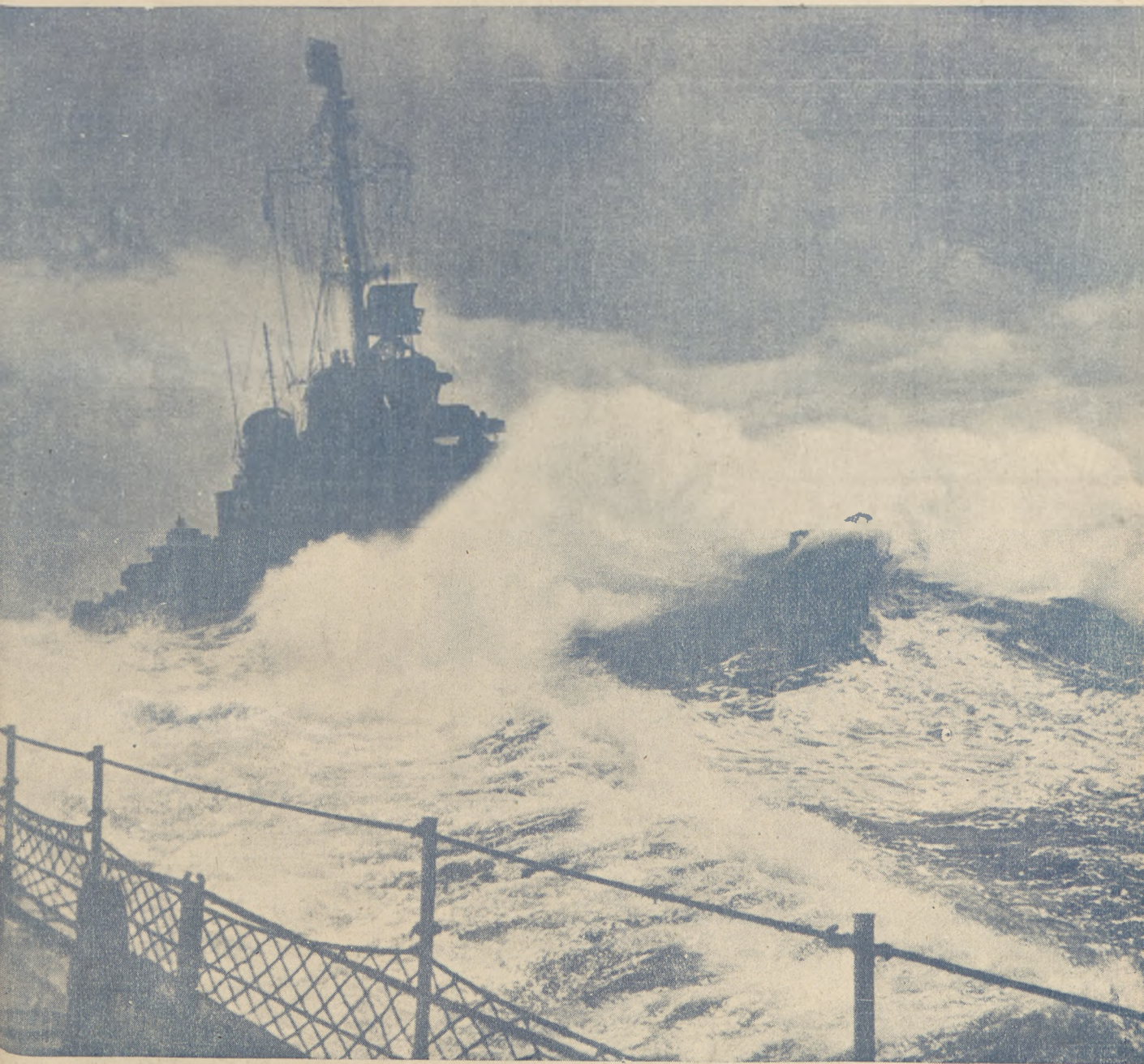


# MORZE



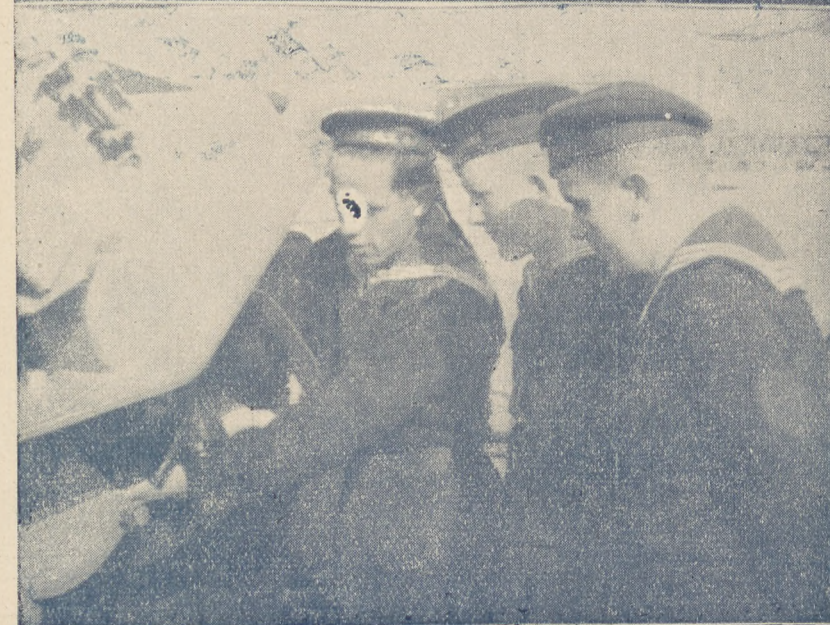
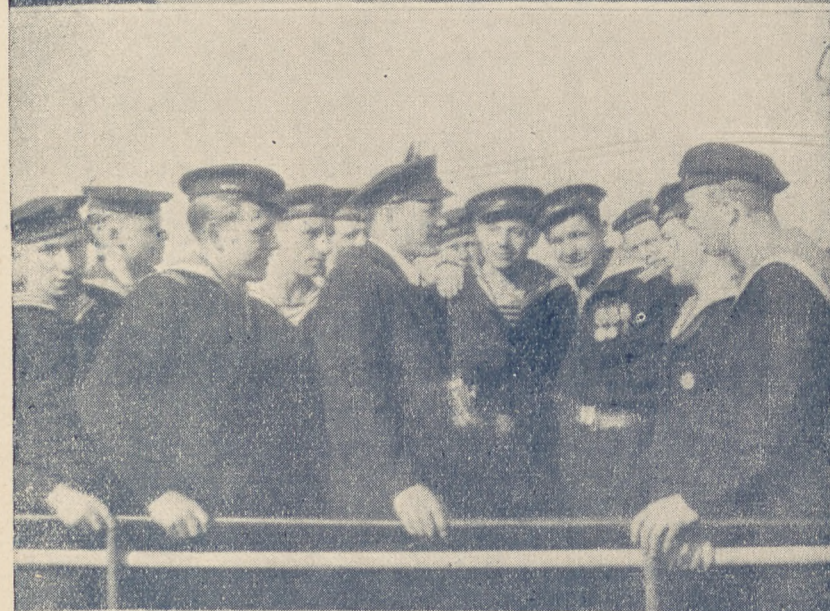
WARSZAWA  
LUTY 1947



NR 2 LUTY



WARSZAWA 1947



**10 - 11 - 1920**

**MARYNARCE  
WOJENNEJ  
SALUT!**



Marynarze polscy w czasie wykładu teoretycznego na pokładzie trawlera.

\* \* \*

Marynarze Radzieccy w gościnie u swych kolegów polskich.

\* \* \*

Młody instruktor Floty Radzieckiej objaśnia marynarzom polskim działanie urządzeń technicznych na jego okręcie.

# MORZE

MIESIĘCZ

NIK LIGI MORSKIEJ

Nr. 2

Warszawa — Luty 1947

Rok XVII

## Naród rozstrzygnął

Rok 1947 rozpoczęliśmy rozładowaniem napiętej atmosfery politycznej w całym kraju. Wybo.ry do Sejmu Us.wośawczego w dniu 19 stycznia, przeprowadzone zgodnie z ordynacją wyborczą, wzbudziły wielkie zainteresowanie wewnątrz i naewnątrz, jako akt olbrzymiej don. osłości dla Państwa.

W kampanii przedwyborczej zarysowały się dwie biegunowo przeciwne koncepcje polityczne: pierwszą reprezentował Blok Stronnic. tw Demokratycznych, idący do urny ze Związ. kami Zawodowymi, Samopomocą Chł. pską, organizacjami społecznymi, drugą — nieoficjalny blok opozycyj.

Blok Demokratyczny miał na swym koncie dorobek ówul. tniej pracy dla Państwa w postaci: dźwignięcia kraju z ruin, wprowadzenia reformy rolnej, upaństwowienia kluczowych gałęzi przemysłu, uporządkowania stosunków wewnętrznych i administracyjnych, z gospodarowania Ziemi Zachodnich i Wybrzeża, uprzyś. tpienia nauki i wiedzy najszerszym masom.

W polityce zagranicznej Blok jasno i wyraźnie sp. ecyzował stosunek do wschodniego sąsiada, jako gwaranta naszych granic zachodnich, do bratnich narodów słowiańskich, jak też stosunek do nowych Niemiec, do podżegaczy wojennych i obrońców faszyzmu.

Blok wskazał narodowi drogę odbudowy kraju, perspektywy dobrobytu po przeprowadzeniu trzyul. tniego planu gospodarczego, widoków pokoju budowanego na trwałych stosunkach z narodami, miłującymi pokój.

Każdy ob. ektywnie myślący obywatel musiał przyznać, iż Blok Demokratyczny ma program jasny, realny, trzeźwy i uczciwy.

Neoficjalny blok opozycji zgrupował przeciwników dokonanych reform społeczno-gospodarczych, zwolenników dawnych regim. eów. A choć posiadał uul. tynę prowadzenia wyborów, przegrał kampanię wyborczą. Gdzie leży przyczyna przeg. anej?

Przyczyną klęski opozycji była jej bezprogra-

mowość. Negacja nie wystarcza za program. Gromada ma. kontentów, wsteczników, zaw. edzonych, nie stanowi monolitu politycznego, ani nie jest blokiem ideowym. Skupienie tych warstw pod sztandarami PSL nie przyniosło zaszczytu temu stronnictwu, a naraziło je na klęskę wyborczą. Naród odz. egnał się od bezprogramowej opozycji, skompromitowanej w dodatku procesami podziemia.

Zwycięstwo Bloku Demokratycznego jest dowodem, że naród pragnie stabilizacji stosunków na gruncie dokonanych reform, chce utrwalenia gospodarki, opartej na planie trzyul. tnim, akceptuje politykę wewnę. rznią i zewnę. rznią kół demokratycznych, pragnie pokoju i spokoju, chce Polski suwerennej, niezależnej, ale szczęśliwej, zamocnej, zbudowanej na zasadach trwałych i stałych.

Liga Morska, której Zarząd Główny w imieniu członków z. deklarował wspólną akcję z Blokiem Demokratycznym, wita jego zwycięstwo z zadowoleniem. Jest ono gwarancją dalszej intensywnej pracy nad odbudową wybrzeży, portów, stoczni i całego życia morskiego. Jest bodźcem do pracy nad realizacją trzyul. tniego planu gospodarczego, w którym interesy morza i wybrzeża znalazły właściwy wyraz. Jest zapewnieniem spokoju dla ludności wybrzeża i ziem odzyskanych.

Egzystencja narodu morskiego zależy od pracy na morzu i dla morza. Blok Demokratyczny dał wyraz trosce o ludność wybrzeża i ludność Ziemi Zachodnich, o zagadnienia z ich przyszłością związane. To też należy podkreślić z uznaniem fakt, że właśnie ludność ziem odzyskanych i ludność wybrzeża dała dowód zaufania rządowi Jedności Narodowej i Blokowi Stronnic. tw Demokratycznych, głosując na trójkę.

I to jest bodź. aj najw. ekszy sukces Bloku Demokratycznego i najlepszy sprawdzian, że kroczymy po właściwej drodze do lepszego jut. a, do potęgi na morzu, do Polski Morskiej.

Stanisław Kiryłuk

# 10-11-1920

## ŚWIĘTO MARYNARKI WOJENNEJ

Był czas, gdy Polska była większą potęgą niż Anglia... Był również czas, gdy Polska władą brzegiem morskim, liczącym 1400 kilometrów. Ale potem nastał i tak: czas, gdy Polska jako państwo suwerenne zniknęła z mapy Europy, a jedną z głównych tego stanu przyczyn było właśnie to, iż nie umiała ustrzec swego wybrzeża morskiego, zachować swej bramy, wiodącej w świat, utrzymać dróg, wiążących ją z zaprzyjaźnionymi krajami, gdy w najbliższym jej sąsiedztwie znaleźli się już tylko wrogowie.

Aż wreszcie po latach politycznego niebytu zaświtał dzień wolności, a wkrótce po nim inny radosny i epokowy dla współczesnej Polski dzień: 10 lutego 1920 roku.

Dnia tego kawaleria wskrzeszonego wojska polskiego dotarła do morza, wjechała w jego poszumem swobody śpiewające fale — a z twardej, utrudzonej bojami o niepodległość dłoni żołnierza polskiego padł w ton szarego Bałtyku złoty pierścień — symbol po weczne czasy trwać mających zaślubin Polski z morzem.

Polski sen o morzu — sen Władysławów, Sobieskich, Batorych, Weyherów, Lanckorońskich, Arciszewskich i innych rozumnych a śmiałych synów tej ziemi — ziścił się. Polska władła wybrzeżem, Polska oddychała morzem!..

Ale wróg — wróg odwieczny i zaciekły, nie mógł jej na to oddychanie morzem — a więc wolnością, a więc bogactwem, a więc potęgą — pozwolić.

Wszak Bismarck, ów prorok zbójcekiej zgrai germańskiej, powiedział, że silna Polska — to śmierć Prusom, a silne Prusy — to Polsce śmierć.

Wierny wykonawca Bismarkowskiej woli, wódz Trzeciej Rzeszy, „nadczłowiek“ XX wieku, Adolf Hitler, skazał więc Polskę na śmierć i wyznaczył datę wykonania wyroku: 1 września 1939.

Pancerne mrowie nowoczesnego krzyżactwa runęło zbrojnie na wolne ziemie Polski, niosąc — zda się, nieuchronną tym razem — zagładę.

