



MORZE
MARYNARZ
POLSKI

Nr 10
CENA 30 ZŁ
PAŹDZIERNIK 1948
PRINTED IN POLAND

List z Wybrzeża



Szanowny Redaktorze!

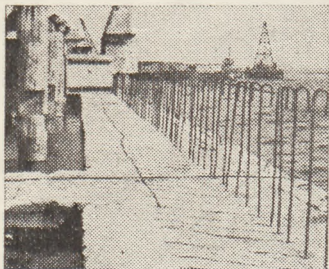
Gdyby Pan miał takie szczęście jakie ma Wybrzeże, to bym z góry musiał prosić o grubszą pożyczkę.

Proszę sobie tylko wyobrazić, że regularnie co miesiąc, w którymś z naszych portów pada milion. I to w dodatku nawet bez żadnego tam ciągnięcia, a po prostu w przeladunku. Pada jak gdyby nigdy nic. A w ubiegłym miesiącu padło właściwie trzy miliony z kawalkiem.

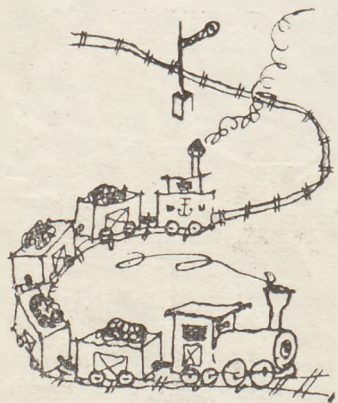
Bo proszę tylko liczyć: Gdańsk i Gdynia, razem wzięty, przeladowały w ciągu miesiąca milion ton towarów, a sam Szczecin machnął już od początku roku drugi milion. Drugi milion — uważa Pan!? Jednym słowem każdy los wygrywa, „szukasz szczęścia — wstąp na chwilę“...

I to dostawnie — na chwilę, bo np. statki, które zawijają do naszych portów, mają coraz mniejsze przestoje tak, że Gdynia i Gdańsk zaoszczędziły w ciągu miesiąca 2 548 godzin!

Oczywiście ktoś sobie mógłby pomyśleć, że my się tylko tak chwalamy. Nic podobnego! Duńscy dziennikarze, którzy przybyli ostatnio na „Batorym“ twierdzą to samo, goście szwedzcy to samo i w ogóle kto tylko nie przyjedzie na Wybrzeże mówi to samo.



Z drugiej strony, mówiąc prawdę, to o te wszystkie osiągnięcia nie jest tak łatwo jeśli się zważy, że wciąż jesteśmy jeszcze w trakcie intensywnej odbudowy. W takiej Gdyni chociażby poza wielu innymi pracami wykonano ponad 110 mb. części podwodnej falochronu wschodniego, a ponadto prze-



prowadzono nadbudowę na odcinku ok. 370 mb. na tymże falochronie. Jeśli Pan kiedykolwiek coś robił pod wodą to Pan sam wie, że to nie takie łatwe i proste. Ja tylko tak od siebie dla przykładu mogę dodać, że gdybyśmy ziemię usuniętą podczas odbudowy falochronów załadowali na wywrotki — proszę uważać — to te wywrotki uformowałyby pociąg długości 150 km, nie licząc długości parowozu, maszynisty i czasu potrzebnego na zrobienie tego rachunku. No i co? — Nieladnie?

Gorąco się robi na samo wspomnienie o takiej robocie. I to tak gorąco, że wątpię nawet czy taka chłodnia, którą otwarto ostatnio w Szczecinie mogłaby na te poty coś pomóc. A trzeba wiedzieć, że chłodnia ta jest taka i owszem. Składa się (i to pierwszorzędnie się składa) z zamrażalni, komór chłodniczych oraz fabryki lodu. Dzienna zdolność mrożenia ryby wynosi 20 ton, a magazyny mogą pomieścić od razu 1 700 ton ryb bez względu na gatunek i pleć. Najniższa temperatura w takiej chłodni dochodzi do — 37 stopni Celsjusza. Przypuszczam, że gdyby ryby miały nawet jaki taki głos to też w takiej temperaturze nic nie mogłyby powiedzieć „bo zmarzłyby na ość“.

Sam zresztą wiem to po sobie, bo w zimie na ulicy też nigdy nie rozmawiam, żeby się nie przeziębć. W takim wypadku jak wiadomo tylko nacieranie spirytusem mogłoby coś pomóc. I to nacieranie od wewnątrz. A ze spirytusem też jest kłopot. Mamy np. eksportować poważne ilości tego szlachetnego trunku, a porty nasze na razie nie posiadają zbiorników o odpowiedniej pojemności. W tym stanie rzeczy przeladunek będzie się odbywał przy pomocy pomp, bezpośrednio z wagonu-cysterny na statek.

U nas to w ogóle bez pompy ani rusz. Wziąć chociażby takie Żuławy. Od chwili rozpoczęcia prac na tym terenie wykonano tam 203 km obwałowania, przeprowadzono 8 km przewodów wysokiego napięcia, zbudowano 48 śluz, 11 mostów, wykopano 4 132 km rowów i kanałów (tj. mniej więcej jak 3 razy tyle co z Warszawy do Moskwy i jeszcze 232 km), zbudowano 126 stacji pomp, które właśnie pracują nad odwodnieniem i osuszeniem Żuław.

Ale na tym się jeszcze nie kończy rola pompy w życiu Wybrzeża. Pompa, mając zdolność przybierania w pewnych okolicznościach postaci sikawki, również i w tej formie może oddać nieocenione usługi. Pan pewnie wie, Redaktorze, co to jest pożar — nie? A proszę sobie wyobrazić, że ot taki sobie właśnie pożar wybucha w porcie i



Regularnie co miesiąc m/s „Batory“ zawija do portu gdynieckiego.

wszystko się pali jak ta lala, a tu fachowców od gaszenia nie ma ani na lekarstwo. I co wtedy? Pan pewnie nie zdaje sobie sprawy z tego, bo kiedyś pan narzekał na niestrawność — a taki pożar to wszystko może strawić: magazyny, statki, urządzenia, budynki, towar no i w ogóle wszystko. I dlatego właśnie fachowców trzeba, ot co.



W Gdańsku więc uruchomiono Ośrodek Pożarnictwa Morskiego, w którym wprowadzono dla uczestników kursu wykłady z zakresu budownictwa okrętowego, pożarów na statkach i zapobiegania pożarom w portach. Teraz ma się rozumieć możemy już spać spokojnie co najmniej jak te rybki, które wszystkie śpią w jeziorze (wie Pan — te — plum-plum-plum... itd.). Bo w morzu to tym rybkom nie dają nawet oka zmrużyć. W Szczecinie przy nabrzeżu „Oko“ uruchomiona została właśnie fabryka konserw rybnych, która produkuje 1 500 puszek węgorza codziennie za wyjątkiem niedziel i świąt. W tej sytuacji daje się zauważyć wzmożony ruch ryb na kolejach. Jeszcze nie tak dawno, bo zaledwie 3 lata temu w głab kraju wyjechało tylko i jedynie 2 wagony z rybami, w



roku 1947 takich wagonów było już 1 713, a teraz (już widzę jak Pan, drogi Redaktorze zaraz złapie się za głowę), a teraz, to znaczy w pierwszym półroczu bieżącego roku, wysłano w głab

kraju aż 2 105 wagonów doskonale chłodzonych i pierwszorzędnie wyresorowanych.

A propos ryby. Niech Pan strasznie żaluje, że nie jest kobietą. Niewiasty mają większe szczęście bo już niedługo będą mogły nosić eleganckie pantofle ze skóry dorsza. Tu u nas na Wybrzeżu niektóre spółdzielnie pracy przystąpiły do garbowania skóry dorsza, który właściwie absolutnie nic nie jest w niemiemu, że po takiej operacji jego skóra przypomina jaszczurkę. Rozpoczęto też podobne próby ze skórą kota morskiego, która nadaje się do wyrobów galanteryjnych. Teraz oczywiście szkoda gadać, żeby ktoś zechciał kupować takiego kota w worku. Chyba żeby nie obawiał się ryzyka i w ogóle miał takie słodkie życie, jak załoga „Batory“ nad którą roztoczyli opiekę pracownicy fabryki cukrów i czekolady Wedla.

Ale są też i tacy ludzie, którzy nie mają zbyt wiele słodyczy w swym życiu. Na tym samym „Batorym“ powróciła z długoletniej tułaczki matka dowódcy ORP „Orzeł“, zatopionego w czasie działań wojennych



— p. Grudzińska. Oficerowie Marynarki Wojennej i koledzy poległego zaopiekowali się staruszką, dla której przyjazd do kraju był długi czas marzeniem.

Tak się jakoś dziwnie złożyło, że zacząłem ten list od pożyczki, a skończyłem na marzeniu, ale ta nielogiczność jest tylko pozorna, bo w gruncie rzeczy, czy jest ktoś, kto nie marzy o pożyczce? W wypadku odnalezienia takiego proszę telegrafować.

Sciskam dłoń

Handwritten signature: A. Brzaskowski



„Dar Pomorza“ w sztormie. (fot. Staszewski)

Od Redakcji

Od chwili ukazania się pierwszego numeru naszego pisma p. n. „Morze i Marynarz Polski“ otrzymaliśmy od naszych Czytelników szereg listów, w których spotykaliśmy się z propozycją zmiany dotychczasowej nazwy.

Nazwa ta w istocie była pomysłana jako tytuł przejściowy, który po pewnym okresie czasu winien być zastąpiony przez inny. Miał on jedynie na celu uwidocznienie zmian, wynikających z połączenia się pism Marynarki Wojennej i Ligi Morskiej, oraz ugruntowanie tego faktu w najszerszych kołach naszych Czytelników.

Mamy wrażenie, że wydanie dziesięciu numerów naszego miesięcznika pod wspólną nazwą „Morze i Marynarz Polski“, spełniło już swoją rolę i znalezienie jednego, nowego tytułu staje się obecnie koniecznością.

W związku z tym zapraszamy naszych Czytelników do wzięcia udziału w rozwiązaniu tego zagadnienia i do nadsyłania na adres naszej Redakcji projektów nowej nazwy naszego pisma, wraz z ich uzasadnieniem w terminie do dnia 15 listopada rb. Na lepsze projekty zostaną nagrodzone.

Redakcja

WYDAJE

Liga Morska i Marynarka Wojenna
Redaguje Komitet Redakcyjny

Redaktor Naczelny
Franciszek Jan Walicki, kpt. mar.
Opracowanie graficzne
Stanisław Biskupski, kpt. mar.

Adres Redakcji:
Warszawa, Widok 10, tel. 86-210
Oddział na Wybrzeżu:
Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa“
Copyright, 1948, by „Morze i Marynarz Polski“

20.500.000.000

Dwa lata temu, 21 września 1946 roku, Krajowa Rada Narodowa uchwaliła jednomyślnie Trzyletni Plan Odbudowy Gospodarczej. Plan ten, zwany „trzylatką sytości“, postawił przed naszym Wybrzeżem doniosłe zadanie w ramach odbudowy nie tylko naszej gospodarki morskiej, lecz i ogólnopństwowej.

Praca naszego Wybrzeża i jego portów jest tak silnie i organicznie związana z całokształtem gospodarki narodowej, jak silnie i nierozdzielnie związane jest morze z Wybrzeżem i zapleczem.

Odzwierciedleniem znaczenia naszych portów w życiu gospodarczym kraju jest stopień niezwykle zainteresowania się Wybrzeżem czynników rządowych i wysokość kredytów, przeznaczonych na odbudowę i rozbudowę Wybrzeża.

20.500.000.000 złotych — oto cyfra, obrazująca wysokość planowanych i inwestowanych w roku 1948 kredytów państwowych, przeznaczonych na cele odbudowy i rozbudowy naszych portów, floty i rybołówstwa; oto cyfra, będąca dziś prawie symbolem naszej wspaniałej drogi ku Polsce Morskiej.

Na wspólnym posiedzeniu Komisji Morskiej i Komisji Planu Gospodarczego, które odbyło się pod koniec sierpnia br. w Warszawie z udziałem Ministra Żeglugi A. Rapackiego — podsumowano wyniki dotychczasowych osiągnięć na odcinku reaktywizacji i rozbudowy Wybrzeża, stwierdzając poważne osiągnięcia w tej dziedzinie.

Gdy się dziś patrzy z perspektywy ostatnich trzech lat na rozwój Wybrzeża, widzi się wyraźnie poszczególne etapy rozwojowe, widzi się, że we wszystkich dziedzinach życia przechodzimy z odbudowy w rozbudowę.

Od pierwszej niemal chwili największy nacisk i najpoważniejsze wysiłki finansowe skierowano na odbudowę i rozbudowę komunikacji morskiej, a przede wszystkim na odbudowę, rozbudowę i unowocześnienie portów. Mieszkańcy Wybrzeża pamiętają zwały gruzu i betonu, zniszczone dźwigi i urządzenia portowe, jakimi witał przechodnia port gdyński, najbardziej ze wszystkich zniszczony. Dzięki uruchomieniu odpowiednich kapitałów, dzisiejsza Gdynia, podobnie jak i Gdańsk, pracuje pełną parą. Na pierwsze miejsce wysunął się jednak port szczeciński. Gdy w latach 1946 — 47 odbudowywano go jeszcze, w roku bieżącym gros inwestycji stanowią już nowe obiekty magazynowe i nowe urządzenia przeladunkowe. Port ten, jako pierwszy wśród polskich portów i jako jeden z nielicznych w Europie, otrzymuje nowoczesne urządzenia radarowe do wprowadzania i wyprowadzania statków.

W roku 1945 sytuacja naszych portów była bardzo poważna. Na całym Wybrzeżu czynnych było zaledwie 11 dźwigów, jedynie 9,4 km nabrzeży, nadających się do natychmiastowej eksploatacji, tylko 102,1 tys. m² powierzchni magazynowej. Nic więc dziwnego, że w roku 1945 porty nasze przeladowały zaledwie 917,4 tys. ton.

I oto mijają dwa lata. Zamiast 11, mamy już 91 nowoczesnych dźwigów, zamiast 9,4 km nabrzeży — 33,6 km, zamiast 102,1 tys. m² po-

wierzchni magazynowej — 276 000 m². Łączny przeładunek wzrósł już do 10 373,7 tys. ton.

Poza odbudową obiektów portowych, duży nacisk położono na odbudowę i rozbudowę żeglugi morskiej. Dzięki uruchomieniu własnych stoczni i stałemu uzupełnianiu, uszczuplonego w czasie wojny, stanu naszej floty handlowej — osiągnęliśmy tonaż, wyższy niż przed wojną. Dysponujemy dziś tonażem, o wysokości prawie 168 000 BRT, a więc o 65 000 BRT więcej niż posiadaliśmy przed wojną.

Podobnie przedstawia się w omawianym okresie zagadnienie odbudowy i rozbudowy stoczni. Największy wysiłek skierowano oczywiście na remont i rozbudowę urządzeń technicznych i parków maszynowych. Gdy w 1946 roku wydatkowaliśmy na ten cel 100 mil. złotych, to w roku bieżącym dysponowaliśmy już cyfrą 382 mil. zł., a więc cyfrą prawie sześć razy większą.

Bieżący rok 1948 stał się momentem zwrotnym w życiu naszych stoczni. Rozpoczęły one, w trzy lata po wojnie, a po raz pierwszy w swej historii, budowę 6 statków pełnomorskich — rudowęglowców — o łącznym tonażu 13 000 TWD. W ten sposób mogły się one włączyć do realizacji programu rozbudowy naszej floty handlowej.

W ogólnych planach rozbudowy Wybrzeża nie zapomniano również o rybołówstwie i organicznie z nim związanym przemyśle przetwórczym. Okres powiększania floty rybackiej przez wydobywanie i remontowanie zatopionych wraków już dawno minął, jak również minął okres kompletowania urządzeń technicznych przetwórczy ze starych poniszczonych maszyn. Uruchomiliśmy trzy wielkie stocznie rybackie w Gdyni, Gdańsku i Uście, zaopatrujące coraz lepiej rybaków w odpowiedni sprzęt, umożliwiając tym samym coraz lepsze wykorzystywanie nieprzebranych bogactw morza. Tak więc i na tym odcinku przeszliśmy w stadium rozbudowy.

W drugim półroczu 1945 roku, roku zakończenia wojny, zdaliśmy uruchomić przez wydobycie z wody i wyremontowanie oraz przez dostawy UNRRA 40 kutrów i 329 łodzi. Przy pomocy tego sprzętu rybacy złowili 2 624,8 ton ryby. Nie było to wiele, jak również nie mówiło się wtedy o rychłym uruchomieniu flotylli połowów dalekomorskich. Już w dwa lata po wojnie nasza flota rybacka liczyła 25 trawlerów, 179 kutrów i 1 353 łodzie, a połowy osiągnęły cyfrę 39 207,4 ton ryby. Stan ten stale się poprawia, przybywają nowe trawlerzy, kutry i łodzie, a połowy wyniosły w I kwartale bież. roku 13 012,1 ton.

Tak więc porty i flota przestają być „wąskim gardłem“ polskiego handlu zagranicznego, biorąc w nim coraz większy i żywszy udział. Równocześnie jednak walczymy o podniesienie atrakcyjności i rentowności portów. Polska pragnie także zapewnić suwerenność gospodarczą nie tylko sobie, ale i zaprzyjaźnionym z nami państwom demokracji ludowej, które nie posiadają dostępu do morza. I choć jesteśmy jeszcze dalecy od przekształcenia się z państwa lądowego w typowo morskie, choć budujemy dopiero fundamenty do tego, nie szczędzimy wysiłków, aby dotrzeć do zamierzonego celu. Na podstawie dotychczasowych wyników możemy być przekonani, że cel ten osiągniemy.



ORACZE MORZA

KOMANDOR STANISŁAW MIESZKOWSKI

Już po raz trzeci w Odrodzonej Marynarce Wojennej z rozpoczęciem się jesennych sztormów, ślót i niepogód, ściągają do głównego portu na zimowe leże szare, niepokojące okręcki Flotyli Trałowców, napełniając opustoszałe w okresie letnim baseny, zgiełkiem, rozgwarem i krzątaniną. Powracają po znożnej, całoletniej pracy niezmordowanego oczyszczania rozległych przestrzeni, w tym roku — otwartomorskich, z tak szczodrze rozsianych min wszelkiego rodzaju — tej najuciążliwszej plagi wojennych pozostałości na morzach. Groźba ich jest o tyle rozleglejsza od min lądowych, iż wykrywanie i niszczenie min morskich jest nieporównanie trudniejsze i wymagające niewspółmiernie skomplikowanych środków, niebezpieczeństwo zaś zagraża nie tylko pojedynczym ludziom, lub pojazdom, lecz całym okrętom z ich licznymi załogami, pasażerami i cennym zazwyczaj ładunkiem. Wystarczy przypomnieć, że jeszcze tak niedawno poderwał się na minie na wodach duńskich piękny statek pasażerski „Kopenhaga”. Katastrofa była powodem śmierci stukilkudziesięciu pasażerów, oraz wielu kalectw i nieszczęść, nie licząc straty cennej jednostki.

Dnia 1 października br. zatonał wskutek najechania na minę u południowo-

wschodniego cypla wyspy duńskiej Falster — polski statek s/s „Lech”.

Nic więc dziwnego, że i nasza skromna Flotylla Trałowców ma „pełne ręce” roboty na — dalekich jeszcze od zupełnego bezpieczeństwa — naszych rozległych wodach Bałtyku. Pierwsza wojna światowa rozporządzała zaledwie jedną kategorią min, zwanych uderzeniowymi lub kontaktowymi — stosunkowo najłatwiejszymi do wykrycia i poderwania, lub wydobycia po ich rozbrojeniu. Myny te rozrzucał przez okręty nawodne lub podwodne, a w nielicznych tylko wypadkach przez wodnosamoloty — były łatwe do wykrycia po zakończeniu działań wojennych, gdyż okręty lub nawet siadające na wodę wodnopławce, były w stanie dość dokładnie określić miejsce ich postawienia podczas swej pracy. Niestety, postęp techniczny, towarzyszący drugiej wojnie światowej, pomnożył tak znacznie kategorie i właściwości przeróżnych min morskich, że całkowite usunięcie tego niebezpieczeństwa nastęcza nie lada trudności w postaci ryzyka dla dokonujących trałowania ludzi i jednostek, kosztów oraz straty czasu. Akwenty przestrzeni „niepewnych” powiększyły się znacznie w stosunku do obszarów z poprzedniej wojny przez tę oko-

liczność, iż obecnie wielu minowań dokonywało również i lotnictwo, nie będące w stanie dokładnie określić miejsca, gdzie pozbywało się swych min. Toteż w pierwszym stadium robót przy naszym wybrzeżu i strefie odpowiedzialności, przerabano w rozległych polach minowych zaledwie wąskie korytarze, zwane torami wodnymi. W dalszym etapie przeprowadzanych prac rozszerza się i prostuje owe drogi wodne, przemienia niejako w gościńce, a nawet „autostrady” i usuwa się te pola, które zmuszają najbardziej nasiłony ruch statków do podróży okrężnych, wydłużających niepotrzebnie ich trasę morską. Całkowite oczyszczenie z min naszych wód i szlaków morskich, to jeszcze kwestia przyszłości.

Trałowce należą do skromnej, lecz rozległej i bardzo pożytecznej grupy okrętów pomocniczych. Nie dane im jest noszenie dumnej i groźnej broni zaczepnej, nie dysponują również potężną mocą napędu, bo wielka szybkość nie tylko nie jest im potrzebna, ale mogłaby nawet stać się zgrubną przy przechodzeniu ponad minami ciśnieniowymi. Poza działkami przeciwlotniczymi i n.k.m-ami wyposażone są za to trałowce w wielką ilość dziwacznych na pierwszy rzut oka sprzętu, w postaci przeróżnych boi, pływaków, pryzmatów, prze-

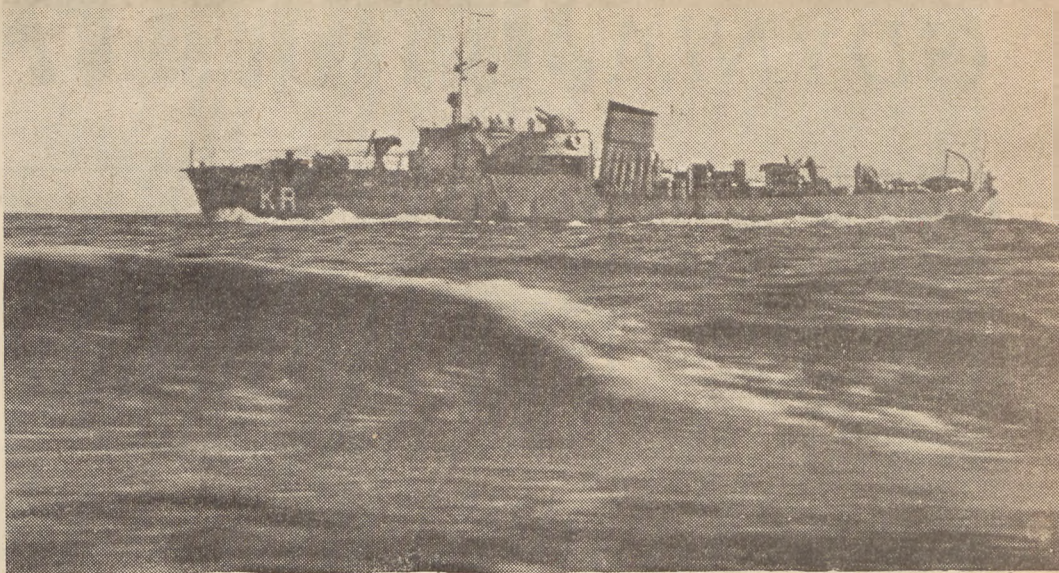
cinaków, zwoi kabli, wielkich specjalnych wind i niezliczonych bębnow lin stalowych wszelkich kategorii, składających się na łączną nazwę sprzętu trałowego. W najogólniejszych zarysach sprzęt ten da się podzielić na cztery kategorie: 1) trały mechaniczne, służące do podcinania lub zagarnięcia minlin kotwicznych min kontaktowych, przy czym trały tego typu mogą być dostosowane do ciągnięcia ich przez jeden lub dwa trałowce, 2) trały elektryczne w postaci urządzeń kablowych, czerpiących moc elektryczną z agregatorów okrętowych, a służące do podrywania min magnetycznych przez wytwarzanie pola magnetycznego, 3) trały akustyczne, zwane „grzechotkami”, przeważnie pracujące w połączeniu z trałem magnetycznym, wreszcie 4) trały ciśnieniowe, działające na zasadzie spiętrzania powierzchni wody za trałowcem.

