

Cena 20 zł

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY
POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



Zalecany do bibliotek i świetlic szkół wszystkich typów od kl. VI szkoły powszechnej do liceum włącznie, pismem Ministerstwa Oświaty Nr VI Oc-2205/46 z dn. 9.III.47

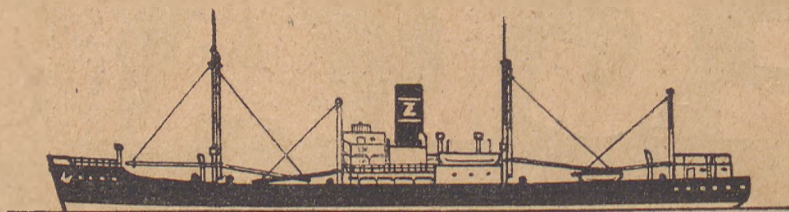
MARZEC 1948

ROK III

NR

3(18)

(CIĄG DALSZY)

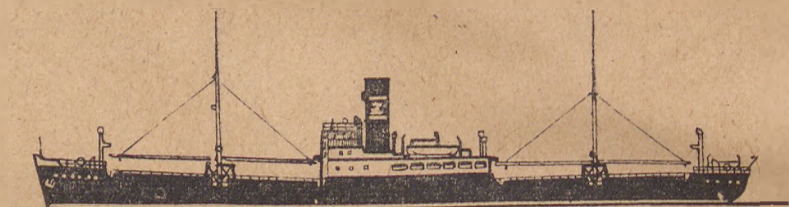


OLSZTYN, SPAH, (ex „Inkenturm“, ex „Empire Gantry“, ex „Feodozja“), Żegluga Polska, drobnicowiec z miejscami pasażerskimi, zbudowany w 1944 roku na stoczni Werf de Noord NV w Alblisserdam (Holandia), wykończony na stoczni Flensburger Schiffsbau A. G. w Flensburgu (Niemcy), 2725 BRT, 1562 NRT, 3200 DWT, długość 92 m, szerokość 13,5 m, zanurzenie 6 m, parowiec (maszyna parowa 4 cyl. o podwójnym rozprężaniu, systemu Lentza), 1200 KM, 1 śruba, szybkość 10 węzłów, 2 pokłady, 4 miejsca pasażerskie, załoga 32 ludzi, obsługuje linię regularną do portów Bliskiego Wschodu.

Uwaga: otrzymany w ramach podziału floty poniemieckiej. Przejęty od Marynarki Radzieckiej 14 maja 1947. Należy do jednostek typu „Hansa“, budowanych przez Niemców w dużej serii podczas wojny.

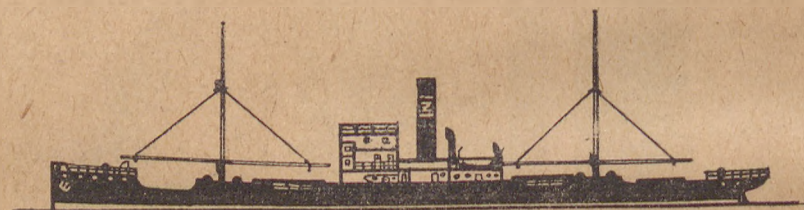
OPOLE, SPAI, (ex „Irene Oldendorff“, ex „Empire Contees“, ex „Omsk“), Żegluga Polska, drobnicowiec z miejscami pasażerskimi, zbudowany w 1944 roku na stoczni Akt. Burmeister and Wain w Kopenhadze (Dania), 2725 BRT, 1562 NRT, 3200 DWT, długość 92 m, szerokość 13,5 m, zanurzenie 6 m, parowiec (maszyna parowa 4 cyl. o podwójnym rozprężaniu, systemu Lentza), 1200 KM, 1 śruba, szybkość 10 węzłów, 2 pokłady, 4 miejsca pasażerskie, załoga 31 ludzi, obsługuje linię regularną do portów Bliskiego Wschodu.

Uwaga: Otrzymany w ramach podziału floty poniemieckiej. Przejęty od Marynarki Radzieckiej 13 maja 1947. Należy do jednostek typu „Hansa“, budowanych przez Niemców w dużej serii podczas wojny.



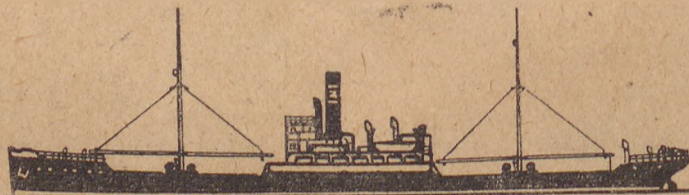
KOLNO, SPFB, (ex „Nordcoke“, ex „Nordlicht“, ex „Empire Conwear“, ex „Armawir“), Żegluga Polska, węglorudowiec, zbudowany w 1936 r. na stoczni Lübecker Maschinenbau Ges. w Lubece (Niemcy), 2487 BRT, 1316 NRT, 3200 DWT, długość 95 m, szerokość 13,5 m, zanurzenie 6 m, parowiec (maszyna parowa 4-ro cyl. o podwójnym rozprężaniu), 1750 KM, 1 śruba, 13 węzłów, 1 pokład, dziób wzmocniony do pływania wśród lodów, ładownie samotrymowne zamykane klapami, załoga 32 ludzi, używany w trampingu pełnomorskim głównie na Bałtyku dla przewozu węgla i rudy.

Uwaga: otrzymany w ramach podziału floty poniemieckiej. Przekazany przez Marynarkę Radziecką 23 kwietnia 1947 r.



KOŁOBRZEG, SPFC, (ex „Horncap“, ex „Jalta“, ex „Hansburg“, ex „Schleswig-Holstein“, ex „Herkules“, ex „Oczakow“), Żegluga Polska, jednostka do towarów masowych, zbudowany w 1921 r. na stoczni Henry Koch A. G. w Lubece (Niemcy), 2369 BRT, 1432 NRT, 4180 DWT, długość 94 m, szerokość 13 m, zanurzenie 7 m, parowiec (maszyna parowa 3-cylindrowa, o potrójnym rozprężaniu), 1300 KM, 1 śruba, szybkość 9 węzłów, 1 pokład, przeznaczony do trampingu.

Uwaga: otrzymany w ramach podziału floty poniemieckiej. Przejęty od Marynarki Radzieckiej 20. VIII. 1947 — znajduje się w przebudowie na Stoczni Gdynskiej.



KUTNO, SPFE, (ex „Helga Böge“, ex „Helga Ina“, ex „Kercz“), Żegluga Polska, jednostka do towarów masowych, zbudowany w 1925 r. na stoczni Lübecker Maschinenbau Ges. w Lubece (Niemcy), 2183 BRT, 1292 NRT, 3375 DWT, długość 89 m, szerokość 13 m, zanurzenie 6 m, parowiec (maszyna parowa 3-cylindrowa o potrójnym rozprężaniu), 1400 KM, 1 śruba, 9 węzłów, 1 pokład, załoga 30 ludzi, zatrudniony w trampingu pełnomorskim (głównie porty Bałtyku i Morza Północnego).

Uwaga: otrzymany w ramach podziału floty poniemieckiej. Przejęty od Marynarki Radzieckiej 19 maja 1947.

(D. ciąg nastąpi)

J. M.

RADZIECKIE



Szkolnictwo morskie

Oficer-marynarz doby obecnej, niezależnie od specjalności, jest przede wszystkim technikiem. Technika zaś nie znosi dyletantyzmu i wymaga wysoce wykwalifikowanych fachowców. Metoda kształcenia oficerów marynarki, która by opierała się tylko na doświadczeniu nabytym z własnych błędów, jest dla Polski za droga, gdyż pociąga za sobą olbrzymie koszty i niepowetowaną stratę czasu. Musimy więc dążyć do zdobywania jak najszerszych wiadomości o najnowszych osiągnięciach w szkolnictwie morskim w innych krajach.

Rozpatrując zagadnienie kształcenia ofic. mar. handlowej u nas w Polsce, ze względów zrozumiałych, należało by przede wszystkim postawić sobie pytanie, jak ta dziedzina przedstawia się w Związku Radzieckim, w tym najbardziej postępowym na świecie olbrzymim państwie, na którego niebывале osiągnięcia we wszystkich dziedzinach życia państwowego, a przede wszystkim nauki i techniki, świat cały spogląda ze zdumieniem.

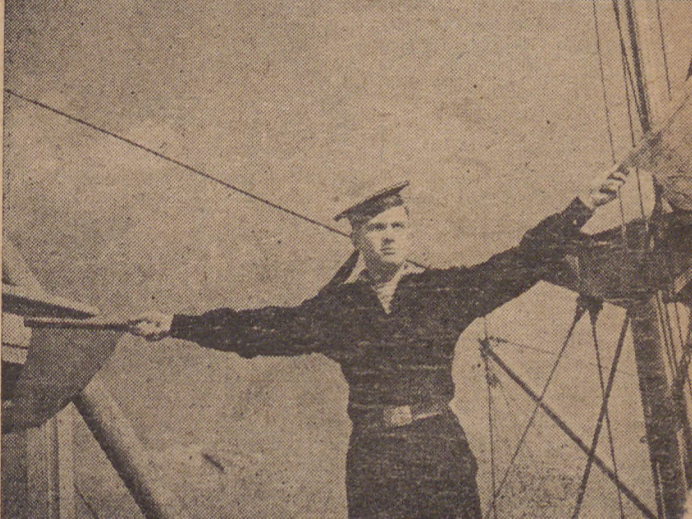
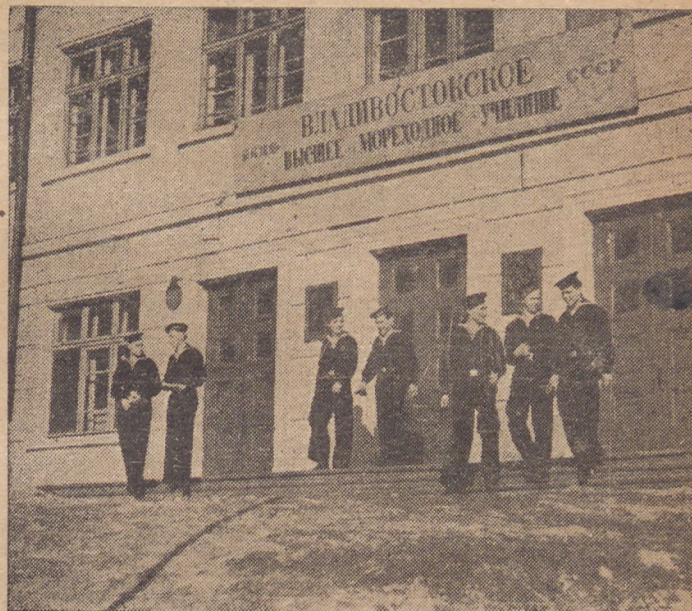
Otóż w Związku Radzieckim, podobnie jak u nas, szkolnictwo morskie podlega Ministerstwu Żeglugi (Ministerstwo Morskowo Flota). Posiada ono parę uczelni typu akademickiego t. zw. Wyższych Szkół Morskich oraz szereg Szkół Morskich poziomem i programem bardzo zbliżonych do naszych Państwowych Szkół Morskich w Szczecinie i Gdyni, t. j. o poziomie wyższym od licealnego, ale niższym od polskich szkół wyższych nowego typu. Są to t. zw. Moriechodnyje Uczyliszcz.

Zadaniem WYŻSZYCH SZKOŁ MORSKICH jest „kształcenie inżynierów: nawigatorów, mechaników okrętowych, elektromechaników i radiotechników“.

Warunki przyjęcia: wiek od 17 do 24 lat, posiadanie dużej matury (ukończenie dziesięcioletki), zdolność do służby morskiej i złożenie egzaminu wstępnego konkursowego z języka rosyjskiego (ustny i pisemny) z matematyki (ustny i pisemny), fizyki, chemii, geografii i jednego języka nowożytnego. Od egzaminu konkursowego zwolnieni są kandydaci, którzy ukończyli szkołę średnią ze złotym lub srebrnym medalem. Kurs trwa 3—4 lat. Nauka, praktyki letnie, utrzymanie w internacie — na koszt Państwa.

Absolwenci otrzymują odpowiednie dyplomy: porucznika żeglugi wielkiej, inżyniera-mechanika okrętowego, inżyniera-elektromechanika okrętowego i inżyniera-radiotechnika okrętowego, a oprócz tego rangę oficera rezerwy Marynarki Wojennej. Szkoły Wyższe tego typu znajdują się w Leningradzie, w Odessie i Władywostoku.

SZKOŁY MORSKIE typu drugiego znajdują się we wszystkich większych portach Związku Radzieckiego, a więc: Leningradzie, Odessie, Rostowie, Rydze, Tallinie, Archangielsku, Astrachaniu, Chersoniu, Baku, Batumie, Nikolajewsku. Celem ich jest kształcenie przyszłych oficerów - nawigacyjnych, oficerów - mechaników okrętowych, oficerów - elektrotechników okrętowych i oficerów - radiotechników okrętowych Marynarki Handlowej, a również techników budowy okrętów, hydrotechników i techników eksploatacji morskiej. Ostatnia grupa, po ukończeniu Szkoły Morskiej, może kontynuować swoje studia w POLITECHNIKACH MORSKICH, t. zw. Instytutach Inżynierów



NA OKŁADCE: Jedna ze szkolnych jednostek radzieckiej marynarki wojennej — 300 tonowy szkuner „Praktika“.

Floty Morskiej typu akademickiego, które przygotowują przyszłych inżynierów budowy okrętów, inżynierów mechaników, inżynierów hydrotechników, inżynierów eksploatacji technicznej i ekonomistów.

Warunki przyjęcia do Szkół Morskich: wiek od 15—20 lat, posiadanie małej matury (ukończenie siemiletki), zdolność do służby morskiej i złożenie egzaminu wstępnego konkursowego z języka rosyjskiego, matematyki, fizyki i geografii z zakresu 7-miu klas szkoły średniej. Kurs trwa 3—4 lat. Nauka, praktyki letnie i utrzymanie w internacie — na koszt Państwa.

Absolwenci tych szkół stopniowo otrzymują dyplomy oficerskie odpowiednich specjalności, do najwyższych włącznie, bez obowiązku zdawania jakichkolwiek egzaminów, a tylko po wyplywaniu odnośnego cenzusu morskiego. Nie mają oni jednak prawa zajmować kierowniczych stanowisk na statkach i przy maszynach najwyższej kategorii, co przysługuje jedynie absolwentom Wyższych Szkół Morskich. Poza tym absolwenci ci otrzymują również rangę oficera rezerwy Marynarki Wojennej.

Jak wynika z powyższego, nasze Państwowe Szkoły Morskie w Gdyni i Szczecinie, swym poziomem i metodą szkolenia są bardzo zbliżone do Szkół Morskich drugiego typu w Związku Radzieckim, a po uruchomieniu projektowanych, dodatkowych kursów rocznych: „kapitańskiego” odpowiednio do angielskiego „Extra Master” wzgl. „inżynierskiego” odpowiednio do angielskiego „Extra Chief Engineer”, stanowiłyby typ pośredni między Szkołą Morską i Wyższą Szkołą Morską w Związku Radzieckim.

Oprócz Szkół Morskich, kształcących oficerów, w Z. S. R. R. znajdują się b. liczne szkoły dla marynarzy, t. zw. Szkoły Jungów. Warunki przyjęcia i program wykszolenia są podobne, jak u nas. O szkołach tych napiszemy obszerniej innym razem. A. G.

KURS PRZODOWNIKÓW WYCHOWANIA MORSKIEGO

Ponieważ zaledwie kilkudziesięciu kandydatów na kurs przodowników spełniło wymagania ogłoszone w poprzednich numerach „Żeglarza” — kurs ten odbędzie się zapewne tylko w jednym turnusie w czasie od 27. 6. — 11. 7. w Gdyni, poczem wybrani uczestnicy skierowani zostaną na dalsze 2 tygodnie do innych ośrodków PCWM w charakterze podinstruktorów.

Jeżeli do dnia 31. 3. ilość kandydatów odpowiadających warunkom zwiększy się znacznie — uruchomiony będzie także turnus drugi od 1. 8. — 15. 8. również w Gdyni. Ostateczna decyzja w tej sprawie ogłoszona zostanie w nast. numerze. Program kursu wypełni przede wszystkim szkolenie żeglarskie. Kurs jest bezpłatny, zniżki kolejowe 50%. W następnym numerze „Żeglarza” ogłoszone będą dalsze informacje.

Kandydaci na kurs przodowników, którzy wywiłali się ze swych obowiązków, t. j. w ciągu zimy 1947/48 pogłębiali swoją znajomość spraw morskich, szerzyli zrozumienie morza wśród kolegów, nadesłali w terminie wiarogodne sprawozdanie z tych czynności i brał udział w 2 ankietach — winni do dn. 15 kwietnia nadesłać do PCWM — KIEROWNICTWO KURSU PRZODOWNIKÓW — GDYNIA, AL. ZJEDNOCZENIA 3 — swój dokładny i b. czytelny adres, znaczek za 15 zł. oraz wzmiankę, czy bez żadnych trudności mogą przyjechać na 1 turnus w dn. 27. 6. 48. W odpowiedzi otrzymają blankiet zgłoszenia, lub ewent. odmowę przyjęcia na kurs, jeżeli okaże się że nie wypełnili należycie wszystkich warunków.

Nienadesłanie w terminie powyższych danych oraz znaczka — będzie uważane za rezygnację z kursu.