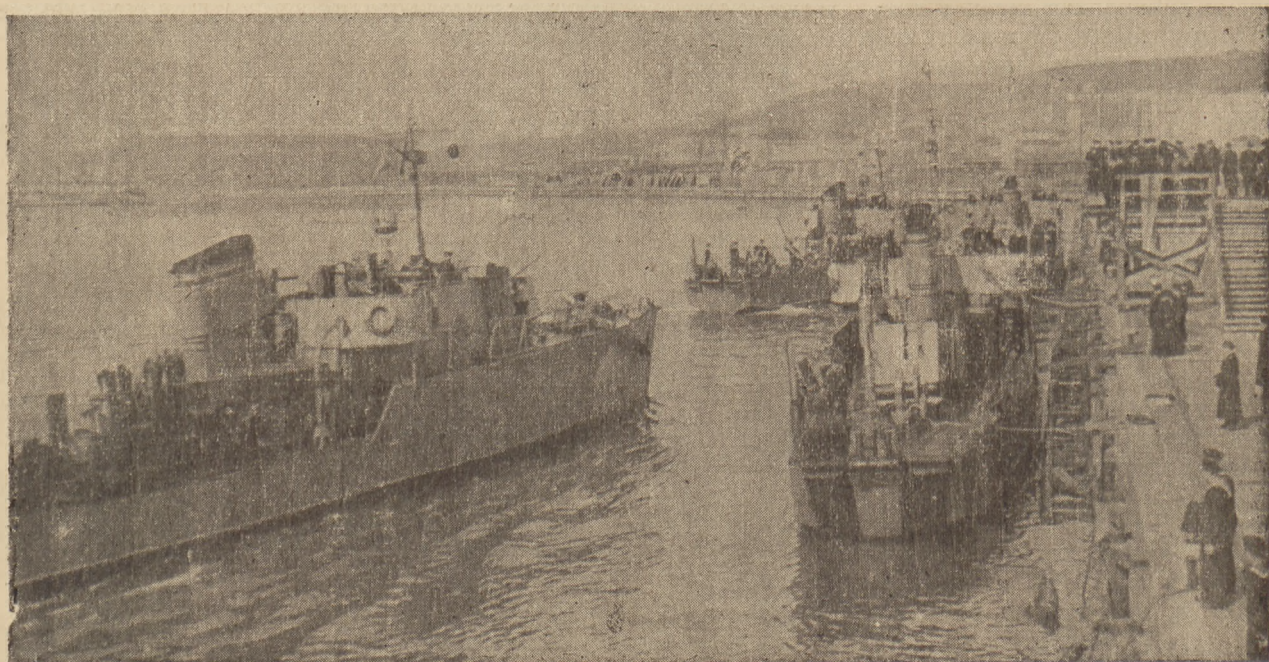
Barbarzyński potop zalał ziemie Rzeczypospolitej; padła niezłomna stolica, pod gradem żelaza i ognia z lądu, morza i powietrza załamały się bohaterские reduty wolności — Hel i Westerplatte.

Z potężnych, stalowych kleszczy wyrwała się jedynie część polskiej floty wojennej i handlowej, aby głosić światu, że jeszcze Polska nie zginęła.

Polska flota — pierwsza ze sprzymierzonych — stała u boku Anglii. Jej okręty walczyły pod Narwikiem i Dunkerką, broniły wybrzeży angielskich i Malty. Współdziałały w desantach pod Dieppe i w Afryce, ochraniały konwoje na morzach i oceanach.

Biorąc udział w gigantycznej inwazji kontynentu europejskiego.

Mała flota, nie mająca — prócz przed wiekami stoczony zwycięskiej bitwy pod Oliwą —



Jednostki floty wojennej w Gdyni przekazane przez Zw. Radziecki

Fot. Polska Zbrojna



11 luty 1945 r. Wał Pomorski przełamany. Polskie siły zbrojne — po dotarciu do morza odnawiają akt zaślubin.

Fot. Film Polski

bojowych tradycyj, stwarza tę tradycję, zasługuje na wyrazy najwyższego uznania, a nieraz i zachwytu u sprzymierzonych, nakazuje respekt wrogom. Ta niewielka flota w ciągu kilkunastu lat wojny przeplętała ponad 2 miliony mil morskich, odbyła 1250 patroli, stoczyła 400 walk z lotniczymi, 174 z okrętami podwodnymi, 40 z flotą nieprzyjaciela eskortowała 700 konwojów, zadała wiele śmiertelnych ciosów wrogowi, wykonała wiele trudnych, niebezpiecznych bojowych zadań.

Ale za wolność się płaci krwią i sprzętem. Flota polska straciła szereg jednostek i 631 oficerów i marynarzy.

Oni to dali Polsce i polskiej flocie bojową, morską tradycję. Cześć wieczysta ich pamięci!

Po latach bojów, po największym pożarze świata nadszedł wreszcie upragniony dzień wolności. Dzień powrotu do Ojczyzny, do swoich, do domu — a bodaj do jego zgliszczy.

Ale flocie polskiej ta radość nie była jeszcze sądzona. Po latach trudów i bojów czekała ją jeszcze gorzka tułaczka na obczyźnie, gorzka niecierpliwego czekania. Flota polska nie wróciła jeszcze do kraju. Zatrzymała ją siła gier politycznych, potężniejsza od srebrowych okrętów i tęsknoty marynarskich serc.

Polskim okrętom, zbroczonym polską krwią za wolność Polski i świata, nie wolno wrócić do kraju. Pójdą na łom, na służbę u obcych, a niektóre tylko, pozbawione swych modernizowa-

nych urządzeń, może wrócić do ojczystych portów.

Ale polska flota się odradza. Acz niełecznie, już prują dzioby polskich jednostek fale Bałtyku, już echo ich syren odbija się od zboczy Oksywia, Kamiennej Góry, od gmachów Gdyni, ruin Gdańska, Szczecina, Elbląga, wypłasa duchy kawowych komturów z gruzów twierdzy krzyżackiej w Malborgu, niesie się pogłosiem drugiego Grunwaldu, hen aż nad Psie Pole!

Ślub z dnia 10 lutego 1920 roku — ślub miłości, wierności, ślub walki niezłomnej został dochowany.

Nad Bałtykiem — w wietrze wolności — znów dumnie łopocze polska białoczerwona bandera!

W rocznicę pamiętnego ślubu, w dniu święta Marynarki Wojennej, wszystkie serca polskie ślą jej swój serdeczny salut.

**Dr. Bronisław Miazgowski**



# ZJAZD WYBRZEŻA

Pod tym mianem odbywały się w Gdańsku w dniach 5 i 6 stycznia r. b. obrady, zorganizowane przez Centralny Urząd Planowania, a poświęcone rekapitulacji wyników, jakie osiągnęły wszystkie prawie resorty państwowe i gospodarcze w pracy dla Wybrzeża i na Wybrzeżu.

Zagadnienie kapitalne stanowiły sprawy, związane z odbudową i zagospodarowaniem Wybrzeża i portów w ramach Narodowego Planu Gospodarczego.

Po przemówieniu Prezesa Centralnego Urzędu Planowania, ministra Czesława Bobrowskiego i po ukonstytuowaniu Prezydium zjazdu, zabrał głos Minister Żeglugi i Handlu Zagranicznego, Stefan Jędrzychowski, wygłaszając referat: „Na drodze do Polski Morskiej“, reasumując te osiągnięcia, jakie szczegółowo omawiali w swych referatach następni z kolei mówcy, a więc:

Dyr. Darski — „Zagadnienie żeglugi i budownictwa okrętowego“;

Dyr. Lubecki — „Zagadnienie rybołówstwa morskiego“;

Dyr. Różański — „Zagadnienie odbudowy miast“;

Dyr. Askanas — „Zagadnienie komunikacyjne“.

## Podniesienie bandery



O perspektywach gospodarczego rozwoju Wybrzeża mówił następnego dnia Delegat Rządu inż. Eugeniusz Kwiatkowski.

Specjalne komisje opracowywały na swych zebraniach kwestie, związane z zagadnieniami, omawianymi przez referentów. Rezolucje komisji przyjęte zostały przez plenum zjazdu.

\* \* \*

Zjazd miał charakter uroczysty. O doniosłości jego świadczyła najlepiej obecność Prezydenta Bolesława Bieruta, wiceprezydenta Szwalbego i premiera Osóbki-Morawskiego. Nastrój panował podniosły. Rezultaty osiągnięć na Wybrzeżu miały niezwykłą wymowę. Dowodziły nie tylko realizacji zamierzeń, ale przekroczenia najśmielszych oczekiwań, wychodzących daleko poza plan pracy na Wybrzeżu. Dał temu wyraz Prezydent Bolesław Bierut w swym przemówieniu końcowym, które w zimne mury uczeln. gdańskiej, gdzie odbywał się zjazd, wnieśli nastrój ciepła i serdeczności. Mowę tę ze względu na jej niezwykły charakter, tak daleki od suchych przemówień, podajemy in extenso:

## Przemówienie Prezydenta Bolesława Bieruta

„Zdawało się, mimo radości wyzwolenia, że praca, która nas czeka, jest tak wielka, że może jej nie poradzimy. Prace, których wyniki dziś podsumowaliśmy — nie tylko zaprzeczają tego rodzaju wrogim legerdom, ale dowodzą, że w dziedzinie gospodarki ogólnonarodowej potrafimy być wzorem dla innych narodów. Jednym z najważniejszych zadań, które musimy zrealizować cały naród polski — jest szerzenie świadomości, że Polska stać się musi krajem morskim. W rozwoju Polski, jako kraju morskiego — zainteresowany jest każdy obywatel nie tylko tu w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie czy Elblągu, ale także w Warszawie, Krakowie, Wrocławiu, Opolu, Lublinie czy w Rzeszowie. Tu na Wybrzeże powinniśmy choćby raz w roku przywieźć każde dziecko polskie, aby nauczyło się patrzeć na morze, na ten wspaniały piękny żywioł, aby się nauczyło kochać morze i poprzez morze — Polskę. Składając nasz wysiłek na wykonanie planu na odcinku morskim i obserwując jego rezultaty, każdy z nas wczuje się w to, co czuł niegdyś nasz wielki wieszcz polski Mickiewicz, kiedy mówił: „Ja kocham cały naród, ogarniam w ramiona wszystko, przeszłe i przyszłe jego pokolenia, chcę go dźwignąć, uszczęśliwić, chcę nim cały świat zadziwić“.

# Odbudowa wybrzeża

Polska Administracja Morska przejęła porty nasze, po ukończeniu działań wojennych, w stanie sprowadzającym ich zdolność przeładunkową do zera. Na obraz zniszczeń uniemożliwiających eksploatację, złożyły się: zaminowane wody zatok basenów i kanałów portowych, zniszczone falochrony i nabrzeża, zablokowane wrakami statków główne wejścia portowe i wewnętrzne baseny, zdemontowane, zatopione urządzenia przeładunkowe, spalone magazyny portowe, zniszczona sieć kolejowa, wodociągowa, elektryczna oraz sieć morskiej sygnalizacji świetlnej i akustycznej. Ze względu na znaczenie komunikacyjne, jakie porty w pierwszym okresie powojennym odgrywają, przystąpiono do natychmiastowego uruchomienia ich.

Do końca 1945 r. oddano do użytku w Gdańsku magazynów o powierzchni składowej 13 tys. m kw., w Gdyni: ca 65 m. kw., uruchomiono w Gdyni 22 dźwigi, w Gdańsku 19, przeprowadzono częściowo instalację elektryczną i wodociągową w obu portach, usunięto najbardziej przeszkadzające wraki, otwarto wejście do portu w Gdyni, rozminowano farwatery i część basenów portowych. Odbudowano wiele budynków mieszkalnych. Uruchomiono komunikację międzymiastową: ponad 17 km. linii tramwajowych, około 33 km. linii autobusowych. Odbudowano szkolnictwo, dając możliwość pobierania nauki 130 tysiącom młodzieży.

Porty zostały uruchomione. Do końca 1945 r. przeładowano 917,4 tys. ton, przyjęto około 200 tys. ton towarów UNRRA, wywieziono ponad 500 tys. ton węgla.

Pomimo trudności, na jakie napotymano w 1946 r., prowadzono dalej prace odbudowy. Rezultaty do końca listopada 1946 r. są następujące:

W portach oddano do użytku nabrzeży—w Gdyni 4.108 mb, w Gdańsku 7.580 mb, magazynów w Gdyni ponad 122 tys. m. kw., w Gdańsku około 43 tys. m. kw., dźwigów czynnych w Gdyni 30, w Gdańsku 28, torów kolejowych w Gdyni 222 km., w Gdańsku 230 km., wyremontowano sieć elektrycznej w Gdyni 15,5 km., w Gdańsku ca 8 km., linii wodociągowych w Gdyni 18 km., w Gdańsku 7 km. Usunięto 74 wraki, odbudowano 3 mosty i 3 wiadukty, naprawiono niezbędne drogi i dojazdy do portów, odbudowano dwa elewatory zbożowe o pojemności łącznej ca 20 tys. ton oraz zbiorniki na paliwo płynne pojemności ponad 100 tys. m. sześć.

Stworzono przedsiębiorstwo komunikacyjne pod nazwą M. Z. K. G. G. W chwili obecnej jest czynnych prawie 50 km. linii tramwajowych, obsługiwanych przez 40 wozów, 60 km. linii autobusowych, na których kursują 43 wozy, prawie 56 km. dróg wodnych, obsługiwanych 7 statkami i promami oraz 14,5 km. linii trolleybusowych, na których krąży 11 wozów.

W związku ze wzrostem liczby mieszkańców prowadzono prace remontowo-budowlane mieszkań, oddając do użytku w omawianym okresie ponad 7.000 izb mieszkalnych. W miarę powiększania się taboru

rybackiego wzrastają połowy ryb morskich, osiągając w listopadzie ca 2,4 mil. kg., wartości około 93 mil. zł.

Ogółem w 11 miesiącach 1946 roku złowiono 21,2 mil. kg. ryb, wartości ponad 506 mil. zł.

Doprowadzono do mieszkań gaz, wodę i światło, a elektrownie rejonu Słupska, Gdańska, Gdyni i Tezewa stawiają do dyspozycji ponad 40 tys. KW. W odbudowanych szkołach uczy się około 150 tys. młodzieży szkół powszechnych i średnich oraz ponad 5.000 młodzieży szkół wyższych.

W jedenastu miesiącach 1946 r. przeładowano w portach delty Wisły 7.203,2 tys. ton, do końca roku przeładuje się prawie 8 mil. ton, a tym samym plan rządowy, zakreślający przeładunek na rok 1946 cyfrą 7 mil. ton, znacznie zostanie przekroczony. Od chwili uruchomienia portów do końca listopada r. b., t. j. w ciągu 18 miesięcy pracy wywieziono 4.843,8 tys. ton węgla, t. j. ca 95% ogólnego wywozu.

W przywozie najważniejszą pozycję stanowi przywóz towarów w ramach dostaw UNRRA, wyrażający się cyfrą 1.692,8 tys. ton, co stanowi zgórą 56%.

W omawianych 18 miesiącach weszło do portów naszych ponad 5.000 statków, reprezentujących 17 bander, a mianowicie: szwedzką, fińską, amerykańską, angielską, norweską, duńską, kanadyjską, aliancką C, holenderską, francuską, grecką, belgijską, bułgarską, sowiecką, polską, irlandzką i panamską.

## PRZEMYSŁ WYBRZEŻA

Zniszczony poważnie przemysł Wybrzeża powoli dzwiga się i odbudowuje.

Najpoważniejszym przedsiębiorstwem przemysłowym i nieodłącznie związanym z morzem jest Zjednoczenie Stoczni Polskich, które posiada 6 zakładów produkcji. W grudniu 1945 r. Z. S. P. zatrudniło 4.683 pracowników, w marcu 1946 r. — 5.147, w czerwcu 6.281, we wrześniu 7.010, zaś w dniu 30.11 b. r. — 7.377 pracowników.

Z. S. P. prowadzi intensywne przygotowania do wykonania 14 statków, zamówionych przez Towarzystwo Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe (G. A. L.).

