

MORZE

MARYNARZ POLSKI



Warszawa – Gdynia, Styczeń 1948 r.

ROK_XIX.

CENA zł. 30 –

W NUMERZE:

STRUKTURA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ — WOJNA
RADZIECKO - NIEMIECKA NA MORZACH — HYDROLO-
DOŁAMACZE — „PEKINCZYCY” — REPORTAŻ ZE
STOCZNI — O PEWNYM DESANCIE.

Nr.

1

Zgodnie z zasadami fizyki — wszelkie ruchy dzielimy m. in. na obrotowe i postępowe, za wyjątkiem ruchu w naszych portach, który z powodzeniem może być nazwany ruchem postępowo - obrotowym. Porty nasze w ciągu ostatniego roku poczyniły bowiem dalsze postępy w obrotach i wykonały 105 procent planu przeładunku węgla.

Obroty portu gdyńskiego osiągnęły ogółem 4.637.713 ton, z czego na import przypadło 1.428.221 ton, a na eksport — 3.209.095 ton. Najlepszym miesiącem w przeładunku towarów eksportowych był czerwiec, w którym przeładowano 382.482 tony. Od maja przeładunek eksportowy stale przekraczał 300 tysięcy ton. Najlepszym miesiącem w przeładunku towarów importowanych był lipiec z wynikiem 182.235 ton.

Piękna Helena przeszła nie tylko do historii Grecji, ale przejdzie też zapewne do historii Darłowa. Duński parowiec „Helene” był pierwszym statkiem, który zawiązał do noworuchomionego portu Darłowo.

Zgodnie z przewidywaniami, port ten ruszył w pierwszej połowie stycznia br. i rozpoczął już normalną pracę. W Darłowie czynne są na razie 3 transportery elektryczne, których liczba w przyszłości wzrośnie do 10, co znacznie zwiększy zdolność przeładunkową tego portu, wyrażającą się obecnie cyfrą 500 t dziennie.

Po uruchomieniu Darłowa — przyjdzie kolej na otwarcie portu w Kołobrzegu.

Mieszkańców Wybrzeża można z powodzeniem uznać za ludzi niezwykle rozmownych. W jednym tylko miesiącu na terenie Gdyni i Gdańska przeprowadzono ogółem 1,5 miliona rozmów telefonicznych. Dyr. Gdańskiego Okręgu Poczty i Telegrafów, idąc na rękę gadatliwości miejscowych obywateli, oddała do użytku nową automatyczną centralę telefoniczną, pozwalającą na bezpośrednią komunikację trzech miast Wybrzeża. Nowe urządzenia pozwalają na jednorazowe prowadzenie między Gdynią i Gdańskiem 80 rozmów.

Kiedy na statku jest coś „nie w sosie” wówczas, jak wiadomo, jest on zmuszony nadać sygnał SOS.

Wybuch miny spowodował katastrofę szwedzkiego parowca „Allan”, który z ładunkiem węgla, załadowanym w Szczecinie, udawał się do Szwecji. Wskutek eksplozji statek zatonął w ciągu trzech minut. Z załogi zginęły 4 osoby, resztę zaś zdołał uratować polski statek „Toruń”, który przechodził obok miejsca



MIESIĄC NA

WYBRZEŻU

katastrofy, płynąc w kierunku Szczecina.

„Lepszy domek własny, chociaż ciasny” — powiedział kiedyś ślimak, roztrząsając problemy mieszkaniowe. Zjednoczenie Rybaków Morskich od pierwszych dni br. posiada własny lokal związkowy, który w dodatku nie jest ciasny, a nawet wręcz przeciwnie, mieści się w obszernym baraku, zawierającym świetlicę i in. pomieszczenia. W przyszłości ma być tu zorganizowana również i stacja opieki nad matką i dzieckiem.

Wojna nowoczesna jest wojną ruchomą, prowadzoną przy szerokim stosowaniu środków zmotoryzowanych. Dlatego też walce z gruzlicą może oddać wielkie usługi ruchoma stacja przeciwgruzlicza, zainstalowana na samochodzie. Stacja ta, której inauguracja odbyła się w stoczni gdańskiej, posiada własną elektrownię, roentgen, apa-

rat fotograficzny do zdjęć taśmowych oraz szereg innych urządzeń.

Samochód ten będzie obsługiwał wszelkie zakłady pracy oraz szkoły na Wybrzeżu.

W pierwszych dniach stycznia po raz pierwszy w historii naszego rybołówstwa, dalekomorski „Saturnia” z całkowicie polską załogą wyruszył na połów ryby białej w okolicach Islandii i na morzach arktycznych. Skompletowanie załogi umożliwione zostało dzięki pracom Szkoły Rybaków Dalekomorskich przy Państ. Centrum Wychowania Morskiego.

Dzięki zapoczątkowanym polowom można mieć nadzieję, że białą rybę będzie można dostać nie tylko na czarnym rynku.

Statki obce, przybywające do portów polskich oprócz normalnego ładunku przywożą nieraz nie wchodzące w ramy importu zarazki chorób zakaźnych. Aby

przeciwdziałać rozprzestrzenianiu się tych chorób Morski Urząd Zdrowia buduje obecnie szpital - kwarantannę w Nowym Porcie dla Gdyni i Gdańska. Drugi tego rodzaju zakład powstanie u ujścia Odry w Świnoujściu.

Nie wszystkim głęboko myślącym ludziom jest potrzebny tabak pogłębiarski, jednak praca tych, którzy czuwają nad bezpieczeństwem żeglugi jest nie do pomyślenia bez takiego właśnie tabaku. Do niedawna rozporządzaliśmy znikomą zaledwie ilością pogłębiarek, których liczba wzrosła ostatnio o 3 nowowydobyte jednostki, które zostały zatopione swego czasu przez Niemców. Koszty wydobywania i remontu wyniosły ok. 20 milionów zł, podczas gdy wartość ich przekracza 20 miliardów złotych.

Fakt ten zdolny jest umocnić wszystkich w przekonaniu, iż „oszczędnością i pracą, ludzie się bogacą” — jak to już raz powiedział ów włamywacz, pracujący nad rozpruśnięciem kasy, zawierającej cudze oszczędności.

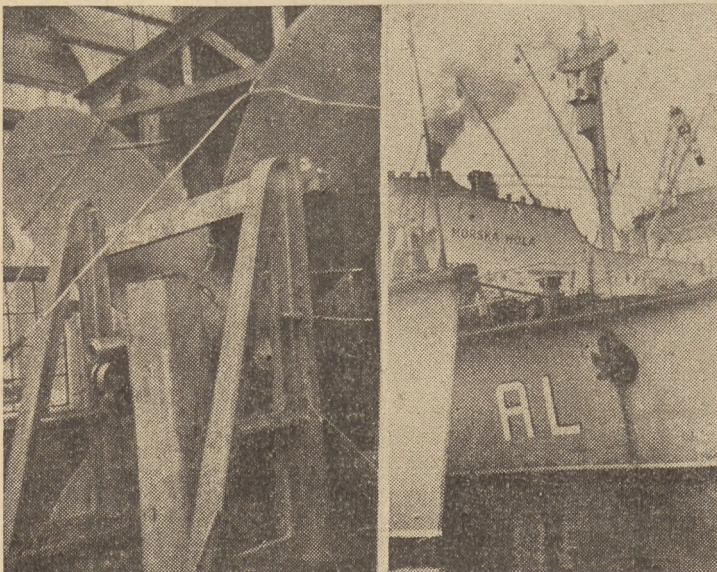
Być wyprowadzonym przez kogoś w pole nie należy do przyjemności, a jeśli w dodatku okaże się, że jest to pole minowe, to sytuacja staje się nawet wręcz niebezpieczna.

W Kołobrzegu prowadzono prace przy naprawie kabla podmorskiego, łączącego Polskę z Danią i państwami skandynawskimi. Ponieważ kabel został uszkodzony w dwu miejscach na terenie pól minowych, tralowce Mar. Woj. oczyściły zagrożone odcinki, zabezpieczając w ten sposób pracę ekipom remontowym.

Obecny okres jako okres karnawału jest sezonem licznych bałów. Nic więc dziwnego, że aż 4 tartaki przygotowują drewniane bale dla budowy mostu, który połączy w maju (ale już nie na karnawał) Gdańsk z Elblągiem.

Nowy most zostanie zbudowany w Serowie i stworzy warunki dla dogodnej dwukierunkowej komunikacji między obu brzegami Wisły. Koszt jego budowy wyniesie 15 milionów złotych.

„Latający Holender” zawdzięcza swą sławę, jak wiemy, bynajmniej nie lataniu, ale właśnie pływaniu, którego Holendrzy są niegorszymi znawcami. Na Wybrzeżu bawili przedstawiciele Związku Zawodowego Rybaków Holenderskich, którzy zwiedzili przetwórnice rybne oraz porty, okazując żywe zainteresowanie rozwojem naszej floty i rybackiej. Niektórzy Holendrzy są za trudnieni na polskich trawlerach w charakterze instruktorów.



Praca na morzu przypomina olbrzymi mechanizm, w którym wszystkie części muszą być zgrane. Jedna maleńka śruba, o ile jest źle dopasowana, może spowodować wadliwe funkcjonowanie całości. Zdjęcie z lewa przedstawia taką mniej więcej właśnie „śrubkę”, która jednak posiada olbrzymią wagę, bo aż 9 i pół tony. Śruba ta jest pierwszym tego rodzaju owocem naszego przemysłu stoczniowego i wykonano ją dla m/s „Wisła”. Widzimy ją w tokarni Stoczni Nr. 1 w czasie borowania otworu na wał.

Zdjęcie z prawa przedstawia jednostki Mar. Woj., które korzystając z sezonu zimowego poddają się w jednej z naszych stoczní okresowej toalecie, aby z nastaniem pierwszych dni wiosny wyglądać jak najkorzystniej.

fol. „M.P.”, Gdynia

W następnym numerze naszego pisma rozpoczniemy druk

WYKAZU OFICERÓW, PODOFICERÓW I MARYNARZY MARYNARKI WOJENNEJ, POLEGŁYCH I ZAGINIONYCH W CZASIE DZIAŁAŃ WOJENNYCH W LATACH 1939-45.



60015



LIGA MORSKA

MARYNARKA WOJENNA

Nr. 1.

Warszawa-Gdynia, Styczeń 1948 r.

Rok XIX.

Od Wydawnictwa

Z uwagi na rosnące zainteresowanie najszerszego ogółu społeczeństwa polskiego sprawami morza, marynarki handlowej i wojennej, zagadnieniami gospodarczymi Wybrzeża, uznając że zespolony wysilek daje zwykle doskonalsze rezultaty, przedstawiciele Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Marynarki Wojennej postanowili połączyć swoje pisma, a mianowicie „MORZE” i „MARYNARZ POLSKI” w jedno wydawnictwo, które odtąd ukazywać się będzie pod wspólnym tytułem „MORZE i MARYNARZ POLSKI”.

Jesteśmy przekonani, że nasi Prenumeratorzy i Czytelnicy powitają to połączenie z radością. Zamiast dwóch wydawnictw, traktujących pokrewne zagadnienia, otrzymają jedno, tute bogatsze w treść, obfitsze pod względem materiału informacyjnego, większe objętościowo. Natomiast jako drugie pismo, również wspólnie, wydawać będziemy „MŁODZIEŻ MORSKĄ”, wydawaną dotąd przez Ligę Morską.

Zapewniając, że redakcja połączonych wydawnictw dołoży wszelkich starań, aby pismom zapewnić staranną treść i szatę graficzną, prosimy naszych Prenumeratorów, Czytelników i Przyjaciół o dalsze dowody zaufania i życzliwości i mamy nadzieję, że nasza morska rodzina rosnąć będzie nieprzerwanie.

WYDAWCY.

* * *

BILANS RADOSNY

Jest rzeczą słuszną i szczęśliwą, że w pierwszym numerze połączonych wydawnictw „Morza” i „Marynarza Polskiego” możemy mówić o wynikach osiągnięć na morzu w roku 1947 i zbilansować je.

Gdy przed rokiem Obóz Demokracji opracował trzyletni narodowy plan gospodarczy, gdy włączył w jego ramy wielki plan morski, nie brakło sceptyków, którzy z dozą krytycyzmu odnosili się do możliwości realizacyjnych.

Nie brakło ich również wśród „ludzi morza”. Z tym większą satysfakcją i dumą przedstawiamy dziś radosny bilans osiągnięć na morzu i wybrzeżu, który przyczynia się do dobrobytu narodowego, podnosi prestige Polski w świecie. Ktokolwiek wątpił, że potrafimy być narodem morskim, posiadając 500-kilometrowe wybrzeże, tego przekonają cyfry osiągnięć.

Polskie linie żeglugowe opanowały regularną komunikację z portami wschodniego i zachodniego wybrzeża Szwecji i Danii, portami Amsterdamu, Rotterdamu, Antwerpii, Londynu, Hullu, portami Lewantu, Północnej Afryki, Ameryki Północnej i Południowej. Dotarliśmy do Morza Śródziemnego, skąd w regularnych odstępach czasu jeden z naszych statków z Genui płynie do Nowego Jorku.

7-milionowa tona węgla polskiego wyszła z naszych portów na eksport. Szereg nowych statków otrzymała żegluga przybrzeżna. Porty polskie zarejestrowały 45 statków dalekomorskich — w tej liczbie 35 towarowych, 3 pasażerskie, 3 szkolne, 2 tankowce, 1 lodołamacz, 1 statek ratowniczy, 13 statków pasażerskich żeglugi przybrzeżnej, 3 lodołamacze przybrzeżne, 1 tankowiec przybrzeżny, 1 statek hydrograficzny, 1 statek dla nurków, 19 trawlerów parowych, 17 żaglowców motorowych, 17 żaglowców zaopatrzonej w motory, 55 łodzi motorowych i wreszcie — 185 jednostek pomocniczych jak to: barki, dźwigi pływające, promy, pogłębiarki i inne.

Nasza obecna flota handlowa przekracza w dwójnasób tonaż przedwojenny. Składa się na nią zarówno rewindykacja, reparacja z tytułu odszkodowań wojennych, jak też odbudowa wydobytych

wraków i zakupy zagraniczne. Wróciły statki gdańskie, zrabowane przez Niemców.

Nasza Marynarka Wojenna, której racja bytu jest głęboko ugruntowana w opinii społeczeństwa polskiego, ma również swoje niezaprzeczalne osiągnięcia. Progresywne nauczanie młodego narobku marynarskiego, tworzenie nowych ośrodków szkoleniowych, nowych jednostek, bazy lotnictwa morskiego itp., sprowadzenie z przymusowej banicji ORP „Błyskawica” — oto, jak w krótkich słowach można określić sukces Marynarki Wojennej Nowej Polski, której zadaniem jest — jak to określił kontradmirał Steyer — niedopuszczenie do powtórzenia okresu, któremu na imię „San Domingo mocarstwowej floty polskiej”.

Po przywróceniu do normalnej pracy przeładunkowej trzech głównych portów Gdańska, Gdyni i Szczecina, powstały do życia jak Feniks z popiołów porty: Ustka, Darłowo, przygotowują się do tej samej roli Kołobrzeg i Elbląg. Coraz większą aktywność wykazują również i inne, mniejsze porty rybackie.

Czemu należy przypisać ten wydatny wynik pracy, ten obfity plon morskiego żniwa? Należytej eksploatacji Wybrzeża, rozbudowie przemysłu, transportu na zapleczu i wykonaniu, a nawet przekroczeniu planu gospodarczego przez kraj cały.

Nie ma przesady w twierdzeniu, że owoce pracy zawdzięczamy samym sobie. Nie karmiła nas UNRRA w roku 1947. Nie podsycały naszych zapalów zagraniczne pożyczki. Nie doradzali nam spece zagraniczni. W oparciu o zaplecze Słowiańszczyzny sami daliśmy sobie radę z trudnymi problemami morza i wybrzeża. Sami wzięliśmy „byka za rogi”, kładąc fundamenty pod budowę Ludowej Polski Morskiej. Teraz, w dopiero rozpoczętym roku 1948, winniśmy sobie postawić za naczelne zadanie, dołożenie wszelkich możliwych wysiłków na odcinku swojej pracy. Bowiem każdy z tych odcinków prowadzi do jednego wielkiego celu, — do urzeczywistnienia wielowiekowych pragnień narodu polskiego: stworzenia z Polski kraju przemysłowo-morskiego.

S. Z. Z.

O PEWNYM DESANCIE...

Wspólna idea walki z caratem wytworzyła po raz pierwszy warunki, w których rozwijać się mogła pomyślnie przyjaźń i współpraca między narodami polskim i rosyjskim. Z szeregu powojennych publikacji historycznych znamy w dość dokładnym zarysie jak przedstawiała się ona na terytorium Polski. Jeśli jednak chodzi o działania morskie, pozostają nam do dyspozycji tylko nieliczne, drobne wzmianki w artykułach, omawiających organizowanie wypraw morskich w okresie powstań. Głównie, oczywiście, chodziłoby w tym wypadku o ekspedycję desantową w roku 1863.

Przyczyny i skutki tej wyprawy omówione zostały kilkakrotnie na łamach kilku przedwojennych numerów „Przeglądu Morskiego”, a mimo to, że niektórzy publicyści posługiwali się radzieckim materiałem historycznym (Wiaczesław Polonskij — „Materiały dla biografii M. Bakunina po dielam gossudarstwiennych archiwow Moskwy, Pragi, Driezni i Włeny” — Moskwa, 1933), sprawie udziału patriotów rosyjskich w tym zamierzeniu poświęcono niewiele miejsca.

Ze względu na interesujący nas problem, który wskazuje na istniejące historyczne tradycje współpracy polsko-rosyjskiej na morzu w akcji przeciw wspólnemu wrogowi — caratowi, warto w skrócie przypomnieć przebieg wyprawy.

W roku 1863 zorganizowana została ekspedycja morska, której celem miało być wysadzenie desantu na Litwie i przyjsie z pomocą powstańcom. Po odsunięciu od kierownictwa wyprawy Ludwika Mierosławskiego, członka stronnictwa „czerwonych”, magnateria emigracyjna wchodząca w skład stronnictwa „białych” wysunęła na czoło przedsięwzięcia niejakiemu pułkownikowi Łapińskiemu. Wybór był zupełnie nieudany: nowy dowódca, chorobliwy megaloman, nie miał pojęcia o wojnie morskiej i operacjach lądowo-morskich. Jedynie zaś, czym mógł rzeczywiście zaimponować współczesnym rewolucjonistom, to była wcześniejsza znajomość jego z Karolem Marksem i Mazzinim. Wyprawa wyruszyć miała z Londynu i w tym celu zakupiono w Anglii nowy boczno-kołowiec „Ward Jackson”, na który zaokrętowano oddział desantowy, złożony z młodzieży rewolucyjnej wszystkich krajów europejskich. Oficerami byli przeważnie Polacy.

Wkrótce okazało się, że przy organizowaniu wyprawy niezbędna jest jednak pomoc rewolucjonistów rosyjskich. W Londynie nawiązano główny kontakt z przebywającymi na wygnaniu Hercenem, który udzielił kierownictwu wyprawy niezwykle cennych wskazówek i zdemaskował między powstańcami szpiega carskiej ochrony, Niemca Tugendhold'a.

Wyprawę zamierzano zorganizować tak szybko, aby przed puszczeniem łodów w Zatoce Fińskiej powstańcy osiągnęli wybrzeża Litwy. W międzyczasie

jednak zaszedł nieprzewidziany wypadek, który omal, że nie zniweczył całego planu. Oto jednego poranka na Tamizie zjawiła się 12-działowa korweta rosyjska z rozwianą na wietrze banderą Św. Jerzego. Korweta rzuciła kotwicę o 100 sążni od przygotowanego do drogi polskiego statku. Jasnym się wydało, że wywiad carski został już powiadomiony o całym planie ekspedycji. Prawdopodobnie było to dziełem owego Tugendhold'a, którego, mimo rad Hercena, Łapiński nie zwolnił ze statku, twierdząc naiwnie, że „mając go w pobliżu jako sekretarza, zawsze będzie miał możliwość kontrolowania go i pilnowania”.

Z chwilą zjawienia się carskiej korwety plan wyprawy upadł prawie zupełnie. Po ewentualnym opuszczeniu portu londyńskiego przez statek powstańczy i wypłynięciu poza brytyjskie wody terytorialne korweta carska mogłaby go łatwo zatrzymać, a w razie oporu zatopić. Nie trzeba zapominać, że na „Ward Jackson” znajdowało się tylko kilka działek piechoty, specjalnie przeznaczonych do akcji partyzantycznej na lądzie, a przy poziomie wyszkolenia powstańców bój morski w ogóle nie mógłby wchodzić w rachubę.

W tak krytycznej chwili z pomocą Polakom przyszedł genialny konspirator Mazzini. Prawdopodobnie w porozumieniu z rosyjskimi patriotami, nawiązał on kontakt z załogą korwety, wśród której nie brakło również komórki rewolucyjnej. Udało mu się przekonać marynarzy, że wyprawa powstańcza skierowana jest przeciw nie przeciwko Rosji, a przeciwko tyranii cara i od ich pomocy zależy tylko powodzenie operacji. W rezultacie — marynarze rosyjscy uszkodzili maszynę korwety, unieruchamiając ją na dłuższy okres czasu, a „Ward Jackson” wypłynął spokojnie z Tamizy.

Mimo, że cała ekspedycja przygotowana była w tajemnicy, na komorze celnej w Gravesend wkroczyła na pokład brytyjska straż celna, która zażądała wskazania składu broni i amuni-

cji na statku. Rzecz oczywista, że wszystkie tłumaczenia i powoływania się na idee walki o wolność nie odniosłyby żadnego skutku, dlatego też obrano w tym wypadku najślusniejszą drogę. Strażnicy zostali rozbrojeni i odesłani w szalupie na brzeg, a statek powstańców podniósł kotwicę i opuścił brzegi Anglii.

Po trzech dniach podróży „Ward Jackson” zatrzymał się w Helsingborgu, gdzie powitał go znów sławny rewolucjonista rosyjski Bakunin, przynosząc niepokojące wieści. Dostarczył on dokładne rozplanowanie wojsk carskich i niemieckich na wybrzeżu bałtyckim, z uwzględnieniem podciągniętych rezerw. Dzięki tym wskazówkom Łapiński mógł wybrać najdogodniejsze miejsce lądowania. Materiały dostarczone przez Bakunina wskazywały jednak wyraźnie na to, że Niemcy i Rosja są o wyprawie powiadomieni i czynią przygotowania do obrony.

Dalszy ciąg podróży to łańcuch przeciwności i niepowodzeń: sekwestr statku i broni w Szwecji, bunt angielskiej załogi i dezercja angielskiego kapitana, potem obsadzenie nowego statku „Emilie”, a wreszcie nieudany na skutek sztormu desant, w rezultacie którego 24 powstańców straciło życie, a resztę internowano w jednym z portów neutralnych.

Całkowita wina niepowodzenia operacji spada na dowództwo ekspedycji z pułkownikiem Łapińskim na czele. Desant przeprowadzony został bez elementarnej znajomości taktyki operacji lądowo-morskiej, a żołnierze biorący w nim udział nie mieli nawet pojęcia o kierowaniu szalupami. Zamierzenie z góry skazane było na niepowodzenie. Niemniej narobiło ono wiele hałasu w Europie, a co najważniejsze ukazało stanowisko, jakie wobec polskich ruchów wolnościowych zajęli rosyjscy patrioci rewolucyjni, jak Hercen i Bakunin do prostych marynarzy włącznie, których nazwiska historia nie przekazała.

•Sław.

Prenumeratorzy już otrzymali pierwszy numer nowego
DWUTYGDNIKA

w treść:
wywiad
z min. Modzelewskim

**PRZEGLĄD
MIĘDZYNARODOWY**

Nakład ograniczony. Prenumerata kwartalna złotych 300,—
Administracja, Al. Jerozolimskie Nr. 55
Zamówienia na odwrocie blankietu P. K. O. 1 — 6788
wraz z wpłatą załatwności

Struktura polskiej floty handlowej

Rok 1947 przyniósł znaczne powiększenie floty handlowej. W pierwszym rzędzie jest to wynik przejścia od Związku Radzieckiego 19 statków niemieckich, tytułem podziału reparacji wojennych. Dość znaczny przyrost tonażu zawdzięczamy energicznie prowadzonej akcji rewindykacyjnej statków polskich i gdańskich. Wydajnym źródłem, zasilającym szeregi polskiej floty handlowej, okazało się podnoszenie wraków, oraz ich odbudowa na własnych stocznich. Wreszcie zorganizowano zakup jednostek morskich za granicą oraz zamówiono szereg nowych statków na stocznich krajowych i zagranicznych.

Skoordynowanie wymienionych starań i wysiłków daje w rezultacie przyrost tonażu polskiej floty statków pełnomorskich. Tonaż ten, który przed wojną wynosił około 120.000 ton rejestrowych brutto, a w roku 1946 nie sięgał nawet 100.000 ton, wzrósł w ostatnich miesiącach do ponad 200.000 t.

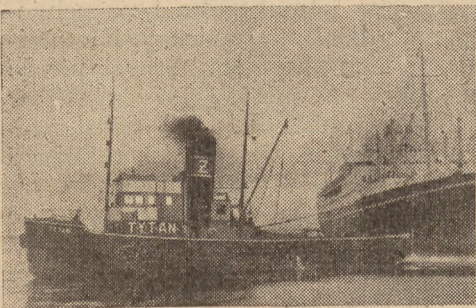
Niezależnie od powiększenia ilościowego, obecny tonaż handlowy posiada zdrowszą strukturę niż tonaż przedwojenny. W roku 1939 rozbudowa polskiej floty handlowej nie była zakończona. W strukturze floty istniała rażąca anomalia w postaci przerostu tonażu statków pasażerskich. Siedem posiadanych przez Polskę wielkich jednostek pasażerskich tworzyło 56% ogólnego tonażu pod polską banderą. Obecnie sytuacja uległa normalizacji, gdyż pojemność statków pasażerskich nie przekracza 20% całości tonażu.

Pełnomorską flotą pasażerską tworzą obecnie następujące statki:

1) m/s „Batory”, motorowiec o pojemności 14.287 BRT i szybkości 18 węzłów. Zabiera 830 pasażerów. Zbudowany w roku 1936.

2) m/s „Sobieski”, motorowiec o pojemności 11.030 BRT i szybkości 17 węzłów. Zabiera 1.154 pasażerów. Zbudowany w roku 1939.

3) s/s „Jagiello”, parowiec turbinowy o pojemności 6.133 BRT i szybkości 16 węzłów. Zabiera 1.437 pasażerów. Zbudowany w r. 1939. Obok wymienionych liniowców, mogących przewozić oprócz pasażerów pocztę, oraz niewielkie ilości cennych przesyłek drobnicowych, polska flota handlowa posiada 8 liniowców towarowo-pasażerskich, z których każdy oprócz



Holownik „Tytan” wprowadza m/s „Batory” do portu w Gdyni.

