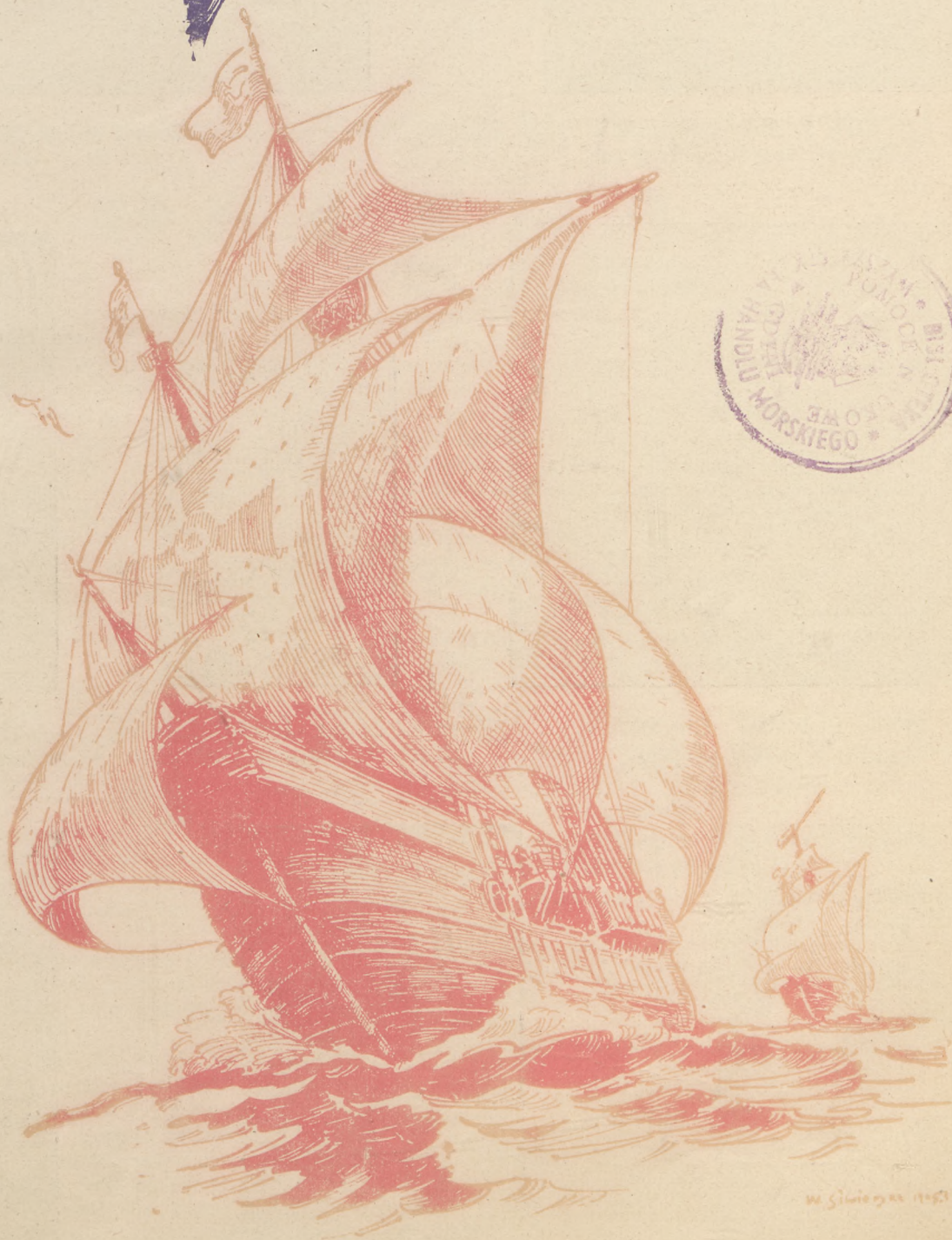


MORZE



BAŁTYK ** O D R A ** N Y S A
TO GWARANCJA DOBROBYTU I BEZPIECZENSTWA POLSKI



ŚWIĘTO MORZA

23 - 29 - VI 1947



Dyr. Stefan Szudziński,
Prezes Zarządu Głównego.



Admirał Adam Mohuczy,
Prezes Rady Głównej.



Ppułk. Stanisław Kiryluk,
sekret. gen. Zarządu Głównego.



Wicemin. dr inż. Józef Salcewicz,
Skarbnik Zarządu Głównego.



Dyr. Czesław Zagórski,
wiceprezes Zarządu Głównego.



Dyr. Jan Nowak,
viceprezes Zarządu Głównego.



Red. Jerzy Bogusz,
zast. skarb. Zarz. Gł.



Dr. Aleksander Szymankiewicz,
członek Prezydium.

MORZE

MIESIĘCZ

NIK LIGI MORSKIEJ

Nr. 5/6

Warszawa, Maj - Czerwiec 1947

Rok XVIII

ŚWIĘTO MORZA

23 - 29. VI. 1947 r.

pod Wysokim Protektoratem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej

ODEZWA

RODACY!

Trzy lata mija od chwili, gdy żołnierz polski wespół z żołnierzem Armii Czerwonej zatknęli zwycięskie sztandary na gruzach powalonego faszyzmu niemieckiego, przywracając granice Polski na Bałtyku, Odrze i Nysie.

Dni 23 - 29 czerwca, dni „Święta Morza“, nad którymi protektorat objął Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, ob. Bolesław Bierut, obchodzić będziemy w tym roku, jako święto radości odzyskania 500 km. wybrzeża i powrotu na historyczny szlak pastowski Odry i Nysy Łużyckiej pod hasłem:

„Bałtyk, Odra, Nysa w warunkiem bezpieczeństwa i dobrobytu Polski“.

Mądra i zdecydowana polityka obozu demokratycznego, sojusz ze Związkiem Radzieckim i Narodami Słowiańskimi zapewniają nam nieustraszalność naszych granic - warunek naszego bezpieczeństwa - czynnik stabilizacyjny pokoju na świecie.

Ziemie nad Bałtykiem, Odrą i Nysą odzyskałyśmy znieszczone i zdewastowane. Pod przewodnictwem Obozu Demokratycznego potrafilismy w ciągu dwu lat ziemie te zagospodarować i zaludnić.

Nasze porty, ze Szczecinem i Gdańskiem na czele, włączyliśmy w rytm odbudowy kraju, zamieniliśmy je z portów martwych na porty przodujące na Bałtyku.

Potrafiliśmy stan naszej floty handlowej powiększyć i dzisiaj mamy więcej tonażu niż przed 1939 r.

Przesiedliliśmy na Ziemię Odzyskaną 5 milionów ludzi na miejsce wysiedlonych Niemców i udowodniliśmy całemu światu, że ziemie te niegdyś nasze, są znowu naszymi.

W ramach trzyletniego planu odbudowy gospodarczej realizujemy wielki program morski, otworzymy nowe szlaki lądowe i wodne, rozbudujemy flotę handlową, ożywimy miasta i

osiedla nadmorskie, założymy nowe warsztaty pracy.

Liga Morska, jako rzecznik polskiej myśli morskiej, włącza się w wielki nurt pracy nad odbudową Polski.

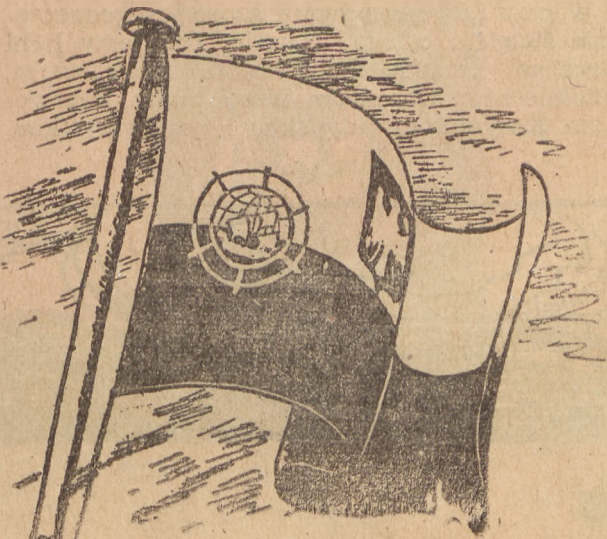
Chcemy pogłębić w narodzie świadomość znaczenia granicy na Bałtyku, Odrze i Nysie.

Chcemy mieć swój udział w wielkim zadaniu wychowania społeczeństwa w miłości do morza, szkolenia nowych kadr pracowników morza i portów, rozwijania przemysłu rybackiego i stoczniowego.

W dniach „Święta Morza“, wzywamy cały naród do wzmoczonego wysiłku dla odbudowy i rozbudowy naszych portów, dla realizacji wielkiego programu morskiego. Wzywamy wszystkich do wstępowania w szeregi członków Ligi Morskiej, celem realizacji powyższego programu.

N.ech żyje Demokratyczna Polska Ludowa,
Polska nad Bałtykiem, Odrą i Nysą!
N.ech żyje Liga Morska!

(—) GŁÓWNY KOMITET WYKONAWCZY
„ŚWIĘTA MORZA“
ZARZĄD GŁÓWNY LIGI MORSKIEJ.



NA ŚWIĘTO MORZA



Trzecie z kolei w wyzwolonej i ocalałej z germańskiego zalewu Polsce „Święto Morza“ obchodzimy już w spokojnych i ustabilizowanych warunkach wewnętrznych. Akt wyborczy z dnia 19.I.1947 r. zamknął w naszym życiu państwowym okres tymczasowości. Podobnie też Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej z dnia 23 i 24 lutego 1947 r. zapoczątkował nowy etap pracy naszej organizacji. Zdajemy sobie sprawę, że na morzu i dla morza potrzeba systematycznej, ciągłej i nieustannej pracy, abyśmy mogli odrobić historyczne błędy przeszłości, by wreszcie Morze Polskie zjednoczyło cały Naród.

Zdajemy sobie sprawę, jak wielkie historyczne obowiązki wobec Narodu i Państwa przyjął na siebie. Ogrom tych zadań nie przeraża nas. Jako ludzie Idei Morskiej, a więc realni, rozumiemy, że praca nasza odbywać się musi na długiej fali zmagania z przeciwnościami i przesadami. Dużo potrzeba pracy, aby zagałnąć dusze Narodu i rozpocząć w nich miłość do Polskiej Idei Morskiej.

Spokojnie i równo, coraz to gęściejszą siecią organizacyjną ogarniać będziemy osiedla wiejskie i miasta. W każdej fabryce, urzędzie, instytucji i szkole powstać winno koło Ligi Morskiej. Musimy bowiem stać się organizacją nie setek tysięcy, a milionów Polaków. Do celu tego zdążać będziemy w codziennej naszej nieustannej pracy. Pamiętać o tym muszą wszyscy działacze czynni L. M. nie tylko w dniu „Święta Morza“. Rzeczywistość dzisiejszą i przyszłe szczęście naszej Ojczyzny budować trzeba twardą, rzetelną pracą.

W dniu „Święta Morza“, które jest jednocześnie świętem całego Narodu, oddajemy hołd Braciom naszym, bohaterskim marynarzom, i żołnierzom, obrońcom Westerplatte, Czerwonym Koszynerom Gdyńskim i tym wszystkim,

którzy oddali swe życie w walce o Polskie Wybrzeże.

Wracające z tułaczki okręty, to żywe karty chwały Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej. Rozsławły one po całym świecie imię polskiego Żołnierza-Marynarza. Ich nazwy, jak: „Orzeł“, „Sokół“, „Zagłoba“, „Kujawiak“, „Porun“, „Grom“ i inne, znajdują kiedyś swojego historyka. Echa zwycięstw polskich jednostek morskich wznicały w sercach naszych, w czasie długiej i koszmarnej nocy niewoli — nadzieję wytrwania. Wiara w zwycięstwo świętej sprawy Niepodległość, dodawała o.uchy walczącym, a ręce polskiego partyzanta mocniej i pewniej trzymały karabin. Zwycięstwa te mówiły całemu światu, że Polska broni nie złożyła i walki nie zaprzestała.

Od Tatr do Bałtyku dźwięczy polska mowa. Po dawnemu, jak przed zbrodnią rozbiorów, jak za Chrobrego. Od Elbląga po Szczecin sięga Państwo polskie, związane z serdeczną arterią swych ziem Wisłą i Odrą.

W zaraniu dziejów Piasów Pomorze ze Szczecinem było punktem centralnym zainteresowań politycznych rodzącego się Państwa, gdyż właśnie o zachodnie wybrzeże, o słowiańskie morze miała się oprzeć Polska w swym nieśmiertelnym trwaniu.

Dzisiaj nawracamy do tej, jedynie zdrowej, polityki pastowskiej, budowania Polski Zachodniej, Polski, ożywczej nurtami rdzennie słowiańskich rzek Odry i Nysy. Granice dorzeczy tych rzek gwarantowały angielski i gwarantują dziś bezpieczeństwo życia słowiańskiego przed zalewem germańskim. Szczecin był tych dorzeczy koroną, przez Szczecin szła droga poprzez morza Północne i Południa w rozległy handlowy i kulturalny świat europejski.

Dzisiaj również Pomorze Zachodnie, Szczecin, Odra i Nysa, to oparcie i graniczne słupy Słowiańskich Narodów. Nigdy nie będzie Polska Demokratyczna bezpieczna w swym rozwoju i rozkwicie bez strategicznego oparcia o naturalne podłoża etnograficznego i gospodarczego źródła potęg i bytu. Dlatego Zarząd Główny Ligi Morskiej w pierwszym roku ustabilizowanego życia politycznego Rzeczypospolitej — wybrał Szczecin na miejsce uroczystości „Święta Morza“.

Stefan Szudziński

Prezes Zarządu Głównego L. M.



PROGRAM UROCZYSTOŚCI ŚWIĘTOMORSKICH

RAMOWY PROGRAM DLA WSZYSTKICH OGNIW ORGANIZACYJNYCH W CAŁEJ POLSCE

23.VI — „Wianki“.

W miejscowościach, gdzie nie ma wody, ogniska „Kupały“. W programie — defilady udekorowanych łodzi, występy grup amatorskich, ognie sztuczne.

24—29.VI — Wypełniony propagandą morza i polskiej polityki morskiej, poprzez prasę, radio, kino, odczyty, wieczory L. M., wieczory świetlicowe i t. p. w myśl hasła:

Hasło naczelne: 1) „Granica na Bałtyku, Odrze i Nysie — warunek bezpieczeństwa i dobrobytu Polski“.

2) „Granica na Bałtyku, Odrze i Nysie, polski Szczecin, polski Gdańsk — to czynnik pokoju w świecie“.

3) „Niech żyje odrodzone Wojsko Polskie — żołnierz i marynarz — strażnicy naszych granic na Bałtyku, Odrze i Nysie“.

4) „Przyjaźń polsko-radziecka, współpraca narodów słowiańskich — to gwarancja trwałego posiadania Ziemi Odzyskanych“.

5) „Wybrzeże od Szczecina do Elbląga — przywrócić Polsce i odbudować obóz demokracji“.

6) „W ramach trzyletniego planu gospodarczego — urzeczywistnimy wielki program morski“.

7) „Liga Morska — to rządnik polskiej myśli morskiej“.

PROGRAM UROCZYSTOŚCI W SZCZECINIE

28.VI — 1) Ogólnopolskie igrzyska lekkoatletyczne o nagrodę przechodnią „Trzymamy straż nad Bałtykiem i Odrą“ na stadionie im. Kusocińskiego.

2) Zawody pływackie — kąpielisko w Głębokiem.

3) Mistrzostwa gry w siatkówkę drużyn wiejskich.

4) Regaty żeglarskie i kajakowe.

5) Zawody atletyczne o mistrzostwo Polski.

6) Wycieczki stałkami do Świnoujścia i Międzyzdrojów.

7) Zakończenie szosowego wyścigu kolarskiego o mistrzostwo Polski (Gdańsk — Szczecin).

8) Przybycie do Szczecina sztafet i uczestników zjazdów i zlotów: a) sztafeta Zw. B. W. P — Oświęcim — Szczecin, b) zjazd gwiazdzisty motocyklowy, c) zjazd gwiazdzisty automobilklubu, d) zjazd gwiazdzisty kolarzy, e) spływy organ. przez P. Z. Ż. z Poznania, Warłą, Odrą do Szczecina; z Wrocławia — Odrą do Szczecina; z Gdyni — morzem do Szczecina, f) spływ organ. przez Zw. Tow. Wioślarskich dorzeczem Odry — Odrą do Szczecina, g) spływ organ. przez Zw. Zawodowy — Bydgoszcz, Noteć, Odra, Szczecin.

9) Capstrzyk wojskowy i przemarsz org. młodych ulicami miasta z orkiestrą.

10) Złożenie wieńca na grobach poległych żołnierzy polskich i radzieckich.

11) Zapalenie ogniska wzdłuż Bałtyku i wzdłuż granicy na Odrze i Nysie.

29.VI — 1) Msza polowa.

2) Przybycie sztafet: a) wojskowych pieszych z Gdańska i ze Śląska, b) sztafety raidu lotniczego, c) sztafety raidu motocyklowego W. K. S. — Legia.

3) Raport sztafet, zlotów, spływu.

4) Przemówienia Prezydenta R. P.

5) Dekoracja zasłużonych.

6) Przemówienie Marszałka Polski.

7) Przemówienie Prezesa Zarządu Głównego L. M.

8) Odśpiewanie Roty.

9) Poświęcenie i włączenie sztandarów wojskowych i M. Woj.

10) Defilada wodna.

11) Defilada wojska i organizacyj, w jej ramach defilada delegacji wszystkich województw w strojach regionalnych.

P o p o ł u d n i u:

1) Otwarcie wystawy artystycznej „Salon Morski“.

2) Zawody sportowe — piłka nożna, wyścigi kolarskie na torze, zawody bokserskie, popisy wodne na Odrze, popisy org. młodzieżowych.

3) Ognie sztuczne z Okrętów Marynarki Wojennej.

POCIĄGI POPULARNE

Po ostatecznym uzgodnieniu z Ministerstwem Komunikacji p. z. y. n. a. n. o. nam na uroczystości centralne w Szczecinie 13 pociągów popularnych ze zniżką 50% (zniżkę 50% nie należy traktować jako ostateczną. Zarząd Główny ma jeszcze nadzieję uzyskania 66%, o czym Okręgi zostaną powiadomione osobnym pismem).

Z ilości przyznaczonych pociągów przydzielono:

Dla Bydgoszczy 1 pociąg z 1.000 miejsc, Poznania 1 pociąg z 1.000 miejsc, Warszawy 2 pociągi z 4.000 miejsc, Krakowa 1 pociąg z 2.000 miejsc, Katowice 2 pociągi z 4.000 miejsc, Chorzowa 1 pociąg z 2.000 miejsc, Wrocławia 1 pociąg z 1.500 miejsc, Łodzi 2 pociągi z 3.000 miejsc, Kielc i Częstochowy 1 pociąg składany z tym, że dla Kielc przeznaczono 1.200 miejsc, a dla Częstochowy 800 miejsc, Lublina i Radom a 1 pociąg składany, z tym, że dla Lublina przeznaczono 1.200 miejsc, a dla Radom a 800 miejsc.

Dokładny rozkład jazdy dla pociągów popularnych.

Odjazdy do Szczecina

Dn. 27.6 o godz. 18.53 Katowice, 27.6, g. 21.20 Katowice, 27.6, g. 17.22 — Kraków, 28.6, g. 1.25 Warszawa, 28.6, g. 2.50 Warszawa, 28.6, g. 8.05 Łódź, 28.6, g. 10.00 Łódź, 28.6, g. 2.00 Lublin, 28.6, g. 6.28 Radom, 27.6, godz. 9.37 Chorzów, 28.6, g. 6.10 Kielce, 28.6, g. 10.35 Częstochowa, 28.6, g. 12.35 Wrocław, 28.6, g. 19.12 Bydgoszcz, 28.6, godz. 23.20 Poznań.



FLOTA KONIECZNA

dla

bezpieczeństwa i dobrobytu Polski!

Bezpieczeństwo granicy morskiej Polski nie stanowi odrębnego zagadnienia. Jest to równoległa i jednoznaczna sprawa z bezpieczeństwem granic lądowych. Rzadko się zdarza, żeby operacje wojenne marynarki były oderwane od całości zagadnień obronnych. Nieraz zdarzało się w historii wojen, że czynniki, dowodzące siłami lądowymi, nie doceniały znaczenia floty i w tych wypadkach częstokroć zarzucały flocie bezczynność, zapominając, że od floty nie można żądać więcej niż od lotnictwa lub wojska. Bez odpowiednich środków technicznych i taktycznych, flota nie może osiągnąć większych celów.

Historia uczy nas, że częstokroć kredyty, potrzebne na rozbudowę floty, zostawały pochłonięte przez budowę nadbrzeżnych fortyfikacji i drugorzędnych urządzeń. Naprzód flota, to jest okręty, potem rozbudowa baz, fortyfikacji, zakładów. Jeden z wielkich strategów pisał: „Nacis trzeba umieć odpocząć, a odbieranie razów bez możliwości ich oddania, prowadzi do klęski. Fortami nie pokonamy wroga, nie zdobędziemy linii komunikacyjnych i nie będziemy w stanie je utrzymać na morzu... Zadanie floty jest nawskroś zaczepne: spotkać nieprzyjaciela na pełnym morzu — nie zaś iść się zamknąć w portach własnego kraju. Flota jest samodzielną instytucją, nie stojącą w zależności od wojska lądowego przy wykonaniu zadań na morzu, ale do wojska równorzędnym instrumentem dla osiągnięcia celów“.

Stworzyło się mniemanie, że dla planowej rozbudowy marynarki wojennej, odpowiadającej naszym potrzebom, potrzebne są ogromne fundusze, których podatek nie jest w stanie wytrzymać.

Na budowę okrętów potrzebne są nie większe sumy, niż na jakiegokolwiek innej wielkiej przedsięwzięcie natury państwowej. Tym bardziej, że budowa okrętów idzie w parze z rozbudową czynnika gospodarczego i rozwojem własnego przemysłu i produkcji. Marynarka wojenna jest całkiem odrębną dziedziną sprzętu militarnego, gdyż jest źródłem stałego i bezpośredniego dochodu dla produkcji przemysłowej i rolniczej. Korzyści pośrednie też są bardzo duże, dają bowiem możliwość operowania długoterminowymi kredytami oraz wymianą gospodarczą.

Za banderą idzie handel, często wywołuje to zjawisko, że zanim zostaną zakończone wydatki, będziemy mogli zbierać korzyści z wpływów.

Przed rokiem 1939 budżet Polskiej Marynarki Wojennej stanowił niespełna 2 proc. budżetu państwowego, to jest około 1 zł. na głowę mieszkańca, czyli 5 razy mniej niż w Estonii, czy Łotwie, 10 razy mniej niż w Finlandii, czy Por-

tugalii, 15 razy mniej niż w Hiszpanii, czy Szwecji—to było kryterium wysiłku Polski, skierowanego na stworzenie siły zbrojnej na morzu.

Nie ulega wątpliwości, że Polska, przekształcona z kraju rolniczego na przemysłowo-morski, potrzebuje, przy 500 kilometrowej granicy morskiej, Marynarki Wojennej, która byłaby zdolną w czasie pokoju być ramieniem zbrojnym Rzeczypospolitej na morzu i nie dopuścić, by ktoś niepożądany przekroczył nasze granice morskie. Na wypadek wojny, Marynarka Wojenna winna być zdolna wykonać czynności, przez Sztab Generalny jej zakreślone, gdyż flota wchodzi w zakres całości operacyjnej obrony Państwa.

Marynarka Wojenna nie broni odcinka wybrzeża, ani odcinka marynarki handlowej, ani odcinka portów, ale narówni z lotnictwem i wojskiem lądowym broń całego kraju i winna być użyta tam, gdzie zachodzi tego potrzeba. Marynarka Wojenna, czasem drugorzędna strategicznie, jest znakomitym czynnikiem taktycznym, częstokroć bywa pośrednim lub bezpośrednim narzędziem zwycięstwa, często powołaną bywa do wspierania sił lądowych lub powietrznych tak długo, aż zwycięstwo zostanie osiągnięte.

Dla tego też należyty stosunek do spraw obrony morskiej czynnikiem decydującym i całego Narodu li tylko może zagwarantować bezpieczeństwo na morzu.

(—) Kontradmiral Adam Mohuczy



Marszałek Polski, M. Żymierski z kontradmiralem A. Mohuczym na pokładzie ścigacza.

Od Szczecina do Elbląga



Pragnąc uzmysłwić sobie, jaką wartość reprezentują nasze odzyskane porty, jaką jest lub będzie ich rola w całokształcie narodowej gospodarki, oraz co dotychczas zrobiono w zakresie ich odbudowy i wykorzystania, przebiegamy kolejno ze wschodu na zachód przez wszystkie miejscowości nadbałtyckie, gdzie przedsiębiorczość ludzka pobudowała schronienia dla statków, przybywających z morza.

1) PORTY ZALEWU WIŚLANEGO

Zalew Wiślany, oddzielony mierzeją od pełnego morza, w granicach Polski nie posiada naturalnego wyjścia na morze. Jedyne wyjście sztuczne, które prowadzi kanałem Elbląskim do ujścia Wisły, jest dostępne tylko dla mniejszych statków o niewielkim zanurzeniu. W okresie zimowym porty Zalewu Wiślanego pokrywają się lodem, co całkowicie uniemożliwia żeglugę. Wymienione warunki odbierają portom Zalewu Wiślanego możliwość odegrania wybitniejszej roli, nadając im tylko lokalne znaczenie.

