

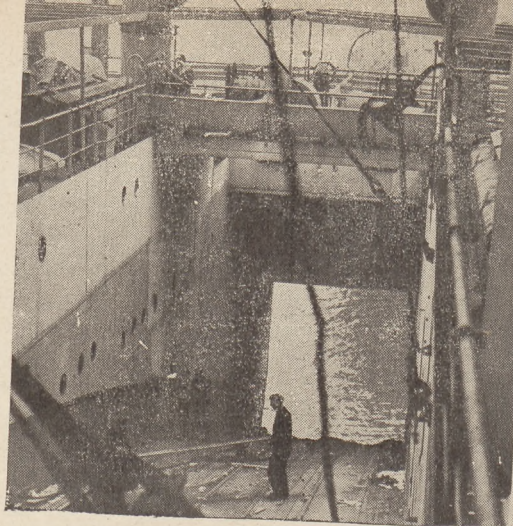
MORZE



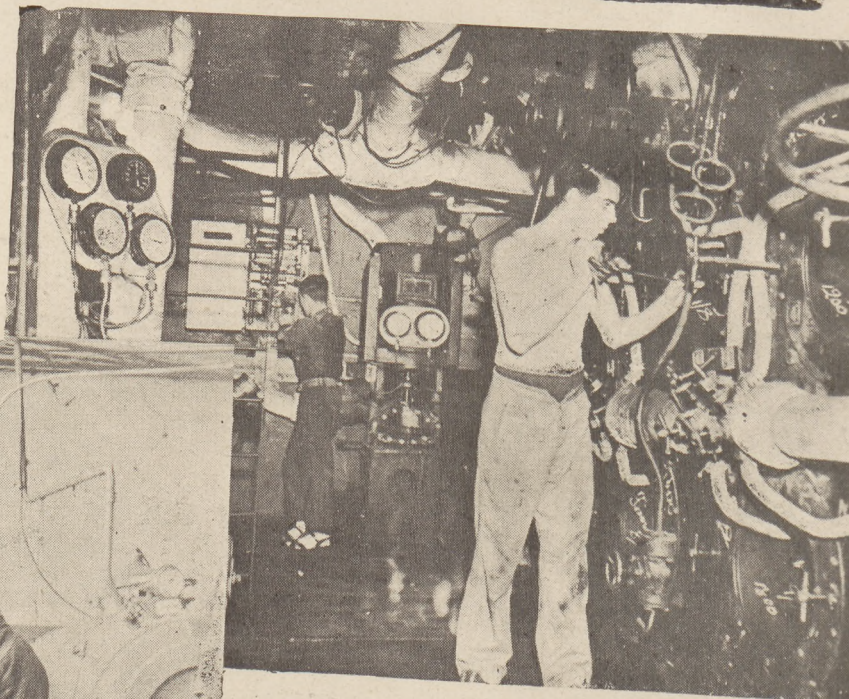
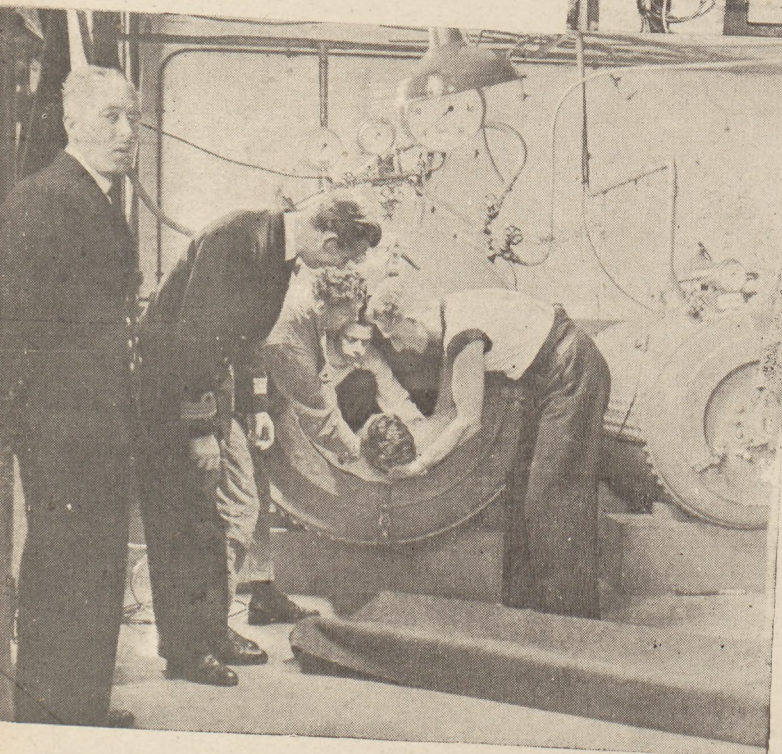
Nr 4

KWIECIEŃ

• 1946



MINIONA WOJNA W OBRAZACH:



1) Drugi typ łodzi wyrzuconej z samolotu dla wodujących spadochroniarzy, wyposażonej w żagiel, przyczepny motor, apteczkę i żywność.

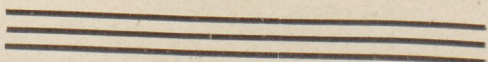
2) Pływająca wytwórnia margaryny, tędy wciąga się upolowane wieloryby.

3) Przygotowanie szalupy do spuszczenia.

4) Zbrodnią palaczy łodzi podwodnych jest wytwarzanie dymu, który zdradza przed nieprzyjacielem pozycję łodzi. Na fotografii palacz czyści przewody.

5) Aparaty doświadczalne i treningowe jednostki Admiralicji w Tolworth, Surrey, gdzie od 1942 roku ćwiczone torpedy ludzkie i załogi łodzi podwodnych. W tym aparacie pacjent poddany jest wysokiemu ciśnieniu.

6) Jedna z dwunastu prób dla załogi łodzi podwodnych: jak organizm reaguje na brak tlenu w powietrzu?



MORZE



MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

Nr. 4

WARSZAWA, KWIECIEŃ 1946

XVII

Prof. dr. Jan Mydlarski
Uniwersytet M. Curie-Skłodowskiej
w Lublinie.

Antropologia polskiego wybrzeża

Wojna ostatnia przyniosła olbrzymie przeobrażenia ludnościowe. Można je porównać do przeobrażeń, jakie przyniosły w swoim czasie wędrówki ludów. Niemcy celowo wysiedlali ludność z okolic nadmorskich, chcąc wytworzyć pustkę, aby na jej miejsce ściągając swoich kolonistów i w ten sposób prastare ziemie słowiańskie zagarnąć i wymazać na nich raz na zawsze ślady polskości. Obecnie znów następuje powrót dawnej ludności i napływ ludności nowej z kresów wschodnich, które niewątpliwie zmieniają charakter antropologiczny ziem nadmorskich. Jest rzeczą niesłychanie ciekawą i bardzo znamieną, że w dawnych wiekach, przy znacznie słabszym zaludnieniu, tego rodzaju masowe przesiedlenia i wędrówki musiały mieć niejednokrotnie miejsce — jako wyniki wojen, najeżdżów i t. p. — a jednak mimo to wszystko zachowały się na terenie ziem zachodnich bardzo stare prowincje antropologiczne, sięgające setek lat wstecz i świadczące o przynależności tych ziem do Słowiańszczyzny. Gdzie leży przyczyna tego zjawiska? Niewątpliwie leży ona w tym, że ten zmienny element, przyptykający i odpływający stanowi głównie ludność miejską względnie większych osiedli portowych, a ludność wiejska, wygnana ze swych siedzib, ma tendencję powrotu na swą ojcowiznę. Stąd też to uporczywe trzymanie się prastarych granic i terytoriów antropologicznych, które mimo powtarzających się wojen i rozmaitych kolonizacyj przetrwały aż do naszych czasów.

Dlatego też mówiąc o terytoriach rasowych naszego wybrzeża morskiego, opierać się będą na ujęciach dawnych, przedwojennych, nie zważając na obecne zmiany ludności. Struktura rasowa niewątpliwie ulegnie pewnym przesunięciom, jednak jest prawdopodobne, że te przesunięcia nie będą tak wielkie, aby zupełnie zatrzeć i zniwelować jej pierwotny obraz.

Całe nasze wybrzeże morskie, obejmujące Pomorze i Prusy Wschodnie, jest częścią składową wielkiej prowincji antropologicznej Europy

północno-zachodniej, obejmującej przede wszystkim kraje okalające Morze Północne i Bałtyckie. Najcharakterystyczniejszym składnikiem ludności tego terytorium, nadającym mu swoisty wyraz, jest t. zw. rasa nordycka. Charakteryzuje się ona wysokim wzrostem, jasnymi włosami, niebieskimi oczami, dość wydłużonym kształtem głowy, jeśli patrzymy na nią z góry, wydłużoną twarzą, wąskim nosem i ogólną smukłą budową ciała. Obszar ten, nazwany terytorium nordycznym, rozpada się na kontynencie Europy na dwie wielkie prowincje, w zależności od przymieszek drugiego, dość licznie występującego elementu rasowego. Na tej podstawie wyróżniamy terytorium nordyczne zachodnie, między ujściem Odry a dolnym Renem, o znaczniejszej przymieszce niskich, ciemnokoch i ciemnowłosych długogłowców, czyli t. zw. rasy śródziemnomorskiej — oraz wschodnie terytorium nordyczne, rozciągające się między ujściem Odry a dolnym Niemnem. Nasze pobrażenie zatem należy do tego drugiego terytorium. Obok rasy nordycznej występuje tutaj jako drugi najliczniejszy składnik ludności t. zw. rasa laponoidalna. Osobnicy, należący do tej rasy, są niski, o ciemnych włosach i ciemnych oczach, o okrągłym kształcie głowy, szerokiej twarzy i szerokim — jak na stosunki europejskie — nosie. Ogólna budowa jest krępa, silna, przy stosunkowo dosyć długim tułowiu. To są zasadnicze elementy rasowe, które w konsekwencji swego krzyżowania dają oczywiście formy mieszane. Te formy mieszane stanowią właściwie większość ludności. Gdybyśmy przyjęli, że formy zasadnicze weszły w skład badanej ludności w dwóch równych ilościach, stanowiąc każda 50%, to na podstawie praw Mendla w wykryżowanej przez dostatecznie długi czas populacji ludzkiej stosunek ten zmieni się w ten sposób, że połowę całej ludności stanowić będą formy mieszane — a formy pierwotne wyniosą zaledwie po jednej ćwierci ogółu ludności. Czyli na 100 osobników 25 będzie nordyków, 25 przed-

stawicielei rasy laponoidalnej i 50 mieszanców. Formy mieszane możemy również ująć typologicznie, przedstawiają one bowiem do pewnego stopnia charakterystyczny zespół cech swych form macierzystych. Jako forma mieszana rasy nordycznej i śródziemnomorskiej występuje zatem na terytorium zachodnim t. zw. typ północno-zachodni, podczas gdy na terytorium wschodnim typ subnordyczny, jako mieszaniec rasy laponoidalnej i nordycznej. Pierwszy z tych typów posiada dość wysoki wzrost, wydłużoną głowę, twarz również długą, o bardzo charakterystycznej wysokiej zuchwie, a często krótkim o różnym kształcie nosie i zazwyczaj dysharmonijnej pigmentacji, t. j. jasnych oczu z ciemnymi włosami lub odwrotnie. Drugi z nich, bardzo typowy dla wschodniej części terytorium nordycznego jest krótkogłowcem o wroście powyżej średnim, o szerokiej twarzy, dość wąskim nosie i przeważnie jasnej — jakkolwiek ciemniejszej od rasy nordycznej — pigmentacji. Terytorium zachodnie obejmuje dawne siedziby ludów germańskich, gdy natomiast wschodnie jest pozostałością ziem, zajmowanych niegdyś przez bliskie sobie ludy litewskie i słowiańskie. To prastare terytorium bałto-słowiańskie zostało już w czasach historycznych, skutkiem wielowiekowego naporu fal germańskich silnie zgermanizowane. Jako ślad jednak dawnej przeszłości pozostała odrębna struktura rasowa. Zmiany bowiem w składzie biologicznym ludności postępują znacznie wolniej, aniżeli procesy etniczne czy też językowe.

Pozostałe składniki ludności europejskiej, to jest t. zw. rasa armenoidalna, jak i śródziemnomorska występują na naszym terytorium w stosunkowo nieznacznym odsetku.

Ciekawym szczegółem, dotyczącym ludności naszego Pomorza, jest fakt stwierdzony po raz pierwszy przez J. Talko-Hryncewicza, że występują wśród Kaszubów stosunkowo wyraźne wpływy ludności azjatyckiej, co stanowi zupełną niespodziankę. Stwierdził on mianowicie występowanie wśród nich cech, wskazujących niewątpliwie na pewną domieszkę azjatyckiej odmiany żółtej i to bodaj liczniej występującej aniżeli w województwach centralnych i południowo - zachodnich Polski. I tak np. stwierdził on występowanie oczu skośnych w 11%, występowanie t. zw. fałdy mongolskiej na oku w 16%, zaś nosów płaskich w 15%. Mamy tu zatem niewątpliwie jakąś starą domieszkę, o recesywnym charakterze, wymendlowują-

cą się przy odpowiednim skrzyżowaniu. Można by tu zatem postawić pytanie, czy nie będą to ślady jakiegoś starego podłoża, być może fińskiego, dla którego tak charakterystycznym składnikiem rasowym jest t. zw. typ paleoazjatycki? Przypuszczenie to mogłoby być poparte występującymi na Pomorzu śladami t. zw. kultury ceramiki grzebykowej, jeszcze w okresie neolitycznym, a którą wielu badaczy wiąże z koczowniczym ludem pra-fińskim. Stara ta warstwa ludności, dawno już rozmyta przez późniejsze fale bałto-słowiańskie, manifestowałaby się dzisiaj jedynie sporadycznym stosunkowo częstszym występowaniem cech odmiany żółtej tak daleko na zachodzie Europy. Za tego rodzaju przypuszczeniem przemawiałoby stwierdzenie przez językoznawców wielu zapożyczeń fińskich w języku polskim oraz zagadkowi „Finni” z mapy Ptolomeusza, lokalizowani bezpośrednio na wschód od dolnej Wisły. Sprawa ta nie jest dostatecznie wyjaśniona i wymaga dalszych badań.

Ludność kaszubska posiada jeszcze jedną charakterystyczną właściwość, a mianowicie charakteryzuje się stosunkowo najmniejszym odsetkiem rasy nordycznej, przy dość znacznych ilościach rasy laponoidalnej, czym się odróżnia wyraźnie od sąsiadów. Ciekawe, że i ta różnica w strukturze antropologicznej ma swój odpowiednik w faktach prehistorycznych. Już bowiem w trzecim okresie epoki brązowej zajmująca Pomorze kultura łużycka odrębnie przedstawia się na Kaszubach, gdzie typową formę grobów stanowi kurhan, w porównaniu np. z ziemią Chełmińską, gdzie spotykamy wyłącznie groby płaskie. Różnice te pogłębiają się jeszcze wyraźniej w epoce żelaznej. Według J. Kostrzewskiego mamy tu prawdopodobnie do czynienia z wyodrębnieniem się Bałtów z pierwotnej jednostki bałto-słowiańskiej. Tak więc pewną antropologiczną odrębność Kaszubów należałoby wiązać z Bałtami, gdy ludność ziemi Chełmińskiej ze Słowianami pierwotnymi. Z przykładów tych widzimy, że w strukturze rasowej Pomorza kryją się ślady bardzo dawnych, bo nawet neolitu jeszcze sięgających, u-stosunkowań. Jest to świadectwem tych konserwatywnych stosunków ludności osiadłej, przywiązanej do ziemi, o których na początku mówiłem. Należy przeto przypuszczać, że odzyskane ziemie Pomorza zachodniego, sięgające aż po Odrę, posiadając tak starodawną strukturę antropologiczną, odpowiadającą Słowianom pierwotnym, szybko ulegną odgermanizowaniu i złączą się ze słowiańską Macierzą.

Prof. dr. Jan Mydlarski

**Wszystkim Członkom Ligi Morskiej i wszystkim
naszym Czytelnikom zasyłamy najlepsze życzenia
Świąteczne**



Józef Teresiński

Rybołówstwo morskie

W nowej rzeczywistości polskiej szeroki dostęp do morza stanowi nie tylko podstawy do przemian ekonomicznych, stwarzając nowy, nienależycie dotychczas wykorzystywany czynnik obok rolniczo-przemysłowego — morski, lecz sięga głębiej, bo aż do sił społecznych stwarzając nowe źródło niezliczonych warsztatów pracy i olbrzymie możliwości pomnożenia bogactwa narodowego. Owo przysłowiowe „okno na świat“ to nie tylko zagadnienie drogi komunikacyjnej, będącej podstawą dla żeglugi i handlu zagranicznego w ich wszelkich przejawach, lecz również basen wodny, w którego wnętrzu drzemią olbrzymie, a niedoceniane bogactwa i możliwości aprowizacyjne w postaci ryb i zwierząt morskich.