W listopadzie notujemy dalszy wzrost produkcji, a mianowicie: ilość przepracowanych rob/godzin wzrosła o 153.525 (w porównaniu z miesiącem poprzednim). Ogółem skorzystało z usług Stoczni Polskich 69 statków, z czego 9 zagranicznych.

Ogólna wartość produkcji Stoczni Polskich wyniosła 91.775.862 złotych (w październiku 63.057.779 zł.).

Dla zobrazowania przemysłu stoczniowego w Polsce nie można pominąć szeroko rozrzuconych na przestrzeni całego Wybrzeża stoczni rybackich, będących w administracji Morskiego Instytutu Rybackiego. Stocznie te zatrudniają około 1.200 pracowników, trudnią się budową i remontem kutrów i łodzi rybackich.

W programie prac stoczni rybackich w najbliższej przyszłości są przewidziane, obok budowy i remontu statków rybackich i wydobywania zatopionych statków na Pomorzu Zachodnim, także i roboty związane z odbudową i budową chłodni i fabryk lodu w Łebie, Postominie, Derłowie, Kołobrzegu i Szczecinie.

Przemysł metalowy na terenie Wybrzeża o znaczeniu ogólnopństwowym, podległy Delegaturze Centralnego Zarządu Przemysłu Metalowego w Gdańsku, obejmujący swym zasięgiem terytorialnym woj. Gdańskie i Mazurskie, zatrudnia w swych zakładach łącznie 1,330 pracowników. Ogólna wartość produkcji w miesiącu listopadzie wynosiła 8 mil. zł.

Gdańska Fabryka Obrabiarek, dawn. Thümeke w Gdańsku. W produkcji znajduje się seria wiertarek i wyrówniarek. W przygotowaniu produkcja pił uniwersalnych. Zatrudnienie 135. Produkcja 400 tys. zł.

Wytwórnia Opakowań Blaszanych dawniej IBW i Fabryka Lamp i Reflektorów, dawniej Daimon w Gdańsku. Fabryki te pracują obecnie pod jednym kierownictwem. Produkcja puszek lakierowanych nadal nie wychodzi ze stadium partii dorywczych (brak lakieru). Ogółem wyprodukowano 140.000 puszek lakierowanych, ok. 30.000 puszek rybnych oraz ok. 140.000 drobnych przedmiotów. Produkcja latarek elektrycznych utrzymuje się na dotychczasowym poziomie ok. 20.000 szt. na miesiąc. Ogółem zatrudnienie połączonych fabryk wynosi 383 osób. Wartość produkcji ok. 2.300.000.

Zakłady Przemysłowe, dawn. Hoene w Olwie. Produkcja wózków torowych dla Min. Komunikacji uległa pewnemu zmniejszeniu. Odpowiednio wzrosło wykonanie w dziale robót ręcznych. Zatrudnienie 111. Produkcja 2.100.000 zł.

Fabryka Aparatów i Kotłów, dawn. Neubäcker w Gdańsku. — Zatrudnienie około 60. Produkcja 260.000 zł.

Fabryka Wyrobów Metalowych, dawn. Zillgit i Lemke w Elblągu. Prace produkcyjne postępują normalnie. Fabryka przygotowuje się do rozbudowy. Przystąpiono do zorganizowania szkoły fabrycznej. Zatrudnienie 230. Produkcja 2.200.000 zł.

Odlewnia i Fabryka Maszyn, dawn. Fest w Reszlu. Prace produkcyjne obejmują zakres dotychczasowy, t. j. siczekarnie i kieraty. Poza tym w zakresie prac inwestycyjnych wykonuje się remont obrabiarek. Zatrudnienie 67. Produkcja 640.000 zł.

Fabryka Gazomierzy, dawn. Arkona w Tczewie. Fabryka otrzymała poważny przydział maszyn. Na ogólną ilość 164 potrzebnych maszyn, fabryka posiada już 88. Dział prac jest już nieomal kompletny. Poważne braki wykazuje dział automatów, rewolwerówek i maszyn, stanowiących wyposażenie narzędziowni. Wobec uzgodnienia spraw spornych ze Spółką, należy oczekiwać uwolnienia hal, zajętych dotychczas przez magazyny tej instytucji. W przygotowaniu produkcja lamp portowych. Zatrudnienie 87.

Fabryka Maszyn Taboru i Sprzętu Kolejowego, dawn. Schichau w Elblągu. Prace przy odbudowie



Po przejściu huraganu wojennego przez miasta wybrzeża



hal, 16 postępują. Wobec doprowadzenia przewo-  
zycznego kabla, możliwe jest rozpoczęcie prac pro-  
dukcyjnych. Fabryka otrzymała zamówienie na  
200 sztuk budek i popielników, wartości ok. 58 mil.  
zł. Zatrudnienie 297.

Pomorska Fabryka Lin Stalowych, dawn. Schroe-  
der w Gdańsku. Fabryka prowadzi nadal remont po-  
mieszczeń i urządzeń. W ramach zapowiadanych  
partii surowca nadeszło 15 t. konopi i 4 t. drutu.  
Rozpoczęto wykonanie zamówień. Zatrudnienie 45.

Przemysł Drzewny w zarządzie Zjednoczenia Prze-  
mysłu Drzewnego Okręgu Pomorskiego z siedzibą  
w Gdańsku, posiada 28 zakładów czynnych.

Wartość produkcji za m-c listopad 1946 r., obliczo-  
nej w/g cen rynkowych, wyniosła 45.650.000 zł., co  
oznacza wzrost w porównaniu z produkcją za m-c  
październik 1946 r. o kwotę 3.650.000 zł.

W zarządzie Okręgowego Zjednoczenia Wytwórni  
Materiałów Budowlanych w Gdańsku pozostaje ogó-  
łem 40 zakładów, obejmujących 42 wytwórnie, z te-  
go czynnych 15: 5 cegielni, 2 betonownie, 6 wytwór-  
ni papy, 2 żwirownie.

W miesiącu sprawozdawczym zakłady dla eksplo-  
atacji żwru i kamienia w Lubianie, zmontowały  
z otrzymanych dostaw UNRRA łamacz i sortownik  
kamienia „Jowa“ o wydajności 10 ton na godzinę  
przerobionego kamienia i rozpoczęły eksploatację  
tłuczni i grysów dla odbudowy portu, dróg starto-  
wych i kolei.

Wartość produkcji wyżej wymienionych zakładów  
w m-cu listopadzie wynosi ponad 4 mil. zł. (w paź-  
dzierniku 5,7 mil. zł.).

Gdańska Wojewódzka Dyrekcja Przemysłu Miej-  
scowego w Gdańsku, obejmująca drobne zakłady  
państwowe przemysłu chemicznego, drzewnego i me-  
talowego, posiada w swej administracji:

- 14 czynnych zakładów przemysłu chemicznego,
- 10 czynnych zakładów przemysłu drzewnego,
- 17 czynnych zakładów przemysłu metalowego.

Zakłady te łącznie zatrudniały w m-cu listopadzie  
b. r. 1.134 pracowników.

Wartość produkcji, wynosząca 16 mil. zł., wzrosła  
o 1 milion w porównaniu do m-ca poprzedniego

Dyrekcja Przemysłu Miejscowego Województwa  
Szczecińskiego ustaliła stan zakładów, pozostających  
pod zarządem Dyrekcji w liczbie 36, w tym z po-  
szczególnych branż: metalowa 14 zakładów, drzewna  
14, papiernicza 2, chemiczna 2 i galanteryjna 4 za-  
kłady. Z wymienionej liczby zakładów 21 jest pro-  
dukcyjnych, pozostałe przeprowadzają remonty po-  
mieszczeń i maszyn.

Obecnie Dyrekcja poczyniła starania w Minister-  
stwie Przemysłu o uzyskanie kredytów obrotowych  
i inwestycyjnych w kwocie 30 mil. zł. Uzyskane kre-  
dyty pozwolą na wzmoczenie produkcji i uruchomie-  
nie nieczynnych zakładów.

Wspomnieć należy również o Państwowych Zakła-  
dach Przemysłu Konfekcyjnego w Szczecinie, które  
posiadają 3 fabryki na terenie Szczecina i jedną w  
Myśliborzu. Stan zatrudnienia łącznie w 4-ch zakła-  
dach na dzień 30.11 1946 r. wyniósł 88 pracowników  
umysłowych i 717 fizycznych.

Zakłady te produkują bieliznę męską, kurtki kole-  
jowe, spodniczki i suknie. Ogólna wartość produkcji  
w m-ciu sprawozdawczym wyniosła ponad 8 mil. zł.



Po mimo zniszczeń praca w porcie wrę.

# W A R M I A I M A Z U R Y

Na obszarze dzisiejszego województwa Mazurskiego istniały dwie grupy etniczne, zanim ukazał się zakon niemiecki, a mianowicie: słowiańska (polska), która z zachodu przenikała przez dolną Wisłę, od południa zaś z ziemi Chełmińskiej i rdzennego starego Mazowsza, oraz pruska, zajmująca resztę terenu aż po brzegi Bałtyku. Losy tych dwu grup etnicznych układają się różnie w toku dziejów. Prusacy, pomimo, iż zakon nie stosował do nich ani przymusowego nawracania, ani też ich nie tępił (zbyt cennym był człowiek w leśnych pustaciach, by go niszczyć i pozbywać się siły roboczej), ginęli jako samoistna grupa etniczna z taką szybkością, iż już w początkach XVI w. nie było dla kogo kazać w kościołach po prusku.

Składały się na tę katastrofę narodu pruskiego różne powody: nikły zasób własnej kultury, niemiecka kolonizacja chłopska, poczucie niższości politycznej i kulturalnej w stosunku do otoczenia, wyniszczenie, wreszcie pogłównia ludności przez długotrwałe wojny, jakie Zakon prowadził w XV i XVI w. przeważnie z ludnością pruską. Prusacy tracili się bądź w niemieckim, bądź też w polskim otoczu. Można przyjąć bez wielkiego ryzyka, że znaczna ilość polskiej ludności Warmii, to spolszczeni Prusacy.

Jeżeli chodzi o polską grupę etniczną, to losy jej były całkiem odmienne. Trwała ona silnie przy swojej kulturze narodowej. Emigranci polscy z Zachodu zaludnili powiaty nadwiślańskie i przeniknęli aż do północnej Warmii i jako obywatele księżęco-biskupiej zrazu enklawy w państwie Zakonnym, a później w dawnej Rzeczypospolitej byli jej obywatelami aż po pierwszy rozbiór. Wychodźcy z ziemi Chełmińskiej zasiedlili południe Warmii, emigranci zaś ze Starego Mazowsza, Mazurzy, ciągnęli w swym ruchu kolonizacyjnym aż pod sam Królewiec, zasiedli zwartą masą na południowo-wschodzie terenu, tworząc t. zw. Mazury. Sekularyzacja Zakonu, dokonana przez Albrechta Brandenburskiego, uczyniła z nich poddanych księcia pruskiego i przyniosła im reformację. To rozbiście wyznaniowe grupy etnicznej polskiej odbiło się niekorzystnie na dalszych losach Mazurów.

Nici kulturalne, łączące ich z macierzą, nadwątlily się, jeżeli całkowicie nie zerwały. Mazurzy pozostawieni sami sobie przetrzymali jedyny okres twórczości kulturalnej polskiej, mianowicie szesnastowieczny okres Reformacji, co sprawiało, iż postylla Reja, lub psalterz Kochanowskiego były do ostatnich czasów księgami żywymi, jedynymi nieomal źródłami, z jakich czerpano na Mazowszu polskość.

To wyodrębnienie się Mazurów miało również skutki polityczne. Bardzo katolicka Polska stawała się dla nich coraz bardziej obcą. Nie czuli się z nią związani, coraz bardziej stawali się mówiącymi po polsku Prusakami. Dopiero po-

czątek XIX w. przyniósł pod tym względem zasadnicze zmiany. Dzięki wybitnym działaczom Gizewiuszowi i Mrongowiuszowi i innym, poczęła się budzić świadomość polskości. Powstały związki polskie, zrodził się ruch gromadzki, będący protestem Mazurów przeciw germanizacji ich kościoła. Są oni Polakami z duchowej kultury i poczucia narodowego.

Ta część polskiej grupy etnicznej, która zamieszkała Warmię, znalazła się w odmiennym, o wiele pomyślniejszym położeniu. Jeszcze w czasach Zakonu biskupstwo warmijskie korzystało z całkowitej autonomii politycznej. Biskup warmijski na jednej trzeciej terenu, który podlegał już jurysdykcji duszpasterskiej, był udzielnym niezależnym władcą. Gdy biskupstwo warmijskie przeszło w ręce polskie, gdy na stolcu książęcym zasiedli Polacy, ludzie tej miary, co Kromer, Hozjusz, Potocki, Szyszkowski, Szembek, Grabowski — wpływy kulturalne polskie rozlewały się szeroką falą po Warmii. Kościoły warmijskie pełne są pamiątek polskich, Barok na całym obszarze b. Prus Wschodnich jest dziełem rąk polskich, biskupów Polaków i polskich rzemieślników i artystów z Krakowa i Wilna.

Polskość Warmii zresztą nigdy nie zmierchła. Do ostatnich czasów tu, na Warmii, był bastion polskości, stąd szedł ruch oporu i Warmia przede wszystkim była źródłem energii, która temu oporowi nadawała żywiołową siłę.

Mazowsze mówi do dziś dnia tym narzeczem, jakim mówi się w Przasnyskim, czy na Kujawach. Warmia nie mazurzy, zatraciła natomiast nosówki. Zachowała ona w swym słownictwie istne relikty pradawnej polszczyzny, słowa, które w żywej mowie polskiej wymarły od stuleci. I ta archaiczność gwary warmijskiej nadała jej swoisty urok i krasę.

Inż. Jan Grabowski



# UWAGI O TRAMPINGU



**T r a m p i n g**—definicja. Według Hamanna „trampem jest statek, przeważnie średnich rozmiarów, z reguły bez żadnych specjalnych urządzeń, który w wolnym, czyli dzikim ruchu, zawija tylko do tych portów, w których spodziewa się otrzymać ładunki, dające zyski“. Zaś wg Lohsego „trampem jest statek, który, nie związany czasem ani portem (t. zn. bez ustalonego rozkładu jazdy), ubiega się o ładunki na płaszczyźnie wolnej konkurencji“.

Ustawodawstwo angielskie, które przy wypłacie subsydjów dla trampingu, musiało dać jego definicję, uważa za tramp każdego statek, który podczas jednej podróży transportuje ładunek dla jednego załadowcy, t. zn. na podstawie jednego czarteru“. (Po angielsku tramp „contract carriers“).

Reasumując, stwierdzić można, że większość definicji posiada wspólne momenty, które najlepiej oddaje związane ujęcie dra Schulz-Kiesowa\*): „Armator trampowy jest przewoźnikiem transportującym w ciągu jednej podróży

towary dostarczone przez jednego załadowcę lub też opierającym swoją działalność wyłącznie na podstawie jednego czarteru, albo kontraktu przewozowego“.

