

MORZE



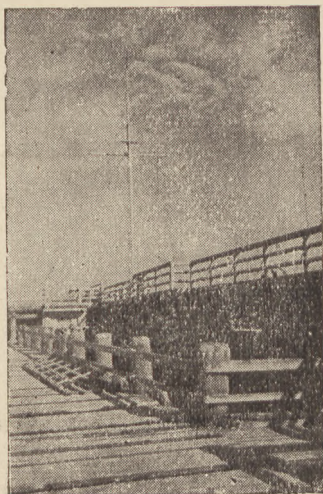
CZERWIEC 1946



Niemiecki krążownik „Schleswig-Holstein“, który w tej wojnie dał pierwsze strzały w stronę naszych portów, dziwnym zbiegiem okoliczności leży obecnie w porcie gdyńskim, który zamierzał zniszczyć. Oto rozbite żelastwo śmierci, ślad stopy najeźdźcy, a oto nadbrzeżny Sopot,



który żyje już tak intensywnie, a który tu oglądamy jeszcze w stadium ruin. Grupa robotników uprzęta gruz w ulicach miasta, inni pracują nad samym morzem, przygotowując cumy, na których staną



polskie okręty, inni idą z narzędziami do prac przeładunkowych, A oto kuter, który powstaje na naszej stoczni i moło, które czeka niecierpliwego kroku pasażerów. (Fotografie na okładce, 2 str. i ostatniej z Wytw. Film. W. P.).

REFERENDUM A LIGA

Mieliśmy w tym roku szumnie i świetnie, wyjątkowo świetnie i szumnie, obchodzić Święto Morza, chcieliśmy się postarać, żeby to wypadło tak, jak nigdy nie bywało i żeby wielkość naszej radości była proporcjonalna do wielkości naszego wybrzeża. Tymczasem manifestacja nasza tegoroczna musi wypaść inaczej, inna, że tak powiem, dziedzina naszej duszy musi w niej przyjść do głosu. To nie żywiołowa radość, która mogłaby się objawić w zabawach, w obchodach, akademiach, sztafetach, zawodach sportowych, czy teatralnych przedstawieniach. Teraz musimy wykazać zrozumienie.

Krajowa Rada Narodowa wyznaczyła na dzień 30 czerwca termin referendum ludowego. Cała Polska, wszyscy jej obywatele, którzy mają lat 18 ukończonych, wypowiedzą się na temat naszych przemian geograficznych i ustrojowych, dadzą potężny wyraz swojej woli do rowego życia. Między tymi obywatelami znajdują się i setki tysięcy członków Ligi Morskiej, którzy już tym samym, że uważali za stosowne stać się członkami naszej odrodzonej organizacji, manifestują swoje zrozumienie dla wielkiego zagadnienia, które stoi przed naszym pokoleniem, zagadnienia naszych granic zachodnich.

Ale sprawa Odry i Nysy wiąże się ściśle ze wszystkimi innymi sprawami, których aktualność jest obecnie paląca, nie jest ona odosobniona i wydzielona z rzeczywistości, która nas otacza. Bujność i rozmach naszej zachodniej granicy, masa jej i bogactwo, jej piękny kształt na mapie i te pięćset miast i miasteczek, które się tym kształtem zamykają — nie spadły nam z nieba. Człowiek ma już to do siebie, że zbyt łatwo przyzwyczajają się do rzeczy dobrych, złych chętnie zapomina, a objaw ten, wynikający z głębokich przyczyn psychologicznych, nazywa „krótką pamięcią“. Otóż i my zapomnieliśmy już całkowicie, jak sprawa tych granic wyglądała jeszcze rok temu, zapomnieliśmy sprawę Szczecina, która poruszana była w poprzednim

numerze „Morza“, i trzykrotnego naszego do tego miasta powrotu, gdzieś nam się w pamięci zawieruszył dreszcz, który długie miesiące uciskał nasze serca, kiedy ten Szczecin to zbliżał się, to oddalał od naszych wyciągniętych rąk, kiedy to w gorączkowej atmosferze oczekiwania ważyły się nasze szanse. Czyż to jednak aż rok wstecz potrzeba sięgać? Ileż tygodni minęło od czasu, kiedy łowiliśmy przez radio złowrobną mowę w Fulton?

Musimy zdać sobie wyraźnie sprawę: to rozumna polityka naszego rządu wywalczyła nam pięćsetkilometrowe wybrzeże i ten „zachód“, którym tak się teraz pyszimy, a raczej, który tak już wrósł w cały nasz państwowy i gospodarczy organizm, że sobie Polski bez niego nie możemy wyobrazić. Trafnie zawarte słowiańskie sojusze, a przede wszystkim ścisły sojusz ze Związkiem Radzieckim, zapewniły nam to szerokie oparcie, bez którego nasze pretensje do ziem, które będąc kiedyś dziedzictwem Krzywoustego, stanowiły jednak ostatnio część integralną Niemiec — byłyby tylko na niczym nie opartą mrzonką.

Żołnierz radziecki nie tylko zdobył te ziemie, walcząc u boku polskiego żołnierza. Żołnierz radziecki walczył o te ziemie karabinem, a rząd Związku Radzieckiego walczył o nie na terenie międzynarodowych umów. Wszyscy ci, którzy pragną, by ziemie zachodnie pozostały przy Polsce na zawsze, a nie ma przecież innych wśród nas — muszą popierać rozumną i słuszną politykę swojego rządu i muszą być zwolennikami sojuszu polsko-radzieckiego.

Tymczasem z wielką radością możemy stwierdzić fakt o tyle przynajmniej zastanawiający, o ile naturalny: fakt wtórnej jakby migracji ku zachodnim terenom. Kiedy rok temu — w czerwcu — odbywałam objazd naszych odzyskanych ziem, mogłam zaobserwować wielki,

żywiłowy pęd w tym kierunku. Drogi były zapchane wozami, samochodami, ba, ręcznymi wózkami, była to ogromna, masowa „wędrownika ludów“, które, gnane jakby tajemną jakąś siłą, ruszyły ze swoich dotychczasowych leży. Gnał ich entuzjazm, ciekawość, zachwyt i wiele innych irracjonalnych przyczyn, które źródło swoje miały w czystym uczuciu.

A potem przyszła taka chwila, kiedy ten pęd zahamował się, przygasał, opustoszały szerokie drogi, te same kapryśne odczucia, które podniosły falę, teraz wstrzymały ją w pędzie i rzuciły ku znanym łądom z powrotem. Jednych zrzuciła pustka, drudzy zawiedli się w oczekiwaniach, trzeci zateśknili, inni obejrzeli wszystko dokładnie i niczego więcej nie byli ciekawi. Tych powstrzymali krewni, innych bałamutne wieści.

I przyszła nowa wiosna i odtajała zamarzała — zdawałoby się — rzeka. Drogi na zachód znów zaroily się ludźmi, a nawet możemy to już teraz potraktować jako metaforę, bo jest doskonała komunikacja kolejowa ze wszystkimi portami i miastami zachodu. Ale teraz przyczyny są inne. Już nie ta pałaca ciekawość, bo ciekawscy wszystkiemu się napatrzyli. I nie serce: bije ono równiej, nasycone. Więc już teraz rozumna, opanowana wola, bo i te ziemie tak są teraz przez nas zagospodarowane, że każdy bez omyłki znajdzie to, czego szuka i wie, czego mu

szukać należy. Rok rozumnej, planowej pracy na tych terenach zrobił swoje.

W świątecznym, grudniowym numerze naszego pisma, składaliśmy czytelnikom, ba, samym sobie życzenia, utrzymania naszych zdobyczy. Pisaliśmy wtedy: „górujmy nad ludźmi małej wiary dobrem powszechniejszym, większym, dostępnym większej ilości ludzi!“ I teraz musimy to sobie powtórzyć. Nasz rząd, to pierwszy rząd powojenny i jako taki niesie na sobie — dla tych, których nie stać na właściwą cenę sytuacji i którzy nie umieją rozdzielić odpowiedzialności — wszystkie obciążenia lat wojny. Spójrzmy bez uprzedzeń!

Bo te i tym podobne sprawy zaprzętać nas będą całkowicie przy końcu czerwca i takie są przyczyny, dla których członek Ligi Morskiej na wszystkie trzy pytania referendum ludowego odpowie „tak“! Te są też przyczyny, dla których Święto Morza, z którym łączyliśmy tyle prześlicznych nadziei wycieczkowych i rozrywkowych, odbędzie się w tym roku w skromniejszych o wiele niż myśleliśmy początkowo rozmiarach i w innym terminie.

Jeżeli jednak samo święto obchodzić będziemy skromnie, to odpowiadając twierdząco na pytania referendum ludowego, mocniej i lepiej utrwalimy nasze morskie granice — sprawę, która nam jest najdroższa — niż w najbardziej szumnych i tłumnych obchodach.

Wanda Melcer

W związku z wyznaczonym na dzień 30 czerwca r. b. Referendum, „Święto Morza“, zgodnie z uchwa-



ła Prezydium KRN. z dn. 17.V.46 zostaje przesunięte na dnię 21—28 lipca 1946 roku.

Nasze okręty wojenne

Polska, rozbita niby w błyskawicznej wojnie podczas pierwszych starć z Niemcami, nie złożyła broni ani na lądzie, ani na morzu. Okręty nasze, zagnane do najdalszych portów świata burzą, która świat cały ogarnęła, przechodziły nieprawdopodobne koleje, roznosząc sławę polskiego imienia. Ich bohaterskie załogi dokonywały cudów przemyślności i odwagi w walce z wrogiem. Słusznie więc teraz społeczeństwo polskie dopomina się tych opowieści. Skłaniając się do ogólnych żądań, zwróciliśmy się do Ministerstwa Obrony Narodowej zapytując o losy naszej marynarki wojennej. Komendantem Oddziału Marynarki w Warszawie jest komandor por. de Walden, który udzielił naszemu reprezentantowi wyczerpujących informacji. Ponadto postaramy się dawać w szeregu obrazów dzieje poszczególnych jednostek morskich. Serię tę zapoczątkowujemy obecnie artykułem redaktora Michała Pankiewicza o niewiarygod-

nych przygodach „Orła“. A oto dane Ministerstwa Obrony Narodowej.

— Trudno to i może byłoby bezcelowe podać ogólną cyfrę, jaka zamykałaby nasze bojowe okręty, ale postaram się wymienić je podług rodzajów — mówi komandor de Walden. — Mieliśmy więc cztery kontrtorpedowce: „Grom“ i „Błyskawicę“ budowane na stocznjach angielskich, „Wicher“ i „Burzę“ konstrukcji francuskiej oraz jeden stawiacz min „Gryf“. Dalej pięć okrętów podwodnych, starsze, oddane do użytku w latach 1930 — 32 konstrukcji francuskiej „Wilk“, „Żbik“ i „Ryś“, oraz „Orzeł“ i „Sęp“, budowane znowu na holenderskich stocznjach w latach 1938—39. Sześć nowoczesnych trawlerów polskiej konstrukcji, „Jaskółka“, „Czapla“, „Mewa“, „Rybitwa“, „Czajka“ i „Żuraw“ — cztery ostatnie służą nam znów dzięki interwencji naszych radzieckich przyjaciół. Mieliśmy dalej w naszym morskim majątku dwie ka-

nonierki „Piłsudski“ i „gen. Haller“, cztery stare, niemieckie torpedowce z okresu pierwszej wojny światowej: „Mazur“, „Kujawiak“, „Słazak“ i „Podhalanin“, okręt hydrograficzny „Pomorzanin“, żaglowiec szkolny „Iskra“, transportowiec „Wilia“, wreszcie bogaty tabor portowy, jak krypy, motorówki, holowniki etc. O ile sobie przypominam — a mówię z pamięci — to było- by wszystko.

Rozwój Marynarki Wojennej przed wojną po- suwał się szybko naprzód, ilość jednostek mors- kich stale rosła. Lotnictwo również nie pozostawało w tyle, zakupiono model samolotu tor- pedowego we Włoszech, po próbach miano zamówić seryjnie większą ilość albo zdobyć li- cencję na budowę w kraju, projektów tych jed- nak nie dało się już zrealizować, wybuch wojny przerwał wszystkie prace. Na wypadek działań zaczepnych od strony morza zorganizowano obronę wybrzeża i obronę lądową, podlegającą dowództwu Marynarki Wojennej, która posia- dała dwa bataliony, rozwijające się w pułki morskie, z nich jedna kompania I-szego batalio- nu stacjonowała w Westerplatte, gdzie się po- tym wślawiła bohaterską obroną. Istniała poza tym brygada narodowa, podlegająca również Marynarce Wojennej na terenie Gdyni w celu obrony wybrzeża od strony lądu, wreszcie sze- reg instytucyj paramilitarnych, jak Powstańcy Śląscy etc. Marynarka Wojenna posiadała rów- nież stocznice, dostosowaną do budowania kontr- torpedowców, postanowiono bowiem, że „Grom“ i „Błyskawica“ będą ostatnimi jednostkami, które były budowane zagranicą. Wszystkie jed- nostki bazowały w kraju, korzystając z dosko- nale wyposażonych doków w przeciwieństwie do lat dawniejszych, kiedy w celu dokowania wysyłano okręty do Libawy czy Gdańska. Do- wodzenie Marynarki Wojennej scentralizowane było w Warszawie, na wybrzeżu był sztab i a- parat dowodzenia.

W przededniu wybuchu wojny trzy kontrtor- pedowce „Grom“, „Błyskawica“ i „Burza“ otr-zymały rozkaz wyjścia poza obręb Bałtyku i dołączenia się do sił angielskich — co też uczyniły. „Wicher“ pozostał w dyspozycji do- wódcy wybrzeża, a „Gryf“ na miejscu dla wy- konania swoich zadań operacyjnych. Okręty podwodne otrzymały sektory na Bałtyku zwią- zane z całokształtem obrony a mniejsze jednost- ki drobniejsze zadania operacyjne. W przeciągu pierwszych paru tygodni wojny cała flota w kraju została po ciężkich walkach zatopiona przez lotnictwo nieprzyjacielskie. Bomby lotni- cze zniszczyły „Kujawiaka“, „Mazura“, „Pomo- rzanina“, a po paru dniach „Gryfa“, „Wicher“ i kolejno resztę okrętów. Okręty podwodne u- cierpiały tylko powierzchownie od bomb lotni- czych i głębinowych i wbrew komunikatom niemieckim o zatopieniu wszystkich pięciu okrętów, ocalały one do końca działań wojen- nych w Polsce. Trzy z nich „Sęp“, „Żbik“ i „Rys“ odniosły wprawdzie uszkodzenia kadłubów, mianowicie miały podziurawione cyster- ny, co powodowało wyciekanie ropy, a w następstwie uniemożliwiało ich poruszanie

się, ponieważ były widoczne na wodzie. Dowód- cy tych jednostek postanowili wejść do portów szwedzkich i tam się internować. „Wilk“ mimo analogicznych uszkodzeń, w sposób brawurowy przedostał się przez pilnie strzeżone cieśniny duńskie na morze Północne, gdzie połączył się z flotą angielską. „Orzeł“, którego dowódzca ciężko zachorował, zmuszony został do zatrzy- mania się w porcie estońskim i podstępnie przez władze estońskie zatrzymany. Pozbawiony sprzę- tu nawigacyjnego, bez map, bez kompasów a- wanturniczo, lecz szczęśliwie wy dostał się na morze Północne do portów angielskich. Od tego momentu Polska Marynarka Wojenna działała w składzie brytyjskiej Royal Navy, posiadając dwa K-t „Błyskawica“, „Burza“, jeden O. p. „Wilk“ i oddane do użytkowania przez Anglię Polskiej Marynarki Wojennej 2 krążowniki „Conrad“ i „Dragon“, 6 K-t „Orkan“, „Piorun“, „Garland“, „Słazak“, „Krakowiak“ i „Kuja- wiak“, stawiacz min „Medoc“ i 3 O. o. p. „Sokół“, „Dzik“, „Jastrząb“, które stopniowo zasilily szeregi Polsk. Mar. Wszystkie te jednostki pływały, a niektóre z nich płyną dalej pod banderą polską. Kwestia dalszego uży- kowania ich nie jest niestety rozstrzygnięta.