ładunku może zabierać do 12 pasażerów. Są to:

1) s/s „Kościszko”, parowiec turbinowy o pojemności 7.763 BRT i szybkości 14 węzłów. Zbudowany w roku 1939.

2) s/s „Kiliński”, parowiec turbinowy o pojemności 7.612 BRT i szybkości 17 węzłów. Zbudowany w roku 1944.

3) m/s „General Walter”, motorowiec o pojemności 4.742 BRT i szybkości 16 węzłów. Zbudowany w roku 1943.

4) m/s „Waryński”, motorowiec o pojemności 4.450 BRT i szybkości 14,5 węzłów. Zbudowany w roku 1936.

5) s/s „Pułaski”, parowiec turbinowy o pojemności 8.267 BRT i szybkości 13,5 węzłów. Zbudowany w roku 1928.

6) s/s „Lech”, parowiec turbinowy o pojemności 1.568 BRT i szybkości 12 węzłów. Zbudowany w roku 1934.

7) s/s „Lublin”, parowiec o pojemności 1.409 BRT i szybkości 11 węzłów. Zbudowany w roku 1932.

8) s/s „Śląsk”, parowiec o pojemności 1.402 BRT i szybkości 11 węzłów. Zbudowany w roku 1932.

Dalszą grupę frachtowców liniowych stanowią statki przystosowane do przewozu ładunków drobnicowych:

1) s/s „Białystok”, parowiec o pojemności 7.173 BRT i szybkości 10,5 węzłów. Zbudowany w roku 1942.

2) s/s „Tobruk”, parowiec o pojemności 7.048 BRT i szybkości 10,5 węzłów. Rok budowy 1942.

3) s/s „Narwik”, parowiec o pojemn. 7.031 BRT i szybkości 9 węzłów. Rok budowy 1942.

4) s/s „Bałtyk”, parowiec o pojemności 7.001 BRT i szybkości 10,5 węzłów. Zbudowany w roku 1942.

5) s/s „Borysław”, parowiec o pojemności 5.977 BRT i szybkości 10,5 węzłów. Zbudowany w roku 1942.

6) s/s „Opole”, parowiec o pojemności 2.725 BRT i szybkości 10 węzłów. Zbudowany w roku 1944.

7) s/s „Olsztyn”, parowiec o pojemności 2.725 BRT i szybkości 10 węzłów. Zbudowany w roku 1944.

8) m/s „Lewant”, motorowiec o pojemności 1.923 BRT i szybkości 12 węzłów. Zbudowany w roku 1930.

9) m/s „Lechistan”, motorowiec o pojemności 1.907 BRT i szybkości 12 węzłów. Zbudowany w roku 1929.

10) s/s „Hel”, parowiec turbinowy o pojemności 1.056 BRT i szybkości 12 węzłów. Zbudowany w roku 1935.

11) m/s „Oksywie”, motorowiec o pojemności 768 BRT i szybkości 10,5 węzłów. Zbudowany w roku 1938.

12) s/s „Nyssa”, parowiec o pojemności 546 BRT i szybkości 7,5 węzłów. Zbudowany w roku 1890.

13) m/s „Warta”, motorowiec o pojemności ok. 8.000 ton BRT i szybkości 12 węzłów. Rok budowy 1947.

Bardzo liczną grupę statków pełnomorskich stanowią t. zw. trampy, przystosowane do przewozu w żegludze nieregularnej ładunków masowych, jak węgiel, ruda, złom itp. Do grupy tej należą dwa motorowce: „Morska Wola” (3.357 BRT) i „Stalowa Wola” (3.133 BRT) oraz następujące statki parowe: „Wisła” (3.108 BRT), „Kolno” (2.487 BRT), „Kołobrzeg” (2.369 BRT), „Kutno” (2.183 BRT), „Wilno” (2.018 BRT), „Kraków” (2.018 BRT), „Poznań” (2.017 BRT), „Katowice” (1.995 BRT), „Toruń” (1.978 BRT), „Narocz” (1.795 BRT), „Lida” (1.387 BRT), „Rataj” (1.021 BRT). Szybkość wymienionych statków wynosi przeważnie poniżej 10 węzłów.

W roku bieżącym polska flota handlowa pozyskała pierwsze w swej historii statki do transportu ładunków płynnych, czyli tankowce. Są to:

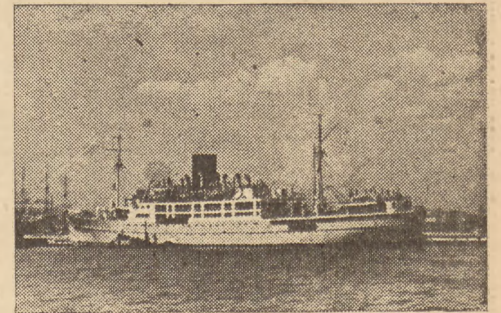
1) m/s „Karpaty” o pojemności 6.487 BRT.

2) m/s „Rysy” o pojemności 1.700 BRT.

3) m/s „Turnia” o pojemności 634 BRT.

Do żeglugi przybrzeżnej posiadamy w naszej flocie morskiej następujące statki:

s/s „Beniowski” (1.912 BRT — 1.200 pasażerów), m/s „Narew” (250 BRT — towarowy), m/s „Olimpia” (200 BRT — 200 pasażerów), m/s „Grażyna” (129 BRT — 400 pasażerów), s/s „Telimena” (110 BRT — 350 pasażerów) s/s „San” (109 BRT — 150



S/s „Jagiello” nowy polski parowiec turbinowy.

pasażerów i ładunek), m/s „Julia” (98 BRT — 220 pasażerów), m/s „Aldona” (27 BRT — 50 pasażerów), s/s „Diana” (700 pasażerów), m/s „Jolanta” (120 pasażerów). Prócz tego w składzie polskiej floty znajduje się jeden statek — prom do przewozu pociągów kolejowych. Nosi on nazwę „Waza” (1.547 BRT — 550 pasażerów latem i 225 zimą).

Dla celów szkoleniowych polska marynarka handlowa dysponuje piękną fregatą „Dar Pomorza” o napędzie żaglowym i motorowym (1.561 BRT).

Polska flotylla rybacka liczy obecnie 30 trawlerów parowych i motorowych do połowów dalekomorskich i ponad 220 kutrów motorowych do połowów bałtyckich.

Tabor pływający pomocniczy obejmuje 44 holowniki, w tej liczbie jeden łodołamacz oraz jeden statek pożarniczy. Do pogłębiania torów wodnych dla żeglugi morskiej posiadamy dwie pogłębiarki z własnym napędem: „Nowa Draga” i „Łeba”.

Marian Krynicki.

Każdy Czytelnik naszego pisma powinien prenumerować MIESIĘCZNIK



Wkrótce ukaże się w sprzedaży Nr. 1/1948,



Fragment budowy kutrów w stolarni Stoczni Nr. 3 w Gdańsku.

fot. M. Dobrzykowski, Gdańsk

Narodziny kutra

Inżynier Piekarski, kierownik gdyńskiej Stoczni Rybackiej przez chwilę zastanawiał się nad postawionymi pytaniami.

— Wydajność? No cóż, każdy miesiąc pozwala nam na wzmożenie produkcji, a wydajność naszej stoczni zwiększa się mniej więcej w takim stopniu...

Małą pałeczką wędrując po krzyżnię wykresu, wiszącego tuż obok biurka, pnie się w górę i zatrzymuje w końcu na ostatniej pozycji.

— ...Wśród siedmiu ośrodków wchodzących w skład Zjednoczenia Stoczni Rybackich pod względem wyposażenia, no i — oczywiście — wydajności, na czołowym miejscu stoi stocznia gdańska, gdyńska i w Postominie. W Gdyni budujemy przeciętnie jeden 15-metrowy kuter miesięcznie, przeprowadzamy remonty bieżące i kapitalne jednostek uszkodzonych, oraz wykańczamy budowę tych kutrów, których produkcję rozpoczęły inne stocznie. W sumie daje to dość poważną pozycję, zwłaszcza, jeśli się zważy szczupłość środków, którymi rozporządzamy.

— Czy w istocie jest tak wiele trudności?

— Niestety nie brak ich. Moglibyśmy produkować znacznie więcej, gdybyśmy mogli mieć potrzebną ilość silników, których brak odczuwamy najdotkliwiej. Nie raz wykończone kadłuby muszą czekać na montaż silników, i to opóźnia i hamuje produkcję. Braki te zostaną jednak prawdopodobnie już wkrótce usunięte, gdyż w ramach importu Państwo sprowadzi niezbędne części z Danii. Ponadto przemysł krajowy również udzieli nam wydatnej pomocy. Inną bolączką jest brak wodoodpornych klejów. Ten kłopot jest zresztą znacznie mniejszy, gdyż, jak się dowiadujemy, fabryki państwowe przystąpiły już do produkcji i la-da dzień możemy się spodziewać dostaw. Przydałoby się poza tym nieco więcej materiałów elektrotechnicznych.

— Jakiego typu kutrów są specjalnością stoczni?

— Budujemy przeważnie 15-metrowe kutry typu „MIR 20-A“ o konstrukcji drewnianej. Obecnie zaś

opracowaliśmy konkretny plan budowy kutrów o konstrukcji mieszanej, t. zn. o wręgach metalowych i poszyciu drewnianym. W związku z tymi zamierzeniami zostanie rozbudowana kadłubownia i uzupełniony nasz dział mechaniczny. Niezależnie od tego pragniemy przystąpić do produkcji 24-metrowych trawlerów dalekomorskich. Jak pan widzi, plany mamy szerokie i dla ich realizacji sam teren naszej stoczni jest na razie za szczupły. Całe szczęście, że sąsiadująca z nami Stocznia Nr. 12 przyrzekła nam odstąpić trochę ze swych terenów.

— Jak się przedstawia obecny stan prac stoczni?

— W kadłubowni w tej chwili znajduje się na wykończeniu 5 kutrów, w dziale remontowym... zresztą może przejdziemy się do stoczni i zobaczymy jak to z bliska wygląda...

W dość dużej hali kadłubowni, na rusztowaniach tkwią nowe kadłuby kutrów typu „MIR 20-A“, nieco dalej trwa żmudna praca nad wyrabianiem wręg drewnianych, któ-

re w przyszłości zostaną zastąpione metalowymi. Wręgi drewniane są albo wyginane przy pomocy pary, albo też wycinane z kłoca.

— Czy MIR-y są jedynym typem, które produkuje stocznia?

— Bynajmniej. Obecnie przystąpiliśmy do budowy kutrów typu JO-2 (od nazwisk konstruktorów Jeleński i Orszulok). Stocznia nasza ponadto spełnia również rolę jak-gdyby „doświadczalnego laboratorium”: wyprodukowane jednostki wykazują z czasem te lub inne braki czy też błędy, które staramy się usunąć przy opracowywaniu nowych konstrukcji. Tak właśnie przedstawiała się sprawa z MIR-ami, których zbyt szczupły przód powodował dodatkowy przechył na dziób przy i tak dość małej stateczności kutra tego typu. Błąd ten został usunięty przy budowie JO-2, których przód jest już znacznie więcej wypukły. Muszę

jednak dodać, że wprowadzile JO-2 zyskały na stateczności, jednak w porównaniu z MIR-ami straciły na wyporności.

Tuż za halą kadłubowni obok sleepu *) odbywa się remont uszkodzonych kutrów. Niektóre z nich potrzebują tylko drobnych napraw, inne jednak skazane są na dłuższy pobyt w stoczni. Długimi warkoczami konopnymi uszczelnia się kadłuby poszczególnych jednostek, na których ciężka i mozolna praca na morzu pozostawiła swoje piętno — w postaci nieraz szerokich szpar w poszyciu. Uszkodzone silniki demontuje się na miejscu, po czym wędrują one do działu mechanicznego, mieszczącego się w osobnym budynku.

Dział ten zaopatrzony w niezbędne maszyny, jak: wiertarki, obrabiarki, szlifierki itp., zdolny jest do przeprowadzania nawet dość skomplikowanych remontów silników i in-

nych części mechanicznych. W sąsiedniej kuźni wyrabia się mniej precyzyjne części metalowe, jak nity, gwoździe itp. Nity, które mają być użyte przy budowie podwodnej części kadłuba, poddawane są uprzednio ocynkowaniu, co zabezpiecza je przed korozją. **)

W pewnej chwili przez otwartą szeroko bramę stoczni wjeżdża kilka samochodów ciężarowych, załadowanych skrzyniami o pokaźnych rozmiarach. Na jednej z nich dostrzegam napis w języku rosyjskim.

— To nowe maszyny do naszego działu mechanicznego, otrzymane w ramach reparacji wojennych — wyjaśnia mi inżynier Piekarski. — Musimy się rozbudowywać, bo jak pan widzi, robi się coraz ciasniej, a przecież zamierzamy wkrótce naszą produkcję podwoić... stb.

*) Pochylnia, z której spływają na wodę wykończone jednostki.

**) rdzewieniem.

OKRĘT czy SAMOŁOT?

Rozwiązanie konkursu „MARYNARZA POLSKIEGO”

Z radością stwierdzamy, że ogłoszony przez Redakcję „Marynarza Polskiego” (patrz Nr. 26) Konkurs „Okręt czy samolot?” znalazł żywy oddźwięk wśród licznych Czytelników i Sympatyków naszego pisma. Wszystkie nieomal odpowiedzi nadesłane licznie do Jury Konkursu z różnych okolic kraju, utrzymane były na ogół na dobrym poziomie, co z jednej strony świadczy o rosnącym zrozumieniu zagadnień morskich, a z drugiej o wielkim zainteresowaniu społeczeństwa sprawami morza. Okoliczności te są tym bardziej zadowalające, że temat Konkursu był podany może w zbyt stereotypowej formie, przyznajemy bowiem, że nawet dla fachowców spraw morskich trudno jest odpowiedzieć na pytanie „okręt czy samolot?”. Przy obmyśleniu tematu Konkursu zdawaliśmy sobie z tego sprawę, a sam jego przebieg potwierdził nasze przypuszczenia. W wyborze tematu kierowaliśmy się jednak głównie chęcią jak naj-silniejszego „poruszenia umysłów” i dlatego zdecydowaliśmy się na temat najbardziej „pochwytny” o dość krańcowych założeniach. Wiemy, że wśród fachowców posunięcie to nie znalazło może specjalnego uznania, uważamy jednak, że zamieszczenie odpowiedzi w formie „I okręt i samolot” z miejsca przecinało dalszą dyskusję, na pytanie bowiem „buty czy płaszczy?” najłatwiej odpowiedzieć „buty i płaszczy”.

Odpowiedzi nadesłane przez Czytelników kazały przypuszczać, że, na ogół biorąc, nasz punkt widzenia został przez nich zrozumiany i właściwie oceniony. Wnioskując z otrzymanych odpowiedzi, które przy publikacji musieliśmy niejednokrotnie skracać, jesteśmy przekonani, że żaden z biorących udział w Konkursie, zajmując pozycję po stronie samolotu czy okrętu, ani na chwilę nie wątpił, że żaden z tych członów sił zbrojnych nie może być wyeliminowany na korzyść drugiego.

Dyskusja prowadzona na naszych łamach wykazała raz jeszcze, że na pytanie „okręt czy samolot?” nie można dać w obecnej sytuacji całkowicie zdecydowanej odpowiedzi. Pod tym względem dyskusja nasza spełniła całkowicie swe zadanie i jest bez wątpienia wyrazem współczesnej światowej myśli morskiej, gdyż pewnym jest, że gdyby zebrać admiralicję wszystkich państw dla rozpatrzenia tego zagadnienia, rezultat byłby ten sam co w naszym konkursie, t. zn. jedni, jak amerykański admirał King i duński kontradmirał Wedel dawaliby raczej przewagę samolotom, inni, jak brytyjski adm. Cunningham opowiadaliby się za okrętami, lecz wszyscy zgodziliby się bez wątpienia z tym, że obecnie oba te czony sił zbrojnych — flota i lotnictwo — są równie niezbędne dla prowadzenia wojny na morzach i mogą się jedynie uzupełniać, a nie eliminować nawzajem. Ten wniosek końcowy wyciągnęliśmy właśnie z dyskusji, prowadzonej na naszych łamach pod ramowym tytułem „Okręt czy samolot?”. Ze swej strony uważamy jednak, że rozwój lotnictwa będzie postępował szybciej w stosunku do rozwoju jednostek morskich, właściwości powietrza bowiem, jako gazu, są o wiele dogodniejsze do pokonywania w nim przestrzeni, niż w wodzie — płynie nieściśliwym. Czynniki ten zawsze pozostanie po stronie lotnictwa. Dla przykładu możemy podać, że dla osiągnięcia przez niszczyciela szybkości 45 węzłów, która dla samolotu jest minimalną, trzeba mu wbudować turbiny o zawrotnej mocy od 75 do 85 tys. HP.

Przykład ten ilustruje przewagę samolotu nad okrętem, która znacznie silniej występuje na obszarach mórz wewnętrz-

nych, małych i zamkniętych. Oczywiście bowiem rzeczą jest, że inaczej musimy rozpatrywać stosunek tych dwu członów sił zbrojnych w pojęciu oceanu i morza zamkniętego jak nasz Bałtyk (konwój na oceanie wymaga eskorty dużych jednostek pływających i lotniskowców, podczas gdy na Bałtyku może być z powodzeniem ochroniany przez samoloty dysponowane z lądu). Moment ten pokreślił słusznie jeden z laureatów naszego Konkursu, ob. Wł. Dobrowolski, stwierdzając: „W minionej wojnie na Bałtyku nie było żadnej większej bitwy morskiej, straty jakie tu Niemcy ponieśli zadane im były tylko przez lotnictwo i miny”. Autor dochodzi jednak do wniosku, że należy budować także mniejsze jednostki pływające i „zgrać działania lotnictwa z siłami wodnymi”.

Drugi z naszych laureatów Br. Magierski tak pisze: „Podczas wielkiej wojny światowej samolot na ogół unikał spotkań z okrętami, w drugiej — wprost przeciwnie: atakował największe kolosy i wychodził z tych pojedynków zwycięsko. Jego moc ofensywna była niespodzianką nawet dla okrętów, wyposażonych w najnowocześniejsze środki obrony przeciwlotniczej. Statystyki wykazują, że na jedną zatopioną dużą jednostkę, przypada przeciętnie ca 8 zestrzelonych samolotów. A przecież koszt produkcji np. krążownika jest kilkanaście razy większy, niż koszt owych ośmiu zestrzelonych samolotów”. W zakończeniu dochodzi do podobnego wniosku, co wspomniany wyżej, pisząc: „Reasumując — nie ma floty bez lotnictwa. Nie wielkość i ilość okrętów, nie tonaż, ale flota dysponująca lotnictwem zdolnym zapewnić sobie panowanie nad akwenem przyszłych operacji — to pojęcie nowoczesnej floty” —

Obie te wypowiedzi, dające przewagę lotnictwu, lecz bazujące na współpracy samolotu z okrętem, uważamy za najbardziej postępowe i słuszne w podstawowych swych założeniach.

Z drugiej strony jednak nie można pomniejszać w jakikolwiek sposób znaczenia okrętu, który posiada za sobą szereg ważkich momentów, przemawiających za utrzymaniem swej przewagi na morzach. Nie możemy też twierdzić, że okręt w dalszej swej ewolucji nie rozwinie się równie szybko, a pod jednym warunkiem zawsze będzie prawdopodobnie wyprzedzał samolot. Tym warunkiem jest trwanie na morzu, zajmowanie jakiejś stałej pozycji, czego samoloty nie są w stanie dokonać. Z drugiej strony okręt ma tę przewagę, że jego radar potrafi wykryć zawsze samolot, podczas gdy ten ostatni w nocy jest pozbawiony możliwości wykrycia okrętu, nawet przy pomocy najnowocześniejszego radaru. Na ten temat słusznie pisze wyróżniony w Konkursie ob. Wł. Andrzejewski: „Twierdzenie, że samoloty posiadają za sobą moment zaskoczenia jest obecnie nieaktualne, gdyż najnowsze urządzenia podsłuchowe wyklucają prawie zupełnie tę możliwość”. Ponadto nawet na małych morzach samolot jest o wiele bardziej ograniczony w swej działalności warunkami atmosferycznymi, niż mała jednostka pływająca. Niemniejszą wagę i wymowę posiada też fakt istnienia ogromnych flot handlowych i rybackich, które mogą i muszą być użyte do prowadzenia wojny i wymagają same ochrony ze strony okrętów wojennych.

Omawiając tę kwestię jeden z uczestników Konkursu ob. Ir. Grajewski dodaje: „Duża wyporność i silne uzbrojenie okrętu predestynują go do roli zasadniczej w operacjach desantowych (Zakończenie na str. 14)

WOJNA

radziecko - niemiecka na morzach

ZNIESIENIE OBLĘŻENIA LENINGRADU

„Wojska frontu leningradzkiego pod dowództwem generała armii Goworowa, kontynuując rozwijanie natarcia z rejonów Pułkowa i na południe od Oranienbaumu, szturmem zajęły w dniu 19 stycznia 1944 roku miejscowość Krasnoje Sioło, zamienioną przez Niemców w twierdzę i owładnęły silnym punktem obrony przeciwnika, ważnym węzłem komunikacyjnym — Rozpszą...” — doniósł komunikat radziecki tegoż samego dnia. Ofensywa radziecka rozwijała się szybko na zachód, gdzie pod koniec stycznia zdobyty został Kingisepp niedaleko Narwy, i na południe — Nowgorod, który zajęty został już 20 stycznia. 3 lutego front dochodził do Narwy i jeziora Ilmen, a w dwa tygodnie później opierał się o jezioro Pejpus i sięgał na zachód od Ilmen. Oblężenie Leningradu należało już do przeszłości, ale dla całokształtu wojny morskiej na Bałtyku nie to odgrywało rolę najważniejszą. Ze zniesieniem oblężenia Leningradu zakończyła się także dwu i półletnia blokada radzieckiej floty bałtyckiej, która odzyskała swobodę ruchów, na razie jeszcze ograniczoną okową lodową, ścinającą wody Zatoki Fińskiej.

Ożywiona działalność lekkich jednostek nawodnych, okrętów podwodnych i lotnictwa rozpoczęła się w maju i prowadzona była do końca roku z niesłabnącym natężeniem. Ponieważ obie strony dysponowały stosunkowo ograniczonymi siłami do skutecznego przeciwdziałania nieprzyjacielskim operacjom zaopatrującym, desantowym czy ewakuacyjnym, w okresie tym szczególnie intensywnie posługiwano się najgroźniejszą bronią w „małej wojnie morskiej” — minami. Miny spowodowały też zniszczenie większości zatopionych w tym okresie okrętów.

Obie strony użyły jednostek nawodnych do ostrzeliwania nieprzyjacielskich pozycji lądowych w rejonie Narwy: Niemcy rzucili tu do akcji niszczyciele typu „Elbing” (po 1.100 ton) i 600-tonowe torpedowce, Rosjanie — krążownik ciężki „Kirow” i duże niszczyciele. Początkowo jednostki te nie ponosiły strat, a do starcia bezpośredniego między nimi nie doszło. Dopiero 20 czerwca zatonał od wybuchu miny niszczyciel niemiecki „T-31”, a w lipcu zbombardowany został świeżo użyty okręt przeciwlotniczy „Niobe”, przebudowany ze starego krążownika holenderskiego „Gelderland” (3.500 ton), i w wyniku powstałych uszkodzeń zatonał. Od wybuchu min zatonały też „U-803” (27 lipca) i „U-250” (30 lipca), oraz 2 radzieckie ścigacze — w maju. Dwie inne jednostki (prawdopodobnie patrolowce) zatopione zostały w maju przez niemieckie okręty nawodne.

KAPITULACJA FINLANDII

19 września Finlandia podpisała odrębne zawieszenie broni ze Związkiem Radzieckim i wycofała się z wojny, co przyniosło dużą zmianę w wojnie morskiej na Bałtyku. Blokada radzieckiej floty bałtyckiej została złamana, zwłaszcza że 22 września Armia Radziecka zdobyła Tallin. W wyniku zawieszenia broni flota radziecka zajęła porty: Kotka, Pori i Helsinki, które łącznie z opanowanym uprzednio Wyborgiem i z zajętym później Tallinem pozwoliły im opanować wody Zatoki Fińskiej oraz skutecznie przeciwdziałać ewakuacji niemieckiej drogą morską z Finlandii. Był to piękny triumf przez dwa i pół roku odciętej w głębi Zatoki Fińskiej radzieckiej floty bałtyckiej, która — mimo przymusowej bezczynności i długotrwałych ostrzeliwań artyleryjskich oraz bombardowania powietrznego — zachowała zdolność bojową większej części jednostek i potrafiła przejść do działań zaczepnych na otwartym Bałtyku. Sami Niemcy nie mogli w paź-

dzierniku 1944 roku nie przyznać, że — mimo uprzedniego „zniszczenia prawie całej floty rosyjskiej” w niemieckich komunikatach — w skład radzieckiej floty bałtyckiej wchodził ich zdaniem 1 pancernik, 2 ciężkie krążowniki, 2 duże niszczyciele, 11 mniejszych niszczycieli, liczne jednostki minowe i pewna ilość okrętów podwodnych. Oszacowanie to było dość skromne, jednakże sam fakt istnienia floty radzieckiej na Bałtyku był zbyt oczywisty, by można go było ukryć tym więcej, że wzięła ona ożywiony i skuteczny udział w zwycięskiej ofensywie Armii Radzieckiej, zabezpieczając jej flankę od strony morza i przeprowadzając operacje desantowe. Wartość przetrwania radzieckiej floty bałtyckiej w głębi Zatoki Fińskiej najlepiej scharakteryzował oficjalny szwedzki komentator radiowy, komandor Falkman, który powiedział:

„Ponad dwa i pół roku radziecka flota bałtycka była zamknięta w najdalszym zakątku wewnętrznym Zatoki Fińskiej, przy ujściu Newy, mając w najbliższym sąsiedztwie okupowane przez Niemców obszary z ich lotniczymi bazami. Wydawało się już, że Niemcy mieli w swych rękach wszelkie możliwości zniszczenia rosyjskich sił morskich, przynajmniej z powietrza. Nie dokonali tego jednak, choć konsekwentnie dążyli do celu. Po prostu — nie udało się. Flota Czerwona poniosła co prawda pewne straty, pozostaje jednak nadal na Bałtyku czynnikiem wzbudzającym szacunek...”