W warunkach dzisiejszego świata powojennego, w warunkach powszechnego niedoboru aprowizacyjnego czynnik ten stwarza możliwości zapewnienia ludności pracującej z jednej strony wyrównania niedoboru wysoko-wartościowego białka, z drugiej strony pozwala na prowadzenie ochronnej polityki zwierząt rzeźnych. Ogromne spustoszenia w pogłowie zwierząt rzeźnych i trzody chlewnej spowodowane rabunkową gospodarką okupanta i licznymi działaniami wojennymi stwarzają konieczność prowadzenia bardzo oszczędnej gospodarki tłuszczowej i mięsnej przez ograniczenie spożycia mięsa i tłuszczów zwierzęcych. Lukę tę zapełnić musi mięso ryb, co da się osiągnąć dzięki szybkiej rozbudowie floty rybackiej.

Błędnym jest powszechne w Polsce mniemanie, że mięso ryb stanowi artykuł spożywczy o niższej wartości. Olbrzymie spożycie ryb na zachodzie świadczy, że artykuł ten nie jest jakościowo gorszy, a badania potwierdziły prawdziwość tej tezy. Mięso ryb o wysokiej zawartości lekko strawnego białka i tłuszczu zawiera również j o d — chroniący przed zaburzeniami nadczynności tarczycy (wole) i wapnienia żył (skleroza), f o s f ó r niezbędny przy rozwoju kości i układu nerwowego, oraz witami-

ny A, B i D, — skład procentowy tych składników ilustruje tablica I.

W okresie poprzedzającym drugą wojnę światową, wiele państw, w tym rządzie Anglia, Rosja, Niemcy i Japonia kładły specjalny nacisk na wyrównanie zachwianej równowagi żywnościowej przez rybołówstwo morskie.

Tablica druga ilustruje wielkość połowów rocznych niektórych państw ujętych wagowo i wartościowo. Z tablicy tej jasno wynika jaką wartość w bilansie państwa po stronie dochodu uzyskuje się dzięki szeroko rozwiniętemu rybołówstwu morskiemu.

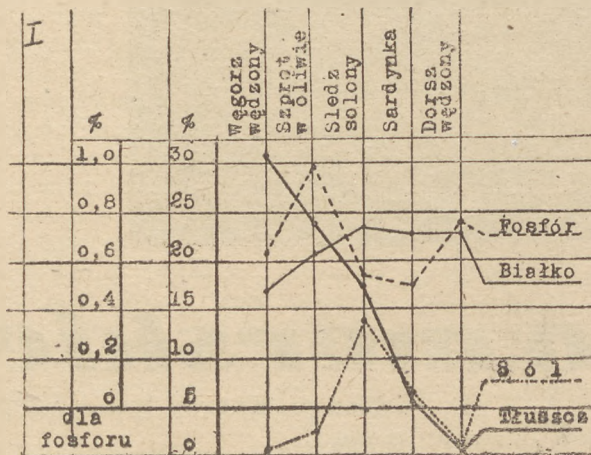
Roczne europejskie połowy śledzi i ryb dorszowatych w latach przedwojennych sięgały cyfry 2.800.000 ton poza rybami innych gatunków. Polska w 1936 r. osiągnęła z połowów morskich zaledwie 23 tys. ton, wydając równocześnie na import tylko śledzi w r. 1938 — 22 miliony złotych, jak ilustruje tablica III.

Rozwinięcie własnego rybołówstwa morskiego i zastąpienie importu z zagranicy będzie więc inwestycją wysoce opłacalną, inwestycją dającą poważną pozycję w zrównoważeniu przyszłego bilansu Polski. W dalszej przyszłości podwyższenie konsumpcji tanich ryb morskich pozwoli na zwiększenie eksportu drogiego mięsa i przetworów mięsnych. Nowa Polska o szerokim wybrzeżu obfitującym w liczne porty rybackie (Gdańsk, Gdynia, Władysławowo, Hel, Postomín, Łeba, Derłów, Kołobrzeg, Dziwno, Kamień, Wołyń, Świnoujście, porty Zalewu Szczecińskiego, Górki, Śpiwowo, Rybakowo oraz porty Zalewu Świeżego) ma do tego wszelkie dane. W roku 1939 na obecnym wybrzeżu polskim od Elbląga aż po Świnoujście operowała flota rybacka składająca się z:

- 18 trawlerów dalekomorskich,
- 28 lugrów dalekomorskich,
- 550 kutrów motorowych,
- 250 łodzi motorowych,
- 4250 łodzi żaglowych i wioślowych.

Flota ta dostarczała 50 tysięcy ton ryb. Spożycie roczne w Polsce wynosiło około 90.000 ton, z czego 70.000 ton pochodziło z importu.

Obraz spożycia ryb przez rodziny robotnicze w Polsce i kilku krajach Europy ilustruje tablica IV. Porównawczo podano również spożycie mięsa pochodzenia zwierzęcego.



Na wybrzeżu zastaliśmy stan tragiczny. Porty, tabor i sprzęt rybacki, urządzenia i biblioteka naukowa Morskiego Laboratorium Rybackiego — wywiezione lub zniszczone. Budynki i urządzenia rozbite lub spalone. Zdawało się, że lata upłyną zanim zdołamy wypuścić pierwsze łódzie i kutry na połowy. A jednak dzięki zapałowi i wysiłkom graniczącym nieraz z samozaparciem się ludzi dobrej woli, mamy za sobą wiele pracy wykonanej i rok 1945 przyniósł już 2.604.770 kg. ryb, wartości 94.201 159 zł. Tabor rybacki w końcu 1945 r. doszedł do stanu:

- 46 kutrów,
- 42 łódzie motorowe,
- 464 łodzi wiosłowo-żaglowych.

Rybołówstwo morskie z końcem 1943 r. zatrudniało już przeszło 2.000 ludzi.

W roku 1946 projektowany stan floty rybackiej wynosić będzie:

- 20 trawlerów,
- 10 lugrów,
- 260 kutrów motorowych,
- 500 łodzi.

Flota ta powinna dostarczyć w ciągu roku 20 tys. ton ryb.

W dalszej perspektywie według trzyletniego planu rozbudowy, flota rybacka składać się będzie z:

- 30 trawlerów,
- 20 lugrów
- 450 kutrów,
- 2000 łodzi,

o zdolności dostarczenia krajowi 65.000 ton ryb.

Wykonanie tych planów nastąpi częściowo na licznych stocznicach rybackich Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, Gdańsku, Postominie, Derłowie, Kołobrzegu i Warpnie, które dzięki wyteżonym wysiłkom personelu Mors-

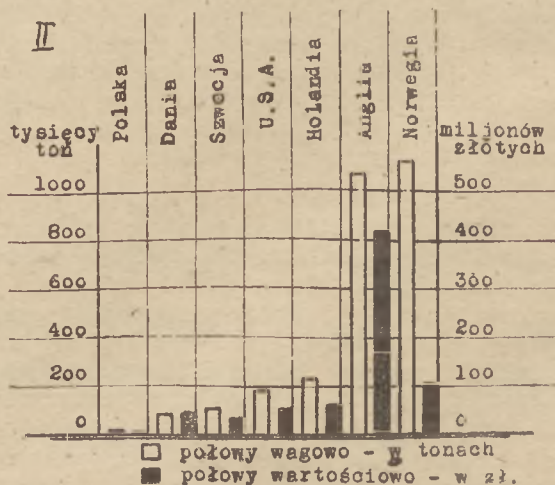
kiego Instytutu Rybackiego są już czynne i przeprowadziły szereg reperacji i budowy nowych kutrów i łodzi różnego typu, częściowo zaś pokryte zamówieniami w ramach dostaw UNRRA, z kredytów towarowych w Stanach Zjednoczonych i Anglii, wreszcie z rewindykacji.

Tak jak w innych gałęziach przemysłu, tak i w rybołówstwie morskim niezwykle trudny problem stanowi materiał ludzki. Spustoszenia wojenne wśród rybaków są olbrzymie, podczas kiedy wybrzeże zwiększyło się kilkakrotnie. Sprawa powiększenia kadr rybackich stanowi jedną z głównych trosk w planowaniu rozwoju rybołówstwa morskiego. Problem ten rozwiązywany jest przez stworzenie kursów rybackich przy Urzędach rybackich, przez Morski Instytut Rybacki oraz zrzeszenia rybackie. Państwo wa Szkoła Morska dzięki niezwykłej energii jej Dyrektora K. Maciejewicza, uruchamia kurs szyprów i maszynistów, w których biorą udział liczni rybacy. Rozszerzenie organów szkoleniowych na uniwersytetach i projektowane utworzenie liceum rybackiego pozwoli w przyszłości na stworzenie licznych kadr fachowców. Przewiduje się również przetrucenie na wybrzeże rybaków słodkowodnych, repatriantów z za Buga i Wileńszczyzny, z których, jak wykazały doświadczenia lat przedwojennych, może być doskonały materiał na rybaków morskich.

Doceniając znaczenie żeglugi i rybołówstwa w nowej Polsce, utworzone zostało osobne Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego, któremu zagadnienia te są podporządkowane.

Przed 1939 r. sprawy rybołówstwa podporządkowane były przez Morski Urząd Rybacki w Gdyni Wydziałowi Rybackiemu w Departamencie Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu. W kwietniu 1945 r. utworzony został Główny Morski Urząd Rybacki, jako urząd II instancji, któremu podlegały Morskie Urzędy Rybackie w Gdańsku, Gdyni, Derłowie i Świnoujściu.

Główny Morski Urząd Rybacki podległy był Departamentowi Morskiemu Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego z dnia 12 lutego

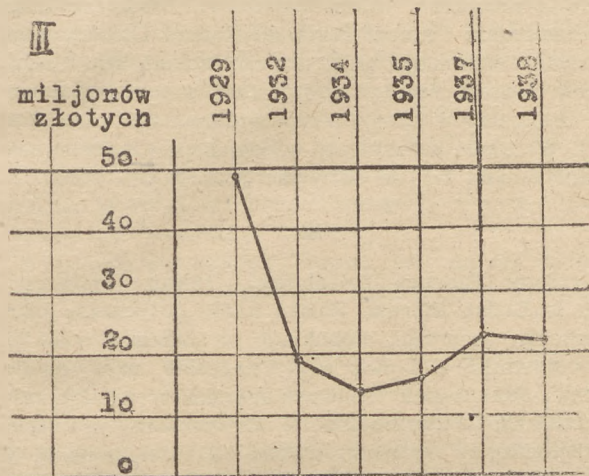


1946, utworzony został Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego na prawach Departamentu, z siedzibą w Sopocie, jako urząd III inst. podległy bezpośrednio Ministrowi Żeglugi i Handlu Zagranicznego. Równocześnie zlikwidowany został urząd II inst. — Główny Morski Urząd Rybacki, pozostawiono zaś w terenie Morskie Urzędy Rybackie, jako urzędy I inst.

Fakt obsadzenia stanowisk kierowniczych przez Dr. Lubeckiego Franciszka Dyrektora GIRM'u oraz nestora rybaków Hryniewickiego Antoniego, Wice-Dyrektora GIRM'u — ludzi niezwykle sprawie rybołówstwa morskiego oddanych i zasłużonych, stwarza rękojmię, że powierzone im pełne odpowiedzialności zadanie, wykonane będzie jaknajlepiej i da Krajowi efektywne wyniki.

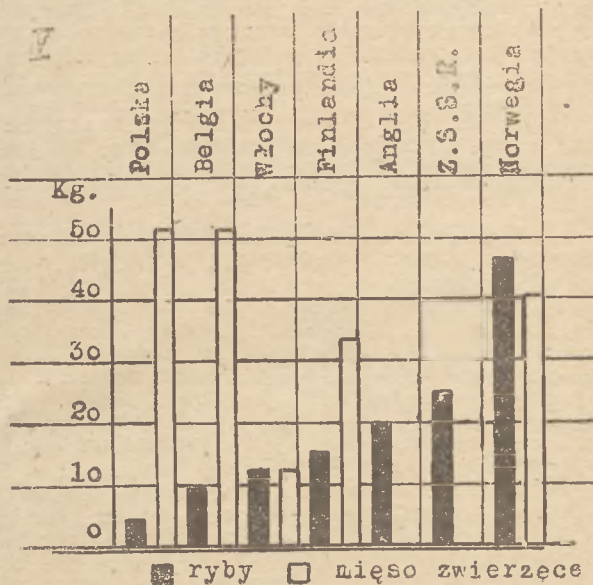
Rybołówstwa Morskiego przez swoje wydziały, których jest cztery oraz Morskie Laboratorium Rybackie. Zadania gospodarcze rybołówstwa morskiego spełnia Morski Instytut Rybacki.

Fakt obsadzenia stanowisk kierowniczych przez Dr. Lubeckiego Franciszka Dyrektora GIRM'u oraz nestora rybaków Hryniewickiego Antoniego, Wice-Dyrektora GIRM'u — ludzi niezwykle sprawie rybołówstwa morskiego oddanych i zasłużonych, stwarza rękojmię, że powierzone im pełne odpowiedzialności zadanie, wykonane będzie jaknajlepiej i da Krajowi efektywne wyniki.



Do zakresu działania Generalnego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego, stosownie do statutu organizacyjnego Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego należy:

- polityka i administracja rybołówstwa na wodach morskich i terytorialnych,
 - nadzór nad działalnością połowów morskich,
 - organizacja i administracja rybnego przemysłu przetwórczego i zakładów przemysłowych związanych bezpośrednio z rybołówstwem morskim,
 - ochrona rybołówstwa, sprawa badań rybackich
- Zadania te wykonuje Generalny Inspektorat



Źródła: Rocznik Statystyczny 1939 r. Polskie Rybołówstwo Morskie (sprawozdanie Morskiego Urzędu Ryb. Gdynia). Archiwum Gen. Inspektoratu Ryb. Morskiego — akta.

Artykuł umieszczony w Księdze Pamiątkowej w rocznicę uwolnienia Gdańska.

Józef Teresiński

Marian Cichy

JEDZIEMY NA OBOZ

Obozy Ligi! Radosne i słoneczne dni! Powstały w pamięci nie tylko jako wspomnienie gorąca plaży morskiej i rozkoszy chłodu fali. Z pobytom na nich wiążą się głębokie uczucia więzi społecznej braci ligowej, a bezpośrednie zetknięcie się z przejawami pracy Ligi ukazywało głęboki sens tej pracy, jej celowość i potrzebę.

W obozie żyło się prawie po marynarSKU; przynajmniej strój uczestników imitował ubiór wilków morskich. I nic to, że wycieczka chybotliwym kutrem Konkola skłaniała wielu do pilnego patrzenia przez burzę; pokochało się kuter i jego zapach rybi, Konkola i nieliczną załogę, a już szczególnie sine — jak to zwykle — a zmienne w każdej chwili wody Bałtyku. Nocna wycieczka na połów flonder z sieciami, zakładanie ich i wyciąganie, to już czynny udział w zawodzie morskim, no i emocje, których nic nie zastąpi.

W obozach Ligi problem wychowania morskiego przestawał być problemem; tu wychowanie spełniało się samo przez warunki, umiejętną organizację i stosunek do uczestnika.

Bo nie wiele trzeba, aby ligowiec z urzędu stał się nim z wewnętrznej potrzeby; trzeba mu tylko pokazać morze i zetknąć go z nim zbliska.

Niech oddycha powietrzem morskim; niech poczuje smak wody morskiej; niech usłyszy we mgle ta-

jemnicze jęki syren okrętowych, a nocą widmowe blaski latarni wysyłających swe promienie zaginionym w mrokach samotnym statkom; niech śledzi pełzające światła sygnałowe, jak nikną w nieznanej dali...

Niech zobaczy pracę portu, ruch ludzki, obce bandery; niech usłyszy łoskot kranów, różnojęzyczną mowę i te wszelkie oszałamiające czynności i sprawy — to jeśli jest dojrzały — wspomni swój wiek robinsonowski, jeśli młody — przeżyje nowe obrazy, których mu najpiękniejsza fantazja stworzyć nie zdoła.

Te przeżycia może i powinien dawać pobyt na obozie. Ale zapytamy: czy to jest wychowanie morskie?

Sceptyk i ktoś mało wnikliwy może powiedzieć: dużo będzie mi ła Polska jak tysiąc czy wiele tysięcy ludzi wychłapie się w morzu, wygrzeje na słońcu i narobi Konkolowi nieporządku na kutrze. A że pogapi się na to i tamto, to jak był w Pacanowie przed obozem, tak i będzie w Pacanowie po obozie.

Ano pewnie, że nie wiele to da! Chyba tylko dołek w piasku; tak przynajmniej wydaje się na oko.

Dobrze jest jednak popatrzeć czasem na sprawy pod bardziej ostrym kątem, wtedy dostrzec można rzeczy o kapitalnym znaczeniu, których istnienia nawet się nie przypuszczało. Zastrzeżemy się, że obo-

O ŚRODEK SZKOLENIOWY NA JEZIORZE GOPŁO W KRUSZWICY

zy nie mają za zadanie wychować człowieka morskigo w tym znaczeniu, żeby ten stał się odrazu armatorem, otworzył linię okrętową lub założył przedsiębiorstwo handlowe w porcie. Choć i to może się zdarzyć. Myślmy o innych, sprawach, które realizuje obóz. Wyliczymy je po kolei.