Z okazji Świąt Wielkiejnocy składamy naszym Czytelnikom i Przyjaciółom najserdeczniejsze życzenia.

Redakcja.

MAPA WYBRZEŻA POLSKIEGO

PODZIAŁKA 1:1 000 000

OBJAŚNIENIA

-  wielki port
-  mały port handlowy
-  port rybacki
-  osada rybacka
-  latarnia morska
-  uzdrowisko
-  ośrodek P.C.W.M.
-  koleje
-  główne szosy wybrzeża



Mapę wykonał
Stanisław Woźniak

Do uczestników kursu przygotowawczego

Powyzsza mapka jest zamknięciem cyklu zadań kursu przygotowawczego, z których trzy miały na celu nakłonienie Was do bliższego zainteresowania się topografią polskiego wybrzeża. Jesteśmy pewni, że przez samodzielne rysowanie mapek, przez wyszukiwanie miejscowości nadmorskich i rzek do morza wpadających — zarys Wybrzeża mimowoli umocnił się w Waszej pamięci. Teraz macie okazję do skorygowania popełnionych błędów i porównania własnych odpowiedzi z wzorowym rozwiązaniem za jakie uważana jest powyższa mapa. To jest jeden powód, dla którego ją w numerze umieściliśmy. Drugim jest chęć dania Wam łatwej możliwości wykonania prawidłowej mapy polskiego wybrzeża jako eksponatu na wystawę morską. W tym celu najlepiej jest naszą mapkę zwiększyć starannie 5 razy. Otrzymacie wówczas przejrzystą i aktualną mapę w skali 1:200.000.

obecne zajęcie
 przynależn. do organ. młodzieżowej
 kiedy zaprenumerował „Żeglarza”
 Wyciąć, wypełnić i przesłać do Redakcji „ZEGLARZA”
 — Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, PCWM

Komunikaty o kursach PCWM

A. Korespondencyjny kurs przygotowawczy

W dn. 30. 3. 48 kończy się pierwszy okres korespondencyjnego kursu przygotowawczego. Do tej daty uczestnicy, których liczba przekroczyła już 2000, mieli możliwość nadsyłać odpowiedzi na zadania, uzyskując wzajemnie punkty decydujące o pierwszeństwie w przyjmowaniu na kursy pracy morskiej. W obecnym, drugim okresie (kwiecień—czerwiec) uczestnicy muszą położyć wielki nacisk na przyswojenie sobie treści 10 artykułów objętych kursem w n-rach: 7, 8-9/47 i 1, 2, 3/48 „Żeglarza” oraz obszernego artykułu systematyzującego wiadomości o statkach, portach i żegludze, który umieszczony będzie w kwietniowym nrze „Żeglarza”. Gruntowne przerobienie tych materiałów niezbędne jest do wypełnienia testu (arkusza pytań), bez którego zgłoszenie na kurs pracy morskiej nie będzie rozpatrywane.

W obecnym okresie możliwe jest nadal zapisanie się na kurs korespondencyjny. Ponieważ jednak nie ma już możliwości zdobycia punktów — bo nie będzie już zadań — ci wszyscy, którzy zgłoszą się po 30 marca (wg daty stempla pocztowego) i wypełnią program przewidziany na okres drugi, będą na kursy pracy morskiej przyjmowani w miarę wolnych miejsc pozostałych po obsadzeniu turnusów uczestnikami kursu przygotowawczego, którzy wypełnili program okresu pierwszego.

Aby zapisać się obecnie na kurs korespondencyjny — wystarczy nadesłać najpóźniej w maju wypełnione zgłoszenia wycięte z „Żeglarza” lub wykonane dokładnie wg wzoru oraz zaprenumerować „Żeglarza” za okres: listopad 1947 — czerwiec 1948 za zł 140*). Kogo nie stać — może zaprenumerować tylko na II kwartał (kwiecień—czerwiec 1948), wpłacając zł 80. W sumie tej wliczone jest 20 zł jako cena odbitki wszystkich artykułów z zakresu kursu korespondencyjnego z poprzednich numerów, która zostanie dołączona do n-ru kwietniowego dla prenumeratorów wpłacających 80 zł za II kwartał. Nadesłanie zgłoszenia powoduje automatyczne zapisanie na kurs korespondencyjny i potwierdzenia przyjęcia nie są wydawane.

W wypadku trudności zaprenumerowania wystarczy też „Żeglarza” kupować pojedynczo, pożyczając od kolegi lub przegłaść w czytelni. Jednak prenumeratory będą mieli pierwszeństwo w wypadku równej ilości punktów.

B. Kurs pracy morskiej.

ZALOZENIE

Na kurs pracy morskiej zgłosić się może każdy chłopiec, który posiada najważniejsze wiadomości teoretyczne o morzu zawarte w kursie korespondencyjnym „Żeglarza”, pragnie poznać morze na „własnej skórze” i odpowiada warunkom podanym poniżej.

Do odbycia kursów pracy morskiej obowiązani są kandydaci do Szkoły Jungów, Szkoły Rybaków Dalekomorskich, Państwowych Szkół Morskich w Gdyni i w Szczecinie i Liceum Budownictwa Okrętowego, przy czym również muszą odpowiadać podanym poniżej warunkom.

Pożądane jest, aby przez kurs pracy morskiej przeszli ci chłopcy, którzy marzą o wszystkich innych zawodach morskich i chcą bezpośrednio lub w przyszłości kandydować do pozostałych szkół zawodowych.

PROGRAM.

Przewiduje się na kursach pracy morskiej następujące zajęcia: ćwiczenia na szalupach, połączone z ewentl. wyciecz-

kami, pomoc robotnikom portowym przy przeładunkach, pomoc robotnikom na stoczni, w wędzarni, w fabryce konserw, wyjazd na połowy z rybakami na kutrze lub łodzi, gruntowne zwiedzanie portu i kilku statków.

Tak pomyślany program ma zrealizować trzy cele:

- a) zetknąć młodzież z morzem przez pływanie na szalupach, będących w miniaturze najprostszym statkiem morskim, aby w ten sposób rozpowszechnić elementarne zrozumienie warunków pracy na morzu,
- b) umożliwić młodzieży spróbowanie pracy fizycznej w podstawowych dziedzinach działalności morskiej na wybrzeżu (port, stocznia, rybactwo), aby ułatwić zrozumienie wielkiego warsztatu pracy morskiej,
- c) umożliwić na podstawie nieustannej obserwacji instruktorów i wychowawców dokonanie wyboru wśród kandydatów do zawodu marynarza lub rybaka chłopców najzdrowszych, najwytrzymalszych, karnych, zdyscyplinowanych, nadających się pod każdym względem do tych zawodów, którzy dopuszczeni zostaną do wstępnych egzaminów konkursowych.

Uwaga: chłopcy, którzy wyobrażają sobie kursy jako okazję do plażowania i opalania się — doznaliby rozczarowania i lepiej niech się nie zgłaszają.

WARUNKI PRZYJĘCIA.

1. Dobry stan zdrowia stwierdzony zaświadczeniem lekarza,
2. Udział w kursie korespondencyjnym „Żeglarza” i co najmniej dostateczne wykonanie testu.
3. Dobra opinia organizacji młodzieżowej lub władz szkolnych,
4. Ukończone 16 lat (w wyjątkowych wypadkach 15-cie dla dobrze rozwiniętych fizycznie i z dobrą oceną testu),
5. Umiejętność pływania i utrzymania się na wodzie przez 15 minut,
6. Ukończenie co najmniej 7 kl. szkoły powszechnej.
7. Zezwolenie rodziców dla niepełnoletnich.

SPOSÓB SKŁADANIA ZGŁOSZEŃ

Zgłoszenia na kurs pracy morskiej należy składać wyłącznie na formularzach (zawierających również test) dołączonych do kwietniowego n-ru „Żeglarza”. Na żądanie kancelaria PCWM wysyła — począwszy od połowy kwietnia — formularze osobno po otrzymaniu znaczka za 3 zł.

Dokładnie i starannie wypełniony formularz należy przysłać do PCWM w ciągu maja, najpóźniej do dn. 1. 6. 48 dołączając kopertę z własnym adresem i nalepionym znaczkiem za 15 zł, w której PCWM nadeśle zawiadomienie o przyjęciu wraz z zaświadczeniem na żniżkę kolejową.

MIEJSCE I TERMINY.

Czas trwania kursu wynosi 2 tygodnie. Kursy odbywają się w zespołach ośrodków Szczecin/Dziwnów, Gdynia/Leba i Darłowo.

1. turnus	14. 6. — 26. 6.	6. „	19. 7. — 31. 7.
2. „	21. 6. — 3. 7.	7. „	26. 7. — 7. 8.
3. „	28. 6. — 10. 7.	8. „	2. 8. — 14. 8.
4. „	5. 7. — 17. 7.	9. „	9. 8. — 21. 8.
5. „	12. 7. — 24. 7.	10. „	16. 8. — 28. 8.

W Darłowie odbywają się tylko turnusy 2, 4, 6, 8, 10.

Każdy turnus rozpoczyna się w poniedziałek rano, kończy w sobotę następnego tygodnia popołudniu. Przejazd uczestników — wieczornymi pociągami w niedzielę (bez zaprowiatowania w Ośrodku) lub wczesnymi rannymi w poniedziałek.

Dla wyłonionych przez selekcję najlepszych kandydatów do Szkoły Rybaków Dalekomorskich i Szkoły Jungów (również tych, którzy w przyszłości zamierzają wstąpić do PSM), kurs przedłużony zostanie o dalsze 2 tygodnie, które wypełnią ćwiczenia szalupowe, zakończone szczegółowym badaniem lekarskim, egzaminem z zakresu szkoły powszechnej (względnie gimnazjum — dla kandydatów do PSM) i ostateczną selekcją.

KOSZTY: — Kursy są bezpłatne. Uczestnicy pokrywają koszty przejazdu ze żniżką 50% wydaną przez PCWM.

EKWIPUNEK OSOBISTY. W nast. numerze „Żeglarza” zostanie ogłoszone, co każdy kursant musi zabrać ze sobą.

KOESPONDENCYJNY KURS PRZYGOTOWAWCZY ZGŁOSZENIE

Nazwisko i imię

adres

data urodz. zawód ojca

wykształcenie

*) Nr. państwowy jest wyczerpany.

Życie portu

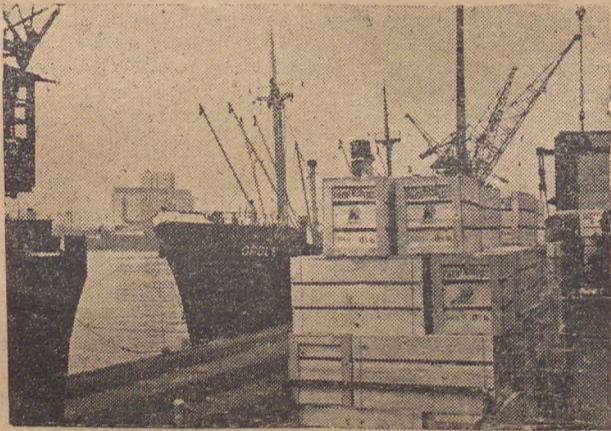
Port to wielki węzeł komunikacyjny, w którym stają się podstawowe rodzaje transportu: lądowy i morski.

Po szlakach transportu lądowego, zwłaszcza kolejami, a częstokroć rzekami napływają do portu bezustannie masy towarów — setki — tysiące — miliony ton, aby po przeładowaniu na statki — statkiem morskim dotrzeć do najodleglejszych miejsc na ziemi.

Ale też i w odwrotnym kierunku płyną morzem miliony ton ładunków, które port musi przyjąć i przy pomocy lądowych środków komunikacji rozprowadzić po kraju lub do najbliższych sąsiadów.

Ładunek to ognisko, wokół którego skupia się życie portu. Urządzenia techniczne: dźwigi i wywrotnice, taśmowce i elewatory, magazyny i składy oraz zespół ludzki — przeznaczone są do sprawnej obsługi lawiny towarów.

W pierwszej linii armii pracowników portu stoją robotnicy zarówno ci, przez których ręce bezpośrednio przechodzi każdy ładunek, nie dający się zagarnąć przez chwytak, ssącą rurę elewatora lub taśmowiec, jak i ci, którzy — jako doświadczeni przodownicy — nadzorują i kierują pracami przeładunkowymi, obsługują mechanizmy



dźwigów, wind itp. Następne oddziały tej armii — to obsługa magazynów, a dalej — kolejarze — tak rzadko wspomniany a jakże zasłużeni pracownicy portu, dzięki którym tysiące wagonów gromadzących się codziennie w gmatwaninie torów portu trafia na właściwe nabrzeża, do burt odpowiednich statków, a po opróżnieniu lub załadowaniu szybko odjeżdża ustępując miejsca następnym.

Mózgiem tej armii porającej się z ładunkami są przedsiębiorstwa handlu zagranicznego, które sprowadzają i wywożą towary, przedsiębiorstwa spedycyjne — zajmujące się organizacją odbioru, wysyłki, przeładunku i wszelką opieką nad towarem w imieniu odległego nieraz właściciela, różni rzeczoznawcy, stwierdzający ilość, gatunek itp., zarządy magazynów, zarządy urzędów przeładunkowych, banki i towarzystwa ubezpieczeń towarowych.

Życie portu nie ogranicza się jednak do spraw przeładunku. Drugim jego ogniskiem są statki i sprawy związane z żeglugą, która nie może istnieć bez stałego oparcia o bazę lądową, jaką jest port.

Port jest więc siedzibą przedsiębiorstw żeglugowych zwanych także armatorskimi, których biura załatwiają całość spraw związanych z eksploatacją posiadanych statków.

W porcie mieszczą się maklerzy — t. j. agenci obcych armatorów wykonywujący w ich imieniu wszelkie czynności związane z opieką nad odwiedzającymi port obcymi statkami; shipchadlerzy (szypczendlerzy) — czyli dostawcy wszelkich artykułów z zakresu prowiantu i technicznego zaopatrzenia statków; stocznie, dokonywujące napraw i budowy nowych jednostek; aparat administracji żeglugowej, czuwający nad bezpieczeństwem szlaków morskich, bezpieczeństwem statków, pośredniczący w dobieraniu załogi, wreszcie rzeczoznawcy z zakresu spraw żeglugowych i organy sądownictwa morskiego.

Oto życie portu: ryk syren okrętowych, zgrzyty dźwigów, gwar pracy, pył węglowy, sycząca para z lokomotyw przetaczających wagony — ta jedyna w swoim rodzaju symfonia — symfonia pracy morskiej.

Życie statku

Postój w porcie po kilkunastu dniach żeglugi nie jest rzeczą złą, tylko nieprzyjemny jest zamęt, jaki port sprawia w spokojnym życiu statku. Tylu obcych kręci się po pokładzie w związku z przeładunkiem. Załoga częściowo na mieście. Wokół gwar, zgrzyty, świsty. Oleista woda bąsenu brudzi burty. Zaduch, pełno pyłu węglowego.

Nareszcie koniec niewoli. Na pokładzie sami swoi. Zdjęto już liny łączące z nabrzeżem. Jeszcze na mostku kręci się pilot, który wyprowadza statek z portu, ale zaraz za falochronem schodzi do swojej motorówki i odpływa. Zaczyna się lekka chwiejba, słony wiatr rozwiewa zaduch portowy a fala splukuje brudy z burt. Rozpoczynamy rejs.

Na statku kapitan spokojnie obrzuca spojrzeniem pokład i przenosi wzrok na mijane statki spieszące do portu.

Niedługo po wypłynięciu na otwarte morze zejdzie do swojej kajuty, bo choć ponosi odpowiedzialność za całość statku i ładunku, podczas spokojnej żeglugi polega całkowicie na swoich zastępcach — oficerach.

Właśnie I oficer mający pod opieką ładunek sprawdził szczelność luków i wdał dyspozycje odnośnie generalnego sprzątnięcia statku. Na mostku stoi jeden z trzech pozostałych oficerów pokładowych odbywający swój 4-godzinny dyżur t. zw. wachtę, przynajmniej dwa razy w ciągu doby w odstępach 8 godzinnych, podczas których on odpoczywa a służbę pełnią pozostali dwaj jego koledzy.

Praca oficera na wachtce polega na dopilnowaniu, aby statek bezpiecznie płynął w wytyczonym kierunku i prawidłowo mijal inne statki.

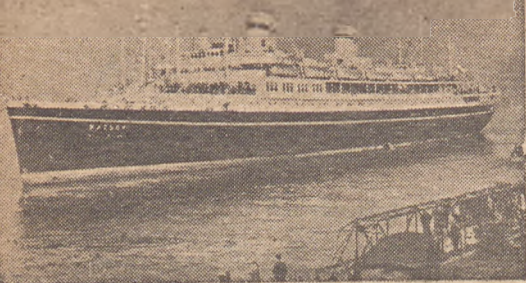
A co robi załoga pokładowa? — Bosman pilnuje zwiania i składania do magazynu cum używanych w porcie. Jeden marynarz stoi przy sterze, jeden na dziobie „na oku” obserwując pilnie powierzchnię morza i horyzont, trzej zajęci będą jeszcze parę godzin przy sprzątnięciu. Nie pełnią oni służb wachtowej, tylko zatrudniani są przez osiem godzin codziennie przy pracach porządkowych. Na wachtce wychodzi zaś co 4 godziny po dwóch z 6-osobowej załogi marynarskiej, śniąc lub odpoczywając w 8-godzinnych przerwach tak jak i oficerowie.

Na pokładzie robi się chłodno, zimny wiatr dmie coraz silniej.

