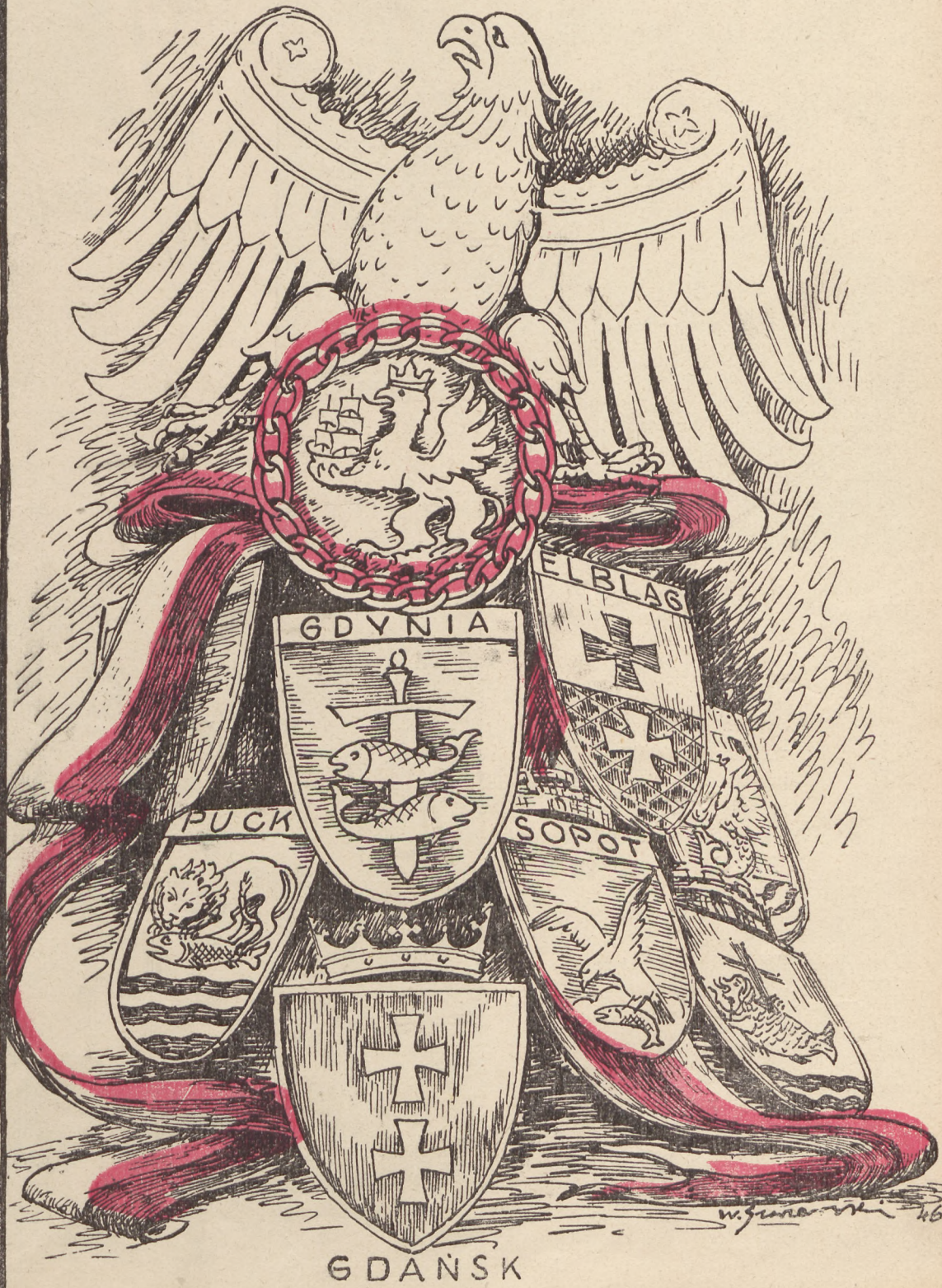


# MORZE

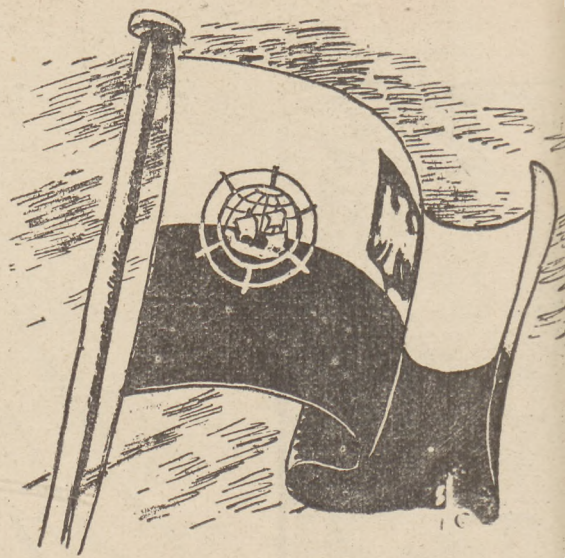


N 1 STYCZEŃ 1947 r.



GDAŃSK

W. G. 46



Sztorm osiągnął najwyższe natężenie. Fale przewalają się przez wysokie rełingi wielkiego żaglowca jakim jest „Dar Pomorza“.

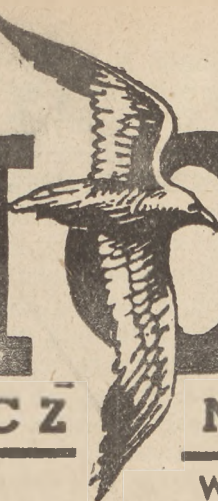


Załogi na żaglowcach muszą bacznie czuwać przy żaglach i takielunku. Praca zespołowa załogi na jednej z rej przy refowaniu żagla.



# MORZE

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ



Nr. 1

Warszawa — Styczeń 1947

Rok XVII

## Z BLOKIEM DO URNY

W dniu 22 listopada zapadła znamienita uchwała Zarządu Głównego Ligi Morskiej i obecnych delegatów okręgów, mocą której Liga Morska postanowiła poprzeć Blok Stronnictw Demokratycznych w obecnych wyborach.

Zgodnie z tą decyzją, rzucimy głosy nasze w dniu 19 stycznia do urn wyborczych na szalę zwycięstwa Bloku Demokratycznego.

Nie będzie przesady w stwierdzeniu, że dzień 19 stycznia 1947 roku przejdzie do historii, jako moment dziejowy. W dniu tym wyborcy zdecydują nie tylko o kandydatach na posłów, ale o losie Polski na bliższą i dalszą przyszłość, rozstrzygną, czy Polska pójdzie po wytkniętej drodze naprzód, czy też stanie na martwym punkcie, a może nawet na rozstajnych drogach. W zrozumieniu doniesłości tego aktu wyborczego, zapadła znamienita decyzja Ligi Morskiej o poparci Bloku Demokratycznego.

Pragnąc, aby nie było żadnych niedomówień, czy nieporozumień w łonie organizacji, postaramy się nasze stanowisko wyjaśnić.

Liga Morska jest organizacją społeczną o wyższej użyteczności publicznej, organizacją bezpartyjną, ale bynajmniej nie apolityczną. Liga ma własny światopogląd morski, własny program morski, politykę morską. Rzecz zrozumiała, że polityki tej nie może prowadzić Liga mimo rządu, a tym bardziej wbrew polityce rządu. Polityka ta jest uzgodniona z czynnikami międzynarodowymi w państwie. Czynniki te reprezentuje Rząd Jedności Narodowej. Współpraca Ligi Morskiej z rządem datuje się nie od dziś, nie od chwili kampanii wyborczej, ale ma już swą tradycję. Liga Morska i Kolonialna prowadziła również politykę morską i kolonialną w ścisłej współpracy z rządem, była jego tubą na zewnątrz. W tej dziedzinie nie zmieniło się nic po za tym, że Liga obecna odrzuciła z programu zadania kolonialne, jako przeciwne duchowi demokratycznemu, walczącemu o wyzwolenie ludów „kolonialnych“ z ucisku imperializmu.

PKWN oraz Rząd Jedności Narodowej okazał Lidze Morskiej wszelką pomoc w realizacji jej celów i zadań, okazał pełne zrozumienie dla jej programu, okazał daleko idącą pomoc, szczególnie w dziedzinie realizacji przygotowania mas społeczeństwa do wychowania w duchu morskim i wyszkolenia młodego narybku pracowników morza.

Stwierdzić należy, że realizacja programu morskiego Rzeczypospolitej w skali światowej odbywa się w oparciu o działalność Ligi Morskiej, o jej politykę morską. Ale z zagadnieniem tym łączy się szereg spraw pochodnych, które również nie są nam cbojętne, i nie mogą być rozdzielone od całości polityki i ustroju w państwie.

Program morski realizuje Liga w oparciu o ustroj demokracyjny, na tak zwanych „zdobyciach demokracji“, pod którymi niesłusznie rozumie się reformy społeczne i gospodarcze, będące raczej wynikiem struktury państwa, niż zdobyczą jakiegokolwiek warstwy. Reformy są bazą i osnową obecnej struktury państwa i jego polityki wewnętrznej, sięgają głęboko we wszystkie dziedziny życia społecznego i w oderwaniu od ustroju byłyby tylko programem, a nie formą współżycia obywateli i kształtem realnym.

Trudno również traktować politykę morską w oderwaniu od polityki zagranicznej. Morze nie tylko rozszerza horyzonty, ale też otwiera okno na świat zewnętrzny, który przestaje być „autarkią“, zabita deskami od zewnątrz, ale powoduje kontakt ze światem zewnętrznym z zamorskim na czele. W dziedzinie polityki zagranicznej, związanej nieodłącznie z problematyką morską jesteśmy zgodni z rządem Jedności Narodowej. Nie są one bowiem li tylko granicami „przestrzennymi“, ale granicami norm rozwoju państwa, przyszłej Polski Morskiej.

Polityki morskiej nie można więc traktować w oderwaniu od kwestii granic zachodnich, gdyż sprawa granic wiąże się w jedną całość.

Jesteśmy zgodni w tej materii nie tylko z rządem, ale i z postulatami całego społeczeństwa polskiego, myślącego trzeźwo i zdrowo, które w realizacji zagadnień granic, opartych o Odrę i Nisę łużycką, widzi Polskę, jak twór państwowo zwarty etnograficznie i biologicznie, stanowiący już nie konglomerat narodowościowy, ale monolit ludnościowy.

Stosunek Ligi Morskiej do tych zagadnień datuje się nie od dziś, nie jest bynajmniej wynikiem paktów wyborczych, lecz l.n.ą generalną, po której kroczyła Liga od pierwszej chwili ukształtowania linii granicznej.

Z zagadnieniem polityki zagranicznej łączą się problemy z tą polityką najściślej związane. Jednym z nich jest stosunek do przyszłych Niemiec. Zdajemy sobie sprawę z faktu, że Niemcy nie są bynajmniej wrogami ustrój demokracjonalnego czy innego w Polsce. Niemcy zaborcze są wrogami n a r o d u polskiego. W myśl tego rozumowania zadbać należy o to, aby Polska była s i l n a, ale również, aby nie była o s a m o t n i o n a wobec Niemiec i ich odwiecznych dążeń rewizjonistycznych.

Gwarantem granic naszych morskich i zachodnich nie może być li tylko ten, czy inny t r a k t a t pokojowy. Niemcy nie honorują podpisów pod zawartymi traktatami. Gwarrantem bytu niezależnego i rozwoju Rzeczypospolitej może być tylko siła Polska morska, oparta o sojusze z narodami słowiańskimi, ze Związkiem Narodów Radzieckich na czele. Sojusz ten musi przerodzić się w p r z y j a ż ń narodów słowiańskich nie tylko ze względów emocjonalnych, ale też ze względów rozumowych i realnych.

Realizatorem postulatów politycznych, o tak doniosłym znaczeniu dla państwa, był dotąd

rząd Jedności Narodowej. Sejm Suwerenny, Ustawodawczy musi dać podstawy formalnoprawne pod tę politykę. Blok Demokratyczny będzie kontynuatorem zasad wymienionych w przyszłym Sejmie, dając państwu podstawy rozwojowe na przyszłość.

Zgodnie z tym rozumowaniem powzięliśmy decyzję poparcia Bloku Demokratycznego w przyszłych wyborach do Sejmu Ustawodawczego. Zgodnie z tą linią głosować będziemy na listę Bloku Demokratycznego.

W g ł o n i e przyszłych suwerenów pragniemy widzieć posłów, broniących interesów morza, znających zagadnienia morskie. Pragniemy tego nie w interesie Ligi Morskiej, ale w interesie polityki morskiej, pracowników morza i ludzi morza. I nie jest to targ o mandaty poselskie, jeżeli występujemy z kandydaturami upatrzonymi, ale troska o istotę zagadnienia, o rzeczy istotne dla Państwa.

Chcemy Polski silnej, suwerennej, Polskiej Morskiej, opartej o sojusze z narodami pobratymców. Chcemy stabilizacji stosunków, realizacji gospodarczego programu trzyletniego i w tym duchu gotowi jesteśmy do współpracy z rządem, wyłonionym z Bloku Demokratycznego. Chcemy pokoju zewnętrznego i ładu wewnętrznego.

Polityki morskiej nie możemy oddać w ręce „ludzi z l i s u“, musi ona być w rękach ludzi m o r z a. Potężny Blok Demokratyczny poprowadzi Polskę ku przyszłości lepszej, niż dzisiejsza rzeczywistość, da jej podwaliny trwałe.

Tego pragniemy wszyscy, nie chcąc zmarnować wysiłków i drobnku powojennego, nie chcąc cofnięcia Polski do warunków sprzed roku 1939, których znamieniem było życie na wulkanie, bez Jutra.



NOWY JORK

# Deklaracja ideologiczna

## DEKLARACJA IDEOLOGICZNA

### Wstęp.

Liga Morska, jako organizacja społeczna o wyższej użyteczności publicznej, skupiająca pod swą banerą masy społeczeństwa, ma obowiązek zapoznania szerokich mas z zagadnieniami morskimi, wyszkolenia zawodowego przyszłych pracowników morza, wychowania morskiego i obywatelskiego swych członków.

Chcąc realizować program morski, Liga Morska musi współpracować z władzami państwowymi w ogólności, a w szczególności z resortami władz, którym powierzono sprawy morskie, uprawę morza, zagospodarowanie ziem nadmorskich, odbudowę portów i przystani, rozbudowę stoczni i przemysłu związanego z morzem, uporządkowanie dróg wodnych, podejmowanie badań naukowych z zakresu spraw morskich.

Nakazem chwili jest danie wychowaniu morskemu podstaw wychowania obywatelskiego, aby szło ono równoległe z kształceniem i szkoleniem pracowników morza i wszystkich członków Ligi Morskiej, rozsianych na obszarze całej Rzeczypospolitej Polskiej.