Po pierwsze. Obóz ułatwia zetknięcie się z morzem i pozwala na poznanie go z bliska. Uczestnik obozu staje się narkomanem, którego narkotykiem jest morze. Sprawy morskie są mu bliższe, bardziej rozumiałe i żywiej go interesują. Nie rzadko staje się fanatykiem spraw morskich i z tym bakcyłem chodzi już do końca życia. Łatwiej z pośród takich werbować pionierów z ducha, bo o szabrowników i koniunkturalistów nam nie chodzi.

Po drugie. Uczestnicy obozu stają się mimo woli głosicielami morskiej i ligowej sprawy. Bakcyłem swym zarażają innych i stwarzają atmosferę, w której wielkie zamierzenia państwowe i ligowe przyjmują się łatwo nie napotykając na obojętność i machnięcie ręką.

Po trzecie. Pęd do egzotyki tkwiący w umysłach, gdy mowa o morzu i sprawach morskich, ustępuje miejsca rzeczowemu ujęciu. Niemal za bohaterów uważaliśmy tych, którzy dziecko oddali do marynarki.

— Do marynarki oddali! rozumie pan! Hawaje... Singapur... Indie... Cejlon! i oh!... Stany Zjednoczone! A Londyn?!

Tylko panie cóż, górka lodowa, okręt trrach; wołaj sos, jak nikogo niema na lekarstwo. Taki Titanic naprzykład... Szkoda dziecka, bo zdolny i tak ładnie grał na harmonijce. — Wydaje nam się, że i w tych sprawach nastąpi złagodzenie lądowego sądu, a młodzieniec czujący powołanie do marynarki pójdzie tam nie jak straceniec żegnany przez zjazd rodzinny, lecz zwyczajnie: jak do szkoły handlowej.

Po czwarte. Wzbudzenie zainteresowań dla jakiejś sprawy — a jesteśmy przekonani, że obóz takie zainteresowanie wzbudza — powoduje stałą chęć zaspakajania tych zainteresowań. To byłoby już bardzo wiele, jeśli chodzi o tendencje psychiczne. Odrwane sprawy morskie nie będą nudzić ani tego z W-wy, ani tego z Pacanowa, a „Morze“ będzie czytane „od deski do deski“

Po piąte. Obóz powoduje powstawanie wspomnień już więzi duchowej braci ligowej. Nic nie mamy do powiedzenia więcej na ten temat, ponad stwierdzenie faktu, że więź taka trwa lata całe i gdzie spotkasz towarzysza z obozu, zawsze jest ci on bliiski jak brat najrodzeńszy.

Po szóste, sama przyjemność i fizyczne walory wczasów obozowych nie dadzą się kwestionować. I gdyby tylko to leżało w celach Ligi, jużby było warte zachodu i starań. Dać swym członkom tani, zdrowy, zorganizowany i urozmaicony pobyt dwu czy więcej tygodniowy i to nad morzem (nad morze wyjeżdżają ludzie całego świata) to przecież nie bagatela.

A zważmy, że uczestnicy obozów Ligi to nie kto inny, tylko nasi robotnicy z kopalń i hut, z przedsiębiorstw pełnych kurzu i chemicznych zakładów o trujących wyciewach, że to robocizarze wszelkich gałęzi przemysłu i gospodarki, kolejarze, pocztowcy, urzędnicy z nad biurki i ciasnych pokoiików, nauczyciele i lekarze i wszyscy inni, którzy swój trud wiążą z odbudową Polski.

Im chcemy dać możność zażycia wczasów morskich po męce pracy i walki o zwiększenie normy; tym walczącym o poziom gospodarki polskiej, dzwigającym ją co dzień na wyższy poziom.

Chcemy dać masie pracującej to co było udziałem uprzywilejowanych. Kostium kąpielowy zaciera różnice, wszyscy wyglądają jednakowo; są tylko ludźmi o jednakowych prawach i prawa te należy uszanować i spełnić.

A jeśli staną się miłośnikami morza, jeśli odczują jego tajemnicze piękno, jeśli pokochają je jako swoje, własne, to pozostaną na zawsze z tą dyspozycją duchową, która w tym i w następnych pokoleniach będzie się ujawniać jako zdecydowana wola utrzymania tego co nam dała Wielka Chwila.

Marian Cichy

Zarząd Główny Ligi Morskiej przejął niemiecki obóz szkoleniowy, znajdujący się nad Gopłem, składający się z dwudziestu kilku baraków w bardzo dobrym stanie i bogatego taboru żeglarskiego. Sprzęt stanowią jolki śródlądowe, trzy wielkie ćwiczebne szalupy morskie i osiem bajbotów. Wykorzystując pomieszczenia i sprzęt żeglarski Zarząd Główny Ligi Morskiej organizuje w Kruszwicy szkołę skutniczą, szkołę żeglugi śródlądowej, stałe obozy żeglarskie dla młodzieży i obozy wypoczynkowe dla członków Ligi. W szkole skutniczej młodzież poza szkoleniem teoretycznym, będzie odbywać praktykę.

*

Profesor Tadeusz Kotarbiński, rektor uniwersytetu w Łodzi, którego Polska znała dotychczas jako świetnego uczonego, głębokiego myśliciela i wielkiego bojownika o demokrację, nadesłał nam swoje poezje. Jakkolwiek tematyka morska niewielkie tylko znalazła tu uwzględnienie, zamieszczamy je w tym mniemaniu, że czytelnicy ucieszą się razem z nami, iż „Morze“ jest matką chrzestną Tadeusza Kotarbińskiego — poety.

Święto Morza

I w tym roku, jak roku ubiegłego i jak każdego roku przed wojną, odbędzie się zorganizowane przez Zarząd Główny Ligi Morskiej uroczyste Święto Morza. W dniach 23 — 29 czerwca liczne wycieczki z całego kraju skierują się na Gdańsk, Gdynię i Szczecin, a nasi dzielni sportowcy przygotowują na te dni spływ do morza. Wszystkie wycieczki mogą liczyć na wysokoprocentowe zniżki kolejowe. Oprócz uroczystości, które się odbędą na wybrzeżu, wszystkie ośrodki Ligi przygotowują na ostatni tydzień czerwca uroczystości lokalne. Majowy numer „Morza“ przyniesie szczegóły organizacyjne.

Przykro to bardzo, ale musimy stwierdzić, że Polinezyjczycy, o których dalej pisze dr. Godlewski, mogliby w wielu sprawach być naszymi nauczycielami. Oto Dziennik Bałtycki w Nr. 68 pisze:

„Antykiuły na temat niewiarogodnie trudnej sytuacji materialnej, w jakiej pozostają niektórzy z naszych literatów na wybrzeżu publikowaliśmy niejednokrotnie... zamieszczamy znowu rozpaczliwy głos jednego z pionierów naszej kultury marynistycznej...“ Pionierem tym jest współpracownik „Morza“, Mieczysław Zydler, który pisze: „Bez mieszkania, bez stołówki, bez prawa do ubezpieczalni, bez przydziałów... znalazłem się wraz z żoną i nieletnim dzieckiem w położeniu wręcz tragicznym, które zmusiło mnie w ostatnim czasie do ulicznej sprzedaży papierosów“.

Czy naprawdę nie można by na to zaradzić?

Upadek Indii Holenderskich 1942

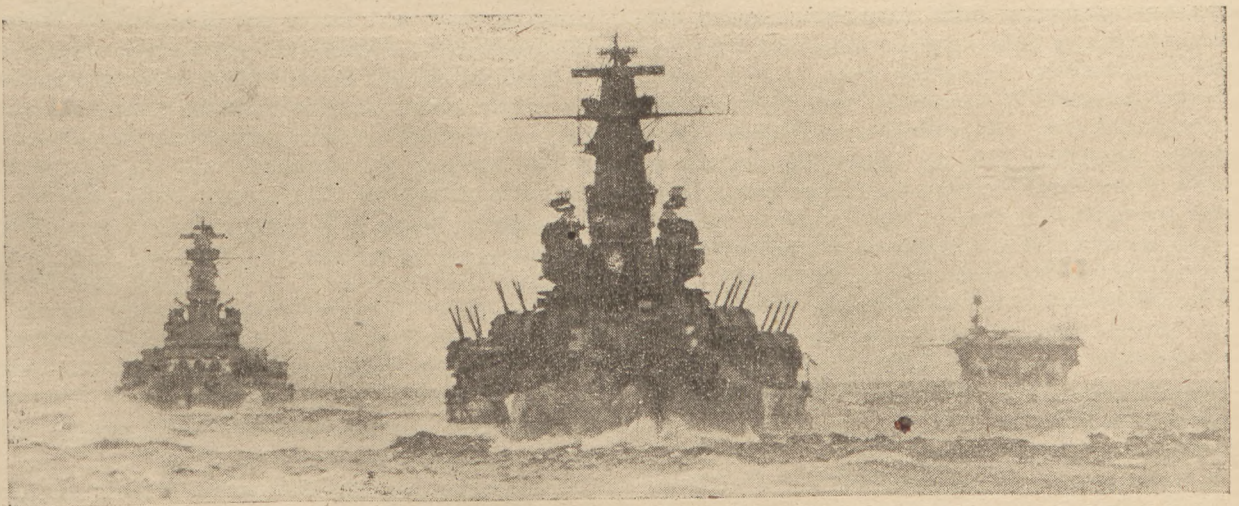
Cztery lata temu rozstrzygnął się los Indii Holenderskich. Kolonii utraconych w wyniku błyskawicznej japońskiej ofensywy, nie odzyskała Holandia do dziś dnia mimo zaszłej w międzyczasie kapitulacji Japonii. Ludność tubylcza domaga się autonomii obiecanej przez królową Wilhelminę w roku 1942. rząd holenderski jest tymczasem zdania, że indonezyjczycy nie dojrzeliby jeszcze politycznie do ujęcia rządów we własne ręce. Toczą się walki i odbywają pertraktacje. Wydaje się jednak, że rola Holandii na Dalekim Wschodzie się skończyła, dowodzi tego już dziś mediacja zbrojna i dyplomatyczna Wielkiej Brytanii. Słabość Holandii na morzu wykreśliła ją z rzędu mocarstw kolonialnych.

Cofnijmy się pamięcią cztery lata wstecz do wypadków, które spowodowały upadek Indii Holenderskich.

Podstępny napad Japończyków na Pearl Harbour 7.12.1941 — wzorowany na napadzie na Port Arthur w 1904 — eliminujący na dłuższy czas amerykańską flotę Pacyfiku z rozgrywek wojennych, zapoczątkował całą serię zwycięstw japońskich, wyłamujących wielkie szczyrby w linii obronnej państw bloku AB CD (America, Britain, China, Dutch India). W trzy dni po napadzie na Pearl Harbour zadany został silny cios angielskiej flocie azjatyckiej, śpiesznie sformowanej i obejmującej 3 okręty liniowe i około 12 krążowników, ale — niestety — żadnych lotniskowców. Okręty liniowe „Prince of Wales“ i „Repulse“, mające zaatakować japońskie transportowce na wschodnim wybrzeżu malajskim, zatopione zostały w wyniku kombinowanego ataku japońskiego lotnictwa bombowego i torpedowego. Tym samym angielska flota azjatycka straciła swój rdzeń i całą wartość ofensywną, zaś rezerw nie było, gdyż rok 1941 był dla Anglii specjalnie obfity w straty pancerników („Hood“ i „Barham“ zatopione, „Malaya“, „Valiant“ i „Queen Elisabeth“ ciężko uszkodzone) poza tym działalność niemieckich pancerników na Atlantyku wiązała dalsze siły potrzebne dla ochrony konwojów. Równocześnie Japończycy lądują na Filipinach, a 27 grudnia kapitułuje odcięty i osamotniony Hong-Kong. W ciągu stycznia coraz to nowe siły ja-

pońskie lądują na półwyspie malajskim i w Filipinach. Następują pierwsze desanty w Indonezji (Borneo, Celebes), 4 lutego rozpoczyna się atak na Singapoore, zakończony 16-go kapitulacją załogi. Japońskie siły są zwolnione do następnego zadania: decydującego ataku na Indonezję.

Wszelkie koncepcje i plany obrony Indii Holenderskich przed agresją ze strony Japonii, przewidywały wspólny front z mocarstwami anglo-saskimi. Była to podstawa planu, sine qua non. Siły indyjsko-holenderskie, biorąc jeszcze pod uwagę olbrzymią rozpiętość archipelagu (ok. 5.000 km. z zachodu na wschód i 2.000 z północy na południe) obejmującego blisko 2 miliony km. kwadr. przestrzeni, były zupełnie niewystarczające do jego obrony. Armia liczyła niewiele ponad 100.000 żołnierza (w tym 80.000 krajowców) lotnictwo 150 samolotów, a flota 4 krążowniki, 8 kontr-torpedowców i ponad 20 okrętów podwodnych. Biorąc jednak pod uwagę, że ciężar wojny na Pacyfiku spoczywać miał na flocie stosunek sił alianckich do japońskich był niewątpliwie korzystny... do chwili wybuchu wojny. Sukcesy japońskie pod Kuantan i w Pearl Harbour zmieniły go zupełnie. Dlatego też już na początku stycznia, mimo przeniesienia kwatery głównej generała Wavell'a z zagrożonego Singapoore do Surabaii dały się słyszeć w Londynie głosy powątpiewające w możliwość utrzymania Indii Holenderskich. Potwierdziły te obawy błyskawiczne — mimo poniesionych od alianckich okrętów podwodnych poważnych strat na morzu Miri i pod Makassar — desanty japońskie na najbogatszych w surowce wyspach Borneo i Celebes. Alianci postanowili ograniczyć obronę do Jawy i najważniejszych punktów strategicznych (niestety, najważniejsza po Batawii i Surabaii baza na wyspie Amboina została zajęta 31 stycznia), zaś na pozostałych wyspach zniszczyć porty i kopalnie. Po upadku Singapoore można by już było liczyć tylko na USA — możliwość pomocy przekreślała jednak oprócz przejściowej słabości floty amerykańskiej, także i odległość z Hawajów na Jawę, wynosząca okrężną, ale „bezpieczną“ drogą przez morze Koralowe i cieśninę Torresa 12.000 km. W dniu 4 lutego japońskie lotnictwo zauważa alian-



Krążowniki na Oceanie Spokojnym.

cką eskadrę dowodzoną przez admirała holenderskiego Hellfricha i atakuje ją. Amerykański krążownik „Augusta“ (9.000 ton, 9 dział 203 mm, szybkość 33 węzły) i holenderski przewodnik floty „Troomp“ (3.450 ton, 6—150 mm, 34 węzły) zostają zatopione. a krążownik am. „Marblehead“ (7.050 ton, 10—152 mm, 34 węzły) uszkodzony. Coraz pewniej czują się Japończycy na wodach archipelagu Sunda. 14 lutego lądują na Sumatrze, a 21 na wyspie Timor. Węzeł dokoła Jawy zacieśnia się. Jawa, najważniejsza wyspa archipelagu (41 milionów ludności), centrum polityczne (rząd Indii Hol.) i militarne (kwatery główna nac. d-cy alianckiego, 100.000 armia) stoi w przededniu inwazji. 24 lutego następuje koncentryczny atak jap. lotnictwa na ważne punkty strategiczne wyspy. Japońskie transportowce z wojskiem wyruszają ze wschodnich i południowych portów Borneo.

27 lutego po południu holenderska łódź latająca melduje „mały zespół nieprzyjacielski 50 mil mor- skich na północ od eskadry alianckiej“, która znajduje się na wysokości Surabaii. Dowódca eskadry alianckiej, holenderski admirał Doormann nakazuje kurs na nieprzyjaciela.

Japońska flota inwazyjna, nazwana przez niedo- kładny wywiad lotniczy „małym zespołem“, składa- ła się z 40 transportowców pod eskortą 2 ciężkich krążowników typu „Myoko“ (10.000 ton, 10 dział 203 mm, szybkość 33 węzły), 4 dużych krążowników lekkich typu „Mogami“ (8.500 ton, 15—155 mm, 33 węzły) i 13 kontr-torpedowców. Połączona flota alian- cka liczyła: 2 krążowniki ciężkie (angielski „Exeter“ 8.390 ton, 6—203 mm, 32 węzły i amerykański „Hou- ston“ — 9.050 ton, 9—203 mm, 32 węzły), 3 krążow- riki lekkie (australijski „Perth“ — 7.040 ton, 8—152 mm, 32 węzły i holenderskie „de Ruyter“ — 6.470 ton, 7—150 mm, 32 węzły, „Jawa“ — 6.670 ton, 10— 150 mm, 31 węzłów) i 11 kontr-torpedowców.