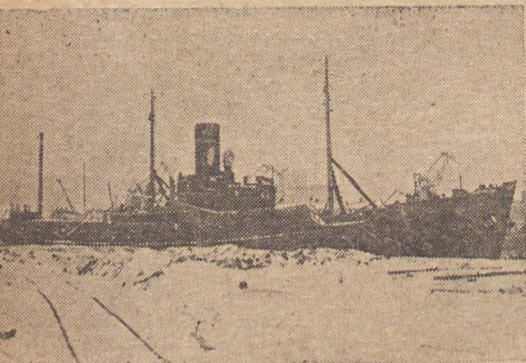
Zajrzyjmy więc do wnętrza. W kuchni „szef” w białej czapie kroi mięso na befsztyki i pogania 2 chłobaków: zmywającego garnki i skrobiącego kartofle. W jadalni czuli messie, steward kończy sprzątnięcie, a chłopiec myje schoody zabłocone przed godziną w porcie.

Zejdźmy teraz niżej — do serca statku, skąd słychać już rytmiczny puls maszyn. Właśnie wychodzi z maszynowni st. mechanik — odpowiedzialny za całość maszyn, który jak kapitan doglądał tam na dole manewru odeszcia. Obecnie pozostawił na wachtce jednego z trzech zastępców — oficerów-mechaników, czuwającego nad pracą w kotłowni i maszynowni. Zajrzyjmy najpierw do buchającej żarem kotłowni. Jeden z palaczy otwiera drzwiczki i schyla się, żeby dorzucić kilka łopat węgla do paleniska. Drugi palacz dopiero co skończył tę czynność i odpoczywa przez krótką chwilę. Obaj trymerzy dowożą pod palenisko pełne taczek węgla. W maszynowni oficer-mechanik właśnie obrzucił wzrokiem manometry a smarownik sprawdza oliwienie. Chłodniej tu niż w kotłowni, ale słowa pęka od hałasu pracującej maszyny. 5-osobowa załoga maszynowa wraz z oficerem również zostanie zluzowana po 4 godzinach wachty na 8-godzinny odpoczynek, przez jedną z dwóch pozostałych zmian.

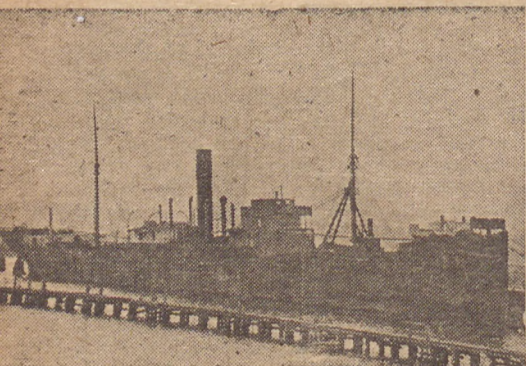
Już zapomniano o porcie. Życie statku weszło w swoje ustalone ramy, regulowane rytmem zmiany służby co 4 godziny. Spokój zburzy dopiero następny port, ale jeszcze długa droga przed nami.



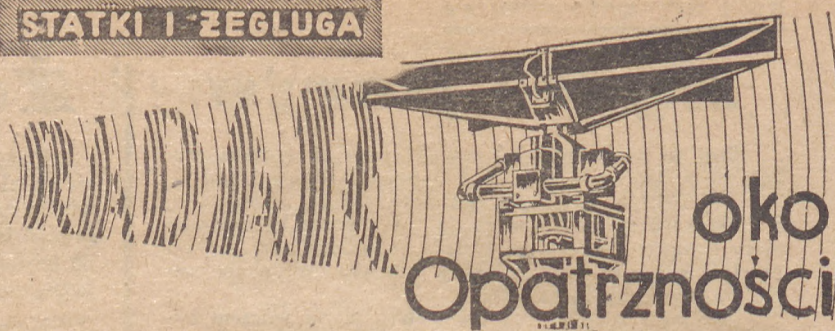
Nasza chluba — m/s „Batory” — obchodził w marcu jubileusz setnej podróży przez Atlantyk. W rejsie tym przywiózł „Batory” do Gdyni 106 pasażerów, 840 ton drobnicy i 376 worków poczty. Stopierwsza podróż pięknego transatlantyku rozpoczęła 5 marca obfitowała w przygody, które spowodowały kilkudniowe opóźnienie w rozkładzie jazdy. Mianowicie na „Batorego” zakotwiczono na redzie Kopenhagi wpadł podczas gęstej mgły szwedzki statek „Boove” i spowodował uszkodzenie kadłuba. Transatlantyk musiał pójść na 24 godziny na dok. Drugim powodem opóźnienia było pośpieszenie na ratunek statkowi, który wzywał pomocy zgubiony ster. Na zdjęciu „Batory” w chwili przybijania do nabrzeża francuskiego w porcie gdyni.



Jednym ze źródeł powiększenia się naszej floty jest remont wydobytych z dna wraków Między innymi w Szczecinie specjalna ekipa GAL'u wydobyla poniemiecki parowiec „Otto Alfred Müller”. Jednostka ta okazała się w zupełnie niezłym stanie i po remoncie na Stoczni Gdynińskiej zostanie wcielona do Polskiej Floty Handlowej, dla której będzie cennym nabytkiem. „Otto Alfred Müller” został zbudowany w 1935 roku, tonaż jego wynosi 1589 BRT i 2195 DWT. Zdjęcie przedstawia wrak „Otto Alfred Müllera”, oczekujący na remont, w basenie wolnocłowym w Gdyni.



Jedną z najstarszych i najmniej cennych jednostek uzyskanych w drodze odszkodowań wojennych sprzedaliśmy korzystnie w końcu stycznia za granicę. Statkiem tym jest s/s „Kalisz” (ex niemiecki „Boltenhof”) zbudowany w 1911 roku. Na zdjęciu s/s „Kalisz” na postoju w porcie gdyni.



Coś zupełnie nieprawdopodobnego! Wiele mgieł widziałem, ale ta, która wczoraj z wieczora otuliła Gdynię — była wprost fantastyczna. Wracając po dziesiątej z kina czułem się jak w olbrzymim pudle z nawilgłą, zwlewną watą. Wilgoć osładła wszędzie — na brodzie, na rekawiczkach... Światła witrzyn sklepowych po drugiej stronie Świętojańskiej, rozjaśnione zwykle i agresywne, ledwo ledwo odznaczały się w białym тумanie, nieczym luno odległego miasta. Kiedy przeszedłszy Skwer Kościuszki znalazłem się na Molo, musiałem chcąc nie chcąc zwinąć kroku. Nie widziałem prawie nic. Mgła połknęła wszystko co było wokół. Z tyłu miasto jakby nie istniało. Pobliski port rybacki również gdzieś przepadł. Ba, nawet nieliczne światła w oknach mijających baraków stały się niewidoczne — jakby zapadły się w ziemię te wstrętne drewniane budy, szpecące brzegi jachtowego basenu.

Przechodziłem tędy setki razy w dzień i w nocy — i dziś po raz pierwszy nie byłem pewny drogi. Właśnie wpadłem na kartowaty krzaczek rosnący przy chodniku, kiedy od strony wejścia do Basenu Prezydenta dobiegł mnie powolny, ostrożny stukot kutrowego motoru. Rany boskie kutry są jeszcze w morzu!

— Halloo! Halloo! — krzyczy ktoś na kutrze. W głosie brzmi niepokój; widocznie nie są pewni swego położenia.

— Halloo! — odpowiada ktoś z brzegu. Załodze kutra nie pozostaje nic innego jak kierować się według tego głosu.

Z reddy słyszę przeciągi, zawodzącą syrenę jakiegoś statku. O i ten! Wyobrażam sobie jak tam teraz wszyscy wytrzeszczają oczy i klną! Niechby tak z nienacka wyłonił się tuż, tuż kadłub innej

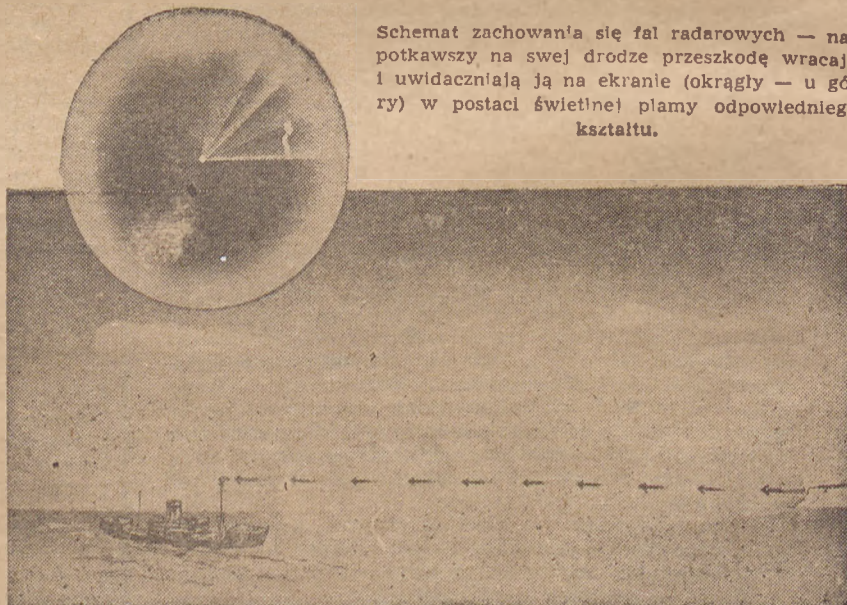
łajby. Na skręcenie będzie z pewnością za późno. Albo gdyby zbłądzili i weszli gdzieś na mieliznę Brr... mgła.

Mgła i ciemność były zawsze i są jeszcze jedyni z największych i najbardziej niebezpiecznych wrogów żeglugi. Zdawało się, że nie podobna znaleźć na nie sposobu. Ostrożne poruszanie się, zdwojona czujność, sygnały akustyczne — to tylko półśrodki nie chroniące naleyście ani od kolizji z innymi statkami czy górą lodową, ani od brzemiennej w następstwa pomyłki nawigacyjnej. Dopiero ostatnie lata, lata wojny, przyniosły praktyczny wynalazek stanowiący całkowite rozwiązanie problemu bezpiecznej żeglugi we mgie i ciemnościach. Wynalazkiem tym jest RADAR*).

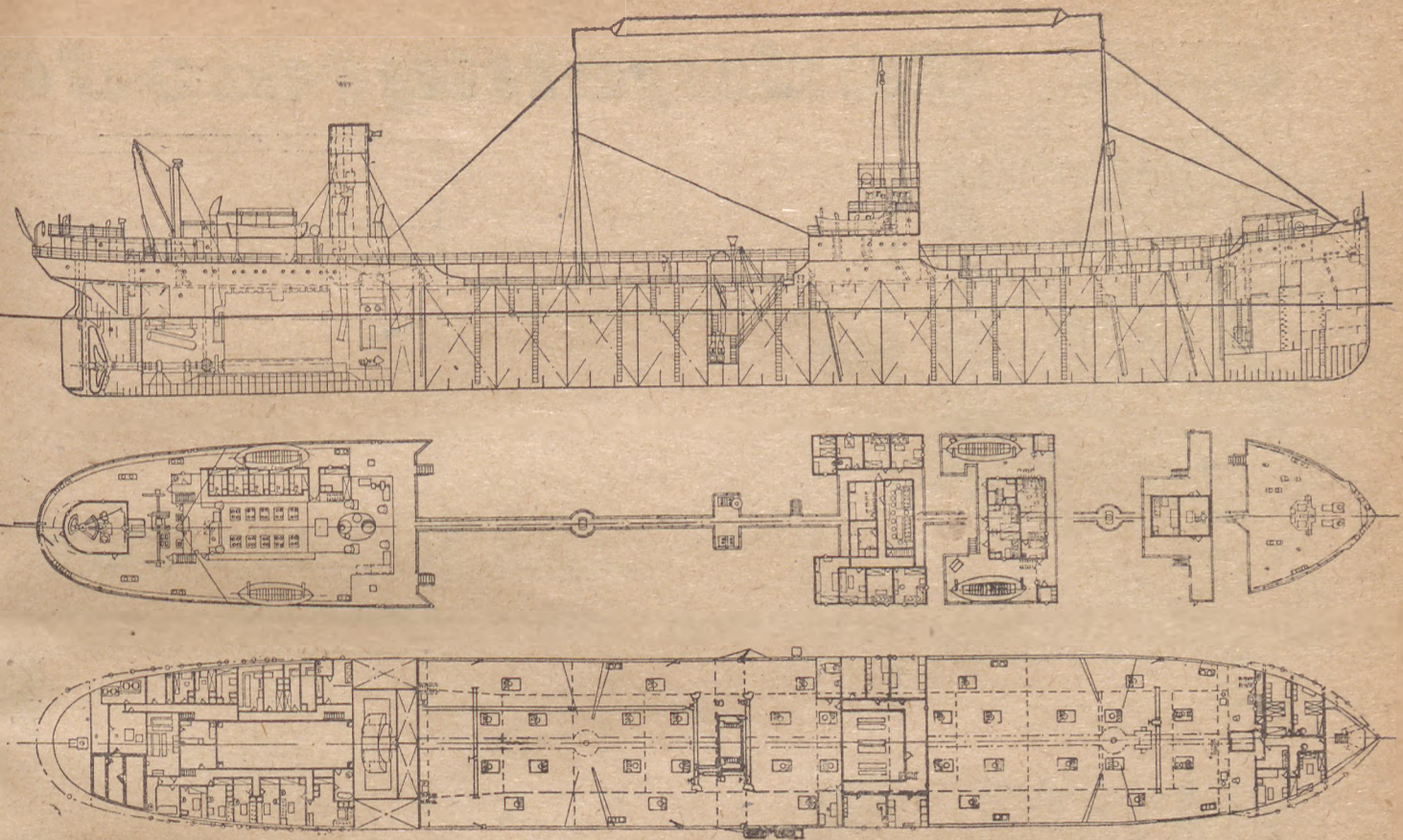
Któż o nim nie słyszał? Była to jedna z największych rewelacji ostatniej wojny. Szereg odmian i pochodnych tego wynalazku spełniało przeogromną rolę w zmaganiach pomiędzy Aliantami a Państwami Osi. To radar przyczynił się walcnie do wygrania Bitwy o Anglię; to on był zmorą niemieckich U-botów; dzięki niemu unieszkodliwiono „Tirpitz”, zatopiono „Schanhorst” i szereg włoskich ciężkich krążowników. Radar umożliwił druzgocące bombardowanie niemieckiego przemysłu. Radar zmienił niemiecką obronę w momencie lądowania w Normandii. Radar stał się nieodzownym wyposażeniem każdego większego okrętu wojennego, każdego bojowego samolotu i każdej baterii artylerii przeciwlotniczej.

Mięta wojna i radar został z kolei wprężniony do służby dla Pokoju. Jednym z najwspanialszych jego zastosowań stała się odmiana zwana radarem

*) Skrót od ang. nazwy jednego z pierwszych wykrywaczy opartych na tej zasadzie: „RADio Detection And Ranging”.



Schemat zachowania się fal radarowych — napotkawszy na swej drodze przeszkodę wracają i uwidaczniają ją na ekranie (okrągły — u góry) w postaci świetlnej plamy odpowiedniego kształtu.



m/s „KARPATY” — nasz wielki zbiornikowiec (patrz na str. 55)

na nawigacyjnym. Jest to prawdziwe oko Opatrzności widzące wokół wszystko w największej nawet mgłę i ciemnościach. Pierwsze pomysły próby zastosowania radaru w nawigacji czyniono jeszcze podczas wojny. W 1945 r. szereg państw zaczęło instalować aparaty radarowe na swoich jednostkach handlowych. Narazie tytułem próby. Ale próba dała wszędzie wyniki tak rewelacyjne, że z miejsca zaopatrzone w radar nawigacyjny wszystkie co cenniejsze i większe statki, szczególnie pasażerskie. Otrzymały więc radar kolosy „Queen Elizabeth” i „Queen Mary”, dostał go również nasz „Batory”.

Na czym polega działanie radaru? — Otóż w razie potrzeby, np. podczas mgły, nadaje się ze statku impulsy radiowe o bardzo krótkiej długości fal i odpowiednio wysokiej częstotliwości. Impulsy te wysyłane są za pomocą specjalnej, umocowanej wysoko i stale obracającej się anteny, która niczym reflektor omiata przestrzeń wokół statku niewidzialnymi promieniami. Gdy wiązka impulsów napotyka na swej drodze jakiś przedmiot np. łódź, inny statek, górę lodową, boję itp. — odbija się, powraca i poprzez tą samą antenę dostaje się do aparatury odbiornika. Na okrągłym ekranie umieszczonym zazwyczaj w kabinie nawigacyjnej, przeszkoda zostaje uwidoczniiona w postaci świetlnej plamki. Jednocześnie można obliczyć wielkość danego przedmiotu, jego położenie i dokładną odległość. W ten sposób, obserwując jedynie ekran radaru, można spokojnie podczas największej mgły kontynuować rejs w niebezpiecznych nawet i ciasnych cieśninach czy kanałach. Czułne „oko” radarowe na czas ostrzeże przed niebezpieczeństwem. Prócz tego naniesione na ekran zarysy łodzi, boje etc. — po-

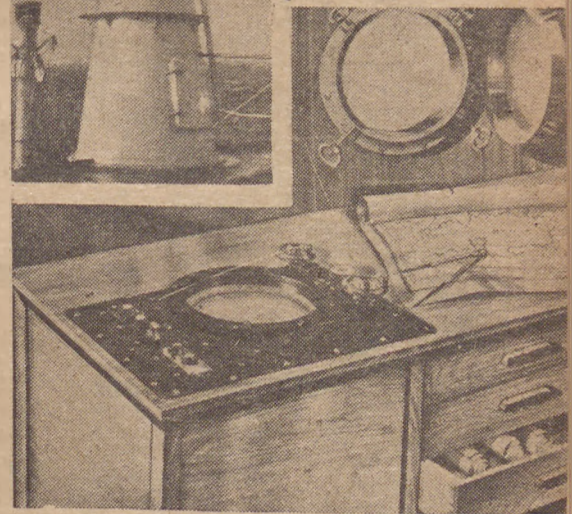
zwalają w każdej chwili na określenie własnego położenia. Przez zmniejszanie zasięgu wysyłanych promieni, można bliżej odległe obiekty nanosić na ekran bardzo dokładnie. I odwrotnie, przez powiększanie zasięgu aż do maksymalnej odległości — otrzymuje się większą ilość istniejących ewentualnie wokół punktów z mniejszą nieco dokładnością. Posługując się jedynie radarem wchodzą już nawet do portów i cumowano przy odpowiednich nabrzeżach. Wadą radaru nawigacyjnego jest jedynie to, że nie wykazuje on przeszkód podwodnych np. mielizn i ukrytych pod powierzchnią wraków**).