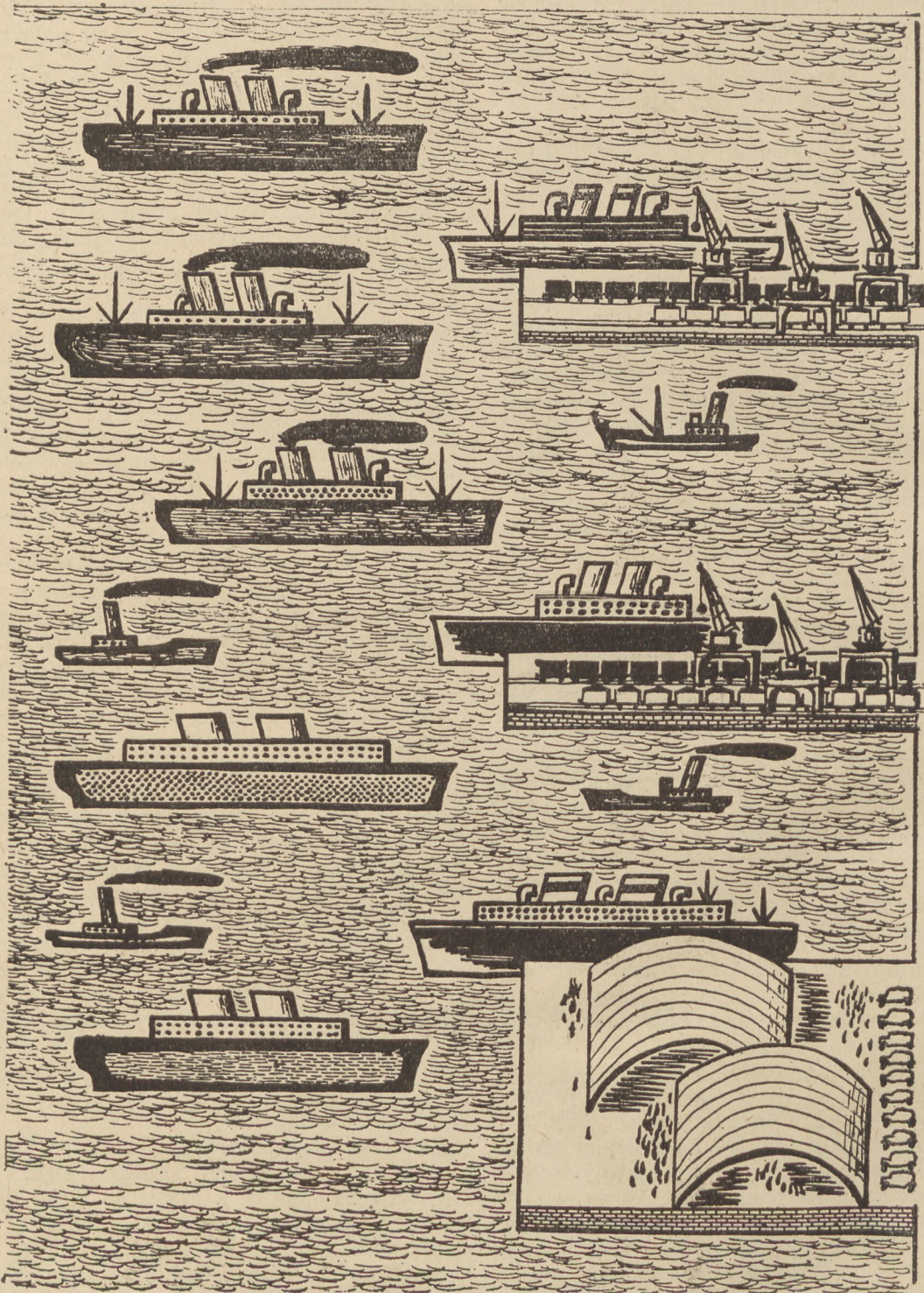
W tym składzie okręty nasze brały udział w wszystkich poważniejszych operacjach mors- kich Sojuszników, wślawiając imię młodej Ma- rynarki Polskiej od Narviku do Tobruku i od Sycylii do Spitzbergen. Uczestniczyły więc i w 5-o letniej wojnie o Atlantyk, której wyniki w cyfrach mają swoistą wymowę, a przedsta- wiają się następująco: Atlantyk przebyło 75 tys. statków sojusznicznych w 2200 konwojach, z cze- go zatopionych zostało 574 okręty, czyli na 131 został zatopiony 1 okręt. Straty wroga wynio- sły 460 niemieckich O. p. i 55 włoskich O. p. Podczas bitwy o Atlantyk walczone po obu stronach z ogromną zawziętością i napięciem sił. Cały jednak czas wojny mimo przeszkód ze strony niemieckiej, W. Brytania utrzymała po- łączenie morskie ze światem, w czym nie małą jest zasługa Polskiej Marynarki Wojennej. Ogólnie okręty polskie eskortowały około 700 konwojów, odbyły ponad 250 walk morskich i ponad 400 walk z lotnictwem nieprzyjaciel- skim, brały poza tym często udział w ratowaniu sojusznicznych okrętów i samolotów.

Niestety dużo jednostek Polskiej Marynarki ze składu zagranicznego zginęło, między inny- mi wiadomo nam, że w czasie od 1940—45 r. za- topione zostały: krążownik „Dragon“ przy zwalczaniu niemieckich umocnień pod Caen, K-t „Grom“, „Orkan“, trafiony dwoma torpeda- mi w akcji bojowej na półn. Atlantyku, „Kuja- wiak“ w 42 r. od miny przy wybrzeżach Malty, minowiec „Medoc“, O. p. „Jastrząb“ w konwo- jach do Rosji, wreszcie „Orzeł“ o przeżyciach niemal fantastycznych w obronie Atlantyku i krąż. „Conrad“.

Część floty naszej dotychczas pozostaje za granicą, K-t „Błyskawica“, „Burza“, „Garland“, „Piorun“, „Krakowiak“, „Słazak“, O. p. „Sokół“, „Dzik“, „Wilk“ i dwa ścigacze I i II. Razem więc dwanaście okrętów polskiej Marynarki oczeku- je na powrót do kraju.

J. H.

POŻYCZKA ODBUDOWY KRAJU



**WSKRZESI NASZE PORTY
I ZBUDUJE OKRETY**

Podwodny okręt L.M. - ORP „Orzeł”

Każdemu Świętu Morza w Polsce niepodległej przyswiecał określony program.

Raz było to podkreślenie naszych praw do morza przez uchwalenie czterdziestu kilku tysięcy rezolucyj i przesłanie ich z podpisami do Zarządu Głównego Ligi Morskiej w Warszawie. Innym razem — hasło wychowania morskiego młodzieży, jeszcze kiedy indziej — zapoczątkowanie Funduszu Obrony Morskiej na budowę okrętów wojennych dla obrony naszego dostępu do morza... Ale nie były to jedynie piękne hasła, gdyż wśród za słowami szedł zawsze czyn. I oto na krótko przed wojną Liga Morska zaofiarowała Rządowi R. P. wielki okręt podwodny pod nazwą „Orzeł”.

Pieniądze na budowę tego wspaniałego okrętu zbieraliśmy przez parę lat, nie było bodaj w Polsce człowieka, któryby chociaż paru groszy na ten cel nie ofiarował. Chłopi polscy w braku pieniędzy przynosili jaja, a dzieci szkolne wyrzekały się częstokroć smakołyków byle tylko zakupić więcej znaczków wydanych przez Ligę Morską, na rzecz Funduszu Obrony Morskiej.

Budowy okrętu podjęła się jedna ze stoczní holenderskich i bogaci Holendrzy nie mogli nadziwić się temu, że okręt wojenny może być zbudowany za pieniądze złożone dobrowolnie przez społeczeństwo. Tego ani w Holandii, ani innych bogatych krajach zachodu europejskiego nie znano. Nie ukrywali też swego zdziwienia, dowiadując się, że Liga Morska w Polsce posiada przeszło milion członków.

„Orzeł” kosztował przeszło jedenaste milionów złotych i był jednym z najbardziej nowoczesnych okrętów podwodnych o wyporności około 1.500 ton.

Skończona budowa, wspaniały ptak przypląwa do Gdyni i po całym kraju, jak iskra elektryczna, biegnie wieść: „Nasz „Orzeł” przyjechał”. I oto dziesiątki tysięcy ludzi jedzie do Gdyni, ażeby swojego „Orła” zobaczyć i nacieszyć się dziełem, które wola narodu stworzyła.

Wybuch wojny zastaje „Orła” w Gdyni. Wypływa z portu do zatoki gdańskiej i zaczajony na dnie przygląda się śmiertelnym zmaganiom z nawałą niemiecką. Wykryty po paru dniach przez samoloty niemieckie, zawdzięcza swoje ocalenie jedynie śmiałości dowództwa i niezwykłej sprawności załogi. Bomby sypią się z powietrza, jak grad, a ukryć się przed nimi w głębinie nie można, bo zatoka jest płytka. „Orzeł” kluczy na wszystkie strony, szczęśliwie wydostaje się z zatoki na pełny Bałtyk i w otchłaniach morskich znajduje pewne schronisko.

Na nieszczęście komendant okrętu rozchorował się niebezpiecznie, a wówczas jego zastępca kapitan Grudziński postanawia wysadzić komendanta na brzeg w Tallinie i umieścić go w szpitalu. „Orzeł” wpływa do portu w Tallinie i przed upływem 24 godzin melduje władzom portowym swoje odejście. Wtedy na okręt

przybywa dwóch urzędników estońskich i oświadcza kapitanowi Grudzińskiemu, iż „Orzeł” musi pozostać w porcie dalszych 24 godziny, gdyż rząd estoński jest zobowiązany zapewnić całkowite bezpieczeństwo niemieckiemu statkowi-cysternie, wypływającemu w tej chwili z portu. Upływa dalszych 24 godziny i kiedy znowu „Orzeł” chce wyruszyć w drogę, zjawiają się ponownie dwaj urzędnicy estońscy i oświadczają, że im jest bardzo przykro, ale wobec faktu, iż „Orzeł” przekroczył czas postoju w porcie, określony w prawie międzynarodowym na 24 godziny, rząd estoński zmuszony jest okręt rozbroić, a załogę internować. Protesty i wyjaśnienia kapitana, jak również poselstw polskiego, francuskiego i angielskiego nie odnoszą skutku.

Estończycy przystąpili do rozbrojenia okrętu, zabrali mapy i działa, wyładowali torpedy. Na szczęście wieczorem nadeszła burza z ulewnym deszczem i pracę przerwała. „Orła” przytwierdzono stalowymi linami do wybrzeża i pozostawiono dwóch żołnierzy do pilnowania okrętu.

Załoga „Orła” na widok burzy z trudem ukrywa wewnętrzną radość. Padają ciche rozkazy i zaczyna się robota. Jedni dają pilne baczenie na każdy ruch strażników, inni powoli uruchamiają maszyny okrętowe, jeszcze inni pod świst burzy nadpiłowują stalowe liny.

Wszystko gotowe. Błyskawicznym ruchem strażnicy zostają przerzuceni na pokład a okręt całą siłą maszyn rusza naprzód. Nadpiłowane liny pękają i rozpoczyna się piekło. Artyleria portowa i okręty estońskie zasypują „Orła” ogniem. Każdy pocisk może okazać się zabójczy, bo okręty podwodne są bardzo groźnym, ale jednocześnie niesłychanie wrażliwym na każde uderzenie narzędziem wojny.

„Orzeł” nie odpowiada, nie ma czym odpowiadać. Zresztą jedyną nadzieją ratunku jest szybkość, to też „Orzeł” przyspiesza biegu, szczęśliwie przemyka koło fortów, zamykających port i wypływa na morze.

Na morzu rozpoczyna się na nowo śmiertelny wyścig. Ambicja niemiecka jest podrażniona. Liczne samoloty i okręty wojenne niemieckie udają się w pogoń za „Orłem”. I znów niejedyn pocisk artyleryjski przeorał fale Bałtyku w pobliżu „Orła”, a niejedna bomba głębinowa wstrząsnęła kadłubem naszego okrętu, ale sam okręt pozostaje nieuszkodzony. Tymczasem zapasy paliwa i żywności wyczerpują się, a załoga nie szuka bezpiecznego schronienia w neutralnym porcie szwedzkim, ale jednomyślnie decyduje się na szaleńczą przeprawę przez cieśniny duńskie do Anglii.

Cieśniny te nie są głębokie a następnie były tak pilnowane przez Niemców, że jak przysłowie powiada, jaskółka tamtędy nie mogła przelecieć. Anglicy nie znali jeszcze polskiej zaciętości i woli, nie wiedzieli, że w walce z wrogiem nie ma dla Polaka rzeczy niemożliwych, byli więc przekonani, że okręt przepadł.

Nastąpiły dni ciężkie, koszmarnie. Płynęło się bez map, nie znając dobrze drogi. Nieraz trzeba było całymi godzinami ukrywać się tuż pod samą powierzchnią morza, innym razem leżeć w głębi, goniąc resztkami powietrza i narażając się na uduszenie, jeszcze innym razem — kłaść się na samo dno, nie wiedząc czy przypadkiem nie jest ono muliste, bo z mulistego dna żaden okręt podwodny podnieść się niepotrafi. Jedna chwila nieuwagi, jeden nieostrożny manewr, a okręt stanie się żywą mogiłą stu kilkudziesięciu ludzi.

Widocznie miłość narodu polskiego, służyła „Orłowi“ za puklerz, bo szczęśliwie przedostaje się przez cieśniny i przepływa morze Północne, ale na wodach angielskich naraża się raz jeszcze na śmiertelne niebezpieczeństwo. Oto aparat radiowy psuje się i nie można było Anglików uprzedzić zawczasu o przybyciu sojusznicznego okrętu. W tych warunkach „Orzeł“ mógł być wzięty z łatwością za okręt niemiecki i zatopiony przez pierwszy napotkany okręt wojenny angielski. Na szczęście udaje się aparat naprawić i zawiadomić admiralicję angielską o ocaleniu okrętu.

Dla uhonorowania „Orła“ Anglicy wysłali jeden ze swoich kontrtorpedowców, który asystował mu przy wpłynięciu do portu, ludność zgromadziła żywiołową owację. Działo się to czterdziestego dnia od czasu opuszczenia Gdyni.

Podczas owej czterdziesto dniowej wędrówki załoga „Orła“ wykazała nadludzki hart ducha i bezprzykładne bohaterstwo. Najbardziej piękne i mocne słowa przy określaniu miary tego bohaterstwa, tracą swój sens i tutaj mimowoli przychodzi na myśl, czy mickiewiczowskie 44, mające przynieść wyzwolenie Polsce, nie nale-

ży rozumieć tak, jak rozumieeli je orłowi marynarze, dla których Polska i miłość Ojczyzny nie były tylko frazesem.

Anglicy są narodem chłodnym i niełatwo dającym się unieść porywom entuzjazmu szczególnie w stosunku do obcych, ale orłowi bohaterzy za jednym zamachem zdobyli serce zimnej Anglii. Przez parę tygodni prasa angielska wypełniała całe szpalty opisami przejść naszych marynarzy na Bałtyku, a nazwa polskiego okrętu podwodnego stała się znaną każdemu bodaj Anglikowi. We Francji zaś najbardziej wówczas rozpowszechniony dziennik paryski „Paris-soir“ całą ostatnią stronę poświęcił niezwykle fascynującemu opisowi wędrówki „Orła“, który czytał się z zapartym tchem.

„Orzeł“ jednak niedługo spoczywał na laurach. Po ponownym uzbrojeniu i zaopatrzeniu w paliwo i żywność, wyruszył niezwłocznie na nowe boje, dając przykład najlepszym marynarzom świata, jak należy walczyć z Niemcami.

Podczas najazdu niemieckiego na Norwegię „Orzeł“ pierwszy rozpoczął walkę i zatopił duży transportowiec „Rio de Janeiro“, załadowany wojskiem niemieckim, oraz zniszczył parę mniejszych statków niemieckich.

„Orzeł“ nie wiedział, co znaczy wypoczynek, zawsze był w ruchu, zawsze wyszukiwał i wypełniał najtrudniejsze dowsz wypełnienia zadania, aż kiedyś z patrolu nie wrócił.

Dzisiaj bezimienni orłowi bohaterzy śpią snem wiecznym gdzieś na dnie morza, śpią w spokoju, bo ich snu nie zakłóca serdeczna troska o los Gdyni, Gdańska i Szczecina. Polska uzyskała szeroki dostęp do morza i od nas samych zależy teraz, czym stanie się morze w życiu naszego państwa i narodu.