Nie zawsze jednak typ statku trampowego lub liniowego (pracującego na liniach regularnych) jest ściśle określony z technicznego punktu widzenia. W razie bowiem potrzeby armatorzy przyczepiają statki z linii regularnych do trampingu i odwrotnie. W okresie większego zapotrzebowania na tonaż dla przewozu towarów masowych, statki z linii regularnych przetrzymywane są do pracy w trampingu, i odwrotnie — gdy wzrasta przewóz ładunków drobnicowych, trampy zatrudniają się na linii. Jednakże cechą charakterystyczną trampów jest przystosowanie ich ładowni do przewozu ładunków masowych. Los zaś weteranów liniowych jest często ten, że po odpowiedniej przeróbce kończą one swój żywot jako trampy. A więc charakter zatrudnienia statku cechuje go od przynależności do trampingu lub nie.

Żeglugę nieregularną Ivar Buxell (Tramping i żegluga regularna — Gdynia 1938 — wydawn. Instytutu Bałtyckiego) dzieli na 3 grupy:

1) trampy w pełnym tego słowa znaczeniu, t. zw. trampy dzikie, nie związane żadnymi kontraktami, ani też nie mające żadnych specjalnie obranych szlaków i zabierające ładunki, gdzie się da;

2) trampy stanowiące własność jakiegoś przedsiębiorstwa przemysłowego, huty lub koncernu, albo związane z tym przedsiębiorstwem długoterminowymi kontraktami przewozowymi, lub też statki związane time-charterem, t. j. obsługujące przez dłuższy czas lub stale określone transporty;

3) za trzecią formę trampingu uważać należy wszystkie statki obsługujące transporty specjalne, jak statki owocowe, tankowce (i obecnie obsługujące transporty repatriacyjne).

Do grupy pierwszej należą wszystkie statki, które na płaszczyźnie wolnej konkurencji zabierają każdego rodzaju ładunki. Należą do niej m. in. węglowce oraz statki do przewozu drewna; nie zalicza się ich zazwyczaj do flot specjalnych (np. tankowców do przewozu paliwa płynnego), ponieważ zasadniczo są one w stanie transportować również inne ładunki, np. żelazną rudę, zboże i t. p.

Dr. Feliks Hilchen (w swej pracy „Żegluga Morska“, L. M. K. 1939) żegluga trampową nazywa wynajmowanie statku od wypadku do wypadku w razie zaistnienia towaru. Żegluga trampowa nie odnosi się więc do rodzaju statku, ale należy jej szukać w różnicy struktury i organizacji przewozu oraz stosunku przewoźnego do wysyłającego towar.

II. Wielkość statków trampowych. Typowy tramp oceaniczny miał przed ostatnią wojną od 3 do 6000 BRT, a szybkość jego wynosiła przeważnie od 10 do 12 węzłów.

\*) Schulz-Kiesow „Freie Seeschiffahrt oder Konferenzen“, Jena 1937.

**Darlów.** Do sierpnia port był we władaniu władz radzieckich i dopiero 23.8 ub. r. władze wojskowe przekazały pewne odcinki portu administracji polskiej. Na terenie przekazanych obiektów polniemieckie wymagają remontu. Obiekty przekazane są następujące: molo zachodnie nowe i stare, stocznia statków, most zwodzony, teren dawnych warsztatów portowych, basen zimowy i 5 magazynów portowych we wschodniej części basenu przeładunkowego.

Do przejęcia pozostało: basen rybacki i wszystkie, t. j. 10 wędzarni, część basenu przeładunkowego z elewatorami i magazynami.

**Ustka,** leży u ujścia rzeki Stupii. Długość nabrzeży wynosi ca. 1.200 m., głębokość 4—6 m. Brak jakichkolwiek urządzeń przeładunkowych. Przed wojną dość poważny punkt wywozu zboża i drzewa. Przy nieznacznym wkładzie można doprowadzić przeładunek masowy bez urządzeń mechanicznych do wysokości 400.000 ton rocznie.

**Kołobrzeg,** położony u ujścia Prońnicy, zarówno miasto jak i port, silnie uszkodzone. Przed wojną służył do wywozu drzewa tartego i kopalniaków. Długość nabrzeży 400 m., głębokość 5 m. Port posiada 1 dźwig 1,5-tonowy. Przy uzupełnieniu urządzeń przeładunkowych można przeładować w relacji rocznej 200.000 ton.

**Elbląg,** leżący na skrzyżowaniu wielu dróg wodnych, śródlądowych, może obsłużyć rozległe zaplecze, mimo, że nie jest portem pełnomorskim: w okresie normalnym (1936 r.) obroty dochodziły do 400.000 ton, długość nabrzeży 570 m., głębokość 3—

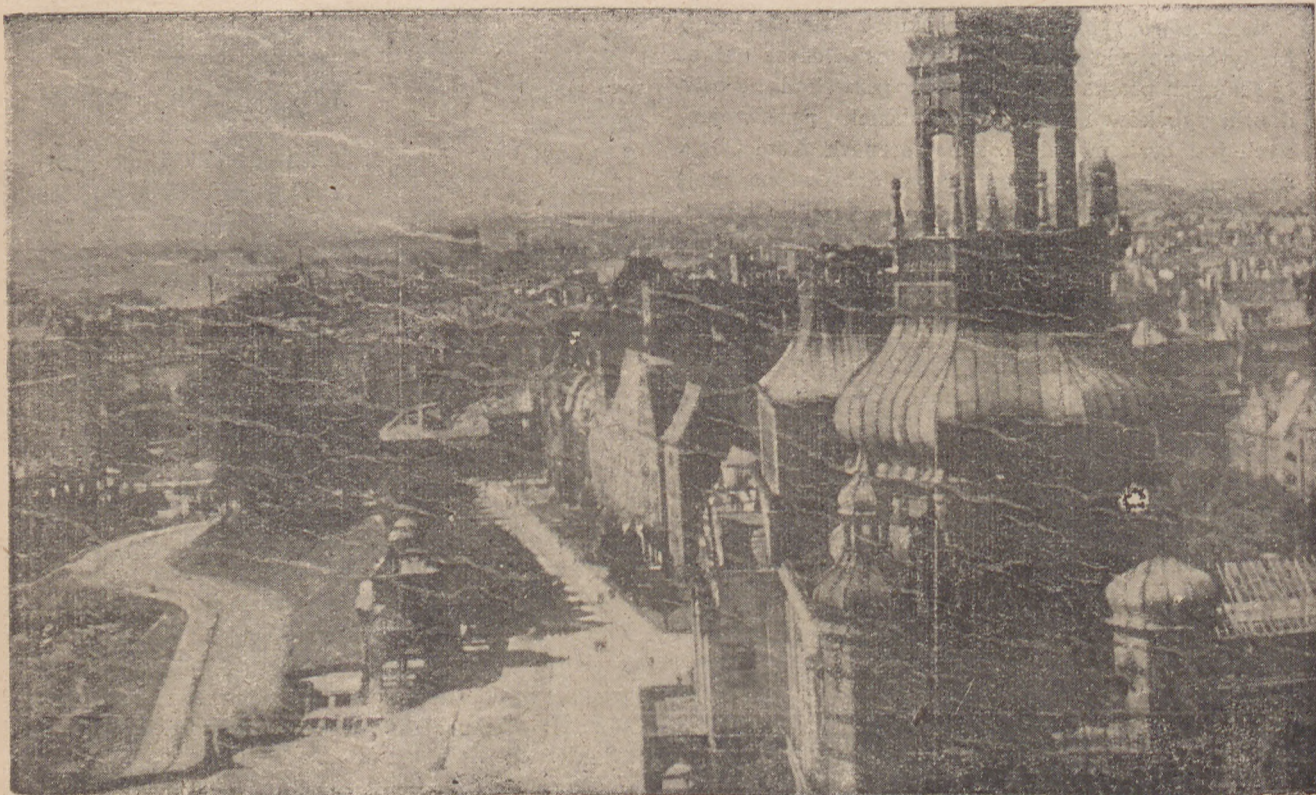
3,5 m. W drugiej połowie czerwca wojska radzieckie, znajdujące się na terenie portu, opuściły elewator zbożowy pojemności 10.000 ton, zupełnie pozbawiony urządzeń wewnętrznych i przeładunkowych.

**Polska Żegluga Państwowa,** wykonując prace pomocnicze przy rozładowywaniu statków morskich, przyjmowała bezpośrednio ładunki ze statków na barki, oddając na ten cel od 50—100 barek miesięcznie, które rozprowadziła w głąb kraju, głównie do Warszawy, Płocka, Włocławka, Bydgoszczy i Poznania. Poza tym P. Ż. P. utrzymuje komunikację na linii Gdańsk — Elbląg, Gdańsk — Rybakowo oraz w czasie od maja do października utrzymywano komunikację pasażersko-towarową na trasie Gdańsk — Warszawa.

Miesiąc listopad, pomijając fakt zamknięcia ruchu towarowego z dniem 20 listopada, wykazał dalszy spadek ilości ładunków przeładowanych wprost ze statków morskich na barki do przewozu w głąb kraju, i tak przyjęto w okresie sprawozdawczym na 32 barki 6.055 ton towarów, przy czym transporty te skierowane były tak, jak poprzednie, przede wszystkim do Warszawy, Włocławka, Bydgoszczy i Poznania.

W dalszym ciągu odczuwało się brak ładunków eksportowanych z głębi kraju, bowiem w listopadzie przybyło do Gdańska jedynie 3 barki z ładunkiem około 300 ton sody z Mąteu.

Specjalna ekipa Polskiej Żeglugi Państwowej zakończyła prace przy podniesieniu drugiego dużego statku holowniczego „Stenkeller“, który również w



Widok Szczecina

Fot Film Polski



Praca odbudowy bez przerwy trwa na Wybrzeżu. Wynikiem inżynierów i robotników doprowadzimy nasze porty do stanu pełnej wydajności.

Fot. Film Polski

dniach najbliższych zostanie przetransportowany do stoczni w Pleniewie.

Wydobyci trzeciego holownika wiślanego „Lubecki“ uzależnione jest od warunków atmosferycznych.

Dyrekcja Dróg Wodnych w Gdańsku prowadzi prace przy odbudowie śluz i jazów na rzece Nogat, oraz na jeziorach i kanałach mazurskich. We wszystkich stoczniach i zarządach prowadzone prace remontowe budowlane w budynkach fabrycznych, administracyjnych i mieszkalnych.

Prowadzono prace pogłębiarskie oraz usuwania zatopionych statków i wraków z nurt Wisły, kontynuowano rozbiórkę dwu mostów na kanałach mazurskich. Prowadzono w dalszym ciągu w kilku miejscach prace regulacyjne na Wiśle.

W warsztatach wykonano remonty 3 statków z własnym napędem i 3 statków bez własnego napędu, wydobyto z wody 3 zatopione obiekty.

Polska Żegluga na Odrze sp. z o. o. powstała w czerwcu b. r. z siedzibą we Wrocławiu. Posiada swój Oddział w Szczecinie, dysponujący taborem składającym się z 3 holowników, 2 barek motorowych i 3 motorówek. Pierwszy transport węgla, składający się z 6-ciu barek i holownika, przywieziono 29 maja b. r. Dotąd przywieziono ca 25 tys. ton węgla, który załadowano na statki morskie. Ważnym osiągnięciem w kierunku usprawnienia komunikacji jest uruchomienie portu rzecznego oraz stoczni w Kostrzynie.

Państwowy Zarząd Wodny w Szczecinie. W miesiącu sprawozdawczym wydobyto zatopione: 1 ekskawator i 1 barkę. Z poprzednio wydobytych odholowano na stocznię do Kostrzyna i Gorzowa, celem przeprowadzenia poważniejszych remontów: 2 ekskawatory, 2 pogłębiacze i 3 barki.

Na własnej stoczni w Podjuchach znajdują się 3 jednostki, na terenie warsztatów w Bielinku wyremontowano 1 barkę, rozebrano i wyczyszczono 1 pogłębiarkę.

S. Z. Z.

Ujście O d r y  
d o m o r z a.



Fot. Film Polski

# O duszy lądowo - morskiej



Wywiesiliśmy na sztandarach naszych hasło „za naszą wolność i waszą“.

Robotnik przelewał za wolność i niepodległość krew w beznadziejnych warunkach w rewolucji 1905 roku, konspiracyjna, podziemna walka za ostatniej koszarnej okupacji toczyła się pod jej hasłem. Tworząca się Armia Krajowa, Armia Ludowa i Bataliony Chłopskie organizują się w jej imieniu. Rozpaczliwe Powstanie Warszawskie pieczętuje hekatombami krwi tę prawdę. Cała dzisiejsza demokracja żyje tym zawołaniem i tą treścią. To polskie umiłowanie wolności nie jest nacjonalistycznym dążeniem, ale rozumiemy je w szerokim powszechnym ogólnoludzkim znaczeniu. Pojęcie niepodległości kraju wiąże się nierozzerwalnie z pojęciem demokratycznej wolności ludów w świadomości wszystkich warstw naszego społeczeństwa.

Wolność, ten „najpiękniejszy dar bogów“, jest b. często źle rozumiana i nadużywana, łatwo się przeraża w rzekomą wolność, w swawolę. Społecznie mało wyrobiona jednostka zapomina, że wolność kończy się tam, gdzie się zaczyna prawo i krzywda drugiego. Ujemną stroną jej jest niekarność gromadzka, brak poszanowania prawa i władzy, lekkomyślność w wykonywaniu obowiązków, brak poczucia odpowiedzialności. Innym przejawem jest pozornie słuszny krytycyzm, a w gruncie rzeczy ukryty egoizm i drobno-mieszczkańska opozycyjność w stosunku do twórczych reform, regulujących sprawy socjalne. Jasne jest, że przyczyną niemoralności domorosłych mędrków jest brak karności i hamulców organizacyjnych, brak norm i więzów etycznych w szerszym ujęciu, brak kultury społecznego charakteru. Punkt ciężkości naszych szkół polega na rozwijaniu umysłów i dawaniu wiedzy, wychowanie zaś jest tam na drugim planie. Karną szkołą charakterów jest wojsko i przyczynia się wiele do społecznego wychowania. Walnie przyczyniają się też warsztaty pracy, organizacje, związki zawodowe i instytucje prowadzone w duchu szczerze demokratycznym. Niemalą rolę odgrywają zrzeszenia sportowe. Wszystkie te instytucje mają zasięg specjalny, ograniczony rodzajem pracy, zawodu i

celu, dla którego istnieją. A cel ten był zakreślony granicami lądowymi państwa, a więc był ułamkiem życia powszechnego, nie miał w sobie perspektyw ogólnowiatowych. Dopiero morze otwiera horyzonty nieograniczone, w których wyżyć się mogą bujne temperamenty, duszące się w zaścianku życia zamknętego w dorzeczu Wisły. Morze — to właściwe pole dla szkolenia charakterów i uprawy wolności. Jeśli w naszym życiu mamy tyle społecznej swawoli, jeśli w naszej duszy zbiorowej wybujały chwasty indywidualnej lekkomyślności, to jest wynik zamkniętych lądowych stosunków politycznych.