Aparatura radarowa na statku handlowym składa się zasadniczo z czterech elementów. Pierwszym jest przetwornica, zainstalowana w maszynowni i mająca za zadanie dostarczanie energii elektrycznej właściwej aparaturze t. j. nadajnikowi i odbiornikowi. Zespół nadajnika z odbiornikiem znajduje się przeważnie w kabinie radiowej. Trzecim elementem jest paraboliczna, masywna antena obrotowa umieszczana zazwyczaj ponad pomostem nawigacyjnym lub na tople masztu. Ostatnią wreszcie część składową radaru — to ekran wmontowany w sterowce lub kabinie nawigacyjnej. Na jego okrągłej tarczy uwidaczniają się impulsy świetlne — będące beczkami i wskazówkami dla wachtowego oficera.

Przeszkodą w szybkim rozpowszechnianiu się radaru nawigacyjnego jest jego dość skomplikowana budowa i znaczna cena. Pomimo to coraz więcej statków posiada urządzenia radarowe, a stale ulepszanie aparatury prowadzi zarówno do większej prostoty w jej budowie i obsłudze jak i do potaniaenia kosztów produkcji. Coraz bliższy jest moment, gdy radar będzie tak popularnym



Obok: antena radarowa zainstalowana na m/s „Batory”. — U dołu: ekran radaru w kabinie nawigacyjnej statku handlowego



elementem wyposażenia statku handlowego jak obecnie radiostacje czy też sonda akustyczna. Wtedy żadna, najgorsza nawet mgła nie będzie kryła w sobie większych niebezpieczeństw dla żegluga niż pogodny, słoneczny dzień. Radar — oko Opatrzności — będzie czuwał nad statkiem i załogą.

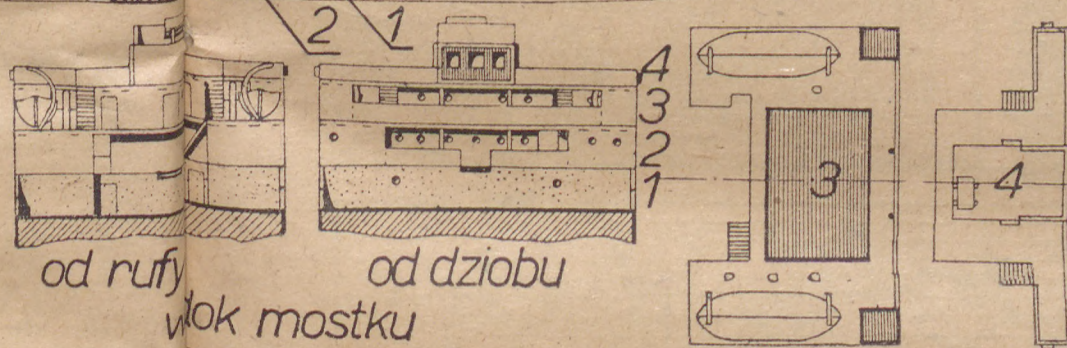
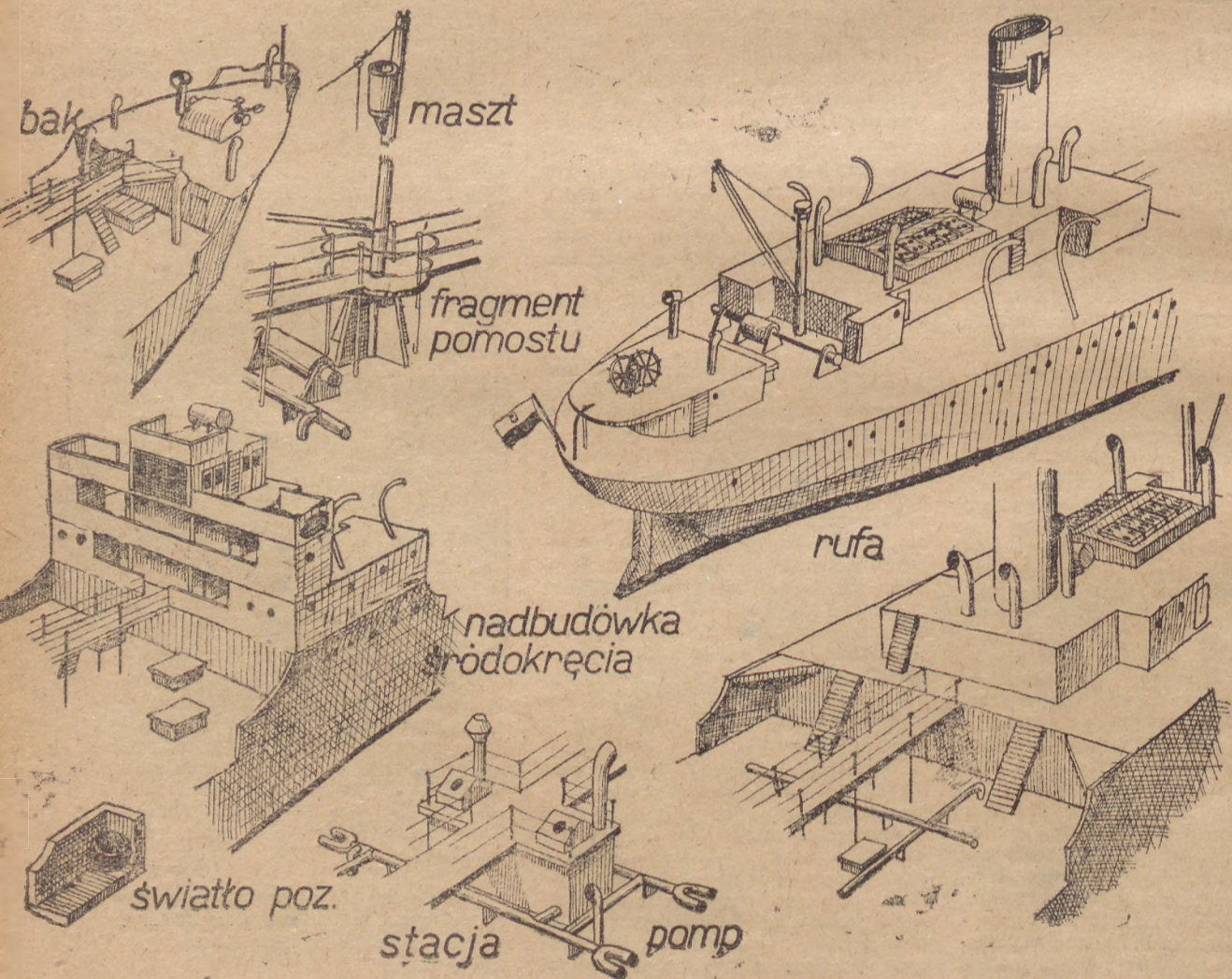
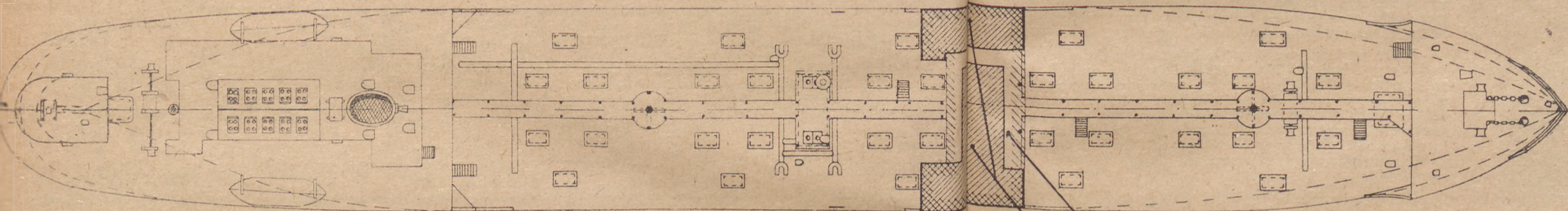
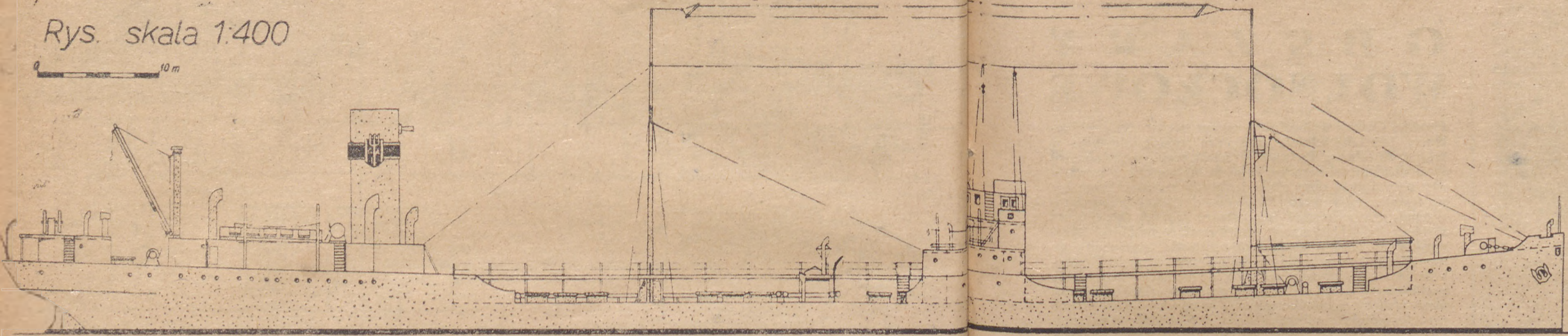
Jotem.

** W flotach wojennych używana jest odmiana radaru zwana „Asdikiem”, służąca do wykrywania obiektów podwodnych.

Budujemy model m/s „KARPATY”

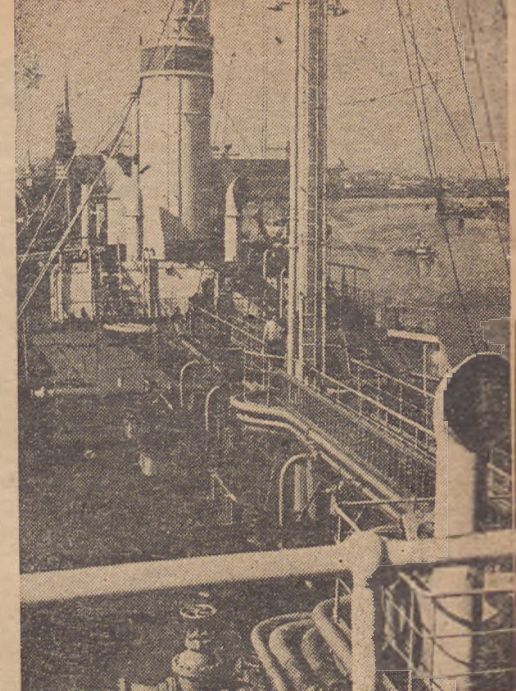
Rys. skala 1:400

0 10 m



Model „Karpata” wykonujemy w ten sam sposób co „Gen. Waltera” („Zeglarski” nr. 2 z lutego b. Dotyczy to zarówno kadłuba jak i nadbudówek oraz takich wspólnych obu statkom szczegółów jak komin, trapy, omasztowanie, windy i bomby ładunkowe, kotwice etc. Powinnością być tu — pomost ciągnący się ponad głównym pokładem z dziobu aż na rufę oraz rufę. Pomost najlepiej jest wykonać z 1 mm sklejkę wzgl. z tektury. Podpory ze szpilek. Ważną rzeczą przy wykonywaniu pomostu jest zachowanie następującej kolejności: najpierw rysujemy jego kształt na arkuszu sklejkę, lub tektury, następnie robimy otwory na szpilki (najlepiej właśnie szpilki, a dopiero potem wycinamy. Przy montowaniu pomostu szpilki mogą sterzeć pół centymetra nad jego powierzchnię i służyć jako słupki relingu. Sam reling robimy z cienkiego druczka trapezowego lub antenowego (ze względu na półokrągłe jego odcinki) okręcając go na szpilkach. Dzięki prostemu relingu można wykonać również z jedwabnej nitki. Od rurociągi wykonujemy z grubego drutu, łącząc je przez lutowanie. Rury układamy w podporach z kawałków tektury, ok. 3 mm ponad pokładem. Podobnie jak rurociągi można wykonać z drutu także i nawiewniki. Należy jednak pamiętać, tak przy rurociągach jak i nawiewnikach — najpierw trzeba drut wygiąć a następnie przeciąć w odpowiednich miejscach. Nigdy od razu nie malujemy. Kadłub wykonujemy szary, linię wodną zieloną. Nadbudówki — białe. Rury na rufie i boku, pokłady śródkrećcia, przednią ścianę sterówki oraz pomost — naturalny od koloru drewna (ołówkiem „robimy” poszczególne deski). Komin, bomby, nawiewniki i maszty — żółte. Okna GAL na kominie — czerwono-biała. Okna kabin i sterówki (o ile nie wycięte i nie podklejone) — na czarno. Również na czarno malujemy windy ładunkowe i kotwiczną. Główny pomost — z lukami zbiorników oraz rurociągami — wykonujemy stalowo-szary. Wewnętrzną stronę pokładu osłony światła burtowego malujemy na zielono i umieszczamy w jej rogu zielony koralik. Na burtach koralik — czerwony, (osłona również czerwona). Na dziobie biały napis „Karpaty” oraz na rufie herb Gdyni. Na rufie napis „Karpaty” — pod tym zaś nazwa portu macierzystego, w tym przypadku „Gdynia”.

Przypominamy, iż model najlepiej jest robić w skali 1:200, czyli że plany trzeba powiększyć dwukrotnie. I jeszcze jedno — te fragmenty modelu, które mają zatrzymać naturalny kolor drewna należy po zakończeniu prac bezbarwnym lakierem.



M/s „Karpaty”. Widok ze śródkrećcia na główny pokład oraz rufę.

„KARPATY” nasz wielki zbiornikowiec

A więc przede wszystkim ZBIORNIKOWIEC nie zaś jak dotąd — tankowiec. „Zbiornikowiec” doskonale określa istotę statku do przewożenia ładunków płynnych i jest słowem polskim. „Tankowiec” zaś za bardzo przypomina niemiecki „Tanker”.

Flota polska posiada trzy zbiornikowce. Największym z nich, oceanicznym są m/s „Karpaty”, których rysunki techniczne znajdziecie na str. 53, a których model możecie z łatwością wybudować wg umieszczonych obok planów.

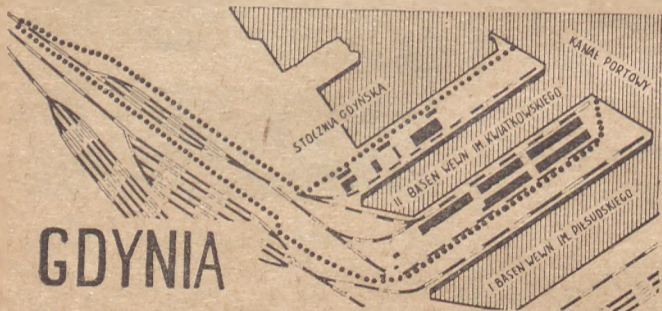
I z rysunków i z planów widać doskonale wszystkie charakterystyczne cechy typowego zbiornikowca: maszyna napędowa oraz pomieszczenia załogi maszynowej — na rufie, pomost dowódcy, sterówka, pomieszczenia oficerów pokładowych — na śródkrećciu. W boku — załoga pokładowa i magazyny. Cała reszta kadłuba to szereg zbiorników — w tym wypadku po 11 głównych na każdej burcie i po 5 międzypokładowych. Do każdego zbiornika istnieje na głównym pokładzie osobny, niewielki właz. Mniej więcej w połowie długości statku znajduje się stacja pomp służąca do napełniania i opróżniania zbiorników. Do tego samego celu służą przeliczne rurociągi biegnące po pokładzie. Ponieważ burty załadowanych zbiornikowców bardzo nisko wystają ponad powierzchnię wody i przez to główny pokład jest narażony na zalewanie falami, od dziobu aż do rufy biegnie ponad pokładem specjalny pomost, ułatwiający załodze swobodne poruszanie się po statku. To jest to co najważniejsze. Resztę dośplewajcie sobie sami oglądając rysunki i powyżej umieszczone zdjęcie. Charakterystykę „Karpata” znajdziecie w dziale „Polska Flota Handlowa” (odcinek 3).

