MORZE

MARYNARZ POLSKI



Pierwszy wiosenny wiatr nęci że

Warszawa – Gdynia, kwiecień 1948 r.

Fot. Florian Stasz

ROK XIX.

CENA zł. 30.–

28 STRON! ponad 60 zdjęć!

Nr. 4

W NUMERZE:

W SZCZECINIE ODBUDOWUJEMY EUROPĘ — ZAGADNIENIA RYBOŁÓWSTWA — HISTORIA JEDNEGO WRAKU — ODBYWAMY REJS GDYNIA—AMERYKA — MAKLERSTWO OKRĘTOWE — HALLO! TU BIURO ANGAŻOWANIA ZAŁÓG! — OBYCZAJE STARMARA KURDEBALANSA — WIELKI RUCH MAŁEGO PORTU — Z WIZYTĄ

MIESIĄC NA WYBRZEŻU

Wiosenny „sezon wyścigowy" w naszych portach znajduje się obecnie w całej pełni. Najbliższą metą ma być milionowa tona węgla, przy czym współzawodniczące ze sobą porty dokładają wszelkich starań, aby osiągnąć jak najlepsze wyniki.

Przeładunki węgla w naszych portach za pierwszą i drugą dekadę marca wyniosły 597.462 t. Łącznie z przeładunkami Szczecina ilość ta urasta do 620 tys. t. Istnieje prawdopodobieństwo, że milionowa tona zostanie osiągnięta w rekordowym czasie jednego miesiąca.

Dotychczasowe wyniki poszczególnych zawodników przedstawiają się następująco: Gdańsk od 1—20 marca przeładował 285.906 t. w tym samym czasie Gdynia — 240.887 t., Ustka — 30.515 t., Darłowo — 8.163 t. i nasz najmłodszy zawodnik rokujący jak najlepsze nadzieje — Kołobrzeg w dniu startu osiągnął wynik 318 t.

* * *

Dzięki temu, że w rejonie ujścia Wisły podniósł się znacznie poziom wody, nasza żegluga rzeczna znalazła się tym samym na odpowiednim poziomie. Zostały uruchomione dwie regularne linie żeglugowe Gdańsk — Elbląg oraz Gdańsk — Nowy Dwór. Na pierwszej linii kursują statki „Elbląg" i „Olsztyn", na drugiej zaś „Malbork" i „Mewa". Czas przejazdu na pierwszej trasie trwa 6 i pół godzin, na drugiej — ok. 5 godzin.

Odpowiednie warunki nawigacyjne pozwoliły też na odciążenie transportu kolejowego i przerzucenie pewnej ilości towaru na barki holowane przez holowniki „Płock" i „Gdańsk". Z Gdyni wyruszyły już pierwsze tego rodzaju wodne pociągi, kierując się do Brzegu nad Odrą oraz do Bydgoszczy.

* * *

Ekipa Wydziału holowniczo-ratowniczego GAL-u przy pomocy statku ratowniczego „Smok", rozpoczęła w Świnoujściu prace nad podnoszeniem wraków. W pierwszym rzędzie ma być wydobyty statek „Andros", zatopiony w końcu wojny wraz z uciekającymi ze Szczecina Niemcami, którzy jednak w odróżnieniu od statku nie zostaną poddani remontowi.

Po wydobyciu „Androsa" podjęte zostaną prace przy podnoszeniu statków „Emil", „Leda" i tankowca żelbetonowego „Ulrich Finsterwalder".

* * *

Z prądem, czy pod prąd? — oto jest pytanie, na które w sposób właściwy mogą dać odpowiedź nie tylko pracownicy elektrowni ale i ci, którzy zajęci są elektryfikowaniem linii kolejowej Gdynia — Gdańsk. Prace przygotowawcze zostały już dość daleko zaawansowane, a zasadnicze postulaty techniczne i konstrukcyjne uzgodnione. Jeszcze w bieżącym roku należy się spodziewać przeprowadzenia prac elektryfikacyjnych.

* * *

Kto pod kim dołki kopie, może się czasem natknąć na ciekawe wykopaliska archeologiczne. Ekipa naukowa Państwowego Muzeum Archeologicznego dokonała nowych odkryć na terenie pow. morskiego. Stwierdzono ślady dawnych grodzisk w okolicach Wejherowa, w Będargowie, Redzie, Ciechocinie, Sławutówku, Wordu, Tyłowie oraz Małym Starzynie.

We wszystkich tych miejscowościach znaleziono liczne okazy ceramiki wczesnohistorycznej, ślady studni, resztki ognisk, bursztyny i narzędzia, które prawdopodobnie nasi pradziadowie gubili w roztargnieniu.

Wbrew panującym zwyczajom znalezionych przedmiotów nie przekazano do Biura Rzeczy Zaginionych, lecz przewieziono do Muzeum Archeologicznego.

* * *

Czasem jedna i ta sama przyczyna może wywołać różne następstwa. Port Łeba został na jakiś czas zamknięty ze względu na podjęcie prac przy oczyszczaniu i pogłębianiu wejścia do portu, natomiast w Gdyni otwarto kurs, na którym przyszli motorzyści będą mogli pogłębić swą wiedzę fachową. Kurs ten został zorganizowany dzięki staraniom komitetu kursów rybackich, utworzonego przez MUR, MIR i Zw. Rybaków. Spośród 65 kandydatów wybrano 44, którzy posiadają już pewne doświadczenie praktyczne w tym zakresie. Czas trwania kursów obliczony jest na 6—8 tygodni.

* * *

Łączność i komunikacja mają wiele wspólnego z nerwami. O ile bowiem dobra łączność jest zdrowym nerwem armii, o tyle zła komunikacja może nadstrzępić nerwy publiczności. Aby nerwy te zachować w możliwie najlepszym stanie instytucje powołane do tego starają się jak najpomyślniej rozwiązać problem komunikacji.

Państwowa Żegluga przystąpiła do zorganizowania linii komunikacyjnej, łączącej Elbląg—Tolkmicko z Krynicą Morską. Trasa między Elblągiem a Krynicą Morską wynosi 27 km.

* * *

Podczas ostatniego rejsu „Batorego", statek ten wobec gęstej mgły w okolicach Kopenhagi zmuszony był przeczekać ok. 20 godzin na redzie. W czasie przymusowego postoju, jeden z mniejszych statków szwedzkich spowodował uszkodzenie kadłuba pod linią wodną. Uszkodzenie to zostało naprawione w ciągu 24 godzin w jednym z doków portu kopenhaskiego. Po zabraniu 250 pasażerów z Kopenhagi, „Batory" udał się do Southampton, skąd wyruszył, mając komplet pasażerów, załatаną dziurę oraz przestrogę na przyszłość.

* * *

Do Anglii został sprzedany nasz statek „Kalisz" o pojemności ok. 3.300 BRT. Była to jednostka przestarzała, zbudowana w r. 1911 o bardzo małej szybkości, wskutek czego eksploatacja jej nie była opłacalna. Na jej miejsce wejdą do służby nowoczesne jednostki, znajdujące się w trakcie budowy.

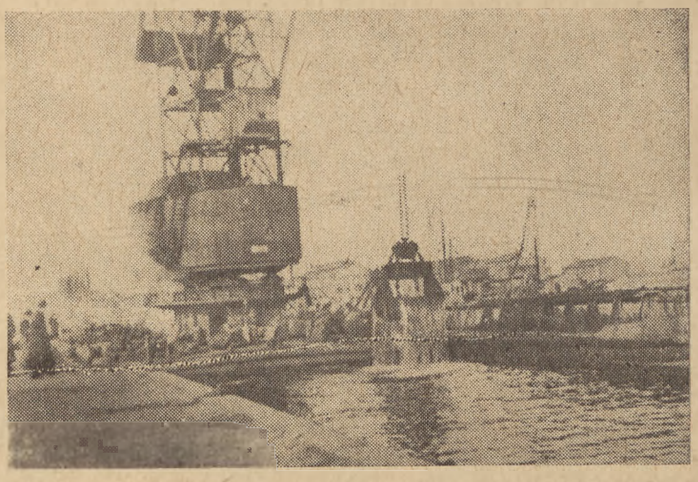
Decyzja sprzedaży zapadła mimo, że niektórzy marynarze, przywiązani do starej „łajby" smętnym głosem wołali: „GAL'u, czy ci nie żal..."