Jako czwartą powszechną cechą osobowości polskiej wymienia prof. Kazimierz Tymieniecki „nasze zdolności organizacyjne“. Jest coś z prawdy w tym syntezytycznym ujęciu, skoro przez tysiąc lat utrzymywaliśmy się na powierzchni wśród państw rywalizujących z sobą w trudnej dla życia Europie. Też tę przyjąć można tylko z zastrzeżeniami. Przede wszystkim przysłowiowa niezgoda od razu rzuca się tu w oczy. Występowała ona zawsze w dziejach, żywo dawała znać o sobie w czasie pokoju, podnosiła głos w momentach decydujących, nawet na polach bitewnych. Jest ona wszędzie i zawsze tak oczywista, że urasta do symbolu narodowej cechy - wady. O niekarności, która jest zaprzeczeniem daru organizacyjnego, mówiliśmy poprzednio. Spory materialne, własni partyjne, kłótnie rodzinne są u nas na porządku dziennym. Do innych niesympatycznych cech zatruwających krew, należą oszczerstwa, kalumnie, plotki, obrzucanie błotem co wybitniejszej jednostki na niwie publicznej. Często dochodzi do głosu i jest słuchana moralna kanalia, ubierająca się w togi przezorności, postępu i wzniosłej etyki. Są to składniki destrukcyjne, przeczące wrodzonemu zmysłowi organizacyjnemu. Sprawę należałoby postawić inaczej. Spoczywa na dnie polskiej duszy zbiorowej tężyzna żywotna, silna odporna na piętrzące się przeciwności, insyngkt zachowawczy o dużym potencjale, który pokonywa zewnętrzne opory i zawady. Tej sile żywotnej zawdzięczamy, żeśmy oparli się w średnich wiekach nawale germańskiej, przeżyliśmy Tatarów, Szwedów, tyranie carską i trzy zabory, przetrzymaliśmy okupację hitlerowską, odradzamy się obecnie w duchu demokratycznym, jaki dyktuje geniusz czasu.

Wraz ze zdobyciem wybrzeża morskiego od Elbląga do Szczecina, z zagospodarowaniem obu basenów śródlądowych Wisły i Odry, rozbudowaniem portów bałtyckich, spotężnicie nasze życie ekonomiczne, rozrośnie się cywilizacja, rozkwitnie oświata, zamrą warstwowe społeczne kierunki oraz skończy się zaściankowa niezdrowa moralność, a na ich miejsce pojawią się młode zdolności organizacyjne.

Dając analizę zbiorowej duszy, zwrócić musimy uwagę na trzy twórcze pierwiastki, głęboko tkwiące w podprożu świadomości polskiej. Są nimi: 1) głęboki patriotyzm wszystkich warstw społecznych i związany z nim bezgraniczne umiłowanie ziemi u wieśniaka; 2) duch bohaterski naszego żołnierza w momentach niebezpieczeństwa krajowego; 3) pracowitość rolnika, rzemieślnika i robotnika fabrycznego. Pozornie trzy

te cechy są formami występującymi z osobna. Ale tylko pozornie, gdyż tym brawurowym żołnierzem jest zarówno wieśniak, jak robotnik oderwany od warsztatu pracy. Pracowitym robotnikiem i chłopem przywiązany do ziemi jest żołnierz, kiedy zmienia karabin na młot i pług. Chłopem twardym i zawziętym na ziemię staje się żołnierz i robotnik, gdy zaczyna orać glebę ojczystą. Te trzy cechy osobowości polskiej nabiorą pełni znaczenia i swoistej racji stanu, gdy obok nich stanie w jednym rzędzie żeglarska postać marynarza, człowieka morza, zaprawionego w burzach, ogorzałego od wichru, zahartowanego w walce z żywiołem wodnym. Ich czterech: żołnierz, chłop, robotnik i marynarz — będą stanowili fundament przyszłego państwa. Wszyscy razem, bo bez marynarza nie ma dobrobytu materialnego kraju, nie ma gwarancji wolności i niepodległości, będą się nawzajem uzupełniali i pomagali w budowie lepszej Ojczyzny.

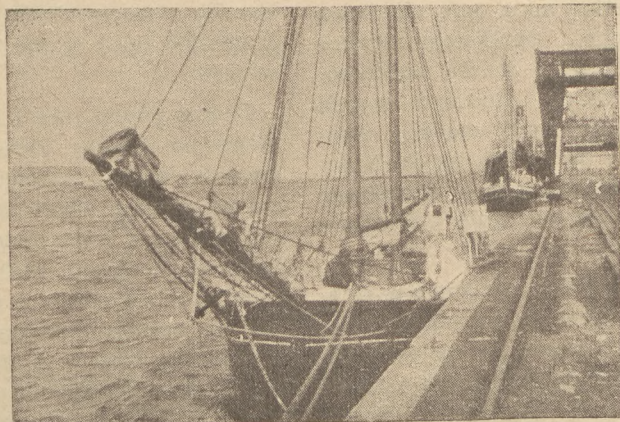
Spoleczeństwa, które wcześniej stanęły do startu morskigo, państwa nadbrzeżne, rozwinęły w sobie takie wartości psychiczne i mentalne, że przetrwały zwycięsko nawałnice dziejowe i ciągle wnoszą do skarbnicy cywilizacji dorobek rąk i mózgów. Praca uczonego, kupca i robotnika fizycznego nie przepada w drobnych, przemijających potrzebach, ale wzajemnie powiązana, tworzy dobrobyt powszechny. Państwo bez morza jest państwem kalkulem z jego pracy korzystają inni. Może mieć pozory politycznej wolności, ale gospodarczo, przemysłowo i handlowo jest niewolne. Takim państwem — kaleką było dawne szlacheckie państwo polskie, które zmarnowało bogate możliwości morskie, i choć miało świetne momenty historyczne, mężów stanu, wspaniałych wojowników, wybitnych uczonych i artystów — zginęło, bo nie miało wybrzeża.

Dziś, gdy odzyskujemy znów Morze Słowiańskie,

gdy wypłyniemy na nie i rozwiniemy banderę, rozszerzy się nasza dusza, wzmocnią życiowe instynkty i polepszy organizacja. Morze da naszej psychice te cenne wartości, których była pozbawiona: siłę woli, wytrwałość, celowe wyładowanie energii. Chore nerwy nasze i słaby krwi obieg ono pobudzi do żywszego tętna i przedsiębiorczości, jak zwykle u marynarzy. Da nam zdrowie fizyczne, rozszerzy klatkę piersiową, wyostri wzrok, wpatrzony w dalekie horyzonty i słuch, wczarowny w muzykę wiatrów i szmery fal. Przed krótkowzrocznymi myślami naszymi otworzy bezkresne kontury dal, oceanicznej, przez zwiedzanie krajów zagranicznych rozwinie twórczą wyobraźnię, małostkowym czynom naszym i zamierzeniom da wysoki cel i rozjaśni wielką ideę stwórcy świata. Obserwując cudzą technikę, zastosowanie wynalazków naukowych, poznamy wszechstronnie dobrodziejstwa materialnej cywilizacji, będziemy bardzo jej posłepowymi. Zmień się cechy duszy lądowej Polaka; indywidualności nie będzie używał na krótkobieżne wybuchy temperamentu lub bezpłodną negację, lecz nada jej postać bardziej społecznej; swoje uczucia i marzenia zracjonalizuje i zacznie kierować się myślą i rozumem; jego wyobraźnia pozostanie może skrzydlata, ale już się urealni, jego wrodzone zdolności i siła żywotna organizmu będą nadal skierowane ku dobrobytowi własnemu, ale tym razem i ku dobrobytowi gromady, w której żyje. Przez morze stanie się nowym człowiekiem.

Nie będzie to droga usłana różami, ani nie spadnie z nieba sama manna boża, lecz przeciwnie, w twardej zmaganiach z losem wykuwać będzie musiał swoje nowe przeznaczenie, staczać długie boje z nieznanymi dotąd przeciwnościami na dalekich morzach i w cudzych krajach, zanim dane mu będzie odnieść największe zwycięstwo, bo zwycięstwo nad sobą samym.

**Dr Aleksander Szymankiewicz**



Szkuner przy moło

# M A Ł E A N T Y L L E

Po dziesięciu dniach podróży przez Atlantyk zaczęliśmy się zbliżać do pierwszej wyspy amerykańskiej, którą przed czterystu pięćdziesięciu laty ujrzał Kolumb i sądził, że przybywa do Indii. Od Madery nie spotkał się żadnego okrętu, więc widok lądów rybackich, sunących na porannym wietrze po granatowej fali zwiastował nam bliskość lądu. Istotnie, po prawej stronie statku zarysowały się niebawem kontury wyspy Desiderade, o płasko ściętej górze, a następnie „V lle d'Amiens“, minął górzystą wyspę Marie Galante i zaczął płynąć wzdłuż brzegu głównej wyspy, Guadelupy. Ujrzałem wysmukłe palmy kokosowe o żółto-zielonych liściach, a dalej potężny masyw górski, porośły lasem.

Stanęliśmy na kotwicy koło głównego portu wyspy Pointe à Pitre. Na małych łodziach podплыли do burty chłopcy murzyńscy, prosząc, by im coś zrzucono ze statku. Gdy zebrani do wyjścia pasażerowie zaczęli cisnąć w wodę monety, chłopcy zręcznie nurkował, aby po chwili wypłynąć z pieniżkiem w zębach. Tymczasem do statku zbliżyła się duża łódź motorowa, która nas zabrała na ląd.

Ludność Antylli jest nicomal cała marzyńska, ale ci murzyni mają już nieco przymieszki krwi białych ludzi. Twarze ich są kulturalne, pozbyli się grymasu afrykańskiego, a wielu młodych ludzi i wiele dziewcząt można śmiało uważać za pięknych. Są bardzo zgrabni i mają śliczne oczy. Barwa ich skóry dosyć rozmaita, od jasno-czekoladowej do zupełnie czarnej. Kobiet spotyka się więcej niż mężczyzn; poubierane w kolorowe suknie, mają na głowie coś w rodzaju turbanu z dwoma sterzącymi zabawnie różkami. Owoce, ciastka i rozmaite krajowe przysmaki rozkładane są na płacie, wprost na ulicy, a krzykliwe nawoływania i donośne śmiechy świadczą o znakomitym humorze mieszkańców. Wszyscy ci czarni obywatele są Francuzami, mówią zabawnym dialektem francuskim, noszą nazwiska francuskie, ba, nawet czują się wielkimi patriotami Francji. Tuż obok, w koloniach amerykańskich Stanów Zjednoczonych, murzyni nie są równouprawnieni z białymi Jankesami. Polityka kolonialna Francji jest rozsądniejsza i daleko więcej postępową. Ostatnio zwiększyła się tu imigracja Hindusów. Hinduski są chudsze od murzynek, mają cerę oliwkową i przypominają nasze cyganki. Spotkałem również dwie kobiety drobne, zgrabne, o skórze brunatnoczerwonej, o nozdrzach cienkich i dumnych rysach twarzy. Są to t. zw. „les Capresses“, podobno ostatnie przedstawicielki śladów krwi indyjskich Karaibów. Po dawnych mieszkańcach wyspy, Karaibach, pozostały ciekawe wykopaliska muzealne. Od trzystu lat murzyni zaludnili kolonię.

Mieszkańcy dzisiejsi mają rodzaj parlamentu, swoją własną monetę i pocztę. Trafają się jeszcze w obiegu miedziane pieniżki z czasów Napoleona III, a nawet Ludwika Filipa. Wyspa Desiderade była do niedawna przeznaczona dla chorych. Dział zdrowotność na Antyllach Francuskich jest niemal zupełna. Przysłowie tutejsze głosi, że życie wyspiarzy jest

spokojne i zdrowe, a umiera się tylko ze starości. Wprost za miastem wstąpiłem do plantacji bananów. Był to okres kwitnienia: duży i liowy kwiat wisiał na szczycie pędu późniejszych owoców. Każdy krzak produkuje zwykle jeden pęk bananów (kilkadziesiąt sztuk). Po dojrzewaniu, nawpół zielone owoce obcina się całym pękiem i dostarcza do portu. Krzak również ulega ścięciu, gdyż każdego roku banany sadzi się na nowo. Tutejsza cena dziesięciu bananów wynosi całe dwa franki, czyli około 15 groszy przedwojennych. Za 30 groszy można dostać na rynku ogromnego ananasa. Z Antylli płyną do Francji wielkie frachtowce, naładowane owocami podzwrotnikowymi.

O ile banany nigdy mi się nie sprzykrzyły, to ananasem prędko można się przejeść. Trzeba być ostrożnym i dobrze obierać: chropowata skórka owocu kaleczy wargi. Mieszkańcy tutejszych wsi są bardzo gościnni. Gdy oglądałem następną plantację wyższej od człowieka trzciny cukrowej, jeden z wieśniaków obciął długim tasakiem kawałek łodygi, obrał z warstwy korowej i podał mi do żucia. Będąc z natury łakomym na słodycze, cieszyłem się tą zabawką z dobrą godzinę. Murzyn zaprosił mnie uprzejmie do swej małej chałupki drewnianej, osadzonej nad ziemią na czterech palach. Chatka jest wewnątrz bardzo czysta, lecz duszna i gorąca. Przyczynę odnalazłem w okryciu dachu. Poznikały dawne praktyczne poszycia z liści palmowych, a zostały zastąpione importowaną falistą blachą. Zapewne handel eksportowy do kolonii postarał się o to, aby w tropikalnym klimacie krajowcom było cieplej (i mniej higienicznie). Podziękowawszy sympatycznemu gospodarzowi za przyjęcie, powędrowałem wzdłuż szosy ku wzgórzom, pokrytym lasem. Do miasta szły kobiety wiejskie, niosąc na głowach wielkie kosze z jarzynami. Opowiadał jeden kolonista, że tutejsze kobiety są tak przyzwyczajone do noszenia wszystkiego na głowie, że gdy raz przyszła jedna murzynka na pocztę, to kupiwszy znaczek, włożyła go we włosy i aby wiatr nie zdmuchnął, przycisnęła go małym kamyczkiem. „Co kraj, to obyczaj“. Doszedłem do lasu. Na polance koło szosy stała duża drewniana buda. Z wnętrza przez szeroko otwarte okna dochodziły głosy dzieciinne, skandując jakiś wiersz francuski. Była to szkoła wiejska.

Chwilę potem lekcja się skończyła i dzieciaki wybiegły na polankę. Jedne zaczęły gonić żółte piękne danaidy, motyle podzwrotnikowe, inne wdrapywały się na drzewa. Wszystkie wyglądały zdrowo i były zadowolone z życia. Jedna z Martyniczerek, pasażerka naszego okrętu, radziła mi bardzo szczerze, bym osiadł na Antyllach i poślubił ciemnoskórą „lady“ choćby spośród tutejszych nauczycielek, „które są spragnione białych kulturalnych mężczyzn“. Owa Martyniczanka wracała z Paryża, gdzie ukończyła szkołę sztuk pięknych, a w dodatku przywoziła sobie białego męża, francuskiego artystę malarza. — Tutejsze dziewczęta są miłe, dobre i praktyczne — rzekła za



sięcająco. — I żadne — dodatkiem — coż, kiedy prędko się starzeją, a później wyglądają okropnie — myślałem sobie, dziękując za propozycję egzotycznego małżeństwa.