Najdalej w kierunku wschodnim, u ujścia rzeki Pasłęki, w odległości 7 km. od miasta Braniewa, leży przystań rybacka **Stara Pasłęka**. Głębokość rzeki uzależniona jest od stanu wody w Zalewie, jak również od zapory wodnej w Petelkowie i przeciętnie wynosi nie wiele ponad 1 metr. Przystań może być zatem użytkowana jedynie przez łodzie rybackie. Nieco lepsze warunki znajdujemy w następnej miejscowości, którą jest **Frombork**, a dziś niestety silnie zniszczony przystań w postaci niewielkiego, prostokątnego basenu o głębokości 2 metrów, do którego prowadzi z Zalewu kanał długości około 800 metrów. głęboki na 2,5 metra. Obok basenu biega tor kolejowy, łącząc port z Braniewem i Elblągiem.

W południowej części Zalewu Wiślanego leży prawie zupełnie nie zniszczone miasto **Świtez**, którego port przed wojną był bazą 74 żaglowców, typując Świtez na jeden z największych portów żaglowcowych w Europie. Dwie małe stocznie drewnianych statków, położone obok portu, budują kutry, jachty i inne jednostki pływające. Istniały tu niegdyś wędzarnie, oraz

produkowano konserwy rybne. Port posiada połączenie kolejowe.

Na samej Mierzei Wiślanej, od strony Zalewu, położona jest miejscowość **Lysa Góra**, otoczona pięknymi lasami iglastymi. Jest to znane kąpielisko, do którego przed wojną przybywało w sezonie do 4.000 gości. Posiada przystań, zamkniętą dwoma molami, do której prowadzi kanał o głębokości 1,8 m., przekopany przez przybrzeżne płytny.

Największym miastem i portem Zalewu Wiślanego jest Elbląg, leżący nad żeglowną rzeką tej samej nazwy, w odległości 6 kilometrów od Zalewu, z którym jest połączony kanałem szerokości ok. 50 metrów. Port stanowi poszerzone koryto rzeki Elbląg, ciągnące się na długości ok. 4 km., oraz kilka niewielkich basenów pomocniczych. Urządzenia portowe, podobnie jak i całe miasto, zostały poważnie zniszczone w czasie działań wojennych.

Znaczenie gospodarcze Elbląga uwydatnia się w trzech dziedzinach: rybołówstwie, przemyśle i turystyce. Obszary zalewu morskiego obfitują w ryby, to też połowy przynoszą tu zawsze znaczne wyniki. Przemysł dźwiga się powoli z ruin i dewastacji wojennych. Czynna jest już m. in. stocznia Nr 16, która przeprowadza remonty statków morskich i rzecznych, oraz wagonów kolejowych, jak również produkuje średnio 120 ton odlewów metalowych miesięcznie. Brzegi zalewu morskiego w okolicach Elbląga ukrywają szereg uroczych zakątków, które powinny stać się ulubionym miejscem turystycznego wypoczynkowego. Jakkolwiek zatem Elbląg wymaga jeszcze wielkich wkładów pracy i pieniędzy, nie ulega wątpliwości, że zajmie w niedługim czasie należne sobie miejsce wśród portów polskiego wybrzeża.

2) PORTY UJŚCIA WISŁY

Pośród portów delty Wiślanej na pierwszy plan wybijają się naturalnie kompleks portowy **Gdańsk — Gdynia**.

Już przed wojną, kiedy Gdańsk oddzielały od Gdyni motywy ostrej walki politycznej, m. in. rodzaje czynności gospodarcze reprezentowały poglądy, że absurdem byłoby traktować te dwa



porty, jako porty konkurencyjne. Ze względu na wspólny obszar celny, oraz identyczność podstawowych warunków gospodarczo-komunikacyjnych, powinny one zespolic swe wysiłki dla osiągnięcia wspólnych celów, mianowicie wyzwolenia się od pośrednictwa obcego w dziedzinie handlu zagranicznego i w dziedzinie transportu morskiego.

Realizacja tej zasady, jakkolwiek na poszczególnych odcinkach administracji obu portów w pewnym stopniu przeprowadzona (np. unifikacja taryfy opłat portowych, wprowadzona w 1934 r. na podstawie porozumienia polsko-gdańskiego z 5.IX.1933 r.), hamowana była względami politycznymi i niejednorodną administracją portu. Dziś, gdy te hamulce odpadły, gdy administracja obu portów znajduje się w jednych rękach, nie ma już przeszkód, by Gdańsk i Gdynię traktować, jako jeden kompleks portowy, za czym przemawiają również zarówno względy topograficzne i gospodarcze, jak i względy ekonomii pracy i inwestycji.

Wobec niewielkiej odległości pomiędzy obu tymi portami, z natury rzeczy warunki ich działania przedstawiają wiele analogii, które nie usprawiedliwiałyby traktowania portów tych, jako dwóch oddzielnych jednostek. Znajdują się one w podobnym stosunku do siebie, jak np. poszczególne części rozległego portu w Londynie, jak Altona i Harburg w Hamburgu, wolny port i port miejski w Sztokholmie, stary port i nowe baseny Duce d'Aosta w Trieście i t. p.

Jeśli chodzi o warunki komunikacyjne w zapleczu lądowym, to są one zasadniczo różne dla portu Gdańskiego i Gdynńskiego, gdyż oba porty w pierwszym rzędzie skazane są na obsługę przez sieć kolejową. Pewne różnice powstają dopiero na samym terenie portów, przy czym w praktyce przedwojennej gdyńska portowa sieć kolejowa okazała się niejednokrotnie nie wystarczająca, podczas gdy obroty portu gdańskiego nie wystarczały do wykorzystania pełnej wydajności urządzeń kolejowych.

Obok połączeń kolejowych, port Gdański dla obsługi swego ruchu morskiego, korzystać może z dróg wodnych, jakie tworzy Wisła i jej do rzecze. Możliwości te są jednakże ograniczone z uwagi na brak regulacji polskiego systemu wodnego. Wskutek tego udział dróg wodnych w obsłudze komunikacyjnej portu Gdańskiego był zawsze minimalny i naogół nie przekraczał 5 proc. ogólnych obrotów portu Gdańskiego. Wykorzystanie dróg wodnych dla obsługi portu Gdynńskiego należy uważać za koncepcję sztu-

czną i nie ekonomiczną, a w warunkach dzisiejszych już niepotrzebną.

Port gdański, jako port naturalny, wykazuje cały szereg walorów, których Gdynia nie posiada. Należałoby tu wymienić w pierwszym rzędzie rozległość portowych obszarów wodnych i lądowych, które tworzą idealne warunki dla pewnych dziedzin handlu morskiego, jak np. handlu drzewnego. Struktura portu gdańskiego natomiast daje mu pewną przewagę nad portem gdańskim, jeśli chodzi o warunki żeglugowe.

Okrutne zniszczenia wojenne nie zadały na szczęście, obu portom śmiertelnego ciosu. Porty mogą żyć i tempo tego życia wyraźnie się potęguje. Ale, o ile Gdynia opiera się na stosunkowo mało zniszczonym mieście, o tyle Gdańsk nie ma tego oparcia. Miasto Gdańsk zostało prawie doszczętnie spalone, a wraz z nim zostały spalone wszelkie organizmy współżyjące z portem. Gdynia musi walczyć z falą porcie, która przenika przez uszkodzone falochrony, Gdańsk natomiast jest dziś portem bez oparcia o budynki na biura i mieszkania dla personelu całego życia portowego. Ponadto port gdyński jest w lepszych warunkach z uwagi na świat portowy, który, jakkolwiek niekompletny, ale wrócił na swoje stanowiska. Gdańsk jest portem martwym, musi być zasilany życiem Gdyni, a stworzenie nowego, swo stego życia, potwa przypuszczalnie dłuższy okres czasu.

Dotychczasowe osiągnięcia w zakresie odbudowy Gdańska i Gdyni przedstawia poniższa tabela:

Porty	Nadbrzeża (metrów)		Dźwigi (sztuk)		Magazyny (metrów ²)		Elewatory (m. t. ów)
	obud	cz. nne	ob	czynne	obud	czynne	
Gdynia	2.700	7.200	25	32	102.224	123.554	16.000
Gdańsk	8.800	13.700	26	30	50.000	52.471	13.000

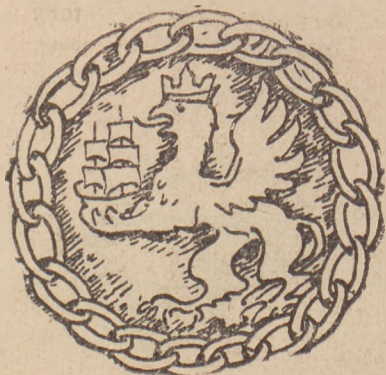
Ruch w obu portach w roku 1946 ilustrują następujące cyfry:

Porty	Ilość statków na wejściu	Wywóz ton	Przywóz ton	Pasażerów
Gdynia	2.464	2.316.188	1.467.062	24.306
Gdańsk	2.015	2.656.476	1.365.489	67.551

Stare ujście Wisły jest wejściem do portu w **Górkach Wschodnich**, leżącego naprzeciw śluzy na Wiśle w Łożyskach. Górki są większą bazą rybołówstwa, które już dziś skupia około 120 rybaków, łowiących na 18 kutrach i kilkudziesięciu łodziach. Znajduje się tu, łącznie z miejscowością Górki Zachodnie, leżącą na zachodnim brzegu Wisły — 11 wędzarni.

Inne ujście Wisły, która niegdyś przerwała na przesileniu 7 km. nadbrzeżne wydmy, zawiera umocniony kamiennymi nabrzeżami port w **Śpiewowie**. Znajduje się tu kilka kutrów i ponad 40 łodzi, które dają zatrudnienie przeszło 100 rybakom. Przemysł rybny reprezentowany jest przez 2 wędzarnie.

W liczącym 3.000 mieszkańców **Pucku** znajduje się port rybacki, który jednak odgrywa stosunkowo niewielką rolę, ze względu na otaczające go płyctwiny i wczesne zamarzanie zatoki. Proszokątny basen portowy o rozmiarach 60x40 metrów i głębokości około 2,5 m. jest połączony koleją z Helem i Gdynią. W mieście jest czynnych 5 wędzarni.



Na półwyspie Helmskim położona jest wieś i przystań rybacka **Kuźnica**. Ma tu swą bazę 6 kutrów i około 60 łodzi, na których uprawia połowy przeszło 160 rybaków. We wsi istnieje kilka prymitywnych wędzarni.

Port w **Jastarni - Borze** znajduje się po wewnętrznej stronie półwyspu Helmskiego. Port stanowi nieregularny, czworokątny basen o głębokości 4 — 7 metrów, otoczony wydmiami. Linia kolejowa łączy port z Helem i Gdynią. Około 10 kutrów i przeszło 60 łodzi daje zatrudnienie rybakom. Czynnych jest tu kilka wędzarni, w tym niektóre większe i nowoczesne.

Na zachodniej stronie południowego cypła półwyspu Helmskiego położony jest wreszcie port i wieś rybacka **Hel**. Port składa się z 2 basenów głębokości 4 — 5 metrów. Dzięki dogodnemu połączeniu w pobliżu terenów połowu, Hel skupiał zawsze w swym porcie większą ilość kutrów. Dziś bazuje tu 9 kutrów i około 50 łodzi zatrudniających około 140 rybaków. Czynnych jest 12 wędzarni, przeważnie niewielkich.

3) PORTY OTWARTEGO MORZA

Małe porty polskie, leżące nad otwartym morzem, charakteryzują trudne warunki nawigacyjne, które, przy silniejszych wiatrach, uniemożliwiają nawet wchodzenie do portu. Zimą porty te zwykle nie zamarzają, gdyż prąd na rzekach, u ujścia których leżą, wynosi krę na pełne morze.

Jedynym portem otwartego morza, położonym nie w ujściu rzeki, lecz wysuniętym głęboko w morze, jest **Władysławowo**. Port ten został wybudowany na krótko przed ostatnią wojną, według projektu inż. Adamskiego. Głębokość basenów portowych waha się od 4 do 6 metrów. W porcie znajdują się: chłodnia wraz z fabryką lodu, wędzarnia, jak również stacja bunkrowa ropy do napędu statków. Podczas okupacji Niemcy nie interesowali się portem i nie przeprowadzali w nim żadnych prac, a przed spuszczeniem przez nich terenu niemiecki okręt podwodny wyrzucił 4 torpedy, które przezwalały falochron. Obecnie z portu chętnie korzystają rybacy polscy i duńscy.

U ujścia rzeki Łeby, wypływającej z rozciągającego się obok jeziora, rozbudowany jest port rybacki **Łeba**. Głębokość rzeki wynosi około 4 metrów. Port zaopatrzonej jest w dźwig 2-tonowy, oraz dwie stacje bunkrowe ropy. Mieści się tu również stocznia rybacka z wyciągiem na sześć kutrów.

Miaseczko Łeba posiadało przed wojną dobrze rozwinięty przemysł, oparty o rybołówstwo, obecnie poważnie zdewastowany.

O ile port w Łebie ma charakter czysto rybacki, o tyle port w **Uście** (Postominie) jest portem przede wszystkim handlowym. Obok trzech elewatorów zbożowych, magazynów, placów bunkrowych dla węgla, port ten posiada chłodnię rybną, dwie stocznie rybackie, warsztaty remontowe, oraz siedem wędzarni. Natomiast brak w porcie dźwigów przeładunkowych na nabrzeżach. Port dostępny jest dla statków o pojemności do 2.000 ton.

Następnym portem, o charakterze nie tylko rybackim, ale i handlowym, jest **Derlów**, położony w ujściu rzeki Wieprz. Przed wojną był tu silnie rozwinięty przemysł spożywczy i mechaniczny, dziś częściowo zdekomplewowany. Port, składający się z kilku basenów, posiada linię kolejową, stacje bunkrowe węgla i ropy, oraz trzy dźwigi przeładunkowe.

Największym portem rybackim w tej części Bałtyku był przed wojną port w **Kołobrzegu**. Wielkie zniszczenia wojenne, głównie samego miasta, nie prędko pozwolą na odzyskanie przez Kołobrzeg jego pierwotnej pozycji. Port leży w ujściu rzeki Prośnicy i posiada trzy baseny. Głębokość wody nie przekracza obecnie 4 metrów. W porcie istnieją nabrzeża z torami kolejowym, elewator o pojemności 10.000 m. sześć, dźwigi przeładunkowe, dwie stocznie rybackie, fabryka lodu, stacja bunkrowa ropy, fabryka konserw, wytwórnia tranu, oraz szereg dużych i mniejszych wędzarni. Planowane dla tego portu prace inwestycyjne zmierzają do znacznego ożywienia rybołówstwa morskiego, oraz uruchomienia eksportu węgla. Przyczyni się to niewątpliwie do poprawy sytuacji gospodarczej w ciężko dotkniętym przez wojnę Kołobrzegu.

W ujściu rzeki Regi leżą dwie malownicze wioski, składające się na znaną jako kąpielisko morskie miejscowość **Głębokie**. Znajduje się tu mały port rybacki, przy którym istnieje kilka wędzarni.

Wschodnie ramię Odry nosi nazwę **Dziwna**. W jego ujściu do Bałtyku leżą cztery piękne, obok siebie położone kąpieliska: **Dziwna Zachodnia**, **Dziwna Wschodnia**, **Dziwna Górna** i **Dziwna Mała**. Z wyjątkiem **Dziwny Zachodniej**, położonej na wyspie Wołyń, pozostałe miejscowości rozłożone są na półwyspie między rzeką a morzem. W porcie **Dziwna** znajduje się stocznia statków rybackich, mała chłodnia oraz 4 wędzarnie.

Najbardziej na zachód wysuniętym polskim portem jest **Świnoujście**, port położony na lewym brzegu ujścia rzeki Świny. Stanowi on przedporcie i uzupełnienie portu Szczecińskiego. W korycie rzeki port posiada głębokość do 16 m., przy nabrzeżach do 7 metrów, jest więc dostępną nawet dla statków oceanicznych. W porcie istnieje szereg basenów, urządzenie trajektowe, suchy dok, dwie stocznie rybackie, fabryka konserw, oraz 4 wędzarnie.

4. PORTY ZALEWU SZCZECIŃSKIEGO

Nad wspomnianym już wyżej wschodnim ramieniem Odry — **Dziwną** leży stara osada rybacka **Kamień**, posiadająca port, wyposażony w tory kolejowe, nowoczesny elewator zbożowy, oraz wyciąg dla małych statków. Również nad **Dziwną** położone jest silnie zniszczone miasto **Wołyń**, gdzie w przystani rybackiej bazuje obecnie 3 kutry i kilkanaście ło-



dzi. Uruchomiono tu niewielką stocznię rybacką, oraz wędzarnię.

W południowo - zachodniej części Zalewu Szczecińskiego leżą porty rybackie **Stobnica** i **Trzebiez**. W tym ostatnim porcie mieści się stocznia małych jednostek rybackich.

Niedogodnie, bo nad samą granicą, położony jest port rybacki **Nowe Warpno**, gdzie istnieją 3 stocznie rybackie, oraz 3 niewielkie wędzarnie. Bazuje tu 5 kutrów i ponad 20 łodzi.

Na wyspie **Wołyn** znajdują się miejscowości **Lebin** i **Wapienniki**, znane z czynnej tam fabryki cementu i kopalni kredy. Istnieje tu przystań rybacka, dająca dziś schronienie dla 20 łodzi motorowych, należących do 60 rybaków.

W głębi Zalewu, w odległości 65 kilometrów od pełnego morza, leży odzyskany polski port I klasy — **Szczecin**. Obszar portu Szczecińskiego wynosi ok. 920 ha, w czym 395,5 ha powierzchni wodnej. Naturalne drogi wodne stanowią: nurt Odry wraz ze wschodnią odnogą Dużej Reglicy, oraz odnoga rzeki Parnicy na południu i rzeki Starówki na północy (ciąbie płyną z zachodu od nurtu Odry do jeziora Dąb na wschodzie). Późna tym poszczególne odcinki portu łączą sztucznie wykopane kanały, jak: Nowy Przekop około 5,600 m. długości, wykopany w latach 1927-1929, Kanał Dębicki, wykopany w r. 1931, Kanał Grabowski z tegoż roku i inne dawniejsze lub późniejsze budowy.

Urządzenia techniczne portu pozwalają na przyjmowanie nawet dużych statków oceanicznych o zanurzeniu do 7 metrów. Czynnym jest w porcie 6 kilometrów nabrzeży, do których można cumować statki. Na przeładowywane towary oczekuje 57.500 m. kw. powierzchni magazynowej, z czego 21.500 m. kw. posiada dojazd kolejowy, a 36.000 m. kw. dostępne jest z barek. Przewiduje się znaczne zwiększenie stanu dźwigów portowych. Sieć kolejowa w 100% pokrywa zapotrzebowanie portu.

Port w Szczecinie jest już zatem praktycznie gotowy do podjęcia przeładunku wszelkich towarów drobnicowych i masowych, jakie Polska może wywozić, lub przywozić z za morza, przy czym możliwości tego portu faworyzują jego korzystne położenie geograficzne.

Wystarczy spojrzeć na mapę, by zauważyć fakty, które same rzucają się w oczy i mówią same za siebie. Arteria wodna Odry, łącząc najbardziej uprzemysłowioną część kraju, t. j. Śląsk z Bałtykiem, daje Szczecinowi uprzywilejowane stanowisko. Odra jest spławna na całym niemal swym biegu, posiadając uregulowane koryto, przez co stwarza idealne warunki dla żeglugi śródlądowej. Powtórnie łatwo wyczytać z mapy, że Odra, biegnąc linią pozbawioną zbyt-nych załamań, daje dogodniejsze i krótsze połączenie centrów przemysłowych ze Szczecinem, aniżeli z portem w Gdańsku lub Gdyni. To samo odnosi się zresztą do komunikacji kolejowej. Droga z Poznania, Wrocławia, Katowic i Krakowa jest znacznie krótsza do Szczecina niż do Gdańska.

Do systemu wodnego Odry należy spławna część Warty i Noteci. Warto przypomnieć, że te właśnie dopływy stanowiły pozycję 13 proc. obrotu handlowego Szczecina w niemieckim

systemie gospodarczym sprzed 1914 r. W tym samym okresie tonaż towarów wywożonych i przywożonych do Szczecina przekraczał tonaż Gdańska, Królewca i Lubeki razem wziętych.

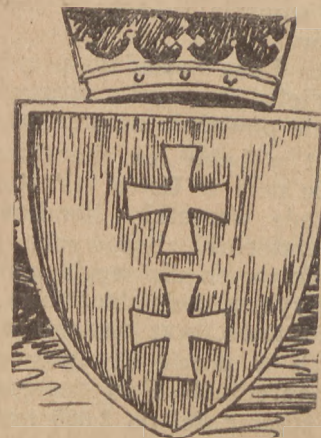
Lecz nie tylko z tych wyjątkowo korzystnych walorów wyływało dominujące znaczenie Szczecina. Trzeba zwrócić uwagę, że do państw Skandynawskich, a przede wszystkim Szwecji, najkrótsza droga z Polski prowadzi przez Szczecin. Dla przyszłych obrotów towarowych, jak również dla ruchu pasażerskiego z tymi państwami, odegra Szczecin bez wątpienia czołową rolę.

Jeszcze jeden argument podkreśla poważną stronę aktywów Szczecina. Przez swe położenie w głębi łądu, Szczecin stworzył możliwości dużego rozbudowania przemysłu w obrębie i okolicy miasta. Zakłady przemysłowe były ulokowane w ten sposób, że, dzięki szerokemu rozgałęzieniu kanałów, miały wygodne połączenie wodne z portem, co pozwalało na bezpośrednie ładowanie na statki gotowych fabrykatów i przetworów przemysłowych, usuwając koszty dodatkowych przeładunków i dowozu do portu. Przemysł ten, dziś w ogromnej większości zniszczony, mógłby ulec w pewnej mierze odbudowie.

Kiedy się mówi o znaczeniu portu Szczecińskiego, wysuwa się natychmiast inny ważny problem, jakim jest przyjęcie ruchu tranzytowego z krajów środkowej Europy, a zwłaszcza z Czechosłowacji, Austrii i Węgier. Ruch tranzytowy przez Szczecin został uruchomiony przeładunkiem pierwszych transportów towarowych nadchodzących z Czechosłowacji. Sprawność obsługi portowej nie pozostawiała nic do życzenia i wywołała przychylny komentarz ze strony zainteresowanych czechosłowackich sfer handlowych. Po tak dobrym początku należy się spodziewać, że ruch tranzytowy będzie odgrywał w obrotach portowych Szczecina coraz to wydatniejszą rolę.

Wymienione aspekty portu Szczecińskiego przemawiają za tym, że w naszym systemie gospodarczym port ten odegra decydującą i kluczową rolę. Przyczyni się w tym kierunku również fakt, że port Szczeciński uległ naogół minimalnym zniszczeniom w czasie działań wojennych. Względy powyższe przemawiają zdecydowanie, predestynując Szczecin na jedną z czołowych pozycji w przyszłym systemie gospodarczym Polski, jako państwa morskiego

M. K.



GD A Ń S K



JĘZYK MORSKI

Zadaniem literatury i publicystyki jest pielęgnacja czystości języka i wzbogacenie go terminami, które w różnych dziedzinach stanowią klucz wzajemnego porozumiewania się. Narody morskie przyswoiły z biegiem lat mnóstwo określeń, zaczerpniętych z dziedziny życia morską, używając je nawet w przenośni w mowie potocznej. I my, jako naród morski, mamy coraz częściej do czynienia z terminologią, zaczerpniętą z dziedziny, związanych z morzem. Posiadanie zasobu słów, obrazujących obiekty, przedmioty, stany i funkcje morskie, jest i dla nas nieodzownym warunkiem porozumienia.

Musimy używać jednak terminów właściwych, mówić ściśle i poprawnie. Wydawnictwo nasze omówi tę sprawę w szeregu artykułów, aby przyczynić się do popularyzacji określeń. Wyrażenia, które omówimy, mają w języku naszym prawo obywatelstwa, utarły się, będą one wynikiem pracy Komisji Słownictwa Morskiego, która przyczyniła się w dużym stopniu do czystości i poprawności wyrażań morskich w mowie ojczystej.

Pojęcie *statek* jest najpopularniejszym określeniem wszystkiego, co „pływa“ na wodzie, ale bynajmniej nie „jedzie“ po wodzie. Statki bowiem *chodzą*, przychodzą, dochodzą, odchodzą. Statek *idzie*, poruszany siłą, zależną od charakteru napędu.

Statkami nazywamy potocznie wszystkie obiekty, będące w dyspozycji żeglugi towarowej, pasażerskiej, mieszanej, lub też służące do pełnienia specjalnych zadań.

Statkiem jest również każdy obiekt, służący dla celów sportowych.

*Jacht*ami nazywamy jednostki, służące wyłącznie do uprawiania sportu żaglowego, lub motorowego, budową swą, przeznaczeniem i utrzymaniem zasługujące na miano jachtu.

*Okręta*mi natomiast nazywamy wyłącznie jednostki pod *banderą wojenną*, dowodzone przez oficera marynarki wojennej. Używają one tytułu: Okręt Rzeczypospolitej Polskiej, w skrócie: O. R. P. i noszą nazwy, którymi je ochrzczono. (O. R. P. „Burza“, „Grom“). Cechą charakterystyczną okrętów jest ich nie-

tykalność, suwerenność. Są one eksterytorialne, nie podlegają innej władzy, prócz prawodawstwa i ustawodawstwa polskiego.