Powyższy przegląd uwidacznia wyraźnie przewagę japońską: 6 krążowników na 5, 13 kontrtorpedowców na 11. Przewaga ta jest jeszcze widoczniejsza, gdy porówna się uzbrojenie artyleryjskie krążowników: 20 dział 203 mm i 60 — 155 mm przeciwko 15 — 203 mm i 25 — 150 mm. Salwa burtowa eskadry japońskiej ważyła 5 790 kg, alianckiej tylko 2.786 kg, a więc przeszło o połowę mniej! Dalej: japońskie krążowniki miały mocniejszy pancerny, co przy walce na 20.000 m, miało swe znaczenie. Następnie, po stronie japoń- skiej była przewaga broni torpedowej (patrz załą- czona tabela), co dało wyniki w bitwie nocnej. Szyb- kość krążowników japońskich była o 1—2 węzłów większa, wreszcie dysponowały one większą ilością wodno-samolotów. Najważniejszym jednak atutem eskadry japońskiej była jej jednolitość, podczas gdy zespół aliancki był zlepkiem i okrętów (każdy innego typu, uzbrojenia, wieku) i załóg (anglo — australij- sko — amerykańsko — indyjsko — holenderskie!). Zrozumiałe, że dowodzenie i manewrowanie takim ad hoc skłecyonym i nie zgranym zespołem, stać mu- siało bezwzględnie na niższym poziomie niż w zespole jednolitym.

Trzydniową bitwę na morzu jawajskim podzielić można na trzy fazy:

1. bitwa dzienna 27 lutego,
2. bitwa nocna z 27 na 28 lutego,
3. likwidowanie rozbitej eskadry alianckiej 1 mar- ca.

Zawiadomiony przez wywiad lotniczy o obecności „małego zespołu“ japońskiego na północ od własnej eskadry, admirał Doormann w szyku torowym „de Ruyter“ (okręt flagowy), „Exeter“, „Houston“, „Perth“ i „Jawa“ bierze kurs na nieprzyjaciela. Spo- dziewa się natrafić na słabszy zespół od swego, tym- czasem sam jest słabszym, atakującym silniejszego. O godzinie 16.14 rozpoczyna się bitwa z odległości 23.000 m, która zmniejsza się szybko do 18.000. O g. 17.10 „Exeter“ zostaje nieszcześnie trafiony 203 mm pociskiem, który eksploduje w kotłowni, skutkiem czego szybkość krążownika spada o połowę. Admi- rał Doormann odkomenderowuje go pod eskortą ho- lenderskich kontr-torpedowców „Kortenaer“ i „Wit- te de With“ do Surabaii. „Kortenaer“ trafiony zosta- je krótko po tym torpedą i tonie. Ponieważ w czasie tym odległość między obu flotami wynosiła znów przeszło 23.000 m, jest przypuszczenie, że torpeda wy- rzuczona została przez japońską łódź podwodną. Na- stępują dwa ataki i kontr-ataki japońskich i alian- ckich kontr-torpedowców, które przegradzają się w walkę artyleryjską. Tonie brytyjski kontr-torpe- dowiec „Electra“, po stronie japońskiej są jednostki uszkodzone (1 ciężki i 1 lekki krążownik).

W bitwie nocnej eskadrze alianckiej zadany zostaje cios decydujący. Duży udział w sukcesie mają tu ja- pońskie samoloty, które oświetlają okręty alianckie rakietami świetlnymi, podczas gdy okręty japońskie używają niezwykle silnych reflektorów. Z nasta- niem zmroku (21.30) tonie trafiony torpedą kontr- torpedowiec angielski „Jupiter“. Krótko przed pół- nocą następują ponownie gwałtowne ataki japońskich kontr-torpedowców, którym alianckie o połowę słab- sze liczebnie (już tylko 7) nie mogą się przeciwsta- wić. O 23.30 atak japoński uwieńczony zostaje sukce- sem: trafione torpedami toną krążowniki holender- skie „de Ruyter“ i „Jawa“. Resztki floty alianckiej wycofują się na południe i zawijają do portu Tand- jong Prick (Surabaia).

1 marca następuje likwidacja rozbitej na kilka grup floty alianckiej, która zrezygnowawszy już z wypełnienia swego zadania (przeszkodzenia w ląd- owaniu wojsk japońskich na Jawie), usiłuje wyco- fać się na wody australijskie. „Exeter“ i kontr-tor- pedowce „Encounter“ i „Pope“ próbują opłynąć Ja- wę od wschodu, „Houston“, „Perth“ i „Evertsen“ od zachodu. Obie próby zawiodą. Pierwsza grupa na- trafia w nocy na 1 marca pod Kangean na krążow- niki japońskie. „Exeter“ prowizorycznie naprawiony w Surabaia, mający zaledwie 20% amunicji i trafiony w ostatni kocioł, zatopiony zostaje przez własną za- łogę. „Encounter“ ginie od artylerii n-pla, „Pope“ od bomby lotniczej po nieudanej próbie ucieczki w cza- sie burzy deszczowej. Los drugiej grupy dopełnił się w cieśninie Sunda. W wyniku ataków japońskiego lotnictwa kontr-torpedowiec „Evertsen“ zostaje usz- kodzony. Następuje walka z japońskimi krążownikami. „Houston“ i „Perth“ toną, „Evertsen“ osiada na mieliźnie, gdzie go niszczy artyleria nieprzyjaciel- skich jednostek. Podobnie i kontr-torpedowce „Pills- bury“, „Edsall“, „Stronghold“ i kanonierka australij- ska „Yarra“, ulegają kombinowanym atakom mor- skim i powietrznym.

Niezależnie od floty Doormanna działały 27 lutego w cieśninie Banka dwa australijskie krążowniki cięż- kie „Canberra“ i „Australia“ (10.000 ton, 9—203 mm

32 węzły) i holenderskie samoloty nurkujące, jednak bez specjalnych sukcesów.

Bitwa morska na wodach jawajskich była zakończona. Już 1 marca oddziały japońskie lądują na Jawie, a 6-ego zajmują Batawję. 10 marca stu tysięczna armia holenderska pod dowództwem generała ter Poortera kapituluje. 27 marca Japończycy zajmują Sumatrę. Także i Timor zgłasza kapitulację.

Kłęska zjednoczonej alianckiej floty krążowników przypieczętowała los Indii Holenderskich, podobnie jak klęska brytyjska pod Kuantan była przyczyną upadku Singapoore. I w jednym i w drugim wypadku nie zostało spełnione zasadnicze zadanie: zniszczenie nieprzyjacielskiej floty inwazyjnej, następnie zaś w wyniku całkowitej klęski, władanie na wodach okalających teren walk przeszło w ręce zwycięzców. Prawda, że flota Doormanna nie przedstawiała tej siły, co eskadra admirała Philippsa z potężnymi liniowcami „Prince of Wales” i „Repulse”, które były zdolne uniemożliwić inwazję japońską na Malajach, gdyby nie uległy pod Kuantan w wyniku braku ochrony lotniczej. Jednakże głosy krytyków zarzucają Doormannowi, że dążył do bezpośredniej walki z japońską eskadrą, ufny w swą przewagę, miał zaatakować transportowce, dzieląc w tym celu własną eskadrę na mniejsze, ale narodowo jednolite, grupy. Zarzuty te są zresztą problematyczne, istotny jest fakt, że po klęsce hawajskiej i pod Kuantan, alianckie siły morskie nie były w stanie przeciwsta-

wić się agresorom. I tu wyszła na jaw cała słabość holenderskiego państwa kolonialnego, zdanego — zwłaszcza na morzu — na pomoc Anglosasów. Brak silnej floty holenderskiej zemścił się katastrofalnie, a mogło wyglądać zupełnie inaczej, gdyby holenderskie przedwojenne (1939) projekty stworzenia silnej eskadry liniowej dla floty wschodnio-indyjskiej zostały urzeczywistnione. W myśl tych planów zamierzano wybudować 3—4 okręty liniowe o wyporności 25 — 30.000 ton! Jakże innymi drogami potoczył się cały przebieg wojny na Dalekim Wschodzie, gdyby na przełomie roku 1941-2 Holandia dysponowała eskadrą nowoczesnych okrętów liniowych, których brakło nie tylko Anglii i Ameryce, ale przede wszystkim Japonii, posiadającej na ogólną liczbę 12, tylko dwa nowe pancerniki! Może właśnie Indie Holenderskie byłyby dla Japonii pierwszym bastionem nie do zdobycia i punktem zwrotnym całej kampanii na Pacyfiku? Przede wszystkim jednak, nie zostałyby oderwane — może już na zawsze? — od państwa macierzystego.

Narazie, jak donosi prasa, znaczenie Holandii na Dalekim Wschodzie maleje coraz bardziej. Nawet tak wielkie ustępstwo holenderskie, jak przyznanie Indiom prawa dominium w ramach holenderskiej wspólnoty interesów, spotkało się w kołach indonezyjskich z nieprzychylnym przyjęciem. Indie chcą być niepodległe!

ZESTAWIENIE TONAŻU I UZBROJENIA OBU FLOT:

Japońskie:

Ciężki krąż. typu „Myoko”, rok budowy 1) 1929, wyporność 2) 10.000, artyleria główna 19 — 203 mm., artyleria pltn. 8 — 120 mm. wyrzutnie torpedowe 8—533 mm., wodnosamol. 4, pancierz 76—102 mm., szybkość 3) 33, załoga 773.

Ciężki krąż. typu „Mogami”: rok budowy 1936, wyporność 8.500, artyl. główna 15—155 mm., artyl. pltn. 8—127 mm., wyrzutnie torpedowe 12—533 mm., wodnosamol. 4, pancierz 51—(?) mm., szybkość 33, załoga ?.

Kontr-torped.: rok budowy 1920 do 1940, wyp. 1.215 do 2.000, artyl. główna 4—120 mm., wyrzutnie torped. 6—535 do 8—609 mm., szybkość 34 do 36, załoga 148 do 200.

Alianckie:

Ciężki krąż. amer. „Houston”: rok budowy 1930, wyporność 9.050, artyl. główna 9—203 mm., art. pltn. 4—127 mm., wodnosamol. 4, pancierz 25—76 mm., szybkość 32, załoga 611.

Ciężki krąż. ang. „Exeter”: rok budowy 1931, wyporność 8.390, artyl. główna 6—203 mm., art. pltn. 8—102 mm., wyrzutnie torp. 6—533 mm., wodnosamol. 2, pancierz 51—76 mm., szybkość 32, załoga 650.

Lekki krąż. austr. „Perth”: rok budowy 1936, wyporność 7.040, artyl. gł. 8—152 mm., art. pltn. 8—102 mm., wyrz. torp. 8—533 mm., wodnosamol. 2, pancierz 25—76 mm., szybkość 32, załoga 550.

Lekki krąż. hol. „de Ruyter”: rok bud. 1936, wyp. 6.470, artyl. gł. 7—150 mm., art. pltn. 10—40 mm., wodnosamol. 2, pancierz 25—60 mm., szybkość 32, załoga 435.

Lekki krąż. hol. „Java”: rok budowy 1925, wyporn. 6.670, art. gł. 10—150 mm., art. pltn. 6—40 mm., wodnosamol. 2, pancierz 25—90 mm., szybkość 31, załoga 504.

Kontr-torped. hol.: rok budowy 1928, wyprn. 1.316, artyl. gł. 4—120 mm., art. pltn. 2—75 mm., wyrzutnie torp. 6—533 mm., wodnosamol. 1, szybkość 35, załoga 120.

Kontr-torp. ang. „Electra”, „Encounter”: rok bud. 1934, wyp. 1.375, art. gł. 4—120 mm., wyrz. torp. 8—533 mm., szybkość 35, załoga 145.

Kontr-torp. amer. „Edsall”, „Pillsbury”, „Pope”: rok bud. 1920, wyp. 1.190, artyl. gł. 4—102 mm., wyrz. torp. 12—533 mm., szybkość 30, załoga 122.

Objaśnienia: 1) Przez rok budowy należy rozumieć rok oddania do służby. Przy krąż. jap. podany jest pośredni rok gotowości jednostek danego typu.

2) wyporność podana w tonach.

3) szybkość w węzłach.

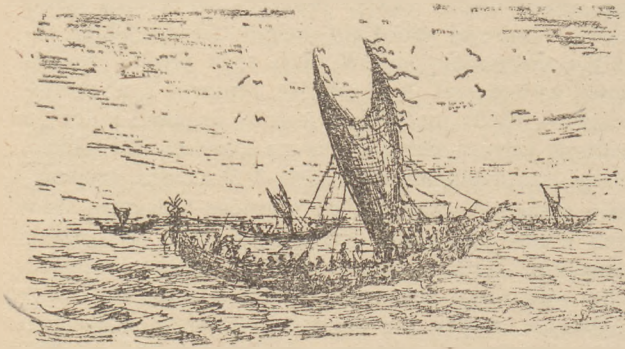
4) podane są dane ogólne japońskich kontr-torpedowców oceanicznych.

5) wyszczególnione w artykule kontr-torpedowce holenderskie „Witte de With”, „Kortenaer”, „Evertsen” należą do jednego typu którego dane zawiera odnośnik.

Z niezamieszczonych w tabeli kontr-torpedowców ang. „Jupiter” jest dużym, nowoczesnym okrętem (1939, 1.690 ton, 6—120 mm., 36 węzłów), zaś „Stronghold” małym i przestarzałym (1919, 905 ton, 3—102 mm. i 36 węzłów).

Jerzy Pertek

Artyści żeglarze



Łodzie żaglowe móż południowych

Paweł Gauguin, francuski malarz impresjonista, portretował kiedyś, na egzotycznym wybrzeżu morskim, dziewczynę tahityjską. Wówczas zbliżył się do wielkiego artysty piękny młody krajowiec, przyjrzał się czynnościom malarza i rzekł: „Hej, człowieku co malujesz obrazy, widzę, że jesteś jednostką potrzebną i pożyteczną!” — „Dobrze byłoby — gdyby cały świat tak sądził, jak to dziecko natury” — pomyślał sobie malarz. Lecz pogład krajowca jest bardzo charakterystyczny i powtarza się na morzach południowych od wielu wieków. Dziwnym bowiem i tajemniczym urokiem otoczone było życie artystów — zwanych „Areoi”.

Na pięknych rzeźbionych łodziach, ozdobionych wieńcami kwiatów, żeglowali oni pomiędzy wyspami Polinezji, budząc podziw i szacunek ludności. Jedynie bowiem Polinezja, dała artystom stanowisko przodujące w społeczeństwie miejscowym. Areoi tworzyli ścisłą, potężną organizację, złożoną z siedmiu stopni wtajemniczenia. Związek był wszechpotężny i niezależny od władz duchownych, ani od krajowych naczelników plemion. Członkowie zarządzili się własnymi prawami i nie podlegali żadnym sądom cywilnym. Kandydatów wybierano z pośród najbliższych młodzieńców, niezależnie od ich kastowego pochodzenia. Artysty byli ponad kastami i ponad prawem. Wywodziłi swój związek od wielkiego reformatora życia społecznego, bohaterskiego żeglarza Oro, który w XI wieku wyruszył z wysp Samoa na wschodnie archipelagi i zajął Raiateę jako „świętą wyspę nawiedzaną przez bogów”. — Odtąd Raiatea stała się centrum religijnym i społecznym Polinezyjczyków. Tu do dziś dnia żyją potężni czarodzieje — zaklinacze ognia i wody, tu odbywają się nadal przepyszne ceremonie i przedstawienia artystyczne, jak w dawnych czasach. Widz Europejczyk jest jakby żywcem przeniesiony w epokę

kamienia głazonego, w okres budowli palowych i muzyki perkusyjnej. Zaiste, cywilizacja europejska nie zdołała zatrzeć pierwotnego piękna wyspy Raiatei i jej mieszkańców.

Krajowcy Wyp Towarzyskich umieścili swego bohatera Oro w panteonie bogów, wystawiając mu świątynie i czyniąc go synem stwórcy świata, słonecznego boga Ra, oraz jego małżonki bogini księżycy Hiny. Oro, według legendy, był bardzo pięknym mężczyzną i zeszedł z raju na ziemię po łuku rozpiętej na niebiosach tęczy, aby znaleźć między śmiertelnymi godną towarzyszkę życia. Długo szukał po rozmaitych wyspach, aż któregoś dnia ujrzał na Bora-Bora śliczną i słodką Vairaumati i serce jego zapłonęło miłością do ziemianki. Co dzień schodził Oro do swej ukochanej, nauczał ludzi, jak mają sprawować ofiary ze świnek, jak prowadzić gospodarstwo, czego się wystrzegać, a bracia i siostry bożka, pomagały mu w jego pracy. Gdy zakończone zostało ziemskie posłannictwo boskiego żeglarza, Oro wzniósł się do nieba, a jego brat Uru, objął kierownictwo nad artystami.

Hiro, był piętnastym naczelnikiem artystycznego bractwa w XV wieku i potomkiem boskiego Oro. Ów sławny żeglarz pragnął znaleźć dostateczną ilość czerwonych piór z ogona pewnego gatunku rzadkich ptaków, unoszących się ponad przepaściami skał wulkanicznych. Wyruszył więc w daleką podróż morską. Po licznych przygodach, które przypominają nieco dzieje Odysseusza, po przejściu strasznych niebezpieczeństw i burz morskich, półboski olbrzym, wrócił szczęśliwie na Raiateę z pękami kolorowych piór. Z nich sporządził wspaniały strój, symbolizujący władzę najwyższą nad Areoisami.