### DEKLARACJA PROGRAMOWA

Ideą przewodnią Ligi Morskiej jest przygotowanie społeczeństwa do realizacji zadań morskich. Zadaniem jej jest przedstawienie psychice społeczeństwa lądowego na psychikę morską.

Polska — jako kraj, jest Państwem morskim.

Polacy — jako naród, muszą być narodem morskim.

Liga Morska jako współczynnik działalności rządu, kraju i społeczeństwa, jako organizacja, przedystynowana do spełnienia zadań o wielkiej doniosłości, musi skryształować stosunek swój do szeregu zagadnień, które wiążą się z polityką morską, z programem morskim.

W związku z tym Liga Morska stwierdza, co następuje:

a) Polityka PKWN i rządu Jedności Narodowej na odcinku spraw zagranicznych przyczyniła się do odzyskania granic morskich od Elbląga po Szczecin. Przyczyniła się na sektorze lądowym do odzyskania pastwisk Ziemi Zachodnich, polaci piastowskich, które dziś, przywrócone Macierzy, wraz z granicami lądowymi sprawiły, że

— Polska, kraj ongiś rolniczy, stała się krajem przemysłowo - rolniczo - morskim.

— Odzyskanie wybrzeży, oparte na pozytywnej planowej polityce morskiej, stawia Polskę w ręce państw o znaczeniu międzynarodowym.

Liga Morska, w myśl haseł programowych, musi włączyć swą akcję w konstruktywną po-

litykę państwową i morską i tych sił demokratycznych w państwie, które wraz z rządem realizują trzyletni program gospodarczy, wielki program morski, a przez to kładą podwaliny pod budowę silnej suwerennej Polski Morskiej.

b) Wraz z czynnikami międzynarodowymi w państwie i zgodnie ze stanowiskiem społeczności polskiej, stoimy na gruncie nienaruszalności naszych granic lądowych i morskich, opartych o Bałtyk, o Odrę, o Nisę łużycką, uważając je za rubieżę Polski historycznej, piastowskiej, zwrócone nam po wielowiekowym oderwaniu od Macierzy przez sprawiedliwość dziejową.

c) Stoimy twardo na straży morza, którego uprawa i gospodarka winna stać się źródłem dobrobytu ziem nadmorskich i całego narodu;

d) Pragniemy pokoju wewnętrznego i zewnętrznego, będącego warunkiem pracy twórczej i wydajnej i wiary w lepsze jutro.

— 0 —

Liga Morska realizuje wskazania rządu Jedności Narodowej, dążącego w polityce wewnętrznej i zewnętrznej, w polityce gospodarczej i finansowej do zapewnienia krajowi ładu i spokoju w pracy twórczej nad odbudową kraju.

1. Gwarantem ładu, gwarantem bezpieczeństwa szlaków wodnych jest nasza armia lądowa i marynarka wojenna. Uznając rolę twórczą polskiej siły zbrojnej, jako ramienia Rzeczypospolitej, mając na uwadze jej wkład w odzyskanie niepodległości, Liga Morska otacza armię polską w ogólności, a marynarkę w szczególności tą samą miłością jaka cechowała zawsze i wszędzie stosunek społeczeństwa do armii. Wyrazem tego stosunku jest opieka Ligi Morskiej i jej ogniw nad statkami Rzeczypospolitej, jej załogami i stała troska o wzrost potęgi Rzeczypospolitej Morskiej.

2. Liga Morska jest solidarna z rządem w jego polityce zagranicznej, jako zgodnej z polską racją stanu.

Sojusze i ścisła współpraca z narodami pobratymców słowiańskich, z ludami Związku Radzieckiego na czele, oraz wszystkimi narodami, młującymi pokój, są ręcejmą trwałego pokoju, który jest gwarantem naszych granic morskich i zachodnich.

3. Widząc w Niemczech odwiecznych wrogów Rzeczypospolitej i narodu polskiego, Liga Morska współdziałać będzie ze wszystkimi, którzy nie pozwolą na odrodzenie imperializmu niemieckiego, który we wszystkich fazach swego istnienia był groźbą dla państwa i narodu polskiego.

4. Widząc w faszyzmie w każdej jego postaci groźbę dla rozwoju narodów wyzwolonych spod faszystowskiego jarzma, Liga Morska potępia machinacje sfer reakcyjnych polskich i obcych, dążących do wskrzeszenia faszyzmu.

5. Widząc w polityce imperialistycznej państw kolonialnych chęć ucisku ludów, dążących do wolności i swobody, Liga Morska, wyzbywszy się tendencji kolonialnych, potępia ograniczenie swobód obywatelskich ludów kolonialnych i powita z radością ich wyzwolenie z niewoli imperialistycznej.

6. Reformy, jakie zaszły w Polsce na gruncie gospodarczym, finansowym, społecznym i rolnym, stanowią podstawę egzystencji Polski demokratycznej. Upaństwowienie przemysłu kluczowego, banków, reforma rolna, ubezpieczenia społeczne — to fakty o epokowym znaczeniu i doniosłości, gwarantujące dobrobyt narodu, ład wewnętrzny, warunki rozwoju kraju na zasadach wolności i równości społecznej.

7. Udostępnienie oświaty wszystkim warstwom młodzieży i najszerszym masom, spragnionym oświaty, otwarcie dostępu do uczelni ogólnokształcących, specjalnych i wyższych wszystkim bez wyjątku, jest aktem wielkiej doniosłości dla podniesienia stopy życia, kultury i poziomu cywilizacji całego kraju.

— — — — —  
Liga Morska obserwując realizację haseł morskich i wysiłki rządu Jedności Narodowej w kierunku zagospodarowania pasa nadmorskiego i ziem przymorskich, w kierunku uprawy morza i rozbudowy urządzeń morskich,

szlaków żeglugowych, odnosi się z pełnym zafianiem do wielkiego programu morskiego, objętego trzyletnim planem gospodarczym i oświadcza gotowość współpracy z rządem w realizacji tego programu.

Hasła te realizować może naród wolny, niezależny, oświecony, pewny jutra, dojrzały politycznie, niezależny gospodarczo i finansowo od obcych wpływów.

Widząc w poczynaniach rządu Jedności Narodowej tendencję do oswobodzenia kraju spod jarzma obcego kapitału, oparcia planów finansowo-gospodarczych na własnych siłach, na dynamizmie społeczeństwa i konstatując, że rząd Jedności Narodowej idzie konsekwentnie po linii, określonej Manifestem Lipcowym P. K. W. N., Liga Morska wyraża pełne zaufanie rządowi, realizującemu hasła, które są podstawą lepszego jutra i gwarantami potężnej, suwerennej

P o l s k i M o r s k i e j .

(—) Stanisław Kiryluk,  
Prezes Zarządu Głównego  
Ligi Morskiej

(—) Maria Jaszczukowa  
sekretarz generalny.

(—) Stefan Szudziński,  
wice-prezes.



Z E G L A R Z N A O K U

# CZYŻBY NOWY WISMAR?

Opromieniona świeżym zwycięstwem oliwskim flota polska, miałaby stać się podwaliną pod przyszlą potęgę morską, padła ofiarą nieogłędnych kombinacji politycznych. Wysłana przez Zygmunta III Wazę na pomoc cesarzowi Ferdynandowi II, nie zwrócona mimo kilkakrotnych nalegań, gdy pomoc ta stała się już nieaktualna, przepadła w styczniu 1632 r., zgarbiona przez Szwedów po zdobyciu przez nich Wismaru. Następstwa Wismaru boleśnie odczuł Władysław IV, napotykał na olbrzymie trudności i sprzeciwy w tworzeniu floty, którą wrogowie Polski słusznie uważali za największą przeszkodę w przeprowadzeniu swych planów, mających na celu oderwanie naszych prowincji nadmorskich, a tym samym pozbawienia nas dostępu do morza, źródła dobrobytu i siły. To też, gdy w grudniu 1637 r. nowa polska eskadra adm. Beckera zaskoczona koło Gdańska, zniszczona została przez Duńczyków, a dalsze próby tworzenia floty nie miały już więcej miejsca, granice Polski w czasach krwawego potopu otworem stały dla wroga, niosącego śmierć i zniszczenie.

Przypomnienie tych wydarzeń, mających miejsce przeszło 300 lat temu, jest szczególnie aktualne w chwili obecnej, gdy ponure widmo Wismaru po raz wtóry zawisło nad flotą polską.

Powrót naszych okrętów, tak dzielnie walczących przez całą wojnę u boku Anglii, nie nastąpił, mimo, że, w myśl dawnych porozumień polsko-brytyjskich, flota nasza powinna wrócić na Bałtyk już wiosną 1946 r. Zapowiedziany w październiku r. ub. zwrot 6 spośród 10 naszych okrętów również nie został urzeczywistniony. Oczekiwane z zaniepokojeniem dalsze nowiny okazały się jak najgorsze.

Codzienna prasa polska przyniosła wiadomości o demontażu niektórych naszych okrętów, a zawsze dobrze poinformowane źródła szwedzkie doniosły o przejęciu polskiego krążownika „Conrad”, który pod nazwą „Danae” wcielony został do floty brytyjskiej. Fachowa prasa angielska doniosła znów o odstąpieniu Danii polskiego okrętu podwodnego „Dzik”!

Rewelacje te wzbudzić muszą całkiem zrozumiałe zdziwienie i oburzenie. Więc tak traktuje Anglia swego sojusznika, którego do niedawna nazywano „najwierniejszym sprzymierzeńcem”, „matchnieniem świata”, nie szczędząc pochwał dla waleczności jego żołnierza!

Okazuje się, że Anglia szybko o tym zapomniała. Dziś już nie znajdzie się w żadnej brytyjskiej publikacji jakiegokolwiek wzmianki o udziale polskiej marynarki, bądź to w zatopieniu „Bismarcka”, czy też w innych udanych operacjach.

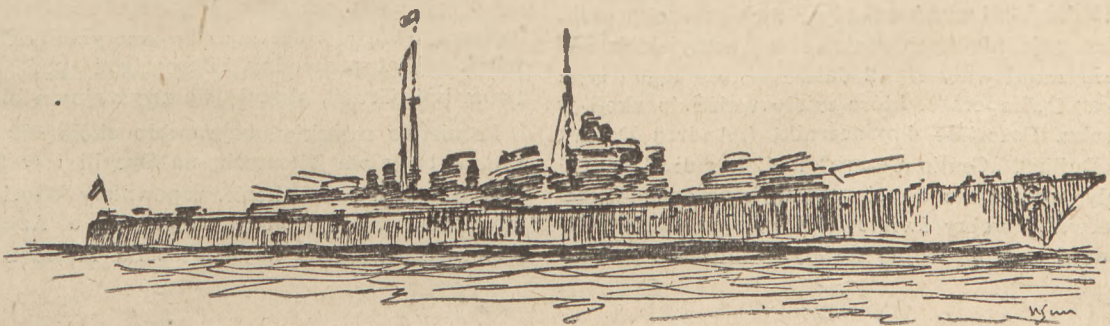
Wystarczy przejrzeć kronikę „Z życia marynarki wojennej”, aby spostrzec, jak są traktowani inni sojusznicy: Francja, Grecja, Holandia, Dania, Norwegia, Portugalia, Chiny, którym zwrócono ich okręty, a ponadto przekazano poważne wzmocnienia w postaci jednostek nowych oraz poniemieckich. Tymczasem Polsce nie tylko, że nie zwrócono jej okrętów, lecz jeszcze część odebrano, a część rozbito, bez żadnej ku temu podstawy prawnej. Okręty nasze, zamiast stać na straży całości granic Rzeczypospolitej, pełnią służbę w obcych flotach, będąc gwarantami cudzych interesów.

Niejeden rozgoryczony powie: „Pocóż wogóle polska flota walczyła w Anglii, skoro teraz odmawia się jej zasług i skazuje ją na zagładę? Czyż nie byłoby lepiej, gdyby została internowana w Szwecji, tak jak okręty podwodne, które już przeszło rok temu wioły do Polski?”

Podobnemu rozumowaniu trudno odmówić pewnej racji. Honor, bohaterstwo, przelana krew, to pojęcia w polityce bez znaczenia, szczególnie w czasach dzisiejszych, gdy siła idzie przed prawem. Polska ma jeszcze dużo wrogów, których ciemne machinacje mają głównie na celu jak największe jej osłabienie, a szalejąca w całym świecie antypolska propaganda — umniejszenie znaczenia tego olbrzymiego wkładu moralnego, a i nie małego materialnego, jaki Polska wniosła do walki z nowoczesnymi Hunnami.

Los „Dzika” i „Conrada” zmusza nas do zrewidowania naszego dotychczasowego stanowiska w sprawie powrotu naszej floty. W obecnej sytuacji każda polska jednostka na Bałtyku jest dla nas wyjątkowo cenna. Nie wolno nam obojętnie patrzeć na to, co się dzieje z naszą flotą! Twardo a nieustępliwie żądać musimy wydania nam wszystkich naszych okrętów, wraz z ich całkowitym uzbrojeniem i wyposażeniem. Tego wymaga polska racja stanu!

Tadeusz Wywerka-Prekurat



# Rozwiane sny o Mare Nostrum

Włoska flota wojenna, przystępując do wojny w czerwcu 1940 roku, przedstawiała największą siłę na Morzu Śródziemnym. Niewiele od niej większa flota francuska rozdzielić musiała swe siły na Morze Śródziemne i Atlantyk, gdzie wprawdzie główny ciężar walki z Niemcami ponosili Anglicy, jednakże nowoczesne francuskie okręty liniowe „Dunkerque” i „Strasbourg” były na tym teatrze wojennym niezbędnie potrzebne do zwalczania prowadzących wojnę korażerską niemieckich pancerników kieszonkowych i dwóch większych okrętów liniowych, „Schernhorsta” i „Gneisenau”. Poza tym, szereg mniejszych francuskich jednostek pełnił służbę konwojową na Atlantyku i patrolową w Kanale La Manche, zaś w czasie kampanii norweskiej, a także i podczas ewakuacji z Dunkierki i Calais, zanotować musieli Francuzi szereg strat.

Połączone siły francusko-brytyjskie na Morzu Śródziemnym górowały nad włoskimi, należy jednak pamiętać, że z chwilą kiedy Włochy przystępowały do wojny los Francji był już niemal przesądzony.