OBSZARY WOLNOCŁOWE

Jesteśmy w porcie gdynskim. Maszerujemy za przewodnikiem wzdłuż nabrzeży, zapoznając się z tętniącą tu pracą. Od czasu do czasu napotykaemy strażników, którym okazujemy naszą przenustkę. Obeszliśmy już port rybacki i węglowy, zwiedziliśmy nabrzeża basenu drobnicowego i nieco już zmęczni dochodzimy do Basenu Kwiatkowskiego. Wtem niespodziewana przeszkoda: drogę zagroził nam wysoki płot z siatki drucianej. Za nim widzimy uzbrojonego strażnika celnego w zielonym mundurze.

— Czy to granica?
— Tak. Cały ten basen i część terenu portowego dookoła to już zagranica.
— Jak to być może — zapytacie ze zdumieniem — przecież jesteśmy w polskim porcie!

Zanim odpowiemy na to pytanie, postarajmy się znaleźć sposób na dostanie się do strzeżonego obszaru. Wędrując wzdłuż płotu dochodzimy do dużej bramy wjaz-

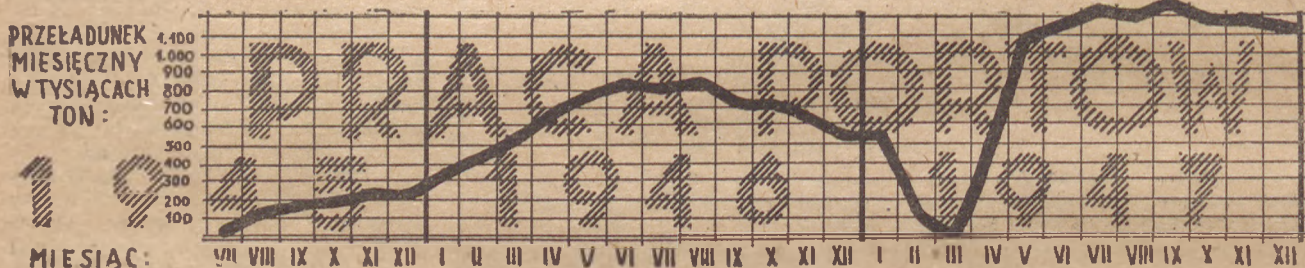


dowej, przy której zatrzyma nas znów strażnik celny. Nad bramą tablica: — „Obszar wolnocłowy”. Nasza przepustka portowa nie wystarcza już tutaj. Chcąc dostać się na teren „obszaru” musimy uzyskać nową, podpisaną tym razem przez Urząd Celny. Wnętrze obszaru wolnocłowego nie różni się na zewnątrz niczym od innych części portu. Te same nabrzeża, dźwigi, hangary i magazyny. Brak tylko urzędników celnych, popularnie zwanych celnikami, stojących zwykle przy trapiach (schodniach) statków w pozostałej części portu. Nie zauważymy ich również w magazynach i hangarach. Przeladunek odbywa się bez kontroli. Gdyby jednak ktoś chciał przewieźć pewną ilość towaru do wnętrza kraju lub odwrotnie, musi go odcieprzyć przekraczaniu bramy tak samo, jakby go przywiózł z za-

granicy. Obszar wolnocłowy, zwany często strefą wolnocłową, jest taką właśnie „zagranicą”, naturalnie tylko w znaczeniu celnym. Państwo wydziela część swego obszaru spod działalności urzędów celnych, najczęściej w portach, aby przyciągnąć obce statki i obcych kupców. Mogą oni na terenie strefy wolnocłowej dowolnie manipulować towarami, przeładowywać je, przepakowywać, dzielić na mniejsze ładunki, a nawet przetwarzać w zakładach przemysłowych. Towar może być następnie wywieziony do innych portów bez żadnych formalności celnych. Dozwolone jest również w niektórych wypadkach przesyłanie partii towaru drogą lądową bez odprawy celnej za granicę przy pomocy zapłombowanych wagonów, strzeżonych przez urzędników celnych (tranzyt). Wszystkie te udogodnienia przyczyniają się do wzrostu ruchu statków i obrotów portu, oraz pomnażają majątek narodowy, przynosząc dewizy za usługi portowe i transportowe, pracę robotników, usługi maklerów, spedytatorów i kupców.

Polska posiadała przed wojną światową obszar wolnocłowy w Gdyni (od 1934), który nie zawsze spełniał swoje zadanie, gdyż wobec wielkiego ruchu w porcie, pełnił również funkcje czysto przeladunkowe. W ostatnich dopiero latach przedwojennych, wobec stworzenia giełdy bawełnianej, rozpoczął m. inn. rozprawdanie bawełny na obszarze Bałtyku oraz do Czechosłowacji, Węgier i Rumunii, stwarzając tym konkurencję dla Liverpoolu i Bremy.

Mimo zniszczeń i trudności natury technicznej, obszar wolnocłowy w Gdyni został odbudowany i ma być w lecie tego roku otwarty. Równocześnie uruchomiona będzie strefa wolnocłowa w Gdańsku, istniejąca już od roku 1899, nie przejawiająca jednak do wojny większej działalności. Bardzo ważnym było również stworzenie obszaru wolnocłowego w Szczecinie (istniał do wojny), a to ze względu na możliwość dalszego tranzytu Odrą do



Poniżej zamieszczamy dane cyfrowe ilustrujące pracę polskich portów w latach 1945-47. Nie zaopatrujemy tego żadnym komentarzem. Wymowa cyfr jest jasna i prosta. Należy tylko umieć je czytać.

OBROTY TOWAROWE

portów: Gdynia, Gdańsk, Szczecin, Ustka od 1945 do 1947 r. w tysiącach ton.

Miesiąc	Gdynia	Gdańsk	Szczecin	Ustka	Razem*)
Rok 1945					
Lipiec	8,4	10,3	—	—	18,7
Sierpień	74,4	27,4	—	—	101,8
Wrzesień	105,3	53,8	—	—	159,1
Październik	116,1	77,5	—	—	193,6
Listopad	129,9	96,1	—	—	226,0
Grudzień	129,1	88,8	—	—	217,9
Razem	563,2	353,9	—	—	917,1
Rok 1946					
Styczeń	162,3	163,7	—	—	326,0
Luty	180,3	222,1	—	—	402,4
Marzec	267,3	266,9	—	—	534,2
Kwiecień	335,2	315,4	—	—	650,6
Maj	303,1	382,6	—	—	775,7

Czerwiec	418,0	419,4	0,5	—	837,9
Lipiec	338,7	462,5	—	—	801,2
Sierpień	416,2	420,0	2,8	—	839,0
Wrzesień	352,5	354,6	7,0	—	714,1
Październik	341,5	353,2	13,0	—	707,7
Listopad	293,6	347,5	13,0	—	654,1
Grudzień	244,9	288,3	8,3	—	541,5
Razem	3.743,6	3.996,2	44,6	—	7.784,4
Rok 1947					
Styczeń	258,2	282,8	0,9	—	541,9
Luty	94,2	47,5	—	—	141,7
Marzec	3,9	0,2	—	—	4,1
Kwiecień	274,3	170,7	4,8	—	449,8
Maj	522,8	508,9	57,3	—	1.089,0
Czerwiec	508,0	581,8	60,1	4,1	1.154,0
Lipiec	540,9	604,0	56,5	17,7	1.219,7
Sierpień	499,2	599,3	80,8	21,2	1.200,5
Wrzesień	496,5	629,6	91,7	30,9	1.248,7
Październik	490,9	561,5	102,8	36,2	1.191,4
Listopad	482,5	542,6	131,0	31,2	1.187,3
Grudzień	494,8	493,9	140,5	19,7	1.148,9
Razem	4.668,2	5.023,3	726,4	161,0	10.576,9

Czechosłowacji i Węgier. Projekty są w stadium opracowywania.

A teraz trochę historii. Obszary lub strefy wolnocłowe zwane za granicą „freezone”, „freihafenviertel”, „frihamn” i t. d., powstały z dawnych wolnych portów (freeport, freihafen). Były to niezależne wielkie porty leżące na ważnych drogach handlowych i zajmujące się pośrednictwem w rozprowadzaniu towarów, szczególnie surowców i wyrobów kolonialnych. Wykorzystywały one bariery celne pomiędzy wielką ilością państw, jakie istniały aż do 20-go wieku i ściągały do siebie kupców, nie krepując ich żadnymi przepisami celnymi. W miarę tworzenia się większych państw, wolne porty zostały przez nie wchłonięte. Ponieważ korzyści nieskrępowanego przepisaniami celnymi handlu były znaczne, utworzono obszary



.....
granica
obszaru
wolnocłowe-
wego

— — — — —
stacje kole-
jowe

■ ■ ■ ■ ■
magazyny
budynki
i t.p.

wolnocłowe. Spotykamy ich najwięcej w Europie, mniej w Ameryce i innych częściach ziemi, ze względu na odmienne ustawodawstwo celne. Obszary wolnocłowe różnią się niekiedy przepisami wewnętrznymi. Niektóre z nich nie pozwalają na powstawanie przedsiębiorstw przemysłowych (Brema, Barcelona, Genua, Triest i t. d.), prowadzenie handlu detalicznego i t. p. Pewną odmianą obszarów wolnocłowych są magazyny tranzytowe (lub wolnocłowe), które mogą znajdować się w każdym miejscu portu. Służą one przeważnie do zaopatrzenia statków w artykuły pierwszej potrzeby, szczególnie w żywność i są strzeżone przez specjalne posterunki celne.

Fr. Wierzbicki

W roku 1945 weszło do Gdyni 531 statków o łącznej pojemności 436.1 tys. NRT — do Gdańska — 356 statków o pojemności 310 tys. NRT. Przyjechało drogą morską 41.118 osób — wyjechało 777 osób. Reprezentowane były bandery 9 państw: szwedzka, norweska, fińska, duńska, sowiecka, angielska, amerykańska, aliancka „C” i polska.

W roku 1946 weszło do Gdyni 2.464 statków o łącznej pojemności 2.349 tys. NRT — do Gdańska — 2.017 statków o pojemności 2.470.9 tys. NRT. I do Szczecina — 215 statków o pojemności 118.6 tys. NRT. Przyjechało ogółem drogą morską 136.931 osób. Wyjechało 48.995 osób. Żywcza przywieziono do portów polskich 338.433 sztuk.

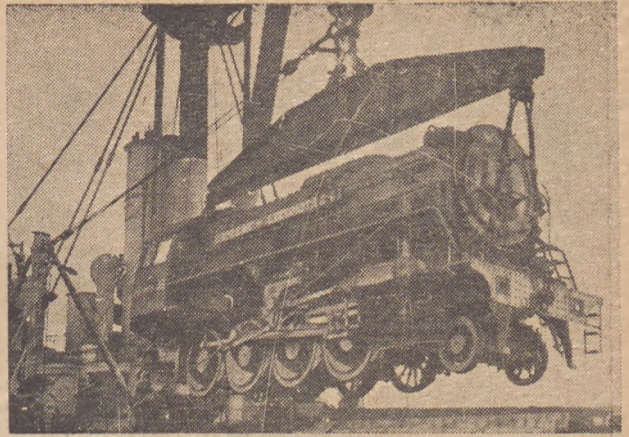
Reprezentowane były bandery 11 państw: szwedzka, duńska, amerykańska, norweska, polska, fińska, angielska, sowiecka, kanadyjska, francuska i holenderska.

W roku 1947 weszło do Gdyni 2.479 statków o łącznej pojemności 2.432.4 tys. NRT, — do Gdańska — 1.890 statków o pojemności 2.067.2 tys. NRT., do Szczecina 1.182 statki — o pojemności 416.4 tys. NRT. I do Ustki 477 statków o pojemności 73.1 tys. NRT. Przyjechało ogółem drogą morską 73.622 osób, wyjechało 14.107 osób. Przywieziono żywcza — do Gdyni — 39.800 sztuk, do Gdańska — 44.200 sztuk, do Szczecina — 13.400 sztuk.

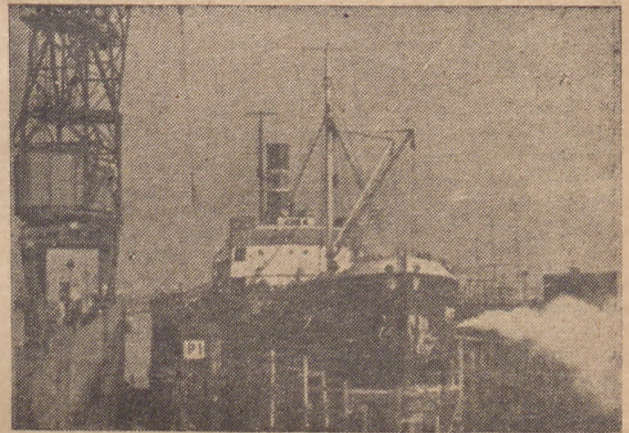
Reprezentowanych było 21 bander: szwedzka, duńska, amerykańska, norweska, polska, fińska, angielska, sowiecka, kanadyjska, francuska, holenderska, grecka, panamska, włoska, szwajcarska, belgijska, peruwiańska, turecka, libańska, Wysp Owczych i Islandzka.

A. Sładowski

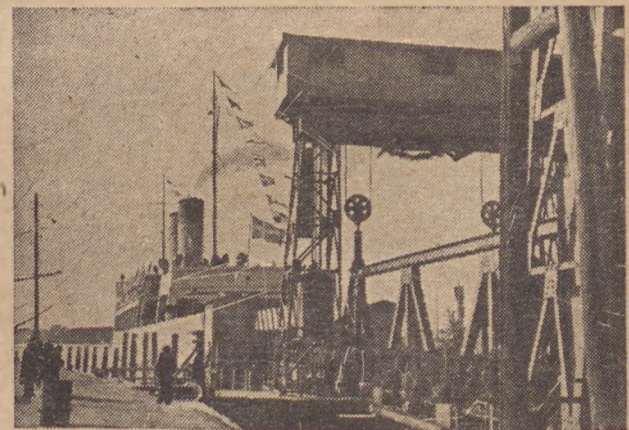
*) Wzrost miesięcznych przeładunków wszystkich portów polskich, wyznaczonych w rubryce „razem” — jest odzwierciedleniem przy pomocy wykresu na wierzchołku tytułowej. Wykres ten przedstawia obrotów w lutym i marcu 1947 spowodowany był niezwykle ciężką zimą, która zablokowała porty. Od maja 1947 miesięczny przeładunek przekracza stale milion ton.



W lutym b. r. pięć naszych czynnych portów przeładowało wspólnie 954.880 ton towarów (w styczniu b. r. przeładowano ogólnie 1.032.472 tony). Największe przeładunki miał w mies. sprawozdawczym Gdańsk, przez który przeszło 415.631 ton, dalej Gdynia — 385.591 ton, Szczecin wraz z Swinoujściem — 109.341 ton, Ustka — 35.811 ton oraz Darłowo — 8.538 ton. W wywozie dominował jak zwykle węgiel, w ramach importu otrzymaliśmy szereg drogocennych artykułów, przyrządów, maszyn, środków transportowych — m. inn. kilka transportów lokomotyw, zakupionych w Stanach Z'edn. Na zdjęciu wyładunek parowozów w porcie gdyńskim.

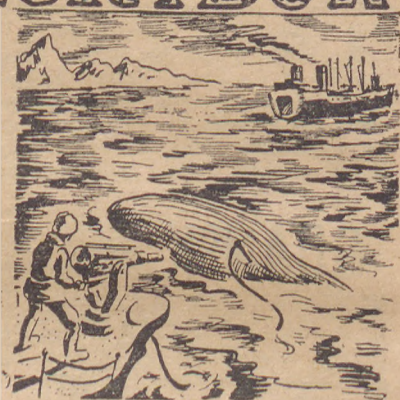


3 kwietnia odbędzie się na Stoczni Gdańskiej uroczystość położenia stępki pod pierwszy statek handlowy budowany po wojnie w kraju. Obok intensywnych prac związanych z budową nowych statków oraz odbudową wraków — Zjednoczone Stocznie Polskie przeprowadzają stale szereg bieżących remontów obejmujących zarówno jednostki naszej floty handlowej jak i statki zagraniczne. Zdjęcie przedstawia s/s „Rataj” na doku w Stoczni Gdyńskiej.



W lutym zmieniła została trasa komunikacji bezpośredniej na szlaku kolejowym Sztokholm — Warszawa. Popularne promy kolejowe — „Starke”, „Drottning Victoria” oraz „Konung Gustav V” — przestały zawijać do Gdyni. Uruchomiono natomiast nową przystań dla promów zbudowaną koło Swinoujścia w miejscowości Warszawa. Przystań ta nosi nazwę Odra-Port. Dzięki powyższej zmianie czas przebiegu promów kolejowych pomiędzy Polską a Szwecją został bardzo znacznie skrócony. Na zdjęciu fragment przystani Odra-Port z promem „Starke” na drugim planie.

O POŁOWACH WIELORYBÓW



W ostatnich dniach ukazała się w sprzedaży niezwykle interesująca książka Józefa Teresińskiego p. t. „Wieloryby i wielorybnictwo“. Książka wydana nakładem Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni zawiera 128 stron i szereg ciekawych ilustracji. Kosztuje 420 zł.

Poniższy artykuł jest rodzajem przynęty dla Czytelników. Ma ich zaciekawić i nakłonić do uzupełnienia posiadanych o wielorybnictwie wiadomości przez zapoznanie się z pożyteczną książką Teresińskiego.