O wielkości każdego statku stanowi *tonaż*, czyli waga wody, jaką zgodnie z prawem Archimedesza, statek wypiera własnym ciężarem, a więc wielkość okładu wojennego mierzymy *wypornością* w tonach metrycznych, zaś wielkość statku handlowego *pojemnością* ładowni, mierzoną tonami rejestrowymi (po 100 stóp sześciennych ang.).

Statki floty handlowej używają *bandery* handlowej. Bandera wojenna różni się od bandery handlowej wyłączeniem w formie trójkąta. Obie mają te same barwy biało-czerwone i godło Państwa (biały orzeł na czerwonym polu na białej płaszczyźnie płachty).

W marynarce, prócz bandery używamy *proporców* i *proporczyków* (najszlachetnie nazywanych „wimplami“, lub „wimpelkami“). Proporczyk może być oznaką floty, klubu, a nawet (na regatach) proporczykiem osobistym kapitana jachtu.

Marynarka używa również *flag* (flaga admirałska, flaga szefa marynarki wojennej itd.), flagi sygnałowe.

Dowódca okrętu używa *znak*u. Jest to wąski, wydłużony proporczyk z godłem marynarki wojennej. (Krzyż biało-czerwony, a na nim w owalu ręka z mieczem).

Statek, spuszczony na wodę, zanurza się swym *kadłubem*, przy czym *zryw*ym kadłubem nazywamy część, znajdującą się „pod wodą“, a *marťwym* kadłubem część, wystającą *nad* wodą.

Zanurzenie statku możemy odczytać, dzięki cyfrom, umieszczonym na dziobie (przedniej części statku) i *rufie* (tylnej części statku). Cyfry mogą wykazać różnicę zanurzenia między dziobem i rufą, przy czym normalnie rufa jest zanurzona głębiej, niż dziób statku.

Statki na wodzie *chodzą*, dzięki sile, która je porusza za pomocą *śrub*, znajdujących się za rufą. Śruby obracane są maszynami *parowymi*, *silnikami* (spalinowe, wybuchowe lub elektryczne).

Pragnąc odbyć podróż statkiem, musimy się z a o k r ę t o w a ć, (ale nie „ustatkować“). Na statek wchodzimy z lądu po pomoście, z wody jednak po t r a p i e. Wchodzimy na p o k ł a d statku i udajemy się do wskazanej nam k a b i n y, leżymy na k o j i.

Stojąc twarzą do dziobu statku mamy po prawej ręce prawą b u r t ę, a po lewej lewą. Pokład ma barierkę, abyśmy nie wypadli do wody. Są to przybure a i r e l i n g i.

Statek s t o i w t e d y, g d y z n a j d u j e s i ę k o ł o m o l o lub nabrzeża. Może również stać na k o t w i c y, lub na b e c z c e (boji). Złe jest natomiast, gdy statek s i e d z i. Oznacza to, że s a d ł na mieliźnie.

Statek stoi przy molo, umocowany do nabrzeża c u m ą. Cuma, to gruba lina, służąca do cumowania statku do „pachołków“ na nabrzeżu lub na molo. Odchodzimy, odbijamy od mola wtedy, gdy nam oddadą cumy. Odchodząc od mola, rozpoczynamy m a n e w r o w a n i e, którym komenderuje p i l o t. przydzielony przez K a p i t a n a t P o r t u. Bez p ł o t a statek nie wejdzie do portu. Stoi na kotwicy na r e d z i e w oczekiwaniu, kiedy wyznaczą mu miejsce przy nadrzeżu.

Statek idzie k u r s e m określonym, pozostawiając za sobą ś l a d t o r o w y. Normalnie idąc statek, n e p o w n e n wykazywać przechyłu, chyba lekki t r y m (przechył) na rufę.

Gorzej, gdy statek wykazuje trym na dziób, co zdarza się podczas zmy, np. gdy woda zalewa statek (od dziobu) i zamarza.

Statek musi być s t a t e c z n y. Konstruktor obliczał jego stateczność stosownie do o b c i ą ż e n i a. Jeżeli więc statek n e ma zanurzenia do l i n i i w o d n e j, musmy go b a l a s t o w a ć, aby się dobrze trzymał na fali, używając jako balastu wody, napuszczanej do zbiorników balastowych, szyn żelaznych lub p a s k u.

Na morzu określamy k e r u n e k wszystkiego, co obserwujemy, zawsze w stosunku do własnego statku. Jeżeli zauważymy „coś“ przed sobą, mówimy, że znajduje się na k u r s i e, mając ten przedmiot za sobą, mówimy, że jest z a r u f ą. O b e k t, z n a j d u j ą c y s i ę p r o s t o p a d l e d o osi naszego statku, jest n a t r a w e r s i e lewym lub prawym.

Statek jest na p e ł n y m m o r z u wtedy, gdy ląd znajduje się po za widnokregiem. Interesuje nas głębokość morza, m e r z o n a s o n d ą w metrach, szybkość statku, m e r z o n a z a p o m o c ą l o g u. Jeżeli statek robi na g o d z n ę 15 mil morskich, mówmy, że idzie z s z y b k o ś c i ą 15 węzłów.

Idąc po morzu, wykreślamy k u r s i ustalamy na mapie miejsce, w którym znajdujemy się.

S. Z. Z.

D. c. n.



MOSKWA. Na piętnastym kilometrze szosy leningradzkiej wznosi się budynek, kształtu statku.

To dworzec żeglugi rzecznej, port trzech mórz. (do artykułu obok)

SIB. Photoservice. Moskow.

MOSKWA — port trzech mórz

W tym roku Moskwa będzie obchodziła swój 800-letni jubileusz. Międzynarodowe święto republik ZSRR łączy się z dziesięcioleciem otwarcia kanału, z którego słusznie dumna jest cała ludność Związku Radzieckiego. Durna jest, albowiem każdy rozumie, że poważne, doskonałe inżynierskie i hydrotechniczne osiągnięcia można stworzyć, posiadając rozwinięty przemysł i bogatą kulturę.

30 minut jazdy samochodem wynosi odległość murów Kremlu od parku Północnego. Maszyna mknie, po równej jak mac agnięta sruna, szerokiej asfaltowej trasie, mija wielopiętrowe gmachy i pędzi dalej przez obszerne place wzdłuż ulicy Gorkiego. Na piętnastym kilometrze szosy Leningradzkiej przejeżdża przez park. Park przypomina swoją przyrodą bajki z tysiąca i jednej nocy. Z daleka rzuca się w oczy wysmukły stalowy szczyt — ozdoba monumentalnego gmachu. Pałac ten, to centralny stołeczny dworzec morski kanału Moskwa — Wołga.

Dworzec o długość 150 m, rozciąga się nad brzegiem ogromnego zbiornika wody o długości 5 kilometrów i szerokości 900 m. Z w. elu przemysłowych i gospodarczych rejonów państwa, napływa tu ogromna ilość różnorodnych

transportów. Przybywa ziarno, marmur, drzewo, maski samochodowe, papier, urządzenia techniczne, materiały budowlane i części różnorodnych maszyn. Jednakowoż kanał ma dużo większe znaczenie n. etylko jako centrum transportowe.

Stolica Związku Radzieckiego, pozbawiona silnej arterii wodnej, długie lata żądała się resursami małych rzek. Jasnym jest, że nie mogły one zaspokoić potrzeb wielomilionowego miasta i zabezpieczyć jego przemysłu. Rada stołeczna dawnej Moskwy często rozpatrywała ten problem, lecz za każdym razem tonął on w potoku różnorodnych głośnych wypowiedzi i niepotrzebnej pisaniny.

Czego nie można było dokonać za Carskiej Rosji, to zrealizowano przy pomocy nowego ustroju, osągniętego dzięki Wielkiej Rewolucji Październikowej. Ludzie radzieccy wybudowali kanał. Budowa jego rozwiązała jednocześnie trzy zagadnienia:

1. Stworzono głębokowodną (uregulowaną) drogę transportu wodnego, łączącą Moskwę z Wołgą.

2. Zapewniono mieszkańcom stolicy całkowitą, nieprzebraną, dostateczną ilość wody wo-



Śluza kanału Moskwa — Wołga, pierwszy próg drabiny systemu dróg wodnych w kierunku Wołgi.

zanskiej, podatnej do picia i zaopatrzone w wodę przedsięwzięcia przemysłowe.

3. Rzeka Moskwa i jej dopływy otrzymały dopełniającą ilość wody.

W dawnej Rosji nie marzono nawet o takiej twórczości. Na kanale znajduje się wiele urządzeń technicznych, godnych podziwu. Ogółem, długość kanału od Wołgi do rzeki Moskwy wynosi 128 km, głębokość wody 5,5 metra, szerokość dna — 46 m. Zapewnia to swobodne pływanie barek o sile ciężaru do 20 tysięcy ton. Wołżańska woda płynie 18 km. łóżyskiem naturalnym, a dalszy jej brzeg jest regulowany przez udoskonalenia współczesnej techniki.

Budowniczy mieli do pokonania wiele trudności, jak grząskie błota, piaszczyste rzeki, jeziora grunтовой podziemnej wody i dziesiątki innych przeszkód. O sile tego poważnego osiągnięcia technicznego świadczy fakt, że pochłonął on 900 tysięcy ton cementu, 4 miliony ton żelaza, 4 miliony metrów sześciu drzewa, 102 miliony sztuk cegieł, 600 tysięcy ton węgla kamiennego i koksu. Jeśliby załadowano wagony wykopaną na trasie ziemią i użytymi materiałami budowlanymi, to począłby taki 5 razy opasać kulę ziemską.

Na trasie kanału wybudowano 286 poważnych urządzeń technicznych, między nimi 11 śluz, 3 żelazo-betonowych i 8 ziemnych tam, 5 pomp, 8 hydrostacji, 9 przystani, 7 kolejowych i drogowych mostów. Wzdłuż kanału przeprowadzono setki kilometrów dróg kolejowych i szos, tysiące kilometrów linii telefonicznych i telegraficznych. Zbudowano 2 tunele pod kanałem, wielki port lotniczy, 7 zbiorników wodnych. Całą tę gigantyczną pracę przeprowadzono w przeciągu 4 lat i 8 miesięcy.

Trzeba zaznaczyć, że kanał Suezki, nie posiadający śluz i hydrotechnicznych urządzeń, budowano 10 lat, a Panamski 32 lata.

Wkrótce minie 10 lat, jak woda wołżańska płynie do Moskwy. Moskwa zajmuje jedno z pierwszych miejsc na świecie w zaopatrzeniu mieszkańców w wodę.

W Londynie na jednego człowieka wypada 165 litrów wody na dobę, w Wiedniu 132 litry, a w Moskwie — powyżej 300 litrów wody. Do 1917 roku na jednego mieszkańca Moskwy spadało 60 litrów wody.

Dzięki kanałowi, poważnie skrócono odległość wodną z Moskwy do innych miast. Droga wodna od Leningradu do Moskwy zmniejszyła

się o 1100 kilometrów. Moskwa stała się portem trzech mórz: Białego, Bałtyckiego i Kaspijskiego. Nadejdzie czas, że połączy się ona jeszcze z morzem Czarnym i Azowskim.

Jeśliby wszystkie transporty, które zostały przewiezione rzeką, przewieźć koleją, to musiano by zużyć 18 tysięcy pociągów po 50 wagonów każdy. Oprócz ładunków, kanał przewoził około 25 milionów pasażerów.

Z początku kanał zużytkował dużo energii, obecnie jest on poważnym jej dostawcą.

Kanał jest także ulubionym miejscem wypoczynku ludności moskiewskiej. Malownicze jego zakątki odwiedzają tłumy wycieczkowiczów na rowerach, kutrach, samochodach i t. d.

Myśliwi i rybacy wybierają się w górę rzeki, gdzie rozciąga się na 327 kilometrów rozległe jezioro, tak zwane „Moskiewskie morze“.

Doba po dobie, przez gęstą sieć rur kanalizacyjnych Moskwy, płynie znowa czysta woda, która gasi pragnienie każdego.

Woda w kanale stale przybywa. Wraz z jej wzrostem zwiększa się siła pomp.

Także i hydrostacje kanału będą miały więcej roboty. Do 1950 roku wydana przez nie energia elektryczna zwiększy się o 21%. Małe stacje hydrauliczne, które są już w projekcie, pozwalają na elektryfikację okolicznych rejonów gospodarczych.

Wzrośnie poważnie transport wodny. Wystarczy powiedzieć, że do roku 1950 ilość zapór śluzowych i barek osiągnie 22 tysiące, poziom powojenny podniesie się o 50%.

W pięcioletnim planie rozwoju kanału Moskwa — Wołga przewidziane jest wszystko — od usamodzielnienia i polepszenia urządzeń technicznych, do zalesienia trasy. Nie zapomniano też o rzece Moskwie i jej regulacji.

Do brzegu ogromnego kanału zacznie przybijać niezwykły ładunek: dziesiątki tysięcy szczepionek drzew owocowych, krzewów, roślinność dekoracyjna. Nad kanałem wybudują plaże, łazienki i przystanie dla łódek. Założą szkółki drzew owocowych i dekoracyjnych, posadzą kwiaty. Wszystko to ludzie zrobią dla siebie, albowiem kochają oni swój kanał i chcą trasę jego zmienić w ogród kwiatowy.

Kanał jest i zawsze będzie chlubą mieszkańców grodu Kremlowskiego.

A. Berezowski



KLASYFIKACJA STATKÓW

Zadaniem klasyfikacji statków morskich przybrzeżnych i śródlądowych jest ustalenie ich zdatności do żeglugi, wytrzymałości i bezpieczeństwa. Od tych czynników uzależniona jest wysokość składki za ubezpieczenie statków oraz przewożonych na nich towarów i ludzi.

Klasyfikacja obejmuje składniki konstrukcyjne: rodzaj materiału — drzewo, stal; rodzaj napędu — para wodna, motory spalinowe, ew. żagle, ilość śrub okrętowych, pokładów i t. p., jak również pojemność i nośność statku.

Istotnym i nader ważnym czynnikiem jest ustalenie właściwego wzajemnego stosunku nośności statku do jego pojemności netto.

Odróżnia się pojemność brutto i netto.

Pojemność brutto stanowi w przybliżeniu cała objęta stałymi elementami konstrukcyjnymi przestrzeń, mierzona w setkach stóp kubicznych, czyli t. zw. tonach rejestrowych (register tons). 1 tona rejestrowa = 100 stóp sześć. ang. = 2.8316 m. sześć.

Pojemność netto jest to przestrzeń, stanowiąca różnicę między pojemnością brutto a sumą odliczeń przestrzeni, przeznaczonych na pomieszczenie maszyn, załogi, zapasów, urządzeń świetlnych i wentylacyjnych, ogólnie mówiąc przestrzeń przeznaczoną dla ładunku ewent. pomieszczenia pasażerów.

Pojemność brutto i netto mierzy się w jednostkach przestrzennych i wyraża w tonach rejestrowych brutto (BRT) lub netto (NRT).

Nośność (ang. deadweight — martwa waga) wyraża pełną wagę ładunku, zapasów węgla bunkrowego lub paliwa płynnego (np. ropy) i innych zapasów statku, jaką tenże może przyjąć, gdy zanurzony jest do maksymalnej dopuszczalnej granicy, oznaczonej linią wodną, czyli znakiem wolnej burty. Zwyczajowo oznaczona jest nośność w tonach masy TDW (deadweighton) = 1.016 kg ang. i 1.000 kg metryczna).

Te trzy czynniki: pojemność brutto, netto i nośność, określają statek w sensie jego zdatności do przewozu na morzu lub wodach śródlądowych towarów i ludzi. Pojemność brutto daje pojęcie o wielkości statku, pojemność netto o jego zdolności ładunkowej, względnie przestrzenną zdolność do pomieszczenia pasażerów (na statkach pasażerskich), nośność natomiast pozwala określić, w jakim stopniu ładunek jest zdolny podjąć swej roli przewozowej pod względem wagi.

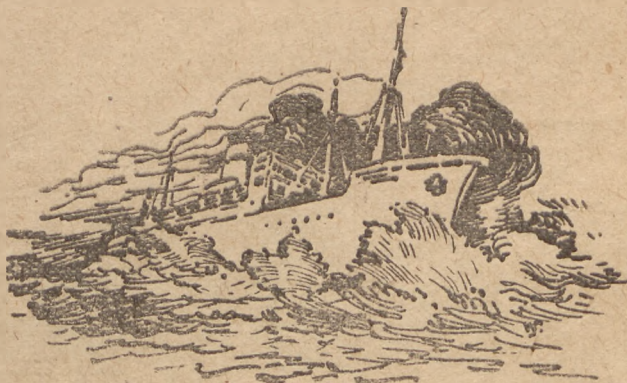
Interesujące być może omówienie cyfrowego stosunku między tymi wielkościami. Są to elementy zmienne i tylko w przybliżeniu dają się ze sobą porównać, przy czym należy mieć zawsze na uwadze to, o jakiej kategorii statków jest mowa. W ogólności przyjęto, że przybliżony stosunek pojemności brutto do pojemności netto leży w granicach normy 3:2, może się on

jednak różnić w indywidualnych wypadkach. Przy tonażu statków parowych zwykło się uważać, że tonaż netto wynosi 2/3 tonażu brutto, nośność zaś około 2,2 do 2,5 razy tonaż netto. Gdybyśmy wzięli pod uwagę parowiec o pojemności 10.000 BRT, to jego pojemność netto waha się około 6.600 NRT, nośność ok. 14.000—16.000 ton wagi (TDW). Należy tu dodać, że różnica towaru brutto i netto jest bardzo mała na żaglowcach i mniejsza na statkach motorowych niż na parowcach.

Dla przykładu przytoczymy układ wzajemny tych wielkości na polskich statkach pasażerskich, zbudowanych przed wojną 1939/45 r. Motorowiec pasażersko-towarowy m/s „Batory“, zbudowany w 1933 r. na stoczni włoskiej Monfalcone (bliźniaczy z m/s „Piłsudskim“), ma stosunek: NRT: BRT: TDW = 8.102:14.287:5.560, czyli po uproszczeniu i zaokrągleniu tego stosunku 8:15:6.

Drugi statek pasażersko-towarowy s/s „Kościuszko“, zbudowany w 1915 r., kursujący pod polską banderą od 1930 r., a więc pochodzący z okresu pierwszej wojny światowej, gdy technika budownictwa okrętowego stała jeszcze na znacznie niższym poziomie, wykazuje stosunek: NRT: BRT: TDW = 4:7:5.

Omawiane zagadnienie wygląda wszakże bardziej jednolicie, wykazując pewne regularności w budowie statków towarowych. Pochodzi to zarówno z seryjności budowy tych jednostek, jak również wzgl. stałego elementu tonażu netto oraz typowości statku towarowego, spełniającego mniej więcej zbliżone zadania i podlegającego podobnym warunkom eksploatacyjnym. Dotyczy to przede wszystkim „trampów“, przewożących z reguły ładunki całookrętowe różnorodnych towarów. Składa się na to cały rodzaj ładunku, typowość rozmiarów, stałe odległości przewozów, wynikające stąd zbliżone szybkości, podobne urządzenia ładowni okręto-



wych, zasobnej bunkrowych i t. p. Typowym takim dla rejonu Morza Bałtyckiego jest przewóz węgla i rud.

I znowu weźmiemy dla przykładu polski transportowiec s/s „Katowice“, przewożący głównie węgiel w rejonie „Bałtyku“. Stosunek NRT: BRT: TDW: przedstawia się dla tego statku następująco: 1.107:1.995:2.850, po odpowiednich zaokrągleniach daje to stosunek 1,1:2,0:2,9. Gdy uwzględnimy teraz układ proporcji dla polskiego tonażu trampowego sprzed wojny 1939 r., a więc 13 statków (bez s/s „Wisła“) średniej wielkości i średniego zasięgu, to otrzymamy układ liczb globalnych NRT: BRT: TDW = 14.970:26.530:38.550, który po przeprowadzeniu zaokrągleń i uproszczeń daje 1:1,8:2,8.

Ogólnie mówiąc, z zastrzeżeniem jedynie dla tematu trampowego, można przyjąć, że proporcja NRT: BRT: TDW = 1:1,5:2,5, względnie 1:2:3, występuje najczęściej.

Ten stosunek posiadają liniowce polskie: „Puck“ i „Lewant“, „Oksywie“ nieco inny, 1:2:3, a nawet posiadający 12 miejsc pasażerskich „Lech“ 1:2:2,7. Wyraźne odchylenie wykazuje „Słask“ 1:1,85:2. Przeciętna obliczona dla 16-tu przedwojennych polskich towarowych statków handlowych o tonażu od 760 do 3.223 BRT, wykazuje stosunek 3-ch omawianych elementów 1:1,9:2,6. Polski tranzytowy statek „Wisła“, zbudowany w 1927 r., wykazuje układ proporcji: 1.844:3.108:5.146 = 1:1,7:2,8, czyli bliższy wyżej podanej normie ogólnej.

Istota klasyfikacji polega na:

a) ustaleniu charakterystyki i technicznej wartości statku;

b) kontroli okresowej zachowania tej charakterystyki i wartości technicznej w sposób i w terminach w tym celu ustalonych;

c) wskazówkach technicznych, udzielanych właścicielowi statku (armatorowi) w czasie budowy, naprawy, konserwacji i utrzymania statku;

d) współpracy z instytucjami ubezpieczającymi zarówno statek (ubezpieczenie casco), jak i przewożone dobra (ubezpieczenie cargo);

e) współdziałanie z instytucjami naukowymi w kierunku prawidłowego rozwoju budownictwa okrętowego i żeglugi;

f) współpracy ściślejszej z przemysłem okrętowym w dziedzinie rozbudowy stoczni i unowocześnienia ich urządzeń technicznych;

g) kontakcie z przemysłem żeglugowym (liniami żeglugowymi) w odniesieniu do zachowania i zabezpieczenia życia ludzkiego, przewożonych dóbr materialnych, techniki żeglugowej i gospodarności.

Konieczność klasyfikacji uzasadnia się potrzebą:

a) zabezpieczenia statków i ładunków przez stworzenie warunków bezpieczeństwa w samym statku;

b) zabezpieczenia życia pasażerów i załogi;

c) stworzenia warunków pomyślnych dla rozwoju żeglug w służbie narodowej i państwowej oraz cywilizacyjnej i kulturalnej.

Drogi, wiodące do realizacji tych celów przejawiają się w formie:

a) opracowywania i wydawania przepisów klasyfikacji i budowy statków oraz nadzoru nad ich wykonywaniem i przestrzeganiem;

b) sporządzania rejestrów statków klasyfikowanych, umożliwiających zainteresowanym orientowanie się w stanie żeglugi w ogólności, a odnośnie konkretnego statku w szczególności;

c) pracy badawczej nad poszczególnymi zagadnieniami technicznymi, związanymi z rozwojem żeglugi i jej najnowszymi zdobyczami.

Spośród najbardziej znanych instytucji klasyfikacyjnych zagranicznych wymienić należy:

a) angielskie „Lloyd's Register of Shipping“ i „British Corporation“;

b) francuskie „Bureau Veritas“;

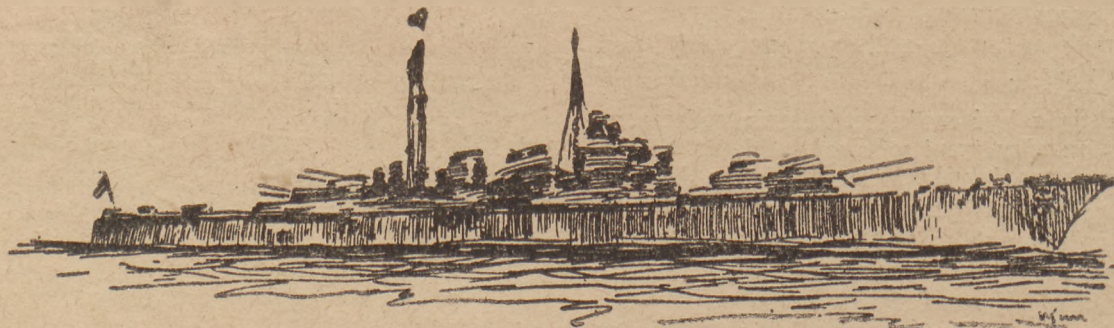
c) niemieckie „Germanischer Lloyd“ i „Deutscher Transport u. Versicherungs-Verband“;

d) amerykańskie: „American (Record) and Great Lakes Register“ i „American Bureau of Shipping“;

e) włoskie: „Registro Italiano“;

f) norweskie: „Norske Veritas“;

g) japońskie: „Japanese Corporation“.



Lloyd's Register of Shipping.

Towarzystwo powstało 1760 r., zrekonstruowane zostało następnie w 1834 r. z zadaniem dostarczania wiarygodnych i dokładnych informacji odnośnie statków handlowych, niezbędnie potrzebnych kupcom, właścicielom statków (armatorom) oraz zakładom ubezpieczeń, dla zarządzenia którym były wydawane przepisy i rozporządzenia.