Jako przeciwnik włoski na Morzu Śródziemnym pozostawała flota brytyjska, ściślej mówiąc śródziemnomorska część floty brytyjskiej. Liczyła ona w chwili wybuchu wojny 6 okrętów liniowych, 9 krążowników, 2 lotniskowce, 36 kontrtorpedowców i 8 okrętów podwodnych. W czasie wojny liczba ta ulegała wielokrotnym zmianom, zwiększała się lub zmniejszała w zależności od natężenia walk w tym i innych obszarach operacyjnych, na których działać musiała Royal Navy, jednakże nie była nigdy w stanie dorównać ilościowo flocie włoskiej, zważywszy, że pod koniec 1941 roku przybył Anglii nowy teatr wojenny, Daleki Wschód. Przeciwnie, wskutek ożywionej działalności niemieckich pancerników w roku 1941 i dużych strat poniesionych pod koniec tegoż roku na Morzu Śródziemnym była w tym czasie śródziemnomorska flota brytyjska bardzo słaba i w pewnym okresie obejmowała tylko swój trzon jedynie ciężkie krążowniki, bez żadnych pancerników. Trzeba wreszcie dodać, że flota śródziemnomorska Wielkiej Brytanii rozbiła było z kolei na dwie części: atlantycką i gibraltarską, z których każda zdecydowanie była słabsza od skupiającej się w środkowej części basenu Morza Śródziemnego floty włoskiej.

Przystępując do wojny obejmowała włoska flota wojenna następujące jednostki:

6 okrętów liniowych, z czego 2 zupełnie nowoczesne i o maksymalnej, dopuszczonej przez układy flotowe wyporności, 35.000 ton. Były to „Littorio” i „Vittorio Veneto”. Ich duża szybkość (30 węzłów) i silna artyleria (9 dział 381 mm.) czyniły z nich groźnego przeciwnika najsilniejszych liniowców brytyjskich. W budowie znajdowały się 2 dalsze okręty tego typu („Roma” i „Impero”), które miały wejść do akcji w 1942 roku. Pozostałe 4 pancerniki („Andrea Doria”, „Caio Duilio”, „Giulio Cesare” i „Conte di Cavour”) należały wprawdzie do starego, wykończonego w czasie pierwszej wojny światowej typu, jednakże w latach przed ostatnią wojną zostały gruntownie przebu-

dowane i zmodernizowane, przybierając nowoczesny wygląd, dużą szybkość (27 węzłów) i stosunkowo silne uzbrojenie, wynoszące 10 dział 320 mm. Wyporność ich była stosunkowo niewielka, bo 23.600 ton.

9 ciężkich i 14 lekkich krążowników. Były to przeważnie dobrze uzbrojone i bardzo szybkie jednostki, u których nadmierną szybkość osiągnięto kosztem opancerzenia. Okazało się to w swych skutkach zgubne, zwłaszcza dla krążowników ciężkich, które niemal wszystkie zginęły w toku działań wojennych. Wprawdzie z krążowników ciężkich tylko 3 były prawie że pozbawione pancierza, a pozostałe już lepiej opancerzone zwłaszcza w linii wodnej, nie dorównywały jednak naogół wolniejszym, ale wyjątkowo uduchowionym krążownikom brytyjskim tego samego typu. Z krążowników lekkich 12 było nowoczesnych, o wyporności od 5 do 8.000 ton, uzbrojeniu od 8 — 10 dział 150 mm. i szybkości w granicach 40 węzłów, 2 pozostałe jako spadek poniemiecki pochodziły z pierwszej wojny światowej. 2 duże lekkie krążowniki i 12 małych, typowych „torpedo-krążowników” o wyporności 3.360 ton, dużej szybkości, silnym uzbrojeniu artyleryjskim i torpedowym po 8 dział 135 mm. i po 8 wyrzutni torpedowych, było w budowie i w linii ujrzało je w latach 1941/42. Poza tym posiadali Włosi 1 stary krążownik pancerny sprzed pierwszej wojny światowej („San Giorgio”) i mały krążownik kolonialny „Eritrea”, należący raczej do typu dużych kanonierek.

Bardzo licznie reprezentowane były we flocie włoskiej lekkie jednostki torpedowe Kontrtorpedowców posiadali Włosi 59, torpedowców 67 oraz 73 ścigacze torpedowe. Były to przeważnie, zwłaszcza jeśli chodzi o kontrtorpedowce, okręty nowe, dość silne i bardzo szybkie. Stanowiły one silną broń i odegrać mogły w wojnie bardzo dużą rolę, zważywszy, że zaledwie nieduża część liczniejszych kontrtorpedowców brytyjskich bazowała na Morzu Śródziemnym.

118 okrętów podwodnych (oraz 15 w budowie) stanowiło, po flocie podwodnej ZSRR, największą ówczesnie na świecie, gdyż niemiecka liczyła w chwili wybuchu wojny około 100, a w połowie 1940 roku „zaledwie” przekraczała 60 jednostek. 65 okrętów należało do typu oceanicznego (od 800 — 1500 ton), reszta do typu średniego. Okręty oceaniczne okazały się jednak w trakcie wojny za duże i nie odpowiadały wypogom niedużego Morza Śródziemnego, zwłaszcza przy niewielkiej głębokości i dobrej przejrzystości wód. Nieliczne jednostki, które w trakcie wojny przedostały się przez cieśninę Gibraltarską na Atlantyk, nie odegrały tam większej roli i nie odniosły specjalnych sukcesów. Słynne w swoim czasie zatopienie dwóch pancerników amerykańskich przez włoski okręt podwodny „Barbarigo” pod dowództwem kpt. Grossi, okazało się zwyczajnym bluffem.

Lotnictwo morskie obejmowało około 400 maszyn. Liczne bazy we Włoszech, na Sycylii i w Sardynii, w Libii i na Dodekanezie, zapewniały Włochom możliwość operacji między Balearami a Azją Mniejszą, więc niemal na całym obszarze Morza Śródziem-



nego, a Morze Tyrreńskie i Adriatyckie było w zupełności przez nich opanowane i kontrolowane. Nie mieli natomiast żadnych szans na Morzu Czerwonym i Oceanie Indyjskim, gdzie flota ich składała się z niewielkich, mniejszych jednostek. Najważniejsze zadanie operacyjne floty włoskiej polegało na ochronie własnych linii komunikacyjnych, łączących kraj macierzysty z kolonią północno-afrykańską. Drugim, równie ważnym zadaniem było przecięcie ważnej śródziemnomorskiej brytyjskiej arterii (Gibraltar — Malta — Aleksandria), przez co przerwane zostałoby na bliższe połączenie wysp brytyjskich z Indiami. Poza tym do zadań floty włoskiej należało blokowanie cieśniny Otranto oraz ochrona i utrzymanie posiadłości na Morzu Egejskim.

W dniach między 8 a 11 lipca 1940 roku nastąpiło pierwsze większe spotkanie floty włoskiej z brytyjską. Wywołał je duży konwój aliancki, płynący pod silną eskortą z Aleksandrii do Malty. Bazująca w Tarencie eskadra włoska wypłynęła, by zaatakować konwój, przekonawszy się jednak, że zespół brytyjski jest silniejszy niż przypuszczano, wstrzymała się od akcji zaczepnej, którą z kolei rozpoczęli Anglicy, dysponujący trzema pancernikami, jednym lotniskowcem, czterema krążownikami i dwunastu kontrtorpedowcami. Zespołem dowodził admirał Cunningham. Dowódca floty włoskiej, admirał Campioni, dysponował pancernikami „Cavour” i „Cesare”, wszystkimi krążownikami ciężkimi, w liczbie 7 i tylnymi krążownikami lekkimi oraz 26 kontrtorpedowcami. Spotkanie to, w którym wielka liczba krążowników i kontrtorpedowców po stronie włoskiej dawała im przewagę mimo mniejszej ilości, słabszych w dodatku, pancerników, wykazało, że Włosi w żadnym wypadku nie mogą się mierzyć z Anglikami. Po żywej walce artyleryjskiej liniowców, przeplatanej akcjami kontrtorpedowców i nieudaną zresztą atakiem brytyjskich samolotów torpedowych na włoskie krążowniki, obie eskadry przerwały walkę i Anglicy zawrócili w kierunku Aleksandrii, Włosi Tarentu. Angielski konwój dotarł w międzyczasie do Malty. Jeden kontrtorpedowiec włoski został zatopiony, pancernik „Cesare” i krążownik ciężki „Bolzano” uszkodzone. Po stronie angielskiej także kilka jednostek było lekko uszkodzonych.

19 lipca lekki zespół brytyjski w składzie 2 krążowników i 4 kontrtorpedowców natknął się niedaleko Krety na włoskie krążowniki „Colleoni” i „Giovanni delle Bande Nere”. W ogniu krążownika „Sydney” zatonął „Colleoni”. Poza tym odbyło się w tym czasie szereg spotkań między pojedynczymi okrętami na powierzchni i podwodnymi oraz ataków włoskiego lotnictwa na brytyjskie konwoje. Po obu stronach zachodziły straty w mniejszych jednostkach.

12 listopada 1940 przeprowadziły brytyjskie samoloty torpedowe nadzwyczaj śmiały atak na główną bazę włoską w Tarencie. 3 włoskie okręty liniowe zostały uszkodzone. Między innymi nowoczesny „Vittorio Veneto” i wskutek tego Włosi postradali na pewien okres czasu posiadaną przewagę liczebną w najcięższych jednostkach.

27 listopada tegoż roku odbyło się drugie spotkanie okrętów liniowych obu flot. Po raz pierwszy wziął udział w boju pancernik „Littorio”. Bitwa ta, nazwa-

na bitwą pod Cap Teulada, nie dała rozstrzygnięcia, po obu stronach zaszły lekkie straty.

Z początkiem roku 1941 wojna na Morzu Śródziemnym weszła na nowe tory. Zaczęły na nim działać silne eskadry lotnictwa niemieckiego i wielokrotnie poważnie uszkodziły szereg jednostek brytyjskich, w tym pancerniki, lotniskowce i krążowniki.

Pod koniec marca odbyła się jedna z największych bitew morskich między Włochami a Anglikami, zakończona ciężką klęską włoską. W wyniku często ponawianych przez Włochów ataków na pływające konwoje do Grecji, której 29 października 1940 roku wypowiedzieli Włosi wojnę, doszło z 28 na 29 marca 1941 roku do nocnej bitwy pod Cap Maapan. 3 włoskie krążowniki ciężkie i 2 kontrtorpedowce zostały zatopione, a poważnie uszkodzony pancernik „Vittorio Veneto” szczęśliwie uciekł podobnemu losowi. Sukces admirała Cunninghama, osiągnięty przy użyciu pancerników „Warspite”, „Barham” i „Valiant”, nowego lotniskowca „Formidable” i lekkich krążowników „Orion”, „Perth” i „Gloucester”, był całkowitym rowanżem za zatopienie przez włoskie łodzie torpedowe ciężkiego krążownika brytyjskiego „York” w zatoce Suda na Krecie, w dniu 26 marca. Wprawdzie po wojnie ujawniono, że Anglicy posługiwali się tu po raz pierwszy radarem, dzięki czemu mogli podczas ciemnej i mglistej nocy celnie ostrzeliwać włoskie okręty, jednakże bitwa ta wykazała łatwą zatopialność włoskich krążowników wasyngtonskich, które — jak już mówiłem — poniosły w tej wojnie największe straty.

Także i dla Anglików obfitował rok 1941 w straty. Ponieśli je jednak raczej wskutek działania niemieckiego lotnictwa i okrętów podwodnych, niż floty włoskiej. 3 krążowniki i kilka kontrtorpedowców stracili podczas walk o Kretę w maju, zatopienie jednego kontrtorpedowca i uszkodzenie kilku wielkich jednostek zanotowali podczas walk konwojowych w lipcu, zaś w listopadzie stracili od torped niemieckich okrętów podwodnych lotniskowiec „Ark Royal” i pancernik „Barham”, a w grudniu włoskie łodzie torpedowe uszkodziły w Aleksandrii 2 dalsze pancerniki. Odnosili oczywiście także i sukcesy, najważniejszym było zniszczenie w nocy 9 listopada włoskiego konwoju i zatopienie 2 eskortujących go kontrtorpedowców.

Rok 1942 obfitował w liczne walki konwojowe, w których wielki udział brało po obu stronach lotnictwo. Bitwy toczyły się albo między niemiecko-włoskim lotnictwem a angielskimi okrętami, albo między krążownikami angielskimi (w okresie tym Anglicy rzadko dysponowali pancernikami na Morzu Śródziemnym), a włoskimi pancernikami. Wyższości angielskich umiejętności nawigacyjnych i militarnych dowodzi fakt, że nie udało się Włochom odnieść żadnego decydującego sukcesu. Jedną z większych bitew, stoczona między 21 a 23 marca koło Syrty, nie dała rozstrzygnięcia, mimo, że rdzeń brytyjskiego zespołu tworzyło 5 krążowników, a włoskiego pancernik „Littorio” w ayscie również kilku krążowników. Ponownie duże straty wyrządziły Anglikom niemieckie samoloty i okręty podwodne, które zatopili między innymi lotniskowiec „Eagle”.

Kiedy rozpoczęła się w listopadzie 1942 roku inwa-

zja anglo-amerykańska w północnej Afryce, włoska flota nie uczyniła najmniejszej próby zaatakowania eskadr alianckich, mimo posiadania w tym okresie 7 okrętów liniowych, w tym 3 nowoczesnych. Zadowolono się tanią zdobyczą kilku lżejszych jednostek francuskich, sprezentowanych Włochom wspaniało-myślnie przez Niemców po zajęciu Tulonu, gdzie 27 listopada 1942 Francuzi zatopili własną flotę. Coraz słabiej występowała także włoska flota w ochronie płynących do Tripolisu konwojów, wskutek czego coraz częściej brakowało pancernym oddziałom włosko-niemieckim broni, amunicji i paliwa. Nie odznaczali się specjalną bitością włoscy marynarze, a niechętni Mussoliniemu admirałowie włoscy walczyli przeciwko Anglii nieledwie z musu. Za to tym skwapliwiej przechodzili na stronę brytyjską po kapitulacji marszałka Badoglio.

W roku 1943 bardzo już rzadko działają na Morzu Śródziemnym większe włoskie jednostki. W czasie alianckich ataków i zdobycia umocnionych wysp włoskich, Pantellerii, Lampedusy i Linosy wciąż jeszcze silna włoska flota wcale nie interweniowała, tak samo jak podczas walk o Sycylię. Z podpisaniem kapitulacji przez marszałka Badoglio przechodzi ona niemal kompletnie na stronę aliancką.

10 września gros floty włoskiej przybywa na Maltę. Wśród kilkudziesięciu jednostek różnych typów znajduje się 5 pancerników, w tym nowoczesne „Littorio” i „Vittorio Veneto”, kilkanaście lekkich krążowników i duża ilość kontr-torpedowców i okrętów podwodnych. 2 okręty podwodne przyprowadził do Malty polski okręt podwodny ORP „Sokół”, który w dniu 11 września nawiązał w Brindisi kontakt z przedstawicielami marszałka Badoglio. 16 września przybywają włoskie okręty do Aleksandrii.