Należy przypuszczać, że dla konserwatywnej Anglii sprzedany statek stanowi nielada gratkę. *(bis)*

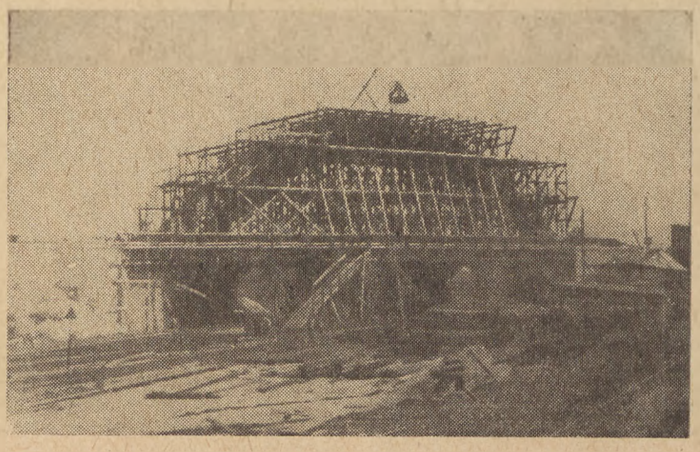


Podczas Świąt Wielkanocnych w gmachu Dowództwa Mar. Woj. w obecności kontradm. Wł. Steyera przedstawiciele T.P.Ż. wręczyli jednostkom Mar. Woj. dar Towarzystwa w postaci przyborów sportowych.

fot. F. Staszewski



Praca w porcie jest niezmiernie wyczerpująca, czego dowodem jest powyższe zdjęcie, przedstawiające prace czerpakowe przy pogłębianiu portu rybackiego w Gdyni. fot. W.A.F.



Jak jest modniej: w kropki, czy też kratkę? Odbudowywane na Wybrzeżu wiadukty przyoblekły się w kratkę rusztowań, aby po operacji tej wyjść cało i młodo.

fot. W.A.F. Uklejewski

MORZE i MARYNARZ POLSKI

LIGA MORSKA MARYNARKA WOJENNA

Nr. 4. Warszawa-Gdynia, kwiecień 1948 r. Rok XIX.

ADAM RAPACKI
Minister Żeglugi

W SZCZECINIE odbudowujemy Europę

Szczecin przedwojenny żył dla siebie i dla Berlina. Był ośrodkiem przemysłu, był podręcznym portem bliskiej stolicy Niemiec. Był wszystkim, tylko nie tym, czym być powinien.

Naturalny port Śląska, Czechosłowacji i Polski zachodniej — albo mało, albo wcale nie służył swemu naturalnemu zapleczu. Nie skracał dróg handlu światowego, nie przyśpieszał i nie potaniał obrotu między północą i południem.

W okresie wielkiej rozbudowy sieci dróg śródlądowych w Europie nie stworzono kanału Odra — Dunaj. Dopiero pierwszy traktat o współpracy gospodarczej Polski Ludowej z ludową Czechosłowacją stawia to zadanie obu krajom do wypełnienia. Natomiast już dawno wybudowano w Niemczech kanały, którymi przed Szczecinem skręcała na zachód znaczna część licznej floty kursującej na Odrze.

Tak chciały interesy Niemiec. Hamburg miał być pierwszym portem Niemiec i Europy. Westfalia miała się rozwijać kosztem Śląska. Zachód niemiecki miał rosnąć i kwitnąć, pozostawiając zaplecze Szczecina nad Odrą i nad Wartą — junkrom pracującym polskimi bandosami. Pas bierny gospodarczo miał przecinać Europę wzdłuż i po obu stronach linii dawnej granicy prusko-kongresowiackiej i na południo-wschód od Niemiec — wzdłuż niemieckiej drogi na Bałkany. Tak praktycznie wyglądała polityka niemiecka po roku 1870 w tej, pociętej niesprawiedliwymi granicami, części Europy.

Koszty tej polityki pokrywała Europa. Płaciły polskie ziemie po obu stronach granic i Czechosłowacja, i basen naddunajski, i nawet Szwecja i Dania.

Wszelkimi środkami starano się przesyłać ładunki drogą na Hamburg, mimo, że odległości kolejowe wynosiły:

Praga — Hamburg	*655*
Mor. Ostrawa — Hamburg	*800*
Budapeszt — Hamburg	*1 277*

podczas gdy:

Praga — Szczecin	*477*
Mor. Ostrawa — Szczecin	*559*
Budapeszt — Szczecin	*974*

Wystarczy przemnożyć odpowiednie różnice przez ładunki, które w ciągu tylu lat szły nienaturalnymi drogami, aby obliczyć ile w ten czy inny, jawny czy ukryty sposób, Europa zapłaciła za to, że Szczecin służył tylko samemu sobie i Berlinowi. Koszty utrzymywania nizu gospodarczego na wschód i południo-wschód od Niemiec — były znacznie większe i wyrażały się nie tylko w pieniądzu...

Jak na tym wyszedł Szczecin, powszechnie wiadomo: stał się drugorzędnym portem. Lecz nie warto się już dziś nad tym zastanawiać. Sprawa jest przebrzmiała i dawny stan rzeczy należy do bezpowrotnej historii. Dziś myślimy o Szczecinie kategoriami ogólno-europejskimi.

Wielkie zaplecze Szczecina znalazło się w rękach prawych właścicieli. To, ostatecznie, mało może obchodzić tych, którzy tylko na języku mają dobro „Europy jako całości".

Ale właśnie dla „Europy jako całości" jest ważne:

1) *że terytoria drugiej klasy dla Niemiec stały się terytoriami najpierwszej klasy dla obecnych ich właścicieli.*

2) *że scaliły się w jednolity obszar gospodarczy terytoria, które takim obszarem były z natury, ale wbrew naturze zostały niegdyś rozszarpane granicami.*

3) *że terytoria polskie i terytoria na południo-wschód od Polski znalazły się wszystkie w twórczym systemie demokratycznego planowania gospodarczego, a w dodatku — jeśli chodzi o Polskę i Czechosłowację — w warunkach planowania koordynowanego w skali międzynarodowej (polsko-czechosłowacka umowa o współpracy gospodarczej),*

4) *że jeżeli temu wielkiemu obszarowi, odbudowującemu się i żywiołowo rozwijającemu, zapewnimy w dodatku najkrótsze wyjście na świat — to wejdziemy w okres likwidowania niżu gospodarczego w dużej części Europy,*

5) *że podnoszenie w ten właśnie naturalny sposób ciśnienia gospodarczego w jednej części Europy — działa nie wbrew interesom reszty — lecz zgodnie z jej interesami. Wyjątek stanowią najwyżej te obszary, które sztucznie żyły kosztem innych.*

Potężny przemysł i górnictwo Śląska i Czech, nadwyżki zbożowe Węgier i Rumunii, to wielkie korzyści gospodarcze dla Skandynawii i Danii. I nie tylko dla Skandynawii i Danii, ale również dla Europy — właśnie „jako całości". Kluczem obrotu i ważnym punktem oparcia dźwigni tych obszarów rosnącego ciśnienia gospodarczego — jest Szczecin.

Szczecin jest ważny, podstawowo ważny dla polskiego Śląska. Po pierwszych olbrzymich i doraźnych wysiłkach, związanych z uruchomieniem portów — gdzie łatwiej, gdzie prędzej — byle otworzyć Polsce drogę na świat i ze świata, przyszedł okres planowych decyzji na długi okres czasu. Pierwszą decyzją i pierwszym w hierarchii punktem polskiego planu morskiego stał się Szczecin.

Podejmując decyzję rozbudowy tego portu powiedzieliśmy sobie, że będzie to: „wielki port Polski i środkowej Europy".

Kosztem sześciu miliardów złotych, wielkim na nasze skromne siły, budujemy w Szczecinie port dla przeładunków masowych. Port śląskiego węgla, idącego w świat, oraz rudy dla Śląska i Czechosłowacji.

Jednocześnie opracowujemy plan budowy bardzo rozległej terytorialnie i obszernej pod względem prawnym strefy wolnocłowej dla wszystkich, którym Szczecin może służyć.

Nie chcielibyśmy ograniczać się do samych magazynów i nabrzeży — chcielibyśmy również stworzyć w Szczecinie warunki dla budowy przemysłu w strefie wolnocłowej.

W tej obszernej strefie Szczecina powstanie widoma reprezentacja międzynarodowych interesów krajów, którym polski Szczecin powinien, może i będzie dobrze służył. Tej pomocy nie odmówimy nikomu.

