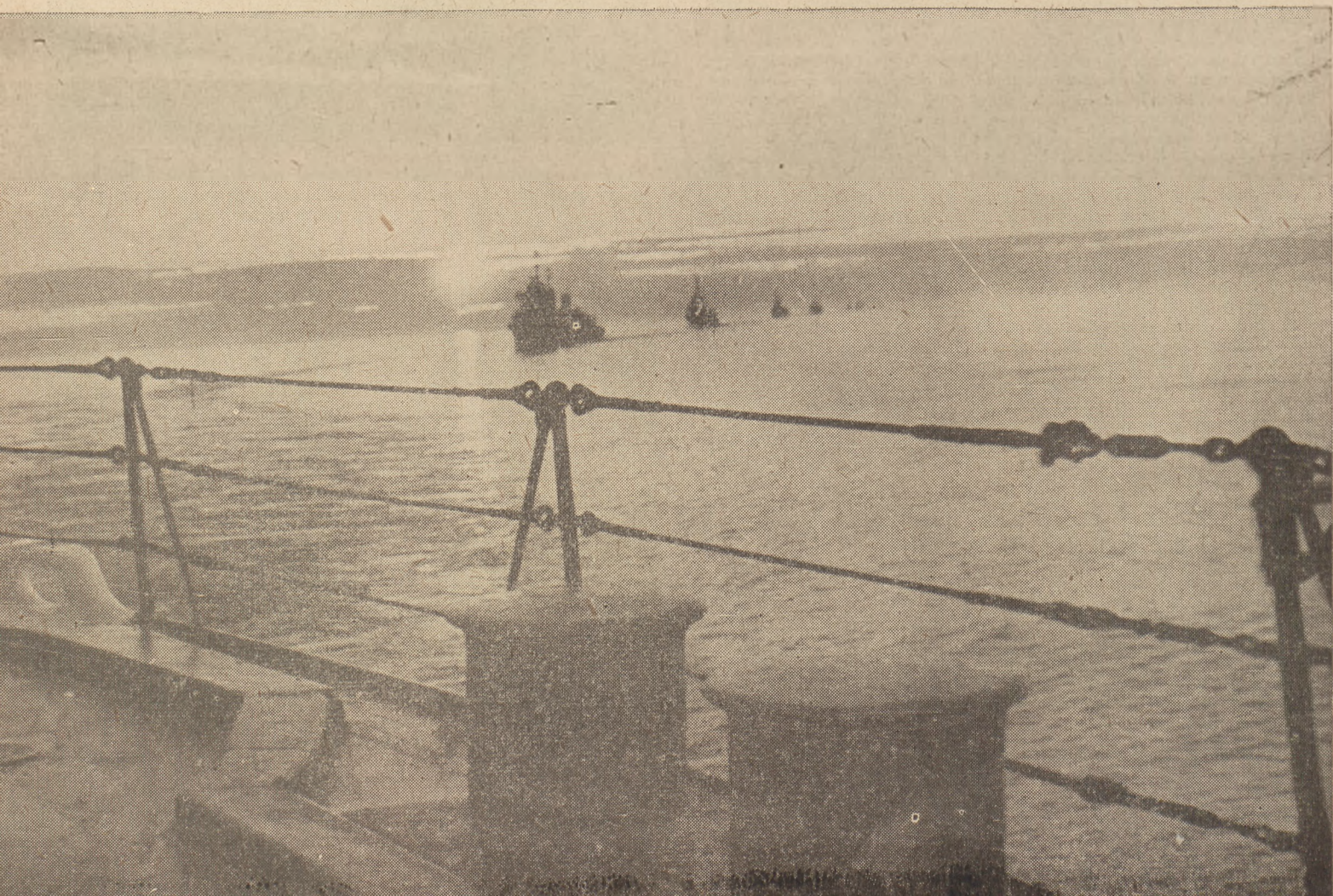
23. II. ŚWIĘTO SOJUSZNIKÓW

Dzień 23 lutego 1918 roku, to przełomowy moment dziejowy. Oddziały Armii Czerwonej pobiły na głowę wojska najeźdźców niemieckich pod Pskowem

i Narwą. Dzień ten został ogłoszony jako święto Armii Radzieckiej. W 27 lat później, t.j. 23.II. 1945 r. Armia Radziecka biła z niemiejszą brawurą pierzchającą

Okręty wojenne Floty Bałtyckiej w szyku torowym.

tot. S.I.P.





ZEJ ARMII RADZIECKIEJ

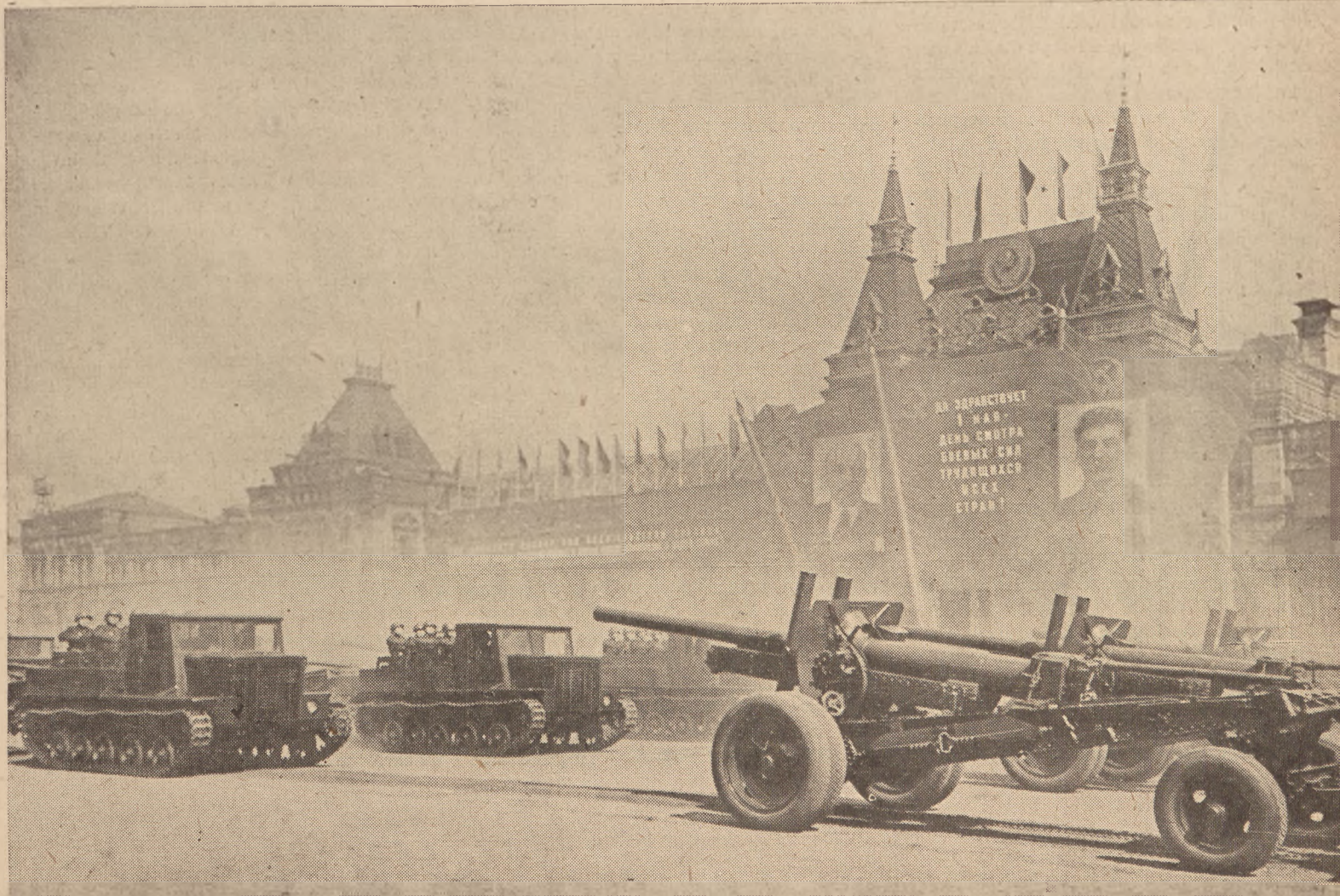
Defilada okrętów Floty Czarnomorskiej przed dowódcą tej Floty, admirałem Oktiabrskim.

w popłochu, niemal całkowicie rozbitą, armię hitlerowską już na terenie rozpadającej się w gruzy III Rzeszy. Wraz z żołnierzem radzieckim przeciw-

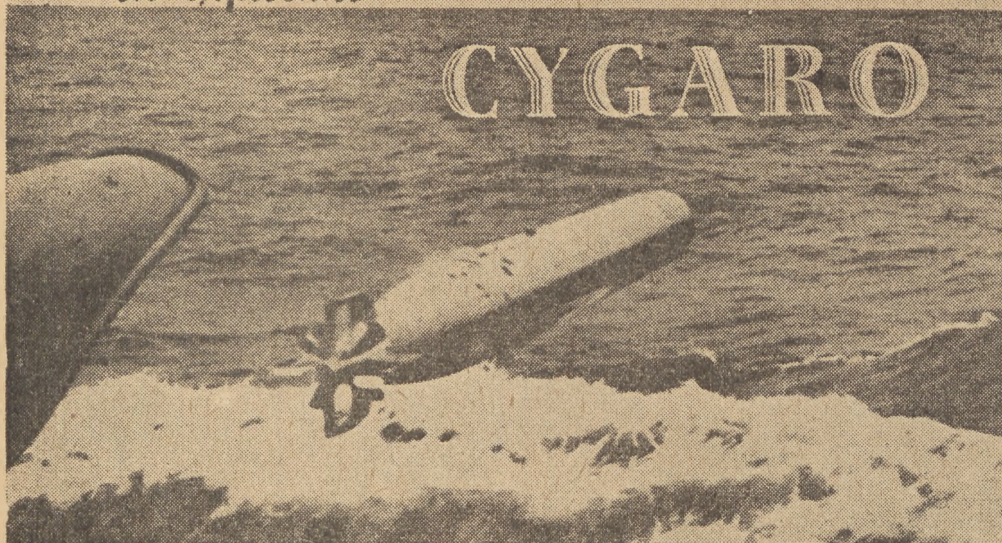
ko najeźdźcy walczył żołnierz Odrodzonego Wojska Polskiego. Nasze braterstwo broni przypieczętowane zostało w zdobytym Berlinie.

Moskwa

Jednostki artylerii w czasie zeszlorocznych obchodów pierwszomajowych w Moskwie.



CYGARO



Historia wojen morskich to nie tylko pożółkłe kartki i nie tylko chronologiczny opis bitew, ale przede wszystkim skarbnica wiedzy morskiej. Drogo musieli Amerykanie w ostatniej wojnie okupić swą niechęć do studiowania historii. Pearl Harbor był bowiem pierwszą i najtragiczniejszą konsekwencją tej nieuzasadnionej niechęci Amerykanów do „grzebania się w rupiecicach i rekwizytach przeszłości“.

Pearl Harbor okazał się duplikatem historii wojny japońsko-rosyjskiej w 1905 r., z której Rosjanie nawiasem mówiąc, budując po r. 1917 Armię Radziecką i Czerwoną Flotę umieli wyciągnąć wszystkie wnioski. Atak na Pearl Harbor był drugim japońskim wydaniem bitwy w Porcie Arthura. W obu tych bitwach rzeczywistym bohaterem było smukłe, stalowe „cygaro“ — torpeda.

W 37 lat po bitwie w Porcie Arthura, 7 grudnia 1941 r. ten sam akt został przez Japończyków niemal dokładnie powtórzony, z tą tylko różnicą, że obok ataku torpedowego z morza przeprowadzili oni tym razem jednocześnie uderzenie torpedowe z powietrza. W rezultacie flota amerykańska przeżyła najczarniejszy swój dzień. Nie był to zresztą jedyny sukces Japończyków w zastosowaniu broni torpedowej podczas ostatniej wojny. W trzy dni później japońskie samoloty torpedowe zatapiają na wodach Malajskich dwa nowoczesne krążowniki angielskie „Prince of Wales“ i „Repulse“. Metody ataków torpedowych z morza i powietrza, wypracowane do perfekcji przez Japończyków, przejęła marynarka niemiecka, zwracając jednak większą uwagę na zastosowanie broni torpedowej w atakach okrętów podwodnych, uderzających całymi „stadami“, natomiast niemieckie lotnictwo torpedowe, poza poważnym uszkodzeniem pancernika angielskiego „Warspite“, nie miało poważniejszych osiągnięć.

Z większym powodzeniem używali Anglicy swych eskadr samolotów torpedowych, do zwalczania nieprzyjacielskich flotylli. Ważki sukces odniosły angielskie samoloty torpedowe w ataku na flotę włoską w Tarencie i w końcu odegrały decydującą rolę w zatrzymaniu i zatopieniu pancernika niemieckiego „Bismarck“.

Torpedy odegrały w ostatniej wojnie na morzach wielką, a w licznych wypadkach, decydującą rolę. Miliony ton statków handlowych i okrętów wojennych posłały na dno torpedy morskie i lotnicze.

Historia powstania i rozwoju torpedy jest krótka i zawiera się właściwie w okresie ostatnich 70 lat. Pierwsza torpeda została skonstruowana przez kapitana Lupissa z austriackiej marynarki wojennej, nie została ona jednak wypróbowana i dopiero Anglik, Robert Whitehead, w r. 1866 zbudował pierwowzór dzisiejszej torpedy i poddał go próbom, w porcie Fiume, które wykazały przydatność nowego rodzaju broni morskiej do działań wojennych na morzu. Zasięg tej torpedy wynosił zaledwie 130 metrów, waga materiału wybuchowego — 13 kg., a szybkość — od 5 do 6 węzłów. Jakkolwiek torpeda ta zdała egzamin na próbach, to jednak daleka była od doskonałości. Wyposażona w mało precyzyjne przyrządy napędowe i sterowe, zmieniała często swój bieg, a nieraz nawet przy trafieniu w cel nie wybuchała. Nic też dziwnego, że nie zdobyła ona sobie uznania w konserwatywnej marynarce angielskiej i dopiero w jedenaście lat później angielski krążownik „Shah“ po raz pierwszy odpalił torpedę w walce z peruwiańskim okrętem „Huascar“. Od tego czasu coraz częściej zaczęto stosować torpedy, zwłaszcza w walkach przeciwko statkom pirackim. Zasięg tej nowej broni zwiększył się z biegiem czasu do 450 metrów, wzrósł również ciężar ładunku wybuchowego, a przez to samo i skuteczność torpedy.

Po raz pierwszy jednak torpeda odniosła pełny sukces podczas wojny domowej w Chile w roku 1891. Rządowa kanonierka „Condell“ dwiema torpedami zatopiła w jednej z bitew powstańcy duży okręt wojenny „Blanco Encalada“. Atak ten wykonała kanonierka z odległości około 130 metrów, podczas gdy torpedy przez nią użyte posiadały już zasięg ponad 600 metrów, i waga materiału wybuchowego wynosiła 55 kg. Zaledwie w trzy lata później w brazylijskiej wojnie domowej torpeda po raz drugi zdaje egzamin. Kanonierka rządowa „Gustavo Sampaio“ jedną torpedą odpaloną z odległości 180 metrów zatapia w przeciągu kilku minut powstańcy okręt wojenny „Aquidaban“.

Tak na dalekich morzach i oceanach narodziła się nowa, groźna broń morska. W roku 1895 torpeda święci nowe triumfy, tym razem na przeciwległym krańcu świata, w Chinach. Podczas wojny chińsko-japońskiej w 1895 r. w bitwie morskiej pod Yalu Japończycy użyli torped, a następnie dokonali ataku nocnego na flotę chińską, stacjonującą w porcie Weihai-wei, zatapiając torpedami dwa krążowniki i uszkadzając poważnie jeden pancernik. Widzimy z tego, że Japończycy już od dawna stosowali metody niespodziewanych, nocnych ataków torpedowych na floty nieprzyjacielskie stojące na kotwicy w portach. Marynarka japońska rozwinęła i udoskonaliła jeszcze bardziej tę nową broń i odąd już posługiwała się nią w każdej wojnie nie wypracowując specjalnej metody taktycznej dla jej zastosowania. Metodę tę zastosowano z powodzeniem podczas wspomnianej już wojny rosyjsko-japońskiej w 1904-5 roku.