Sierpień, miesiąc poprzedzający wycofanie się z wojny Finlandii, przyniósł ożywioną działalność jednostek nawodnych w Zatoce Fińskiej. Niemcy przeprowadzali w dalszym ciągu konwoje do i z Finlandii oraz usiłowali przeciwdziałać coraz bardziej ożywionej działalności radzieckich jednostek na i podwodnych. Feralnym dniem dla niemieckiej floty był dzień 18 sierpnia, w którym 2 najnowsze niszczyciele typu „Elbing” — („T-30” i „T-32”) najeżdżają na miny i toną, podczas gdy trzeci okręt tego typu („T-22”) zniszczony zostaje bombami radzieckiego lotnictwa. Od najechania na miny ginie również w sierpniu (25-go) okręt podwodny „U-1000”.

Po zajęciu przez Zw. Radziecki baz po obu brzegach Zatoki Fińskiej flota radziecka uzyskała możliwość opanowania Zatoki Fińskiej i całkowitego oczyszczenia jej z położonych przez nieprzyjaciela pól minowych, które to zadanie zaczęła przeprowadzać już 4 września, to jest w dniu zaprzestania przez Finlandię działań wojennych. W dziesięć dni później Niemcy usiłowali zająć ewakuowaną swego czasu przez Rosjan, a zajętą następnie przez Finów wyspę Hogland, położoną w połowie drogi między Helsinkami a Kronszadttem, a na zachód od Lavensaari, ostatniej — w czasie blokady radzieckiej floty — wyspki, będącej w rękach rosyjskich. Próba zakończyła się jednakże kompletnym fiaszkiem i podczas niemieckiego odwrotu zatopiony został bombami samolotów radzieckich torpedowiec niemiecki „T-18”.

Ofensywa radziecka w krajach bałtyckich rozwijała się pomyślnie i doprowadziła do całkowitego wyparcia Niemców w drugiej połowie 1944 roku z wszystkich dotychczas zajętych przez nich ziem, za wyjątkiem półwyspu kurlandzkiego. Armia niemiecka w sile kilkunastu dywizji została tam odcięta 12 października od reszty wojsk niemieckich, walczących wzdłuż wybrzeża Bałtyku w Prusach Wschodnich. Estonia została całkowicie oczyszczona z Niemców do 25 września. Następnie rozpoczęła strona radziecka na szeroką skalę zakrojone operacje desantowe na wyspach bałtyckich. Moon, Worms i inne mniejsze wyspy zostały zajęte do 30 września, Dago do 3 października. 5 października wylądowali żołnierze Armii

Radzieckiej na Ozylii i w przeciągu trzech dni zajęli całą wyspę, z wyjątkiem silnie umocnionego półwyspu Sworbe, na którym — podobnie jak podczas kampanii jesiennej 1941 roku — stawiano opór kilka tygodni dłużej. W międzyczasie, 13 października zajęta została Ryga i w rękach niemieckich pozostała tylko większa część półwyspu kurlandzkiego z Libawą i Windawą.

Po utracie baz w Zatoce Fińskiej i na wyspach bałtyckich działalność niemieckich jednostek nawodnych w północno-wschodniej części Morza Bałtyckiego, a zwłaszcza w Zatoce Fińskiej, wyraźnie osłabła i dopiero w grudniu zdecydowali się Niemcy na dywersyjny raid zespołu swych najsilniejszych niszczycieli typu „Narvik” (po 2.600 ton), skierowany przeciwko nieprzyjacielskiej żegludzie między Helsinkami a Tallinem. Zakończył się on jednak tragicznie, gdyż zespół nie napotkał nieprzyjaciela, natomiast najechał na pole minowe i w wyniku odniesionych od min uszkodzeń zatonały 12 grudnia niszczyciele „Z-35” i „Z-36”, najnowocześniejsze podówczas jednostki tego typu. Był to już ostatni wypad niemieckich sił nawodnych na wody północno-wschodniego Bałtyku. Odtąd na wody Zatoki Fińskiej zapuszczały się już tylko niemieckie okręty podwodne. Trzy z nich — „U-547”, „U-479”, i „U-2342” — zatonały w listopadzie i grudniu, również od najechania na miny.

OFENSYWA RADZIECKA NA PÓŁNOCY

Działalność radzieckiej floty białomorskiej nie różniła się w pierwszych trzech kwartałach 1944 od działalności w okresie poprzednim. W dalszym ciągu ciężar prowadzonych działań morskich spoczywał na najlepszych siłach nawodnych (małe kanonierki i ścigacze), operujących głównie przeciwko nieprzyjacielskiej żegludzie przybrzeżnej, zmierzającej do portów Kirkenes i Petsamo, na okrętach podwodnych — spełniających to samo zadanie, jednakże już na pełnym morzu — oraz na lotnictwie. Lotnictwo spełniało tu rolę większych jednostek i było najpoważniejszą bronią zaczepno-obronną. Do lotnictwa należała przede wszystkim ochrona własnych konwojów i to zarówno przed nieprzyjacielskimi okrętami na i podwodnymi, jak i lotnictwem, powierzano mu także ważne zadania rozpoznawcze na wodach nieprzyjacielskich, w bazach i portach, wykrywanie nieprzyjacielskich pól minowych i stawianie własnych, i szereg innych zadań, mniej może ważnych, jednakże składających się na całokształt działań.

Radykalnej zmiany doznała sytuacja na północnym teatrze wojennym z chwilą zaprzestania działań wojennych przez Finlandię, a później kiedy Finlandia nie tylko całkowicie wycofała się z wojny przeciwko Związkowi Radzieckiemu, ale i podjęła działania zaczepne przeciwko wczorajszemu sprzymierzeńcowi — Niemcom.

Początkowo, jak długo Finlandia zachowywała neutralność, Niemcy bez najmniejszych przeszkód wycofywali z frontu karelskiego i nadmorskiego wojska swe drogą lądową przez Norwegię, względnie morską lądową przy użyciu portów Petsamo i Kirkenes. Z najdogodniejszej dla wycofania wszystkich swych wojsk z Finlandii drogi morskiej przez Zatokę Fińską zrezygnować musieli z powodu niebezpieczeństwa, grożącego ze strony silnej radzieckiej floty bałtyckiej, lotnictwa i gęstych pól minowych, oraz na skutek wczesnego zajęcia przez Związek Radziecki fińskich portów Helsinki, Kotka i innych. Trzecia i ostatnia możliwość ewakuacji, przez położony w północnym krańcu Zatoki Botnickiej port Tornio, przekreślona została przez samych Finów, którzy wysadzili w porcie duży kontyngent wojska w dniu 2 października i — po otrzymaniu dro-

gą powietrzną posiłków radzieckich z armii generała Mereczkowa, oraz dzięki swemu wsparciu lotniczemu — utrzymali go z łatwością w swoich rękach.

Z początkiem października siły zbrojne Związku Radzieckiego rozpoczęły silną ofensywę wzdłuż wybrzeża Morza Łodowatego i w dniu 15 października zdobyły Petsamo. Odwrót niemieckiej armii generała Rendulitza odbywał się już tylko przez ostatni większy port, Kirkenes, który jednak został po silnym ataku rosyjskim, wspartym od południa siłami fińskimi, zdobyty dnia 25 października. Kirkenes, port leżący — jak wiadomo — na terytorium norweskim, zajęty został przez wojska radzieckie — po uprzednim porozumieniu się i zgodzie przebywającego wówczas na emigracji w Londynie rządu norweskiego.

Z zajęciem portów Petsamo i Kirkenes zakończyła się w zasadzie działalność dowodzonej przez admirała Arsena G. Gołówkę radzieckiej floty białomorskiej, gdyż flota niemiecka pozbawiona została swych jedyńskich punktów oparcia na Morzu Łodowatym i przejawiała minimalną działalność, neutralizowaną operacjami radzieckiego lotnictwa oraz alianckiego, zaokrętowanego na lotniskowcach Floty Ojczystej.

OPANOWANIE MORZA CZARNEGO PRZEZ FLOTĘ RADZIECKĄ

W wyniku ofensywy radzieckiej całkowicie opanowane zostało także i Morze Czarne. Na początku kwietnia 1944 roku Armia Radziecka rozpoczęła walki o półwysep krymski dwustronnym atakiem przez Kercz i — po zajęciu Chersonia — drogą lądową, przez nasadę półwyspu. Wojska radzieckie wtargnęły na półwysep krymski i w szybkim

tempie zajęły większą jego część, spychając nieprzyjaciela w południowo-zachodni cypel, do twierdzy sebastopolskiej. Mimo zacieklego oporu wojsk niemiecko-rumuńskich oblężenie trwało stosunkowo krótko — w przeciwieństwie do półrocznego oblężenia Sebastopola przez Niemców w 1941/42 roku — i 12 maja największa baza na Morzu Czarnym powróciła w ręce ZSRR.

Okres od 8 kwietnia do 12 maja odznacza się bardzo ożywioną działalnością morską obu walczących stron, przy czym Niemcy i Rumuni przeprowadzali operacje ewakuacyjne i obronne, Rosjanie — zaczepne. Podobnie jak na Bałtyku, tak i tu okazało się, że Flota Radziecka nie straciła zdolności bojowej i siły ofensywnej, mimo ciosów zadanych jej w roku 1941/42 przez przeważające wówczas siły powietrzne przeciwnika i mimo pozbawienia jej większości baz, oraz zepchnięcia w południowo-wschodni zakątek Morza Czarnego.

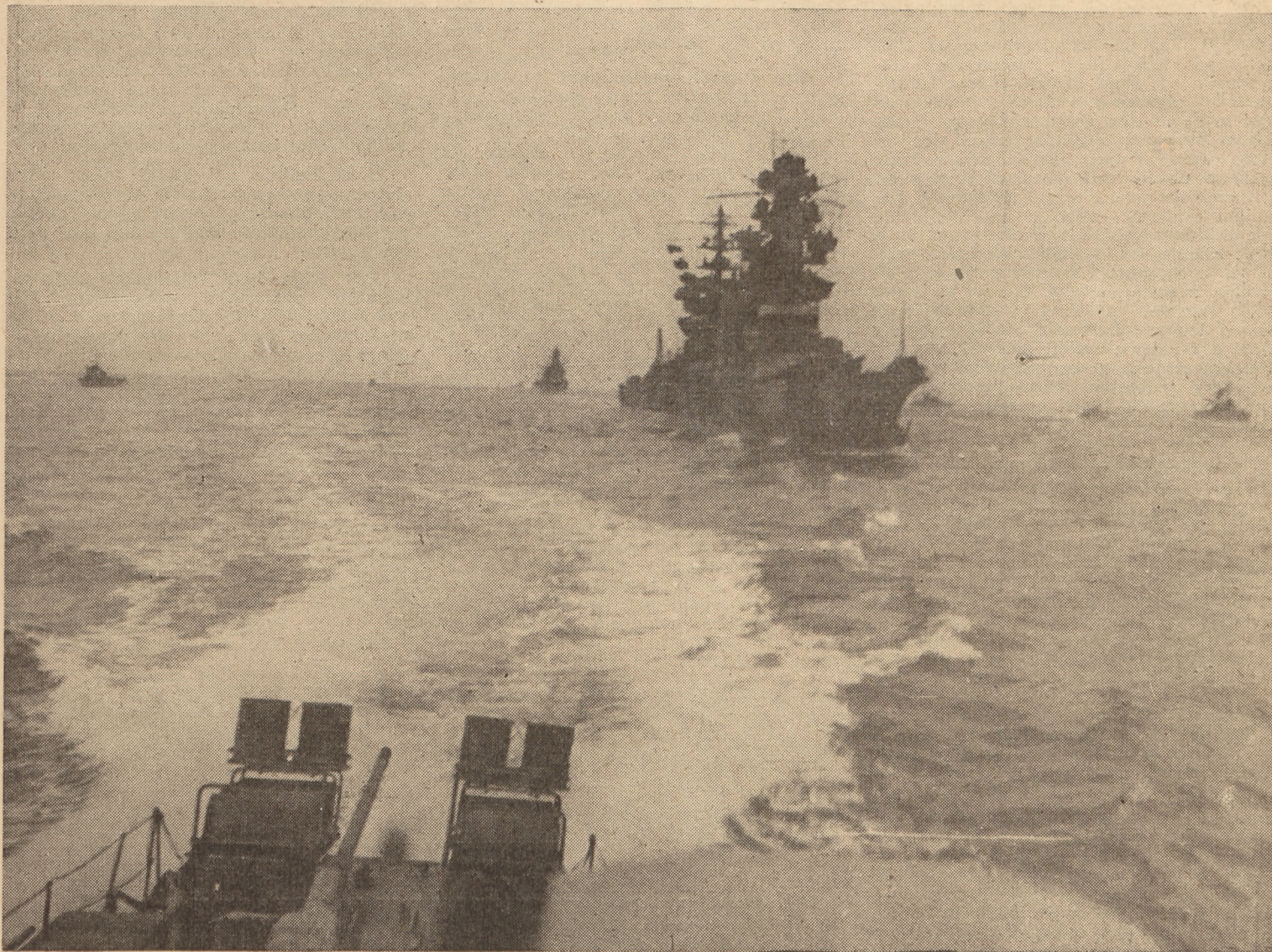
Ewakuacja wojsk niemieckich i rumuńskich odbywała się częściowo drogą powietrzną, przeważnie jednak morską, przy czym konwoje niemieckie musiały przebyć 220 mil morskich dzielących Sebastopol od rumuńskiego portu Konstancy, gdyż Nikołajew i Odessa zajęte zostały już uprzednio. Konwoje, składające się z większych statków handlowych, a także małych statków, kutrów rybackich oraz barek i łodzi desantowych, chronione były przez lotnictwo i lekkie jednostki nawodne jak ścigacze, trałowce, okręty artyleryjskie i uzbrojone promy. Rosjanie atakowali przeważnie samolotami torpedobombowymi, ścigaczami i okrętami podwodnymi. Ataki lotnicze były tak intensywne, że sami Niemcy przyznawali, że na trasie między Sebastopolem a rumuńskim wybrze-

zem zdarzały się wypadki 10, 12, a nawet 14-krotnych ataków lotniczych na jeden konwój. Podobnie i ścigacze radzieckie przejawiały ożywioną działalność i niemal bez przerwy atakowały konwoje na trasie Sebastopol — Konstancja, tocząc niekiedy zażarte walki z większymi i silniejszymi od siebie ścigaczami niemieckimi. Poważne sukcesy odniosły radzieckie ścigacze w dniu 28 kwietnia i w nocy na 10 maja, kiedy całkowicie zniszczyły dwa większe konwoje, ochraniane przez pomocnicze jednostki strażnicze. W sumie radzieckie komunikaty obwieściły zniszczenie blisko 200 nieprzyjacielskich jednostek: statków, mniejszych okrętów wojennych i kutrów.

Ostatnim sukcesem niemieckim odniesionym na Morzu Czarnym było storpedowanie i zatopienie na początku maja przez niemiecki okręt podwodny radzieckiego torpedowca przed portem Tuapse. Tak jednak niemieckie okręty podwodne, jak i użyte w mniejszej ilości włoskie, a nawet żywe torpedy, zakończyły rychło swą działalność na skutek zajęcia przez Rosjan wszystkich pozostałych baz nieprzyjacielskich w zachodniej części Morza Czarnego: Akermanu, Izmailu, Tulczy, Konstancy, Warny i Burgas. Kilka większych niemieckich i kilka lilipuckich włoskich okrętów podwodnych, których nie można było ewakuować drogą lądową ani rzeczną, wpadło w ręce radzieckie.

Przeprowadzona w dniach między 22 a 25 sierpnia 1944 roku operacja desantowa koło Akermanu, była ostatnią większą akcją radzieckiej floty czarnomorskiej. Mniejsze jednostki brały później udział w walkach rzecznych na Dunaju, które zakończyły się zdobyciem Belgradu i Budapesztu.

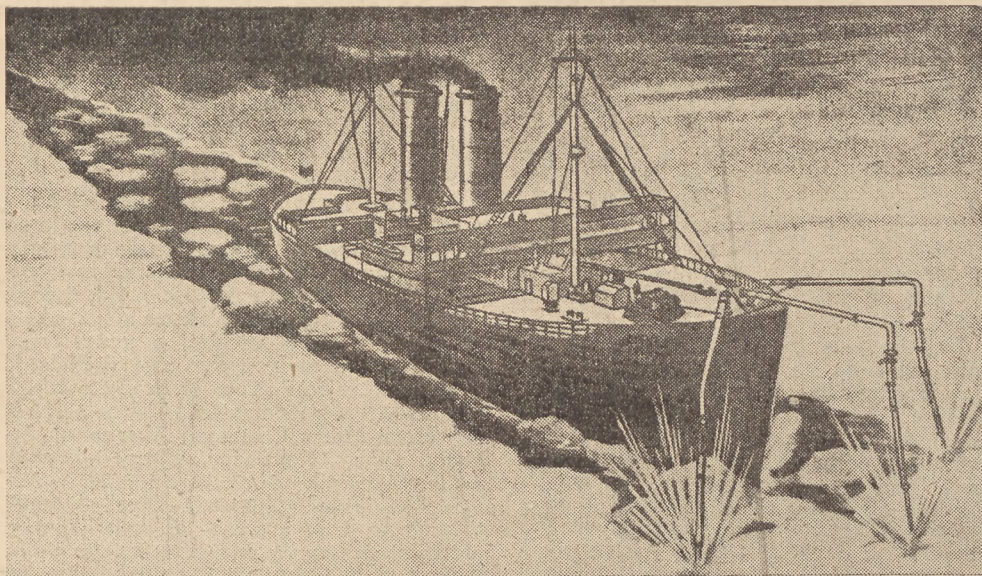
JERZY PERTEK



Po wypędzeniu Niemców z Krymu radzieckie okręty wojenne wracają do swojej bazy w Sebastopolu.

Fot. S.I.B.

HYDROLODOŁAMACZE



Słowo „Arktyka” stawia każdemu z nas przed oczyma obraz białej pustyni lodowej, urozmaiconej jedynie górami lodowymi lub zwałami kry, gdzieś tam sylwetki białego niedźwiedzia czy foki, jeszcze rzadziej statku, lub karawany żeglarskiej. Wiemy jednak wszyscy, że są statki, które przemierzają stale obszary wodne Arktyki. Żegluga taka wymaga od tych jednostek specjalnych warunków. Dotychczas używano dwóch typów statku na tych obszarach wodnych: Lodołamaczy przeprowadzających karawany, oraz transportowców przystosowanych do żeglugi wśród lodów. Transportowce takie cechuje nadzwyczaj mocna i szersza niż u innych jednostek tego typu budowa kadłuba, mająca zapobiec ewentualnemu niebezpieczeństwu zgniecenia przez lody, oraz równie mocno budowana część dziobowa, z charakterystycznie podjętą podwodną częścią kadłuba, co ma za zadanie ułatwiać statkowi poruszanie się wśród lodów. Jednostki takie pływają dobrze i pewnie wśród lodowej kry, nie przekraczającej 40 centymetrów grubości, przy grubszym lodzie płyną zawsze w towarzystwie i pod opieką lodołamacza.

Lodołamacze posiadają jeszcze mocniejszą budowę, szeroki, odporny na boczne naciski i wstrząsy kadłub o grubych stalowych burtach i specjalnym wręgowaniu. Kształt kadłuba jest bardzo zbliżony do kształtu łupiny orzecha. Jeszcze jedną ważną cechą lodołamacza są jego nadzwyczaj silne maszyny, konieczne nie tyle do osiągania znaczniejszych szybkości, a głównie dla kruszenia mas lodowych uderzeniami kadłuba. Często też, nie mogąc skruszyć lodu uderzeniem, wślizguje się niejako dzięki odpowiedniej budowie dziobu na tafli, łamiąc ją swym ciężarem, który w koniecznych wypadkach zwiększa się jeszcze przez wpompowanie dużych ilości wody do specjalnych zbiorników, wmontowanych na pokładzie.

Pracujący lodołamacz pozostawia za sobą tor wodny, w mniejszym lub większym stopniu wolny od kry, którym następnie posuwają się statki. Sam lodołamacz porusza się wolno od kilkudziesięciu do kilkuset metrów na godzinę, w zależności od grubości powłoki lodowej która w granicach od 150 cm do 200 cm jest praktycznie dla takiego lodoła-

macza nie do przebycia. Nawet słynne radzieckie lodołamacze „Jermak” czy „Krasin” nie są w stanie skruszyć ją bezpośrednio. Ponieważ tor wodny poza lodołamaczem nie jest zbyt szeroki, mogą nim pływać jedynie statki do 3.000 BRT. Dlatego też podróże są kosztowne, gdyż statek zabierać musi równocześnie duży zapas paliwa na taki rejs.

Aby warunki komunikacji w Arktyce poprawić i obniżyć koszty transportu, zaczęli konstruktorzy krajów północnych, szczególnie radzieccy, myśleć o lodołamaczu, który zdolny byłby łód grubszy niż dotychczas kruszyć, lub o statku, który mógłby się bez jego pomocy swobodnie poruszać, zabierając równocześnie większe niż obecnie ładunki towarów. Przy dotychczas stosowanej budowie statek taki musiałby mieć maszyny o mocy ponad 25 tysięcy koni mech., co znów stwarza konieczność zabierania dużej ilości paliwa, przeważnie płynnego, budowy pomieszczeń maszynowych w o wiele większych, niż dotychczas, rozmiarach itp.

Lecz konstruktorzy nie ustępowali i wreszcie udało się opracować projekt statku, zaopatrzonego w specjalne urządzenia hydrotechniczne do kruszenia lodu. Oto hydropompy nowej konstrukcji dają strumień wody o wielkim ciśnieniu dziesiątków atmosfer, który z powodzeniem kruszy powłokę lodową. W całym szeregu doświadczeń stwierdzono, że przy ciśnieniu strumienia wody, pędzącego 90 metrów na sekundę, niesposób jest przeciąć go toporem, gdyż ten odskoczy, ulegając wyszczerbieniu, a dla człowieka

strumień taki jest śmiertelny. Ciśnieniu takiemu nie może się oprzeć także lód.

Nowy typ statku radzieckiego, zwany hydrolodołamaczem, (hydroledorier) posiada więc urządzenie wodne do kruszenia lodu. W osobnym pomieszczeniu pod pokładem umieszczono wielkie pompy, ssące morską wodę do hydromotorów, które zwiększają ciśnienie do potężnych rozmiarów — 200 atmosfer — skierowując ją do pracy specjalnymi rurami, noszącymi nazwę hydromonitorów. Hydromonitory, których na statku jest trzy wiszą równolegle do pokładu, by kilka metrów od dziobu skrócić prostopadłe do tafli lodu. Zakończone są prądownicami specjalnej konstrukcji — długimi do 60 centymetrów, z których woda uderza bezpośrednio w lód. Natomiast w pasie wolnym od lodu monitory spoczywają na pokładzie.

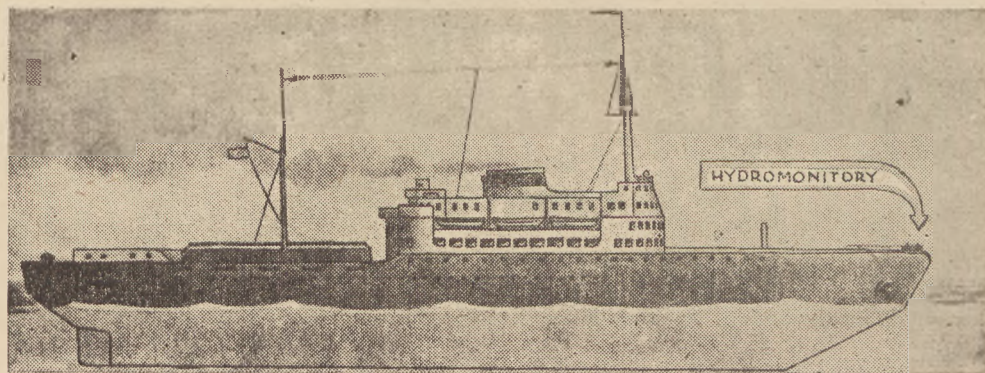
Kruszenie lodu odbywa się w czasie ruchu statku. Padający strumień wodny drąży w lodzie wielkie dziury, naruszając jego powłokę. Rozbicia dokonuje statek dziobem, co odbywa się dużo szybciej niż poprzednio. Jeszcze jedną dobrą stroną wynalazku jest to, że urządzenie można zmontować na każdym statku polarnym. Najwłaściwszym jednak typem jest statek, łączący cechy lodołamacza z transportowcem, posiadający wyporność około 10 tysięcy ton, szybkość do 15 mil morskich i motory lub maszyny o mocy 15 tysięcy koni mech.

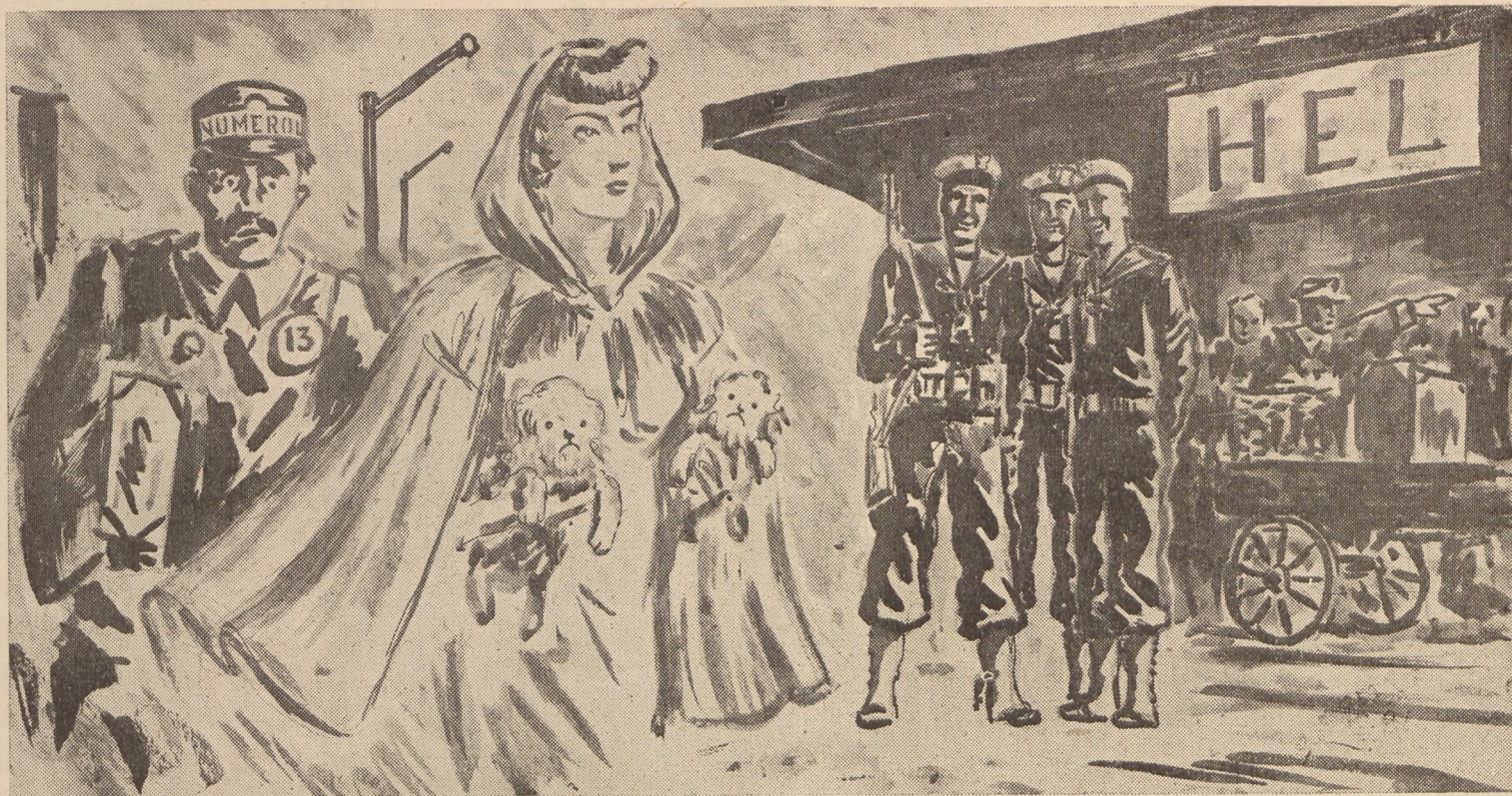
Sama aparatura do kruszenia lodu — łącznie z pompami, nie przekracza 70 ton wagi a moc hydropomp do tłoczenia wody waha się w granicach od 2 do 3 tysięcy koni, i jest pobierana z mechanizmów napędowych statku. Pracuje ona jedynie w poważniejszych wypadkach, przy natrąceniu na zwartą powłokę lodową, gdyż statek swą mocną budową potrafi mniej-sze przeszkody sam usuwać, przebijając się przez lód z szybkością nawet do 3,5 mili morskiej. Pozwoli to na uruchamianie stałej komunikacji po Arktyce już w maju, a także w bardzo poważnym stopniu na obniżenie kosztów takich transportów.