Reasumując: Szczecin w dzisiejszych granicach politycznych jest połączony i będzie służył swemu naturalnemu zapleczu, które leży na wschód, południe i południowy wschód od niego, tzn. Zagłębiu Śląsko-Morawskiemu oraz krajom Europy Środkowej. Nie wyklucza to jednak, że gdy dobiegnie końca proces prawdziwej demokratyzacji Niemiec, a wraz z nim i w związku z nim postępować będzie sprawiedliwa i pokojowa odbudowa tego kraju, mogą ze Szczecina korzystać bliskie obszary zachodnie.

Nie my sami tylko tak widzimy rolę Szczecina. Widzą ją inni, których żaden sentyment nie pcha do tego zrujnowanego miasta — a jednak przychodzą. Norwegowie, Duńczycy, Szwedzi, nie mówiąc o Czechach i Węgrach. Powoduje to prosta europejska kalkulacja handlowa. Prosty europejski interes, prawdziwy interes gospodarczy Europy — widziany trzeźwymi oczami z Europy, nie zza oceanu przez okulary krótkowzrocznych polityków wielkiego businessu.

(„Przegląd Międzynarodowy")

Zagadnienie rybołówstwa morskiego



fot. W.A.F. Ukiejewski

Polskie rybołówstwo morskie jest w chwili obecnej bodajże jedyną gałęzią naszej gospodarki morskiej, stanowiącą nierozwiązane jeszcze całkowicie zagadnienie ekonomiczne. Pomyślne rezultaty trzyletniej pracy, oraz poważny wkład w dzieło aprowizacji kraju, nie mogą jednak przesłonić pewnych ujemnych zjawisk, jakie po dziś dzień hamują pracę i rozwój naszego rybołówstwa. Co prawda na wszystkich odcinkach gospodarki morskiej zastaliśmy po wojnie wielkie zniszczenia i trudności, ale najbardziej ciężkie do pokonania okazały się one właśnie w rybołówstwie. W analogicznym położeniu znajdowało się do niedawna nasze budownictwo okrętowe, jednak ostatnio radykalna reorganizacja i zracjonalizowanie prac naszych stoczni otworzyło nowy okres planowej i długofalowej gospodarki. Rybołówstwo morskie natomiast, ma przed sobą jeszcze kilka „wąskich gardeł" i czeka na ich rychłe sforsowanie i usunięcie. Zanim jednak rozpatrzymy cienie naszego rybołówstwa morskiego, przyjrzyjmy się bliżej jego blaskom, gdyż posiadają one znacznie większą wagę i wymowę.

W porównaniu z okresem przedwojennym nowe warunki, w jakich polskie rybołówstwo morskie przystąpiło do pracy, były wielokrotnie korzystniejsze. Już w kilka miesięcy po wyparciu Niemców z Wybrzeża, polscy rybacy mimo niebezpieczeństwa min wypłynęli na morze. Akcja rozminowania wód Bałtyku prowadzona przez Marynarkę — polską i radziecką, pozwoliła już w r. 1946 na pełne wykorzystanie portów i kutrów rybackich. Do pracy stanęły wszystkie porty polskiego Wybrzeża od Passargi pod Braniewem — do oddalonego o 500 km Świnoujścia. Wyniki pracy tych 17 portów rybackich za okres roku 1946 wyrażają się cyfrą około 25 tys. ton złowionej ryby. Połowy te znacznie przewyższają nawet osiągnięcia naszego rybołówstwa przedwojennego, a przecież ilość kutrów, łodzi i wykwalifikowanych rybaków zmalała dość znacznie w stosunku do stanu przedwojennego. W końcu roku 1946 czynnych było zaledwie 2600 rybaków. Szeroko zakrojona akcja nadzielania rybaków sprzętem poniemieckim i zagrodami, oraz akcja szkolenia nowych kadr, dały pomyślne rezultaty. W ciągu jednego roku stan rybaków zwiększył się nieomal o 50% i wynosi ponad 4000 ludzi. Wyraźny postęp uzyskano także w dziedzinie remontu wydobytych z morza kutrów i budowy nowych jednostek. W ramach reparacji i rewindykacji uzyskano szereg dalekomorskich trawlerów rybackich, które przystąpiły do połowów na morzu Północnym.

Dzięki tym osiągnięciom rok 1947 stał się okresem przełomowym dla polskiego rybołówstwa. W końcu tego roku flota rybacka liczyła już około 15 trawlerów, 250 kutrów motorowych i 2000 łodzi motorowych i wiosłowych łącznie. Flota ta stanowi już poważną bazę rozwojową polskiego rybołówstwa, które zaczyna odgrywać coraz większą rolę na Bałtyku. Połowy morskie w roku 1947 osiągnęły poważną cyfrę — blisko 40 tys. ton ryby, podczas gdy w roku 1938 wynosiły zaledwie 12,5 tys. ton, t. zn. ponad trzykrotnie mniej. Pod względem wartości połowu — rok 1947 w porównaniu z 1938 dał rezultat pięciokrotnie większy, bo gdy w 38 r. wartość łączna złowionych ryb wynosiła 1399 tys. dolarów, to w r. 47 około 7 milionów dolarów.

Stanowi to poważny wkład w polską gospodarkę morską i ogólnokrajową. Spożycie ryby w Polsce ciągle wzrasta, a także wzrasta i eksport. Powstaje z jednej strony — osobny dział przemysłu, zaopatrujący rybaka w przyrządy, a z drugiej strony — przemysł przetwórstwa rybnego.

W miarę rozrostu kadr rybaków i rybackiego taboru pływającego wzrasta cyfra przetworów rybnych. W końcu roku 1947 pracowały w Polsce już 94 zakłady, które łącznie przerabiały miesięcznie ponad 2 miliony kg ryby. Przetwórstwem i handlem rybnym zajmuje się spółka pod nazwą „Centrala Rybna", która odkupuje od rybaków cały połów, rozprowadzając częściowo żywe ryby po kraju, częściowo zaś przerabiając je. Sprowadzenie z zagranicy specjalnych samochodowych chłodni, t. zw. semitlerów, i budowa nowych stałych chłodni w znacznej mierze rozwiązało problem rozprowadzania ryb. W dalszym ciągu jednak są na tym polu poważne trudności, które zamierza się usunąć już w roku bieżącym przez budowę nowych chłodni rybnych w głębi kraju, tak, aby ryby w świeżym stanie mogły docierać do każdego miasta.

Naczelną instytucją kierującą pracą polskiego rybołówstwa morskiego jest Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego, który przez Morskie Urzędy Rybackie, rozmieszczone po całym Wybrzeżu sprawuje opiekę i dozór nad rybakami, flotą i portami. Dla celów badawczych powstał Morski Instytut Rybacki i Morskie Laboratorium Rybackie, które wypróbowuje metody łowienia, budowy kutrów, łodzi, sieci itd. Dalszy rozwój polskiego rybołówstwa morskiego zagwarantowany jest z jednej strony przez szkolenie nowych kadr rybackich, które rozwija się coraz pomyślniej, oraz przez budowę nowych trawlerów, kutrów i łodzi przez stocznie rybackie, rozrzucone wzdłuż Wybrzeża.

Poważne osiągnięcia rybołówstwa morskiego ilustruje najdobitniej fakt eksportowania znacznych ilości ryb za granicę. Jak dotychczas, umowy eksportowe na wywóz ryby zawarto z Anglią, Czechosłowacją, Węgrami i Austrią, a w najbliższych miesiącach przewiduje się zawarcie dalszych umów. Dotychczasowe rezultaty każą przypuszczać, że dalszy rozwój polskiego rybołówstwa morskiego osiągnie cyfry nakreślone w planie, który przewiduje, że w r. 1950 połowy morskie wyniosą ponad 100 tys. ton, a ilość wykwalifikowanych rybaków wyrażać się będzie cyfrą ponad 7 tysięcy, przy odpowiednio wysokim wzroście taboru pływającego, a zwłaszcza jednostek dalekomorskich.

