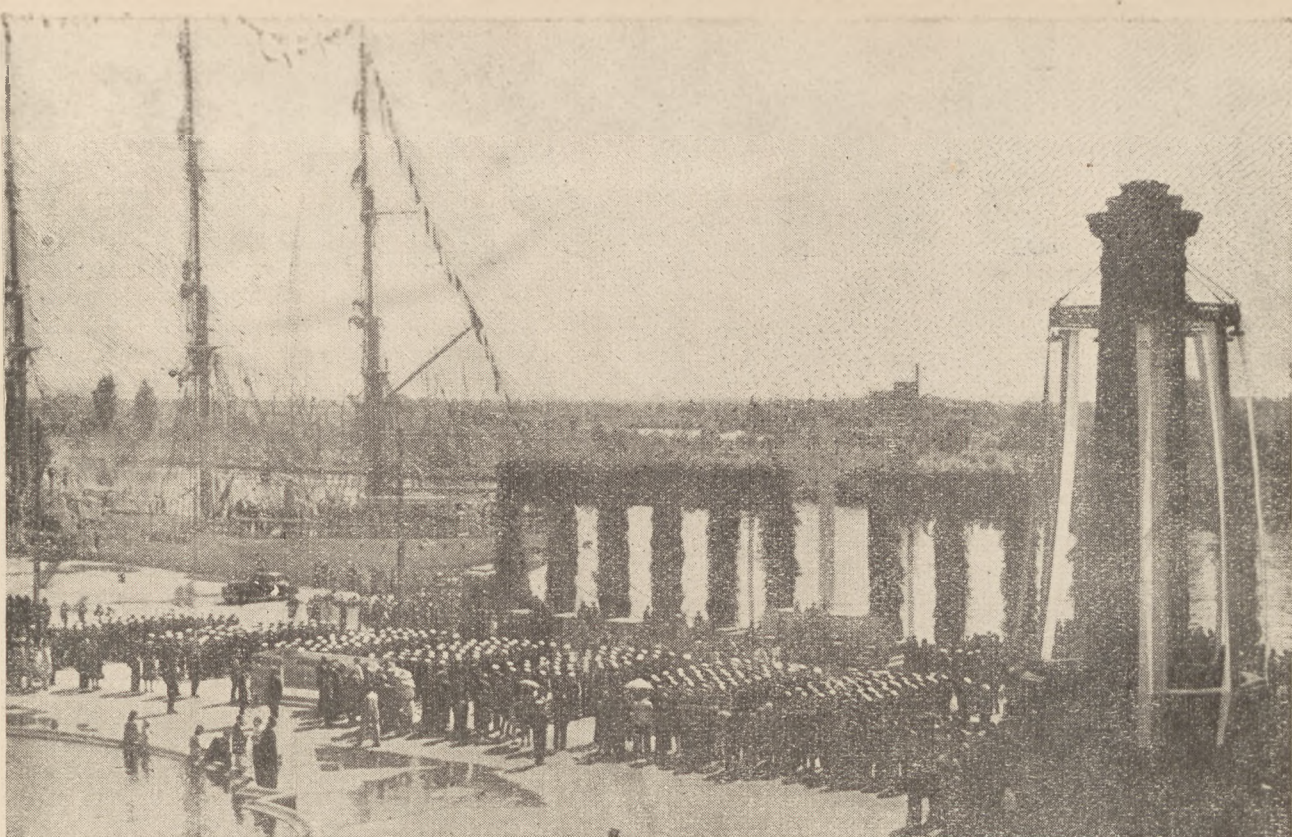


MORZE



Nr 7-8-9 – Warszawa, Lipiec-Sierpień-Wrzesień 1947 – Rok X





Uroczystości świątomorskie w Szczecinie w dniu 29.6 br. rozpoczęła Msza Polowa na Wałach Chrobrego, odprawiona przez ks. kapelana płk. Warchałowskiego w obecności Prezydenta Rzeczypospolitej. Widok przedstawia moment Mszy Świętej i panoramę portu szczecińskiego. Na lewo widoczny „Dar Pomorza”, którego sylwetka zamieszczona jest również na stronie tytułowej pisma.



Oddziały Marynarki Wojennej prezentują broń podczas Ewangelii.

MORZE



MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

Nr. 7/8/9

Warszawa,

Lipiec - Sierpień - Wrzesień 1947

Rok XVIII

Szczecin w blasku chwały

(Sprawozdanie z uroczystości świątomorskich 29.6.1947 r.)

Tegoroczne uroczystości „Święta Morza“, których punktem kulminacyjnym był dzień 29 czerwca, a miejscem kulminowania Szczecin, wypadły ponad wszelkie oczekiwania. Miło jest pisać w superlatywach o czymś, co zasługuje na uznanie. A uznanie to należy się wszystkim, którzy przyczynili się do uświetnienia tej doniosłej uroczystości, świadczącej, że dorastamy powoli do rozumienia spraw morskich i zagadnień z nimi związanych.

Słowa uznania należą się Lidze Morskiej, jako organizatorce, Komitetowi Obchodu i wielotyśięcnej rzeszy uczestników, którzy we wszystkich zakątkach kraju stanęli na apel i dali ze siebie wszystko, co może dać lud, miłujący własne morze.

„Święto Morza“ było nie tylko uroczystością m o r s k ą. Było świętem radości odzyskania przastarego Szczecina słowiańskiego, radości z powrotu na Ziemię Ojców. Wici strzeliste zapłonęły na całym wybrzeżu i objęły pogranicze nasze, nad Nysą łużycką, nad Odrą aż po Bałtyk. W tym leży sedno uroczystości i świadomości, że Ziemię Zachodnie wraz z Bałtykiem stanowią jedną, nierozdzielalną całość etnograficzną, polityczną i gospodarczą, jako zaplecze morza, które otwarło nowe horyzonty Polsce Ludowej, rolniczej, czyniąc z niej dzięki pracy Obozu Demokratycznego, Polskę nowoczesną, postępową, przemysłową i morską.

S z c z e c i n pulsował w te dni tętnem, którego życzymy temu miastu na codzień. Zaroził się od pasiaków, sukman, wełniaków, strojów ludowych, reprezentujących całą Macierz; od mrowiska ludzkiego, złożonego z przedstawicieli wszystkich zakątków Polski. To mrowie ludzkie oddychało nieznanym powietrzem ziemi ojczystej, powiewem morza pobliskiego, promieniało radością, szczęściem, witało się uśmiechem, który rozjaśniał twarze. Dla psychologa, który zna naród z obserwacji codzien-

nej, nasz temperament, skłonny do wybuchów złości, obserwacja pogody duchowej wielotyśięczonego tłumu, była czymś niezwykłym. Nie tylko bowiem słońce nie szczędziło promieni, ale wszystkie twarze promieniowały słońcem serc. Skonstatować można było J e d n o ś ć. Stanęliśmy w szyku bratnim. Zawdzięczamy to temu, że wybraliśmy S z c z e c i n, jako punkt zborny całej Polski, morze miłującej, a urok przastarego miasta sprawił, że czuliśmy się braćmi i synami jednej Matki!

Skłonny czoło przed organizatorami. Zrobili wszystko, co było można, aby uroczystości nadać charakter podniosły. Trudno chyba w Polsce o piękniejszą oprawę dla obrazu, niż dał malowniczy krajobraz Odry, otwierający daleką perspektywę przez zatokę na świat daleki, dokąd płyną nasze statki, niosące i przynoszące owoce pracy ludzkiej na drogę wymiany z zagranicą.

Wały Chrobrego, majestatyczne, dumne, przestronne, zaroziły się mrowiem ludzkim, ubranym odświętnie, uroczyście, jak przystało na dziedziców Piastowskiej spuścizny. Ład i porządek, jaki panował w tym tłumie, był również czymś niecodziennym.

Krzyż z zieleni dominował nad obrazem całości. Mimo monumentalnej wielkości, nie zasłaniał widoku na port, na rzekę historyczną. Przed Krzyżem tym kornie klęły rzesze uczestników wraz z Włodarzem naszej Ziemi, aby oddać hołd Najwyższemu.

Jak wyczarowany z bajki, dla większości znany li tylko z obrazka, widniał u brzegu rzeki statek szkolny „Dar Pomorza“. Jaśniał bielą lakieru, wabił oko pięknym kształtu, strzelał w niebo masztami, przykuwał oczy wszystkich. To on, nie kto inny, szkoli naszą młodzież morską. To on na swych żaglach niesie w dalekie kraje, wokoło ziemskiego globu imię Polski Ludowej, Polski dobrej Matki wszystkich, Ojczy-

znę miłujących. I on zadaje kłam plotkom, kalamniiom, rzucanym na naszą rzeczywistość, która jest jaśniejsza, śmielsza i prawdziwsza, niż kiedykolwiek w historii.

W ordynku, jak okiem sięgnąć, ustawiły się grupy do pochodu, aby przed Prezydentem Rzeczypospolitej, Dostojnnikami obcymi i synami narodu polskiego defilować radośnie i oświadczyć, że jesteśmy wszyscy tutaj na odzyskanej Ziemi. Ruszyły barwne plamy wełniaków, mieniące się w słońcu, przypominające kłosa pól rodzimych. Ruszyła przyszłość narodu, młodzież polska, zorganizowana, karna, niosąca emblematy narodowe, proporce, bandery Ligi Morskiej, chorągwie, sztandary, znaki i godła. Każda z tych grup miała swój odrębny charakter, malarsko piękny, a przytym swojski, bliski.

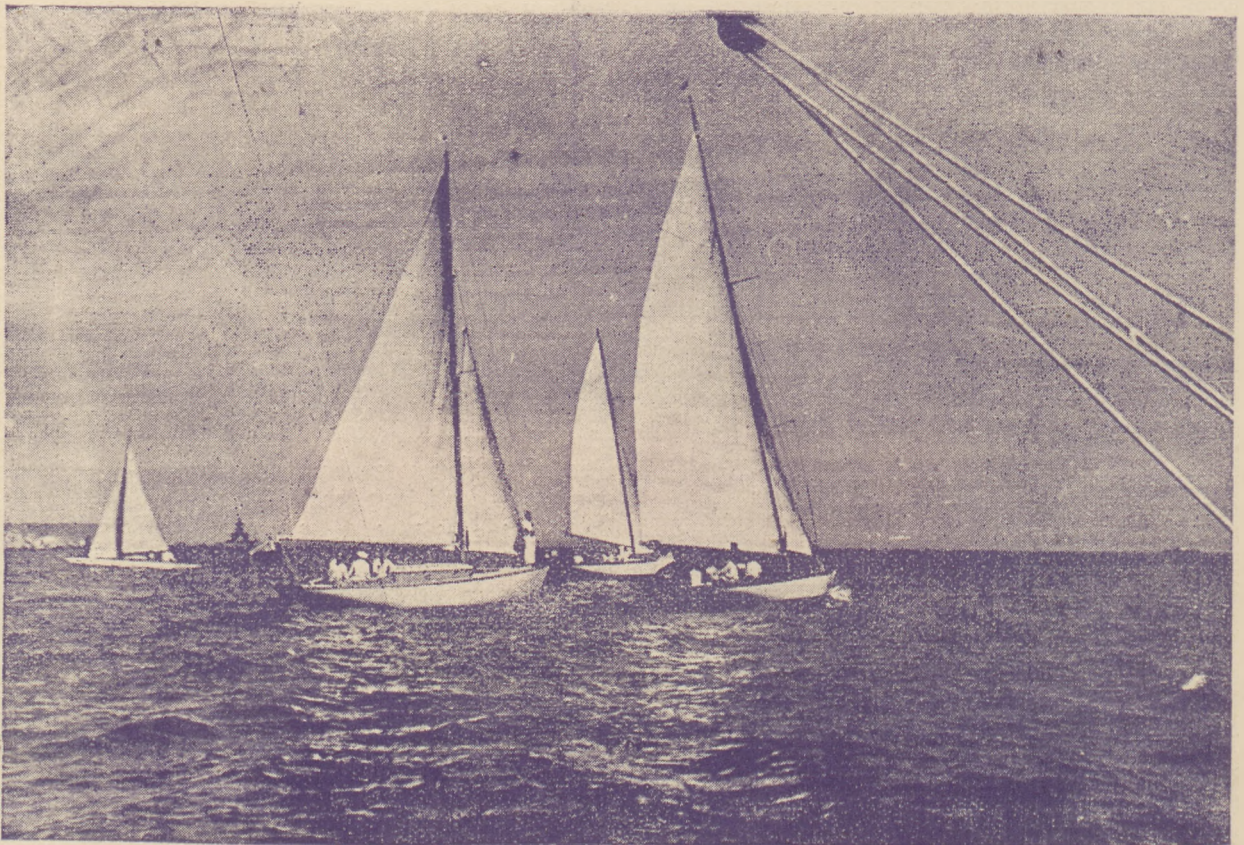
„I chłopcy sukmanne i pany żupanne,
ubrane w złoczone delije,
chłopięta przekrasne,
panięta przejāsne,
jaśniejsze, niż białe lelije“...

Jakże radowałby się Wyspiański tym widokiem niezwykłym, którego czar pozostał w uczestnikach nazawsze.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej przyjął defiladę okrętów floty wojennej i statków marynarki handlowej na pokładzie „Daru Pomorza“. Fale Odry niosły pokornie jednostki sily zbrojnej i statki w służbie Rzeczypospolitej będące. Rzeka Odra zrozumiała doniosłość przemiany historycznej. Barwy polskich bander utrwały się już na jej lustrze, zacierając na wieki ślady znaków hydry teutońskiej. Sunęły cicho prawie, a już tak doniosłą rolę grające w naszym życiu gospodarczym i politycznym. Amfiteatralna budowa Wałów Chrobrego pozwalała wszystkim uczestnikom brać udział w tej pierwszej w dziejach Nowej Polski defiladzie wodnego korowodu. Były więc serca silniej, radośniej. Byliśmy na morzu. Jesteśmy znów. Pozostaniemy z nim, wierni przysiędze, wierni testamentowi praocjów.

Rozpłynęło się mrowie ludzkie, rozwiązała się defilada, ginąc w ulicach prastarego grodu. Dźwięk pieśni polskiej odbił się echem dalekim po całym kraju, który w tym dniu uroczystym święci wszędzie kult morza. Ale S z c z e c i n otrzymał pokłon polskiego Ludu, który przyniósł mu powiew pól rodzinnych, tęsknotę za morzem i błogosławieństwo na dalszy rozwój w imię Polski zjednoczonej, wolnej, demokratycznej.

S. Z. Z.



W dniu „Święta Morza“ w całej Polsce, a na Wybrzeżu najokazalej, wystąpiły jednostki flotyli naszej, manifestując udziałem swym więz, łączącą cały kraj z Ziemiami Zachodnimi, Nysą, Odą i Bałtykiem. Na zdjęciu flotylla jachtów pełnomorskich, biorących udział w defiladzie świętomorskiej.

Przemówienie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej

Obywatele!

Mysł, aby centralnym punktem tegorocznych uroczystości „Święta Morza“ stał się odzyskany przez Polskę prastary piastowski Szczecin, ma głębokie uzasadnienie.

Jest dla nas rzeczą niezmiernie ważną, aby zarówno wszyscy rodacy nasi, jak przyjaciele sprzymierzeńcy uświadomili sobie w pełni, że Polska odrodzona z potwornej hitlerowskiej tyranii i niewoli, żyje dziś i rozwija się inaczej, niż przed wojną.

W tych nowych warunkach również i problem morza nabiera dla nas innego, daleko szerszego i głębszego znaczenia.

O wielkim znaczeniu morza dla Polski i dla jej losów w najbliższej i najdalszej przyszłości mówi nam tutaj nie tylko sąsiedztwo żywiołu morskiego, nie tylko widok szeroko rozrzuconych terenów portu i ruch krążących po nim okrętów morskich. O znaczeniu i zasięgu problemu morza mówi nam tu uwydatniająca się rozległość i przestrzeń, która oddziela delty dwóch prastarych, macierzystych rzek: Odry i Wisły.

Przed dwoma laty tę przestrzeń szlakiem prastarych osiedli słowiańskich przeszły zwycięsko milionowe, wyzwolenicze szeregi żołnierzy radzieckich i polskich, zraszając obficie swą krwią te ziemie — wierzymy w to — po raz ostatni.

Wreszcie tę samą drogę w znojmym wysiłku przebyły i przebywają do dziś dnia miliony naszych braci, dzisiejszych osadników polskich, spełniając swym mozolnym trudem i czynem wielki akt sprawiedliwości dziejowej.

Tu, z tego miejsca, lepiej, niż z jakiegokolwiek innego zakątka ziemi polskiej, przemawiają do serc naszych dzieje bohaterskiego, choć męczeńskiego szlaku tysiącletniej walki, tragedii i sławy narodu polskiego.

Tu, w atmosferze tradycji historycznej, którą tchną mury, popioły i wspomnienia tego miasta, z wyjątkową siłą można też odczuwać wielkość przemian, jakie przeżywa dziś nowa Polska bowiem od nich to, przyszłe pokolenia znaczyć będą nowy okres naszej historii ojczyznej.

Szeregiem fatalnych dla nas w następstwie i dla Europy, dziejowych skutków ekspansji germanizmu na wschód było:

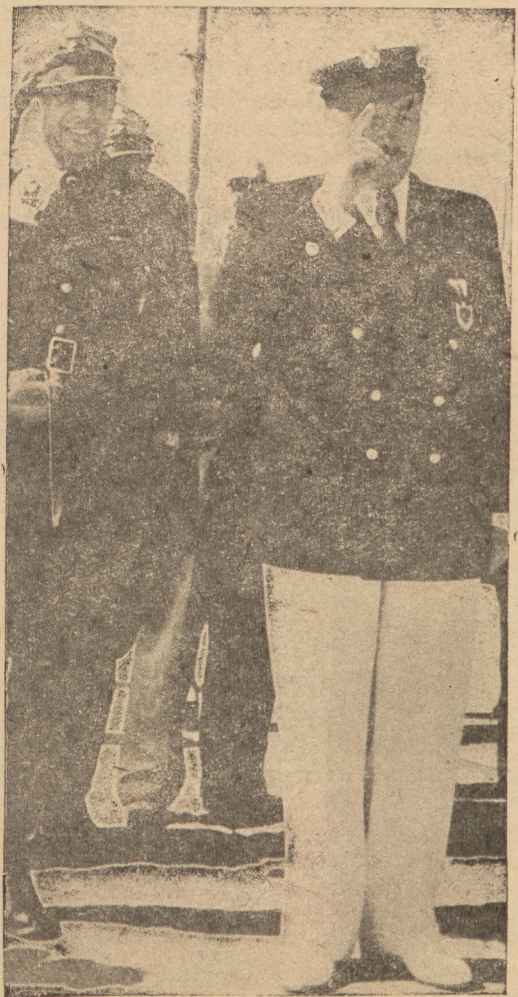
- 1) wypchnięcie Polski ze środka Europy;
- 2) systematyczne odrzucanie nas od morza i szlaków handlowych;
- 3) narzucanie nam w wyniku tej ekspansji jednostronnego i najmniej korzystnego dla nas kierunku gospodarki, który osłabiał aktywność polskiej ekonomiki i prowadził do upośledzenia miast, rzemiosła, przemysłu i handlu, a więc opóźniał rozwój sił wytwórczych w kraju.

Wyzwolony dziś z drapieżnych pazurów najeźdźcy niemieckiego naród polski musi nie

tylko leczyć rany i odbudować ruiny, spowodowane wojną. Musi on równocześnie podjąć olbrzymi wysiłek, aby wyrównać spowodowane przez wielowiekowe warunki zacofanie techniczne, kulturalne, gospodarcze, i przyspieszyć tempo rozwoju.

Z tym podstawowym zadaniem związany jest jak najściślej i problem naszej pracy na morzu.

Morze, to nie tylko piękny, wspaniały żywioł. Morze przede wszystkim — to wielkie pole pracy, potężne źródło bogactw, to rozległe szlaki żeglugi, wiążące kraje ze światem, to niezwykły czynnik w gospodarstwie ogólnonarodowym



dowym i jeszcze bardziej pomyślny czynnik dla rozwoju handlu i współpracy międzynarodowej.