Księga Rejestrowa Lloyd'u, drukowana corocznie, zawiera nazwy, klasy oraz inne potrzebne szczegóły, odnoszące się do statków sklasyfikowanych przez tę instytucję. Ponadto usiłuje ona zarejestrować, o ile tylko możliwe, wszelkie nazwy statków, ich rozmiary i t. p., z całego świata, gdy posiadają one 100 ton pojemności i więcej. Statki o konstrukcji stalowej, budowane zgodnie z przepisami Lloyd'u, lub innej odpowiedniej konstrukcji, są klasyfikowane, o ile znajdują się pod corocznym i okresowym nadzorem.

Statki, pragnące podlegać klasyfikacji, są budowane pod specjalnym nadzorem i mają oznaczenie w księdze rejestrowej Lloyd'u.

Główne klasy są następujące:

100 A — Tę klasę posiadają statki stalowe, zbudowane zgodnie z przepisami i wymogami Lloyd'u, których wymiary odpowiadają maksymalnemu zanurzeniu, dopuszczalnemu dla tego rodzaju statków.

100 A "With Freeboard" — (wolna burta). Ta klasa obejmuje statki stalowe, zbudowane jak wyżej, posiadające mniejsze od maksymalnego zanurzenia, dozwolone rozmiarami, lub takie zmiany w tych rozmiarach, jakie zatwierdzone zostały w specjalnych wypadkach przez Komisję, na podstawie pisemnej zgody właściciela statku.

100 A „Carrying Petroleum in Bulk” (masowy przewóz nafty). — Tę klasę posiadają statki stalowe, zbudowane wg przepisów dla konstrukcji statków, przeznaczonych do przewozu nafty masowo. Gdy przewidziane są odchylenia od tych przepisów z uwagi na rodzaj ładunku i inne okoliczności, klasa może być odpowiednio zmieniona. Dodaje się wówczas specjalną adnotację dla wskazania przyjętego systemu konstrukcji.

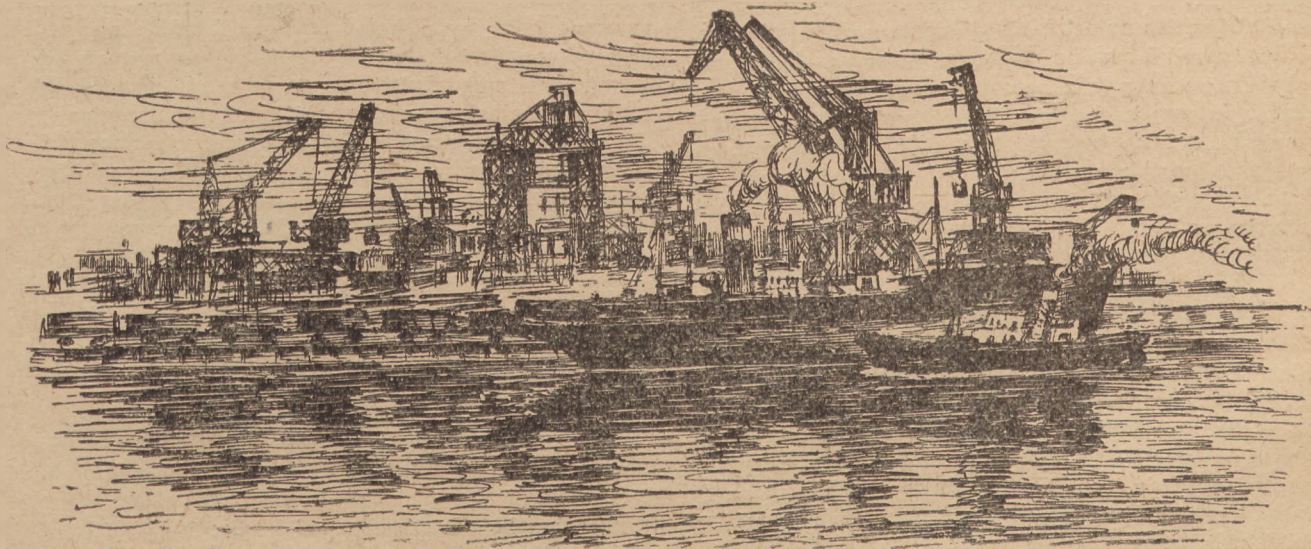
100 A „For Special Service (dla specjalnych zadań). Statki, których wymiary odpowiadają ogólnym wymogom przepisów i specjalnych tabel, przewidzianych dla tego rodzaju statków, są klasyfikowane (oznaczone 100 A z uwagą, wskazującą ich specjalne zadania, np. 100 A „Dredger“ (pogłębiarka).

A „For Special Service” (dla specjalnych zadań). — Statki przeznaczone dla specjalnych zadań, otrzymują oznaczenie „Class A“, bez liczby przed literą, pod warunkiem, że wymiary i urządzenia są zatwierdzone przez komisję. Gdy statek ma przeznaczenie inne, niż dla żeglugi rzecznej lub śródlądowej, posiadają wówczas oznaczenie „With Freeboard“ (wolna burta).

Przy klasie A podana jest uwaga, wskazująca na specjalne zadania statku, np. „For River Services“ (dla żeglugi rzecznej), „For Towing Services“ (dla holowania), „For Channels Services“ (dla żeglugi kanałowej) i „For Coasting Services“ (dla żeglugi przybrzeżnej — kabotażowej).

Cyfra 1, umieszczona po oznaczeniu dla danej jednostki, np. 100 A 1, wykazuje, że wyposażenie jest uznane przez komisję za wystarczające dla poszczególnego zadania, do którego statek jest przeznaczony.

J. Miller



BITWA O ATLANTYK

Fragmety z książki W. Supińskiego, mającej się ukazać nakładem Wydawnictwa Zachodniego w Poznaniu.

SYTUACJA STRATEGICZNA NA ATLANTYKU

Gdy okazało się, że nie można wyeliminować Wielkiej Brytanii z wojny drogą bezpośredniego ataku, Niemcy skierowali główny swój wysiłek na akcję, zmierzającą do odcięcia jej połączeń morskich. Anglia musiała importować drogą morską nie tylko różne surowce przemysłowe, jak np. ropę naftową, lecz także znaczną większość żywności, potrzebnej do wyżywienia ludności. Blokada morska Wielkiej Brytanii musiała doprowadzić do sparaliżowania jej potencjału przemysłowego.

Działania morskie rozpoczęły Niemcy od początku wojny, dopóki rozporządzali wąską bazą operacyjną, w postaci zatoki niemieckiej i mieli przeciwko sobie połączone siły floty brytyjskiej i francuskiej, akcja ta nie mogła przynieść większych rezultatów. Dopiero w 1940 r., gdy w rękach niemieckich znalazło się całe wybrzeże od Hiszpanii aż do przylądka północnego, a flota angielska skierowała znaczną część swych sił na Morze Śródziemne przeciwko Włochom, sytuacja zmieniła się zasadniczo. Siły floty angielskiej były rozrzucone na dużej przestrzeni dla ochrony ważnych szlaków komunikacyjnych. Niemcy skoncentrowali swój wysiłek na wody, okalające Wyspy Brytyjskie, lecz nie zaniechali działań na odległych oceanach. Na rozmieszczenie sił brytyjskich wpłynęło także potencjalne niebezpieczeństwo ze strony floty japońskiej.

Ofensywa przeciwko Wielkiej Brytanii była prowadzona wszystkimi środkami walki. Na Kanale i w rejonie Irlandii atakowano okrętami podwodnymi, samolotami i lekkimi siłami nawodnymi. Na Atlantyku działały duże okręty wojenne. Różnorodność form ofensywy utrudniała obronę, gdyż inne metody należało stosować dla ochrony żeglugi przed atakami podwodnymi, powietrznymi i nawodnymi.

Anglicy zastosowali konwoje, polegające na skupianiu statków handlowych w większe formacje, płynące pod eskortą okrętów wojennych. Eskorta mogła zwalczać okręty podwodne bombami głębinowymi, a samoloty nieprzyjacielskie — ogniem artylerii przeciwlotniczej. Poważne trudności nastęcała obrona przed niemiecką flotą nawodną, gdyż tylko rzadko można było przydzielać do ochrony pancerniki czy krążowniki. Obrona żeglugi przed atakiem nieprzyjacielskich jednostek nawodnych przypadła głównym siłom brytyjskim pod nazwą „Home Fleet“, które, bazujące w Scapa Flow, mogły interweniować na Atlantyku. Można było też użyć części floty Morza Śródziemnego, która była stacjonowana w Gibraltarze. Ogólnie biorąc, liczba okrętów brytyjskich była niewystarczająca dla skutecznej ochrony floty handlowej, liczącej łącznie ze statkami sojuszników około 14.000 jednostek na całym obszarze Atlantyku. W pierwszych latach wojny nawet duże konwoje otrzymywały eskortę, składającą się z paru okrętów, przerobionych ze statków handlowych. Większe okręty wojenne towarzyszyły tylko konwojom z transportami wojska.

DZIAŁANIA NAWODNE

Już przed wybuchem wojny skierowali Niemcy na południowy Atlantyk 2 małe pancerniki, które posiadając wielki promień działania, operowały przez parę miesięcy z powodzeniem przeciwko żegludzie alianckiej. Zorganizowany pościg doprowadził w dniu 30 grudnia 1939 do bitwy koło wybrzeży Urugwaju między „Admirał Graf von Spee“ a trzema krążownikami brytyjskimi. Mimo, że pancernik niemiecki posiadał działa 280 mm, a okręty angielskie tylko działa 203 mm i 152 mm, bitwa zakończyła się klęską „Graf von Spee“, który ciężko uszkodzony schronił się do Montevideo. Nie chcąc ryzykować ponownej walki z oczekującymi u wejścia do portu Anglikami, wysadził się sam w powietrze w 4 dni później. Szczęśliwym był „Deutschland“, któremu udało się powrócić 25 stycznia 1940 r. do Niemiec.

Flota brytyjską tymczasem wyłapywała niemieckie statki handlowe po wszystkich morzach, udaremniając ich powrót przez utrzymywanie linii blokady u wejścia na Morze Północne. Wypadek eskadry niemieckiej przeciwko tej linii doprowadził do zatopienia angielskiego krążownika pomocniczego „Rawalpind“, lecz blokada była nadal utrzymana wzmocnionymi siłami.

W jesieni 1940 r. jeden z małych pancerników niemieckich „Admiral Scheer“, dokonał nowego wypadu na Atlantyk, przy czym zatopił 8 listopada po nierównej walce kanadyjski krążownik pomocniczy „Yervis Bay“ i część bronionego przez niego konwoju. Do swego powrotu, który nastąpił 1 kwietnia 1941 r., zatopił „Admiral Scheer“ 16 statków. W marcu 1941 r. operując na Atlantyku pancerniki „Gneisenau“ i „Scharnhorst“, zatapiając 27 statków handlowych.

Podobna operacja zostaje powtórzona w maju 1941 r. przez potężny pancernik „Bismarck“. Między Islandią a Grenlandią dochodzi 24 maja do bitwy z pancernikami angielskimi „Price of Walles“ i „Hood“. Ten ostatni okręt, starszego już typu, zostaje zatopiony, lecz „Bismarck“ też odnosi w walce uszkodzenia, które zmuszają go do zmniejszenia szybkości. Zaalarmowana flota brytyjska rozpoczyna dramatyczny pościg. Niemcy, dzięki złej widoczności, wymykają się kilkakrotnie pogoni. Wieczorem 26 maja „Bismarck“ zostaje odnaleziony przez polski kontrtorpedowiec „Fiorun“, który przez godzinę utrzymuje kontakt, mimo skoncentrowanego ognia artylerii niemieckiej i naprowadza na niego główne siły brytyjskie. Następnego dnia pancerniki „King George V“ i „Rodney“ otwierają ogień na „Bismarcka“, który już poprzednio, kilkakrotnie ciężko uszkodzony torpedami z samolotów i kontrtorpedowców, stracił zdolność manewrowania. Ostatecznie okręt niemiecki dobity 4 torpedami z krążownika „Dorsetshire“, tonie z całą załogą, liczącą 2.000 ludzi.

Po zatopieniu „Bismarcka“, wielkie okręty niemieckie nie pojawiają się więcej na Atlantyku. Na oceanach działają jeszcze krążowniki pomocnicze, które rozpoczęły akcję korsarską pod koniec 1940 r. Jeden z nich, „Pingwin“, zostaje zatopiony 23 czerwca 1941

r. przez krążownik „Cornwall“ na Oceanie Indyjskim. W tych samych stronach dochodzi 3 grudnia 1941 r. do bitwy między niemieckim okrętem „Cormoran“ a australijskim krążownikiem „Sydney“, w czasie której oba okręty zostają zatopione.

Marynarka brytyjska przechodzi coraz częściej do ofensywy, dokonując szeregu desantów na wybrzeżach Francji i Norwegii. Największe desanty przeprowadzono 27 marca 1942 r. w Saint Nazaire i 18 sierpnia 1942 r. w Dieppe.

Niemcy tymczasem, po przerzuceniu marszem przez Kanał pancerników „Gneisenau“ i „Scharnhorst“ i krążownika „Prinze Eugen“ na Morze Północne, koncentrują swe główne siły na Norwegii, celem przeszkodzenia w dostawach alianckich do Murmańska.

W grudniu 1940 r. pancernik „Scharnhorst“ wychodzi na morze, celem zaatakowania konwoju, zostaje jednak wysledzony przez lotnictwo, które naprowadza na cel 4 kontrtorpedowce. Brawurowy atak torpedowy powoduje ciężkie uszkodzenie okrętu niemieckiego, który zostaje doścignięty i zatopiony przez pancernik brytyjski „Duke of York“.

Wkrótce potem dochodzi w Zatoce Biskajskiej do bitwy między flotylą niemiecką, składającą się z 11 kontrtorpedowców, która usiłowała osłonić statek handlowy, przedzierający się z cennym ładunkiem z Japonii, a dwoma lekkimi krążownikami angielskimi. Bitwa kończy się klęską Niemców, mimo ich liczebnej przewagi. 3 kontrtorpedowce zostają zatopione, kilka innych poważnie uszkodzonych, podczas gdy okręty brytyjskie nie ponoszą żadnych większych uszkodzeń. Po tych stratach, poniesionych na schyłku 1943 r., flota niemiecka przestaje już pokazywać się na pełnym morzu.

NIEMIECKA OFENZYWA PODWODNA

Najgroźniejszymi były niewątpliwie okręty podwodne. Niemcy posiadali poważną flotylę podwodną. Okręty podwodne, posiadając silniki Diesla, miały duży zasięg, a zdolność zanurzania się pozwalała im na przekraczanie linii blokady angielskiej i unikanie pościgu. Nową i groźną bronią były miny magnetyczne, stawiane przez okręty podwodne i samoloty u wejść do portów angielskich. Admiralicja brytyjska potrafiła jednak szybko zneutralizować te miny przez zaopatrzenie okrętów w urządzenia ochronne. Same miny były niszczone przez nisko lecące samoloty, zaopatrzone w potężne elektromagnesy, które powodowały wybuch min magnetycznych.

Działania niemieckich okrętów podwodnych rozpoczęły się od wybuchu wojny. W czasie pierwszych 4 miesięcy doprowadziły do zatopienia stu kilkudziesięciu statków handlowych, jednego pancernika, jednego lotniskowca i kilku małych okrętów wojennych. Niemcy stracili w tym czasie tylko 9 okrętów podwodnych, z czego pierwszy został zatopiony przez polski kontrtorpedowiec „Błyskawica“. Ofensywa podwodna na wiosnę w 1941 r. osiąga swój punkt kulminacyjny. Niemcy powiększyli stan liczebny swej floty okrętów podwodnych i udoskonaliли ich taktykę. Okręty podwodne operowały nie w pojedynkę, lecz całymi flotyllami, tak zw. „wilczymi stadami“, które, naprowadzone na cel przez długodystansowe samoloty wywiadowcze, atakowały konwoje w nocy. Działały one pod osłoną ciemności. Do zwiększenia

wydajności przyczynił się szereg ulepszeń technicznych, jak np. użycie podwodnych tankowców, które zaopatrywały okręty podwodne w paliwo na pełnym morzu, zwiększając znakomicie ich zasięg.

W drugiej połowie wojny zastosowano urządzenie zwane „Schnorschen“, umożliwiające działanie silników spalinowych i odświeżanie powietrza pod wodą, oraz torpedy akustyczne. Te ostatnie posiadały urządzenie, kierujące automatycznie torpedą na źródło głosu, wytworzone przez działanie śmigieł okrętowych. W miarę rozwoju lotnictwa morskiego sprzymierzonych, zwiększono uzbrojenie przeciwlotnicze. Zatopienie okrętu podwodnego kosztowało aliantów przeciętnie 1 samolot.

Produkcja okrętów wojennych stale wzrastała. W 1940 r. wybudowano 100 okrętów podwodnych, w 1941 — 200, a w roku następnym 304. W czasie całej wojny opuściło stocznie niemieckie blisko 1200 okrętów podwodnych. Mimo dużych strat niemiecka flota liczyła w drugiej połowie wojny blisko 500 jednostek. Działalność ich przesunęła się dalej na zachód, a w r. 1942 skierowana została na wybrzeża Ameryki. Gdy i tu zorganizowano kontrakcję, okręty podwodne operowały w różnych strefach.

Ważnym uzupełnieniem wojny powodnej była akcja lotnictwa niemieckiego, które począwszy od 1940 r., zatapiało wielką ilość statków na wodach przybrzeżnych. Rezultaty ofensywy niemieckiej wyrażały się niszczeniem dużych ilości tonażu alianckiego, jednak na wiosnę 1943 r. nastąpiło jej załamanie.

KONTRAKCJA ALIANTÓW

Brak jednostek eskortowych, który dał się dotkliwie odczuwać Wielkiej Brytanii w początkach wojny, został częściowo zażegnany we wrześniu 1940 r. przez odstąpienie przez Stany Zjednoczone 50 starych kontrtorpedowców. Dopiero jednak przystąpienie Ameryki do wojny i działalność jej stoczni w połączeniu z budową okrętów w Anglii i Kanadzie, pozwoliło na decydujące powiększenie sił sprzymierzonych flot wojennych. Flota brytyjska, przeprowadziła bitwę o Atlantyk, zatapiając ponad 80% niemieckich okrętów podwodnych, jednostki amerykańskie bowiem zajęte były w lwiej części operacjami na Pacyfiku. Liczyła ona przy końcu wojny 280 okrętów eskortowych pełnomorskich i 2200 jednostek przybrzeżnych.



Metody zwalczanie okrętów podwodnych zostały ulepszone przez wprowadzenie przyrządu, zwanego „Asdic“, który wykrywał ich obecność na zasadzie radiolokacji. Z biernych środków obrony zastosowano przeciwtorpedowe sieci stalowe, instalowane na najcenniejszych jednostkach. Bronią ofensywną, zastosowaną w uzupełnieniu bomb głębinowych, był „Hedgehog“, aparat wyrzucający w jednej salwie 32 pociski raketowe, działające pod wodą. Największe jednak postępy osiągnięto w dziedzinie zwalczania okrętów podwodnych przez lotnictwo. Zastosowanie radaru i urządzeń oświetlających umożliwiło wykrywanie także i w nocy okrętów podwodnych, ładujących na powierzchni swe akumulatory, po czym następował atak za pomocą działek i pocisków rakietowych, a po zanurzeniu przeciwnika stosowano bomby głębinowe. W odległych rejonach oceanicznych, niedostępnych dla lotnictwa nadbrzeżnego, zastosowano lotniskowce eskortowe, które zabierały kilkanaście samolotów rozpoznawczo - bombowych i myśliwskich. Do zwalczania samolotów nieprzyjacielskich użyto także dział przeciwlotniczych, zamontowanych w zwiększonej liczbie na okrętach wojennych i statkach handlowych.

Wszystkie te środki, stosowane masowo, doprowadziły do zamierzonego skutku. Mimo, że Niemcy mieli znacznie więcej okrętów podwodnych niż w czasie poprzedniej wojny, cyfra zatopień wynosiła przeciętnie 230.000 ton miesięcznie. Ze statków, płynących w konwoju, był zatopiony tylko 1 na 131, a zatopienie każdego 3 statków kosztowało Niemców 1 okręt podwodny. Cyfry te uległy ogromnej poprawie w końcowym okresie. Tak np. już w sierpniu 1943 r. przy stracie 16 statków handlowych, zatopiono 23 okręty podwodne, a w październiku 1944 r. przy stracie tylko 1 statku handlowego, zatopiono 12 okrętów podwodnych.

Jedną z głównych przyczyn niepowodzenia niemieckiej ofensywy podwodnej była jednak wzrastająca produkcja statków handlowych, która nie tylko pokryła bieżące straty, lecz przy końcu wojny doprowadziła do znacznego wzrostu ogólnego tonażu, stojącego do dyspozycji aliantów. Kampania okrętów podwodnych została zakończona kompletną klęską.

Stosunkowo znaczny udział w zwycięstwie posiadała także polska marynarka wojenna. Ze skromnego stanu początkowego wzrosła ona pod koniec wojny do siły, składającej się z jednego krążownika, 6 kontrtorpedowców, 3 okrętów podwodnych i kilku ścigaczy. Jednostki te wykonały 2.000 rejsów eskortowych i patrolowych, staczając 250 walk z okrętami podwodnymi, w czasie których zatopiono 9 tych jednostek i 400 walk z samolotami, strącając 100 maszyn. Większość z tych akcji była przeprowadzona w ramach „Bitwy o Atlantyk“, przy czym straciliśmy kontrtorpedowiec „Orkan“.

WYNIKI „BITWY O ATLANTYK“

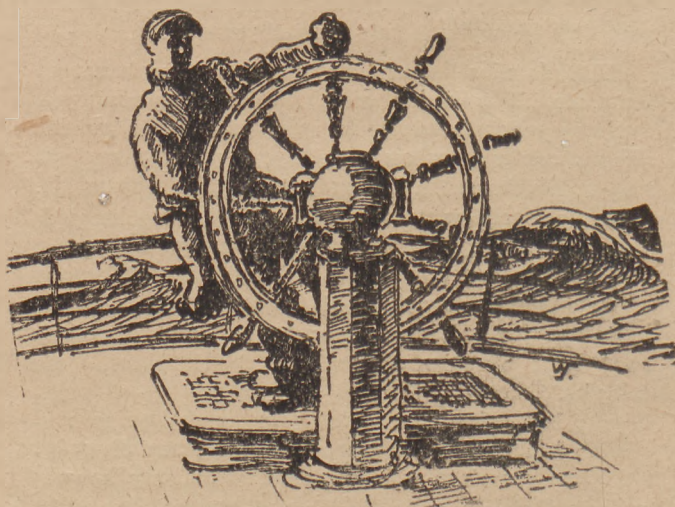
Szybkie uzupełnianie strat, zadawanych żegludze oraz wzrastające tempo niszczenia nieprzyjacielskich okrętów podwodnych, postawiło pod znakiem zapytania opłacalność użycia broni podwodnej. Poniższa tabela obrazuje wyniki walk o Ocean Atlantycki.

Rok	T O N A Ż			Zatopione okr. podw.	
	alianti zatopion tys	zbudowane wanny tys	Różnica ton		
1939 (4 mies.)	810	332	—	478	9
1940	4407	1219	—	3188	22
1941	4398	1984	—	2414	35
1942	8245	7182	—	1063	85
1943	3611	14585	+	10974	237
1944	1422	13349	+	11927	241
1945 (4 mies.)	458	3834	+	3376	153
Suma	23351	42485	+	19134	782

Przy końcu 1942 r. alianti przeżywali poważny kryzys żeglugowy. Deficyt tonażu wynosił w tym okresie przeszło 7 mil. ton, co odpowiadało prawie 1/4 ogółu floty handlowej Imperium Brytyjskiego i Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Następny już jednak rok przyniósł zasadniczą zmianę, a zwiększona produkcja statków handlowych pokryła z nadwyżką straty z lat ubiegłych.

Niemieckie okręty podwodne osiągnęły jednak w pierwszych 4 latach wojny poważne sukcesy, zatapiając 69% ogółu tonażu straconego przez aliantów, co stanowi 2.800 statków o łącznym tonażu 14.500.000 ton. Lotnictwo zatopiło 13% ogółu, a okręty nawodne, które działały właściwie tylko przez pierwsze kilkanaście miesięcy, 7%. Pozostałe straty przypadają na miny i wypadki nawigacyjne (11%).

Bitwa o Atlantyk zakończyła się ostateczną klęską Niemiec. Wynik ten nie tylko pozwolił Anglii na utrzymanie się w szeregu państw wojujących, lecz umożliwił też późniejsze wielkie operacje ziemnowodne w Północnej Afryce i Zachodniej Europie.



ŻEGLUGA PASAŻERSKA NA ATLANTYKU

Od początku bieżącego stulecia można zaobserwować stały wzrost znaczenia Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, jako pierwszoplanowego czynnika w międzynarodowych stosunkach politycznych i gospodarczych. Osłabiane ciągłymi zamieszkami i wojnami ludy Eurazji nie zorientowały się nawet dokładnie, kiedy spoczywający od tysięcy lat w ich rękach ster spraw światowych, przesunął się na półkulę zachodnią. Druga wojna światowa znacznie rozszerzyła zasięg wpływów amerykańskich i przyspieszyła wzrost potencjału gospodarczego USA. Wyraziło się to m. in. zajęciem przez Stany Zjednoczone A. P. pozycji czołowego mocarstwa morskiego, dysponującego największą na świecie flotą handlową i wojenną.