Członkowie bractwa rozróżniali swoje stopnie wtajemniczeń po specjalnym tatuowaniu nóg, rąk lub twarzy. Najbardziej znamienici artyści grali całą gromadą, wyglądali wówczas na



stado szatanów. Opasani spódniczkami z złotych liści rośliny „ti“ (*Dracena terminalis*), na głowach nosili wieńce z „hutu“ (*Berringtonia speciosa*).

Tak przystrojeni, udawali się Areoİsi na plac uprzednio wybrany, na którym oczekiwał ich tłum miejscowych widzów. Z boku, pod altaną, zbierali się wodzowie i naczelnicy plemion, którzy witali przybyłych gości w słowach kwiecistych i pełnych uprzejmości. Ubranie artysty zwało się „obłokiem z nieba“, podróż — „lotem“, a łódź — „tęczą“.

Przedstawienie rozpoczynało się od recytacji chóralnej starożytnych tekstów, sławiących dzieje boskich żeglarzy i artystów, po czym jeden z Areoİsów śpiewał jakąś zabawną, ironiczną piosenkę, złośliwie wyśmiewającą przywary znanych ludzi. Chóralny, gardłowy refren kończył każdą zwrotkę, przy czym śpiewacy pochylali się rytmicznie naprzód. Po owoych okolicznościowych piosenkach zwanych „ute“, następowały sceny mimiczne z życia wielkich wodzów, oraz akrobatyczne tańce „paoa“, wykonywane w zawrotnym tempie. Gdy już część taneczna przedstawienia była ukończona, artyści gromadzili się na wysokiej platformie i odprawiali dziwaczne obrzędy wśród okrzyków zgromadzonego tłumu, tęsknych dźwięków fletu „vivo“ i głuchych uderzeń w „pahu“ — bębny, obciążone skórą rekina.

Noc podzwrotnikowa, wyiskrzona gwiazdami niebo, ogniska rozpalone na polanie, na około pierwotna puszcza — oto obraz wywołany z zamierzchłych czasów, lecz wciąż żywy, wciąż istniejący na „Świętej Rałate“.

Dziś każda wieś polinezyjska posiada swój własny chór i swój zespół tancerzy. Rok rocznie najlepsi artyści-żeglarze dostają główne role na przedstawieniach i w życiu publicznym. Do najniżej wtajemniczonych t. zw. „kandydatów na tatuowanie“ należały funkcje najbardziej męczące, a więc ów szybki, wyczerpujący taniec i pantomina.

Wybór kandydata zależał od magicznego „objawienia woli bogów“. Młody człowiek, pomazany czerwonym sokiem owocu „mati“ (*Ficus tinctoria*), w koronie z kwiatów i liści palmowych, udawał się na plac publiczny, gdzie zostawał poddany próbom hipnotycznym. Jeśli

wpadłszy w odpowiedni trans, zdołał udatnie naśladować ruchy i ceremonie aktorów, aż do samego końca przedstawienia, wówczas rada artystyczna orzekała „godny“. Przyjęty do bractwa, odbywał swe pierwsze wtajemniczenie przy boku starszego mistrza, któremu winien był okazywać bezwzględny posłuch i wierność. Po odbyciu takiego nowicjatu, młodzieniec przystępował do „inicjacji głównej“ — na tajnym nocnym zebraniu członków bractwa. Naczelnego Areoİ wprowadzał kandydata przybranego — całemu zgromadzeniu, poczym nowowstępujący odmawiał magiczną formułę przyjęcia i śpiewał inwokację do bogów opiekuńczych. Od tej chwili nowy Areoİ brał czynny udział we wszystkich żeglarskich wyprawach i przedstawieniach towarzystwa.



Gaj palmowy

Bracia siedmiu łód zajmowali miejsca w kilkudziesięciu łodziach, a ich naczelnik pilnował małej świątyni, poświęconej obu pierwszym mistrzom towarzystwa i umieszczonej na platformie największej podwójnej pirogi. Kamienne posążki Oro i Uru, ozdobione były czerwonymi piórami.

Gdy żagłówki flotyli artystów przybijały do brzegu jednej z wysp, Areoİ składali bożkom w ofierze prosiaka, banany, owoce drzewa chlebowego i rozmaite przedmioty pięknie rzeźbione, poczym malowali swoje ciała węglem na kolor czarny, a twarze na czerwono. Obecni przewodcy chórów i tańców są traktowani jak dawniej, z największym uznaniem przez społeczeństwo krajowe. Bez nich nie może się odbyć żadne zebranie towarzyskie, żadna uroczystość. Stracili tylko wpływ na rządy w kraju, gdyż misje sekt chrześcijańskich podkopały ich ustawodawczą moc i prawo wyrokowania o życiu lub śmierci nowonarodzonych dzieci. Życie artystów-żeglarzy przybrało łagodniejsze formy.

Eugeniusz O'Neill

We współczesnej angielskiej twórczości dramatycznej do najwybitniejszych i najoryginalniejszych należą pisarze pochodzenia irlandzkiego. Irlandczykiem jest przecież G. B. Shaw, obok Pirandella i bodaj ponad Pirandella sławą i wpływem dominujący nad całym dzisiejszym dramatem europejskim. W twórczości Shawa rodzime pierwiastki irlandzkie nie występują jednak w sposób wyrazisty, aczkolwiek dopatrywać by się ich można w bujnym temperamentie pisarza, z niepożytą pasją nicującego aktualne zagadnienia życia rodzinnego i społecznego, zdzierającego zasłony obłudy i konwenansu, walczącego o prawdę i prawo wyzwolonego z przesądów człowieka. Atoli ten następca Ibsena w społeczno-ideowym dramacie europejskim, podobnie jak ów jego wielki poprzednik norweski, wyraża przede wszystkim ducha protestantyzmu. I namiętny pęd reformatorski, i docieranie rozumem do dna tajemnicy bytu, i postawa socjalizującego anarchisty, a zwłaszcza poszukiwanie praw eugeniki społecznej przy osobistej skłonności do umoralniającego ascetyzmu — wywodzą się w twórczości Shawa z tradycji protestanckich. Wiadomo zaś, że narodowy ruch irlandzki pozostał związany raczej z katolicyzmem.

Niezależnie natomiast od wyznania religijnego na wskroś Irlandczycy są dwaj przedstawiciele odrodzenia celtyckiego we współczesnym dramacie angielskim: W. B. Yeats i J. M. Synge. Pierwszy z nich, autor „Księżniczki Kasi“, znanej u nas w przekładzie Kasprowicza, ceniony głównie jako poeta liryczny, głęboki i subtelny symbolista, łączący uduchowiony patriotyzm z technieniem mistycyzmu. Synge, którego po wystawieniu „Kresowego Rycerza-Wesołka“ w warszawskim Teatrze Polskim porównywano u nas z Wyspiańskim, wprowadził na scenę angielską lud irlandzki w nader sugestywnych wizjach dramatycznych, odznaczających się na równi połosem wyobraźni i śmiałym realizmem.

Ze szkoły Synge'a wyszedł Eugeniusz Gladstone O'Neill, ur. w roku 1888, najwybitniejszy twórca współczesnego dramatu anglo-amerykańskiego, z pochodzenia również Irlandczyk. W późniejszych swych utworach O'Neill uległ także wpływowi Pirandella, wpływowi tu raczej szkodliwemu, bo naruszającemu spójność akcji dramatycznej nużącymi dłużyznami monologów, w których osoby dramatu wypowiadają najniklejsze drgnięcia psychiczne swych doznań z pogranicza świadomości. Takim studium dramatycznym z utajonych pokładów duszy ludzkiej jest „Dziwne interludium“. Również „Dynamo“, w którym O'Neill podjął zagadnienie dogmatu religijnego na tle teraźniejszej technokracji, na scenie zawiodło, wskutek przeladowania dramatu rozwlekłymi dyskusjami i to w sposób graniczący aż z czężą gadaniną.

Lepszym powodzeniem cieszyły się wcześniejsze utwory O'Neilla, zwłaszcza „Pod drzewami“, pełna namiętnego erotyzmu tragedia rodziny chłopskiej, oraz „Anna Christie“, dramat duszy kobiecej, której rzewny tragizm uwypukla się, ale i pomniejsza na tle walki człowieka z żywiołem morza.

„Anna Christie“, wystawiana też w Polsce, w perspektywie sceny europejskiej spotkała się z poważnymi zastrzeżeniami. M. in. Boy-Żeleński postawił

ostre zarzuty budowie dramatu i jego psychologii. Istotnie faktura tu więcej powieściowa, niż dramatyczna, ale motyw morza znalazł w niej ekspresję także scenicznie sugestywną. Prymitywizm psychologii, choćby nawet miejscami łataną literaturą, jest poniekąd usprawiedliwiony środowiskiem społecznym prostych marynarzy.

Natomiast, patrząc na całość twórczości O'Neilla, zauważyć można, że ten niewątpliwy i tęgi talent dramatyczny w swych próbach większych kompozycji, czyli utworów wypełniających normalne przedstawienie teatralne, nie stworzył ani jednej sztuki, która by całkowicie wytrzymała odrębne wymagania optyki scenicznej. Silny nerw dramatyczny O'Neilla wystarcza tylko na wstrząsające i mocno postawione epizody. Na prawdę mistrzowskie są jego krótkie, jednoaktowe obrazki dramatyczne.

Motywy w twórczości O'Neilla, występującym najczęściej, jest morze i życie marynarzy. Na widzeniu morza przez O'Neilla odcisnął się wyraźny wpływ Josepha Conrada. Ale ten wpływ literacki był dla O'Neilla tylko potwierdzeniem własnych doznań, a swe dramatyczne wyobrażenie stosunku człowieka do morza ujął on w ramy rzeczywistości ludzkiej na prymitywnym poziomie społeczno-psychicznym. Surową prostotę świata marynarzy O'Neill wyjaskrawia także przez skłonność do posługiwania się wulgarnymi wyrażeniami gwarowymi i do przedstawiania scen o brutalnym, nawet cynicznym naturalizmie. Na takie tło epizodycznie wprowadzani samotnicy w conradowskim stylu wywołują mocne efekty dramatyczne o wzruszającym napięciu tragicznego nastroju, którego właściwa treść pozostaje ukryta, a jedynie z odruchów wobec zewnętrznych sytuacji domyślamy się, że dany osobnik przeżywa dogłębne wstrząsy wewnętrzne.

Arcydziełkiem bardzo płodnej, lecz nierównej twórczości dramatycznej O'Neilla jest wydany drukiem w roku 1934 w dobrym przekładzie polskim Heleny Mysłakowskiej jednoaktowy obrazek sceniczny p. t. „Księżyc nad Karybami“.

Rzecz dzieje się wieczorem na pokładzie statku towarowego koło wybrzeża zachodnio-indyjskiego. W jasnym świetle księżycowej pełni, co w inscenizacji daje szerokie pole do efektów techniczno-dekoracyjnych, widnieją postaci marynarzy i pałaczy okrętowych, swobodnie rozmieszczonych na pokładzie, w tyle za statkiem zarysy muru portowego, rafy koralowej i palm kokosowych. Z wybrzeża dochodzi melancholijny i monotony śpiew Murzynów. Wśród załogi okrętowej toczy się gwarna, bezładna, potoczna rozmowa, często przetykana zwrotami dosadnymi, nawet trywialnymi, drwinami i wybuchami śmiechu. Spodziewane są zwykłe na tym postojach odwiedzin baby murzyńskiej z miejscowymi dziewczętami i z transportem dostarczanej w tajemnicy przed oficerami gorzałki. Tymczasem rozlega się pieśń marynarska, rodzajowo dostosowana do prostackiej atmosfery środowiska. Gdy oczekiwana łódź nadjeżdża, po krótkich targach zaczyna się pijatyka, marynarze z dziewczętami rozchodzą się po kajutach.

W dialogu między pozostałymi na pokładzie maszynista a marynarzem dochodzą do głosu wspomnienia

innego życia, a zarazem zarysowuje się różnica poglądów społecznych dwóch ludzi, wychowanych w odmiennych warunkach społecznych. Ów marynarz, wykołajeniec, rzucony losem na poniewierkę poza właściwym sobie środowiskiem, zwraca uwagę jednej z dziewcząt, która napróżno stara się go zniewolić. Zakończenie tej sceny daje sposobność maszyniście do wygłoszenia pesymistycznego poglądu na wartość kobiecego uczucia.

„Widzisz, bracie — powiada maszynista — jak się w tobie zakochała. Mówię ci, one są wszystkie jednaki: czy żółte, czy czarne — daj im w łeb, a będą ginąć za tobą!“

Pod działaniem alkoholu wszczynają się wreszcie bezładna bijatyka, która po pewnym czasie przechodzi w walkę między marynarzami a palaczami. Interwencja zjawiającego się nagle oficera rozprasza zbiegowisko. Na chwilę powraca jeszcze motyw wspomnień w krótkiej wymianie zdań między marynarzami a maszynistą. Gdy i ci się rozchodzą, cisza zupełna zalega pokład, przerywana tylko rozdzierającym, monotonnym śpiewem, dolatującym znad brzegu — cichym i dalekim, niby poświata księżycza zamieniona w melodię.

Cały ten obrazek obyczajowo-rodzajowy jest pozbawiony właściwej akcji dramatycznej, opartej na napięciu indywidualnie zadziergniętego konfliktu. Rzecz by można, iż jest to tylko ekspozycja środowiska społecznego, odtworzonego z jaskrawym naturalizmem. Lecz postać samotnego marynarza, aczkolwiek stanowi jedynie szczegół przedstawionego wycinka życia, wprowadza niepokojący motyw nieokreślonej tęsknoty za straconym czasem, za jakąś lepszą, nieopatrznie zmarnowaną rzeczywistością, jawiącą się wspomnieniem, od którego gorczy napróżno się ucieka. Kontrast tego motywu z panującą na pokładzie atmosferą prostaczej rozwiązłości jest raczej napomknięty, niż podkreślony, wywiera jednak nader sugestywne wrażenie, spletające się z melancholijnym nastrojem krajobrazu egzotycznego, pokazanego w świetle księżycza i przy akompaniamencie monotonnej pieśni murzyńskiej. Nastrojowość to wydobyta środkami ściśle realistycznymi i w skrajnie naturalistycznej formie scenicznej. Nie ma tu żadnych symbolicznych uogólnień, ani przenośni. Rzecz się ma po prostu tak,

jak ją widzimy, bez jakichkolwiek sztucznie naciągniętych efektów, czy poetyckich upiększeń. Zdawna dokonany tragiczny los jednostki nie wywiera najniklejszego wpływu na bieg zdarzeń wśród ludzkiej gromady, zebranej zewsząd i włożonej w tryby społecznego zadania pod twardą ręką okrętowego oficera. Niemniej melancholia losu ludzkiego została tu wyrażona z niepospolitą siłą dramatycznego wcielenia i w sposób dogłębnie wstrząsający.

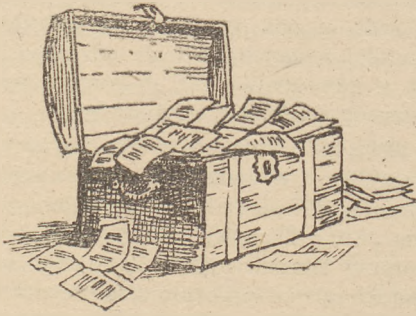
I gdy teraz, pod kątem poglądu na życie ludzkie, jaki zobaczyliśmy w świetle „Księżycza nad Karybami“, spojrzymy również na większe dramaty O'Neilla, choćby na „Annie Christie“, okaże się, iż stawiane autorowi zarzuty kompozycyjne lub psychologiczne wynikają poniekąd z nieporozumienia. Ze oto nie umieliśmy wnikać w intencję autora, w jego dążenie do uniwersalistycznego pojmowania życia, pokazanego przy tym z naturalistyczną wiernością z wszelkich złudzeń wyzbytego obserwatora. I dlatego także w „Annie Christie“ nad jednostkowe zagadnienia upadłej kobiety wznosi się żywioł morza, w swej niezmożonej potędze ogarniający rozmaite drobne ludzkie istnienia, troski i zawody.

Tragiczne są zmagania człowieka z przyrodą, lecz w bezmiarze kosmicznej przestrzeni są one znikomym pyłkiem, rozplywającym się bez śladu w księżycowej poświacie. Wynikające zaś z wychowania jednostek ludzkich różnice poglądów w niczym nie zmieniają istotnej treści życia w jego biologicznej prawdzie. Ostatecznie kończy się zawsze na tym, że cisza zupełna zalega pokład naszego bytu, a księżyc nadal jednakowo świeci i nad szumem fal morskich i nad monotonną melodią takiej czy innej ludzkiej pieśni. Gdy człowiek wyrzeka się złudnych majaków egocentryzmu, jakżeż maleje jego osobnicza drobina w bezmiarach wszechświata! Niemniej w naszym pojęciu człowiek w swej więzi społecznej stanowi siłę, która nie tylko przeciwstawia się kosmicznym mocom, lecz nawet je ujarzmiła. Zrozumienie tej prawdy naszej rzeczywistości stanowi właściwy sens ludzkiego bytu. W obliczu jednak morza wbrew samemu sobie odczuwamy właśnie małość człowieka wobec przyrody. W twórczości O'Neilla liryczny wyraz takiej uczuciowej prawdy znalazł wyraz w swoim rodzaju mocny i wzruszający.