Odzyskawszy niepodległość w roku 1918, odzyskałiśmy i skrawek morza. Od tego czasu w psychice naszego narodu zaczęła sobie żłobić ponownie miejsce świadomość znaczenia morza dla naszego bytu gospodarczego i państwa. Ale miast pogłębiać tę świadomość, sanacja wołała

skierować uwagę społeczeństwa na manowce aspiracji mocarstwowo-kolonialnych. Tego rodzaju bzdurom propagandowym o koloniach w Afryce, czy na Madagaskarze, poświęcano głównie w tym okresie doroczny obchód dnia morza.

Dziś pragniemy, aby problem morza stał się jak najrychlej dla całego narodu nie tylko problemem odświeżonych zainteresowań, lecz troską życia codziennego, jednym z czołowych zagadnień naszego bytu narodowego.

Dziś problem morza — to problem przekształcenia Polski z upośledzonego, lądowego, w przodujący, ekonomiczny kraj przemysłowo-morski.

Już przed wojną nowo zbudowany port polski w Gdyni wysunął się na pierwsze miejsce w obrotach portów bałtyckich. Obecnie Polska rozporządza trzema wielkimi portami i kilkunastu mniejszymi na szerokim, 500-kilometrowym wybrzeżu morskim. Wprawdzie przejeżdżamy te porty po wojnie w stanie kompletnie zdemastrowanym: rozbite wybrzeża i falochrony, zrujnowane urządzenia, zaminowane tereny, zatopione w kanałach portowych kadłuby statków, magazyny, elewatory, dźwigi, taśmowce, kable, instalacje, budynki portowe. Stocznie, doki, mosty, linie kolejowe w ruinach lub w stanie zniszczenia, bez taboru pływającego, bez holowników, bez sprzętu pomocniczego, bez ludzi odpowiednio wykwalifikowanych. A przecież — mimo to wszystko — miesiąc temu, w maju r. b., odnotowano po raz pierwszy przekroczenie cyfry 1 miliona ton przeładunku miesięcznego naszych portów oraz 25 tys. osób w ruchu pasażerskim. Realizowany dziś trzyletni plan odbudowy gospodarczej stawa przed naszymi głównymi portami olbrzymie zadanie:

Przeładować towarów w roku bieżącym 1947 — 12.700 tys. ton, zaś w roku 1949 — 26 milionów ton.

To znaczy, że za dwa lata, trzy główne porty polskie: Gdańsk, Gdynia i Szczecin, winny przekroczyć swoją najwyższą normę przeładunków towarów z okresu przedwojennego.

Nasza własna flota morska pełnomorska obejmuje już dziś 42 okręty o ogólnym tonażu około 150 tys. brt., nie licząc jednostek floty pomocniczej: holowników i statków żeglugi kabotażowej. W roku 1949 powinna ona osiągnąć według planu 60 jednostek pływających o tonażu 254 tys. brt. i zdolności przewozowej 2.600 tys. ton, czyli 10% ogólnie zaplanowanego przeładunku towarowego portów. Dla porównania winniem dodać, że w roku 1939 Polska posiadała 71 statków o pojemności łącznej 102 tys. brt.

Wielkie znaczenie dla kraju posiada szybki rozwój naszego rybołówstwa morskiego. Gdy w początkach roku ubiegłego pracą połowów było zajętych około 1.000 rybaków, posiadających 36 kutrów i 386 łodzi, to na 1-go czerwca r. b. mieliśmy już przeszło 6 tys. osób, zajętych rybołówstwem morskim, 142 kutry, 1.232 łodzie i 31 trawlerów (statków do połowów dalekomorskich).

W roku 1945 połowy dały 2.604 tys. kg. ryby, w roku ub. 23.325 tys. kg., z czego 1.121 tys. z połowów dalekomorskich. Jest to już dwa razy więcej, niż wynosiły połowy przedwojenne. Za 5 miesięcy r. b. połowy dalekomorskie przekroczyły już o 145 tys. kg. ilość za cały rok ubiegły.

Są to jednak bardzo skromne cyfry w porównaniu z naszymi potrzebami i możliwościami. Jesteśmy wybitnie opóźnieni w porównaniu z najbardziej uprzemysłowionymi krajami Europy i świata i musimy uczynić olbrzymie wysiłki, aby wyrównać te opóźnienia. Weźmy jeszcze jeden przykład. Produkcja przemysłowa i górnicza, obliczona na jednego mieszkańca, wynosiła przed wojną w Niemczech 6,5 raza więcej niż w Polsce, we Francji 7 razy więcej, w Anglii 8 razy, w Stanach Zjednoczonych 13,5 razy więcej. Był śmy więc krajem wybitnie mało uprzemysłowionym.

Musimy więc przyspieszyć tempo rozwoju produkcji przemysłowej. Już w roku bieżącym produkcja przemysłowa, obliczona na mieszkańca, powinna być wyższa od przedwojennej o około 32%, wówczas gdy produkcja rolna na głowę ludności jest jeszcze o około 20% niższa od przedwojennej. W roku 1949, według planu, produkcja przemysłu wzrośnie ogółem o przeszło 50% w porównaniu z rokiem 1938, zaś na głowę ludność przewidywany wzrost produkcji przemysłu będzie przeszło dwukrotnie wyższy od przedwojennego.

Co wynika z tych cyfr i przykładów? Wynika z nich po pierwsze ogrom zadań, jakie stoją przed nami, skoro chcemy likwidacji wielkiego upośledzenia i wielkiej krzywdy, które wyrządziła nam przez długie wieki chciwa, zaborcza, cparta na grabieży i gwałcie polityka germańska, odpychająca nas od głównych źródeł surowcowych i od morza.

Po wtóre — przez odzyskanie swych ziem państwowych i Pomorza Polska odzyskuje pomysłowe warunki dla swego gospodarczego rozwoju i dla wyrównania z biegiem czasu swego zapóźnienia w dziedzinie uprzemysłowienia komunikacji, żeglugi morskiej, nowoczesnej kultury agrarnej i nowoczesnej techniki przemysłowej.

Po trzecie — wielkie przemiany demokratyczne i ustrojowe, jakich dokonał naród polski, usunęły wewnętrzne zapory i przeszkody na naszej drodze rozwojowej, wyzwoliły olbrzymie pokłady energii i zdolności twórczej polskiego ludu pracującego, zjednoczyły naród polski wokół wielkiego zadania odbudowy zniszczonego przez wroga kraju.

W oparciu o najcenniejsze uczucia patriotyzmu obywatelskiego, o zapał i wolę czynu milionowych rzesz młodzieży polskiej, o hart i poświęcenie robotników, chłopów, o wiedzę i oddanie inteligencji, w oparciu o rozumną, prze-

widującą i dobrem narodu kierowaną politykę rządu demokratycznego — Polska pokonywuje pomyślnie trudności najcięższego okresu powojennego, dźwiga się szybko z ogromu zniszczeń, wzmacnia swe siły i osiąga sukcesy w wielkim historycznym dziele przemiany z kraju upośledzonego technicznie i gospodarczo w kraj postępowy przemysłowo-morski. Polska znajduje się w centrum Europy i jej rozsnąca już dziś aktywność w sferze wymiany i handlu z krajami sąsiedzkimi i w obrotach światowych jest niezwykle pozytywnym czynnikiem w ogólnym rozwoju gospodarczym i we współpracy pokojowej państw europejskich.

Wydaje mi się celowym podkreślenie tego właśnie teraz, kiedy świat nutuje troska o stałą stabilizację powojenną. Z punktu widzenia troski o trwałą pokój i równie trwałą i szczerą współpracę międzynarodową — wielkie przemiany wewnętrzne, zachodzące w Polsce — i nie tylko zresztą w Polsce, ale i w wielu innych krajach Europy — nie są i nie mogą być sprawą obojętną. Na odwrót, właśnie w nich, w głębokim zasięgu i charakterze tych przemian, szukać należy źródła trwałości pokoju. Właśnie siły, wyzwalone przez te przemiany, stanowią najpotężniejszą groźbę, chroniącą przed nowym zalewem barbarzyństwa.

Tak często tragiczne, lecz wyjątkowe i przedziwne dzieje naszej Ojczyzny włożyły na nas zadanie wielkie. Stworzyły one również szcze-

gólnie pomyślnie warunki dla rozwiązania tych historycznych zadań.

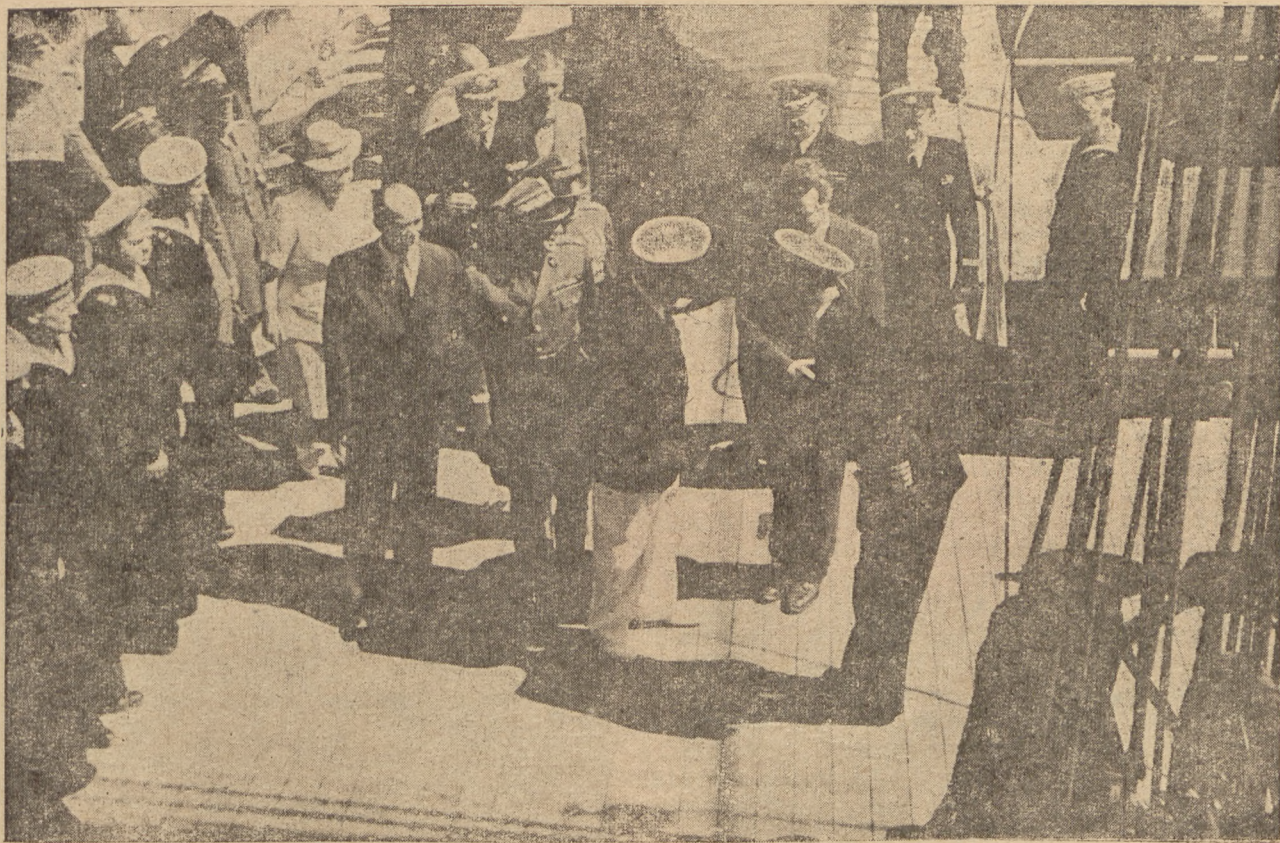
Wyrównać wiekową krzywdę upośledzenia, krzewić dobrobyt, któryby nigdy nie stał się źródłem zaborczości, rozszerzać wymianę handlową, która najracjonalniejszym uzupełnieniem działalnością gospodarczą poszczególnych krajów, wnieść swój wkład do odbudowy Europy, zapewnić wszystkim jej narodom ludzką egzystencję bez krzywd i eksterminacji, bez rozdarcia na bloki i bez zmory zbrojeń.

Trzebić wytrwale i konsekwentnie jadowite chwasty pałemanizmu, hitleryzmu i wilczych narodów niemieckich junkrów i baronów przemysłowych.

Utrwalając tak krwawą ceną okupione fundamenty pokoju — stać się dźwignią postępu i strażnikiem bezpieczeństwa w sercu Europy.

Oto, jak my, Polacy, rozumiemy swe zadania.

Moralne zobowiązanie dopomożenia Polsce w szybkim i pomyślnym skutecznieniu tego zadania spada, sądzimy, również na te postępowe i kulturalne narody świata, które pragną szczerze, aby zniszczona przez barbarzyństwo hitlerowskie Europa odrodziła się znowu po ciężkich klęskach życia, aby w kulturalnym i gospodarczym pochodzie ludzkości odgrywała jak najbardziej czynną i postępową rolę. Polska gotowa jest wnieść swój wkład do tego dzieła. Polska spełni swe zadanie.



Prezydent Rzeczypospolitej w asyście min. żeglugi Rapackiego, Lgo wiceministra Obrony Narodowej, gen. dyw. inż. Spychalskiego, prezesa Rady Głównej Lgi Morskiej, kontradmirała Mohuczego, skarbnika Zarządu Głównego Ligi Morskiej, wiceministra dr inż. Salcewicza i innych dostojników, wstępuje na pokład fregaty „Dar Pomorza“, skąd odbierze defiladę marynarki wojennej i floty handlowej.

Przemówienie Admirała Adama Mohuczego

Dziś o godzinie 21 zapłoną ogniska na zachodniej i północnej granicy Rzeczypospolitej. Odbicie ognia w wodach Odry, Nysy i Bałtyku to symbol uczuć narodu polskiego — to odzwierciedlenie jego głębokiego zrozumienia, że granica na Bałtyku, Odrze i Nysie, to warunek bezpieczeństwa i dobrobytu Polski.

W żadnym roku ta manifestacja nie miała tak doniosłego znaczenia, jak w roku bieżącym, bowiem tak ułożyły się etnograficzne i polityczne warunki naszego bytu państwowego.

Chcemy umieć wykorzystać, musimy zrealizować w pełni elementy przyrodzonych warunków; wysiłek pracy dla morza i na morzu nie może być mniejszym od tegoż, skierowanego na odcinki odbudowy innych warsztatów pracy.

W tym wysiłku nic nie może pozostać bezpłodne, błerne lub pozostające w bezwładzie. Wszystkie te czynności muszą się sumować, wzajem się uzupełniać, stale współzawodniczyć w procesach odbudowy i kształtowania naszej Demokratycznej Ojczyzny.

Na trwałych fundamentach wywodzi się śmiała i owocna aktywność Polski współczesnej na morzu, zdążająca do pomnażania naszych zdobytcy duchowych i materialnych, do wzbogacenia psychiki naszego narodu w nowe wielkie wartości.

Na czele wysiłków na morzu stoi Państwo — świadome olbrzymiej roli morza w kształtowaniu struktury gospodarczej kraju; wysiłki te zdążają do pogłębiania, umocniania i konsolidowania świadomości znaczenia morza dla całego organizmu gospodarczego.

Obok wkładów materialnych olbrzymią rolę odgrywa wszechstronne szkolenie ludzi i przygotowanie ich do zawodu marynarza.

Liga Morska, jako instytucja wyższej użyteczności, powołana jest do realizacji tych zagadnień. Instytucja ta przez stałe i wytrwałe uświadamianie społeczeństwa, wychowanie młodzieży w ośrodkach morskich, dąży do stworzenia szerokich podstaw dla dalszych prac i osiągnięć na całym 500-kilometrowym wybrzeżu Odrodzonej Polski.

Zaczęliśmy odbudowę naszego zdewastowanego przez wojnę Wybrzeża w bardzo trudnych warunkach; byt narodu wymaga wyłączenia wszystkich sił dla przywrócenia warsztatów pracy, komunikacji, miast i osiedli. Dziś możemy się wykazać osiągnięciami, z których winniśmy być dumni. **Wybrzeże od Szczecina po Elbląg przywrócił Polsce i odbuduje Obóz Demokracji.**

Oczywistą jest rzeczą, że mamy ciągle jeszcze niezmiernie dużo do wykonania, nie mniej już teraz jesteśmy przekonani, że **trzyletni plan na tym odcinku zostanie wypełniony.** Historia uczy nas: „Zwycięstwo jest wtedy pełne, a skutki jego trwałe, gdy zostanie ono należycie wykorzystane, a zdobyte pozycje utrwalone“.

W życiu narodu polskiego morze musi odegrać twórczą rolę, spotęgować nasz udział w wymianie międzynarodowej dóbr kulturalnych i materialnych, dać nam surowce, pracę ludziom różnych zawodów.

Ufamy, że przyjdzie dzień, kiedy milionowe rzesze Polaków zrozumieją, że nie tylko ląd jest Ojczyzną, ale również i morze jest jej składową częścią.

Praca na morzu winna być ciągłą, wytrwałą, wszechstronną, dla wielkiego jutra Ojczyzny. **Do niej nawołuje Liga Morska, jako rzecznik polskiej myśli morskiej.**

Chcemy w każdej dziedzinie morskiej powiedzieć narodowi, że jesteśmy, że pracujemy i że nic, co z morzem jest związane, nie jest nam obce. Zdajemy sobie sprawę, że u podstaw zagadnień morskich leży psychiczna przebudowa mas. W tej dziedzinie Liga Morska już dużo dokonała, w szczególności na odcinku młodzieżowym, ale wciąż jeszcze za mało. Od mety jesteśmy dalecy.

Centralnym miejscem odchołu „Dni Morza“ w roku bieżącym został obrany Szczecin, a 29 czerwca — dniem, kiedy cały naród pod sztandarem Ligi Morskiej zmanifestuje swe przywiązanie do morza i Ziemi Odzyskanych, nierozzerwalnie z Macierzą związanych.

Obecność w Szczecinie przedstawicieli bratnich narodów słowiańskich jest dowodem, że granica na Bałtyku, Odrze i Nysie jest granicą całej Słowiańszczyzny.

Współpraca narodów słowiańskich, miłujących pokój, jest gwarancją trwałego posiadania Ziemi Odzyskanych i szerokiego dostępu Polski do morza.



Marszałek Polski, Michał Żymierski, przemawia w dniu „Święta Morza“ na Wybrzeżu, podkreślając obecnością swą doniosłość tych uroczystości dla całego kraju,

KONKURS STROJÓW REGIONALNYCH W DNIU „ŚWIĘTA MORZA” W SZCZECINIE

Dążąc do najokazalszego zaprezentowania strojów ludowych przez grupy regionalne na ziemiach odzyskanych, redakcja „Morza” zorganizowała konkurs strojów ludowych w Szczecinie w dniu „Święta Morza”, to jest dnia 29 czerwca br., wyznaczając nagrody pieniężne w wysokości zł. 75.000 dla wyróżnionych zespołów.

Inicjatywa „Morza” spotkała się z uznaniem Ministerstwa Kultury i Sztuki, jak też Związku Samopomocy Chłopskiej, które nie tylko delegowały członków do jury konkursowego, ale dały wyraz poparcia tej inicjatywy przez wyznaczenie dalszych nagród.

- a) Ministerstwo Kultury i Sztuki zł. 20.000;
- b) Związek Samopomocy Chłopskiej zł. 30.000.

W wyniku akcji agitacyjnej, prowadzonej przez Okręgi Ligi Morskiej w terenie przy poparciu Ministerstwa Administracji Publicznej, które zleciło Starostom Powiatowym zorganizowanie zespołów w konkursie podczas „Święta Morza” w Szczecinie w dniu 29 czerwca stanęło 30 grup regionalnych z całej Polski, z czego ujęto ewidencyjnie przez jury 27 grup, jako odpowiadających warunkom konkursu.

Warunki konkursu obejmowały:

- a) liczebność zespołu,
- b) przynależność organizacyjną,
- c) tradycję zespołu,
- d) autentyzm stroju,
- e) wygląd ogólny.