Nieznany dotychczas na przestrzeni dziejów wzrost znaczenia Ameryki i wysiłki Europy, zmierzające do ratowania jej prestiżu oraz stanowiska gospodarczego i kulturalnego, pozwalają przewidywać znaczne natężenie ruchu na trasach komunikacyjnych, wiążących oba kontynenty przez groźne wody Północnego Atlantyku. Wybór New Yorku na stałą siedzibę Organizacji Narodów Zjednoczonych również nie pozbawiło bez wpływu na dalszy rozwój i usprawnienie komunikacji pomiędzy Europą a największym portem Ameryki Północnej.

Północno-atlantyckie szlaki żeglugowe nie od dziś przyciągają uwagę narodów morskich. Od kiedy tylko rozpoczęła się kolonizacja „Nowego Świata“, przewozy transatlantyckie, zwłaszcza pasażerskie, stały się złotym jabłkiem dla zainteresowanych przedsiębiorstw żeglugowych.

W początkach roku 1935 linia Cunard White Star ogłosiła swój liniowiec-olbrzym „Queen Mary“ statkiem klasy kabinowej. W rezultacie tej decyzji zapadła uchwała Północno-Atlantyckiej Konferencji Pasażerskiej, aby na wszystkich transatlantykach skasowano klasę pierwszą. Od tego czasu na liniach północno-atlantyckich kursowały tylko statki o klasach: kabinowej, turystycznej i trzeciej. Dalsze śmiałe posunięcie uczyniły polskie linie żeglugowe „Gdynia — Ameryka“, wprowadzając klasę turystyczną jako najwyższą na statku, z pominięciem klasy kabinowej. Sądząc z pomyślnych wyników eksploatacyjnych polskich statków „Piłsudski“ i „Batory“, ten decydujący krok w kierunku demokratyzacji podróży transatlantyckich spotkał się w świecie z ogólnym uznaniem.

Delejszym objawem opierania eksploatacji linii transatlantyckich głównie na ruchu turystycznym, było wprowadzenie od roku 1934 specjalnych biletów okrężnych, o szczególnie przystępnej cenie, ważnych w sezonie zimowym. Mało to stanowiło zachętę dla podróżnych, których odstraszały ciężkie zazwyczaj warunki nawigacyjne, panujące zimą na północnym Atlantyku. Niezależnie od tego, licząc się ze zmniejszeniem ruchu w porze zimowej, kierowano niektóre statki transatlantyckie, w okresie od grudnia do marca, na wycieczki morskie z New Yorku do

słonecznych portów zatoki Meksykańskiej, Indii Zachodnich i Ameryki Południowej.

Wszystkie te zręczne posunięcia przedsiębiorstw żeglugowych doprowadziły w ostatnich latach przed wybuchem drugiej wojny światowej do całkowitej stabilizacji warunków podróży na liniach komunikacyjnych między Europą i Ameryką Północną. Jakkolwiek natężenie ruchu pasażerskiego nigdy już nie osiągnęło cyfr z okresu koniunktury emigracyjnej, niemniej w ciągu 15 lat poprzedzających wojnę, przewożono przeciętnie co roku około 375.000 pasażerów w każdym kierunku. W roku 1937 obsługiwało trasę północno-atlantycką około 70 liniowców pasażerskich, a o pierwszoplanowym znaczeniu u tej trasy w światowej żegludze najlepiej świadczył fakt, iż kursowało na niej ponad 20 największych i najwspanialszych statków świata, z których każdy przewyższał tonażem wszystkie inne jednostki floty handlowej.

Cóż pozostało z tej wspaniałości po dramatycznych zmaganiach z lat 1939—1945?

Chluba marynarki francuskiej, śmigła „Normandie“, przedstawia się w tej chwili jako niekształtny wrak, krajany na złom przez amerykańskich przedsiębiorców, którzy ten obiekt, niegdyś wielomilionowej wartości, zakupili za śmieszłą sumę 161.680 dolarów. Niemiecki „Bremen“ zatopiony. Nad sterzcącym z wody na reńcie Triestu, przewróconym wrakiem dumnego włoskiego olbrzyma „Rex“, przelewają się z szumem fale błękitnego Adriatyku. Dawna niemiecka „Europa“, przekazana Francji tytułem reparacji wojennych, jest obecnie właściwie też tylko wrakiem, po przypadkowym zatonięciu w basenie portu Le Havre. Piękny włoski statek „Conte di Savoia“, po podniesieniu z wody w Wenecji, nadaje się już tylko conajwyżej do transportu emigrantów. Wspaniały liniowiec angielski „Empress of Britain“ spłonął po zbombardowaniu przez lotnictwo niemieckie. Transatlantyk „Paris“ spalił się w Le Havre w roku 1939, jeszcze przed wybuchem wojny. Niemiecki „Columbus“ został zatopiony, podobnie jak włoskie statki „Roma“ i „Augustus“ oraz francuski „Champlain“.

Są to wszystko straty, dotyczące tylko kategorii wielkich statków o pojemności powyżej 30.000 BRT. W grupie statków o mniejszym tonażu można by cytować jeszcze długi szereg ofiar marnych walk na morzu, między którymi znajduje się nasz transatlantyk „Piłsudski“. Te jednostki które szczęśliwie uniknęły ataków lotnictwa i okrętów podwodnych oraz niebezpieczeństwa minowego, w inny sposób odczuły ciężkie brzemie wojny, gdyż zostały obdarte ze swych luksusowych urządzeń i przystosowane do transportowania wojska. Losu tego uniknęły tylko nieliczne statki, pływające pod banderą państw neutralnych.

Przywrócenie statków transatlantyckich do pierwotnego stanu natrafiło od razu na wielkie trudności, ze względu na dające się odczuwać

przeciążenie pracą stoczni okrętowych, oraz wszelkiego rodzaju braki materiałowe. Prócz tego częste strajki robotników oraz tajemnicze pożary, wybuchające niemal epidemicznie na statkach, znajdujących się w stoczniach, ogromnie wpłynęły na zwolnienie tempa rekonwersji. To też w chwili obecnej zaledwie 7 liniowców transatlantycznych posiada urządzenia pasażerskie, odpowiadające skali przedwojennej. Są to: największy statek świata „Queen Elizabeth“, największy liniowiec amerykański „America“, szwedzkie statki „Gripsholm“ i „Drottningholm“, holenderskie „Westerdam“ i „Noordam“ oraz norweski „Stavangerfjord“.

W ciągu roku bieżącego mają wejść na trasę północno-atlantycką dalsze odbudowane jednostki. Spodziewane jest więc przede wszystkim uruchomienie rekordzistki Atlantyku „Queen Mary“, do której, przy okazji przeprowadzanej obecnie odbudowy, dorabiany jest nowy dziób. Zastąpi on tymczasowy dziób, jaki został zmontowany po straszliwej kolizji z roku 1942, kiedy to „Queen Mary“ zderzyła się w pełnym pędzie (28,5 węzła szybkości) z eskortującym ją okrętem wojennym.

Oprócz „Queen Mary“ spodziewane jest uruchomienie w tym roku na północnej trasie atlantycznej angielskich statków „Mauretania“, „Empress of India“ (ex „Duchess of Bedford“) i „Empress of Canada“ (ex „Duchess of Richmond“), następnie holenderskich „Nieuw Amsterdam“ i „Veendam“, francuskich „Ile de France“ i „de Grasse“, amerykańskiego „Washington“, oraz polskiego „Batory“. Ze statków nowowytbudowanych mają rozpocząć służbę w roku bieżącym dwa transatlantyki średniego tonażu: angielski „Media“ i szwedzki „Stockholm“. Wszystkie wymienione jednostki mogą przewieźć w ciągu roku około 155.000 pasażerów w każdym kierunku, a więc mniej niż połowę cyfry przedwojennej. Ceny przejazdu kształtują się obecnie na poziomie około 50% wyższym niż w roku 1939.

Należy jeszcze wspomnieć, że linia między New Yorkiem a portami Morza Śródziemnego jest obecnie operowana przez American Export Lines. Kursują tu statki niezrekonwertowane, między którymi znajduje się również dawny włoski liniowiec „Saturnia“. Zdolność przewożenia statków na tej linii nie przekracza na razie 30.000 pasażerów rocznie w każdym kierunku. Istnieją jednak możliwości wprowadzenia wkrótce do ruchu dalszych jednostek.

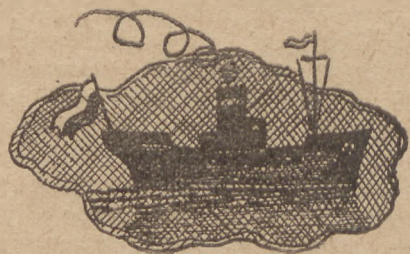
Pierwszy z omawianych problemów dotyczy polepszenia egzystencji załóg okrętowych. Trwające od dłuższego czasu starania związków zawodowych marynarzy doprowadziły, na odbytych ostatnio konferencjach międzynarodowych, do przyjęcia zupełnie nowych norm, według których mają być zbudowane i urządzone pomieszczenia załogowe na statkach. Normy te pociągają za sobą konieczność powiększenia na każdym statku przestrzeni, przeznaczony dla załogi, kosztem zmniejszenia ilości miejsc pasażerskich. Powojenna odbudowa statków stanowi doskonałą okazję do przeprowadzenia odpowiednich zmian, które, rzecz zrozumiała, odbi-

jają się ujemnie na zdolności zarobkowej statków i są jedną z przyczyn zwiększenia się ceny przejazdu w porównaniu z ceną przedwojenną.

Drugim problemem, który również pociąga za sobą konieczność przebudowy pomieszczeń pasażerskich na statkach, jest rosnąca konkurencja żeglugi powietrznej. Wobec wielkiej szybkości nowoczesnego sprzętu lotniczego, zwałającej już dziś na przebywanie Atlantyku w czasie zaledwie około 8 godzin, istnieje obawa, że po przeminęciu charakterystycznego dla okresu powojennego nadmiernego natłoku podróży, samoloty będą odbierać statkom znaczną ilość pasażerów klasy kabinowej. Jest to tym bardziej pewne, że koszt podróży kształtuje się zarówno w samolotach, jak i w droższych klasach okrętowych mniej więcej na jednakowym poziomie. Licząc się ze spodziewanym ubytkiem lepszych kategorii pasażerów, przedsiębiorstwa okrętowe nastawiają się na przewozy głównie turystów i innych mniej lukratywnych podróży, przystosowując odpowiednio rozkład pomieszczeń oraz organizację życia na statkach. Ilość miejsca, przeznaczona dotychczas dla klasy kabinowej, ulega zmniejszeniu na rzecz klasy turystycznej i trzeciej. Licząc się zaś z mniejszym stopniem możliwości pasażerów, linie żeglugowe zastanawiają się nawet nad tak daleko idącą innowacją, jak wydawanie posiłków systemem restauracyjnym, przy którym koszt wyżywienia nie byłby z góry doliczany do ceny biletu okrętowego, lecz pobierany każdorazowo za spożyte potrawy.

Na Atlantyku ukazały się ponownie wspaniałe olbrzymie oceaniczne, doprowadzone po latach służby wojskowej do stanu przedwojennej świetności. I oto okazało się, że atrakcyjność morskiej podróży bynajmniej nie ulega zmniejszeniu. Statek oceaniczny zapewnia pasażerowi tak wielki stopień komfortu, możliwości wypoczynkowych i rozrywkowych, a nadewszystko spokoju i bezpieczeństwa, że, wyjąwszy wypadki szczególnego pośpiechu, wszyscy niemal wolą podróżować wodą niż powietrzem. Ku wielkiej konsternacji osób, zbyt zasugerowanych skądinąd niewątpliwie godnymi podziwu osiągnięciami lotnictwa, okazało się, że statek oceaniczny nie boi się konkurencji samolotu, o ile tylko jest jednostką dostatecznie wielką, szybką i komfortową.

Dowodem tego są wydarzenia, jakie nastąpiły w rezultacie uruchomienia, na jesieni r. ub., dwóch największych w chwili obecnej statków

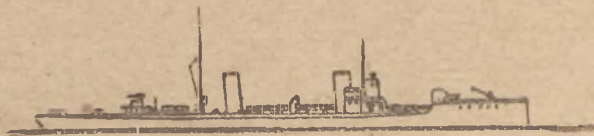


na Atlantyku, to jest angielskiego liniowca „Queen Elizabeth“ i amerykańskiego „America“. Towarzystwo lotnicze „Pan—American—Airways“ ogłosiło, że redukuje o 20% swój personel, zatrudniając na linii transatlantyckiej, stwierdzając przy tym, że powrót do normalnych warunków w komunikacji morskiej znacznie obniżył zapotrzebowanie na przewozy drogą lotniczą. Inne przedsiębiorstwa lotnicze również zostały zmuszone do przedsięwzięcia podobnych kroków oszczędnościowych, wobec tego, że wykorzystanie ilości miejsc w samolotach spadło z dotychczasowego przeciętnego poziomu 90% na około 70%. Powyższy objaw staje się aż nadto zrozumiałą, jeśli wziąć pod uwagę, iż np. liniowiec „Queen Elizabeth“ może zabierać w każdą podróż około 2.250 pasażerów, to znaczy równowartość 56 przelotów samolotu „Lockheed Constellation“, zabierającego każdorazowo 40 pasażerów.

Posunięcia oszczędnościowe linii lotniczych wskazują na to, iż liczą się one z dłuższym okresem osłabienia koniunktury w transatlantyckiej komunikacji powietrznej. Manowcie szereg firm odwołało w fabrykach lotniczych udzielone zamówienia na dostawę nowych samolotów.

Konkurencja między statkiem i samolotem transatlantyckim weszła tym sposobem w nową, niezwykle ciekawą fazę, kiedy szanse obu środków komunikacyjnych zdają się zdążać ku wyrównaniu. Stanowłoby to zapowiedź, że zarówno statek wodny, jak i powietrzny, będą w przyszłości w obsłudze ruchu transatlantyckiego równorzędnymi partnerami, skłonni raczej do współpracy niż do walki konkurencyjnej. Ostatnie słowo w tym pasjonującym zagadnieniu może jednak mieć jeszcze postęp techniczny, od którego jest zależna przyszła sprawność i opłacalność eksploatacyjna obu współzawodniczących środków lokomocji.

Opracował: **Marian Krynicki**



ROK PRACY ŻEGLUGI GDAŃSKIEJ

W tych dniach minął rok od chwili uruchomienia pierwszego statku Żegluga Gdańskiej. Do dnia 1 marca 1946 r. port gdański nie posiadał komunikacji portowej. Nawet przejazd z Nowego Portu do Basenu Górniczego odbywał się na małych łódkach.

W styczniu 1946 r. Żegluga Gdańska podjęła zorganizowanie komunikacji po porcie gdańskim. W ciągu stycznia wydobyła z wody 4 statki i 1 marca 1946 r. uruchomiła między Nowym Portem a Basenem Górniczym pierwszy statek „Jan“ (prom parowy), a od 15 marca 1946 r. rozpoczął statek „Maria“ regularną komunikację między Gdańskiem (Rybi Rynek) a Nowym Portem, a od 1 kwietnia rozpoczął pracę statek „Irena“. Trasa została przedłużona z Gdańska do Nowego Portu.

W dniu 1 lipca 1946 r. Żegluga Gdańska uruchomiła komunikację po porcie gdynskim i z tą chwilą robotnik portowy, czy marynarz mógł dostać się z Gdyni na Obłuże, czy Oksywie. Jest to najtańszy środek lokomocji na Wybrzeżu (cena biletu 2 i 5 złotych).

Następnie Żegluga Gdańska uruchomiła stałą komunikację między ośrodkami rybołówstwa morskiego, a to: Bonsakiem, Pleniewem, Górkami Wsch. i Zach., Siankami a Gdańskiem. Pierwszy statek do Bonsaka odjeżdżał z Gdańska już o godz. 5-tej tak, że już o godz. 7.45 rynek gdański był zaopatrzone w świeże ryby.

Z chwilą wycofania przez Urząd Morski statku „Zuraw“ z trasy Gdynia — Hel, Żegluga Gdańska uruchomiła natychmiast swój statek, który utrzymywał komunikację 2 razy dziennie między Gdynią i Hellem.

Największą sensacją podczas „Święta Morza“ w 1946 r. było ukazanie się w Sopotcie statku „Aleksandra“, statek ten został w czerwcu ub. roku wydobyty z wody i w rekordowym czasie, t. j. w ciągu miesiąca, całkowicie wyremontowany i już w wigilię Święta

Morza przyjechał do Sopot. Jest on do tej pory najładniejszym i największym statkiem na Wybrzeżu.

Przez całą obecną ciężką zimę Żegluga Gdańska utrzymywała stałą komunikację między Nowym Portem a Basenem Górniczym, oraz 2 promy Nr 1 przez Martwą Wisłę, łączący on Sianki, Trojan, Wisłouście z Gdańskiem i Nr 2 przy ul. Wałowej.

Wynik jednorocznej pracy Żegluga Gdańskiej jest następujący: wydobyto, wyremontowano i uruchomiono 10 statków, a mianowicie: s-s „Aleksandra“, s-s „Krystyna“, s-s „Danuta“, s-s „Teresa“, s-s „Martha“, s-s „Irena“, m-s „Zofia“, m-s „Ewa“, s-s „Jan“, s-s „Marek“. 1 motorówkę „Halina“, oraz 7 promów, z czego 4 są już czynne, dalsze 3 będą uruchomione wiosną.

Regularną komunikację w ciągu ub. roku pracy Żegluga Gdańska utrzymywała między:

- 1) Gdańsk — Sopot — Hel.
- 2) Gdańsk — Sopot — Gdynia — Hel.
- 3) Gdynia — Hel.
- 4) Gdańsk — Sianki — Pleniewo — Górk Wsch. i Zach. — Bonsak.
- 5) Port Gdański: Rybi Rynek — II Kapitanat — Sienna Grobla — Zawisłe — Królewska — Ostrów (Holm) — Środek — Kaszubska — Ostrów Półn. — Poczta — Basen Górniczy Wsch. i Zach. — Nowy Port — Kapitanat Portu.
- 6) Nowy Port — Basen Górniczy Wsch. i Zach.
- 7) Port Gdynia: Nadbrzeże Pilotowe — Oksywie (Mar. Woj.) — Obłuże.

Poza tym, statki Żegluga Gdańskiej kursowały przez całe lato z Sopot na zwiedzanie portu gdańskiego, i gdynskiego, jednogodzinne wycieczki po morzu, oraz były z wycieczką w Elblągu i Szczecinie.

Saga o Jarlu Broniszu

Nasz powrót do ujścia Odry wymaga wskrzeszenia najdawniejszych tradycji piastowskich, szczególnie tych, które wiążą się z zagadnieniami morskimi. Chodzi w pierwszym rzędzie o powiązanie uczuciowe Polski z Ziemami Odzyskanymi, a następnie o wzór dla odtworzenia tutaj stanu handlowo i wojenno-morskiego.

Znany i uznany jest dzisiaj dla nas fakt, że źródła naszych najpiękniejszych, najdumniejszych i najbardziej bohaterskich tradycji morskich należy szukać nie u ujścia Wisły, lecz u ujścia Odry.

Dlatego ze szczególnym zadowoleniem witamy „Sagę o Jarlu Broniszu“ Władysława Jana Grabskiego, wydaną obecnie w Poznaniu. Wprawdzie mówi ona tylko o pięcioleciu (995—1000 r.) i jeszcze nie dociera do wspaniałej historii Winety, przecież obraz jej przesłania wszelkie plany morskie Jagiellonów i Wazów.

Polska Chrobrego panuje wtedy nie tylko nad Gdańskiem, Kołobrzegiem, Wołyniem, Szczecinem, Uznam i Raną, ale przez drużynę morską Wikingów wraz z eskadrami pomorskimi stanowi potęgę morską, a przez rolę siostry królewskiej, Świętosławy, w Szwecji i Danii, panuje nad całym Bałtykiem.

Podobną będzie Polska Krzywoustego, może więcej zwarta i słowiańska, bo bez najemników północnych, ale to już jest zenit powodzenia, bo tylko pół wieku dzieli od ruiny wspaniałego państwa morskiego.

Zadanie przypomnienia owych fragmentów przeszłości należy przede wszystkim do historyków morskich, ale tym razem wyprzedził ich literat.

Utwór literacki niewątpliwie dotrze w szerszym zakresie do czytelnika, pobudzi skuteczniej jego władze emocjonalne, jednak łatwiej byłoby go zrozumieć na tle przeglądu ostatnich badań naukowych.

„Saga o Jarlu Broniszu“ nie jest łatwa do zrozumienia bez tego tła historycznego. Wprawdzie autor na zakończenie, sam czując powyższy brak, dał krótkie uzupełnienie i mapkę, ale bez uwzględnienia najnowszych i wszechstronnych wyników, które obecnie opracowują i zamierzam wydać p. t. „Najdawniejsze tradycje morskie Polski piastowskiej“. Niestety, broszurka może ukazać się dopiero za trzy miesiące.

Przyjmując „Sagę“ Grabskiego jako wyłącznie utwór literacki, musimy stwierdzić, że mamy tutaj do czynienia z jednym z najpiękniejszych utworów naszej marynistyki. Całość bardzo obszerna, bo składa się z trzech tomów pod następującymi tytułami: 1) Zrękowiny w Upsali, 2) Śladem Wikingów, 3) Rok tysięczny — łącznie 1100 stron. Podstawą treściową są dla niej średniowieczne sagi skandynawskie, opisujące założenie Jomsborga na rozkaz Chrobrego przez drużynę wolnych Wikingów morskich, starcie floty polskiej, złożonej z okrętów najemników i mieszkańców miast morskich ujścia Odry pod Hjörundfiord, pochwylenie na morzu króla Danów Swena Widłobrodego i oddanie go jako jeńca Chrobremu, wreszcie bitwę morską koło Svolde-öe (Osrów Swantewita — dziś Oie), w której zostaje pobita flota norweska i ginie jej wódz — król Olaf Trygvasson.

W ramach napóh historycznych opowieści północnych, Grabski wyczarował swą sagę, w której widzi-

my całe władztwo Chrobrego nad Bałtykiem. Związał je silnie z Polską ówczesną, wykazał przewagę polityczną, kulturalną i wojskową młodego państwa piastowskiego nad „władcami mórz“, Wikingami.

Morze jest tutaj wszędzie. Już nie straszy i przeraża, już nie jest daleką wizją irrealną, już wreszcie nie jest dalekie sercu autora. Przeciwnie. Grabski na każdym kroku podważa tradycyjną ignorancję naszej literatury, ma własne studia nad budownictwem okrętowym i żegluga średniowieczną.

Bohater główny, Bronisz, z otoczenia wielkiego Piasta, mimo, że pochodzi z rolniczych Kujaw, stale pływa z poselstwami do Jomsborgu, Rugii (Rany), Danii i Szwecji, sam prowadzi śmiała, w stylu Wikingów, wyprawę pięciu okrętów do Anglii, zna i poważa żywioł morski.

Bałtyk jest Polakom bliski jako wielka droga do potęgi i bogactwa państwa, przyjazny — jako świadek rejsów, dobroliwy i realny — jako wychowawca.

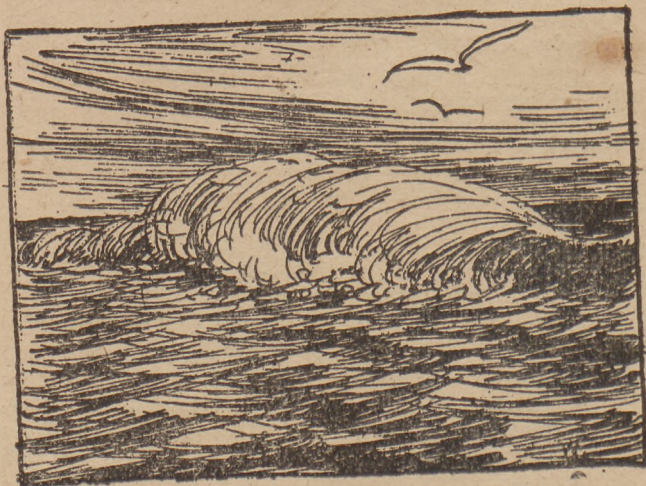
Okręty w przedstawieniu Grabskiego są podobnie, jak w sagach, nieco przesadzane w swoich rozmiarach, ale wszędzie są wiernymi towarzyszami człowieka, „rumakami morskimi“, które wiodą zagończyków na szlaki sławy.

„Saga o Jarlu Broniszu“ dzieje się wprawdzie tylko częściowo na morzu, ale wpływ jego widać wszędzie. Polacy średniowieczni widzą niestały żywioł jako drogę do pokonania Niemców. Broniszowi sni się koalicja Polski, Danii i Anglii przeciw Ottonowi, a zatem sojusz i współdziałanie państw morskich przeciw imperialistycznej potędze lądowej.

Grabski otwiera nowy rozdział w polskiej twórczości morskiej, ściślej historyczno-morskiej. Jakże jego wizja twórcza zyskałaby, żeby połączył Jomsborg z Arkoną — w rzeczywistości jedno wielkie miasto morskie, które historię najemników traktuje jako epizod i w dalszej konsekwencji samo prowadzi najżywszy handel morski i najszcześniejsze boje morskie z Danami i Niemcami.

Został uczyniony jednak wielki krok i przełmano wiele przesądów przeszłości. Można się po nim spodziewać, że nowa literatura polska będzie nareszcie łączyć Polaków z morzem, a nie dzielić.