Dla rozpatrzenia trudności hamujących pracę rybołówstwa morskiego i sposobów, mogących rozwiązać to nader skomplikowane zagadnienie, niezbędnym jest wyodrębnienie i omówienie poszczególnych elementów, składających się na całość tej gałęzi gospodarki

morskiej. Elementami tymi są według ważności: rybak, flota i porty rybackie. Takie uszeregowanie daje rzeczywisty obraz, gdyż czynnikiem twórczym i kierującym, a więc o największym znaczeniu jest i na tym odcinku — człowiek. Rybacy polscy to może najbardziej pracowity, twardy i produktywny żywioł ludzki, ich zapał do pracy i — co ważniejsze — wytrwałość, stały się dźwignią naszego powojennego rybołówstwa morskiego. Dziełem rąk rybaków jest bowiem odbudowa taboru pływającego i naprawa oraz produkcja sprzętu rybackiego, nie mówiąc już o olbrzymich ilościach złowionych ryb, często na obszarach zagrażających życiu. Kadry wykwalifikowanych i doświadczonych rybaków, jakie w r. 1945 stanęły do pracy, były jednak bardzo szczupłe jak na nowe możliwości rozwojowe. Kilkaset kilometrów Wybrzeża i kilkanaście portów rybackich, to ogromny warsztat pracy dla rybaków. Na małym skrawku Wybrzeża przed wojną posiadaliśmy zaledwie garstkę wykwalifikowanych rybaków, a i to nie wszyscy oni przetrwali szczęśliwie okres wojny.

Kilkuset rybaków rozpoczynających pracę po wojnie na brzegu morskim od Passargi do Świnoujścia, nie mogło podołać ogromowi zadania. Rybakiem nie można zastać przypadkowo. Trzeba długich lat stykania się z morskim żywiołem, trzeba dłuższego przeszkolenia i praktyki. Dotkliwy brak rybaków morskich był pierwszym i - bodajże jest po dziś - najważniejszym czynnikiem hamującym rozwój tej gałęzi gospodarki. Jedyną radą na to niedomaganie jest realnie zaplanowana i szeroka akcja szkolenia rybackiego. W końcu 1947 r. przystąpiono do zakładania większych ośrodków szkolenia rybaków. Szkoły Rybaków winny jednak powstać wzdłuż całego Wybrzeża i w znacznie większej ilości, niż to ma miejsce dotychczas. Nie pozbawionym także znaczenia jest moment, pochodzenia uczniów tych szkół. Winni nimi być głównie mieszkańcy Wybrzeża, żyjący od lat nad morzem, doświadczenie wykazało bowiem, że element napływowy w pogoni za dużym zyskiem wydatnie zasilał kadry rybaków morskich, ale nie wytrzymywał długo ciężkich trudów pracy morskiej, wycofując się przy pierwszym niepowodzeniu i zetknięciu z niebezpieczeństwem. Tylko rybak, znający od młodości morze, potrafi wytrzymać trudy pracy i częste zastoje, spowodowane sztormami i niebezpieczeństwa walki z żywiołem. Na wybrzeżu panuje przekonanie, że rybak jest bogaczem, w głębi kraju zaś uważają, że rybacy są nędzarzami. Obie opinie są fałszywe, bo generalizujące. Zbyt wysoka na stosunki rynkowe cena ryb służy za podstawę do wysnuwania przypuszczeń o olbrzymim dochodzie rybaków. W rzeczywistości, część rybaków, która posiada własne kutry i pracuje na Wybrzeżu centralnym, ciągnie zbyt duże zyski, natomiast rybacy zatrudnieni na obcych kutrach i mieszkający w dodatku na wschodnim lub zachodnim odcinku Wybrzeża, posiadają zbyt małe dochody ze swego fachu. To zjawisko jest jedną z kwestii, wymagającej radykalnego rozwiązania.

Czynniki martwe składające się na rybołówstwo morskie, a więc flota i porty nie nastręczają tak wielkich trudności przy planowaniu i podejmowaniu decyzji. Wzrastające zdolności produkcyjne naszych stoczni wielkich i rybackich, są gwarancją szybkiego zwiększenia stanu floty. Należy jedynie wciągnąć do tej pracy wszystkie, nawet najmniejsze stocznie rybackie tak gęsto rozrzucone, zwłaszcza na Wybrzeżu odzyskanym, a niestety dotychczas zaniedbywane. To samo odnosi się w równej mierze do portów rybackich, z których tylko część, i to na Wybrzeżu centralnym, pracuje wydajnie, a reszta czeka na ożywienie. Porty te, a specjalnie leżące nad otwartym morzem, mogą już w bliskiej przyszłości odegrać dużą rolę w rybołówstwie, trzeba jednak je odbudować pogłębić, wyposażyć i wciągnąć w orbitę gospodarczego życia Wybrzeża.

Poza ludźmi, flotą i portami, zasadniczą rolę w zagadnieniu rybołówstwa morskiego odgrywa jednak sprawa zbytu złowionych ryb, ich magazynowania i przetwarzania. Na tym odcinku nasze rybołówstwo morskie natrafiło na największą i najtrudniejszą do pokonania przeszkodę. Brak odpowiednio dużych chłodni nie tylko w głębi kraju, ale i na Wybrzeżu, hamuje zwiększanie się połowów, co z kolei wpływa ujemnie na kształtowanie się cen na rybę. Z jednej strony w czasie sezonu, chłodnie nie są w stanie pomieścić wszystkich ryb, a podczas sztormów, gdy połowy ustają, chłodnie nie posiadają zapasu ryb, co powoduje całkowity często zastój na rynku i w zakładach rybnych, przetwórczych. Gdy połowy są obfite ceny spadają a fabryki pracują bez wytchnienia, po sezonie natomiast zamiera przemysł rybny, a ceny idą w górę. Dałoby się tego uniknąć, gdyby istniała odpowiednio duża liczba chłodni — zarówno na Wybrzeżu jak i w kraju, które by posiadały wielki zapas ryby, regulując w ten sposób ceny i dopływ do przemysłu przetwórstwa rybnego. Ponadto należy wzmóc propagandę spożywania ryb morskich, które mimo wszystko są konsumowane — zwłaszcza w głębi kraju — w nieznacznych ilościach w porównaniu do spożycia na głowę w państwach północnych i zachodnich. Duże wartości odżywcze ryby predestynują ją, jako jeden z podstawowych produktów żywnościowych.

Obok kwestii chłodni, palącą jest również sprawa unormowania ceny ryby i zarobków rybaka, co łączy się z zagadnieniem opłacalności połowów. Gdyby rybacy otrzymali do swych kutrowych motorów paliwo po cenach znacznie niższych od wolnorynkowych, które ostatnio wzrosły, to bez wątpienia mogli by odsprzedawać ryby Centrali Rybnej po wydatnie niższych cenach, co z kolei wpłynęłoby na zwiększenie popytu na ten towar.

Zagadnienia, związane z naszym rybołówstwem morskim i kalkulacją ceny ryby morskiej, muszą znaleźć jak najrychlej właściwe i radykalne rozwiązanie. Polskie rybołówstwo morskie ma za sobą wiele poważnych osiągnięć, a przed sobą jeszcze szersze i lepsze perspektywy rozwojowe, których nie wolno nam zaprzepaścić.

J. Wójcicki.

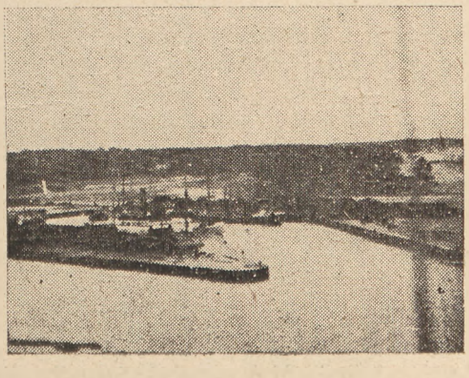
Wielka żywotność małego portu

(Korespondencja z Ustki)

Ci wszyscy, którzy widzieli Ustkę niedługo po wyzwoleniu, a nawet w roku ubiegłym, na krótko przed uruchomieniem portu, przypuszczali zapewne, że poza niewątpliwie atrakcyjną i piękną plażą, mała ta mieścina niczym innym nie potrafi zaimponować. Stało się jednak inaczej. Ustka zaimponowała nie tylko nam, Polakom, ale co najważniejsze, naszym wybrednym, skandynawskim klientom — Szwedom, Duńczykom, Norwegom. Zaimponowała rozmachem swej pracy.