Wybuch pierwszej wojny światowej zastał nową broń morską w stadium dalszych udoskonaleń. Nowe torpedy używane na początku wojny posiadały już kaliber 46 cm, a nawet 52 cm, zasięg do 5,500 metrów i szybkość około 35 węzłów. Ponadto w ładunku wybuchowym znalazły zastosowanie nowe materiały kruszące, jak trójnitrotoluol i inne. W pierwszym rzędzie zastosowane zostały torpedy na okrętach podwodnych, które odegrały poważną rolę w pierwszej wojnie światowej, właśnie dzięki tej nowej broni. Dopiero jednak w półtora roku po wybuchu wojny, 1 czerwca 1916 r. w bitwie jutlandzkiej dokonany został pierwszy masowy atak torpedowy, przeprowadzony siłami nawodnymi floty. W decydującym momencie dwudniowej bitwy, szef sztabu admiralicji niemieckiej nakazał przeprowadzenie ataku torpedowego na flotę angielską. Jedenaście niemieckich niszczycieli uderzyło na zgrupowanie angielskiej floty, złożone z 27 okrętów liniowych. Atak ten choć nie zakończył się całkowitym powodzeniem, to jednak stworzył groźną sytuację dla floty brytyjskiej i jedynie dzięki talentowi admirała Jellicoe udało się flocie tej uniknąć większych strat. Także na drugim teatrze wojny morskiej, na morzu Śródziemnym użyta została z powodzeniem torpeda. Mała włoska łódź torpedowa zaatakowała wielki pancernik austriacki „Svent Istvan“ o wyporności 20 tys. ton i zatopiła go torpedami.

Te sukcesy odnoszone podczas pierwszej wojny światowej przy użyciu torped, wysunęły tę nową broń morską ostatecznie na czoło wszystkich dotychczas stosowanych. Wzrost zainteresowania torpedą pociągnął za sobą dalsze jej udoskonalanie. Już w ostatnich miesiącach wojny posiadała ona zasięg do 20 kilometrów, tym bardziej, że już rozwijała wtedy szybkość 45 węzłów.

Nowoczesne torpedy udoskonalone w drugiej wojnie światowej chociaż nie różnią się zbyt wiele wyglądem od starych z przed 30 laty, to jednak ich zdolności taktyczno-morskie znacznie wzrosły. Poczyniono w nich wiele ulepszeń i zastosowano zarówno ostatnie wynalazki jak i zwią-

kszone siłę niszczenia. Dziś torpeda jest instrumentem bardzo skomplikowanym i... bardzo kosztownym. Koszta budowy jednej średniej wielkości torpedy, wynoszą obecnie około 12 tys. dolarów. Pomyśleć, ile to milionów poszło podczas ostatniej wojny bezużytecznie na dno morza, bo przecież tylko jedna torpeda na kilkadziesiąt trafia do celu. Torpedy posiadają obecnie do 60 cm średnicy (na pancernikach „Nelson“ i „Rodney“) i zawierają 250 kg. materiałów wybuchowych kruszących. W lotnictwie torpedowym używane są nieco mniejsze torpedy o kalibrze do 45 cm.

Torpeda jest wystrzeliwana z rury wyrzutni sprężonym powietrzem i posiada jako własny napęd — motor, pracujący na sprężonym powietrzu podgrzewanym alkoholem, ropą i naftą. Dwie małe śruby, obracając się w przeciwnych kierunkach, nadają torpedzie szybkość a automatyczne przyrządy sterowe pionowe i poziome utrzymują ją w nadanym początkowo kierunku. Specjalny mechanizm korygujący połączony z żyroskopem i statycznymi umieszczonymi na końcu torpedy, zapewniają utrzymanie żądanej głębokości i kierunku. Udało się ostatnio skonstruować torpedę, która posuwa się naprzód linią zygzakowatą, co z jednej strony utrudnia obronę zaatakowanemu statkowi, a z drugiej myli go co do miejsca okrętu podwodnego przeprowadzającego atak. Nowoczesne okręty wyposażone są często w kilkanaście wyrzutni torpedowych. Okręty podwodne posiadają 4-ro, lub 5-lufowe wyrzutnie i zapas torped



Wodny ślad torpedy

w ilości kilkunastu sztuk. Kutry torpedowe np. we flocie włoskiej wyposażone były także w pokaźną ilość torped, stając się groźnym przeciwnikiem nawet dla okrętów liniowych.

Szerokie zastosowanie znalazła torpeda podczas ostatniej wojny w lotnictwie

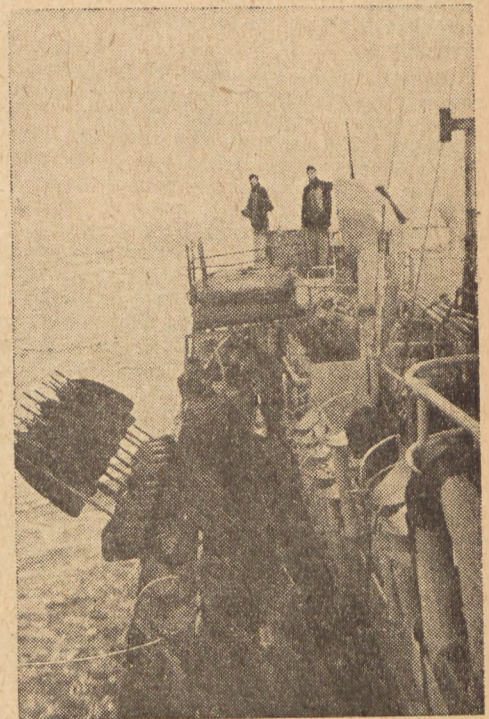
morskim. Wymienione już sukcesy lotnictwa torpedowego każą przypuszczać, że dalszy rozwój torpedy pójdzie raczej w tym kierunku. Samolot torpedowy ze względu na niskie koszty produkcji jest predystynowany do roli decydującej broni we flocie wojennej przyszłości. Atak torpedowy wykonany z powietrza daje, jak wynika z doświadczeń wojennych, znacznie większe efekty, niż uderzenie przeprowadzone przez jednostki pływające. Samolot torpedowy przeprowadza atak na okręt zwykle z wysokości kilkuset metrów, kierując się wprost na cel. Rzut torpedy wykonany zostaje z odległości od 400 do 900 metrów, od okrętu, z wysokości od 25 do 90 metrów. Nierzadko jednak udawał się także atak z większych wysokości.

Doświadczenia ostatniej wojny, są obecnie skrzętnie wykorzystywane dla naukowych prac nad dalszym udoskonaleniem broni torpedowej, zwłaszcza jeśli chodzi o torpedy lotnicze. Najnowsze badania eksperymentalne każą przypuszczać, że torpeda w najbliższej przyszłości zmieni radykalnie swą postać wewnętrzną. Projektuje się w niej dalsze udoskonalenie napędu elektrycznego, nowych, bardziej precyzyjnych i pewnych przyrządów sterowych, opartych na zasadzie radaru, oraz zastosowanie ładunków atomowych, co znacznie zwiększy jej skuteczność, a zmniejszy ciężar. Postać zewnętrzna torpedy nie zmieni się jednak i będzie nadal przypominała jak i przed 70 laty: wydłużone, smukłe cygaro.

(j-w)

Nasz stały konkurs fotograficzny

„Moje najlepsze zdjęcie“



W bieżącym miesiącu wyróżniliśmy 2 zdjęcia, nadesłane nam przez Czytelników. Pierwsze z nich — to widok portu w Szanghaju (nadesłała p. Irena Zakrzewska, urzędniczka attache prasowego Ambasady Chińskiej w Buenos Aires, Argentyna). Drugie — „Na trałowcu“ (na pierwszym planie widzimy wiechy trałowe) — zdjęcie nadesłane przez p. J. Hlebowicza z Kielc, ul. Sienkiewicza 46 m. 4.

Przypominamy Czytelnikom, że w dziale tym zamieszczamy wyróżnione zdjęcia, nadsyłane przez nich, przy czym za reprodukcję płacimy zł. 300. — Zdjęcia należy nadsyłać pod adresem: Redakcja „Morza i Mafynarza Polskiego“, Oddział na Wybrzeżu, Św. Piotra 12. Na kopercie prosimy zaznaczyć: „Konkurs fotograficzny“.

EGIPT



Międzynarodowe znaczenie problemu egipskiego nie wypływa ani z wielkości terytorium Egiptu (choć terytorium to jest trzy razy większe od Polski i liczy milion km²), ani z liczebności jego mieszkańców (17 milionów), ani wreszcie ze starożytności jego kultury. Międzynarodowe znaczenie Egiptu określa przede wszystkim jego położenie geograficzne na styku Eurazji i Afryki i — co ważniejsze — znajdujący się na jego terytorium Kanał Sueski, stanowiący najkrótsze i najdogodniejsze połączenie pomiędzy Północnym Atlantykiem i Morzem Śródziemnym a Oceanem Indyjskim i Dalekim Wschodem.

Kanał Sueski stanowi od szeregu lat najważniejszy, najbardziej węzłowy punkt w systemie komunikacji Imperium Brytyjskiego i dlatego polityka angielska stara się wszelkimi środkami utrzymać swe wpływy i swą hegemonię w tym rejonie. Ciekawy jest fakt, że pomysł przekopania kanału przez przesmyk Sueski nie wyszedł od Anglika, lecz od Francuza Lessepsa, który w 1854 r. uzyskał od ówczesnego khedywa Egiptu Said-Paszy koncesję na budowę kanału. Od tego czasu Anglia początkowo starała się przeszkodzić realizacji projektu, — następnie wszystkimi siłami dążyła do opanowania zarówno Towarzystwa Kanału Sueskiego, będącego właścicielem koncesji, jak i samego Egiptu. Udało się jej i jedno i drugie. Przez wykupienie z rąk egipskich 176.602 akcji zdobył rząd angielski decydujące pozycje w Towarzystwie Kanału Sueskiego, a równocześnie pod pozorem obrony interesów finansistów europejskich, którym Egipt winien był duże sumy pieniężne, — wojska angielskie w 1882 r. wylądowały w Aleksandrii i wśród walk zajęły cały Egipt, rozpoczynając w ten sposób trwającą aż do dnia dzisiejszego okupację brytyjską.

Okupacja ta charakterystyczna jest dla perfidnej polityki Wielkiej Brytanii. Przez cały czas bowiem jej trwania nigdy nie nazwano jej po imieniu. W chwili wylądowania wojsk angielskich nie wypowiedziano Egiptowi wojny, lecz z hipokryzją oświadczone, że chodzi o utrzy-

manie porządku w kraju i wzmocnienie tronu khedywa. W miesiąc później premier angielski Gladstone, przemawiając 12 sierpnia 1882 r. w Izbie Gmin uroczystie oświadczył, że „Nie mamy wcale zamiaru okupować Egiptu. Okupacja taka nie dałaby się pogodzić z zasadami głoszonymi przez Rząd J. K. Mości i zobowiązaniami w stosunku do Europy.“ Pomimo tego rodzaju oficjalnych oświadczeń, których do dziś Egipcjanie naliczyli już ponad 60, — okupacja angielska w Egipcie praktycznie biorąc — jeszcze się nie zakończyła i trwa po dzień dzisiejszy.

Podczas pierwszej wojny światowej Anglia próbowała oprzeć swe panowanie w Egipcie na nowej podstawie prawnej, ogłaszając swój „protektorat“ nad tym krajem. Po zakończeniu wojny Egipcjanie jednak zdecydowanie temu się przeciwstawili. Doszło do szeregu krwawych incydentów i nawet do regularnych bitew, które zmusiły Anglię do wydania tzw. deklaracji z 28. II. 1922 r. W deklaracji tej wprowadzono Anglię ogłasza uchylenie protektoratu, ale równocześnie czyni cały szereg zastrzeżeń, pozwalających jej w praktyce na zachowanie dotychczasowych pozycji w Egipcie. Anglia zastrzegła dla siebie condominium nad Sudanem, prawo do opieki nad obcokrajowcami i mniejszościami narodowymi, prawo do utrzymywania urzędów komunikacyjnych o znaczeniu imperialnym i wreszcie zobowiązała się „bronić Egiptu przed obcą agresją“ — co oczywiście dawało jej prawo do dalszego utrzymywania swych wojsk w tym kraju.

Naród egipski nie uznawał owej jednostronnej deklaracji z 1922 r. i stale domagał się uwolnienia kraju od brytyjskiej zależności i ewakuacji wojsk angielskich. Dopiero jednak zakończenie II wojny światowej, osłabienie Imperium Brytyjskiego i wzrost siły ruchów wyzwolńczych w narodach kolonialnych, postawiły problem egipski na nowej płaszczyźnie.

Gospodarcze osłabienie Anglii odebrało jej tych sojuszników wśród burżuazji egipskiej, którzy dotychczas byli filarami angielskiego panowania w Egipcie. Na skutek finansowania przez Egipt angiel-

skich wydatków wojennych, Egipt z kraju dłużniczego stał się krajem wierzycielskim i Anglia jest mu winna około pół miliarda funtów szterlingów. Wierzytelności te na skutek krytycznej sytuacji gospodarczej Imperium Brytyjskiego są zamrożone i egipscy kupcy i przemysłowcy widzą, że na współpracy z Anglią żadnych interesów nie robią. Odwrócili się więc od Anglii, wzmacniając w ten sposób tendencje antybrytyjskie społeczeństwa egipskiego. Do osłabienia pozycji angielskich przyczynia się także ekspansja amerykańska, której penetracja na Bliskim Wschodzie staje się coraz bardziej widoczna. Amerykanie starają się przejąć angielskie pozycje gospodarcze, a co za tym idzie — i polityczne. Udaje się im to względnie łatwo, bo na rynku egipskim dolar jest bardziej atrakcyjny, niż funt szterling. Skutki tej ofensywy zaobserwować możemy łatwo, przeglądając prasę egipskich partii burżuazyjnych, poza jedną partią „konstytucyjnych liberałów“, reprezentującą interesy feudalnej arystokracji, uważającą, że „Wielka Brytania to naturalny sojusznik Egiptu“, — wszystkie inne partie burżuazyjne zajmując stanowisko antybrytyjskie jednocześnie chętnie popierają politykę Stanów Zjednoczonych. Obecny premier egipski Nokrasi-Pasza, występując w sposób ostry i zdecydowany przeciwko Anglii — równocześnie prosi o amerykańskie kredyty i amerykańskich ekspertów wojskowych i chciałby przesunąć Egipt z rozwalającego się bloku brytyjskiego do bloku amerykańskiego.

Oczywiście partie burżuazyjne, reprezentujące interesy niewielkiej grupy obecnych rządców Egiptu, nie mogą być wykładnikiem nastrojów panujących w masach ludowych, które są zdecydowanie przeciwne wszelkiemu obcemu panowaniu — zarówno angielskiemu, jak i amerykańskiemu.

Anglicy zdają sobie sprawę ze swej rosnącej niepopularności, która wyraziła się w szeregu incydentów, rozruchów itp. i równocześnie ze swej słabości, którą dziś już nie pozwoli im na utrzymywanie swych pozycji w Egipcie za pomocą siły. Próbuja jednak jak najbardziej odwlec chwilę całkowitego opuszczenia Egiptu, prowadząc nadal starą politykę pięknych słów, nie znajdujących pokrycia w czynach. Zobowiązali się do ewakuacji swych wojsk, ale równocześnie zastrzegli się, że „dla obrony“ Kanału Sueskiego muszą nadal utrzymać swe oddziały w strefie kanału. Oczywiście, w tych warunkach ewakuacja kilku starych budynków koszarowych w Kairze i Aleksandrii nie ma politycznego znaczenia, skoro oddziały te w dalszym ciągu pozostają na terenie Egiptu.

Rząd egipski pod naciskiem opinii szerokich mas ludowych wniósł skargę przeciwko Anglii do Rady Bezpieczeństwa ONZ, domagając się całkowitej ewakuacji kraju przez wojska brytyjskie. Pomimo całkowitej słuszności egipskiego żądania, Rada Bezpieczeństwa głosami anglo-amerykańskich satelitów odrzuciła skargę. Za słusznym żądaniem Egiptu wypowiedzieli się jedynie przedstawiciele Związku Radzieckiego, Polski i Syrii.

Wielkiej Brytanii raz jeszcze udało się odwlec moment opuszczenia Egiptu, ale Anglicy zdają sobie sprawę, że nie na długo. Tym się tłumaczy gorączkowa działalność brytyjskiej dyplomacji, usiłującej za pomocą intryg pomiędzy poszczególnymi państwami arabskimi wzmocnić swój nadwątlony prestiż i dążącej do stworzenia nowego bastionu swej polityki w postaci Wielkiej Syrii pod berłem swej marionetki „króla“ Abdullaha. Tym się tłumaczy budowa nowych baz morskich na Cyprze, mogących panować nad sytuacją we wschodniej części Morza Śródziemnego i tym wreszcie tłumaczy się opracowywane przez Anglików plany budowy nowego kanału pomiędzy Morzem Śródziemnym a Morzem Czerwonym, który by uniezależnił ich od owej jedynej dotychczas drogi, jaką stanowi Kanał Sueski.