Dodatkowo wzięto pod uwagę wystąpienie zespołu z własnymi instrumentami muzycznymi, jak też okoliczność, czy grupa została zmontowana specjalnie na występ, czy też zrosnięta jest tradycją ze środowiskiem własnym.

Udział grup regionalnych przyczynił się wybitnie do nadania uroczystościom świętomorskim rodzimego piętna. Korowód barwnych wełniaków, pasiaków, sukman, niczym szachownica pól i łąńców polskich zakwitł na Wałach Chrobrego, stanowiąc na tle „Daru Pomorza”, zieleni drzew i lustra wód Odry malowniczy obraz, mieniący się barwami tęczy.

Korowód podczas defilady sunął, jak w polonezie, tętniał życiem. Przodownicy górale przewijali się przed trybuną Prezydenta w tańcu zbójnickim z ciupagami, zbierając niemiłkające oklaski zgromadzonego tłumu, który nie szczę-





dził braw wszystkim grupom, sunącym rytmicznie przy dźwiękach własnej kapeli ludowej.

J u r y konkursu miało nielada zadanie do spełnienia. Właściwie należało bowiem nagrodzić wszystkie zespoły, uczestniczące w konkursie, za trud i wysiłek, jaki zadali sobie organizatorzy, aby stanąć na apel w Szczecinie i udziałem swym uświetnić tę tak już dziś ogólnopolską uroczystość, jaką jest „Święto Morza“, wyrastające do poziomu święta narodowego. Surowy regulamin i brak dalszych kwot na nagrody utrudnił zadanie, przyznając odznaczenia 9 zespołom regionalnym, a mianowicie:

A. Nagroda redakcji „Morza“ podzielona została w sposób następujący:

Nagroda I podzielona między dwie grupy:

a) grupa regionalna z Pruchny, pow. cieszyński, kierownik ob. Jan Broda,

b) grupa regionalna z Istebnej, pow. cieszyński, kierownik ob. Józef Sikora — po zł. 15.000 na grupę, razem zł. 30.000.

Nagroda II podzielona między trzy grupy:

a) grupa kopalni „Prezydent“ i „Wyzwolenie“, Chorzów I, kierownik ob. Królikowski w Chorzowie na Śląsku,

b) grupa wielkopolska: Żnin, Jarocin, Szamotuły, Kościan. Nagroda do podziału przez Wojewódzki Wydział Kultury i Sztuki w Poznaniu,

c) grupa krakowska: powiat krakowski, powiat miechowski i powiat chrzanowski — do podziału przez Wojewódzki Wydział Kultury i Sztuki w Krakowie — po zł. 15.000 na grupę, razem zł. 45.000.

W sumie nagrody redakcji „Morza“ wyniosły zł. 75.000.

B. Nagroda Ministerstwa Kultury i Sztuki.

a) Nagroda zł. 10.000 Śląsk Opolski, Groszowice koło Opola, zorganizowana przez zespół cementowni „Groszowice“, kier. ob. Prysak Modesta.

b) Nagroda zł. 10.000 województwo kieleckie na grupy Iłża i Masłów, kier. Jan Pieniążek.

W sumie nagrody Ministerstwa Kultury i Sztuki zł. 20.000.

C. Nagroda Związku Samopomocy Chłopskiej.

a) grupa nowosądecka, góralska, kier. ob. Cholewa Mieczysław, zł. 15.000,

b) grupa koła gospodyń wiejskich przy powiatowym Związku Samopomocy Chłopskiej powiatu i okolic Będzina, zł. 15.000.

W sumie nagrody Związku Samopomocy Chłopskiej wyniosły zł. 30.000.

Nie wątpimy, że inicjatywa „Morza“ znajdzie dalszych naśladowców, a trud kultywowania pięknych strojów ludowych będzie nagrodzony, stanowiąc dla naszego ludu zachętę do pielęgnowania folkloru.

Zdjęcia zamieszczone obok ilustrują zespoły regionalne podczas defilady przed trybuną Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej i gośćmi honorowymi.



Warszawa, dn. 27 lipca 1947 r.

RZECZPOSPOLITA POLSKA

Ministerstwo Kultury i Sztuki

L. dz. 2832/P

Departament Plastyki

Do

Ligi Morskiej

Warszawa, Widok 10

Ministerstwo Kultury i Sztuki wyraża uznanie dla Ligi Morskiej za inicjatywę zorganizowania konkursu grup regionalnych w strojach ludowych w czasie „Święta Morza” w Szczecinie.

Dyrektor Departamentu Plastyki

- w/z (S. Sheybal)



Świetnie zorganizowani „Wiciarze” manifestują swą łączność z Ziemią Zachodnimi w dniu „Święta Morza” w Szczecinie.



Na tegorocznym „Święcie Morza” w Szczecinie, Obwód Ligi Morskiej w Nowym Sączu reprezentowany był przez zespół górali pod przewodnictwem gawędziarza góralskiego bacy Miecka Cholewy.

Zespół ten bierze udział w defiladzie przed trybuną Władz Państwowych z Prezydentem Rzeczypospolitej Ob. Bolesławem Bierutem na czele. Sądeccy górale w marszu tańczyli zbójnickiego, czym zasłużyli sobie na rześiste brawa zebranej publiczności.

Na pokazie grup regionalnych na specjalne brawa zasłużyli za taniec zbójnicki: Dybca Antek, Dybca Władek, Marka Józka i Marka Gienka. Taniec wypadł wspaniale — „zgranie jak jedno ogniwo”, podcinanie ciupagami zasługuje na specjalne wyróżnienie.

Taniec krzesany odtńczył Dybiec Marek z najlepszą tanecznicą Podhala Marysią Pyrdół-Wojtasową znakomicie — publiczność nagrodziła ich długo trwającymi oklaskami.

Do sukcesu zespołu przyczynili się również Franek Kurzeja z Talarem i Jaworem na swych instrumentach.



Grupa osadników wojskowych, osiadłych na Ziemiach Zachodnich, maszeruje w zwartym szyku w dniu „Święta Morza” w Szczecinie.

Święto Marynarki Radzieckiej

Odpowiednikiem naszego „Święta Morza“ jest święto floty i marynarki radzieckiej, obchodzone w dniu 27 lipca. Marynarka radziecka, również jak nasza flota, miała podczas ostatniej wojny nielada zadanie do spełnienia.

Pisze o tym zajmująco admirał floty radzieckiej I. S. Isakow w obszernej pracy, drukowanej w kwartalniku „Przegląd Morski“ Nr 1 z 2 r. 1947., zatytułowanej „Marynarka Wojenna Z. S. R. R. w wojnie ojczyźnianej“, malując trudną sytuację floty radzieckiej w okresie ostatniej wojny. Niewątpliwie obrona Leningradu wątłymi siłami morskimi i walka na akwenie Kronsztadzkiem — to wspinała karta historii marynarki, którą zainteresować musi się każdy marynista polski.

Ślady wojny zaciera nieustanna praca ludów radzieckich, które, tak jak i my, przystąpiły do dzieła odbudowy ojczyzny z popiołów i zgliszcz, mając do zanotowania sukcesy trwałe. Bo oto

po pięcioletniej przerwie otwarto w Leningradzie Centralne Muzeum Marynarki Wojennej, zakończono odbudowę gmachu Admiralicji, mocno uszkodzonego podczas działań wojennych i dokonano wiele innych prac.

Flota wojenna ZSRR na wodach europejskich, podzielona na floty: Białego Morza, Bałtyku i Czarnomorską, obejmuje obecnie 3 okręty liniowe: „Archangielsk“, „Gangut“ i „Sewastopol“, 6 krążowników: „Woroszyłow“, „Kirow“, „Maksym Gorkij“, „Krasnyj Kawkaz“, „Krasnyj Krym“ i „Murmańsk“, około 50 niszczycieli oraz blisko 100 okrętów podwodnych. (Cytujemy według „Przeglądu Morskiego“ Nr 2).

Flota radziecka powojenna ma inną strukturę, niż floty innych mocarstw morskich. Charakteryzuje ją (jak widzimy z powyższego zestawienia) przewaga okrętów lekkich i podwodnych.



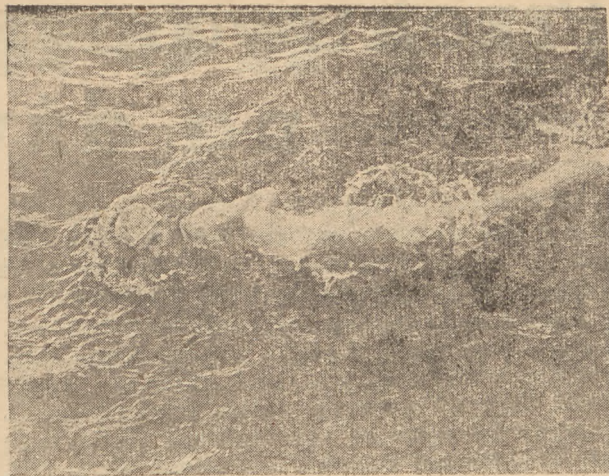
Dzień 27 lipca jest świętem Radzieckiej Marynarki Wojennej. To „Święto Morza“ w Związku Republik Radzieckich obchodzone jest równie uroczystie, jak u nas. Zdjęcie przedstawia trybunę stadionu „Dynamo“ w Moskwie podczas igrzysk sportowych wodnych. Na trybunie widoczni: Marszałek Związku Radzieckiego Gworow, Sekr. Czernousow, Marszałek Związku Radzieckiego Mereckow i inni goście

Troska o silną flotę, o wykwalifikowanego marynarza nieustannie zaprzęta umysły tych, którym powierzono opiekę nad flotą i marynarzem w Związku Radzieckim. Dał temu wyraz Generalissimus Stalin w rozkazie do Marynarki Wojennej, mówiąc między innymi:

„Naród radziecki chce widzieć swą marynarkę jeszcze silniejszą i potężniejszą. Naród nasz tworzy dla floty nowe bazy i nowe okręty bojowe. Zadanie floty — to podniesienie gotowości bojowej, wychowanie kadr marynarzy i podniesienie kultury morskiej, dyscypliny i organizacji zespołów“.

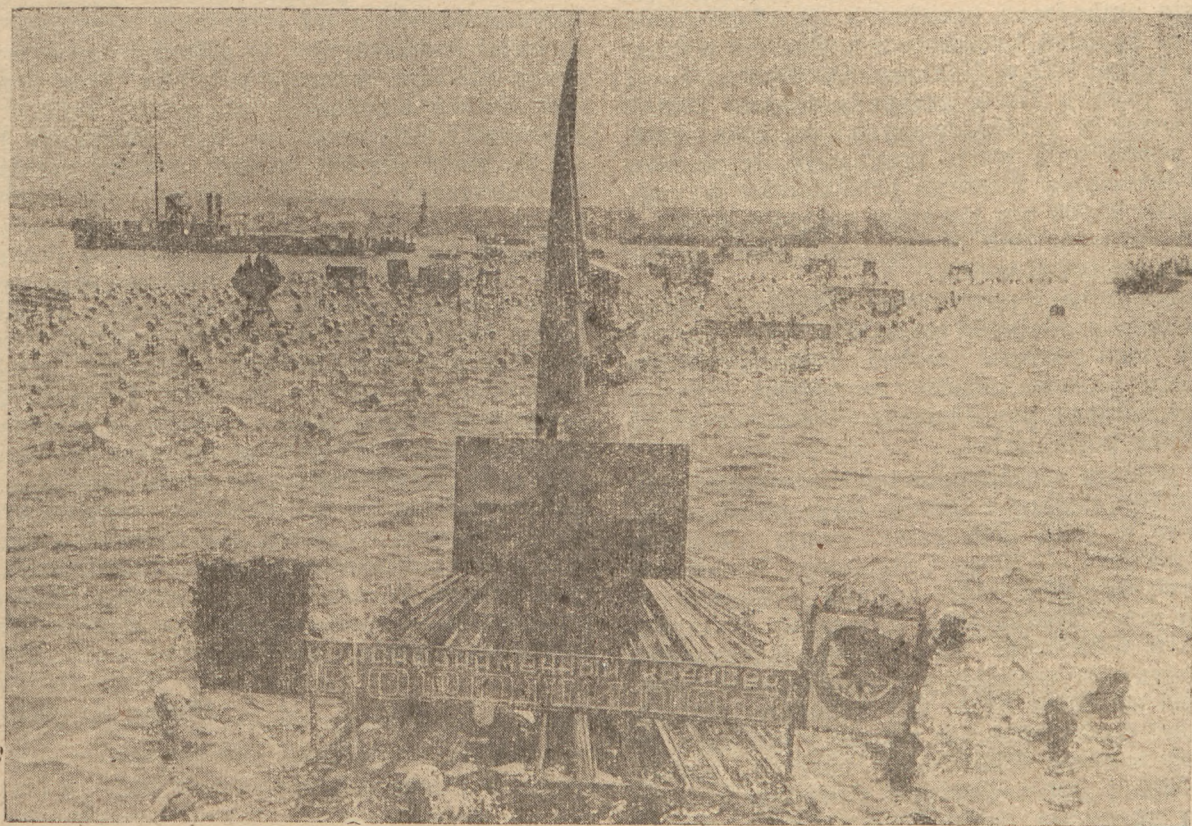
Dziś marynarka radziecka pracuje nad uszlachetnieniem rzek i kanałów, nie tylko w swej ojczyźnie, ale i na wodach obcych. Wyławia miny, oczyszcza dno rzek, podejmuje wraki z dna na Dunaju, na Odrze, na Bałtyku. Współpraca marynarki wojennej radzieckiej z marynarką polską ma już swą historię i przyczyniła się do zbratania i zbliżenia między obu krajami.

W dniu święta marynarki wojennej radzieckiej życzyliśmy jej dalszego wspaniałego roz-



Zwycięzca w zawodach pływackich, zorganizowanych w dniu Święta Floty i Marynarki Radzieckiej 27 lipca br., Wiktor Gładilin na finiszu

woju, jako strażnicze wolności wód i bojownicze w zwycięskiej walce z hitleryzmem i fa-



W Sewastopolu, bohaterskim mieście Związku Radzieckiego, odbyły się podczas Święta Marynarki Wojennej, w dniu 27 lipca, zawody pływackie. Przeszło tysiąc zawodników stanęło do startu, walcząc z marynarzami jednostek morskich o palmę pierwszeństwa

Przekuwamy armaty na dźwigi portowe

Dźwigające się szybko z ruin wojennych polskie porty morskie przekroczyły w roku 1946 połowę swojej sprawności przeładunkowej z najlepszych lat przedwojennych. Cyfra około 8 milionów ton towarów, przeładowanych w wywozie i przywozie w ciągu jednego roku, oznacza nie tylko potężny wysiłek mózgow i mięśni ludzi, którym ta praca została powierzona. Oznacza ona również, że nieliczne urządzenia przeładunkowe, którymi dysponują nasze porty w obecnym stadium powojennej odbudowy, musiały pracować przeciętnie z większą wydajnością, niż to jest przyjęte w normalnych warunkach eksploatacyjnych.

W chwili odzyskania wybrzeża na wiosnę 1945 roku, urządzenia przeładunkowe w portach praktycznie nie istniały. Wszystkie dźwigi i taśmowce węglowe zostały całkowicie lub częściowo zniszczone przez ustępującego okupanta. Podjęte niezwłocznie prace remontowe, przy których z kilku rozbitych dźwigów montowało się jeden cały, pozwoliły do końca 1945 roku uruchomić 22 dźwigi w Gdyni i 19 w Gdańsku. W ciągu roku 1946 udało się wyremontować dalsze uszkodzone urządzenia przeładunkowe, tak, że na dzień 1 stycznia r. b. stan ich wynosił 29 w Gdyni i 27 w Gdańsku. Oznacza to, że na każdy czynny dźwig przypada średnio 138.000 ton towarów przeładowanych w roku 1946. Dla porównania warto przytoczyć, że w roku 1938 przeciętna rocznego przeładunku wynosiła tylko 91.000 ton towarów na jeden dźwig, a zatem w roku 1946 dźwigi miały pracę o 50% cięższą niż przed wojną.

Jak wynika z powyższego obliczenia, dalsze podniesienie zdolności przeładunkowej portów, które musi nastąpić wobec przewidywanego wzrostu naszego handlu morskiego, wymaga odpowiedniego powiększenia ilości czynnych dźwigów portowych.

W pełnym zrozumieniu tej konieczności, Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego zamówiło w roku 1946, przez swoją placówkę wykonawczą — Biuro Odbudowy Portów, 45 nowych dźwigów, które zostaną wykonane w kraju przez Zjednoczenie Przemysłu Maszynowego w Gliwicach. Tak wielka jednorazowa inwestycja w urządzenia przeładunkowe, opiewająca na sumę około 600 milionów złotych, stanowi wydarzenie, nie mające precedensu w dotychczasowej działalności naszych portów morskich i jest najlepszym dowodem niezwykłego znaczenia, jakie Polska demokratyczna przywiązuje do należytego wykorzystania odzyskanego wybrzeża morskiego.

Produkcja zamówionych dźwigów portowych jest obecnie w toku. Wykonuje się prace odlewnicze oraz obróbkę części. Nie można było natomiast dotychczas rozpocząć robót konstrukcyjnych ze względu na brak materiałów hutni-

czych. W hierarchii nie cierpiących zwłoki potrzeb gospodarczych dźwigi portowe uzyskały III stopień pilności przy otrzymywaniu bieżących przydziałów materiałów hutniczych, co w wyniku daje dość długie terminy dostawy wymienionych materiałów.

Ten niepomysłny stan rzeczy kryje w sobie groźbę odwołania się dostawy dźwigów, a w dalszej konsekwencji — niewykonania programu przeładunków morskich w ciągu najbliższych lat.

Zjednoczenie Przemysłu Maszynowego, które podjęło się wykonania dźwigów, czyni wszelkie wysiłki, aby znaleźć wyjście z tej trudnej sytuacji. Materiały brakujące do montażu dźwigów wyszukuje się w bratnich zakładach przemysłowych, a jeśli i ta droga zawiedzie — wybiera się je z rezerwów niemieckich na Dolnym Śląsku. Przykładem śmiałej inicjatywy w tym kierunku może być ściągnięcie z Dolnego Śląska łuf armatnich, z których będą wykonane czopy królewskie i cały szereg kół zębatach do mechanizmów dźwigowych.

Jak wykazały przeprowadzone próby wytrzymałościowe, z łuf armatnich otrzymuje się materiał konstrukcyjny w gatunku nawet wyższym, niż tego wymaga potrzeba. Tym sposobem dawne niemieckie narzędzia śmierci i zniszczenia, stworzone w myśl obłądnego hasła „armaty zamiast masła“, zostaną przekute w instrumenty polskiej twórczej i pokojowej pracy.

Należy się spodziewać, że wykazana dotychczas rzutkość i inicjatywa naszego przemysłu maszynowego, pozwoli przewyciężyć wszelkie dalsze trudności na drodze do realizacji wielkiego programu rozbudowy urządzeń przeładunkowych w portach polskich. Program ten przewiduje wykończenie i ustawienie w portach zamówionych dźwigów w terminie do końca 1948 roku. Równoległe uzbrojenie naszych portów powiększy się o 9 dźwigów, zamówionych przez Centralę Węglową, jak również o urządzenia przeładunkowe, nabyte z demobilu amerykańskiego. W ostatecznym wyniku zdolność przeładunkowa portów powinna w roku 1949 przekroczyć poziom przedwojenny.

Marian Krynicki



JĘZYK MORSKI

Jakkolwiek statek chodzi po morzu, to marynarz pływa na nim, a chodzi po nim. Marynarze i żeglarze mają za sobą pływanią na statkach (jachtach), mają odbyte rejsy, które zalicza im się do stage'u w ich służbie. Natomiast pasażer odbywa podróż „Batorym“, lub „Sobieskim“, ale nie pływa na statku, chyba, że korzysta z pływalni podczas podróży. Pasażer płynął „Batorym“ do Nowego Jorku, ale nie pływał na „Batorym“ w charakterze marynarza.

Wejście statku do portu obcego (nie macierzystego) poprzedza ceremoniał, oparty na prawie zwyczajowym i na przepisach portowych, obowiązujących we wszystkich krajach morskich. Statek przed wejściem do portu staje na redzie, na wodach zewnątrz portu i wzywa pilota za pomocą flagi code'u międzynarodowego, mającej znak alfabetu, odpowiadający literze „G“. Jest to niebiesko-żółta chorągiewka o pionowym zestawie pasów tych barw, podniesiona na maszcie.