Objęliśmy port, który za czasów niemieckich był bazą około pięćdziesięciu kutrów rybackich, łowiących przeważnie pod Bornholmem, skutkiem zubożenia własnych terenów rybnych. Niemcy nie eksploatowali Ustki jako portu przeładunkowego. Głębokość jego basenów nie przekraczała bowiem 5 m i była raczej niższa skutkiem stałego zamulania go przez rzeczkę Słupię. Wojna pozostawiła tu, jak w każdym z naszych portów, różnego rodzaju wraki, które zablokowały port na dobre. Niektóre z nich, jak np. barki desantowe i spacerowe oraz małe okręty podwodne, używane przez marynarkę niemiecką do celów szkoleniowych, do dziś leżą w porcie, utrudniając żeglugę. Jeden z tych wraków, barka spacerowa, został przed kilkoma dniami podniesiony przez statek ratowniczy GAL-u „Smok", który w drodze do Szczecina, zawinął do Ustki.

Ogólna długość nabrzeży portu wynosi około 2.500 m, z czego w chwili obecnej w eksploatacji znajduje się znacznie mniej, lecz stopniowo w niedługim czasie stanie do użytku cała powierzchnia.



Basen węglowy.

Czym więc potrafiła Ustka zaimponować zagranicy?

Przede wszystkim swą staranną i szybką pracą, dużą ruchliwością oraz stałym rozwojem. Do niedawna port zdolny był do przeładowania 1.000 ton węgla dziennie. Obecnie pracuje 14 transporterów przeładowujących około 1.800 ton węgla dziennie. Lecz to nie wszystko. Przybył już pierwszy dźwig elektryczny o nośności 1,2 ton, którego montaż rozpoczęto, w kwietniu ruszy 11 dalszych transporterów, co pozwoli na dzienne przeładowanie około 3.000 ton węgla.

O ruchliwości portu najlepiej mówią cyfry. W ciągu pierwszych sześciu miesięcy pracy portu zanotowano na wejściu 577 statków, czyli prawie

(Ciąg dalszy na nast. stronie)

100 statków w ciągu miesiąca. W roku bieżącym, mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych, weszło do Ustki 190 statków. Mimo to luty okazał się najruchliwszym miesiącem pod względem przeładunku, osiągając cyfrę 35.811 ton węgla. Poza tym atrakcyjność portu podnosi jeszcze wydajnie i sumiennie pracujące przedsiębiorstwo spedycyjne „Blok-Sped".

Co się dziś dzieje w porcie?

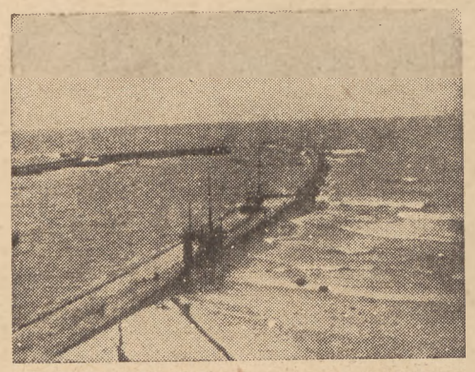
Jest marcowe przedpołudnie, ostry, porywisty wiatr niesie śnieżne chmury, fala z hukiem przelewa się przez falochrony u wejścia. Na redzie krąży niecierpliwie szwedzki szkuner, oczekujący poprawy warunków atmosferycznych i chwili wejścia do portu. Na wprost Kapitanatu Portu łódź pilota prycha motorkiem, gotowa do wyjścia na redę. Tym razem ruszamy wzdłuż basenów.

Jedynym basenem, czynnym w chwili obecnej, jest basen Węglowy, stoją w nim cztery statki. Przy nabrzeżu Sopockim przysiadł parowiec „Westfart", a obok niego świeżo przybyły szkuner „Arild". Przy Elbląskim ładują „Kateva" i „Anund". Węgiel bez przerwy sypie się do otwartych luków. Zza stert tych „czarnych dewiz" widać stojące obok w kanale dwa dalsze statki. To „Delta" i „Mars". Są niemal gotowe do wyjścia, a kapitanowie z niepokojem obserwują horyzont i ciemne chmury. Jeden drugiego pociesza, że do wyjścia na pewno nie... dojdzie, za to będą mogli wieczorem odwiedzić starych znajomych „Pod Strzechą".

Najruchliwszymi klientami portu są oczywiście Szwedzi. Błękitna bandera z żółtym krzyżem również przeważa i dziś. Statki towarzystwa A/B Soderö „Svenska", „Syd" i „Nord" — to stali goście i winny się one zaliczać raczej do domowników, — jak wyraził się jeden ze szwedzkich kapitanów. Zawijają one przeciętnie po pięć razy w miesiącu.

Największy dotychczas ładunek węgla zabrał z Ustki fiński parowiec „Grippo" — 1.000 ton. Normalnie tonaż przychodzących statków waha się w granicach 600 — 700 DWT. Poza banderą szwedzką widać także Duńczyków, Norwegów, niekiedy i Holendrów.

Przepływamy obok basenu Zimowego, gdzie czynione są ostatnie przygotowania przed oddaniem go do użytku. Sprawdzono już jego głębokość oraz stan nabrzeży. Sprawdza się w chwili obecnej tory i zwrotnice, przygotowując je do normalnej pracy. Płyniemy dalej w kierunku basenu Osadowego, który w tej chwili spełnia rolę zbiornika rzecznego mułu, niesionego przez Słupię. Ponieważ zamulenie przekracza dopuszczalny stan, z wiosną rozpoczną się tu, jak zresztą na terenie całego portu, prace pogłębiarskie. Oczyszczony zostanie kanał portowy, baseny, awanport oraz zostanie oczyszczona reda na odległość około jednego kilometra.



Wjazd do portu.

Od strony Stoczni Rybackiej, jednej z najczynniejszych na Wybrzeżu, dobiega stuk młotków, ostry zgrzyt pił mechanicznych i heblarek, głosy pracujących robotników. W kilku halach widać kilkanaście kutrów niemal gotowych do spuszczenia na wodę, lub czerwieniejących ochronną farbą kadłubów. Stocznia jest naprawdę pięknym obiektem. Posiada ona trzy działy: kadłubownię, wydział mechaniczny oraz dobrze zorganizowany i dobrze pracujący zakład żaglomistrzowski. Buduje się tu kutry i łodzie różnych typów i wielkości, od 6-cio metrowych do dużych kutrów typu MIR — 20 A. W stoczni pracuje około 240 ludzi, którzy swój warsztat pracy sami uruchomili i przystosowali do normalnej pracy. Ci ludzie przyszli tu nie znając najczęściej czekających ich zadań, dziś są wyszkolonymi fachowcami. Sama zresztą stocznia powstała właściwie z niczego, gdyż Niemcy pozostawili puste ogołocone budynki i hale, a dziś jest w stanie budować nawet średniej wielkości szkunery żaglowo - motorowe, jakich setki posiadają na Bałtyku państwa skandynawskie.

Rybołówstwo rozwija się tu powoli, gdyż okolice Ustki nie są zbyt bogate w rybę, toteż kilka zarejestrowanych kutrów łowi w innych częściach Wybrzeża, bazując w Gdyni, Władysławowie i Świnoujściu.

Obecnie czynnych jest 9 kutrów oraz około 25 łodzi motorowych, żaglowych i wiosłowych. Złowioną rybę odbierała dotychczas spółdzielnia „Jesiotr" oraz „Spólnota Morska", która posiada jeden własny kuter, lecz obecnie organizuje się tu przedstawicielstwo „Centrali Rybnej", która przejmie całkowicie skup ryby z terenu Ustki. W niedalekiej przyszłości tabor rybacki zwiększy się o cztery nowe kutry, które znajdują się w chwili obecnej w ostatnim stadium prób. Dwa z nich, to specjalne kutry łososiowe, zbudowane w oparciu o doskonałe szwedzkie wzory, które już niedługo rozpoczną połowy tej cennej ryby.

Zawracamy w kierunku Kapitanatu Portu. Na nabrzeżach po obu stronach kanału widać krzątających się przy wielkich portowych latarniach elektryków. Przygotowują oni całkowite oświetlenie portu. Poza tym Ustka stara się o jak najszybsze dojście do dobrej formy w dziedzinie bezpieczeństwa nawigacji, nie tylko na terenie portu , ale i na wodach przybrzeżnych. W pierwszym rzędzie nastąpi zmiana optyki latarni morskiej, która przyczyni się do zwiększenia zasięgu jej światła. Następnie przewiduje się założenie u wejścia specjalnego buczka mgłowego, bez którego nie można mówić o całkowitym bezpieczeństwie żeglugi. Dalszym krokiem ku unowocześnieniu Ustki, jest projektowane na rok bieżący uruchomienie specjalnej radiostacji morskiej, której zadaniem będzie prowadzenie na morzu wszystkich statków, zdążających do portu.