Michał Pankiewicz



A N K I E T A

Ministerstwo Komunikacji (Wydział Turystyki), Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego (Departament Ekonomiczny), Ministerstwo Ziem Odzyskanych (Referat Turystyki), Ministerstwo Apropowizacji i Handlu (Wydział Przemysłu Hotelarsko-Gospodniego) i Zarząd Główny Ligi Morskiej zwołują w połowie czerwca w Postominie ankietę w sprawie rozwoju ruchu turystycznego, kąpielisk nadmorskich, uzdrowisk i lotnisk na wybrzeżu morskim i na pojezierzu Mazursko-Pomorskim. Uczestnicy ankiety wezmą udział w wycieczkach do Półczyna i do Kołobrzegu. Związki przygotowują szczegółowe referaty na temat turystyki i związanych z nią zagadnień młodzieżowych, żeglarskich i gospodarczych.



KONIEC NIEMIECKICH PLANÓW MORSKICH

(Podział niemieckiej floty handlowej)

Przed pierwszą wojną światową wśród narodów morskich Niemcy zajmowały silną pozycję. Dobrze zorganizowana, popierana przez państwo flota handlowa penetrowała zamorskie rynki zbytu a porty niemieckie były ośrodkami wielkiego handlu morskiego, tranzytu towarowego i pasażerskiego.

Niemcy odgrywały coraz silniejszą rolę jako kupcy morscy i przewoźnicy międzynarodowi. Weściami się na najodleglejsze rynki zbytu, a niektóre z nich w dużej mierze opanowali.

Dla Wielkiej Brytanii, która weszła w bieżące stulecie jako „suwerenna“ władczyni mórz, konkurencja ze strony Niemiec była dokuczliwa, ale nie niebezpieczna.

Mimo to Anglia uważnie śledziła niemieckie postępy na morzu.

A postępy te były znaczne.

Naród niemiecki konkretnie oceniał zagadnienie morskie. Całkowicie uznawał jego prestiżowe znaczenie, ale przede wszystkim rozumiał, że morze nie tylko wychowuje ale konkretnie bogaci i żywi.

Dlatego też Niemcy nie tylko propagowali idee morską u siebie ale i rozbudowywali swój handel morski i swoją flotę.

W r. 1900 Niemcy posiadały 1710 statków o tonażu 2650 tys. BRT; w chwili zaś wybuchu pierwszej wojny światowej w r. 1914 — 2388 statków o tonażu 5.459 tys. BRT. Był to wzrost liczby statków o 40%, a tonażu o 105%.

Niemcy przeszli na budowę statków o większych możliwościach transportowych — o większym tonażu.

Rozwój ten przerwał wybuch pierwszej wojny światowej.

Oczywiście klęska Niemiec pociągnęła za sobą i konsekwencje gospodarcze na odcinku morskim.

Niemcy nie tylko straciły swoje posiadłości zamorskie, ale i pozycję zdobytą na morzu, w handlu międzynarodowym no i przede wszystkim flotę.

W r. 1920 Niemcy posiadały jeszcze 1138 statków, ale były to statki małe, których łączny tonaż wynosił zaledwie 673 tys. BRT. Strata Niemiec na tym odcinku nie mówiąc o wynikających stąd konsekwencjach wyniosła ponad 87% stanu przedwojennego (straty obejmują statki zatopione i oddane na rzecz państw sprzymierzonych).

Wydawałoby się, że Niemcy nie prędko podniosą się na tym odcinku z poniesionej klęski. Odbudowa floty to olbrzymie inwestycje i wieloletni wysiłek stoczni. Ale rzeczywistość wykazała coś wręcz odwrotnego. W przeciągu stonunkowo b. krótkiego okresu czasu, bo zaledwie jednego dziesięciolecia Niemcy dokonały olbrzymiego wysiłku i zrealizowały szeroki program odbudowy i w r. 1931 rozporządzały już flotą handlową ponad 4 milionów BRT.

Dynamika tego rozwoju morskiego Rzeszy była zadziwiająca zwłaszcza jeśli uwzględnimy powojenne stosunki gospodarcze, które panowały w Niemczech po przegranej porażce pierwszej wojny światowej.

Anarchia gospodarcza i polityczna z inflacją o niebywałych rozmiarach nie sprzyjały zupełnie realizacji tak daleko sięgających planów morskich. A jednak odbudowa nastąpiła bardzo szybko przy bardzo usilnym poparciu państwa i Niemcy po klęsce 1918 r. bardzo szybko odzyskały swoje stanowisko na morzu w handlu morskim i transporcie międzynarodowym.

Nowowytbudowane przez nich statki, to statki nowoczesne, o większym tonażu, ekonomiczniejsze, a więc i skuteczniejsze w międzynarodowej konkurencji.

Przez dwa duże, o wielkiej tradycji, niemieckie porty Hamburg i Bremę, znowu, jak dawniej, przewalały się rok rocznie masy własnych i cudzych towarów, na których zarabiał się olbrzymie sumy. (Hamburg — obrót towarowy przeciętnie ponad 20 mil. ton rocznie, Breme ponad 6 mil. t.). Dla planów imperialistycznej polityki hitlerowskiej sprawa floty handlowej miała zasadnicze znaczenie.

To też Rzesza hitlerowska flocie handlowej udziela całego swego poparcia. Trzeba pamiętać, że pomoc ta przychodzi w okresie wielkiego kryzysu w żegludze światowej, kryzysu, który w znacznym stopniu dotknął i flotę niemiecką.

Rozpatrując ostatnie niemieckie wysiłki nad rozbudową floty handlowej musimy stwierdzić na przestrzeni od r. 1900 aż do wybuchu ostatniej wojny nieustanny rozwój ze szczytami jedynie spowodowanymi pierwszą wojną (1914—1918) i kryzysem (r. 1931).

Rozwój ten przedstawia poniższa tabelka:

Rozwój niemieckiej floty handlowej

	statków	tys. BRT
1900	1710	2.650
1914	2388	5.459
1920	1138	673
1931	2171	4.255
1936	2094	3718
1937	2191	3.937

Flota ta w r. 1936 zainkasowała za przewóz 405 mil. RM.

O ile w czasie pokoju morze było dla Niemiec źródłem bogactwa oraz nigdy nienasyconych nadziei i planów, o tyle w czasie wojny, wobec przygniatającej przewagi morskiej państw anglo-saskich, źródłem poważnych trosk i niepokojów.

Niemcy wiedziały, że na tym odcinku czeka ich zawsze cios miazdzący.

I tak się też stało i w ostatniej wojnie. W pierwszych latach wojny poszczególne statki niemieckie odważają się wypływać na szlaki morskie i wykorzystywały wody terytorialne.

W całości jednak handlowa flota niemiecka szybko zostaje przetrzebiona i uwiązana w portach.

Zagładzie wojennej uszła zaledwie część ponad 4 milionowej niegdyś floty.

Ocalał ponad 1,5 mil. BRT łączący niegdyś chluba marynarki niemieckiej luksusowy transatlantyk „Europa“, którego o ironio nikt ze sprzymierzonych nie chce przyjąć.

Niemcy po raz drugi przegrały wywołaną przez siebie wojnę światową. I po raz drugi narody sprzymierzone wyrrywają niemieckiemu wilkowi kły, które tak szybko po pierwszej wojnie mu odrosły.

Następuje więc likwidacja Niemiec i na morzu, likwidacja niemieckiej floty handlowej. Los ocalałej od zagłady niemieckiej floty został już przez narody sprzymierzone rozstrzygnięty. Niemcom zostanie pozostawiony jedynie ułamek dawnego taboru morskiego, reszta zostanie rozdzielona między narody zwycięskie.

Reszta ta wynosi 1.189.000 BRT, o wartości funt. szterl. 20.000.000 (wg. cen konstrukcyjnych z r. 1938).

Ostatnio Intern. Allied Reparations Agency przyniosła wiadomości o ostatecznym sposobie podziału floty niemieckiej. Pierwsza koncepcja o przydziale 2/3 państwom anglosaskim została zmieniona.

1/3 pozostałej niemieckiej floty (około 400.000 BRT) przypadła Rosji Sowieckiej z tym, że Ro-

sja ma przekazać Polsce pewną część. Udział Polski został ustalony na 15%.

2/3 niemieckiej floty handlowej zostanie podzielone pomiędzy 15 pozostałych narodów sprzymierzonych na podstawie klucza, opartego na cyfrach tonażu straconego w wojnie przez poszczególne kraje.

Największy udział przypadnie Anglii, która w czasie wojny straciła 46,04% swego tonażu, dalej U.S.A. (17,82% strat). Norwegia (10,14%), Francja (7,68%), Holandia (6,59%), Grecja (4,99%), Kanada (1,42%), Belgia (1,35%), Dania (2,19%), Egipt (0,23%), Australia (0,19%), Indie (2,24%), Nowa Zelandia (0,14%), Jugosławia (0,86%), Płd. Afryka (0,14%).

Przez podział niemieckiej floty został położony kres niemieckiej polityce morskiej.

Doświadczenia ostatniej wojny wykazały, że w Niemczech rozwój życia gospodarczego, przemysłu, techniki i nauki w ostatecznej swej konsekwencji zawsze służył celom militarnym i w sposób bezwzględny był używany przeciw innym narodom. Dlatego poraż pierwszy zaczyna historia uczyć Niemców pokory i zaczyna stwarzać dla nich możliwości tylko skromnego bytowania.

Z międzynarodowych szlaków morskich odchodzi i to zdaje się teraz już na długo, naród, który w swych imperialnych planach podboju świata śnił ciągle i marzył także i o zdobyciu mórz.

mgr. Wacław Keller.



Polacy na szerokim świecie

Rok już minął, jak umilkły huki armat, przychyły jęki mordowanych i przygasły zgłiszczą pożarów. Przez 6 lat niespełna, ziejąca ogniem i pławiąca się we krwi, bestia hitlerowska — leży powalona. Pierwsze zachłyśnięcia wolnością minęły. Złapaliśmy oddech i cały naród przystąpił w znojnym, lecz ofiarnym wysiłku do realnej pracy, do gigantycznego dzieła odbudowy strasznie okaleczonej i sponiewieranej Ojczyzny. Większość zagadnień ogólnopństwowych została już rozwiązana i uregulowana; reszta czeka na swoją kolej.

Nadeszła także chwila, w której zerwany na skutek działań wojennych kontakt z naszym wychodźstwem, może i musi być nawiązany i bardziej nawet, jak przed wojną zacieśniony. Chwila to naprawdę osobliwa. Wyłoniła się bowiem dla wychodźstwa polskiego wyjątkowa szansa. Oto tworzy się nowa Polska. — Polska, która dla wszystkich swoich synów ma dość miejsca i pracy, a niebawem i chleba dość mieć

będzie. Bramy Jej na ścieżaj otworem stoją i droga do Niej, dla wszystkich Polaków dobrej woli — wolna. Dzięki przesunięciu granic zachodnich po Odrę i Nyszę zyskaliśmy duże obszary ziemi urodzajnej, mnóstwo fabryk i 400-kilometrowy szmat wybrzeża morskiego, które jak najrychlej muszą być zagospodarowane i racjonalnie wykorzystane.

W tym bezprzykładnym wyścigu pracy przy odbudowie zniszczonego kraju nie powinno braknąć i wychodźstwa, które stanowi czwartą część całego narodu. Poza stroną bowiem sentymentalną tego zagadnienia, wartości zarówno moralne jak i materialne, jakimi dysponuje wychodźstwo polskie, są tak potężne, że muszą być w jak najszerszych granicach uwzględnione i wykorzystane przy odbudowie naszej wspólnej Ojczyzny.

Rząd Jedności Narodowej bynajmniej nie przeoczył tego faktu i słusznie czyni, starając się jak najserdeczniej i jak najściślej zespolić

wychodźstwo nasze z krajem. Wysiłki te nie są bezowocne. Jesteśmy w tej chwili świadkami powrotu do kraju coraz liczniejszych grup emigrantów i to nie tylko emigrantów i żołnierzy z czasów ostatniej wojny, przybywają również transporty z emigrantami znacznie „starszego” pochodzenia, jak np. ostatnie transporty emigrantów z Francji i Jugosławii. Oby ich przybywało jak najwięcej! Oby cała emigracja przynajmniej z kontynentu europejskiego jak najrychlej wróciła pod dach rodzinny — w Polsce żyć i dla niej pracować.

Wobec aktualności i ważności problemu, nie od rzeczy będzie zapoznać się chociażby tylko pobieżnie z dziejami naszego wychodźstwa na szerokim świecie i przypomnieć pewne cyfry, obrazujące jego potencjał.

Bogate i ciekawe, a nierzadko tragiczne i bolesne są to dzieje. Nie masz bowiem chyba na całym globie ziemskim takiego zakątka, gdzieby Polak nie dotarł — wypędzony nędzą z kraju, przesładowany politycznie, czy też w poszukiwaniu prawdy i żadny wiedzy — naukowiec, a przygód — podróżnik (czasem: awanturnik). Od jednego bieguna do drugiego i od Paryża do Londynu, jako metropolii świata cywilizowanego, aż po najdziksze pustynie afrykańskie i puszcze brazylijskie, wszędy, gdzie stała już stopa ludzka, napotykamy ślady mózgu, krwi i potu polskiego.

Emigrantami byli tak wielcy Polacy, jak Mickiewicz, Chopin, Curie-Skłodowska, Paderewski, którzy wnieśli nieprzemijające wartości do cywilizacji świata, a imię Polski uczynili nieśmiertelnym. Dzieje każdego z nich, to dzieje triumfu polskiego geniuszu.

Inną kartę z dziejów emigracji polskiej zajmują sławni uczeni, eksploratorowie i budowniczowie polscy, którzy niejednokrotnie całe swe życie strawili na obcych ziemiach, użyźniając je swoim dorobkiem cywilizacyjnym, jak np. Arctowski i Dobrowolski — jako eksploratorzy terenów podbiegunowych, Beniowski — jako „niekoronowany król Madagaskaru”, Szulc-Rogosiński i K. Nowak, jako badacze nieznanych terenów afrykańskich, Strzelecki, jako pierwszy geograf Australii, który najwyższej tam górze nadał nazwę „Kościuszko”, Bronisław Malinowski — antropolog i etnograf, bracia Rozwadowscy — twórcy geografii Brazylii, Ignacy Domeyko i Chodźko w Chile, inż. Rymkiewicz, jako twórca komunikacji kolejowej w Brazylii, Lubecki, jako organizator sieci kolejowej w Nowej Zelandii i współrządca tejsze kolonii, Zwierzycki — geolog w Indiach Holenderskich, Conrad, jako sławny podróżnik i pisarz marynistyczny, oraz wielu, wielu innych.

Niepoślednie również miejsce zajmują tragiczne dzieje emigracji politycznej po rozbiorach Polski i latach 1831, 1848, 1863 oraz świetne wyczyny polskich pionierów ruchu wolnościowego w różnych krajach: Kościuszki i Pułaskiego w Stanach Zjednoczonych, Bieniawskiego, jako adjutanta i prawej ręki oswobodziciela Meksyku, Sułkowskiego, który oddał swe życie w bitwie pod Piramidami, Kniaziewicz

i Dąbrowskiego, którzy na czele swoich legionów walczyli niemal po całej Europie, Bema i Dembińskiego — dowódców powstania na Węgrzech i całej rzeszy tych bezimiennych bohaterów polskich, którzy krwią swoją zrosili obce lany, walcząc w imię hasła „za naszą i waszą wolność” — o jakże aktualnego dla nas również podczas ostatniej wojny.

Przypominając garść tych nazwisk z polskiej emigracji, przejdźmy do dziejów tej bezimiennej ośmiomilionowej rzeszy Polaków, która żyjąc i pracując poza granicami Polski, po wszystkich zakątkach świata, stworzyła olbrzymi potencjał moralny i materialny i pozostała żywą częścią Narodu Polskiego.

Dzielać wychodźstwo nasze na kontynentalne i zamorskie, pamiętać należy, że emigracja zamorska zaczęła się znacznie wcześniej, aniżeli ruch emigracyjny do krajów europejskich, osiągając przy tym znacznie większe rozmiary. Była ona również naogół emigracją przesiedleńczą w odróżnieniu od emigracji kontynentalnej, która nosiła charakter czasowy z dużą skłonnością do reemigracji.