Praca trałowców, pomijając już pewien znaczny procent jej niebezpieczeństwa — to żmudna, trwająca całe miesiące, dokładna i pełna poświęcenia, bezimienna i nigdzie nie rozgłaszana orka przestrzeni wodnych, tym trudniejsza od zwykłej orki, gdyż wymagająca skrupulatnego znakowania oczyszczanych terenów. Niech się nie chępią nawigatorzy oceaniczni, żeglujący po ortodromach, że dokonują czegoś trudniejszego w dziedzinie nawigacji, niż czyni to bez przerwy szary, skromny trałowiec, jeżeli początki oczyszcza szlaki transoceanicznym olbrzymom...

Okres działań wojennych skończył się trzy i pół roku temu, ale dla załóg naszych trałowców, okres ten trwa nadal.

Nie słyhać już co prawda huków dział i warkotu bombowców, ale na morskich szlakach, prowadzących do naszych portów, usłyszeć można w dalszym ciągu szum silników trałowca, a niejednokrotnie silne detonacje, wywołane wybuchami mln wykrytych i unieszkodliwionych przez załogi naszych okrętów.

Niepokaźny i maleńki trałowiec jest już od paru tygodni w kampanii minowej. Tylko na krótkotrwały nocleg powraca do najbliższego portu wraz ze swoją grupą. Jeżeli przeszukiwane pole jest odległe od tego portu, a fala tego dnia nie mać pogodnych wód Bałtyku, noc zapowiada się piękna i pomyślną prognozą meteorologiczną odebrano o zmroku bezdrutem dywizjona — grupa pozostaje na noc w odkrytych przestrzeniach morskich, rada, że zaoszczędziła sobie paru wolnych chwil dodatkowych, a państwu kilku ton ropy w zbiornikach. Gromadka spracowanych okręciaków łączy się cumami burty w burcie w jedną rojną i tętniącą życiem esalodę.



Trałowiec typu „Albatros” w czasie prac trałowych na Zatoce Gdańskiej

stojącą na jednej kotwicy i oświetloną prądem z jednego tylko agregatu, kolejno dyżurującego „ptaszka”.

Półtorej setki załóg, połączonej w ten sposób grupy, czuje się dobrze i swojsko podczas kilku godzin wypoczynku. Odbywają się zebrania, pogadanki, piszą listy szukają osamotnienia, nierzadko też na głębi stumetrowej odrabia się lekcje przerabianego gimnazjum i strudzone ręce wyciąganiem dziesiątek wieszek z tej głębokości, pomagają teraz z kolej niewprawnym drżącym piśmem pracującej z wytężeniem głowy w wyciąganiu pierwiastków. Gdzieś za trzecią stalową przegrodą rozbrzmiewają dźwięki harmonii i wesołe śpiewy.

Lecz przed północą okręciaki pograżają się w głęboki, zdrowy i zasłużony sen. Nie przeszkadzają śpiącej braci dudniące po stalowym pokładzie kroki wachtowego. Nawykli do nich od czasu, gdy służą pod białą-szkarłatną banderą z orłem i wykrojem. Te, echa po stalowym kadłubie odbijające się kroki, świadczą dobitnie, że mimo głębokiego snu, grupa wie, słyszy i widzi wszystko, co może ją obchodzić i dotyczyć w tę piękną i pogodną noc. Gotowość na nieopodzielanki obcego naturze

ludzkiej żywioli, jakim jest zawsze przestwór wody, musi być nieprzerwalnie doskonała i trwała.

Ale oto i świt! Złośliwie ustawioną minę tuż pod powierzchnią wody, a bezpośrednio niebezpieczną dla samego trałowca mimo jego małego zanurzenia — można już zauważyć.

Chwile gwizdków, tupot śpieszących nóg, strumienie wody tak idealnie trzeźwiącej, wonny zapach „półczarnej” i oto ruchliwe „ptaszki” drgnęły wspólnym rytmem jazgotu motorów, rozbiegły się jak stadko wypuszczonych kurcząt, odszukały swoje, wczoraj o zachodzie słońca postawione wieszaki graniczne i teraz oto, wraz ze wschodem słońca, podjęły przerwana wczoraj pracę.

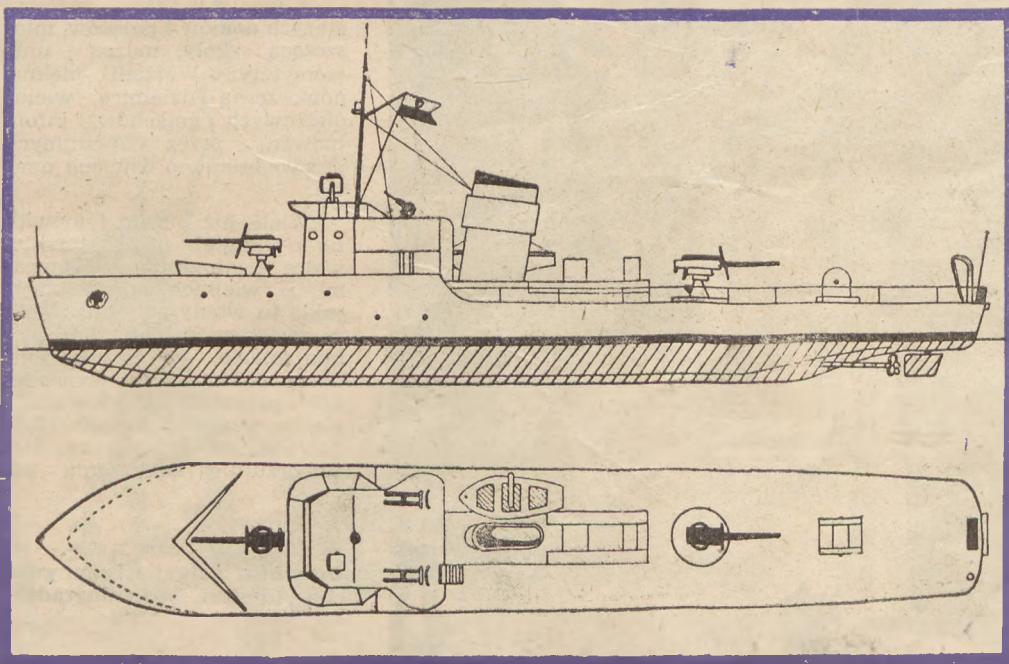
Niebezpieczna i nie pozostawiająca bruzd na toni wodnej orka rozpoczęła się i dzisiaj, nadal rozszerzając bezpieczeństwo i zasięg oczyszczonych dróg morskich. W ciągu dzisiejszego dnia przybędzie znowu dalsza, na pewno wolna od min płachta przestrzeni morskiej, tej przestrzeni, która tak ściśle i nierozdzielnie łączy ze sobą wszystkie narody, miłujące wolność i pokój.

W ciągu dnia dzisiejszego pogłębił się jeszcze bardziej i wyraźniej braterska przyjaźń naszych marynarzy z załogami radzieckich trałowców, które daleko od swych ojczystych wód, z prawdziwym poświęceniem i odwagą, pomagają nam w ciężkiej pracy nad oczyszczaniem polskich szlaków od wszędobyłskich i niebezpiecznych min.

Uwiedziony swoistym czarem słońca i morza wczasowicz, stojący na pokładzie bezpiecznie prującego fale parowca, nie zauważa często i nie domyśla się celu i zadań, widzianych na dalekim horyzoncie okręciaków. Wolno poruszające się sylwetki zwracają dopiero wtedy jego uwagę, gdy za rufą którejś z nich targnie przestworzem głucha, potężna detonacja i wyprysnie biała kopuła, polyskujących w słońcu gejzerów wodnych. Zaczyna wtedy pojmować, że choć tutaj, skoro go wiozą tak pewnie i bezpiecznie, nic mu zapewne nie może zagrażać, ale tuż obok, o kilka zaledwie mil od drogi, którą bezpiecznie przebywa, pracują jego bracia, nie szęszcząc ryzyka własnych młodych istnień w niebezpiecznej grze...

Czy pomyślał wtedy i o własnym wkładzie pracy, włożonym w odbudowę znękanego i wycieńczonego wojną państwa?... O ile nie — niech to uczyni.

STANISŁAW MIESZKOWSKI



GDYNIA **ЛЕНИНГРАД** GDYNIA

Generał Zaruski" jest pięknym jachtem typu kecz. Został on zbudowany w roku 1939 w Szwecji. Jacht ten o wyporności ponad 46 ton, długości 28 m, szerokości 5,80 m, zanurzeniu 3,60 m, powierzchni żagli 250 m², posiada także dwa pomocnicze motory spalinowe o mocy 100 KM.

„Generał Zaruski” miał być odebrany jesienią 1939 roku ze stoczni szwedzkiej, w czym jednak przeszkodziła wojna. W latach 1939—45 jacht znajdował się pod opieką szwedzkiej marynarki wojennej, która używała go do krótkich pływów szkolnych. Po wojnie wrócił do kraju, został prze-

Gdynia, PAP. Dnia 17 sierpnia br. opuścił Gdynię jacht Ligi Morskiej „Generał Zaruski”, udając się na trzytygodniowy rejs do Leningradu. W charakterze załogi płynię na nim na zaproszenie młodzieży radzieckiej 30 żeglarzy Powszechnej Organizacji „Służba Polsce”.

jęty przez Ligę Morską i skierowany do swego nowego portu macierzystego — Ustki. Stąd zabierał na pokład nowowyszkolone teoretycznie w Centralnym Ośrodku Morskim J.M. załogi i wychodził z

nimi na rejsy szkolne, przysparzając nam wielu nowych, doświadczonych żeglarzy. W czasie ich trwania odwiedzał porty krajowe i zagraniczne. Już w roku 1946 odbył swój pierwszy zagraniczny rejs

pod polską banderą na trasie Gdynia — Sztokholm — Libawa — Gdynia. W roku następnym jacht odbył kilka podróży szkolnych na trasie Ustka — Sandhamn — Sztokholm — Föresund, czy też Ustka — Gdynia — Kopenhaga — Gdynia. Od chwili powrotu do kraju „Generał Zaruski” przebył ponad 4000 mil. Najpiękniej jednak zapisał się w jego historii ostatni najdłuższy i najwspanialszy rejs: **Gdynia — Leningrad — Gdynia.**

*

23 sierpnia, po siedmiu dniach podróży, w pierwszych blaskach wschodzącego słońca, — ujrano Leningrad. Rósł w oczach. Spoza mgieł i dymów coraz wyraźniej zaczęły się wyłaniać poszczególne fragmenty portu i miasta, gmachy, urzędnia przeladunkowe, statki. Holownik zwolnił. Po przybyciu do boi, nastąpiło pierwsze powitanie i odprawa.

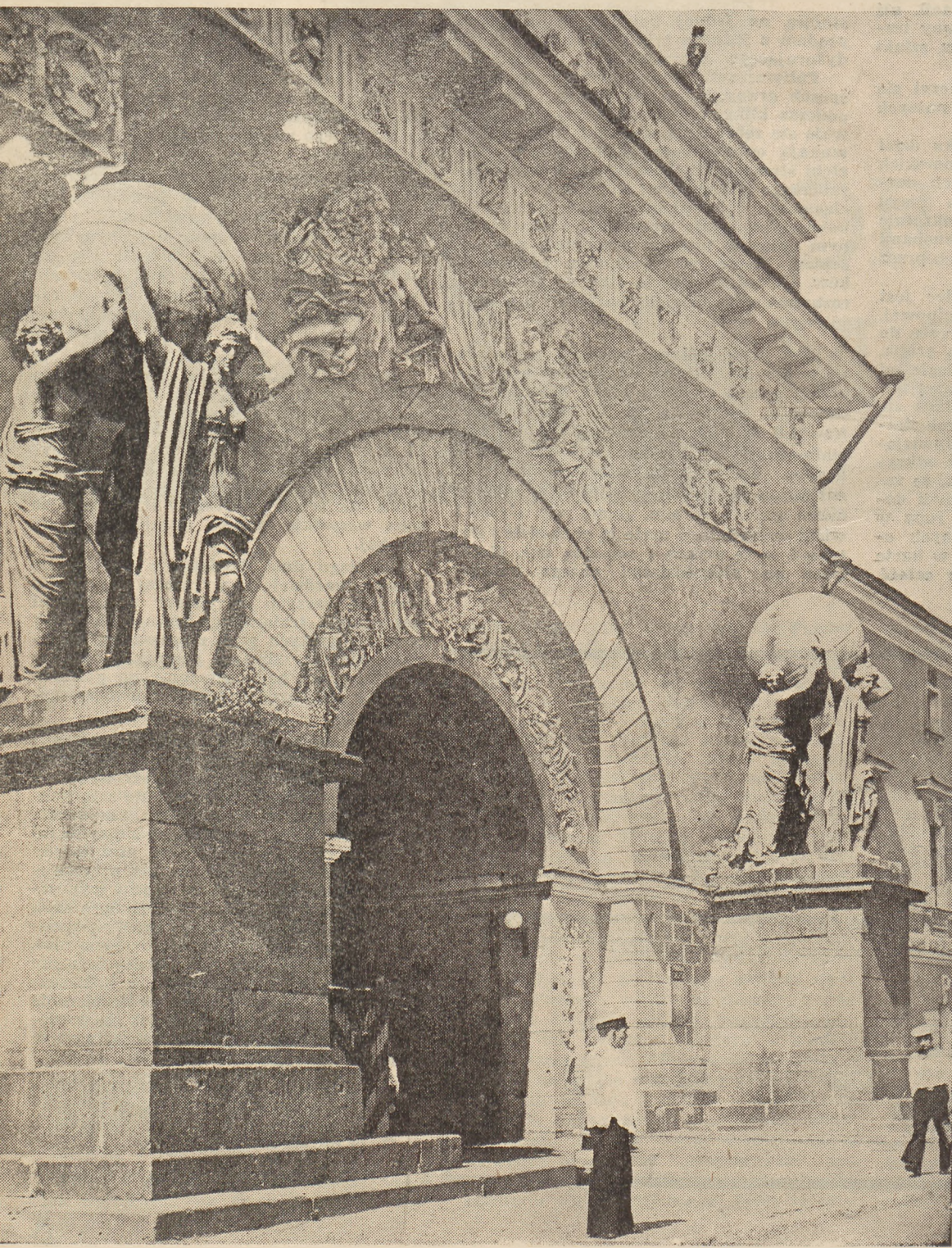
Życie załogi potoczyło się wartkim nurtem. Zapomniano o niedawnym sztormie, zerwaniu fału foka i o perypetiach w czasie przechodzenia Zatoki Fińskiej. Wszyscy żyli wielkim, pięknym i wspaniałym miastem, które wabiło spoza porannych mgieł swym nieznanym obliczem.

Członkowie załogi znali Leningrad z opowiadań i książek. Toteż gdy weszli na Newę i przycumowali w pobliżu Pałacu Zimowego, gdy mogli wreszcie zejść na ląd — pokład zrobił się za ciasny. Serdecznie i owacyjnie witani przez mieszkańców Leningradu, czym prędzej chcieli poznać leningradczyków i ich miasto.

Po uroczystym przyjęciu ruszyli wreszcie autokarem na zwiedzanie miasta. Zapoznali się z jego zabytkową dzielnicą starych domów i pałaców, mieszczącą szkoły, muzea i uniwersytety. Widzieli piękną, nowoczesną dzielnicę wielopiętrowych gmachów, informowaną przez uprzejmych przewodników o dziejach miasta.

Wiele już pisano i mówiono o długiej i bohaterskiej walce Leningradu z Niemcami, o wielkich zniszczeniach, jakie tu wtedy powstały. Widz ze zdziwieniem patrzy na piękne miasto, na niezniszczone domy i dopiero po wyjaśnieniu przewodnika dowiaduje się, że wszystko zostało odbudowane, że ludność usuwała samorzutnie zniszczenia na-

Fragment jednej z bram gmachu Admiral. w Leningradzie.



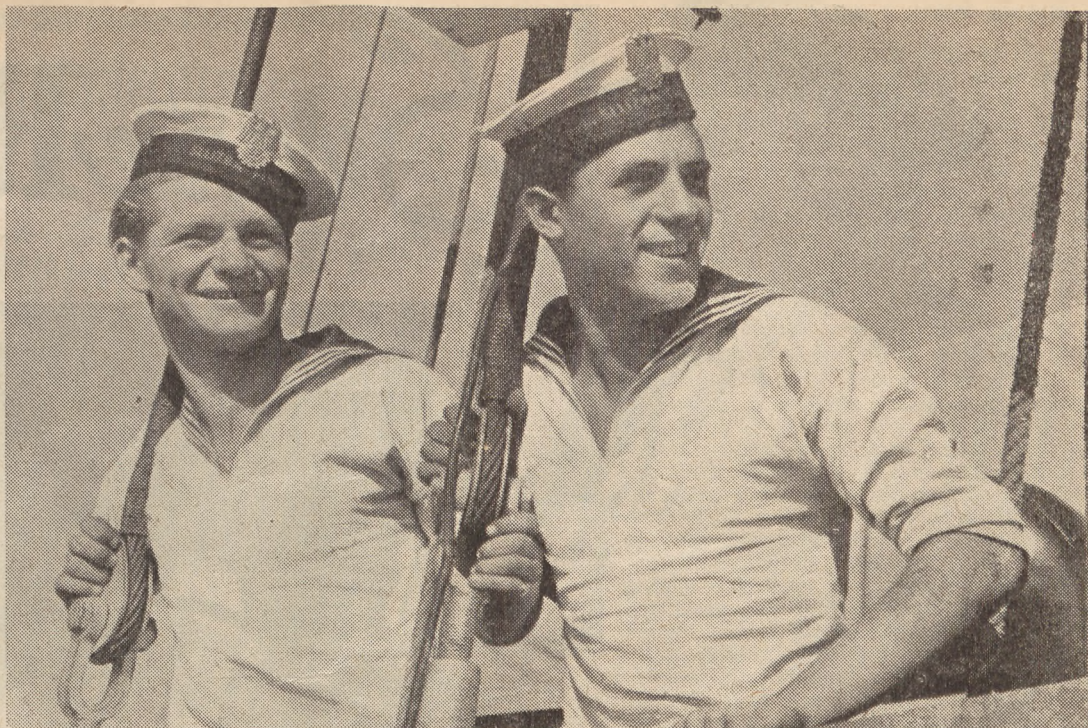
tychmiast po ich powstaniu, nie oglądając się na trwające jeszcze działania wojenne. Dlatego też Leningrad wygląda dziś tak, jak dawniej, a ślady wojny można oglądać jedynie w zbiorach fotografii Muzeum Obrony Leningradu.

Dwa spośród leningradzkich muzeów zasługuje na szczególną uwagę: Muzeum Sztuki i Kultury — „Ermitaż”, oraz wspomniane już Muzeum Obrony. „Ermitaż”, trzeci co do wielkości i bogactw zbiorów w Europie, rozlokował się w 300 pięknych i obszernych salach, tych samych, w których znajdował się przed wojną. Zbiory ocalono, wywożąc je w głąb kraju. Dziś są znowu dostępne dziesiątkom tysięcy widzów, jacy tu codziennie przychodzą.

Drugie muzeum, kompletowane jeszcze w czasie działań wojennych, obrazuje w swych salach dzieje owych 900 dni męczeństwa i bohaterstwa, w czasie których ludność Leningradu wielkim, zbiorowym wysiłkiem powstrzymała wroga. Leningrad był odcięty od reszty kraju od 8 września 1941 roku do 27 stycznia 1944 roku, był bez żywności, bez opału i światła. Wśród muzealnych eksponatów znajdują się dzienne racje chleba — 120 gram — wydawane ludności, jest tablica, mówiąca, że ci sami ludzie otrzymywali miesięcznie tylko 1000 kalorii, a mimo to wytrwali!

Obok znajdują się stoiska z bronią. Jest tu broń, którą Niemcy chcieli zdobyć Leningrad i którą niszczyli miasto. Są więc czołgi, samochody pancerne, działa i moździerze, automaty, miny i bombowce. Jest tu także broń — zwycięzca: broń, która pomogła w obronie.

W czasie wędrówek po mieście, podziwiali polscy junacy genialność projektu cara Piotra Wielkiego, który zapla-



Już widać poszczególne fragmenty portu i miasta. Twarze junaków z S. P. uśmiechają się na widok wspaniałego i potężnego Leningradu.

nował swoje miasto na wielu wysepkach i powiązał w piękną całość. Widzieli Newski Prospekt, pełen aut, trolleybusów i autobusów, z różnobarwnym tłumem przechodniów.

W bogato zaopatrzonych domach towarowych, pełno jest najróżniejszych towarów, sprzedawanych po ustalonych cenach, w dowolnych ilościach. Wszystko tu można dostać, a uprzejmi i cierpliwi sprzedawcy potrafią zadowolić najbardziej wybrednych i wymagających klientów.

Jeden z leningradzkich teatrów wystawił sztukę „Wielkie dni”, poświęconą bohaterskiej obronie Stalingradu. Oglądali ją także nasi żeglarze. Najlepsze miejsca na zapeł-

nionej po brzegi widowni zajmowali bohaterowie i przodownicy pracy. Sala z entuzjazmem i zrozumieniem przyjmowała sztukę, bez względu na wiek czy wykształcenie. Widz radziecki jest zżyty z teatrem, który jest mu bliższy i bardziej bezpośredni, niż ma to miejsce u nas. Przykład godny naśladowania.

Młodzież radziecka przyjmowała naszych chłopców nadzwyczaj serdecznie. Szczere, otwarcie i z radością. Bez sztuczności, prawdziwie po przyjacielsku. W czasie wizyty w komsomolskim klubie żeglarskim obejrzeni oni cały jego dorobek, piękny sprzęt, lecz jakże inaczej użytkowany niż u nas. Nic też dziwnego, że każdy członek leningradzkiego Komsomolu jest doskonałym.

zżytym z żywiołem żeglarzem. Jednostki klubu są stale w ruchu. Nie stoją beczynnie w basenie, lecz pływają, wędrując Bałtykiem od portu do portu.