Obserwator na wieży Kapitanatu Portu identyfikuje statek, który z reguły już poprzednio był awizowany drogą telegraficzną lub inną. Oficer dyżurny Kapitanatu Portu wyznacza statkowi miejsce przy nabrzeżu i wzywa pilota, który sam na kutrze, lub w towarzystwie holowników zjawia się na wezwanie. Holowniki potrzebne są wtedy, gdy chodzi o większą jednostkę, niezdolną do manewrowania samodzielnego na małej przestrzeni wód (w kanale, basenie i t. p.).

Pilot wchodzi na statek po sztorcie i prowadzi go do miejsca, wyznaczonego przy nabrzeżu.

Nawigacją zwiemy sztukę prowadzenia statku po za widocznością lądu i wśród znaków nawigacyjnych, lokalnych.

Przybycia statku oczekują przedstawiciele władz: celnicy, strażnicy W. O. P., jak również makler okrętowy, przedstawiciel armatora (właściciela statku), załatwiający sprawy, związane z wyładunkiem, załadunkiem, zaprowiantowaniem, zaopatrzeniem w paliwo, opłatami portowymi itd. Makler zamawia cumowników, którzy zajmą się cumowaniem statku do pachołków, pali lub pierścieni, umieszczonych na nabrzeżu.

Statki żeglugi przybrzeżnej, kabotażowe i pasażerskiej małej, przybijają do mola. Jest to wysunięty w morze sztuczny cypel, okolony wodą, umożliwiający podejście statku do miejscowości nadbrzeżnych, nie mających po za mołem innych urządzeń dla przyjęcia statku. Molo to coś w rodzaju przystani, a nawet portu zewnętrznego, w przeciwieństwie do portu wewnętrznego, okolonego falochronami, odpowiednio uzbrowionego, a więc wyposażonego w dźwigi, windy, tory kolejowe itp. urządzenia techniczne.

W porcie zewnętrznym mamy baseny, w porcie wewnętrznym kanały, wrzynające się w ląd w sposób sztuczny lub naturalny. Przestrzeń za falochronami zewnętrznymi nazywamy awanportem.

Ponieważ w myśl konwencji haskiej każde państwo morskie ma prawo uważać pas morski na przestrzeni od 3 do 9 mil morskich za własne wody terytorialne, każdy statek po wejściu na te wody podlega obowiązującym w danym państwie przepisom prawnym. To też wszelkie operacje na tych wodach, czy to na wysuniętej daleko w morze redzie, czy leżącym bliżej portu awanporcie wymagają formalnego załatwienia, tak jakgdyby były w samym porcie. Niejednokrotnie bowiem statek załatwia czynności wyładowania i załadowania towaru na redzie, posługując się barkami i unikając przez to wysokich opłat portowych i skracając czas postoju. Odbywa się to jednak zawsze formalnie pod okiem władz kompetentnych, którzy wnikają w przebieg manipulacji w stosownym zakresie.

Statki na redzie stoją na kotwicy (ale nie „zarzucają“ jej, jak piszą „maryniści“) lub na biece, aby zabezpieczyć się przed dryfem, powodowanym prądami lub wiatrem. Statek na własnej kotwicy łukuje, gdyż kotwica musi mieć duży luz, i im bardziej leży poziomo, tym bezpieczniej stoi statek na niej.

Luz łańcucha dochodzi nawet do czterokrotnej głębokości wody w miejscu zakotwiczenia. Ponieważ beczka zakotwiczona jest na kotwicy martwej statek nie łukuje na niej tak, jak na własnej kotwicy.

Statki, stojące na redzie utrzymują komunikację z lądem własnymi łodziami okrętowymi, które znajdują się na pokładzie w ilości i rodzaju, odpowiadającym potrzebom i typom statków. Są to zarówno łodzie motorowe, jak i wiosłowe: barkasa — łódź bezpokładowa z motorem na rufie — lub barkasa wiosłowa, służy do przewożenia ludzi i prowiantu, wlebot — z komorami powietrznymi, służy jako łódź ratownicza.

Łodzie duże leżą na pokładzie (na spardeku), a mniejsze wiszą na szlupbelkach, nie zabierając miejsca. Podczas rejsu conajmniej jedna łódź ratunkowa jest w pogotowiu, aby w każdej chwili można było rzucić ją na wodę wraz z obsadą. Manewry sprawności alarmowej zwykle na komendę „człowiek za burtą“ powtarzane są podczas każdego rejsu. To też każdy pasażer może obserwować przebieg ich i poznać bliżej mechanizm i taktykę ratownictwa.

(D. c. n.)

S. Z. Z.

Olbrzymy i liliputy podwodne

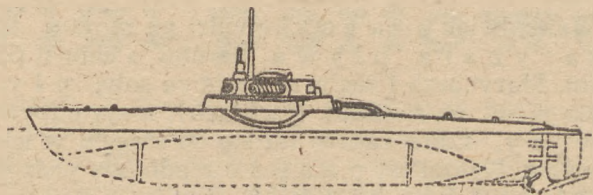
W okresie drugiej wojny światowej, pod wpływem doświadczeń bojowych i potrzeb, nastąpił wspaniały rozwój okrętów podwodnych. Wśród rozlicznych typów na szczególną uwagę zasługują dwa nowe rozwiązujące kontrastujące ze sobą dążności. Jedna zmierzała do powiększenia okrętów podwodnych do rozmiarów prawdziwych krążowników, druga zaś do pomniejszenia tych rozmiarów do takiego minimum, jakie jest charakterystyczne dla pierwszych wogóle jednostek podwodnych z XVIII i XIX wieku.

Przypatrzmy się więc obu tym rodzajom. Pierwszy realizuje nurtujące jeszcze dawniej koncepcje nurkowców oceanicznych o dużej samodzielności operacyjnej i taktycznej. Zamiast jednak wyposażenia ich w potężną artylerię, któraby mogła być wykorzystana w półzanurzeniu okrętu do zwalczania celów nadwodnych i znajdujących się na wybrzeżu nieprzyjacielskim, konstruktorzy postanowili wykorzystać zwiększone rozmiary dla 1) zróżnicowania uzbrojenia i 2) przystosowania wnętrza bądź do transportu niedużych oddziałków desantowych, bądź do przewożenia większych ilości min.

Dla wszystkich entuzjastów morskich jest znana jeszcze przed wojną sylwetka francuskiego krążownika podwodnego „Surcouf”. Przy wyporności nadwodnej 2880 ton i podwodnej 4300 ton, posiadał obok baszty pokładowej ruchomą wieżę z dwoma działami 203 mm, czyli takiego kalibru, jaki używa się tylko na ciężkich krążownikach. Przypominam pozostałe uzbrojenie: przeciwlotnicze — dwa działka 37 mm i 4 karabiny maszynowe; torpedowe — dziesięć wyrzutni o średnicy 556 mm i cztery o średnicy 406 mm, oraz miejsce na jeden mały wodnosamolot wywiadowczy.

O ileż inne są wojenne olbrzymy podwodne. Najpierw przypatrzmy się dwom typom japońskim, których niektóre dane przynosi szwedzki „Marinkalender”. I tak „J 400” wypiera na powierzchni aż 5500 ton, czyli tyle, co opancerzony lekki krążownik. W porównaniu ze swym odpowiednikiem nawodnym jest jednak znacznie krótszy i węższy.

Krążownik „Aurora” długość 152 m, szerokość 15,6 m;



krążownik „J 400” długość 122 m, szerokość 12,2 m.

Różnice są wyraźne. Japoński olbrzym podwodny ma wyraźnie kształty pękate, potrzebne dla urządzeń, służących do przewozu kilkudziesięciu żołnierzy desantowych.

A teraz inne dane. Zamiast wysokokalibrowej artylerii „Surcoufa” ma tylko jedną armatę 140 mm, cztery 40 mm pl., kilkanaście karabinów maszynowych, aż trzy wodnosamoloty, dla których nawet zamontowano katapultę wyrzutową. Ilość wyrzutni torpedowych nie jest znana, ale zapewne niższa niż na francuskim krążowniku podwodnym.

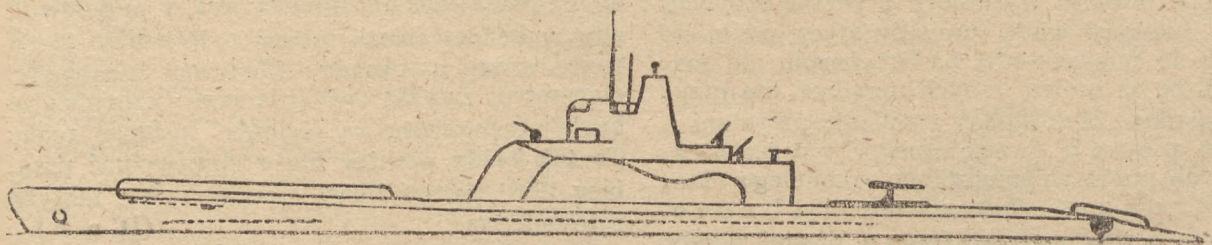
„J 400” rozwija na powierzchni szybkość 20 węzłów, czyli, że znajduje się pod tym względem w czołówce.

O drugim typie japońskim posiadamy mniej wiadomości. Wiadomo tylko, że ma 3800 ton wyporności nawodnej, sto piętnaście metrów długości, dwa wodnosamoloty na pokładzie i katapultę.

Zmiana uzbrojenia wynikała ze zmiany przeznaczenia wielkich okrętów podwodnych. Na podstawie komunikatów wojennych wiemy, że przewoziły one desanty dywersyjne na małe wysepki oceanu Spokojnego, że uzupełniały załogi i sprzęt otoczonych garnizonów wyspiarskich, że wreszcie wywoziły ze straconych płacówek ludzi i dokumenty.

Były bardzo potrzebne i pożyteczne. Amerykański wywiad powietrzny i radarowy działał zbyt dokładnie, aby podobne operacje mogły być niepostrzeżenie przeprowadzane przez okręty nadwodne, czy samoloty.

Olbrzymie okręty podwodne uniknęły natomiast oka lotnika i radaru, jako jedyne jednostki wojenne.



Amerykanie posługiwali się olbrzymimi podwodnymi stawiaczami min typu „Tinosa“. I one przewyższały rozmiarami „Surcoufa“, gdyż wypierały na powierzchni aż 3525 ton. Więcej szczegółów dotąd nie ogłoszono. Natomiast wiemy o licznych katastrofach minowych japońskich kontrtorpedowców, szczególnie w cieśninach archipelagu Salomona.

Daleko różnorodniejsze są liliputy podwodne, budowane przez Anglię, Włochy, Niemcy i Japonię. Powstały przede wszystkim na skutek trudności działania przeciętnych okrętów podwodnych na wodach przybrzeżnych, w obrębie portów i zatok nieprzyjaciela, które były zamknięte sieciami i zaporami, oraz dla zaskoczenia taktycznego.

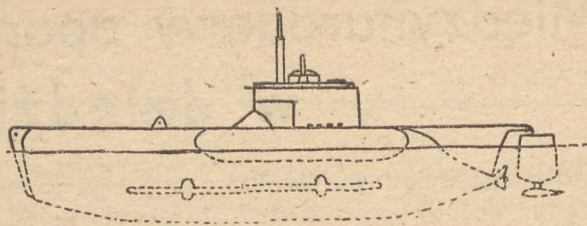
Liliputy podwodne musiały być przewożone czasem na transportowcach specjalnego typu, zwłaszcza, gdy chodziło o zaatakowanie floty przeciwnika w portach odległych. Dotyczyło to głównie jednostek japońskich, przeznaczonych do akcji w obrębie Pearl Harbour i Sidney w Australii. Przewoziły je trzy transportowce: „Takasaki“, „Turugizaki“ po 12.000 ton, rozwijające szybkość 19 węzłów i „Taigei“ po 10.000 ton. Podobno każdy z transportowców mógł zabrać około szesnastu liliputów.

Przypatrzmy się teraz poszczególnym typom mikroskopijnych okrętów podwodnych. Anglicy zbudowali kolejno X 1—X 5, a później X 8-24. Każdy z nich był długi na 16 m, a szeroki na 1,7. Więcej szczegółów nie ujawniono oficjalnie. Trzy takie liliputy uszkodziły w fiordzie Tromsø największy niemiecki okręt liniowy „Tirpitz“ (42.000 ton), dwiema torpedami zatopił w porcie La Spezia we Włoszech ciężki krążownik „Bozano“, uchodzący za najszybszy w swojej klasie (39 węzłów), jeszcze inny najnowszy krążownik torpedowy „Ulpio Traiano“. Anglicy nazywali swoje liliputy „human torpedo“, albo bombami podwodnymi.

Włosi mieli jednostki o wyporności 20 ton, nieco krótsze (15 m), płynące z szybkością 14 węzłów na powierzchni (?) i uzbrojone w dwie torpedy o średnicy 533 mm.

Japończycy rozporządzali dwoma typami liliputów. Większy miał wyporność 87 ton, przy długości 23 m i był uzbrojony w dwie wyrzutnie torpedowe. Drugi, nieco mniejszy, był krótszy (18 m), przy szerokości 2 m. Mógł działać w bardzo krótkim czasie.

Poza tym Japończycy już w 1934 r. zbudowali prototyp liliputów, który posiadał charakterystykę następującą: wyporność 12 ton, długość 9 m, szerokość 2,3 m, poruszał się z szybkością tylko 3 węzłów, a był uzbrojony w karabin maszynowy i jedną wyrzutnię torpedową o średnicy 456 mm. Ten typ został unowocześniony i rozwinięty w okresie poprzedzającym wybuch wojny na Pacyfiku. Jego drugie, poprawione wydanie jest nieco większe (15 ton), dłuższe (12 m), ale węższe (1,5 m) i ma już dwie wyrzutnie torpedowe.



Japończycy użyli liliputy podwodne po raz pierwszy w czasie ataku na główną bazę amerykańską Stanów Zjednoczonych — Pearl Harbor na wyspach Hawajskich równocześnie z nalotem 200 bombowców japońskich z lotniskowców „Kanga“ i „Akagi“. Zginęło wtedy pięć liliputów. Nie mogły już powrócić wskutek małego rejonu działania. Miały storpedować jeden krążownik.

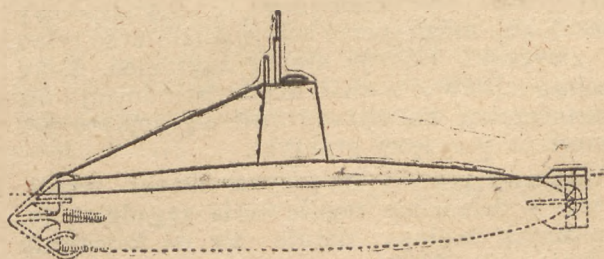
Nie mniejszą pomysłowość wykazali w tym zakresie Niemcy, ale dopiero od chwili inwazji, kiedy należało zwalczać okręty inwazyjne i statki z zaopatrzeniem w kanale La Manche, a później w rejonie ujścia Skaldy.

Przede wszystkim należy wymienić dwa typy t. zw. „żywych torped“. Jeden z nich „Biber“ jednoosobowy wypierał 6 ton (długość 9 m, szerokość 1,5 m), miał szybkość 6½ węzła i mógł z nią płynąć prawie 100 mil morskich. Uzbrojono go w dwie torpedy lub dwie miny. Drugi „Molch“, również jednoosobowy, był dłuższy (14 m), szerszy (2,3 m), szybszy (7 węzłów), to samo uzbrojenie ale mniejszy zasięg pływania (70 mil).

Następny typ „Seehund“ wypierał 14—16 ton (długość 19 m, zanurzenie 1,8 m), miał już dwóch ludzi załogi, dwie torpedy i duży rejon działania (275 mil przy 8 węzłach). Największym był typ „Walterboot“, już z 18 ludźmi załogi.

Śród niemieckich liliputów jeden uszkodził ORP „Dragon“, 81 jednostek zatoneło w akcji, 28 rozsadzili własne załogi, a 100 wpadło w ręce sprzymierzonych.

Józef Modrzejewski



Międzynarodowy aparat współpracy w dziedzinie żeglugi morskiej

W transporcie towarów, które są przedmiotem międzynarodowego obrotu, transport morski odgrywa dominującą rolę. Trzy czwarte światowego handlu, to handel morski. Współzależność gospodarcza świata, która ze zdwojoną siłą manifestuje się w powojennych wysiłkach w kierunku stworzenia obejmującego cały świat aparatu współpracy gospodarczej, specjalnie silnie akcentuje międzynarodowe znaczenie transportu.

Każdy rodzaj transportu z chwilą, gdy nie zamykał się w granicach jednego państwa, rodził szereg zagadnień o charakterze międzynarodowym, które wymagały wspólnego rozwiązania.

Oczywiście najwcześniej zagadnienia te wystąpiły przy transporcie morskim, bo droga morska była pierwszym ogniwem, które poczęło łączyć narody i całe części świata. W początkowych swych stadiach rozwojowych żegluga morska poziomem techniki i wiedzy była ograniczona do wybrzeży i mórz regionalnych.

Ale już w średniowieczu, gdy statki z morza Śródziemnego poczęły docierać do Zachodniej i Północnej Europy, wynikały międzynarodowe zagadnienia, związane z żeglugą morską. Pierwsze zagadnienia dotyczyły kwestii technicznych, jak ówczesny „Pomiar tonażu“ i inne praktyki handlowe, które w drodze zwyczajowej odmiennie rozwijały się w poszczególnych regionach.

Z chwilą, gdy żegluga zataczała na morzach coraz szersze kręgi, coraz więcej spraw we wspólnym interesie trzeba było uzgadniać i regulować.

Dziś transport jest przemysłem par excellence międzynarodowym. Stąd najdrobniejsze zagadnienia, z nim związane, mają swój aspekt międzynarodowy.

Do pierwszej wojny światowej międzynarodowa współpraca w dziedzinie żeglugi morskiej właściwie nie istniała. Żegluga tradycyjnie cieszyła się nie znajdującą porównania wolnością, a jedyną normą, jaka w niej obowiązywała, był zwyczaj.

Oczywiście zwyczaj ten pozostał jeszcze do dziś twórczą siłą w żegludze.

Ale nie może on już dziś sprostać tym wszystkim zadaniom, jakie rozwój współczesnego życia stawia przed żeglugą. Dziś jest to już zbyt duży i zbyt skomplikowany międzynarodowy aparat, aby mógł oprzeć swoją działalność tylko na zwyczaju. Istnieje szereg zagadnień, które trzeba realizować w skali międzynarodowej i nie można czekać na wytworzenie się dopiero powszechnie przyjętej praktyki.

Właściwy rozwój międzynarodowej współpracy w dziedzinie regulowania zagadnień technicznych żeglugi, datuje się od katastrofy Tytanica w r. 1912.

W ciągu stosunkowo krótkiego czasu powstał cały szereg instytucji o charakterze publicznym i prywatnym, które zajmują się poszczególnymi zagadnieniami żeglugi morskiej. Ale tu rozwój poszedł odmiennym torem od innych gałęzi transportu.

O ile w dziedzinie telekomunikacji i żeglugi powietrznej doszło do utworzenia centralnych organizacji, zajmujących się całością zagadnień, to w żegludze morskiej powstawały jedna po drugiej instytucje, które ograniczały się do specjalnych tylko zagadnień. W ten sposób doszło do utworzenia wysoce zdecentralizowanego aparatu, zajmującego się regulowaniem żeglugi w skali międzynarodowej.

W niniejszym artykule zajmiemy się aparatem, który istniał do chwili wybuchu wojny. W czasie trwania drugiej wojny światowej powstały specjalne instytucje, które zajmowały się regulowaniem żeglugi morskiej, wprzęgniętej w wysiłek wojenny narodów sprzymierzonych. Obecnie w ramach szeroko pomyślanej międzynarodowej współpracy gospodarczej świata organizuje się nową centralną między państwową instytucję dla spraw żeglugi morskiej (UMCC).