Czapka - niewidka „Schlesien”

(Fragment z pamiętników „Hel walczy nadal...”)

Niemieckie pancerniki „Schleswig-Holstein” i nieco później „Schlesien” brały udział w r. 1939 w napaści na nasze wybrzeże, okalające wtedy Zatokę Pucką (inaczej Małe Morze) i tylko nieznacznie zagarniającą krawędzi właściwej Zatoki Gdańskiej. Razem, cały ten szczypty akwen przezywano „stawem wersalskim”.

W dniu 25 sierpnia, dowódca szkolnej kanonierki przydzielonej do Szkoły Podchorążych Mar. Woj. wykonywał ostatnie w kampanii ćwiczenia, ponieważ 26. VIII. Szkoła miała wyokrętować się i wrócić do Bydgoszczy. O świcie natomiast otrzymał sygnał, aby nie przekraczał podczas manewrowania linii Gdynia—Hel, ponieważ... spodziewane jest przyjsie do Gdańska niemieckiego pancernika i, gwoli uniknięcia nieprzewidywanych zaczepek formalnych, albo nawet prowokacyjnych, należy unikać wszelkich morskich kontaktów.

Gdy kanonierka była już pod Helem, sygnalista dojrzał na południowym wschodzie nisko sunącą czarną chmurę w kierunku Gdańska pod brzegami pruskiemi. Poszły w ruch co lepsze szkła. Dalmierzyści wkrótce ustalili, że jakiś większy wojniak, ukryty zasłoną dymną, wytwarzaną przez co najmniej pół tuzina konwojujących torpedowców, zmierza rzeczywiście ku wejściowej boi portu gdańskiego.

Był to zapowiedziany, a mówiąc językiem dyplomatów „notyfikowany” rządowi polskiemu pancernik „Schleswig-Holstein”.

— Wygląda, jakby miał nieczyste sumienie, — odezwał się ktoś na pomoście kanonierki.

„On ne saurait pas si bien dire”, jak mawiają Francuzi, co oznacza: „Nie spodziewał się mówca, że trafił w sedno sprawy”.

Zachowanie się tego „Schleswig-Holstein’a” o

brzasku dnia 1 września 39 r. jest ogólnie znane. Pozostał wierny zasadom niemieckiego gościa, wpuszczonemu do słowiańskiego domu.

W ciągu 7 dni, przy pomocy formacyj lądowych zgnębił przyczółek na Westerplatte. Ale przekonał się, że był to tak twardy orzech do zgryzienia, że obleciał go strach w przewidywaniu dalszych zadań... te helskie baterie nieznane, przyczajone.

Już 8 września poszedł szyfrogram: „Dawajcie pomoc, zadanie jest poważniejsze, niż przewidywano...”

Piława odpowiedziała: „Przyślę siostrzany okręt „Schlesien”. Obecność jego w operacjach na Zatoce Gdańskiej nie ma być ujawniana...”

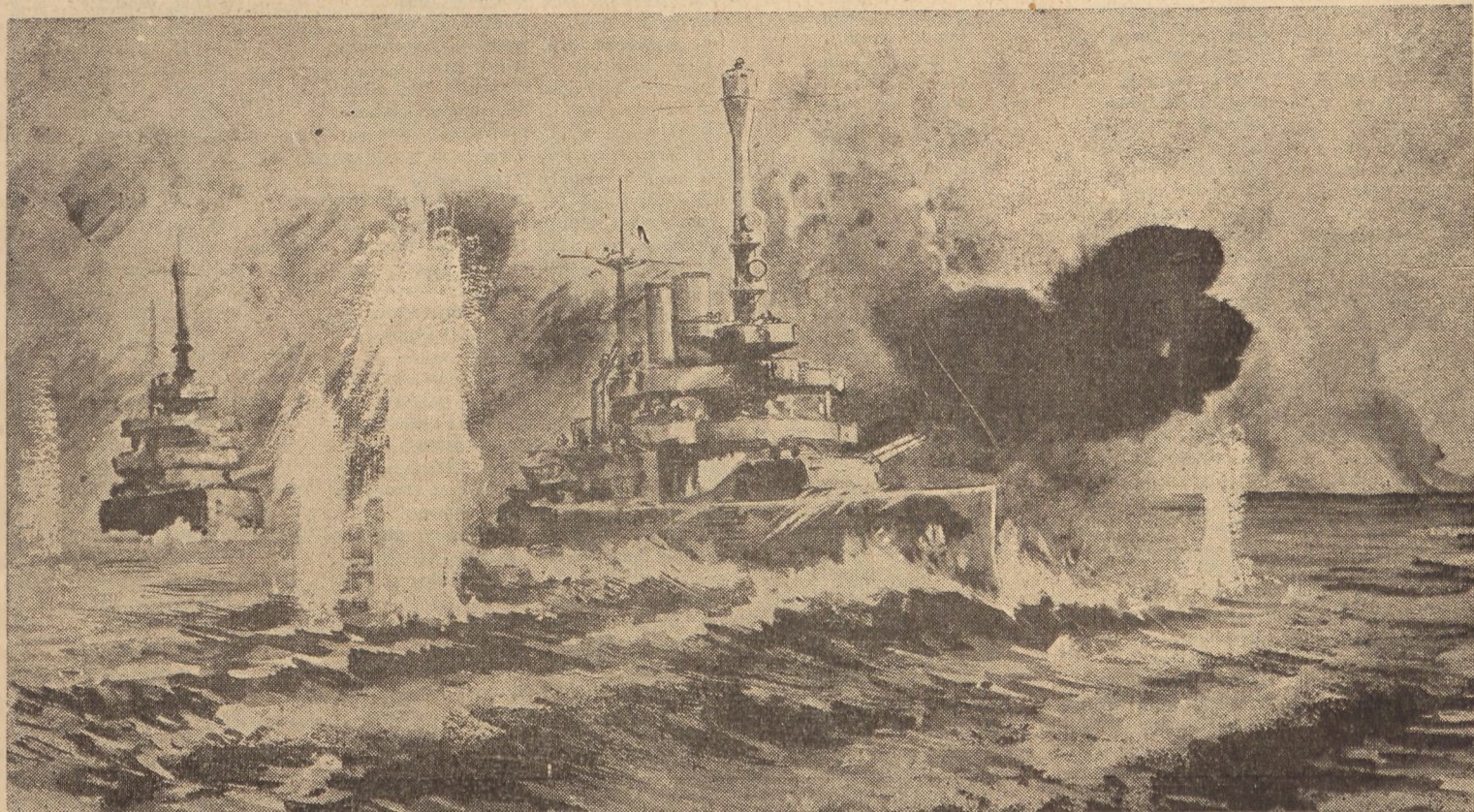
O wszystkim tym dowiedzieliśmy się znacznie później, od jeńców-marynarzy niemieckich. Daty szyfrówek zgadzały się. I faktem było, że w przygniatającej ilości sprawozdań Reichu o walkach na naszym wybrzeżu, „Schlesien” udziału nie bierze... W rzeczywistości z zadraśniętą butą, ale brał, jako oficjalna niewidka. Honory miał „Schleswig”.

— — — — —
Łagodna, bezwietrzna, gwiazdna noc z 9 na 10 września, taka jak inne niedospane noce, tego smutnej pamięci września.

Punkt obserwacyjny na wieży kościoła helskiego melduje jakąś ciemną chmurę, kryjącą gwiazdy, pod brzegami Wisłoujścia... Niemcy w pewnych dziedzinach nie są wymyślni, a była załoga kanonierki wraz z dowódcą, która jest teraz na Helu pamięta, jak się okutał dymem „Schleswig-Holstein”, gdy podchodził do Gdańska.

— Oho! Mało było jednego, będzie drugi, — decydują kanonierzy. — Tamtego za szybko zapędzaliśmy do Nowego Nurtu...

(Ciąg dalszy na str. następnej)



rys. S. Starecki

Wszystko się zgadzało. Nad ranem o świcie obserwatorzy stwierdzili, że na Nowym Nurcie Gdańskim widać 4 maszty.

Od tego czasu jeden z bliźniaków wychodził, drugi pozostawał, lub jeden kierował się na wielkie morze, drugi na małe, aby brać Hel w dwa ognie, ale nigdy nie maszerowały razem.

Ponieważ oba okręty jednocześnie były widziane tylko przez nieliczne sektory obrony półwyspu, można było gwoli pruskiej ambicji ogłaszać, że walczy tylko jeden. Oficjalnie „Schlesien“ działał pod czapką-niewidką.

I trwało tak z doby na dobę, aż do 2-go października.

Chociaż w tym okresie komunikaty marynarki ze swastyką zatopiły wszystkie nasze okręty podwodne, zniszczyły całą flotę polską, zgnębiły wyborowe od-

działy szkół podchorążych na Oksywiu, zaorały 280 mm. potężne baterie na Helu i zniweczyły na 1.000 lat marzenia o „polskim morzu“, jakoś ich najwyższe dowództwo miało na tyle sensu, że nie kwapiło się z awansami i odznaczeniami na tym odcinku... Ten okrzyczany „korytarz“ jednak najdłużej trwał w „Blitz - Kriegu“.

Na polskim wybrzeżu nie było defilady, sprawa wyglądała ku końcowi raczej, jako „kwatsch“... dla Niemców.

W roku zwycięstwa — 1945, obaj bohaterzy: oficjalny „Schleswig-Holstein“ i wymuszony odpornością Westerplatte nieoficjalny „Schlesien“, zgodnie ułożyli się w krańcowych portach wojennych Rzeczypospolitej: „Schleswig“ na wschodzie, „Schlesien“ przed Świnoujściem.

Ten drugi dopiero tu pozbył się swej czapki-niewidki: wpadła do morza.

LISTA POLEGŁYCH

oficerów, podoficerów i marynarzy Mar. Woj. w wojnie 1939–1945 na Zachodzie

(Lista poległych na Wybrzeżu ogłoszona została w Nr. 29 „Marynarza Polskiego“)

Lp.	Stopień	Nazwisko i Imię	Kiedy i gdzie zginął		
1.	bosman	Adamowicz Józef	8.06.40	„Orzeł“	
2.	marynarz och.	Adamczyk Czesław	8.10.45	„Orkan“	
3.	mat rez.	Adamczyk Jan	4.05.40	„Grom“	
4.	bosmanmat	Adaś Aleksander	8.10.43	„Orkan“	
5.	marynarz pob.	Adaszyński Franciszek	8.10.43	„Orkan“	
6.	marynarz pob.	Aliński Alfons	8.10.43	„Orkan“	
7.	marynarz pob.	Andrusyszyn Mikotaj	17.04.44	szpital	
8.	marynarz pob.	Andryka Jan	8.10.43	„Orkan“	
9.	st. mar. pob.	Andrzejewski Józef	19.08.42	„Słazak“	
10.	kmdr.-ppor.	Baczyński Feliks	21.12.46	szpital	
11.	marynarz och.	Balda Tadeusz, Ryszard	8.10.43	„Orkan“	
12.	marynarz pob.	Baran Andrzej	8.10.43	„Orkan“	
13.	marynarz pob.	Baranowski Stanisław	8.10.43	„Orkan“	
14.	st. mar. rez.	Bartkowiak Florian	8.07.44	„Dragon“	
15.	bosmanmat	Bartosiewicz Kazimierz	8.10.43	„Orkan“	
16.	bosman	Baumert Stefan	4.05.40	„Grom“	
17.	marynarz pob.	Bąkowski Engelbert	8.07.44	„Dragon“	
18.	mat. och. n.	Bednarz Jan	4.05.40	„Grom“	
19.	marynarz pob.	Begiel Teodor	8.10.43	„Orkan“	
20.	marynarz pob.	Beneš Kazimierz	8.10.43	„Orkan“	
21.	st. mar. och.	Berkowicz Franciszek	19.05.45	szpital	
22.	st. mar. och.	Białous Michał	8.10.43	„Orkan“	
23.	mat och.	Bielak Edmund	4.05.40	„Grom“	
24.	mat rez. n.	Biernat Stanisław	8.10.43	„Orkan“	
25.	mat och. n.	Biliński Władysław	8.10.43	„Orkan“	
26.	marynarz pob.	Biernacki Bogusław	8.10.43	„Orkan“	
27.	marynarz pob.	Biernacki Jerzy,	8.10.43	„Orkan“	
28.	st. mar. pob.	Biernacki Józef	16.06.42	„Kujawiak“	
29.	bsm. mat zaw.	Biliński Józef, Stanisław	27.05.42	„Garland“	
30.	st. mar. och.	Błaszkiwicz Kazimierz	8.10.43	„Orkan“	
31.	marynarz pob.	Błażewski Karol	8.10.43	„Orkan“	
32.	marynarz pob.	Błoniąs Adolf	8.10.43	„Orkan“	
33.	marynarz pob.	Bojarski Wacław	8.10.43	„Orkan“	
34.	marynarz pob.	Bojha Kazimierz	8.10.43	„Orkan“	
35.	marynarz pob.	Bołbot Jan	8.10.43	„Orkan“	
36.	bosman	Berek Wiktor	4.05.40	„Grom“	
37.	marynarz pob.	Borowski Jan	8.10.43	„Orkan“	
38.	bosmanmat	Borowski Józef	4.05.40	„Grom“	
39.	st. mar. och.	Boryczko Henryk	4.05.40	„Grom“	
40.	mat zaw.	Bosek Edward	8.10.43	„Orkan“	
41.	marynarz pob.	Brusilo Feliks	8.10.43	„Orkan“	
42.	bosman	Brzęczka Jan	8.06.40	„Orzeł“	
43.	mat zaw.	Budek Franciszek, Andrzej	8.10.43	„Orkan“	
44.	mat	Buraczewski Zenon	29.04.41	Devonport	
45.	marynarz pob.	Byk Józef	8.10.43	„Orkan“	
46.	marynarz pob.	Chelmiński Jan	8.07.44	„Dragon“	
47.	marynarz pob.	Cherkowski Maksymilian	14.09.45	„Garland“	
48.	marynarz pob.	Chitt Jan	8.10.43	„Orkan“	
49.	st. mar. pob.	Chlus Michał	8.10.43	„Orkan“	
50.	marynarz pob.	Chodkiewicz Stanisław,	8.10.43	„Orkan“	
51.	st. mar. och. n.	Chojecki Franciszek	8.06.40	„Orzeł“	
52.	st. mar. pob.	Choroszej Piotr	8.07.44	„Dragon“	
53.	mat och. n.	Chylewski Leon	4.05.40	„Grom“	
54.	mat. och. n.	Chwiłkowski Leopold	8.10.43	„Orkan“	
55.	mat och. n.	Ciborowski Antoni	8.10.43	„Orkan“	
56.	st. mar. och. n.	Cichocki Leon,	8.07.44	„Dragon“	
57.	marynarz pob.	Ciereblej Jan	8.10.43	„Orkan“	
58.	marynarz pob.	Czajkowski Jan	8.10.43	„Orkan“	
59.	mat n.	Czechowski Edward	4.05.40	„Grom“	
60.	marynarz pob.	Czerniecki Jan	8.10.43	„Orkan“	
61.	mat zaw.	Czerwiński Tadeusz	7.02.44	„Blyskawica“	
62.	mat och. n.	Czopp Paweł	8.06.40	„Orzeł“	
63.	st. bosman	Czub Mieczysław	2.05.42	„Jastrząb“	
64.	st. mar. pob.	Czupryński Henryk	1.08.41	Shough Lake	
65.	marynarz pob.	Czyrnik Józef,	8.07.44	„Dragon“	
66.	ml. och. ndt.	Cyppeł Stefan	4.04.42	Devonport	
67.	st. mar. och.	Cytowicz Wacław	4.05.40	„Grom“	
68.	bosmanmat	Ćwiklik Stanisław	8.10.43	„Orkan“	
69.	marynarz pob.	Ćwiklik Władysław	8.10.43	„Orkan“	
70.	bosmanmat o.n.	Dąbrowski Ludwik	8.10.43	„Orkan“	
71.	marynarz pob.	Dąbrowski Marian	8.10.43	„Orkan“	
72.	bosmanmat	Dąbrowski Stanisław	16.06.42	„Kujawiak“	
73.	bosman	Dąbrowski Wiktor	8.07.40	„Orzeł“	
74.	marynarz och.	Dębicki Józef	6.04.45	szpital	
75.	marynarz pob.	Dębnicki Stefan	8.10.43	„Orkan“	
76.	mat zaw.	Długolecki Franciszek	8.10.43	„Orkan“	
77.	bosmanmat rez.	Dmochowski Kazimierz	4.05.40	„Grom“	
78.	marynarz och.	Doliński Józef	28.04.41	szpital	
79.	st. bosman	Domicz Edmund	4.05.40	„Grom“	
80.	marynarz och.	Dominiak Sławomir	8.07.44	„Dragon“	
81.	st. mar. pob.	Drozd Stanisław	8.07.44	„Dragon“	
82.	marynarz pob.	Dubienko Rainhold	8.07.44	„Dragon“	
83.	st. mar. pob.	Dutkiewicz Stefan	8.07.44	„Dragon“	
84.	ml. och. n.	Dworzeczki Tadeusz	4.05.40	„Grom“	
85.	mat och.	Dworzeczki-Bochdanowicz Wł.	8.10.43	„Orkan“	
86.	marynarz pob.	Dyki Bolesław	8.10.43	„Orkan“	
87.	st. mar. rez.	Dyszczakowski Franciszek	8.07.44	„Dragon“	
88.	st. mar. pob.	Dziak Tadeusz	4.05.40	„Grom“	
89.	marynarz pob.	Ebertowski Teodor, Bonifacy	4.05.40	„Grom“	
90.	bosmanmat	Faryon Leon	12.04.42	szpital	
91.	st. mar. pob.	Ficek Sylwester	27.05.42	„Garland“	
92.	marynarz och.	Figas Władysław	12.11.42	„Blyskawica“	
93.	marynarz pob.	Fischer Kazimierz	8.10.43	„Orkan“	
94.	marynarz pob.	Forgiel Julian	8.10.43	„Orkan“	
95.	st. mar. och.	Fornalik Jan	4.05.40	„Grom“	
96.	chor. mar.	Foterek Wacław	8.06.40	„Orzeł“	
97.	marynarz pob.	Fuhrman Stanisław	8.10.43	„Orkan“	
98.	chor. mar.	Gallas Michał	8.10.43	„Orkan“	
99.	marynarz pob.	Gamza Afanazy	8.10.43	„Orkan“	
100.	marynarz pob.	Garbowski Wincenty	8.07.44	„Dragon“	
101.	st. mar. pob. n.	Gasik Florian	8.10.43	„Orkan“	
102.	marynarz och.	Gąsiorowski Zbigniew	4.05.40	„Grom“	
103.	st. mar. pob.	Gettka Alojzy,	8.06.40	„Orzeł“	
104.	bosmanmat	Giełdoń Paweł	8.06.40	„Orzeł“	
105.	marynarz pob.	Gietka Jan	8.07.44	„Dragon“	
106.	marynarz pob.	Girdziusz Mikołaj	8.10.43	„Orkan“	
107.	marynarz och.	Giza Józef	27.05.42	„Garland“	
108.	st. mar. och.	Głazejewski Jerzy	4.05.40	„Grom“	
109.	st. mar. pob.	Głowacki Władysław	4.05.40	„Grom“	
110.	marynarz och.	Głowski George	19.08.42	„Słazak“	
111.	st. mar. pob.	Gniady Tadeusz	8.10.43	„Orkan“	
112.	st. mar. pob.	Gortat Jan	8.07.44	„Dragon“	
113.	mat zaw.	Gorzela Ernest,	8.10.43	„Orkan“	
114.	marynarz pob.	Gorzelańczyk Walenty	8.07.44	„Dragon“	