Równocześnie zaś statki takie mogą służyć do przeprowadzania karawan statków bez pomocy lodołamaczy, co wybitnie zwiększy nasilenie komunikacji na tych obszarach.

Tak więc, hydrolodołamacz staje się statkiem niedalekiej przyszłości, gdyż wszelkiego rodzaju doświadczenia i próby ma już poza sobą, a w roku bieżącym jeden z radzieckich lodołamaczy i kilka statków otrzyma takie urządzenia przed wyruszeniem na szlak północny, co będzie jeszcze jednym sprawdzianem jego przydatności, a także pozwoli na poczynienie obserwacji już w czasie pracy i dokonanie ewentualnych poprawek konstrukcyjnych przed rozpoczęciem masowej produkcji. Doświadczenia te pozwolą także na wykończenie projektów specjalnego polarnego liniowca dla stałej komunikacji arktycznej, który, jeśli zda egzamin według życzenia konstruktorów, wyeliminuje całkowicie ze służby lodołamaczy.

ST. WOLIŃSKI





Rys. S. Sierecki

„PEKIŃCZYCY”

(Fragment pamiętnika „Hel walczy nadal...”)

Ostatnie dni sierpnia 1939 roku, roku potrójnej trzynastki, jak mawiała stara Marta Konke z Boru, były rozleniwiająco słoneczne. Tylko rozkaz dowódcy garnizonu podał zmusić chmary letników do opuszczenia beztróskiego dla nich miejsca używania.

Jedna z żon pewnego legionowego generała nawymyślała wszystkim władzom granatowym, twierdząc, że jej przyjaciele od ministra Becka i „Inspektoratu Generalnego” intymnie powiedzieli, że tylko matoly mogą spodziewać się wojny przed zimą, i oczywiście nie z „hitlerykami”, bo ci doskonale zdają sobie sprawę ze znaczenia przyjaznej dla nich Polski. Ponieważ upierała się mocno, wyjechano ją pociągiem (samochód generalski nie nadszedł) razem z kichającymi w porannej mgiełce „rasowymi” pekińczykami.

Jakoś wśród trosk o zaopatrzenia, te „pekińczyki” z Juraty utrwaliły się w pamięci wzrokowej — najwierniejszej.

* * *

A przecież wojnę czuło się w powietrzu. Podśluch był przeciążony szyfrem berlińskim, lub królewieckim. Okręty podwodne na stanowiskach donosiły o nieustannym ruchu transportowców do Prus. Bardzo aktualne radio radzieckie powiadomiło nas o spieszeniu 5-go pułku dragonów w Słupsku i przesunięciu nad granicę do Bożego Pola, tuż za jeziorem Żarnowieckim. Inne radio — wrocławskie lub gliwickie nadawało w naszym języku ohydne utyskiwania zbiegłego prezydenta miasta i łapownika spod znaku sanacji — Olpińskiego, przy czym legionowi pułkownicy z Inspektoratu okropnie się tłumaczyli, gdy im wytykano „honorne” postępanie wychowanka ich środowiska.

Przestano już wierzyć, że Witkowiec lub Starachowice nadesłają od marca obiecaną działką p. panc. dla nowozbudowanych schronów betonowych do obrony od strony lądu, przestano liczyć na uzupełnienie umundurowania i masek przeciwgazowych, które jakiś mądrała lub też przekupiony skierował z Łczewa do Gdańska, gdzie oczywiście wsiąkł. Wyklócono się z formalistą cesarsko-królewskiej szkoły, szefem intendencji Floty, aby wydał kilka setek worków ryżu z pełnej po brzegi ryżowni gdyńskiej, a nie upierał się, że kalorynie Hel ma dosyć ryżu, nie bacząc na to, że innej żywności na ustalony termin wytrzymałości garnizonu brak. Rozpaczal na brak zrozumienia jego posunięć, poznanych w W. Szkole Int., ale ryż musiał wydać.

Podczas tej wojny ryżowej udało się dokonać nadzwyczajnego wyczynu. Utyskiwano na Helu na niedostateczną obronę płtn. i nagle chłopcy z krypt — po ryż, jak to marynarze, szperając wśród wagonów w porcie handlowym Gdyni, wykryli wagonik z la-

dunkiem do Angli. Plomby trzymają do czasu, a czas ten widocznie w zrozumieniu marynarzy nadszedł. Rozsunęły się wterzeje i oczom odkrywców ukazał się tuzin działek płtn. Boforsa — wprost z licencjonowanej wytwórni polskiej. Nie zasypiano gruszek w popiele — dobry odsetek tych dział dostał się Helowi ku dobru sprawy zwalczania „połamanych Krzyżaków”.

I raptem, prawie zaraz po południu, w przedostatnim dniu sierpnia Warszawa trzykrotnie powtórzyła na ogólnej fali „Pekin... Pekin... Pekin...” Podśluch natychmiast zameldował, ale Dowództwo Rejonu Umocnionego Hel, nie posiadało klucza do tej zagadki. Ktoś ze sztabu zażartował: Może to „pekińczyki” generałowej zażęskniły do portu macierzystego?... Zapytałem Flotę. Odpowiedź nadeszła w pół godziny czasu: „Was nie dotyczy, rozglądajcie się dobrze, to sami zrozumiecie!”... Tajemniczość pogłębiała się, widocznie sytuacja zaczynała konkretyzować się.

Była to przerwa w marynarskiej porze obiadowej.

Zaraz po niej, coś koło godziny 14.30 punkt obserwacyjny na cyplu zameldował: „Trzy kontrtorpedowce „Błyskawica”, „Grom”, „Burza” minęły trawers. Kurs NW, szybkość cała”.

Wkrótce nadszedł meldunek z Rozewia: „Minęły kurs ku zachodowi”...

Czy ten niespodziewany dla ogółu wyskok nie był skutkiem nawoływań admirała z Warszawy? Na pewno tak. Ponieważ astrologowie marynarki nie ujawnili znaku Zodiaku i horoskopów tego wyczynu, na Wybrzeżu ochrzczono go „znakiem Pekinu”. Gdy Sztab Floty potwierdził związek natrętnego radiogramu z wypłynięciem okrętów kursem Kolumba... Tylko że już nie było Ameryki do odkrycia.

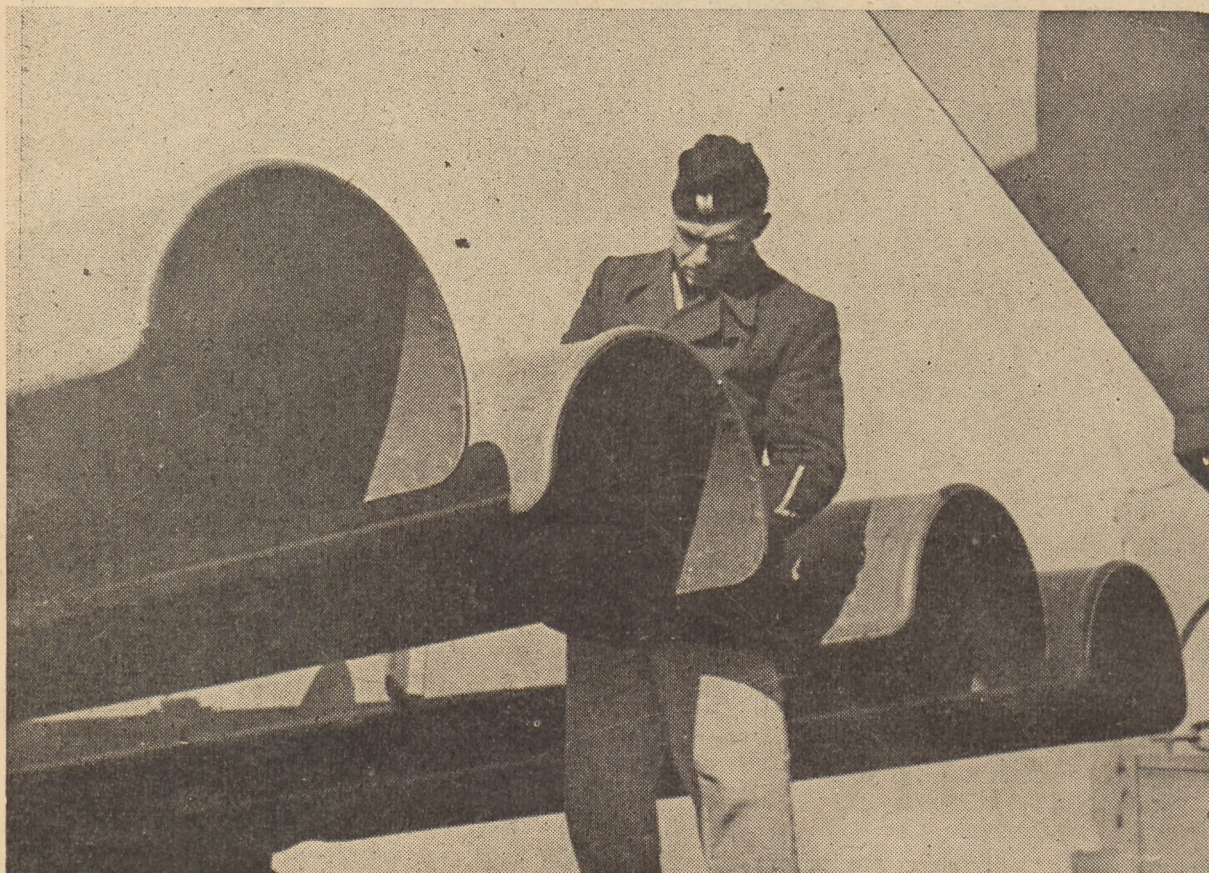
Ci, co uchodzili na okrętach, nieświadomi rzeczywistych zadań i celów wykonywanego rozkazu, byli w porządku. Najwyżej można im zarzucić to, że z lekkim sercem porzucili „wody szmaragdowe”.

Natomiast Ci, z Warszawy, którzy hasłem tułaczym obrali, może nie przypadkowo, nazwę stolicy mandzurskiej, sami ośmięszyli się jeszcze przed dziejową sławą wyścigów na szosie zaleszczyckiej...

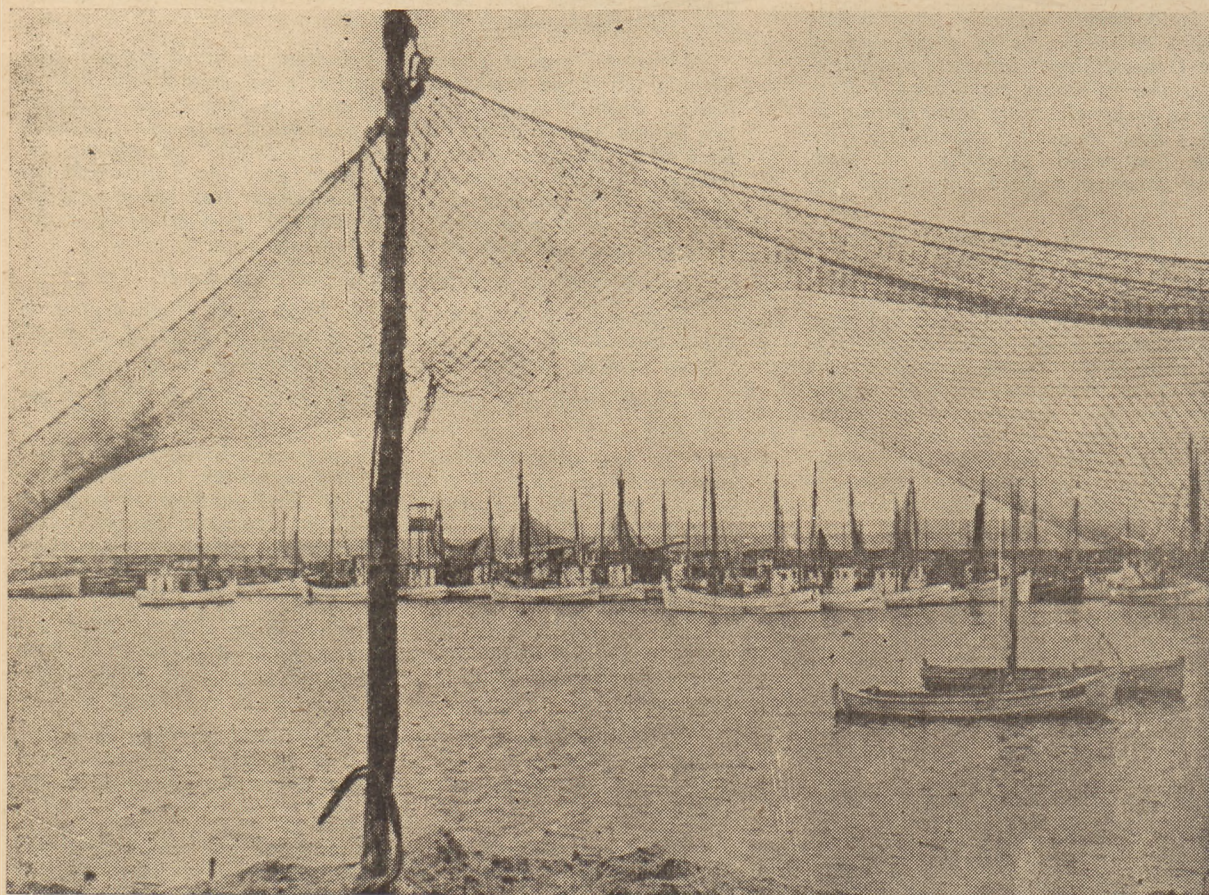
Na Helu, skojarzenie wysiedlenia pekińczyków generałowej i „pekińskiego rozkazu”, wychuchanego sztabu warszawskiego trwale pozostało. Po prostu nie znoszącego morza kontr-admirała Świrskiego i jego orszak przezwano „pekińczykami”...

I już tak pozostało... Bo pasuje nawet obrazowo.

ŻYCIE WYBRZEŻA



GDYNIA. Czyszczenie wyrzutni torpedowych na ORP „Błyskawica”. I pomyśleć tylko, że żołnierz z piechoty narzeka często na kłopotliwe czyszczenie zwykłego karabinu. A tu?...



HEL. Do portu w Helu zawitała w ub. miesiącu duńska flotylla rybacka. Wody południowego Bałtyku, obfitujące w rybę, ściągają często obce flotylle, które chętnie bazują w polskich portach.



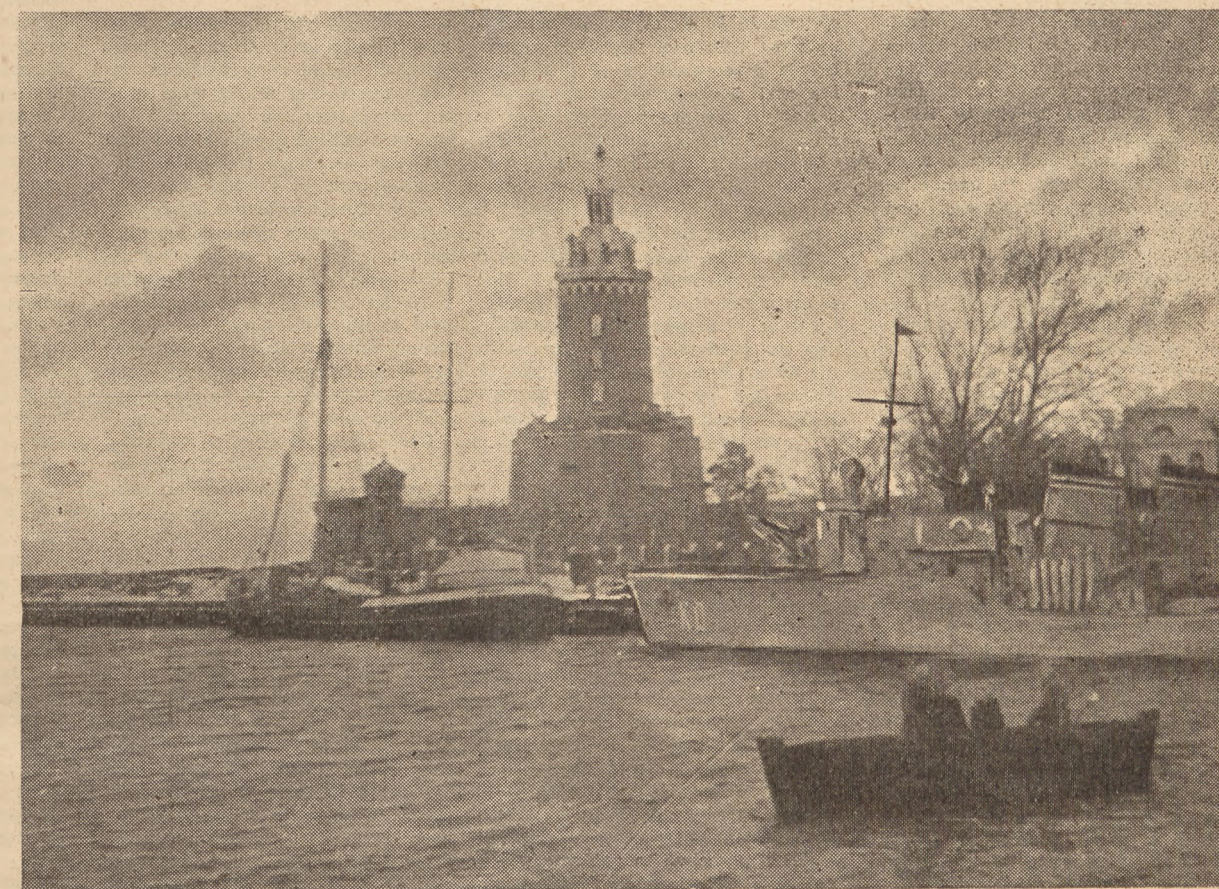
W STOCZNIACH, jak zwykle i bez względu na porę roku wre praca nad remontem statków i okrętów.

Wszystkie zdjęcia WAF — Uklejewski



JEDNOSTKA LOTNICZA MORSKIEGO MAR. WOJ. Przed startem samolotu należy sprawdzić jego gotowość do lotu.

W ILUSTRACJACH



KOŁOBRZEG. Trałowce Marynarki Woj. w porcie. Jak wiemy wkrótce Kołobrzeg obchodzić będzie swój „wielki dzień”: rozpocznie on nowe życie, jako port przeładunkowy. W bież. miesiącu nastąpi otwarcie portu Darłowo.



USTKA. Naszemu fotoreporterowi udało się uchwycić na błonie ten oto pejzaż zimowy w Ustce. Piszemy „udało się”, ponieważ, jak wiemy, śnieg należy w tym roku do rzadkości.

WALKA o władztwo mórz

(d. c. z Nr 16 — 30 „MP”)

W początkach roku 1759 Angli-
cy zorganizowali trzy ekspedy-
cje przeciw francuskiej Kana-
dzie. Dwie z nich wyruszyły z
lądu, trzecią zaś była wyprawa
morska, dowodzoną przez vice-
admirała Saunders i gen. maj.
Wolfe. Celem wszystkich trzech
przedsięwzięć był Quebec. W ma-
ju skoncentrowano w Luisburgu
(Nowa Szkocja) 22 okręty lino-
we oraz wiele jednostek pomoc-
niczych i transportowych z 10.000
wojsk desantowych. Po dwu mie-
siącach grupy podciągnęły pod
odległy o trzysta mil od punktów
wyjściowych cel wyprawy. O-
broną Quebec był generał markiz
de Montcalm dysponujący 14 tys.
wojsk obrony. We wrześniu mia-
sto zdobyto, co bardzo ułatwiło
wewnętrzną komunikację Angli-
kom, a w dalszym przebiegu kam-
panii umożliwiło zdobycie Montre-
alu pomimo zacieklej obrony. U-
padek tego miasta zdecydował o
losie francuskiej Kanady.

W Indiach Zachodnich w sty-
czniu tegoż roku komodor Moore
zaatakował silną eskadrę, należą-
cą do Francji Martynikę nie odniósł-
szy jednak początkowo większych
rezultatów. Dopiero w marcu uda-
ło mu się zablokować stacjonują-
cą tam eskadrę francuską komo-
dora de Bompard, a w konse-
kwencji zdobył wyspę Gwadelupę
i przyjąć kapitulację kilku mniej-
szych wysp po tym zwycięstwie.
Gdyby francuska Admiralicja po-
trafiła odpowiednio wykorzystać
eskadrę de Bompard, mogłaby na-
der boleśnie utrudnić Angli prze-
prowadzenie zdobycia Kanady.
Jakkż nierównie lepiej pracowała
w tej wojnie Admiralicja brytyjs-
ka! Na wszystkich nieomal mor-
zach i oceanach umiała zawsze we
właściwym czasie wystawić do-
brze i systematycznie zaopatrywa-
ne zespoły floty będące w stanie
sparaliżować wszelkie przedsię-
wzięcia i zamierzenia francuskie.

Zwycięstwo adm. Hawke w za-
toce Quiberon było Trafalgarem
wojny siedmioletniej. Francuska
flota została rozgromiona w jej
centralnej bazie. Odtąd o wojnie
morskiej w pełnym znaczeniu tego
słowa mowy być już nie mogło.
Pozostawała jednak jeszcze wojna
krążownicza i działalność kaper-
ska w których Francuzi umieli
wykazać niezbędne na morzu zde-

cydowanie i inicjatywę. Jednakże
była to zaledwie możność szko-
dzenia przeciwnikowi, gdyż Fran-
cja pod koniec roku 1760 prze-
grawszy już wojnę na morzu prze-
stała być panem Indii Wschodnich
i Zachodnich, Kanady i Senegam-
bii, a handel jej na całej kuli
ziemskiej został sparaliżowany.

W końcu roku 1759 zmarł Fer-
dynd VI — król Hiszpanii. Na
tron wstąpił jego brat Karol III
— uprzednio król Neapolu. W rol-
tej miał on aż nazbyt dużo powo-
dów do niechęci, a nawet otwar-
tej nienawiści do wyspiarzy. Gdy
francuskie propozycje pokojowe
zostały odrzucone w imieniu An-
gli przez wszechwładnego premie-
ra Pitta, Karol III opowiedział
się po stronie przeciwników Al-
bionu. Był to krok z hiszpańskie-
go punktu widzenia dalece nieroz-
ważny. Prawie zupełnie już swo-
boda i nie skrupowana na mo-
rzach Anglii, całym swym mor-
skim potencjałem uderzyła w no-
wego przeciwnika. Właśnie tylko
co zdobyto wreszcie zaciekle bro-
nioną Martynikę i francuskie po-
siadłości na morzu Karaibskim.
Zwycięskie eskadry przerzucano
teraz na sąsiadujące kolonie hisz-
pańskie. Na wodach Środkowej A-
meryki dotąd dowodził k-adm.
Rodney, po wstąpieniu do wojny
nowego przeciwnika, główne do-
wództwo objął, znany nam już
adm. sir Pocock. Jemu teraz przy-
padło w udziale przewodnictwo
ekspedycji przeciw hiszpańskiej
Hawannie. Podległy mu zespół li-
czył 22 okręty liniowe, 30 fregat
i około 150 transportowców z 16
tys. wojsk. W czerwcu 1762 r. za-
blokowano port Hawanny z jego
12 liniowcami i 4 fregatami. Flota
angielska odniosła jednak tak cięż-
kie uszkodzenia przez ostrzał ba-
terii nadbrzeżnej, że główny atak
postanowiono przeprowadzić od
strony lądu. W połowie sierpnia
Hawanna kapitulowała. Zdobyczą
wojenną Anglików było 9 ocala-
łych liniowców oraz materiały wa-
rtości 3 milionów funtów. Straty
angielskie wynosiły jednak 1800 lu-
dzi, przy czym na powrotnej dro-

dze ekspedycyjnych wojsk pod-
czas silnego sztormu 12 transpor-
towców zostało wyrzuconych na
zachodnie brzegi W. Brytanii. Flo-
ta adm. Pocock'a powróciła w
styczniu 1763 roku wioząc łupy ha-
wańskie jak ongiś indyjskie. Od-
danie Hawanny, a następnie całej
wyspy Kuby postawiło Hiszpanię
w nader ciężkiej sytuacji nawiga-
cyjnej, gdyż utraciła ona ważny
i niezbędny w ówczesnej żegludze
punkt pośredni na drodze z Ame-
ryki Środkowej do metropolii, Za-
jęcie Filipin i zdobycie słynnych
srebrnych flot hiszpańskich dało
Anglii w 3/4 roku pełne zwycięs-
two nad nowym przeciwnikiem.

Po d sam koniec wojny, wytrwa-
le uchylająca się mimo silnego na-
cisku od wstąpienia do francusko-
hiszpańskiego sprzymierza — Por-
tugalia, została napadnięta przez
wojska tych państw. Przysłany
niezwłocznie z Anglii 8 tysięczny
korpus ekspedycyjny przesunął
szybko teatr wojny na terytorium
hiszpańskie pospołu z broniącymi
się wojskami portugalskimi.