Przedwojenny międzynarodowy aparat współpracy w dziedzinie żeglugi morskiej można podzielić na następujące grupy:

I. Międzynarodowe organizacje, wyłącznie zainteresowane żeglugą i transportem morskim:

a) organizacje międzypaństwowe:

1. Międzynarodowe konferencje dyplomatyczne w sprawach prywatnego prawa morskiego i zagadnień technicznych i bezpieczeństwa.

2. Międzynarodowe Biuro Hydrograficzne.

3. Międzynarodowa Komisja dla latarni na przyładku Spartel.

4. Międzynarodowa służba patroli i obserwacji lodowcowych.

b) Prywatne:

1. Międzynarodowy Komitet Morski (International Maritime Committee).

2. Międzynarodowa Konferencja Żeglugowa (International Shipping Conference).

3. Międzynarodowa Bałtycka Konferencja Morska (Baltic and International Maritime Conference).

4. Stałe Międzynarodowe Zrzeszenie Kongresów Nawigacyjnych (Permanent International Association of Navigation Congresses).

5. Konferencje dla ustalania stawek frachtów (Rates Conferences).

6. Międzynarodowe Konferencje w sprawie Łodzi Ratunkowych (International Lifeboat Conferences).

7. Międzynarodowa Federacja Żeglugowa (International Shipping Federation).

8. Międzynarodowe Zrzeszenie Oficerów Marynarki Handlowej (International Mercantile Marine Officers Association).

9. Międzynarodowa Unia Ubezpieczeń Morskich (International Union of Marine Insurance).

Główne międzynarodowe organizacje, częściowo zainteresowane żeglugą i transportem morskimi:

a) Publiczne:

1. Tranzytowa Organizacja Ligi Narodów — Komitet Żeglugi i Portów Morskich.

2. Międzynarodowy Instytut Chłodniczy.

3. Międzynarodowa Organizacja Pracy — Ogólna Komisja Morska.

4. Międzynarodowy Urząd Zdrowia Publicznego.

5. Międzynarodowa Unia Telekomunikacyjna.

6. Unia Panamerykańska.

7. Międzynarodowe Konferencje Emigracyjne.

b) Prywatne:

1. Międzynarodowa Izba Handłowa.

2. Międzynarodowe Zrzeszenie Prawa.

3. Międzynarodowa Federacja Robotników Transportowych.

4. Stała Międzynarodowa Konferencja Prywatnych Organizacyj dla Ochrony Migrantów.

Jeszcze przed 2-gą wojną światową wysuwano projekty utworzenia dalszych organizacyj, a mianowicie:

Międzynarodowego Biura Morskiego, Międzynarodowego Biura Pracy na Morzu, Międzynarodowego Urzędu Wód Terytorialnych, Międzynarodowego Urzędu Alokacji Tonażu, Międzynarodowego Biura dla Bezpieczeństwa Życia na Morzu, Międzynarodowej Organizacji Łodzi Ratunkowych i Międzynarodowej Ligi przeciwko Szczurom.

Z tego zestawienia widać, jak bardzo skomplikowany i jak bardzo zdecentralizowany jest międzynarodowy aparat żeglugowy.

Większość z tych organizacyj zajmuje się specjalnymi tylko zagadnieniami.

Najszerzy zakres działania i największe znaczenie w dziedzinie żeglugowej mają dwie instytucje: Międzynarodowa Konferencja Żeglugowa i Międzynarodowy Komitet Morski.

Obojętne tych wymienionych instytucyj istnieje jeszcze szereg krajowych organizacyj, które w świecie żeglugowym uzyskały decydujące znaczenie. Do nich w pierwszym rzędzie należą towarzystwa klasyfikacyjne statków. Nie zajmują

się one międzynarodowymi aspektami transportu, a jedynie technicznymi.

Obecnie międzynarodowa struktura gospodarcza ulega głębokim zmianom. Znikają stare formy współpracy i tworzą się nowe. Szereg międzynarodowych organizacyj ulega likwidacji, a cała sieć międzynarodowej współpracy zostaje silnie powiązana z Organizacją Narodów Zjednoczonych.

W ubiegłym roku ukończyły swoją działalność doraźne organizacje żeglugowe, utworzone na okres wojny, jako centralne organy doradcze Narodów Zjednoczonych w sprawach żeglugi handlowej.

W czerwcu ub. r. na konferencji w Amsterdamie zainteresowane państwa wypowiedziały się za koniecznością utworzenia stałego między państwowego organu opiniodawczego i doradczego w sprawach żeglugi handlowej, który zostałby włączony w powojenny aparat międzynarodowej współpracy, montowany pod egidą Narodów Zjednoczonych.

Dla opracowania statutu przyszłej organizacji powołano komitet przygotowawczy, t. zw. Komitet Londyński, w skład którego weszła także Polska. Komitet ten opracował projekt statutu wraz z komentarzem, który został rozesłany wszystkim zainteresowanym państwom.

W myśl projektu działalność przyszłej organizacji ma być ograniczona do zagadnień technicznych i do zapewnienia wolności żegludze handlowej.

W dniach od 24 do 30.10.46 odbyła się w Waszyngtonie konferencja, poświęcona dyskusji nad opracowanym przez Komitet Londyński projektem.

Na konferencji tej projekt uległ znacznym zmianom. Wyłoniły się dwie grupy państw, z których grupa anglo-saska dążyła do rozszerzenia działalności organizacji poza sprawy wyłącznie techniczne, druga, w której trzon stanowiły państwa skandynawskie, dążyła do ścisłego ograniczenia zadań organizacji do ściśle technicznych i doradczych.

Po dyskusji uchwalono konwencję o Międzypaństwowej Doradczej Komisji Morskiej oraz statut prowizorycznej organizacji, która będzie działać do czasu ukonstytuowania się właściwej organizacji.

W najbliższym więc czasie nastąpi przebudowa aparatu współpracy międzynarodowej na odcinku żeglugi, która coraz bardziej staje się wspólnym instrumentem polityki gospodarczej całego świata.

Mgr Wacław Keller

Szczegółowy program uroczystości „Święta Morza” w Szczecinie

OD REDAKCJI

Podajemy szczegółowy program uroczystości „Święta Morza” w Szczecinie 28 i 29 czerwca br. jako k l a s y c z n y dla uroczystości Ligi Morskiej. Drob'azgowe opracowanie programu s'lanowić mo'ze w z ó r do naśladowania. Uwzględniono w nim obowiązujący p r o. tokół, hierarchię i kolejność wszelkich imprez. Organizatorzy uroczystości szczecińskich zaśliżyli na słowa gorącego uznania i pochwałę.

POWITANIE PREZYDENTA R. P. NA LOTNISKU

Na lotnisku na Babiu pod Szczecinem oczekuje kompania honorowa i orkiestra.

Witają: dwuminutowym przemówieniem d'ca O. kręgu Wojskowego Nr II i wojewoda szczeciński. Przedstawiają się: przewod. Woj. Rady Narodowej, prezydent miasta Szczecina, przewod. Miejskiej Rady Narodowej, prezes Ligi Morskiej (Zarząd Główny), przewodniczący woj. organizacji politycznych i społecznych.

Po wylądowaniu samolotu orkiestra gra hymn.

D'ca kompanii honorowej składa raport Prezydentowi R. P. Następnie Prezydent R. P. i I wiceminister O. N. dokonują przeglądu kompanii honorowej, po czym następują powitania, jak wyżej.

Prezydent R. P., I wiceminister O. N. i towarzyszący Prezydentowi R. P. członkowie Rządu odjeżdżają do wojewody szczecińskiego.

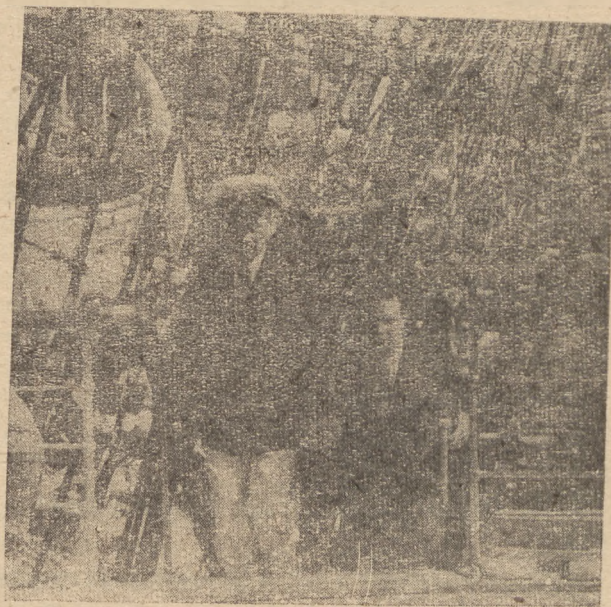
W sali Wojewódzkiej Rady Narodowej odbywa się uroczyste rocznicowe posiedzenie W. R. N., w którym bierze udział Prezydent R. P. i I wiceminister O. N. Przebieg posiedzenia wg. porządku dziennego, oddzielnie uzgodnionego z Kancelarią Cywilną Prezydenta R. P.

WRĘCZENIE ŚWIADECTW SZKOLNYCH NAJLEPSZYM UCZNIOM SZKÓŁ SZCZECIŃKICH

W gmachu W. R. N., w odpowiednio przystosowanej sali, w czasie trwania uroczystego posiedzenia W. R. N. zbiera się młodzież szkolna. Po zakończeniu posiedzenia W. R. N. Prezydent R. P. i I wiceminister O. N. wraz z otoczeniem i władzami wojewódzkimi, miejskimi i szkolnymi, przechodzą do sali, gdzie zebrana jest młodzież szkolna. Przedstawiciel władz szkolnych wygłasza krótkie przemówienie do Prezydenta R. P., mówiąc m. in. o odbudowie szkolnictwa polskiego na odzyskanych ziemiach piastowskich.

Prezydent R. P. wygłasza do młodzieży przemówienie, poczym wręcza wyróżnionym uczniom zaświadczenia szkolne.

Równocześnie z wręczaniem zaświadczeń, wyznaczona przez Prezydenta R. P. osoba z Jego otoczeniem wręcza wyróżnionym dzieciom książki i dedykacje Prezydenta R. P.



Prezydent Rzeczypospolitej, Ob. Bolesław Bierut, w mundurze Komandora Honorowego Jacht Klubu Polski wstępuje na pokład fregaty „Dar Pomorza” w asyście Ministra Żeglugi, Rapackiego, skąd odbierze defiladę jednostek marynarki wojennej i floty handlowej, zgrupowanej w Szczecinie na uroczystości „Święta Morza”

PRZYBYCIE NIEWOJSKOWYCH SZTAFET, RAIDÓW, SPŁYWÓW NA WAŁY CHROBREGO

Na wysokości Wałów Chrobrego, nad brzegiem Odry, oczekują przedstawiciele poszczególnych sztafet, raidów i spływów niewojskowych. Na czele oczekujących stoi z ramienia cywilnych dyrektor PUFW i PW, z ramienia wojska pełnomocnik O. W. Nr II. Poza tym na Wałach Chrobrego są zebrani przedstawiciele wszystkich organizacji. Zasadniczo uroczystość ma charakter nieoficjalny, a raczej organizacyjny.

Uczestnicy sztafet, raidów, spływów zostają przez odpowiednio przygotowanych łączników zakwaterowani i zaprowiantowani. Przed tym jednak dostają dokładny program i instrukcje, zarówno od dyrektora WF i PW, jak i od przedstawiciela O. W. II, co do ich udziału w ogólnych uroczystościach.

SKŁADANIE WIĘNCÓW I CAPSTRZYK

Przed godziną 22 na Plac Sprzymierzonych przybywa kompania honorowa wojska z orkiestrą i kompania honorowa Marynarki Wojennej z orkiestrą.

Żołnierze są zaopatrzeni w pochodnie. Poza tym przybywają delegacje młodzieży, orkiestry cywilne i delegacje z wieńcami.

O godzinie 21 przybywa prezydent miasta z komendantem garnizonu. Melduje się komendantowi garnizonu miasta, a następnie d'cy kompanii ho-

horowych składają raport. Po przeglądzie zostają złożone wieńce przez prezydenta miasta, k-ta garnizonu i inną delegację na grobach żołnierzy radzieckich, po czym wszyscy udają się na Plac Żołnierza Polskiego, gdzie zostają złożone wieńce na pomniku „Trzymaj Straż nad Odrą“, w tej samej kolejności.

Następnie wszyscy ruszają na Wały Chrobrego; orkiestry grają marsze. Z chwilą zbliżania się capstrzyku do Wałów Chrobrego, mniej więcej około godz. 21.50 do portu, na wysokości Wałów Chrobrego, wpływają 4 trawlerzy iluminowane. Okręty stają na redzie portu w korycie rzeki.

PALENIE OGNISK, SALWY ŚWIETLNE

Po ustawieniu się przybyłych z capstrzykiem kompanii honorowych i orkiestr oraz delegacji, około godz. 22 na znak k-ta placu zostają zapalone ogniska na brzegu Odry.

PRZEMÓWIENIE

PREZESA RADY GŁÓWNEJ LIGI MORSKIEJ

Równocześnie z chwilą zapłonienia ognisk, z okrętów i wybrzeża zostają wystrzelone rakiety. Trwa to kilka minut. Po iluminacji okrętowej orkiestra W. P. na znak k-ta placu rozpoczyna grać „Rotę“, co zostaje podchwyczone przez zebranych.

Poza uczestnikami capstrzyku w uroczystości wieczornej na Wałach Chrobrego biorą udział organizacje młodzieżowe i inne.

RAPORT PRZEGLĄDU WOJSKA

Z chwilą przybycia Prezydenta R. P. i I wiceministra O. N. d-ca O. N. II melduje Prezydentowi R. P. o gotowości do rozpoczęcia uroczystości. Prezydent R. P. i I wiceminister O. N. z całym otoczeniem udają się na najniższy poziom Wałów Chrobrego. Na platformie pod tarasem wchodzi naprzeciw d-ca całości i składa Prezydentowi raport. Prezydent i I wicemin. O. N. oraz najbliższe ich otoczenie udają się na przegląd wojska, po czym zajmują miejsca na przeciw ołtarza.

MSZA ŚW. POŁOWA

Mszę świętą celebrowuje ks. płk. Warchałowski. Po mszy św. zostaje odśpiewane „Boże coś Polskę“.

PRZYBYCIE SZTAFET I RAIDÓW WOJSKOWYCH. RAPORT WSZYSTKICH SZTAFET, RAIDÓW I SPŁYWÓW

Po przez uprzednio przygotowane miejsce przybawają ostatnie plutony sztafet wojskowych z Gdańska i Jeleniej Góry oraz na piechotę kierownictwo raidu motocyklowego W. K. S. „Legia“. Na platformie pod tarasem frontem do Odry ustawiają się kierownicy wszystkich sztafet, raidów i spływów w taki sposób, że na prawym skrzydle stają jako pierwsi kierownicy sztafet wojskowych, za nimi kierownicy raidu motocyklowego W. K. S. „Legia“.

Następnie kierownik sztafety b. więźniów politycznych Oświęcim — Szczecin, a później inni.

Po mszy św. Prezydent R. P. i I wiceminister O. N. z otoczeniem przechodzi po schodkach na platformę pod tarasem, gdzie Prezydent przyjmuje raport. Po raporcie Prezydentowi zostają wręczone dary symboliczne, meldunki i adresy. Meldunki wojskowych sztafet pieszych, zawierające dane o wykonaniu planu trzyletniego i osiągnięciach Narodu Polskiego na Ziemiach Odzyskanych, zostają odczytane przez radio.

Po ceremonii z przybyciem i raportem sztafet, raidów i spływów Prezydent R. P. z otoczeniem przechodzi do stołów ze sztandarami. Ksiądz poświęca sztandary i bandery, po czym wbija symbolicznie swoje gwoździe.

Po wbijaniu gwoździ Prezydent R. P. z otoczeniem zajmują miejsca w fotelach i krzesłach, ustawionych na prawo od ołtarza. Wtedy ofiarodawcy przekazują sztandary I wiceministrowi O. N., który wzywa d-ców jednostek zainteresowanych wraz z pocztami sztandarowymi. I wiceminister O. N. wręcza sztandary d-com jednostek, którzy przyjmują sztandary, klękają i całują brzeg sztandaru.

D-cy jednostek morskich, po otrzymaniu bander natychmiast udają się na swoje okręty, zakładają bandery na linę i oczekują, póki orkiestra nie zagra Hymnu Państwowego.

ODZNACZENIE ZASŁUŻONYCH

Na jednym ze stołów leżą dyplomy i emblematy odznaczeń.

Dekorowani w liczbie 15 osób (5 wojskowych i 10 cywilów) zajmują miejsca prostopadle do Odry, frontem do Prezydenta, po czym Prezydent R. P. osobiście ich dekoruje.

W czasie dekoracji sprawozdawca radiowy wygłasza przez radio komunikat, omawiający zasługi dekorowanych.

PRZEMÓWIENIE PREZYDENTA R. P.

Po dekorowaniu zasłużonych Prezydent wchodzi na mównicę i wygłasza przemówienie.

Po odśpiewaniu „Roty“ Prezydent R. P. przyjmuje rewie morską. Na czele płyną 4 okręty Marynarki Wojennej. Na końcu defilują uczestnicy spływów i jacht klubów.

OTWARCIE WYSTAWY PLASTYKÓW

„SALON MORSKI“

Po rewii morskiej Prezydent R. P., I wiceminister O. N. i otoczenie udają się po schodkach na górny poziom Wałów Chrobrego i idą do gmachu, w którym znajduje się wystawa plastyki morskiej. Przy wstępie ma krótkie przemówienie przedstawiciel organizatorów wystawy, po czym Prezydent R. P. przecina wstęgę i pierwszy wchodzi na teren wystawy. W tym czasie na Wałach Chrobrego odbywa się przegrupowanie do defilady.

DEFILADA

Mniej więcej o godz. 13.25 dostojnicy opuszczają „Salon Morski“ i udają się na trybunę dla odbioru defilady. Tam oczekuje ich d-ca całości i melduje o gotowości do defilady. Po uzyskaniu zgody odjeżdża do punktu wyjściowego i prowadzi defiladę. D-ca całości po przedefilowaniu staje pod trybuną na prawo od Prezydenta R. P., lewym bokiem do trybuny, frontem do zbliżających się oddziałów. Orkiestra W. P. i Marynarki Wojennej zajmuje miejsca naprzeciw trybuny. Defilada w prawo. Porządek defilady: d-ca, orkiestra W. P., grupy w strojach regionalnych, młodzież zorganizowana, P. R. W., P. W., wojsko i marynarka spieszona artyleria i czołgi, organizacje polityczne. Defilada przewidziana na dwie godziny.

Sprawozdania z przebiegu uroczystości „Święta Morza”

PODZIĘKOWANIE

Zarząd Główny Ligi Morskiej składa tą drogą gorące podziękowanie Komitetowi Wykorawczemu „Święta Morza“, członkom jury Konkursu Strojów Regionalnych oraz wszystkim, którzy przez bezpośredni udział i wkład pracy przyczynili się do uświetnienia tegorocznych uroczystości świętomorskich

OKRĘG STOŁECZNY

Dnia 30 maja 1947 r. w sali wykładowej Muzeum Narodowego odbyło się pierwsze zebranie informacyjno-organizacyjne Okręgowego Komitetu „Święta Morza“ z udziałem zaproszonych przedstawicieli władz, organizacji politycznych, społecznych i osób zaproszonych indywidualnie, łącznie 300 osób.

Wyłoniono sekcje: ogólną, wodną, propagandową, artystyczno - imprezową i finansową — dokonano wyboru osób do poszczególnych sekcji. Sekcje te prowadziły prace i akcje przy wybitnej pomocy pracowników biura okręgu przez cały okres przed i podczas tygodnia „Święta Morza“.

Do podległych ogniw Organizacyjnych oraz do Powiatowych Komitetów „Święta Morza“ przesłano instrukcje, materiał propagandowy i kwestowy.

Uroczystości „Święta Morza“ w Stolicy zainaugurował przemówieniem przez radio Prezes ppłk. Ajnenkiel (Kamiński). Pieśni z tematyki morskiej odśpiewał chór Elektrowni Warszawskiej.