Jeszcze jednym krokiem naprzód, tym razem w dziedzinie powiązania naszych portów między sobą, będzie uruchomienie z wiosną regularnej komunikacji przez Państwową Żeglugę Przybrzeżną „Gryf". Wpłynie to jeszcze poważniej na zwiększenie atrakcyjności Ustki jako ośrodka wypoczynkowego. Według prowizorycznych obliczeń ruchu wczasowiczów w roku ubiegłym, na terenie Ustki przebywało około 30 tysięcy ludzi. Piękna plaża, doskonałe warunki klimatyczne sprawiły, że na sezon tegoroczny spodziewany jest przypływ jeszcze większej rzeszy żądnych odpoczynku nad morzem wczasowiczów, o czym najlepiej świadczy zarezerwowanie niemal wszystkich miejsc w domach wypoczynkowych.

O zmierzchu Ustka staje się typowym małym miasteczkiem jakich setki mamy w Polsce. Jedyną jej atrakcją jest kino oraz kawiarnia. Ulice miasta zatętnią gwarem dopiero w lecie, kiedy tysiące przybyszów spędzać tu będzie swe urlopy. Tymczasem miasto przechodzi swój martwy sezon, jak wszystkie zresztą kąpieliska morskie naszego Wybrzeża.

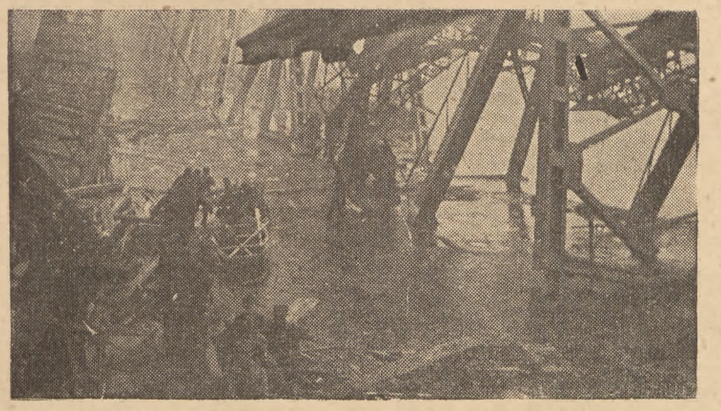
W ostatnich blaskach dnia wiatr niesie od portu odgłosy jego pracy, a górą, na tle granatowiejącego firmamentu, płyną klucze dzikich gęsi, wracających do nas z dalekich krajów...

ws.

MYDŁA Żaka NAJLEPSZE!
POZNAŃ

W rocznicę sforsowania Odry

16-19 IV 45 r.





Z „Biuletynu Bojowego" Nr. 2 z dn. 18. 4. 1945 pewnej formacji wojskowej, wchodzącej w skład I Armii W. P.:

„Walki na naszym odcinku przybierają na sile. Odra przestała być przeszkodą. Saperzy mimo huraganowego ognia nieprzyjaciela zbudowali most... nieustraszenie i niezmordowanie łączyli belkę za belką, by torować drogę zwycięstwu. Wywalczony wczoraj przyczółek powiększa się z godziny na godzinę. Wściekłe kontrataki nieprzyjaciela, którymi chce zatrzymać nasze natarcie, załamują się w niszczącym ogniu naszej artylerii i piechoty... Żołnierz stojący na przyczółku dobrze wie o tym, że walczy o bezpieczeństwo i przyszłość demokratycznej Polski. I musi zwyciężyć."

Na zdjęciach: 1) Piechota przeprawia się przez Odrę, korzystając z wysadzonego przez Niemców mostu. 2) Radzieckie oddziały desantowe forsują Odrę.

fot. J. Michalik

Ziemie Zachodnie — to siła i dobrobyt Polski!

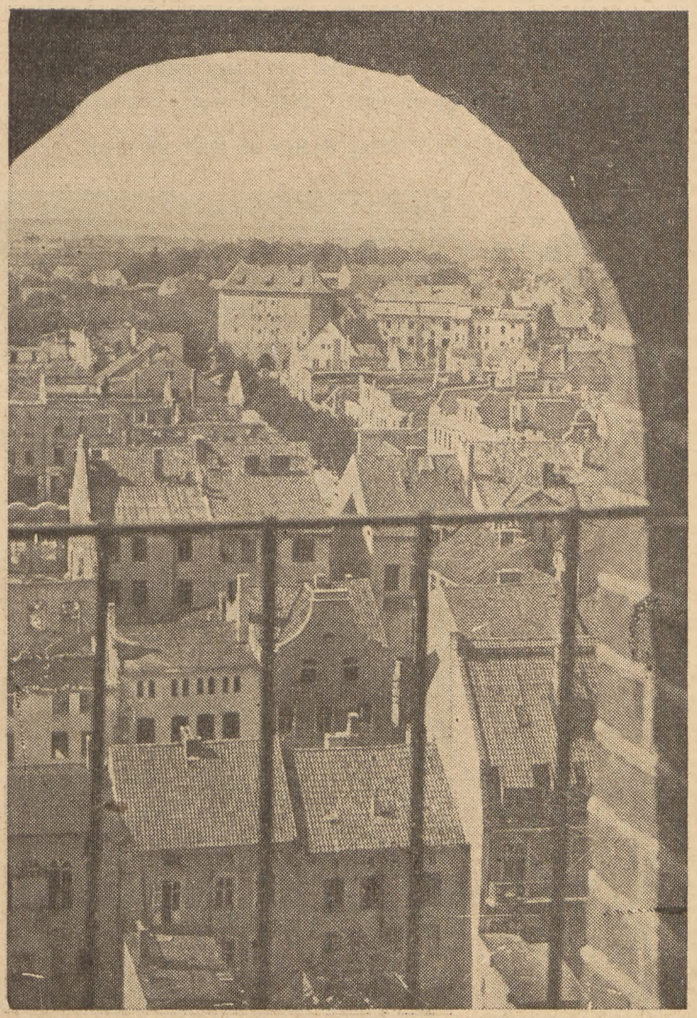
Pod tym naczelnym hasłem odbędzie się w dniach od 11 do 18 kwietnia w całej Polsce

„TYDZIEŃ ZIEM ZACHODNICH"

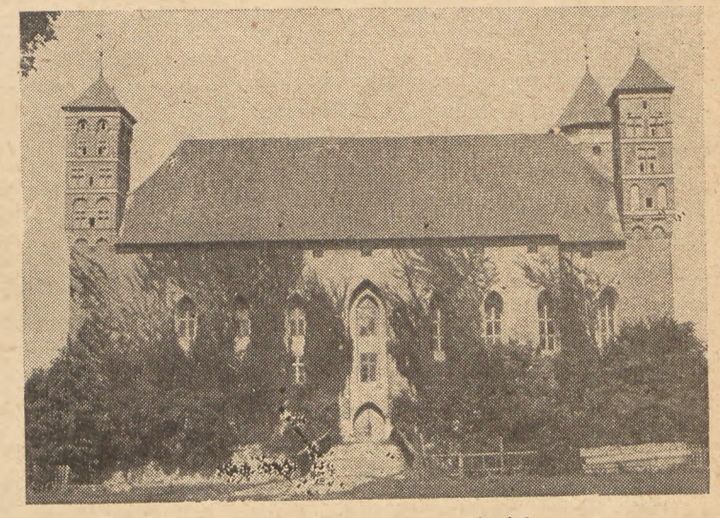
zorganizowany przez Polski Związek Zachodni.

Liga Morska — jako instytucja blisko związana z Polskim Związkiem Zachodnim wspólnymi celami i naczelnymi hasłami — weźmie w obrębie swych Okręgów i placówek terenowych żywy udział w uroczystościach „Tygodnia Ziem Odzyskanych".

Wszystkie jednostki organizacyjne Polskiego Związku Zachodniego w miastach wojewódzkich, powiatowych i ważniejszych gminach dysponują materiałami propagandowymi i przygotowują program uroczystości „Tygodnia" zależnie od lokalnych możliwości i potrzeb terenu. Na program m. inn. złożą się: — wycieczki do miejscowości Ziem Zachodnich, imprezy artystyczne, odczyty, pochody, składanie wieńców na grobach bohaterów walk o wyzwolenie, odznaczanie przodowników pracy itp.