Następnego dnia, po zachodzie słońca, ruszyliśmy ku wyspie Martynice. Jechał z nami lekarz murzyn z żoną i dwojgiem małych dzieci. Prowadził żywą inteligentną rozmowę, ale zauważyłem, że wszystko, co mówi, jest ściśle wyuczone, że nie posiada żadnej inicjatywy twórczej. W pewnej chwili starszy jego synek zapytał ojca, czy może pobawić się z gromadką dzieci białych ludzi. Lekarz spojrział na rozruchane towarzystwo i odpowiedział: — Nie, mój synku, te dzieci są bardzo źle wychowane.

W porcie Fort de France zobaczyłem lasy jakichś egzotycznych drzew, o cienkich wysokich pniach, a w ich cieniu leżały stosy beczek z rumem, produkowanym na wyspach. Przy molo stał duży okręt handlowy, do którego luk szedł sznur kobiet murzyńskich z koszami pełnymi węgla na głowie. Jakże silne są ich szyje i skłópienia czaszek, skoro 10—15-kilowy ciężar nie im nie zaszkodzi. Przy robocie krzyczały, plotkowały i cągle wybuchały śmiechem. O ileż weselej szła im robota, niż kobietom na wyspie Malcie! Tamte kobiety nosiły węgiel na plecach i były smutne w palących promieniach słońca.

Potężne wrażenie robią góry wulkanicznego pochodzenia, okryte oszalałą wprost w swej bujności roślinnością. Gęsta, poplątana mieszanina liści, lian, pni i prześlicznego kwiecia. Przez osłoneczone miejsca przelatują powoli piękne czerwone motyle. Od czasu do czasu zerwie się mały ptak, nie większy od wróbla, ale o niezwykle długich dwóch piórkach w ogonie. Ciągnę więc za sobą takie falujące wstęgi i znika gdzieś wśród bambusowych trzcyn. W lesie nie ma dzikich niebezpiecznych czworonogów; po pniach biegają zwinnie małe jaszczurki, a z węży istnieje tylko jeden jadowity gatunek.

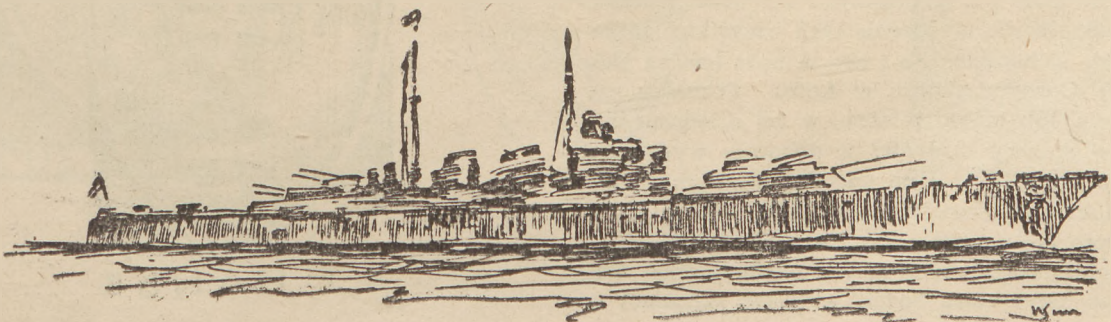
Św. etnie utrzymaną szosą pojechaliśmy między górą do nieszczęsnej miejscowości Saint-Pierre. Powoli miasto dźwiga się z ruin. Swoją drogą ludzie są wytrwali i uparci, aby osiedlać się w miejscu tak straszliwej żywiołowej katastrofy. W muzeum „wul-

kanologii oglądałem zdjęcia wybuchów potężnego wulkanu Mont Pele, górującego nad całą okolicą, oraz ostatnią gazetę, wydaną 8 maja 1902 roku, na kilka godzin przed zagładą miasta. Zarząd miejski wyśmiewa tych, których ogarnęła panika, apeluje, by nie uciekali, gdyż specjalna komisja naukowa bada stale na zboczach krateru stan wulkanu. Nic nie wskazuje na niebezpieczeństwo. Tylko rzeki nadmiernie wezbrały i lawa zapaliła kilka fabryk poza miastem. I dziwna rzecz. Gdy ludzie jeszcze niczego się nie spodziewali — zwierzęta objawiały silne zdenerwowanie. Przede wszystkim ptaki opuściły zagrożoną okolicę, potem konie, muły i osły nie chciały ciągnąć wózków do miasta, stawały na drodze, drżąc na całym ciele. Zaraz potem przyszła zagłada. W ciągu kilku minut wulkan wyrzucił ogromne masy lawy, trujących gazów i rozżarzonego popiołu. Z blisko 40 tysięcy mieszkańców bogatego miasta Saint Pierre ocalał tylko jeden człowiek, a mianowicie złodziej, zamknięty w głębokiej podziemnej piwnicy. Dziś bujna roślinność zawiadnęła ruinami miasta.

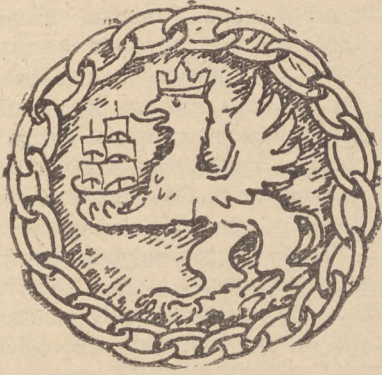
Przed kilkunastu laty przeszedł przez wyspy potężny cyklon, pozrywał dachy z domów, powrywał moc drzew i spowodował wielką ilość ofiar. Zresztą prócz tych nieprzewidzianych kataklizmów natury życie mieszkańców Małych Atyli płynie cicho i spokojnie: „Ludy szczęśliwe nie mają historii“ — mówi stare przysłowie francuskie.

Martynikę odkrył Kolumb w 1502 roku, zaś dwóch rycerzy francuskich de l'Olve i Duplessis, zajęli wyspę dla swego kraju w 1635 r. Od tej chwili rozmaite narody starały się położyć rękę na tych pięknych ziemiach, a zwłaszcza Anglia i Holandia. Gdy ściągnięto tu chłopów francuskich i murzynów afrykańskich, ludność się wymieszała i powstał nowy naród mulatów. Na głównym placu Fort de France stoi posąg Józefa, żony Napoleona I-go, która stąd pochodziła. Również rodem z Martyniki była morgantyczna żona Ludwika XIV, sławna niegdyś pani de Maintenon, która wyjechała z wyspy w 1645 roku, mając lat dziesięć.

Dr. Lech Godlewski



# ZWIĄZEK GOSPODARCZY MIAST MORSKICH



Godło Związku Miast Morskich.

Nowa, północna granica Polski na całym swym pięćsetkilometrowym odcinku jest granicą morską. Odcinek ten w stosunku do 1939 r. został wydłużony sześć okrotnie.

Nowy rozdział współczesnej historii rozpoczynamy od zagospodarowania Ziemi Odzyskanych. Jest to wielkie zadanie i do tego celu przystosowany jest nasz trzyletni plan inwestycyjny. Cały twórczy wysiłek narodu polskiego, praca wszystkich rąk i mózgów, ma się ześrodkować na tym odcinku, bo zagospodarowanie Ziemi Odzyskanych jest jednocześnie przebudową polskiej psychiki z typowo agrarnej na przemysłowo - morską.

Tylko przy tak zmienionej strukturze psychicznej naród polski będzie zdolny utrzymać i utrwalić nasze pobraże i uprawiać morze na równi z innymi narodami.

„Uprawiać morze“, to znaczy żyć z morza — wytwarzać takie dobra, które mogą zabezpieczyć biologiczną egzystencję tym wszystkim, których los rzucił tu — na nadmorskie piaski.

Do 1944 roku, szacunkowo biorąc, prawie milion Niemców utrzymywało się na obecnych naszych terenach nadmorskich z pracy na morzu i przy morzu. Ten milion pracowników morskich dawał utrzymanie swym rodzinom, zapewniając w ten sposób egzystencję około trzem milionom istot ludzkich.

Działania wojenne zniszczyły miasta i osiedla, zniszczyły porty i ich urządzenia, zniszczyły warsztaty pracy, niezbędne dla ludzi morza.

Morze pozostało nietknięte, uprawa morza na naszym pobrażu powinna objąć milion polskich rąk, tak jak zatrudniała przed laty niemieckich pracowników.

O ile praca w kopalni, w wielkiej fabryce, elektrowni, na kolei i t. p. przemyśle nie nastęrcza żadnych trudności, bo urządzenia tych wszystkich zakładów są do siebie podobne i czy to będą one na Dolnym czy Górnym Śląsku, w Łodzi, Poznaniu czy Warszawie, lub innym mieście, w tej dziedzinie nie mamy większych trudności z doбором wykwalifikowanej kadry, o tyle na odcinku morskim są poważne luki i odczuwa się bardzo duży brak ludzi, umięających żyć z morza.

I staje się jasne, iż nasz morski odcinek, przez długi jeszcze okres czasu będzie wymagał starannej o-

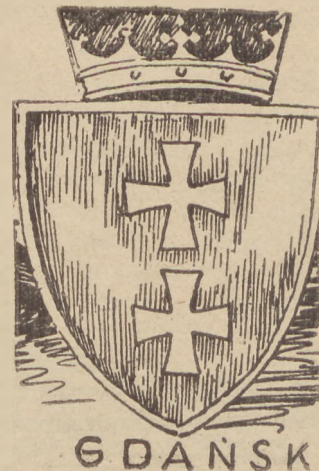
pieki ze strony czynników decydujących, dużej pomocy ze strony Rządu, zarówno materialnej, jak i programowo-dydaktycznej.

Jak zaznaczyliśmy wyżej, w planowej odbudowie i zagospodarowaniu Ziemi Odzyskanych, w oparciu o narodowy plan inwestycyjny, ma wziąć udział cała masa ludu pracującego, mają tu być wykorzystane wszystkie twórcze siły narodu i użyte specjalne zasoby materialne.

Na odcinku odbudowy i zagospodarowania miast nadmorskich duże korzyści i usługi oddać może powstający Związek Gospodarczy Miast Morskich.

Dnia 12 i 13 lipca 1946 r. odbył się w Gdańsku wielki zjazd, poświęcony temu Związkowi. Prezydium K. R. N. oraz czynniki rządowe również uznały konieczność istnienia tej instytucji, celem udoskonalenia i przyspieszenia procesu zagospodarowywania wybrzeża morskiego, oraz celem wykonywania wspólnych zadań miast morskich w ich własnym zakresie działania.

Związek Gospodarczy Miast Morskich winien być wciągnięty do prac realizacyjnych, przewidzianych przez Plan Inwestycyjny, ma brać udział w przeobrażeniu się polskiej psychiki morskiej i ma być instrumentem w ręku Rządu, a specjalnie Ministerstwa Ziemi Odzyskanych, na odcinku współdziałania i uzgadniania: odbudowy miast morskich, rozwoju handlu wewnętrznego i międzymiastowego, rozbudowy urządzeń komunikacyjnych, lądowych i morskich — obsługujących potrzeby tych miast i osiedli turystycznych nadmorskich, rozwoju własnego małego przemysłu miejskiego, rozwoju turystyki nadmorskiej, wychowania morskiego i propagandy morskiej, popieranie tych przejawów kulturalnych, które są charakterystycznie związane z morzem, reprezentowania w obrębie ogólnopolskich związków komunalnych, spraw i specjalnych potrzeb miast morskich.



GDAŃSK

Prieditmotem działalności tworzącego się Związku jest organizowanie współdziałania miast nadmorskich w zagospodarowaniu wybrzeża morskiego i związania go z całością gospodarstwa narodowego polskiego, jak również rozwiązywanie wspólnych zadań oraz zaspakajanie wspólnych potrzeb miast nadmorskich, jak:

a) badanie warunków bytowania i dróg rozwojowych miast morskich i opracowywanie wniosków, projektów ustawowych i innych przepisów prawnych, stąd wypływających;

b) prowadzenie akcji uświadamiania i wychowania społeczno-obywatelskiego przez działalność wydawniczą, organizowanie wystaw, współdziałanie przy organizacji turystyki i uzdrowisk nadmorskich, w zakresie uzgodnionym z Ministerstwem Komunikacji i Ministerstwem Zdrowia;

c) organizowanie komunikacji międzymiastowej lądowej i morskiej w uzgodnieniu z wytycznymi Ministerstwa Komunikacji i Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego;

d) współpraca w odbudowie i rozbudowie miast wybrzeża w ramach ogólnego planu państwowego;

e) organizowanie i prowadzenie wszelkiego rodzaju regionalnych przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych w porozumieniu z właściwymi władzami resortowymi;

f) podejmowanie wszelkich innych, tu nie wymienionych zadań, zleconych przez Ministerstwo Ziemi Odzyskanych i inne władze centralne.

W nowej strukturze gospodarczej i politycznej Polski zadania miejskich ośrodków nadmorskich uległy radykalnej zmianie. Miasta portowe wyrosły na tle aktywności handlowej swej ludności. Do 1944 roku na wybrzeżu cała inicjatywa i realizacja polityki handlowo-morskiej była w rękach wielu tysięcy różnych spółek i osób prywatnych.

Związek Gospodarczy Miast Morskich jest reprezentantem nowej formy gospodarki uspołecznionej i gdy posiadaliśmy we władaniu tylko jeden port (Gdynia), a rozwój gospodarczy opierał się na pod-

stawach liberalizmu — samorząd miejski był świadomie odsuwany od wpływu na politykę morską.

Związek wspólnie z Miejskimi Radami Narodowymi musi przepracować problem aktywizacji miast morskich, ustalić ich funkcje gospodarcze, źródła zarobkowe mieszkańców i zbadać możliwości rozwoju przemysłu miejscowego, z którego samorządy mogłyby czerpać dochody.

Bez osobowości prawnej i bez dotacji budżetowej, ustalonej z góry na szereg lat, Związek zadań swoich nie będzie mógł wypełnić. To też coroczny preliminarz budżetowy Państwa, przynajmniej w okresie dziesięciu lat, powinien przewidzieć poważniejszą dotację roczną (25 do 50 milionów zł.) na cele Związku.

Umożliwi to realizowanie tych zamierzeń programowych Związku, o których wyżej wspominaliśmy.

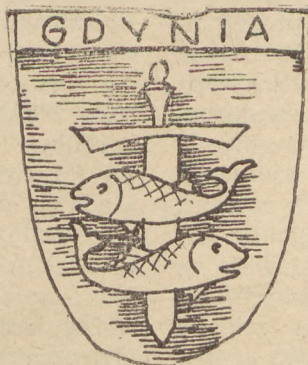
Związek Gospodarczy Miast Morskich pragnie demonstrować na wewnątrz i zewnątrz Państwa nowe osiągnięcia Polski na Wybrzeżu, pragnie cementować jedność tego Wybrzeża, zrastającego się obecnie z różnych części, o różnej przeszłości historycznej, o odrębnych strukturach gospodarczych.

Związek będzie reprezentował aktywizm Rządu w zakresie polityki morskiej i podkreślał dobitnie fakt, iż całe Wybrzeże jest już zasiedlone przez żywioł narodo\_wo\_polski, zdolny do organizacyjnego opanowania nowych zadań. Fakt ten może mieć doniosłe znaczenie w okresie prac konferencji pokojowej.

Wybuchem żywotnych polskich sił spoić możemy na wieki odzyskane Wybrzeże z Macieją, a w zgodnym rytmie i w zgodnym wysiłku twórczej pracy napewno potrafimy przekształcić i zagospodarować zdewastowane Wybrzeże na narzędzie siły i wielkości naszego narodu.