Dla ludności urządzono tradycyjnym zwyczajem „Wianki“. Wisła i jej brzegi ożyły i zajaśniały.

Flotylla statków, łaty, motorówki, żaglówki, kajaki i łodzie różnych klubów sportowych, budynki i tereny klubów umajone zielenią, ozdobione code'ami, transparentami, sloganami L. M. wymownymi transparentami, obydwie brzegi Wisły od mostu Poniatowskiego włącznie po Siekierki — gościły rozbawionych warszawiaków.

Okręg Warszawski i Stołeczny Ligi Morskiej nadał tegorocznym uroczystościom charakter wybitnie masowy. Podkreślał, że wysiłki Ligi Morskiej zgodne są z państwową polityką morską i nienaruszalnością słusznych obecnych granic zachodnich.

W pozostałe dni tygodnia odbyły się uroczystości lokalne, akademie w zakładach pracy, fabrykach i szkołach.

Zbiórka pieniężna objęła: kwestę uliczną do puszek, rozsprzedaż nalepek okiennych i zbórkę na listy zbiorcze. Do kwesty zgłaszała się prawie wyłącznie

młodzież. Brak udziału starszego społeczeństwa symbolizuje niedoceniaenie morza przez dotychczasowe pokolenia. W kwestie dodatkowo wyróżnili się uczniowie gimnazjum Roeslerów i Hoffmanowej.

Udział młodzieży symbolizuje nową Polskę, która docenia znaczenie i wartość morza, w tym kierunku ponosi ofiary.

28.VI.47 r. wieniec na Grobie Nieznanego Żołnierza złożył prezes ppłk. Ajnenkiel (Kamiński) wraz z delegacją, w skład której weszli marynarze z Ob. kaptanem Mieczysławem Neugartenem, członkami Zarządu Okręgu i pracownikami biura.

29.VI odbyły się regaty pod nazwą „Wielki bieg kajakowy“ na Wiśle przez Warszawę, zorganizowane przez R. K. S. Marymont w porozumieniu z odpowiednimi Władzami oraz Okręgiem Warszawskim i Stołecznym L. M.

Najlepsza załoga złożona z członków Ligi Morskiej otrzymała od prezesa Okręgu nagrodę przechodnią. Była to obsada Poczтового Klubu Sportowego.

Na uroczystości centralne do Szczecina pociągiem popularnym wyjechało 1308 osób i za zniżką 50% — 392 osoby.

Pociąg do Szczecina ozdobiony był emblematami Ligi Morskiej, chorągwiemi i zielenią.

Okręg urządził: dnia 27-go czerwca o godz. 18 „Festival Artystyczny“ z udziałem pierwszorzędnych sił Stolicy w sali Roma i dnia 29.VI o g. 12 poranek artystyczny p. t. „Uśmiech Mody“ w salonach restauracji „Polonia“ z udziałem artystów i pokazem mody.

Na kilku skrzyżowaniach głównych ulic wisały transparenty, na Placu Zwycięstwa, Wybrzeżu Kościuszkowskim i ul. Targowej ustawiono maszty, przyozdobione code'm i podniesiono banderę L. M.

W czasie „Święta Morza“ rozplakatowano na terenie okręgu 10.000 afiszów. W Warszawie — 1.000 afiszów propagandowych, dostarczonych przez Główny Komitet „Święta Morza“ i 300 afiszów z godłem L. M. oraz sloganami „Budujemy państwo morskie“, suwerenną „Polskę Morską“, „Każdy Polak członkiem Ligi Morskiej“.

Oprócz tego rozplakatowano afisze, zawiadamiające o pociągu popularnym i „Wiankach“.

Śmiało możemy twierdzić: każdy Warszawiak wiedział, iż pod egidą Ligi Morskiej trwał okres „Dni i Święta Morza“. Fakt wstąpienia do oddziału L. M. przy zarządzie Okręgu 450 nowych członków jest wymownym potwierdzeniem.

Podobne uroczystości miały miejsce na terenie Obwodów, Oddziałów, oraz Kół Szkolnych.

W Warszawie wyróżnił się Oddział L. M. przy Resorcie Zdrowia i Opieki Społecznej, który urządził u siebie Akademię i Zabawę Towarzystwą. Na Akademii przemawiał kpt. mar. Neugartem Mieczysław — przydzielony do Okręgu „na okres tygodnia „Święta Morza“ z Marynarki Wojennej w charakterze prelegenta.

Na prowincji z dobrze zorganizowanej akcji „Święta Morza“ wyróżniły się ogniwa organizacyjne Okręgu: Błonie, Ciechanów, Działdów, Płock Miasto i powiat, Żyrardów.

W Grodzisku Mazowieckim odbyło się uroczyste poświęcenie sztandaru Obwodu z udziałem miejscowego społeczeństwa.

Sztandar został ufundowany staraniem Oddziału Grodzisk, a w szczególności Ob. Westfala członka Oddziału i Ob. Buczkowskiego, znanego działacza Ligowego.

PRZYSTAŃ I OŚRODEK SPORTÓW WODNYCH OKRĘGU WARSZAWSKIEGO I STOŁECZNEGO LIGI MORSKIEJ

W dniu 3 sierpnia br. odbyło się w Warszawie, Czerniakowska 128.a, uroczyste poświęcenie przystani sprzętu klubu żeglarskiego członków L. M. i oddanie do użytku ośrodka sportów wodnych Okręgu Warszawskiego Ligi Morskiej.

Uroczystość zagał krótkim przemówieniem ppłk Ajnenkiel-Kamiński, prezes Okręgu Stołecznego Ligi Morskiej.

Poświęcenia lokalu i sprzętu wioślarskiego dokonał ksiądz proboszcz Skwarczewski. Z kolei admirał Mohuczy przeciął wstęgę, otwierając przystań Ligi Morskiej. Następnie podniesiono banderę.

Po uroczystościach krótkie przemówienia wygłosili: prezes Zarządu Stołecznego Ligi Morskiej ppłk Ajnenkiel-Kamiński, prezes Rady Głównej L. M. — admirał Mohuczy, prezes Zarządu Głównego L. M. — dyr. Szudziński i komandor Yacht.Clubu Polski — Bronisław Barylski. Na uroczystości obecni byli przedstawiciele klubów wioślarskich, Ministerstwa Żeglugi Państwowej, Żeglugi Rzecznej i prasy.

Jest to wkład Okręgu w odbudowę stolicy.

Przystań Okręgu Warszawskiego, zburzona przez najeźdźcę hitlerowskiego w 1939 r., a w czasie walk o oswobodzenie Warszawy poryta pociskami i zaminowana, została wielkim wysiłkiem ligowców odbudowana i oddana do użytku ogólnego.

Jeśli zważy się trudności finansowe, w jakich Okręg Warszawski, pozostający bez własnego lokalu, bez mebli, bez wszelkiego innego rodzaju sprzętu, rozpoczął swą działalność w odrodzonej Rzeczypospolitej trzeba obiektywnie stwierdzić, że jest to duży wysiłek.

Zdajemy sobie sprawę, że przystań ta nie odpowiada jeszcze wszystkim wymaganiom, jest to jednak olbrzymi krok w naszej działalności.

PATRONAT OKRĘGU WARSZAWSKIEGO I STOŁECZNEGO LIGI MORSKIEJ NAD O.R.P. „BŁYSKAWICA“

Dowództwo Marynarki Wojennej R. P. nadesłało pismo, które in extenso podajemy:

**PREZES ZARZĄDU OKRĘGU WARSZAWSKIEGO
I STOŁECZNEGO LIGI MORSKIEJ**

Obywatel

Stefan AJNENKIEL (KAMIŃSKI)

Warszawa,
ul. Widok 10, II p.

Na pismo Nr. 533/I z dnia 27 czerwca 1947 r. komunikuję, że Dowódca Marynarki Wojennej R. P. wyraził zgodę na nawiązanie kontaktu z O. R. P. „Błyskawica“ z dniem 1 sierpnia 1947 r.

Szef Biura Dowódcy Mar. Woj.

(—) B. Słomczyński

komandor ppor.

W ten sposób nad bohaterską załogą O. R. P. „Błyskawica“, która tak chlubnie zapisała się w dziejach walk morskich z najeźdźcą hitlerowskim, przyjęliśmy patronat, który w imię interesów Demokratycznej Polski Morskiej będziemy się starali jak najlepiej wykonać.



Najwierniejsi!

Koło Ligi Morskiej przy Elektrowni Warszawskiej Okręgu Stołecznego jest zawsze i wszędzie obecne. Na zdjęciu poczet sztandarowy Elektrowni Warszawskiej na uroczystościach „Święta Morza“ w Szczecinie w dniu 29 czerwca br., który postawą swą i wyglądem reprezentował godnie Okręg Stołeczny

Stolica Województwa Kraków była głównym ośrodkiem obchodów świętomorskich, zaś na prowincji czołowe miejsca zajęły Nowy Sącz, Tarnów, Miechów, Biała Krakowska, Myśleniec, Nowy Targ, Słomniki i Wadowice.

Pozatym wielki kiermasz nad jeziorem w Porąbce koło Kąt zgromadził tysiące publiczności z południowo zachodniej części Okręgu.

Już przed rozpoczęciem „Dni Święta Morza“ w ramach „Dni Krakowa“ urządził Zarząd Okręgu w dniu 21 czerwca „Wianki“ na Wiśle pod Wawelem, współpracując z Komitetem „Dni Krakowa“.

Dni świętomorskie rozpoczęły się 23 czerwca manifestacyjnym zebraniem władz państwowych, wojska polskiego, partji i wszystkich organizacyj społecznych. Hejnał morski ogłosił rozpoczęcie „Dni Morza“. Dowódca Okręgu Wojskowego odebrał raport od Dowódcy Kompanii Honorowej, poczem nastąpiły przemówienia w tym pierwsze dr. Michalskiego, następnie przy dźwiękach hymnu państwowego i salw podniesiono na Rynku Krakowskim banderę Ligi Morskiej. Podczas koncertu orkiestr poświęcono łódź żaglową Akademickiego Związku Morskiego.

Na Stadionie Sportowym odbył się t. zw. Maraton Sportu dla szerokich sfer publiczności. Artyści scen krakowskich wypełnili program podkreślając w pieśni i deklamacji uczuciową stronę stosunku do polskiego morza.

Następne dni tygodnia zostały poświęcone uroczystościom lokalnym w zakładach pracy, kopalniach, fabrykach i szkołach.

Delegowany do Krakowa Komandor Marynarki Salamon wygłosił szereg przemówień.

Zarząd Obwodu „Śródmieście“ przygotował uroczystości z przemówieniami i artystycznymi występami w następujących zakładach: Monopol Spirytusowy, Wytwórnia Sygnałów, F-ma Zieleniewski, F-ma Suchard, Łuszczarnia i Młyny Krakowskie, Solvay, Armatura i F-ma Piasecki.

Na prowincji szczególnie piękną uroczystość zorganizował Chrzanów na terenie kopalni Jaworzno, Nowy Sącz widowisko sceniczne i wycieczkę nad jezioro roznowskie, Tarnów wielki pochód szkół itp.

Obok Komandora Salamona w szkołach powszechnych i średnich wygłaszali pogadanki dr. Michalski, docent Leśnodorski i Inspektor Sobański.

Odczyt przez radio, nawiązując do wycieczki na uroczystości w Szczecinie, wygłosił dr. Bogusław Leśnodorski p. t. „Na drodze z ziemi krakowskiej do ziemi szczecińskiej“.

27 czerwca b. r. wyruszył pociąg specjalny z wycieczką członków Okręgu Krakowskiego Ligi Morskiej do Szczecina. Dzięki staraniom Zarządu w D. O. K. P. pociąg Ligi Morskiej składał się z wagonów osobowych i wagonu restauracyjnego.

Zarząd Obwodu w Nowym Sączu wysłał grupę regionalną góralską, zaś Zarząd Obwodu w Miechowie grupę regionalną w strojach krakowskich. Grupy brały udział w konkursie zespołów regionalnych w Szczecinie i były przedmiotem zainteresowania ze strony Ob. Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej.

Liczne emblematy i chorągwie ozdabiały wagony. Kierownikiem pociągu z ramienia Ligi Morskiej był kierownik biura Tadeusz Danek.

Zakończenie tygodnia świętomorskiego odbyło się 29 czerwca b. r.

Uroczyste nabożeństwo w Katedrze na Wawelu z udziałem przedstawicieli Władz, Wojska Polskiego, organizacyj i społeczeństwa krakowskiego, następnie pochód ulicami do grobu Nieznanego Żołnierza i złożenie wieńców na grobie Nieznanego Żołnierza i pod Pomnikiem poległych żołnierzy radzieckich było kulminacyjnym punktem „Święta Morza“.

W godzinach wieczornych zapalono nad Wisłą wici, w świetlicach zaś odbywały się zabawy.

SPRAWOZDANIE Z UROCZYSTOŚCI „ŚWIĘTA MORZA“ 1947 r. OKRĘGU ŁÓDZKIEGO

Zgodnie z programem odbyło się nabożeństwo w dniu 22, na które przybyły poczty sztandarowe organizacji oraz oddział L. M. w mundurach ze sztandarami.

W dn. 23-go na capstrzyk przybyła kompania honorowa z orkiestrą Of. Szk. Pol. Wychowawczej oraz druga orkiestra Of. Szk. M. O. poza tem przybyły poczty sztandarowe organizacji i związków.

Pochód wypadł imponująco. Na placu Wolności na znak sygnałki i odegrania hymnu narodowego wciągnięto banderę.

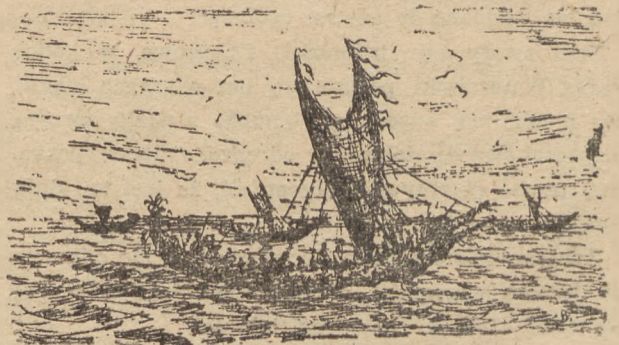
24. — Obsłużono zebrania: akademie w zakładach pracy i szkołach. Prelegentem byli por. marynarki wojennej Gawron, kierownik biura Okręgu Łopiński.

25. — Odbył się Wieczór Artystyczny (akademia). Wykonawcami byli artyści scen oraz wybitniejsi uczniowie konserwatorium.

26. — Na udekorowanym stadionie L. K. S. odbył się mecz piłkarski między czołowymi drużynami Łodzi. Puchar przechodni ufundował prezes Zarządu Okr. Ob. Andrzejak. Przed meczem wręczone zostały obu drużynom pamiątkowe proporce ufundowane przez Zarz. Okr. L. M. Na stadionie przygrywała orkiestra.

27. — Wysłano pociąg popularny do Szczecina; odjeżdżających żegnała orkiestra M. O.

29. — O godz. 11-tej wyruszył pochód na Plac Wolności, gdzie z trybuny do zgromadzonej publiczności przemawiał Ob. Prezes Zarz. Okręgu L. M. Po przemówieniu zgromadzeni powzięli rezolucję, w której oświadczyli gotowość do nieszczerdzenia sił nad ugruntowaniem posiadanego wybrzeża.



Prace Sekcji Propagandowej

Zaznaczyć należy, że Oddział L. M. przy Elektrycznych Kolejkach Dojazdowych zbudował okręt (tramwaj), który podczas Tygodnia objeżdżał wszystkie miejscowości położone obok Łodzi. Okręt zbudowano bardzo pomysłowo, wewnątrz umieszczono orkiestrę. Sukces propagandowy bardzo duży.

W okresie Tygodnia „Święta Morza“ poszczególne Obwody i Koła z terenu Łodzi urządziły szereg akademii na własnych terenach, jedna z nich urządzona przez kierowniczkę świetlicy w Dyrekcji Przem. Konf., zasługuje na wyróżnienie, jak również i druga urządzona przez Oddział L. M. w zakładach daw. Scheiblera.

Komitet Wykonawczy Święta Morza wydał swój afisz z wezwaniem społeczeństwa do wzięcia udziału w „Święcie Morza“.

W polskim Radio prezes Zarządu Okręgu wygłosił dwie 5-minutowki, w pierwszej poruszył znaczenie morza sięgając czasów historycznych, w drugiej zaś odbyła się rozmowa (wywiad) z Prezesem Okręgu o działalności dotychczasowej i przewidzianych pracach dalszych Okręgu Łódzkiego.

Na zabawie urządzonej przez Oddział L. M. przy Zarządzie Okręgu. Ob. Prezes Zarządu Okręgu dokonał chrztu 3 jolek zbudowanych przez Oddział Wodny Z. H. P. im. Gen. Zaruskiego.

Miasto, gmach Okręgu, a szczególnie Plac Wolności były bogato udekorowane flagami narodowymi, oraz transparentami z hasłami Tygodnia Morza.

W wycieczce pociągiem popularnym wzięło udział 1765 osób. Pociągiem popularnym wyjechały również grupy regionalne z Łowicza, Sieradza i Opoczna.

W Tygodniu Święta w kinach łódzkich wyświetlano okolicznościowe filmy morskie oraz hasła, prócz tego Okręg obsłużył akademie własnymi krótkometrażowymi filmami w zakładach pracy i szkołach.

Uroczystości Tygodnia Morza wypadły bardzo dobrze w Radomsku, gdzie odbyło się otwarcie przystani L. M. na rzeczce Topiszu, zorganizowano Komitet Obchodu, który wydał odezwę i opracował program uroczystości.

W Obwodzie Sieradz powstał komitet, który wydał odezwę, urządził wianki, dekorację łodzi, rakiety i t. p.

Oddział w Zgierzu powołał Komitet Wykonawczy, który opracował program, kulminacyjnym punktem była akademie przy stawie, po której urządzono popis chórów i żywe szachy.

Obwód Piotrków Trybunalski. W dniu 23.VI r. b. urządzono wianki w parku miejskim. Od dn. 23—29.VI wygłaszane były 30-minutowe przemówienia przed mikrofonem Radiowęzła na tematy o znaczeniu morza. W dniu 28.VI odbyło się poświęcenie kajaków zbudowanych przez Harcerstwo oraz dancing.

W dniu 29.VI odbyła się msza polowa, po mszy przemówienia i defilada.

Z wycieczki do Szczecina skorzystało 150 osób.

Pogadanka świetlicowa. Została powielona i rozesłana w teren przez Biuro kręgu L. M., a także przez O. K. Z. Z. na teren fabryk — pogadanka świetlicowa, opracowana przez mgr. B. Krzywca.

Pogadanki radiowe. Niezależnie od tego przez Radio Pomorskie nadane zostały opracowane przez Sekcję 3 pogadanki 10-minutowe i kilka drobniejszych, a także komunikaty w sprawie pociągu popularnego i zniżek indywidualnych.

Artykuły prasowe. W ciągu tygodnia prasa pomorska umieszczała obficie tematykę morską, a niektóre pisma wydały specjalnie powiększone numery w związku ze Świętem Morza. Członkowie Sekcji opracowali szereg artykułów morskich, które zostały umieszczone.

Akcja odczytowa. Akcję odczytową przeprowadził na terenie województwa ze specjalnym uwzględnieniem w Bydgoszczy środowiska robotniczego — prelegent z ramienia Zarządu Głównego ppor. mar. Dyduch.

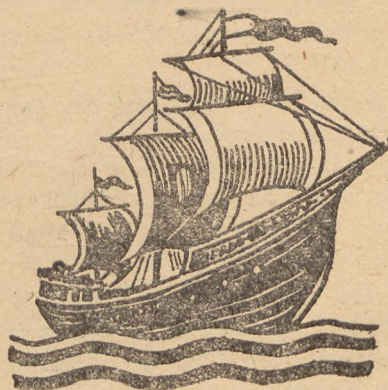
Prace Sekcji Komunikacyjnej

Pociąg popularny. Pociąg popularny z Bydgoszczy do Szczecina należy uznać za udany. W 11 wagonach osobowych za przystępną cenę 254 zł od osoby, wliczając w to już i koszt zakwaterowania — 547 ludzi pracy stawiło się na centralne uroczystości w Szczecinie. Obsadę pociągu prawie wyłącznie stanowiło środowisko bydgoskie, gdyż na dojazd do Bydgoszczy z terenu prowincji nie przysługiwały zniżki kolejowe.