Broń Panie Boże twierdzić na lekcji biologii, że wieloryb jest rybą! Dwója mурwana. Wbrew nazwie, Kolego, wieloryb rybą nie jest. Jest ssakiem. Mało tego — jest największym zwierzęciem jakie kiedykolwiek żyło na naszym globie. Jak twierdzą uczeni, waga różnych „przedpotopowych“ mamutów i innych dinozaurów dochodziła najwyżej od 30 do 40 ton. Wieloryb z gatunku płetwali błękitnych waży sobie przeciętnie 100 ton, a czasami dochodzi do 160. Nieźle, co? Chcesz sobie lepiej wagę taką wyobrazić? Pomyśl zatem, że przeciętny płetwal to tyle samo co 25 słoni wzgl. 150 wołów. No!

I teraz dalej — postaraj się uzmysłowić sobie, że takie potężne cielsko porusza się w wodzie zgrabnie i względnie szybko. Jako organ ruchu służy wielorybowi niezwykle silny ogon. Ogon służy również do obrony. Oho! — iluż to dzielnych myśliwców poszło na dno wraz z potrzaskanymi przez broniącego się wieloryba łodziami. Byli to co prawda dawne czasy — ale wówczas polowanie na wieloryby kryło w sobie tak wiele emocji i prawdziwej, męskiej przygody!

Wyobraź sobie Kolego statek, wyprawiający się w XVII wieku na połów wielorybów. Nie uśmiechaj się kpiąco — na takich 300-tu tonowych, trzydziści parę metrów długich, drewnianych żaglowcach pływali wówczas ludzie ze stali. Podobne tupinki, a nawet grubo mniejsze, odkrywały lądy i kontynenty.

Ale oto wypływa z portów macierzystych wyprawa wielorybnicza — cała flota żaglowców. Na każdym statku 30—40 ludzi i 4—7 szalup myśliwskich. Zapasów żywności na długie miesiące. Kierunek — Północ! Wody otaczające wyspę Szpicberg obfitowały niegdyś w tysiące wielorybów. Był to raj dla odważnych myśliwców. Niestety, dziś zwierzęta te są na Północy prawie doszczętnie wytępione.

Właśnie czujka umieszczona na maszcie spostrzegła z daleka wysoki na kilka metrów słup pary, podnoszący się z po-

wierzchni wody. To wieloryb wypłynął z głębin, by odetchnąć świeżym powietrzem. Wiatr przynosi z oddali charakterystyczny świst jego oddechu. Statek zatrzymuje się czym prędzej.

— Szalupy na wodę!

Cichutko, ostrożnie skradają się łodzie myśliwskie do zdobyczy. Na dziobie każdej — harpunnik — stary, wytrawny fachowiec — trzyma w pogotowiu ciężki harpun, osadzony na długim drzewcu. Za nim „linowy“ klaruje pośpiesznie zwoje cienkiej, długiej linki, umocowanej jednym końcem do harpuna. Włószarze wioślą szybko — lecz bezszelestnie, a sternik baczy z rufy, by zająć zwierzę od dogodnej strony.

Pierwsza, najszybsza łódź dotarła już do wieloryba na kilka zaledwie metrów. Teraz! — Szybki zamach — i harpun wbija się ze świstem w grzbiet zwierzęcia! Szerokie końce nie pozwolą mu wysliznąć się z rany. To nic, że wieloryb już umknął w głębinę i tylko bulgocząca woda wskazuje na miejsce, gdzie się zanurzył. Mocna linka łączy go teraz z szalupą miotaną na wszystkie strony. Zeby tylko liny starczyło i żeby wytrzymała! — Zwierzę musi przecieć w końcu wypłynąć, by zacerpnąć powietrza!

Rzeczywiście — zmęczony olbrzym ukazuje się po kilkunastu minutach. Chce oddychać, lecz mu nie dają. Otacza go zaraz trój szalup i lecą dalsze harpunny. Już nie jedna, ale kilka lin trzyma go na uwięzi. Szamocąc się, coraz częściej wypływa na powierzchnię. Brak mu tchu! Ogon wali wściekle o fale — błada łódź, która nawinie się w jego pobliże!

Teraz nadchodzi najbardziej emocjonujący moment. Trzeba zbliżyć się niepostrzeżenie tuż — tuż do rannego olbrzyma i dobić go długą lancą.

— Uwaga! sterniku! jeden nieopatrzny twój ruch, a z szalupy będą drzazgi.

— O! — sternik zna swój fach! I harpunnik też. — Ostrą lancę wbija nieomylnie aż po serce!

Zwierzę nieruchomieje. Tłuszcz i powietrze w płucach utrzymują je na powierzchni. Łowy skończone szczęśliwie!

— Hej, gdzie statek?!

Już się zbliża powoli. Wieloryba trzeba teraz umocować wzdłuż burty i brać się co prędzej do pracy. Póki morze spokojne!

„Wycinacz tłuszczu“ z pomocnikami wycina specjalnymi nożami poćcie tłuszczu, inni transportują je na pokład, jeszcze inni ładują do beczek. Trzeba się spieszyć, bo idzie wiatr! — Teraz jeszcze tylko cenny fiszbin — i można płynąć dalej. Mięsem niech się ryby pożywią — kto by je brał!

Jeszcze wiele pustych beczek jest w ładowniach. Trzeba je zapelnić tłuszczem przed końcem sezonu. Może uda się upolować choć ze trzy wieloryby?!

Tak było kiedyś. A dziś?

Dziś, Kolego, na wyprawy wielorybnicze, hen pod Biegun Południowy wypływają ogromne statki — fabryki o 20 do 30.000 BRT. Każdemu z nich towarzyszy 4—10 statków myśliwskich. Skład ekspedycji — 200 do 400 ludzi. Zaokrętowany na statku — przetwórci wodnoptatowic wypatruje wieloryby i przez radio kieruje statkami myśliwskimi. Statek zbliża się ostrożnie do zdobyczy i w dogodnym momencie oddaje strzał z umieszczonego na dziobie działka harpunniczego. Ciężki, stalowy harpun wypchnięty mocą sprężonego powietrza leci ku celowi rozwijając za sobą linę. W chwili, gdy wbija się głęboko w ciało zwierzęcia — następuje eksplozja materiału wybuchowego, umieszczonego w przedniej części harpuna. Jeśli ten pierwszy strzał nie zabije wieloryba — następuje krótka walka, w której wieloryb nie ma żadnych szans. Ciągnąc za sobą statek (!) — olbrzym zanurza się w wodę i próbuje uciekać. Ale lina trzyma dobrze, i gdy zwierzę dla zacerpnięcia powietrza wypływa ponownie na powierzchnię — otrzymuje następny pocisk. Jeśli to nie wystarczy — jeszcze jeden! — Wystarczyło!

Ba, ale wyobraź sobie Kolego, że i ten sposób polowania okazuje się obecnie przeżytkiem. Znacznie szybciej i łat-

Najważniejsze gatunki wielorybów w porównaniu z człowiekiem. Od lewej — płetwal błękitny, finwal oraz kaszalot.

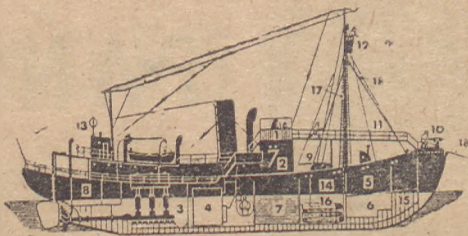


więj zabija się wieloryby przez porażenie prądem elektrycznym. Wtedy jeden pocisk wystarcza — spleciony z liną kabel przewodzi prąd i... już!

Zwykle holując za sobą po kilka upolowanych wielorybów, wracają wieczorem statki myśliwskie do bazy — statku — przetwórnii.

Po specjalnej, wygodnej pochylni na rufie wciąga się wieloryby mechanicznymi windami na pokład. Całkowicie zmechanizowana praca wre tu szybko i sprawnie. Olbrzymie kotły rotacyjne służą do wytopiania oleju, inne urządzenia oleją ten oczyszczają i uszlachetniają. Do składowania posiada statek obszerne zbiorniki. Osobne kotły służą do gotowania mięsa wielorybów na konserwy i wydobywania ekstraktów mięsnych. Zakłady masarskie na pokładzie zdolne są przerobić 15 ton mięsa na godzinę. Potężne pły mechaniczne tną kości, z których później w specjalnych urządzeniach produkuje się mączkę kostną. Z odpadków mięsa wytwarzano jest mączka mięsna. — Człowieku, ani się nie spostrzegłeś, jak z potwornego celska wciągniętego przed kilkunastu minutami na

pokład nic nie pozostało do wyrzucenia. Dosłownie nic! Każda cząstka została wykorzystana! — W ten sposób statek —



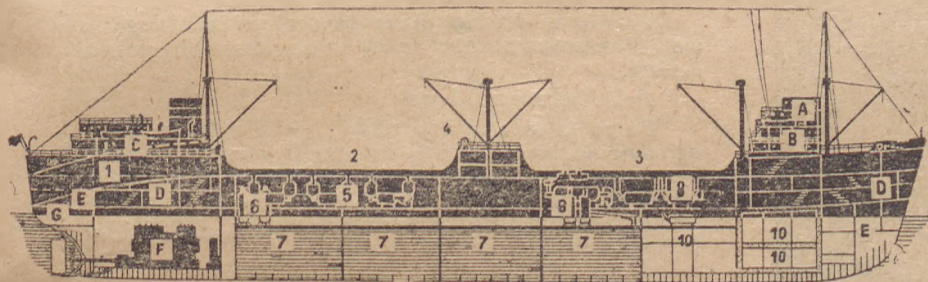
Przekrój typowego wielorybniczego statku myśliwskiego. Tonaż ok. 350 BRT, długość ok. 40 metrów, moc maszyn 1400 — 1700 KM, szybkość 14 1/2 węzła, załoga 14 ludzi, 1 — pomost kapitański, 2 — messa, 3 — maszynownia, 4 — kotłownia, 5 — pomieszczenia załogi, 6 — prowiant, 7 — bunkier (ropa), 8 — pomieszczenia oficerów, 9 — winda, 10 — działko harpunniczne, 11 — kładka ułatwiająca komunikację pomiędzy pomostem a działkiem (kapitan jest zwykle harpunnikiem), 12 — wyzka obserwacyjna, 13 — antena radiopelengatora, 14 — ładownia, 15 — woda do picia, 16 — amortyzator sprężynowy dla złączenia szarpania przez wieloryby liny harpunnicznej, 17 — lina amortyzatora podtrzymująca na bloku linę harpunniczną, 18 — lina harpunniczna



Wycinanie tłuszczu z wieloryba na pokładzie statku-przetwórnii.



Widok statku-przetwórnii wielorybniczej od strony rufy. Widoczny wyciąg służący do wciągania upolowanych zwierząt na pokład.



Przekrój typowego statku-przetwórnii wielorybniczej. Tonaż od 10—20 tys. BRT, długość do 200 metrów, moc maszyn ok. 5—8 tys. KM, szybkość ok. 10—14 węzłów, załoga 200—400 ludzi.

A — sterówka, kabina nawigacyjna, radiostacja, pomieszczenie kapitana; B — pomieszczenia oficerów pokładowych; C — oficerowie maszynowi; D — załoga i obsługa fabryki; E — magazyny; F — maszyny napędowe; G — maszyna sterowa; 1 — wyciąg (slip) dla wielorybów; 2 — tylny pokład rzeźniczy; 3 — przedni pokład rzeźniczy; 4 — windy do wyciągania wielorybów na pokład; 5 — kotły rotacyjne do topienia tłuszczu wielorybiego; 6 — aparaty do oczyszczania oleju; 7 — zbiorniki na olej; 8 — wytwórnia konserw mięsnych i ekstraktów; 9 — fabryka mączki kostnej i mięsnej; 10 — pomieszczenia na mączkę i konserwy.

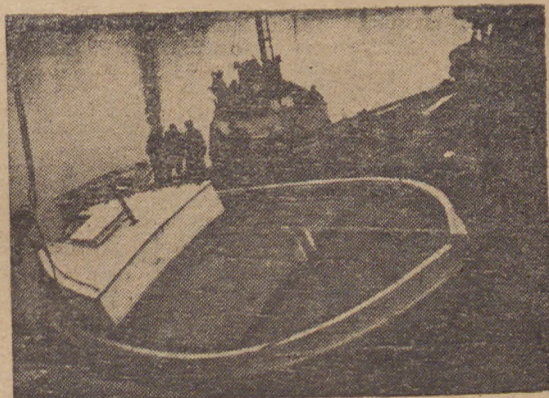
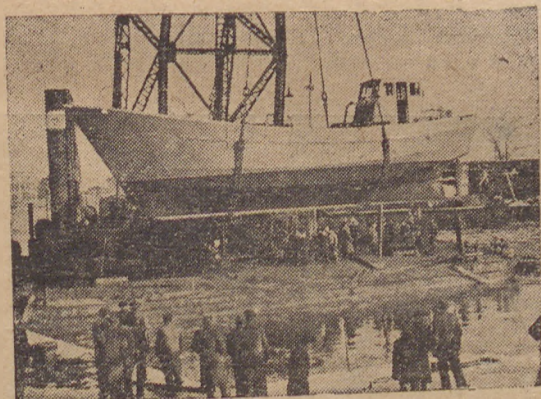
przetwórnia zdolny jest przerobić w ciągu dnia do 30 wielorybów, czyli jednego wieloryba odpowiadającego wadze 150 wół w ciągu 50 minut. Niegorzej, co?!

Wydajność przeciętnej przetwórnii pływającej w ciągu 3 1/2 miesięcznego sezonu wynosi ok. 10.000 ton oleju, 2—3000 ton mączki kostnej i mięsnej, 200—300 ton ekstraktów mięsnych oraz ok. 5.000 ton konserw mięsnych, nie licząc szeregu innych produktów. Floty wielorybnicze wszystkich biorących udział w połowach państw osiągają wyniki wprost fantastyczne — ilość zwierząt zabitych w ciągu jednego sezonu liczona jest na dziesiątki tysięcy.

Biedne wieloryby!

J. M.

PROTOTYPY NOWYCH JEDNOSTEK RYBACKICH



Wspomnieliśmy już na łamach naszego pisma o budowie na Stoczni Gdańskiej stalowych, całkowicie spawanych kutrów rybackich, oraz o pracach prowadzonych w Ustce nad specjalnym kutrem lososiowym skandynawskiego typu („Zeglarz“ nr. 7 oraz 8—9/47). Zarówno kuter lososiowy budowany na prywatne zamówienie jak i pierwszy z serii kutrów stalowych, przeznaczonych dla Tow. Połowów „Arka“ — znajdują się już na wodzie. Lewe z powyższych zdjęć przedstawia właśnie opuszczenie na wodę przy pomocy dźwigu pływającego — kutra stalowego, prawe — chwilę spuszczania na wodę kutra lososiowego. Obecnie obydwa te prototypy znajdują się już w eksploatacji, przy czym poddawane są ostremu egzaminowi, który wykaże ich zalety i ewentualnie wady.

PAŃSTWOWA

Do dzisiejszego dnia twierdzą uparcie, że wszystkimu winna moja nauczycielka francuskiego. To ona uparła się, że mi na półrocze postawi murowaną dwóję, jeśli nie sprawię sobie okularów. Chodziło o to, że ze swojej ławki nie bardzo widziałem co pisano na tablicy i gdy przychodziło do odczytywania wzgl. przepisywania — wychodził mi bzdury. Na pierwszą zaś ławkę przesiąść się nie chciałem za żadną cenę. Cóż to ja prymus czy tyzuz? Nie mógłbym ani grać w „szewca” z sąsiadem, ani rysować dowoli wspaniałych okrętów i map wysp nieznanych z ukrytymi przełajnięmi skarbami. Wobec niadamie postawiła sprawę na ostrzu noża, a przełknięta rodziną siłą zawiozła mnie do okuisty, sprawuła „rower” na nos... i już.

Z miejsca skończyły się moje sny o morzu, pływaniu, o Szkole Morskiej. Okularnik — marynarzem / jego jeszcze u nas w Polsce nie było! Piękny, ustronowy perspektyw Szkoły Morskiej, studiowany uparcie od deski do deski na każdej co najmniej lekcji — poszedł w ką! Bo i po co psuć sobie krew?

Tak to w trzeciej klasie gimnazjum im. Długosza we Włocławku zakończyła się w załączku moja morska kariera.