Widok na Lidzbark z wieży zamku.



Zamek biskupów warmijskich.

LIDZBARK.

Warmia i Mazury są nie tylko krainą malowniczych jezior, ale również i ojczyzną dawnych miast i miasteczek. Zabytkowe budowle, które na przestrzeni wieków przetrwały wszelkie burze, stwarzają w tych miastach atmosferę tchnącą romantyzmem średniowiecza, przenosząc nas żywcem w epokę zwodzonych mostów, baszt zamkowych i tajemniczych zakątków.

Jednym z piękniejszych miast Warmii jest Lidzbark, dawna stolica biskupów warmijskich. Zamek w Lidzbarku, który powstał na przełomie XIV i XV wieku, jest niezmiernie rzadkim okazem tego rodzaju budowli. Poszczególne elementy tego zabytku, jak np. dwupiętrowe ostrołukowe krużganki w wewnętrznym podwórcu podkreślają jego oryginalność, tym bardziej, że tego rodzaju rozwiązanie architektoniczne jest swego rodzaju unikatem.

Z wieży zamku rozciąga się malowniczy widok na całe miasteczko skupione wśród ciasnych uliczek i charakterystycznych domów, z których wiele zachowało swój dawny wygląd.

fot. K. Komorowski



Zdjęcie obok przedstawia wrak zatopionego w 1944 r. m/s „Warta", który po gruntownym remoncie przeprowadzonym na naszych stoczniach stanie niebawem do służby.

Historia jednego wraku

Zaczęło się właściwie latem 1945, kiedy nurek po raz pierwszy zeszedł pod wodę obok „tajemniczego" wraku dużego statku zatopionego przy Nabrzeżu Francuskim w porcie Gdynia. Nurek stwierdził ogromną wyrwę w kadłubie, mniej więcej na śródokręciu, podobną do wyrwy w kamiennym olicowaniu nabrzeża, powstałą skutkiem wybuchu bomb lotniczych. Poza tym nurek stwierdził, że kadłub posiada po prawej stronie, niedaleko dziobu dużą dziurę, załataną prowizorycznie cementem. Jak się okazało jest to wrak nowoczesnego statku motorowego „Warthe", zatopionego w 1944 roku podczas jednego z alianckich nalotów na Gdynię.

Po tym wstępnym badaniu wrak leżał spokojnie w basenie aż do jesieni 1946 roku, kiedy to przybyła specjalna ekipa ratownicza z Danii, złożona z dwu dużych holowników. Równocześnie, z niewiadomych bliżej powodów wrakiem zainteresowali się Norwegowie, twierdząc, że statek był dla nich budowany. Pretensje te jednak okazały się nieuzasadnione i statek przyznano Polsce.

Tymczasem ekipa duńska rozpoczęła intensywne prace nad wydobyciem statku. Nurkowie starannie zbadali kadłub, załatali wszystkie dziury, sprawdzili, czy w pobliżu nie ma przypadkiem jakichś materiałów wybuchowych, które mogłyby prace przerwać, lub w ogóle zniweczyć. Ruszyły specjalne pompy, wyrzucając z kadłuba setki ton wody dziennie. Wrak, który otrzymał już polską nazwę — „Warta" — począł powoli podnosić się do góry. Równocześnie stwierdzono, że skutkiem uszkodzeń kadłub stracił stateczność i przychyla się silnie na prawą burtę, grożąc przewróceniem. Jedynym sposobem uniknięcia tego było doładowanie luków, co też przeprowadzono. Przybył pływający dźwig i barki z gruzem ze zniszczonych portowych budynków. Czerpak przenosił co kilka minut porządną porcję tego dodatkowego „ładunku", zatapiając go w lukach. Rozpoczęto znów próby wypompowania wody. Wrak podnosił się, lecz niebezpiecznego przechyłu jeszcze nie udało się całkowicie zlikwidować. Wobec tego ponowiono ładowanie gruzu do luków, które pochłonęły łącznie około ośmiuset ton tego materiału. Po raz trzeci uruchomiono pompy, tym razem na dobre. Kadłub — centymetr po centymetrze — począł się systematycznie podnosić, przechył zlikwidowano niemal zupełnie.

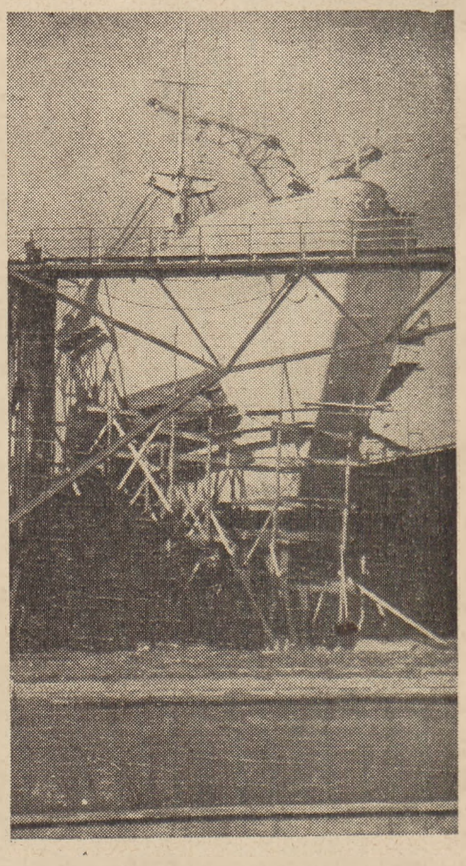
Z wody ukazywały się szaro-żółte blachy, gdzieniegdzie pokryte już rdzą, oblepione mułem i najróżniejszymi żyjątkami morskimi. Tylko brudny pas wokół kadłuba wskazywał poprzednie jego zanurzenie. Oba holowniki miały teraz dokonać jeszcze jednej ciężkiej i niebezpiecznej pracy: przeholowania wraku do stoczni. Początkowo planowano przeprowadzenie remontu w Stoczni Nr. 13 w Gdyni, potem w Stoczni Nr 1, jednak burzliwy stan zatoki i niesprzyjające warunki atmosferyczne nie pozwalały na holowanie. Nadszedł wreszcie odpowiedni dzień, wody zatoki uspokoiły się. „Warta" ciągniona przez dwa holowniki ruszyła w kierunku redy portu gdańskiego. Aby jednak uniknąć wszelkich ewentualnych niespodzianek, obok „Warty" płynął trzeci holownik, podtrzymujący kadłub linami od prawej burty. O powadze sytuacji w czasie holowania świadczy najlepiej fakt, że wprowadzenie „Warty" z redy gdańskiej do Stoczni Nr. 1 trwało 4½ godziny.

Kłopoty na tym się nie skończyły. Teraz trzeba było wrak zadokować celem przeprowadzenia prowizorycznej naprawy kadłuba. Dokowanie trwało niemal 12 godzin i należało do najtrudniejszych, jakie kiedykolwiek na naszych stoczniach przeprowadzono. Z doku „Warta" przeszła do jednego z nabrzeży stoczni, gdzie rozpoczęto prace remontowe od wymontowania motoru głównego i pomocniczych, oraz wszystkich urządzeń wewnętrznych statku, które po remoncie nadawały się do dalszego użytkowania. Tu też usunięto wszystkie uszkodzone części nadbudówek. Do większości prac, biuro konstrukcyjne musiało sporządzić specjalne rysunki i żmudne, drobiazgowe wyliczenia.

Tymczasem przeprowadzano remont motoru głównego i motorów pomocniczych. Wał korbowy odesłano celem zbadania i przeszlifowania, na skutek wżerów, do jednej z hut śląskich. Najważniejszą pracą przy motorach było staranne i dokładne odlanie z białego metalu wszystkich łożysk. Pracę tę przeprowadzał majster Józef Fryś, ślusarz motorowy i odlewnik. Stary ten fachowiec, mający poza sobą 35 lat pracy zawodowej, wykonał zadanie po mistrzowsku. Nic dziwnego, od 1924 roku do wybuchu wojny pracował w Stoczni Mar. Woj. w Gdyni, jako spec od motorów, a obecnie wyróżnia się ofiarną i solidną pracą. Pod jego kierownictwem odlano m. in. 6 łożysk korbowych, 6 ramowych, 14 krzyżulcowych i 1 oporowe do motoru głównego, 11 łożysk wału śrubowego, 8 łożysk korbowych, 8 czopowych, oraz 8 ramowych do motorów pomocniczych o łącznej wadze około 1.860 kg.