Józef Modrzejewski



Strona gospodarcza Nadodrza

Sama natura wskazała linię Odra — Nysa na granicę między narodami, rozgałęziając prawie wszystkie dopływy z jednej tylko, to jest prawej, czyli polskiej strony, skąpiąc ich po lewej, niemieckiej stronie. Ta konstytucja układu rzecznoego ma swoje kolosalne konsekwencje ekonomiczne, czyniąc z Odry i Nysy jedną niepodzielną całość i pragnąc jak gdyby zaoszczędzić narodom zbędnych materialnych wydatków. Linia Nysa — Odra stanowi jedną pionową rzekę, mającą początek w Sudetach, a ujście w Bałtyku. Prawobrzeżne dopływy Nysy — Odry i lewobrzeżne Wisły wążą się z sobą geograficznie i w dwóch przeciwnych kierunkach płyną wspólnymi korytami. Należyte wykorzystanie cywilizacyjne tego naturalnego systemu wodnego jeszcze czeka na swoje rozwiązanie w wielkim stylu i jeśli dotąd nie stało się faktem dokonanym, to przyczyn tego doszukiwać się należy w niedorzecznych stosunkach międzynarodowych, rozgrywających się na tych ziemiach. Geograficzny układ basenów Wisły i Odry, oraz pokojowe, cywilizacyjne ich dostosowanie do potrzeb człowieka, predestynuje Polskę na najbogatszy i najbardziej ożywiony kraj w Europie.

Niemalże też ważnym — ze względu na sprawiedliwość między narodami — faktem jest, że przemysł, który jest całej tej zachodniej dzielnicy duszą gospodarczą, nie odgrywał nigdy dla państwa niemieckiego integralnej roli, tak ważnej, żeby bez niego nie mógł istnieć. Był on tylko częścią składową, dodatkową dla innych okręgów bardziej uprzemysłowionych i rozgospodarowanych, jak np. Węszcya, Meklemburgia, Saksonia, okolice Berlina, Nadrenia, zagłębie Ruhry, Saary i t. p. Dla Polski natomiast ma on znaczenie zasadnicze, bezwzględne. W obecnej konfiguracji granicznej Polska, ze swymi 25—30 milionami ludności, bez Śląska istnieć nie może. Jest on warunkiem niepodległości całego kraju, jeśli kraj ten nie ma być z góry skazany na wieczną wegetację i nędzę. Niemcy nie potrzebują Szczecina, bo mają Lubekę, Kilonię, Hamburg, Bremę i wiele innych portów. Nad Odrą od 40 wieków żyje ludność słowiańska, Szczecin należy się Polsce. Z Odrą i Szczecinem możemy być bogaczami, bez nich — nędzarzami.

Gospodarcze znaczenie Odry dla nas polega na jej wartościach komunikacyjnych. Jeśli zważymy, że Odra ma 905 km. długości, (Wisła — 987), a jej dorzecze rozciąga się na 112.000 km. kw., że jest splawna na dystansie 700 km., dla mniejszych statków od Raciborza, a więc z samego południa Śląska, a dla większych już od Wrocławia, zaś pod Szczecinem jest dostępna dla dużych okrętów morskich, łatwo zrozumiemy, jaką ma doniosłość transportową. Obfite jej dopływy mają dalszych dróg wodnych na 1700 km. Jej główny dopływ, Warta, jest połączona kanałem Bydgoskim z Notecią, a przez nią z Wisłą. Warta, której całkowita długość wynosi 712 km., jest uregulowana od ujścia Prosy i dostępna dla barek do 400 ton pojemności. Noteć jest długości 358 km., jej górna część, od jeziora Gopla do kanału Bydgoskiego, jest skanalizowana, dobrze utrzymana i dostępna dla barek do 200 ton, zaś Noteć Dolna, od kanału — do 400 ton, Warta z Notecią, będąc żeglowne (dostęp-

ne dla przewożenia towarów z wodą i pod wodą) i splawne (dostępne dla tratw z prądem wody), stanowią wraz z jeziorami naturalną drogę wodną na długości 629 km. Ponowe przedłużenie Odry, Nysa Łużycka ma długość 225 km. Kanał Bydgoski, łączący Wisłę z Odrą między Brdą, tuż pod Bydgoszczą i Notecią, ma długości 26 km., szerokości 20 m., głębokości 1,5 m., jest zaopatrzony w 10 śluz, nosi statki, jak wyżej powiedziano, o pojemności 400 ton. Nadmienić należy, że Odra jest połączona dwoma większymi kanałami ze swej prawej strony z rzekami zachodnimi Szprewą i Hawelą, transportującymi towary poprzez Łabę do Hamburga. Z tych kanałów Szprewski, u ujścia Nysy powyżej Gubina, ma długości 88 km., zaś drugi, Finowski, połączony z Hawelą, na północ od Eberswaldu, ma 54 km., oba dostępne dla większych statków. Z powyższych danych wynika jasno, że Odra jest magistralą wodną pierwszorzędnej jakości. Jest ona na swój sposób małą-żywicieleką krainy o powierzchni 100.000 km. kw.

A właśnie pod względem dróg wodnych śródlądowych byliśmy upośledzeni, nie z naszej winy, jak mało który kraj w Europie. Byliśmy upośledzeni przede wszystkim skutkiem wypadków politycznych, rozgrywających się na naszych ziemiach. skutkiem rozbiorów, wywołanych głównie przez imperialistyczną żąbroszczą niemiecką. Jak może wyglądać komunikacja wodna śródlądowa i jej wykorzystanie, niech posłuży następujące zestawienie długości dróg wodnych i przewozu towarowego dla przykładu wziętych 4 krajów, według danych statystycznych z 1936 r.:

Kraje	Rzeki żeglowne w tysiącach km.	Kanały	Przewozy towarów w milionach ton
Niemcy	10,0	2,3	116,1
Francja	6,8	5,3	47,7
Holandia	1,6	3,5	42,4
Polska	5,4	0,9	0,7

Z powyższego wynika, że na 1 km. drogi wodnej śródlądowej przeciętnie przypadało w Niemczech przewożonego towaru — 9.440 ton, w Holandii — 8.270, we Francji — 3.940, a w Polsce — 110 ton. Cyfry te mówią same za siebie. Oczywiście, z Odry nie myśmly korzystali, a Wisła jest dostępna na przestrzeni od Krakowa do Warszawy przy zwykłej wodzie tylko dla barek do 250 ton, zaś od Warszawy do Orlęczyzna (dawna granica niemiecka) dla barek do 300 ton. W 1936 r. przewieziono na trasie Śląsk — Szczecin 4,2 miliony ton towaru, Wisła do Gdańska — niespełna 700 tys. ton. Na tych przykładach widać namacalnie, jak każdy kilometr rzeki pracować może i jak może przyczynić się lub nie przyczyniać do wzrostu dobrobytu w kraju.

Dorzecze Odry — to niewyczerpana skarbnica dostatków materialnego. Niezmierne pokłady czarnych diamentów, olbrzymie bogactwa kopalniane i wytwory licznych fabryk górniczo-hutniczych, żelazo.

stal, galman, ołów, cynk, maszyny rolnicze, wyroby płócienne, bawełniane i wełniane, także płody rolne i owoce Wielkopolski, bydło, trzoda i drób, produkty przemysłu chemicznego, cukrowni, gorzelni, rozległy przemysł drzewny i wiele, wiele innych gałęzi

przemysłu i rzemiosła stanowią dzięki łatwo sprawnej Odrze i Warcie, wspaniały materiał eksportowy, za który nawzajem tymiż samymi rzekami może przepływać równowartościowy import.

Dr. Aleksander Szymankiewicz



Z i e m i e O d z y s k a n e

Dwa lata temu objęliśmy Ziemie Zachodnie. W okresie sześciu lat najstraszniejszej w dziejach okupacji, kraj nasz został zrujnowany. Z rąk oprawców hitlerowskich zginęło 6 milionów Polaków. Dorobek nasz został wyniszczony. Niemieccy faszyci pozostawili po sobie ruiny miast, spalone wsie, zdewastowane fabryki, zburzone porty. W planowej akcji chciał hitleryzm uniemożliwić nam odrodzenie się, wykreślić Polskę z listy istniejących narodów.

Od chwili zakończenia wojny upływa zaledwie dwa lata. W ciągu tego okresu trzeba było zbudować podstawy nowej państwowości. Budowano je w trudnych warunkach, wśród sabotażu wrogów obcych i swoich. Trzeba było usunąć gruzy, rozpocząć dzieło odbudowy. Ale żywotne siły narodu pozwoliły nie tylko zaleczyć rany, zadane nam przez okupanta. Podjęliśmy realizację wielkich historycznych zadań, które przed nami stały. Rozpoczęliśmy zagospodarowywanie Ziem Odzyskanych.

Czy zdaliśmy egzamin?

W ciągu dwóch lat miejsce Niemców na przastarych ziemiach piastowskich zajęli Polacy. Potrafiliśmy zorganizować i dokonać przesiedlenia prawie sześciu milionów Niemców do Niemiec. Potrafiliśmy sprowadzić do Polski i osiedlić na Ziemach Odzyskanych rodaków, którzy przed wrześniem wyemigrowali za chlebem do Francji, Belgii i t. d. Powrócili i powracają rozbitkowie okresu powojennego. Repatrianci, bezrolni chłopci, i ci co pozostali w centralnej Polsce bez dachu nad głową, osiedli, a nadali polski charakter Zemiom Odzyskanym.

Potrafiliśmy zagospodarować Ziemie Zachodnie. Przy ogromnym braku koni, bydła, przy olbrzymich obszarach zaminowanych przez Niemców, zaoraliśmy pola. Mamy wielkie osiągnięcia w przemyśle. Porty Szczecin, Gdańsk i Elbląg dopiero w naszych rękach nabierają

znaczenia, podczas gdy w Niemczech nie miały warunków rozwoju.

Osiągnięcia na Zemiach Odzyskanych są dowodem żywotności naszego społeczeństwa. Tydzień Ziem Zachodnich był wyrazem zrozumienia tego centralnego zagadnienia. Hasło — „Ziemie Zachodnie — bezpieczeństwo i dobrobyt Polski — pokój świata“ — odpowiada najgłębszemu przekonaniu całego narodu. „Tydzień Ziem Zachodnich“, był manifestacją uczucia narodu, który zdaje sobie sprawę z tego, że Ziemie Odzyskane, to gwarancja naszego bytu, suwerenności gospodarczej, a więc i politycznej, że granice na Odrze, Nysie i Bałtyku, to warunek pokoju w świecie.

Przygotowania do „tygodnia“ rozpoczęły się długo przed tym, zanim ktokolwiek mógł przypuszczać, że min. Marshall w podobny sposób wypowie się na konferencji moskiewskiej. Wypowiedzi min. Marshalla i sukurs min. Bevina potraktowany został i przez prasę zagraniczną, jako manewr dyplomatyczny. Każdy realnie myślący polityk zdaje sobie sprawę z tego, że wkład w zagospodarowanie Ziem Odzyskanych, uprawomocniony uchwałami poczdamskimi czterech mocarstw, czyni nas nieodwołalnie gospodarzami na tej ziemi. Zdecydowana wypowiedź min. Mołotowa w obronie naszych granic na Odrze, Nysie i Bałtyku, jeszcze raz wskazuje, gdzie mamy prawdziwych przyjaciół.

Spółeczeństwo polskie w manifestacjach i uroczystościach z okazji „Tygodnia Ziem Zachodnich“ dało wyraz oburzeniu wobec projektów rewizji naszej granicy na Odrze, Nysie i Bałtyku. Ale „Tydzień“ nie był odpowiedzią na mowę Marshalla czy Bevina. Był mobilizacją twórczych sił narodu dla spokojnego, wytrwałego, planowego wysiłku całego społeczeństwa do pełnego zagospodarowania Ziem Odzyskanych. Tego wysiłku społeczeństwa polskiego nie osłabić nie zdoła.

Jerzy Boguśz

Połączenia kolejowe

Prastare ziemie słowiańskie nad Bałtykiem: Pomorze, Warmia i Mazury, wróciły na łono Macierzy, tworząc w obecnej chwili trzy województwa: szczebińskie, gdańskie i olsztyńskie. Dwa pierwsze przylegają do Bałtyku na przestrzeni około 500 km między ujściami Odry i Wisły, trzecie z nich rozciąga się od Bałtyku poprzez pojezierze Mazursko Warmińskie aż po błotnistą dolinę Biebrzy i puszcę Kurpiowską.

Przy ujściu rzeki Odry leży Szczecin, stolica Pomorza Zachodniego, we wschodniej części pasa nadmorskiego przy ujściu Wisły—Gdańsk z Gdynią, między obu rzekami nad Wybrzeżem—pas kąpielisk nadmorskich z Kołobrzegiem, jako punktem centralnym pasa, natomiast na wschodzie od Wisły rozciąga się pas jezior mazurskich, jako idealny teren turystyki wodnej, zarówno żaglowej, jak kajakowej.

Ze względów turystycznych i gospodarczych, oraz z uwagi na położenie kąpielisk i uzdrowisk, rozróżnić należy cztery następujące skupienia:

1. **Olsztyn**, jako ośrodek pojezierza Warmińsko-Mazurskiego, idealnego terenu sportów wodnych;

2. **Gdańsk z Gdynią**, jako miejsce naszego eksportu i importu ośrodki naszego przemysłu rybackiego oraz teren kąpieliskowy;

3. **Szczecin** przy ujściu Odry, jako największy port handlowy nad Bałtykiem, oraz

4. **Pas letnisk i kąpielisk nadmorskich** między Łebą i Szczecinem, nie licząc odległego od morza o 60 km uzdrowiska Polczyn—Zdrój.

Nowy rozkład jazdy, mający obowiązywać od 4 maja b. r., został opracowany w niezmiernie trudnych i ciężkich warunkach technicznych na skutek słabej, nie doprowadzonej miejscami do stanu normalnego, nawierzchni, braku dostatecznej ilości lokomotyw oraz wagonów kolejowych.

Zmiany w nowym rozkładzie są następujące

OLSZTYN, STOLICA MAZUR,

posiadać będzie bezpośrednie pociągi

do **Białegostoku** dwa osobowe: nocny i dzienny o godz. 20.10 i 8.40, o czasie przejazdu 9 godzin; odjazd z Białegostoku o godz. 6.45 i o godz. 22.15;

do **Gdyni** przez **Elbląg—Malbork**, pociąg dzienny o godz. 6.00 w ciągu 5 i pół godzin; odjazd z Gdyni o godz. 17.25;

do **Łodzi Kaliskiej** przez **Toruń** o godz. 16.00, o czasie przejazdu 10 godzin; z Łodzi Kaliskiej odjazd o godz. 11.30;

do **Poznania** przez **Toruń**, osobowy dzienny o godz. 9.05; odjazd z Poznania o godz. 6.20; czas przejazdu w każdą ze stron 8 i pół godzin;

do **Tczewa** przez **Malbork—Elbląg** osobowy o godz. 16.00; z Tczewa odjazd o godz. 0.43; czas przejazdu 5 i pół godzin;

do **Warszawy Wileńskiej** przez **Mławę** pociągi: dzienny i nocny o godz. 16.20 i 23.50; oraz osobowy o godz. 6.25; odjazd z Warszawy Wileńskiej pociągów: dzienny o godz. 16.00 i 23.45 oraz osobowego o godz. 7.10; czas przejazdu 5.45 godzin i 7 i pół godzin.

GDYNIA, NASZ WIELKI PORT NAD BAŁTYKIEM, otrzyma bezpośrednie pociągi dalekobieżne:

do **Częstochowy** osobowy przez **Inowrocław—Karsznice** z odjazdem o godz. 8.05 i z **Częstochowy** o godz. 9.00; czas przejazdu 13 i pół godzin;

do **Jeleniej Góry** osobowy przyspieszony przez **Bydgoszcz—Poznań—Wrocław** o godz. 11.50; z **Jeleniej Góry** odjazd o godz. 23.16; czas przejazdu 19 godzin;

do **Katowic** pociągi: jeden przez **Toruń—Łódź Kal.—Częstochowę** z odjazdem z Gdyni o godz. 21.00; z **Częstochowy** o godz. 18.58; czas przejazdu 15 godzin; drugi przez **Poznań—Kluczbork** o godz. 14.55 i z **Katowic** o godz. 0.59, o czasie przejazdu 13 godzin, oraz osobowy przez **Karsznice—Inowrocław**, z odjazdem o godz. 16.44; a z **Katowic** o godz. 19.10, o czasie przejazdu 13 i pół godzin; ten ostatni w sezonie letnim na **Hel**;

do **Krakowa** przez **Kutno—Łódź—Częstochowę—Katowice**, pociąg dzienny, z odjazdem o godz. 21.00, z **Krakowa** o godz. 13.00, o czasie przejazdu 19 godzin;

do **Kudowy—Zdroju** pociąg dzienny przez **Poznań—Wrocław**, z odjazdem o godz. 22.40, a z **Kudowy—Zdroju** o godz. 16.28; czas przejazdu 14 godzin;

do **Łodzi Kaliskiej** przez **Toruń—Kutno** o godz. 8.10 i 24.35; odjazd powrotny z Łodzi o godz. 8.40 i o godz. 15.45;

do **Poznania** pociągi: dzienny o godz. 14.55 i 22.50 oraz osobowe o godz. 0.35 i 11.50; z Poznania odjazd pociągów: dzienny o godz. 0.55 i 8.05; osobowych o godz. 10.45 i 19.45; czas przejazdu pociągów: dzienny 6 i pół godz. oraz osobowych 10 godzin;

do **Pragi Czeskiej i Paryża** pociąg dzienny przez **Wrocław—Poznań—Międzyzlesie**, z odjazdem o godz. 22.40; odjazd powrotny z Pragi o godz. 12.50; czas przejazdu do Pragi 19 godzin;

do **Szczecina** pociąg dzienny o godz. 22.59; odjazd powrotny o godz. 22.25; czas przejazdu 10 godzin, oraz dwa osobowe (z Tczewą!) o godz. 8.48 i 16.10; odjazd powrotny ze Szczecina o godz. 2.05 i 9.35; czas przejazdu 12 godzin;

do **Warszawy Głównej** trzy pociągi: ranny o godz. 10.28, oraz dwa nocne o godz. 21.59 i 22.50; odjazd z Warszawy o godz. 8.58, 20.30 i 22.50; czas przejazdu 10 i pół godzin; w sezonie letnim dwa z nich na **Hel** i do **Łeby**;

do **Warszawy Wschodniej** z chwilą uruchomienia budującego się mostu na **Wśle** pod **Tczewem** pociąg dzienny o godz. 23.30; odjazd powrotny z Warszawy o godz. 21.05; czas przejazdu 9 godzin, oraz osobowy z odjazdem o godz. 15.30; powrotny z Warszawy o godz. 9.25; czas przejazdu 12 i pół godzin;

Sasiadujący z **Gdynią Gdańsk** posiadać będzie w ciągu 18 godzin (od 6 rano do północy) dziesięć pociągów pociągów pociągów pociągów, umożliwiających mieszkańcom **Gdańska** i **Gdyni** podróżowanie w dowolny sposób.

Pociągi Gdańsk—Gdynia—Szczecin posiadają dogodnie połączenia do portów i kąpielisk nadmorskich na wybrzeżu Bałtyku ze stacji węzłowych; ponadto szereg pociągów dalekobieżnych, w sezonie letnim, kursować będzie poza **Gdynią** do **Helu**, **Łeby**, **Ustki** i **Kołobrzegu**. W ten sposób **Łęborek** otrzyma do **Łeby** pociąg dzienny i 5 osobowych; **Słupsk** do **Ustki** 1 pociąg dzienny i 7 osobowych; **Sławno** do **Derłowa** 4 osobowe; **Koszalin** do **Kołobrzega** dwa osobowe, **Białogard** do **Kołobrzega** 4 osobowe; **Szczecin Dąb** dwa osobowe do **Reclania**, a **Gdynia** do **Helu** 4 pociągi i 5 osobowych.

SZCZECIN — PORT U UJŚCIA ODRY

uzyska w sezonie letnim następujące pociągi:

do **Bydgoszczy** pociąg dzienny o godz. ...; z **Bydgoszczy** o godz. ...; czas przejazdu 8 godzin;

do **Krakowa** pociąg dzienny przez **Wrocław—Katowice** o godz. 14.50; odjazd z **Krakowa** o godz. 20.10; czas przejazdu 18 godzin;

do **Łodzi Kal.** przez **Poznań—Kalisz** pociąg dzienny o godz. 23.30; odjazd z **Łodzi** o g. 23.45; czas przejazdu 11 godzin;

do **Poznania** trzy pociągi: dzienny o g. 14.50, 16.15 i 23.30; odjazd z Poznania o g. 0.50, 5.25 i 8.54; czas przejazdu 5 godzin; oraz dwa osobowe o g. 6.10 i 11.55, odjazd z Poznania o g. 13.30 i 22.03; czas przejazdu 8 godzin;

do **Pragi Czeskiej** przez **Wrocław** pociąg dzienny o g. 23.15; odjazd z Pragi Czeskiej o g. 12.50; czas przejazdu 19 godzin;

do **Warszawy** przez **Poznań—Kutno** pociąg dzienny o g. 16.15, a osobowy o g. 11.55; odjazd z Warszawy pociągów: dzienny o g. 17.20, a osobowego o g. 13.00; czas przejazdu 13 i 16 godzin.

(St. Stan)

Sejmik żeglarski

Sprawozdanie z Sejmiku żeglarskiego, który odbył się w dniu 30 marca 1947 r. w sali konferencyjnej Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego.

Na Sejmik przybyli delegaci organizacji młodzieży i klubów żeglarskich z całej Polski w liczbie około 100 osób i przedstawiciele: Ministerstwa Żeglugi, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Państwowego Urzędu W. F. i P. W., Związku Walki Młodych, Ligi Morskiej i t. d.

Sejmik zagał prezes Polskiego Związku Żeglarskiego — wiceminister żeglugi dr. Kazimierz Petruszewicz. Po powitaniu zebranych, podkreślił zadania, jakie stoją, od chwili odzyskania znacznego pasa Wybrzeża, przed żeglarstwem polskim, szczególnie w dziedzinie przygotowywania młodzieży, jako przyszłych pracowników morza.

Po odczytaniu porządku obrad, prezes P. Z. Ż. zaproponował na przewodniczącego Sejmiku seniora żeglarstwa polskiego, komandora Yacht Klubu Polski, ob. Bronisława Barylskiego.

Kandydaturę przyjęto przez aklamację.

Przewodniczący powołał do stołu prezydalnego w charakterze asesorów ob. ob.: Jana Nowaka — przedstawiciela ZWM, Tadeusza Maliszewskiego — Głównego Komisarza Żeglugi, a na sekretarza — ob. A. Nowachowicz.

Sprawozdanie z działalności ustępującego Zarządu złożył Generalny Sekretarz, ob. Kosiński Zygmunt. Zarząd kroczył po drodze uporządkowania spraw organizacyjnych żeglarstwa polskiego, przygotowania do planowego i systematycznego szkolenia młodzieży na zasadach demokratycznych, przygotowania spraw technicznych na sezon nadchodzący, wprowadzenia i uporządkowania spraw normatywnych, nawiązania współpracy z instytucjami, zainteresowanymi sportem żeglarskim.

Po odczytaniu bilansu za rok 1946 i bilansu brutto za okres od 1 stycznia do 25 marca r. b., jak również przedstawieniu cyfrowo uzasadnionej gospodarki ustępującego Zarządu od 4 sierpnia 1946 r. do 25 marca 1947 r. i protokołu Komisji Rewizyjnej, Sejmik udzielił ustępującemu Zarządowi absolutorium.

Przystąpiono do dyskusji nad wnioskami ustępującego Zarządu, zawierającymi program sezonu żeglarskiego, który przedstawia się następująco: Szkolenie w 4 ośrodkach żeglarskich, zorganizowanych przez P. Z. Ż. wspólnie z P. U. W. F. i P. W.: 2 ośrodki morskie w Szczecinie i Jastarni i 2 ośrodki śródlądowe w Węgorzewie i Warszawie. Regaty morskie i krajowe w ramach „Święta Morza“ i Targów Międzynarodowych w Gdańsku. Regaty śródlądowe w ramach 25-lecia istnienia Yacht Klubu Polski, na trasie Warszawa — Gdańsk i 25-lecia Klubu Żeglarskiego Chojnice, na jeziorze Charzykowskim.

Wnioski te wywołały ożywioną dyskusję, świadcząca o zainteresowaniu sprawami żeglarstwa i dążeniu do przetworzenia psychiki społeczeństwa, do niedawna „lądowej“, na „morską“.

Przystąpiono do wyborów nowego Zarządu.

Do Zarządu weszli:

Prezes: ob. dr. Kazimierz Petruszewicz, wiceprezesi: Jan Chmielewski, Mieczysław Kusnerz, Adam Wolff, Stanisław Szymborski, Sekretarz Generalny: Zygmunt Kosiński, zastępca: Michael, skarbnik: Jan Zatorybowski, zastępca: Zenon Zakrzewski.

Prezes Komisji Wyszkozenia: Kazimierz Dembowski, prezes Komisji Technicznej: Zbigniew Krasnodębski, prezes Komisji Turystycznej: vacat, prezes Komisji Sportu Lodow.: Mikołaj Osinski, prezes Wydziału Młodzieży: Jan Nowak.

Senior Kolegium Sędziów: Tadeusz Lempicki.