Końcowym zwycięstwem mor-
skim nad Francją było zajęcie
przez ekspedycję komodora Kep-
pel wyspy Belle Isle w zatoce
Quiberon tuż pod bokiem konty-
nentu. Marynarka francuska zdo-
była się jednak na jeszcze jeden
zryw. Korzystając z mgły wysłano
z Brest zbrojny konwój z 1500 żoł-
nierzami desantu, któremu szczę-
śliwie udało się ominąć blokadę
adm. Hawke. Ekspedycja dotarła
bez przeszkód do wybrzeży kana-
dyjskich i zdobyła w zaskoczeniu
fort St. Johns zagarniając ponadto
3 angielskie szczególnie kosztowne
konwoje. W reakcji — Anglicy wy-
słali co prędzej najbliższą stacio-
nującą eskadrę z Halifaxu. Okre-
tom francuskim udało się unik-
nąć nierównej walki i szczęśliwie
powrócić do Brest, desant w St.
Johns musiał jednak skapitulo-
wać po pewnym czasie.

Pełna determinacji francuska
wojna krążownicza ostatnich dwu
lat walki kosztowała Anglię 800
statków handlowych, co stanowiło
10 procent całego jej ówczesnego

tonażu. Nie bacząc jednak na te
przeszkody, Anglia uruchomiła o-
żywiony handel na całym globie.
Wysokość strat należy przypisać
w głównej mierze nie podporząd-
kowaniu się handlowych kapita-
nów przepisom konwojowym, słu-
szym z powodu trwania wojny i
niebezpieczeństwa krążowników.

Ogólne straty morskie Francji
wyniosły w tej wojnie ponad 100
okrętów wojennych z tego 40 li-
niowców i ponad 30 fregat. Ponad-
to straty hiszpańskie zliczone na
12 okrętów liniowych i 8 fregat.
Anglia straciła 50 jednostek bojo-
wych w czym tylko 6 liniowców,
przy czym 80 procent wszystkich
strat odniesiono na skutek burz i
związanych z nimi awarii. Dług
państwowy Anglii zaciągnięty na
wojnę siedmioletnią osiągnął za-
wrotną na owe czasy sumę 100 mi-
lionów funtów.

Konferencja pokojowa zebrana
w Paryżu przeciągnęła się około 4
miesiące. Zakończono ją w lutym
1763 roku. Mocą jej Francja po-
niosła największe terytorialne stra-
ty zamorskie w jej historii. Utra-
ciła więc Kanadę, Indie Wschod-
nie, z wyjątkiem małych skraw-
ków posiadłości w Indiach Zachod-
nich oraz częściowo Senegambię.
Nowy Orlean pozostał w rękach
zwycięznych, również zwrócono
im Martynikę, Gwadelupę oraz
Świętą Lucję. Hiszpania utraciła
Florydę i wszystkie posiadłości na
wschód od Missisipi, odzyskała
natomiast Kubę wraz z ceną Ha-
wanną. Za zwrot Francji wyspy
Belle Isle otrzymali Anglicy spo-
wrotem Minorę z fortem Mahon,
co wyrównano Hiszpanii Zachod-
nią Luizjanę odstąpioną przez
Francję. Filipiny zwrócono Hisz-
panii. Fortyfikacje Dunkierki zni-
szczono i zobowiązano się pozost-
wić ją portem niebronionym. Kon-
dotierskie Prusy otrzymały Śląsk,
co wyniosło je na płate miejsce
pośród państw kontynentalnych
Europy.

Zawarcie pokoju na tych warun-
kach spowodowało wyłonienie się
w Anglii silnej opozycji i niezado-
wolenia z Pitt'em na czele. Uwa-
żano nieomal powszechnie, że An-
glii stała się krzywda i że zbyt du-
żo zdobyczy zwrócono poprzednim
właścicielom przez co daje się po-
konanym odskocznik do dalszych
prób podzielenia z Anglią pano-
wania na morzach.

(Dokończenie nastąpi)

(c. d. dyskusji „OKRĘT czy SAMOL OT” ze str. 7)
wych, podczas gdy samoloty, transportem powietrznym mogą
jedynie uzupełniać desant”.

Wyróżniony w konkursie ob. An. Pluciński, zwolennik sa-
molotu, przyznaje jednak, że „Okręt spełnia tak różnorodne
funkcje w służbie morza, że całkowite zastąpienie go samo-
lotem jest niemożliwe”. Marynarze, którzy brali udział w wal-
kach morskich z lotnictwem jak bsm. Hryciuk i mar. Szczur-
kowski stwierdzają, że: „Wolę być na pokładzie okrętu pod-
czas ataku samolotów, niż w samolocie pod ostrzałem silnego
ognia dział okrętowych”, oraz: „Nie łatwo jest trafić i zatopić
szybki i dobrze uzbrojony okręt”. Jerzy Łojek wyróżniony w
Konkursie, opowiadając się za okrętem pisze: „Okręt ma poza
tym tę przewagę nad samolotem, że rejs jego może trwać na-
wet parę miesięcy... a oprócz tego w grę wchodzi fizyczne i
psychiczne wyczerpanie załogi (samolotu)”.

Reasumując musimy dojść do wniosku, że oba
człony sił zbrojnych — lotnictwo i flota są w równym
stopniu niezbędne dla obrony kraju. Możemy powo-
łać się tu na analogie lądowe — wzrost znaczenia
broni pancerniej mimo wszystko nie potrafił w po-
ważniejszym stopniu wpłynąć na ograniczenie roli
piechoty, która ostatecznie decyduje o zajęciu dane-
go terytorium i pieczętuje wynik bitew i wojen.

Podobnie ma się i sprawa rywalizacji lotnictwa
i okrętów na morzu. Obie te części siły zbrojnej
państwa muszą być rozbudowywane i rozwijane
do takiego stopnia, który potrafi zapewnić mu
bezpieczeństwo na morzu. Flota i lotnictwo, samo-
lot i okręt, uzupełniając się tworzą wspólnie po-
tężną siłę morską, zdolną skutecznie bronić i ata-
kować.

Lista nagród i wyróżnień Konkursu Dyskusyjnego M.P.

Pierwszej nagrody Jury postanowiło nie nadawać,
natomiast ofiarowało dwie drugie nagrody po 2.000 zł,
które otrzymują: Władysław Dobrowolski z So-
pot i Bronisław Magierski z Warszawy, trzecią
nagrodę (książkową) Ireneusz Grąjewski z Gdyni.

Ponadto wyróżnione zostały odpowiedzi następują-
cych uczestników Konkursu: Wiesława Andrzejew-
skiego, bsm. Hryciuka, Jerzego Łojka, Andrzeja Ula-
cińskiego i Mieczysława Szczurkowskiego.

Prosimy wszystkie wyżej wymienione osoby o po-
danie swoich adresów, celem przesłania nagród,



REGULAMIN

żeglarskich stopni sportowych Polskiego Związku Żeglarskiego

I. STOPNIE ŻEGLARSKIE

A. Postanowienia ogólne.

1. Polski Związek Żeglarski (PZZ) ustanawia następujące stopnie żeglarskie sportowe:

- żachtowy żeglarz śródlądowy,
- żachtowy żeglarz morski,
- żachtowy sternik śródlądowy,
- żachtowy sternik morski,
- żachtowy kapitan przybrzeżny,
- żachtowy kapitan morski.

2. Żeglarski stopień sportowy można uzyskać tylko po wypełnieniu wszystkich warunków niniejszego regulaminu.

Żeglarski stopień sportowy uzyskany za granicą może być podstawą do nadania stopnia PZZ.

3. PZZ nadaje tytuły instruktorskie sternikom lub kapitanom po spełnieniu warunków przewidzianych niniejszym regulaminem. Tytuł brzmi:

- żachtowy sternik-instruktor śródlądowy,
- żachtowy kapitan-instruktor przybrzeżny,
- żachtowy kapitan-instruktor morski.

4. Stopnie żeglarskie nadaje Zarząd PZZ. na wniosek komisji szkolenia PZZ.

5. Członkowie organizacji zrzeszonych w PZZ, ubiegający się o stopnie żeglarskie i tytuły instruktorskie, składają odpowiednie formularze (wzór Nr 7) przez władze swych organizacji, które zgłoszenia te opiniują i przysyłają do PZZ.

6. Dowodem posiadania stopnia żeglarskiego jest książeczka żeglarska (wzór Nr 9). Dowodem posiadania stopnia sternika i kapitana jest patent (wzór Nr 10-13) lub książeczka żeglarska (wzór Nr 9) wydane przez PZZ, opatrzone numerem, pieczęcią i podpisami prezesa i sekretarza PZZ. Dowodem posiadania tytułu instruktorskiego jest odpowiednia adnotacja w książeczce żeglarskiej lub legitymacja Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego (PUWF).

7. Nadanie stopni żeglarskich i tytułów instruktorskich Zarząd PZZ podaje do wiadomości w swych komunikatach oraz prowadzi ich ewidencję, przechowując dokumenty uzasadniające nadania.

8. Zarząd PZZ może pozbawić stopnia żeglarskiego lub tytułu instruktorskiego bądź z urzędu, bądź na umotywowany wniosek organizacji, zrzeszonej w PZZ w przypadku:

- a) poważnego przekroczenia przepisów obowiązujących na morzu i wodach wewnętrznych, w szczególności pociągającego za sobą dla marynarzy zawodowych utratę dyplomów,
 - b) spowodowania nieszczęśliwego wypadku z ludźmi wskutek udowodnionej winy lub niedbalstwa,
 - c) skreślenia w drodze dyscyplinarnej z listy członków organizacji, zrzeszonej w PZZ,
 - d) pozbawienia prawomocnym wyrokiem sądowym praw publicznych i obywatelskich praw honorowych,
 - e) dyskwalifikującym żeglarsza sportowca.
- Pozbawienie stopnia i tytułu Zarząd PZZ ogłasza w swym komunikacie, zawiadamiając równocześnie zainteresowane władze.

B. Uprawnienia.

9. Stopnie żeglarskie PZZ dają następujące uprawnienia:

- A. żachtowego żeglarsza śródlądowego — prawo pełnienia funkcji wykwalifikowanej załogi śródlądowej, oraz na zlecenie instruktora prawo prowadzenia w okresie szkolenia łodzi żaglowych o powierzchni żagla do 8 m kw. włącznie,
- B. żachtowego żeglarsza morskiego — prawo pełnienia funkcji wykwalifikowanej załogi morskiej, z wyjątkiem funkcji oficerskiej,
- C. żachtowego sternika śródlądowego — prawo samodzielnego prowadzenia jachtów żaglowych na wodach wewnętrznych (śródlądowych) i szkolenia w zakresie tego stopnia,
- D. żachtowego sternika morskiego — prawo sa-

modzielnego prowadzenia w okresie szkolenia na zlecenie instruktora morskich jachtów żaglowych o pojemności do 10 ton w granicach wód zamkniętych (zatoka Gdańska, ograniczona od wschodu linią Hel — ujście Wisły, zalew Szczeciński i Świeży) i w promieniu do 3 mil m. od portu macierzystego, leżącego na pełnym morzu, pełnienia na jachtach funkcji oficerskich oraz szkolenia w zakresie stopnia żeglarsza morskiego,

E. żachtowego kapitana przybrzeżnego — prawo samodzielnego prowadzenia jachtów morskich do 20 ton oraz prawo szkolenia w zakresie tego stopnia w polskiej żegludze kabotażowej i prawo otrzymania patentu flagowego PZZ.

F. żachtowego kapitana morskiego — prawo samodzielnego prowadzenia jachtów żaglowych morskich bez ograniczeń oraz prawo szkolenia w zakresie tego stopnia.

10. Tytuły instruktorskie PZZ dają prawo kierowania szkoleniem odpowiedniego stopnia oraz organizowania i prowadzenia żeglarskich kursów i obozów.

C. Warunki uzyskiwania stopni.

11. Do uzyskania stopnia:

A. żachtowego żeglarsza śródlądowego wymaga się:

- 1) ukończenia lat 13, 2) wykazanie się czynnym uprawianiem sportu żeglarskiego co najmniej przez 1 sezon, 3) złożenia egzaminu przed komisją egzaminacyjną PZZ z żeglarskiej wiedzy teoretycznej i praktycznej według programu ustalonego dla tego stopnia (zał. Nr 1) po uprzednim spełnieniu p. 1 i 2.

B. żachtowego żeglarsza morskiego wymaga się:

- 1) ukończenia lat 14, 2) posiadanie fizycznych zdolności do pełnienia służby na morzu, 3) wykazanie się czynnym uprawianiem sportu żeglarskiego na morzu co najmniej w ciągu 1 sezonu, 4) złożenia egzaminu przed komisją egzaminacyjną PZZ z żeglarskiej wiedzy teoretycznej i praktycznej w-g programu ustalonego dla tego stopnia (zał. Nr 2) po uprzednim spełnieniu warunków p. 1-3.

C. żachtowego sternika śródlądowego wymaga się:

- 1) ukończenia lat 16, 2) wykazania się czynnym uprawianiem sportu żeglarskiego w ciągu co najmniej 2 sezonów, 3) posiadanie stopnia żeglarsza śródlądowego, 4) złożenia egzaminu przed komisją egzaminacyjną PZZ z żeglarskiej wiedzy teoretycznej i praktycznej w-g programu ustalonego dla tego stopnia (zał. Nr 3) po uprzednim spełnieniu warunków p. 1-3.

D. żachtowego sternika morskiego wymaga się:

- 1) ukończenia lat 18, 2) posiadania fizycznych zdolności do pełnienia służby na morzu, stwierdzonych przez lekarza wskazanego przez PZZ i przez świadectwo kapitana jachtu o odporności na choroby morską, 3) posiadania stopnia żachtowego sternika śródlądowego lub żeglarsza morskiego, 4) wykazania się pływaniem na jachtach morskich w ciągu 1 sezonu po uzyskaniu poprzedniego stopnia (w tym co najmniej dwutygodniowa podróż pełnomorska z przebyciem co najmniej 500 mil m.) za pomocą świadectwa wydanego przez kapitana jachtu zawierającego również opinię o kwalifikacjach kandydata w zakresie teorii i praktyki żeglarskiej i o zdolności samodzielnego prowadzenia jachtu, 5) złożenia egzaminu przed komisją egzaminacyjną PZZ z żeglarskiej wiedzy teoretycznej i praktycznej w-g programu ustalonego dla tego stopnia (zał. Nr 4) po uprzednim spełnieniu warunków p. 1-4.

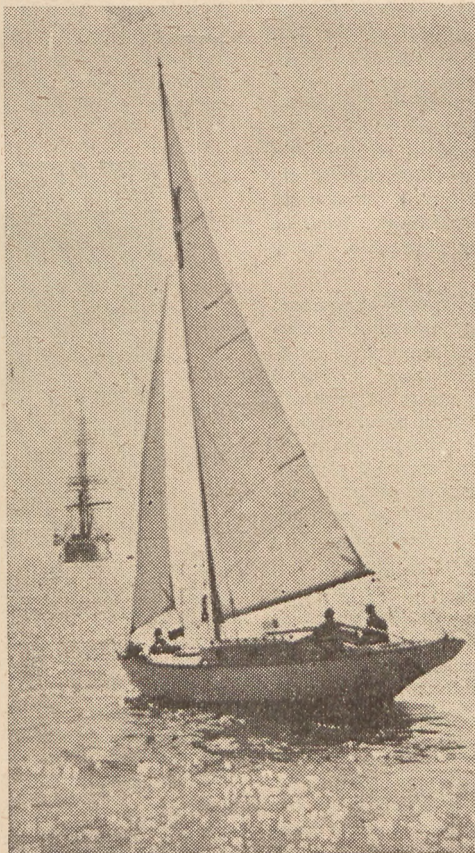
E. żachtowego kapitana przybrzeżnego wymaga się:

- 1) posiadania zdolności fizycznych do pełnienia służby na morzu, 2) posiadania stopnia żachtowego sternika morskiego, 3) wykazania się pływaniem na jachtach morskich po uzyskaniu poprzedniego stopnia w ciągu co najmniej 1 sezonu (w tym co najmniej 2 podróże dwutygodniowe pełnomorskie w charakterze oficera wachtowego z przebyciem co najmniej 2000 mil m. i zajęciem co najmniej do 6 portów polskich) za pomocą świadectw wydanych przez kapitanów jachtów o odbytych podróżach, zawierających opinię o kwalifikacjach kandydata do samodzielnego prowadzenia jachtu, 4) złożenia egzaminu z żeglarskiej wiedzy teoretycznej i praktycznej przed komisją egzaminacyjną PZZ w-g programu ustalonego dla tego stopnia (zał. Nr 5) po uprzednim spełnieniu warunków p. 1-3.

F. żachtowego kapitana morskiego wymaga się:

- 1) ukończenia lat 21, 2) posiadania fizycznych zdolności do pełnienia służby na morzu, 3) posiadania stopnia żachtowego kapitana małej żeglugi, 4) wykazania się pływaniem na jachtach morskich po uzyskaniu poprzedniego stopnia, a) w charakterze kapitana jachtu w żegludze małej z przebyciem co najmniej 3.000 mil m. w czasie co najmniej 2 sezonów w co najmniej 2 podróżach z ogólnym wypływaniem efektywnym co najmniej 28 dni i z zachodzeniem co najmniej do 6 portów polskich, oraz b) w charakterze zastępcy kapitana jachtu ponad 20 ton w podróży zagranicznej, trwającej nie mniej niż 14 dni efektywnego pływania z przebyciem co najmniej 1000 mil m. — za pomocą poświadczonych przez kapitana sportowego organizacji macierzystej zrzeszonej w PZZ wyciągów z dzienników jachtowych co do odbytych pływania samodzielnymi oraz zaświadczenia kapitana jachtu o podróży odbytej w charakterze zastępcy z opinią o kwalifikacjach kandydata do samodzielnego prowadzenia jachtu, 5) złożenia egzaminu z żeglarskiej wiedzy teoretycznej i praktycznej przed komisją egzaminacyjną PZZ w-g programu ustalonego dla tego stopnia (zał. Nr 6) po uprzednim spełnieniu warunków p. 1-4.

12. Za sezon żeglarski uważa się przynajmniej 3 miesięczne szkolenie praktyczne lub pływanie



Fot. Fl. Staszewski

w organizacji żeglarskiej, lub 4-tygodniowy kurs, ośrodek lub obóz specjalny, uznany przez PZZ.

13. Do uzyskania tytułu instruktorskiego przy stopniu żeglarskim wymaga się:

- 1) ukończenia lat 21,
- 2) wykazania się pracą szkolenia w ciągu 3 lat po uzyskaniu odpowiedniego stopnia żeglarskiego PZZ,
- 3) ukończenia instruktorskiego kursu PZZ dla danego stopnia i złożenia egzaminu przed komisją PZZ.

14. Zarząd PZZ na wniosek komisji szkolenia może nadać tytuł instruktora z pominięciem p. 3 par. 13 w wypadku stwierdzenia niewątpliwych kwalifikacji instruktorskich oraz może skrócić czas przewidziany w p. 2 tegoż par. do lat 2.

II. KOMISJE EGZAMINACYJNE.

15. Zarząd PZZ ustala listę egzaminatorów, tj. listę osób uprawnionych do zasiadania w komisjach egzaminacyjnych PZZ, spośród kandydatów przedstawianych przez organizacje zrzeszone w PZZ lub według własnego uznania.

16. Zestawienia komisji egzaminacyjnej w składzie 3 osób z imiennym wskazaniem przewodniczącego z listy egzaminatorów PZZ należy do zarządów organizacji zrzeszonych w PZZ w terminach przewidzianych ich regulaminem lub potrzebą. Tak zestawiona komisja działa jako komisja egzaminacyjna PZZ. O czasie i miejscu funkcjonowania komisji należy zawiadomić Zarząd PZZ co najmniej na 30 dni przed terminem egzaminu. Do każdej funkcjonującej komisji egzaminacyjnej, Zarząd PZZ, Ministerstwo Żeglugi i PUF mogą delegować przedstawicieli w charakterze wzytatorów.

17. Komisje egzaminacyjne na stopnie instruktorskie powołuje Zarząd PZZ na wniosek swej komisji szkolenia.

18. Członkowie komisji egzaminacyjnych na stopnie śródlądowe powinni posiadać najmniej stopień sternika śródlądowego oraz mieć za sobą szkolenie i pracę społeczną w dziedzinie żeglarstwa.

Członkowie komisji egzaminacyjnych na stopnie morskie powinni posiadać stopień jachtowego kapitana morskiego lub być fachowcami w dziedzinie żeglugi morskiej oraz mieć za sobą szkolenie i pracę społeczną w dziedzinie żeglarstwa sportowego.

19. Komisje egzaminują tylko te osoby, które: 1) spełniły warunki wymagane przez niniejszy regulamin dla danego stopnia, 2) zostały zgłoszone do egzaminu przez właściwe władze sportowe organizacji macierzystych.

20. Egzamin obejmuje wiadomości teoretyczne i umiejętności praktyczne ze wszystkich przedmiotów w zakresie przewidzianym w programie dla danego stopnia.

Przy ustalaniu ogólnego wyniku komisja egzaminacyjna bierze pod uwagę ogólną opinię o kandydacie jako o żeglarzu.

21. Posiedzenia komisji egzaminacyjnych winny być protokołowane na ustalonym przez PZZ formularzu (zał. Nr 7). Przewodniczący komisji przesyła protokół posiedzenia Zarządowi PZZ w terminie do 15 dni od zakończenia egzaminu.

22. W wypadku, gdy egzaminowany nie wykazuje dostatecznych wiadomości z jakiegokolwiek przedmiotu, komisja egzaminacyjna może w-g własnego uznania wyznaczyć dodatkowy termin egzaminu z tego przedmiotu, podając to do wiadomości PZZ.

III. OZNAKI STOPNI.

23. Osoby posiadające żeglarskie stopnie sportowe PZZ mają prawo noszenia oznaki swego stopnia, naszytej na obu rękawach munduru żeglarskiego, a mianowicie:

jachtowy żeglarz śródlądowy i morski — 1 pasek czarny prosty szer. 1 cm.

jachtowy sternik śródlądowy i morski — taki sam pasek z okiem,

jachtowy kapitan przybrzeżny — 1 pasek z okiem i 1 prosty,

jachtowy kapitan morski — 1 pasek z okiem i dwa paski proste.

Przy ubraniu cywilnym można nosić oznakę w kształcie proporczyka o wymiarach 4×2 cm, w barwach białej i czerwonej, z umieszczonym na nim godłem PZZ, jako oznakę dla sternika śródlądowego i morskiego, takżę proporczyk z 1 gwiazdką pod godłem PZZ jako oznakę kapitana przybrzeżnego;

.. z dwiema gwiazdkami — jedna pod drugą — pod godłem PZZ jako oznakę jachtowego kapitana morskiego.

24. Instruktorowi przysługuje prawo do ogólnopolskiego krzyża instruktorskiego z godłem PZZ.

IV. SPORTOWA KSIĄŻECZKA ŻEGLARSKA

25. Osoby posiadające żeglarskie stopnie sportowe obowiązane są do posiadania aktualnej „Sportowej książeczki żeglarskiej“ (zał. Nr 9). Sportową książeczkę żeglarską wystawia Zarząd PZZ.

V. SZKOLENIE ŻEGLARSKIE.

26. Szkolenie żeglarskie sportowe na terenie Rzeczypospolitej musi opierać się na postanowieniach niniejszego regulaminu. Wszelkie kursy, obozy, ośrodki i rejsy, mające na celu szkolenie w żeglarstwie sportowym mogą być organizowane jedynie za zgodą lub na zlecenie PZZ.

27. Regulamin niniejszy wszedł w życie na miejsce dotychczasowego z dniem 1 lipca 1947 roku.

(W numerze następnym podamy programy szkolenia na stopnie żegl., i wzory).

Akcja letnia Ligi Morskiej

Akcja letnia Ligi Morskiej ze względu na jej rozmiary i rozmach, jakiego ona nabrała w 1947 roku zasługuje na bliższe zapoznanie się z nią. Inicjatywa Zarządu Głównego L. M. została podchwyciona prawie przez wszystkie Okręgi, które prowadziły tę akcję bądź w granicach własnego Okręgu, jeśli na to pozwalały warunki terenowe, bądź też korzystały z usług innych Okręgów. Ogólnie biorąc, warunki dla przeprowadzenia akcji letniej, która nosiła charakter czasowej zapoznawczo-szkoleniowych nie były sprzyjające. Brak budynków, sprzętu urządzeń, personelu i pieniędzy przemawiał raczej za wyrzeczeniem się zamierzonej akcji. Nie brak było tylko dwóch rzeczy: pięknie położonych miejscowości, hojnie wyposażonych przez przyrodę w zieleń, wodę i zdrowe powietrze, oraz ludzi dobrej woli, którzy wzięli na siebie inicjatywę zrealizowania zamierzonego planu. Okazało się, że „chcieć to móc, a móc to wykonać“. Zapał i szczere chęci pomogły w pokonywaniu trudności. Znaleźli się ludzie, znaleźli się sprzęt, wyremontowano budynki, zdobyto fundusze. W rezultacie tysiące młodzieży i ludzi dorosłych widziało morze, zrozumiało jego potęgę i znaczenie polityczne i gospodarcze, bądź też zapoznawało się z pracą na morzu w ośrodkach śródlądowych L. M. Zgodnie z założeniami „Tymczasowych Wytycznych Wychowania Morskiego na rok 1947“ w zakresie kompetencji Ligi Morskiej i zasadniczym zagadnieniem akcji tegorocznej była or-

ganizacja masowych ośrodków wychowania morskiego — nadmorskich i śródlądowych — o charakterze żeglarskim i wycieczkowym, która to akcja winna była objąć w myśl założeń Ministerstwa Żeglugi 6000 uczestników. W programie wszystkich ośrodków przewidziane były: gimnastyka, nauka pływania, wioślarstwo, żeglarstwo, wycieczki turystyczne wodne i lądowe, gry sportowe, ogniska. Na imprezy sportowe składały się: zawody lekkoatletyczne, rozgrywki piłki nożnej, siatkówki, biegi na przełaj, zawody pływackie, regaty itp.

Ośrodki nie miały charakteru szkoleniowego. Liga Morska postawiła sobie za cel zapoznanie uczestników z jednostkami wodnymi i pracą ludzi morza. Uczestnicy Ośrodków morskich oprócz jednostek, z którymi zapoznali się praktycznie podczas ćwiczeń i pływania, zaznajomili się z szeregiem urządzeń, takich jak: dźwigi, urządzenia sygnalizacyjne, stocznie, chłodnie, wędzarnie itp.