Oczywiście Niemcy nie przypatrywali się bezczynnie, jak włoska flota przechodzi na stronę swego wczorajszego wroga. Dzięki ich energicznej akcji z jednej strony, a niezdecydowaniu włoskich dowódców z drugiej, udało się Niemcom zatrzymać w portach włoskich i greckich (znajdujących się dotąd w rękach włoskich) szereg mniejszych jednostek, a także ostatni z istniejących ciężkich krążowników, „Bolzano”. Został o zresztą w czerwcu 1944 roku zatopiony w La Spezia przez brytyjską dwuosobową „torpedę ludzką”. (Brytyjskie torpedy ludzkie zatopiły już w styczniu 1943 roku w Palermo także i 2 lekkie krążowniki włoskie). W Trieście wpadł w ręce niemiec-

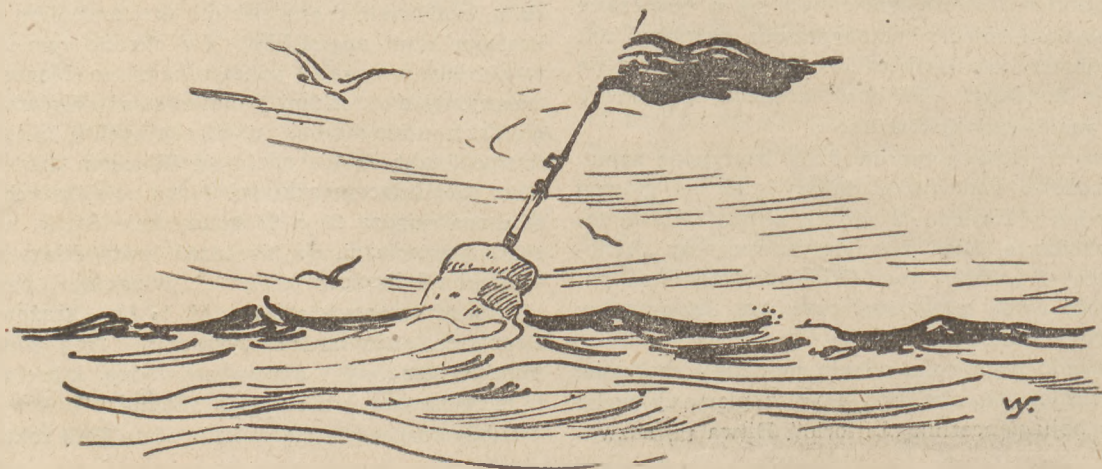
kie niegotowy do akcji, najnowszy pancernik włoski „Impero”, zaś bliźniaczy okręt „Roma” został na pełnym morzu zatopiony w czasie ucieczki na Maltę bombami niemieckich „stukasów”. Nowopowstały włoski rząd republikański skazał na karę śmierci cały szereg admirałów, którzy wydali okręty, czy bazy w ręce angielskie, między nimi byłego dowódcę floty i ostatniego gubernatora wyspy Rodos oraz głównodowodzącego włoskich sił morskich na Morzu Egejskim, admirała Campioni, komendanta bazy La Maddalena na Sardynii, któremu przypisywano winę w stracie krążowników ciężkich „Triesie” i „Gorizia” — admirała Brivonesi komendanta bazy Augusta na Sycylii — admirała Leonardi, dowódcę wyspy Pantelleria — admirała Pavesi oraz admirała Mascherpę — gubernatora wyspy Leros.

Sen o „mare nostrum” przysnął. Do niedawna najsilniejsza na Morzu Śródziemnym włoska flota wojenna przestała właściwie istnieć. Dużo okrętów, w tym 1 pancernik, wszystkie krążowniki ciężkie, kilka lekkich oraz duża ilość kontr-torpedowców i okrętów podwodnych znajdowała się na dnie morza. Część okrętów, w tym 2 pancerniki oraz liczne jednostki lekkie, znajdowała się w rękach niemieckich. Resztę przejęli Brytyjczycy i częściowo nawet użyli w ostatnim roku wojny przeciwko Niemcom.

Po zakończeniu wojny stała się aktualna sprawa dalszego losu włoskiej floty wojennej, którą — zwłaszcza w ostatnich miesiącach — bardzo żywo zajmują się przedstawiciele 4 wielkich mocarstw, a także i mniejsze państwa śródziemnomorskie. Oprócz Francji i Związku Radzieckiego, które podnoszą największe żądania jako zadośćuczynienie i odszkodowanie za doznane od Włochów straty, także i Grecja, którą Włosi napadli w 1940 roku, Jugosławia, a nawet Albania wysuwają pretensje do otrzymania części floty. Nie wiadomo jak pretensje te zostaną zaspokojone i ile okrętów będą Włosi mogli ostatecznie zatrzymać. Narazie konferencja ministrów spraw zagranicznych Czterech Mocarstw pozwoliła im zatrzymać: 2 stare pancerniki, 4 krążowniki i 16 kontr-torpedowców.

Z tą nieznaczną siłą, a także z nieprzekraczającym 100 samolotów lotnictwem morskim, Włosi nie będą nigdy w stanie odegrać poważniejszej roli na Morzu Śródziemnym.

Jerzy Pertek



# Flota wojenna USA i Wielkiej Brytanii

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej jeszcze przed przystąpieniem do wojny, bo w roku 1940, opracowały wielki program rozbudowy floty wojennej, nazwany programem „Floty Dwóch Oceanów“. Program ten został zastąpiony już w czasie samych działań znacznie obszerniejszym planem budowy „Floty Pięciu Oceanów“. W wykonaniu tych planów wybudowano wielką ilość jednostek bojowych, które nie tylko zastąpiły okręty utraczone, lecz bardzo znacznie powiększyły siły floty amerykańskiej, jak to wykazuje poniższa tabela:

	1.XII.41	zbudowano	straty	1.X.45 r.
Pancerniki	15	10	2	23
lotniskowce	6	27	5	28
lotniskowce eskortujące	1	77	6	72
krażowniki	37	46	10	73
kontrtorpedowce	179	764	82	811
okręty podwodne	105	203	52	256

Uwaga: 50 starych kontrtorpedowców odstąpiono Anglii.

Stan personalny floty wynosił w chwili kapitulacji Japonii 3.408.000 ludzi. W rubryce „zbudowano“ nie uwzględniono jednostek zbudowanych dla sojuszników, przede wszystkim dla Wielkiej Brytanii, a mianowicie 37 lotniskowców eksportowych i 92 kontrtorpedowców eksportowych.

Obecny stan floty amerykańskiej odbiega znacznie od cyfr podanych w ostatniej kolumnie tabeli. Szereg jednostek wszedł do służby po 1.X.1945 r., a z drugiej strony liczne okręty przestarzałe zostały, względnie zostaną, w najbliższej przyszłości skreślone z listy floty.

Z wielkich jednostek nowoczesnych posiadają Stany Zjednoczone w tej chwili 14 okrętów i krażowników liniowych, 34 lotniskowce, 78 lotniskowców pomocniczych, 71 krażowników. Najnowsze okręty liniowe należą do klasy „Iowa“ o wyporności 45.000 ton, szybkości 32 węzły i uzbrojeniu składającym się z 9 dział 406 mm., 20 dział 127 mm. i ponad 120 działek 40 mm. i 20 mm.

Nowym typem w marynarce amerykańskiej są krażowniki liniowe klasy „Alaska“ po 27.500 ton, uzbrojone w główną artylerię, składającą się z 9 dział 305 mm. i rozwijające szybkość 35

węzłów. Największe lotniskowce należą do klasy „Midway“ i weszły do służby już po ukończeniu wojny. Okręty te posiadają wyporność 45.000 ton, przy długości 286 m., a uzbrojenie ich składa się ze 137 samolotów, 18 dział 127 mm. i 112 działek kalibru 40 i 20 mm. Lekkie krażowniki wypierają po 10.000 ton i są uzbrojone w 12 dział 152 mm. i 12 dział 127 mm., nie licząc artylerii małokalibrowej.

Zwraca uwagę siła uzbrojenia przeciwlotniczego na okrętach, spowodowana naukami, wyciągniętymi z wojny na Pacyfiku. Wszystkie działa średnich kalibrów są przystosowane do strzelania przeciwlotniczego, włącznie z działami 203 mm. na ciężkich krażownikach. Artyleria małokalibrowa, a mianowicie automatyczne działka 20 mm. i 40 mm. (na poczwórnych lawetach) jest bardzo liczna. W kierowaniu ogniem przeciwlotniczym znajduje szerokie zastosowanie radar.

Flota angielska w czasie wojny poniosła bardzo ciężkie straty, które zostały jednak, choć z trudem, nadrobione wyteżoną pracą stoczni. Bezpośrednio po wojnie musiano jednak skreślić liczne jednostki, które stały się w międzyczasie przestarzałe, tak że flota brytyjska spadła do najniższego stanu liczebnego, notowanego w swej historii, ustępując znacznie siłom morskim Stanów Zjednoczonych.

Stan wielkich jednostek przedstawia poniższa tabela:

	1939	1946	Uwagi
Okręty liniowe	15	5	
lotniskowce	6	24	poza tym zachowano 5 starych pacern.
krażowniki	64	38	

Najsilniejszą jednostką floty brytyjskiej jest okręt linowy „Vanguard“ o wyporności 42.000 ton, uzbrojony w 8 dział 381 mm., 16 dział 132 mm. i naturalnie liczne działka automatyczne. Oryginalne rozwiązanie w konstrukcji kontrtorpedowców uzyskała marynarka angielska, budując jednostki klasy „Bettle“. Okręty te o wyporności 2.325 ton, posiadają względnie słabe uzbrojenie główne, składające się z 4 dział 114 mm., mogących być zastosowanymi zarówno przeciwko celom morskim, jak i powietrznym, umieszczonych w dwóch wieżach podwójnych w dziobie. Artyleria małokalibrowa składa się z 14 dział 40 mm., jest więc bardzo silna, jak na jednostkę o tym tonażu. Dla porównania warto przypomnieć, że nasz „Grom“, o podobnych rozmiarach, posiadał tylko 4 działka tego kalibru.

Witold Supiński



# O duszy lądowo-morskiej

Do najważniejszych zagadnień należy wychowanie społeczeństwa w duchu czasu. Wychowania nie można głosić, trzeba je praktykować. Wiedział o tym w przeszłości John Locke, rozumiał Jan Jakób Rousseau w swoim „Emiliu“, tak postępował największy pedagog nowych czasów Pestalozzi. Problem wychowania jest wiecznie nowy. Wybitni pisarze traktują go poważnie, że wymienimy choćby Słowackiego, Prusa, Żeromskiego.

Sprawa nie może ruszyć z miejsca dopóki nie oprzeźmy jej na cechach i skłonnościach wrodzonych, dopóki nie wytyczymy społeczeństwu i młodzieży, jakie cechy charakteru, „osobowości“, chcemy rozwinąć. Do realizacji tak wielkiego zagadnienia nie mieliśmy dotąd warunków, kształtujących duszę w pełni. Nowy człowiek — to człowiek obejmujący horyzonty nie tylko narodowe, czy klasowe, ale przede wszystkim ogólnoludzkie. Myśmy obracali się dotąd w szrankach rzeczywistości o typie nacjonalnym, potem klasowym, wreszcie międzynarodowym w skali ogólnoludzkiej. Byliśmy społeczeństwem lądowym, morze i świat znającym przeważnie z książki lub obrazka. Tylko warstwa burżuazyjna mogła w latach 1919 — 1939 pojechać do Jastarni na wywczasy letnie. A tymczasem Polska zajmuje niecałe 3% powierzchni Europy, zaś Europa ze swoimi 11 milionami km. kw. stanowi wobec 150 milionów powierzchni lądowej świata zaledwie 7 i pół proc.; nie należy przy tym zapominać, że ląd zajmuje tylko 28%, zaś morze 72% naszej skromnej kuli ziemskiej. Jakież stąd wnioski? Ten, że żyjemy w ciasnym zaścianku świata z jego

bogatej realnej strony nie znamy. A świata nie znamy, bo nie znamy morza.

Morze wychowuje w znacznie większym stopniu niż ląd. Dość porównać charakter przedstawiciela społeczeństwa z morzem związanego, Anglika, Francuza, Holendra, Duńczyka, Szweda, z charakterem szczeniaczki lądowej. Ludzie morza są pełni wiary w siebie i w nieprzemijającą moc swego kraju — ludzie lądu mają słabo rozwiniętą wolę, cierpią na kompleksy mniejszości, nie są przyzwyczajeni do hartu walki z żywiołem. Ludzie morza są przedsiębiorczy, ruchliwi, przyswajający sobie natychmiast „cudowne wynalazki“ wieku, techniki i nauki, są postępowi i twórcy — ludzie lądu stoją w szarym ogonku cywilizacji i z konieczności zadowolają się ochłapami kultury, wiedzy i sztuki. Ludzie morza są realistami, ludźmi czynu, energii i rozmachu — ludzie lądu są marzycielami, ludźmi słów, nastrojów i mistycznej tęsknoty. Oni są solidni, stanowczy, słowni, my — zmienni, chwytliwi i niepunktualni. Oni panują nad rzeczywistością, my jesteśmy jej niewolnikami. Oni działają wspólnie, całe społeczeństwa jak „jedna bryła“, my — w rozsypance. Lecz nie o kontrasty i obniżanie własnej wartości chodzi. Teraz, kiedy stajemy się narodem morskim, możemy nabyć cechy dodatnie, których nam brak.

Aby wychowywać racjonalnie i skutecznie, w określonym kierunku społeczeństwa, musimy je znać do głębi w jego instynktowych koleinach i podświadomych nurtach, aby nie zawisnąć z teorią w próżni. Musimy oprzeć się na tych istotnych zaletach i fak-



tycznych przywarach, jakie posiadamy i jakie stanowią nasz profil duchowy, jedne z nich rozwijać i potęgować, drugie hamować i osłabiać lub wręcz wy-palać.

Nie sposób tu rozwijać i uzasadniać szczegółowo całego programu pedagogicznego, bo o tym pisać by można tomy całe, zwróćmy tylko uwagę na najcharakterystyczniejsze momenty poruszonego zagadnienia. Opierając się na zdarzeniach i faktach z naszej historii, z dziejów literatury, na wynikach badań charakterologów, wreszcie na przesłankach antropologii, dojść możemy do określonych wniosków, które pozwalają na ustalenie głównych cech naszej zbiorowej osobowości. Dać portret, choćby tylko w szkicu węglim, rozbitego na klasy społecze i dzielnic geograficzne społeczeństwa, jest zadaniem ryzykownym. Będzie to próba szkicowa charakterystyki psychiki lądowej, którą następnie można przekształcić w człowieka o „duszy lądowo-morskiej“.