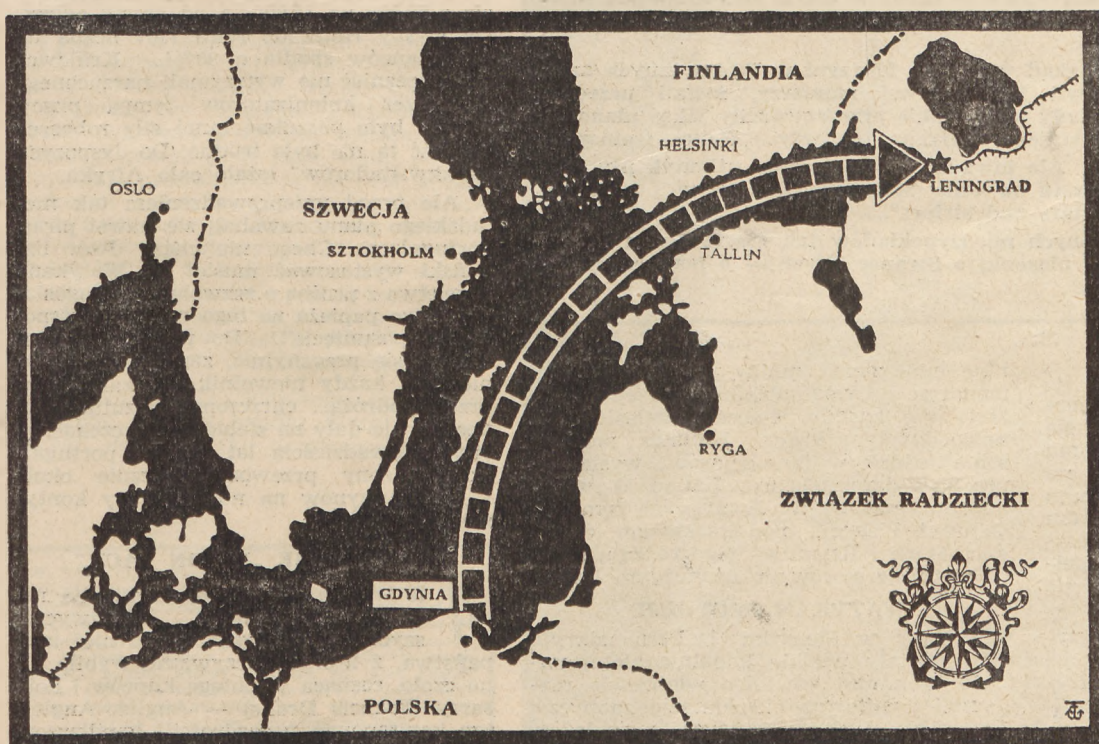
Młodzi leningradzcy, to świadomi, ofiarni i oddani swej Ojczyźnie obywatele. Dzięki wysiłkom władzy radzieckiej, młodzież otrzymywała jak najszerze możliwości kształcenia się, rozwijania umysłu, podnoszenia poziomu kulturalnego. Toteż uczy się ora z zapałem i zamiłowaniem — pracuje — tak samo. Jest stałym bywalcem muzeów i bibliotek, umie bardzo wiele, imponując tym swoim zagranicznym kolegom. Nic więc dziwnego, że tak dzielnie, po bohatersku spisywała się ta młodzież w czasie wojny.

Leningradzcy wytrzymali 900 dni oblężenia, o chłodzie i głodzie, wśród bomb i pocisków, nie tylko nie przerywając pracy, ale ją potęgując. Do odbudowy i usuwania zniszczeń zabierali się natychmiast, toteż dziś mogą być dumni ze swego miasta-bohatera, które jak dawniej tętni życiem. Podobnie postępować mogą tylko ludzie, przekonani o słuszności swych ideałów i dążeń.

Walczyć z wrogiem z takim wielkim poświęceniem i odwagą, tak uparcie i wytrwale, pomimo stałego niebezpieczeństwa mogły tylko setki, tysiące i miliony prostych ludzi w kraju wielkiej przyszłości i wielkich przeznaczeń.

Toteż pierwszy polski rejs do bohaterskiego miasta zapisał się specjalnie w historii polskiego żeglarstwa i w życiu jego młodych uczestników, mimo tego, że w dzienniku „Generała Zaruskiego” zapisano po prostu: rejs Gdynia — Leningrad — Gdynia.

STANISŁAW WOLIŃSKI



Swanee RIVER



NAPISAL
Stawomir Sierecki

Są jeszcze dotychczas w ludzkiej mowie słowa — symbole gwałtu i ucisku, słowa, mogące wzbudzić grozę i nienawiść. Jędrny i krótki nieraz ich dźwięk streszcza w sobie to wszystko, czego nie zdoła wypowiedzieć przerażony w przedśmiertnym strachu człowiek, uginający się pod przemocą innego człowieka.

Takim właśnie słowem, które w USA zdobyło sobie powszechne prawo istnienia jest — lynch, wyraz aż nadto dobrze znany w całym świecie, aczkolwiek dotknięta jest nim najbardziej głównie ta część ludzkości, którą natura obdarzyła czarnym kolorem skóry.

Nasuwa się na myśl pytanie — skąd wzięli się Murzyni w USA i innych krajach Ameryki. Kiedy bowiem przybyli tam pierwsi pionierzy, zastali przecież tylko Indian i Karaibów. Czy może ludy afrykańskie przeprowadziły jakąś planową inwazję na kontynent, wrót którego strzeże mityczna (niestety...) figura wolności?

Inwazja rzeczywiście nastąpiła. Ale inwaderzy drogę przez Atlantyk przebyli w kajdanach, przy 30° upału, po trzystu na dnie 80-tonowych brygów i chyżych kliprów, spod chwalebego znaku „stars and stripes”...

Z dusznych, ciemnych i zatłoczonych międzypokładów tak często rozlegała się wówczas tęskna melodia niewolniczej piosenki o Swanee River — o porzuconej na zawsze ojczystej, afrykańskiej rzece...

PIERWSZE KROKI...

Kiedy w zapomnienie poszły już nordyckie sagi o Vinlandzie, zjawił się w Islandii młody, nieznany nikomu sternik, rodem z Genui. Zasłyszane na dalekiej północy opowieści o legendarnym lądzie na zachodzie — nie pozwoliły mu już nigdy zaznać spokoju, dopóki wreszcie, jako admirał lichej armady, nie spełnił swych marzeń. Ów żeglarz nazywał się Krzysztof Kolumb.

Los dla młodego admirała był rzeczywiście łaskawy i wynagrodził sownice jego trudy. Kolumb został vice-królem odkrytych przez siebie ziem, które nazwał mylnie Indiami Zachodnimi. Jaką jednak da-

ninę miał złożyć młody vice-król swemu monarsze na eskorjańskim dworze? Wszak złoto nie zostało jeszcze odnalezione w nowoodkrytym kraju. Kolumb poradził sobie jednak w inny sposób... wysłał po prostu w darze pięciuset Indian. W owych bowiem czasach na światowych rynkach Genui i Wenecji, pod łaskawym okiem magnaterii i Rzymu — tego rodzaju środki płatnicze stosowano na każdym kroku.

WATYKAN DECYDUJE

Kiedy w Meksyku i Peru odkryte zostały wielkie kopalnie złota, natychmiast nowi ich właściciele rozpoczęli gwałtowną eksploatację zdobyczy. Na efekty tych pierwszych przykładów

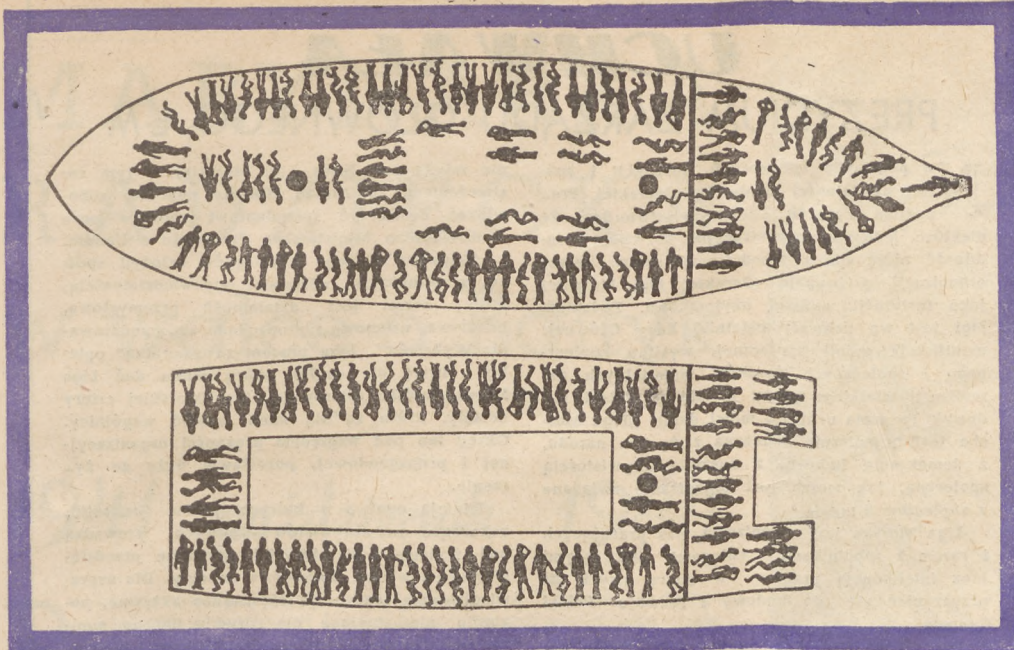
rabunkowej gospodarki kolonialnej, nie trzeba było długo czekać.

Z oficjalnych danych ministerstwa marynarki portugalskiej, opublikowanych w roku 1889 w Lizbonie dowiadujemy się, że w przeciągu siedmiu lat (1508—1515) ludność wyspy San Domingo zmniejszyła się z 60 000 na 14 000. A od chwili odkrycia wyspy Haiti, do roku 1507 liczba jej mieszkańców spadła o 90%!... Krajowcy najwidoczniej nie wytrzymali narzuconego im przez kolonizatorów tempa pracy. Trzeba było poszukać innej siły roboczej. Znaleźć ją nie było trudno. Do dyspozycji „konkwistadorów” leżała cała Afryka.

Ale przed przeprowadzeniem tak nieludzkiego planu zawahał się nawet piraci portugalscy... Chcąc nie chcąc dwór lizboński wystosować musiał do Watykanu poselstwo z prośbą o zezwolenie i błogosławieństwo papieża na tego rodzaju „gospodarcze posunięcie”. Do projektu papież odniósł się przychylnie, zaznaczając jedynie, aby każdy niewolnik afrykański był przed podróżą... chrzczone! Rezultaty tej decyzji nie dały na siebie długo czekać. — Już w dwadzieścia lat później portugalskie galeony przewoziły rocznie około 12 000 Murzynów na nowoodkryty kontynent.

ZJAWIA SIĘ „UNION JACK”

Ale w tym procederze Portugalia nie była osamotniona. Nadzwyczaj szybko przyłączyły się do niej inne państwa, z których oczywiście wybiła się na czoło, rosnąca w potęgę kupców i korsarzy (Francis Drake) — Anglia. Angielscy kapitanowie pozazdrościli handlarzom



Rysunek przedstawia schemat rozmieszczenia niewolników na pokładzie dolnym oraz na specjalnie budowanych półkach, które umożliwiały zabranie większej ilości murzynów.

niewolników z Lizbony i Sewilli, którzy sypali na prawo i lewo złotem, zakładali kampanie okrętowe i budowali pałace.

W r. 1553 zjawił się na morzu pierwszy brytyjski handlarz żywym towarem — Thomas Windham. Za nim zaś poszedł w ślady oślawiony John Hawkins, którego wyprawę finansowały najwyższe sfery angielskie, razem z domem panującym. W środowiskach tych za hańbę poczytywano bowiem jedynie wszelką pracę, uwłaczało czci nieodpowiednie ubranie i źle oddany ukłon, ale handel niewolnikami był rzeczą salonów pałacowych.

W roku 1588 przyjęła królowa Elżbieta grupę kupców — dając im monopol na handel żywym towarem między posiadłościami Anglii, a Afryką i Indiami Zachodnimi. Tak powstało oślawione towarzystwo żeglugowe — „African Company of Merchant Adventurers”. Był to szczęśliwy rok dla Albionu, ten sam, w którym Wielka Armada została pobita pod Dover. W przeciągu następných pięćdziesięciu lat kupcy z Bristolu i Londynu opanowali całkowicie handel niewolnikami.

KARUZELA UDRĘCZEŃ

Murzynów woziło się nie tylko do pracy w kopalniach, ale również do wszelkiej innej pracy, zwłaszcza zaś do uprawy plantacji trzciny cukrowej w Brazylii czy Indiach Zachodnich. Z trzciny cukrowej wyrabiano melasę, którą zawoziły częstokroć te same statki do Europy. Tam przerabiano ją na rum, a rum wędrował znów na pokładach niewolniczych żaglowców do Afryki, aby zamienić go na nowych Murzynów. Tak powstało błędne koło o niekończącym się szlaku. Zarabiali kapitanowie statków i ich przedsiębiorcy, zarabiali plantatorzy i europejscy kupcy, a wnętrza Afryki dostarczało wciąż nową, bezpiatną siłę roboczą.

W jednym tylko 1768 roku, jak podaje w swojej historii handlu Macpherson, z Afryki do Ameryki przetransportowano

W USA czasy handlu niewolnikami w zasadzie nie przeminęły. Zmieniły się jedynie formy. Piękne hasła wolności i równości wypisane tuż za posągiem Lincolna, a wyrzepte po to tylko żeby je przeczytać, brzmią dziś jak szyderstwo i pozostają pustym frazesem, dalekim od rzeczywistego życia. Ludzie, którzy ośmielili się mieć czarny kolor skóry są traktowani nadal jako istoty niższego rzędu, dla których posąg Lincolna istnieje jedynie po to, aby... czyścić mu buty.

97 000 ludzi!... Z tego 60 000 na statkach brytyjskich, 23 000 na francuskich, a 1 700 na portugalskich.

W gazecie „Public Ledger” czy „London Advertiser” — spotykamy w tym okresie niejednokrotnie takie „drobne ogłoszenia”:

ZDROWA dziewczyna murzyńska, mniej więcej 15 lat, mówi dobrze po angielsku. Umie szyc i prac. Do sprzedania.

DO SPRZEDANIA chłopiec, imieniem Jonas, lat 14. Mówi po angielsku.

Pierwszy statek niewolniczy zawiał do brzegów Północnej Ameryki w roku 1620. Był to jednak jeszcze statek holenderski. Ale niedługo potem Amerykanin John Smith chwycił się również tego procederu. Kiedy jednak w czasie swojego pierwszego rejsu przywiózł transport Murzynów do Massachusetts, tylko dzięki przypadkowi uniknął zliczowania przez tłum mieszkańców, domagających się natychmiastowego odwiezienia niewolników z powrotem. Smith został ukarany, ale nie przeszkodziło mu to w objęciu stanowiska gubernatora Virginii.

Tymczasem — rozwijające się nad Missisipi, olbrzymie plantacje bawełny potrzebowały taniej siły roboczej. Otworzył się nowy, wspaniały rynek zbytu dla handlarzy żywym towarem. Rynek ten opanowali całkowicie amerykańscy kupcy. Aczkolwiek, początek XIX wieku przyniósł ze sobą oficjalne zniesienie handlu niewolnikami, Stany Zjednoczone nie od razu podporządkowały się postanowieniom europejskim i dopiero polityczny nacisk zmusił rząd USA do przystąpienia do koalicji, zabraniającej wywozu Murzynów z Afryki. Nie oznacza to jednak zniesienia niewolnictwa. Cena ludzkiego towaru poszła bowiem w górę. Już tylko amerykańskie klipry przełamują lichą blokadę wybrzeży afrykańskich.

Kiedy Stephen A. Douglas, rywal Abrahama Lincolna w wyborach do parlamentu, — oświadczył w roku 1859, że w poprzednim roku do Stanów Zjednoczonych przybyło 15 000 czarnych niewolników, wywołało to oburzenie całego postępowego świata. Amerykańscy kupcy i plantatorzy zdawali się nie spostrzegać nawet, że przed 10 laty narody Europy zamantestowały na barykadach równość i wolność człowieka. Dla Amerykanów istniały wciąż jeszcze interesy, wciąż jeszcze tkwili w epoce niewolniczo-feudalnej, wciąż jeszcze bezkompromisowy wyzysk

(Dokończenie na str. 10)



człowieka przez człowieka wykuwał fundamenty pod budowę państwa bankierów i przyszłych przemysłowców.

„A Yankee ship comes down the river
Her masts and bars the fly above her
And who dy'e know she's a Yankee
clipper?

By the stars and bars the fly above her! —
— śpiewano wówczas popularną piosenkę o handlu niewolnikami w tawernach portowych. Hańba okryła gwiazdzistą banderę na szlakach morskich.

Ale na morzu przeciw statkom handlarzy żywym towarem przemówiły wreszcie działa. Nie tylko już koalicja europejska, ale nawet rząd Stanów Zjednoczonych skierował na wody Gwinejskiej Zatoki okręty wojenne. Ostatnim wypadkiem było — pojmamie w roku 1861 kapitan Bowna, a następnie opanowanie przez krążownik USA — „Mohican” — statku kapitana Gordona — „Erie”. Bownowi udało się zbiec, ale 21 lutego władze amerykańskie skazały kapitana Gordona na mocy praw z roku 1820 — na karę śmierci.

STATKI NIEWOLNICZE

A teraz zrobimy małą wycieczkę do wnętrza statku niewolniczego. Pisaliśmy już bowiem, że zdarzało się, iż 70-tonowe statki zabierały ponad 300 osób — jak więc było to możliwe?

Otóż statki niewolnicze musiały być rzeczywiście do tego celu specjalnie przystosowane. Pomieszczenia załogi mieściły się wyłącznie w nadbudówkach na pokładzie. Statek musiał być zaopatrzony w odpowiednią ilość wody, pożywienia... oraz kajdan i łańcuchów. A poza tym we wnętrzu kadłuba trzeba było przeprowadzić małą przebudowę. Przede wszystkim oddzielić należało część dziobową ładowni od środkowej i rufowej. Na przodzie mieścił się bowiem przedział kobiecy. Środkowy i rufowy luk przeznaczony był dla mężczyzn. Podróż odbywali niewolnicy leżąc, a dla lepszego wykorzystania miejsca — leżąc tylko na boku. Celem jeszcze lepszego wykorzystania przestrzeni, w ładowni statku, na około jej ścian — wybudowano półki o szerokości odpowiadającej długości człowieka. W ten sposób utworzono dwa piętra, każde o wysokości około 1 metra. Temperatura wynosiła tam normalnie 30° powyżej zera. Wodę rozdawano raz dziennie. Podróż trwała często 40 do 50 dni.

O rezultatach tej podróży czytamy w komunikacie parlamentu portugalskiego, omawiającym sprawozdanie z rejsów niewolniczych statków.

„Commodore” — 685 niewolników, umarło w drodze 295.

„Espilorador” — 560 niewolników, umarło w drodze 361.

DZISIAJ...

Propagatorzy rasistowskich idei wychodzą z założenia właściwego ekonomistom burżuazyjnym. Uważają oni, że dzięki postępowi społecznemu — tania sija robocza w osobie robotników „kolorowych” stosunkowo zdrożała. Mają nawet pretensje do Murzynów, że zawitali na kontynent amerykański. Wall Street nie ciągnie z nich wprawdzie jak przedtem równie gigantycznych zysków — tym mniej w plantacjach nad Missisipi roczny zarobek Murzyna wynosi 200 dolarów, tyle samo ile kosztuje na Florydzie, czy w innym „raju milionerów” — pudełko luksusowych cygar.

Murzynom nie pozwolono dotąd skupić się wokół żadnych radykalnych związków politycznych, starając się opanować ich mentalność groźną linczu i psychozą „niższości”. Ale mimo przeciwnych tendencji, w łonie ustroju kapitalistycznego popadającego już w stadium gnici i upadku wychowali się Murzyni świadomi swej godności ludzkiej i ci ludzie przy poparciu całej postępowej ludzkości zaprowadzą naród murzyński na nową drogę rozwoju społecznego, ku lepszej przyszłości.

SŁAWOMIR SIERECKI

UCHWAŁA PREZYDIUM ZARZĄDU GŁÓWNEGO L M

Na podstawie sprawozdań, inspekcji i analizy działalności Ogniw Ligi Morskiej, Prezydium Zarządu Głównego stwierdza, że niektóre jednostki organizacyjne rozwijają działalność niezgodną z zasadniczymi celami naszej organizacji, podważając charakter Ligi Morskiej jako instytucji wyższej użyteczności. Zadaniem Ligi jest wg uchwały ostatniej Rady Głównej: mobilizacja opinii społecznej, wysiłku społecznego i społecznych środków materialnych dla realizacji wielkiego planu morskiego Polski Ludowej. Ta sama uchwała mówi dalej: „Liga Morska jest organicznie związana z życiem narodu, z demokracją ludową, z naszą rzeczywistością społeczną, jak morze jest organicznie związane z zapleczem i ładem.”

Liga Morska jest organizacją mas pracujących i razem z robotnikami, chłopami pracującymi oraz inteligencją pragnie w miarę swych sił przyczynić się do budowy i rozwoju Polski Ludowej.

Dla nikogo, kto żyje życiem politycznym naszego kraju, nie jest obcym, że ludzie dnia wczorajszego wrogowie państwa demokratycznego i narodu, nie zaprzestali kretele roboty, której celem jest zwalczenie i szkolenie demokracji ludowej. Wsteczne siły, rozgromione politycznie, próbują wciąż się do organizacji społecznych.

Pokutujące tu i ówdzie w naszej organizacji reakcyjne tendencje przedwojennej Ligi Morskiej i Kolonialnej ułatwiają ludziom tego pokroju ich szkodliwą robotę w Lidze Morskiej.

Czynniki reakcyjne, wyrażające dążność żywiołów kapitalistycznych usiłują tamować w naszej organizacji rozwój pracy uświadomiałej, działalność kulturalno-oświatową, pracę prelegencek, starając się stępić ostrze naszej ideologii w mętnej frazeologii, oderwanej od założeń demokracji ludowej, jej perspektyw rozwojowych, interesów i dążeń mas pracujących.

Wniosłe cele i zadania Ligi Morskiej niektórych ogniw organizacyjnych zamieniły na czysto handlowe slogany dla osiągnięcia zysków materialnych, dążąc świadomie do komercjalizacji owej działalności. Przedsięwzięcia te nie mają nic wspólnego z programową działalnością Ligi Morskiej, która dopuszcza jedynie prowadzenie Ośrodków przystani wodnych, domów turystycznych, budowę sprzętu wodnego itp., a są wyrazem pełnego odstępstwa od realizacji celów i zadań naszej organizacji. To mija się z istotnymi założeniami społeczno-politycznymi Ligi Morskiej.

Różne są przyczyny tego zjawiska. Niektóre ogniw, szukając stałego źródła dochodu, sądzą że poprzez komercjalizację dającą w efekcie pewne wyniki finansowe przyczynią się do przyspieszenia realizacji zadań Ligi Morskiej. Nieścisłość tej drogi potwierdza przykład Gdyni. Po analizie działalności prac Obwodu Gdyńskiego okazało się, że Obwód ten, uchodzący za wzorowy Obwód Ligi Morskiej, w pogoni za środkami materialnymi, zaprzestał prawie zupełnie realizacji naszych zadań i celów. Prowadzone przez Obwód przedsiębiorstwo hotelowe „Polska Riviera” obok pewnych zysków materialnych, przyniosło Lidze Morskiej poważne szkody moralne i prestiżowe.

Innym przykładem niewłaściwego kierunku pracy, przynoszącego szkodę Lidze Morskiej, jest działalność jednego z Okręgów, który, szukając źródła dochodu, przeprowadzał zbiórki butelek od wina, podjął się pośrednictwa sprzedaży mebli pomieleckich itp. Nie trzeba udawać, że tego rodzaju praktyki, zupełnie nie związane z naszymi zadaniami, nie przysparzają Lidze Morskiej żadnych korzyści, a tylko podważają autorytet organizacji.