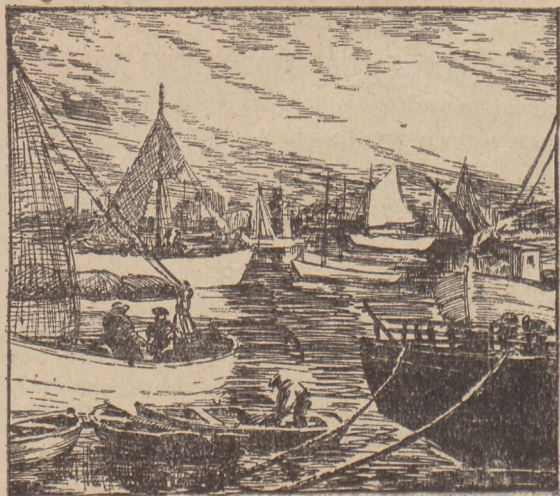
Do Komisji Rewizyjnej weszli:

Przewodniczący: Tadeusz Maliszewski, członkowie: Bronisław Barylski, Wacław Szadurski, zastępcy: Sobol, Stanisław Peterek.

W wolnych wnioskach przewodniczący, potępiając ohydę mordu popełnionego na Generale Broni ś. p. K. Świerczewskim, wezwał zebranych do uczczenia pamięci bohaterskiego Generała przez powstanie i jednodominutowe milczenie.

Nasępnie przewodniczący zaważwał organizacje i kluby żeglarskie do zadeklarowania ofiar na rzecz powodzan, deklarując w imieniu Yacht Klubu Polski 5.000 zł.

Propozycja przewodniczącego wysłania depesz hołdowniczych do: Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Bolesława Bieruta, Prezesa Rady Ministrów Józefa Cyrankiewicza, Marszałka Polski Michała Rola-Zymierskiego, Ministra Ziemi Odzyskanych — wicepremiera Wiesława Gomułki, Ministra Żeglugi, Ministra Adm. Publicznej Edwarda Osóbki-Morawskiego, Dyrektora P. U. W. F. i P. W. Tadeusza Kuchara i kondolencyjnej do Ministra Obrony Narodowej Gen. Spychalskiego z racji tragicznej śmierci Gen. K. Świerczewskiego, została przyjęta aklamacją i redakcja zaakceptowana jednomyślnie.



Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

POLSKA. W początku marca b. r. wyjechała do Londynu, na zaproszenie rządu brytyjskiego, polska misja morska, która omówi z rządowymi czynnikami brytyjskimi sprawy, związane ze zwrotem polskich okrętów, służących podczas wojny pod dowództwem brytyjskim. Prasa angielska podała, że chodzi o 2 kontrtorpedowce i 3 mniejsze okręty wojenne.

Dyplomatyczny współpracownik „Timesa“ dodaje na ten temat: „Wysłanie polskiej misji morskiej przyczyni się do usunięcia jeszcze jednej z przyczyn nieporozumień między obu państwami. Rozżalenie w Polsce w sprawie przetrzymania przez Anglię okrętów nie było umotywowane, jakkolwiek w pewnych wypadkach przesadzone, jeśli chodzi o ilość tych jednostek. W istocie pewną wartość posiadają kontrtorpedowce „Błyskawica“ i „Burza“, jakkolwiek potrzeba pewnego czasu dla wyszkolenia polskiej załogi. „Błyskawica“ jest szybszym kontrtorpedowcem od jakiegokolwiek, posiadanego przez flotę brytyjską“.

Naszym zdaniem, rozżalenie w Polsce, spowodowane stałym opóźnianiem powrotu naszej floty, było najzupełniej uzasadnione, ponieważ inni sojusznicy już dawno otrzymali swe okręty!

Poza tym pragniemy przypomnieć, że pozostałe jednostki, wchodzące w skład polskiej marynarki wojennej w Anglii, należą również do całkiem nowoczesnych typów. Kontrtorpedowiec „Piorun“, przekazany flocie polskiej, jako ekwiwalent za zatopiony podczas kampanii norweskiej „Grom“, ukończony został w r. 1941. Również dwa mniejsze kontrtorpedowce eskortowe „Krakowiak“ i „Słazak“, pochodzą z tego samego okresu. Kontrtorpedowiec „Garland“ ma tyle samo lat, co „Błyskawica“, a jest o 6 lat młodszy od „Burzy“. Również okręt podwodny „Sokół“ jest jednostką zupełnie nowoczesną, wykonaną w r. 1941.

Jeśli chodzi o pozostałe polskie przedwojenne jednostki, jak okręt podwodny „Wlk“ i żaglowiec szkolny „Iskra“, to powinny one powrócić do kraju bez względu na ich obecne wartości bojowe.

Zupełnie nieuzasadnione jest twierdzenie, że potrzeba pewnego czasu na wyszkolenie polskich załóg. Polscy marynarze, którzy walczyli przez całą wojnę u boku Anglii, niejednokrotnie manifestowali chęć powrotu do kraju na swych okrętach. Wróć napewno, jeśli drogi powrotu zostaną dla nich otwarte.

U. S. A. Ministerstwo marynarki U. S. A. ogłosiło, iż w połowie czerwca dwa okręty liniowe, dwa lotniskowce, cztery kontrtorpedowce i jeden okręt desantowy odbędą w ciągu miesiąca podróż ćwiczebną na europejskich wodach północnych. Na okrętach znajdować się będzie około 2100 słuchaczy akademii marynarki wojennej i 200 członków korpusu ćwiczebnego oficerów rezerwy marynarki. Eskadra odwiedzi szereg portów angielskich, Oslo, Göteborg i Kopenhagę.

W dniach 2 — 6 maja złoży wizytę w Stambule eskadra amerykańska, złożona z lotniskowca „Leyte“, kilku krążowników i lekkich jednostek.

SZWECJA. Drugie miejsce po flocie sowieckiej na Bałtyku zajmuje w chwili obecnej flota szwedzka, której ogólny tonaż wynosi ponad 115.000 ton.

Spśród większych jednostek najnowocześniejszymi są dwa krążowniki po 7500 ton, „Göta Lejon“ i „Tre Kronor“, ukończone w zeszłym roku. Uzbrojenie ich składa się z 7 dział 152 mm, 8 działek przeciwlotni-

czych 40 mm i kilkunastu mniejszych, 6 aparatów torpedowych 533 mm i wyrzutników bomb głębiowych. Trzeci krążownik „Gotland“ z r. 1933 o wyp. 4775 ton, znany był dotychczas jako krążownik lotniczo-minowy. W r. 1944, podczas przebrojenia na krążownik przeciwlotniczy, wyposażenie lotnicze zostało skasowane.

Stary krążownik „Fylgia“ z r. 1905 o wyp. 4310 ton, został w latach 1939-40 gruntownie zmodernizowany i przystosowany jako okręt szkolny kadetów. Jego uzbrojenie główne pozostało bez zmiany, t. j. 8 dział 152 mm.

Eskadrę obrony wybrzeża tworzy 7 starych, lecz gruntownie zmodernizowanych okrętów. Trzy większe, „Sverige“ (7080 t), „Drottning Victoria“ (7120 t) i „Gustaf V“ (7275 ton), uzbrojone są w 4 działa 280 mm, 6 lub 8 dział 152 mm i 12 działek przeciwlotniczych różnych kalibrów od 25 do 75 mm. Cztery mniejsze, „Oscar II“ (4320 t), „Manligheäsa“ (3450 t), „Aran“ i „Tapperheten“ (po 3415 t), uzbrojone są w 2 działa 210 mm, 6 lub 8 („Oscar II“) dział 152 mm i działka przeciwlotnicze.

Szwedzka flotylla niszczycieli liczy 23 okręty, z których tylko 2 — „Uppland“ i „Oeland“, reprezentują typ większy (ok. 1800 ton), a pozostałe typ średni i mały, od 635 do 1135 ton. Poza niewykończonymi jeszcze 2 okrętami typu „Oeland“, do najnowszych należą 4 jednostki typu „Sundsvall“, po 1135 ton, wodowane w latach 1942-43. Uzbrojenie ich, podobnie jak 9 innych, zbliżonych typem jednostek: „Göteborg“, „Stockholm“, „Malmö“, „Karlskrona“, „Gävle“, „Norköpping“ (po 1040 ton), „Klas Horn“ (1020 ton), „Ehrenscköld“ i „Nordenscköld“ (940 ton), składa się z 3 dział 120 mm i 6 aparatów torpedowych 533 mm. Uzbrojenie przeciwlotnicze tych jednostek składa się z 6 — 10 działek o kalibrze 20, 25 lub 40 mm. Na podkreślenie zasługuje znaczna szybkość tych okrętów, wynosząca 39 węzłów. „Malmö“ rozwinęła na próbach odbiorczych nawet 42 węzły.

Cztery torpedowce: „Magne“, „Mode“, „Munin“ i „Mjölner“, mają po 635 ton wyporności. Uzbrojone są w 3 działa 105 mm, 3 ap. torp. 533 mm i 4 działka przeciwlotnicze (2—40 mm, 2—25 mm). Szybkość ich wynosi 30 węzłów.

Cztery jednostki, zakupione w r. 1940 we Włoszech, należą do 2 typów. Dwa z nich: „Psilander“ i „Puke“, mają po 935 ton, a uzbrojone są w 4 działa 120 mm i 4 aparaty torpedowe 533 mm. Dwa mniejsze — „Remus“ i „Romulus“, mają po 638 ton. Artyleria ich składa się z 3 dział 100 mm i 6 działek przeciwlotniczych 20 mm. Uzbrojenie torpedowe składa się z 4 wyrzutni 456 mm. Flotyllę jednostek torpedowych uzupełnia 6 starych jednostek typów „Wrangel“, „Hugin“ i „Sigurd“ po 360 — 465 ton.

Stawiacz min „Alvsbnabben“, spuszczonej na wodę w r. 1943, ze względu na swoją wyporność (4000 t), sklasyfikowany jest w Szwecji jako krążownik minowy (minkryssare). Uzbrojenie jego składa się z 4 dział 152 mm i kilkunastu działek przeciwlotniczych. Przystosowany jest również jako okręt macierzysty dla poławiaczy min i okrętów podwodnych. Drugi stawiacz min „Clas Fleming“ z r. 1912, ma 1735 ton wyporności i uzbrojony jest w 4 działa 120 mm.

Poławiaczy min jest ogółem 42. Czternaście należy do typu „Arholma“ po 365 — 395 ton, a 26 („MLM

26") do jednostek b. małych o wyp. 61 — 65 ton. Dwa pozostałe, to zmodernizowane statki rybackie po 350 ton, zakupione w Norwegii w r. 1935.

Szwedzka flota podwodna składa się z 26 okrętów. Najnowsze z nich, to 9 jednostek — „U. 1“ do „U. 9“ z lat 1941-44 po 367 ton wyporności. Uzbrojone są one w 4 ap. torp. 533 mm i 1 działko 20 mm. Trzy również nowe, lecz większe, „Najad“, „Näcken“ i „Nep-tun“, mają po 545 ton. Jednostki typu „Sjöleonet“ „Sjöhunden“, „Sjöbjörnen“, „Svärdf sken“, „Tum-laren“, „Dykaren“, „Sjöhästen“, „Sjöormen“, „Sjöborren“, „Sjölejonet“ po 580/760 ton, uzbrojone są w 3 ap. torp. 533 mm i 2—40 mm pl. Tępy okręty podwodne: „Delfinen“, „Nordkaparen“ i „Springaren“, po 540/720 ton, mają uzbrojenie złożone z 1 działka przeciwlotniczego 57 mm i 4 ap. torp. 533 mm. Listę okrętów podwodnych zamykają największe we flocie szwedzkiej „Draken“ i „Gripen“, po 667/850 ton, uzbrojone w 1 działko 105 mm, 1 — 25 mm i 4 ap. torp. 533 mm.

Poza tym w skład floty szwedzkiej wchodzi 4 nowe patrolowce typu „Jägaren“ po 287 ton, 22 stare okręty strażnicze, 21 ścigaczy torpedowych, 3 tankowce, 1 okręt szpitalny, 2 łamacze lodu, 1 żaglowiec szkolny i 31 innych jednostek pomocniczych.

HOLANDIA. Podczas działań wojennych w latach 1940-45 flota holenderska straciła 3 krążowniki („Java“, „Sumatra“, „De Ruyter“), 9 kontrtorpedowców, 3 torpedowce, 15 okrętów podwodnych, 3 okręty obrony wybrzeża, 9 kanonierek, 12 stawiaczy min, 14 poławiaczy min, 13 ścigaczy i ponad 40 okrętów pomocniczych.

GRECJA. Pięć poławiaczy min, „Combatant“, „Florizel“, „Gorgon“, „Jasper“ i „Steadfast“, przekazanych w swoim czasie flocie brytyjskiej przez Stany Zjednoczone na podstawie umowy Lend-Lease, podniosły ostatnio banderę grecką.

Jednostki te należą do klasy „Auk“, a wodowane były w latach 1942—43. Wyporność ich wynosi 890 ton, a uzbrojenie składa się z 2 dział 76 mm i kilku mniejszych. Wyposażone w dwa silniki Diesla o mocy 2.400 KM, rozwijają szybkość 18 węzłów. Załoga składa się ze 109 ludzi.

Flota grecka powiększyła się pozatem o korwetę kanadyjską „Petrolia“, która podobnie jak i poławiacze min, nie otrzymała jeszcze greckiej nazwy. „Petrolja“ (ex „Sherborne Castle“), zbudowana została na stoczni Harland & Wolff w Glasgow, w latach 1943—44.

Wyporność jej wynosi 1.060 ton, a uzbrojenie składa się z 1 działka plot. 102 mm i licznych mniejszego kalibru. Szybkość 17 węzłów.

Spodziewane jest także przekazanie Grecji jednego krążownika, który zastąpiłby przestarzałego „Aweroffa“ o wyp. 9.450 t., z r. 1910.

FRANCJA. Brytyjski lotniskowiec „Colossus“, wypożyczony Francji do 1951 r. otrzymał francuską nazwę „Arromanches“. Lotniskowiec ten, spuszczonej na wodę 30 września 1943 r. na stoczni Vickers-Armstrong w Newcastle, wszedł do służby w grudniu 1944 r. Wyporność jego wynosi 14.000 ton. Uzbrojenie składa się z kilkudziesięciu działek przeciwlotniczych różnych kalibrów. Zabiera on do 44 samolotów.

Z. S. R. R. Według nowych informacji szwedzkich i angielskich, ex-niemiecki krążownik „Nürnberg“

nosi we flocie sowieckiej nazwę „Admirał Makarow“ a nie „Maksym Gorkij“, jak dotychczas sądzono.

Jest to drugi krążownik, który nosi tę nazwę. Pierwszym był krążownik opancerzony o wyp. 7.600 ton, spuszczonej na wodę 8 maja 1906 roku na stoczni Forges et Chantiers de la Seyne. Dwie dalsze jednostki tej klasy, „Bajan“ i „Pałada“, zbudowane były w Petersburgu.

Między ZSRR, a Finlandią zawarte zostało porozumienie, na mocy którego rząd fiński wydał Zw. Radzieckiemu pancernik obrony wybrzeża „Vänämöinen“ o wyp. 3.900 ton, uzbrojony w 4 działa 254 mm i 8 — 152 mm. Okręt ten, wodowany w grudniu 1930 r., zbudowany był przez stocznję Cr.hton—Vulkan w Abo.

Blizniaczy okręt „Ilmarinen“ zatonął we wrześniu 1941 r. w zatoce fińskiej wskutek wybuchu miny.

Dwa łamacze lodu, „Siewiernyj Wieter“ (ex „Northwind“ i „Siewiernyj Polius“ (ex „Westwind“) zwrócone zostały flocie Stanów Zjednoczonych.

TURCJA. Stawiacz min „Yüzbaşı Hakki“ o wyp. 350 ton, zbudowany przez stocznję Thornycroft w Southampton w r. 1940, przemianowany został na „Tergud Reis“.

Tankowiec „Istanbul“ (ex francuski „Adour“) o wyp. 4220 t. (7400 ton deadweight), przemianowany został na „Akar“.

Nazwę „Istanbul“ otrzymał zakupiony w Ameryce okręt pomocniczy „Mexico“, z r. 1932.

WIELKA BRYTANIA. Do służby wszedł niszczyciel „Barrosa“, należący do klasy „Battle“, o wyp. 2325 ton. Tym samym w służbie czynnej znajduje się już 17 jednostek tej klasy, które tworzą dwie flotylle.

Trzecia flotylla składać się będzie z 8 jednostek, których budowa była przejściowo wstrzymana. Są to: „Agincourt“, „Alamein“, „Dunkirk“, „Jutland“, „Crunna“, „Asne“, „Matapan“ i „Finisterre“.

W porównaniu z poprzednimi jednostkami klasy „Battle“ uzbrojenie tych 8 niszczycieli nieco wzmocniono. Składa się ono z 5 dział 114 mm i 8 — 40 mm, oraz 10 wyrzutni torpedowych 533 mm. Dodane pięć dział 114 mm umieszczono za kominem.

Japoński krążownik „Takao“, który ciężko uszkodzony dostał się w ręce brytyjskie w Singapore w r. 1945, zatopiony został nazewnątrz portu w dniu 27 października 1946 r.

„Takao“, spuszczonej na wodę w maju 1930 r., miał 9.850 ton wyporności. Na jego uzbrojenie składało się: 10 dział 203 mm, 8 — 120 mm i szereg działek przeciwlotniczych. Trzy bliźniacze jednostki: „Atago“, „Tyokai“ i „Myoko“, zatopione zostały podczas wojny.

Specjalne grupy ratownicze wydobyły ciężko uszkodzony kadłub japońskiego okrętu pomocniczego „Siretoko“, zatopionego w pływającym doku w Singapore.

„Siretoko“ był początkowo tankowcem. Podczas wojny został przystosowany jako okręt macierzysty lipościł okrętów podwodnych. „Siretoko“ miał 14.050 ton, a zbudowany został w r. 1920.

Z chwilą zakończenia podziału floty włoskiej pomiędzy Wielką Brytanię, ZSRR i Stany Zjednoczone, zostanie zwrócony marynarce królewskiej okręt liniowy „Royal Sovereign“. Okręt ten wypożyczony w r. 1944 flocie radzieckiej, nosił nazwę „Archangelsk“.

T. W. P.

POLSKA LINIA ŻEGLUGOWA NA TRASIE GENUA — NOWY JORK

Największe polskie przedsiębiorstwo armatorskie „Gdynia — Ameryka Line Żegluga S. A.“ uruchomiło w połowie maja r. b. regularną komunikację pasażerską i towarową pod polską banderą na trasie między Genuą i Nowym Jorkiem, gdzie kursować będzie przebudowany po służbie wojennej nowoczesny motorowiec „Sobieski“. Pomimo że na linii łączącej porty Morza Śródziemnego z Ameryką, daje się odczuwać silny brak tonażu i pasażerowie miesiącami czekają na możliwość przejazdu, nasz M/S „Sobieski“, który jest specjalnie przystosowany do służby w ciepłym klimacie, ma tam zapewnione powodzenie, zaś eksploatacja linii będzie przypuszczalnie wybitnie dochodowa. Ogółem M/S „Sobieski“ będzie zabierał 780 pasażerów w klasie I-iej, kabinowej i turystycznej, oraz 260 ludzi załogi. Będzie to linia całkowicie polską, pozostająca pod polskim zarządem.

Statek odpłynął do Genui. Po drodze przewidziany postój w Danii. Z Gdyni M/S „Sobieski“ zabrał 800 polskich dzieci, udających się do Danii na zaproszenie duńskiej organizacji „Red Barnet“, celem spędzenia 3-miesięcznych wakacji.

W pierwszą podróż z Genui do Ameryki M/S „Sobieski“ wyruszył w dniu 14 maja. Podróż statku przez Ocean trwać będzie 10 dni, z zawinięciem do Cannes w Południowej Francji, celem zabrania turystów. Następne odjazdy z Genui i Cannes będą następowały w odstępach jednomiesięcznych.

NIE MA NIEBEZPIECZEŃSTWA DLA ŻEGLUGI NA BAŁTYKU

Jedna z zagranicznych agencji prasowych opublikowała wiadomość, jakoby żegluga na Bałtyku była zagrożona wskutek zatorów lodowych i min magnetycznych. Ministerstwo Żegluga wyjaśnia, że możliwość niebezpieczeństwa minowego została podana przez szwedzką służbę hydrograficzną jedynie w formie ostrzeżenia.

S/S „OPOLE“ POD POLSKĄ BANDERĄ

W dalszym przebiegu akcji przekazywania Polsce przez Zwązek Radziecki poniemieckich statków handlowych, tytułem reparacji wojennych, został przejęty w dniu 13 maja w Gdyni parowiec towarowy „Opole“, noszący dawniej niemiecką nazwę „Irene Oldendorff“, a później rosyjską „Omsk“.

Jest to nowoczesna jednostka, typu Hansa, zbudowana w roku 1944 w znanej duńskiej stoczni „Burmester and Wa.“ w Kopenhadze. Posiada pojemność 1923 ton, oraz nośność 3,200 ton. Wymiary statku są: długość 85 metrów, szerokość 13 metrów. Napęd przy pomocy 4-cylindrowej maszyny parowej. Szybkość 10 węzłów.

ŻEGLUGA NA TRASIE SZCZECIN—ŚWINOUJŚCIE

Została wznowiona linia komunikacji towarowo-pasażerskiej na trasie Szczecin — Świnoujście. Na linii tej kursuje parowy statek śrubowy „San“, zakupiony

od towarzystwa „Vistula“. Statek „San“ został po wojnie odnaleziony w Hamburgu i w listopadzie r. ub., w ramach akcji rewindykacyjnej, przybył kanałami lądowymi z Hamburga do Szczecina.

PRZEŁADUNEK RUDY

Państwowe przedsiębiorstwo maklerskie „Baltica“ rozpoczęło przeładunek rudy szwedzkiej w porcie Gdyni. Przystąpiono tam do rozładowania statku „Frode“ własnego frachtowania i klarowania firmy „Baltica“.

„BATORY“ W ANTWERPII

Z okazji ukończenia remontu statku transatlantycznego „Batory“ na stoczni w Antwerpii, zorganizowano wycieczkę dziennikarzy belgijskich, w celu zwiedzenia największej jednostki polskiej floty handlowej. Zaproszenia rozesłano do 20 przedstawicieli prasy, wychodzącej w języku francuskim lub flamandzkim.

Gości belgijskich powitał dowódca statku kpt. Cwikliński. Po zwiedzeniu pomieszczeń pasażerskich i urządzeń technicznych statku, odbyło się przyjęcie, w czasie którego przemówienia wygłosili: prezes towarzystwa Przyjaźni Polsko-Belgijskiej, znany pilot balonowy Ernest Demuyter, konsul generalny R. P. M. Szlągowski oraz kpt. Cwikliński. Podkreślano sprawność robotnika belgijskiego, jego życzliwe nastawienie do spraw polskich i zetknięcie się sztuki polskiej z belgijską, gdyż artyści belgijscy odtworzyli oryginalne dzieła polskich artystów, znajdujące się w pomieszczeniach pasażerskich na statku.

Statek i przyjęcie gości belgijskich sfilmowano. Zdjęcia są wyświetlane w kinach belgijskich. W prasie belgijskiej ukazało się szereg zdjęć i artykułów, nacechowanych podziwem dla osiągnięć Polski w dziedzinie odbudowy marynarki handlowej i całego życia gospodarczego.

PRZEJĘCIE STATKÓW MORSKICH

Odbyło się w Szczecinie przejście przez polską komisję odbiorczą z rąk komisji radzieckiej dwóch pierwszych jednostek b. niemieckiej floty handlowej, przechodzących na własność Polski tytułem reparacji wojennych.

Przejęty został holownik pełnomorski „Bartenfleth“, który przejściowo nosił rosyjską nazwę „Witia“, a obecnie będzie się nazywał „Zubr“, oraz holownik „Rechtenfelth“, przejściowo „Warlag“, a obecnie „Bawół“. Pierwszy posiada pojemność 219 BRT, długość 31 metrów, dwie maszyny o łącznej mocy 1.100 koni i szybkość 13 węzłów, a drugi — pojemność 148 BRT, długość 27 metrów, jedną maszynę o mocy 1.100 KM i szybkość 12 węzłów. Oba statki znajdują się w doskonałym stanie. Holownik „Zubr“ jest zaopatrzony w silne pompy ratownicze i będzie mógł być wykorzystany w służbie ratowniczej. Obydwa holowniki będą eksploatowane przez Wydział Holowniczo-Ratowniczy Towarzystwa „Żegluga Polska“ pod zarządem GAL'u.

DO WSZYSTKICH OKRĘGÓW LIGI MORSKIEJ

Zarząd Główny Ligi Morskiej wyjaśnia, że do czasu uregulowania przez Ogniwa Ligi Morskiej należności wstecznych — z tytułu składek członkowskich, imprez, wydawnictw — należnych Zarządowi Głównemu L. M. (patrz okólnik Zarządu Głównego Ligi Morskiej Nr 1-a-47 z dnia 16 kwietnia bież. roku) — Zarząd Główny nie będzie w stanie udzielić żadnych subwencji.

Pisma, skierowywane do Zarządu Głównego z prośbą o subwencje, są bezpodstawne.

Zarząd Główny L. M. apeluje niniejszym do wszystkich ogniw organizacyjnych Ligi Morskiej o jak najszybsze uregulowanie sum, należnych Zarządowi Obwodów, Okręgów i Zarządowi Głównemu Ligi Morskiej. Zatrzymywanie samorządne na inne cele sum, należnych Zarządowi Głównemu — zmuszeni będziemy traktować jako wykroczenie statutowe.