(Ciąg dalszy listy poległych w n-rze nast.)



REGULAMIN

żeglarskich stopni sportowych Polskiego Związku Żeglarskiego

(Ciąg dalszy z Nr 1-go)

JACHTOWY ŻEGLARZ ŚRÓDLĄDOWY.

I. Wiadomości teoretyczne.

1. Sport żeglarski i jego znaczenie.
2. Dyscyplina sportowa i jej znaczenie.
3. Znajomość regulaminu stopni żeglarskich PZZ.
4. Opis jachtów śródlądowych i nazwy części jachtu i wyposażenia.
5. Znaki i sygnały ostrzegawcze na wodach śródlądowych.
6. Bandery, etyka i obyczaje żeglarstwa sportowego.

II. Umiejętności praktyczne.

1. Pływanie w zakresie Państwowej Oznaki Pływackiej.
2. Jazda na pych i wiosłowanie.
3. Roboty linowe i bosmańskie.
4. Wykonywanie czynności załogi podczas przygotowania jachtu do wyjścia, żeglowania, wykonywanie manewrów powrotu i postoju.
5. Odbyta praktyka robót remontowych i malarskich jachtu i osprzętu (zaświadczenie).

JACHTOWY STERNIK ŚRÓDLĄDOWY.

I. Wiadomości teoretyczne.

1. Wiadomości wymagane na stopień żeglarza śródlądowego.
2. Wiadomości ogólne:
Historia żeglarstwa.
Organizacja polskiego żeglarstwa sportowego, klub i jego znaczenie.
Wody i szlaki śródlądowe w Polsce.
3. Konstrukcja jachtu.

Jacht żaglowy, jego konstrukcja, budowa, wyposażenie.
Rodzaje kadłubów, omasztowań i ożaglowań jachtów.
Typy i klasy jachtów, konserwacja i trymowanie jachtów.

4. Rozkład sił działających na jacht.

Powierzchnia ożaglowania i środek ożaglowania.
Rozkład sił wiatru działającego na ożaglowanie.
Powierzchnia bocznego oporu i rozkład sił działających na płaszczyznę bocznego oporu.
Siła poruszająca jacht i jej wielkość w zależności od kursów względem wiatru.
Siła wywołująca dryf, jej wielkość i zasady usuwania dryfu.
Stateczność jachtu i momenty krytyczne.
Nawietrzność, zawietrzność i samosterowność jachtu.
Siła działająca na ster, siła wywołująca skręt.
Wiatr pozorny jego powstawanie, kierunek i wielkość.
Teoria uzasadnienia manewrów.

5. Przepisy i prawo drogi.

Przepisy władz administracyjnych dotyczące żeglugi śródlądowej.
Przepisy dotyczące świateł, sygnałów i znaków na wodach śródlądowych.
Przepisy flagowe i banderowe.
Prawo drogi na wodach śródlądowych.
Przepisy regatowe.
Prawa i obowiązki kapitana i załogi.

6. Meteorologia.

Ogólne pojęcie o meteorologii.
Atmosfera jej skład i pomiary.
Rodzaje chmur i ich charakterystyka.
Wiatry i ich charakterystyka, pomiary szybkości i siły.
Polska sieć meteorologiczna.
Synoptyka: mapy synoptyczne, czytanie ich i analizowanie, przepowiednie pogody. Meteorologiczne sygnały ostrzegawcze.

II. Umiejętności praktyczne:

1. Umiejętności wymagane na stopień żeglarza śródlądowego.

2. Manewrowanie jachtem.

Odchodzenie od pomostu, boi, brzegu, z podnoszeniem żagli na jachcie przycumowanym i wolnym.
Prowadzenie jachtu kursami względem wiatru, zwroty przez sztąg i przez rufę.
Człowiek za burtą.
Refowanie żagli, stanięcie na kotwicy, sztormowanie.
Dochodzenie do pomostu, boi i brzegu z opuszczeniem żagli przed dojściem, dojście pod żaglami.
Prowadzenie akcji ratowniczej podczas awarii jachtu.

3. Trymowanie jachtu, omasztowania, olinowania i ożaglowania.
4. Ratowanie tonących i udzielanie pierwszej pomocy.

JACHTOWY ŻEGLARZ MORSKI.

I. Wiadomości teoretyczne.

1. Sport żeglarski i jego znaczenie.
2. Dyscyplina sportowa i jej znaczenie w żeglarstwie.
3. Znajomość regulaminu stopni żeglarskich
4. Opis jachtów morskich, nazwy ich poszczególnych części i wyposażenia.
5. Znaczenie sygnalizacji w morskim żeglarstwie sportowym.
6. Bandery, etyka i obyczaje w żegludze morskiej.

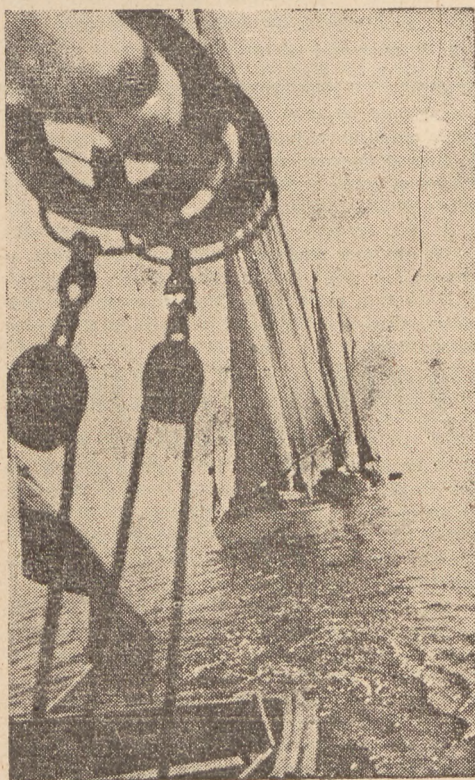
II. Umiejętności praktyczne:

1. Pływanie w zakresie Państwowej Oznaki Pływackiej.
2. Wiosłowanie na bąku i szalupie.
3. Roboty linowe i bosmańskie.
4. Wykonywanie czynności załogi podczas przygotowania jachtu do wyjścia, żeglowania, powrotu i postoju.
5. Przygotowanie potraw na jachcie.
6. Odbyta praktyka z robót remontowych i malarskich jachtu i osprzętu.

JACHTOWY STERNIK MORSKI.

I. Wiadomości teoretyczne.

1. Wiadomości wymagane na stopień żeglarza morskiego.
2. Historia żeglarstwa.



3. Wybrzeże i porty polskie.
4. Organizacja polskiego żeglarstwa sportowego, klub i jego znaczenie.
5. Konstrukcja jachtu.

Jacht żaglowy, jego konstrukcja, budowa i wyposażenie, rodzaje kadłubów, omasztowań i ożaglowań oraz ich charakterystyka.
Typy i klasy jachtów.
Konserwacja i trymowanie jachtów.
Dokumenty pokładowe jachtu.

6. Rozkład sił działających na jacht.

Powierzchnia ożaglowania i środek ożaglowania.
Rozkład siły wiatru działającego na ożaglowanie.
Powierzchnia bocznego oporu i rozkład sił działających na płaszczyznę bocznego oporu.
Siła poruszająca jacht i jej wielkość w zależności od kursów względem wiatru.
Siła wywołująca dryf, jej wielkość i zasady, usuwanie dryfu.
Stateczność jachtu i momenty krytyczne.
Nawietrzność, zawietrzność i samosterowność jachtu.
Siły działające na ster, siła wywołująca skręt.
Wiatr pozorny, jego powstanie i wielkość.
Uzasadnienie manewrów.

7. Przepisy i prawo drogi.

Przepisy władz administracyjnych dotyczące żeglugi przybrzeżnej.
Światła, sygnały i znaki stosowane w żegludze morskiej.
Przepisy flagowe.
Prawo drogi na morzu.
Prawa i obowiązki kapitana, oficerów i załogi na jachcie.
Przepisy dotyczące obowiązujących dokumentów załogi i jachtu.

8. Meteorologia.

Ogólne pojęcie o meteorologii.
Atmosfera, jej skład i pomiary.
Rodzaje chmur i ich charakterystyka.
Wiatry, ich charakterystyka i pomiary szybkości i siły.
Polska sieć meteorologiczna.
Synoptyka: mapy synoptyczne, czytanie ich i analizowanie, przepowiednie pogody, meteorologiczne sygnały ostrzegawcze.

9. Locja.

Zadania locji, urządzenia i znaki stosowane w locji, latarnie i rodzaj świateł.

10. Nawigacja.

Przyrządy nawigacyjne, znajomość ich konstrukcji.
Znajomość map morskich, ich rodzaje i znakowanie i posługiwanie się nimi.

11. Sygnalizacja.

Kod międzynarodowy, poszczególne flagi i ich znaczenie.
Sygnały optyczne, dźwiękowe, flagi ważniejszych państw.
Bandery polskich klubów uprawiających żeglarstwo sportowe.
Bandery ważniejszych państw.

12. Awarie.

Kadłuba, takelunku, steru, żagli, natychmiastowe ich usuwanie, środki zaradcze i naprawy.
Sposoby ściągania z mielizny.
Gaszenie pożaru na jachcie.

II. Umiejętności praktyczne.

1. Umiejętności wymagane na stopień żeglarza morskiego.
2. Sterowanie szalupą wiosłową i pod żaglami.
3. Określanie kierunku i siły wiatru i stanu morza.
4. Ogólna znajomość silnika.
5. Prowadzenie wacht: dowodzenie załogą i prowadzenie zapisów obowiązujących oficera wachtowego.

4. Ratowanie tonących i udzielanie pierwszej pomocy.
7. Wyposażenie jachtu do rejsów.
8. Trymowanie jachtu, lin, żagli i osprzętu.
9. Przygotowanie do sztormu.
10. Remonty i konserwacja jachtu i osprzętu podczas sezonu i w stoczni.

JACHTOWY KAPITAN PRZYBRZEŻNY.

I. Wiadomości teoretyczne.

Wiadomości teoretyczne objęte programem stopni żeglarza morskiego i sternika morskiego.

1. Wiadomości ogólne.

Morze i jego znaczenie gospodarcze dla Państwa.

Praca na morzu i jej wpływ na psychologię człowieka i narodu: znaczenie koleżeństwa, odpowiedzialności i dyscypliny w pracy na morzu.

Żeglarską podręczniki i lektura marynistyczna.

Zwyczaje i tradycje morskie.

2. Wiadomości o jachcie żaglowym.

Znałomość rysunków konstrukcyjnych i warsztatowych.

Zasada obliczeń przy zmianach konstrukcyjnych.

Warunki bezpieczeństwa, szybkości i dzielności morskiej.

Materiały używane w budowie jachtu, przeróbkach i konserwacji.

Zasady trymowania jachtu.

Przepisy techniczne PZZ.

Przenisły dotyczące ubezpieczenia jachtów od awarii i ognia.

3. Teoria żeglowania.

Aerodynamika żagli w zakresie popularnym: wiry i opory z uwzględnieniem wpływów sily wiatru.

Hydrodynamika podwodnej części jachtu; opory, wiry, prądy i ich wpływ na szybkość jachtu.

4. Przepisy i prawa.

Przepisy władz krajowych dotyczące żeglugi przybrzeżnej.

Przenisły międzynarodowe dotyczące żeglugi przybrzeżnej.

Sadownictwo w sprawach morskich.

Przenisły regatowe.

Międzynarodowe i krajowe przepisy sportowe.

Międzynarodowe i krajowe przepisy flagowe.

Przepisy o obowiązku prowadzenia dziennika okrętowego i posiadaniu dokumentów pokładowych.

Przenisły sanitarne.

5. Meteorologia.

Morska służba meteorologiczna, jej znaczenie i organizacja.

Komunikaty prognozy pogody.

Morskie meteorologiczne sygnały ostrzegawcze.

6. Locja Wybrzeża Polskiego.

Spis polskich latarni morskich i ich charakterystyka, konfiguracja brzegów i dna polskich wód terytorialnych, boje świetlne i dźwiękowe, farwatery i nabełzniki.

7. Nawigacja.

Ogólne zasady nawigacji.

Siatki i współrzędne geograficzne. Magnetyzm ziemski.

Morze Bałtyckie i jego charakterystyka nawigacyjna.

Przyrządy nawigacyjne, kompas, logi, sondy, pelenatory, zasady ich konstrukcji, działania oraz posługiwanie się nimi.

Deklinacja i dewiacja, Kompensacja kompasu. Posługiwanie się mapą i wykreślanie kursów. Rozwiązywanie zadań i ćwiczeń na mapie.

8. Sygnalizacja.

Kod międzynarodowy: Zestawy małego kodu.

Sygnały optyczne, sygnały dźwiękowe.

9. Astronomia.

Ogólne pojęcia o astronomii i jej znaczeniu w żeglarstwie.

Zjawiska astronomiczne i sposoby wykorzystywania ich do określenia położenia.

Ruch roczny ziemi. Obieg księżyca. Układ planetarny.