W chwili obecnej, z uwagi na dużą reemigrację, trudno jest ustalić dokładne dane cyfrowe naszego wychodźstwa. Mniej więcej jednak stan ten przedstawia się następująco:

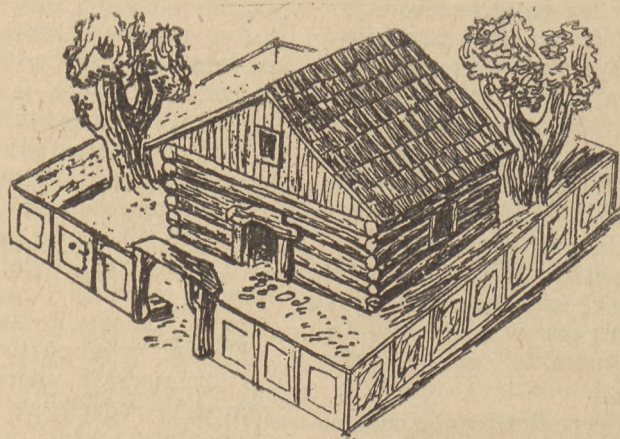
Stany Zjednoczone	4.500.000
Z. S. R. R.	800.000
Francja	500.000
Brazylia	300.000
Czechosłowacja	260.000
Litwa	200.000
Niemcy (nie wliczając obozów wojsk. i konc.)	150.000
Kanada	145.000
Rumunia	90.000
Łotwa	70.000
Argentyna	60.000
Belgia	40.000
Jugosławia	25.000
Węgry	15.000
Estonia	15.000
Dania	15.000
Urugwaj	10.000

Razem 7.195.000

Zestawienie powyższe nie jest jednak kompletne, gdyż nie uwzględniono w nim zarówno wojska polskiego, b. jeńców w obozach niemieckich, b. więźniów obozów koncentracyjnych, jak w ogóle przymusowej emigracji z czasów ostatniej wojny — których łączną liczbę należy jeszcze dziś szacować na około 1.500.000 osób. Uczyniono to zresztą celowo, aby nie zaćmiał obrazu właściwego wychodźstwa. Cyfra ta bowiem na skutek ciągłej akcji repatriacyjnej ulega stałej obniżce i niebawem, jak przypuszczać należy, spadnie do minimum. W zestawieniu pominięto również drobniejsze grupy emigracji polskiej, rozrzucone po różnych innych krajach w ilości po kilkaset, a nawet po kilka tysięcy osób, jak np. w Chinach, Turcji, Italii, Szwajcarii i wielu innych.

Stanisław Sasiadek

Związki wyspy Rugii z Polską



(Gontyna na Rugii)

Pytanie jak daleko sięgały polskie dzierżawy nad Bałtykiem zostało wyjaśnione w sposób nieoczekiwany tuż przed wybuchem ostatniej wojny i to przez Niemców. Brzmi to paradoksalnie, bo też inicjatorzy badań wyszli z zupełnie innych założeń a wyniki ich prac były i dla nich zupełną niespodzianką.

Wszyscy historycy zgadzają się, że na północno-zachodnich rubieżach państwa pierwszych Piastów, znajdowała się normandzka baza wojenno-morska Jomsborg, a jej dowódcy uznawali nad sobą zwierzchność Mieszka I i Bolesława Chrobrego. Gdzie leżał więc Jomsborg? — oto zagadka, dla rozwiązania której postawiono szereg hipotez, by ostatecznie przekonać się, że wszystkie są fałszywe. Dopiero w latach 1937 i 38 niemieccy nurkowie pod przewodnictwem komandora ppor. Müllera-Bernecka odkryli resztki fortyfikacji w morzu koło Arkony na wyspie Rugii. Zdjęcia dna morskiego dokonane przez samoloty ukazały plan półkolistego portu wojennego, który odpowiada opisowi Sicy normandzkiej Saxa Grammaticusa. Tym samym umiejscowiono Jomsborg obok najbogatszego i słynącego kultem religijnym miasta Słowian Zachodnich. Jak jednak układało się wzajemne współzycie obu grodów o odmiennych przeznaczeniach?

Wiemy, że Jomsborg został założony w połowie X wieku. Istniał blisko sto lat (dokładnie do 1042—44) i stanowił podstawę do wielkich napadów na cieśniny duńskie i na Szwecję. Sagi duńskie nazywają Jomsborczyków korsarzami i zawierają nieprzychylną ocenę działalności pobratymców czy współrodaków. Dwukrotnie gród ich był szachowany przez flotę Kanuta Wielkiego (1019—21), który starał się o pozyskanie posiłków słowiańskich na inwazję do Anglii. Wreszcie dwadzieścia lat później nowy król duński Magnus wyruszył tu z wielką ekspedycją, by zniszczyć ostatecznie Jomsborg. Wtedy normandzkim przybyszom pośpieszyli z pomocą Obotrycy i kosztm wielu ofiar usiłowali uratować ich od zagłady, lecz bezskutecz-

nie. Ludność Arkony uległa przy tym rozproszeniu. Nurkowie wydobyli z dna cztery kamienie katapultowe wyrzucone w czasie dramatycznego szturm na grodziszcze normandzkie.

Wszystkie te fakty połączone ze stwierdzeniem, że Jomsborczycy nigdy nie atakowali Polski, przemawiają za tym, że stanowili wasali lub bezpośrednio najemników bogatych kapłanów Arkony, pośrednio zaś Piastów, najpotężniejszych władców słowiańskich na lądzie.

Nie będziemy błędzić w przypuszczeniach na temat czy drużyna morska przybyszów była inspirowana i kierowana przez Mieszka i Bolesława Chrobrego, faktem pozostanie jednak, że ich działania zabezpieczyły wybrzeża Polski. Wynikało to ze strategicznego położenia wyspy Rugii względem państw skandynawskich, które uniemożliwiało przeprowadzenie większych działań morskich przeciw Pomorzu.

Jomsborczycy, w myśl taktyki normandzkiej nie pozostawali w postawie biernej i wyczekującej. Choć zbudowali najsilniejszą bazę wojenno-morską na Bałtyku i zabezpieczyli Arkonę od strony morza, przeprowadzali stale ataki o typie prewencyjnym, wykorzystując z jednej strony korzystne położenie Rugii jako portu wypadowego, a z drugiej ruchliwość swych okrętów-łodzi. Nieduże odległości Rugii od Danii i Szwecji sprzyjały niespodziewanym, zaskakującym desantom dywersyjnym, które niszczyły wysunięte punkty duńsko-szwedzkie przeciw Słowiańszczyźnie.

Z dużym prawdopodobieństwem można zaryzykować twierdzenie, że Jomsborczycy uratowali Pomorze od inwazji skandynawskiej Jeszcze bowiem w 808 r. Danowie przystąpili do ataków na Słowian, kierując się ku punktom najbardziej wysuniętym na zachód. Wtedy to został spalony port handlowy Raróg (Reryk) w zatoce lubeckiej. Słowianie nadmorscy byli zaskoczeni organizacją i taktyką normandzką. Było rzeczą jasną, że staną się łatwym łupem.

Sprowadzenie drużyny jomsborskiej — indywidualnej grupy rycerzy morskich — miało ol-

brzymie znaczenie zarówno dla plemion zachodnio-słowiańskich, jak i dla Polski, która jednocząc je, szeroko docierała do wybrzeży bałtyckich i stawała wobec faktu stworzenia floty wojennej. Drużyna piastowska nie była zresztą w stanie pilnować jednocześnie wybrzeży i długiej granicy lądowej, w które wciskali się Niemcy. W żadnym razie Chrobry nie zdołałby przeprowadzić swych zwycięskich ofensyw przeciw cesarzowi, gdyby nie miał spokoju nad Bałtykiem.

Jak doszło do uzależnienia Jomsborga od Polski? Jest rzeczą jasną, że położenie naturalne skupiające Słowian we wspólnej walce przeciw Niemcom i Danom jeszcze nie wystarczyło do tego, by mówić o zwierzchności Piastów nad grodem na Rugii. Sądzę, że trzeba tu zwrócić uwagę na wyprawę Chrobrego w 995 r. przeciw Obotrytom, którą ocenia się jako współdziałanie z planami cesarza niemieckiego. Chrobry przypuszczalnie zgodził się na współpracę pozornie, by zyskać korzyści dla siebie. Ponieważ Obotrytów i Ranów z Rugii łączyło stałe przymierze z uwagi na zagrożenie wyspy od lądu (przeziela je tylko kilkukilometrowa cieśnina strzałowska zamarzająca nadto w zimie), sukcesy polskie nad Obotrytami musiały skłonić Ranów a łącznie z nimi Jomsborczyków do uznania zależności od polskiego króla. Dawało to pełne zabezpieczenie Rugii od lądu i swobodę działania jej floty wojennej.

Zniszczenie Jomsborga nastąpiło jednak za późno dla Danów. Przybysze zdołali bowiem nauczyć Ranów sztuki wojowania na morzu. Słowiańscy mieszkańcy wyspy przejęli taktykę i organizację wojenno-morską, a nadto zdobywczego ducha. Miało to dla Polski również olbrzymie znaczenie. Bastion morski dalej spełniał swoje zadania, choć zależność polityczna po śmierci Chrobrego urwała się.

Nie można oddzielać walk słowiańskich od polskiej walki o dostęp do morza. Historia od najwcześniejszych wieków potwierdza twierdzenie kapitana Huberta („Wojny bałtyckie“), że o losach wybrzeży decyduje zawsze zgodna współpraca armii lądowej i floty wojennej. Polska w średniowieczu nie zdobyła się na budowę potęgi morskiej, ale korzystała z floty Rugii, która była jej naturalnym sprzymierzeńcem zarówno przeciw Danom, jak i przeciw Niemcom. Klęska Ranów i przejście ich do obozu wrogiego, spowodowała odrazu shołdowanie Pomorza i wzrost Hanzy niemieckiej.

Dlatego dla zrozumienia walki Polski o Bałtyk trzeba zapoznać się z działaniami morskimi

Słowian. Walczą wspólnie Ranowie i Obotryci, a za Krzywoustego wszyscy Słowianie solidarnie przeciw wspólnym wrogom. Przebieg tych walk wygląda w ten sposób.

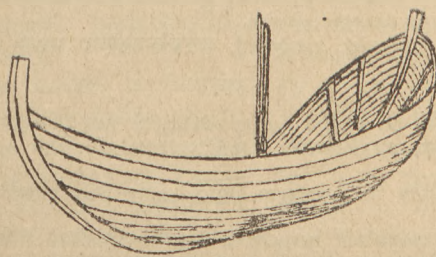
Jeszcze w połowie XI wieku następuje wielki kontratak rańsko-obotrycki przeciw Danii za zburzenie Jomsborga. Lądem atakują Obotryci, z morza flota Rugii. Zburzono w odwecie miasto Szlezwig, ale sprzymierzeni w czasie odwrotu ponieśli straty wskutek wspólnej akcji Danów i Sasów. Dlatego w 1066 r. następuje jeszcze większa ofensywa doskonale opracowana, w której Obotryci dochodzą do morza Północnego i niszczą Hamburg a okręty rańskie systematycznie przez całe ćwierćwiecze pustoszą wyspy duńskie, szczególnie Falster.

Notatki kronikarskie nie pozwalają opisać szczegółowo poszczególnych wypraw. Autorami ich są wrogowie Słowian — Danowie i Niemcy — stąd też tendencyjność i fragmentaryczność operacji. Stąd również fałszywa ocena działań rańsko-obotryckich. Nawet polscy historycy ulegli psychozie „korsarstwa słowiańskiego“. W rzeczywistości są to wyprawy regularnych flot o typie „Comandos“ brytyjskich w ostatniej wojnie. Celem ich jest niszczenie baz i zasobów ludzkich przeciwnika, by uniemożliwić mu ofensywę wzgl. osłabić jej siłę. Słowiańscy dowódcy morscy rozwijają zasady normandzkie i wprowadzają jako pierwsi w historii wojen morskich konie na okręty. W ten sposób desant przeprowadza się w dwóch fazach. Pierwsza to uderzenie okrętów na nadbrzeżne osady, druga to szarża desantowej kawalerii wgłąb zaplecza, by zniszczyć wsie i uniemożliwić prędką odbudowę bazy nadmorskiej.

Od połowy XI wieku żeglarze słowiańscy uzyskują hegemonię na Bałtyku i spychają Danię do defenzywy. Dzięki temu następni książęta piastowscy mogą ze spokojem przeprowadzać podbój Pomorza i pilnować granic lądowych na zachodzie i wschodzie. Dzięki temu dalej rozwijają się bogate porty handlowe w Szczecinie, Wąłyniu i na Rugii. Cała ludność słowiańska od Jutlandii do Prus może poławiać ryby, głównie śledzie koło Rugii i pomnażać dobrobyt. Wreszcie dzięki temu odbywa się szeroko zakrojona akcja wymiany handlowej pomiędzy Polską z jej pobratymcami a Skandynawią, o czym informują nas wykopaliska w Skanii, zawierające liczne przedmioty wyrobu słowiańskiego.

Powrócimy jeszcze do tego tematu.

Józef Modrzejewski



(Łódź Ranów)

MORSKA NOC

Bij egotyczna ario zaszklona
 W noc najciemniejszą strunami alg!
 Twój wydmuch łuną łączy się w tonach
 I twoje światło już dzwoni z fal.
 W ultramarynie nadbrzeżem gwiezdny
 Noc namiot stawia pod stromy wyż
 I dudni brukiem podniebnej jezdni
 I gongiem ognia, podwodna, drży.
 W głębinach wieczności z gruczołów czasu
 Sączy niezmienny dzwonami jamb —
 Tu terazniejszość płynna narasta
 Śród alodialnych*) po nocy lamp.
 W podniebiu gwiazdy — wysoki plankton —
 Bledną w pył srebrny magicznych cisz.
 Wtedy zakwita anemon ranka
 I malachitem napływa wyż.

BOGDAN KAMODZIŃSKI

OCEAN

Głęb bezimienna tu i ciemna woda,
 Nurt tutaj żyła się rozplółł wyziębłą.
 Przez ciemność ciągną się wezbrane jodem
 Dwudziestobarwne korzenie tych głębin.
 Tu czas algoncki**) nie minął i szumi
 Śród przypadkowych pokładów korałi,
 Miliardem wodnych lat, praczasem dumnym
 W pierś oceanu jeszcze chaos wali.
 Tu był zatarty wód ciężarem — krwawił,
 Pierwotny byt strącony w dno ciemności.
 Aż powiał Duch przez ocean i z mgławic
 W polipie już narastał kształt ludzkości.

*) dziedzicznych
 **) epoka geologiczna

MILEWICZ JERZY

I.

Odpłynąłem z pluskiem od nabrzeża. Nocą — czółno wydawało mi się olbrzymim liściem palmy lub pniem czarnym.

Port kończy się wybiegłym falochronem, jak ramieniem kamiennym, którego dłoń trzymała zapalony znicz.

Wejście do portu wyznaczało mi mą drogę — w przestrzeń ciemną, ozdobioną w krąg gwiazdami i bladą, pochmurną poświatą księżyca.

Fala, po każdym pociągnięciu wiosłem rozchodząc się, szeleściła u falochronu.

II.

Po lewej stronie, ostro, jak liść palmy kokosowej o zmierzchu na lagunie,

Znaczyła się tępą linią skała wyniesiona; to stromy, wyniosły brzeg lądu.

We włóczęgach, gdy wiosna wyczarowała soczystą zielen trawy, a tępy huk świeżych, sztormowych fal wbił się w wybrzeże,

Rozpinałem mój namiot na piaskowej wydmie, mając z jednej strony morze, a z drugiej ląd twardy. W szparze namiotu rysował się ostro mój stary, wierny druh — księżyc.

III.

Teraz nocna moja droga prowadziła z portu w peń morza.

Starąłem się płynąć jak najciszej, by nie mącić wielkiej ciszy uspięnej przystani.

Posuwałem się w ciemnościach, a wiódł mnie do celu instynkt.

Czułem, jak praca fala wynosi czółno na swój grzbiet grzywiasty, silne kołysanie utwierdzało mnie w przekonaniu, że zbliżam się do otwartego morza.