Przed wszystkim zauważyć należy, że dusza polska jest bardziej złożona i skomplikowana od innych. W kraju naszym uderza zadziwiająca ilość rozwiniętych indywidualności. Wyraźnie występująca, w niezbyt odległej przeszłości stanowiąca, zaś w wieku XIX i XX klasowość, różny wywarła wpływ na psychologię wieśniaka i mieszczanina, odmienna jest psychologia chłopca, wyrobniaka i gospodarza, inna — robotnika fabrycznego, kupca miejskiego, rzemieślnika małomiasteczkowego, urzędnika wiejskiego miasteczka, czy też wielomiejowego inteligenta. Na różnorodność naszej psychologii wpłynęła w dużym stopniu dzielnicowość ziem, a potem trójzaborczość, z których każda kierowała się odrębnymi prawami, zwyczajami i warunkami politycznymi. Dalej, kraj nasz jest niezmiernie urozmaicony pod względem tektonicznym, jego góry i pagóry, niziny i równiny, rzeczność i lesistość, żyzność i piaszczystość, to są warunki, które sprawiają, że zupełnie nienaturalną znajdujemy odmienną zachowania się górala z Podhala, Mazurą z Kujaw, Kurpiał z puszczy Białowieskiej, Kaszuba z Pomorza, kresowianina z Wileńskiego, Ślązanina z Katowic itd. W związku z tym zagadnieniem pozostaje również zmienność naszego klimatu, tak inna na południu w Kr. kowskim, inna nad morzem, inna jeszcze nad Bugiem. Nasze 6 pół roku bynajmniej nie wpływają na jedność postępowania mieszkańców wsi, których jest przecież więcej niż 2/3 w stosunku do ogółu ludności, i na wyregulowanie życia handlowego i ekonomicznego w miastach. Pamiętajmy, że Polacy są temperamentu sangwicznego, jeśli już przyjmemy podział Hipokratesa, Galena i jego szkoły, które to usposobienie posiada najczęściej odmian spośród wszystkich postaci temperamentu.

Drugim znamionym rysem naszej natury lądowej jest przewaga pierwiastków uczuciowych nad refleksyjnymi, czyli sentymentu nad rozumem. Nie tyle nasz temperament, bo sangwinikami są również Francuzi, którzy przecież znani są ze swej logiki, systematyczności i rozumowej przewagi, ile głównie odwieczny rodzaj zajęć zawodowych większości narodu wpływa na fakt naszej uczuciowości. Według spisu z 1931 r. ludności wiejskiej było w kraju, okrą-gło licząc, 23.185.000, podczas gdy miejskiej — 8.731.000, czyli że wieś stanowiła 73% ogółu ludności.

Teraz ten stan rzeczy się zmienił, ale zasada przewagi wsi nad miastem pozostanie ta sama. Wiadomo, że rodzaj zajęcia rolnego, które wprawia w drżenie wszystkie fibry duszy wieśniaka przez całe jego życie i z pokolenia na pokolenie, musi wpłynąć na usposobienie. A otóż przysłowiowa zmienność naszego klimatu w małym tylko stopniu pozwala na rozumowe uniezależnienie się od jego kapryśców. Plan zajęć musi się zmieniać z dnia na dzień i niemal z godziną na godzinę w zależności od słońca, wiatru i deszczu. System, rozum, program musi być dostosowany do okoliczności przyrodzonych, które stanowią *vis maior*. Nie małą też rolę w fakcie przewagi uczucia nad intelektem odgrywa przywiązanie do ziemi rodzynnej. Chłop, jak ten Ślimak Prusa lub Boryna Reymonta; kocha glebę nad życie, ze śmiertelnego łoża wstanie, aby siać ziarno w ziemię, bo rola go żywi, kształci i uszczęśliwia. Mając rolę i pracę w ziemi, chłop wiele myśleć i głowić się nie potrzebuje, rola myśli za niego. To coś tak, jak ów bohater Fredry: „miał rozum, bo miał wieś“, a nie można było o nim powiedzieć, że „miał wieś, bo miał rozum“. Dalej, niski od wieków stan oświaty, analfabetyzm, prośactwo wierzeń, pierwotność zwyczajów — to czynniki, które hamują postęp i działanie rozumu. W 1931 r. mieliśmy jeszcze 23,1% kompletnych analfabetów. Następnie, nasza lądowa święta wiara rzymsko-katolicka, którą wyznawało 75% ludności, opiera się na pierwiastkach objawionych, transcendentalnych i jest czynnikiem niezależnym, kształcącym raczej uczucie niż rozum. Cały splot ważnych politycznych przyczyn i wydarzeń, jak rewolucje, powstania, stosunek władz zaborczych do mieszkańców, nabrały sprawy społeczne i rodzinne i podniecały do intensywnego życia uczuciowego. Wreszcie literatura romantyczna, która głębiej i szerzej się zakrzewiła w duszy społeczeństwa, niż literatura pozytywistyczna, apoteozowała uczucie i wyobraźnię, potępiała racjonalizm. Te i wiele innych okoliczności o kontynentalnym założeniu i rolnym podglebiu wpływały na niezbity fakt, że Polacy stali się społeczeństwem sentymentalnym, nastrojowym, sielankowym, zmiennym, kierującym się w „chwilach osobliwych“ brawurą i fantazją i stali się bardzo niegłębokomyślnym narodem w porównaniu do narodów morskich.

Trzecią z kolei cechą, właściwą naszej duszy zbiorowej jest umiłowanie wolności. Daliśmy tego dowody za Piastów, kiedyśmy tym uczuciem kierowani, potrafili obronić niepodległość przed naporem germańskim, za Jagiellonów rośnie ono i potężnieje, staje się, według wyrażenia Antoniego Chołoniewskiego, „duchem dziejów Polski“, przyciągającym inne narody do współżycia z nami na drodze dobrowolnych unii, za Rzeczypospolitej szlacheckiej przeradza się w „złotą wolność“ i nawet wyrodnijeje w swawolę. Najczystszy i najlepszy mąż całej epoki, Tadeusz Kościuszko, wzywając naród do walki z zaborcami, składa przysięgę na Rynku Krakowskim, że miecz, życie i mienie poświęci „dla ugruntowania powszechnej wolności“. Wszystkie trzy powstania się zbiorowymi krwawymi dokumentami tej prawdy. Wywieszaliśmy na sztandarach naszych hasło „za naszą wolność i waszą“.

(D. c. n.)

Dr. Al. Szymankiewicz

# WIELKIE PORTY POLSKIE

W chwili objęcia wybrzeża przez władze polskie w kwietniu 1945, zarówno obraz portów, jak wybrzeża był obrazem zupełnego zniszczenia i matwoty. Przygotowawczy okres od kwietnia do 18 lipca 1945, czyli do dnia, gdy pierwszy statek szwedzki z ładunkiem węgla wyszedł z portu gdyńskiego, był okresem najtrudniejszym, bo okresem osiągania koniecznego minimum dla zablźnienia ran zadanych Gdyni i Gdańskowi, celem przygotowania ich do pierwszego etapu przeładunków. Osiągnięcia w tym okresie były najwartościowsze pod względem tempa pracy przy maximum wysiłku i minimum możliwości technicznych. Z głębokim zadowoleniem w tym okresie można było stwierdzić, że Gdańsk i Gdynia, to jedne z pierwszych portów, które po zniszczeniach wojennych ruszyły, jedne z pierwszych, mimo bezwątpienia najcięższych zniszczeń. Procentowo wyraża się to następującymi cyframi: Gdynia straciła 80% nowoczesnych, żelazo-betonowych falochronów, 60% nabrzeży i urządzeń przeładunkowych, 50% magazynów portowych 40% budynków przemysłowych, administracyjnych i mieszkalnych; Gdańsk mimo, że czornie wyglądał znacznie korzystniej od strony nabrzeży, nie miał ani jednego całego magazynu, ani jednego budynku w porcie. Dźwigi w Gdańsku w liczbie dwudziestu kilku, były w stanie nie nadającym się zupełnie do eksploatacji. Straty taboru pływającego, wyposażenia warsztatowych i taboru kołowego wyniosły 100%.

Powolne dźwiganie się portów nawet w o-

czach najbardziej krytycznych jest w każdym ich etapie odbudowy od kwietnia 1945 do dnia dzisiejszego, czymś mocnym i wspaniałym.

Dla zapoznania się z ogółem osiągnięć w Gdyni i Gdańsku, należy przytoczyć znów cyfry, które w przeciwstawieniu do wyżej podanych cyfr zniszczeń będą realnym miernikiem wkładu wysiłku i dorobku zarówno technicznego, jak gospodarczego w portach.

W Gdyni czynnych nabrzeży jest w tej chwili 6.324 mb, ogólna powierzchnia magazynów wynosi już 122.000 m. kw. o pojemności 183.000 t., urządzenia przeładunkowe składają się z 29 jednostek, w tym 10 dźwigów dla przeładunków towarów masowych (ruda, węgiel, jako najbardziej typowe) oraz 19 dźwigów dla drobnicy. Wśród cyfry dźwigów dla przeładunków masowych znajdują się 2 mostowce à 11,5 ton i 2 taśmowce. Przeładunkowa zdolność tych urządzeń daje dla drobnicy 91.200 t. miesięcznie i 283.200 t. miesięcznie dla towarów masowych. Tabor portowy w Gdyni, tak niezbędny dla życia portu, składa się z 2 holowników, 6 motorówek, 1 łodzi pilotowej oraz 2-ch dźwigów pływających o nośności 8 t. i 2 t. Prócz wyżej podanych magazynów w Gdyni znajduje się jeszcze elewator zbożowy o ca. 10.000 t. pojemności z magazynem do składowania zboża w wrczkach, o wydajności przeładunkowej ca. 90 t/godz. Zbiorniki dla składowania olejów mineralnych mają pojemność 32.200 m. sześć. W porównaniu do cyfr przedwojennych rzecz jasna, że zarówno metraż nabrzeży czynnych, jak





ilość dźwigów i powierzchnia magazynów nie osiąga ich poziomu.

Jeżeli chodzi o Gdańsk, czynnych nabrzeży jest 5,568 mb, ogólna powierzchnia magazynów w eksploatacji wynosi 37,752 m. kw. o pojemności 56,628 t., pojemność elewatorów zbożowych sięga ca 13,000 t. Przeładunek odbywa się 27 dźwigami, w tym 21 dźwigów masowych wraz z 2-ma taśmowcami i 1 mostowcem, oraz 6 dźwigów drobniowych. Zdolność przeładunkowa tych urządzeń wynosi dla drobniocy 28,200 t/mies., dla towarów masowych 532,800 t/mies. Tabor portowy składa się z 4 holowników, 12 motorówek, 6 łodzi, 1 dźwiga pływającego i 1 elewatora pływającego. Zbiorniki do produktów naftowych mają pojemność 39,200 m. sześć.

Do wielkich portów polskich zaliczamy również Szczecin, nie przejęty jeszcze wprawdzie całkowicie, ale posiadający już z punktu widzenia wyposażenia pewne aktywa, z których ważności obiektywnie zdajemy sobie sprawę i o których trzeba mówić, gdyż ogół mało jest na tym odcinku zorientowany.

Tak więc, Szczecin dysponuje już 11-ma magazynami o łącznej powierzchni ponad 20,500 m. kw., z których część wymaga jeszcze wprawdzie remontu, jednakże większa część jest już w eksploatacji; w dyspozycji administracji polskiej na terenie Szczecmina jest 6 dźwigów, w tym 3 czynne, wykorzystane dla przeładunku węgla, reszta jest w trakcie zakańczania remontów. Nabrzeży, nadających się do eksploatacji, na terenie portu szczecińskiego jest 3,585 mb, zbiorników dla produktów naftowych 7,000 m. sześć.

Ruch statków w Szczecinie stale rośnie, w listopadzie zawiąnęło już do portu 49 statków o pojemności 28,903 NRT, reprezentowane były bandery: szwedzka, duńska, holenderska, aliancka „C” i polska. Jeżeli weźmiemy pod uwagę zamulenie kanałów, trudne dojście do nabrzeży i trudne warunki nawigacyjne w porcie, musimy przyznać obiektywnie, że jest to osiągnięcie duże, dające dobre prognozy na przyszłość.

Obecnie należy jeszcze powiedzieć o czynniku współzależnym od technicznego wyposaże-

nia portów, o przeładunkach, oświetlenie najlepsze, rzecz jasna, dadzą znów cyfry, bo ostatecznie one są najbardziej miarodajnym i obiektywnym wyrazem osiągnięć.

W okresach wielkiego ruchu towarowego przeładunek towarowy w Gdyni i Gdańsku sięgał cyfry 850,000 t., w imporcie i eksporcie. Pierwzoplanowym artykułem był oczywiście węgiel, eksport jego zamykał się w granicach od 300 tys. do 400 tys. ton miesięcznie. Z towarów importowych na pierwszym miejscu stała ruda, której przywóz wahał się od 120 do 150 tysięcy ton miesięcznie, przy olbrzymim skoku między majem a lipcem, gdy w maju było 77,000 t., zaś w lipcu 144,000 t. Nawet w miesiącach spadku przeładunków, który obserwujemy ostatnio, ruda wciąż trzyma się na poziomie ponad 100,000 t. miesięcznie. Zależność między przywozem tego produktu, a gospodarką techniczną w portach jest zupełnie jasna, z rudy tej powstana, w drodze produkcji hutniczej, części dla remontu dźwigów, a po dłuższym okresie nowe dźwigi, które usprawniać będą w dalszym ciągu przeładunek, nie tylko z uwagi na pomnożenie ilości urządzeń przeładunkowych, lecz również na nowocześniejszą ich konstrukcję.

Na następnym miejscu w imporcie znajduje się drobnioca, w pozycję tę wchodzi zarówno drobnioca UNRRA, jak i drobnioca ze Szwecji i innych krajów, przy czym rzecz jasna przewagę cyfrową ma drobnioca UNRRA, która w czerwcu jeszcze sięgała cyfry 240,000 ton, a zmniejszanie się jej stopniowe pozostaje w ścisłym związku z wyczerpywaniem się kontyngentu dostaw dla Polski. Przywóz zaś drobniocy z innych krajów wykazuje bardzo powolny, ale stały wzrost.