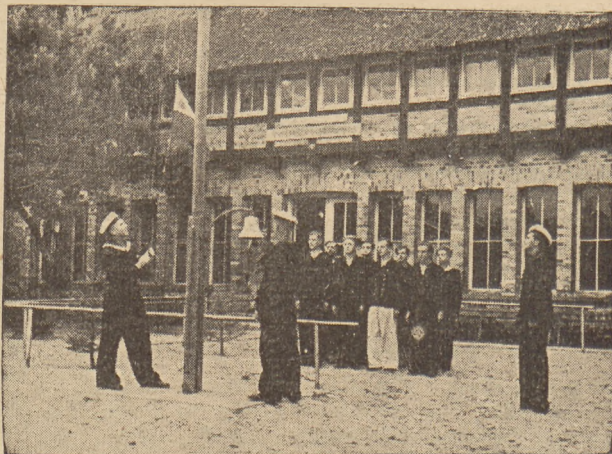
W program zajęć świetlicowych wchodziły pogadanki na temat morza i jego znaczenia, oraz na temat zadań i celów Ligi Morskiej. W Ośrodkach morskich przeprowadzono kursy dla instruktorów żeglarzy i sterników, jak również kursy rybackie. Uzyskanie kwalifikacji pozwoli im zapewnić kadry instruktorów, których brak tak mocno odczuło się w sezonie ubiegłym.

Ustka. Ośrodek mieścił się na skraju pięknego parku, w odleg-

łości kilkudziesięciu metrów od plaży i około jednego kilometra od portu.

W 1945 roku, gdy jeszcze w mieście było głucho i pusto w Ustce rozpoczął się pierwszy kurs żeglarski Ligi Morskiej na Ziemach Odzyskanych. W lipcu 1946 roku do Ustki zawinął największy jacht polski i najpiękniejszy statek Ligi

ponad 1.820 osób. Była to młodzież robotnicza, młodzież kół szkolnych L. M. i dorośli członkowie L. M. Przedstawiciele zaplecza stanowili 100 proc. uczestników turnusów wczasów w roku 1947. Ich zainteresowanie sprawami Ligi i morza było bardzo duże i jesteśmy pewni, że po powrocie do miejsc zamieszkania będą krzewicielami



USTKA. Ośrodek szkoleniowy Zarz. Gł. L. M.

Morskiej „Gen. Zaruski“, dając wczasowiczom możliwość wypłynięcia na pełne morze.

Ośrodek rozrasta się niezwykle szybko. Jeśli w 1945 roku gościło w nim 80 kursantów, to w 1946 r. było ich 400, a w 1947 r. w okresie letnim przebywało w Ośrodku

idei Polski Morskiej wśród miejscowego społeczeństwa.

Ośrodek ten w roku 1948 pozwolił na przeszkolenie większej ilości młodzieży ligowej.

Kruszwica.

Ośrodek mieścił się za miastem, ma bardzo malownicze położenie.



BYTOM. Uroczystość z okazji otwarcia odremontowanego budynku L. M.



ROŻNÓW. Regaty Ligi Morskiej.

Obszar Ośrodka wynosi 9,5 ha. Teren Ośrodka graniczy z jeziorem Gopłem. Flotylla liczy 23 jednostki. Wyremontowane budynki mieszczą się wokół dużego klombu i boiska piłki nożnej. Jest ich 24. Jezioro srebrzy się w pięknej oprawie drzew i zarośli wybrzeży. Przez całe lato 1948 roku na terenie Ośrodka oprócz kursów żeglarskich, wycieczek i imprez sportowych odbywały się wszystkie większe uroczystości ogólne, jak „Święto Morza”, „Dożynki” itp. W 1947 roku w Ośrodku przebywało 1668 osób. Była to młodzież robotnicza, szkół zawodowych, górniczy, młodzież kół szkolnych L. M. i członkowie L. M.

Głizycko.

Miejscowy Ośrodek L. M. położony jest między dwoma wielkimi jeziorami Mazurskimi — Dargiejskim i Mamry od północy, a jeziorem Niegocinińskim od południa. Założycielką Ośrodka była grupa wodniaków z Lubelskiego Hufca Morskiego. Przybyli tu w czerwcu 1945 roku. Dokoła w lasach pełno było jeszcze ukrywających się band SS-manów i często trzeba było przerywać zajęcia żeglarskie, by chwycić za karabin, i ratować podpalone wsie okoliczne. Cofające się wojska i uciekająca ludność pozostawiła Ośrodek w stanie zniszczenia. Wszystkie jachty i łodzie były zatopione. Młodzi żeglarze nie przerazili się ogromu pracy. Wydobywanie jednostek z wody, doprowadzenie Ośrodka do stanu używalności trwało do grudnia 1945 roku. Obecnie Ośrodek i flotylla dalekie są wprawdzie jeszcze od stanu, w jakim chcielibyśmy je widzieć, ale już służyły i to dobrze

licznym grupom młodzieży robotniczej, szkolnej i akademickiej. W pierwszym okresie można się było swobodnie poruszać tylko po jeziorze Niegocinińskim, gdyż na połączenia kanałowych z innymi jeziorami leżały zawalone mosty. Obecnie dzięki energicznej pracy Zarządu Dróg Wodnych przejścia są otwarte. W ten sposób Głizycko znalazło się w centrum wielkiego szlaku, łączącego kompleks największego w Polsce jeziora Śniardwy z kompleksem Mamer. Jeszcze w tym roku zostaną uruchomione śluzy na rzece i wówczas będzie można dostać się wodą przez Narew do Wisły. Ośrodek ma do dyspozycji 2 piękne budynki mieszkalne po obu stronach kanału i flotyllę, składającą się z 23 jednostek. W 1947 roku w Ośrodku przebywało 877 osób.

Rożnów.

Ośrodek mieści się nad zaporą w Rożnowie. Jezioro o fantastycznych kształtach, zalesiona wyspa, półwyspy, naturalne zatoki — wszystko to tworzy wspaniały obraz, który na długo zostaje w pamięci. Dwa wierzchołki skał plinują wejścia z pełnego jeziora do zatoki w Kobylim Gródku. W zatoce tej przy brzegu mieści się flotylla Ośrodka, należącego do Okręgu Krakowskiego L. M. Ośrodek dysponuje piękną dwupiętrową willą „Koszarka”, wzniesioną na zboczu nad zatoką. Flotylla jest wprawdzie nieliczna, ale zupełnie nowa. W 1947 roku ilość uczestników dochodziła do 120. Ośrodek ma duże możliwości rozwojowe.

Oprócz wymienionych czynne były Ośrodki w Raciborzu, Opolu, Olsztynie, Pogorilu, Ostródzie, O-

kręgu Śląsko-Dąbrowskim, w Pionkach, Starachowicach, Solcu — Okręgu Radomskiego, w Warszawie, Wrocławiu, Hallerowie.

Zasadniczo Ośrodki przewidziane są dla członków Ligi Morskiej. W roku 1947 Liga Morska przeprowadziła dla młodzieży pracującej akcję o charakterze wypoczynkowo-zapoznawczym we własnych Ośrodkach w porozumieniu z Wydziałem Młodzieżowym Funduszu Wczasów Pracowniczych Komisji Centr. Zw. Zawodowych, który finansował poczynania Ligi i delegował na wczasy swoich członków. Współpraca ta okazała się bardzo efektywną i FWP KCZZ wyraża się o niej z należytym uznaniem. Uczestnicy otrzymywali pomieszczenia i wyżywienie całkowicie w-g norm FWP KCZZ — ponad 4.000 kalorii dziennie. Spędzili przyjemnie okres wczasów w pięknych, malowniczo położonych ośrodkach L. M., zapoznając się jednocześnie z zagadnieniami morza i żeglugi śródlądowej. Żeby zorientować czytelnika w osiągniętych rezultatach podajemy cyfrowe dane z przeprowadzonej w 1947 roku akcji letniej:

W 17 Ośrodkach przebywało 5247 uczestników, którzy rozporządzali flotyllą złożoną ze 127 jednostek. Zorganizowano 94 wycieczki, 144 ogniska, 432 pogadanki, spędzono ogółem 159,362 godziny na wodzie. Akcją, której ogólny koszt wyniósł 24.000.000 kierowało 65 instruktorów.

Zmniejszenie przewidzianych w planie rozmiarów akcji nastąpiło wyłącznie wskutek: 1) braku przewidzianych przez Ligę Morską dotacji z Ministerstwa Żeglugi na akcję letnią; 2) wykorzystanie w czerwcu bieżącego roku tylko 50 proc. zarezerwowanych przez Wydział Młodzieżowy KCZZ ilości miejsc, oraz przerwania akcji 7 i odwołanie 8 turnusu we wrześniu br. Podane wyżej cyfry dotyczą Ośrodków, które prowadziły akcję letnią na większą skalę, nie zostały natomiast uwzględnione niższe komórki organizacyjne — oddziały i kółka szkolne, które przeprowadzały akcję letnią dla swoich członków zgodnie z wytycznymi planu pracy. Wiele Okrę-

gów, jak Szczeciński, Poznański, Białostocki i inne ze względu na trudności terenowe i zdewastowanie tych obszarów nie były w stanie zorganizować akcji letniej w tym roku, w takim zakresie jak to zrobiły pozostałe Okręgi. Ale już obecnie czynią przygotowania, by lato roku 1948 zastało ich absolutnie przygotowanymi.

Współpraca między Ligą Morską a PUWF i PZZ na odcinku akcji letniej ograniczyła się do oddania jachtu Ligi Morskiej „Gen. Zaruski” do dyspozycji PUWF na okres 2-ich miesięcy: sierpnia i września i oddania 6 jachtów Ośrodka L. M. w Głizycku do dyspozycji uczestników kursu żeglarskiego PUWF w sierpniu 1947 r. Tym nie mniej Liga Morska zrealizowała program wychowania morskiego przy pomocy własnych i przez nią wyszkolonych instruktorów. Na ogół instruktorzy, jak kierownictwo Ośrodków wywiązało się dobrze z przyjętych na siebie obowiązków, z wyjątkiem kierownika Ośrodka w Głizycku kpt. E. Wasilewskiego.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że w prowadzeniu akcji letniej były również i niedociągnięcia, że nie wszędzie była zorganizowana tak jakby należało sobie tego życzyć, że zbyt mało młodzieży ligowej korzystało z ośrodków L. M., że kadry instruktorów były za szczupłe, że nie dysponowaliśmy odpowiednią ilością sprzętu sportowego. Niedociągnięcia te były niezależne od nas, tym niemniej pamiętamy o nich i postaramy się nie dopuścić do ich powtórzenia się w sezonie następnym.

Pomimo mankamentów, cel zasadniczy został osiągnięty. Hasła ligowe trafiły do przekonania wczasowiczom.

Reasumując wyniki omówione Liga Morska tą drogą pragnie podziękować KCZZ, instytucjom państwowym, samorządowym i społecznym, organizacjom młodzieżowym, Wojsku i Marynarce, jak również indywidualnym działaczom, za szczerą pomoc i obywatelskie ustosunkowanie się do przeprowadzonej akcji letniej L. M.

R. Glauberman



OLSZTYN. Ośrodek L. M.

Z kroniki organizacyjnej Ligi Morskiej

PRAWDZIE W OCZY...

Zyjemy w okresie, w którym wszelkie przejawy życia gospodarczego i społecznego rozwijają się według nakreślonego i konsekwentnie realizowanego planu.

Liga Morska, instytucja wyższej użyteczności, mająca w swojej konstytucji statutowej zakreślone ramy działalności streszczające się w pomocy Państwu w zagospodarowaniu 500 km. Wybrzeża i pogłębieniu wiedzy morskiej, nie może żyć i rozwijać się bezplanowo.

O całości zadań jakie mamy do wykonania i ich hierarchii Zarząd Główny L. M. zawiadamia teren odpowiednimi okólnikami i pismami.

I tu zaczyna się nieporozumienie.

Ogniwa organizacyjne traktują niejednokrotnie zarządzenia władz ligowych jako prace dodatkowe, utrudniające, czy opóźniające wykonanie własnych przedsięwzięć, czy planów, podając wątpliwości ich celowość i w rezultacie często ich nie wykonują.

Zdarzają się wypadki świadczące o tym, jakbyśmy w Polsce mieli kilka Lig Morskich, ze sobą konkurujących, od siebie niezależnych robiących to, co same uważają za najważniejsze. Partykularyzm, ba, nawet separatyzm rozbija niejednokrotnie organizacje na szereg drobnych, ipso facto słabych i pozbawionych znaczenia ogniw, nie umiejących poradzić sobie z trudnościami, jakie życie ze sobą przynosi i w rezultacie zamierających.

Są inne ogniwa, mające sprężystych i energicznych aktywistów, które potrafiły podporządkować sobie ogniwa niższe i umiejętnie nimi kierować, ale i one nie chcą podporządkować się kolejnemu ogniwu hierarchicznie wyższemu.

Także i tego rodzaju ogniwa nie pozwalają na realizację wspólnego dla całej organizacji planu działalności i rozwoju.

Rezultatem tych wszystkich niedociągnięć jest fakt, że Liga Morska, organizacja przeszło półmilionowa, reaktywowana jeszcze w roku 1944 w Lublinie, a więc w Odrodzonej Polsce najstarsza i jedna z najliczniejszych, nie ma w wystąpieniach zewnętrznych i wobec władz państwowych tego znaczenia, jakie mieć powinna.

Winę za to ponosimy sami i musimy dążyć do usunięcia niedomagań, o których wyżej mowa.

Jaskrawym dowodem niedociągnięć, jakie uniemożliwiają sprężysty i celowy rozwój Ligi Morskiej, to zbyt dowolne traktowanie przez większość ogniw obowiązku składania okresowych sprawozdań, w wyniku czego niejedno ogniwo, mogące pracą i jej rezultatami służyć za wzór całej organizacji, żyje w cieniu i zapomnieniu.

Mamy bezsporne osiągnięcia i poważny dorebek i tylko dzięki własnej nieumiejętności nie umiemy tego dyskutować w opinii publicznej i u władz państwowych.

Doszło do tego, że sami nie wiemy, co posiadamy, że prawie żaden obwód, ipso facto Okręg nie znają całości stanu organizacyjnego i finansowego L. M. swego terenu.

Zarząd Główny docenia trudności obiektywne, które na to się złożyły. Równocześnie jednak w imieniu wszystkich ligowców twierdzi, że nie ma takich trudności, które by nas ligowców zmusiły do kapitulacji, a organizację naszą hamowały w rozwoju.

Dokonamy wiele, jeżeli wszystkim ogniwom organizacyjnym jako bojowe zadanie roku 1948 będzie przyświecał cel usprawnienia i pogłębienia pracy organizacyjnej. Jedną jest Liga Morska i wspólne historyczne przed nami zadanie.

„Morze i Wybrzeże połączyć z resztą kraju w nierozdzielalną całość: Polski Przemysłowo-Morskiej”.

E. S.

OBWÓD GDYŃSKI L. M.

Obwód Gdyński należy do najbardziej aktywnych na Wybrzeżu. Stał on się takim nie dzięki swemu położeniu geograficznemu, lecz dzięki dobrej woli i wydajnej pracy ludzi, bezinteresownie oddających swój czas i wysiłek dla rozwoju naszej organizacji.

W ciągu stosunkowo krótkiego czasu Obwód potrafił osiągnąć poważne sukcesy:

Akcja organizacyjna i werbunkowa. Ilość członków na dzień 12 października 1945 roku wynosiła 500 osób, zrzeszonych w dwóch oddziałach. Zarząd żywo zajął się akcją werbunkową i organizowaniem nowych oddziałów. Jednocześnie przystąpiono do zakładania kół szkolnych. Rezultaty tych akcji nie dały na siebie długo czekać. Stan organizacyjny na dzień 1 stycznia 1946 r. przedstawiał się następująco: ogólna liczba członków 3.090, 4 oddziały z 1757 członkami, 6 kół szkolnych z 1333 członkami.

Na 1 stycznia 1948 roku stan organizacyjny zamyka się cyframi: 15 oddziałów, 29 kół szkolnych, 7.836 członków.

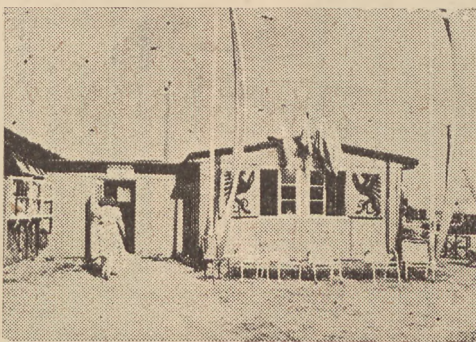
W okresie trzyletniej pracy stan członkowski powiększył się ośmiokrotnie.

Akcja turystyczna. Poczynając od 1946 roku — zespół przewodników Obwodu organizował wycieczki dla przybywających z głębi kraju grup, zaznajamiając je z portami, przeładunkiem, urządzeniami portowymi, organizacją rybołówstwa na wybrzeżu, z Polską Marynarką Handlową i Wojenną. Dla przybywających do Gdyni wycieczek, mimo wyjątkowo trudnej sytuacji mieszkaniowej, Obwód zapewnił zakwaterowanie. Przeciętna frekwencja wycieczek do Gdyni w okresie letnim wynosi od 2 do 3 dziennie.

Miejscowe koła organizowały wycieczki na Westerplatte, na Hel, do stoczni, chłodni gdyńskiej, itp. Do dyspozycji mniej licznych grup wycieczkowych został oddany tabor pływający Yacht-Klubu L. M. „Gryf” w Gdyni. Miejscowe oddziały L. M. wzięły udział w ilości ponad 800 osób w zorganizowanych przez Obwód 2 całodziennych wycieczkach na trasie: Gdynia — Hel — Nowy Port — Westerplatte — Sopot.

Propaganda: Akcja propagandowa opierała się na kolportażu czasopism L. M., ulotek, rozprzedaży kalendarzy ściennych, urządzaniu odczytów i prelekcji. Z osiągnięciami swej pracy zaznajamiał Obwód społeczeństwo za pośrednictwem miejscowej prasy i periodyków Ligi Morskiej. Przedstawiciele Zarządu Obwodu brali udział w uroczystościach organizowanych przez władze, miejscowe społeczeństwo, propagując w swoich wystąpieniach hasła i cele Ligi Morskiej, pomagali repatriantom, powracającym do kraju.

Na odcinku wychowania morskiego Obwód współpracował z Yacht Klubem L. M. „Gryf” w Gdyni, Harcerskim Ośrodkiem Morskim i z



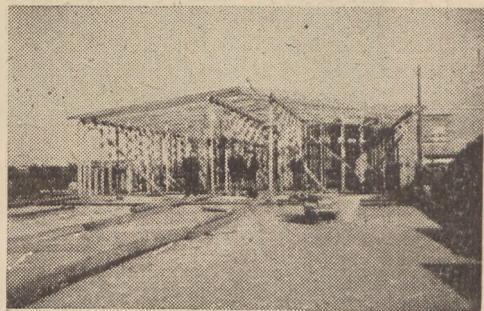
Dawny budynek Yacht-Klubu „Gryf” w Gdyni.

Wydziałem Polityczno-Wychowawczym Marynarki Wojennej.

W związku ze sprowadzeniem, przechowaniem przez Prezesa Skwarka w okresie okupacji aparatury filmowej — Obwód czyni starania w

Dyrekcji Filmu Polskiego o zezwolenie na wyświetlanie filmów. Pomyślne załatwienie tej sprawy umożliwi Obwodowi postawienie akcji propagandowej na odpowiednim poziomie.

Budowa ośrodka turystycznego Ligi Morskiej, Yacht-Klubu L. M. „Gryf”, budynku go-



Budowa nowego budynku Yacht-Klubu L. M. w Gdyni.

spodarczego i pomieszczeń biurowych dla Obwodu.

We wrześniu 1947 roku Zarząd Obwodu przystąpił do budowy dużego Ośrodka Turystycznego w Gdyni, w którym znajdą pomieszczenie przybywające z głębi kraju wycieczki. Ośrodek Turystyczny mieścić się będzie przy Basenie Jachtowym. Wiosną 1948 roku przewidziane jest oddanie do użytku wycieczkowiczów 38 pokoi. Będą one skromnie, lecz wygodnie urządzone.

Budynki Ośrodka są montowane z przydzielonych Lidge po cenach urzędowych baraków z MON-u. Koszt budynku Ośrodka wyniesie zł 2.300.000 — koszt urządzeń zł. 650.000.

W chwili obecnej jest na ukończeniu pawilon Yacht Klubu L. M. „Gryf”. W budynku tym znajdą pomieszczenie, sala wykładowa, świetlica, czytelnia, biblioteka, magazyn, gabinet dla zarządu i mieszkania służbowe. Koszt budowy i urządzeń wyniesie zł 2.090.000.

W grudniu 1947 roku przystąpiono do budowy budynku gospodarczego. W budynku tym są przewidziane: kuchnia, stołówka dla wycieczek, modelarnia, świetlica dla kół szkolnych L. M. Koszt budynku wraz z urządzeniami wyniesie zł 2.500.000.

Jednocześnie przystąpiono do budowy lokalu na biura Obwodu L. M. i mieszkania dla pracowników.

Wszystkie roboty związane z budową wyżej wspomnianych pawilonów zostaną ukończone wiosną 1948 roku.

„Riwiera Polska” w Gdyni. Obwód wydzierzał lokal „Riwieri” w Gdyni. Jest to okazały budynek, położony nad morzem. Po przeprowadzeniu odpowiedniego remontu będzie wykorzystany, jako ośrodek turystyczny. Część tego reprezentacyjnego budynku Obwód oddaje do dyspozycji „Klubu Morskiego”, zorganizowanego przez działaczy L. M. w Gdyni. Dwie sale „Riwieri” wykorzystane są dla odczytów, widowisk, zjazdów. „Riwiera” posiada restaurację, z której korzystać będą liczni turyści.

Walny Zjazd Obwodu L. M. w Gdyni. 14 maja 1945 roku w lokalu „Riwieri” odbył się Walny Zjazd delegatów Obwodu L. M. w Gdyni. Na Walnym Zjeździe Delegatów w Warszawie w 1947 roku Obwód reprezentowało 5 członków, z prezesem Skwarkiem na czele. Ob. Skwarek wszedł do Rady Głównej i został członkiem Zarządu Głównego.

Tak wyglądają schematycznie osiągnięcia Obwodu od chwili jego powstania w 1945 roku. Spróbujmy je przeanalizować. Niewątpliwie wzrost liczebny Obwodu jest znaczny. Mogłoby być jednak znacznie większy. Dość słabo wygląda Obwód na odcinku młodzieżowym. Zajęcie się budową ośrodka może wytłumaczyć do pe-

Wnego stopnia rozproszenia uwagi Zarządu w odniesieniu do wychowania morskiego młodzieży. Takie podejście nie jest słuszne. Nie możemy zapominać o naszej przyszłości — którą niewątpliwie jest młodzież ligowa. Wierzmy, że te niedociągnięcia będą w najbliższym czasie usunięte. Trzeba skierować maksimum uwagi na pracę Kół Szkolnych L. M. Obwód będzie miał własną świetlicę, własne sale wykładowe i modelarnię (Obwód dysponuje sprzętem Y. K. „Gry“).

Obwód poświęca dużo uwagi akcji turystycznej. Z uznaniem należy powitać angażowanie na okres letni zespołu przewodników po porcie gdyńskim. Wybudowanie Ośrodka Turystycznego oraz wyremontowanie „Riwieri” i oddanie ich do użytku turystów pozwoli nadać tej akcji prawdziwy rozmach.

Na odcinku propagandowym jakkolwiek zrobiono już wiele, to jednak pozostaje bardzo dużo do wykonania. Wierzmy, że „Klub Morski”, którego inauguracja ma się odbyć w połowie stycznia 1948 r.: w znacznej mierze przyczyni się do wzmocnienia akcji propagandowej na terenie Gdyni. Akcja świętomorska wypadła dość efektownie, a że zawiodyła materialnie, trudno winić Obwód, gdyż Gdynia przygotowała się do przyjęcia w dniu „Święta Morza” 7 tysięcy osób, podczas gdy ilość przybyszów nie przekroczyła 1000 osób, co oczywiście wpłynęło ujemnie na dochodowość organizowanej imprezy.

Całoroczny dorobek pracy Obwodu gdyńskiego mimo pewnych usterek jest w gruncie rzeczy okazały.

Życzymy powodzenia w pracy w nowym roku 1948.

R. Glauberman.

WALNY ZJAZD OKRĘGU POZNAŃSKIEGO L. M.

Na odbytym niedawno Walnym Zjeździe Poznańskiego Okręgu L. M. Otwarcia Zjazdu dokonał I V.-Prezes dr Pluciński, witając zebranych.

Prezes Zarządu Gł. w przemówieniu swym podkreślił zasadnicze cele i zadania Ligi Morskiej, organizacji, w szeregach której znaleźć się winni wszyscy Polacy dbający o dobro i przyszłość kraju. Hasło: „Morze w służbie Narodu — a nie Naród w służbie Morza” — winno być drogowskazem ich pracy.

Z kolei I Viceprezes dr Pluciński złożył sprawozdanie z działalności Zarządu w minionym okresie. Okręg Poznański liczy 20 tys. członków, posiada 25 Obwodów, 115 Oddziałów, 100 Kół młodzieżowych i 5 Kół żeglarskich.

Wznowienie działalności Okręgu nastąpiło w dniu 9 czerwca 1945 r. W bezinteresownej pracy nad rozwojem Okręgu wyróżnili się: prezes prof. dr Kowalenko, sekretarz mgr Kluz, inż. Mayer, dyr. Kostaszuk, insp. Pater, Kluskowski, ob. Brzozowski, ob. Woźniak, prof. Marciniak. Aktywną działalność wykazały Obwody m. Poznania, powiatu poznańskiego Oborniki, Obwód leszczyński, jarociński, kaliski, kępiński, wrzesiński, Obwód w Turku, Zielonę Górę i Gorzowie. Na wybitne wyróżnienie zasługują również prace Oddziału w Zbąszyniu, Koła Żeglarskie LM I, II i przy gimn. im. Bergea w Poznaniu.

Z początkiem r. 1948 zostanie oddana do użytku członków przystań LM nad jeziorem Kierskim pod Poznaniem. Doceniając znacznie wychowawcze młodzieży, Okręg wydał książkę inż. J. Czarneckiego pt. „Modelarstwo skutnicze”. Rozbudowuje się również ośrodek żeglarski nad jeziorem zbąszyńskim.

Przedstawiając zebrany plan prac Okręgu na rok 1948, ob. dr Pluciński zaznaczył, że hasłem naczelnym pracy Okręgu będzie: całe społeczeństwo wielkopolskie i ziemi Lubuskiej w szeregach Ligi Morskiej. W myśl tego hasła praca zostanie nastawiona na budzenie i pogłębianie świadomości społeczeństwa o roli i znaczeniu morza jako czynnika gospodarczego, społeczno-politycznego i wychowawczego przez urządzenie kursów, odczytów, zebrań dyskusyjnych o tematyce morskiej, propagandy prasowej i radiowej. Największy nacisk zostanie położony na wychowanie morskie młodzieży. W tym celu istnieje specjalny Wydział Wychowania Morskiego Młodzieży przy Zarządzie Okręgu L. M. w Poznaniu, który ma swój własny bogaty program pracy.