Przed nami piękna przyszłość! Po tę przyszłość sięga dziś twórcza ręka robotnika, inteligenta i chłopca, jak przed dwoma jeszcze laty sięgała zwycięsko po wolność i zwycięstwo.

Witold Bublewski



# O szerszy horyzont

Z chwilą zakończenia wojny, Polska objęła wybrzeże Bałtyku na przestrzeni znacznie przewyższającej przedwojenny stan posiadania. Zamiast niewygodnego „korytarza“, zawierającego tylko wąski skrawek słabo zagospodarowanego wybrzeża, odzyskaliśmy rozległą granicę morską z szeregiem miast i osiedli, z portami rozmaitej klasy i dobrze rozbudowanymi urządzeniami gospodarczymi w postaci stoczni fabryk, wytwórni, magazynów i sieci komunikacyjnej.

Po raz pierwszy w historii znaleźliśmy się nad Bałtykiem w warunkach, zezwalających na pełne wykorzystanie morza w życiu gospodarczym kraju. Należy stwierdzić z zadowoleniem, że fakt ten, również po raz pierwszy w historii, nie zastał naszego społeczeństwa nieprzygotowanego do objęcia służby na morzu i wybrzeżu. Kilkunastoletnia praca przedwojenna w Gdyni, w której możemy się poszczycić zdumiewającymi nieraz wynikami, w połączeniu z kilkunastoletnią systematyczną akcją propagandową, będącą w głównej mierze dziełem Ligi Morskiej—dokonały swego. Niema już dziś obawy powtórzenia się śmiertelnego grzechu Polski szlacheckiej — obojętności dla spraw morskich — która ujawniła się jeszcze w roku 1919. Obecnie nie trzeba nikogo przekonywać o znaczeniu morza dla Polski. Idea morska w niezwykle krótkim czasie wrosła w krew naszego społeczeństwa i stworzyła powszechne zrozumienie dla wszelkich zagadnień z morzem związanych. Lata okupacji nic, na szczęście, w tej sytuacji nie zmieniły. Raczej, wprost przeciwnie, brutalność, z jaką zostaliśmy odepchnięci od naszego „ckna na świat“, jeszcze bardziej wzmocniła w nas umiłowanie morza, tęsknotę za nim, oraz świadomość korzyści, jakie czerpie się z morza i dzięki morzu.

Stwierdzając ten, ze wszech miar pomyślny stan rzeczy, nie możemy zamykać oczu na braki, jakie istnieją w zakresie morskiego uświadomienia społeczeństwa. Braki te wynikają z pewnej jednostronności przedwojennej propagandy morskiej, która nastawiona była głównie na motyw walki o Gdańsk. Jeżeli z szerzonych wówczas haseł odejmiemy ogólne hasła gospodarcze, jeżeli wydzielimy, przeznaczoną głównie dla sfer plutokratycznych, reklamę wycieczek morskich i pobytów na wybrzeżu, jak również nie traktowaną zbyt poważnie propagandę kolonij — to wówczas wszystko, co pozostawało na użytek przeciętnego obywatela, sprowadzi się do mickiewiczowskiego sloganu o mieście Gdańsk, które „niegdyś nasze — będzie znowu nasze“. Gdańsk — było to hasło bojowe, był to symbol, który wszystko wyobrażał i oś, wokół której obracały się wszystkie nasze dążenia. Ta jednostronność propagandy bezwątpienia spełniła swoje zadanie, gdyż zogniskowała całe na-

pięcie uwagi społeczeństwa w jednym tylko punkcie, nie pozwalając jej rozproszyć się pośród licznych aspektów zagadnienia morskiego. Ale ta jednostronność propagandy wytworzyła również w umyśle przeciętnego obywatela fałszywe wyobrażenia, że całe zagadnienie morskie wyczerpuje się dla Polski na problemie gdańskim. Krótko mówiąc, że bez Gdańska nieodwołalnie zginjemy, natomiast mając Gdańsk jesteśmy wolni i bezpieczni. Powszechne to przekonanie stało się oparciem wielokrotnie w czasie wojny nawracającej plotki o angielskiej flocie, wysadzającej desant w Gdańsku, celem niesienia pomocy walczącej Polsce. Na proste zapytanie, którędy manowicie ta flota miała by przybyć do Gdańska, kolporterzy plotki robili zdziwione oczy. — Jakto którędy? — odpowiadali — naturalnie morzem. Ludzie, nie znający się na mapie (a takich spotykało się nawet wśród t. zw. sfer inteligentnych) wyobrażali sobie na wnie, że z Gdańska prowadzi prosta i otwarta droga do wszystkich sprzyjających nam krajów zamorskich. Nikomu nie mogło pomieścić się w głowie, że potężna flota brytyjska nie jest w stanie uutorować sobie drogi na Bałtyk.

Dziś, gdy przystąpiliśmy do zagospodarowania rozległego obszaru wybrzeża bałtyckiego od Elbląga po Szczecin, opinia społeczna musi się przyzwyczaić do szerszego ujmowania zagadnienia morskiego. „Psychoza gdańska“, po spełnieniu swej roli, musi zostać tylko historycznym wspomnieniem. Natomiast trzeba jasno uświadomić społeczeństwu, że dostęp do Bałtyku, to jeszcze nie wszystko. Że Bałtyk jest morzem zamkniętym, zezwalającym na bezpośredni kontakt z niewielu krajami. I że prawdziwa wolność morska zaczyna się dopiero na oceanach!

Szerokie uświadomienie tej prawdy jest sprawą dość nagłą, gdyż trzeba odpowiednio przygotować opinię społeczną jeszcze przed nadchodzącą konferencją pckojową, na której Polska musi zapewnić sobie niczym nie skrepowane i bezpieczne wyjście z Bałtyku. Nie może już nigdy powtórzyć się sytuacja z początków roku 1939, kiedy na samą wieść o groźącym konflikcie z Niemcami, polskie statki płynące do Ameryki Południowej zmieniły kurs, nakładając drogi naokoło Dani, aby uniknąć ewentualnych szyskan niemieckich w Kanale Kilońskim. Nie możemy zezwolić na to, aby jedno pole minowe lub jeden krążownik, ustawiony koło duńskich cieśnin, mógł obrócić w niwecz niemal całą wartość naszego dostępu do morza. Wygraliśmy walkę o Gdańsk — musimy teraz postarać się o to, aby nigdy nie znaleźć się w sytuacji więźnia na Bałtyku!

# BOMBA ATOMOWA A FLOTA

Doświadczenia przeprowadzone na Atole Bikini potwierdziły przypuszczenie, że bomba atomowa posiada niezwykłą siłę niszczącą także w stosunku do okrętów wszelkiego typu. Siła wybuchu takiej bomby, odpowiadająca energii 20.000 ton T. N. T., jest zupełnie wystarczająca do zniszczenia, a co najmniej ubezwładnienia, każdej jednostki pływającej, która znajdzie się w promieniu ok. 800 m od miejsca jej upadku.

Jakie są możliwości obrony okrętów przed bombami atomowymi?

Bomba atomowa jest przenoszona, podobnie jak bomby zwykłe, przez samolot. Obrona przeciwlotnicza floty, oparta na współdziałaniu lotnictwa myśliwskiego, startującego z lotniskowców, z artylerią przeciwlotniczą okrętów i urządzeniami radarowymi, zdała wielokrotnie dobrze egzamin w ostatnim okresie wojny, lecz w tym wypadku okaże się prawdopodobnie niewystarczająca. Atak bombami atomowymi może być wykonany z pełnym powodzeniem przez nieliczną grupę samolotów operujących na bardzo wielkiej wysokości, gdyż przy tym rodzaju bombardowania nie jest wymagana celność. Bomba atomowa spełnia swoje zadanie, wybuchając nawet stosunkowo daleko od celu. Obrona przeciwlotnicza, nawet tak udoskonalona jak obecnie, będzie miała wielkie trudności w niedopuszczeniu do celu samolotów operujących pojedynczo na wysokości 8 — 10 tys. metrów. Rozwiązanie w dziedzinie biernej obrony przeciwlotniczej, przez dalsze wzmocnienie opancerzenia okrętów, nie daje pożądanego skutku, gdyż gdyby się nawet udało zbudować okręt niezatapiający, to zabójcze działanie promieni radioaktywnych tak czy owak sparaliżowało by taką jednostkę.

Działanie bomby atomowej, jakkolwiek potężne, jest jednak ściśle ograniczone w przestrzeni. Wybuch jej może zatopić każdy okręt, lecz w razie odpowiedniego rozproszenia szyku bojowego, polegającego na utrzymaniu dystansów, wynoszących co najmniej 1.500—2.000 m., zniszczeniu ulegnie zawsze tylko jedna jednostka. Oprócz rozproszenia szyków najskuteczniejszą formą będzie znaczne zmniejszenie tonażu poszczególnych okrętów, tak, żeby zatopienie jednego z nich stanowiło stosunkowo małą stratę dla całości floty. Bazy małych okrętów, dzięki ich małemu zanurzeniu, będzie można również

łatwiej rozproszyć po niewielkich portach i zatokach, przez co będzie je można łatwiej uchronić przed zniszczeniem.

Czasy, gdy potęgi morskie opierały swą siłę głównie na kilku czy kilkunastu potężnych okrętach liniowych, minęły bezpowrotnie. Jak jednak daleko możemy zajść w redukcji tonażu okrętów?

Ubiegła wojna przyniosła, dzięki radarowi, zmierzch krótkodystansowej broni torpedowej, której użycie było uwarunkowane niewidocznością, całkowitą lub częściową. Na plan pierwszy wysunęła się znów artyleria, która dzięki radarowi mogła zwalczać cele niewidoczne na dużą odległość. Okręt przyszłości będzie więc okrętem artyleryjskim, uzbrojonym w kilka, czy kilkanaście dział średniego kalibru do zwalczania celów morskich powietrznych i lądowych silną artylerią małokalibrową i odpowiednim opancerzeniem bocznym i poziomym. Górną granicą rozmiarów tego typu okrętów byłaby jednostka w rodzaju lekkiego krążownika amerykańskiego „Atlanta“, o 6.000 ton, uzbrojonej w 16 dział 127 mm, panczeru bocznym 89 mm, poziomym 51 mm. Szybkość bardzo duża, ok. 40 węzłów. Dolną granicą, poniżej której nie dałoby się zejść chcąc zachować artyleryjski charakter jednostki — byłby okręt zbliżony do angielskiego kotortpedowca „Afridi“, mającego 1.870 ton, 8 dział 120 mm, opancerzenie 25 mm i szybkość 36,5 węzła.

Szczególnie trudny jest do rozwiązania problem lotniskowców. Konieczność posiadania pokładu startowego w odpowiednich rozmiarach nie pozwoli na redukcję tonażu tych okrętów poniżej 10—14 tys. ton i co zatem idzie te okręty będą mogły być budowane nawet przez największe floty tylko w ograniczonej ilości, pozostając nadal dogodnym celem dla bomb atomowych. Rozwój myśliwców długodystansowych, operujących z baz lądowych, pozwoli na morzach zamkniętych na rezygnację z tego typu okrętów, lecz na oceanach pozostaną jeszcze długo niezbędnym składnikiem floty.

Bomba atomowa wywła niewątpliwie rewolucję w taktyce floty i w jej składzie. Flota wojenna, której ogromne znaczenie potwierdza w całej pełni ostatnia wojna, pozostanie jednak ważną częścią składową sił zbrojnych.

Witold Supiński.



# Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

**Z. S. R. R.** Źródła włoskie („Rivista Marittima“) podały w r. ub., że zorganizowana na wojnie flota białych ZSRR rozporządza 1 okrętem bojowym, 2 krążownikami, 3 krążownikami torpedowymi po 2.800 t., 9 konrtorpedowcami po 1.800 t., 35 okrętami podwodnymi, 50 śmigłowcami oraz mniejszymi jednostkami. „Sveriges Flotta“ uzupełniła te dane, donosząc o 2 krążownikach typu „Kirow“ i licznych okrętach mniejszych, znajdujących się na Dalekim Wschodzie.

Według „The Navy“ flota ZSRR ostatnio składa się z Floty Bałtycko-Białomorskiej, obejmującej 2 okręty bojowe: „Archangelsk“ (ex „Royal Severign“) i „Gangut“, 3 krążowniki: „Kirow“, „Murmańsk“ (ex „Mlawkae“), „Maksim Gorkij“ (ex „Nürnberg“), 17 nowoczesnych i 11 przestarzałych kontrtorpedowców i 50—60 okrętów podwodnych (nie licząc wyślanych z podziału floty niemieckiej). W skład Floty czarnomorskiej wchodzi okręt bojowy „Sewastopol“, krążownik „Woroszyłow“, „Krasnyj Kawkaz“, „Krasnyj Krym“, plus dwa w budowie ponad tuzin kontrtorpedowców oraz pewna ilość okrętów podwodnych.

Okręty bojowe „Gangut“ i „Sewastopol“ znane nam były dotychczas jako „Oktjabskaja Rewolucja“ i „Pariżskaja Kommuna“.

**WIELKA Brytania.** Na wszystkich prawie krążownikach brytyjskich przeprowadzono ciekawą redukcję uzbrojenia artyleryjskiego, polegającą na wymontowaniu wieży „X“ na okrętach, należących do typów „Mauritius“, „Belfast“, „Birmingham“ i „Leander“ oraz na „Norfolk“ i „Sussex“. Na krążownikach typu „Dido“ zdjęto wieżę „C“. Obecnie więc uzbrojenie okrętów typów „Mauritius“, „Belfast“ i „Birmingham“ składa się z 9 dział 152 mm., zamiast 12 jak dotychczas. „Norfolk“ i „Sussex“ uzbrojone są tylko 6—203 mm., zamiast 8, a typ „Dido“ w 8—132 (dawniej 10—132). Krążowniki typu „London“ mają po 6 dział 152 mm., z wyjątkiem „Oriona“, który ma jeszcze 8 dział.

Zmniejszenie głównej artylerii było konieczne, jak podają źródła angielskie, wskutek przycięcia okrętów zainstalowanym podczas wojny uzbrojeniem przeciwlotniczym i wyroszeniem radrowym.

Korwety „Sind“ i „Gondawana“, wchodzące dotychczas w skład floty indyjskiej (Royal Indian Navy), powróciły do Royal Navy. Dwie fregaty klasy „Rve“ — „Trent“ i „Test“ przekazane zostały flocie indyjskiej jako „Kukri“ i „Naga“.

Planowane jest także wcielenie do floty indyjskiej w r. b. krążowników „Aax“, „Leander“ i „Achilles“. Czwarą jednostką tej klasy — „Orion“ — zostanie prawdopodobnie sprzedana Holandii.

Krążownik „Bellona“ wejdzie w skład floty nowozelandzkiej zamiast krążownika „Diadem“, jak przedtem zamierzano. Oba krążowniki po 5750 ton, należą do klasy będącej rozwinięciem typu „Dido“.

Agencja Reuters doniosła w końcu grudnia ub. r., iż w drodze z Singapur do Hong-Kongu wpadła na rafę podwodną i zatoniła fregata brytyjska „Aire“. 80 marynarzy i 5 oficerów uratowano.