II. Umiejętności praktyczne.

1. Umiejętności objęte programem stopni żeglarza morskiego i sternika morskiego.

2. Manewrowanie jachtami jedno i dwumasztowymi do 20 ton podczas ciężkiej pogody.

3. Prowadzenie akcji awaryjnej własnego i innego jachtu.

4. Oznaczenie swego położenia na mapie przy pomocy przyrządów i bez przyrządów w pobliżu brzegu.

5. Posługiwanie się mapami i wykreślanie kursów.

6. Umiejętność sporządzania tablicy dewiacyjnej.

7. Czytanie i analizowanie map synoptycznych.

8. Prowadzenie dziennika okrętowego.

9. Kierowanie pracami przy zabezpieczeniu jachtu na zimę, przeprowadzaniu remontu, przygotowaniu do sezonu i do rejsu.

JACHTOWY KAPITAN MORSKI.

I. Wiadomości teoretyczne.

1. Wiadomości teoretyczne objęte programami na stopnie jachtowego żeglarza morskiego, jachtowego sternika morskiego i jachtowego kapitana przybrzeżnego.

2. Wiadomości ogólne.

Ma to na celu polepszenie i rozszerzenie działalności Obwodu.

Zarząd Obwodu przeznaczył na gwiazdkę dla Żołnierza sumę w wysokości 5.000 zł. Na sumę składa się:

16 egz. książki „W służbie morza” — 3.200 zł.
 W gotówce Oddziału TPŻ. Nowy Sącz — 1.800 zł. —

Poza tym członkowie Obwodu wzięli czynny udział w pracach TPŻ nad organizacją Gwiazdki Żołnierskiej.

OKRĘGI LIGI MORSKIEJ MAJĄ GŁOS

W związku z apelem odnośnie dzielenia się spostrzeżeniami i uwagami z terenu, Wydział Organizacyjny Zarządu Głównego otrzymuje szereg korespondencji. Wiele propozycji i spostrzeżeń dotyczy całokształtu pracy. Niektóre zagadnienia wymagają dyskusji.

Redakcja czasopism ligowych wprowadza na łamach miesięcznika „Morze i Marynarz Polski” stałą rubrykę „Okręgi Ligi Morskiej mają głos”. Ma to na celu:

- I) Spopularyzowanie pewnych zagadnień.
- II) Skorygowanie błędnych pojęć.
- III) Zaoszczędzenie czasu Okręgom, które często poruszają identyczne zagadnienia.

Znałomość jednego z języków (angielski, francuski, rosyjski, niemiecki) w zakresie ogólnego porozumienia się w obcym porcie.

3. Przepisy, prawa i zwyczaje.

Przepisy władz państwowych i PZZ dotyczące wychodzenia i żeglowania na wodach eksterytorialnych.

Międzynarodowe przepisy i zwyczaje dotyczące korzystania z wód eksterytorialnych, terytorialnych i portów, udzielanie wzajemnej pomocy, prawa drogi, wód zakazanych i stref niebezpiecznych, ubezpieczenia jachtów i osób, przenisły paszportowe, celne, i sanitarne. Znałomość międzynarodowych umów i konwencji zawierających wzmianki o żegludze jachtowej zawartych przez Państwo i PZZ.

Krajowe i międzynarodowe przenisły i zwyczaje dotyczące praw i obowiązków kapitana i załogi oraz wyposażenia jachtu.

4. Meteorologia.

Organizacja międzynarodowej sieci meteorologicznej.

Międzynarodowy szyfr i sygnały meteorologiczne, ich znaczenie i posługiwanie się nimi.

5. Locja.

Geografia mórz i charakterystyczne cechy żeglowania po nich.

Księga „Spis latarni morskich” i umiejętność posługiwania się nią.

Księga locji i umiejętność posługiwania się nią.

Ogólne pojęcie o sondach akustycznych.

6. Nawigacja.

Many i ich rodzaje oraz posługiwanie się nimi.

Żegluga na ortodromie i loksodromie.

Magnetyzm ziemski i jego charakterystyczne cechy.

Nawigacja zliczona.

Nawigacja astronomiczna.

Tablice nawigacyjne, ich układ i posługiwanie się nimi.

Chronometr, jego znaczenie i posługiwanie się nim.

Ogólne pojęcia o radiolączności i radionawigacji.

7. Sygnalizacja.

Księga kodu i posługiwanie się nią.

Sygnały alarmowe.

8. Astronomia.

Czas miejscowy, czas średni i równanie czasu.

Określenie długości i szerokości geograficznej.

Ważniejsze konstelacje.

II. Umiejętności praktyczne.

Manewrowanie jachtami jedno i wielomasztowymi w różnych warunkach atmosferycznych bez ograniczenia tonażu.

Z kroniki L. M.

OBWÓD LIGI MORSKIEJ W NOWYM SACZU

Obwód Ligi Morskiej zdając sobie sprawę, jak ważną jest pracą wśród młodzieży szkolnej, dąży do tego, aby w każdej szkole istniało Koło Szkolne Ligi Morskiej.

Akcją tą zostały objęte szkoły: powszechne, średnie, rolnicze i zawodowe. Po przeprowadzeniu akcji, która dobiega już końca, w Kółkach Szkolnych Obwodu znalazło się ca 25.000 młodzieży. Zadanie to, jak informuje prezes Obwodu obywatel Erlich, uważane jest przez Zarząd za naczelną w całokształcie pracy organizacyjnej. Wydatną pomoc w tej pracy okazuje inspektor szkolny ob. Jasiński, któremu Zarząd tą drogą składa podziękowanie.

Zarząd Obwodu zorganizował szereg komisji, a mianowicie:

- I) Komisję organizacyjną — przew. ob. Tuchowicz.
- II) Komisję Wychowania Morskiego — przew. ob. Jasiński.
- III) Komisję propagandowo — oświatową — przew. ob. Buczyński.

Wierzmy, że Okręgi chętnie skorzystała z tej rubryki, a nadsyłane korespondencje będą potwierdzeniem konieczności jej istnienia na łamach naszego organu. W rubryce tej będą również zamieszczane odpowiedzi Zarządu Głównego L. M., dotyczące poruszanych zagadnień. W niniejszym numerze oddajemy głos Okręgowi Śląsko — Dąbrowskiemu.

Prezes Okręgu dr. Nantka-Namiński, Wice wojewoda Śl. Dąbrowski porusza 5 zagadnień.

1) Celem powołania Śląska z Wybrzeżem (w myśl hasła: Śląsk i Wybrzeże to dwa bastiony potęgi ekonomicznej Rzeczypospolitej), należy dążyć do uzyskania w Ministerstwie Komunikacji indywidualnych zwizek 60% (tak przed wojną) na korzystanie z kolei i uruchomienie w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie domy noclegowe Ligi Morskiej, w których uczestnicy masowych wycieczek miałby czyste i tanie pomieszczenia. Jeśli nie pokażemy morza, urządzeń morskich ludziom pracy ze Śląska, nie możemy liczyć na dalszy rozwój Ligi Morskiej na tutejszym terenie. Musimy problemy morskie „unpraktycznie”. Sama akcja odczytowa nie wystarczy. Najlepszym odczytem, jest samo morze, widziane oczyma Ludu Śląskiego, urzędzenia, fabryki przetwórcze, warsztaty morskie.

W myśl § 2 statutu, zadaniem Ligi Morskiej jest „kierowanie mas społeczeństwa do pracy

na morzu", a w myśl § 5 „budzenie i pogłębianie wiadomości mas społeczeństwa o znaczeniu posiadania morza, popieranie i organizacja turystyki morskiej i śródlądowej dla celów propagandy morskiej". Akcja ta musi być masowa i planowa, jak akcja powiązania Śląska z Wybrzeżem ma znaczenie ogólnopolskie. Powinny zainteresować się nią najwyższe czynniki w państwie, tak jak akcja wczasowa, popularyzacji prawa i t. p. My Ślązacy chcemy zobaczyć morze, urządzenia portowe, a nawet zniszczenia wojenne, by wyrobić sobie pojęcie o tym, czym jest dla nas morze, co w kwestii morskiej w Polsce powojennej zrobiono i co jest do zrobienia.

Akcja ta nie jest postawiona na praktycznej platformie, choć Zarząd Główny ją docenia. Zarząd Okręgu chciałby przynajmniej 2-3 w roku urządzić wyjazdy dla pracowników kopalń czy hut, chciałby mieć zniżki indywidualne 66%, zapewnić tani pobyt w jednym z portów morskich, możliwość urządzenia wycieczek po morzu i t. d. Nie możemy ograniczać się do akcji odczytowej i jednej wycieczki w roku na „Święto Morza". — Ludność Śląska patrzy na naszą działalność i czeka. Trudno komuś mówić o znaczeniu morza, gdy mu się morza nie pokazało.

2) Należałoby przystąpić do opracowania zakrojonego na szeroką skalę planu wychowania morskiego. W planie tym młodzież robotnicza Śląska winna być wzięta pod uwagę w większym rozmiarze jak dotychczas. Wskazaniem by było urządzenie ośrodka wodnego na Śląsku, n. p. na jeziorze Turawa lub Odmuchowskim.

3) Byłoby wskazane posyłać w teren dane statystyczne (tabele statystyczne, obrazujące zamierzenia, osiągnięcia, porównania i t. d.). Ludność Śląska lubi myśleć i oceniać trzeźwo. Tabele statystyczne, podane w formie jasnej i ciekawej, lepiej przemówiłyby do przekonania niż deklamatorskie odczyty.

4) Na Walnym Zjeździe podnieśliśmy konieczność wprowadzenia do nauki w szkołach powszechnych i średnich obowiązkowych godzin nauki o morzu i spraw z morzem związanych (przy posiadaniu 500 km. pasa wybrzeża jest to wprost koniecznością.) Należałoby przynajmniej w podręcznikach szkolnych zwrócić większą uwagę na problemy morskie.

5) Byłoby wskazane wydawanie pisma Ligi Morskiej, obejmującego całokształt spraw morskich. Pismo winno być dostarczane wszystkim członkom Ligi Morskiej (nawet za opłatą). Należałoby pomyśleć o stworzeniu Funduszu Prasy Morskiej względnie Funduszu Prasowego Ligi Morskiej. Udziałowcem w tym Funduszu winno być w znacznym procencie Państwo. Propaganda morza i spraw z morzem związanych jest tak ważnym problemem o znaczeniu państwowym, iż pieniądze na ten cel powinny znaleźć się w budżecie państwowym. W tym kierunku należałoby rozpocząć starania u władz naczelnych. Wydatek poniesiony na prasę Ligi Morskiej zwróci się. Część wydatków pokrywać będą sami członkowie Ligi Morskiej.

6) Byłoby wskazane opracowanie popularnej mapy wybrzeża, opracowanej na odpowiednim poziomie.

* * *

Okręg poruszył zagadnienia dotyczące całokształtu prac L. M. Zagadnienia te interesują i inne Okręgi.

Postaramy się odpowiedzieć kolejno:

1) Wiosną br. zostaną uruchomione ośrodki turystyczne w Gdyni i Szczecinie. W Gdyni dwa ośrodki. Jeden w gmachu „Riviera" drugi o kilkaset metrów dalej, obok budynku YK „Gryf". W sumie do dyspozycji wycieczkowiczów, Obwód Gdyni L. M. odda przeszło 60 pokoi. Obwód L. M. w Szczecinie oddaje na ten cel jedno skrzydło swego lokalu. Dokładniejsze wiadomości o ilości miejsc podamy w najbliższym numerze. Zarząd Główny L. M. czyni starania w Min. Komunikacji o uzyskanie zniżek kolejowych 66% dla wycieczek organizowanych przez Ligę Morską. Już uzyskano zniżki kolejowe 66% do Okręgu Olsztyńskiego. Wierzymy że wkrótce uzyskamy je również dla wycieczek do Okręgów nadmorskich.

2) Wychowanie morskie młodzieży zajmuje naczelną rolę w pracy Ligi Morskiej. O tym świadczy zeszłoroczna akcja letnia, (sprawozdanie z tej akcji zawiera Nr 1 „Morze — Marynarz Polski"). W roku bieżącym plan mor-

skiego wychowania młodzieży będzie rozszerzony. Inicjatywa i wydajna pomoc Okręgów uwarunkuje powodzenie i rozmach tych prac. Z uznaniem witamy myśl urządzenia ośrodka wodnego na jeziorze Turawa lub Odmuchowskim. Prosimy o konkretne propozycje z uwzględnieniem możliwości Okręgu. Sprawę należy traktować jako pilną.

3) Zagadnieniem plakatów i tabel statystycznych zajmuje się Wydział Wydawniczo — Propagandowy.

4) W sprawie wprowadzenia nauki o morzu i modelarstwa w szkołach, przedstawiciele Zarządu Głównego w osobach: Sekretarza Generalnego ppik Kiryluka i kier. Wydz. Wychowania Morskiego — Kasprzyka interwenjowali w Ministerstwie Oświaty. Zagadnienie to jest rozpatrywane przez Ministerstwo. Wierzymy w pomyslnie rezultaty naszych starań.

5) W planie Wydziału Wydawniczo — Propagandowego przewidziane jest wydawanie pisma, które otrzymywaliby wszyscy członkowie Ligi Morskiej. Pismo to ma jednak traktować zagadnienia natury organizacyjnej. Zagadnienia o całokształcie spraw morskich znajdują swe odzwierciedlenie w miesięcznikach „Morze i Marynarz Polski", w „Młodzieży Morskiej" i w „Gazecie Szczyńskiej Ligi Morskiej".

6) Wydział Wydawniczo — Propagandowy wspólnie z Marynarką Wojenną opracowuje mapę Wybrzeża.

R. G.

LIGA MORSKA NA GWIAZDKĘ DLA ŻOŁNIERZA

W ramach akcji gwiazdkowej dla żołnierzy WP., Zarząd Okręgu Dolnośląskiego LM — pragnąc spopularyzować wiedzę o morzu wśród żołnierzy ofiarował Wojewódzkiemu Zarządowi TPZ dla świetlic żołnierskich pięć kompletów (rocznik 1947) miesięcznika „Morze", 14 egzemplarzy pieśni morskich dla chóru mieszanego, oraz dziesiątki egzemplarzy książek, traktujących o morzu.

Ponadto dla Oficerskiej Szkoły Saperów we Wrocławiu Zarząd Okręgu LM ofiarował kajak.

Zarząd Obwodu Ligi Morskiej w Częstochowie przekazał jako dar gwiazdkowy dla Garnizonu Wojska Polskiego w Częstochowie 10.000 złotych dla uzupełnienia biblioteki świetlicowej. Z funduszu tego zakupiono książki na tematy morskie w celu zapoznania naszych żołnierzy z zagadnieniami marynistycznymi.

Młodzież ligowa nie zapominała również o gwiazdce dla żołnierzy. Liga Morska w Zamościu urządziła poranek artystyczny. Na program złożyły się występy członków Koła Gimnazjum Męskiego i Żeńskiego: śpiewy, tańce i deklamacje. Dochód przeznaczony był na gwiazdkę dla żołnierzy garnizonu zamojskiego.

KONKURS DLA KÓŁ SZKOLNYCH LM WE WROCŁAWIU

Liga Morska otacza specjalną opieką koła szkolne LM, których nie brak w szkołach woj. wrocławskiego. Kołami opiekują się delegowani członkowie zarządów powiatowych i miejskich. Ostatnio odbyło się we Wrocławiu, pod kierownictwem prof. Szajnowskiego, zebranie informacyjne dla opiekunów i członków Zarządów Kół szkolnych Ligi Morskiej. Omówiono program na rok 1948, oraz program świetlic Ligi Morskiej.

W Jaworze Zarząd Obwodu LM zorganizował kurs prelegentów, którzy będą popularyzowali zagadnienia morskie.

W związku ze zbliżającą się wystawą Ziem Odzyskanych we Wrocławiu — Zarząd Okręgu LM przygotowuje stoiska na wystawę, które będą obrazowały dotychczasowy dorobek tej organizacji. W związku z tym Zarząd Okręgu organizuje konkurs na najlepsze prace Kół szkolnych LM. Koła szkolne, które nadesłały większą ilość eksponatów na wystawę będą miały zarezerwowane własne stoiska, a za najlepsze prace, uznane przez komisję, przyznane zostaną nagrody w postaci bezpłatnych wyjazdów na wycieczki nadmorskie i pobytów na obozach Ligi Morskiej, książek itp.

ODDZIAŁ LM W INOWROCŁAWIU PRZODUJE NA POMORZU

Na Zjeździe Prezesów Obwodów i Oddziałów LM w Bydgoszczy Prezes Okręgu Pomorskiego, Sędzia Janicki, złożył obszerne sprawozdanie, z którego wynikało, że Okręg liczy 44 Oddziały,

44 Koła Szkolne, oraz przeszło 6.000 członków. Okazało się, że najżywością z Oddziałami i wyróżniającym się regularnym płacem składek — jest Oddział Ligi Morskiej w Inowrocławiu. Wyróżniony Oddział postanowił ostatni miesiąc swej rocznej działalności — grudzień — poświęcić na akcję wzbudkową nowych członków. W tym celu wysłano odczwę, popartą przez Zarząd Główny LM z Warszawy, do wszystkich większych zakładów pracy, urzędów, szkół itp. w sprawie zakładania nowych ogniw Ligi Morskiej.