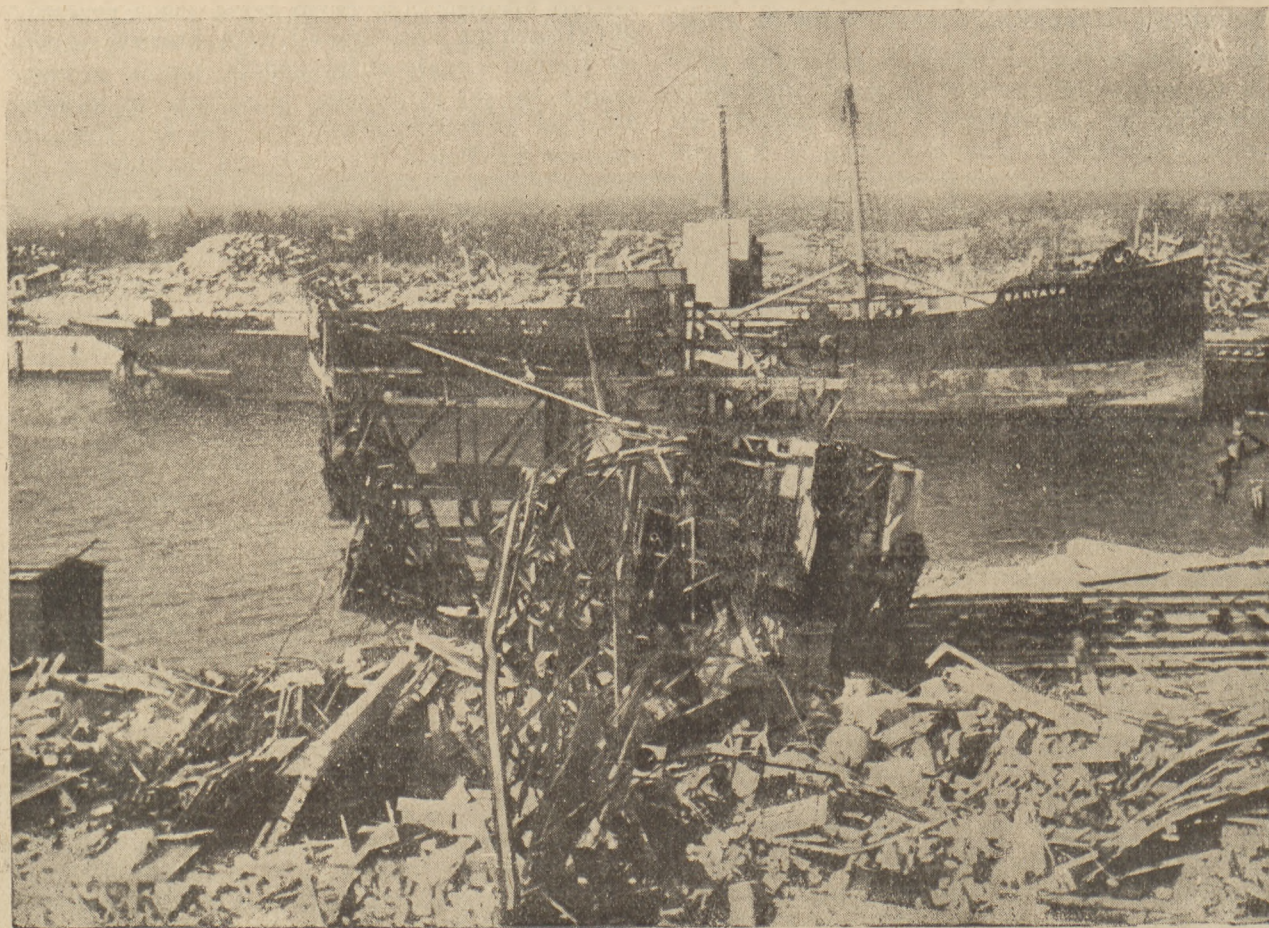
Innymi pozycjami w imporcie były złom, celuloza, fosforyty, papierówka, pszenica, żyto, produkty ropy naftowej i inne. W eksporcie obserwujemy stopniowe rozszerzanie się wachlarza produktów wywożonych, gdy na początku okresu wszczęcia działalności reprezentowany był tylko węgiel i bunkier, wkrótce doszedł cement, teraz zaś mamy już koks, cynk, ołów, farby, parafinę, szamot i drobniocę. Ilości są nikłe, ale wszelkie zdobywanie rynków zaczyna się od takich strażów próbnych i daje to powolne, ale stałe osiągnięcia.

Jeżeli chodzi o reprezentację bander w portach polskich, to na początku zawiąły statki przeważnie tylko szwedzkie, radzieckie, fińskie, w charterze radzieckim, duńskie amerykańskie i angielskie, teraz doszły bandery norweska, francuska, kanadyjska, belgijska, panamska, holenderska i aliancka „C”. Stopniowy wzrost koneksji handlowych, stopniowe rozszerzanie zakresu traktatów handlowych z krajami obcymi odbija się na ożywieniu życia w porcie, wiąże polskie porty coraz ściślej z innymi z handlem światowym, wytycza nowe drogi po starych śladach zatartych przez wojnę.

W tym momencie naszych osiągnięć technicznych nad wyposażeniem portów i ich rozwojem ekonomicznym musimy sobie powiedzieć, że choć okres pierwszy szczęśliwie przeminął, jednakże mimo radości cwoconego wysiłku musimy sobie również zdać sprawę, że przejście pierwszego etapu nie upoważnia absolutnie do odpoczynku, a raczej przeciwnie skłania do dalszego natężenia wysiłku. Naskutek osiągnięć zakres zadań rozszerzył się i rozszerza się dalej, to co dotychczas było zaledwie zabliznianiem ran, teraz winno być skierowane ku celom znacznie szerszym. Inna jest bowiem obecna sytuacja tak polityczna, jak gospodarcza kraju, punkt ciężkości przez sam fakt rozszerzenia się wybrzeża przeniósł się na gospodarkę portową i morską. Z sytuacji wynika inny rodzaj dynamizmu gospodarczego, który winien stać się łożyskiem nowych metod działania, wyzyskiwania nowych szans politycznych w sensie gospodarczym. Miarą naszej odporności narodowej była zawsze zdolność przetrwania kataklizmów, miarą naszej sily i organizacji będzie pozytywny stosunek do nowej sytuacji politycznej i geograficznej, wyciągnięcie z niej wniosków narzuconych przez wypadki historyczne, zdolność przełamania trudności narzucających się już w tej chwili i przewidywanych w przyszłości. Mamy wszelkie szanse do stania

się państwem morskim, psychiczne przekształcenie, jakie się już odbyło i jakie wciąż postępuje naprzód w kierunku rozwoju struktury gospodarki narodowej na drogach morskich, uwielokrotnia te szanse. Polska polityka morska nie może być celem samym w sobie, zbyt silnie jest powiązana z całością gospodarki narodowej w samym swoim założeniu, jest jednym ze środków, bardzo ważnych w tym momencie dziejowym pewnego przełomu duchowego narodu, dla realizacji bogactwa narodowego. Dlatego, przede wszystkim jest środkiem ważnym, że wyrывa naród cały z ciasnoty koncepcji, z prymitywizmu metod pracy, z zaścianowości wysiłku, który choćby najzetalniejszy jeśli staje pod ogniem fachowej i pozytywnej krytyki świata na skutek bezpośrednich kontaktów w porcie, nie prowadzi nigdy daleko. A krytyka przecie, przyjęta i przemysłana, jest warunkiem postępu, więcej, jest konstruktywnym czynnikiem postępu. Ekonomiczna krytyka świata jest nieubłagalnie realna, dlatego radość osiągnięć i duma odbudowy nie podważa naszego wysiłku, a przeciwnie pomnoży go i skoordynuje w kierunku wykorzystania potencjału gospodarczego portów polskich w całej handlowej pełni.

**Mgr. R. Maciejewska**



**WIELKIE RUMOWISKA**



# Walki w obronie konwojów

W minionej wojnie na morzu szczególnie ciężkie zadanie przypadło sprzymierzonej żegludze w utrzymaniu linii komunikacyjnych pomiędzy Stanami Zjednoczonymi i Kanadą a Wielką Brytanią oraz wszystkimi teatrami działań wojennych, a także z sojuszniczym Związkiem Radzieckim.

Pod względem dysponowanych sił marynarki wojennej anglo-francuskiej, które mogły być przeznaczone do ochrony tych konwojów, sytuacja układała się pomyślnie od początku działań wojennych na Zachodzie, t. j. od 3.IX 1939 r., tylko do momentu kapitulacji Francji i wystąpienia Włoch. A więc już w czerwcu 1940 r. położenie uległo radykalnemu pogorszeniu. Walczy tylko flota brytyjska ze współdziałającymi z nią wielkimi lekkimi jednostkami marynarki wojennej polskiej, norweskiej, holenderskiej i będącej w zaczątkowej formie organizacji, floty wojennej Wojska Francji. Potem przyłączają się okręty greckie. W połowie 1941 r. walczy już Związek Radziecki, lecz jego główne siły morskie działają na odosobnionych akwenach mórz Bałtyckiego i Czarnego. Radykalną poprawę przynosi włączenie się morskich sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych, co właściwie uwidacznia się dopiero w 1942 r.

Tymczasem nieprzyjaciel w oparciu o zdobyte brzozy wybrzeża atlantyckiego działa siłami nawodnymi, okrętami podwodnymi i lotnictwem przeciwko brytyjskiej żegludze. Działania te, zwłaszcza krętami nawodnymi, przenosi na Atlantyk Południowy i Ocean Indyjski. Na Morzu Śródziemnym operuje silna i liczna flota włoska.

W tych warunkach — zwłaszcza okresu do końca 1941 — w skład floty wojennej brytyjskiej zostaje włączony cały szereg statków handlowych w postaci krążowników pomocniczych (armed merchant cruisers). Wybrane na ten cel statki musiały odpowiadać następującym wymaganiom: 1) odpowiednia szybkość (nie mniej 16 węzłów), 2) tonaż w zasadzie w granicach do 13 — 17 tys. BRT (z uwagi na ekonomiczne zużycie paliwa i niezbyt wysokie nadbudówki kadłuba przy jednoczesnych możliwościach zainstalowania uzbrojenia, przeważnie 6 dział 152 mm. i broni PL oraz stosownym rezerwie pływania). Po odpowiednich przeróbkach, uzbrojeniu i wyposażeniu zostały one użyte głównie do 2-ech celów: 1) ochrona konwojów, 2) patrolowanie dozorcze pewnych szlaków i stref. Dodatkowo użyte zostały krążowniki pomocnicze także do tropienia nieprzyjacielskich (niemieckich i włoskich) pomocniczych krążowników, działających w operacjach korsarskich przeciwko sojuszniczej żegludze na wodach Oceanu Atlantyckiego, Indyjskiego a nawet na Oceanie Spokojnym. Po wybudowaniu i włączeniu w skład brytyjskiej floty dużej ilości kontrtorpe-

dowców, torpedowców eskortujących, korwet i fregat (nowe typy patrolowców i eskorterów) — pomocnicze krążowniki zostały wycofane z ciężkiej pracy konwojowej i patrolowej.

Obecnie zapoznamy się z ciekawymi walkami, stoczonymi w obronie konwojów morskich, tak przez pomocnicze krążowniki, jak i regularną flotę wojenną.

W dniu 27.XI 1939 r. wypad (raid) niemieckich okrętów liniowych „Scharnhorst” i „Gneiseau” pod dowództwem v. adm. Marschalla — napotyka na południe od Islandii brytyjski krążownik pomocniczy „Rawalpindi”, pełniący służbę patrolową w t. zw. „North Patrol”. Okręt ten o pojemności 17 000 BRT posiadał uzbrojenie składające się z 8 dział 152 mm. i zarogę z 350 ludzi pod dowództwem k-ra Kennedy. Oczywiście w ogniu dział pancerników niemieckich bohaterski okręt i jego załoga zginęły, za wyjątkiem 26 ludzi.

Tymczasem na Południowym Atlantyku rozwinął swą korsarską działalność przeciwko żegludze alianckiej 10.000-tonowy pancerny krążownik niemiecki „Adm. Graf Spee”, uzbrojony w działa 281 mm. (11-calowe). Ofiarą jego padło 50 000 tonażu brytyjskiego (9 statków) — jednakże wpada on 12.XII.39 w zastawiony nań pułapkę przez komandora Hardwooda, który w sile 3-ech słabszych jednostek („Exeter”, „Ajax” i „Achilles”) po ciężkiej dramatycznej walce gruntownie uszkadza okręt niemiecki. Dowódca „Adm. Spee” chroni swój okręt w neutralnym porcie Montevideo, skąd zmuszony jednak był wyjść i 17.XII w obliczu oczekującej nań floty anglo-francuskiej poza obrębem terytorialnych wód urugwajskich niszczy okręt przez samozatopienie. Załoga zostaje internowana.

Jednakże tankowiec niemiecki „Altmark”, 12 000 BRT — 19 węzłów szybkości, z opatrzący krążownik ten w paliwo, dociera do Norwegii, mając na swym pokładzie w charakterze jeńców załogi angielskich zatopionych statków. Angielski kontrtorpedowiec „Cossack” niszczy 16.II.40 r. „Altmark” (wysledzony przez lotnictwo) w Jössingfiordzie i uwalnia 300 Anglików.

25.IX 1940 r. kanadyjski pomocniczy krążownik „Prince Robert”, 6.892 BRT o 24 węzłach szybkości zagarnia na Pacyfiku niemiecki krążownik pomocniczy „Weser”.

5.XI.1940 r. pom. krąż. „Jervis Bay”, (14 164 BRT) w obronie konwoju na Atlantyku stacza bohaterską walkę z niemieckim krążownikiem pancernym „Adm. Scheer”. Z 37 statków konwoju dzięki związaniu napastnika walką ogólną z brytyjskim krążownikiem pomocniczym — 33 statki rozpraszają się i ratują — w ich liczbie 2 statki polskie M/S. „Morska Wola” i S/S. „Puck”. D-ca „Jervis Bay”, dzielny k-r Fegan, ginie wraz z okrętem.

7.XI.40 r. krążownik pomocniczy „Carnarvon Castle“ (20.100 BRT) spotyka się i walczy z niemieckim raiderem na Południowym Atlantyku.

9.V.1941 r. krążownik „Cornwall“ topi niemiecki krąż. pomocn. na Oceanie Indyjskim.

22.XI.1941 r. krąż. „Devonshire“ zatapia niemiecki krąż. pomocn. „Atlantis“ na Połudn. Atlantyku.

20.XI.44 r. krąż. „Sydney“ zatapia na Oceanie Indyjskim niemiecki pomocn. krąż. „Kormoran“ (9.400 BRT), który zdążył zniszczyć 70.000 ton żeglugi. „Sydney“ ginie również w bliżej nieznanych okolicznościach (storpedowany?).