Po sprawozdaniu skarbnika, Komisji Rewizyjnej i udzieleniu absolutorium ustępującemu Zarządowi — przystąpiono do wyboru nowego Zarządu w skład którego weszli: prezes — mgr poseł Włodek, I viceprezes starosta Pawłowski, II viceprezes dyr. Kostaszuk, sekretarz mgr. Kluz i skarbnik dyr. Daszkiewicz. Ponadto w skład Zarządu i Komisji Rewizyjnej weszli ob. ob. dr Pluciński, inż. Meyer, dr Dembowski, Woźniak, Zmich, insp. Szulc, Dewor, pos. Grąjek, dyr. Dytko, dyr. Poczekaj, Musiał, mgr. Dąbrowski, Wolniewicz, Kuligowski, Piasecki, Bratek, prof. Marciniak, mgr Ren, Kunecendorf i Jaskulski.

W wolnych wnioskach postanowiono przeznaczyć pewną kwotę na rozbudowę ośrodka żeglarskiego w Zbąszyniu i ściśle przestrzegać wykonywania wszystkich zarządzeń Zarządu Głównego i Okręgowego.

Ponadto uchwalono przez aklamację wniosek, postanawiając wyrazić serdeczne podziękowanie i godność honorowego Prezesa Zarządu Okręgu L.M. prof. dr Wł. Kowalence za ofiarną i owocną pracę na stanowisku pierwszego Prezesa Okręgu Poznańskiego Ligi Morskiej.

Na zakończenie obrad zabrał głos Prezes Zarządu Głównego, nawołując do usilnej pracy nad realizacją celów i haseł Ligi oraz składając życzenia owocnej pracy nowowybranemu Zarządowi Okręgu.

OKRĘG DOLNOŚLĄSKI ROZRASTA SIĘ

Okręg Dolnośląski Ligi Morskiej z siedzibą we Wrocławiu rozszerzył ostatnio swą działalność na następujące ogniska:

Koło L. M. przy Państwowych Przedsiębiorstwach Budowlanych — Zjednoczenie Dolnośląskie we Wrocławiu. Członkowie Zarządu ob. ob. Simon Maria, Teliczka Edward, Chrostowski Stanisław i Dworska Maria.

Obwód w Żarach, gdzie do Zarządu weszli ob. ob.: starosta Smulski Julian, Podgórski Wiesław, Derenowski Tadeusz dr., ppr. Łyszek Włodzimierz, Szałajko Kazimiera, Kudła Jan, Kowalski Alfons.

Oddział L. M. w Legnicy przy Powiat. Oddziale i Punkcie Etap. P.U.R. z członkami Zarządu ob.ob. Jarosz Piotr, Kucharski Wiktor, Dmochowski Fabian, Trentowska Henryka, Stefański Aleksander. Oddział liczy narazie 50 członków.

Koło L. M. przy gromadzie Siedliska, gdzie zapisało się 30 obywateli gromady. Do zarządu weszli: Dżarmaga Adam, Barytkowski Ignacy, Hajdenrich Ludwik, Sobolewski Bronisław, Dmłn Władysław.

Koło L. M. przy gromadzie Milkowice, liczący 22 członków, w którym do zarządu weszli: ob. ob. Furtel, Józef, Druszkowski Michał, Karczewski Władysław, Jastrzębski Bronisław, Muzyka Michał.

Rozszerzanie się ogniw Ligi Morskiej na terenach Ziemi Odzyskanych to jawny dowód zrozumienia i popularyzacji haseł i postulatów, tak istotnych dla tych obszarów; znaczenia szerokiego dostępu do morza i granicy zachodniej opartej na Odrze i Nysie.

Nowopowstałym ogniom Ligi Morskiej życzymy pomyślnej pracy i wzrastającego rozwoju.

INICJATYWA OBWODU W BYTOMIU

Jeden z najaktywniejszych ośrodków Ligi Morskiej na Ziemiach Odzyskanych — Obwód w Bytomiu — liczy ponad 25 tysięcy członków. Obwód L. M. w Bytomiu posiada własną przystań wodną, 17 szkoleniowych jednostek żeglarskich i celem jeszcze większego zainteresowania młodzieży robotniczej sprawami żeglarskimi — buduje nową przystań w Dąbrowie k. Bytomia. 52 chłopców odbyło pod nadzorem sił fachowych roczny kurs z zakresu teoretycznych i praktycznych wiadomości o morzu.

Ponadto Obwód uruchamia jedną z pierwszych w Polsce „Ruchomych wystaw modeli morskich” (żaglowców, statków handlowych, okrętów wojennych, latańców morskich itp.).

Członowymi działaczami Ligi Morskiej w Bytomiu są: prezes Rakić, viceprezes płk. Kamiński i sekretarz ob. Oszytko.

ŚLĄSK PRZODUJE

Okręg Śląsko-Dąbrowski Ligi Morskiej liczy ponad 140.000 członków. Zarząd Okręgu organizuje kurs wiadomości o morzu na wysokim poziomie fachowym (prelegentami są znani maryniści).

Ostatnio zadeklarował członkostwo cały zespół Państw. Teatru Śląskiego, załoga Fabryki Maszyn „Montana”, zespół pracowników Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik” w Katowicach, załoga Fabryki Mydła w Szopienicach, Zakładów Przemysłowych „Rapid” w Wełnowcu i Fabryki Śrub i Nitów w Siemianowicach.

Postanowiono zwrócić baczną uwagę na szkolenie młodzieży w ośrodkach wodnych. W tym celu odrestaurowany będzie ośrodek szkoleniowy na Odrze w Opolu i założony nowoczesny ośrodek żeglarski nad jeziorem Turawa.

STOCZNIA LIGI MORSKIEJ W CHOJNICACH

W Chojnicach istnieje wydajnie prosperująca stocznia, która po ostatniej wojnie została objęta przez Okręg L. M. w Bydgoszczy. Instytucja ta, ze wszechmiar pożyteczna ze względu na produkcję przede wszystkim łodzi sportowych i sprzętu żeglarskiego, zdobywa coraz więcej zamówień zbiorowych, nawet z województw centralnych.

Kluby sportowe, żeglarskie i amatorzy sportu wodnego mają w stoczni Ligi Morskiej w Chojnicach udostępnione nabycie sprzętu żeglarskiego i to na warunkach bardzo dostępnych.

ROZWÓJ ORGANIZACYJNY OKRĘGU RADOMSKIEGO

„Jeden z najlepiej pracujących ośrodków terenowych Ligi Morskiej — Okręg Radomski — nadesłał sprawozdania z walnych zebrań podległych mu ogniw. Doroczne zebrania odbyły się w następujących miejscowościach: Obwód Pionki, Oddział przy Dyrekcji Lasów Państwowych w Radomiu, Oddział w Marcinkowie, Koło przy Liceum Pedagogicznym w Radomiu, Koło przy szkole powsz. w Firleju, Obwód Kolejowy Ligi Morskiej w Radomiu.

Dobrze zorganizowany i czynnie pracujący Obwód Kolejowy liczy osiem Oddziałów do których należy ok. 90 proc. kolejarzy. Na Walnym zebraniu apelowano by wszyscy kolejarze wstąpili do szeregów Ligi Morskiej, co niechybnie da się osiągnąć biorąc pod uwagę stały wzrost liczby członków z list pracy. Do nowego Zarządu Obwodu weszło 16 przedstawicieli z prezesem ob. Wawrzakiem i wiceprezesami ob.ob. Grodzkim i Kwapiszewskim na czele.

Ponieważ w powiecie łżeckim istnieje 9 Kół Ligi Morskiej wyłoniła się konieczność utworzenia centralnego ośrodka organizacyjnego. Stworzony został zatem Obwód L. M. w Starachowicach z zarządem tymczasowym na czele do którego stanęli ob. ob. Mikurda, Rzepecki i Nowak.

Okręg Radomski

Jako władze Oddziału L. M. w Ilży wybrano na walnym zebraniu r. 1947 nast. obywateli: prezes — Wł. Kurzepa, v-prezes — Stanisław Lipiec, sekretarz — Tadeusz Okoń, skarbnik — A. Złotnik i zastępca ogólny — Stanisław Maciejewski.

Doroczne zebranie Oddziału LM pracowników Powszechnej Spółdzielni Spożywców w Radomiu dokonało wyboru nowych władz w osobach ob. ob.: Kubika W. — preza, Partyki M. i Kazimierczaka S. — v.-prezesów, Barszcz J. — Sekretarza i Sokołowskiego P. — skarbnika.

Walne zebranie członków Koła L. M. Państwowych Szkół Przemysłowych w Radomiu wybrało na prezesa znanego działacza ligowego Jerzego Matulewicza. Wiceprezesami zostali kol. Zarębski i Olczak, sekretarzami Warchol, Łubiński i Gładysz; skarbnikami — Łypysk i Łuczyński.

Przy Kole powstał Hufiec Morski, który przeszedł kurs teoretyczny oraz Sekcja Modelarska, która wykonała model jachtu jednomasztowego oraz przygotowała następny model. Opiekunem został ob. inż. Bobrowski.

Oddział Ligi Morskiej w Inowrocławiu przesłał adoptowanej przez siebie załozce statku s/s „Karpaty” małą biblioteczkę zebraną wśród członków i zadeklarował przesłanie paczek i podarków wszystkim członkom załogi z okazji Świąt.

NADESŁANE KSIĄŻKI I WYDAWNICTWA

Marian Rybicki — „Polityka germanizacyjna Fryderyka II na zachodnich ziemiach Polski“, str. 52, cena 100,— zł.

Kazimierz Gołba — „Wieża spadochronowa“, opowieść dla młodzieży z 1939 r. Str. 170, cena zł 360,—.

Tadeusz Kraszewski — „Stach i strach“ — sceniczna rewia bajek w 3-ch odsłonach. Str. 74, cena zł 350,—.

Jan Sztandynger — „Strofy Wrocławskie“. Poezje. Str. 80. Cena 240

Jerzy Pertek — „Polska Marynarka Wojenna“. Albumik. Str. 42. Cena 120 zł.

Brunon Dzimicz — „Przygody mata Morell“. Str. 84. Cena 180 zł.

Antoni Sylwester — „O okrętach i dalekich podróżach“. Str. 87. Cena 180 zł.

Eryk Wilk — „Idzie młodzież świata“. (Wspomnienia z XI Olimpiady). Str. 60. Cena 120 zł.

Prof. dr Janusz Pajewski i mgr Włodzimierz Głowacki — „Analogie rewizjonizmu niemieckiego“. Str. 176.

Wszystkie powyższe książki ukazały się nakładem Wydawnictwa Zachodniego, Poznań 1947 r.

Instrukcja maskowania. Cz. II: Technika maskowania. Wyd. Wojsk. Instytut Nauk.-Wydawniczy, MON, 1947.

Zbiór schematów elektrotechnicznych — zestawiał inż. H. Sza-charewicz. Wyd. W.I.N.W. 1947.

Andrzej N. Nonas — „Ćwiczenia, zabawy i gry terenowe“. — Podręcznik metodyki i systematyki dla nauczycieli WF oraz instruktorów PW i PRW. Wojskowy Instytut Naukowy - Wydawniczy, 1947.

Stanisława Fleszarowa — „Sen o morskiej potęgze“, poemat z czasów Władysława IV. Z przedmową ministra E. Kwiatkowskiego. — Str. 92. Wyd. „Fregata“, Sopot 1948.

Stanisław Zakrzewski — „Cyklon“, powieść, str. 208, wyd. B. Matuszewski, Warszawa.

Stanisław Zakrzewski — „Druh Wiatr“, żeglarstwo śródlądowe, str. 180, wyd. B. Matuszewski, Warszawa.

„Jantar“. — Przegląd naukowy zagadnień pomorskich i bałtyckich. Organ Instytutu Bałtyckiego. Zeszyt 4. Bydgoszcz. Październik — grudzień 1947.

„PRZEGLĄD MORSKI“. — Wydany w ubiegłym miesiącu nowy numer kwartalnika Mar. Woj. w objętości 128 stron, raz jeszcze potwierdza ustaloną opinię przodującego, wszechstronnego pisma morskiego. Treść numeru: Początek walki o Bałtyk — J. Modrzejewskiego, O.R.P. „Bylskawica“ — kmr por. S. Mieszkowski, Marynarka Wojenna ZSRR w wojnie ojczyźnianej — wojna podbiegunowa — admirał Isakowa w przekł. kontradm. Steyera, Francuska flota wojenna — J. Pertka, Flota wojenna przyszłości — kmr dypl. J. Kłosowskiego, Współczesny sprzęt desantowy (III) — por. mar. F. J. Walickiego, Radar (II) — kmr por. inż. Z. Nowickiego, Zagadnienia słownictwa morskiego — mgr B. Krzywca, Lista strat marynarki brytyjskiej i francuskiej w latach 1939—45, Floty świata (lotniskowce), Przegl. prasy zagr., Kronika wiad. lotnicze, bibliografia.

Znając tego rodzaju pisma zagraniczne, można śmiało stwierdzić, że „Przegląd Morski“ nie tylko zaczyna im dorównywać, ale pod niektórymi względami przewyższa je.

„BELLONA“ Nr 9-10. 1947. Zeszyt zawiera następujące artykuły: Na drodze do Niepodległej Polski Ludowej. — Płk. dypl. J. Rzepecki: Przygotowania do wojny w 1939 roku w armii „Kraków“. — Mjr T. Twarogowski: Charakterystyczne cechy operacji w Prusach Wsch. — Płk. dypl. St. Zaleski: Drugi Sedan. — Płk. A. Korsak: Przełamanie Wału Pomorskiego przez 4 D.P.—Płk. dypl. J. Jungrow: Nowe tendencje wojny powietrznej. — Płk. B. Ołomucki: Nadzór prokuratorski w wojsku, jego cele i zadania. — Płk. inż. J. Szymanowski: Rola i zadania służby drogowej w działaniach wojennych. — Płk. St. Szancer: Kilka uwag o strategicznym położeniu Polski. — W. Supiński: Działania morskie na Pacyfiku. — Sprawozdanie z konferencji redaktorów czasopism wojskowych, omówienie nowych książek i czasopism, Mapa Polski, Komunikat sekcji słownictwa.

Apel Oddziału Historycznego MARYNARKI WOJENNEJ

Ktokolwiek posiada materiały o znaczeniu historycznym, odnoszące się do kampanii wrześniowej 1939 r. na Wybrzeżu lub materiały odnoszące się do walk partyzanckich w czasie okupacji niemieckiej zechce skomunikować się z Oddziałem Historycznym Marynarki Wojennej — ul. Waszyngtona 44 III piętro, pokój 425 w godz. urzędowych (8—15) codziennie z wyjątkiem niedziel i świąt.

Mogą być pamiętniki, fotografie, oryginalne dokumenty polskie lub niemieckie itp.

Według uznania posiadacza, materiały te mogą być odstąpione Oddziałowi Historycznemu za ewentualnym wynagrodzeniem, lub też wypożyczone dla sporządzenia kopii lub odbitek.

KONKURS Domu Wojska Polskiego na pamiątki i wspomnienia żołnierskie

Dom Wojska Polskiego, dążąc do upamiętnienia czynu zbrojnego żołnierza polskiego w czasie drugiej wojny światowej i chcąc tym samym dać jak najpełniejszy obraz jego zmagania, rozpisuje konkurs na pamiątki i wspomnienia żołnierskie z okresu drugiej wojny światowej.

Wspomnienia względnie pamiątki winny być zaczerpnięte z następujących walk i frontów:

1) Walki ochotników polskich w Hiszpanii w latach 1936—1938.

2) Kampania wrześniowa (Westerplatte, Kutno, obrona Warszawy, Kock, Hel i inne).

3) Walka podziemna na terenie kraju (zarówno oddziałów leśnych jak i dywersji miejskiej jak np. partyzantka, akcja odwetowa, ruch oporu w obozach koncentracyjnych — Oświęcim i inne). Wspomnienia obrazujące opór społeczeństwa polskiego w okresie okupacji zarówno bierny jak i czynny np. życie konspiracyjne organizacji wojskowych i ich najcharakterystyczniejsze przejawy: prace tajnej drukarni, kolportaż, szkolenie itp.).

4) Droga bojowa Pierwszej i Drugiej Armii Wojska Polskiego (Lublin, Bug, Warszawa, Wał Pomorski, Kołobrzeg, Gdynia, i Gdańsk, forsowanie Odry i Nyssy, Rozbork, Budziszyn, Drezno, Praga i Berlin).

5) Walka polskich oddziałów wojskowych na zachodzie (Norwegia, Francja w roku 1940 i udział Polaków we francuskim Ruchu Oporu, walki o Wielką Brytanię, Afryka, Jugosławia, Włochy, Niemcy).

6) Osiągnięcia Odrodzonego Wojska Polskiego w okresie pokoju (akcja odminowywania kraju, działalność Wojsk Ochrony Pogranicza, walki z bandami faszystowskimi).

Prace konkursowe należy nadsyłać do dnia 1 maja 1948 r. włącznie.

W konkursie mogą brać udział jedynie uczestnicy drugiej wojny światowej (żołnierze wszystkich frontów, członkowie byłych organizacji podziemnych) oraz oficerowie, podoficerowie i szeregowi pełniący obecnie służbę wojskową. Zastrzega się, iż autorzy prac nadesłanych na konkurs nie mogą być członkami Zw. Zaw. Literatów Polskich ani też członkami Zw. Zaw. Dziennikarzy R. P.

Dom Wojska Polskiego wyznacza następujące nagrody:

I-sza nagroda w wysokości złotych 50.000 — (pięćdziesiąt tysięcy);

II-ga nagroda w wysokości złotych 30.000 (trzydzieści tysięcy);

III-cia nagroda w wysokości złotych 20.000 (dwadzieścia tysięcy) oraz 5 (pięć) wyróżnień po złotych 10.000 (dziesięć tysięcy) każde.

JURY KONKURSU:

Bieńkowski Władysław,

Borowy Piotr, płk.,

Kirchmayer Jerzy, gen. bryg.

Piórkowski Jerzy,

Żółkiewski Stefan.

Prace konkursowe winny zawierać materiał zgodny z prawdą i tym samym dać wierne odbicie ówczesnej rzeczywistości widzianej oczyma walczącego żołnierza. Pisać należy nie śląc się na literackość i zgodnie z prawdą.

Jury konkursu zwracać będzie szczególną uwagę na szczerłość i autentyczność nadesłanych wspomnień.

Prace nagrodzone w konkursie stają się własnością Domu Wojska Polskiego. Dom Wojska Polskiego zastrzega sobie prawo dowolnego łączenia i dzielenia nagród jak również zastrzega sobie prawo pierwszeństwa do zakupu innych nadesłanych na konkurs prac, jak również zużytkowania ich w formie wydawniczej.

Prace konkursowe opatrzone godłem (maszynopis albo bardzo wyraźny rękopis) wraz z drugą kopertą zawierającą: imię, nazwisko oraz adres autora należy nadsyłać pod adresem: Dom Wojska Polskiego, Warszawa, Królewska 13, Wydział Repertuaru i Twórczości Literackiej z dopiskiem „Konkurs na wspomnienie żołnierskie“.

Z Teatru Miejskiego „Wybrzeże“ w Gdyni



Do szeregu sukcesów gdyńskiego Teatru Miejskiego pod dyr. Iwo Galla, należała wystawiona ostatnio interesująca sztuka Cwojdińskiego pt.: „Temperamenty“.

fol. Zdanowski

Socotra - wyspa szmuglerów

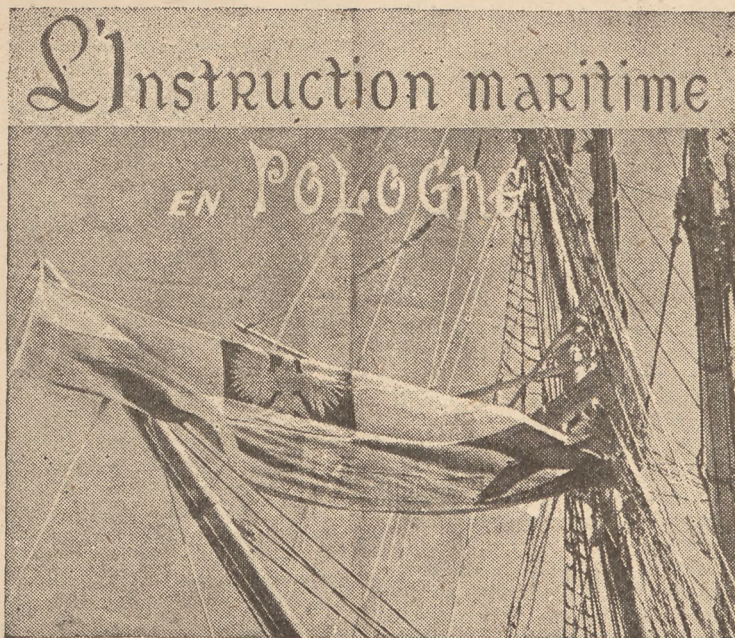
Sławny weneccjanin Marco Polo był pierwszym Europejczykiem, którego stopa dotknęła ziemi na skalistej wysepce Socotra, położonej opodal Adenu. Przed nim jednak gościł tu już w I wieku po Chrystusie jeden z apostołów — św. Tomasz, próbując nawrócić na pół arabską, a na pół murzyńską ludność wysepki na chrześcijaństwo. Rezultat tej pracy został jednak w późniejszych wiekach zniweczony przez Mahometa, którego religia bardziej przypadła do gustu tubylcom. Nie pomogły już wyprawy Karmelity P. Vizenza, ani św. Franciszka Ksawerego, wspieranego przez Portugalskich żołnierzy, okupujących wysepkę. Socotra pozostała nadal wierna prorokowi Allacha. Już w tych odległych czasach wysepka położona na północno - zachodnim krańcu Oceanu Indyjskiego, słynęła ze szmuglu. Zwinne łodzie arabskie, bazujące na Socotrze, potrafiły pod okiem Anglików w Adenie przesiłgiwać się z towarami aż do zatoki Perskiej i Zanzibaru. Władcą tej wysepki jest obecnie 30-letni Arab, noszący tytuł sułtana. Zamieszkuje on w dużej wiosce Tamridzie, będącej stolicą „państewka” i otrzymuje od angielskiego gubernatora Adenu 600 talarów Marii Teresy, jako



subsydium w zamian za uległość wobec Imperium. Na zdjęciu widzimy Sułtana Socotry w towarzystwie swej żony po powrocie z wyprawy szmuglerskiej do włoskiego Somali.

KRÓL CONQUISTADORÓW I CONQUISTADOR*) KRÓLÓW

W grudniu minęła 400-letnia rocznica śmierci jednego z najsprytniejszych zdobywców w historii świata — Hiszpana Ferdynanda Corteza. Dzieje jego sławnej wyprawy do państwa Azteków, kiedy to na swoich 11 okrętach wylądował z 400-ma ludźmi, 16 końmi i 14 armatami i ruszył na podbój wielkiego państwa liczącego miliony poddanych — należą chyba do niezwykłych rzadkości. Było to w owym czasie, kiedy o odkrytym Nowym Świecie krążyły najfantastyczniejsze wersje. Do ludzi, którzy pomimo sprzeciwu rządu hiszpańskiego, pragnęli organizować wyprawy do Ameryki na własną rękę, należał przede wszystkim wspomniany



„Przez swoje cierpienia na przestrzeni wieków, a jednocześnie dzięki odwadze i wytrwałości, okazanej w okresie walk o niepodległość, Polska na stałe zyskała przyjaźń Francji, która zawsze pragnęła widzieć Polskę, jako kraj morski. Francja była pierwszym państwem, które pragnęło utrzymywać stosunki morskie z Polską, a pierwsze statki, które zawinęły jeszcze w 1918 roku do Gdyni — wpłynęły właśnie pod banderą francuską...”

Tym wstępem jeden z ostatnich numerów francuskiego pisma „Marine Nationale” rozpoczyna obszerny artykuł na temat osiągnięć Polski na morzu. Sprawozdanie poparte szeregiem zdjęć z aktualnych prac na Wybrzeżu analizuje sytuację Polski przed wojną i obecnie, dochodząc do przekonania, iż wraz z uzyskaniem szerokiego dostępu do morza, otwierają się przed nami niezwykle możliwości szybkiego przeistocze-

nia się w kraj par excellence morski.

Pismo z kolei zastanawia się nad problemami odbudowy naszych portów, floty handlowej i Marynarki Wojennej, wyrażając uznanie dla naszych osiągnięć.

Artykuł ten nie jest bynajmniej jedynym i odosobnionym dowodem zainteresowania „Marine Nationale” naszymi sprawami morskimi, gdyż przed kilku miesiącami to samo pismo przyniosło obszerny przegląd naszych prac na odcinku szkolnictwa morskiego. Osobna tabela informuje czytelnika o stanie floty handlowej w r. 1939 i w r. 1946, oraz przewidziany jest wzrost w ramach planu trzyletniego.

Charakter obu artykułów utrzymany jest w tonie rzeczowych sprawozdań, który jest dowodem rosnącego wciąż zagranicą zainteresowania Polską, jako poważnym partnerem w stosunkach handlowo - morskich. (stb)

Cortez, oficer w służbie namiestnika wyspy Kuby. Wylądowawszy na wybrzeżu Meksyku, założył tam pierwsze osiedle hiszpańskie Vera Cruz. Był to zapewne jeden z pierwszych w historii wojen przyczółków bojowych i desantów, dokonanych z taką brawurą i pewnością siebie. Do sławnych jego posunięć należało m. in. spalenie wszystkich własnych statków (oprócz jednego, który wysłał z powrotem do króla, w celu zdobycia sobie jego przychylności), aby uniemożliwić swoim współtowarzyszom ew. powrót i postawić ich wobec konieczności brania udziału w zamierzonej inwazji. Cortez chcąc zabezpieczyć sobie zwycięstwo pozyskał mniej lub więcej nieprzychylnie dla Azteków plemiona. Na próżno władca

Meksyku, Montezuma, prosił go o pozostanie na wybrzeżu, — na nic się nie zdały posyłane dary, Cortez wraz z pozyskanymi sobie plemionami ruszył w głąb kraju, na podbój stolicy. Rezultat: Montezuma widząc bezowocność oporu, przyjmuje najeźdźców z wielkimi honorami. Hiszpanie widząc bogactwo kraju, nabrał większej jeszcze chciwości, a Montezuma pragnął już tylko ratować swoją skórę. Po stłumieniu przez Corteza buntu Azteków, którzy nie chcieli godzić się na kapitulację, Montezuma decyduje się oddać kraj pod panowanie Hiszpanii i akt ten pieczętuje uroczystym złożeniem przysięgi na wierność hiszpańskiemu królowi Karolowi V.