Chęć zdobycia środków finansowych za wszelką cenę, sprzyja tworzeniu się niezdrowej atmosfery, co w rezultacie zachęca różne elementy spekulujące i żyjące w wyżysku światła pracy, do prób wykorzystywania działalności Ligi Morskiej dla osobistego zubożenia. Przykładem tego jest oferta złożona Zarządowi Głównemu produkowa-

nia mydła pod firmą Ligi Morskiej, z tym zastrzeżeniem, że Zarząd Główny miał się zobowiązać dostarczyć spekulantowi surowce poza rozdzielnicami Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Aktywności jednego z Okręgów założyły spółkę, z ograniczoną udziałami odpowiedzialnością, której celem jest „działalność przemysłowa, handlowa, usługowa i propaganda zagospodarowania Wybrzeża”. Jako procent za „moralną” opiekę i firmę dla spółki, którą miała dać Liga Morska spółka ofiarowała Lidze Morskiej cztery udziały, które za nią mieli wnieść wspólnicy. Okręg ten pod względem prężności organizacyjnej i propagandowej, pozostawia dużo do życzenia.

Istnieją ogniw, w których pewne jednostki, uchodzące za aktywistów ligowych, prowadzą pod szyldem Ligi Morskiej prywatne przedsiębiorstwa i własne dochodowe imprezy. Dla usprawiedliwienia tego stają się bardzo aktywne, pozornie niezastąpione dla rozwoju danego ogniw organizacji. W rezultacie praca ich przynosi organizacji tylko szkody, bo ich aktywność kierowana jest celami ubocznymi ze szkodą dla spraw propagandowych, kulturalnych, wychowawczych, szkoleniowo-zapoznańczych.

W ten sposób ujawnia się ujemny wpływ w szeregach naszej organizacji elementów kapitalistycznych, jak przemysłowcy, hurtownicy, bogaci kupcy, kapitaliści wiejscy, spekulanci itp.

Są wreszcie i tacy, którzy z całą świadomością używają szyldu Ligi Morskiej nie tylko dla swoich prywatnych celów, ale przy pomocy różnych imprez komercjalnych tamują właściwy rozwój pracy komórek organizacyjnych, zwracając ich energię w fałszywym kierunku, aby paraliżować realizację naszych celów i zadań, stanowiących część składową programu Demokracji Ludowej.

Wśród zwolenników „komercjalizmu” istnieją świadomi reakcyjniści, prowadzący swą robotę z pobudek reakcyjno-politycznych, wrogowie dzisiejszej rzeczywistości, którzy za teren swej rozkładowej roboty wybrali organizacje społeczne.

Reasumując, Prezydium Zarządu Głównego Ligi Morskiej stwierdza, że próby komercjalizacji niektórych naszych ogniw organizacyjnych, nie tylko oddalają realizację celów i zadań Ligi Morskiej, ale niejednokrotnie są inspirowane przez wrogle czynniki reakcyjne.

Dlatego Prezydium Zarządu Głównego postanawia:

- 1) Zwrócić się do Zarządów Okręgowych Ligi Morskiej o przeanalizowanie dotychczasowej działalności i usunięcia niebezpieczeństwa odchylenia od właściwej demokratycznej linii Ligi, w kierunku komercjalizacji niektórych ogniw. Analiza taka powinna nastąpić w ciągu miesiąca. Zarządy Okręgowe winny do dnia 15 października przesłać Zarządowi Głównemu protokół zebrania zwołanych w tej sprawie; zawiadomić pisemnie Zarząd Główny o środkach przedsięwziętych w terenie celem likwidacji złego stanu rzeczy, tam gdzie on istnieje.
- 2) Zawiesić Zarządy tych ogniw organizacyjnych, które mimo ostrzeżenia podejmą lub będą kontynuowały komercjalizację.
- 3) Zawiesić w prawach członkowskich tych wszystkich działaczy i członków Ligi Morskiej, którzy wykorzystują szyld Ligi Morskiej dla szkodliwej działalności i własnych korzyści materialnych.

Stojąc na stanowisku, że organizacje społeczne łączą ta sama więź ideowa, — współdziałal w budowie lepszego jutra, — Prezydium Zarządu Głównego Ligi Morskiej postanawia zwrócić się do Zarządów Głównych organizacji społecznych, poprzez Główną Komisję Koordynacyjną Organizacji Społecznych, o przeanalizowanie zjawiska komercjalizacji, które jest jedną z form walki elementów reakcyjnych z demokracją ludową i usunięcie tego stanu rzeczy wspólnymi siłami z życia organizacji społecznych w Polsce.

PREZYDIUM ZARZĄDU GŁÓWNEGO LIGI MORSKIEJ

MARYNARKA RADZIECKA w walce o Bałtyk



1941 październik 1944

Październik przejdzie niewątpliwie do historii radzieckiej floty wojennej i współpracującego z nią lotnictwa, jako miesiąc ważnych rozstrzygnięć zarówno w początkowej jak i końcowej fazie wojny na Morzu Bałtyckim.

W październiku roku 1941 zdecydowany został na trzy lata los wysp w Zatoce Ryskiej, posiadających niepoślednie znaczenie dla całokształtu radzieckiej Wojny Ojczyźnianej. Utrata tych wysp nie tylko umożliwiła i ułatwiła Niemcom blokadę floty radzieckiej w Zatoce Fińskiej, ale i pozbawiła Marynarkę Radziecką ostatnich baz na otwartym Bałtyku.

O ile walki jesienią 1941 roku były długie i uporczywe, o tyle radzieckie przeciwuderzenie w roku 1944 było tak silne, że Niemcy, mimo skoncentrowania niemal wszystkich, pozostających w ich dyspozycji, sił morskich, nie byli w stanie walczyć dłużej, niż miesiąc. Pod koniec września 1944 r. padły pierwsze wyspy archipelagu, a pod koniec października wyspy Zatoki Ryskiej przeszły w niepodzielne władanie Związku Radzieckiego. Pod jednym tylko względem obie kampanie były do siebie podobne: straty floty niemieckiej znacznie przewyższały straty, poniesione przez flotę radziecką.

Rozpoczynając wojnę przeciwko Związkowi Radzieckiemu, a w szczególności przeciwko Flocie Bałtyckiej, niemieckie dowództwo morskie znajdowało się w wyjątkowo pomyślnej sytuacji.

Z radzieckich baz morskich jedynie bawiem Hangö, odosobniona na terytorium wrogiego kraju twierdza, przedstawiała sobą latem 1941 roku, wysunięty do przodu punkt oporu Floty Bałtyckiej na północnym brzegu Zatoki Fińskiej. I ona jednak nie była jeszcze należycie wyposa-

żona w ostateczną i całkowitą instalację i nie posiadała łączności ogniowej z brzegiem południowym, ponieważ od chwili przystąpienia nadbałtyckich republik do ZSRR, upłynęło zbyt mało czasu, aby zakończyć budowę umocnień obronnych i ustalić organizację systemu bazowania radzieckiej Floty Bałtyckiej i jej lotnictwa.

Ciężka sytuacja, zmuszająca marynary radzieckich już od pierwszych dni zdradzieckiej napaści Niemiec do walki na dwa fronty, była w dodatku utrudnio-

na niedotrzymaniem neutralności przez Finlandię, z której baz, już od pierwszego dnia działała część sił niemieckich.

Jednakże pomimo tak olbrzymiej przewagi, jaką było niewątpliwie zaskoczenie i posiadanie gotowego „piace d'armes” na tyłach Floty Bałtyckiej, a także mimo osłabienia tej ostatniej, niemieckie siły zbrojne niewiele osiągnęły i niewiele pomogły swojej armii od strony morza.

★

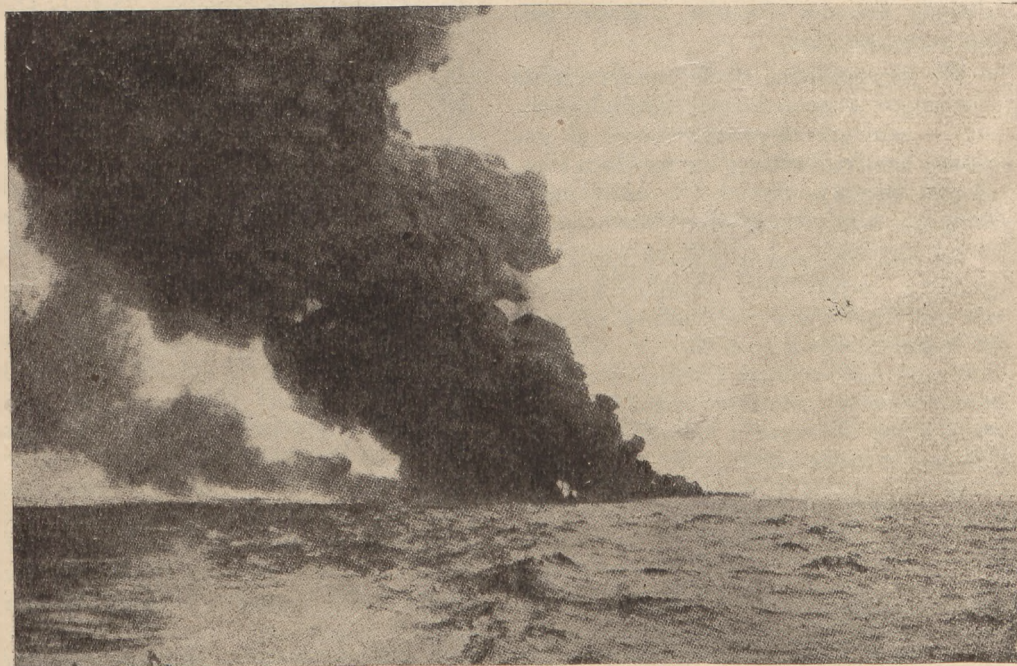
Walki o wyspy w Zatoce Ryskiej jesienią roku 1941 zasługują na uwagę nie tylko z racji długotrwałości radzieckiego oporu, lecz także jako pierwsza większa operacja tej wojny na Bałtyku, a zarazem pierwsza akcja, w której w toku wojny z ZSRR wzięły udział niemieckie jednostki morskie, większe od niszczycieli. Były to fińskie pancerniki przybrzeżne oraz krążowniki niemieckie, których użycie stanowiło wyjątek w regule, jaką sobie obrało dowództwo „Kriegsmarine” w prowadzeniu wojny morskiej na Bałtyku.

Opanowanie wysp Dago, Ozylii, Moon i Worms było jednakże dla Niemców tak ważne, a opór radziecki stawiany na tych wyspach — na tyle silny, że stało się dla nich rzeczą konieczną użycie przynajmniej kilku jednostek, uzbrojonych w działa średniego kalibru.

Zespół niemiecki, pod ochroną którego przeprowadzono operacje desantowe i pomocnicze (minowe), składał się z 3 krążowników lekkich, kilku niszczycieli, oraz licznych torpedowców, eskortowców i mniejszych jednostek morskich. Finowie stawili do dyspozycji swe 2 pancerniki obrony wybrzeża. Jako bazę zespołu obrony Ryge, zaś portem wyjściowym — Parnawę.

Oba wspomniane wyżej porty znajdowały się od początku lipca 1941 r. w rękach niemieckich, jednakże — aby uzy-

(Dokończenie na str. 19)



Ciemne kłęby dymu unoszącego się nad niemieckim okrętem świadczą o tym, że radziecka torpeda dotarła do celu.

KOMENDANT PTASIEJ WYSPY

SERGIU SZ DIKOWSKI
1907 — 1940

Sergiusz Dikowski — znakomity pisarz i nowelista radziecki — nie należy już, niestety, do pisarzy żyjących. Urodzony w roku 1907, — zmarł w r. 1940, zostawiając po sobie w spadku szereg doskonałych opowiadań i nowel. „Komendant Ptasiej Wyspy” — to jeden z najciekawszych i najbardziej wartościowych utworów Dikowskiego. Tematem noweli są przeżycia młodego marynarza radzieckiego z załogi kutra strażniczego, pełniącego służbę patrolową na niebezpiecznych wodach Dalekiego Wschodu. Sergiusz Dikowski po mistrzowsku skreśla sylwetkę zwykłego marynarza i opowiada swym prostym i pięknym językiem o nowym człowieku, nowej socjalistycznej ojczyźnie. Bohater noweli Dikowskiego jest człowiekiem bez wahań i słabości. Jest po prostu takim, jakim są ludzie radzieccy, których wychowała wspaniała idea walki o wolność, postęp i pokój.



I

Była to wyjątkowo uparta szkuna. Przed zatrzymaniem motoru i wywieszeniem krańców, „Kobe-Maru” zachciało się pobawić w chowanego, kryjąc się w cieniu za skałą. Gdy fortel ten nie udał się, zaczęła się miotać po zatoce, niczym wąż na haczyku... Rozpoczęła bezmyślne wyścigi wokół dwóch wysepek, usiłowała zapędzić „Smiałego” na kamienie, uderzyć dziobem, podstawić rufę, — słowem zastosowała te wszystkie drobne łotrstwa, bez których panowie ci nigdy nie mogą się obejść.

Kołoskow, broniąc kadłuba „Smiałego” przed niebezpiecznym zderzeniem, długo prowadził kuter kursem równoległym.

Przemokliśmy, byliśmy wściekli i z całego serca życzyliśmy szkunie, by wpadła na kamienie. Bosman Gutorow, który już od pół godziny stał na przodzie kutra z drągiem do odpychania, wypowiedział na głos to słuszne życzenie i natychmiast otrzymał od dowódcy wymówkę.

— A co, nurkowie będą przestuchiwali? — zapytał Kołoskow gderliwie. — Ech, jak umyka. Na złodzieju czatka...

Wreszcie udało mu się prawie otrzeć o Japończyka, i dwóch marynarzy sussem wskoczyło na pokład szkuny.

— Konnicy wa! Dobry dzień! — powiedział spokorniały sindo.¹⁾

Stał na przodzie okrętu obok lewaru i kłaniał się, prawie nie wyprostowując.

Sieci były puste. W ładowniach potyskiwała łuska z dawnych połowów. Cała załoga natomiast ubrana była jakby według regulaminu w nową, jeszcze nie wygniecioną przy pracy odzież robotniczą. Wysokie buty gumowe (na których nie było ani jednej łatki), przywiązane sznurowadłami do pasów, nadawały łowcom chwacki, a nawet wojowniczy wygląd.

W przybudówce obok pomieszczenia dla szyprów znaleźliśmy radiotelegrafistę — małego, złego uparciucha w pasiastej kurtce. Zamknął się na klucz i nadawał sygnały Morsego z taką szybkością, jak gdyby „Kobe-Maru” tonęła.

Po opieczętowaniu kabiny radiotelegrafisty ustawiliśmy Japończyków w szeregu wzdłuż burty i byliśmy zdumieni nadzwyczajną postawą „rybaków”. Ich szerokie ramiona i wojskowa wymusztrowana postawa świadczyły o tym, że są obeznani z arisaki²⁾ nie gorzej niż z kawasaki³⁾.

W kajucie sindo pod linoleum znaleźliśmy mauzer, dwa aparaty fotograficzne Zeissa, teodolit, pudło z kasetaami i inne podobne przybory „gospodarstwa rybackiego”.

Wreszcie wyciągnęliśmy kalkę z planami, zrobionymi pobieżnie, lecz wprawną i umiejętną ręką.

Podjechać własną szkuną na posterunek Japończycy kategorycznie odmówili. W dodatku zdążyli zapchać, w niektórych miejscach korkami i kawałkami filcu główną rurę ogrzewającą. Wobec tego zapędziliśmy załogę do kajut i umocowawszy koniec liny holowniczej, z trudem wyciągnęliśmy szkunę z zatoki.

...Robiło się coraz chłodniej. Fale stały się mocniejsze i wyższe. Dokoła białe ich grzbiety opadały i pienily się na wietrze. Od czasu do czasu fala, rozcięta przez „Smiałego”, z szumem przelatowała nad pomostem, złośliwie oblewając nas bryzgami.

Szkarłatne niebo zapowiadało ciężki rejs. Dał huraganowy wiatr przeciwny, i napięta lina, zbyt krótka dla holowania, wibrowała za rufą.

W połowie drogi na posterunek, „Smiały” zaczął się nurzać w fali. Woda wrzała i miotła się po pokładzie, nie dając ujść za burtę.

Szkuna, straciwszy możliwość samodzielnego posuwania się, wlokła się za nami na twardej uździe holowniczej, kołysząc się i potykając o grzbiety fal. Prawdopodobnie „Kobe-Maru” było jeszcze gorzej niż nam, ponieważ lina pozbawiała ją możliwości wspinania się na fale.

Wkrótce na końcu liny holowniczej można było dostrzec tylko pieniający się wał, który włókł się za nami. Brzeg,



Aby uspokoić dowódcę, powiedziałem:

— Wytrwa... Na powietrzu jest jednak źlej.

— Prawda? Ja też tak przypuszczam, — odpowiedział Kołoskow i natychmiast oburzył się. — Rozmówki! Co wy sobie myślicie? Jesteście na posterunku, czy w piwiarni?

Widać już było latarnię morską w Ugłowej, kiedy marynarz, pilnujący liny holowniczej, gwałtownie krzyknął.

Od razu poczułem, że kuter zaczął się posuwać podejrzenie lekko, obejrzałem się i zobaczyłem, że spieniony zwal poza nami szybko niknie. Z ciemności doleciał, zagłuszony przez huragan głos Kosicyna:

— ..rzyszu dowódco... arzyszu... wód-co!

Nie można było zrozumieć, co tam jeszcze wykrzykiwał, zresztą nie wsłuchiwaliśmy się. „Smiały”, gwałtownie skręciwszy, pomknął na pomoc szkunie.

Reflektor szybko odnalazł „Kobe-Maru” (śród czarnej wody błyszczala jak mól), obmacał obie burty szkuny i legł na wodę, wtedy Kołoskow, sygnalista i ja krzyknęliśmy jednocześnie: „Bacność”.

We wzburzonej, rozszalanej wodzie tarzali się dwaj ludzie. Bili się. Ogluszeni uderzeniami fal, gnietli, dusili, topili jeden drugiego, rozdziawiając usta, aby nabrać powietrza, zachłystywali się i ślepli w świetle reflektora, nie puszczając jednak gardła przeciwnika. Pływacy co chwila wylatywali wysoko ponad nas, ponad głucho jęczące morze i padali w dół wraz z falami.

Woda rozdzieliła ich. Znowu rzucili się na siebie. Gdyśmy się zbliżyli do miejsca starcia i rzucili linę, koniec jej uchwycił tylko jeden z pływaków...

Był to Gutorow.

Okrwawiony i bez sił, położył się twarzą do pokładu, mamrocząc:

— Tam na szkunie... Kosicyn... sam jeden.

— Pełną parą! — podał komendę Kołoskow.

— Rozkaz, — odpowiedziano z maszynowni. „Smiały” drgnął, ale nie ruszył z miejsca.

— Hej, maszynownia.

Saczakow odpowiedział coś niezrozumiałego. Woda za rufą zbiegła, kadłub zatrząsł się, zaskrzypiał od gwałtownych szarpnięć i zaczęliśmy płynąć z szybkością statku-lewaru.

Kołoskow kazał obejrzeć śruby. Na miejscu trzymała nas lina holownicza. Ogromny, napęczniały zwój lin kręcił się za rufą „Smiałego”, hamując nasze posuwanie się i możliwość manewrowania. Widocznie została zmyta z pokładu cała masa liny manilskiej i kuter, naleciawszy z rozpędu na linę, poplątał i nakręcił na śrubę z jakie sto metrów mocnego włókna.

Zatrzymawszy maszynę, poleźliśmy do wody, by rozrąbać i rozplątać pętlę, w tym czasie zaś bosman, szcękając zębami, meldował dowódcy, co się stało na szkunie.

...Kosicyn był przy sterze. Gutorow oglądał linę. Wtem woda stłukła szybko na mostku szturmańskim. Usłyszawszy brzęk szkła, Japończycy zaczęli walić drzwiczki prowadzące na pokład. Gutorow podbiegł do kajut, umocnił drzwiczki wiosłem (zasuwka była zbyt słaba). I w tej właśnie chwili z jakiejś dziury, możliwe, że ze skrzyni na liny, wylazł „rybak”. Zdążył rąbnąć nożem koniec liny holowniczej i rzucił się bosmanowi pod nogi, szkuna zaś pochylila się w tym momencie na burcie...

Co stało się z Kosicynem, Gutorow nie wiedział. Wypił szklanekę spirytusu i, okręciwszy się liną, wlaźł znowu do wody, ponieważ nikt, prócz niego, nie mógł przebyć pod wodą dłużej niż pół minuty.

Oczyściliśmy śrubę, lecz w dalszym ciągu sterczeliliśmy na miejscu, walec został zerwany, mutra rozklekotana. Motor sapał, jak zaszczuty zwierz, i „Smiały” nie mógł nawet ruszyć przeciw wiatrowi...

„Smiały” przekształcił się w boję, szkunę zaś unosiło coraz dalej i dalej. Reflektor oświetlał już tylko wierzchołki masztów. Długo klaniały się morzu na wszystkie strony — maleńkie, jasne trawki śród gniewnej przestrzeni wodnej — aż wreszcie znikły z oczu.

Nie chce się nawet mówić o tym, jak spędziliśmy noc. Muszę tylko powiedzieć, że nie bacząc na dziesięciostopniowy wiatr, na pokładzie było dość gorąco, a w ładowni, prócz pompy motorowej, pracowały bez przerwy cztery podręczne.

Morze zdruzgotało zewnętrzny pokład od mostku do szpilu — i na domiar wszystkiego stłukło szkło reflektora, mocno pokaleczywszy odłamkami sygnalistę Sażyna.

O świcie ujrzelśmy zniekształcony kuter i gniewną mętnozszą wodę.

Z nieprzerywanym się wyciem syreny zbliżał się do nas łamacz lodów „Truwor”. Kołoskow był jak gradowa chmura. Odwróciwszy się od „Truwora”, kazał szykować linę holowniczą.

O świcie postawiono na nogi cały posterunek. Nie czekając na nasz powrót do portu, dowódca brygady wystął na morze sześć kutrów i trzy samoloty. Piesze i konne patrole podążyły w ślad za szkuną na południe, badając każdą zatokę.

Tego samego dnia, zmieniwszy walec okrętowy i gwint, wyszliśmy znowu na morze. Huragan ucichł, widnokrąg był czysty. Nikt z rybaków na sto mil na południe od przylądka Sobolego nie widział światła tonącej szkuny.

Dopiero na czwarty dzień dowiedziano się o losie „Kobe-Maru”. A oto, co się stało z Kosicynem...

(Ciąg dalszy w następnym numerze)

1) Sindo — stopień wojskowy w armii japońskiej — starszy sierżant.

2) Arisaki — karabin w armii japońskiej.

3) Kawasaki — rybacka łódź motorowa



Putiatin - daleka wyspa Dalekiego Wschodu

CENTKOWANE JELENIE – SREBRNE LISY – POŁÓW TREPANGÓW – LOTOSY

(Korespondencja własna)

Władywostok. Letni mglisty poranek. Nasz kuter pruje wody Zalewu Ussuryjskiego, będącego częścią zatoki Piotra Pierwszego. Drobna fala zmywa pieniający się ślad za rufą. Miarowo i rytmicznie rozlega się stukot motoru. Głodne mewy latają nisko nad wodą. Widocznie mają trudności ze zdobyciem pokarmu (w wietrzną i chmurną pogodę ryby trzymają się blisko dna).

Płyniemy na wyspę Putiatin, gdzie zobaczymy srebrno-czarne lisy, których skóra zyskała sobie takie uznanie płci pięknej. Zobaczymy smukłe, centkowane jelenie, wspaniałe lotosy i zapoznamy się z przemysłem trepangów.