W grudniu odbyło się w Inowrocławiu wspólne zebranie Kół szkolnych i wydziału młodzieżowego przy tamtejszym Oddziale LM. Do zebranej młodzieży przemawiali i wygłosili referaty: prezes Okręgu sędzia Janicki, prezes Oddziału ob. Słowiński i mgr. Krzywiec, którego referat o budowie polskiej potęgi morskiej zebrani przyjęli entuzjastycznymi oklaskami.

W grudniu również odbyły się w Inowrocławiu zebrania organizacyjne nast. nowych ogniw Oddziału LM: Koła przy Zarządzie Miejskim, do zarządu którego weszli ob. ob. Kozłowski, Babs, Sorek i Zętek. Koła przy Liceum Technologicznym, z zarządem: ob. ob. Zerygiewiczem, Felicką, Krawczakiem i Zmysionym. Koła przy Gimn. im. Kaspiowicza, którego Zarząd stanowią: ob. ob. Benedyckiński, Siński i Kucol.

ABSOLWENCI KURSU DZIAŁACZY SPOŁECZNYCH W KRAKOWIE, MELDUJĄ:

Absolwenci kursu działaczy społecznych i prelegentów, zorganizowanego przez Zarząd Okręgu Ligi Morskiej i Polskiego Związku Zachodniego w Krakowie, na uroczystości zakończenia kursu przesłał rezolucję pod adresem Zarządu Głównego Ligi Morskiej:

„Absolwenci kursu, łącząc się w umiłowaniu wspólnej idei z ogółem działaczy społecznych Ligi Morskiej — postanawiają podjąć dalszą działalność z myślą o potrzebie współpracy wszystkich ludzi walczących o wielkość i pomysłowość Ojczyzny, pokój, sprawiedliwość i postęp społeczny.

W tym zamiarze — absolwenci proszą Zarząd Główny o przyjęcie zapewnienia, że w głębokim zrozumieniu faktu, iż granice na Baltyku, Odrze i Nysie są sprawą życia Narodu Polskiego a równocześnie pokoju światowego — dotożą wszelkich starań, aby do służby na rzecz polskiego morza i Ziemi Odzyskanych pozyskać szerokie masy obywateli województwa krakowskiego".

OBYWATELSKI CZYN B. KOŁA LMK PRZY FABRYCE „GERLACH"

W okresie powojennym, gdy obok wysiłku pracy, poczucia odpowiedzialności społecznej, zbiorowych wysiłków dla wspólnego dobra — mnożą się wypadki przeciwnie: lekceważenia obowiązków i karygodnej gospodarki mieniem publicznym przez występne jednostki — notujemy fakt, godny wyróżnienia.

Do Biura Zarządu Głównego Ligi Morskiej w Warszawie zgłosił się ob. Wiktor Gąsiorowski, jako przedstawiciel przedwojennego Koła Ligi Morskiej i Kolonialnej przy Fabryce „Gerlach" w Drzewicy. Ob. Gąsiorowski przekazał w imieniu byłego Koła 18 tysięcy złotych na rzecz Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Ofiara duża, jak na możliwości jednego Koła. Lecz nade wszystko znamienna jest historia tej sumy.

Przytoczmy treściwe i suche fakty z protokołu, spisane obecnie w świetlicy fabrycznej w Drzewicy przez pozostałych byłych członków Koła Ligi Morskiej i Kolonialnej w Drzewicy, tj. sekretarza tegoż Koła ob. Gąsiorowski i skarbnika ob. Zdanowskiego, w obecności świadków ob. Kopcika Wiktora i Gaczyńskiego Euzebiusza:

Stan kasy Koła LMK w Drzewicy wynosił w dniu wybuchu wojny, 1. IX. 1939 r. — kwotę 230 zł.

Po wkroczeniu Niemców, na tajnym posiedzeniu w m-cu październiku 1940 r., Zarząd Koła LMK w Drzewicy w składzie: inż. Jabłoński — prezes, Gąsiorowski W. i Zdanowski St. — członkowie — postanowił stan kasy tej placówki zachować do chwili oswobodzenia Ojczyzny.

Za pieniądze te zakupiono w fabryce „Gerlach” towar, stanowiący ich równowartość. Paczkę zachowano na terenie fabryki. Wobec częstych rewizji okupanta, paczka zmieniała co raz schronienie, a po „pacyfikacji” Drzewicy, w październiku 1944 r., nie można było natrafić na jej ślad.

Lecz po gruntownym przeszukaniu paczkę odnaleziono i po sprawdzeniu zawartości w obecności w/w świadków, postanowiono takową spieniężyć, a uzyskaną ze sprzedaży gotówkę przekazano obecnym władzom Ligi Morskiej.

Protokół stwierdza jeszcze krótko, że książki i inne dokumenty oddziału LMK w Drzewicy zostały zniszczone w czasie działań wojennych.

Tyle — suche dane protokołu.

Ci, którzy przeżyli grozę okupacji, rozumieją dobrze krótkie to sprawozdanie. Umieemy czytać między wierszami, rozumiemy aż nadto dobrze słowa „częste rewizje” i to, co się kryje pod mianem „pacyfikacja Drzewicy”. I doceniamy wagę, zwykłego — jakby wynikało z protokołu — wydarzenia.

GLIWICE — MIASTO MORSKIE

Według 3 letniego Planu Odbudowy Gospodarczej port węglowy w Szczecinie w 1949 r.

Kmdr. por. St. Mieszowski

Walka o władztwo mórz

DWIE WOJNY CZARNOMORSKIE.

Wojna siedmioletnia przyniosła wiele polityce kolonialnej. Ze strategicznego punktu widzenia rozwinęła naukowo zagadnienie koncentracji w skali oceanicznej. Taktycznie zmagania te nie wprowadziły postępu. Zespoły francuskie pozostały nadal nastawione cokolwiek defensywnie, angielskie zaś z wyjątkiem dowodzonych przez adm. Hawke trzymały się kurczowo recepty siedemnastego stulecia t. j. sztywnej linii jako naczelnego nakazu walki morskiej.

Walka o drogi morskie w stosunku do ogólnego planu prowadzonej wojny, dotąd głównie lądowej, obecnie po raz pierwszy stała się celem samym w sobie skutkiem zrozumienia nieodzownej potrzeby podtrzymania za wszelką cenę stałej łączności z posiadłościami zamorskimi jako warunku utrzymania ich przy wojującej metropolii.

*

Z chwilą gdy na głównym teatrze wojen morskich zapanował krótkotrwały pokój, na drugorzędnych akwenach mórz zamkniętych historia walk toczyła się swym odrębnym nurtem. Tak więc po krótkotrwałej wojnie szwedzko-rosyjskiej (1741-43) na Bałtyku, dojrzały powoli antagonizmy rosyjsko-tureckie na morzu Czarnym. Po śmierci Piotra Wielkiego flota rosyjska znacznie podupadła dopiero za panowania Piotra III datują się pewne prądy odrodzeniowe, ale monarcha ten poszedł po niewłaściwej drodze zakupując sprzęt i angażując obcych specjalistów morskich personelu liniowego w Anglii. Dopiero okres rządów Katarzyny II przynosi flotom rosyjskim nowe elementy. Również jednak i teraz musiano uciec się do zaciągu cudzoziemskiego głównie spośród Duńczyków, Holendrów i Anglików. Okręty natomiast budowano przeważnie w kraju.

Flota turecka była ostatnią z flot śródziemnomorskich, które wprowadziły napęd żaglowy nie rugując jednakże galer wiosłowych w swoim składzie. Jeszcze więc w roku 1790 wprowadza się nowe „ulepszenia” stosowania napędu siły ludzkiej jako powszechnie, używanej obok żagla aż poprzez wiek XIX. Mimo tego i wobec stwierdzonego faktu, że Turcy nigdy nie byli dobrymi marynarzami, a szczególnie żołnierzami na morzu, w omawianym okresie morze Czarne było pod hegemonią półkiszycy. W roku 1750 kapitan - pasza Hassan wprowadził dużo reorganizacji w archaizm eskadr tureckich. Również i tutaj na zespół prawdziwych marynarzy specjalistów składali się Grecy, Barbareskowie oraz nadbrzeżni mieszkańcy rumuńskiego pochodzenia. Rodowici Turcy służyli w marynarce tylko w lato opróżniając bezapelacyjnie w jesieni rozległe koszary w Sinope, Konstantynopolu i Mitylene do których wracali z domowych pieleszy dopiero późną wiosną. W roku 1768 wal-

przeładuje 6.000.000 ton węgla. Węgiel ten ładowany będzie w pierwszym rzędzie w porcie gliwickim. Stąd też Gliwice w przerośni można nazwać miastem morskim. Jako miasto morskie Gliwice muszą przybrać szatę morską. Stąd też wszyscy Gliwiczanie muszą być przede wszystkim członkami Ligi Morskiej.

Zarząd Okręgu doceniając znaczenie Gliwic dla rozwoju Polski morskiej, postanowił zwołać w najbliższym czasie w Gliwicach zjazd działaczy ligowych z całego Śląska z udziałem przedstawicieli władz państwowych (przewidziany jest referat min. Kwiatkowskiego, adm. Mohuczego i innych). W związku z tym na Zarządzie Obwodu Ligi Morskiej w Gliwicach z prezesem Buczkowskim i sekretarzem Dąbrowskim ciąży ogrom odpowiedzialności za dalszy rozwój Ligi Morskiej. Gliwice na zjeździe muszą zdać swój pierwszy egzamin morski.

ZAKOŃCZENIE KURSU W KRAKOWIE

Dnia 20 grudnia odbyło się uroczyste zakończenie kursu Prelegentów i Działaczy Ligi Morskiej i Polskiego Związku Zachodniego w sali kina Oświatowego w Krakowie.

Kurs, który obejmował 34 godz. wykładów

i 1 godziny wyświetleń, ukończyło 76 spośród 102 zgłoszonych uczestników, reprezentujących: nauczycielstwo 15, młodzież szkół średnich 12, urzędników państwowych i samorządowych 19, pracowników Zw. Samopomocy Chłopskiej 10, robotników 12, innych działaczy społecznych 12, rzemieślników 2, różnych 20. Prelegentami byli przedstawiciele: świata nauki, — profesorowie Uniwersytetu Jagiellońskiego, Związków Zawodowych — prezes O.K.Z.Z. Samorządu — prezydent m. Krakowa, L.M. i P.Z.Z.

Przemówienie pożegnalne wygłosił kierownik kursu dr. B. Leśniodorski, Delegat Zarządu Głównego L.M. ob. Wł. Kasprzyk podkreślając jedność celów L.M. i P.Z.Z. dotyczących Ziemi Odzyskanych i morza podjękował kierownictwu za zorganizowanie i przeprowadzenie kursu i wręczył uczestnikom świadectwa ukończenia kursu, podpisane przez prezesa Okręgu L. M. dr. Leona Michalskiego, i prez. P.Z.Z. dr. Bogusława Leśniodorskiego. Kursiści powzięli uchwałę o gotowości w pracy społecznej dla dobra Polski Demokratycznej, Ochrony Morza i Ziemi Odzyskanych.

Na zakończenie wyświetlono filmy oświatowe m. in. „Ludzie ognia i stali”.

Dokończenie

ki polsko - rosyjskie, polityczny nacisk Francji oraz ekspansja Katarzyny II doprowadziły wreszcie do wybuchu wojny. Charakter jej był głównie lądowy. Już w roku 1770 walczyły z powodzeniem na Bałkanach Rosjanie zdobyli ujście Dunaju i twierdze w nim położone, co w następnym roku umożliwiło zajęcie Krymu. Wysiłki morskie wypieranych Turków doprowadziły do spuszczenia w roku 1773 czterech dużych okrętów liniowych po 60 dział oraz 50-ciu mniejszych jednostek bojowych i transportowych. Flota ta miała przewieźć z Trepuzundu 30 tysięczny desant pod Oczakow celem radykalnej zmiany sytuacji strategicznej, jednak podążając ku portowi załadowania doznała tak ciężkich uszkodzeń podczas silnej burzy, że musiano zaniechać przedsięwzięcia. Pod koniec wojny na morzu Czarnym rosyjska eskadra dowodzona przez k-adm. Cziczagowa wykonała kilka rejsów początkowo obfitych w zdobycze osiągnięte na tureckim handlu, w końcu jednak została zablokowana przez przeważające siły tureckie na morzu Azowskim, gdzie pozostała do końca wojny.

Zupełnie oddzielny teatr zmagania przedstawiał basen morza Śródziemnego. Operował tu w imieniu carcy jej protegowany książę Orłow organizując mimo sprzeciwu ministrów kosztem zawrotnych sum zbrojnych nacisk na Turcję od tej strony. Chodziło o zdobycie Morei (Grecja) oraz wysadzenie desantów w południowej Dalmacji, co w dalszej konsekwencji miało doprowadzić do oderwania Grecji od Imperium Tureckiego. Ambitne przedsięwzięcie Katarzyny zastępuje na zapoznanie się z jego planem i przebiegiem. Nie brakowało doradców, którzy dopingowali energiczną władczynię, należał do nich w pierwszym rzędzie Voltaire, oczywiście mając na względzie przede wszystkim interes Francji.

Już tedy jesienią 1769 r. wyruszyły z ujścia Newy dwie eskadry łącznie liczące 10 okrętów liniowych oraz 12 fregat i statków transportowych. Eskadrami dowodzili kontradmirałowie Spiridow i Elphinstone (ang.). Na wiosnę 1770 r. wypłynęła dodatkowo trzecia eskadra. Sternicy i specjaliści byli wyłącznie cudzoziemcami, oficerowie częściowo Rosjanie, załogi zaś rosyjskie. W Sundzie zaokrętowano dodatkowo 800 duńskich najemnych marynarzy. Brakujące wyposażenie było uzupełnione w Anglii.

W grudniu po wielu awariach odniesionych na Biskaj i Atlantyku eskadry zawinęły do fortu Mahon na Minorce, gdzie książę Orłow objął osobiście dowództwo nad ekspedycją. Dopiero teraz rozeszła się wiadomość o wyprawie. W Konstantynopolu, jak zresztą i w samej Rosji początkowo nie wierzono w prawdziwość przedsięwzięcia. Gdy wieść jednak okazała się rzeczywistością, reakcja Turcji na razie nie nastąpiła.

Tymczasem egzotyczna flota parła na wschód pod osobistą nieustanną presją Katarzyny. Gdy zespół zbliżył się do cieśniny Sycylijskiej dowództwo tureckie dało rozkaz Barbareskom zatrzymania intruzów. Na przeszkodzie wątpliwej zresztą reakcji stanęło jednak 7 duńskich okrętów liniowych, które właśnie przybyły blokować uciążliwych piratów jako specjalna międzynarodowa ekspedycja zorganizowana przez handel zamorski. Anglia początkowo nie stawiała hamulców rentownemu dla niej przedsięwzięciu, później jednak wszczęła akcję dyplomatyczną zmierzającą do ugaszenia czarnomorskiego pożaru, który tak niepożądanie wylał się na niewralgiczny dla niej obszar śródziemnomorski. W lutym przybyła na greckie wody eskadra, poparła opornie rozszerzające się powstanie Marynotów w południowej Grecji. Wysłane bez oporu desanty rosyjskie zajęły Sparte, Koron oraz Nawarin. Orłow stracił w tym przedsięwzięciu 500 ludzi i 45 dział wyniesionych z okrętów na ląd, związał jednak stosunkowo duże tureckie siły lądowe przez co ułatwił akcję bałkańską. Turecka flota śródziemnomorska w tym czasie nie przejawiała żadnej żywotności. Wysłany na zwiady k. adm. Elphinstone wykrył jej obecność na kotwicy pod Chios stwierdziwszy półkiszycowe ugrupowanie w cieśninie ze skrzydłami opierającymi się o wybrzeże. Zawładomiony o tym Orłow zorganizował natychmiastowe natarcie uderzając klinem na zupełnie nie wykazujących inicjatywy tureckich marynarzy. Bitwa rozgorzała na najbliższej odległości i pomimo dość zaciętej obrony Turków była tryumfem rosyjskiego impetu, jakkolwiek ich flota była słabsza o 30% od przeciwnika. Korzystając z nastających ciemności nocnych, mocno poturbowani Turcy odrabiali liny kotwiczne i odplłynęli do pobliskiej zatoki Czesme położonej u wybrzeży Małej Azji, chroniąc się pod ogień kilku baterii nadbrzeżnych. Ścisłe stłoczona w małej zatoczce flota lekkomyślnie uznała się za bezpieczną, lecz już w dwa dni o księżycowej północy z rozpaczą zauważyła swój błąd. Przed wejściem do zatoki zamajaczyły sylwetki prześladowczych ją okrętów, które nie bacząc na silny ogień baterii nadbrzeżnych oraz mogących strzelać nielicznych okrętów tureckich, podeszły tak blisko, że wypuszczone przez nie brandery nie nie chybiły wyznaczonych im celów. Gwałtownie rozszerzający się pożar ogarnął nie tylko całą turecką eskadrę, ale skutkiem wybuchów przerzucił się na pobliskie miasteczko Czesme, które również spłonęło. Straty tureckie wyniosły 9 tysięcy załóg i około 30 jednostek i tylko jeden liniowiec oraz 10 statków transportowych zdołało podnieść kotwicę, ale wkrótce już wpady w ręce eskadry rosyjskiej. Tak skutecznego ataku branderów dokonał wydzielony dywizjon pod dowództwem komandora Greigh (Szkota w służbie rosyjskiej).