Kazimierz Czachowski



NARĘCZ CZTEROWIERSZY



CzterowierszopisarSKI podaje almanach:
Rozmieść słówka, jak rzeczy w czterech klitki ścianach,
By powstał przez właściwą syntezę analiz
Twór utreszczony, niczem najwypchańsza z waliz.

Instancje panowały trzy: pięść, mózg i serce,
Serce się wycofało, będąc w poniewierce,
Gdy zaś pięść z mózgiem same pozostały w parze,
Oto skutek: mózg rządzi tak, jak mu pięść każe.

„Patrz, oto Jan: bezbożnik, więc łotr i bluźnierca“.
„Mylisz się. Człek to zacny, ideał ma w cenie,
Lecz widząc ogrom zbrodni, woła z głębi serca:
Bluźnierstwem jest posądzac Boga o istnienie!“

Gdy wyzwolenie z niewolnego stanu
Skoro się zbliży, wnet się znów oddali,
Jakoż ma dotrzeć poziom oceanu
Na wysokościach podniesionej fali...

Pośród wielu żywota pocziwego przekor
Następującej przyznam rolę kardynalną:
Prawość z delikatnością pogodzić — to rekord!
Stale bowiem prawości przyświadcza brutalność.

„Do spółki przystąp, snadniej wykonasz robotę“.
„Wolę sam gospodarzyć. Spółka? Co mi po tem?“
Nie pojął snac spóźniony Robinson Cruzoe.
Ze cokolwiek się czyni dziś, czyni się spółem.

Narzekał melancholik w księżycową pełnię,
Ze nów tuż, a przy nowiu ciemno jest zupełnie.
Poczekawszy odpowiem, gdy się to już spełni:
„Ciesz ze się nowiem, nowej zapowiedzią pełni“.

Że pobito — przytwierdził, że w odwet — zataił,
Nie mówiąc, kto się bronił, a kto się hultaił.
Taki dał obraz cudzych wzajemnych przewinek
Półprawdek, Niedoprawdy pierworodny synek.

Z okruszyneczki mydła ubić górę piany:
Oto kunszt, filozofom doskonale znany.
Kruszy się gmach urojeń jak mydlana bańka
I powstaje na nowo, niczem Wańka — Wstańka.

Z pola, przy którym napis: „Elita!“
Wsiadło się między marchew krnąbrne ziarnko żyta.
I cóż? Kłos, choć nobliwy, lecz sterczący luzem
Wypielono. Chwastem-eś tam, gdzie-ś jest intruzem.

Miał śledzić słońce obroty wolę użyć źrenic
Do mikrokontemplacji przyziemnych gąsienic.
Mól — żywa to misterność, gwiazda — martwa bryła,
Choćby do arkturowych rozmiarów utyla.

Z piersi nieprawd zatruty pokarm jeśliś kiej, ssij.
Kłamstwo, że na wojence zwyciężają lepsi!
Szkapinę zostawiono, nieraz jeszcze zarzy,
A dzielnego rumaka wzięto. Zginął w szarzy.

Człeczce! Przez żywot cały, od koleb do siwizn,
Szanuj względność w ocenach, alias — relatywizm...
Ośleń natury nie lżę, choć w jej wzgardzie wzrosłem.
Dobrze, gdy osłem osioł, źle, gdy poseł osłem.

Do jasnyc dążąc głębin — nie mógł trafić w sedno
Śledź pewien, obdarzony naturą wybredną.
Dokądkolwiek wędrował, zawsze nadaremno:
Tu jasno, ale płytko — tam głębia, lecz ciemno.

Żeś nie rozumiał rzeczy rozumiałej, za złe
Mam tobie, rozeznanie widząc w tym rozlaże;
Gdyś rzecz niezrozumiałą rozumiał, o wtedy
Gorze ci! Lekarz chyba wyciągnie cię z biedy.

Krzywo wystrzelił konar rozwadze naprzekór,
„Silny jestem“, tak szumiął: „Co mi tam huragan!“
Alić odpadł i przepadł, nim spełza ćwierć wieku,
Własnym zdarty ciężarem, nie: że wichrem smagan.

Ledwo-ś książkę otworzył — dzwonek. Do południa
Sześć wizyt, od południa zasię drugie tyle.
Wzdychasz przeto, zostawszy w końcu sam, na chwilę:
„Przyjaźń życie ułatwia, lecz pracę utrudnia“.

Najpstrokatsze utwory arcywyobraźni
Niedowładna to żywych doświadczeń namiastka,
Bo któż świetniej olśniewa, kto się bzdurniej błażni,
Jeśli nie rzeczywistość, genialna fantastka?

Tak prawi krągłobrusiec piknik Pansa Sanczo:
„Tocz się gładko po stoczku, człeczku — pomarańczo“.
A Don Kiszot pozywa: „Duszo! Tędy iść chcej
Ad astra, kędy karkołomniej, wyboiściej!“

Życ rozumnie. Odrzucić złudne opowieści.
Trzeźwo sądzić. Z ponętnych urojeń-wyzdrowieć.
I temu tylko ufać, co zawsze w swej treści
Dostarczy nam empirii, rozwagi podpowieź.

Zaczął malarz od noska — nie dokończył bródki,
Od niej zaczął — na nosek termin miał zbyt krótki,
Obu więc portretami potwierdził wyroczenie:
Na tym człek poprzesztanie, od czego rozpocznie.

„Jesteś pan krótkogłowcem, masz więc szpetny nałóg
Wrodzonej niezdolności do ściślejszych nauk“.
To słysząc, czemuż jeszcze z samobójstwem zwlekam?
Czy cierpki sąd obale? Nie, raczej przeczekam...“

Jeż, grożącego wroga czujnym noskiem woń ssie,
Kolce szczerząc, gdy mu węż podpowiada: „Broń się
I kontent! Więc to powtórz każdemu, kto-ć szepnie,
Iż, chcąc żywot zachować, trzeba żyć zaczepnie.

Koszlawym do wszechbytu nastawiony kątem,
Ze głodny, przed biesiadą trapił się malkontent.
Poczym zmiółł z mis obfitych barszcz, bigos i wety
I zaczął utyskiwać, że stracił apetyt.

Ktoś komuś nie powiedział nic. To się zdarzyło
I nic więcej. W ogóle zatem nic? Quod nego!
Bez zmiany czegokolwiek wszystko się zmieniło
I wszystko jest jak było z wyjątkiem wszystkiego.

Bywa spokój myśliwego na czatach,
Spokój lędźwi, dobrze wpartej w strzemię;
Bywa spokój zapomnienia po latach,
Spokój liścia, opadłego na ziemię.

Mędrce, powiedz rzetelnie, od prawdy nie zbacząj:
Jest-li życie komedią, czy tragedią raczej?
„Tragedią“ — rzekł (aliści dodał dla poprawki,
Że zawiera niezgorsze komediowe wstawki).

„Czy wolno spytać o coś?“ — „Pytaj!“ — „Chciałbym
wiedzieć,
Co gorsze: głupstwo zrobić, czy głupstwo powiedzieć?“
„Złudny przemycaś kontrast w zapytaniu głądkiem:
Wszak drugie jest szczególnie pierwszym przypadkiem“

Laiku! Jeśli prawda, że zamierzasz śmieie
Wzgardliwym sądem uczyć muzy mojej trele,
Pomnij, że sąd laika wydany o dziele
O dziele mówi mało, o laiku — wiele.

Tadeusz Kotarbiński

Pracownicy morza, to nie tylko mężczyźni. Poniżej zamieszczamy wspomnienie zasłużonej działaczki, pionierki wyższego wykształcenia kobiet, której artykuł „Klejnoty morza“ drukowaliśmy w jednym z poprzednich numerów, a która teraz opisuje w jakich warunkach rozpoczęła studia nad fauną morską.

Dr. Wanda Szczawińska

Studentka z r. 1890

Co robić, mimo wielkiego zamiłowania do zoologii i innych logii, nie udało mi się nigdy zmienić płci. A przyznam szczerze, że chętnie byłabym ją zmieniała przynajmniej u siebie wobec przywilejów płci męskiej, ale natura chciała inaczej, a z naturą niema wiele w niektórych sprawach do gadania. Niema także, a przynajmniej nie było wtedy, kiedy byłam studentką, wiele do gadania z przesadami.

Rzeczy miały się tak: moi koledzy z pracowni Karola Vogta w Genewie już przed Wielkanocą 1890 coś sobie na ucho szeptali, gdy jeden wszystkich zdradził. Był nim zacy asystent pracowni, który śmiało i odważnie zapytał mnie, dlaczego nie jadę ze studentami do Ville-Franche? Wprawdzie zdumienie moje nie miało granic, ale reakcja była natychmiastowa! Zamiast pukać dyskretnie do drzwi profesora, uderzyłam w nie pięścią, a byliśmy już z profesorem na dobrej stopie. Wszedłszy do gabinetu, spokorniałam jednak wobec zdziwionej miny naszego władcy i pytam go delikatnie:

— Panie, czy ja jestem pana uczenicą, czy nie? (W Szwajcarii i innych cywilizowanych a demokratycznych krajach zachodniej Europy tytuły nie są używane).

— Oczywiście — odpowiada zdziwiony — a o co chodzi? — Ale już się uśmiecha, domyślił się przecież, o co miałam prosić i patrzył na mnie wesoło.

Wyrecytowałam przyczyny, na które się zgodził i obiecał zaraz napisać do pracowni w Ville-Franche, czy mnie tam przyjmą. Za tydzień była przychylna odpowiedź — ale były i warunki. Nie wolno mi było mianowicie mieszkać w hotelu, gdzie mieszkali moi koledzy mężczyźni, dane mi było tylko zamieszkać w Nicei, a do Ville-Franche przyjeżdżać na robotę. Taki tam był strach przed dwudziestoletnią kobietą! Że, aby być o świcie na połowach, będę musiała często biec po nocy sama dobrych kilka kilometrów, o to nikogo głowa nie bolała.

Zaproszono mnie natomiast na obiady, które gromadziły przy stole w hotelu wszystkich pracowników stacji. A był tam wtedy prócz sławnego Vogta jeszcze znakomity badacz Semper, podobno były król wysp Kanaryjskich i wielki uczoney angielski Bolles Lee.

Takie więc były przyczyny, że przed samą Wielkanocą roku pańskiego 1890 znalazłam się na Jasnym Brzegu. Długi pociąg, jadący przez Niceę z odległych stron Francji, po kilkunastu minutach jazdy tunelem przystanął, wyrzucił mnie na maleńkim, minutowym przystanku i sam natychmiast wpadł w nową czeluść. Widzę to wszystko, jak dziś. Stacyjka, trzy metry kwadratowej powierzchni, była właściwie przytulona do skał altanka, pokrytą pnąciami różami. Wokoło nigdzie żywego ducha. Z dwóch stron patrzą na siebie dwie czarne, ziejące jamy, a naprzeciwko, jakby w otwartym oknie, malow-

niczy krajobraz. Na wzgórku, krytym zieloną trawą, pod nieskazitelnym błękitem nieba, przysłanianym gdzieś niedaleko wzrostu oliwkami, pasły się kozy, koło których biegała dziatwa różnej wielkości i kształtu. Dalej morze.

Przyznać muszę, że wobec czaru tego niezwykłego otoczenia, lęk, jakiego narazie doznałam w czarownej a nieoczekiwanej klateczce stacyjki, zniknął bezpowrotnie. Wyjście było jedno, zaraz też ruszyłam w drogę, aby, zanim znajdę pokój dla siebie w Nicei, znaleźć wprawdzie hotel i stację zoologiczną, gdzie mieli się rozlokować moi koledzy i profesor, który przybył z żoną dla spędzenia ferii wielkanocnych i dla poznania tujszej fauny morskiej.

Stacyjka i miejscowość nazywała się więc Ville - Franche - sur - Mer. Pracownia zoologiczna, choć położona we Francji, należała do państwa rosyjskiego, dyrektorem jej był wielki uczony rosyjski Korotniew. Stacje francuskie, które również w tym czasie zwiedziłam, znajdowały się pod kierunkiem świetnego profesora Sorbony de Lacaze Dutiers. Potem pracowałam i w jego paryskiej pracowni i na stacjach morskich.

De Lacaze Dutiers również woził co roku całe zastępy młodzieży uniwersyteckiej do swojej południowej stacji Banyuls - sur - Mer. Na jego wykładach w Sorbonie stół był pełen żywych okazów morskich, on naprawdę kochał morze i zwierzęta. Był też twórcą dwóch sławnych stacji badawczych morskich w Roscoff-sur-Mer, na północnym cyplu Francji, gdzie morza północne zlewają się z wodami Atlantyckiego Oceanu, gdzie zjeżdżali uczeni całego świata dla fauny głębinowej — i drugą stację na Morzu Śródziemnym na granicy Francji i Hiszpanii w Banyuls-sur-Mer dla fauny pelagicznej.

Stacja w Ville-Franche, znajdująca się pod kierunkiem Korotniewa, nie miała w swym wewnętrznym urządzeniu nic poza zwykłą pracownią zoologiczną, ale posiadała jedną stronę niezastąpioną: dawała nam możliwość bezpośrednich połowów fauny pelagicznej. Jej pracownicy sami wychodzili o świcie, aby dokonać połowu owych zdobnych, drobnutkich pływaków morza, wychodzących na powitanie słońca, sami dzielili się materiałem połowu i zamieniali się na okazy, z którymi nie zdążyli się jeszcze poznać. Zbieranie bowiem materiału nie miało na celu poszczególnych form zwierzęcych lub innych celów badawczych, ale jaknajszersze zapoznanie się z dostępną fauną miejscową. Stąd i między studentami nie było nigdy nieporozumień na tle wyłączności badań.

Korotniew powitał mnie krótko:

— Przybyła pani, miejsce czeka! — poczym wrócił do swego mikroskopu.

Poszłam tedy do ogólnej pracowni, gdzie istotnie przy wielkim stole pod oknem niezajęte było środkowe miejsce. Na prawo i na lewo pracowało dwóch mężczyzn: pewien nieznan mi Amerykanin i mój genewski kolega Bułgar. Przy stole za mną siedziało dwóch Rumunów. Przywitałam się serdecznie z rumuńskim kolegą, drugi sam mi się przedstawił. Było nas więc w sali pięcioro, w tym cztery narodowości, trudno o bardziej kosmopolityczne towarzystwo. I oto prawdziwe braterstwo ludów w obliczu naukowych przyrządów!

Sala prócz dwóch stołów pod oknem wielkim na całą szerokość i wysokość ściany miała wiszące i kominek, na którym się nigdy nie paliło, było też tu dobrze zimno. Wielkie okno zbierało wprawdzie obfite, ciepłe promienie kwietniowego, bądź co bądź południowego słońca, ale zimne noce kradły przez to samo okno zdobyc dnia.

Jeszcze w kilkanaście lat później, kiedy z przyjaciółką przyjechałam do Nicei i w gorącym dniu 1 stycznia spacerowałam nad brzegiem morza, poznał mnie ktoś i powitał, przypominając sobie starą fotografię z Vogtem i Korotniewem na zoologicznej stacji!

W ostatnich latach stacja w Ville-Franche upadła. Pisał mi o tym dyrektor stacji w Banyuls-sur-Mer, donosząc jednocześnie o przygotowującej się uroczystości 50-lecia powstania stacji i serdecznie zapraszając. Niestety, Warszawa trzymała mnie wtedy mocno i pojechać nie mogłam.

Dr. Wanda Szczawińska



W dniach 30 i 31 marca odbyła się w lokalu Ligi Morskiej Konferencja prezesów i sekretarzy okręgów. Na zjeździe przewodniczył pułk. ob. Kiryłuk, Prezes Zarządu Tymczasowego w obecności wiceprezesa wojewody Szudańskiego i posłanki M. Jaszczukowej, przedstawiciela Ministerstwa Żeglugi Komandora Jabłońskiego i licznych gości.

Omawiano kwestie usprawnienia pracy organizacyjnej, szerokiego udziału czynnika społecznego w sprawach morskich, kształcenia młodzieży, wczasów robotniczych, wydawnictw i odczytów, wreszcie przystąpiono do omówienia organizacji Święta Morza.

Zjazd odbył się w atmosferze wielkiej serdeczności i życzliwości wzajemnej i przyniósł wiele pięknych projektów i planów, które omówimy szerzej w następnym numerze.



Sprawa Zalewu Świeżego

Sprawa przynależności resortowej rybałstwa na Zalewach Świeżym i Szczecińskim przybrała ostatnio formy zagrażające rozwojowi naszego rybołóstwa morskiego. Ustawa rybacka, obowiązująca na tych wodach (z roku 1916 i 1921), określiła wyraźnie Zalew Świeży, Szczeciński i odcinek Martwej Wisły, jako wody przybrzeżne. Z tego tytułu nadzór rybacki na Zalewach wykonuje Główny Morski Urząd Rybacki.