Aż nadesza chwila, w której mijając przybój, wypłynąłem poza falochrony.

IV.

O to cel: szkuner stojący pół mili od portu i zagradzający mą drogę:

Legendarny wąż morski powiązany linami i łańcuchem do dna — by nie zerwał się i nie uszedł w bezkresne głębiny.

Księżyc rzucał jego ostre kontury na łamiące się o burty fale i malował tajemniczo jego pokład: oplątany górą lin i masztów.

Gdy stanąłem na pokładzie i zacząłem hisgować żagle, ucułem daleki, cichy, lecz wyraźny zew morza:

Posłuszny jego wezwaniu wykłęciłem ster 15 rumbów w prawo i wypłynąłem w ową cichą, ciemną przestrzeń, a księżyc i gwiazdy wskazywały mi kierunek mej nowej włóczęgi — kwitnące wyspy błękitnego Pacyfiku.

Nieposkromiona miłość

Piękna Tahitianka chciała mnie kiedyś przekonać, że niemal każdy biały człowiek, który przybywa na uncze wyspy Mórz Południowych, pragnie przede wszystkim towarzystwa ślicznych wyspiarek. Kupiec, podróżnik czy misjonarz, mają jeden i ten sam cel, choć pozornie zasłaniają się handlem, nauką lub misją.

Tahitianki lubią się chełpić, więc zdanie młodej kobiety wydało mi się nieco przesadne. Że „vahiny“ tutejsze są urodziwe i powabne, wie dobrze każdy na Morzach Południowych. Wielu też białych ludzi istotnie dostało się w kręgi czaru maoryjskich dziewcząt. Ale żeby taki np. misjonarz z sekty purytanów „Świętych Ostatnich Dni“, surowy w obyczajach i ascetyczny, mógł uleść pokusom, w to mi się nie chciało wierzyć.

A jednak: grzebiąc w starym archiwum muzealnym w Mamoe na Tahiti, natrafiłem przypadkowo na poźółkły, zakurzony dokument, w którym wyczytałem z zdumieniem, że John Levis, młody purytanin, został wysłany do odległej parafii, celem nawracania pogan i uciekł gdzieś w góry z krajową dziewczyną. Wypadek ten był oczywiście w dziejach tamtejszej misji odosobniony, niemniej przeto zaciekał mnie bardzo.

Czytając dalej biograficzne wzmianki o Johnie Levisie, zmarłym w tajemniczych okolicznościach w okręgu Punania, przyszedłem do przekonania, że ów dziwny człowiek musiał mieć słabą wolę, oraz że był artystą. Bo to, iż nie pozostawił po sobie żadnego wielkiego dzieła, żadnej rzeźby, czy obrazu, nie wyklucza jego duchowej postawy artystycznej w każdym posunięciu życiowym. Z tych wzmianek biograficznych udało mi się złożyć całość, która pokazuje, jak silnie działała na białego człowieka, a zwłaszcza na artystę, czar wysp południowych i ich mieszkańek.

John Levis urodził się i wychował w małym miasteczku szkockim, w atmosferze ścisłego purytanizmu, czego zresztą organicznie od najmłodszych lat nie znosił. Ojciec John'a prowadził zakład krawiecki i był przekonany, że wykieruje syna na porządnego rzemieślnika, oczywiście w swoim fachu.

Tymczasem mały Levis przypuszczał, że po za rodzinnym miasteczkiem istnieje jeszcze coś na świecie i to coś, coby mogło go porwać i zachwyć. Nic nie pomagały prośby i namowy ojca. John uciekał z pracowni, zaszywał się w jakimś kącie i pochłaniał książki podróżnicze, wypożyczone z czytelnicy szkolnej.

Którejś nocy śniło mu się bardzo wyraźnie, że stoi na wybrzeżu morskim u podnóża wysokich gór, a z lasu palmowego wychodzi kilku młodych brunatnych ludzi, uwieńczonych kwiatami. W tym zbliża się do Johna prześliczna czarnowłosa dziewczyna i mówi mu szereg niezrozumiałych słów. Przy przebudzeniu John zdołał zapamiętać tylko ostatnie zdanie dziewcz-

źniej słowa te stały mu się jasne, a znaczyły po tahityjsku: „Znajdź sobie wyspę daleką“.

Matka kilkakrotnie posyłała Johna do miejscowego pastora na „duchowe“ rozmowy, sądząc, że stary, poważny człowiek wpłynie na chłopca w kierunku zamierzeń rodzinnych. Staruszek zorientował się szybko w charakterze swego pupila i zajął się nim tak gorliwie, że John pod wpływem mistrza zapatrzony w nadsziemskie ideały, postanowił wstąpić do Towarzystwa Misyjnego. W osiem lat potem wylądował na Tahiti.

Podówczas część Hiny, bogini miłości i rozkoszy, była jeszcze powszechna na wszystkich dużych i małych wyspach Polinezji i biali głosiciele nowej wiary nie nawrócili ani jednego krajowca.

Jednej nocy zerwała się potężna burza; wichcher napędził zwały czarnych chmur na dżunglę, rwał liście z drzew i gwał palmy kokosowe z niezwykłą siłą. Po chwili potoki deszczu zalały góry i wybrzeże, a błyskawice raz po raz rozświetlały pierwotną puszcę.

Na polance leśnej koło doliny Punaru stała mała chatka, którą od paru miesięcy zamieszkiwał samotny biały człowiek. Krajowcy z okolicznych wsi polubili cichego i spokojnego przybysza, a niektóre dziewczęta przyglądały się mu się z nietajonym zainteresowaniem.

W ową burzliwą noc Mareva postanowiła przełamać strach przed ciemnością. Wyszła ze wsi zaraz po zachodzie słońca i przez parę godzin kryła się w pobliżu domku białego człowieka. Chciała poprostu zobaczyć, co też ten dziwny „popaa“ robi przy blasku kaganka w swej małej chatce. Wiedzioną ciekawością, podszła cicho do okna i zajrzała do wnętrza skromnej izby. Prócz stołu, łóżka i półki z książkami, nic nie było tam godnego uwagi młodej dziewczyny. I tak zresztą nie rozumiała, do jakiego użytku służą te wszystkie przedmioty. Młody człowiek siedział nad otwartą księgą, ale nie czytał. Podparł głowę ręką i wydawał się bardzo czymś zasmucony.

Dziewczynie żal się zrobiło młodzieńca, cicho otworzyła drzwi i wsunęła się do izby. Młodzian tak był zamyślony, że nic nie usłyszał. Mareva pochyliła się nad nim i lekko musnęła ustami twarz białego samotnika. Ten zerwał się z miejsca i półprzytomnym wzrokiem spojrzął na niespodziewanego gościa. „Nie odmówisz mi schronienia Joane, taka burza szaleje, a ja boję się złych duchów, które krążą po dżungli. — Mareva chciała rozwiać chmury smutku z tego czoła — rzekł miękko głosem. — Chowasz w sobie jakąś tajemniczą udrękę, ale wyznaj mi wszystko; łatwiej znieść cierpienie, gdy się je wypowie przyjacielom. Wiedz żeś w ziemi rozkoszy, na wyspie czarów nocy“.

A z Johnem Pevisem działo się coś niezwykłego. Tajone od wielu lat pragnienia, nabrały życia: „tau te nuu motu atea“. W parę lat pó-

wej barwy. Tak długo czekał na chwilę, w której ktoś objawi mu choć trochę ludzkiego uczucia. Mareva podobała mu się już dawno. Wyróżnił ją w swych myślach od pierwszego spotkania, ale krępowały go obowiązki misjonarza. Przed oczami Levisa przesunęły się obrazy z przeszłości. Zobaczył przełożonych, poważnych i surowych mężów, przed którymi składał przyrzeczenie, że poświęci się nawracaniu pogan i zrezygnuje ze szczęścia osobistego.

Mareva patrzyła z uwagą na twarz młodzieńca, jakby chciała czytać jego myśli, a ręce położyła na jego ramionach, tak jak robią wodzowie maoryjscy przy badaniu nieznanym przemyślom. Lecz misjonarz przemógł się, zdiął delikatnie ręce dziewczyny ze swoich ramion i odsunął ją od siebie: „Nie, nie mogę — rzekł z westchnieniem — ty tego nie zrozumiesz, ale mi nie wolno ciebie kochać!“. — „Dlaczego? — spytała dziewczyna; — przecież mężczyzna nie może żyć bez towarzyski życia, takie jest odwieczne prawo — czemu odrzucasz moją miłość?“. Spojrzała na Johna oczami pełnymi łez, uderzyła go pięścią w piersi i uciekła na dwór w cienie nocy. A Levis oprzytomniał zupełnie; zrozumiał, że szczęście przeszło blisko i że mógł tylko wyciągnąć rękę, aby dźwierzć je odąd silnie i niezawodnie. Zaraz więc wyszedł z domu i rzucił wezwanie w puszczę: „Marevae! Mareva haere mai! — wracaj do mnie!“, ale na około puszcza stała głucha i tajemnicza — nikt nie odpowiadał.

John nie spał przez całą noc. Walka wewnątrz na wyczerpała jego siły. Dawno już spostrzegł, że krajowcy kochają życie i radośnie spędzają czas w myśl swej odwiecznej zasady, że ten tylko dostanie się do raju, kto jak najradośniej ustosunkował się do życia. Zrozumiał w owej chwili całą przepaść, jaka dzieli duszę maoryjską od duszy białego ascetycznego purytanina. O wschodzie słońca młody człowiek zerwał się z postania i podążył w stronę wsi, gdzie napotkał starego mędrca, który go powitał zwykłym błogosławieństwem: „Ia ora na Joane — czemu się smucisz i jesteś rozdwojony? — nie kłam samemu sobie, bo to cię zgnębi ostatecznie“. John zmieszał się ogromnie usłyszawszy słowa brunatnego jasnowidza. Polinezyjscy mędracy byli bardzo szanowani przez krajowców, uważano ich powszechnie za natchnionych przez bóstwa opiekuńcze, to też trafne określenie starca zrobiło na młodym Levisie ogromne wrażenie.

W trzy tygodnie po owym spotkaniu, rozeszła się we wsi wiadomość, że piękna Mareva przygotowuje się do ślubu z białym Joaniem. W oznaczonym dniu, cała ludność okręgu Punania, zgromadziła się na placu publicznym, a w środku, na stosie mat, usiadł narzeczony. Zahuczały wielkie bębny, obciążone skórą rekina i na plac wkroczył korowód pięknie przystrojonych dziewcząt prowadzących pannę młodą. Mareva miała rozpuszczone włosy i wianek na głowie

z białych pachnących gardenii. Suknia jej, zrobiona z najdelikatniejszej białej „tapy“ była usiana drobnymi muszelkami i ozdobiona sznurami czerwonych i białych ziarenek. Rodzina dziewczyny złożyła rozmaite dary nowożeńcom. Poczem nastąpiła najbardziej uroczysta chwila. Mareva ukłękła przed swoim przyszłym mężem, chyląc głowę aż do jego kolan. Tym aktem według odwiecznych zwyczajów swego ludu pierwotna kobieta poddawała się pod władzę mężczyzny.

Młodzi kochankowie zamieszkali zdala od wybrzeża w dolinie Punaru pod opieką bogini Hiny, której olbrzymi bazaltowy posąg stał koło ich domu.

Nott był wówczas dziekanem misji na Tahiti. Starszy, poważny człowiek uczynił krajowcom wiele dobrego wyzwalając ich z pod tyranii kasty Areoisów. Któregoś dnia zwiedzał oddalone placówki misyjne, a wstąpiwszy do Punauia, nie zastał misjonarza w domu. We wsi nikt mu nie chciał objaśnić, gdzie się Levis znajduje, Nott jednak był przekonany, że wszyscy o nim wiedzą, gdyż każdy z zapytanych uśmiechał się znacząco. Wreszcie ze słów wodza domyślił się całej prawdy, choć stary Maorys mówił dziwnym symbolicznym stylem, właściwym krajowcom: „Już liczne wschody słońca zaróżowiły szczyty świętej góry Aorai, odkąd kochankowie uczcili boginię miłości, potężną Hinę“.

Zdumiał się stary pastor, zdumiał się i przeraził. Jaktó? — tak obiecujący i zdolny człowiek jak Levis, uczcił pogańskie bóstwo i co gorsza ukrył się gdzieś z kolorową dziewczyną!

W domu misyjnym w Matavai odbywał się zaoczny sąd nad Johnem. Nott nie chciał, by sprawa nabrała rozgłosu, ale misjonarze podburzeni przez własne żony, domagali się surowego wyroku. Zapewne damy misyjne były mocno urażone w swym poczuciu godności białych kobiet faktem, że Anglik mógł pokochać „kolorową małpę“, jak się z przekąsem wyrażały o krajowych dziewczętach. Wyrok rasistów wykluczył Levisa ze zgromadzenia i społeczności białych ludzi. Nikt nie miał prawa utrzymywać z nim jakiegokolwiek kontaktu. Ostre były słowa potępienia nieszczęśnika, ostre i bezwzględne.

W parę dni potem znaleziono Johna martwego na wybrzeżu morskim. Krajowcy zawadzili swoje smętne „himeneie“. Mareva z rozpaczą opowiadała, że jej „tane“ wyszedł rano łowić ryby i został zabity.

Czy John miał wrogów wśród krajowców? — trudno o tym cośkolwiek powiedzieć. Złośliwi szeptali między sobą, że Mareva miała przed ślubem licznych wielbicieli — złośliwi trafiają się nawet na Tahiti. Gdy ówczesny władca tahityjski, olbrzymi wojownik Pomare odwiedził misję w Matavai misjonarze usilnie prosili, aby władze krajowe nie czyniły śledztwa w sprawie zabójstwa Johna Levisa. Tak więc całe zdarzenie poszło wkrótce w niepamięć.

Dr Aleksander Lech Godlewski

Redaktor „Morza“ ob. Wanda Melcer wyjeżdża do Moskwy jako korespondent „Robotnika“.

23 OKRĘTY

W dniu 19 marca zawarta została w Moskwie umowa między Związkiem Radzieckim a Polską, na mocy której otrzymaliśmy w darze od Związku Radzieckiego 23 nowoczesne wojenne jednostki morskie.

Na podstawie tej samej umowy zostały nam przekazane na wybrzeżu następujące urządzenia: artyleria nabrzeżna najnowszej konstrukcji, środki łączności, punkty obserwacyjne na wybrzeżu, sprzęt techniczny i naukowy dla Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej i Szkoły Specjalistów Morskich.

Związek Radziecki ofiarował nam, bezcenny w naszych warunkach, dar w postaci 23 nowoczesnych jednostek morskich, zaopatrzonych w sprzęt i urządzenia odpowiadające całkowicie najwyższym wymaganiom, stawianym przez współczesną technikę okrętową.

O stanie otrzymanych jednostek mogą najlepiej świadczyć słowa wypowiedziane przy załatwianiu formalności w Moskwie przez słynnego dowódcę Floty Radzieckiej Admirała Floty Kuźniecowa, który oświadczył: „Trzeba naszym polskim sojusznikom dać okręty najlepsze, najnowszej konstrukcji, najlepiej i najnowocześniejsze zaopatrzone“. Flotylla, która przybyła w dniu 1 kwietnia r. b. do Gdyni pod dowództwem radzieckiego kapitana II rangi Szallnowa, składa się z 9 trawlerów, 12 ścigaczy i 2 kutrów torpedowych.

Trawlery mają wspaniałe uzbrojenie przeciwlotnicze składające się z nowoczesnych szybkostrzelnych dział przeciwlotniczych i CK-emów najnowszej produkcji radzieckiej.

Nasze stare trawlerzy „Mewa“, „Rybitwa“, „Żóraw“ i „Czapla“, które powróciły do kraju z Niemiec chociaż są większe od otrzymanych, nie dorównują im ani pod względem uzbrojenia ani szybkości.

Oprócz trawlerów otrzymaliśmy ścigacze, których zadaniem jest walka z okrętami podwodnymi. Uzbrojone są działami przeciwlotniczymi, które użyte mogą być również do zwalczania celów nawodnych i naziemnych, a na swych pokładach specjalne bomby głębinowe.