KONIEC

NAŚI ZA GRANICĄ

Przybycie każdego polskiego statku z ładunkiem do portów zagranicznych, ma bezspornie swoje znaczenie propagandowe. Przede wszystkim świadczy to o dotrzymaniu przez nas umów handlowych, a po wtóre każdy polski statek spełnia rolę żywego listu przesyłanego Polsce zagranicznej z Kraju.

Każdy nasz statek, np. w Argentynie, czy Brazylii, odwiedzany jest przez miejscową Polonię, która niemal za każdym poylem naszych statków w Buenos Aires, czy Santos urządza w miejscow-



wych słowiańskich organizacjach demokratycznych specjalne przyjęcia dla żaróg.

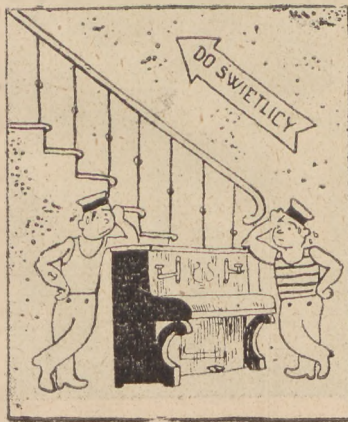
Na poniższym zdjęciu widzimy fragment takiego przyjęcia, tym razem wydanego na cześć żarogi m/s „Gen. Wałter” w Sao Paulo w Brazylii. Ci uśmiechnięci panowie z kieliszkami, to kapitan statku Rostisław Chojnowski i Delegat P. C. K. w S. Paulo Stanisław Dekarzewski.

Rekord morski i.. piłka

Prasa brytyjska podaje szczegóły pobicia rekordu najdłuższej podróży okrętu podwodnego bez wynurzenia się. Okręt ten o nazwie „Alliance” i wyporności 1250 ton, wraz z 7-ma oficerami i 60-ma marynarzami, wyruszył z Anglii w kierunku Afryki. Jednym z głównych celów tego eksperymentu było wypróbowanie urządzeń dla odświeżania powietrza wewnątrz okrętu bez potrzeby jego wynurzenia się na powierzchnię, jak również chodziło o wypróbowanie wytrzymałości załogi.

Nie wiadomo jednak, jak długo trwała owa podróż. Prasa podaje, że „Alliance” przebyła „wiele mil pod wodą koło wybrzeży Sierra Leone”. Załoga pełniła normalną służbę, pomimo tropikalnego upału. Dano jej różne rozrywki, jak: filmy, muzykę z płyt, etc. Nie pozbawionym humorem faktem jest, że marynarze w dowód swojej doskonałej kondycji, bezpośrednio po odbyciu próby i wylądowaniu w Bathurst (Zach. Afryka), rozegrała... mecz piłki nożnej z lokalną drużyną.

Nie ma to, jak być marynarzem!



- Co myślisz o Beethovenie?...



Z wiatrem przez dwa oceany

Jak donosi prasa zagraniczna, z małego portu bałtyckiego — Libawy, wypłynęły w połowie ubiegłego roku dwa niewielkie szkunery radzieckie na wielki rejs, którego celem był Władywostok port Dalekiego Wschodu. Kurs rejsu biegł nieprzerwanie nieomal w prostej linii na zachód. Niepozorne, trzymasztowe szkunery „Koral” i „Kalmar”, używane wyłącznie do żeglugi przybrzeżnej w okolicach Sachalina i Kamczatki, doskonale przetrzymały sztormy i tajfuny oceaniczne, przemierzając dwa Oceany: Atlantycki i Spokojny. Kurs szkunerów przebiegał częściowo szlakiem sławnej wyprawy radzieckiego statku szkolnego „Towarzysz”, który w 1926 wypłynął z Murmańska i po dotarciu do portów Ameryki Południowej, powrócił do Leningra-

du. Nowa wyprawa żeglarska miała jednak do pokonania nie tylko większą trasę, ale i znacznie większe trudności. Około dwustu dni trwał ten wielki rejs, w czasie którego żaglowce radzieckie przemierzyły Morze Bałtyckie, Północne, Atlantyk, kanał Panamski i Ocean Spokojny, przebywając łącznie trasę długości 18 tysięcy mil morskich. Nic dziwnego, że kapitan „Koral” Borys Szanko, zapytany o postawę załogi w czasie rejsu określił ją jako wspaniałą. Bez wątpliwa ten niezwykły wyczyn radzieckich żeglarzy świadczy o wysokim opanowaniu sztuki żeglarskiej i, co ważniejsze, o bar-dziej pokojowym nastawieniu niż np. rejsy eskadr pancerników i krążowników amerykańskich na obce wody.

Nowa Sól bez „M.-M.P.”

...„Mieszkam w Nowej Soli nad Odrą, jest to dość duże miasto, bo jest nawet i stocznia, 8 fabryk, jest tu największa w Europie fabryka nici, duża odlewnia żelaza, ale cóż z tego jak „Morza — Marynarza Polskiego”, nie ma...”

Takimi słowami zaczyna swój list jeden z naszych Czytelników, dla którego wartość Nowej Soli, mimo wspaniale rozwiniętego przemysłu jest niepełna, skoro natrafia on na niezasadnione trudności przy nabywaniu naszego pisma. Ponieważ nie chcielibyśmy spowodować, emigracji mieszkańców z Nowej Soli do innych miast lepiej zaopatrzonych w „M. M. P.”, apelujemy z tego miejsca do władz kolporterskich „Czytelnika”, aby zapobiegł ewentualnej wędrowce ludów i regularnie dostarczał odpowiednią ilość naszego pisma do miejscowości pod tym względem zaniedbanych.

Okręt na filmie

Podczas gdy na pokładach amerykańskich okrętów odbywa się obecnie nakręcanie pierwszego filmu o bombie atomowej, operatorzy radzieccy przystąpili do bardziej pogodnej i pokojowej pracy nad realizowaniem nowego filmu p. t. „Dzień na okręcie”. Nowy ten film, w przeciwieństwie do amerykańskiego, nie ma na celu zastraszenia opinii świata, lecz zapoznanie przede wszystkim obywateli radzieckich ze służbą marynarza na pokładzie okrętu. Film rozpoczyna się poranną pobudką, a kończy capstrzykiem, ukazując pracę marynarza podczas postoju w porcie i na morzu podczas rejsu. Akcja filmu rozgrywa się na krążowniku „Mołotow”, który przed kilku miesiącami gościł na swym pokładzie generalissimusa Stalina. Reżyser Fomin realizujący ten nowy film, zapytany o treść filmu powiedział „Chcemy pokazać prawdziwych marynarzy na prawdziwym okręcie, podczas ćwiczeń bojowych, służby i kulturalnych zajęć”.

Adm. Sherman & byki

Gen. Franko miał niewątpliwie zaszczyt gościć w ubiegłym tygodniu amerykańskiego wiceadmirała Shermana, którego zakres zainteresowań nie ograniczył się jednak do oglądania walk byków na hiszpańskich arenach, ale objął bardziej pociągającą sprawę uzyskania baz wojennomorskich dla USA na terytorium Hiszpanii. Sherman wolał widocznie wystąpić na arenie hiszpańskiej, jako torreador, niż jako widz, spychając jednocześnie gen. Franco et consortes do roli...byków. Zamiast jednak czerwonej płachty, amerykański admirał użył odpowiedniej ilości banknotów dolarowych. Taktyka ta okazała się oczywiście i tym razem skuteczna, tym bardziej, że podobnie jak na walkach byków, całe widowisko było już z góry wyreżyserowane: byki same kładły się potulnie u nóg amerykańskiego torreadora. W ten prosty sposób admirał uzyskał dla USA nowe bazy wojenno-morskie w Hiszpanii po niskiej stosunkowo cenie.

DZIKA MINA

na dalmatyńskich wodach

Niezwykle emocjonujące chwile przeżyła załoga jednego z trałowców jugosłowiańskiej floty podczas rejsu ćwiczebnego na Adriatyku. Dywizjon trałowców wypłynął na ćwiczenia u wybrzeży Dalmacji. W pewnej chwili obserwator z okrętu dowódcy zauważył jakiś czerniejący punkt, leżący na kursie dywizjonu. Po chwili już rozpoznął w nim minę, alarmując natychmiast dowódcę dywizjonu i załogę. Nieomal w ostatniej chwili udało się wyminąć niebezpieczną czarną kulę dzięki gwałtownemu zwrotowi pierwszego z trałowców. Płynące z tyłu jednostki, uprzedzone w porę, obeszły z daleka zagrożony sektor, po czym na rozkaz dowódcy dywizjonu jeden z trałowców pozostał, celem zniszczenia spostrzeżonej miny. Trałowiec ostrożnie zbliżał się do kołyszącej się na falach miny. Z odległości kilkuset metrów udało się rozpoznać jej typ. Była to angielski Vickers. Skąd pojawił się na wytrałowionych już wcześniej wodach jugosłowiańskich, pozostanie nierozwiązalną tajemnicą.

Dowódca trałowca wydał rozkaz rozstrzelania miny. I tu wydarzyła się przedziwna historia. Mimo wielokrotnych trafień z broni ręcznej i maszynowej, mina nie wybuchła. Należało przypuszczać, że posiada ona mechanizm opóźniająca, lub jest uszkodzona. W każdym bądź razie trałowiec musiał wypieścić rozkaz zniszczenia miny. Nie spuszczać więc czarnej kuli z oka, załoga trałowca oddawała od czasu do czasu strzały w jej kierunku, jednak bez większego skutku. Na takim oczekiwaniu minęło parę godzin. Wreszcie pod wieczór, mina zniszczona falami w pobliżu brzegu eksplodowała z wielką siłą, wywołując jugosłowiańskich marynarzy z nielada zakłopotania.

Epopea „Orla”

Grudniowy numer pisma Marynarki brytyjskiej „Dittybox” przynosi sześciostroniowy reportaż kpt. mar. Józefa Bartosika o epo-

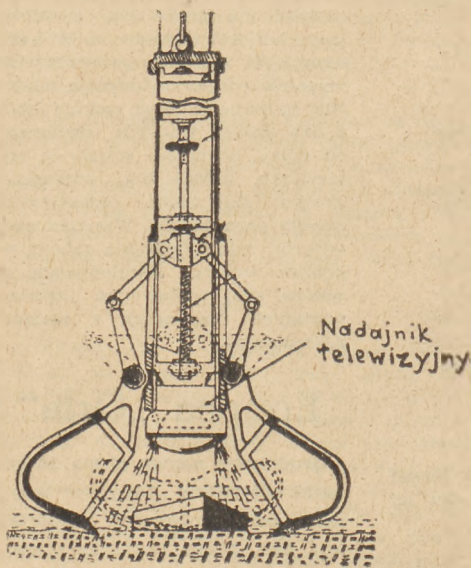


pei ORP „Orzeł”. Poza zdjęciami w tekście reportażu pismo zamieściło na okładce fotografię ORP „Sokół”.

Telewizyjny dźwиг podmorski

Zastosowanie telewizji w technice podwodnej ma poważne trudności i dotychczas poza przesyłaniem obrazów na odległość, telewizja nie oddała większych usług ludzkości mimo, że otwiera nowe perspektywy dla rozwoju nauki i cywilizacji. Tym większą wagę posiada próba zastosowania telewizji do pracy na odcinku morskim. Próba ta po wielu doświadczeniach dała pomysłne rezultaty. Tuż po zakończeniu wojny został skonstruowany pierwszy dźwиг podmorski, działający na zasadzie telewizji. Dźwиг ten odda w przyszłości wielkie usługi, nie tylko w pracy na morzu, ale niewątpliwie przyczyni się do poszerzenia naszej wiedzy o życiu głębin i budowie dna oceanów. Posiada on bowiem z jednej strony zdolność podnoszenia przedmiotów z dna, a ponad to może przysyłać obrazy głębin i dna na powierzchnię morza.

Cały ten rewelacyjny aparat składa się z telewizyjnego nadajnika, silnego reflektora podwodnego i urządzenia dźwigowego do podnoszenia przedmiotów z dna. Aparat zostaje spuszczonej z pokładu statku na dno morza przy pomocy liny, zawierającej kabel, łączący nadajnik aparatu z odbiornikiem telewizyjnym, znajdującym się na pokładzie statku. Dla pracy pod powierzchnią morza aparat nie potrzebuje obsługi ludzkiej, w przeciwieństwie do batysfery, stosowanej dotychczas dla badań głębin i dna. Kierowanie pracą aparatu odbywa się przy pomocy jednego człowieka, znajdującego się przy odbiorniku na pokładzie poza tym specjalny aparat rejestracyjny utrwalia sposobem fotograficznym obrazy przesyłane z głębi przez nadajnik.



Najważniejszą częścią aparatu jest oko telewizyjne, znajdujące się na jego dnie, zasilane silną strugą światła z reflektora, znajdującego się nieco wyżej. Oko to umieszczone w rurze, połączone jest dwoma kablami z nadajnikiem na pokładzie. Z obu stron znajdują się łapy dźwigowe, służące do podnoszenia spostrzeżonego przez oko przedmiotu. Łapy te działają na zasadzie ramion dźwigni i pobudzone są do pracy przez impulsy elektryczne nadsyłane kablem z pokładu statku. Cały ciężar aparatu zawieszony jest na grubej stalowej linie, przy mocowanej do windy pokładowej na statku.

Sam proces pracy telewizyjnego dźwigu wygląda następująco: statek posiadający na swym pokładzie aparat, udaje się na miejsce zatopienia jakiegoś przedmiotu, lub na sektor, przedstawiający cenny obiekt dla nauki. Po osiągnięciu wyznaczonego punktu przy pomocy windy, aparat zostaje opuszczony na żadaną głębokość, lub na samo dno, przesuując się w miarę posuwania się statku, w poszukiwaniu przedmiotu zatopionego, lub przesyła obrazy życia podwodnego. Człowiek obserwujący te obrazy na ekranie telewizyjnego odbiornika, znajdującego się na pokładzie, w odpowiednim momencie wstrzymuje za pomocą impulsów

„Południowy węzeł“

Korespondencja z Moskwy

Tręgoroczna zima nawet w Moskwie wystąpiła w tak łagodnej formie, że liczni goście zagraniczni, przybywający do stolicy ZSRR doznali rozczarowania. Mieszkańcy stolicy ZSRR mieli okazję zobaczyć dość wesołą scenę, gdy podczas odwilży, przy temperaturze kilku stopni ciepła członkowie przybyłej z Londynu delegacji handlowej paradowali ulicami Moskwy owinięci niemal od stóp do głów w grube futra i watowane czapy. Moskowicze odznaczają się szczególnie pogodnym usposobieniem i humorem, nie więc dziwnego, że na temat łagodnej zimy i za-



Scena z IV aktu: narada sztabowa

tot. S. I. B.

wiedzionych cudzoziemców kursują po mieście liczne dowcipy. Stoimy właśnie w szybko i sprawnie topniejącej kolejce przed kasą Centralnego Teatru Armii Czerwonej i przysłuchujemy się tym żartobliwym rozmowom. Życie wieczorowe Moskwy bowiem nie ogniskuje się jak w Paryżu, czy New Yorku, w różnego autoramentu nocnych lokalach rozrywkowych, ale właśnie wokół kulturalnych rozrywek, a przede wszystkim w licznych teatrach. O ile przeciętny warszawianin znacznie częściej odwiedza kino niż teatr, o tyle moskowicze chętniej i gęściej wypełniają piękne i obszerne sale teatrów moskiewskich, szukając tu głębokich i prawdziwie wartościowych przeżyć. Cudzoziemca zdziwi niewątpliwie fakt, że kolejki przed teatrami w Moskwie składają się w olbrzymiej części z robotników, którzy po pracy szukają tu godzivej rozrywki. W naszej kolejce wyjątkowo przeważają żołnierze i marynarze, jest to bowiem reprezentacyjny Teatr Armii.