Ogółem straciła flota brytyjska 16 krążowników pomocniczych, uzbrojono zaś (nie licząc kanadyjskich) w tym charakterze 42 statki pasażerskie, procent strat wynosi więc 38%. Największym straconym krążownikiem pomocni-

czym była „Carinthia“, 20.277 BRT. Największym zaś zatopionym na morzu statkiem pasażerskim była kanadyjska „Empress of Britain“, zbombardowana i storpedowana 25.IX 40 r. Piękny ten liner o 42.348 BRT i o szybkości 24 węzłów, służył jako transportowiec wojenny. Ogółem po stronie angielskiej ze 151 transportowców wojennych (największe i najszybsze linery pasażerskie) zostało zatopionych 38, czyli 25%. Wśród linerów brytyjskich, które pełniły przez cały okres wojenny niebezpieczną służbę transportowców, widzimy „Queen Elizabeth“, 83.673 BRT i „Queen Mary“, 81.234 BRT—przewiozły one w tym czasie 2.473.040 żołnierzy.

Bitwy morskie, stoczone w obronie konwojów przez osłaniające zespoły floty wojennej, wymagają odrębnego naświetlenia, co uczynimy innym razem.

Mgr. B. Krzywiec

## Rok 1946 pod polską banderą

W końcu roku 1945 cała polska flota handlowa znajdowała się jeszcze poza granicami kraju. Zarząd polskich przedsiębiorstw żeglugowych mieścił się w Londynie, gdzie uprzednio funkcjonował przez cały czas wojny. Powrót przedsiębiorstw żeglugowych do kraju wraz z taborem pływającym stał się aktualny dopiero w marcu 1946 r., po zakończeniu działalności międzynarodowej organizacji żeglugowej UMA, datującej się jeszcze z lat wojennych, która m. in. dysponowała również całym polskim tonażem handlowym. Mimo zwolnienia statków z rekwizycji wojennej, przedsiębiorstwa żeglugowe nie mogły od razu przenieść się z Londynu do kraju, wskutek rozmaitych przeszkód natury technicznej i finansowej. Sprawa ciągnęła się przez kilka miesięcy, aż wreszcie z dniem 1 października 1946 r. zarząd polskich towarzystw żeglugowych zainstalował się na stałe w Gdyni.

Okres wojenny przyniósł zasadniczą zmianę w strukturze organizacyjnej naszej żeglugi morskiej. Największe polskie przedsiębiorstwo armatorskie: Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A., zwane popularnie GAL'em, przejęło pod swój zarząd dwa inne towarzystwa o kapitale całkowicie lub w większej części państwowym, to znaczy „Żegluga Polska“ S. A. oraz „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe“ S. A. Tym sposobem GAL faktycznie rozporządza i zarządza przeszło 92% całego polskiego tonażu handlowego. Pozostała drobna część tonażu znajduje się w rękach armatorów prywatnych.

Pod względem stanu ilościowego i jakościowego, obecna polska flota handlowa nie odpowiada potrzebom życia gospodarczego kraju i wymaga poważnej rozbudowy. Posiadamy tylko 30 statków pełnomorskich, których łączny tonaż

wynosi ok. 110.000 BRT, a zdolność przewożenia wyraża się cyfrą ok. 2 milionów ton rocznie. Nie jest to przy tym ten sam nowoczesny, wysokowartościowy tabor, jaki posiadaliśmy w chwili wybuchu wojny. Obecnie tylko 30% naszego tonażu można uznać za pełnowartościowy — reszta zaś są to statki albo przestarzałe, albo też wyprodukowane w czasie wojny pośpiesznym systemem seryjnym, nie dającym gwarancji dokładnego wykonania i wykończenia. Ponieważ pogorszenie się stanu tonażu handlowego, w porównaniu z rokiem 1939, stanowi część wkładu, jaki Polska wniosła do dzieła wywalczenia zwycięstwa w ostatniej wojnie, nasze straty w tej dziedzinie muszą znaleźć na terenie międzynarodowym choćby częściową rekompensatę z tytułu reparacji wojennych przy podziale floty ponemieckiej.

Ocalałe z pogromu resztki dawnej niemieckiej floty handlowej zostały w roku ubiegłym podzielone między państwa sojusznicze. We wrześniu, podczas pobytu w Moskwie wiceministra żeglugi dr. K. Petruszewicza, zostało ustalone, że w ramach przypadającego nam tonażu w ilości 54.000 BRT, Polska otrzymuje 19 jednostek morskich, w czym 3 statki pasażerskie, 3 frachtowce liniowe, 6 statków trampowych, 1 prom kolejowy, 1 tankowiec, 1 lichtugę, 1 kadłub niewykończonego statku oraz 3 holowniki.

Niezależnie od reparacji wojennych, nasza flota handlowa powiększa się drogą rewindykacji statków, które przed wojną pływały pod banderą polską lub gdańską. W ciągu roku 1946, po pokonaniu piętrzących się trudności formalnych i technicznych, udało się sprowadzić do kraju około 40 rewindykowanych statków, a w tej liczbie frachtowiec dalekomorski „To-

run", kilka holowników, znaczną ilość kutrów rybackich, oraz dwa statki z tonażu pogdańskiego: „Weichsel“ (Rataj) i „Hafnia“ (Nyssa). Dalsze prace w dziale rewindykacyjnym trwają.

W ramach 3-letniego Planu Odbudowy, Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego opracowało w roku ubiegłym program rozbudowy polskiej floty handlowej. Poza jednostkami z reparaacji i rewindykacji, program ten przewiduje powiększenie stanu naszej floty przez zakup dwóch statków amerykańskich typu C-1, budowę 4 statków na stoczniach zagranicznych, wybudowanie 14 jednostek na stocznich krajowych, oraz podniesienie z wody i odbudowę w kraju 5 statków pełnomorskich i 6 przybrzeżnych, zatopionych w portach podczas wojny. Po zrealizowaniu powyższego programu ogólna nośność polskiej floty handlowej wynosić będzie przy końcu 1949 roku około 286.000 ton.

Krajowy przemysł okrętowy, który uległ poważnemu zniszczeniu i zdewastowaniu w czasie działań wojennych, odbudował w ciągu roku 1946 znaczną część dewastacji. Poza przygotowaniem do produkcji nowych jednostek morskich, stocznie polskie rozwijały w ub. roku ożywioną działalność w ważnym dziale usług portowych, jakim są remonty statków. Stan zatrudnienia w stocznich polskich doszedł przy końcu roku 1946 do cyfry 8.000 ludzi.

Produkcja nowych statków została już uruchomiona w dziale rybołówstwa morskiego, gdyż stocznie nasze budują kutry oraz łodzie

rybackie. To też tabor rybołówecki wykazuje stały wzrost. W styczniu 1946 roku wyruszało na połowy morskie 49 kutrów i 450 łodzi, podczas gdy w październiku ilość ta wzrosła do 120 kutrów i blisko 1100 łodzi. Prócz tego rozpoczęło w ub. roku połowy daleko-morskie 6 trawlerów pod polską banderą.

Nasza polityka żeglugaowa skierowana była w roku 1946 na obsługę linii regularnych, nie zaniedbując przy tym żeglugi trampowej. W obecnych warunkach eksploatacyjnych regularność kursowania statków ogranicza się tylko do zapewnienia stałych odjazdów na danej trasie, natomiast ściśle rozkłady jazdy jeszcze nie istnieją.

Dotychczas zostały wznowiczone pod polską banderą następujące linie regularne:

- 1) Gdynia — porty wschodniej Szwecji,
- 2) Gdynia — porty zachodniej Szwecji,
- 3) Gdynia — Antwerpia,
- 4) Gdynia — porty Anglii, (Londyn, Hull),
- 5) Gdynia — porty USA,
- 6) Gdynia — Ameryka Południowa (Brazylia, Argentyna),
- 7) Gdynia — Bliski Wschód.

Na powyższych liniach kursowały w r. ub. przeważnie statki towarowe, w miarę istniejących ładunków. Po przeprowadzeniu powojennych remontów na statkach pasażerskich „Batory“ i „Sobieski“, nastąpi w początkach roku 1947 wznowienie regularnej obsługi pasażerskiej z Gdyni do Ameryki.

**Marian Kryński**



Kładzenie kabla

## KURS ZAPOZNAWCZY Z MORZEM

Staraniem wydziału prasowego Ligi Morskiej zorganizowany został w Warszawie kurs zapoznawczy wiedzy o morzu dla członków Klubu Sprawozdawców Morskich i dziennikarzy stołecznych.

### Program kursu zapoznawczego wiedzy o morzu dla dziennikarzy w Warszawie.

Marynarka wojenna.

- 1) Rola floty wojennej w obronie państwa — 1 g.
- 2) Obrona wybrzeża i działania floty na morzach — 1 godzina.
- 3) Typy i rodzaje okrętów — 2 g.
- 4) Organizacja floty, stopnie i odznaki — 1 g.
- 5) Krótki zarys rozwoju i działań floty w czasie wojny — 2 g.

Marynarka handlowa.

- 1) Ewolucja statku morskiego — 2 g.
- 2) Sposoby eksploatacji statku morskiego (tramping, linie regularne, żegluga oceaniczna, kabotaż, t-wa żeglugowe) — 3 g.
- 3) Klarowanie statku (technika załadowania i wyładowania statku) — 1 g.
- 4) Frachy, makler 1 g.
- 5) Umowy przewozowe (czartery i konosamenty) — 1 godzina.
- 6) Konferencje i porozumienia Tow. żeglugowych—Porty.
  - 1) Położenie i budowa portów — 2 g.
  - 2) Klasyfikacja portów — 1 g.
  - 3) Porty i ich zaplecze (zależność gospodarza)—1 g.
  - 4) Wyposażenie portów (Nabrzeże, hangary i magazyny, chłodnie, elewatory i t. p.) 1 g.
  - 6) Urządzenia przeładunkowe, linie kolejowe, drogi bite — 1 g.
  - 7) Znaki rozpoznawcze i ostrzegawcze — 1 g.
  - 8) Organizacja i eksploatacja portów — 1 g.

Statek.

- 1) Rodzaje statków — 2 g.
  - 2) Nawigacja, locja, meteorologia, kartografia—3 godziny.
  - 3) Roboty pokładowe — 2 g.
  - 4) Tonaż, miary morskie — 1 g.
- Rybolówstwo — 3 g.  
 Jachting — 3 g.  
 Razem 38 godzin.

Inauguracyjny wykład, poprzedzony przemówieniem Prezesa Ligi Morskiej, ppłk. Stanisława Kiryluka, odbył się w dniu 11 grudnia b. r. w lokalu Zarządu Głównego.

Prelekcję na temat marynarki wojennej wygłosił komandor Łuszczkiewicz, kierownik wydz. nauk. Departamentu Morskiego Ministerstwa Żeglugi.

## KURS ŻEGLARSKI

W dniu 10 grudnia rozpoczął się w gmachu Ligi Morskiej w Warszawie, ul. Widok 10, kurs żeglarski dla członków Ligi i młodzieży z Koła Szkoły Żeglugi Śródlądowej. Kurs prowadzi kpt. jachtowej żeglugi morskiej Włodzimierz Siwierski.

Wykład inauguracyjny wygłosił prof. S. Z. Zakrzewski.

## KONFERENCJA GOSPODARCZA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

W dniach 12, 13 i 14 grudnia zorganizował „Instytut Bałtycki” konferencję gospodarczą, poświęconą potrzebom gospodarczym Pomorza Wschodniego.

Dnia 12 b. m. w Bydgoszczy w gmachu Pomorskiego Domu Sztuki rozpoczęły się obrady Konferencji Gospodarczej p. t. „Stan i potrzeby gospodarcze Pomorza Wschodniego”, zorganizowanej przez Instytut Bałtycki.

Skład Prezydium Konferencji: przewodniczący prof. Stanisław Srokowski, min. Wład. Czajkowski, min. Petruszewicz, wojewoda Wojciech Wojewoda, prezydent Józef Twardzicki, dr. Roman Luttmann przed-

sawiciel wojewody olsztyńskiego wicewoj. Wiesiołowski Bronisław, prezes olsztyńskiej Wojew. Rady Narod. Michał Staroń oraz dyrektor Instytutu Bałtyckiego dr. Józef Borowik.

Udział w zebraniu brało 60 osób, w tym szereg przedstawicieli władz i profesorów wyższych uczelni z Poznania, Torunia, Warszawy i innych. Wśród uczestników obrad zauważyliśmy przedstawicieli Ministerstwa Oświaty ob. Ludwika Ekerta, dyrektora Departamentu Planowania i Koordynacji w Min. Ziemi Odzyskanych ob. Leopolda Glucka.

W obradach poruszane były problemy wsi. Wygłoszono referaty: 1. Stan i potrzeby gospodarze rolnictwa na Pomorzu Wschodnim — inż. Zdz. Karczewski; 2. Przemysł rolny i żywnościowy — dr. D. J. Tilgner z Bydgoszczy; 3. Zagadnienia leśne — dr. F. Soboczyński z Olsztyna; 4. Zagadnienia rybactwa — nac. B. Dąbrowski z Olsztyna. Po referatach wywiązała się ożywiona dyskusja.

Na porządek dzienny obrad dalszych składały się referaty, poświęcone problemowi miast woj. olsztyńskiego: 1. Warunki i możliwości rozwoju przemysłu — prof. dr. Jan Dylak z Łodzi; 2. Zagadnienie rzemiosła na terenie woj. olsztyńskiego — mgr. K. Lisowski z Olsztyna; 3. Zagadnienie urbanizacji i rola poszczególnych ośrodków miejskich — mgr. J. Nieroda z Bydgoszczy; 4. Osadnictwo i struktura zawodowa ludności — mgr. Władysław Wach z Olsztyna; 5. Zagadnienia komunikacyjne Wschodniego Pomorza — prof. dr. Rajmund Gilon z Torunia; 6. Przedwojenny ruch turystyczny i lotniskowy na dzisiejszym polskim Pomorzu Wschodnim — prof. dr. Stanisław Leszczycki z Krakowa; 7. Warunki i przyszłe możliwości polskiego ruchu letniskowo-turystycznego na Pomorzu Wschodnim — dr. Mieczysław Orłowicz z Warszawy.

Uchwalenie szeregu rezolucyj, dotyczących podniesienia stanu gospodarczego ziem Pomorza Wschodniego, zakończyły te owocne obrady.

## KONFERENCJA PROGRAMOWA POLSKIEGO ZWIĄZKU ZACHODNIEGO

P. Z. Z. zorganizował w dniach 4 i 5 grudnia konferencję programową dla spraw społecznego działania na Ziemach Odzyskanych.

Obrady z udziałem Zarządów P. Z. Z. i działaczy b. Związku Polaków w Niemczech i b. Gminy Polskiej w Gdańsku odbywały się w złotej sali Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu.

Referat na temat stosunku Polskiego Związku Zachodniego do nowej rzeczywistości polskiej wygłosił ob. J. Dubiel z Warszawy.