Kutry torpedowe to okręty przeznaczone specjalnie do walki z jednostkami nieprzyjacielskimi. Uzbrojone są w torpedy oraz szybkostrzelną broń maszynową zarówno pokładową jak i prze-

ciwlotniczą. Załogi tych okrętów odpowiednio do ich wielkości są małe. Trawler potrzebuje obsługi około 30 osób. Głównym zadaniem jednostek tych jest oczyszczanie z min nieprzyjacielskich wejść do własnych portów oraz torowanie (trawlowanie) drogi własnej flocie poprzez nieprzyjacielskie pola minowe. Bazą wypadową jest dla nich zawsze port macierzysty, z którego wyruszają na wyprawy. W walkach wspierane są często przez ogień własnej artylerii nabrzeżnej. Na odbywanie dalekich wypraw nie pozwala im tonaż oraz brak pomieszczeń na zmagazynowanie większych ilości materiałów pędnych.

Obecnie — w czasach pokojowych — ofiarowane nam trawlerzy użyte będą do rozminowania naszych wód przybrzeżnych, a ścigacze i kutry torpedowe obejmą służbę wartowniczą. Dar Związku Radzieckiego kładący mocne podwaliny pod odbudowę i rozbudowę naszej floty wojennej, jest wspaniałym dowodem uczuć, jakie żywi dla naszego narodu bratni szczer słowiański. Zawieszony w dniu przybycia do Gdyni okrętów na wybrzeżu portu Marynarki Wojennej transparent ze słowami: „Niech żyje przyjaźń radzieckich i polskich marynarzy“, nie jest grzecznościowym, czczym frazesem, ale prawdziwym dowodem uczuć, jakie płoną w sercach naszych marynarzy.

Że zawsze możemy liczyć na przyjaźń i pomoc potężnego Związku Radzieckiego, mogą najlepiej świadczyć słowa, wypowiedziane przez przedstawiciela Marynarki Radzieckiej kapitana II rangi Szallnowa, który w przemówieniu swym oświadczył: „w tej wielkiej i ciężkiej pracy naród polski może zawsze liczyć na wydatną pomoc swego wschodniego sąsiada ZSRR“.

I dalsze oświadczenie kapitana Szallnowa, który mówi: „Związek Radziecki pragnie ze wszystkich sił dopomóc polskiej Marynarce Wojennej w jej rozwoju, pragnie by przyjaźń polsko-radziecka doznawała co raz większego wzmocnienia. Jesteśmy przekonani, że demokratyczny naród polski ze swej strony również przyczyni się do zachowania przyjaźni z narodem radzieckim“.

Nowoczesne okręty ofiarowane naszej marynarce dowodzą, że Związek Radziecki pragnie jak najbardziej, by Polska była krajem potężnym, opartym o silną flotę wojenną i handlową.

Walery Przyborowski

OBOZY I KURSY ŻEGLARSKIE

Zarząd Główny Ligi Morskiej organizuje w okresie od 1 lipca do 31 sierpnia r. b. szereg kursów żeglarskich i obozów wypoczynkowych dla młodzieży i członków Ligi Morskiej. Kursy te i obozy odbędą się w miejscowościach: **Postomin, Łuczany, Węgorbork (obóz żeński), Kruszewica, Gdynia i Wielka Wieś.** Koszt dzienny wyżywienia w obozie i na kursie wynosi 60 zł.

Oprócz powyższych poszczególne Okręgi, jak **Krakowski, Poznański, Dolnośląski i Śląsko-Dąbrowski**, organizują podobne obozy we własnym zakresie dla swych członków.

AMERYKANIE

spali podczas ataku na Pearl Harbour

Reporter Joseph C. Harsh, wysłany przez jedno z czołowych pism amerykańskich do Honolulu, stanął na Hawajach w dniu 28 listopada 1941, a więc na parę dni przed druzgocącym atakiem lotnictwa japońskiego.

Harsh wracał z placu boju w Europie, to też był zdumiony spokojem, jaki panował na Hawajach, bez troską nie tylko ludności, ale i oficerów amerykańskich. Wyspy hawajskie leżą w tak potężnej odległości od jakiegokolwiek większego lądu, że zagrożenie ich zdawało się wszystkim niemożliwe. Nawet w rozmowach niechętnie poruszano tematy wojenne. Odległa Europa była mało interesująca, wobec dobrych interesów, jakie się nadal robiło na Hawajach, wykorzystując naiwność mieszkańców.

Dziennikarz przyjechał jednak po to, aby zobaczyć coś więcej po za stroną zewnętrzną ukazywaną turystom. Głównym jego zadaniem było spotkanie z naczelnym dowódcą floty Pacyfiku, admirałem Kimmelem i uzyskanie odeń wywiadu na temat sytuacji ogólnej.

Tymczasem admirał był „zajęty“ przygotowaniem wielkich uroczystości dorocznych „święta kwiatów“, które wypadła na Hawajach w dniu 3 grudnia. Wszędzie przystrajano ulice kwiatami i lampionami, do stolicy zjeżdżały ukwiecone wozy aby wziąć udział w konkursie. Pogoda dopisywała. Jak zawsze, na wyspie przeważał śpiew i taniec, admiralicja amerykańska w pełnym składzie brała udział w zabawie.

Dziennikarzowi udało się zbliżyć do admirała, który wyznaczył mu audiencję na dzień szóstego grudnia, a więc 24 godziny przed japońskim atakiem.

Przez trzy dni Harsh przyglądał się życiu wyspy, dojechał także do portu (Pearl Harbour) gdzie rzuciły mu się w oczy ogromne pancerniki amerykańskie w liczbie osmiu. Zdziwiło go, że tylko dwa stoją w pewnej odległości od siebie, sześć natomiast sąsiaduje pokład — o pokład, co znacznie zwiększało niebezpieczeństwo w razie ataku. Ale nikt nie spodziewał się wojny.

Jeden z oficerów, zapytany o dziwne rozmieszczenie tak drogocennych okrętów, odpowiedział: „admirał już wie co robi...“

Nadszedł wreszcie 6 grudnia i zapowiedziana wizyta u admirała. Pierwsze pół godziny poświęcono ogólnej wymianie zdań, po czym admirał wypowiedział się na temat sytuacji na Pacyfiku:

„W dzisiejszych czasach wojna nie toczy się w Europie, lub pod Moskwą. Wielkie bitwy mają znaczenie ogólno-światowe. Póki Moskwa nie padnie **my tu na Pacyfiku możemy spać spokojnie**. Moim zdaniem Niemcy Moskwy nie zdobędą. Japończycy nie są idioci i dobrze wiedzą, że **nie mogą** rzucić się na Amerykę i Wielką Brytanię tak długo póki mają **niepobitą** Rosję na plecach. Może pan uspokoić swych czytelników: wojny na Pacyfiku nie będzie...“

Pan Harsh odszedł od admirała w pewnym stopniu przekonany. Rzeczywiście rzucenie się Japonii w tych warunkach na wielkie potęgi morskie zdawało się nonsensem. Wracając do hotelu obserwował całkiem normalne życie miasta. Nie trzeba wspominać, że ponad połowę ludności wysp stanowią Japończycy, jedną czwartą ludność miejscowa i Filipińczycy, jedną czwartą Amerykanie. Z tego względu powzięto kilka środków ostrożności, które nie należały do najlepszych. Obok komasacji okrętów (co miało utrudnić sabotaż na jednym z nich) tak samo zmasowano samoloty na środku wielkiego lotniska, aby dostęp do nich był utrudniony. O tym wszystkim doskonale wiedzieli Japończycy i wliczyli to w plany swego ataku.

8 grudnia o świcie część miasta — wraz z oficerami — bawiła się na wielkiej zabawie, reszta spała. Admirał spał także w swej willi, będąc najzupełniej pewny, że nie ma takiej siły, która mogła by dotrzeć do Pearl Harbour. Admirał był przekonany, że nikt jeszcze nie wymyślił sposobu, aby storpedować okręty znajdujące się w tak odległej bazie.

Gdy straszliwe detonacje, poparte słupami dymu z nad portu i lotniska, przerwały sen i zabawę, oficerowie byli pewni, że to manewry i nie ogłoszono alarmu...

Oficerowie dyżurni w porcie pod ciężkimi ciosami bomb i torped powietrznych potrącili głowy i zapomnieli o wynalazku telefonu, który — jak się po tym okazało — działał bez zarzutu. Zamiast zawiadomić admirała telefonicznie, jeden z nich wysłał gońca, który przyjechał do admirała w kwadrans po katastrofie.

Z sześciu razem stojących pancerników pięć ginęło w płomieniach, tonąc w porcie. Trzy inne były ciężiej lub lżej uszkodzone. **Wszystkie** samoloty stojące na lotnisku zostały zdruzgotane i spalone. Nawet najszybsi piloci nie mogli wznieść się w powietrze, gdyż samoloty stały tak blisko jeden drugiego, że momentalnie zajęły się wszystkie. **Tylko jedna** sztafeta złożona z trzech samolotów uniosła się w powietrze, ale **bez amunicji**. Myśliwce te nie mogły zadać żadnych strat Japończykom, ale przynajmniej uciekły i stanowiły później przez tydzień **jedyną osłonę** wyspy. Gdyby Japończycy byli znali rozmiar zniszczenia i wiedzieli, że na wyspach nie ma samolotów, następny ich atak mógłby ostatecznie zniszczyć tę wielką i potężną bazę.

Jednakże wysiłek towarzyszący wyprawie przeciw Pearl Harbour był jednorazowy i nie mógł być powtórzony.

W przeciagu tygodnia nadjechali ze Stanów inne pancerniki, lotniskowce z samolotami, przystąpiono do gwałtownej naprawy portu, Ameryka wypowiedziała wojnę Japonii i zaczęła pracować dla zwycięstwa.

KTO MIAŁ RACJĘ?

Dzisiaj, gdy wiemy, że Niemcy istotnie nie zdobyli Moskwy, że połączone siły Ameryki i Wielkiej Brytanii zadały Japonii decydujące ciosy na Pacyfiku, że zwycięskie ZSRR zdruzgotało lądowo-azjatycką potęgę Japonii musimy przyznać, że admirał Kimmel miał w dużej mierze rację.

Wyłania się raczej pytanie, na podstawie jakich obliczeń i jakich danych przystąpili Japończycy do tej z góry przegranej dla nich wojny. Otóż okazuje się, że w końcowych dniach listopada Hitler **przrzekł** sztabowi japońskiemu, że przed Bożym Narodzeniem będzie w Moskwie. Słowo Hitlera — jeśli chodzi o podboje — wtedy coś jeszcze znaczyło... przynajmniej dla sztabu japońskiego.

Stąd, — fatalna klęska admirała Kimmela, — w ocenie historycznej była jednak tylko fatalną pomyłką Japończyków, największą w ich historii.

Admirał Kimmel winien był, mimo swej słusznej oceny i optymistycznych wniosków podnieść i usprawnić obronność wyspy „na wszelki wypadek“. Nie zrobił tego i za to odpowiada dzisiaj w Ameryce, jednak dopiero teraz gdy opinia publiczna początkowo nastawiona wrogo, po zwycięstwie wydaje się skłonna do daleko idącego pobbazania.

Leon Bukowiecki

JESZCZE O RUGIE

W sprawie tej redakcja otrzymała następujący list:

Najważniejszą dla nas, bo najbardziej wysuniętą na zachód bazą jest Szczecin, jest on osiá na której opiera się cała nasza obrona przed Niemcami i dlatego musimy go strzec jak oka w głowie. Z map tak licznie dzisiaj wydanych wynika, że granica która okrążyła Szczecin wraca znowu do zatoki a co najważniejsze że tylko wschodnia część wyspy Uznam należy do nas. Czyli przez zachodnią cieśninę między Uzman a lądem można dostać się nawet do Szczecina pomijając naszą bazę w Swinoujściu? A przecież w roku?? Niemcy — nawet demokratyczne zdobędą się na marynarkę wojenną, może słabą w porównaniu do światowych ale silną dla nas. I dlatego dziś, jeszcze przed konferencją pokojową musimy żądać całej wyspy Uzman, musimy nawet żądać Rugii!

Tak! Rugię musimy dostać. Wyspa, co była świętą dla Słowian, wyspa która była ich ostatnią ostoją, nie może być bezmyślnie oddana Germanom na bazę wypadową przeciw Polsce, na bazę do rozpoczęcia trzeciej wojny światowej.

Musi na niej stać żołnierz polski, musi ją orać chłop polski, bo wtedy będziemy nareszcie bezpieczni a z nami cały słowiański świat.

Bo Rugia jest wymanzoną bazą na całe wybrzeże, można z niej atakować aż po Rozewie, gdyż cały brzeg jest jakby frontem do niej obrocony, z niej można patrolować całe morze Bałtyckie z niej można

przeciąć naszą drogę na zachód, a nawet połączenia ze Szwecją.

Ale i my możemy z Rugii blokować morze do Szwecji i nie pozwolić Niemcom atakować reszty wybrzeża, a do spółki z Duńczykami, dla których Niemcy są również groźni, możemy zablokować — przyszłą marynarkę niemiecką w zatoce kilońskiej i lubeckiej.

W żądaniu naszym poprą nas napewno wszystkie narody słowiańskie ze Zw. Radz. na czele, wszystkie narody które przeszły okupację, wszystkie narody demokratyczne miłujące pokój. Bo tu nie chodzi o parę tysięcy Niemców których wysiedliliśmy ale o dziesiątki i setki milionów ludzi, którzy napewno by zginęli, gdyby Niemcy rozpoczęli kiedyś trzecią wojnę światową. Dlatego ilu jest nas Polaków na świecie i gdzie tylko jesteśmy wołajmy: „Rugia musi być polską“!!!!

I. Zychowski.

Bytom

KRONIKA ZSRR.

Charakterystyczny to fakt, że w ciągu działań wojennych na froncie wschodnim podczas ostatniej wojny — niemieckiemu dowództwu nie udało się zaatakować skrzydeł Czerwonej Armii od strony morza. Wszelkie próby kończyły się zwykle pogromem niemieckich okrętów. Nie udało się Niemcom również przerwać linii komunikacyjnych, łączących szlakami morskimi Związek Radziecki z zachodnią Europą czy Ameryką, nawet wtedy, gdy drogi morskie przechodziły dostojnie przy brzegu, zajęтым przez wojska niemieckie.

Tę przewagę nad przeciwnikiem zawdzięcza sowiecka flota wojenna zarówno dbałości swego rządu o wysoki poziom taktyczno-techniczny floty — jak i sprawności dowództwa i bohaterstwa swych marynarzy.

Radziecka marynarka wojenna zadawała potężne ciosy na skrzydłach i tyłach morskich zgrupowań przeciwnika. Operacje tego rodzaju, jak zbombardowanie rumuńskich portów na morzu Czarnym, fińskich na Bałtyku, operacje desantowe pod Odessą, w Teodozji, Kerczu, Noworosyjsku, a podczas wojny z Japonią w portach na Korei, Sachalinie, wyspach Kurylskich i t. d., przejdą do historii.

A teraz przejrzymy pokrótce działalność bojową poszczególnych flot Związku Radzieckiego, z których każda ma indywidualny charakter działania.

Flota Bałtycka słynna jest z obrony Leningradu, gdzie współdziałała z Armią Czerwoną. Wszystkie wysiłki Niemców, zmierzające do przebiccia się do Leningradu od strony morza, zostały zdecydowanie odparte przez sowieckich marynarzy. Ciż sami marynarze brali później udział w oswobodzeniu Bałtyku, gdzie Niemcy stracili okręty i statki o ogólnym tonażu 2 miliony BRT i ponad 1000 samolotów.

Północna flota ochraniała głównie linie komunikacyjne, łączące ZSRR z aliantami. Radzieccy marynarze zatopili przeszło 500 niemieckich transportowców i stracili ponad 1000 samolotów, wysadzając równocześnie desanty na zapleczu wroga. Razem z Czerwoną Armią ta flota oswobodziła północną Norwegię.

A kto na świecie całym nie słyszał o synnej **Flocie Czarnomorskiej**? Marynarze jej; wstawili się bohaterstwem podczas obrony Odessy, Sewastopola i Noworosyjska. Oswobodziła ona zresztą nie tylko sowieckie bazy morskie, lecz również całe wybrzeże Morza Czarnego, które było zajęte przez Niemców.

Dużą pomoc Czerwonej Armii okazały flotylle rzeczne i jeziorowe, wysadzając desanty i forsując rzeki. Marynarze Flotylii Dunajskiej brali udział w walkach o Belgrad i Budapeszt.