Zbiorowe samochodowe wycieczki nad morze. Niezależnie od komunikacji kolejowej zapowiedziane były z terenu naszego województwa liczne wycieczki samochodowe do Szczecina i do Gdyni na Święto Morza.

Tak więc: 1) Obwód L. M. Inowrocław w porozumieniu z powiatowymi czynnikami administracyjnymi, samorządowymi i spółdzielczymi projektował wyjazd samochodami ciężarowymi ok. 700 uczestników do Szczecina; 2) Związek Zawodowy Pracowników Przemysłu Chemicznego i Papierniczego projektował wyjazd 28.6 na Święto Morza do Gdyni w liczbie 400 pracowników fabryk: Kauczuk, Persil, Papiernia Fordon, Papiernia Wielkopolska, Państwowa Wytwórnia Prochu Łęgnowo; 3) Oddział L. M. Sępólno ok. 50 osób do Szczecina.

Pozatym szereg zakładów pracy nie porozumiewając się z nami — w ramach swych zamierzeń wycieczkowych — wysłały pracowników samochodami w tym okresie nad morze.



UROCZYSTOŚCI ŚWIĘTA MORZA W RADOMIU

Uroczystości Święta Morza rozpoczęły się w Radomiu tradycyjnymi „wiankami“ na pływalni Fabryki B. oni. Wianki poprzedzono capstrzykiem w dn. 23.7 br. i zbórką uliczną w dn. 22.7.47 r. Świetna organizacja i reklama, urozmaicony program w anków z odpowiednią iluminacją zapewniły frekwencję. Ludność miasta Radomia i okolic przybyła na wianki w ilości około 3.000 osób. W dn. od 23—27.7 br. Ogniwą nasze organizowały we własnym zakresie na swoich terenach akademie, odczyty, pogadanki, występy artystyczne. Odczyty poświęcone były zagadnieniom morza, wybrzeża, marynarki wojennej i handlowej. W dniach tych wykorzystano również obecność przedstawicieli Marynarki Wojennej kpt. Burdyńskiego, który wygłosił 12 odczytów w różnych zakładach pracy. Ogólnie odczytów wysłuchało około 7.000 osób.

Punkt kulminacyjny uroczystości Okręgowy Komitet wyznaczył na dz. 29.7 br. Uroczystości Święta Morza rozpoczęto w dn. 28.7 br. o godz. 20-tej capstrzykiem. Po ulicach m. Radomia przemarszowały z transparentami i flagami narodowymi oddziały wojskowe, Związki Młodzieżowe, Radomski Hufiec Morski, na czele z 3 orkiestrami. Po przemarszerowaniu przez miasto nastąpiła zbórka na Pl. 3-go Maja, gdzie prezes Okręgu L. M. ob. K. Kleczewski wygłosił okolicznościowe przemówienie. Po przemówieniu oddziały wraz z orkiestrami i społeczeństwem udali się na Plac Jagielloński, gdzie nastąpiło rozpalenie ogniska „Kupały“. Stos płonął przy dźwiękach orkiestry i naprzemian hufiec morski śpiewał piosenki morskie.

W dn. 29.7 br. uroczystości rozpoczęto o godz. 9.30 wciągnięciem na maszt bandery przy dźwiękach Hymnu do Bałtyku. Następnie została odprawiona Msza Święta Polowa, na której został poświęcony sztandar Okręgu Radomskiego. Mszę św. celebrował ks. kapłan A. Kaleta. Kazanie okolicznościowe wygłosił ks. Łukasik. Po zakończeniu Mszy Świętej wygłosił przemówienie: mgr Tadeusz Blicharski do ogółu społeczeństwa i ob. L. Pytlak do młodzieży. Następnie uformowano pochód propagandowy, który przemarszerował ulicami miasta. Defiladę przyjeźli: przywódca miasta, przedstawiciele władz i wojska. Atakcją pochodu był model okrętu wojennego, wykonany przez Obwód Kolejowy w Radomiu. Pochód trwał do godz. 12. W kinie „Bałtyk“ o godz. 12.30 rozpoczęto uroczystości wbijanie gwoździ do sztandaru w połączeniu z akademią. Uroczystości zakończono o godz. 15.

Według posiadanych dotychczas danych, uroczystości Święta Morza zostały zorganizowane na całym terenie Okręgu Radomskiego, t. j. w przydzielonych do Okręgu powiatach: Końskie, Opoczno, Kozienice, Hża, Starachowice, a nawet uroczystości odbyły się również po wsiach.

Na centralne uroczystości w Szczecinie wyjechało z terenu Radomia i powiatu 706 osób z czego pocągiem popularnym 506 i na indywidualne karty uczestnictwa 200 osób.

NOWE OGNIWA LIGI MORSKIEJ W OKRĘGU RADOMSKIM

Na terenie działalności Okręgu Radomskiego L. M. zostały zorganizowane 3 nowe Ogniw L. M.

1. Oddział L. M. przy Kom. S. O. K. Radom z ilością 75 czł. rzeczywistych. Przewodnictwem Oddziału powierzono Ob. Rajskiemu Karolowi, z-cy Kom. S. O. Kł, mandat sekretarza objął Ob. Chmiel Ryszard, Skarbnikiem został Ob. Majewski Józef.

Na zebraniu Organizacyjnym powzięto uchwałę zwerbowania wszystkich funkc. S. O. K. na członków L. M.

2. Oddział L. M. przy Aprowizacji P. K. P. z ilością 101 czł. rzecz. Na Prezesa tego Oddziału wybrano Ob. Szczerbńskiego Kazimierza, na sekr. Sobolewskiego Macieja i skarbnika Janikową Władysławę, jednocześnie na zebraniu dokonano wyboru delegatów na Zjazd Obwodu i Okręgu.

3. Koło L. M. przy Publicznej Szkole Zawodowej z ilością 30 czł. zespołowych. Prezesem Koła został Ob. Saniaszek Ryszard, sekretarzem Hernik Zbigniew, skarbnikiem Pietruszka Jerzy. Na Opiekuna Koła wybrano Ob. Wojteckiego Wincetego.

SPRAWOZDANIE Z UROCZYSTOŚCI TYGODNIA MORZA W JELENIEJ GÓRZE W 1947 R.

Dnia 24 i 25 czerwca br. młodzież G. mn. i Liceum im. St. Żeromskiego wygłosiła krótkie prelekcje na tematy morskie w urzędach oraz instytucjach.

W dniu 26 czerwca br. sześciu kupców w Jeleniej Górze stanęła do konkursu wystaw sklepowych na temat morski o nagrodę przechodnią na okres 2-ech lat ob. starosty i prezydenta miasta, jednorazową nagrodę L. g. Morskiej oraz nagrodę, ufundowaną przez firmę Maicki w Jeleniej Górze.

Staraniem ob. Taubla, dyr. G. mn. i Liceum im. St. Żeromskiego oraz całego grona profesorskiego — młodzież tegoż g. mn. urządziła w dniu 27 czerwca o godz. 13 w sal. Teatru Miejskiego w Jeleniej Górze spektakl morską uroczonończym deklamacyjnym, chórem oraz inscenizacjami na tematy morskie.

Akademii została poprzedzona przemówieniem ob. dyr. Przecławskiego. Na tejże akademii nastąpiło uroczyste wręczenie piętnastu nagród, ufundowanych przez Ligę Morską w postaci książek p. t. „Wiatr od morza“ S. Żeromskiego — tym wszystkim uczniom i uczniom, którzy najlepiej napisał wypracowanie na temat: „Znaczenie morza dla Polski“. Wręczenia książek dokonał w otoczeniu członków Zarządu prezes L. g. Morskiej ob. Stolarczyk.

W dniu 28 czerwca br. o godz. 20 syreny fabryczne i kolejowe ogłosiły rozpoczęcie Święta Morza. Po zbórcie delegacji Wojska, Komitetu Organizacyjnego Obchodu Tygodnia Morza ze sztandarem Ligi Morskiej oraz organizacji harcerek i harcerzy na placu przed ratuszem — wygłosił przemówienie na temat, związany z morzem, ob. Przecławski, dyr. Państw. Monopolu Spirytusowego.

Następnie przemówił do społeczeństwa w imieniu Marynarki Wojennej kpt. Jerzy Iwanicki, delegat Sztabu tejże Marynarki, który specjalnie został przyśłany z Gdyni do Jeleniej Góry, by wziąć udział w uroczystościach morskich naszego miasta.

O godz. 21 odbył się pochód społeczeństwa z udziałem orkiestry wojskowej i kolejowej ulicami: 1-go Maja, 3-go Maja, Marsz. Stalna oraz Prez. Bieruta. Następnie odbyło się podniesienie bandery Ligi Morskiej na placu Prez. Bieruta oraz zaciągnięcie warty honorowej przez tut. wojsko i harcerstwo.

Po wymienionych uroczystościach społeczeństwo tłumnie udało się na Stadion Pływacki Organizacji Młodzieży TUR przy Al. Obrońców, celem wzięcia udziału w święcie wianków i zabawie morskiej, zorganizowanej przez Org. Młodz. TUR.

Święto wianków wypadło wspaniale, dzięki dobrej organizacji oraz licznym niespodziankom, jak: sztuczne ognie, popisy sportowe młodzieży żeńskiej i męskiej, puszczenie wianków i palenie ognisk.

29 czerwca br. o godz. 8.30 nastąpiła zbiórka wojska, harcerstwa, delegacji Związku Walki Młodych, Organizacji Młodzieży TUR oraz społeczeństwa na pl. przed ratuszem, gdzie ksiądz kapelan wojskowy odprawił mszę polową — poczym nastąpiła przysięga żołnierzy. Uroczystość została połączona z odczodem Święta Morza.

O godz. 10.30 odbyła się defilada na pl. Prez. Bieruta, którą przyjmowali wyżsi oficerowie tut. garnizonu, kpt. Marynarki Wojennej, ob. starosła, ob. prezydent oraz Zarząd Podokręgu Ligi Morskiej w Jeleniej Górze.

Tego dnia popołudniu liczne samochody zawiozły uczesników do Płochowca — Ośrodka Żeglarskiego Ligi Morskiej, gdzie korzystano z wielu przyjemności i niespodzianek: jak: przejazdy kajakami, motorówkami i t. p. Wieczorem ok. godz. 21 odbyło się ognisko harcerskie, ciekawe opracowane i przeplatane dowcipnymi występami poszczególnych harcerzy. Późnym wieczorem powróciło towarzystwo, pełne wrażeń, do Jeleniej Góry, gdzie nastąpiło opuszczenie bandery Ligi Morskiej na pl. Prez. Bieruta oraz zdjęcie warty honorowej.

ZALEGŁOŚCI WPLAT HAMUJĄ ROZWÓJ LIGI MORSKIEJ

Przyjemnie jest mówić o osiągnięciach, cytować cyfry, będące świadectwem wkładu pracy, dorobku organizacyjnego i rezultatów. Mło jest nie szczędzić słów pochwały dla aktywistów ligowych.

OD WYDAWNICTWA

Z uwagi na oszczędności papieru zmuszeni byliśmy wydawnictwa nasze „Morze“ i „Młodzież Morska“ w okresie letnim ograniczyć do jednego numeru za miesiąc lipiec, sierpień i wrzesień, dając za to powiększone numery. Czynimy starania o przydział papieru, umożliwiające regularne wydanie miesięczników naszych w okresie następnym.

Niestety, przypadła nam dziś w udziale mniej przyjemna rola. Trzeba stwierdzić, że atmosfera w niektórych ośrodkach terenowych jest niezdrowa i należy ją uzdrowić.

Jednym ze sprawdzianów żywotności organizacji, jej sprężystości i zwartości jest wywiązanie się oddziałów wobec centrali z obowiązków płatniczych. I tu właśnie analiza zadłużeń wykazuje cyfry, przekraczające dopuszczalne granice wytrzymałości.

Zarządy Okręgowe podają różne przyczyny tego stanu rzeczy. Niektórzy prezesi tłumaczą zaległości brakiem wpłat z terenu, inni zastrzeżają się wydaćkami bieżącymi i inwestycjami. Tłumaczenia te nie są wystarczające. W wypadku pierwszym mamy do czynienia z brakiem żywotności Okręgu i należałoby taki zarząd zawiesić w czynnościach, jako niesprawny organizacyjnie. W wypadku drugim mamy do czynienia z przekroczeniem kompetencji, gdyż zarząd dysponuje nie swoimi sumami, co zmusza do pociągnięcia go do odpowiedzialności.

Zaległości Okręgów z tytułu dostarczanych przez Zarząd Główny wydawnictw Ligi Morskiej przekraczają sumę jednego miliona złotych. Jest to koszt wydania trzech bieżących numerów wydawnictw! Okręgi, zapotrzebowały wydawnictwa, rozproszdziły je w terenie, administracja nie posiada na składzie numerów i nie jest w stanie pokryć zapotrzebowania z innych okręgów, a należność za wydawnictwa nie wpływają, natomiast zadłużenie rośnie! O czym świadczą te cyfry? Wszak jest to należność za towar, zamówiony, sprzedany w terenie bez pokrycia rachunku za dostawę.

Świadczy to o braku sprawności organizacyjnej i dyskwalifikuje zarządy całkowicie, jako przywłaszczające sobie należności obce.

Zarządy Okręgowe, nie wywiązujące się ze swych zobowiązań, czynią wielką szkodę członkom i sympatykom Ligi Morskiej. Sabotują akcję propagandową, dydaktyczną, informacyjną i sprawodawczą, uniemożliwiają regularne wydawanie czasopism. Opóźnienie wydania numerów, komasowanie dwu numerów w jeden, jakie ma miejsce w ostatnim okresie, jest wynikiem tej szkodliwej działalności poszczególnych Zarządów Okręgów, która pozbawiając Zarząd Główny środków finansowych na wydawanie organów Ligi Morskiej, hamuje cały rozwój Ligi Morskiej.

Zarząd Główny wyznaczył termin 5-go sierpnia, jako ostateczny do uregulowania zadłużeń przez Okręgi. Wobec zarządów, które nie podporządkują się temu zarządzeniu, wyciągnięte będą najdalej idące konsekwencje. Nie można dopuścić, aby brak zrozumienia rzeczy istotnych, niedbałość, słabość organizacyjna pozbawiała ogół organów stowarzyszenia. Zarząd Główny postanowił radykalnie zmienić sytuację i dokona tego bez skrupułów. Pomogą w tej akcji członkowie Ligi Morskiej, którzy pieniądze wpłacili za składki i za czasopisma, którzy mają z tego tytułu prawo i obowiązek domagać się, aby pieniądze zużyte były na właściwe cele. W akcji tej liczymy na pomoc członków, wywiązujących się ze swych zobowiązań należycie i im możemy z góry podziękować za współdziałanie w kierunku oczyszczenia atmosfery.

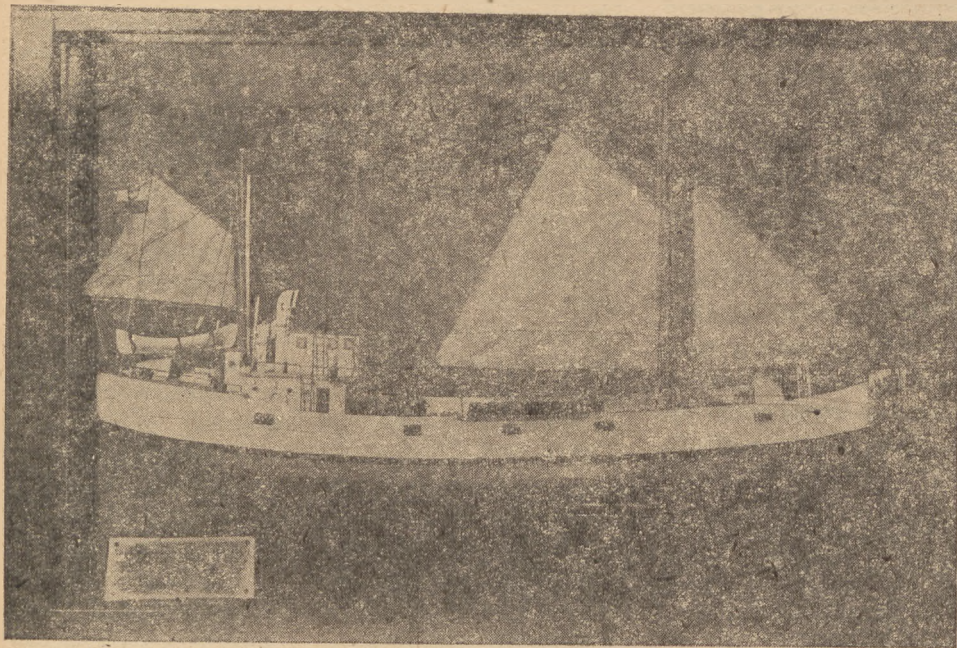
NAGRODA LIGI MORSKIEJ NA MISTRZOSTWA WOJSKA POLSKIEGO

Na wniosek Ministerstwa Obrony Narodowej Zarząd Główny Ligi Morskiej ufundował Nagrodę Przechodnią dla najlepszego zespołu pływackiego, biorącego udział w zawodach o Mi-

strzostwa Wojska Polskiego. Nagrodę stanowi model statku, zwanego *luger*, którego podobiznę przedstawia niniejsza fotografia. Podajemy opis lugra dla zaznajomienia mło-

dych czytelników ze statkiem tego typu, spełniającego tak do niosłą rolę w rybołówstwie dalekomorskim.

Warunki konkursu opracowane zostały przez M. O. N. i przyjęte przez Ligę Morską, jako ofiarodawcę nagrody, której wręczenie przedstawicielowi M. O. N. nastąpiło w tych dniach. O wynikach Mistrzostw będą czytelnicy zawiadomieni w numerze następnym.



OPIS LUGRA MOTOROWEGO

Luger, zwany także dryfterem, jest statkiem używanym wyłącznie w rybołówstwie śledziowym. Bywa on przeważnie mniejszy i słabszy od traulera. Poławia on ryby sieciami, stojącymi pionowo w morzu — pławnicami (sieciami dryfującymi) w przeciwieństwie do traulera, który ciągnie za sobą prawie ponad dnem sieć-worek, zwany włokiem (traulem).

Kadłub lugra jest przeważnie konstrukcji metalowej i posiada grodzie wodoszczelne. W części dziobowej znajdują się pomieszczenia załogi, dalej idzie ładownia, przystosowana do magazynowania beczek z solonymi śledziami, następnie są składy beczek, soli, sieci, zbiorniki z paliwem i wodą do picia.

W części rufowej lugra, oprócz sterówki i kabiny nawigacyjnej z radiem, znajduje się maszynownia, kuchnia, messa, spiżarnia, kabina szypra i pomieszczenia reszty załogi.

Silnik spalinowy o mocy 300—500 KM zapewnia statkowi niezależność od pogody i szybkość ok. 10 węzłów.

Ożaglowanie na lugurze spełnia rolę pomocniczą podczas połowów przy złej pogodzie oraz ułatwia statkowi pozostawanie w znosie (dryfie).

Oświetlenie lugra jest całkowicie elektryczne, przy czym dysponuje on 1—3 reflektorami, używanymi przy nocnych połowach.

Załoga lugra składa się zazwyczaj z 14 do 20 ludzi. Mianowicie — szypra, sternika, motorzysty, kucharza, 7—9 marynarzy oraz kilku chłopców (jungów).

Jeżeli chodzi o sposoby połowu, to wykorzystuje się tu zwyczaj ławic śledziowych trzymania się

zwłaszcza nocą pod powierzchnią morza. Lugry, znajdujące się na obszarach obfitujących w śledziowe ławice, zastawiają zazwyczaj z wieczora całe kilometry pławnic.

Pławnica składająca się z szeregu pojedynczych sieci, 30 m. długości i 15 m szerokości każda, stanowi ażurowe zasłony — utrzymujące się prostopadłe do powierzchni wody na froncie nieraz na 4 km długim. Od góry podtrzymują ją umocowane na linkach pływ (boje), od dołu obciągają sieć ołowiane ciężarki.