Ach Madame, Madamel

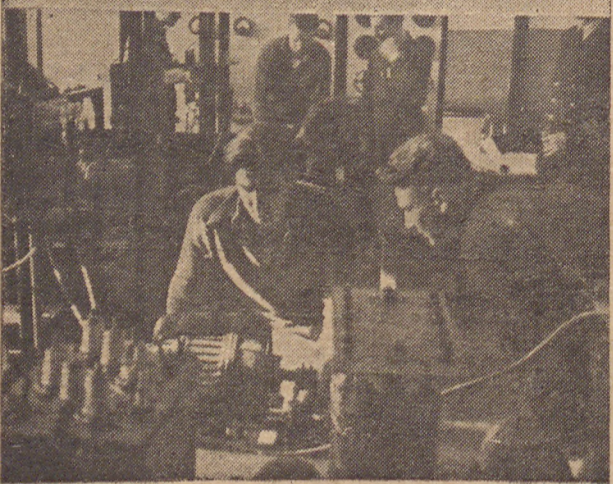
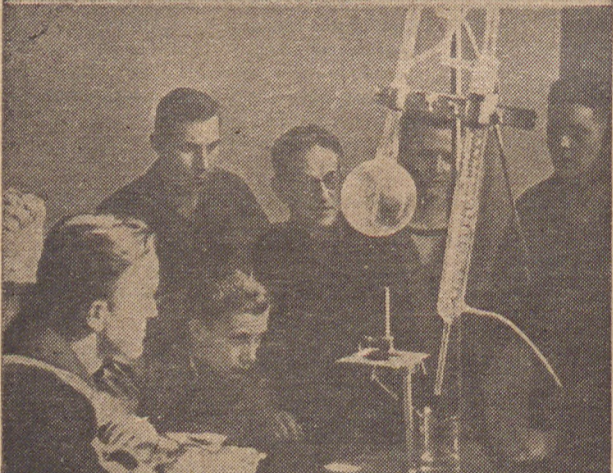
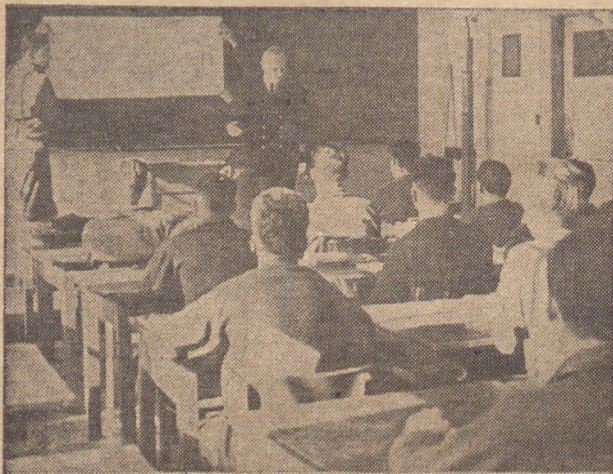
Po co ja to wszystko piszę? — Po to, że żalność ogromna we mnie wczoraj i muszę ją jakoś wyładować: byłem przed kuku aniami w tej wynarzonej ongiś Szkole Morskiej. Chodzęm po salach, oglądam, przysłuchiwałem się wykładom, obserwowałem zajęcia — i kłamię swój los okularnika.

OBJASNIENIA DO ZDJĘĆ (kolejno od lewej):

1. Włdok ogólny głównego gmachu Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni przy ulicy Czerwonych Kosynierów 83.
2. Fragment wykładu o okrętowych silnikach spalinowych prowadzonego przez wybitnego specjalistę w tej dziedzinie, inspektora nauk PSM — inż. W. Komockiego.
3. Fizyka — to jeden z najważniejszych przedmiotów w gdynskiej Szkole Morskiej. Na zdjęciu — zajęcia w gabinecie fizycznym pod kierunkiem prof. Wł. Strzeleckiego.
4. Uczniowie trzeciego kursu PSM podczas doświadczeń w pracowni elektrotechnicznej.
5. Praktyczne modele ułatwiają zrozumienie skomplikowanych maszyn mechanicznych. Uczniowie pierwszego kursu demonstrują na modelu działanie nowoczesnego silnika spalinowego.
6. Przyszli oficerowie mechanicy-okrętowi muszą nie tylko być mocni w teorii ale muszą posiadać także praktyczną



Zdjęcia do niniejszego reportażu wykonali:
Edmund Zdanowski i Andrzej Pluciński.



SZKOŁA MORSKA W GDYNI

Już sam szary, miły gmach Szkoły Morskiej w Gdyni, wzbudza podziw swą okazałością. Wewnątrz — widne szerokie korytarze, ogromne jasne sale, wywoskowane parkiety — czysto, przyjemnie. Wszędzie pełno precyzyjnych modeli, przekrojów statków i suników okrętowych, fragmentów kadłubów i osprzętu. Chodzi się jak we śnie: oto pyszna aula, marmurem wykładana; oto obszerne, niezuczone sale wykładowe; oto audytorium do wykładów ilustrowanych doświadczeniami lub przeżroczami; gabinety — fizyczny, chemiczny; pracownia elektrotechniczna, wielka sala gimnastyczna i Bóg wie ile jeszcze pomieszczeń, a wszystkie sympatyczne i luksusowo wyposażone. Długim korytarzem wędrujemy do oddzielnej części internatowej. I tutaj wszystko łączy od czystości — niewielkie, słoneczne pokoje sypialne, umywalnie, klub, świetlica, czytelnia, biblioteka, ogromna jadalnia i kuchnia z baterią kotłów buchających parą, z piekarnikami elektrycznymi, wirówkami, chłodnią i zapachem tak smakowitym że hej!

Są też bogate gabinety lekarski i dentystyczny, izba chorych, a w podziemiach natryski i wykładowe kąpielnie basen o wodzie zielonej, mieniającej się jak brokat. W wielkiej hali poza głównym gmachem mieszczą się warsztaty szkolne — hala obrabiarek, ślusarnia, kuźnia wraz ze spalnią oraz stolarnia.

Taka jest Szkoła — luksusowa, bogata, czysta i przede wszystkim wcale nie napszona ani ponura, przeciwnie — słoneczna i miła. To chyba jej największa zaleta.

Profesorowie, wychowawcy i instruktorzy — stanowią grono oddanych sprawie, przeważnie od wielu już lat ze Szkołą związanych doświadczonych pedagogów i fachow-

ców. Dyrektorem jest inż. mgr. Antoni Garnuszewski — jeden z najwybitniejszych specjalistów żeglugowych jakich posiadamy.

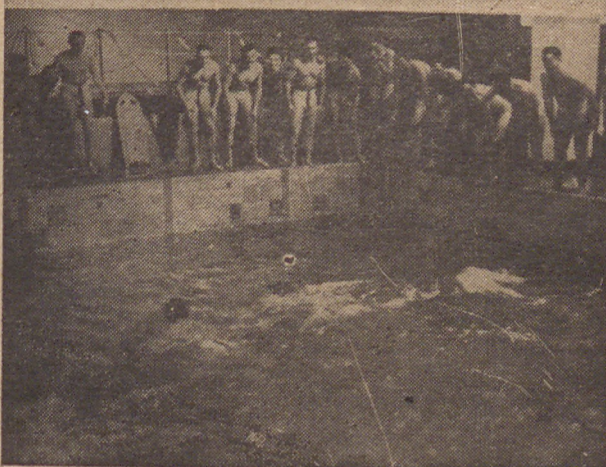
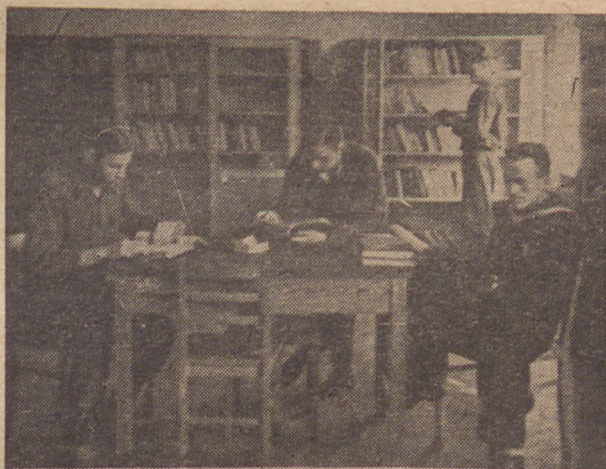
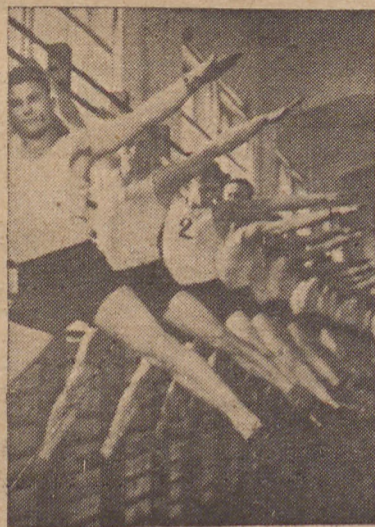
No a uczniowie? Od 1920 roku t. j. od chwili założenia Szkoły, która wtedy jeszcze mieściła się w 1-czewie, wyszło z murów tej uczelni kukanaście roczników oficerów-nawigatorów i oficerów-mechaników. Kapitanowie i obsada oficerska naszej floty handlowej to obecnie prawie bez wyjątku absolwenci Szkoły Morskiej. Liczni byli uczniowie RSM zajmują w chwili obecnej wybitne stanowiska w naszej żegludze, handlu morskim i administracji portów. Obszerna jest również lista tych wychowanków Uczelni, którzy zginęli w walce z morzem i w walce z najeżdżającą podczas minionej wojny.

Dziś, tak jak przed laty, kipią życiem mury Szkoły morskich wilków. Codzienny, szary mozół — wykłady, stopnie, klasówki, egzaminy, fizyka, języki, matematyka, zajęcia warsztatowe, mechanika — wciąż w kółko bez wytchnienia. Nauka, nauka. I tylko jak promyczek radości nurtuje wszystkich myśli — niedługo pływanie na statkach i praktyki na stoczniach. Potem zaś wakacje.

Najwięcej zaś cieszą się ci z trzeciego kursu. Dla nich pobyt w Szkole dobiega już końca. Jeszcze parę miesięcy słonecznego kucia, jeszcze tylko egzamin, kroka praktyka na statkach i jeśli wszystko pójdzie pomyślnie — naszej flocie handlowej przybędzie kukunastu świeżo „upieczonych“ oficerów-mechaników. Kukunastu młodych ludzi dopnie wreszcie do celu, do którego tak uparcie przez długi czas dążyli. Życzę tego nie tylko im, ale także i tym z Was, Czytelnicy, którzy chcą taką samą drogą wędrować. Niech Wam poszczęści się lepiej niż mnie. Marian Milczek

wiedzę mechaniczną zdobywają w warsztatach szkolnych. Na zdjęciu uczeń przy pracy na frezarce.

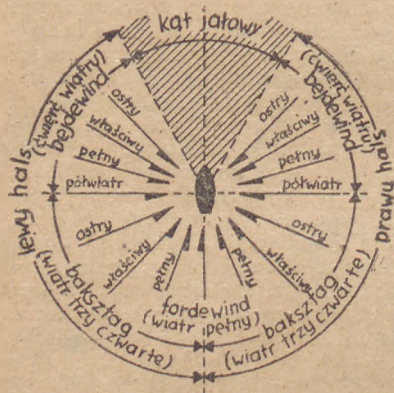
7. Warsztaty szkolne — spawalnia. I to także trzeba dobrze umieć!
8. Wychowanie fizyczne jest ważnym elementem w kształceniu przyszłych ludzi morza. Lekcję gimnastyki prowadził powszechnie lubiany wychowawca por. Jerzy Chmielewski.
9. Pływanie — choć objęte rozkładem zajęć tak jak i lekcje — należy już do niewątpliwych przyjemności. Kryty basen PSM jest śliczny i zawsze cieszy się niesłabnącym powodzeniem. Na zdjęciu — zorganizowane ad hoc wyścigi pływackie.
10. Biblioteka i czytelnia mają również zapewnioną frekwencję. Jest tu mnóstwo fachowych książek morskich, jest beletrystyka, cała fura czasopism żeglugowych a nawet i „Zeglarz“.



PODSTAWOWE WIADOMOŚCI O TEORII ŻEGLOWANIA

Niewtajemniczony w „arkana” sztuki żeglarskiej z wielkim podziwem obserwuje z brzegu jachty, płynące w różnych kierunkach przy tym samym kierunku wiatru. W jeszcze większe osłupienie wprawia go widok tych jachtów „zataczających” koła! Wydaje mu się, że mogą one płynąć wprost pod wiatr. Tak nie jest. Statek żeglowny nie może płynąć wprost pod wiatr! W zależności od budowy kadłuba statku i jakości jego żagli — może on płynąć pod większym lub mniejszym kątem „do wiatru”.

Kąt, w którego obrębie żeglowanie jest niemożliwe, zwiemy kątem martwym (jałowym) — rys. 1; wielkość jego waha się dla przeciętnych żaglowców w okolicy 90° (8 rumbów) czyli około 45° na le-



Rys. 1

Kursy statku względem wiatru.

wo i tyleż na prawo od linii wiatru; u jachtów jest najmniejszy (około 45–300 u jachtów wodnych, połowę tego u jachtów lodowych).

Kursy względem wiatru mają specjalne nazwy w zależności od wielkości kąta względem wiatru, pod którym żegluje statek. Nazwy tych kursów podaje rysunek 1.

Żeglarzowi zależy bardzo, aby jego statek miał względnie duże prędkości na kursach, mało odchylających się od linii wiatru. Jest to ważne przy t. zw. „krzyżowaniu” (halsowaniu).

Z kwestiami wyżej wspomnianymi łączy się zagadnienie t. zw. wiatru pozornego, t. j. tego wiatru, który żeglarza obchodzi najczęściej z tego powodu, że jest to właściwy wiatr popędowy.

Na wiatr pozorny składa się siła wiatru rzeczywistego i siła wiatru, powstającego od ruchu własnego statku. Żaglowiec w akcji jest więc zawsze pod działaniem wiatru pozornego.

Wiatr pozorny jest zawsze ostrzejszy od rzeczywistego, t. zn. jest zawsze odchylony od rzeczywistego w kierunku dziobu statku. Największe odchylenie kątowe pomiędzy tymi wiatrami następuje przy półwiatrach, a największa różnica w natężeniu przy wietrze od rufy. W tym ostatnim wypadku siły wiatrów odejmują się! Kierunek wiatru pozornego pokazuje z pewnym przybliżeniem proporcji na tople masztu.

Dryf. Statek żeglowny nie płynący pełnym wiatrem, podlega boczemu znoszeniu w stosunku do swego kursu. Znoszenie to, zwane dryfem, spowodowane jest wiatrem i prądem wodnym. Żeglarz, bez względu na to na jakich wodach żegluje, ma zawsze do czynienia z dryfem spowodowanym wiatrem i chciałby on, aby ten dryf jak najmniej przeszkadzał mu w żeglowaniu. W tym celu podwodnej części kadłuba nadaje się odpowiednio profilowany kształt, aby przy małym oporze czołowym zyskać, nawet przy niewielkich szybkościach, duży opór boczny. Opór ten ma właśnie przeciwdziałać dryfowaniu statku. Najlepszy profil boczny wygląda tak jak na rys. 3.

Po tym, co powiedziano wyżej, łatwo jest zrozumieć dlaczego pewne statki mogą posuwać się pod kątem nieraz bardzo małym do wiatru. Dlaczego wiatr nie spycha ich w bok?

Nie wdając się w szczegóły, odpowiedź będzie prosta: statek płynie tam, gdzie napotyka mniejszy opór. Ponieważ opór czołowy jest przy odpowiednio profilowanych statekch dużo mniejszy od oporu bocznego — statekowi łatwiej jest płynąć do przodu niż w bok. Nie jest to wyjaśnienie wyczerpujące, ale dla naszych celów wystarczające. W podręcznikach żeglarskich znajdują się uczone wywody o rozkładzie sił działających na żagiel. Nie będziemy tu o tym mówili, zwrócić tylko uwagę na to, że nowsze badania, oparte na doświadczeniach w lotnictwie, pozwoliły na opracowanie wskazówek odnośnie ustawienia żagli w zależności od rodzaju ożaglowania i kursu względem wiatru.

Obecnie nowe doświadczenia złożyły się na następujące praktyczne wskazówki (patrz rys. 2):

- ożaglowanie niskie (1:1 — gafłowe).
— kursy do 8 rumbów — po dwusiecznej —
— poza tym żagiel mniej więcej o 3 rumby (ca 35°) do wiatru; gdy żagiel dojdzie do want, tak zostawić; (nie ma różnicy między ustawieniem w baksztąg i na fordewind);
- ożaglowanie wysokie (1:3—Marconi)
— w bejdewind — zestawieć odpowiednio fok i grot (fok pełniej o rumb, aby nie psuć pracy grotu);
— poza tym zawsze żagiel o 2 rumby (około 20°) do wiatru.

To są wskazania oparte na teorii. Należy tu jednak z całym naciskiem podkreślić, że:

żadna teoria nie powinna odwracać uwagi od rzeczywistej szybkości nad dnem. Ustawienie żagli stosować do szybkości, a nie do teoretycznych wskazówek!

Przy ustawianiu żagli trzeba pamiętać, że gafel „ucleka” przez co żagiel wygina się. Trzeba zatem ustawiać żagle według wyżej wspomnianych wskazówek, kierując się położeniem środka jego powierzchni, a nie położeniem bomu.

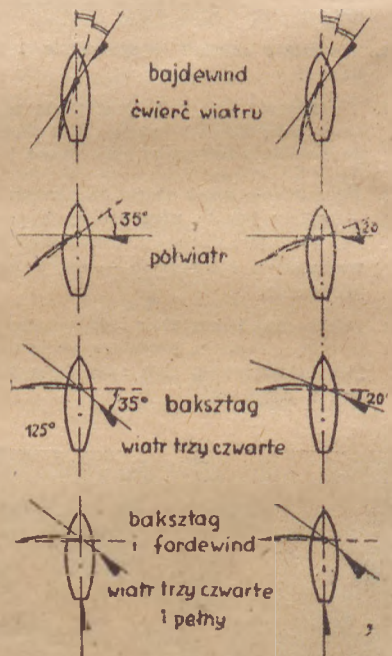
Środek ożaglowania. Płaszczyzna wszystkich żagli ma wspólny punkt, w

którym ześrodkowuje się siła ciśnienia wiatru. Punkt ten nazywa się środkiem ożaglowania. Środek ożaglowania dla wszystkich żagli wyznacza się w ten sposób, że najpierw wyznacza się środki poszczególnych żagli, a następnie wspólny środek ożaglowania wszystkich żagli. Sposób wyznaczania środka ożaglowania podany jest na rysunku 4.