Prosimy o powiadomienie o powyższym wszystkim ogniw Ligi Morskiej.

DO WSZYSTKICH OGNIW ORGANIZACYJNYCH LIGI MORSKIEJ

Biurowo Zarządu Głównego Ligi Morskiej prosi wszystkie ogniwa organizacyjne L. M. (Koła, Oddziały, Obwody) o podawanie w korespondencji, skierowanej do Zarządu Głównego L. M., w r a z n y c h i d o k ł a d n y c h adresów zwrotnych, wpisanych u góry, po lewej stronie, a obejmujących: nazwę ogniwa wysyłającego korespondencję, pocztę, miejscowość, ulicę i Nr domu — lub adres członka Zarządu Koła, Oddziału, Obwodu, upoważnionego do odbioru korespondencji.

SPŁYW KAJAKOWY

ROBOTNIKÓW I PRACOWNIKÓW PRZEMYSŁU WŁÓKIENNICZEGO

Zarząd Główny Związku Zawodowego Robotników i Pracowników Przemysłu Włókienniczego w Polsce zawiadomił Zarząd Główny L. M. w Warszawie o mającym się odbyć, w terminie od 4 czerwca do 2 lipca b. r., Pierwszym Ogólnopolskim Spływie Kajakowym Sportowców Włókiennarzy. Spływ ten uda się na święto Morza do Szczecina i trasa jego biegnie: z Tomaszowa Maz. Płcią do Wisły, Wisłą przez Warszawę — Wyszogród — Płock — Toruń — i Bydgoszcz do Kanału Bydgoskiego, kanałem do Noteci, Notecią przez Nakło — Czarnków — Drezdenko — Gorzów do Kostrzyna nad Odrą i Odrą do Szczecina.

Ze względu na propagandowe znaczenie Spływu, który ma na celu zmanifestowanie hasła naczelnych Święta Morza — naszej woli odnośnie praw Polski do Ziem Odzyskanych i szerokiego dostępu do morza — prosimy wszystkie ogniwa organizacyjne Ligi Morskiej o udzielenie pomocy kierownictwu spływu wyżej wymienionej instytucji.

OKRĘG RADOMSKI LIGI MORSKIEJ

jest jednym z najmniejszych, lecz najlepiej pracujących i zorganizowanych Okręgów. Pracując na terenie, obejmującym tylko część województwa, (którego większość terenowa podlega organizacyjnie Okręgowi Kieleckiemu L. M. — również jednemu z

przodujących Okręgów), potrafił zdobyć już ok. 21 tysięcy członków i zorganizować 205 ogniw organizacyjnych

INOWROCŁAWSKI KLUB SPORTOWY LIGI MORSKIEJ

jest najsilniejszą organizacją sportową na tym terenie, która potrafiła sobie uzyskać takie uznanie i zaufanie społeczeństwa, że inne miejscowe związki sportowe zgłosiły swe przystąpienie do ogólnego Klubu Sportowego L. M. Władzą zwierzchnią i pierwszą instancją Klubu jest Oddział Ligi Morskiej w Inowrocławiu. Na apel Zarządu Oddziału, członkowie Klubu zebrali między sobą 60 tys. zł. na zakup jachtu. Jednym z celów założycieli Klubu było przyciągnięcie, z pomocą sportu, licznych rzesz młodzieży, członków i przyszłych pionierów prac Ligi Morskiej. Sądzymy, że cel ten będzie w pełni osiągnięty i życzymy Klubowi dalszego, pomyślnego rozwoju.

WALNY ZJAZD OBWODU LIGI MORSKIEJ W CHORZOWIE

odbył się w dniu 20.IV bież. roku. Nienadarmo placówką Ligi Morskiej w Chorzowie cieszy się opinią najlepiej zorganizowanego Obwodu w Polsce. Zjazd w niczym nie uchybił tej opinii — przeciwnie wzorowo zorganizowany przebieg zebrań i uroczystości może stać się przykładem dla innych obwodów L. M., których prezesi uczestniczyli w obradach, jako zaproszeni goście.

Zjazd rozpoczął się nabożeństwem w kościele św. Jadwigi, poczem 200 delegatów udało się na obrady do Domu Katolickiego. Wygłoszono liczne przemówienia — w imieniu Zarządu Głównego przemawiał prezes Stefan Szudziński.

W wyborach nowych władz — prezesem Obwodu wybrano ponownie ob. Janczaka, zasłużonego na terenie Śląska działacza L. M. Wiceprezesami zostali ob. ob. Moskwa i dr. Borth.

Podczas obiadu przygrywała orkiestra górników i śpiewał chór mieszany: znane ze swych występów radiowych słuchaczom całej Polski.

MIESIĘCZNIK „MORZE“ DO UŻYTKU SZKOŁ

RZECZPOSPOLITA POLSKA

Ministerstwo Oświaty

Nr III. UP—1220/47

Spr.: czasopismo do użytku w szkołach zawodowych.

W związku z nadesłaniem egzemplarzy okazowych wyżej wymienionego czasopisma Ministerstwo zawiadamia, że zostało ono umieszczone w wykazie Nr 2 czasopism, nadających się do użytku w szkołach zawodowych.

Wykaz ten, jako załącznik do pisma Ministerstwa z dnia 19 marca 1947 r. Nr 816/47, został skierowany do Kuratorów Okręgów Szkolnych, celem przekazania szkołom zawodowym i zostanie umieszczony w najbliższym numerze „Dziennika Urzędowego Ministerstwa Oświaty“.

AKCJA LETNIA

Akcja letnia Zarządu Gł. Ligi Morskiej w roku 1947 obejmie 6.400 młodzieży pracującej. 14-dniowe turnusy rozpoczynają się 1 i 16 każdego miesiąca, począwszy od 1.VI b. r. i trwać będą do 30 września.

Zarząd Gł. Ligi Morskiej posiada 3 własne ośrodki, zorganizowane i zagospodarowane, a mianowicie: cenralny ośrodek morski w Ustce, przygotowany na przyjęcie 300 uczestników jeźdźkowo, centralny ośrodek wodny w Giżycku (woj. olsztyńskie) dla 200 uczestników i ośrodek w Kruszwicy nad Gopłem dla 300 uczestników.

W każdym z tych ośrodków przewidziane są także pomieszczenia noclegowe dla wycieczek. Ustka dla 30 osób, Giżycko dla 20 osób i Kruszwica dla 200 osób.

Ośrodki te prócz normalnego wyposażenia, potrzebnego do prowadzenia akcji wczasów, mają jeszcze własną flotyllę jednostek wiosłarskich, żeglarskich i motorowych.

W roku bież. do ośrodków przyjmowana jest młodzież pracująca, skierowana przez Fundusz Wczasów Pracowniczych. Koszt dzienny utrzymania wynosi 300 zł. od uczestnika. Uczestnicy opłacają 54 zł. dziennie, resztę sumy, ustalonej przez F. W. P., to jest 246 zł., wpłaca F. W. P. i pracodawca.

W programie we wszystkich ośrodkach przewidziane są: gimnastyka, nauka pływania, wiosłarstwa i żeglarstwa, wycieczki, ogniska. Ośrodki mają charakter nie szkoleniowy, a zapoznawczy z jednostkami wodnymi i pracą ludzi morza.

Uczestnicy, prócz jednostek, z którymi się zapoznają praktycznie podczas ćwiczeń i pływania, poznają również szereg urządzeń nawodnych (port, urządzenia przeładunkowe, wędzarnię, urządzenia sygnalizacyjne i t. d.).

W programie zajęć świetlicowych i ognisk przewidziane są pogadanki na temat morza i Ligi Morskiej. Zasadniczo ośrodki przewidziane są dla członków Ligi Morskiej.

Uczestnicy otrzymują pomieszczenie i wyżywienie całkowite według norm F. W. P. ponad 4.000 kalorii dziennie.

Pomieszczenie w ośrodku Ligi Morskiej w Giżycku znajduje się w budynkach murowanych i drewnianych, w Kruszwicy w barakach, w Ustce w pięknym budynku murowanym i namiotach.

Liga Morska ma fachowy personel, wyszkolony na własnych kursach, do obsługi jednostek wodnych. Wszystkie ośrodki są pięknie położone, chociaż każdy z nich ma inny charakter. Nadmorski w Ustce, pomiędzy dwoma w elkim jeziorami w Giżycku i nad spokojnym jeziorem Gopłem w Kruszwicy.

Oprócz tych ośrodków będzie prowadzona akcja w ośrodkach wyszkoleniowych i wypoczynkowych, organizowanych przez Okręgi Li-

gi Morskiej. w Roznowie nad zaportą przez okręg kłakowski, w ośrodku zorganizowanym i czynnym od 1945 r. w Pilichowicach na Dolnym Śląsku oraz w Raciborzu i Opolu nad Odrą. Te dwa ostatnie organizowane przez okręg Ligi Morskiej w Katowicach.

Okręg warszawski organizuje Dom Wycieczkowy w wielkiej wsi Hallerowie dla osób 50. Obwód Ligi Morskiej w Gdyni przygotowuje pomieszczenie dla zbiorowych wycieczek.

Zarz. Gł. Ligi Morskiej przygotowuje ośrodek w Olsztynie na przyjęcie grupy młodzieży szkolnej.

M. Z. K. G. G.

Żegluga Gdańska

Gdańsk, ul. Grodzka 17

tel. 424-75

19 47
Ż. G.

19 47
Ż. G.

KUPON ULGOWY

Upoważniający do kupienia jednego biletu ulgowego ze zniżką 50% na przejazd statkami

Żeglugi Gdańskiej

na jedną z następujących tras:

1. Gdynia – Hel – Gdynia
2. Gdańsk – Sopot – Hel – Sopot – Gdańsk
3. Sopot – Hel – Sopot
4. „ – Gdynia „
5. „ – Gdańsk „
6. Port Gdański – Gdańsk – Kpt. Portu
7. „ Gdynia – Gdynia – Oksywie
8. Gdańsk – Sianki – Bąsok
9. Sopot (molo) jedno-godzinne przejażdżki po morzu.



W TROSCE O ROZWOJ ORGANIZACYJNY LIGI MORSKIEJ

Podajemy tu odpowiedź Zarządu Głównego L. M. na sprawozdanie prezesa jednego z Oddziałów L. M., sądząc, że dotyczy ona przeszkód i trudności, z którymi spotyka się niejedyn działacz naszej instytucji w terenie:

„...pomijamy formę urzędowej odpowiedzi i zwracamy się do Pana bezpośrednio w trosce, by zachęcić Was i dodać otuchy w pracy organizacyjnej i popra- gującej idee przewodniej naszej organizacji.

Podzielamy całkowicie Pana zdanie, Panie Prezesie, że ludzie są zainteresowani do pracy społecznej — mając moc własnych kłopotów i zmartwień — ale czy ma to nas odsunąć od dalszej pracy nad uświadomieniem morskim społeczeństwa polskiego?

Będąc pedagogiem, wie Pan, ile trzeba cierpliwo- ści, by wychować młode pokolenie na użytecznych ludzi. Społeczna praca Pana jest również pionierska i wychowawcza. Dziś jeszcze nie wszyscy obywatele doceniają znaczenie posiadania 500-kilometrowego wybrzeża morskiego i nie zdają sobie często sprawy, jakie korzyści już ciągniemy z morza i że te korzyści będą w przyszłości wzrastać wraz z zagospodarowa- niem Wybrzeża, rozwojem marynarki i rybołówstwa morskiego — przyczyniając się tym samym do wzro- stu dobrobytu i poprawienia stopy życiowej każdego obywatela. Nie będziemy Panu cytowali przykładów z naszej historii—gdzie małe zainteresowanie naszych przodków, (a przede wszystkim szlacheckiej warstwy rządzącej), sprawami morza — spowodowało odsu- nięcie Polski od życiodajnych i twórczych źródeł roz- woju świata, a także było jedną z przyczyn politycz- nego upadku naszej ojczyzny.

Jakby wyglądała Polska dzisiejsza, gdybyśmy za- łamali ręce nad zniszczonymi urządzeniami portow. które w r. 1945 były jedną ruiną? Nie zrażajmy się przeszkodami i nie opuszczajmy rąk, bo z nami o- puszcza ręce i inni — ci mniej świadomi i wyrobieni społecznie.

Ma Pan piękne zamiary na przyszłość, w piśmie swym mówi Pan o instrumentach muzycznych i bezpłatnych wycieczkach. Jedno i drugie jest potrze- bne dla podniesienia i podtrzymania zainteresowania członków Oddziału. Ale czy można myśleć w tej chwili o orkiestrze (instrumentach), skoro, jak Pan wspomina, trzeba ludziom pomóc w ich najkoniecz- niejszych potrzebach życiowych? Jeżeli zaś chodzi o wycieczki nadmorskie, to w okresie święta Morza będą zorganizowane pociągi popularne do Szczecina, ze zniżką na przejazdy, ale nie bezpłatne, gdyż kolej również boryka się z trudnościami. Liga Morska or- ganizuje w tym roku również obozy żeglarskie dla młodzieży, o czym będą ogólnie L. M. poinformowane.

Wspomina Pan, że nawet członkowie Zarządu Od- działu nie zawsze interesują się sprawami Ligi. Jest to bardzo smutny obaw — gdy ktoś przyjmuje na siebie obowiązek i nie okazuje nawet dostatecznej dobrej woli w wykonaniu swego zadania. Sądzymy jednak, że jest to stan przejściowy i napewno znaj- dzie Pan ludzi, którzy z chęcią przystąpią do pracy.

Życzymy Panu, Panie Prezesie, pomyślności w dal- szej pionierskiej pracy, a członków Zarządu Oddziału L. M. prosimy o wydatną pomoc w sprawach orga- nizacyjnych“.

1. Granica na Bałtyku, Odrze i Nysie — warunek bezpieczeństwa i dobrobytu Polski.
2. Granica na Bałtyku, Odrze i Nysie, polski Szczecin, polski Gdańsk — to czynnik po- koju w świecie.
3. Niech żyje odrodzone Wojsko Polskie — żołnierz i marynarz — strażnicy naszych gra- nic na Bałtyku, Odrze i Nysie.
4. Przyjaźń polsko - radziecka, współpraca narodów słowiańskich — to gwarancja trwa- łego posiadania Ziemi Odzyskanych.
5. Wybrzeże od Szczecina po Elbląg — przywrócił Polsce i odbuduje obóz demokracji.
6. W ramach trzyletniego planu gospodarczego — urzeczywistniamy wielki program morski.
7. Liga Morska — to rzecznik polskiej myśli morskiej.

KONKURS „MORZA“

Wydawnictwo „Morza“ ogłasza konkurs strojów regionalnych.

Rozstrzygnięcie konkursu nastąpi w dniu 29.VI b. r. podczas uroczystości „Święta Morza“ w Szczecinie.

Warunkiem udziału w konkursie jest:

- a) liczebność zespołu,
- b) autentyzm strojów regionalnych,
- c) udział w defiladzie podczas uroczystości.

Wydawnictwo „Morza“ przewiduje 3 nagrody dla grup wyróżnionych przez jury konkursowe:

I nagroda — 40.000 zł.

II nagroda — 20.000 zł.

III nagroda — 15.000 zł.

Niezależnie od nagród, fundowanych przez Wyd. „Morze“, akces do konkursu zgłosili:

a) Zarząd Gł. Zw. Samopomocy Chłopskiej, fundując 30.000 zł. jako nagrodę dla grupy regionalnej Zw. Samopomocy Chłopskiej, wyróżnionej przez jury konkursowe;

b) Min. Kultury i Sztuki, które przeznacza 20.000 zł. do uznania jury konkursowego.

Skład jury następujący:

Naczelnik Wydziału Sztuki Ludowej w Min. Kultury i Sztuki Zofia Czasznicka, Inspektor Sztuki Ludowej Wydziału Kultury Wsi przy Zarz. Gł. Zw. Samopomocy Chłopskiej Edward Dziemiszkiwicz, Naczelnik Wydziału Turystyki Min. Komunikacji Dr. Orłowicz, przedstawiciel Zw. Młodzieży Wiejskiej „WICI“ oraz przedstawiciel Redakcji „Morza“.



Znaczek członkowski Ligi Morskiej w klapie marynarki, to dowód aktywności pracy dla morza.

OPIEKUNOWIE KÓŁ SZKOLNYCH

Zarząd Okręgu Warszawskiego i Stołecznego L. M. powołał do życia Sekcję Opiekunów Kół Szkolnych Ligi Morskiej.

Zadaniem Sekcji będzie ułatwianie Opiekunom prowadzenie Kół Szkolnych L. M. oraz umożliwienie bliższej współpracy między poszczególnymi Kółami w zakresie wychowania morskiego młodzieży ligowej. Na zebraniu Opiekunów i Przewodniczących Kół Szkolnych L. M., w dniu 6 maja b. r. do Zarządu Sekcji powołano 5 osób, które na pierwszym swym zebraniu ukonstytuowały Zarząd Sekcji Opiekunów w składzie następującym:

Prezes—Janiszewski Stefan, Technikum, ul. Targowa 86.

Sekretarz— de Lorme Zenobiusz, Państw. Szk. Żegl. Śródl., ul. Bednarska 2-4.

Członkowie: Choroszucho Maria, Szk. podstaw. im. św. Stanisława, Grochowska, Chmielewska Adela, Szk. Powsz. Nr 89, Kowelska 1, Szczypiorski Józef, Gimm. Mechaniczne „Przyszłość“.

Zarząd Sekcji zawiadamia wszystkich Opiekunów(i), że zebrania Zarządu odbywać się będą co wtorek w godz. od 17 do 19 w biurze Okręgu, Widok 10 i w tym czasie udzielane będą wszelkie informacje.

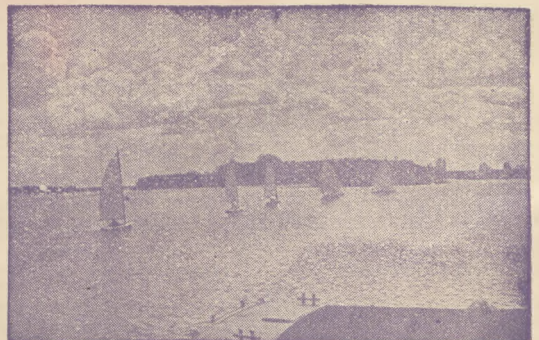
Opiekunowie(ki) proszeni są o zgłaszanie do biura Okręgu wniosków i życzeń odnośnie prowadzonej przez nich akcji ligowej.

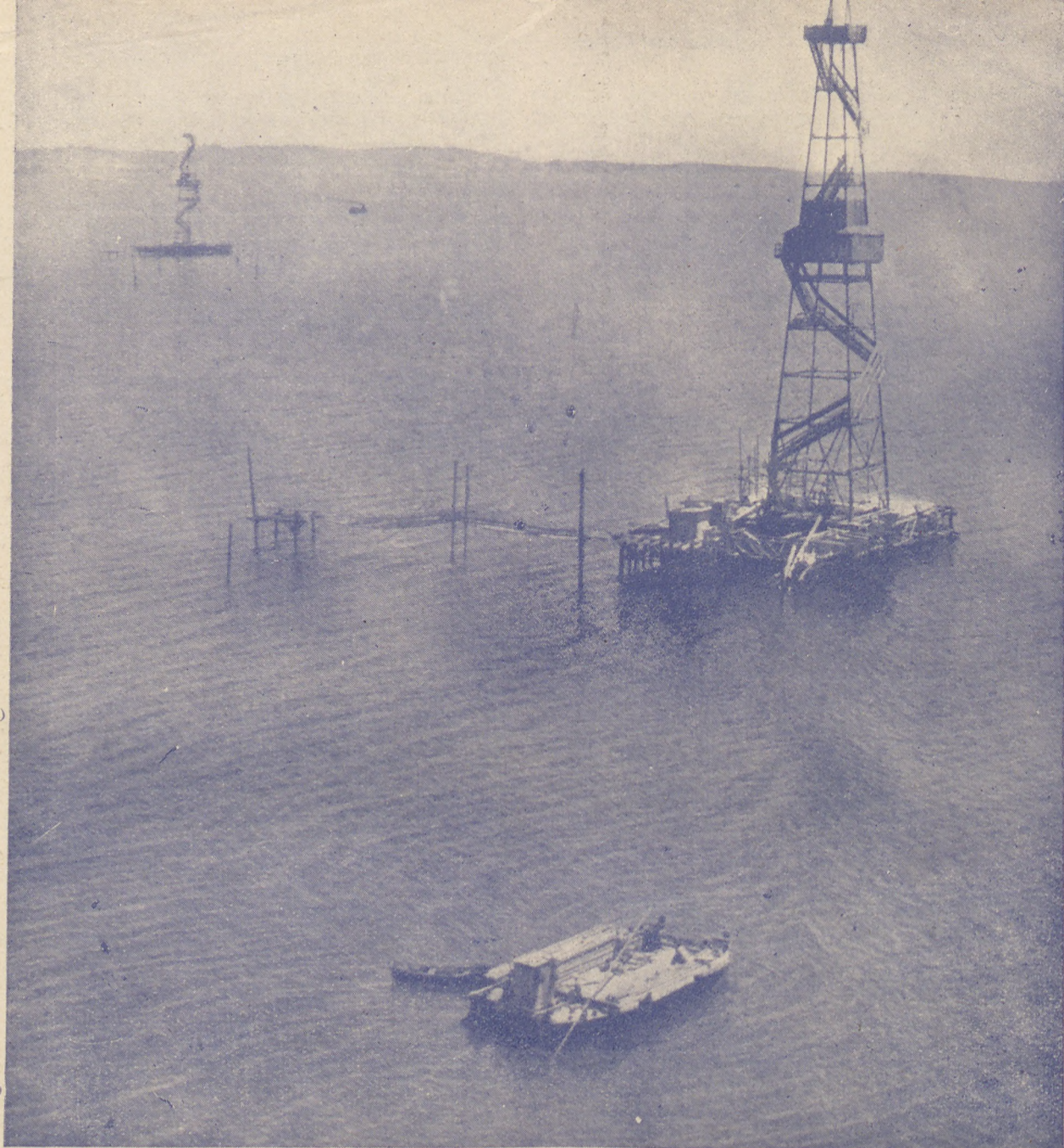
ZJAZD OKRĘGU W KATOWICACH

W dniu 1 czerwca b. r. w sali Domu Kultury i Sztuki w Katowicach odbył się walny Zjazd Delegatów najliczniejszego w Polsce okręgu przy współudziale około 400 delegatów. Zjazdowi przewodniczył prezes Zarządu Głównego Stefan Szudziński, wygłaszając referat programowy. Wybrano nowe władze. Na czele Okręgu stanął prezes, wicewojewoda Dolnośląski, Nantke-Namirski. Jako wiceprezisi: Jańczak, Supiński i Faska. Skarbnik Kidren. Sekretarz Bubik. Zjazd odbył się w atmosferze miłej, nacechowanej zrozumieniem celów i zadań organizacji. Wyrażono hołd bojownikom o polskie Wybrzeże, oraz marynarzom Polskiej Marynarki Wojennej, uczestnikom ostatniej wojny. Zjazd zakończono odśpiewaniem „Roty“.

ODPRAWA PREZESÓW OKRĘGÓW

W dniu 31 maja b. r. w lokalu Zarz. Głównego Ligi Morskiej w Warszawie, pod przewodnictwem prezesa Zarz. Głównego L. M. Stefana Szudzińskiego, odbyła się odprawa prezesów i kierowników biur Ligi Morskiej, na której omówiono najważniejsze sprawy organizacyjne. Z odprawy wynika, że Liga Morska w ostatnich 3 miesiącach powiększyła swój stan organizacyjny o kilkadziesiąt tysięcy członków. Omówione zostały również sprawy związane z tegorocznym Świętem Morza.





Szyby naftowe na morzu Czarnym.

MORZE

TREŚĆ NUMERU: Odezwa Komitetu „Święta Morza“. Na „Święto Morza“ — Stefan Szudziński. Program uroczystości świętomorskich w Szczecinie. Flota konieczna dla bezpieczeństwa — Konradmirał Adam Mohuczy. Od Szczecina do Elbląga — Marian Krynicki. Język Morski — Prof. S. Z Zakrzewski. Moskwa — port trzech mórz — A. Berezowski. Klasyfikacja Statków — J. Miller. Bitwa o Atlantyk — W. Supiński. Żegluga pasażerska na Atlantyku — M. K. Rok pracy żeglugi gdańskiej — S. Z. Saga o Jarlu Broniszu — J. Modrzejewski. Strona gospodarcza Nadodrza — Dr. A. Szymankiewicz. Ziemie Odzyskane — Jerzy Bogusz. Połączenia kolejowe — St. Stankiewicz. Sejmik żeglarski. Z życia marynarki wojennej — T. Wywerka-Prekurat. Kronika Wybrzeża. Kronika Organizacyjna. Akcja letnia Ligi Morskiej. Konkurs strojów regionalnych na Święcie Morza.

Miesięcznik. Naczelny Organ Ligi Morskiej.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA — WARSZAWA, UL. WIDOK 10.

Wydawcy: Zarząd Główny Ligi Morskiej, Warszawa, ul. Widok 10. Tel. 88-210. Redaguje: Zespół redakcyjny. Nadzór graficzny: art. mal. Włodzimierz Świerki. Konto P. K. O. Nr I. 1020

Zakł. Graf. „Dźwignia“, Warszawa, ul. Widok 24. B-20097

Cena zł. 30