Przyczyny natury gospodarczej i administracyjnej całkowicie uzasadniają ustalony porządek prawny, który wynika zresztą z wieloletnich doświadczeń rybackich na tym terenie. Zalewy znajdują się w rejonach, podlegających administracji Urzędów Morskich i trudno byłoby wyłączyć rybołóstwo z jednolitej całości organizacyjnej wybrzeża. Z drugiej strony, rybołóstwo na Zalewach, pomimo słodkowodnego charakteru wód i rybostanu, jest rybołóstwem morskim. Rybacy łowią zarówno na morzu otwartym jak i na Zalewach i oddzielenie rejonów eksploatacji byłoby niemożliwe. Wobec tego, że osady rybackie rozrzucone są przeważnie na wewnętrznych wybrzeżach Zalewów — inny układ organizacyjny wykluczyłby całkowicie możliwość kontroli połowów i ochrony rybostanu.

Tymbardziej dziwnym staje się na tle wymienionych racji prawnych, gospodarczych i administracyjnych postępowanie Wojewódzkiego Urzędu Ziemińskiego w Gdańsku, który a priori uznawszy Zalewy za wody śródlądowe, od pewnego czasu wprowadza tam swój porządek administracyjny, rugując dotychczasowych użytkowników wędzarni rybnych, ścigając rybaków, uprawnionych przez Główny Morski Urząd Rybacki do połowów i wydzierżawiając wody i obiekty przemysłu rybnego na własną rękę.

Polityka na wybrzeżu musi być jednolita, tymbardziej, że jednym z naczelnych haseł państwowych

jest jaknajszysza budowa licznej floty rybołóstwa morskiego i wyszkolenia rybaków. Zalewy stanowią tu najwygodniejszą bazę dla szkolnictwa i praktyki rybałstwa morskiego.

Zresztą Zalewy są najlepszym terenem praktyki dla młodych kadr naszych rybaków morskich, zanim oni nabiorą rutyny i zdobędą środki na połowy przybrzeżne i dalekomorskie. Administracyjnie więc i gospodarczo nie da się oddzielić Zalewów od pracy rybołóstwa morskiego i Urzędów Morskich.

Do tego sprawa ochrony rybostanu słodkowodnego przez Morski Urząd Rybacki nie może podlegać kwestii. Urząd ten przed wojną prowadził ścisłą ochronę ryb w Zatoce helskiej, a wylęgarnia ryb w Pucku zarybiała obszary pojezierza pomorskiego sieją. W Zalewach racjonalna ochrona i eksploatacja rybostanu doprowadziła do stałego zwiększania się cyfry połowów (w Zalewie Świeżym połowy wzrosły w ciągu 4 lat przedwojennych prawie o 40%), jak widać Morski Urząd Rybacki ma wszystkie warunki dla racjonalnego dozoru administracyjnego i rybackiego wód Zalewów.

Tymczasem spór o kompetencje trwa i pomimo, iż oparł się o najwyższe władze rybałstwa Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych i Główny Urząd Morski — do dziś nie jest rozstrzygnięty.

Chaos wzrasta i paraliżuje zarówno pracę rybaków, jak i przemysłu rybnego. Dwa rybackie ośrodki dyspozycyjne, dwa spierające się o kompetencje urzędy państwowe — to trochę zadużo na jednym odcinku pracy rybałstwa, który nie należy do najłatwiejszych ani ze względu na bezpieczeństwo, ani na środki materialne, stojące do dyspozycji pionierów rybołóstwa. Ostatni czas na zakończenie tych sporów.

Zalewy Szczeciński i Świeży muszą stać się kolebką polskiego rybołóstwa morskiego i terenem szkolenia kadr rybaków morskich.

Józef Gruda

Leon Bukowiecki

Najcenniejsze filmy morskie

Nie ulega wątpliwości, że film dźwiękowy przyczynił się wydatnie do ilościowego i jakościowego zwiększenia tematów morskich w dziełach filmowych. Takie efekty dźwiękowe, jak granie wielkich maszyn okrętowych, jak grzmot armat, jak syreny okrętowe, stanowiły znakomitą atrakcję dla scenarzystów filmów dźwiękowych.

W pośród wielkiej ilości obrazów morskich dominującą rolę odgrywa produkcja amerykańska. Filmy amerykańskie nie zawsze wykazać się mogą psychologicznym i ciekawym scenariuszem, natomiast technika i zaangażowany w produkcji kapitał — spisują się bez zarzutu. Dla tego amerykańskie filmy mor-

skie bez względu na to, czy dotyczą historii, czy marnów, czy współczesnej wojny, znajdują na obu półkulach entuzjastycznych widzów.

‘Spośród obrazów historycznych na pierwszy plan wysunęły się dwa niezapomniane dramaty morskie: „Bounty“ (Ch. Laughton i Clark Gable) oraz „Kapitan Blood“. Oba te filmy, odtwarzające wiernie pewną epokę, wyreżyserowane kulturalnie i popisowo zagrane, należały do największych sukcesów przedwojennych sezonów filmowych.

Bezpośrednio za nimi wymienić trzeba wspaniałe filmy, poświęcone bohaterstwu marynarki w czasie

wojny światowej. Tutaj na czele kroczy potężny dramat psychologiczny p. t. „Dziś żyjemy“, w którym popisowe role zagrali Gary Cooper i Joan Crawford. Niezapomnianym filmem jest też „A. L. 14 zatonała“, w którym dwaj kapitanowie (Walter Huston i Robert Montgomery) wykazują własnym bohaterstwem, jaki powinien być marynarz w czasie wojny.

Wielkie manewry floty amerykańskiej były także nieraz tematem nieprzeciętnych filmów, z których zapamiętaliśmy wspaniały obraz lotniczo-morski „Pogromcy przestworzy“ oraz ciekawy dramat p. t. „Szatan zazdrości“, w którym role główne odegrane były popisowo przez Ch. Laughtona, Gary Coopera i Talulę Bankhead.

Osobną pozycję w dziedzinie filmów morskich zajmuje „Huragan“, w którym doskonałość techniczna zdjęć szalejącego orkanu, który zmiotł z powierzchni ziemi całą wyspę, rywalizowała z dość banalną niestety treścią.

Inne kraje, nie mając amerykańskich możliwości technicznych, tworzyły jednak chętnie filmy morskie, z których większość także należała do bardzo udanych dzieł ekranu.

Francja pokazała nam ciekawy film z niedalekiej przyszłości o pływającej wyspie — bazie na oceanie p. t. „I. F. 1 nie odpowiada“, poza tym „Markizę Yorisakę“, w którym to filmie coprawda dość błado wypadła bitwa pod Cuszimą. Do niezłych filmów morskich należała „Alarm“ reż. Marcela l'Herbier. Piękne zdjęcia morskie pokazano nam w przeglądzie potęgi Francji p. t. „Francja czuwa“.

Znakomity reżyser radziecki S. Eisenstein dokonał przewrotu artystycznego w dziedzinie filmu swym obrazem p. t. „Pancernik Potiomkin“. Był to więc obraz morski, ale dzisiaj pamięta go tylko niewielu specjalistów filmowych, którzy mieli okazję podziwiać to niezwykle dzieło. Dalsze morskie filmy sowieckie, to „My z Kronsztadu“, następnie świetny film dokumentarny „Czeluskin“, ostatnio „Kurhan Małachowski“.

Angielska produkcja filmowa przed wojną nie mogła się poszczycić dobrym filmem morskim, co, jak na kraj marynarzy, jest mało zrozumiałe. Dopiero w czasie wojny Anglia pośpieszyła naprawić swój błąd. Jeden z filmów „Na czym służymy“ jest już sprowadzony do Polski, drugi „Morze Północne“ opiewa walkę małej floty brytyjskiej z niemieckim krążnikiem „Brandenburg“, który tonie po dłuższej walce. Oba filmy mają duże walory kinematograficzne, ale nie równają się filmom amerykańskim.

W Polsce było też kilka prób filmów morskich, ale trzeba otwarcie stwierdzić, że wypadły fatalnie, zupełnie mijając się z celem. Są to: „Wiatr od morza“, nieudolna przeróbka utworu Żeromskiego, „Strasza noc“, film równie zły, jak powieść, na której oparto scenariusz i „Symfonia Bałtyku“ — nieśmiertelny kicz naszej przedwojennej produkcji. Była jednak jedna pozycja, która służyła polskiej propagandzie poza granicami kraju: wspaniały reportaż z rejsu „Daru Pomorza“... nakręcony przez ameryk. wytw. „Fox Film“.

Ostatnia wojna dała scenarzystom amerykańskim znakomite pole do popisu, to też powstały niezapomniane filmy morskie, które wyświetlają z wielkim powodzeniem... kina w Berlinie (to bynajmniej nie przesada, a stwierdzony fakt).

Do takich filmów należy „Konwój do Rosji“, dramatyzacja zdarzeń prawdziwych, walka z „wielczymi stadami“ niemieckich łodzi podwodnych i zakończenie: przybycie do Murmańska. Innym wspaniałym filmem jest epopea wielkiej łodzi podwodnej p. t. „Przeznaczenie do Tokio“. Łódź otrzymała zadanie: sfotografować przebieg nalotu superfortec na stolicę Japonii. Rozkaz został wykonany, ale lotnictwo japońskie wykryło łódź, która tylko dzięki niesłychanemu poświęceniu załogi z ciężkimi stratami powróciła do bazy.

Inny piękny film, to historia okrętu-szpitala p. t. „Aniołowie Miłosierdzia“. Część akcji filmu rozgrywa się w twierdzy Corregidor, w smutnych dniach, gdy małe oddziały amerykańskie musiały kapitulować przed zorganizowanym najazdem japońskim.

Wreszcie najciekawszy obraz, to „Lotniskowiec X“. Po katastrofie pod Pearl Harbour kapitan lotniskowca otrzymuje rozkaz: „Unikać bitew, udawać zupełne rozproszenie i dezorientację floty“. Można sobie wyobrazić, jak przyjmuje taki rozkaz ambitna załoga lotniskowca. Mimo to wszyscy dokładnie wykonują zadanie, dzięki temu niespostrzeżenie skoncentrowana flota amerykańska zadaje Japończykom pierwszą klęskę na wysokości wysp Mariańskich.

Te wojenno-morskie filmy amerykańskie są wystawione z wyjątkową starannością. W obsadzie widzimy najlepszych aktorów i aktorki, kierownictwo zdjęć powierzono znanym reżyserom. Nic więc dziwnego, że wyniki są olśniewające i że filmy wymienione od kilku miesięcy nie schodzą z ekranów Londynu i Paryża.

Leon Bukowiecki

Kronika angielska

Największe stocznie brytyjskie znajdują się w Szkocji, grupując się na brzegach rzeki Clyde. Mało kto zdaje sobie sprawę, że bezpieczeństwo i produkcja morska Narodów Zjednoczonych zależała w czasie wojny od produkcji i bezpieczeństwa tego małego skrawka małej wyspy. Wspaniałe estuarium (lejkowate ujście) rzeki Clyde jest jednym z największych naturalnych portów świata. Reda ta miała wyższość nad Mersey: większą powierzchnię kotwiczenia, większą odległość od baz bombowców niemieckich, wreszcie ogromne możliwości budowania i naprawy okrętów.

Najstarsza ze stocznii u ujścia Clyde, to Scott's Shipbuilding & Engineering Co., założona w roku 1711. Ponad sto lat liczy sobie firma Dennys of Dumbarton, założona przez Williama Dennysa w roku 1844. Wreszcie w 1850 roku powstała firma Stephena. We wszystkich trzech firmach pracują potomkowie założycieli, angielski

skie budownictwo okrętowe liczy całe dynastie pracowników. Stocznie nad Clyde wypuszczały w latach wojennych około miliona ton rocznie, a blisko trzecią część tej ogromnej produkcji Anglia zawdzięcza firmom, gdzie pracują generacje wytrwałych i inteligentnych inżynierów.

Około 30 statków handlowych na wszystkich wodach świata jest wyprodukowane na angielskich stoczniach, które i teraz mają już zamówień na dwa lata. Zamówienia te pochodzą z Francji, Belgii, Holandii, Polski, Portugalii, Norwegii, Islandii i Argentyny. Brytyjcy stocznicy za dobrze pamiętają okres fałszywej prosperity po poprzedniej wojnie światowej, żeby, jak wtedy, przyjmować zamówienia na 10 lat naprzód.

Największe bazy pilotów okrętowych znajdowały się kiedyś w Sewilli na południu Hiszpanii, by wskazywać drogę do Indii, nie było to jednak wcale bezpieczne zajęcie, bo pilot, który zmylił drogę i naraził okręt na straty, bywał z miejsca zastrzelony przez kapitana „dla przykładu”. Za czasów Henryka VIII powstała w Anglii korporacja pilotów t. zw. Trinity House, która obecnie ma swoje biura w Londynie, niedaleko Tower. Zarobki pilotów są olbrzymie, gdyż otrzymują oni procent od ładunku. I tak niedawno zmarł jeden z pilotów z Gravesend, pozostawiając 50 tysięcy funtów majątku, zarabiał on rocznie około 2 tysięcy funtów. Ale i inni piloci u ujścia Tamizy zarabiają około 950 funtów rocznie, co świadczy najdobitniej o olbrzymim ruchu towarów, które wchodzą i wychodzą z Anglii drogą wodną głównej rzeki. Pilotów tych jest 74. Wspomnijmy, że funt angielski jest wart obecnie około 800 złotych i westchnijmy z cicha! Ale jeszcze większe sumy zarabiają piloci na kanale Sueskim, albo Panamskim i na zdrażliwych wodach ujścia Hudsonu do zatoki nowojorskiej, albo rzeki Św. Wawrzyńca przy Quebec czy Montrealu. Sądząc po tamtych, będą to już pewno sumy astronomiczne.

Od września 1939 roku brytyjskie warsztaty reparacyjne doprowadziły do stanu użyteczności statki handlowe rozmaitych narodów o wyporności ogólnej około 250 milionów ton. W ten sposób ogromne ilości statków handlowych rozmaitych typów i klas od okrętów pasażerskich do małych kutrów rybackich, od wielkich szalup do małych, przybrzeżnych trampów o napędzie parowym, motorowym czy elektrycznym — są znowu gotowe do służby.

(mewa)

Kronika włoska

Ostatni numer 1945 roku włoskiego wydawnictwa Ministerstwa Marynarki „Rivista Marittima” zawiera cały szereg interesujących artykułów i opracowań o nieprzedawnionej aktualności. Nasze odcięcie od świata na przeciąg lat siedmiu sprawia, że tymbar-

dzie spragnieni jesteśmy nowin z szerokiego, obcego widnokregu.

Na pierwszej stronie znajdujemy fotografię i wspomnienie, poświęcone generałowi Francesco Rotundi, który zgasł w dniu 25 października 1945 roku, a miał wielkie zasługi dla organizacji marynarki wojennej Italii. W artykule, który potem następuje, przeprowadzone są rozważania — nie związane najściślej z gospodarką morską — na temat energii atomowej. W konkluzji autorzy piszą: „Jesteśmy więc zapewne w epoce przejściowej, w czystym średniowieczu, oczekuje nas nowe Odrodzenie”. Oby!

Artykuł następny, opracowany przez G. Bernardiego, przynosi rozważania na temat Narodów Zjednoczonych i ich polityki kolonialnej.

P. Fortini rozpatruje sytuację floty światowej po wojnie i strat, jakie ona poniosła. Jeżeli straty ubiegłej wojny światowej w okrętach handlowych alianckich i państw neutralnych wyniosły ponad dwanaście milionów groston, to straty te w wojnie obecnej jednie podczas 68 miesięcy od inwazji Polski wyniosły dwa razy tyle (według oficjalnych statystyk brytyjskiej admiralicji), bo aż 21.140.000 groston. Mimo to stan liczebny flot poszczególnych narodów wzrósł ogromnie, rozpoczynając choćby od Stanów Zjednoczonych, które od roku 1939 pięć razy pomnożyły swój tonaż. Na długie lata Niemcy i Japonia zostały pozbawione floty handlowej, która zostanie rozdzielona między zwycięskie narody. A jaki będzie los Włoch, zapytuje się z niepokojem autor — i dodaje: „fach proroka, zawsze ciężki, tym trudniejszy jest w czasie niepewnym, jak dzisiaj!”.

W ładnym opracowaniu „Dwóch rad wojennych” przypomniano radę wojenną, jaką zwołał admirał Nelson na pokładzie Victory w dniu 8 października 1805 roku przed zwycięstwem pod Trafalgarem i radę zwołaną w tym samym czasie przez Villeneuve’a na pokładzie Bucentaura. Autor przeciwstawia wspianą ducha jedności i braterstwa jaki umiał utrzymać Nelson kłótniom i nieporozumieniom taktycznym w łonie jego wrogów.