*)Zdobycwa — hiszp.

Pod żaglami na biegunie

Ekspedycja radzieckiego Muzeum Historycznego dokonała w okolicach podbiegunowych niezwykle odkrycia, które świadczy o tym, że żeglarze rosyjscy już na początku XVII wieku dokonywali na łodziach żaglowych wypraw ku biegunowi północnemu. Na wysuniętej daleko w Ocean Lodowaty wyspie Fadeja, ekspedycja odnalazła przedmioty, należące do wyprawy rosyjskich żeglarzy, m. in. skrawki materiałów i butów, które przetrwały około 300 lat w lodach wyspy oraz monety rosyjskie datowane 1810 r. Ze znalezionych rzeczy wywnioskowano, że wyprawa składała się z dużej grupy żeglarzy, kupców i rzemieślników, a nawet kobiet, które towarzyszyły widocznie mężom w tej śmiałej wyprawie. Łodzie, na których żeglarze zapięli się aż w okolice bieguna, zostały zmiażdżone lodami, a oni sami wymarli z głodu na bustej, lodowej wyspie.

Atelier filmowe na pancerniku

Tematem nowego filmu radzieckiego, znajdującego się w końcowym stadium realizacji, jest obrona Sebastopola i walka floty radzieckiej z Niemcami. Tytuł filmu brzmi: „Gród rosyjskiej sławy na morzach”. Reżyser tego filmu i zarazem główny operator R. Pałci stworzył prowizoryczne atelier na pancerniku floty czarnomorskiej „Sewastopol”, a zdjęcia przeprowadza na krążownikach „Krasnyj Kawkaz”, „Krasnyj Krym” i na szeregu mniejszych jednostkach. W filmie biorą udział marynarze z załóg tych sławnych okrętów, które odznaczyły się w walkach z Niemcami na morzu Czarnym. Fragmenty obrony Sebastopola zostaną odtworzone na podstawie fotografii i dokumentów, dzięki czemu film ten poza wartością artystyczną nabierze także historycznej wagi.

„M. — M.P.”

Wartość jednostki morskiej mierzy się m. in. według jej uzbrojenia i zasięgu. „Moze” i „Marynarz Polski” jako pisma morskie coraz bardziej zwiększają swój zasięg, uzbrajając tym samym rosnące wciąż koła Czytelników w argumenty, a nierzadko i w... cierpliwość („dlaczego tak nieregularnie...”).

Niczym są jednak podobne słowa wobec tzw. nagich faktów, które mają zwyczaj mówienia same za siebie. A wyżej wzmiątkowane fakty są następujące:

„M — MP” dociera (o ile oczywiście kolportaż nie „nawali”) — wszędzie, i wszędzie wzbudza zainteresowanie.

A oto dowody: dwaj Czytelnicy i... dwa pokolenia:



Dr. A.B. Otyń
p.Zielona Góra



Jasio Pasek
Kraków



Wobec połączenia się naszych pism, w rubryce niniejszej znajdują się odpowiedzi na zapytania skierowane zarówno pod adresem „Marynarza”, jak i „Morza”. Na razie korespondencje prosimy kierować na adres: Redakcja „Morza i Marynarza Polskiego” — Oddział na Wybrzeżu, Gdynia, ul. Św. Piotra 12.

Wszystkim naszym czytelnikom i sympatykom dziękujemy za nadesłane życzenia świąteczne i noworoczne.

REDAKCJA

Wszystkim zainteresowanym przyjęciami do Marynarki Wojennej komunikujemy, że wszelkich informacji w sprawie przyjęć ochotników i poborowych do służby w Mar. Woj. udzielają Rejonowe Komendy Uzupełnień na terenie całego kraju i tam też należy się po nie zwracać.

Wszystkim zainteresowanym przyjęciami do szkół na Wybrzeżu komunikujemy, że warunków przyjęcia na rok szkolny 1948/49 jeszcze nie znamy i podamy je we właściwym czasie. Dla orientacji radzimy przejrzeć n-ry 15 i 17 „Marynarza”, lub skomunikować się z sekretariatami poszczególnych uczelni. Oto adresy: Politechnika Gdańska, Gdańsk-Wrzeszcz ul. Bracka 2. Państwowe Liceum Budown. Okrętowego, Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Piramowicza 1-2, „Conradinum”. Wyższa Szkoła Handlu Morskiego, Sopot, ul. Czerwonej Armii 101-103. Państwowa Szkoła Morska, Gdynia, ul. Czerwonych Kosynierów 83, Państw. Centrum Wychowania Morskiego Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.

Szczerbiński B. Pastek. Niszczyciel, o który pytaacie należał do klasy „Leberecht Maas”. Z krążowników niemieck. klasy „młast” tylko „Emden” wypierał 5.400 t, pozostałe zaś pięć jednostek, w ich liczbie 1 „Nuernberg” miały po 6.000 ton i następujące uzbrojenie: 9 dział 150 mm, 8 — 88 mm plotn., 8 działek plotn. 37 mm bliźniaczych i 4 NKM, 12 wyrzutni torpedowych po 3 i 2 samoloty. Ciężki krążownik „Prinz Eugen” należał do klasy „Hipper” i posiadał wyporność 10.000 ton, oraz następujące uzbrojenie: 6 dział 203 mm, 12 — 105 mm plotn., 12 — 37 mm plotn., 8 NKM, 12 wyrzutni torpedowych po 3 i 4 samoloty. Poza wyżej wymienionym do klasy tej należały: „Admiral Hipper”, „Bluecher” i „Seydlitz” (nie dokończony). „Luetzow” (ex „Deutschland”) posiadał 10.000 t. oficjalnie a jak stwierdzono po wojnie 14 tys. t. i uzbrojenie: 6 dział 280 mm, 8 — 150 mm, 6 — 105 mm plotn., 8 — 37 mm plotn., 10 — 20 mm, 10 — NKM, 8 ap. torp., 2 samoloty. Torpedowce klasy „Wolf” posiadają następującą charakterystykę: 800 ton, 3 działa 105 mm, 2 — 37 mm plotn., i 6 wyrzutni torped po trzy.

Pancerniki włoskie posiadają następujące charakterystyki: „Vittorio Veneto” klasa „Italia” (ex

„Littorio”): 35.000 ton, 9 dział 381 mm, 12 — 152 mm, 12 — 90 mm plotn., 40 — 37 mm i 40 NKM.

„Conte di Cavour” posiadał 23.600 ton i uzbrojenie: 10 dział 320 mm, 12 — 120 mm, 8 — 100 mm plotn., 36 — 37 mm i NKM.

Ciężki krążownik „Zara” — 10.000 ton, został zatopiony przez HMS „Jervis” 29 marca 1941 roku w czasie bitwy morskiej w pobliżu przylądka Matapan.

Wiśniewski B. Warszawa. Plan modelu niszczyciela ORP „Błyskawica” znajdziecie wraz z wymiarami w „Kąciku modelarza” z 26 numeru „Marynarza Polskiego”.

Magler J. Staszów, pow. Sandomierz. Liga Morska w Gdyni mieści się przy ul. Kwiatkowskiego 13 m. 1.

Tarnawski A., Szczecin. „Gazeta Morska” od przeszło roku nie ukazuje się. ORP „Mazur” był torpedowcem, przebudowanym na szkolny okręt artyleryjski, a ORP „Nurek” bazą nurków.

Kalinowska D. Białystok. Jednostka ta to ścigacz, posiadający jako uzbrojenie torpedy, bomby głębinowe, działka szybkostrzelne i nkm-y.

Siedliński J. — Zarudki, pow. Puławy. Na wszystkie Wasze pytania znajdziecie wyczerpujące odpowiedzi wśród zamieszczonych już na łamach „M.P.” artykułów, jeśli je uważnie przeczytacie.

Steszuk E., Chełm Lub. Niestety nie posiadamy.

Kollupajło J., Białystok. „Jane's Fighting Ships” jest książką o objętości ponad 600 str. bogato ilustrowaną i kosztuje około 3.400 złotych. Otrzymał ją można po uprzednim zamówieniu przez Sp. Wyd. „Czytelnik”. Jeżeli zdecydujecie się na kupno, to radzimy lepiej wydawnictwo francuskie „Les flottes de Combat” cokolwiek skromniejsze, ale za to dużo tańsze i z obowiązującymi nas wymiarami w układzie metrycznym, a nie w stopach i calach.

Rzepniewski A., Przasnysz. — Wszystkie dane okrętów, o które pytaacie, znajdziecie w „Jane's Fighting Ships” z roku 1944/45 lub „Les flottes de Combat” 1946.

Czepurko B., Piła. Opancerzenie okrętów liniowych waha się w granicach od 90 mm na pokładzie do 406 mm na wieżach artyleryjskich i baszcie dowodzenia.

Zoładz Z., Wałbrzych. Jesteście w błędzie sądząc, że ORP „Błyskawica” posiada słabe uzbrojenie przeciwlotnicze, gdyż jej artyleria główna, 102 mm, przystosowana jest do strzelania zarówno do celów morskich jak i powietrznych, a poza tym posiada jeszcze 4 działka „Bofors” 40 mm plotn., 4 oerlikony 20 mm. Uzbrojenie to zdało celująco swój egzamin w czasie ostatniej wojny zarówno na morzu jak i w obronie przed atakami nieprzyjacielskiego lotnictwa. Według ostatniej nomenklatury zagranicznej ORP „Błyskawica” jest często wykazywana w kategorii lekkich krążowników przeciwlotniczych.

Bocheński St., Kalisz. Brytyjska flota pancerników składa się w chwili obecnej z 15 jednostek. Najnowocześniejszą z nich jest „Vanguard” o wyporności 42.500 t. i artylerii głównej, złożonej z 8 dział 381 mm. Klasa „King Georg V” składa się z 4 jednostek. W

skład jej wchodzi poza w/w. „K. G. V” — „Duke of York”, „Anson” i „Howe”. Posiadają one wyporność 35.000 ton i uzbrojenie złożone z 10 dział 356 mm, 16 — 132 mm plotn., 6 podw. specjaln. rakietowych działek plotn., oraz 40 — 40 mm i 60 NKM 12,7 mm. Do klasy „Nelson” należą dwie jednostki: „Nelson” o wyporności 33.950 ton i „Rodney” — 33.900 ton. Uzbrojenie mają następujące: 9 dział 406 mm, 12 — 152 mm, 6 — 120 mm plotn. („Rodney” ma 8 — 102 mm plotn.), 16 — 40 mm plotn. 48 podwójnych działek rakietowych plotn., 161 — 20 mm plotn. liczne NKM — 12,7 mm i 2 wyrzutnie torped, 3 samoloty. Klasa „Queen Elisabeth” składa się z 4 jednostek („Q. E.”, „Warspite”, „Wallant” i „Malaya”) o wyporności od 30.600 ton do 36.000 ton. Uzbrojenie tej klasy składa się z 8 dział 381 mm, 12 — 152 mm, 8 — 102 mm plotn., 4 działka plotn. rakietowe, 16 — 40 mm i liczne NKM; 4 samoloty. „Malaya” posiada uzbrojenie trochę odmienne: 8 dział 381 mm, 12 — 152 mm, 8 — 102 mm plotn., większą ilość 40 i 20 mm działek plotn. i NKM 12,7 mm. „Renown” wypiera 32.000 ton, jest uzbrojony w 6 dział 381 mm, 20 dział 114 mm przeciwlotn. bliźniaczych, oraz dużą ilość 40 i 20 mm działek plotn. i NKM 12,7 i 4 samoloty.

Do klasy „Revenge” należą trzy jednostki („Resolution”, „Ramilies” i w/w) o wyporności 29.150 t, uzbrojone w 8 dział 381 mm, 8 — 102 mm plotn., dużą ilość działek rakietowych plotn. i NKM plotn., 2 samoloty.

Ciężki krążownik amerykański „Chester” wypiera 9.200 ton, artylerię złożoną z 9 dział 203 mm, 4 — 127 mm plotn., oraz 2 — 47 mm i 8 — 28 mm i 4 samoloty. Dane jednostek włoskich podamy później.

Brożek Wł., Ustka. Skomunikujcie się w tej sprawie z Biurem Angażowania Załóg Tow. Okrętowego Gdynia—Ameryka Linie Żeglugaowe — Gdynia, ul. Portowa 13.

Wojdała J., Radom; Brysiak E., Łowicz; Turowski A., W-wa. Nazwa „Ulewa” jest zmyślona. Listę wszystkich jednostek, o które pytaacie, znajdziecie w książce Pertka „Wielkie dni małej floty”.

Pietrzak T., Leszno Wlkp., Przybykiewicz J., Poznań i inni zainteresowani. Pozostałe jednostki zarówno polskie, jak i te, które pływały w czasie wojny pod polską banderą, do kraju nie wrócą.

Niewodniczański T., Kraków. — Numery „M. P.” o które pytaacie, kosztują 90. — zł.

Prochowski R., Wrocław — Sępólno. Na wszystkie pytania znajdziecie odpowiedź w 15 n-rze „M. P.”. Numery kosztują 260 zł.

Turowski A. Warszawa. Materiałami do budowy modeli nie rozporządzamy.

„Michał”, Chełm Lubelski, — Kabata E., Kwidzyn, S. T. „Kot” Warszawa. Nie skorzystamy.

Paszkowski Z., Nowy Sącz. Zwróćcie się w sprawie tego wydawnictwa do Spółdzielni Wyd. „Czytelnik”, — która prowadzi sprzedaż pism zagranicznych.

Ziemiński J., Piotrków Trybunalski. Bardzo dobrze postąpiłcie, zapisując się do Państwowej Szkoły Mechanicznej na wydział elektrotechniczny. Ukończenie jej pozwoli Wam w czasie pełnienia służby na szybsze zdobycie specjalności, zwłaszcza, że

zamierzacie poświęcić się służbie stałej w Mar. Woj.

Brzezina E. Chwałowice, pow. Rybnik. ORP „Ryś” wrócił z internowania ze Szwecji razem z ORP „Sęp” i ORP „Zbik” jesienią 1945 roku. Okręty te przeszły ostatnio gruntowny remont na stoczni i wstępują do kampanii czynnej.

Morys J., Dąbrowa Górna. Kuźniewski T., W-wa. Żądane numery wysyłamy.

Jabłoński J., Rajszew, woj. warszawskie. „M. P.” kosztuje kwartalnie 100 zł. półrocznie 180. — zł. Werner J., Nysa. Musicie cierpliwie czekać, odpowiedź otrzymacie na pewno.

Andruszkiewicz J., Morąg. — Numery te możecie jeszcze otrzymać. Kosztują one: Nr 11 — 15 zł; Nr 27 — 20 zł. „Bismarck” posiadał wyporność 45.000 t i został zatopiony 27 maja 1941 r.

Płonka St., Zacisze 9, pow. Jelenia Góra. Numery wysłaliśmy, warunków nowej prenumeraty w związku z połączeniem „Morza” i „Marynarza Polskiego” jeszcze nie znamy. Numer pojedynczy kosztuje 30. — zł.

Piękny dokument

Tuż przed minionymi świętami Bożego Narodzenia załoga ORP „Sęp” otrzymała za pośrednictwem naszej redakcji paczkę świąteczną dość okazałych rozmiarów, wraz z listem Koła Ligi Morskiej w Wejherowie. Oto wyjątki z tego listu:

„Noc Wigilijną spędzicie zapewne na swej placówce, daleko poza domem rodzinnym. Może niektórym z Was wojna odebrała rodzinę, przyjaźni i smutek ogarnia samotną duszę na wspomnienie wigilii, spędzonej w gronie drogiej osób. Rozweselcie się tym, że będziemy myśleć z Wami. Na zebraniach naszego Koła L. M. staramy się jak najlepiej dowiedzieć o polskim morzu i Waszej ciężkiej służbie, cieszymy się każdym osiągnięciem w odbudowie portów i floty.

W dowód pamięci przesyłamy Wam skromny podarunek wraz z życzeniami Wesołych Świąt!”

W odpowiedzi otrzymaliśmy od załogi ORP „Sęp” list z prośbą o zamieszczenie.

Szkolne Koło Ligi Morskiej przy Państwowym Gimnazjum i Liceum w Wejherowie.

Bardzo dziękujemy za serdeczne życzenia i za paczkę przysланą nam z okazji Świąt Bożego Narodzenia.

Cieszymy się, że społeczeństwo polskie tak żywo interesuje się swymi marynarzami. To też siedząc przy stole wigilijnym zdala od rodzin, umacniał nas na duchu fakt, że myśli młodzieży szkolnej są skierowane w naszą stronę i towarzyszą nam przy dzieleniu się opłatkami.

Z okazji Nowego Roku przesyłamy moc życzeń pomyślności w nauce i jednocześnie zapraszamy Szkolne Koło Ligi Morskiej do siebie, aby mogło poznać naszą pracę i nasze okręty.

Załoga Okrętu Podwodnego „Sęp”.



W bież. numerze kontynuujemy b. ciekawą grę, którą za-
prezentowaliśmy Czytelnikom w n-rach 27—30 „Marynarza Pol-
skiego”. Sądząc według nadsyłanych odpowiedzi, gra ta stała się
poniekąd sensacją „świata rozrywek”. Radzimy wszystkim
którzy dotąd z jakichkolwiek przyczyn nie zapoznali się z „Ad-
mirałem”, aby dokładnie go przestudiowali.

PARTIA Nr. 2.

Dobry dowódca winien wiedzieć
ile czasu potrzebuje na przepro-
wadzenie zamierzonej akcji, ina-
czej ubiegnie go przeciwnik. W
dzisiejszej rozgrywce biały admi-
rał niepotrzebnie wysłał krążow-
nik pod czarny port, tracąc cenne
tempa, które należało raczej zużyć
na obronę swego portu. Walka jest
prowadzona w zawrotnym tempie,
przy udziale zaledwie kilku jedno-
stek z największą oszczędnością
ruchów. Piękne jest współdziałanie
czarnego okrętu podwodnego z
pancernikiem pod białym portem.

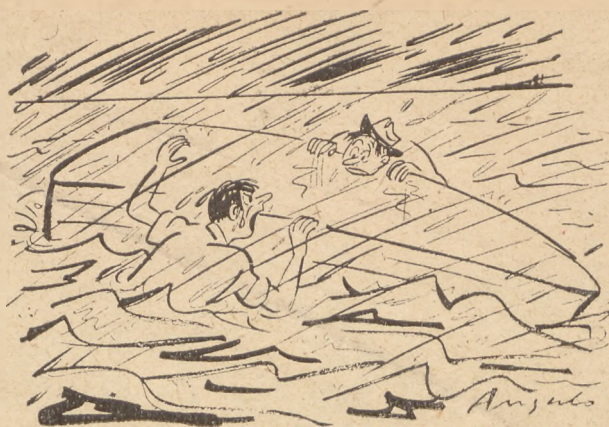
Diagram przedstawia walkę po
20-tym ruchu czarnych w kulmi-
nacyjnym punkcie strategicznym.

1. 9, 9 2. B15, s—15 3. 9m, 14—m
4. B14, 10 5. B13 9—h 6. 4h (1N), 4i
(+L) 7. 4c (+N), r—14 8. B9g, 14m
(1N) 9. B9m, t16 10. 43, m—9 11. ih,
10i(1N) 12. 10h (1N), 109. 13. 4—h, n9

(+N) 14. B9 10 (+N), hi 15. h—9.
15—n 16. B10, h—4 17. 9m (1P),
n—9. 18. nm (2P), lm (1P) 19. B10h
9—g 20. 15m (+P), g—3 21. j, c4



(1P) 22. 3b, 4c 23. b3, 43 (2P) 24. j—
11, 34 25. c3, 4d 26. 11—o, 4c (+P)
27. o—16, 3—b (port).

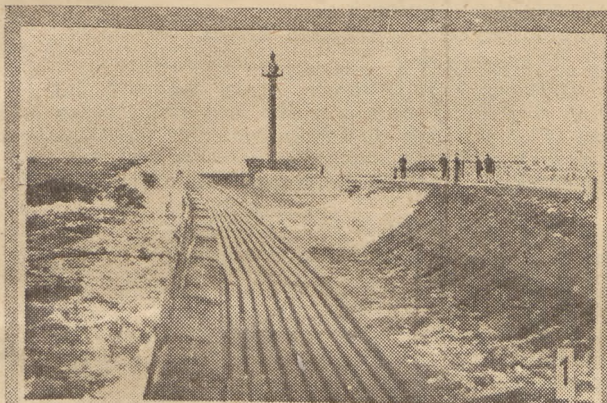


— Czy ty zdajesz sobie sprawę z grozy sy-
tuacji? Przecież zapłaciliśmy sto złotych za wy-
najęcie łodzi!... (Esquire)

Od Redakcji:

Prosimy o kierowanie wszelkiej korespon-
dencji na razie pod adresem: Redakcja „Morza
i Marynarza Polskiego” — Oddział na Wybrze-
żu, ul. Św. Piotra 12. To samo dotyczy odpowie-
dzi na konkursy, ankiety, rozrywki umysłowe
itd. Czytelnicy warszawscy mogą nadsyłać ko-
respondencję p/a Redakcji w Warszawie, ul.
Widok 10.

Do niniejszego numeru załączamy wkładkę —
spis artykułów, zamieszczonych w numerach 1
(1945) — 12 (1947) „Morza”.



„Moje najlepsze
zdjęcie”

Pod tym tytułem redakcja „Ma-
rynarza Polskiego” w n-rze 29 o-
głosiła konkurs wśród swoich Czy-
telników. Chodzi o nadsyłanie ciekawych zdjęć o temacie morskim,
dokonanych przez Czytelników, lub
będących w Ich posiadaniu. Za
każde wyróżnione i reprodukowa-
ne zdjęcie redakcja „Morza i Ma-
rynarza Polskiego” placić będzie
honorarium w wys. 300 zł.

W bież. miesiącu wyróżniliśmy

3 zdjęcia: 1) „Kołobrzeg”.

Nad.: T. Popiel, Wałbrzych, 2) „P o-
lów”. Nad.: S. Zapędowski, Łódź,

3) „Pierwszy raz nad morzem”.

Nad.: Z. Podkowikówna, Hilarowo,
pow. Lidzbark.

Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna.

Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86-210.

Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55

Wydawnictwo „Prasa Wojskowa”

Redaguje: Komitet Redakcyjny.

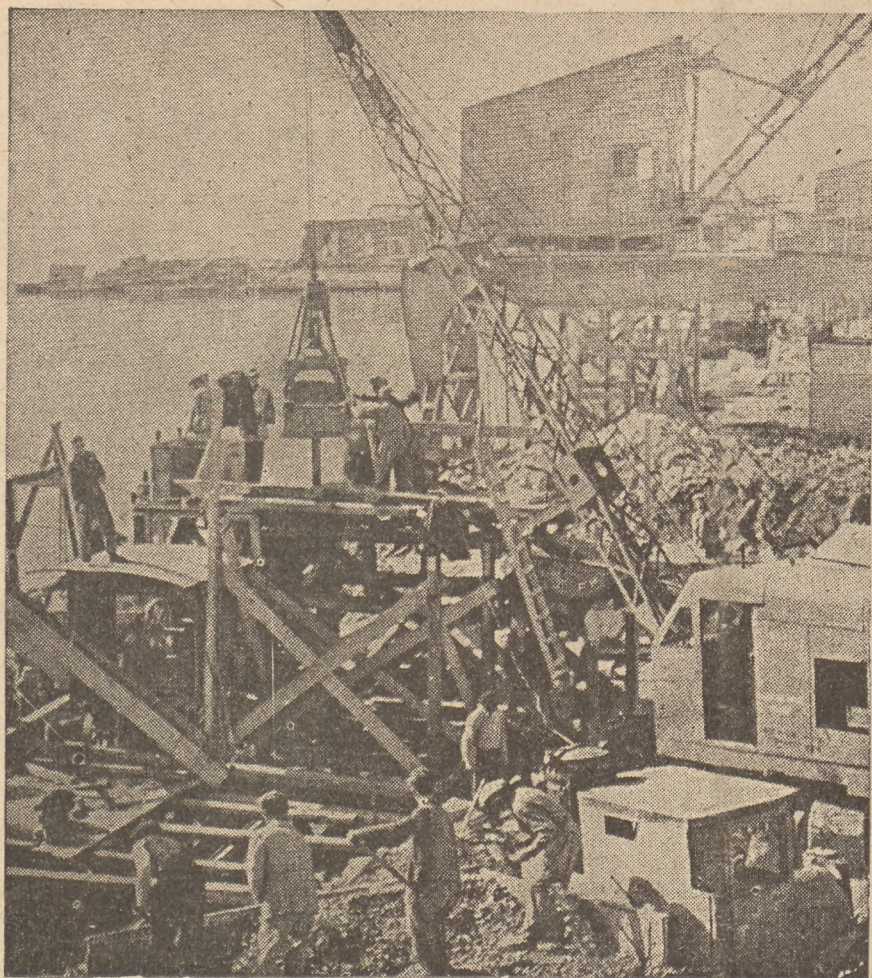
Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00

Druk i klisze wykonano w Z. G. „P. W.” Nr. 4 w Gdyni.

Rękopisów niezamówionych Redakcja nie zwraca. Autorzy artykułów ponoszą odpowiedzialność za wyrażone w nich poglądy.

CENA PRENUMERATY: wraz z przesyłką pocztową — ROCZNA: zł. 300,—, PÓLROCZNA: 160.—, KWARTALNA: 85 —
Zamówienia kierować pod adr.: Centralny Kolportaż, Al. Jerozolimskie 55 z jednoczesnym przekazaniem pieniędzy na konto PKO,
Warszawa I-8000.

W sprawie otrzymania zaległych numerów „Morza”, należy pisać p/a Warszawa, Widok 10, natomiast zaległych n-rów „Marynarza
Polskiego”: Gdynia, Św. Piotra 12. W-09401



U NASZYCH PRZYJACIÓŁ

Zdjęcia u góry z lewej:

JUGOSŁAWIA. Cementowanie wybrzeża w porcie Rijeka.

U góry z prawej:

Z.S.R.R. Na radzieckim statku-lodowni „Dniestr” plywa jedyna bodaj na świecie kobieta-kapitan żeglugi wielkiej, Anna Szczetina, córka stolarza okrętowego. Mając 17 lat, wstąpiła do szkoły morskiej we Władywostoku na wydz. nawigacyjny. Szkołę ukończyła przechodząc wszystkie szczeble służby marynarskiej. Funkcję kapitana statku pełni od 10-ciu lat.

Zdjęcie z lewa:

W porcie kaukaskim Batum na jednym ze statków motorowych zorganizowana została szkoła jungów.

U dołu:

RUMUNIA. Do jednego z portów przybył rumuński statek szkolny „Mircea”, który w czasie działań wojennych zdobyty został przez flotę radziecką, a obecnie został zwrócony Rumunii.

Fot. S. I. B. Putnik