Uprzejmy kapitan chętnie opowiada nam o swojej załodze i o sobie. Doświadczony wilk morski już „z niejednego pieca chleb jadł”. Wyrósł w wiosce rybackiej w delcie Wołgi. Łowił ryby nad Morzem Kaspijskim. Stąd z czasem przeniósł się do Murmańska. Cztery lata pracował na surowym morzu

NAPISAŁ

Jerzy Roman Awur

Barena. Uczestniczył w wojnie z Niemcami i został ranny, ale pływa nadal. Wolalby zajmować się rybołówstwem, ale do chwili wyleczenia ran na zranionej nodze, pozostanie na tym kuterze, którego załogę, składającą się wyłącznie z chłopców w wieku około lat 16, przygotowuje do zawodu marynarza.

Kapitan przerywa opowiadanie zwracając naszą uwagę na statek rybacki, który mijaliśmy w danej chwili. Za statkiem ciągnął się włok a na pokładzie srebrzyła się świeża ryba.

Przywitaliśmy się z nieznanymi rybakami, którzy poznając w nas gości zaoferowali nam wiadro świeżych okoni. Jungowie zabrali się do czyszczenia ryby a głodne czajki skwapliwie korzystały z wyrzuconych za burtę

wnętrznosci i głów, przyrządzanych ryb. Po pół godzinie, z kambuza rozchodził się smaczny zapach gotującej się ryby.

Pochłonięci rozmową niespostrzeżenie zbliżyliśmy się do brzegów wyspy pokrytej lasami i wzgórzami. Stąd jak na dłoni widzieliśmy budynki kombinatu rybnego i fabryki konserw. Na lewo od osiedla widoczna była aleja z drzew topolowych, prowadząca do państwowego majątku hodowli centkowanych jeleni.

Na części terenu wyspy specjalnie ogrodzonym (na którym zachowane są naturalne warunki niezbędne dla ich rozwoju) żyją i rozmnażają się te rzadkie zwierzęta. Jelenie są naprawdę piękne. Wysokie i smukłe, o silnych nogach, dumnie noszą swoje wspaniałe głowy. Na ich jaskrawo żółtej skórze widnieją białe plamy. Przywilejem samców są ładne rogi. Właśnie te rogi stanowią o ich cenie. Z rogów zwanych pantami wyrabia się preparat pantokin.

To cenne lekarstwo jest stosowane przy licznych chorobach i skutecznie pomaga w ożywieniu działalności silnie osłabionego organizmu.

Pierwsze okazy tych jeleni sprowadzono na wyspę w 70 latach zeszłego stulecia. W porównaniu ze stanem przedwojennym liczba ich w roku 1947 wzrosła przeszło pięciokrotnie. Obecnie przewiduje się dalszy liczebny wzrost tego pożytecznego gatunku o 150%. W związku z tym terytorium rezerwatu wzrosło o 140 km².

Przejdźmy z kolei do srebrnych lisów. Są to nieduże i bardzo ruchliwe zwierzątka. Dawniej żyły one w otwartych klatkach i światło dzienne wpływało niekorzystnie na barwę ich futra. Hodowcy postanowili zamieścić te klatki. Rezultat okazał się nadspodziewanie dobry. Lisy czują się w nich o wiele lepiej, ich futro stało się diamentowo-czarne, a długość włosia wzrosła przeciętnie od 2 do 6 cm. Ostatnio zastosowano jeszcze jedną innowację, a mianowicie: domki dla lisów buduje się łącznie z domkiem dla lisiat, z których każde ma swój oddzielny „pokój”. Ma to na celu ochronę młodych, które dzięki temu jedzą spokojnie i nie gryzą jeden drugiego.

Lisy wyrastają w przeciągu 9 miesięcy. Dwa miesiące przed zabiciem wypuszcza się je do parku celem umożliwienia im rozwoju w naturalnych warunkach. Po czym odbywa się selekcja, przy czym najlepsze zostawia się dla zasilenia plemiennego stada.

Przeglądaliśmy się z dużym zaciekawieniem tym niecodziennym mieszkańcom pięknej wyspy, zasypując jednocześnie najrozmaitszymi pytaniami miejscowych hodowców.

Nazajutrz postanowiliśmy przyrzec się przemysłowi trepangów. Wczesnym rankiem, gdy pierwsze promienie wstającego dnia rozjaśniły horyzont, na bazie pod nazwą „Niski Półwysep” zbrali się tzw. trepangowcy.

Gęsta mgła zaległa nad spokojnym morzem. Tym niemniej obawiając się stracić cenny dla połowów czas (najlepsze połowy są nad ranem) czyniono gorączkowe przygotowania.

Nurkowie sprawdzali swoje ubrania, inni znowu narzędzia do połowów. Wszystko odbywało się w rekordowym tempie. Celowe i błyskawiczne ruchy świadczyły o dużej rutynie tych ludzi morza. Naprężonej pracy towarzyszył wesoły nastrój i słychać było beztronski śmiech. Kutry gotowe, wsiadamy.

Zgodnie z planem połowów jedni mieli szukać trepangowych pól, drudzy zaś kontynuować połowy na już odkrytych. Na miejsca gdzie połów został zakończony można wracać dopiero po trzech latach kiedy dojrzeje nowe pokolenie.

Ruszamy.

Jesteśmy na miejscu. Już skrzypi winda, schodzi z bębna gruba lina, nu-

rek zanurza się w zielonkawą wodę. Po kilku minutach nurek staje na dnie morza. Przez chwilę przyzwyczajają się do panującego tu światła. Obok przepływają ryby. U śliskich kamieni rusza się powolnie mała ośmiornica. Pełza głębokowodny krab. Pod nogami morska trawa i różnego rodzaju skorupiaki — oto środowisko, wśród którego żyją kłujące trepangi. Te morskie robaki o niezdarnych ruchach nurek zbiera do dużego kosza przy pomocy specjalnych widełek. Kosz już pełny, nurek sygnalizuje. Wyciągają go na powierzchnię.

Zapytuję o kilka szczegółów dotyczących trepangów. Objaśniono mi, że żyją stale na dnie morza Dalekiego Wschodu. Ciało ich jest miękkie i pozbawione kostnego szkieletu. Te duże i mięsiste robaki z pięcioma rzędami kolców mają kształt ogórków, waga ich dochodzi do 200 gr. Oddychają „wodnymi płucami”, a rozmnażają się jak ryby.

Trepangi tworzą całe kolonie i żyją na różnych głębokościach. Charakter gruntu i głębokość dna wpływają na kolor ich skóry. Najczęściej spotykane są trepangi o kolorach jasnoczekoladowych lub ciemnobrazowych, rzadziej spotyka się niebieskie lub białe. W deszczową pogodę trepangi chowają się pod kamienie albo zarywują się w piasek.

Na brzeg wróciliśmy z bogatym połowem. Trepangi posortowano, wyrzucono im żołądki i gotowano w słonej wodzie. Zagotowane trepangi obsypuje się proszkiem z węgla a potem suszy. Ciało ich, które na skutek tych „operacji” zmniejsza się dwukrotnie jest w ten sposób izolowane od dostępu powietrza.

Chińczycy bardzo lubią trepangi i twierdzą, że są pożywne, nazywają je „morskimi korzeniami”. Pocięte na drobne kawałki trepangi służą jako przyprawa. Przemysł trepangowy znany jest również na Nowej Gwinei, na Filipinach i innych wyspach Oceanu Spokojnego.

Chińczycy łowią trepangi z łodzi ciągnąc na linie specjalną ostrogę. Jest

to oczywiście możliwe na niewielkich głębokościach i nie przy skalistym dnie. Radzieccy rybacy poczynając od 1923 r. pracują nad unowocześnieniem tego przemysłu.

Uwagę przybysza na wyspie Putiatin absorbuje także jezioro Gęsie, otoczone błotnistymi brzegami i dębowo-brzozowym lasem. Długość jeziora wynosi 1,5 km, szerokość 0,5 km. Dzieci kąpią się w nim, a jelenie przychodzą pić słodką wodę jeziora. Ale nie to jest najciekawsze. Jezioro Gęsie znane jest dzięki rosnącym tu lotosom z szerokimi półmetrowymi liśćmi w kształcie serca. Tę rzadką roślinę z wczesniej epoki geologicznej spotykamy tylko na wyspie Putiatin, na jeziorze Chanka i nad rzeką Sujun.

Ogromne białe z różowymi plamami, względnie różowe lotosy wydzielają delikatny i przyjemny zapach.

Pod wieczór opuszczamy gościnną i malowniczą wyspę Putiatin. Ulicami rybackiego osiedla przechodzą młodzi rybacy. Rozlega się pieśń o niestrudzonych ludziach morza...

Zapada mrok. Pokryte zielenią pagórki pokrywają się liliową mgłą. W osiedlu i na przystani zapalają się ognie. Jest dość zimno. Ussuryjska Zatoka wita nas świeżym oddechem morza. Nasz kuter płynie w kierunku na czerwony sygnał latarni. Za latarnią widzimy znaną nam już zatokę Złoty Róg, będącą częścią zatoki Piotra Pierwszego. Nieco dalej tonie w powodzi światel port Władywostok.

Na mapach wyspa Putiatin oznaczona jest prawie niewidoczną kropką, ale kryje w sobie niezliczone bogactwa. Wyspa ta powstała z resztek głównego, znanego z bogactw naturalnych grzbietu gór Siechota-Alin. Niezmierzona są terytoria i morza Dalekiego Wschodu. Odnajdują je badając i oddając do usług swojej ojczyzny nowi ludzie nowych czasów, obywatele kraju radzieckiego.

JERZY ROMAN AWUR



HISTORIA

piętnastu godzin

NAPISAL

Franciszek Jan Walicki

„... GDY ZNOWU ODZYSKAŁEM PRZYTOMNOŚĆ, WANDY JUŻ NIE BYŁO... ZACZAŁEM ROZGLĄDAĆ SIĘ NA WSZYSTKIE STRONY I KRZYCZEĆ... SPOSTRZEGLĘM JĄ WRESZCIE W ODLEGŁOŚCI OKOŁO 60 METRÓW POZA SOBĄ. NIE PORUSZAŁA SIĘ WCAŁE I TRUDNO BYŁO NAWET STWIERDZIĆ, CZY JESZCZE ŻYJE. WIDZIAŁEM JĄ ZRESZTĄ TYLKO WTEDY, GDY FALA UNOSIŁA MNIE W GÓRĘ. WKRÓTCE ZNOWU STRACIŁEM PRZYTOMNOŚĆ I DOPIERO SILNY WSTRZĄS, JAKIEGO DOZNAŁEM Z CHWILĄ UDERZENIA NOGAMI O GRUNT — WYRWAŁ MNIE RAZ JESZCZE ZE STANU OWEGO PÓL-ODRĘTWIENIA, W JAKIM ZNAJDOWAŁEM SIĘ OD WIELU GODZIN. WIEDZIAŁEM, ŻE JESTEM URATOWANY, ALE NIE WIEDZIAŁEM, ILE WYSIŁKU I POŚWIĘCENIA ZAPŁACIĆ MIAŁEM JESZCZE ZA PRAWO DO ŻYCIA...”

Człowiek, który siedział przede mną, mówił wolno i jakby z namysłem. Gdyby zapytano mnie o jego wiek, odpowiedziałbym bez wahania, że jest to mężczyzna po trzydziestce. Ale Bolesław Trochimowicz ma zaledwie 22 lata. Urodził się w Poznaniu, nosi okulary, ma jasne włosy i jest na drugim roku Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Szczecinie. Bolesław Trochimowicz kocha morze, a ten, kto kocha morze, ten kocha i żeglarstwo. Toteż nic dziwnego, że skoro nadszedł okres wakacji znalazł się on w Wistoujściu, w Centrum Wyszkozenia Żeglarskiego AZM.

Historia owych 15 godzin, jaką postaram się odtworzyć na podstawie słów Trochimowicza, jest historią prawdziwą. Działa się ona w chłodną i bezgwiezdną noc z 3 na 4 sierpnia br., na Zatoce Gdańskiej

i pociągnęła za sobą tragiczną śmierć czworga młodych ludzi. Tylko jedna osoba z załogi jachtu „Poświst” zdołała się wyrwać ze szponów śmierci. Osobą tą był właśnie Bolesław Trochimowicz. Ale zacznijmy od początku...

*

Dzień 3 sierpnia 1948 r., nie należał do pięknych. Był to dzień pochmurny, wilgotny i dżdżysty. Dopiero po południu pogoda uległa poprawie i jacht „Poświst” mógł bez żadnych obaw wyjść na morze, celem odbycia pływania szkolnego.

Po załatwieniu wszelkich formalności portowych, jacht wyszedł na Zatokę Gdańską i prowadzony wprawną ręką sternika Jerzego Kawałkowskiego, skierował się w kierunku Helu, przy lekkich wiatrach południowo-zachodnich. Załoga

„Poświstu” składała się z czterech osób w wieku od 22 do 25 lat. Byli to: Wanda Biernacka, lat 22, studentka U. W., Anna Potulicka, lat 22 również studentka U. W., mgr Magdalena Zakrzewska, lat 23, oraz Bolesław Trochimowicz.

O godzinie 20.00, gdy jacht znajdował się w odległości 9 mil morskich (około 17 km) od brzegu na linii Hel — Bąsak, wykonano zwrot przez sztag i udano się w drogę powrotną do Gdańska.

Ale oto oddajmy głos Trochimowiczowi... Nie minęło bowiem nawet 10 minut, gdy nastąpiło to, co nazwać moglibyśmy początkiem historii o piętnastu godzinach...

„TRWAŁO TO KILKA SEKUND...”

„...Płynęliśmy beidewindem. Pogoda była marna. Stan morza 2—3, wiatr 3, zachmurzenie silne. Stałem właśnie przy sterze i rozmawiałem z kol. Kawałkowskim, gdy jacht zaczął się gwałtownie przechylać na zawietrzną i położył się na fali. Trwało to zaledwie kilka sekund, tak że nie zdążyliśmy nawet ostrzec załogi, która znajdowało się w mesie, pod pokładem. Byliśmy oszołomieni raptownością owego „położenia” się, tym bardziej, iż nastąpiło ono bez żadnych, jak się nam początkowo zdawało, przyczyn.

Ponieważ jacht leżał zupełnie na burcie, wywołaliśmy natychmiast załogę i założyliśmy kamizelki ratunkowe. Sternik Kawałkowski udał się na ogłędziny kadłuba, aby stwierdzić przyczynę awarii. Wrócił bardzo szybko i oznajmił nam, że dolna część fałszkilu, zawierająca balast, została z niewiadomych przyczyn urwana.

Byliśmy w dobrych humorach, chociaż zbliżający się zmrok nie wróżył nic dobrego. Nie był on jednak naszym największym wrogiem. Najbardziej drażnił nas silny i porywisty wiatr od strony lądu, który dryfował nas na pełne morze. Obawialiśmy się zbyt dużego oddalenia od toru wodnego, uczęszczanego przez statki, idące do Gdańska, a zatem od jedynej prawie możliwości ratunku.

CO ROBIĆ?...

Oto pytanie, które zadawał sobie każdy z nas. Ponieważ pływaliśmy wszyscy dość dobrze, postanowiliśmy opuścić jacht i próbować dopłynąć do lądu. Niezwłocznie przystąpiliśmy do budowy tratwy; wyjęliśmy drewniany trap, zdjęliśmy pokrywę od luków i podłogę z kokpitu i mesy. Po związaniu tego wszystkiego linami, otrzymaliśmy coś w rodzaju tratwy. Nie była to oczywiście tratwa w pełnym słowa tego znaczeniu, pocieszała nas jednak myśl posiadania jeszcze koła ratunkowego, oraz kilku zapasowych kamizelek.

Punktualnie o godzinie 20.17 (Kawałkowski miał zegarek) rozebraliśmy się i po włożeniu kamizelek ratowniczych wskoczyliśmy do wody w pobliżu tratwy. Widoczność była bardzo słaba, a właściwy kierunek określaliśmy jedynie podług wiatru. Płynęliśmy wolno, trzymając się rękoma tratwy i pchając ją przed sobą.

Szybko zapadał zmrok. Gdzieś, bardzo daleko, nieco z prawej, spostrzeżliśmy ledwo widoczne kontury dwóch statków. Zniknęły szybko, ale ponieważ sądziłyśmy, iż znajdowały się one na torze wodnym, prowadzącym do Gdańska, zmieniłyśmy nieco kierunek, płynąc bardziej w prawo.

Po upływie dalszych kilkudziesięciu minut postanowiliśmy zostawić tratwę, której holowanie było bardzo uciążliwe i płynąć jedynie przy pomocy koła ratunkowego.

Tak minęły pierwsze cztery godziny. Było nam coraz zimniej, coraz bardziej sztywniały mięśnie, coraz mocniej ważyły serca... Noc była ciemna, chłodna i dżdżysta.



Bolesław Trochimowicz

O godzinie 24.00 Magdalena (Zakrzewska) zaczęła słabnąć. Wyglądało to po prostu, jak gdyby zasypiała. Próbowaliśmy umieścić ją na kole, ale co chwila zsuwała się bezwładnie do wody. Wreszcie zupełnie straciła przytomność. Nastąpiła agonia, a wkrótce potem śmierć. Początkowo holowaliśmy zwłoki, zmieniając się z Kawalkowskim, ale było to ponad nasze siły. O godzinie 1.00 w nocy zdjęliśmy z niej kamizelki i założyliśmy je Wandzi i Ani.

Minęła dalsza godzina. Z dała, przed nami, spostrzegamy dwa światełka. Czyżby ratunek?... Chłód staje się trudny do zniesienia. I ta senność, potworna senność...

O godzinie 2.00 odpada Kawalkowski. Gdy spojrzałem na niego, robił wrażenie człowieka, który po prostu zasnął. Trzymał się prawą ręką koła, opierając na nim również i twarz. Podpłynąłem do niego i uderzyłem lekko w policzek. Ocknął się na chwilę i podniósł głowę. Patrzył na mnie zdziwionym wzrokiem, ale jestem przekonany, że nie widział już nic... Trwało to zresztą zaledwie parę sekund. Znowu stracił przytomność, aby nie odzyskać jej już nigdy. Wkrótce pozostał w tyle i znikł nam z oczu.

ZOSTALIŚMY WE TROJE

Od chwili wypadku z Magdaleną nie odzywaliśmy się prawie zupełnie. Jedyne od czasu do czasu dodawaliśmy sobie otuchy. Szczególnie Ani (Potulickiej) potrzebna była ona bardziej niż nam. Ania była już bardzo osłabiona i co chwila traciła przytomność...

Zaczynało świtać... Ale pierwsze promienie wschodzącego słońca, które z trudem zdołały się przebić przez gęstą zasłonę chmur, ujrzały już tylko dwoje ludzi z załogi „Poświstu”. Ania nie doczekała się tej chwili. Zmarła cicho i spokojnie, nie powiedziawszy nawet słowa.

Płyniemy resztkami sił, pokonując nieubłaganą senność i zmęczenie, graniczące z męką. Płyniemy jednak stale i bez wytchnienia... Każdy ruch zbliża nas bowiem do upragnionego lądu...

Wreszcie — wyłania się przed nami cieniutka linia brzegu. U dołu coś białego — to chyba plaża. Nieco wyżej, gruba linia zieleni — las. Ale czy to naprawdę już ląd?... Tak, widzę, że spostrzegła go również i Wanda. Uśmiechamy się do siebie przez łzy, jak ludzie wyrwani z objęć śmierci.

Jest już zupełnie jasno. Coraz grubsza staje się linia brzegu, coraz wyraźniej widać las i drzewa. Ale też i coraz słabiej pracuje umysł, coraz częściej drętwieją ręce, coraz większego trzeba wysiłku, aby zabić potworną senność.

Była już chyba godzina 8 rano, gdy po raz pierwszy straciłem przytomność...”

★

„...Grunt, który wyczułem pod nogami, był piaszczysty. Ale fala było zbyt silna, abym mógł się utrzymać na nogach i iść w kierunku brzegu. Zresztą, nie czułem już ich zupełnie... I dlatego właśnie ów końcowy odcinek kilkudziesięciu metrów kosztował największej wysiłku i trudu.

Dobrnąłem wreszcie do brzegu na tyle, by móc pełznąć na czworakach. Co kilka metrów traciłem przytomność, ale myśl o ratunku dodawała mi nowych sił. Było dalej od wody, było bliżej brzegu. Widziałem na nim las i drzewa. Ale czyżby drzewa mogły się poruszać?... Przecież drzewa nie chodzą, jak ludzie... A może to naprawdę ludzie?...”

★

Tak też było w istocie. Byli to robotnicy z pobliskiego Śpiewowa, którzy około godziny 11.00 zauważyli jakąś postać, wypływającą z wody na brzeg. Był to Bolesław Trochimowicz. Udzielono mu pierwszej pomocy i zorganizowano transport do szpitala.

Mniej więcej dwadzieścia minut potem, spostrzeżono w pobliżu brzegu Wandę Biernacką. Wydobyto ją z wody w stanie pełnego wyczerpania. Była nieprzytomna i bredziła. Zmarła w drodze do szpitala.

Bolesław Trochimowicz odzyskał przytomność dopiero wieczorem. Był bardzo wyczerpany i zachodziła poważna obawa, iż będzie chorował na zapalenie płuc. Ale młody i silny organizm zwyciężył i Trochi-

mowicz opuścił szpital już po kilku dniach.

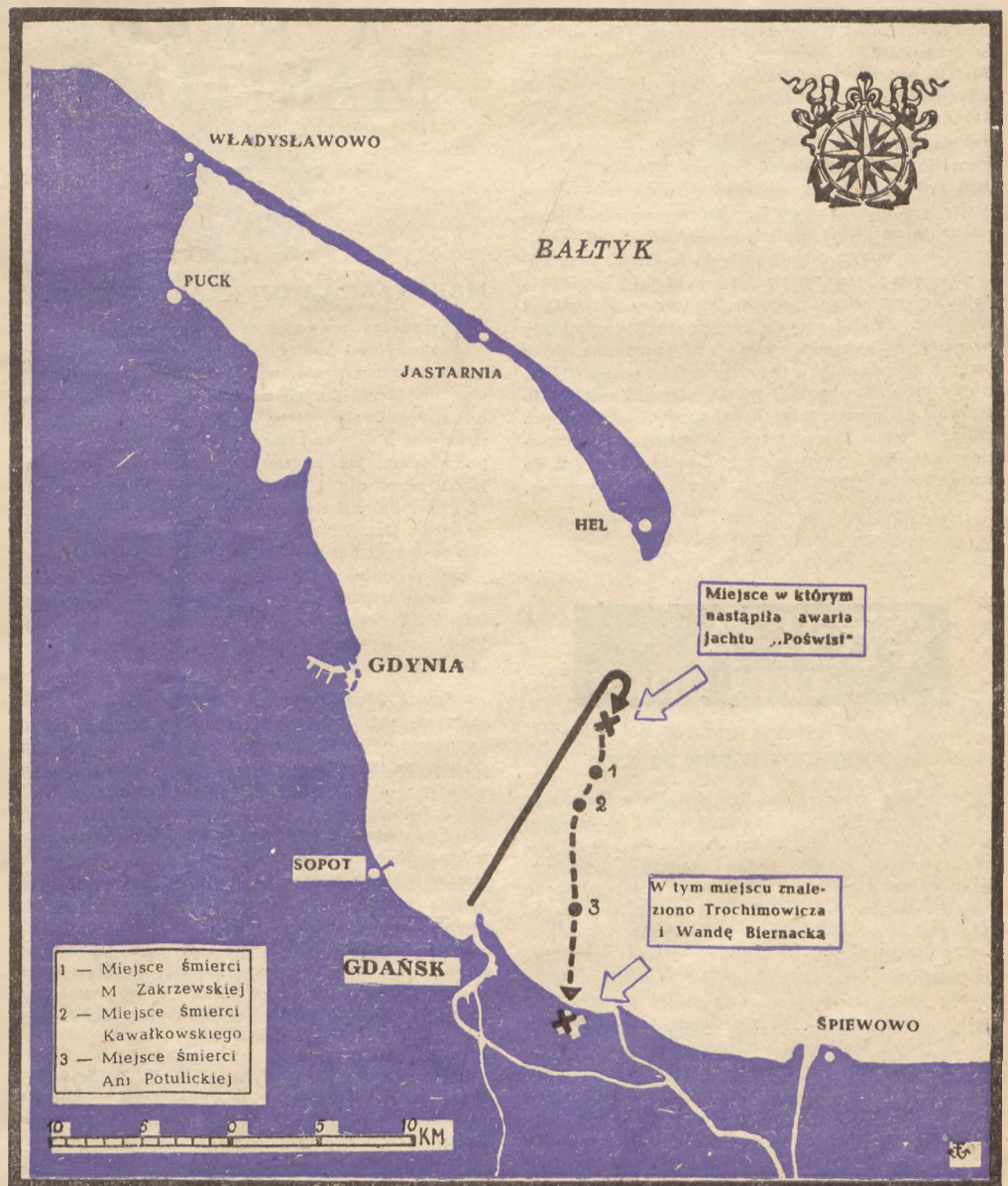
Również po kilku dniach Polski Związek Żeglarski na Wybrzeżu powiadomiony został przez władze radzieckie, że w pobliżu wybrzeży Mierzei Wiślanej (po stronie radzieckiej) morze wyrzuciło wrak jakiegoś jachtu. W jachcie znajdowały się ubrania, dokumenty i pieniądze. Był to wrak „Poświstu”...