Dziś, po zakończeniu zwycięskiej wojny, Radziecka Marynarka Wojenna jest bardziej zahartowana i silniejsza niż kiedykolwiek.

Z. H.

KRONIKA SZWEDZKA

Szwecja daje odrębną strukturę swej flocie handlowej i wojennej. Jeżeli pierwsza jest nastawiona na obsługiwaniu linii oceanicznych i dalekomorskich, to druga jest wyłącznie bałtycką, t. zn. przystosowaną do działań jedynie w obrębie tego terenu morskiego, który okala kraj. Konsekwencją pierwszego faktu

w budownictwie jest rywalizacja z największymi potęgami morskimi w zakresie powiększania zalet technicznych statków handlowych oraz najtańszej ich eksploatacji. Konsekwencją drugiego faktu zaś jest rozwijanie tylko tych zalet okrętów wojennych, które mają znaczenie w warunkach bałtyckich.

Powody takiej postawy naszego morskiego sąsiada są proste i jasne. Jego flota handlowa ograniczona do rejsów bałtyckich musiałaby ulec redukcji przynajmniej o dwie trzecie, natomiast kopiowanie niewolnicze zasad nowego budownictwa wojennego naraziłoby Szwecję na poważne osłabienie jej obronności.

Bałtyk jest bowiem jedynie odskocznią dla większych państw morskich. Stąd powinny rozbudować sieć połączeń handlowych z najdalejszymi zakątkami świata i dążyć do największego ich zagęszczenia. Sąsiedzi bałtyccy znajdują się w posiadaniu dość ograniczonej ilości surowców; większości ich trzeba szukać we wszystkich częściach świata, wykorzystując taniość przewozu statkami. Na morzach dalekich można nadto powiększać dochody państwowe organizując połączenia konkurencyjne lub wyręczając państwa o małej ilości statków.

Zeszłoroczny stan szwedzkiej floty handlowej wyglądał następująco: było ogółem 2039 statków o ogólnym tonażu 1.597.807 ton br, w tym 697 parowców o 548.588 ton br, 580 motorowców (969.438 ton br), 808 statków pomocniczych i 2 żaglowce.

To jest oczywiście za dużo jak na zapotrzebowanie samego kraju. Duża część floty handlowej jednak zarabiała na służbie Anglii i mniejszych państw morskich.

Należy podkreślić, że wskutek rywalizacji na innych morzach szwedzkie budownictwo stara się najpierw o specjalizację statków (buduje się cysternowce, węglowce, transportowce drobnicy, statki chłodnicze i t. d.), a następnie o seryjność. Stocznie szwedzkie wykonują więc po kilka statków dla jednej linii i co kilka lat wypuszczają nowe serie, podobnie jak to robi Anglia z budową kontrtorpedowców. Uzyskuje się przez to znaczne oszczędności w kosztorysach statków, a oprócz tego stałe ulepszanie zalet takich jak szybkość, wyposażenie techniczne wnętrza i pokładu. Znane są statki szwedzkie pływające na linii Bliskiego Wschodu (serie „S“ i „V“).

Stosunkowo najmniej uwagi poświęca się transatlantykom. Istnieje tylko jedna linia „Svenska-Amerika Line“. Przed wojną na niej kursował statek „Kungsholm“ o pojemności 20.000 ton br. i szybkości 18 węzłów. Następnie zbudowano w 1938 r. statek „Stockholm“ o 25.500 ton brutto i 19 węzłach, który jednak spłonął na stoczni Monfalcone (tam, gdzie również budowano nasze transatlantyki). Niezależnie od budowy wojennych projektuje się jeszcze jedną jednostkę pasażerską „Drottningholm“ o pojemności zbliżonej do poprzednich zabierającą 2500 — 3000 ton samego paliwa dla maszyn o mocy 14.600 KM, co pozwoli osiągać szybkość 19 węzłów. Miejsc dla pasażerów będzie 360.

Naogół przeważają jednak statki towarowe przeciętnej wielkości. Zastanawiają tutaj cyfry wykorzystanego tonażu. Przy półtoramilionowej wysokości czyli o połowę mniej niż przedwojenne floty Francji i Włoch własny tonaż miał przeważający udział w handlu morskim Szwecji. Fakt ten nabiera specjalnego znaczenia jeśli przyjrzymy się poniższej, przedwojennej tabelce, ilustrującej wysokość handlu morskiego mocarstw:

Stany Zjednoczone	57.500.000 ton
Japonia	35.300.000 „
Francja	55.400.000 „
Italia	23.700.000 „
Z. S. R. R.	16.600.000 „
Szwecja	26.500.000 „

Drogami wylotowymi szwedzkiej floty handlowej w świat są: 1) cieśniny duńskie, 2) kanał Kiloński, 3) port norweski Narwik. Pierwsza wyprowadza 38 linii na wszystkie morza świata, druga 14 linii a trzecia 6, głównie z rudą. Działania wojenne odbiły się na szwedzkiej żegludze choć kraj był neutralny. Pewna część tonażu izolowana na Atlantyku znajdowała się na służbie sprzymierzonych, inna przewoziła ładunki dla państw walczących na Bałtyku. Dlatego na dno poszło 40% tonażu przedwojennego. Straty te zostały już uzupełnione

z pewną nawiązką, a nadto stocznie szwedzkie są dziś zdolne odbudowywać jeszcze floty handlowe Danii i Norwegii.

Statki szwedzkie uczestniczą także w rozdziałach towarów UNRRA. Polska zaszereżyła sobie od Szwecji statek „Ragne“ dla utrzymania łączności z portami brytyjskimi. Szwedzi umiejętnie na każdym kroku wykorzystują koniunkturę powojenną dzięki ilości i jakości swych statków transportowych.

J. M.

KRONIKA WYBRZEŻA

SPRAWA ZWROTU STATKÓW GDAŃSKICH

Jak już podały do wiadomości dzienniki, Rząd Polski wystąpił z żądaniem zwrotu Polsce wszystkich ocalałych statków, które pływały dawniej pod banderą gdańską. Strony angielska i amerykańska wyraziły już na to swoją zgodę, a ostatnio i rząd radziecki zgodził się również na wyłączenie z podlegającej podziałowi niemieckiej morskiej floty handlowej zespołów statków nie niemieckich, a w tym i płynących dawniej pod banderą gdańską. W ten sposób zwrot statków gdańskich został definitywnie przesądzony na korzyść Polski.

ZWIĄZEK MIAST MORSKICH

Tradycja głosi, że odzyskany obecnie przez nas brzeg morski od zarania począł gospodarczych, dał kiedyś w wyniku słowiański Związek Miast Wędrzyskich, który z kolei stał się podłożem Hanzy niemieckiej.

W historycznej chwili, mającej być sprawdzianem potencjalnych możliwości narodu polskiego, nie mieliśmy do niedawna takiej organizacji, któraby wszystkie problemy przymorskie w sobie zespoliła i skonsolidowała. Związanie nowoodzyskanego wybrzeża, składającego się z elementów o różnej przeszłości historycznej, różnej strukturze gospodarczej i etnograficznej — w jednorodną całość, powiązaną psychicznie i materialnie, świadomą swej woli jako eksponowanej placówki rdzennie polskiej — jest warunkiem bytu gospodarczego państwa.

Przedstawiciele dwudziestu trzech miast morskich, w poczuciu wspólnoty zadań i interesów, postanowili powołać Związek Gospodarczy Miast Morskich, którego akt erekcyjny miał miejsce w Gdańsku, dnia 18 marca 1946 roku.

Zadania Związku koncentrują się na następujących zasadniczych celach:

1) Związać wybrzeże Polski w jednorodną całość, powiązaną psychicznie i materialnie. Stąd wyłaniają się postulaty rozwoju komunikacji między-miastowej na drogach lądowych i morskich oraz wzajemnej wymiany towarów i dóbr kulturalnych.

2) Stworzyć na wybrzeżu warunki egzystencji i wykonywania pozytywnej pracy gospodarczej i społecznej dla ludności miast nadmorskich i portowych.

3) Współdziałać w pracy, wiążącej całe społeczeństwo polskie z morzem, przedstawiającej psychikę polską z lądowo - agrarną na przemysłowo-morską. Zatem, między innymi zadaniami, współpracą z takimi instytucjami jak Instytut Bałtycki i Liga Morska.

4) Reprezentowanie i opiniowanie wobec Państwa programów odbudowy i zabudowy miast i osiedli na Wybrzeżu, oraz wszelkich wniosków w sprawie przełamania tych trudności egzystencji i rozwoju, z którymi spotykają się miasta morskie (zagadnienia finansowe, osiedleńcze, aprowizacyjne, inwestycyjne etc.).

5) Krzewienie wartości regionalnych w okręgach nadmorskich.

W końcu czerwca b. r. projektowany jest Walny Zjazd Związku Gospodarczego miast morskich, który ustali ściśle program swych prac i metody ich realizacji.

ZŁE MIESIĄCE NASZEJ BANDERY HANDLOWEJ

Polskie statki handlowe miały swój zły okres w miesiącach lutym i marcu bież. roku wskutek szeregu awarii.

Pechową serię rozpoczął 3 lutego s/s „Kraców“, który wjechał na mielizny wioząc ładunek węgla do Szwecji. Statek dotarł wreszcie do portu Ystad mimo poważnego uszkodzenia dna, lecz dla ściążnięcia

go na głębszą wodę trzeba było wyrzucić w morze około tysiąca ton węgla, a dalsze 500 ton przeładować na barki.

Polski parowiec „Tobruk“ zawiązał 19 lutego do kanadyjskiego portu mając uszkodzoną poważnie śrubę napędową. W dniu 23 lutego s/s „Poznań“, lawirując w ciasnych odminowanych przejściach koło wybrzeży holenderskich w drodze do Anglii, wjechał na mieliznę. Statek nie został uszkodzony — ale, ze względu na pola minowe, zdjęcie go z mielizny natrafiło na duże trudności.

Parę dni po tym, w pobliżu motorowca „Lewant“ wybuchła na morzu mina, powodując tak poważne uszkodzenia kadłuba, że statek musiał być niezwłocznie poddany prowizorycznej reperacji.

Najpoważniejsza katastrofa zdarzyła się 5 marca, gdy s/s „Kielce“ zderzył się ze statkiem angielskim. Polski statek, który właśnie opuścił Anglię z ładunkiem amunicji dla wojsk amerykańskich w Europie, zatonął w ciągu niespełna godziny. Załogę statku ocalono.

Tego samego dnia fatalne „prawo serii“ spowodowało jeszcze jedną awarię. Morze wyrzuciło na wybrzeże Irlandii trawler rybacki „Podole“, który zresztą nie odniósł zbyt poważnych uszkodzeń.

O POLSKICH STATKACH, ZATOPIONYCH W PORCIE BARI

Armatorzy podają dalsze ciekawe szczegóły dotyczące projektu wydobywania polskich statków handlowych „Lwów“ i „Puck“, zatopionych podczas wojny we włoskim porcie Bari. Statki te, jak się okazuje, nie są już polską własnością, gdyż po ich zatonięciu armatorzy nasi otrzymali od brytyjskiego ministerstwa transportów wojennych odpowiednie odszkodowanie i tym samym tytuł własności przeszedł na rzecz wymienionego urzędu. Polska ma jedynie zastrzeżone prawo pierwszeństwa przy odkupieniu statków. Okazało się jednak, że „Lwów“, wskutek zniszczenia, nie będzie wydobyty, więc tylko „Puck“, w razie pomyślnego przebiegu akcji ratowniczej, zostałby odkupiony i ponownie uruchomiony pod polską banderą.

KONFERENCJA PRASOWA W MINISTERSTWIE ŻEGLUGI

W dniu 7 maja odbyła się konferencja prasowa dla dziennikarzy polskich i zagranicznych, na której wiceminister ob. Petruszewicz zapoznał zgromadzonych przedstawicieli prasy z najważniejszymi osiągnięciami Polski na morzu.

Nawiązując do stanu, w jakim zastaliśmy wybrzeże przed rokiem — minister przedstawił w cyfrach ogromny wysiłek, dokonany około odbudowy portów — czołowego zagadnienia w życiu gospodarczym Polski dzisiejszej. Podkreślił przy tym nie tylko bezpośrednie materialne osiągnięcia, lecz również ogromną pracę nad zorganizowaniem zespołu ludzi, zdolnych w ciągu najbliższych lat odbudować porty, przewyższając w wielu wypadkach poziom przedwojenny.

Jako następne zagadnienie prelegent przedstawił stan i perspektywy na przyszłość polskiej floty handlowej, o czym mówiliśmy już w 2—3 N-rze naszego pisma, podkreślając konieczność znacznej rozbudowy floty.

Osobno omówiona została dziedzina przemysłu okrętowego — jako dotąd nieuprawiana w Polsce. Liczby charakteryzujące rozwój naszych stoczní są najbardziej przekonujące: wzrost zatrudnienia — od 5 do 5538 pracowników, suma odbudowanej kubatury budynków stoczniowych — 400.000 m sześciu, ilość wyremontowanych statków — 108 — w czym 26 zagranicznych. Zdolność produkcji Z. S. P. stale wzrasta, a chwila obecna jest dla stoczni polskich szczególnie przełomowa, ponieważ dokonano pierwszego w dziejach Polski porozumienia, dotyczącego budowy na stoczních krajowych dużej serii statków handlowych (14 jednostek).

Stan i perspektywy rozwoju rybołówstwa morskiego zostały potraktowane na konferencji może najbardziej szczegółowo. Minister podkreślił i uzasadnił cyfrowo całkowite zniszczenie powojenne tej dziedziny naszego życia gospodarczego. Oto zastaliśmy przed rokiem 2 kutry — dziś mamy ich 52, z 2 łodzi

dorobiliśmy się już aż 530. W połowach morskich w marcu przekroczyliśmy całoroczne połowy 1938 r. Celem, do którego dążymy jest doprowadzenie w ciągu najbliższych lat do spożycia conajmniej 10 kg ryb rocznie na głowę mieszkańca (przed wojną spożycie to wynosiło 2—3 kg, głównie śledzi). Ponadto nowe perspektywy Polski — jako państwa morskiego — obejmują w dziedzinie gospodarki rybnej nie tylko dostawy wewnętrzne, lecz również ekspansję na zewnątrz. Możemy dostarczać ryby krajom środkowej Europy, zachodnim terenom Związku Radzieckiego, a konserwy szlachetniejszych gatunków ryb znajdują zbyt w krajach Europy zachodniej.

Na zakończenie minister podkreślił raz jeszcze rozmiar i wysiłek osiągnięć na odcinku morskim „wszystkim malkontentom, szepejącym na ucho hłobowe wieści, radziłym pojechać do Gdyni i obejrzeć Morski Instytut Rybacki i Szkołę Morską — radziłym obejrzeć, co ze stajni, na którą Niemcy zamienili tę szkołę, z pokładów nawozu i zniszczonych gmachów, zrobiono w ciągu roku“!

ZAKOŃCZENIE KURSU KADRY MARYNARSKIEJ W CENTRALNYM OŚRODKU MORSKIM L. M. W GDYNI.

W ostatnich dniach marca odbyły się końcowe egzamina 6-ciu miesięcznego Kursu żeglarsko-rybackiego w Centralnym Ośrodku Morskim Ligi Morskiej w Gdyni.

Na 24 kursantów Ośrodka do egzaminu dopuszczono 15. Z tej liczby pomyślny wynik osiągnęło 14-tu (8 miu ogólną ocenę dobrą, 6-ciu dostateczną), paru najlepszych otrzymało przy tym wyróżnienie i nagrody.

W okresie kursu prowadzone były wykłady z zakresu fachowej wiedzy morskiej, praktyka szkoleniowa oraz przy sporządzaniu i naprawie sprzętu rybackiego, wreszcie pływania ćwiczebne na jednostkach żaglowych, kutrach rybackich i holownikach. Poza tym kursanci wydatnie pomagali przy remoncie nowych pomieszczeń Ośrodka w Domu Żeglarza.

Kurs odbywał się w trudnych warunkach kwaterekowych i materialnych, mimo to ci, co przetrwali nie zrazili się do pracy na morzu i jej pragną się nadal poświęcić.

Absolwentów kursu kieruje się częściowo na statki handlowe, a częściowo na kutry i holowniki. Wybrana grupa pozostaje jako pomocnicy instruktorów.