**FRANCJA.** Jak już podałyśmy w nrze 11 z 1946 r., Francja otrzymała z podziału floty niemieckiej 4 kontrtorpedowce i 4 torpedowce.

„Hoche“ i „Marechal“ to dawne niemieckie „Z-25“ i „Z-31“ o wyp. 2500 t. i uzbrojeniu złożonym z 4 dział 150 mm. Kontrtorpedowce „Desaix“ i „Kleber“ noszą we flocie niemieckiej nazwy „Paul Jacob“ i „Theodor Riedel“. Mają one po 1625 t. wyp., a uzbrojone były w 5 dział 127 mm. i 8 ap. torp. 533 mm. Torpedowce „Alsacien“ (ex „T-23“) i „Lorrain“ (ex „T-28“) mają po 1150 ton a „Bacarrat“ (ex „T-5“) i „Bir-Hakein“ (ex „T-11“) po 600 ton wyporności. Pierwsze dwa uzbrojone były w 3 działa 105 mm. i 6 ap. torp. 533 — dwa pozostałyke w 1 działko 105 mm. i tę samą ilość wyrzutni torpedowych.

**TURCJA.** Pięć poławiaczy m.in. uzyskanych z marynarki australijskiej, otrzymało nazwy: „Alanya“ (ex „Broome“), „Amasra“ (ex „Prie“), „Antalya“ (ex „Geraldton“), „Ayancik“ (ex „Launceston“) i „Ayralik“ (ex „Gawler“). Są to jednostki o 300 t. wyporności, rozwijające szybkość 15 węzłów. Ośm okrętów tego samego typu znajduje się we flocie holenderskiej, a cztery we flocie indyjskiej.

T. W. P.

## AKCJA LETNIA

W obecności Ministra Żeglugi i Handlu Zagan cznego dr St. Jędrzychowskiego oraz Wiceministra dr K. Petrusiewicza odbyła się w dniu 24 stycznia, zwołana przez Centralny Inspektorat Portów i Żeglugi, konferencja poświęcona usaleniu planu akcji letniej na rok 1947 w dziedzinie wychowania morskogo młodzieży.

W konferencji wzięli udział przedstawiciele zainteresowanych urzędów państwowych, instytucji społecznych, klubów sportowych i organizacji młodzieżowych.

Po wysłuchaniu referatów, rozwinęła się ożywiona dyskusja, której przebieg pozwolił sprecyzować kompetencje poszczególnych instytucji i organizacji w dziedzinie wychowania morskogo. Ułatwiło to w przyszłości planować pracę przez usunięcie wieloosowości w poczynaniach poszczególnych stowarzyszeń i organizacji.

W wyniku obrad zostało definitywnie postanowione, że masową akcją wychowania morskogo młodzieży podejmie Liga Morska, która zorganizuje w tym celu 5 ośrodków nad morzem, oraz 5 ośrodków śródlądowych. W miejscach letnich powonno przejść przez te ośrodki około 6.000 uczestników.

Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego będzie popierać akcję wychowania morskogo przez udzielenie pomocy żywności owej, oraz dostarczenie instruktorów żeglarskich i propagandowo-wychowawczych.

Polski Związek Żeglarski ma dostarczyć instruktorów dla ośrodków, jak również zorganizować na jachtach „G.nerał Zaruski“ kurs unifikacyjny dla instruktorów.

Państwowe Centrum Wychowania Morskogo zorganizuje w r. b. 15 turnusów trzytygodniowych, mających na celu zapoznanie młodzieży z fachowymi zajęciami na morzu i w porcie. Będą tu wchodzić w grę zajęcia szalupowe, rybolówstwo oraz praca przy przeładunkach portowych. Całość akcji P. C. W. M. będzie zgrupowana w dwóch ośrodkach: Gdynia — Żeba oraz Szczecin — Dziwna. Udział w turnusach będzie mogła wziąć młodzież, uczęszczająca w kursie korespondencyjnym miesięcznika „Żeglarz“ oraz skierowana przez poszczególne organizacje.

Przedstawiciele organizacji młodzieżowych zadeklarowali pomoc dla powyższych ośrodków i turnusów oraz współpracę przy wyborze odpowiednich kandydatów.

Cechą charakterystyczną tegorocznej kampanii wychowania morskogo będzie położenie nacisku na akcję masową. Do dyspozycji ośrodków będzie postawionych 70—80 szalup, kutrów i jachtów. Akcja wychowania morskogo powonno objąć w roku bieżącym ogółem około 9.600 osób.

## OKÓLNIK DO WSZYSTKICH ZARZĄDÓW OKRĘGOWYCH

### § 1.

Zarząd Główny na posiedzeniu w dn' u 10 b. m. postanowił zwołać konferencję Prezesów Zarządów Okręgowych na dzień 9 lutego r. b. i Walny Zjazd Delegatów na dni 23—24 lutego r. b.

### § 2.

**Konferencja Prezesów** odbędzie się w dniu 9 lutego r. b. w Biurze Zarządu Głównego przy ul. Widok Nr 10 o godz. 9-tej, z następującym porządkiem obrad:

- a) sprawozdania Zarządów Okręgowych,
- b) sprawozdanie Zarządu Głównego,
- c) omówienie Walnego Zjazdu Delegatów,
- d) omówienie wyborów do Rady Głównej i Zarządu Głównego,
- e) wolne wnioski.

Obywatele Prezisi, lub, w razie niemożności przybycia osobiście — ich zastępcy, przywiozą ze sobą wszystkie materiały sprawozdawcze rachunkowe i opisowe, oraz należności Zarządu Głównego, obliczone na dzień 31 grudnia r. z., a to w celu przygotowania przez Zarząd Główny sprawozdania za cały powojenny okres prac Ligi Morskiej, t. j. od dnia powstania Okręgu do dnia 31 grudnia 1946 r.

### § 3.

**Walny Zjazd Delegatów** rozpocznie się w dniu 23 lutego o godz. 9-tej i będzie trwał dwa dni. Zgłoszeni delegaci otrzymają zakwaterowanie i wyżywienie. O ulgę kolejowe Zarząd Główny zwrócił się do Ministerstwa Komunikacji. Program i szczegóły Walnego Zjazdu będą podane w następnych okólnikach.

### § 4.

Zarząd Główny pragnie przedstawić Delegatom sprawozdanie na dzień 31 grudnia r. z., a więc od początku powstania Okręgów w 1945 r. do końca roku ubiegłego.

Zarządy Okręgowe zechcą nadesłać Zarządowi Głównemu:

- a) wykaz członków Okręgów z podziałem na Obwody za każdy miesiąc oddzielnie, a to dla celów sprawozdawczych i statystycznych;
  - b) wykaz wpłaconych do Okręgów składek członkowskich za każdy miesiąc oddzielnie z odnotowaniem, czy zainkasowane kwoty stanowią należność Okręgów i Zarządu Głównego (80%), czy też Oddziałów, Obwodów, Okręgów i Zarządu Głównego (100%);
  - c) wykazy opisowe i rachunkowe wszystkich imprez dochodowych z oznaczeniem, kiedy przesłano Zarządowi Głównemu należne mu 50%;
  - d) ostateczne sprawozdania i rozliczenie ze „Święta Morza“ za lata ubiegłe;
- wszystko to za cały czas egzystencji Okręgów do dnia 31 grudnia r. z.;**
- e) protokoły Nadzwyczajnych Zjazdów Okręgowych, dotyczące wyborów delegatów i ich zastępców na Walny Zjazd Delegatów: — nazwisko, imię, wiek, zawód, adres i miejsce pracy;
  - f) remanenty majątku ruchomego i nieruchomego Ligi Morskiej na obszarach Okręgów z podaniem, gdzie i w jakim stanie znajduje się on;
  - g) sprawozdania, dotyczące zbierania i odsyłania do Zarządu Głównego zużytych znaczków pocztowych;
  - h) wykazy powiatów i miast wydzielonych, w których dotychczas nie zostały zorganizowane zarządy obwodowe;
  - i) sprawozdania, dotyczące koordynacji prac instytucji społecznych;
  - j) sprawozdania w sprawie gwiazdki dla żołnierzy oraz sierot po poległych.

Zarząd Główny przypomina, że na Walny Zjazd dopuszczeni zostaną delegaci tylko tych Okręgów, które wypełnią wyżej wyszczególnione warunki i rozliczą się z Zarządkiem Głównym ze wszystkich należnych mu składek członkowskich (60%), należności z imprez dochodowych (50%) i należności ze „Święta

Morza“ (80%) (pismo okólne Nr 20 z dnia 5 września r. z.).

U w a g i: 1) Jeśli niektóre Zarządy Okręgowe nie będą w stanie przesłać obecnie szczegółowych wykazów ruchu członków za cały okres od chwili reaktywowania Okręgów — Zarząd Główny zgadza się na przesłanie **obecnie** szczegółowych danych za ostatnie miesiące, z tym, że brakujące dane za poprzednie miesiące Zarządy Okręgów zechcą zebrać w przeciągu dwu miesięcy i przesyłać je zaraz po otrzymaniu, nie później jednak niż do końca m-ca marca r. b.

2) Każdą odpowiedź na punkty a do j prosimy napisać na oddzielnym arkuszu papieru.

3) Każdą przygotowaną odpowiedź prosimy wysyłać możliwie najprędzej.

4) Odpowiedzi wymagające więcej czasu, zechcą przywieźć Obywatele Prezisi na Konferencję Prezesów w dniu 9 lutego r. b.

### § 5.

**Nowy regulamin kół szkolnych** i wytyczne pracy kół szkolnych zostały wydrukowane w Nr 12 (grudniowym) „Młodzieży Morskiej“ na str. 8. Tym samym dawny regulamin kół szkolnych i dawne wytyczne pracy kół szkolnych straciły swoją moc obowiązującą.

Prezes Tymczasowego Zarządu Głównego  
Ligi Morskiej

**Kiryłuk Stanisław, ppłk.**

Dyrektor Biura Zarządu Głównego  
Ligi Morskiej

**Wojsznis Justyn**

Kierownik Wydziału Organizacyjnego  
**Krzaczyński Stefan**

## PORZĄDEK OBRAD DNIA 23 LUTEGO 1947 ROKU GODZ. 9 RANO:

- 1) Otwarcie Walnego Zjazdu Delegatów;
- 2) Wybór przewodniczącego i powołanie prezydium;
- 3) Przemówienia powitalne;
- 4) Referaty programowe;
- 5) Sprawozdanie Tymczasowego Zarządu Głównego;
- 6) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej;
- 7) Dyskusja nad sprawozdaniem;
- 8) Ustalenie ogólnego programu pracy i preliminarza budżetowego;
- 9) Wybór władz: Rady Głównej, Głównej Komisji Rewizyjnej, Sądu Polubownego;
- 10) Wnioski i rezolucje;
- 11) Zamknięcie Zjazdu.

Początek obrad w dniu 23.II.47 o godz. 9 w pierwszym terminie i o godz. 10 w drugim terminie bez względu na ilość delegatów.

## DAR OKRĘGU ŁÓDZKIEGO

1. W dniu 29.II.46 r. zostało przekazane Rektorowi Politechniki Gdańskiej trzecie stypendium w wysokości 20.000 zł. (z przeznaczeniem po 2.000 zł. miesięcznie, licząc od dn'a 1.9.46 r. przez 10 miesięcy roku szkolnego) dla studenta Wvdz. Budowy Okrętów, pochodzącego z Wojew. Łódzkiego.

2. Zakupiono biblioteczkę, złożoną z 20 tomów najważniejszych pisarzy polskich i obcych dla żłogi okrętu podwodnego „Żbik“, opieki nad k'órą podjął się Okręg Łódzki. Książki te zostały oprawione w płótno i z odpowiednią dedykacją wysłane z datą 19 stycznia 1947 r.

3. W dniu 6 stycznia 1947 r. Oddział Nr 1 przy Okręgu urządził w sali Domu Ligi przy ul. Kościuszk. 86 „Choinkę“ dla dzieci członków Ligi Morskiej oraz dla sierot po poległych. Dzieci było około 150.

Za prawdziwe obywatelskie stanowisko w sprawie Gwiazdki, Zarząd Główny składa Zarządowi Okręgowemu Radomskiego i Łódzkiego serdeczne podziękowanie.

## DAR OKRĘGU RADOMSKIEGO

W wykonaniu pisma okólnego Nr 26 z dnia 20 listopada r. z., w sprawie Gwiazdki dla żołnierzy oraz sierot po poległych, Zarząd Okręgu Radomskiego zebrał do dnia 23 grudnia r. z. kwotę zł. 32.925 i przeznaczył ją na sieroty po poległych marynarzach. Zarząd Główny przesłał natychmiast wspomnianą kwotę przez kuriera do Gdyni na ręce Dowódcy Marynarki Wojennej, Obywatela Admirała Mohuczego, z prośbą o łaskawe polecenie rozdzielenia jej stosownie do życzeń ofiarodawców.

Według pisma Dowództwa Marynarki Wojennej z dnia 16 stycznia r. b. kwota powyższa została rozdzielona w porozumieniu z Gdyniskim Oddziałem Powarzystwa Przyjaciół Żołnierza i Rodziną Wojskową między 16 wdów i sierot po oficerach, podoficerach i szeregowych Marynarki Wojennej lub oddziałów wojskowych, które brały udział w obronie Wybrzeża.

Okręg Warszawski i Stołeczny Ligi Morskiej organizuje Teoretyczny Kurs Żeglarski na stopień jachtowej żeglugi śródlądowej.

Kurs trwać będzie od 1.3 do 30.4 b. r. Wykłady odbywać się będą w sali Zarządu Głównego Ligi Morskiej we wtorki i soboty od godz. 17 do 19-tej.

Wykładowcami będą instruktorzy z P. Z. Ż. i Ligi Morskiej. Absolwenci kursu będą mieli pierwszeństwo w przyjęciach na letnie kursy praktyczne w ośrodkach żeglarskich L. M. Zapisy przyjmuje sekretariat Okręgu Warszawskiego i Stołecznego L. M., Warszawa, Widok 10, II p.

Opłaty wynoszą: wpisowe 50 zł, i czesne 200 zł. Uczestnikami kursu mogą być dorośli i młodzież.

## CHELMZA.

Hojny dar dla Biblioteki przy Zarządzie Głównym Ligi Morskiej.

Obwód w Chełmży ofiarował Głównej Bibliotece Ligi Morskiej w Warszawie zbiór książek poniemieckich.

Bibliotekarką Ligi, ob. Cybulska, wydelegowana została do Chełmży dla dokonania przeglądu księgozbioru przed wwiezieniem go do Biblioteki Głównej.

Za hojny dar dziękujemy.



# MORZE

## TREŚĆ:

Naród rozstrzygnął — St. Kiryjak. Święto marynarki wojennej — Br. Miazgowski. Zjazd Wybrzeża — S. Z. Z. Odbudowa wybrzeża — S. Z. Z. O duszy lądowo - morskiej — Al. Szymankiewicz. Małe Antyle — L. Godlewski. Związek Gospodarczy Miast — W. Bublewski. O szerszy horyzont — M. Krynicki. Bomba atomowa a flota — W. Supiński. Z życia Marynarki Wojennej — T. Wywerka-Prekurat, Kronka.

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