★

Na tym właściwie należałoby zakończyć ową tragiczną i wstrząsającą opowieść o historii piętnastu godzin. Ale byłoby niedobrze, gdybyśmy to uczynili, nie wyciągnąwszy odpowiednich wniosków.

Nie zrobimy jednak tego tym razem. Nie starczyłoby nam miejsca. Jest to bowiem temat godny nie tylko nowego artykułu, ale całego szeregu obszernych prac i szczegółowych wypowiedzi. Ludzie, których interesują sprawy morskie, a w szczególności sprawy jachtingu i sportów wodnych, muszą zabrać głos w tej sprawie. Wzywamy ich do tego w imię troski o przyszłość naszego żeglarstwa. Wzywamy ich, aby nie szczędzili czasu, papieru i atramentu. Tragiczne dzieje „Poświstu” niech będą należyłą przestrożą. Musimy znaleźć odpowiedź na dręczące nas pytania: Czy załoga „Poświstu” postąpiła właściwie, opuszczając wrak jachtu? Czy rzeczywiście zaopatrzona była we wszystkie środki ratunkowe? Czy katastrofa pociągnęłaby za sobą tyle ofiar, gdyby jacht zaopatrzony był w rakietnicę, lub łódź pneumatyczną?... Oto tematy godne dyskusji. Otwieramy ją w pełnym przekonaniu, iż znajdzie ona szeroki oddźwięk wśród wszystkich żeglarzy Wybrzeża.

FRANCISZEK JAN WALICKI



PRZEGLĄD PRASY

Wprowadzając na łamy naszego pisma nowy dział, poświęcony przeglądowi prasy morskiej — krajowej i zagranicznej — prosimy naszych Czytelników o nadsyłanie materiałów do tego działu, w postaci oryginalnych wycinków, lub też omówienie ciekawszych artykułów, jakie opublikowane zostały w prasie morskiej.

REDAKCJA

МОРСКОЙ ФЛОТ

PRZEMÓWIENIE WICEMINISTRA
N. W. NOWIKOWA

Morskiej Flot" — oficjalny organ radzieckiego Ministerstwa Żeglugi, przynosi w numerze 64 obszerne streszczenie przemówienia, wygłoszonego przez wiceministra N. W. Nowikowa, który omawiał wiele ważnych problemów, aktualnych również i dla naszej żeglugi. Nowikow m. in. wskazał na konieczność zmniejszenia postępu statków i zwiększenia ich eksploatacji, mówiąc: „aby wykonać i przewyższyć plan roczny, flota nasza musi zastosować metody przyspieszonego przeładunku statków. W tym celu należy udoskonalić poziom eksploatacji i to nie tylko w portach, ale i w towarzystwach armatorskich. Wielkie zadanie stoi głównie przed centrami dyspozycyjnymi floty handlowej. Należy osiągnąć taki stan, w którym flota zbiornikowców przebywać będzie 63 procent swego czasu w morzu, a pozostałe jednostki do 36 procent. Trzeba również skończyć z drobnostkową opieką nad statkami ze strony centralnych władz, które niejednokrotnie przejmują na siebie niemal dowództwo statku, przejmując tym samym odpowiedzialność. Czas zrozumieć, że im więcej samodzielności uzyskają kapitanowie statków, tym więcej wykażą inicjatywy w walce z postojami. Trzeba rozpowszechnić we flocie metody wysokiej eksploatacji statków, wypracowane przez licznych przodowników współzawodnictwa we flocie, którzy już dziś wypełnili roczny plan. Odnosi się to zarówno do poszczególnych kapitanów, jak i całych załóg...“ Wiele z przytoczonych wypowiedzi radzieckiego ministra żeglugi może być zastosowane też do warunków, w jakich pracuje nasza flota handlowa.

(Jotwu)

SVERIGES FLOTTA-TREUDDEN

NIEZREALIZOWANE PLANY

Szwedzkie czasopismo „Sveriges Flotta-Treudden” w dwóch kolejnych numerach (7 i 8) przynosi interesujące dane, dotyczące zrealizowanych i niezrealizowanych planów budowy okrętów liniowych. Jeżeli chodzi o pierwsze, znajdujemy charakterystykę i szkic okrętów japońskich typu „Musashi”. Posiadały one wyporność 63 000 ton, a 72 809 ton w pełnym obciążeniu. Długość ich wynosiła 263 m, szerokość 38,7 m, a zanurzenie 10,5 m. Maszyny o mocy 150 000 KM pozwalały na osiągnięcie szybkości 27 węzłów. Opancerzenie na linii wodnej wynosiło 408 mm w części środkowej i 228 mm przy rufie i dziobie; Opancerzenie wież artyleryjskich wynosiło 640 mm i 500 mm. Uzbrojenie okrętów składało się z 9 dział 457 mm w trzech wieżach (dwie na dziobie jedna na rufie), oraz 6 dział 155 mm w dwóch wieżach umieszczonych za ciężką artylerią na dziobie i rufie. Obrona przeciwlotnicza składała się z

12 dział 127 mm, 128 potrójnych działek automatycznych o kal. 25 mm i pewnej ilości podwójnych i poczwójnych 47 mm i 25 mm. Działa 457 mm posiadały 45 kalibrów długości i strzelały granatami o wadze 1 440 kg na odległość 40 000 m.

Niezrealizowane zostały plany niemieckie. W roku 1939 zaprojektowano krążowniki liniowe typu „O” i okręty liniowe typu „H”. Pierwsze, przy wymiarach „Scharnhorsta”, miały posiadać 6 dział 381 mm, — 6 152 mm i 8 — 105 mm pl. — wszystkie w wieżach podwójnych. Następca „Tirpitz” miał posiadać początkowo 56 400 ton wyp., przy czym zmiana elementów konstrukcyjnych, niewielka zresztą, nastąpiła w roku 1940. Projektowano dla niego działa 406 mm. Pełna wyporność miała dojść do 76 000 ton. Budowę przerwano z braku surowców.

W połowie roku 1941 opracowano plany liniowca „H-42” o wyporności maksymalnej 96 000 ton, o długości ponad 300 m i szybkości 33 węzłów. Dwa lata później sam Hitler zainteresował się liniowcami i wykonano wtedy plany „H-43” o wyporności... 120 000 ton. Szczytem fantazji był projekt „H-44” o wyporności 141 000 ton, długości 345 m, szerokości 51,5 m, zanurzeniu 13,4 m i uzbrojeniu, złożonym z dział 501 mm. Dane te podaje „Sveriges Flotta-Treudden” w ślad za „Sea Power”, jako dowód nierealizmu. Niewątpliwie w Niemczech odczuwano brak surowców, ale był to wynik jednostronnej rozbudowy floty (okręty podwodne) i przesadnej rozbudowy obrony wybrzeża. Stworzenie eskadry potężnych liniowców i nienarazanie ich na niepewne akcje korsarskie „w pojedynkę” mogło skomplikować zarówno „bitwę o Anglię”, jak i „bitwę o Atlantyk”.

(Jotem)

LA REVUE MARITIME



MARYNARKA WOJENNA PRZYSZŁOŚCI

Przemiany prowadzenia wojny morskiej, jakie zaszły pod koniec minionej wojny światowej w wyniku zastosowania nowych broni i wynalazków oraz ulepszenia dotychczasowych broni i metod walki, spowodowały szereg dość istotnych zmian w strukturze dzisiejszej marynarki wojennej. Trudno przewidzieć, jak będzie wyglądała marynarka wojenna jutra, czy i ile przyniesie nowych kategorii okrętów, które kategorie zachowa, a które wykreśli ze stanu flot. Nic więc dziwnego, że zagadnienie składu jakościowego (i ilościowego) marynarki wojennej przyszłości i jej metod walki stanowi ulubiony temat publicystów wojenno-morskich na całym świecie. Podejmuje go m. in. kapitan fregaty de Vaublanc w numerze 16 francuskiej miesięcznika „La Revue Maritime”.

Przede wszystkim, podkreślwszy olbrzymi wzrost znaczenia samolotu, dzięki potężnym broniom jakimi dysponuje (pociski i bomby rakietowe, bomby atomowe), de Vaublanc stwierdza, że nawet jeszcze większy rozwój możliwości lotnictwa niż to miało miejsce do tej pory, nie wymiecie marynarki wojennej z powierzchni wód. Samolot bowiem, mimo coraz większych jego przemian i rozwoju, nie będzie w stanie wyprzedzić statku, jako środka transportu morskimi, zwłaszcza że prawa fizyczne wyznaczają mu granicę nośności. Poza tym — zwłaszcza w okresie wojny — statek będzie zawsze tańszym, ekonomiczniejszym i łatwiejszym do obsłużenia środkiem transportu, niż kilkanaście czy kilkadziesiąt samolotów, które by mogły przetransportować przez ocean jego ładunek.

Ciekawe są rozważania autora na stary, a dziś bardziej niż kiedykolwiek aktualny temat — kto jest „władcą” mórz: pancernik czy lotnictwo zaokrętowane (czyli lotnikowie), które zresztą sprowadzić można do debaty — okręt czy samolot. De Vaublanc nie zgadza się z postawioną przez autora „Victory

through Air Power”, majora Seversky'ego, tezę, że pancernik skazany jest na zagładę, jeśli nie posiada osłony lotniczej w sile większej lub co najmniej równej nieprzyjacielowi, i jako najbardziej wymowny przykład wskazuje strącenie przez artylerię przeciwlotniczą nowoczesnego pancernika 34 atakujących go samolotów w toku jednego ataku. Wskazuje dalej na inne niewątpliwe atuty pancernika: mniejsze ograniczenie w czasie i przestrzeni (możliwość trwania!) i niezależność od warunków atmosferycznych.

De Vaublanc twierdzi, że gdyby w przyszłości można było liczyć na użycie lotnictwa zaokrętowanego w każdej porze dnia i nocy, bez względu na niesprzyjające warunki atmosferyczne (mgła), gdyby można mieć niezawodną pewność skutecznego działania środków łączności, wówczas pancernik zostanie wyparty przez lotnictwo. W przeciwnym jednak razie zachowa miejsce w składzie flot.

„Nie wydaje się więc — konkluduje autor — że, jak myśli zwykły widz i pewna ilość osób stokratnie bardziej kompetentnych, samolot wykończył okręt. Pokazowe sukcesy, odniesione początkowo przez lotników „osi” nad zaskoczonymi i nędznie uzbrojonymi w działa przeciwlotnicze okrętami, nie powinny przesłonić w pamięci list strąceń pancerników sojusznicznych, które zestrzeliły ponad 30 samolotów w ciągu dnia, ani tychże list małych niszczycieli, które doszły do strącenia w toku kilku tygodni ponad 100 pocisków dalekierowanych. Postęp lotnictwa zaokrętowanego winien jeszcze wzmocnić sytuację okrętów, zwłaszcza w dalekich rejonach gdzie samoloty długodystansowe nie będą mogły się mierzyć korzystnie z zespołami myśliwców z lotniskowców.

(Jotpe)

КРАСНИЙ ФЛОТ

15 LAT KANAŁU IM. J. STALINA

Na łamach radzieckiej gazety „Krasnyj Flot” ukazał się niedawno ciekawy artykuł Kondratiewa, poświęcony 15-leciu kanału białomorsko-bałtyckiego.

„2 sierpnia br. — pisze autor — minęło 15 lat od chwili zakończenia budowy gigantycznego kanału, łączącego Morze Bałtyckie z Morzem Białym. Kanał ten — zwany kanałem Stalina — zbudowany został w rekordowym czasie 20 miesięcy. W czasie robót ziemnych wydobyto 10 milionów m³ gruntu, zbudowano 15 tam i uruchomiono 19 śluz. Kanał im. J. Stalina skrócił drogę z Bałtyku na Morze Białe o przeszło 4 000 km...”

W czasie ubiegłej wojny urządzenia kanałowe uległy prawie doszczętnemu zniszczeniu. Mimo to, dzięki wielkiemu wysiłkowi radzieckich inżynierów i robotników — kanał został całkowicie odbudowany i udostępniony dla ruchu. Stanowi on dziś ważny czynnik w życiu gospodarczym Związku Radzieckiego, a w szczególności w życiu północnych rejonów Republiki Karelo-Fińskiej.



(Dokończenie ze str. 11)

skąć do nich dostęp od strony morza — musieli oni sforsować Cieśninę Irben, znajdującą się w zasięgu radzieckiej artylerii z półwyspu Sworbe, i oczyścić ją z min. W toku trałowania cieśniny jednostki niemieckie poniosły duże straty zadane im w wyniku skoordynowanych ataków radzieckiego lotnictwa, lekkich jednostek nawodnych, wspartych ogniem artyleryjskim z półwyspu Sworbe oraz okrętów podwodnych. Ostatecznie, 9 września, niemiecki zespół jednostek transportowych, desantowych i zaopatrzeniowych — pod dowództwem komandora Rieve — znalazł się częściowo w Rydze, a częściowo — gotów do wyjścia — w Parnawie.

Z archipelagu, składającego się z czterech większych i kilku mniejszych wysp, najważniejsze znaczenie strategiczne miała Ozylia. Znajdowała się na niej nie tylko większa morska baza radziecka, ale i silna baza lotnicza, z której eskadry bombowe pułkownika Preobrażenskigo przeprowadzały naloty na terytorium Niemiec, a między innymi na Berlin. Ponieważ według planu niemieckiego lądowanie na Ozylii nastąpić miało przez położoną między Ozylią, a lądem stałym wyspę Moon, pierwszy atak na Moon skierowany został 9 września z Werder, ważnego punktu strategicznego na przeciwległym wybrzeżu Moon—Sundu. Niespodziewany kontratak radziecki nie tylko odrzucił Niemców, ale i doprowadził do zajęcia Werder.

Nie czekając na zakończenie walk o Werder, 13 września Niemcy postanowili wysadzić desanty na południowym wybrzeżu Ozylii, jednakże zespół transportowo-desantowy został niespodziewanie zatakowany na zachód od Liu w Zatoce Parnawskiej, w chwili rozwijania się w sztyk marszowy. W wyniku śmiałych ataków radzieckich kutrów torpedowych i lotnictwa zatopione zostały 4 niemieckie transportowce i 1 eskortowiec, a kilka dalszych jednostek odniosło uszkodzenia.

W międzyczasie jednak padł Werder i tego samego dnia nastąpił atak przez cieśninę Moon. Wyspa została zdobyta i natychmiast rozpoczęto atak przez wąską cieśninę na Ozylię, podczas gdy jednostki morskie, z korałowymi „Leipzig” i „Emden” na czele, wykonały kilka pozorowanych operacji.

Zaciekle walki na obu największych wyspach trwały kilka tygodni, przy czym oprócz korałowców „Emden” i „Leipzig” sprowadzili Niemcy — między innymi — korałowiec „Koeln”, Finowie zaś — pancerniki obrony wybrzeża „Vaemaainen” i „Illmarinen”. 27 września kilka jednostek, w tym korałowiec pomocniczy, zostało zatopionych przez radziecką artylerię z półwyspu Sworbe, nim złamany został 5 października opór na Ozylii, zwycięstwem półwyspu. Załoga Dago broniła się do 21 października.

Straty radzieckie w ludziach były dużo niższe niż u napastników, którzy stracili pancernik „Illmarinen”. Okręt ten najechał na północny zachód od Ozylii na mine, po czym trafiony pociskami radzieckich baterii nadbrzeżnych, zatonął 20 września. 28 września odniósł ciężkie uszkodzenia korałowiec niemiecki „Koeln”, storpedowany przez radzieckie kutry torpedowe i zbombardowany przez baterie nadbrzeżne. Wreszcie, koło Ozylii, zostały zniszczone 3 torpedowce niemieckie.

W roku 1944 z chwilą wyeliminowania z wojny Finlandii, sytuacja zaczęła się zmieniać jak w kalejdoskopie. Już 4 września, to znaczy w dniu zaprzestania przez Finlandię działań wojennych, flota radziecka rozpoczęła oczyszczanie z min wody Zatoki Fińskiej.

Równoległe z działaniami na całym, wielkim froncie lądowym, rozwijała się ofensywa armii radzieckich wzdłuż wybrzeża Bałtyku i wkrótce oczyszczone zostały z Niemców całkowicie kraje bałtyc-

NA NOWYM ETAPIE

Choć mowa o sprawach nie dotyczących bezpośrednio morza, lecz całego naszego kraju, trzeba stwierdzić, że rozwój zagadnień morskich jest nierozdzielnie związany z rozwojem gospodarczym i politycznym narodu polskiego. Rozwój bowiem naszej Marynarki Wojennej i Handlowej, rozwój wszystkich portów Wybrzeża, zależy ściśle od rozwoju gospodarki w skali całego kraju.

Piszemy o tym dlatego, że obecnie Polska wkracza wyraźnie w fazę budowania ustroju socjalistycznego. Perspektywa rozwoju ku gospodarce socjalistycznej staje się jasna i zdecydowana. Rozpoczynamy dalszy etap przebudowy naszej struktury polityczno-gospodarczej od demokracji ludowej ku socjalizmowi. Ta postępująca przebudowa struktury kraju wpłynie oczywiście w sposób zdecydowany i niezmiernie pozytywny na kształtowanie się sytuacji na polskim Wybrzeżu i na polskim morzu.

Wyraźne perspektywy dalszej drogi do socjalizmu wytyczyły w sposób nie budzący wątpliwości lipcowe i sierpniowo-wrześniowe plenarne posiedzenia Komitetu Centralnego Polskiej Partii Robotniczej. Historyczną zasługą obydwu Plenum KC PPR jest przeprowadzenie słusznej analizy i oceny dotychczasowej drogi polskiego ruchu robotniczego i wysuniecie stąd wniosków na przyszłość, ustalenie właściwego kierunku drogi do socjalizmu.

Sierpniowo-wrześniowe Plenum KC PPR rozprawiło się bez reszty z odchyleniem pravicowym i nacjonalistycznym jakie pojawiło się u części kierownictwa PPR, a które oznaczało niebezpieczeństwo sprowadzenia polskiego ruchu robotniczego z drogi dalszego rozwoju naszego kraju.

W kraju naszym w wyniku ugruntowania się ustroju demokracji ludowej nastąpiło przegrupowanie się sił społecznych. Bogacze wiejscy i bogacze miasteczka pragną zahamowania rozwoju Polski Ludowej, pragną stabilizacji obecnej sytuacji ekonomicznej i społecznej, gdyż w fakcie istnienia jeszcze u nas wyzysku i resztek kapitalizmu widzą oni szansę rozwoju dla siebie, szansę powrotu do ustroju kapitalistycznego. Dążeniem ich było tak oddziaływać na stosunki polityczne w kraju, ażeby nie dopuścić do ich zmiany na lepsze, natomiast wpływać na cofanie się wstecz.

Natomiast masy pracujące Polski — robotnicy, chłopci drobnorolni i średniorolni, inteligencja pracująca są zainteresowani w dalszej przebudowie ustroju demokra-

cji ludowej, w całkowitej likwidacji wyzysku człowieka przez człowieka, w ostatecznej realizacji ustroju sprawiedliwości społecznej. Dla realizacji tych dążeń masy pracujące muszą stoczyć zaciętą walkę z broniącymi się elementami kapitalistycznymi, istniejącymi w naszym ustroju.

Gdzie obecnie znalazł się w Polsce główny front walki z kapitalizmem?

Główny front walki przebiega teraz przez wieś, gdzie zaostrzyła się walka klasowa między bogaczem wiejskim, a biednym i średnim chłopem. W walce tej państwo i klasa robotnicza pomaga biednemu i średniemu chłopu, pragnąc zabezpieczyć go przed wyzyskiem i zależnością ekonomiczną od bogatego chłopca, bo ta zależność i wyzysk powodowały istniejącą dotychczas biedę i nędzę na wsi mimo przeprowadzonej reformy rolnej i całej polityki rolnej rządu, która tylko częściowo była w stanie ograniczyć wyzysk na wsi. Plenum sierpniowo-wrześniowe KC PPR wyraźnie wskazuje w jaki sposób walkę z bogaczami wiejskimi winną rozstrzygać na swoją korzyść biedni i średni chłopcy.

Dla podniesienia dobrobytu pracującego chłopstwa, uchwały PPR wytyczyły drogę rozwoju do wyższych form gospodarki na roli, do spółdzielczości produkcyjnej na wsi. Uchwały te podjęte zostały, jako słuszne, przez wszystkie stronnictwa i organizacje chłopskie. Spółdzielnie produkcyjne zakładane będą przez chłopów całkowicie dobrowolnie, tempo ich organizowania będzie zależało od możliwości dostarczenia maszyn rolniczych do nowopowstających spółdzielni, inaczej mówiąc będzie zależało od możliwości produkcyjnych naszego przemysłu.

W ten sposób została określona droga po której wieś polska będzie kroczyć do rozkwitu i dobrobytu. Od świadomości i woli chłopów pracujących zależy by stare sposoby indywidualnej produkcji rolnej, narażające chłopca biednego na wyzysk bogacza, zostały zastąpione wyższymi formami pracy zespołowej, przy pełnym wykorzystaniu nowoczesnych urządzeń technicznych. Od nich i od wysiłku produkcyjnego klasy robotniczej zależy by wieś zaczęła żyć dobrze i kulturalnie.

Już dzisiaj trzeba stwierdzić, że podstawowe masy chłopstwa pracującego odniosły się pozytywnie do tego zagadnienia. Dowodzi to, że siły postępowe naszego społeczeństwa są coraz większe i coraz mocniejsze.

BOHDAN KOSIŃSKI

kie. Jedynie półwysep kurlandzki, na którym stłoczonych i odciętych zostało kilkanaście dywizji niemieckich, bronił się w dalszym ciągu. Utrzymanie się Niemców na półwyspie kurlandzkim nie miało jednak żadnego wpływu na dalszy przebieg ofensywy radzieckiej, kontynuowanej w Prusach Wschodnich i na wyspach Zatoki Ryskiej. Ostatnimi punktami oporu niemieckiego w Estonii były: port i baza w Parnawie, wzięte szturmem 23 września, baza morska Bałtyjsk, zajęta 24, oraz port Haapsalu, zdobyty następnego dnia.