LIGA KOBIEC NA WYBRZEŻU

Społeczno-Obywatelska Liga Kobiet wychodząca z założenia, że przebudowa mentalności lądowej społeczeństwa polskiego na morską, nie może się odbyć bez zorganizowanego udziału kobiet, powołała do życia na Wybrzeżu Wydział Morski Ligi Kobiet, ściśle współpracujący z Ligą Morską na odcinku żeglarskim oraz wczasów i obozów nadmorskich.

Celem tego Wydziału jest zbliżenie kobiet polskich do polskiego morza, wyrobienie w nich żętyzny moralnej i fizycznej i zapoznanie z problemami morskimi.

Prócz Sekcji Żeglarskiej w Wydziale powstała Sekcja Zagraniczna, mająca swój lokal w Kapitanacie Portu w Gdyni, oraz Sekcja Wychowania Morskiego. Kierownictwo Wydziału objęła Maria Bulcar-Wałdowa z Gdyni.

Wszelkich informacyj w sprawach morskich Ligi Kobiet udziela korespondencyjnie i ustnie Sekretariat Wydziału Morskiego Ligi Kobiet na Wybrzeżu. Gdynia, ul. Abrahama 15.

KRONIKA KULTURALNA

ŚWIĘTO ZWYCIEŚTWA I WOLNOŚCI.

Dnia 8 i 9 b. r. w Polsce jak i w całym świecie obchodzono uroczyste „Święto Zwycięstwa i Wolności“, jako pierwszą rocznicę zakończenia wojny. Na Wybrzeżu święto miało szczególnie radosny charakter. Komitet obchodu w Gdyni i Gdańsku przygotował cały szereg bezpłatnych imprez, a więc przedstawienia w teatrach, koncerty, zabawy ludowe i wiele innych uprzystępniając w ten sposób każdemu wzięcie udziału w uroczystościach.

WIDOWISKO REGIONALNE W SOPOCIE.

W dniu 5 maja w Operze Leśnej w Sopocie odbyła się akademicko-widowisko regionalne w związku z uroczystościami obchodu Tygodnia Ziemi Odzyskanych.

Po krótkich przemowach o korzyściach, płynących z odzyskania Pomorza i Ziemi Zachodnich, w części artystycznej wystawiono starannie przygotowaną sztukę regionalną p. t. „Hanka żeni się“. Widowisko wypadło doskonale.

WYSTAWA OBRAZÓW I RZEZB.

W Gdańsku została otwarta od 12.V do 12.VI. b. r. wystawa obrazów i rzeźb członków Związku Pol. Art. Plast. Oddziału Gdańskiego. Wystawa mieści się w gmachu Politechniki we Wrzeszczu.

INSTYTUT MUZYCZNY W GDAŃSKU.

Gdański Instytut Muzyczny we Wrzeszczu zorganizował popołudnie muzyczne na rzecz publicznych bibliotek. Zebranych przywiatał krótkim przemówieniem kierownik uczelni, podnosząc z uznaniem odnośny dekret Rady Ministrów i wzywając wszystkich do wzięcia udziału w akcji tworzenia bibliotek publicznych, przez ofiarowywanie książek szczególnie o treści muzycznej.

POLSKIE BIBLIOTEKI NAUKOWO-MORSKIE.

Biblioteka Instytutu Bałtyckiego wznowiła swoją działalność w lutym 1945 r. W momencie wybuchu wojny stan posiadania bibliotek wynosił 7.000 dzieł, ponad 500 czasopism i dzienników krajowych i zagranicznych, liczne kartoteki i katalogi. Cały ten dorobek został w latach okupacji zniszczony. Obecnie biblioteka Instytutu Bałtyckiego zaczęła pracę od początku. Do rozwoju jej przyczynia się wyzyskanie mienia książkowego poniemieckiego, ponadto pomnaża się zbiory w drodze kupna, wymiany, darów, które w okresie od października 45 r. do marca 46 r. wyniosły razem 1200 tomów, około 150 map i 60 czasopism. Biblioteka jest podzielona na sieć 5-u bibliotek, włączonych do poszczególnych ośrodków działalności Instytutu które posiadają łącznie około 11.000 t. tworząc jedną całość organizacyjną.

Biblioteka Wydziału Morskiego w Gdańsku skupia piśmiennictwo morskie o charakterze ekonomicznym, prawnym, socjologicznym i historyczno-politycznym. Gospodarze Archiwum Morskie w Gdyni gromadzi księgozbiór informatorów z uwzględnieniem zagadnień portowych, żeglugi i handlu zamorskiego. Księgozbiór Stacji Naukowej Wydziału Pomorzoznawczego w Sopocie liczy około 1400 t. wybranej literatury pomorzoznawczej oraz dotyczącej rejonu Bałtyckiego. Do najpilniejszych potrzeb bibliotek Instytutu Bałtyckiego należą większe i dostosowane do wymogów stawianych bibliotece, lokale.

Na całość polskich bibliotek naukowo-morskich składa się dalej i księgozbiór Wydziału Pomorzoznawczego w Bydgoszczy, biblioteka Morskiego Laboratorium Rybackiego, która posiada 1200 t. z zakresu nauk biologicznych, rybactwa morskiego i oceanografii i biblioteka państwowej Szkoły Morskiej.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Koło Szkolne Ligi Morskiej w Lisiej Górze pow. Tarnowskiego powzięło doniosłą uchwałę: „Doceniając znaczenie apelu, zamieszczonego w Ściennej Gazecie Morskiej, Koło składa na fundusz budowy kutra rybackiego ze swych uczniowskich groszy skromną kwotę 120 zł. i wzywa członków wszystkich kół szkolnych, by poszły za jego przykładem i ufundowały w jak najkrótszym czasie pierwszy kuter rybacki z ofiar uczniowskich“. Obwód L. M. Tarnów jańk najgoręcej popiera szlachetną i ofiarną inicjatywę dzieci szkoły w Lisiej Górze, żywiąc nadzieję, że nie będzie ani jednej placówki, która nie dałaby się porwać tej szlachetnej inicjatywie.

Zarząd Okręgu Radomskiego przesłał nam odpisy protokółów zebrań nowych oddziałów Ligi Morskiej. Oddziały te powstały przy powiatowym Związku Ogrodniczym w Radomiu, przy fabryce wyrobów skórzanych Kromołowskiego, przy fabryce garbarskiej „Wspólnota“, przy zaw. Związku Drukarzy, przy Krajowej Spółdzielni Spożywczej Kolejarzy — wszystkim w Radomiu, oraz w gminie Zajczków w Bukowcu pow. Opoczno. Członkowie Zw. Ogrodników, F. ki Kromołowskiego i „Spólnoty“ przystąpili do Ligi gremialnie. Wszystkie oddziały należą pod względem ilości członków do silniejszych, posiadając ponad 100 członków rzeczywistych każdy.

W dniu 17 maja Zarząd Główny Ligi Morskiej w Warszawie zorganizował konferencję dziennikarską, w której wzięli udział przedstawiciele prasy stołecznej, agencji prasowych oraz Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagr. W kolejnych przemówieniach prezes płk. St. Kiryluk, dyr. Justyn Wojsznis, dyr. Władysław Kasprzyk, red. Wanda Melcer, ob. St. Gąsiorowski (b. redaktor „Wychodźcy“) oraz dyr. Zenon Zakrzewski zobrazowali dotychczasowe osiągnięcia naszej organizacji. Herbatka koleżeńska, która potem nastąpiła, przetrąciła się w niefrasobliwym nastroju do późnego wieczora.

W niedzielę, dnia 26 maja w salach i ogrodzie hotelu Polonia odbyła się wielka Rewia Mody, zorganizowana przez Okręg Warszawski Ligi Morskiej. W bogactwie modeli, przygotowanych przez pierwszorzędne firmy warszawskie, wielką część zajęły modele kostiumów kąpielowych i plażowych. Program rewii urozmaiciły występy znanych artystów: Marii Chmurkowskiej, Kazimierzy Horbowskiej, Antoniego Jaksztasa, Wł. Skoraczewskiego, J. Sokołińskiego i innych. Podczas rewii przygrywała orkiestra Polonii. Dochód z imprezy przeznaczony został na odbudowę przystani Ligi Morskiej na Wiśle.

SPRAWOZDANIE

ze zjazdu delegatów Polskiego Związku Żeglarskiego

Dnia 26 maja odbył się Zjazd delegatów Polskiego Związku Żeglarskiego. W zjeździe wzięli udział oprócz delegatów P. Z. Ż., również przedstawiciele klubów żeglarskich, należących do P. Z. Ż. Zarząd Główny Klubu Żeglarskiego „Gryf“, istniejącego przy „Lidze Morskiej“ reprezentował kpt. portu, Jan Straus Małowicki.

Obradom przewodniczył prezes P. Z. Ż inż. K. Białkowski. Po wyczerpujących sprawozdaniach przedstawicieli delegatur zabierali głos przedstawiciele Klubów Żeglarskich. Reasumując wszystkie przemówienia stwierdzić można, że bólażki zarówno delegatur i klubów sprowadzają się do braku płótna żaglowego, braku pokostów i lakierów do konserwacji flotyli. W sezonie obecnym powstał dylemat, albo zająć się konserwacją flotyli wymagającej ochrony jej przed zniszczeniem, albo zająć się remontem jednostek, które wymagają mniej wkładu dla doprowadzenia ich do stanu używalności, ale wymagają osprzętu i żagli, aby móc z nich korzystać w tegorocznym sezonie pływania.

Delegat Ministerstwa Żeglugi dr. Miazgowski wyjaśnił stanowisko Departamentu Morskiego. Ministerstwu zależy przede wszystkim na ratowaniu jak największej ilości jednostek żeglarskich przed zniszczeniem. To przeznaczenie mają subwencje, udzielane przez Departament Morski.

Jako obywateli pocieszający uważać należy dostateczną ilość jednostek, zdalnych do użytku. Niestety zrzuć ich na wodę, a przede wszystkim otaklowanie, olinowanie i omasztowanie wymaga dużego wysiłku pracy i kapitału. Kluby robią wszystkie wysiłki, aby w obecnym sezonie rzucić na wodę jak najwięcej jednostek i jak najszybciej rozpocząć pływanie.

W Gdyni powstało Zrzeszenie Kapitanów przy P. Z. Ż., skupiające kapitanów żeglugi morskiej yachtownej. Ponieważ jest pożądanym, aby wszyscy kapitanowie byli zrzeszeni, ewidencja kapitanów żeglugi yachtownej zostanie w najbliższym czasie przeprowadzona. P. Z. Ż. Zarząd Główny Mokotowska 51 przyjmuje zgłoszenia.

Dużo miejsca na obradach poświęcono stosunkom do Ligi Morskiej. Jak wynikało ze sprawozdań delegatów stosunki w terenie nie wszędzie mają charakter jednolity. Na Wybrzeżu współpraca ta układa się jak najlepiej dla rozwoju zadań i poczynań żeglarskich, gdzie indziej współpraca z P. Z. Ż. jeszcze szwankuje.

Prezes Białkowski wyjaśnił, że rozmowy między Ligą Morską a P. Z. Ż. na temat ściślejszej współpracy na odcinku żeglarstwa, toczą się w atmosferze wróżącej powodzenie tej akcji. Dowodem tego jest bodaj fakt utworzenia przy Lidze Morskiej Klubów Żeglarskich „Gryf“ z Klubem Zarządu Głównego na czele, które to kluby przyjęły statut i podporządkowały się w sprawach ogólnych P. Z. Ż.

ZGON NESTORA POLSKIEGO RYBOŁÓSTWA

W ostatnich dniach polskie rybołóstwo morskie okryło się żałobą.

Zmarł w dniu 17 maja, w wieku lat 68 — człowiek, którego imię ściśle związane z pracą na morzu, jest symbolem ofiarnej i twórczej pracy dla Polski.

Mało znany w całym kraju, gdyż zmarły nie znosił rozgłosu w swym życiu, a skromność Jego była równa zasłudze.

Wśród ludzi pracy na polskim wybrzeżu nie było i niema człowieka, który cieszyłby się tak wielkim szacunkiem i miłością, jakie ś. p. Antoni Hryniewicki zaskarbił sobie wśród rybaków i wszystkich tych, którzy w pracy dla polskiego morza z Nim się zetknęli.

Pierwszy pionier w dziedzinie rybołóstwa morskiego, skupiał koło siebie ludzi, którzy poświęcili się idei stworzenia w Polsce, na wzór krajów morskich, rybołóstwa morskiego, jak: zamordowany przez Niemców w Oranienburgu, światowej sławy zoolog—profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego Michał Siedlecki, dr. F. Lubecki, dr. J. Borowik, prof. dr. M. Bogucki, a za nimi ludzie z młodszej generacji.

Człowiek wielkiej wiedzy w swej specjalności, służył Antoni Hryniewicki serdeczną pomocą, dobrą radą i niezamordowaną pracą, jeśli chodziło o jakiegokolwiek pozytywne osiągnięcie w ukochanej przez Niego dziedzinie pracy. Przy Jego wybitnym współdziałaniu powstały: port rybacki w Gdyni, Helu, Jastarni, Władysławowie; chłodnie i magazyny rybne, fabryki mączki rybnej, stocznia rybacka, zakłady przemysłu przetwórczego, statki rybackie i sprzęt do połowów.

Pracował od roku 1922 do 1939 jako Naczelnik Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni i Kierownik Morskiego Instytutu Rybackiego. W r. 1945 jako Dyrektor Głównego Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni i ostatnio, jako Wicedyrektor Generalnego Inspektoratu Rybołóstwa Morskiego w Sopocie.

Pogrzeb, który się odbył 20 maja 1946 r., był wielką manifestacją rybaków, którzy nieśli zwłoki do Portu Rybackiego, w którego budowie i odbudowie po straszliwej wojnie Zmarły miał tak wielki udział. Tam, w Porcie, rybacy żegnali swego ojca, jak Go już oddawna nazywali; żegnały kutry z dna morza wydobyte, lub odzyskane z rąk wroga, jak również nowozbudowane lub nabyte.

W dzień śmierci Zmarłego, przybył również do Gdyni z zagranicy, pierwszy z dalekomorskich trawlerów.

Las masztów, z opuszczoną na znak żałoby banderą, wyrósł w Porcie, gdzie rok temu była ruina i pustka.

Tęsknił do swej pracy Antoni Hryniewicki, widząc dosłownie z okna swego domu, w latach ciężkiej okupacji — piekło w obozie Majdanka.

Doczekał jednak chwili, gdy mógł spocząć obok dzieła swego życia. Dziełu temu i po śmierci będzie patronem.

Na przepięknym gdyńskim cmentarzu spoczęły Jego zwłoki, wśród szumu wyniosłych murów, nad brzegiem morza.

Wojenna flaga radziecka powiewa nad Port Arturem.
A oto dziwowisko hojnej przyrody: w zatoce Baku
prosto w morze kroczą na swoich długich nogach me-



talowe wieże naftowe, cenny olej wytryska z wody.
I dwa kontrasty: zimowe obrazy Leningradu i wesoła
przejażdżka sowieckich marynarzy na falach zatoki.



Radzieccy nurkowie pomogli rozminować gdyński port, teraz łódź może bez obaw rozcinać fale, a rybak będzie spokojnie naprawiał sieci, by wyruszyć na obfity połów. Dwaj robotnicy piłują tram, który wesprze nawodne konstrukcje, porty żyją, przeładunek węgla coraz się bardziej usprawnia.



TREŚĆ NUMERU: Referendum a Liga — Wanda Melcer. Nasze okręty wojenne — J. H. Przygody „Orła“ — Michał Pankiewicz. Koniec niemieckich planów morskich — mgr. Wacław Keller. Polacy na szerokim świecie — Stanisław Sąddek. Związki wyspy Rugii z Polską — Józef Modrzejewski. Morska Noc, Ocean — Bohdan Kamodziński. * * * — Jerzy Milewicz. Nieposkromiona miłość — dr. Aleksander Lech Godlewski. 23 okręty — Walery Przyborowski. Amerykanie spali podczas ataku na Pearl Harbour — Leon Bukowiecki. Jeszcze o Rugię — J. Zychowski. Kronika Z.S.R.R. Kronika Szwedzka. Kronika wybrzeża. Kronika kulturalna. Z życia organizacji. Zgon nestora polskiego rybołówstwa.