Dziś jest premiera nowej sztuki radzieckiego pisarza A. Pierwiencowa p. t. „Południowy węzeł“. Już po kilku minutach rozumiemy, dlaczego w kolejce spotkaliśmy tak wiele marynarzy, mimo że Moskwa nie leży przecież nad morzem. Sztuka ta mianowicie oparta jest na morskim temacie obrony Sebastopola, i, jakkolwiek większa część akcji rozwija się na lądzie, to jednak głównymi jej bohaterami są marynarze czarnomorskiej floty, walczący z Niemcami o Sebastopol i Krym. Wiernie odtworzona i wzruszająca do głębi batalistyczna scena obrony tego miasta przez marynarzy pozostała na długo w pamięci widza. Otrzymałszy rozkaz opuszczenia Sebastopola, marynarze

posuwają się aparatu, statek także przerywa swój rejs i następuje obserwowanie i fotografowanie dna morskiego, flory i fauny, albo podnoszenie przedmiotu. Za pomocą impulsów elektrycznych łapy dźwigu zwierają się, chwytając przedmiot, po czym cały aparat zostaje wyciągnięty na powierzchnię.

Wielkie znaczenie aparatu polegać będzie zarówno na pracy dla nauki jak i w wypadkach np. podnoszenia przedmiotów, a zwłaszcza cennych ładunków złota i t.p. zatopionych na dnie mórz i oceanów

wojnie wycofują się oświeżając i obrzucając granatami nacierających Niemców. Ostatni z cofających się marynarzy zdziera wiszący nad przystanią czerwony sztandar i ukrywa go na swej piersi, poczem wznosi wysoko nad głowę karabin i woła „My wrócimy do ciebie, Sebastopol“. Ten okrzyk, pełen wiary i postanowienia, brzmi jak przysięga całego narodu i oddaje najwierniej ducha narodu i armii w ciężkich latach wojny i odwrotu.

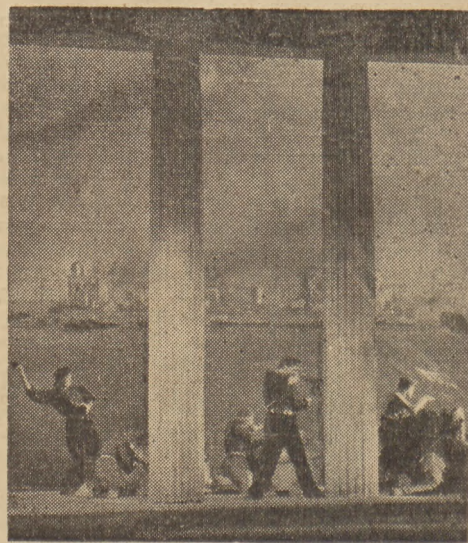
Sztuka z każdą chwilą nabiera coraz większego rozmachu, akcja toczy się szybko i przerywa z miejsca na miejsce, dzięki czemu, mimo, iż jest ona właściwie kroniką wojennych wydarzeń, widz zostaje całkowicie pochłonięty akcją na scenie. A trzeba wiedzieć, że moskowicze mają już wyrobiony smak artystyczny i byle jaka sztuka nie potrafi ich zainteresować. Pierwiencow naprawę potrafił wspaniale wybrnąć z przedstawiania wojennych wydarzeń, rozciągając akcję sztuki niemal na całe teatrum ZSRR. Oglądamy sceny z okopów nad rzeką Siwasz nad morzem Czarnym i przenosimy się do gabinetu Stalina, by w następnych aktach znaleźć się w sztabie dowodzącego 4 Ukraińskim Frontem, gen. Toibucina i w głównej kwaterze Hitlera, a wreszcie na przedmieściach Sebastopola podczas szturmów, który zostaje uwieczniony obliciem tego portu z rąk najeźdźcy. Tak częste zmiany miejsc i dekoracji wzbogacają znacznie akcję, absorbując nieprzerwanie uwagę widza. W sztuce, odpowiednio do rozmachu akcji, bierze udział wielka liczba artystów. Obok osoby Stalina występuje marsz. Woroszyłow, gen. Wasilewski, gen. Toibucin, oraz grupy marynarzy i żołnierzy.

Fragmety narad sztabowych u Stalina są odtworzone tak wyraziście, że widz odczuwa jakby namacalnie wielkość tego meza stanu, napięcie jego woli i śmiałość podejmowanych decyzji, oraz cały „sztab mózgów“, radzieckich generałów, opracowujących strategiczne plany rozgromienia Niemców. W scenach tych wyczuwa się wielkość ducha narodu i strategicznej myśli radzieckiej. Dla zestawienia całości obrazu autor podaje także fragmenty z okopów frontowych, broniących przez żołnierzy i marynarzy.

Poza głęboką treścią, sztuka również pod względem artystycznym stoi na wysokim poziomie. Każda ze scen posiada swój odrębny, charakterystyczny wyraz i jest opracowana starannie do najdrobniejszych szczegółów. Reżyser A. Okunczиков wiernie wyczuł i odtworzył intencje autora, przedstawiając walkę narodu uzbrojonego nie tylko w broń wojenną, ale przede wszystkim w oręż wielkiej ideologii. Ta idea i duch narodu radzieckiego są właśnie fundamentem zwycięstwa. Prawie wszyscy artyści występujący w sztuce stanęli na wysokości zadania; nad poziom wybił się wybitnie zdolny aktor moskiewski A. Chochlew w roli Stalina. Jego gra sięgająca wyżej prawdziwego artyzmu sprawia, że przed widzem staje żywy obraz wielkiego meza stanu i woda narodu i armii.

Te wszystkie walory sztuki „Południowy węzeł“ stawiają ją na poziomie najwybitniejszych współczesnych dzieł scenicznych, poświęconych tematyce wojennej. Sztuka cieszy się zasłużonym powodzeniem.

N. K.



Batalia sebastopolska

tot. S. I. B.



(Pod redakcją inż. Jana Gembarskiego)

Rozwiązanie Konkuru:u Nr. 1.

- 40. Bk1 — 78
- 41. B70 — fg
- 42. Bfg — 23
- 43. B23 — bc

Prawidłowe rozwiązania nadesłali:

1. **BZOWY** Zenon, Gdynia, ul. Zakopiańska 11 m. 1.
2. **EKIERT** Jacek, Łódź, ul. Piotrkowska 121 m. 8.
3. **MIELCZARSKA** Jadwiga, Gdynia — Orłowo, ul. Balladyny 33.
4. **MOZDZIEN** Zbigniew, Zamość, ul. Akademicka.
5. **NEUMANN** Waldemar, Łódź, ul. Sienkiewicza 71 m. 2.
6. **NOWAK** Bogumił, Milicz, Dolny Śląsk, ul. Okrzei 20.
7. **PAPAY** Zbigniew, Toruń, ul. Krasińskiego 18/20 m. 144.
8. **PIETRZAK** Tomasz, Leszno Wielkopolskie, ul. Wschowska 2.
9. **PUCIUL** Romuald, Bydgoszcz, ul. Rycerska 3 m. 2.
10. **SIDORCZUK** Anatol, Grodzisk Mazowiecki, ul. Myśliwska 6 m. 1.
11. **WYRWA** Cyryl, Dęblin — Irena.

Drogą losowania nagrody zdobyli: **Bzowy Zenon, Mielczarska Jadwiga, Mozdzien Zbigniew, Neumann Waldemar i Wyrwa Cyryl.**
Nadesłanie kilku rozwiązań, to znaczy dobrych i błędnych uważano za nieprawidłowe.

B Ł E D Y: P1f był lekko uszkodzony (1P) a więc ani Phg ani Ł54 zatrzymać go nie mogły. Skoki dozwolone są tylko naprzód, do partnera gry (p. prawo nr 4). Biały Pgh — 34 jest więc niemożliwy. Skok nie upoważnia do ataku. Start jest możliwy jedynie przy pierwszym ruchu danej figury. Biały Pgh — bc jest zatem wbrew przepisom.

Redakcja prowadzi kartotekę admiralistów na podstawie nadesłanych pocztówek i listów. Mile widziane są bliższe dane Czytelników, którzy interesują się tą grą, jak wiek, zawód.

Gorąco zaleca się notowanie partij i nadsyłanie rozgrywek do oceny i ewent. umieszczenia w naszym kąciku.

Na podstawie adresów zamierzamy tworzyć w poszczególnych miastach kluby admirałskie, urządzić rozgrywki — aż do turnieju o mistrzostwo Polski w dzień Święta Morza w Gdyni włącznie.

Zadanie 2/48

W partii, rozegranej w okresie świątecznym w Gdyni, doszło do następującej pozycji po 43. ruchu białych:



Białe: Kwd, Ł54, Łfg, Phg, Sji, B98, 2P1514, B1415.

Czarne: Kef, Bf8, 1Pm9, Łop, 1P15n, S17x, Kt16.

Ostatni ruch białych był Bhg-98 (p. diagram), na co dowódca czarnej floty odpowiedział lekkomyślnie Kef-12. Spowodowało to szybką utratę czarnej floty.

Jakie to były ruchy, i jaka była właściwa obrona?

Uwaga Prenumeratory:

Z dniem 1 lutego br. wszystkie przesyłki pocztowe i kolejowe przeznaczone dla naszych Prenumeratorów, są stemplowane na opakowaniu numerem ekspedytora, który załatwiał przesyłkę.

W interesie jak najdalej idącego usprawnienia dostaw prenumeraty, prosimy o powoływanie się na ten numer w ewentualnych reklamacjach, co ułatwi dokładne stwierdzenie przyczyny niedociągnięcia celem uniknięcia ich w przyszłości.

Centralny Kolportaż
„Prasy Wojskowej”
Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.

Latecki K. Wałbrzych. Najpierw musicie ukończyć szkołę, a dopiero potem myśleć o wstąpieniu do Marynarki Wojennej.

„Wielbiciel morza“ z Warszawy. Zwróćcie się do RKU w Warszawie.

Chrupek R. Tarnów, Matys K. Tarnów, Solárz Z., Jęzor, p-ta Mo-drzejów. Skomunikujcie się z PCWM w Gdyni, Al. Zjednoczenia 3.

Holler E. Warszawa. Należą Wam się słowa uznania za pracę, której dokonaliście i życzymy powodzenia. Teraz czeka Was niezawodnie druga „praca“: dobijanie się do wydawcy. Radzimy w pierwszym rzędzie porozumieć się z Szefem Wydawnictwa „Prasa Wojskowa“, Warszawa, ul. Królewska 2. Niestety, wobec nawału pracy, nie podejmujemy się korekty fachowej Waszej pracy.

Wszystkim naszym czytelnikom wyjaśniamy, że nie załatwiamy żadnych spraw, związanych z przyjęciami do Marynarki Wojennej, czy też do wyższych uczelni morskich na Wybrzeżu, a możemy jedynie służyć w miarę możliwości informacjami w tych sprawach.

Januchta J., Skarżysko Kamienna. M/s znaczy statek motorowy (ang. motor ship), s/s — statek parowy (ang. steam ship) a ORP — Okręt Rzeczypospolitej Polskiej (tylko dla jednostek Marynarki Wojennej). Numery, które chcielibyście otrzymać do kompletu, kosztują 340.— zł i są jeszcze na składzie.

Zurek E., Nowa Sól. List Wasz przekazaliśmy administracji naszego pisma do załatwienia. Ponieważ nie piszecie, jaką kwotę przekazaliście, dla informacji podajemy, że cały komplet „MP“ od Nru 1 do 30 kosztuje 490.— zł. Po dopłaćeniu różnicy otrzymacie cały rocznik.

Żołąd Z. Wałbrzych. „Dar Pomorza“ posiada pojemność 1.561 BRT. Przedwojenne polskie trałowce wypierały 183 tony i uzbrojone były w jedno działo 75 mm/plotn. M/s „Warta“ posiada następującą charakterystykę: około 7.000 BRT pojemności (dokładnie jeszcze nie określono), długość 131 m., silnik mocy 3.400 KM, szybkość 13 węzłów, 12 miejsc pasażerskich. Służyć będzie do przewozu drobnicy, prawdopodobnie na linii Gdynia—Ameryka Płd. Zdjęcie okładkowe z Nru 20/21 „MP“ przedstawia niszczyciel polski ORP „Burza“.

Dobrowolski M. Sopot. „MP“ zamieszczał już kilkanaście razy dane, dotyczące naszej floty wojennej.

Gądzierski J. Jarosław. Konieczne jest średnie wykształcenie, oraz wiek 18 lat.

Bluszcz J. Sosnowiec. Numery wysłaliśmy. Wszystkie pozostałe jednostki polskie poza „Iskrą“ nie wrócą do kraju.

Koło Ligi Morskiej w Będzinie. Żądane zdjęcie wysyłamy.

Kuśmidrowicz B., Wrocław. W sprawie planów kajaka żaglowego z mieczem zwróćcie się bezpośrednio do konstruktora ob. M. Plucińskiego w Gdyni, ul. Sienkiewicza 25, u którego możecie nabyć wszelkie rysunki budowlane.

Od Komendy Miasta Gdynia otrzymaliśmy poniższe pismo z prośbą o zamieszczenie:

PREZYDENT m. GDYNI

Ob. ZAKRZEWSKI

W imieniu oficerów, podoficerów i marynarzy Komendy Garnizonu Gdynia wyrażam najserdeczniejsze podziękowanie Obywatelowi Prezydentowi m. Gdyni, Przewodniczącemu Miejskiej Rady Narodowej, jak również Miejskiej Radzie Narodowej za zaszczytny dla nas udział w uroczystościach „opłatka marynarskiego“ w dniu 24. XII. 1947 r.

Ponadto dar Ob. Prezydenta, jako wyraziciela społeczeństwa gdyńskiego w postaci 20.000 zł. został przeznaczony na cele kulturalno oświatowe w Komendzie Miasta Gdynia.

Obywatelu Prezydencie, powyższe fakty pogłębiły w nas przekonanie, że społeczeństwo darzy nas sympatią widząc w nas zbrojne ramię Polski Demokratycznej.

Wzajemna współpraca dla dobra Państwa będzie naszym wspólnym celem.—

Gdynia, dn. 2. I. 1948 r.

KOMENDANT MIASTA
(—) St. Mieszkowski, kpt. mar.

OD REDAKCJI:

Prosimy o kierowanie wszelkiej korespondencji na razie pod adresem: Redakcja „Morza i Marynarza Polskiego“ — Oddział na Wybrzeżu, ul. Św. Piotra 12. To samo dotyczy odpowiedzi na konkursy, ankiety, rozrywki umysłowe itd. Czytelnicy warszawscy mogą nadsyłać korespondencję p/a Redakcji w Warszawie, ul. Widok 10.

Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna.

Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86-210.

Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55

Wydawnictwo „Prasa Wojskowa“

Redaguje: Komitet Redakcyjny.

Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00

Druk i klisze wykonano w Z. G. „P. W.“ Nr. 4 w Gdyni.

Rękopisów niezamówionych Redakcja nie zwraca. Autorzy artykułów ponoszą odpowiedzialność za wyrażone w nich poglądy.

CENA PRENUMERATY: wraz z przesyłką pocztową — ROCZNA: zł. 300.—, PÓŁROCZNA: 160.—, KWARTALNA: 85 — Zamówienia kierować pod adr.: Centralny Kolportaż, Al. Jerozolimskie 55 z jednoczesnym przekazaniem pieniędzy na konto PKO, Warszawa I-8000.

W sprawie otrzymania zaległych numerów „Morza“, należy pisać p/a Warszawa, Widok 10, natomiast zaległych n-rów „Marynarza Polskiego“: Gdynia, Św. Piotra 12. W-09416

Nasz fotoreportaż z O.R.P. „BŁYSKAWICA“

Na zdjęciach:

Z LEWA: ORP „Błyskawica” w porcie Swinoujście.

NIZEJ: „Wachta z bronią” na dziobie okrętu.

U DOLU: Oczy obserwatora i oczy radaru — te ostatnie „widzą” dalej i pewniej, zarówno we dnie, jak i w nocy, lub w najbliższej nawet mgie.

foto. W.A.F., Uklejewski