Moon, Worms i inne mniejsze wyspy zostały zajęte w kilka dni, do 30 września, Dago 3 października. Już w 2 dni później, nie dając przeciwnikowi czasu do wytchnienia, oddziały radzieckie wylądowały na Ozylii i zajęły ją w ciągu trzech dni. Jedynie silnie umocniony półwysep Sworbe bronił się do 24 października.

Mimo to Niemcy nie wycofali swej floty i jej ogniem artyleryjskim podtrzymywali opór swej ostatniej pozycji w Zatoce Ryskiej. Próby te były jednak bezowocne i zostały przerwane, z chwilą, gdy lotnictwo radzieckie ponownie dowiodło swej klasy, trafiając kilkakrotnie bombami różnego kalibru ciężki korałowiec „Prinz Eugen” w dniu 23 października 1944 na południowy zachód od Ozylii. Poważnie uszkodzony „Prinz Eugen” z trudem odholowany został na remont do Gdyni.

Jesień roku 1944 przyniosła Armii i Flocie Radzieckiej całkowity rewanż za ofiary, położone w obronie wysp Zatoki Ryskiej latem 1941 roku.

JERZY PERTEK

Na scenach Wybrzeża

Wywiad z dyr. Iwo Gallem



Dyrektor Iwo Gall

Zanim przyjdzie nam powiedzieć słów kilka o organizacji przejętych ostatnio na budżet państwowy teatrów Wybrzeża, warto wspomnieć o pewnym charakterystycznym szczególe, nieznanym dla ogółu publiczności z głębi kraju, a zbyt dobrze, niestety znanym artystom, dyrektorom teatrów i zespołom objazdowych. Chodzi tu o specyficzny charakter publiczności. Ludność Wybrzeża, składa się dziś w przeważającej części z elementów napływowych, — a zatem tworzy zbiorowisko ludzi o różnej mentalności, żyjącej w różnych klimatach kulturalnych. Przed dyrektorami teatrów, którzy kładli podwaliny pod przybytki sztuki teatralnej na Wybrzeżu, stało trudne acz ambitne zadanie: wychowania sobie publiczności. Jedną z pionerek tego dzieła na tym terenie była Halacińska, ambitna i pracowita reżyserka, dyrektorka i administratorka w jednej osobie. Warunki w jakich pracował jej teatr („Komedia“ w Gdyni) w sezonie 1945/46, były zupełnie nie do pozazdroszczenia. Trudno było zaiste myśleć o „wychowaniu sobie publiczności“ w czasie, kiedy temperatura na widowni wynosiła niewiele ponad zero stopni Celsjusza (brak dostatecznych przydziałów na węgiel i funduszy na remont) a publiczność wychodziła z teatru, zziębnięta i skostniała.

Początek kadencji dyrektora Iwo Galla na Wybrzeżu, wnosi ze sobą nowe życie dla teatrów na Wybrzeżu. Wprawdzie budynek teatru gdynińskiego (zwany do niedawna przez stałych mieszkańców „stodołą“), nie mógł zmienić swego niereprezentacyjnego wyglądu, ale wiadomo, że fasada nigdy nie może stanowić o wartości samego teatru. Przyszedł nowy gospodarz, przyszli nowi artyści, dekoratorzy, reżyserzy, — przyszły wreszcie i subsydia, bez których — co tu dużo gadać — ci wszyscy ludzie wiele nie mogliby zdziałać. I oto oczom kapryśnej, niezgłębionej dotąd publiczności Wybrzeża, Iwo Gall ukazał mistrzowsko inscenizowane sztuki, jak „Homer i Orchidea“ Gaycego „Jak wam się podoba“ Szekspira (I nagroda na Festiwalu Szekspirowskim w 1947 r. za najlepszą inscenizację), „Balladyna“ Słowackiego, „Wesele“ Wyspiańskiego i „Pan Inspektor przyszedł“ — Priestley'a. Przyszły i inne sztuki mniej lub więcej gorąco przyjęte przez publiczność i krytyków. I choć tu i ówdzie posypały się słowa powątpiewania, czy dyr. Gall aby nie za bardzo chce nas, ludzi Wybrzeża, uszczęśliwić swoją oryginalnością inscenizacji, czy nie za bardzo pozwala, sobie na eksperymenty, — jedno było pewne: tu, na Wybrzeżu, gdzie publiczność złożona z ludzi pracy, a pochodząca z różnych części kraju, musi dopiero nadać pewien zdecydowany charakter swemu obliczu, potrzebny był człowiek tej miary, co dyr. Iwo Gall. „Teren Wybrzeża — powiedział dyr. Gall w czasie inauguracji nowego sezonu — stanowi dla nas wdzięczne pole do pracy, gdyż zamieszkuje go publiczność wrażliwa, chłonna i spragniona dobrej sztuki. Fakt, że rzuciliśmy podwaliny pod teatr na Wybrzeżu, napelnia nas nie tylko słuszną dumą, ale również wielkim poczuciem odpowiedzialności, gdyż nieświadomionemu nie wolno uczyć źle. Dla szerokich mas sztuka powinna być jak najlepsza“.

W związku z inauguracją sezonu 1948/49, którego otwarciu nastąpi w bież. miesiącu, zwróciliśmy się do dyr. Galla, aby podzielił się z czytelnikami swymi uwagami.

— Państwowy Teatr „Wybrzeże“ obejmuje obecnie trzy sceny: w Gdyni, Sopocie i

Wrzeszczu, przy czym każda z nich będzie miała swój odrębny charakter artystyczny. W Gdyni zamierzamy dawać repertuar klasyczny, z uwzględnieniem sztuk współczesnych ensemble'owych, w Sopocie — współczesny repertuar społeczny (dramaty i komedie), w Gdańsku (z siedzibą we Wrzeszczu) — repertuar dramatyczno-muzyczny. Zaangażowaliśmy dużo nowych sił z głębi kraju. W teatrach naszych na otwarcie sezonu ukazały się następujące sztuki: „Wiśniowy sad“ Czechowa (Gdynia), „Klub kawalerów“ Bałuckiego, jako komedia muzyczna (Sopot) i „Strzały na ulicy Długiej“ Świerczyńskiej (Wrzeszcz). Dalszy repertuar nie jest jeszcze definitywnie ustalony, w każdym razie w doborze sztuk będziemy kierować się dotychczas nabytym na Wybrzeżu doświadczeniem.

A doświadczenia te mówią, że największym wzięciem cieszą się u nas sztuki widowiskowe — wtedy jest prawdziwe zatrzęsienie — i sztuki b. wesole, jak np. „Ludzie są ludźmi“. Co za satysfakcja, jak się obserwuje tłumy robotników stoczni, instytucji portowych, ludzi zrzeszonych w związkach zawodowych, którzy wykupują całe przedstawienia i tak żywo reagują na problemy danej sztuki. Ileż entuzjazmu widziałem w oczach ludzi pracy w czasie przedstawień „Wesela“.

— Jeszcze w czasie okupacji — ciągnie dalej dyr. Gall — planowałem w moim podziemnym studio stworzenie Nowego Teatru Społecznego, który dałoby nowe kolosalne możliwości nie tylko inscenizacyjne, ale przede wszystkim pozwoliłby aktorom, występującym na scenie, odbierać bezpośrednio wrażenia od widza. Byłaby to scena dramatyczno-akustyczna, w której zastosowanie miałyby przeróżne wynalazki. Mógłbym na przykład wprowadzić na scenę od razu tysiąc statystów, wchodzących nie pojedynczo, ani grupami. Byłby to teatr z betonu i drzewa, teatr bez kurtyny i ram, gdzie publiczność miałaby pełnię złudzenia, że bierze sama udział w monumentalnym widowisku. Chodzi o zdobycie nowych form i pokazanie, jak może wyglądać inscenizacja właśnie w tych warunkach. Czy prędko zrealizuję te zamierzenia? — Sądzę, że już w niedługim czasie...

Na razie musimy rzetelnie pracować nad naszymi trzema scenami w bież. sezonie. Zakładamy również studio dramatyczne w Gdańsku, gdzie kształcić się będą adepci scen, opery i chóru. Sądzę, że uda mi się pozyskać znanych profesorów na stanowiska wykładowców.

Zadajemy jeszcze jedno pytanie dyrektorowi Gallowi: czy przewidziana jest w repertuarze teatrów Wybrzeża jakaś sztuka marynistyczna.

— Na razie nie mogę o tym nic powiedzieć, bowiem z nowych sztuk o tej tematyce nie ma nic specjalnie interesującego, a ze starych myślałem w swoim czasie o „Mariuszu“ Marcel Pagnola. Zobaczymy zresztą, weźmiemy to pod uwagę przy doborze repertuaru. —

Życzymy dyr. Gallowi, aby wraz ze swoim zespołem odniósł w bieżącym sezonie dalsze sukcesy artystyczne.

JÓZEF BALCERAK



Nakładem Zarządu Głównego Ligi Morskiej została wydana broszura pióra Jerzego Bogusza pt. „Na Nowej Drodze — Morze w Służbie Narodu”. Jak sam tytuł wskazuje, treścią książki jest nowa droga, po której kroczyć powinna Liga Morska w nowej rzeczywistości. Równie wymownym jest podtytuł. Pamięamy jeszcze dobrze hasło „cały naród w służbie morza”. Hasło to było nie tylko niesłuszne, ale wręcz fałszywe. Nie naród bowiem ma służyć morzu, lecz morze, opanowane przez człowieka i dostosowane do potrzeb gospodarki narodowej, ma być źródłem bogactwa narodowego. Nie należy chyba tłumaczyć, że mówiąc o morzu, mamy na myśli nie wodę morską, lecz potężną flotę, wybrzeże, porty, innymi słowy wszystko to, co związane jest z gospodarką morską.

Liga Morska, reaktywowana po wojnie, stanęła wobec nowych zadań, które postawiła przed nią Polska Ludowa. Chcąc je realizować należało:

1. Opracować założenia ideologiczne LM, jako instytucji wyższej użyteczności.

2. Przeprowadzić analizę przedwojenną działalności Ligi Morskiej i Kolonialnej i wyciągnąć odpowiednie wnioski na przyszłość.

I w tym miejscu należy stwierdzić, że dopiero autor „Na Nowej Drodze” uczynił to w sposób jasny i zdecydowany.

Po krótkim wstępie, uzasadniającym polskość odzyskanego przez nas Wybrzeża, autor przechodzi do rzeczowej i wyczerpującej analizy przedwojenną działalność LM i K.

Rozdziałowi temu, wychodząc z założenia, że tylko należyte zrozumienie błędów przeszłości pozwala na ich uniknięcie w przyszłości, autor poświęca sporo miejsca. Ograniczając się jedynie do wniosków, J. Bogusz cytuje przedwojennych działaczy LM i K, dając w ten sposób możliwość czytelnikowi samemu wyrobić sobie pogląd na przeszłość tej organizacji.

Jednym z zasadniczych błędów w pracy LM i K były aspiracje kolonialne. Przyjrzyjmy się jaki był stosunek do tej sprawy Władz Naczelnych Ligi.

W roku 1936 prezes Zarządu Głównego LM i K — Kozuchowski, stosunek ten określa w następującej wypowiedzi: „Zagadnienie kolonialne staje się jednym z naczelnych zadań programowych Ligi”.

Jak uzasadniono potrzebę kolonii?

P. o. prezesa Z. Gł. LM i K gen. Kwaśniewski w wywiadzie, umieszczonym w 2 numerze „Morza” z lutego 1937 r. stwierdza, że trudności gospodarcze i bezrobocie spowodowane są brakiem surowców i przeludnieniem wsi. Generał narzeka na zbyt słabą emigrację, która między innymi niedostatecznie odciąża ludność wiejską. Na pytanie „czy problem przeludnienia można by całkowicie rozwiązać tylko drogą posiadania przez Polskę własnych zewnętrznych terenów kolonialnych”, generał odpowiada: „Tak. Do własnych kolonii moglibyśmy wysłać własnych ludzi a więc...” i tu generał wylicza specjalistów, chłopów i robotników.

Podobne poglądy były lansowane w wielu artykułach w „Morzu”.

Autor tłumaczy właściwy sens tych wypowiedzi i źródło ich pochodzenia. LM i K była tubą sanacyjnej ideologii, a sanacja, pisze autor, „reprezentująca interesy kapitalistów i obszarników nie chciała dopuścić do tego, aby chłop domagał się energicznie przeprowadzenia reformy rolnej, a robotnik unarodowienia przemysłu. Wyszukiwanie hasła emigracji i kolonii miało odwrócić uwagę społeczeństwa od tych istotnych i radykalnych rozwiązań”.

Ale nie tylko na tym polega zasadniczy błąd tej fałszywej koncepcji.

JERZY BOGUSZ

NA NOWEJ DRODZE „MORZE W SŁUŻBIE NARODU”

Wydawictwo Zarządu Głównego Ligi Morskiej
Warszawa, ul. Widok 10 - 1948

„Wysuwanie przez nas w owym czasie — pisze autor — żądań kolonialnych wprzęgnęło Polskę w rydwan polityki imperialistycznej państw faszystowskich”.

W numerze 12 „Morza” z roku 1937, czytamy: „Walka o kolonie trwa w całej pełni. Włochy podbiwszy Abisynię przystąpiły od razu do intensywnej eksploatacji... Japonia dawną swoją metodą zdobywa sobie zbrojną ręką nowe tereny na Dalekim Wschodzie, Niemcy prowadzą silną akcję na rzecz odzyskania swoich dawnych kolonii w Afryce. Polska należąca do krajów „głodnych” pod względem surowcowym... domaga się również zmiany tego anormalnego stanu rzeczy”. A więc, pisze J. Bogusz, „postawiono nas w rzędzie państw, które wywołały drugą wojnę światową, które były sprawcą wszystkich nieszczęść i tragedii, jakie naród polski przeżył w ciągu sześciu lat okupacji”.

Celem zilustrowania stosunku ówczesnego rządu i kierownictwa Ligi Morskiej i Kolonialnej do hitlerowskich Niemiec, autor cytuje oświadczenie z Nr 3 „Morza i Kolonii” z roku 1939, w którym czytamy:

„Niemcy — oświadczył Kanclerz Hitler — nie mają wobec Anglii i Francji żadnych żądań terytorialnych poza żądaniem zwrotu kolonii. Żądanie to miałyby być uspokojone na drodze polubownego rozstrzygnięcia. Niemcy chcą kolonii bez wojny”. Komentarze zbyteczne, a oto wniosek autora:

„Sanacyjne kierownictwo Ligi pomaga Hitlerowi w jego zaborczej i imperialistycznej polityce, usiłuje odwrócić uwagę społeczeństwa polskiego od bezpośredniego zagrożenia przez hitleryzm”

Taką była „góra”.

Należy się zastrzec, i to bardzo wyraźnie, pisze J. Bogusz, że wśród szerokiego mas członkowskich mamy dowody zdrowych i uzasadnionych odruchów, świadczących o tym, że polityka, którą prowadziła „góra”, nie znajdowała u nich poparcia. Przytaczając dane cyfrowe, które ilustrują, że dział kolonialny pochłaniał dziesięciokrotnie większą sumę aniżeli dział morski (stosunek cyfr 281.250:30 tys.), autor stwierdza:

„1. Działalność Ligi Morskiej i Kolonialnej, oraz propaganda jej ideologii miała odwrócić uwagę społeczeństwa od podstawowych zagadnień społecznych i gospodarczych.

2. Nie wysuwała Liga, bo nie wysuwała sanacja, istotnych zagadnień morskich, które mogły się przyczynić do wzmocnienia Państwa Polskiego.

Nie zmienia tego obrazu fakt wielkiego wysiłku, który naród polski, robotnik i inżynier włożyli w odbudowę Gdyni”.

W drugiej części swojej pracy Jerzy Bogusz omawia aktualne i zasadnicze założenia polityki morskiej Polskiej Ludowej i na tym tle w sposób jasny i zdecydowany formułuje cele i zadania Ligi Morskiej, jako instytucji wyższej użyteczności społecznej. W rozdziale „Nasze cele” czytamy:

„Członkowie nowej, demokratycznej, odrodzonej Ligi Morskiej postawili sobie za zadanie pomóc w umocnieniu i rozbudowie naszego szerokiego wybrzeża, portów i żeglugi. Chcemy, aby nasze morze służyło sprawie pokoju, aby wzmocniło siły Polski Ludowej, siły pokoju i postępu”.

Przechodząc do zadań Ligi Morskiej, autor stwierdza:

„Liga Morska jako organizacja społeczna, nie bierze udziału bezpośredniego w produkcji materialnej, nie prowadzi wielkich przedsiębiorstw, nie prowadzi odbudowy portów, ani rozbudowy żeglugi. Jej zadaniem jest, ogólnie określając, mobilizacja opinii publicznej, wysiłku społecznego i społecznych środków materialnych dla realizacji wielkiego planu morskiego Polskiej Ludowej”.

Uzyskanie 500 km Wybrzeża stało się możliwe dzięki przyjaźni i sojuszowi z ZSRR, „toteż jednym z zadań Ligi jest przyczynienie się do dalszego pogłębienia przyjaźni z narodami Związku Radzieckiego i państwami demokracji ludowych”.

Dalej czytamy: „Liga Morska jest organizacją, która winna się przyczynić do uświadomienia społeczeństwa o istocie polityki imperializmu, winna w szczególności demaskować imperializm amerykański i angielski na przykładach ich barbarzyńskiej polityki kolonialnej”.

Historia i rozwój Ligi Morskiej i Kolonialnej dostatecznie umotywowują konieczność prowadzenia takiej akcji wśród szerokiego rzesz naszych członków. „Jednym z podstawowych zadań Ligi, — pisze dalej J. Bogusz — jest przyczynienie się do pogłębienia szerokiego zrozumienia programu demokracji ludowej, zapoznanie społeczeństwa z planem gospodarczym, w szczególności zaś z planem morskim i mobilizowanie do jego wykonania”.

Ponieważ nasze osiągnięcia na odcinku realizacji planu morskiego stały się możliwe dzięki konsolidacji społeczeństwa polskiego w walce z rodzimą i zagraniczną reakcją, to „podstawowym elementem dalszego pogłębienia tej konsolidacji, jest zjednoczenie przodującej w narodzie klasy robotniczej, powstanie jednej partii robotniczej”.

Odpowiadając tym wszystkim, którzy usiłują zamazywać istotne zadania Ligi pustymi frazesami „o służbie morzu”, względnie o jakiejś oderwanej „ideologii morskiej”, autor stwierdza: „Musimy wychować ligowca w głębokim zrozumieniu demokracji ludowej, ducha demokracji i postępu, naszej rzeczywistości i nie możemy dopuścić do wypaczenia tego wychowania przez puste frazesy, wiszące w próżni poza czasem i przestrzenią. Liga Morska jest organicznie związana z życiem narodu, z demokracją ludową, z naszą rzeczywistością społeczną, jak morze jest organicznie związane z zapleczem i lądem”.

Nie używając superlatywów należy stwierdzić, że z chwilą ukazania się tej skromnej broszury, członkowie Ligi Morskiej, mogą nie tylko wyrobić w sobie zdrowy pogląd na smutną przeszłość LM i K, ale mają jasno wytyczoną drogę, po której będzie kroczyć odrodzona Liga Morska. Ta skromna broszura powinna się znaleźć u każdego ligowca, który pretenduje do miana świadomego członka tej masowej i pozytywnej organizacji.

ROMAN GLAUBERMAN

Wśród książek i czasopism

„PRZEGLĄD MORSKI“

NR 7 (132)

Kwartalnik Marynarki Wojennej „Przegląd Morski posiada już wyrobioną opinię nie tylko najlepszego czasopisma morskigo w Polsce, lecz także jednego z najlepiej redagowanych tego rodzaju pism w Europie.

Na szczególne uznanie zasługuje doskonały dobór tematów, wspaniałe opracowanie graficzne i bardzo staranne wydanie. Ambicje Redakcji i Wydawnictwa w tym kierunku godne są najwyższej pochwały.

Ostatni numer „Przeglądu Morskiego”, jaki niedawno pojawił się na półkach księgarskich, wydany jest na wysokogatunkowym papierze z w pięknej szacie ilustracyjnej. Numer zawiera szereg wartościowych prac z zakresu publicystyki wojenno-morskiej, którymi powinni zainteresować się nie tylko oficerowie Mar. Woj. i ludzie związani z morzem, lecz także szerokie rzesze czytelników w głębi kraju. „Przegląd Morski” spełnia bowiem rolę nie tylko organu ściśle fachowego, przeznaczonego dla wąskiego grona specjalistów, lecz także doskonałego popularyzatora spraw morskich i wojenno-morskich wśród szerokich warstw naszego społeczeństwa.

Czołowe miejsce wśród prac zamieszczonych na łamach ostatniego numeru, zajmuje artykuł kmdr. ppor. B. Wielowiejskiego o powrocie do kraju O. R. P. „Iskra” — szkolnego żaglowca Polskiej Mar. Woj., który podczas minionej wojny przebywał na obczyźnie, pełniąc w Gibraltarze rolę pływającej bazy dla załóg ścigaczy brytyjskich.

Dalszą pracą jest obszerny i ciekawy artykuł por. mar. J. Wójcickiego, poświęcony twórcom floty rosyjskiej — Piotrowi Aleksiejewiczowi Romanowowi, bardziej znanemu w historii, jako car Piotr I, z przydomkiem Wielki.

Bohaterskie zmagania flotylli Marynarki Radzieckiej i ich bezprzykładne zwycięstwa nad zjednoczonymi siłami państw „osi”, przedstawia dalszy ciąg doskonałej książki admirała floty radzieckiej I. S. Isakowa, pt. „Marynarka Wojenna ZSRR w Wojnie Ojczyźnianej”, w tłumaczeniu Dowódcy Polskiej Mar. Woj. — kontradmirała W. Steyera.

Następną pracą, zamieszczoną na łamach omawianego numeru jest obszerny artykuł znanego publicysty wojenno-morskigo — kmdr. St. Mieszkowskiego — o rozwoju artylerii morskiej (cz. I). Artykuł napisany jest ciekawie i stanowi dużą pomoc w dziedzinie szkolenia przyszłych oficerów Mar. Woj.

Z innych artykułów wymienić należy „Porównanie napędów parowego i motorowego w odniesieniu do okrętów wojennych” inż. J. Morze, oraz „Radiosystemy nawigacyjne” kmdr. ppor. Z. Kowalskiego.

„Zestawienie flot świata” (krążowniki lekkie) w oprac. M. Steifera, bogaty „Przegląd Prasy”, „Kronika”, „Wiadomości Lotnicze” oraz „Bibliografia” — zamykają treść bogato ilustrowanego numeru, którego jedynym mankamentem jest dość słaba (tym razem) korekta.

Tym, którzy nie mieli możliwości zapoznania się z wyżej omawianym czasopismem, warto przypomnieć, że ukazuje się ono kwartalnie i wychodzi w formie książkowej. Cena egzemplarza w prenumeracie rocznej — 250 zł. — Redakcja i Administracja mieści się w Gdyni, przy ul. Waszyngtóna 44.

INŻ. JAN ŻONGOŁOWICZ

„Wolne narody”

NR 5

Póździernikowy numer „Wolnych Narodów” może jedynie potwierdzić dobrą opinię, jaką pismo to już zdołało sobie wyrobić u licznych, nawet wybrednych czytelników. Zarówno opracowanie graficzne jak i treść bogato ilustrowana zdjęciami, stoi na wysokim poziomie, tworząc miłą i interesującą całość. Niczem w kalejdoskopie oglądamy w tym miesięczniku życie i pracę narodów słowiańskich i demokracji ludowej.