Luger postawiwszy sieci, co wymaga dobrej go dziny nadzwyczaj uciążliwej pracy, wykręca pod wiatr i uciepiony długą liną do końca sieci, pozwala się wraz z nią unosić wodzie. Tysiące przepływających śledzi wpadają w sieci i nie mogą przedostać się przez maleńkie jej oczka, pozostają tak, zaczepione skrzelami.

Pięć godzin uciążliwego mozołu całej załogi potrzeba, by po północy całą sieć wyciągnąć na pokład, śledzie wytrząsnąć i schować je w magazynie. Sieci wyciąga się przy pomocy wind sieciowych i kozłów (których jest cztery na pokładzie, a nie są umieszczone na modelu).

Złowione śledzie załoga natychmiast paproszy, soli i ładuje do specjalnych beczek, z których każda mieści 700 — 800 sztuk.

Lugry tak długo pozostają na morzu, co wieczór zastawiając sieci, aż uda im się zapełnić śledziami wszystkie posiadane na pokładzie beczki, w ilości 600 — 700 sztuk. Trwa to zależnie od okoliczności, 3 do 5 tygodni, tak, że w jednym sezonie luger może wykonać 6—7 rejsów.

Jan Gajewski



Z NASZEGO WYBRZEŻA

PORT GDAŃSKI ODZYSKAŁ PRZEDWOJENNY HOŁOWNIK

W dniu 24 b. m. w porcie Grangemouth w Anglii została podniesiona polska bandera na przedwojennym gdańskim holowniku „Albert Förster“, który otrzymał polską nazwę „Herkules“. Jest to statek, zbudowany w roku 1937, posiadający pojemność 254 BRT i maszyny o mocy 1.250 koni mech. Przed wojną stanowił jedną z najnowocześniejszych i najsilniejszych jednostek pomocniczych portu gdańskiego.

Po wojnie holownik był uznany za własność poniemiecką i decyzją komisji międzysojuszniczej przydzielony Wielkiej Brytanii. Po rozpoznaniu statku przez Polską Misję Morską w Londynie, został złożony umotywowany wniosek o jego rewindykację. Biorąc pod uwagę, że port Gdański nie może należycie pracować bez swego taboru pływającego, władze brytyjskie potraktowały polski wniosek rewindykacyjny z pełnym zrozumieniem i życzliwością. Dzięki przychylnemu stanowisku strony brytyjskiej, udało się w krótkim czasie załatwić niezbędne formalności i przejść pod polską banderę dalszą wartościową jednostkę pływającą.

PORT USTKA

Dnia 15.VI 1947 r. został otwarty dla żeglugi międzynarodowej port Ustka. Do dnia 30.VI 1947 r. do portu tego weszło 17 statków (13 szwedzkich i 4 fińskie) o tonażu od 92 do 600 BRT, były to przeważnie szkunery motorowo-żaglowe. Statki te wyszły w morze z ładunkiem węgla. Łącznie wyeksportowano w tym czasie 4122 t, z czego do Finlandii poszło 1685 t (i 42 t bunkru), a do Szwecji 2395 t węgla.

Ładunek węgla odbywa się za pomocą transporterów. W porcie znalazło zatrudnienie 40 robotników i kilkunastu pracowników umysłowych.

Obsługa portowa jest dobra. W Ustce zainstalowały się biura maklerskie i spedycyjne, Urząd Celny i t. p. Czynna jest też stacja pilotów.

Dnia 23.VI.47 r. mały szkuner Mariusz został załadowany i odprawiony w ciągu 3 godzin—świadczy to o dużej sprawności portu.

Po otrzymaniu nowych transporterów i ożywieniu dostaw kolejowych Ustka będzie zdolna do przeładunku 1000 t dziennie.

DALSZE STATKI MORSKIE Z REPARACJI

W porcie Swinoujście została przejęta w dniu 30 maja poniemiecka lichtuga żelazobetonowa, przyznana Polsce tytułem reparacji wojennych. Jest to barka morska, używana do prac pomocniczych przy wyładunku statków, do przewozu węgla bunkrowego i t. p.

W Roztoku przejęto pod polską banderę w dniu 31 maja statek towarowy „Kalisz“, który dawniej nosił niemiecką nazwę „Boltenhof“, a ostatnio rosyjską „Kapitan Kuczarenko“. Statek ten, wybudowany w roku 1911 w Anglii, posiada długość 104 metry, szerokość 15 metrów, pojemność 3.307 ton i nośność 5.630 ton. Napędzany jest 3-cylindrową maszyną, przejętą

przez Polskę w wykonaniu polsko-radzieckiej umowy o podziale reparacji wojennych.

W dalszym ciągu przejmowania od władz radzieckich statków poniemieckich, przyznanych Polsce tytułem reparacji wojennych, został przyjęty w Gdańsku w dniu 4 czerwca statek „Uran“, który dawniej nosił niemiecką nazwę „Schicksee“. Nazwa polska dla tej jednostki nie została jeszcze ustalona. Statek jest siedemnastą z kolei jednostką, przejętą przez polskie władze morskie z rąk komisji radzieckiej. Jest to statek pasażerski o pojemności 117 ton, napędzany silnikiem spalinowym. Został wybudowany w r. 1927.

STOCZNIE PRACUJĄ

W stoczni gdyńskiej Nr 3 wykonuje się obecnie prace przy remoncie i urządzeniu wnętrza na statku s/s „Preussen“. Statek ten został niedawno podniesiony z wody i wyremontowany zewnętrznie w stoczni Nr 1.

Otrzymał on obecnie nową nazwę s/s „Diana“.

W stoczni Nr 4 wykonywane są pontony podmostowe dla M. T. G., pod most, który stworzy połączenie z wyspą Hołm.

Pontony są już na ukończeniu, ponieważ jednak projektowane targi na Hołmie zostały odwołane — pontony prawdopodobnie będą miały inne zastosowanie.

PIERWSZA WYPRAWA KUTRÓW NA WODY SZWEDZKIE

Z ramienia Bałtyckiej Spółki Rybnej została zorganizowana pierwsza wyprawa 2 kutrów rybackich na wody szwedzkie, dla połowów śledzi.

Kutry te mają załogę, składającą się z szypra i trzech rybaków i zaopatrzone zostały w beczki (50 sztuk) i sól. Wyprawa ma charakter doświadczalny i jeśli się uda, to prawdopodobnie i inne nasze kutry rybackie udadzą się również na wody szwedzkie, na połów śledzi.

Opłacalność połowów rybaków duńskich i szwedzkich, którzy niejednokrotnie zawijali do naszych portów, jest daleko większa, gdyż posiadają oni liczniejszy i doskonalszy sprzęt.

LATARNIA MORSKA W ŚWINOUJŚCIU

Na wschodnim brzegu rzeki Świny czynna jest obecnie latarnia morska, świecąca przerywanym czerwonym i białym światłem. Latarnia znajduje się na żółtej, okrągłej wieży z czerwonym pasem, na wysokości 69 metrów. Widzialność światła białego wynosi 21 mil morskich, a czerwonego 9 mil morskich.

GDAŃSK OTRZYMA DŹWIG DO PODNOSZENIA WRAKÓW

W porcie gdańskim znajduje się w dalszym ciągu wielka ilość wraków i porzuconego sprzętu, które zajmują dno basenów i kanałów, utrudniając poruszanie się na ich wodach. Akcja oczyszczania tych terenów trwa nadal.

Niedawno dział dźwigowy Głównego Urzędu Morskiego otrzymał do dyspozycji z demobilu amerykańskiego 30-tonowy dźwig pływający, który został przydzielony do prac w porcie gdańskim i obecnie zatrudniony jest w basenie Amunicyjnym na Westerplatte.

„FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ“ (FOM)

Zgodnie ze statutem, nadanym Lidze Morskiej przez Radę Ministrów, jako stowarzyszeniu wyższej użyteczności (Rozporządzenie R. M. z dnia 25 lipca 1946 r.) i Statutem odrębnym Funduszu Obrony Morskiej, ukonstytuował się Zarząd Funduszu, który stanowią:

a) **Ob. Kazimierz Rusinek**, Minister Pracy i Opieki Społecznej, jako przewodniczący FOM, powołany przez Prezesa Rady Ministrów na wniosek Ministra Obrony Narodowej na podstawie § 5 punkt a) dekretem z dnia 14 sierpnia 1947 r., i **Ob. gen. bryg. Stanisław Zawadzki**, Szef Departamentu Personalnego M. O. N., jako zastępca delegata Prezesa Rady Ministrów, powołany na tej samej podstawie i tym samym dekretem.

b) **Ob. Czesław Zagórski**, wiceprezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej, delegowany uchwałą Zarządu Głównego z dnia 20 sierpnia 1947 r. jako zastępca przewodniczącego FOM.

c) Zgodnie ze Statutem dalszych pięciu członków FOM, zaproszonych przez Prezesa Rady Głównej na okres jej kadencji.

d) Zostali zaproszeni:

1. Wiceminister Ziem Odzyskanych Józef Dubiel.
2. Major Zbigniew Flisowski.
3. Poseł Kazimierz Witaszewski.
4. Dyr. Banku Narodowego Jan Wojnar.
5. Prezes „Społem“ Jan Żerkowski.

Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych — organ Ministerstwa Komunikacji. Warszawa, dnia 15 czerwca 1947 r. Nr 11.

ULGI KOLEJOWE DLA CZŁONKÓW LIGI MORSKIEJ

Poz. 66. Taryfa osobowa, bagażowa i ekspresowa Polskich Kolei Państwowych (linie normalnotorowe), część II (TO II), obowiązująca od dnia 1 sierpnia 1939 r.

1. **Uprawnieni:** Członkowie Ligi Morskiej.

2. **Obszar i zakres ważności:** 1) Ulgę stosuje się do odwołań tylko w okresie od dnia 1 maja do dnia 30 września.

2) Ulgę stosuje się w klasie 3 pociągów osobowych i pociągów jedynych w następujących relacjach:

Od stacji:

Augustów, Elk, Frombork, Giżycko, Kętrzyn, Lidzbark Warmiński, Mikołajki, Olsztyn, Orzysz, Ostróda, Pisz, Ruciane, Suwałki, Węgorzewo.

Do stacji:

Białystok, Bydgoszcz, Bytom, Chorzów, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Gdańsk, Gdynia, Gliwice, Gniezno, Grudziądz, Inowrocław, Kalisz, Katowice, Kielce, Kraków, Lublin, Łomża, Łódź, Olsztyn, Piotrków Tryb., Poznań, Radom, Siedlce, Sosnowiec, Toruń, Warszawa, Włocławek, Wrocław, Zabrze.

3. **Warunki stosowania:** 1) Ulgę stosuje się tylko przy przejazdach grup w ilości conajmniej 10 uczestników wycieczki. Górną granicę ilości uczestników wycieczki ustala każdorazowo Dyrekcja Okr. Kolei Państwowych.

2) Celem uzyskania ulgi należy zwrócić się przynajmniej na 7 dni przed zamierzonym wyjazdem do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, w której okręgu leży stacja wyjazdu pierwotnego, z pisemnym wnioskiem, zawierającym: stację wyjazdu i docelową, datę wyjazdu i powrotu, ilość osób, imię, nazwisko i adres kierownika wycieczki oraz szczegóły odnośnie dowodu osobistego, którym kierownik wycieczki będzie się legitymował. Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych może żądać imiennego wykazu uczestników wycieczki.

5. Ulgę stosuje się jedynie pod warunkiem odbycia przejazdu pierwotnego za opłatą normalną.

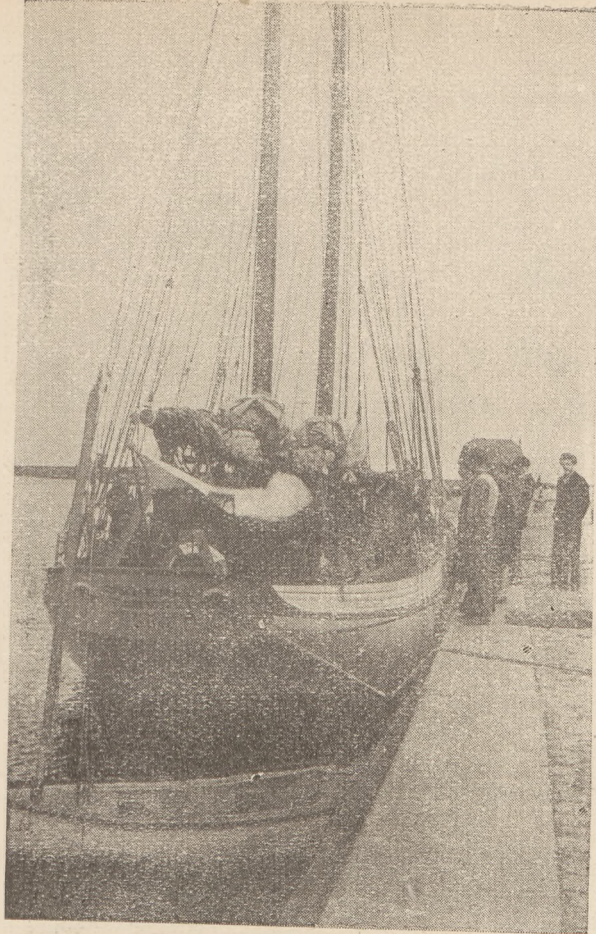
4. **Opłaty:** Do przejazdu w drodze powrotnej stosuje się tabelę opłat ulgowych ze zniżką 66% (Tabela 66).

NOWA STRUKTURA MINISTERSTWA ŻEGLUGI

Szybki rozwój gospodarki morskiej w Polsce spowodował konieczność utworzenia odrębnego Ministerstwa Żeglugi, które powstało przez podział b. Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego. Ostatnio został podpisany przez Ministra Żeglugi ob. Adama Rapackiego tymczasowy statut organizacyjny nowego Ministerstwa. Przewidziana w nim struktura organizacyjna resortu morskiego weszła w życie z dniem 15 lipca r. b.

Główną myślą przewodnią nowego statutu organizacyjnego Ministerstwa Żeglugi jest stworzenie zwartego ośrodka dyspozycyjnego, któryby, bez zbędnych przerostów biurokratycznych, mógł opanować wszystkie problemy związane z gospodarką na morzu i wybrzeżu, oraz jasno wytknąć kurs polskiej polityki morskiej. W tym celu w strukturze Ministerstwa przewidziano jedynie najniezbędniejsze komórki, powołane do planowania i nadzoru prac podległych urzędów na wybrzeżu, oraz przynależnych do resortu przedsiębiorstw i instytucyj.

Poza Gabinetem Ministra i Biurem Kontroli, Ministerstwo Żeglugi składa się z następujących Departamentów: 1) Polityki Morskiej, 2) Portów, 3) Żeglugi, 4) Rybołówstwa Morskiego, 5) Kadr. Podział dotychczasowego Generalnego Inspektoratu Portów i Żeglugi na dwa departamenty został podyktowany rozwojem tych dwóch wielkich gałęzi gospodarki morskiej, nie mieszczących się już w ramach jednej komórki służbowej. Na uwagę zasługuje utworzenie Departamentu Polityki Morskiej, który będzie pełnił rolę ośrodka mózgowego, koordynującego wszystkie poczynania Polski na morzu, jak również Departamentu Kadr, mającego za zadanie planowe operowanie ludźmi, zatrudnionymi we wszystkich działach gospodarstwa morskiego.



Jacht szkolny Ligi Morskiej „Generał Zaruski“ w porcie w Postominie (Uście) niestrudzenie szkoli młodzież na przyszłych żeglarzy i marynarzy, służąc też „wczasom“ młodzieży pracującej.



Ale i inne jachty nie stoją bezczynnie. Podnosimy banderę po wyjściu na pełne morze...

PORADNIK PRACOWNIKA SPOŁECZNEGO

Miesięcznik ten godny jest gorącego polecenia go wszystkim działaczom społecznym, a w pierwszej linii aktywistom Ligi Morskiej. Pismo zawiera stale metodyczne wskazówki prowadzenia akcji w terenie, ciekawe uwagi dla mówców i prelegentów. Pożądane jest nadsyłanie uwag na temat tego wydawnictwa wprost do redakcji, jak też przekazywanie doświadczeń i wyników, osiągniętych dzięki wskazówkom poradnika.

PRZEGLĄD PRASY

„Przegląd Morski“. Od marca br. ukazuje się po wznowieniu wydawnictwo Marynarki Wojennej, nawiązując do tradycji tego kwartalnika, cenionego i czytanego przed wojną. Wydaje „Przegląd Morski“ Dowództwo Marynarki Wojennej, a redaguje Komitet Redakcyjny pod kierunkiem komandora por. Stanisława Mieszkowskiego. Redakcja i administracja mieści się w Gdyni, ul. Waszyngtona Nr 3. Cena pojedynczego numeru zł. 180.

Oba numery tego kwartalnika, które ukazały się dotąd, świadczą o wysokim poziomie zainteresowań autorów (a nie wątpimy, że i czytelników). Już samo wyszczególnienie tematów artykułów mówi za siebie. „Przegląd Morski“ podjął inicjatywę wprowadzenia właściwego słownictwa morskigo, które dotąd, tak jak terminologia morską, kuleje na każdym kroku, nie mogąc pozbyć się „sejmańskich“ nawyków, plągowących częstokroć język polski i zanieczyszczających go naleciałościami, obcymi duchowi języka rodzimego. Sprawom tym poświęcone są cztery artykuły „Przeglądu“.

Opis współczesnego sprzętu desantowego nawet la kowi uprzystępni zrozumienie ostatnich walk morskich, a artykuły techniczne, jak np. historia radaru, zasady systemu „Loran“, zaspokoją żądze wiedzy wielu marynistów.

Bez przesady można stwierdzić że „Przegląd Morski“ jest kopalnią wiadomości z dziedziny floty i jej historii. Życzymy wydawnictwu należytego rozwoju i jak największej poczytności polecając je szczególnie naszym czytelnikom, jako odpowiednio przygotowanym do rozumienia jego treści.



Górnicy śląscy, należą do grona aktywistów Ligi Morskiej i zawsze manifestują przywiązanie do polskiego morza. Ich tradycyjny strój harmonizuje z polskimi strojami ludowymi.

Grupa regionalna z Kielecczyny, wyróżniona przez jury konkursu, otrzymała nagrodę Ministerstwa Kultury i Sztuki.

Prosimy o zdjęcia!

z życia Ligi Morskiej, ośrodków, uroczystości Święta Morza i innych.

Przyjęte fotografie honorujemy. Najlepsze zdjęcia będą premiuwane.

Redakcja „Morza“, Widok 10, Warszawa.

T R E Ś Ć: Szczecin w blasku chwały — S. Z. Z. Przemówienie Prezydenta R. P. w dniu „Święta Morza“ w Szczecinie. Przemówienie Prezesa Rady Głównej Ligi Morskiej, kontradmirała Adama Mohuczego. Konkurs strojów regionalnych. Święto Floty i Marynarki Radzieckiej w dniu 27 lipca. Przekuwamy armaty na dzwigi portowe — Marian Krynicki. Język morski — S. Z. Z. Olbrzymy i liliputy podwodne — Józef Modrzejewski. Międzynarodowy aparat współpracy w dziedzinie żeglugi morskiej — mgr Wacław Keller. Program uroczystości świętomorskich w Szczecinie. Kronika organizacyjna: Sprawozdania z przebiegu uroczystości „Święta Morza“: Okręg stołeczny, krakowski, łódzki, pomorski, radomski, Jelenia Góra. Nagroda Ligi Morskiej na Mistrzostwa Wojska Polskiego. Kronika Wybrzeża. Zaległości wpłat hamują rozwój organizacji. Komunikaty. Przegląd prasy.

Miesięcznik. Naczelny Organ Ligi Morskiej.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA — WARSZAWA, UL. WIDOK 10.

Wydawcy: Zarząd Główny Ligi Morskiej, Warszawa, ul. Widok 10. Tel. 86-210. Redaguje: Zespół redakcyjny. Nadzór graficzny: art. mal. Włodzimierz Siwierski. Konto P. K. O. Nr I. 1020