Następny artykuł przynosi „Krótką historię regimentu San Marco”, począwszy od jesieni roku 1917, kiedy powstała Brygada Morska, aż do 8 września 1943 roku. Posłuchajmy autora G. Cruciani: „Wszystko, co generacje budowniczych i żołnierzy, artystów i poetów, uczonych i świętych zbudowało poprzez wieki na ziemi włoskiej — miało być zmiecione z powierzchni ziemi w walce z ex-aliantem, dziś odwiecznym wrogiem, Niemcem. Jeśli w historii Włoch jesień 1917 roku była groźbą, to tragiczny wrzesień 1943 roku stał się śmiertelną rzeczywistością”. I oto „od Cassino odbudowana zastała tama na Piave, by raz jeszcze stawić opór teutońskiemu barbarzyństwu”. Jaka szkoda — myśli sobie czytelnik — że to tak nie było od początku! Między wspomnieniami Brygady Morskiej znajduje się w artykule wzmianka, jak po przygotowaniu ataku na pozycje nieprzyjacielskie na rzece Cesano, Brygada została odkomenderowana do Zony Gubbio-Ferraro, a na jej miejsce przysły wojska polskie.

Sprawy wychowania morskiej młodzieży włoskiej zajmują dalsze miejsce: Ugucione Scroffa chciałby, żeby do Szkoły Morskiej i Akademii Marynarki dołączy prawdziwy i odpowiedzialny Uniwersytet Wiedzy Morskiej na wzór kolegów amerykańskich.

Numer zamykają sprawozdania z książek, „Bitwy kalabryjskiej“, napisanej przez kom. Stetta i z dzieła Gariboldiego „Follie delle Folle“, zawierającego historię społeczną i polityczną drugiej wojny światowej. Książka gen. Gariboldiego poświęcona jest młodzieży włoskiej.

(blok)

KRONIKA

SPRAWA POWROTU POLSKICH STATKÓW MORSKICH

Polska misja morska w Londynie złożyła w admiralicji brytyjskiej formalne żądanie zwrotu statków motorowych „Lewant II“ i „Lewant III“, o pojemności 3.000 BRT każdy, które w chwili wybuchu wojny znajdowały się na stoczni belgijskiej, budowane na zlecenie towarzystwa „Żegluga Polska“. Statki miały być dostarczone w połowie roku 1940 dla obsługi polskiej linii lewantyńskiej, ale zostały zarekwirowane przez niemiecką marynarkę wojenną i obecnie znajdują się pod kontrolą brytyjskiej marynarki wojennej.

Z Niemiec przybył do Gdyni duży holownik, zwrócony Polsce, jako nasza własność przedwojenna. Statek ten należał przed r. 1939 do przedsiębiorstwa „Żegluga Polska“ i pod nazwą „Jadwiga“ utrzymywał komunikację pasażerską między Gdynią a Hellem i Jastarnią. Niemcy przebudowali statek na holownik i w r. 1945 uprowadzili na zachód, skąd go obecnie rewindykowano.

Po raz pierwszy po wojnie z Anglii do Gdyni przybył statek „Żegluga Polskiej“ s/s „Wilno“, przywożąc ładunek konserw mięsnych i wyposażenia szpitalnego. W marcu spodziewany jest również pierwszy po wojnie przyjazd statku „Hel“ z Anglii.

ZATOPIONE PAROWCE

W czasie czynnego udziału Polskiej Marynarki Handlowej w inwazji alianckiej na Włochy, we wrześniu 1943 r. zostały zatopione w porcie Bari dwa polskie parowce: s/s „Puck“ o pojemności 1065 BRT, oraz s/s „Lwów“ o pojemności 1409 BRT. Obecnie przeprowadzane są badania, co do możliwości podniesienia wraków i ewent. ich wyremontowania. Jedno z włoskich przedsiębiorstw ratowniczych zaoferowało w tej sprawie swe usługi.

ODBUDOWA FALOCHRONÓW PORTOWYCH

Falochrony portowe w Gdyni zostały niemal zupełnie zniszczone przez wysadzenie w powietrze, w Gdańsku zaś poniosły niewielkie uszkodzenia. Odbudowa 700 metrów bież. falochronu głównego przy wejściu do portu w Gdyni, zabezpieczające port przed niszczącym działaniem fal morskich — stanowi inwestycję niezbędną i niecierpiącą zwłoki. Będzie ona stanowić zaledwie 25% całości falochronów, które muszą być odbudowane w Gdyni. Prócz tego w Gdyni nastąpić ma odbudowa około 200 metrów bież. falochronu basenu rybackiego, gdyż w obecnym stanie niemożliwe jest korzystanie z basenu przy burzliwej pogodzie.

W Gdańsku falochrony zostaną odbudowane całkowicie. Wyżej wymienione inwestycje wchodzi w skład planu robót Biura Odbudowy Portów na rok 1945.

ODBUDOWA NAJWIĘKSZEGO MAGAZYNU W PORCIE GDAŃSKIM

Główny Urząd Morski przejął od BOP'u magazyn Nr 1, znajdujący się w Wolnej Strefie portu gdańskiego, o powierzchni 10.000 m², przy czym obecnie oddano 6.000 m. sześć. — a 4.000 m. sześć. odbudowane było już w październiku. Żelazo-betonowy szkielet magazynu nie uległ zniszczeniu.

W odbudowie znajduje się następny magazyn o pow. 6.000 m², po tej samej stronie strefy.

Przeprowadza się remont elewatora zbożowego Nr 2, wbudowanego w 1938 roku i należącego przed wojną do Rady Portu. Elewator był wyposażony w nowoczesniejsze urządzenia do przeładunku i składowania ziarna.

W związku ze spodziewanymi transportami zboża kanadyjskiego w ramach dostaw UNRRA, Główny Urząd Morski i „Społem“ czynią starania o zwolnienie elewatora, zajętego narazie przez wojska radzieckie.

W lutym ukończono remont dźwigu mostowego Nr 3 w Basenie Górniczym portu gdańskiego, co wpłynęło na dalsze usprawnienie prac przeładunkowych.

STACJA PILOTÓW W SWINUJĘCIE

Szef Stacji Pilotów w Szczecinie udał się do Swinoujścia w celu zorganizowania tam stacji pilotów i przysyłego pilotażu na trasie Swinoujście — Szczecin.

PAŃSTWOWE PRZEDSIĘBIORSTWO SPEDYCYJNE

Zgodnie z zarządzeniem Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego zostało powołane do życia państwowe przedsiębiorstwo spedycyjne pod nazwą „Polska Bandera Sp. z o. o.“, z siedzibą w Gdyni i oddziałem w Gdańsku. Na początek swej działalności nowe przedsiębiorstwo przejęło wszystkie czynności spedycyjne, jakie w związku z rozładunkiem towarów UNRRA prowadziła opuszczona firma „Warta“, pozostająca w zarządzie Zjednoczenia Przedsiębiorstw Portowych.

*

Wyszły z druku nowe serie pocztówek propagandowych Ligi Morskiej z widokami wybrzeża.

I seria Szczecin — port Odry. II seria Gdańsk odzyskany, to klucz do dobrobytu Narodu. III seria Eksport bogactw węglowych wzmacnia bilans handlowy Polski. IV seria Bitwa pod Oliwą 1627 — dowód naszej sprawności morskiej. V seria Hel — Port rybacki. VI seria Kołobrzeg — fragment portu rybackiego. VII Postomin — molo i plaża. VIII Elbląg — kanał przemysłowy.

Pocztówki w cenie 1 zł. 50 gr. za sztukę są już do nabycia we wszystkich Urzędach Pocztych.

*

Administracja Wydawnictw Ligi Morskiej prosi przesyłających pieniądze na prenumeratę czasopism o wyraźne podawanie celu wpłaty.

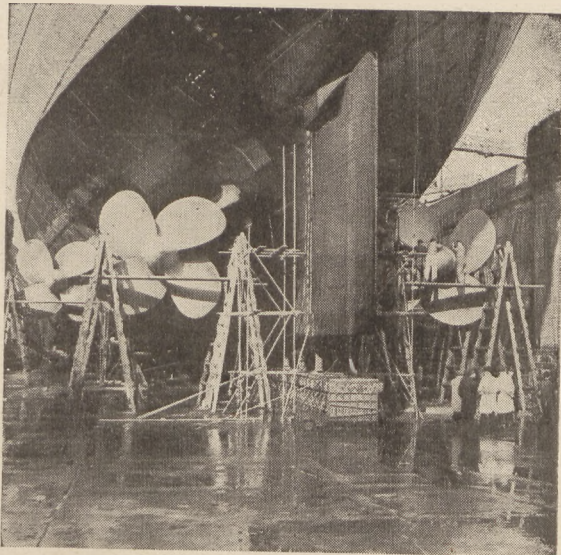
KONFERENCJA W MIN. ŻEGLUGI

W rocznicę objęcia polskich portów Gdyni, Gdańska i Szczecina, która przypada na marzec i kwiecień — odbyła się w dniu 20.III b. r. konferencja prasowa w Ministerstwie Żeglugi i Handlu Zagranicznego. Dyrektor Departamentu Morskiego, Jan Wojnar podzielił się z przedstawicielami prasy stołecznej źródłowymi wiadomościami, dotyczącymi całokształtu dotychczasowych osiągnięć i aktualnych zagadnień na odcinku morskim.

Na wstępie zazaczył, że zakres kompetencji Departamentu Morskiego znacznie się rozszerzył — obejmując, poza administracją portów i żeglugi, stocznie, zagadnienia szkolnictwa morskiego, sprawy rewindykacji i reparacyjne.



I dywizjon pancerny polski wyjeżdża z Anglii na kontynent.



Śruby i ster wielkiego okrętu transatlantyckiego.



Kolejno dowiadujemy się o wynikach działalności na odcinku portowym, gdzie stan odbudowy posunął się tak dalece naprzód, że porty nasze mogłyby już pracować dla tranzytu (dla Czech, Węgier itd.), gdyby było więcej dźwigów. Cyfry wywozu i przywozu też są wiele mówiące, gdyż np. przywóz za 6 miesięcy 1945 r., wyniósł 376 tys. ton towarów, gdy podczas dwóch tylko miesięcy bieżącego roku przywieziono już 310 tys. ton.

Następnie podano cyfry obrazujące budżet odbudowy portów, który na rok bieżący ma zawierać pozycję około 900 milionów zł — nie wliczając robót morskich, które będą musiały być wykonane przez którąś z firm zagranicznych.

Na odcinku podległym Departamentowi Morskiemu pracuje 13 tysięcy ludzi. Z kolei była poruszona sprawa rewindykacji, którą zajmuje się specjalna misja polska w Hamburgu i Berlinie. Uzyskano dotąd 8 holowników, niezbędnych dla prac w naszych portach.

Jeśli chodzi o kwestię reparacji — nasze straty zostały obliczone przez Komisję Odszkodowań Morskich na 300 milionów złotych przedwojennych. Mamy uczestniczyć w 15 proc. w reparacjach przyznanych ZSRR. i dopiero po ich uzyskaniu zorientujemy się jakie są nasze potrzeby w zakresie żeglugi.

Co się tyczy spraw floty handlowej dowiadujemy się m. inn., że Polska Misja Morska w Londynie bezporednio zarządza naszymi 3-ma towarzystwami żeglugowymi, których przewiezienie do kraju jest narazie niemożliwe, powodu nie uregulowania stosunków finansowych z Anglią i braku rezerw walutowych.

Mamy zamiar odbudować przedwojenne linie żeglugowe oraz wejść do konferencji żeglugowych, do których należeliśmy przed 39 r. i nowych, do których mamy teraz prawo, jako spadkobiercy Szczecińska i portów zachodnich.

Z. H.

Z życia Organizacji

OKRĘG POZNAŃSKI.

Ukończono 7-tygodniowy kurs teoretyczny żeglarski prowadzony przez mgr. E. Jankowskiego, sternika jachtowego żeglugi morskiej, członka Zarządu Obwodu Miejskiego L. M. Kurs liczył 100 uczestników, z których 50 uzyskało zaświadczenia wysłuchania kursu i będzie dopuszczonych do egzaminu na sternika śródlądowego z części teoretycznej. Po złożeniu egzaminu na sternika kandydaci zostaną przeszkoleni praktycznie na kursie nad jeziorem Kierskim. Łódź typu „Doris 17“ przewidziana do tego szkolenia jest w trakcie budowy w stoczni Z. W. M.

OKRĘG CZĘSTOCHOWSKI.

Na zebraniu w dniu 21 lutego b. r. powołano do życia zarządy Okręgu i Obwodu powiatowego oraz uzupełniono skład zarządu Obwodu miejskiego. Okręg liczy obecnie 4172 członków, zgrupowanych na terenie miasta w 14 Oddziałach i 8 Kołach szkolnych, a na terenie powiatu w 2 Oddziałach i I Kole

Odpowiedzi Redakcji

Jan R. Rabca, Wejherowo. Artykuł otrzymaliśmy, wykorzystamy.

A. W. w Pionkach. Nie zamieścimy.

Jan Lipowski, Jedlnia. Prośbę Pana dotyczącą prenumeraty przekazaliśmy administracji, w proponowanej dziedzinie prosimy o współpracę.

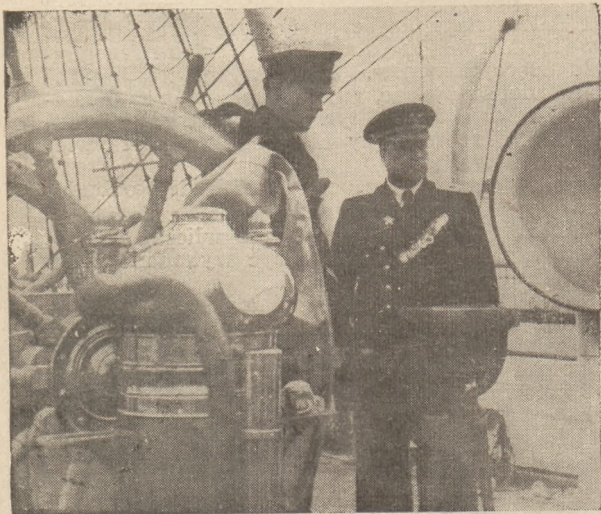
A. M., Poznań. Z propozycji nie skorzystamy.

Bohdan K. Tomaszewski. Otrzymał.

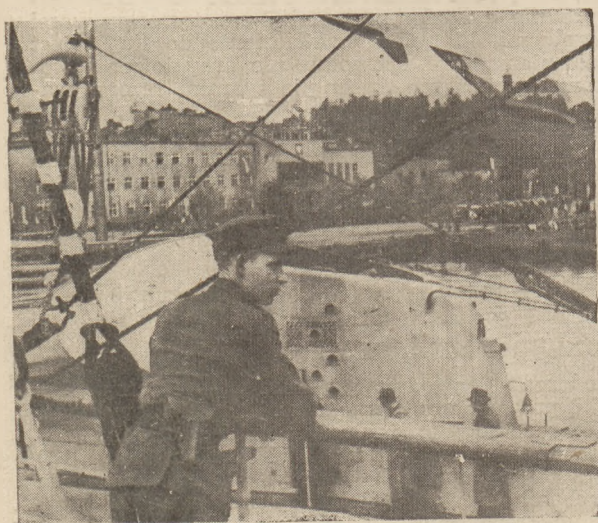
Lesław Keczub. Szkoła Morska w Gdyni.

Żychlin, Szkoła Powszechna. Istnieje antologia p. t. „Morze w poezji polskiej“ Zbigniewa Jasińskiego wydana w 1937 roku nakładem Głównej Księgarni Wojskowej. Koła szkolne mogą prenumerować „Morze“ po cenie niższej 7 zł miesięcznie. Prosimy o dokładny adres.

Czyszczenie broni maszynowej na O. R. P. „Błyskawica“



Konradmirał Abramow zwiedza „Dar Pomorza“.



W porcie wojennym na Oksywiu.



O. R. P. „Piorun“.

MORZE

**MIESIĘCZNIK
LIGI MORSKIEJ
REDAKCJA I ADMINISTRACJA
WARSZAWA
UL. WIDOK 10**

Wydawca: Biuro Zarz. Główn. L. M.
Warszawa, Widok 10. T. 86-210.
Redaktor naczelny Wanda Melcer
przy współpracy Kolegium.
Rys. i układ graficzny W. Siwierski.
Konto P. K. O. I 1020.

TREŚĆ:

Antropologia polskiego wybrzeża Bałtyku — prof.
dr. Jan Mydlarski Uniw. M. Curie Skłodow-
skiej w Lublinie. *

Rybołówstwo morskie — Józef Teresiński. *

Jedziemy na obóz — Marian Cichy. *

Upadek Indii Holenderskich — Jerzy Pertek. *

Artyści żeglarze — dr. Aleksander L. Godlewski. *

Eugeniusz O'Neill — Kazimierz Czachowski. *

Naręcz czterowerszy — Ta-
deusz Kotarbiński. *

Studentka z roku 1890 — Dr.
Wanda Szczawińska. *

Najcelniejsze filmy morskie—
Leon Bukowiecki. *

Sprawa Zalewu Świeżego —
Józef Gruda. *

Kronika angielska—(mewa). *

Kronika włoska — (blok). *

Kronika wybrzeża. *

Konferencja w Min. Żeglu-
gi. *

Z życia organizacji.