Ostatni numer przynosi szereg ciekawych artykułów i zdjęć. Fotografia rzeźby wybitnego radzieckiego rzeźbiarza L. Szadra, przedstawiająca „Wyzwolony Wschód”, usymbolizowany w posągu kobiety i artykuł wstępny St. R. Dobrowolskiego na temat wymiany kulturalnej polsko-radzieckiej, otwierają numer. Na dalszych stronach znajdujemy szereg dobrych, interesujących zdjęć ilustrujących aktualia z całego świata. Dłuższy artykuł poświęcony został Andrzejowi Zdanowowi, w związku ze zgonem tego zasłużonego bojownika o socjalizm. Dwie następne strony zajmuje bogato ilustrowany fotoreportaż z Czechosłowacji, zapoznający nas z pięknymi strojami ludowymi bratniego narodu. Leon Bukowiecki daje następnie recenzję o nowym, doskonałym filmie radzieckim „Harry Smith odkrywa Amerykę”, ilustrowaną dwoma zdjęciami z tego filmu.

Strony rozkładowe poświęcone są Bułgarii. Krótki reportaż i liczne dobre zdjęcia obrazują wiernie życie wsi i pracę Nowej

Bułgarii. Następne dwie strony stanowią dział kulturalny, w którym obok artykułu o Teatrze Kukielkowym Obrazcowa (wkrótce zawita do Polski) znajdujemy interesujące wspomnienia o pobycie Stefana Jaracza w Moskwie i wyjątki z odczytu znakomitego publicysty radzieckiego I. Ehrenburga o „Powołaniu pisarza”. Ostatnie strony pisma przynoszą tym razem wiele bardzo dobrych i interesujących zdjęć ilustrujących ostatnie wydarzenia polityczne, kulturalne i sportowe całego świata. Z żalem przewraca się ostatnią stronę tego tak wzorowo prowadzonego miesięcznika, mogącego służyć innym naszym pismom ilustrowanym jako przykład.

„Wolne Narody” sądząc po dotychczasowych, w pełni udanych numerach, z całą pewnością sprostażą zadaniu do jakiego zostały powołane, a mianowicie zadaniu popularyzacji wszelkich form współpracy narodów demokracji ludowej i informowania o ich życiu i pracy.

JÓZEF WÓJCICKI

Skrzynka pocztowa

T. Kowalski, Wieża, pow. Góra Śląska. Numery te kosztują zł 310.—, Życzymy powodzenia w prowadzeniu modelarni. Napiszcie o wynikach.

J. Czaczkowski, Rawa Maz. Przepisy wystaliśmy, grę musicie zrobić sami, lub możecie ją zakupić po przesłaniu 600.— złotych na adres: inż. J. Gembarski, Gdynia, ul. Świętojańska 46.

J. Chrościcki, Poznań. Podajemy Wam skład floty wojennej Australii: 4 krążowniki — największy z nich „Australia” wypiera 10 000 ton i uzbrojony jest w 6 dział 203 mm, 8 — 102 mm, 19 NKM-ów, wyrzutnie pocisków raketowych, szybkość 31,5 węzła. Trzy pozostałe to „Hobart” — 7 105 ton, „Shropshire” — 9 830 ton i „Adelaide” — 5 100 ton. Ich artyleria główna składa się z dział 152 mm i 203 mm („Shropshire”). 10 niszczycieli, w tym 2 w budowie. Będą one najnowocześniejszymi jednostkami floty australijskiej. Oto ich dane: Wyporność 2 315 ton, szybkość 34 węzły, uzbrojenie 5 dział 114 mm, 8 — 40 mm plotn., 8 wyrzutni torped 533,4 mm. Poza tym flota australijska posiada 12 fregat, budowanych również w czasie wojny, 2 patrolowce i cały szereg jednostek pomocniczych. Jest ona częścią składową floty brytyjskiej, podobnie jak np. flota kanadyjska.

J. Szablowski, Łódź. Grę wystaliśmy. Numer 4 „MMP” można nabyć w Centr. Kolportażu, W-wa. Marynarka wojenna Stanów Zjednoczonych A. P. umieszcza przed nazwą okrętu skrót USS (United States Ship — Okręt Stanów Zjednocz. AP.), natomiast marynarka francuska podaje rodzaj okrętu i jego nazwę bez specjalnych skrótów np. contretorpilleur „Albatros” (niszczyciel „Albatros”). Jedynie przy jednostkach ogólnie znanych podaje samą nazwę.

J. Hlebowicz, Kielce. Fotografie zatrzymujemy do ewentualnego wykorzystania.

S. Samosiej, Gliwice. Radzimy zwrócić się bezpośrednio do dyrekcji PCWM, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.

W. Krzymowski, Łódź. Odpowiednikiem polskiego ORP jest w marynar-

ce brytyjskiej skrót HMS (His Majesty Ship — Okręt Jego Królewskiej Mości), a w amerykańskiej USS (United States Ship — Okręt Stanów Zjedn. AP.). — Podajemy składy flot wojennych, o które pytacie.

Kanada. Flota kanadyjska jest częścią składową floty brytyjskiej. Posiada ona w swym składzie 2 lotniskowce floty „Magnificent” i „Warrior”, 2 krążowniki „Ontario” i „Uganda” po 8 000 ton, 13 niszczycieli, 18 fregat, 11 trałowców floty, oraz szereg jednostek pomocniczych.

Meksyk. Flota wojenna tego państwa jest bardzo mała. Największymi jednostkami są w niej 4 patrolowce: „Durango”, „Guanajuato”, „Queretaro” i „Potosi”. Pierwszy z nich wypiera 1 600 ton, uzbrojony jest w 2 działa 102 mm, 4 — 25 mm plotn., sprzężone po dwa, 8 — 13 mm plotn., szybkość 19 węzłów. Trzy pozostałe wypierają po 1 300 ton i posiadają trochę odmienne uzbrojenie, a mianowicie: 3 działa 102 mm, 4 — 25 mm plotn. sprzężone po 2 oraz 8 — 13 mm plotn. Poza tymi jednostkami w skład floty wchodzi 15 patrolowców i kilka mniejszych jednostek pomocniczych.

Nikaragua, Honduras i Haiti posiadają jedynie po kilka małych jednostek, zakupionych z marynarki brytyjskiej, lub amerykańskiej.

Argentyna. Posiada w składzie swej floty 2 stare, z 1911 r. pancerniki „Rivadavia” i „Moreno”, wypierające ok. 30 000 ton każdy. Uzbrojenie ich składa się z: 12 dział 305 mm, 12 — 152 mm, 4 — 82 mm plotn. 4 — 40 mm plotn., 2 NKM-ów. Wśród 3 krążowników najnowszy jest „La Argentina”, zbudowany w 1937 r. Uzbrojenie jego składa się z 9 dział 15a mm, 4 — 102 mm plotn., 8 — 40 mm plotn., wyrzutni pocisków raketowych, oraz 6 wyrzutni torped po 3 — 533,4 mm. Do obrony wybrzeża przeznaczone dwa stare krążowniki, budowane jeszcze w 1897 roku. Poza tym Argentyna posiada 15 niszczycieli, 3 okręty podwodne, szereg patrolowców, trałowców i innych jednostek pomocniczych.

UWAGA! W numerze 9 naszego czasopisma w artykule Janusza Stępowskiego „Morze w naszej tradycji” — podpis pod kliszą na str. 12 winien brzmieć: „Dawna łódź słowiańska wykopana w okolicach Brzeźna”.

Zgodnie z naszymi zapowiedziami, w numerze 12 miesięcznika

„MORZE-MARYNARZ POLSKI”

podamy warunki

Wielkiego Konkursu Morskiego

PRZEWIDZIANO SZEREG NAGRÓD — SZCZEGÓŁY W NASTĘPNYCH NUMERACH

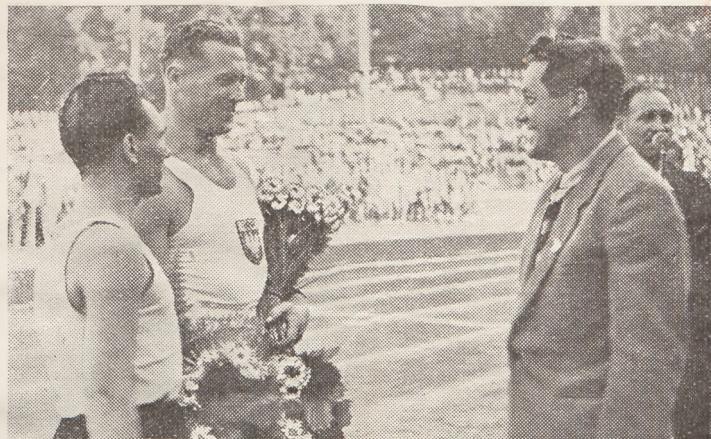
Pozycja Wybrzeża w sporcie polskim

Rozpoczynając kolumnę sportową, postaramy się zorientować naszych Czytelników w osiągnięciach sportowych Wybrzeża, a co za tym idzie z jego rolą w sporcie ogólnokrajowym.

Wybrzeże jest bodajże najmłodszym terenem sportowym i nie ma tak wielkich tradycji sportowych, jakimi szczycą się inne okręgi np. krakowski czy śląski. Tym większe są więc zasługi sportowców Wybrzeża i ich osiągnięcia, dzięki którym ten niewielki i nowy okręg zdołał w ciągu bardzo krótkiego czasu wysunąć się na czoło życia sportowego Polski. Trzy lata wytrwałej pracy dźwignęły z ruin nie tylko porty Wybrzeża, ale także stadiony, hale i baseny, na których ćwiczyły tysiączne rzesze sportowców, przeważnie młodzieży. Sumienna praca nad sobą, solidne treningi i ambicje sportowców Wybrzeża, dały dobre wyniki.

Z ostatnich pozycji, sport Wybrzeża wysunął się w ciągu trzech lat na pierwsze miejsce i to nie tylko w zdobywaniu lepszych wyników ale i w masowości. Drogę do czołówki sportowej Polski uitorowali Wybrzeżu jego bokserzy, zyskując nazwę „bombardierów”. Reprezentacje pięściarskie Wybrzeża były niejednokrotnie i to wysoko

najsilniejsze okręgi Polski, dając do reprezentacji państwowej często 50% drużyny. W ostatnich drużynowych mistrzostwach Polski gdyński MKS zdobył po wyrównanej walce wicemistrzostwo Polski, a reprezentanci Wybrzeża



Wojewoda gdański inż. Zralek wręcza Antkiewiczowi i Łomowskiemu wiązanek kwiatów w uznaniu ich sukcesów na Olimpiadzie

Antkiewicz i Chychła zostali mistrzami Polski. Oba ci bokserzy wchodzili w skład olimpijskiej reprezentacji Polski, wykazując doskonałą formę. Antkiewicz zdobył w kategorii piórkowej jedyny medal olimpijski dla naszych barw.

Drugą dyscypliną sportową,

w której Wybrzeże przoduje jest lekkoatletyka. Zdobywszy dwukrotnie zimowe mistrzostwo Polski i Ziem Odzyskanych, reprezentacja lekkoatletyczna Wybrzeża wysunęła się na czoło okręgów, posiadających znacznie większe doświadczenia. Reprezentanci Wybrzeża — Łomowski, Kielas, Mach, Korban i inni zdobywają pierwsze miejsca na

mistrzostwach Polski. Łomowski bije w dysku rekord Polski. Jest to pierwszy rekord po wojnie. Na Olimpiadzie zdobywa on 4, punktowane miejsce w rzucie kulą, będąc pierwszym spośród Europejczyków.

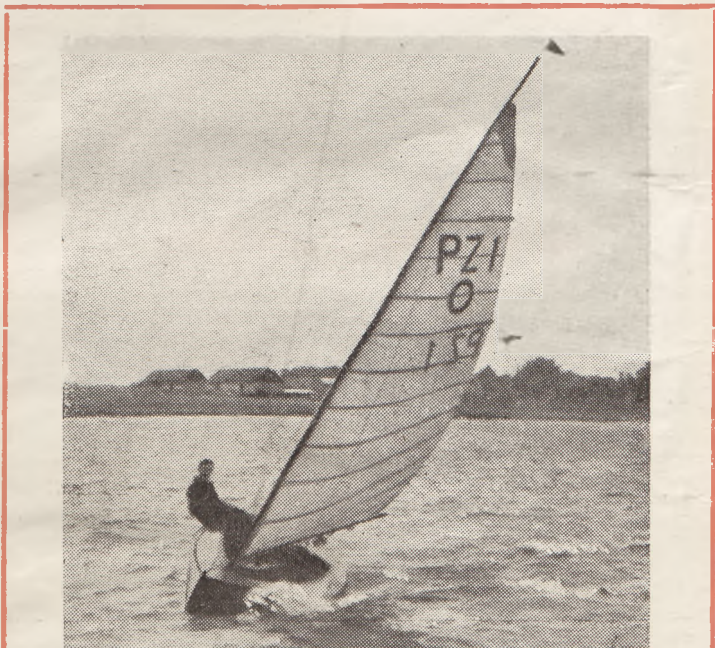
Również pływacy Wybrzeża legitymują się szeregiem sukcesów indywidualnych. Marchlewski i Budziszówna zdobywają tytuły mistrzów Polski, a szereg innych młodych pływaków osiąga również wiele dobrych wyników.

Szczególne znaczenie posiadają ostatnie sukcesy piłkarskich drużyn Wybrzeża, przede wszystkim Lechia, która już dziś jest murowanym kandydatem do I Ligi. Zdobywszy 1 miejsce w swej grupie w walkach eliminacyjnych, Lechia i obecnie prowadzi w rozgrywkach o wejście do Klasy Państwowej wygrywając wszystkie swe mecze i bijąc wysoko tak silne drużyny jak Skrę i Szombierki. Posiadanie przedstawiciela w Lidze znacznie podniesie popularność piłki nożnej, która już dziś obok boksu staje się silną pozycją Wybrzeża.

W pozostałych gałęziach sportu Wybrzeże posiada również silne punkty, a są nimi koszykarze, tenisiści i ciężkoatleci, jak np. mistrz i rekordzista Polski w podnoszeniu ciężarów — Dejnowiec.

Ten pobieżny przegląd osiągnięć sportowych Wybrzeża określa wyraźnie przodującą rolę tego młodego ośrodka w sporcie polskim. Dalsza wytrwała praca nad sobą przyniesie sportowcom Wybrzeża na pewno jeszcze większe sukcesy i mamy nadzieję, że o zwycięstwach sportowców Wybrzeża nieraz będziemy mogli donieść Czytelnikom naszej kolumny.

JÓZEF WÓJCICKI



REGATY JACHTOWE O MISTRZOSTWO POLSKI

Na jeziorze Kiekrz pod Poznaniem odbyły się mistrzostwa jachtowe Polski w klasie „O”. Mistrzostwa zostały zorganizowane z okazji 15-lecia Jacht-Klubu Wielkopolski. Klub ten położył wiele zasług w popularyzacji sportu jachtowego na obszarze Wielkopolski i innych dzielnic, organizując wiele imprez na skalę ogólnopolską.

W regatach o mistrzostwo Polski tytuł jachtowego mistrza Polski w klasie „O” zdobył Zygmunt Koszyca (na zdjęciu) z JKW osiągając 22 pkt. przed Adamem Siłskim z MKS Gniezno 18 pkt.



Podmorskie pola naftowe

Przeprowadzone kilka lat temu przez radzieckich specjalistów i inżynierów badania geologiczne, wykryły wielkie pokłady ropy naftowej na dnie Morza Kaspijskiego. Doświadczenia próbne nad wydobyciem ropy z dna morza dały wspaniałe wyniki. Obecnie w zjednoczeniu „Azneft” czynnych jest kilkadziesiąt szybów morskich. Niektóre wieże wiertnicze znajdują się nawet w odległości siedmiu kilometrów od brzegu.



Lądowanie samolotu na dnie morza

Uciążliwego lotu dokonał samolot archangielskiej stacji lotnictwa sanitarnego nad wybrzeżem Morza Białego. Trzeba było przewieźć do Archangielska ciężko chorą żonę kierownika latarni morskiej. Samolot musiał lądować na obnażonym podczas odpływu dnie morskim. Lekarz i pilot mieli do dyspozycji tylko jedną godzinę, po której improwizowane lotnisko znowu zostało zalane wodą. Zaledwie chorą ulokowano w samolocie gdy rozpoczął się przypływ. Pilot wzniósł się w powietrze, gdy fale zaczynały już zalewać miejsce, z którego on startował.



Wychowanie, ale jakie?

Są w życiu towarzyskim i nie towarzyskim, pewnie zwyczajnie które są nie tylko grzecznością, ale czasem stają się obowiązkiem i to dość kłopotliwym. W jakże drażliwej sytuacji znajduje się nierzadko ten, kto mnąc bezwiednie w swych rękach blankiet zaproszenia, namyśla się komu należy go wysłać. Czy wypada np. na pokaz racjonalnego gotowania na gazie zaprosić profesora archeologii, a na odczyt o wykopaliskach kucharkę, specjalistkę od zrazów nelsonskich, czy też raczej uczynić to odwrotnie? — Oto jest pytanie nad którym Hamlet z pewnością dłużej by się zastanawiał, niż nad swym słynnym „bić, albo nie bić”.

W równie trudnej sytuacji prawdopodobnie znalazł się niedawno odnośny referent odnośnego wydziału Jacht Klubu Polski, kiedy zastanawiał się nad wielce ważkim problemem: „czy na prasowy pokaz osłgnięć w dziedzinie morskiej wypada zaprosić pismo par excellence morskie, czy też byłoby to shocking, faux pas i w ogóle niefakt w najwyższym stopniu. Męczył się, dręczył, spędzał bezsenne noce, aż wreszcie prawdopodobnie

wpadł na zbawczy pomysł: skoro on sam nie może zdecydować — niech los zdecyduje. Pobiegł na pobliską łączkę zerwał nieco pachnącego kwiecica i systemem „kocha, lubi, szanuje” zrywał płatki, które spadając na ziemię nieuchronnie zbliżyły decyzję. Wypadło — „nie”. Kierując się zrzędzeniem losu, któremu nie chciał się za żadną cenę sprzeciwiać — zaproszenia nie wysłał. Inne redakcje widocznie miały więcej szczęścia, gdyż w niektórych dziennikach zauważyliśmy ślady obecności niektórych dziennikarzy na wspomnianej imprezie.

Oczywiście mocno żałujemy, że nie mogliśmy uczestniczyć w wycieczce zorganizowanej podobno dla dziennikarzy. Poinformowalibyśmy naszych PT. Czytelników o osłgnięciach Jacht Klubu Polski, ale cóż zrobić — kwiatek winien i koniec.

Z drugiej jednak strony doszliśmy do przekonania, że nawet najwyższy poziom wychowania morskiego nie zastąpi... dobrego wychowania w pojęciu ogólnym.

Ale to już jest zupełnie inna historia... (bis)

POSTRACH WIELORYBÓW

Walenty Burmakin może śmiało uchodzić za „postrach wielorybów”, które podobno omijają obecnie wielorybiczny statek „Musson” o kilka mil, nie chcąc się zapoznać z harpunem Burmakina. Długoletnia wprawa i sokoli wzrok pozwala mu trafić wieloryba już z dużej odległości.

Ostatnio Burmakin na pokładzie swego statku brał udział w dalekiej wyprawie na wody Wysp Kurylskich,

szczególnie bogate w wieloryby. Salwy jego armatki harpunowej siały „bladą strach” wśród wielorybich stad.

Trofeum myśliwskie Burmakina w tej wyprawie stanowiło 26 wielorybów, niestety nie mógł on wzorem innych myśliwych przywieźć swej zdobyczy myśliwskiej u pasa. Mimo to zyskał sobie sławę i miano „postrachu wielorybów”.

OKRĘT POWRACA DO ŻYCIA

Do portu odeskiego przyholowano oceaniczny tankowiec „Vaillant Coururier” wydobyty z dna Morza Czarnego.

Podczas wojny statek ten został storpedowany przez Niemców w pobliżu Suchumi i zatonał wraz z ładunkiem, wyrwając się przy tym do góry dnem. Czarnomorscy nurkowie dokonali, wyjątkowo skomplikowanej pracy przy wydobywaniu statku. Pracując na wielkich głębokościach najpierw wyładowali statek, później postavili w normalnej pozycji — na kil i w końcu wydobyli na powierzchnię.

Niemniejsze trudności przedstawiało dostarczenie do portu oceanicznego giganta, pozbawionego zdolności

ŻYDOWSKA AKADEMIA MORSKA

W Tel-Awiewie została utworzona pierwsza żydowska Akademia Morska, która będzie szkoliła oficerów dla wojennej floty państwa Izrael. Akademia będzie współpracowała ze szkołą żeglugi morskiej w Haifie, przygotowującą kadry dla floty handlowej.

„MORZE PAMIRU”

Przed 40 laty w głębokiej dolinie, wśród wysokich grzbietów środkowego Pamiru płynęła burzliwa rzeka Murgab. Nad jej brzegami, u podnóża wysokiej góry, leżała wieś Usoj. Mieszkańcy nie podejrzewali nawet, że dzień 18 lutego 1911 roku będzie ich ostatnim dniem. Nocą olbrzymia góra z hukiem i łoskotem runęła w dolinę rzeki Murgab i zatamowała jej bieg, wskutek czego wieś Usoj zniknęła bez śladu pod olbrzymią masą kamieni.

Gigantyczna tama kamienna wysokości 700 metrów o powierzchni 12 kwadratowych kilometrów przegradziła rzekę. Woda wznosiła się coraz wyżej. Zniknęła nie tylko wieś Usoj, lecz również wieś Sarez, a na ich miejscu powstało jezioro. Nazwano je Sareskim.

Obecnie głębokość tego jeziora wynosi 540 metrów, a długość 80 km. Jezioro Sareskie lud nazywa „Morzem Pamiru”.

2600 kilometrów pod żaglami

Wielkie wyprawy żaglowe członków moskiewskiego, leningradzkiego, kijowskiego, sewastopolskiego i archangielskiego klubów morskich Ochotniczego Towarzystwa Popierania Marynarki Wodnej, zbliżają się ku końcowi.

Od 48 dni znajduje się w drodze żagłówek sportowców sewastopolskich. Morzem Czarnym i Azowskim przez Don i inne magistrale wodne przebyli już oni pod żaglami 1 o wiosłach przeszło 2 000 kilometrów.

Równocześnie z marynarzami Sewastopola startowali marynarze Archangielska. Obecnie żagłówek ich znajduje się w niewielkiej odległości od stolicy. W ciągu jednego i pół miesiąca młodzi marynarze przebyli około 2 100 kilometrów — Północną Dźwiną oraz jej dopływami Suchonją i Szeksnją, a następnie po Morzu Rybińskim i kanale im. Moskwy.

Załoga leningradzka znajduje się w podróży 35 dni. W ciągu tego czasu przebyła ona 1 400 kilometrów po rzece Ładoga, Swir, jeziorze Onega, Morzu Rybińskim i kanale im. Moskwy.

Ogólna długość trasy, przebyta przez kijowian drogą wodną wynosi 1 660 kilometrów. Szczególnie wielkie trudności musieli oni pokonać na Desnie.

poruszano się. Do operacji tej wyznaczono potężne holowniki morskie „Oslabia” i „Ararat”.

Po remoncie statek znów zostanie oddany do użytku.



— Nad czym Pan tak myśli?

— Nad tym, że już najwyższy czas zaprenumerować miesięcznik „Morsze i Marynarz Polski”.