Na rysunku tym dzielimy grot na dwa trójkąty: ABC i ACD. Za pomocą linii, przeprowadzonych z punktów dzielących bok trójkąta na pół do przeciwległego wierzchołka, znajdujemy środki tych trójkątów s i s'; następnie łączymy środki tych trójkątów s', s linią prostą, a następnie z końców jej wykreślamy dwie proste równoległe w kierunkach przeciwnych (na rysunku kierunek zaznaczono strzałką). Długość tych linii jest proporcjonalna do powierzchni trójkątów i odkładana na tych liniach w dowolnej skali w ten sposób, aby na linii wychodzącej ze środka mniejszego trójkąta odkładane były „jednostki” większego trójkąta i odwrotnie. Następnie końce tych linii łączymy prostą, która przecinając się z prostą łączącą środki trójkątów ABC i ACD da nam środek żagla ABCD.

Aby znaleźć wspólny środek ożaglowania, łączymy środek grotu i fokę prostą i postępujemy dalej tak, jak powiedziano wyżej. Otrzymany punkt będzie środkiem ożaglowania jachtu.

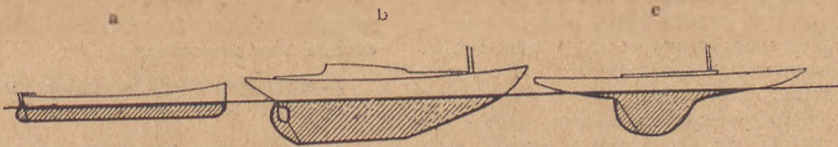
gafłowe (1:1) marconi (1:3)



Rys. 2

Ustawienie grotu na jachtach z ożaglowaniem gafłowym lub Marconiego — przy różnych kursach względem wiatru.

W czasie żeglowania jacht jest terenem różnych działających nań sił. Siła wiatru działająca na nadwodną część statku (nadwodna część kadłuba, takielunek, żagle) — jest równoważona siłą parcia wody na podwodną część kadłuba.



Rys. 3. Kształt części podwodnej kadłuba u szalupy, jachtu turystycznego oraz jachtu regatowego.

Inaczej: siła wypadkowa parcia wiatru jest równoważona siłą wypadkową parcia wody.

Jeżeli te siły są równej wielkości i nie leżą na jednej płaszczyźnie pionowej — powodują skręcanie statku w płaszczyźnie wody następująco:

a) gdy punkt zaczepienia siły parcia wody jest bliżej dziobu statku niż punkt zaczepienia siły parcia wiatru — statek skręca w kierunku linii wiatru czyli, jak to się mówi po żeglarsku, na wiatr (różnica oporu dwóch środków: wodnego i powietrznego).

b) jeżeli siła parcia wiatru jest wysunięta do przodu w stosunku do siły parcia wody — statek skręca w kierunku kursów pełniejszych, czyli odpada od wiatru.

W pierwszym wypadku mamy do czynienia z t. zw. nawietrznością statku, a w drugim — z zawietrznością.

Wzajemne położenie sił parcia wody i wiatru nie jest stałe dla danego statku; zmienia się ono w zależności od kursu względem wiatru, siły wiatru, szybkości statku, ilości żagli.

Ze względów manewrowych, a częściowo i ze względów bezpieczeństwa, korzystniejsza, a więc bardziej pożądana, jest nawietrzność niż zawietrzność statku. Szczególnie żaglówki śródlądowe powinny być z reguły nawietrzne.

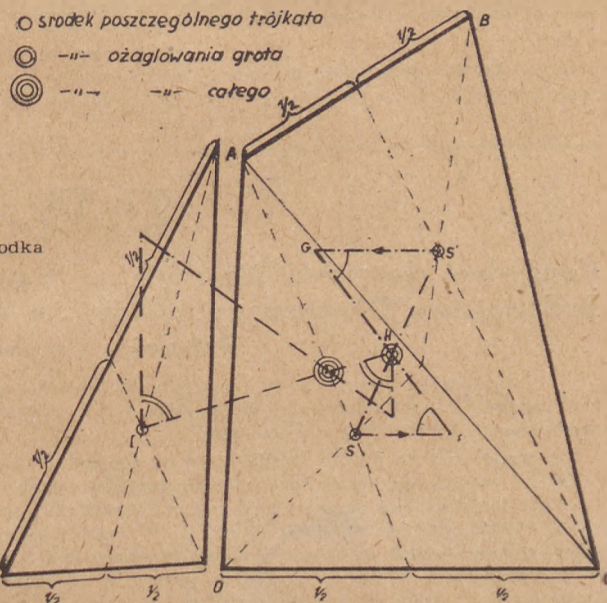
Dla tych Czytelników, którzy już „studiowali“ różne podręczniki żeglarskie, dziwnym się może wydać to, że nie dotąd nie wspomniano o t. zw. środku ożaglowania (środek ciężkości ożaglowania) i środku bocznego oporu (środek ciężkości profilu bocznego). Normalnie w podręcznikach zjawisko nawietrzności i zawietrzności wyjaśniane jest właśnie wzajemnym ich położeniem. Nie znaczy to, że tamte wyjaśnienia są złe — tylko zbyt popularne.

Siła wiatru działa nie tylko na żagle, ale na całą nadwodną część statku; następnie żagle są więcej lub mniej wychylone z płaszczyzny środkowej statku; siła parcia wiatru na żagle bardzo rzadko zbiega się z geometrycznym środkiem ich ciężkości. Te — i inne jeszcze względy spowodowały

Jachty takie mają jeszcze szereg innych zalet, dlatego przy jachtach regatowych zanika już ożaglowanie niskie (gaflowe) a zastosowano wysokie (bermudzkie). Między innymi zaletami ważną jest u nich tak zwana naturalna zwrotność kadłuba.

Co to jest zwrotność i sterowność.

Od każdego statku żaglowego wymagamy wysokich zalet manewrowych, między innymi czulego reagowania na działanie steru. Reakcja ta zależy od zwrotności kadłuba i od jakości (skuteczności) urządzenia sterowego. Statki zanurzone w wodzie równomiernie np. szalupy żaglowe, są ciężkozrotne (rys. 2 a); przy odpowiednim profilu (rys. 2 c) zwrotność statku jest bardzo wysoka.



Rys. 4.

Sposób wyznaczania środka ożaglowania

użyć terminu „siły parcia wiatru“ jako właściwego.

Środek ciężkości ożaglowania może być przesunięty do przodu w stosunku do środka ciężkości profilu bocznego — a jacht będzie nawietrzny! (z powodów podanych wyżej).

Jachty o ożaglowaniu wysokim i o profilu bocznym przesuniętym do tyłu są najlepsze, jeżeli chodzi o utrzymanie równowagi między siłą parcia wiatru i wody.

Oś pionowa, wokół której statek się obraca znajduje się mniej więcej pomiędzy środkiem ciężkości statku, a środkiem t. zw. oporu bocznego.

Dobre urządzenia sterowe dają maksymalny skręt bez straty szybkości już nawet przy wychyle 20—25°; w każdym razie nie przekraczają 45°. Większe wychylenie powoduje hamujące działanie steru i jest stosowane wtedy, gdy nam zależy na stracie szybkości.



Jan Sowa, Warszawa. Aby zostać lekarzem okrętowym należy po odbyciu normalnych studiów lekarskich na wydziale medycznym któregoś uniwersytetu — ukończyć dodatkowo specjalny, kilkumiesięczny kurs w Instytucie Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdańsku.

Marian Gryta, Lubartów. Z przesłanego rękopisu nie skorzystamy. Odeślemy go z powrotem po otrzymaniu od Was znaczka za 15 zł. Dziękujemy za życzenia.

Marian Kocząb, Słocina. Za model dziękujemy — dostaliśmy go w porządku. Jest bardzo miły i jak na pierwszy — całkowicie udany. Radzimy spróbować z kolei wziąć się za „Gen. Waltera“ (poprzedni n-r „Żeglarza“) oraz za „Karpaty“ umieszczone w bieżącym numerze. Serdecznie Was pozdrawiamy.

Przyjaciel z Krosna. Odbycie kursu pracy morskiej przez kandydatów do L. B. O. obowiązuje dopiero od tego roku. Kandydaci ci muszą się zgłaszać na jak najwcześniejsze turnusy k. p. m. Przeczytajcie sobie komunikat na ostatniej stronie bieżącego numeru oraz poczekajcie cierpliwie na szczegółowe warunki przyjęcia do L. B. O., które ogłosimy w następnym „Żeglarzu“. Dziękujemy za życzenia. Pozdrowienia.

W. Obalski, Łódź. Odznaki oficerskie w marynarce handlowej są całkowicie

inne niż w wojennej. Rysunek ich znajduje się w 8—9/47 n-rze „Żeglarza“. Podoficerowie marynarki handlowej odznak nie noszą. Specjalnej książki o motorach okrętowych w języku polskim w handlu nie ma. Państwowa Szkoła Morska posiada na użytek własny skrypt inż. Komockiego na ten temat.

Jan Sujecki, Nowy Sącz. Prawdopodobnie — tak.

Jerzy Kołomiński, Bydgoszcz. W kursach pracy morskiej muszą wziąć udział wszyscy kandydaci do Szkoły Jungów. Kwalifikacje takie jak i Wy posiadacie od uczestnictwa nie zwalniają. Nie jest to przecież zresztą żadna tragedia!?

Grzegorz Korpiela, Biała Krakowska. Bardzo cieszymy się, że otrzymana nagroda tak Wam pomogła w Waszej pracy dla Morza. Na pytania, które zadalicie, odpowiemy w następnym numerze, chcemy bowiem załączyć szkic żądanego ożaglowania. Dziękujemy za życzenia i przesyłamy wzajemne.

Janusz Wiśniewski, Bartoszyce. W sprawie otrzymania planów kajaków typu P — zwróćcie się do ich konstruktora p. M. Plucińskiego, Gdynia, Sienkiewicza 25.

Lech Smoczkiewicz, Jarosław. Nad tematami do referatów sami się pomartwcie. Średnia zawartość soli w rzekach wynosi 0.0009%. Lista eksponatów wyliczona w artykule „Organizujemy Wystawę Morską“ („Żeglarz“ nr. 7/47) jest przykładowa. Urządzając wystawę możecie wykonać jedynie część, możecie też wykombinować ich kilkakrotnie więcej. Zależy to od Waszej inteligencji. Opinię o niej narażacie na szwank zadając podobne pytania. Polski Związek Kajakowy istnieje. Adresu nie znamy. Zjednoczenie Stoczní Polskich rozporządza w chwili obecnej pięcioma czynnymi dokami oraz czterema pontonami. Dziękujemy za pozdrowienia.

Andrzej Żmich, Radomsko. Owszem, jesteście przyjęci.

Jan Niemira, Elk. Wzrok bada się u nas w taki sam sposób jak opisujecie. Wymagana ostrość = 1,0. Znak rozpoznawczy jest to zespół liter o charakterze międzynarodowym, różny dla każdego statku morskiego a mający na celu ułatwienie zidentyfikowania statku wzgl. porozumienia się z nim. Naprzykład — na redę portu przybywa jednostka, której obserwator z wieży Kapitanatu Portu nie może po sylwetce rozpoznać. Na żądanie statek wywiesza swój znak rozpoznawczy w postaci czterech flag kodu międzynarodowego (co za kłopot byłoby, gdyby tak całą nazwę zakomunikować!). Przypuścimy, że wywiesił litery S, P, A, J. Obserwator odczytuje je, szuka w międzynarodowym spisie statków alfabetycznego zestawienia wg znaków wywoławczych i pod literą S znajduje — SPAJ — to s/s „Wisła“, taka a taka narodowość, taki a taki tonaż etc. Co do ostatniego Waszego pytania to bardzo nam trudno powiedzieć coś pewnego. Sądźmy jednak, że raczej

da się na ten mankament przymknąć jedno oko. Dziękujemy za życzenia i serdecznie Was pozdrawiamy.

Achilles Długajczyk, Kosztowy. Patrz odpowiedź J. Niemirze.

Andrzej Niewiakowski. Bójcie się Boga — aleście pytań zadali! Odpowiemy jedynie na część: Pamiętnik chętnie obejrzymy a potem będziemy mogli Wam go zwrócić. Co do łodzi splywowej — radzimy wykonać ją tak, jak podano na planach. Wszelkie przeróbki i dodatki mogą się odbić ujemnie na jej zaletach nawigacyjnych. O manewrowaniu żaglem znajdziecie nieco uwag w dziale „Żeglarstwo“ (str. 62). Radzimy przewertować jakiś podręcznik żeglarski np. Kuczyńskiego „Jachtowa praktyka morska“. Mapy Wisły nie posiadamy. Z worków żagla szyć nie warto — płótno musi być bardzo lekkie i bardzo ściśnięte. No, na dziś dosyć. Pozdrowienia.

U W A G A

Kandydaci do Szkół Morskich w Gdyni i Szczecinie, do Państwowego Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku-Wrzeszczu, do Szkoły Jungów oraz Szkoły Rybaków Dalekomorskich w Gdyni

Szczegółowe warunki przyjęcia do wyżej wymienionych szkół jak również i do innych związanych z morzem uczelni będą podane w kwietniowym numerze „Żeglarza“. Obecnie zamieszczamy ogólne informacje celem przygotowania przez kandydatów odpowiednich dokumentów.

Kandydaci do SZKÓŁ MORSKICH W GDYNI I W SZCZECINIE muszą przedtem ukończyć Szkołę Jungów i dopiero po jej ukończeniu będą skierowani do Szkół Morskich. W związku z powyższym nie należy składać podań o przyjęcie do Szkół Morskich pod adresem Dyrekcji tych Szkół, lecz składać podania o przyjęcie do Szkoły Jungów, skierowane do Dyrekcji PCWM, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3. W podaniu należy zaznaczyć chęć kandydowania później do Szkół Morskich. Skierowywanie podań do Dyrekcji Szkół Morskich jest bezcelowe. Od kandydatów do Szkół Morskich wymagane jest ukończenie gimnazjum (mała matura), oraz pomyślne ukończenie kursu przygotowawczego „Żeglarza“ wraz z letnim kursem pracy morskiej. Inne warunki podane będą w kwietniu ze względu na potrzebę ustalenia jeszcze szeregu danych m. inn. granicy wieku.

Ponieważ do podania będą musiały być dołączone różne dokumenty, podajemy je obecnie, aby dać czas na ich przygotowanie. Oto one:

1. Świadectwo zdrowia (lekarz musi zaznaczyć, że kandydat ma wzrok na oba oczy $V=1,0$; słuch: szept 5 m i nie wykazuje żadnych schorzeń i wad);
2. Metryka urodzenia lub inny dokument stwierdzający wiek w oryginale lub uwierzytelnionym odpisie.
3. Świadectwo szkolne (może być uwierzytelniony odpis).
4. Pozwolenie rodziców lub opiekunów na wstąpienie do szkoły i ich zobowiązanie do pokrycia szkód uczynionych przez syna oraz ew. zwrot kosztów utrzymania w internacie w razie usunięcia ucznia lub zwolnienia jego na własne żądanie. Podpis rodziców musi być uwierzytelniony przez jakiś urząd lub instytucję i zaopatrzony pieczęcią.
5. Świadectwo obywatelstwa.
6. Ew. zaświadczenie o przynależności do demokratycznych partii politycznych lub organizacji młodzieżowych i ich opinia o kandydacie.

Takie same załączniki muszą mieć podania kandydatów do SZKOŁY JUNGÓW, nie kandydujących do Szkół Morskich, oraz kandydatów do SZKOŁY RYBAKÓW DALEKOMORSKICH z tym, że wymagane jest od nich ukończenie co najmniej 7 kl. szkoły powszechnej. Kurs przygotowawczy i kurs pracy morskiej jest tu również obowiązkowy. Przepuszczalny termin składania podań od 15.IV. — 15.V.48. Obecnie żadnych podań nie należy nadsyłać. W numerze kwietniowym „Żeglarza“ będzie zamieszczony wzór podania i życiorysu, który trzeba będzie wyciąć i wypełniony przesłać wraz z załącznikami do Dyrekcji PCWM. Podania bez należytych załączników nie będą rozpatrywane.

Podania do PAŃSTWOWEGO LICEUM BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO należy składać bezpośrednio do Dyrekcji P. L. B. O. Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Płramowicza 1. Szczegółowy w następnym numerze „Żeglarza“. Przypomina się, że od kandydatów do P. L. B. O. wymagane jest również ukończenie kursu pracy morskiej. Zgłoszenia na k. p. m. przyjmuje oczywiście PCWM.

Warunki przyjęcia na kursy pracy morskiej umieszczone są na str. 50 bieżącego n-ru „Żeglarza“.

PRENUMERATA wynosi od stycznia do czerwca 1948 r. zł. 120.— Pieniądze należy wpłacać na konto PKO XI-160. Administracja usilnie prosi o podawanie dokładnych adresów oraz celu wpłaty. Z wydanych w okresie od maja 1946 do grudnia 1947 numerów „Żeglarza“ — 4 (październik 46), 5—6 (listopad—grudzień 46) oraz 7 (październik 47) wyczerpały się. Pozostałe 12 numerów jest jeszcze do nabycia w ograniczonej ilości. Cena 110 zł.

ZDJĘCIA: K. Komorowski, E. Zdanowski, A. Pluciński, S. Izdebski, Z. Kosycarz, W. Zubrzycki, SIB;
RYSUNKI: S. Woźniak, A. Pluciński, S. Sierecki, W. Zaleski. | British Official.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3. Konto PKO, XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Tel. 16-20.

W-11436