Szereg wniosków i rezolucyj, dotyczących działalności programowej i troski o ludność autochtoniczną na Ziemach Odzyskanych jest wynikiem konferencji, która dała niewątpliwie poważne rezultaty.

W obradach brał udział Prezes Ligi Morskiej, ppłk. Stanisław Kiryluk w asyście prof. S. Z. Zakrzewskiego.

## WYSTAWA P. T.

### „KSIĄŻKA ZIEM ODZYSKANYCH”

Zachodni Komitet Dziennikarski w Poznaniu organizuje wystawę pod powyższym tytułem. Odbedzie się ona jednocześnie w 10 największych miastach Polski. Ekspozycjami będą książki wydane do Ziemi Odzyskanych, książki poświęcone zagadnieniom tych ziem i książki niemieckojęzyczne.

Adres Komitetu: Poznań, Chełmońskiego 1. ZAP.

### „WIELKIE DNI MAŁEJ FLOTY”

Ukazała się nakładem Wydawnictwa Zachodniego w Poznaniu praca Jerzego Pertka, opisująca dzieje walk naszej marynarki wojennej w czasie ostatniej wojny.

Na kartach książki przewijają się dzieje okrętów, które zginęły w nierównej walce w obronie wybrzeża

! tych, które okryły chwałą naszą banderę wojenną na dalekich morzach.

Praca Jerzego Pertka napisaną barwnie i ciekawie zajmie każdego czytelnika, interesującego się sprawami morskimi.

„Wielkie Dni Małej Floty“ wydane starannie, ilustrowane są dobrymi rysunkami.

### „MODELARSTWO SZKUTNICZE“.

#### Część 1. Autor inż. Czarnecki.

Z serii książek, poświęconych modelarstwu, ukazała się część pierwsza, wydana staraniem Okręgu Poznańskiego Ligi Morskiej, nakładem autora.

Zwoiennicy modelarstwa zarówno wśród młodego pokolenia, jak też starsi, przyjmują pracę autora z prawdziwą wdzięcznością, tym więcej, że cena książki (zł. 160 za egzemplarz) uprzyściplnia ją miłośnikom modelarstwa.

Obfity zbiór rysunków, załączony do książki, pozwala na wykonanie modeli bez trudu.

Na książkę tę zwracamy szczególną uwagę nauczycieli robot ręcznych w szkołach średnich i powszechnych, jako cenny nabytek do prowadzenia programowego modelarstwa w szkołach.

Odbiorcy hurtowi książki zechcą zwracać się po nią wprost do Okręgu Poznańskiego Ligi Morskiej, Poznań, ulica Freury 7, tel. 33-30. Ogniwa terenowe Ligi Morskiej będą już wkrótce zaopatrzone w książki przez Okręg Poznański.

### ŚRODY KLUBOWE W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM LIGI MORSKIEJ

Staraniem Koła Związku Zawodowego Pracowników Społecznych przy Zarządzie Głównym Ligi Morskiej w Warszawie, ul. Widok Nr 10, odbywają się co tydzień środy klubowe w świetlicy Ligi. Zebrania urozmaicone odczytami, wyświetlaniem filmów morskich i rozrywkami towarzyskimi, cieszą się wielkim powodzeniem. Członkowie Ligi Morskiej, przybywający z prowincji do stolicy, są mile widzianymi gośćmi.

### KALENDARZ ZEBRAN W GMACHU LIGI MORSKIEJ W WARSZAWIE

Świetlica przy Zarządzie Głównym Ligi Morskiej wykorzystana jest w obecnym sezonie w całej pełni. Nie tylko odbywają się w niej wymienione wyżej kursy, ale gości też w niej Towarzystwo Krajoznawcze, Polskie Tow. Tatrzańskie, organizując stale odczyty i pogadanki na tematy, związane z działalnością tych towarzystw. Rosnąca stale frekwencja na zebraniach świadczy wymownie o zainteresowaniu ludności stolicy poważnymi zagadnieniami i chęcią pogłębienia wiedzy ogólnej.

### PRACE KOMITETU BUDOWY GMACHU LIGI MORSKIEJ W WARSZAWIE

Komitet Budowy gmachu Ligi Morskiej rozpoczął starania o legalizację formalności związanych z utrzymaniem na własność terenów i budynków dawnej Resursy Obywatelskiej w Warszawie ul. Krakowskie Przedmieście 64. Jak wiadomo, gmach ten ucierpiał wiele podczas oblężenia Warszawy podczas inwazji hitlerowskiej w r. 1939 i jest w 60% zniszczony.

Akcja zbiórki funduszy na ten cel rozpocznie się wkrótce, obejmując wszystkie ogniwa Ligi Morskiej, dla których posiadanie własnego gmachu w Warszawie z pokojami gościnnymi, restauracją, salą odczytową, kinową i balową, będzie połączeniem przyjemnego z pożytecznym w czasie pobytu w Warszawie.

Okręg łódzki, jak zwykle przodujący w akcjach zbiórkowych, już przekazał pierwszą ratę na budowę gmachu.

### BUDOWA BARAKÓW LIGI MORSKIEJ W WARSZAWIE

W niezwykle szybkim tempie nastąpiła budowa baraków Ligi Morskiej w Warszawie przy ul. Czerniakowskiej Nr 201. Zarząd Główny projektuje urządzenie tam pracowni szkutniczej (stoczni), hangarów i garaży samochodowych.

Baraki w najkrótszym czasie zostaną oddane swemu przeznaczeniu.

## BLOK STRONNICTW DEMOKRATYCZNYCH

idzie do wyborów

z hasłem obrony granic morskich i Ziemi Zachodnich.

Chcemy silnej, suwerennej POLSKI MORSKIEJ

głosujemy za Blokiem Demokratycznym.



# Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

**POLSKA.** Flota polska, przebywająca w Anglii, uległa znacznemu osłabieniu wskutek odebrania krążownika „Conrad” i okrętu podwodnego „Dzik”.

„Conrad” wchodził w skład polskiej floty od 1944 r. Obecnie wcielony został do floty brytyjskiej pod dawną swą nazwą „Danae”. Akt przejęcia krążownika miał miejsce w Plymouth w obecności adm. sir H. D. Pridham-Wippell’a. W roku bieżącym krążownik zostanie sprzedany na złom.

Okręt podwodny „Dzik” spuszczonej został na wodę w październiku 1942 r. na stoczni Vickers-Armstrong Ltd. w Barrow, jako brytyjski „P 52”. W r. 1943 przekazany był flocie polskiej. Odebrany po zakończeniu wojny, latem 1946 r. odstąpiony został wraz z brytyjskim okrętem podwodnym „Vulpine” flocie duńskiej.

Z okrętów, które pływały pod banderą polską, pozostało jeszcze 11, a mianowicie: 6 kontrtorpedowców „Błyskawica”, „Burza”, „Piorun”, „Garland”, „Krakowiak” i „Słazak”. 2 okręty podwodne „Wilk” i „Sokół” oraz 3 ścigacze „S 1”, „S 2” i „S 4”. Większość tych jednostek została już rozbrojona.

**PORTUGALIA.** Wypożyczone od Anglii na czas wojny 4 poławiacze min, pozostaną na stałe we flocie portugalskiej. Oznaczone początkowo „P 1” do „P 4”, otrzymały ostatecznie nazwy wysp: „Faial”, „Santa Maria”, „San Miguel” i „Terceira”.

**GRECJA.** Flota grecka ma się powiększyć o 2 okręty podwodne, odsapone przez Wielką Brytanię. Będą to „Vigorous” i „Visigoth” po 626 t., wodowane w październiku i listopadzie 1943 r. na stoczni Vickers-Armstrong w Barrow, podobnie jak 4 jednostki zbliżonego typu, wchodzące już w skład floty greckiej.

Spodziewane jest, że Grecja otrzyma z polskiej floty 1 krążownik torpedowy, jako ekwiwalent za zatopiony przez Włochów lekki krążownik „Helli”.

**BELGIA.** Na miejsce starego okrętu strażniczego „Zinnia” weszła do floty fregata (kanonierka) „Herne Bay” o wyp. 1609 t., wodowana w maju 1945 r. na stoczni angielskiej Smith’s Dock Co.

**NORWEGIA.** 10 października 1946 r. miało miejsce w Chatham przekazanie flocie norweskiej kontrtorpedowców „Stavanger” (ex ang. „Crystal”) i „Trondheim” (ex ang. „Crozier”). Na uroczystości byli obecni ambasador norweski w Wielkiej Brytanii i przedstawiciele floty norweskiej kom. J. E. Jacobsen i S. V. S. Osheill oraz admirał sir Harold Burrough.

W dwa tygodnie później podobna uroczystość odbyła się w Devonport z okazji podniesienia bandery norweskiej na kontrtorpedowcu „Bergen” (ex ang. „Cromwell”).

**HOLANDIA.** Rząd holenderski zamierza kupić angielski krążownik „Orion” o wyp. 7215 t., uzbrojony w 8 dział 152 mm., zbudowany w latach 1931—34. Transakcja ta dojdzie najprawdopodobniej do skutku, ponieważ Anglia przeprowadza obecnie znaczną redukcję swej floty.

**ZSRR.** Prasa angielska opublikowała dalsze nazwy okrętów, które przypadły Związkowi Radzieckiemu z podziału floty niemieckiej. Okręty podwodne „U 1057”, „U 1058”, „U 1064”, „U 1231”, „U 2353”, „U 2529”, „U 3035”, „U 3041” i „U 3515”; okręt cel „Hessen” oraz tender „Blitz”.

W skład otrzymanych z USA jednostek przybrzeżnych weszło 49 kutrów pościgowych (do zwałczania okrętów podwodnych) budowy stalowej i 46 budowy drewnianej oraz 150 dużych motorówek.

**WIELKA BRYTANIA.** W uzupełnieniu wiadomości o brytyjskiej flocie lotniskowców podajemy, że lotniskowiec „Triumph” wszedł do służby czynnej w marcu 1946 r., a „Argus” i „Furious” zostały wycofane. Ogółem gotowych jest 13 lotniskowców: 6 typu „Victorious” po 23.000 t. i 7 typu „Ocean” po 14.000 t. („Ocean”, „Glory”, „Venerable”, „Theseus”, „Vengeance”, „Triumph” i we flocie kanadyjskiej „Warrior”).

Z 33 lotniskowców eskortowych, jakimi rozporządzała Wielka Brytania w chwili ukończenia wojny, 33 należące do typów „Archer” i „Ruler”, zwrócone zostały Stanom Zjednoczonym w wykonaniu umów o Lend and Lease. Spośród 5 pozostałych, „Pretoria Castle” i „Activity” przebudowane zostały na statki handlowe, „Nairawa” przekazana Holandii, a 2 „Campania” i „Vindex” znajdują się w służbie.

## KATASTROFY

Serię tragicznych wypadków po ukończeniu wojny zapoczątkował brazylijski krążownik „Bahia”, który wyleciał w powietrze na skutek eksplozji wewnętrznej, przy czym 335 ludzi, spośród 368, wchodzących w skład załogi, poniosło śmierć. „Bahia” był okrętem starym, spuszczonej na wodę w styczniu 1909 r. W latach 1925—26 poddany był gruntownej modernizacji. Wyporność jego wynosiła 3.150 t., a uzbrojenie składało się z 10 dział 120 mm.

Drugi poważny wypadek we flocie brazylijskiej wydarzył się 31 lipca 1946 r. Na transportowcu „Duque de Caxias”, zdążającym do Europy, nastąpił wybuch kotła. Znajdujący się o 6 mil morskich od Cape Frio transportowiec, uderzył się uratować dzięki sprawnej akcji holowników, które przeholowały okręt do Rio de Janeiro.

W czerwcu 1946 r. zatonął francuski doświadczalny okręt podwodny (ex niem. „U 2326”), przeprowadzający badania nad możliwościami nawigacyjnymi na dużych głębokościach.

Gwałtowny orkan 5.XII przerwał akcję ratunkową, prowadzoną bez przerwy od 48 godzin, stracono więc nadzieję na uratowanie 23-osobowej załogi. Istnieje przypuszczenie, że okręt wpadł na pozostałą jeszcze z czasów wojny minę.

T. W. P.

Administracja Wydawnictw Ligi Morskiej, Zarząd Główny Widok 10, posiada na składzie następujące wydawnictwa:

„Choroby klimatyczne”, rok wyd. 1938, autor Al. Freud, cena zł. 60.

„Pieśni marynarskie”, rok wyd. 1939, autor J. Gillova, cena zł. 15.

„Dopiero po dziesięciu wiekach”, rok wyd. 1945, autor J. Żoła-Mnugiewicz, cena zł. 3.

„Droga wodna Bałtyk — Morze Czarne”, rok wyd. 1938, autor A. Konopka, cen zł. 20.

„Dwadzieścia lat Polskiej Marynarki Wojennej”, rok wyd. 1938, autor O. Żukowski, cena zł. 15.

„Epidemiologia dżumy”, rok wyd. 1938, autor J. Jakubkiewicz, cena zł. 150.

„Szczecin dawniej i dziś”, rok wyd. 1945, praca zbiorowa, cena zł. 60.

„Piosenki o morzu” (15 sztuk), rok wyd. 1939, praca zbiorowa, cena zł. 225.

„Młodzież na morzu i rzekach”, rok wyd. 1936, praca zbiorowa, cena zł. 15.

„Liga morska uczy miłości do morza”, rok wyd. 1945, praca zbiorowa, cena zł. 200.

„Modlitwa do Ducha św. o siłę na polskim morzu”, rok wyd. 1939, autor M. Swinarski, cena zł. 50.

„Modele morskie z kory”, rok wyd. 1939, autor J. Tomczak, cena zł. 15.



Zagłowiec w czasie sztormu

---

---

### TREŚĆ:

Z blokiem do urny.

\*

Deklaracja ideologiczna

\*

Czyżby nowy Wismar—  
Tadeusz Wywerka-  
Prokurat.

\*

Rozwiązane sny o Mare  
Nostrum — Jerzy  
Pertek.

\*

Flota wojenna USA  
i Wielkiej Brytani.—  
Witold Supiński.

\*

O duszy lądowo-mor-  
skiej — Dr Al. Szy-  
mankiewicz.

\*

Wielkie porty polskie—  
Mgr. R. Maciejewska.

\*

Walki w obronie kon-  
wojów — Mgr. B.  
Krzewiec.

\*

Rok 1946 pod polską  
banderą — Marian  
Krynicky.

\*

Z życia Marynarki Wo-  
jennej.

\*

Kronika.

---

---

# MORZE

---

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

Wydawca: Biuro Zarządu Głównego L. M. Warszawa, Widok 10. Tel. 86.210. Redaktor naczelny  
dr Bronisław Miazgowski. — Kierownictwo artystyczne Wł. Siwierski. — Konto P. K. O. Nr 1.1020.

---

---