Jesienią 1947 roku „Warta" weszła ponownie na dok, tym razem na stałe. Usunięto wszystkie naprawy prowizoryczne — cement i łaty — wymontowano uszkodzone wybuchami wręgi i blachy, wszystkie uszkodzone

(Ciąg dalszy na nast. stronie)



Wydobyty wrak na doku w stoczni gdańskiej. Fot. W. A. F.

nity. Syk palników i huk pneumatycznych młotów mieszał się z brzękiem padających blach. Wykonano 20 nowych wręgów i wstawiono 50 blach. Przygotowano nadbudówki, które będą miały cztery pokłady. Dźwigi dokowe codziennie podwożą świeże części do montażu. Równocześnie przeprowadza się skrobanie kadłuba, malowanie go minią, stawia się nowe odwietrzniki, zakłada urządzenia wewnętrzne, przewody elektryczne i inne. Ponieważ skutkiem wybuchu torpedy blachy pokładowe na dziobie sfalowały się, przeprowadzono ich wymianę. Oddział maszynowy kończy remont motorów głównego i pomocniczych, przygotowując je do ponownego wmontowania. Pozostała jeszcze do zbadania duża brązowa śruba.

Całkowity remont „Warty", który nieomal nazwać by można budową od nowa, ma być ukończony jesienią b. r. Stocznia stara się usilnie, by tego terminu dotrzymać, by w tej najpoważniejszej obok budowy węglorudowców pracy, zdać należycie swój egzamin.

Motorowiec „Warta" będzie pięknym statkiem. Jego długość wynosi 131 m, szerokość 17 m, zanurzenie 8 m. Duży, pięciocylindrowy silnik MAN o mocy 3400 KM pozwoli na rozwijanie szybkości 13 węzłów. Będzie kursował na transoceanicznych liniach regularnych do Ameryki Południowej lub na Daleki Wschód, przewożąc drobnicę i do 12 pasażerów.

Patrząc z nabrzeża na dok i czerwieniejący świeżą farbą kadłub „Warty", widząc krzątaninę kilkuset ludzi, słysząc stuk pracujących młotów, nie zdajemy sobie jeszcze sprawy z ogromu dokonywanych tutaj prac. Dopiero bliższy kontakt z warsztatami, daje nam obraz wielkich wysiłków i poważnych osiągnięć. I dlatego też, tym usmarowanym farbą i rdzą szarym ludziom stoczni należą się słowa pełnego uznania. Nazwiska ich nierozerwalnie łączą się ze statkiem, któremu przywrócono życie...

ws.



Majster Fryś, jeden z przodujących odlewników stoczni.

Hallo! — Tu Biuro Angażowania Załóg

W poczekalni biura siedzi kilkunastu ludzi, różnie ubranych i w różnym wieku, ćmiąc w milczeniu papierosy. Od czasu do czasu któryś z nich spogląda na zegarek. W ciszę tę wpada naraz przez otwarte drzwi ostry, niecierpliwy terkot telefonu.

— Biuro Angażowania Załóg! Tak, chwileczkę już notuję... Jeden trzeci mechanik na m/s „Stalowa Wola". Dobrze, zaraz wysyłamy.

Jeden z pracowników biura bierze książkę z napisem: „Mechanicy". Listę otwiera Andrzej Wysocki. Obok nazwiska zjawia się notatka: zamustrowany na m/s „Stalowa Wola" dnia...

— Andrzej Wysocki.

— Jestem.

— Skierowujemy pana na „Stalową Wolę". Potrzebują pilnie trzeciego mechanika. Proszę zgłosić się zaraz do GAL'u, gdzie otrzyma pan skierowanie do lekarza, a później na statek. Papiery żeglarskie ma pan w porządku. Odpowiada panu to stanowisko?

— Dziękuję, jestem zadowolony.

— Pomyślnych wiatrów!

Załatwiony szczęśliwiec wychodzi szybkim, twardym krokiem starego „zejmana". Pozostali z odrobiną zazdrości spoglądają za nim. Kiedy przyjdzie ich kolej?

Niekiedy marynarze w rezerwie czekają miesiące, nie mogąc znaleźć pracy. Lecz bywają chwile, kiedy braknie ludzi. Przyjmuje się wtedy wszystkich, którzy przyjdą i zostaną przez komisję kwalifikacyjną uznani za zdolnych do pracy na morzu. Praca to ciężka, wymagająca nie tylko wiedzy fachowej, ale i praktyki. Ludzie, którzy się do niej zgłaszają, są w większości wypadków niemal kompletnymi laikami, jeśli idzie o zawód marynarza. Wielu z nich pociąga przygoda, stała włóczęga i rzekomo duży zarobek. Takich najczęściej spotyka zawód. Biuro Angażowania Załóg ma za zadanie dobór materiału ludzkiego i eliminowanie ludzi nie nadających się do pracy na statku.

Do zasadniczych zadań Biura należą przede wszystkim: prowadzenie rejestru marynarzy, pozostających w rezerwie i skierowywanie ich, w miarę zapotrzebowania, na statki. Obowiązuje tu oczywiście „kolejka". Nie można w taki czy inny sposób obejść jej, gdyż bez skierowania biura żaden armator nie przyjmie ani jednego członka załogi.

Brzęknął znów dzwonek telefonu.

— Biuro Angażowania Załóg! Trzech trymerów, w tym jednego starszego? Dobrze, poszukamy.

W poczekalni „powiał świeży wiatr", jakby ktoś powiedział. Wszyscy nieomal, siedzący dotąd nieruchomo, powstali. To przeważnie trymerzy.

— Szostek Antoni.

(Ciąg dalszy na nast. stronie)



Budynek Urzędu Morskiego w Gdyni, gdzie mieści się Biuro Angażowania Załóg. Fot. W. A. F.

— Nie ma — pada odpowiedź, a obok nazwiska zjawia się czerwona kreska, już czwarta z rzędu.

— Kozłowski Julian.

— Jestem.

— Szymaniak Zdzisław.

— Nieobecny. — Znów kreska obok nazwiska.

— Walczak Kazimierz i Kozak Walerian... Obecni? Proszę podejść bliżej. Papiery macie w porządku? Proszę odebrać książeczki żeglarskie w Urzędzie Morskim i zgłosić się z tym skierowaniem do GAL'u. Resztę już znacie. Pomyślnych wiatrów! Nieobecnym, jeśli który z Was zna ich, proszę powiedzieć, że zostali przeniesieni na koniec listy. Pierwszy z nich otrzymuje teraz numer 52, drugi zaś 53."

Porządek trzeba utrzymywać w ten właśnie sposób, gdyż niektórzy z pozostających w rezerwie umyślnie omijali możliwość zamustrowania na mniejszą jednostkę, lub bliżej pływającą, polując po prostu na „lepszą okazję". Toteż po czterech nieobecnościach w biurze, przenosi się takich kandydatów na koniec listy, a po trzech przeniesieniach usuwa w ogóle z listy marynarzy, pozbawiając możliwości pracy na statku. Biuro słusznie uważa, że tacy ludzie nie mogą zabierać miejsca innym, pracującym chętnie i nieprzerwanie.

A oto do biura wchodzi dwóch młodych ludzi. Stają opodal drzwi i z zażenowaniem mną w rękach czapki. Z pierwszego rzutu oka można poznać, że są to przybysze z centrum kraju. Dobrze zbudowani, zdrowi, przyjechali szukać tu pracy i szczęścia. Wreszcie jeden z nich odzywa się najczystszym warszawskim dialektem.

— Panie szanowny, myśmy się chcieli z kierownikiem biura zobaczyć. Nie będziem mu długo przeszkadzać, załatwim się „w try miga".

— Kierownik jest nieobecny, jestem jego zastępcą.

— Słyszeliśmy, że tu podobnież na statki przyjmują w charakterze załogi. Chcieliśmy na statek... — kończy nieśmiało.

— Czy byli panowie na komisji i zarejestrowali się u nas?

— Skądże, panie szanowny, prosto z Warszawy jedziem.

— Muszą więc panowie złożyć podanie do Komisji Kwalifikacyjnej przy Urzędzie Morskim, poddać się badaniom lekarskim...

— Zdrowi to my jesteśmy. Warszawscy piaskarze nigdy nie chorują — dorzucił jeden z nich dumnie.

— ... przedłożyć świadectwa ukończenia szkół fachowych, lub kursów, praktyki zawodowej, metryki urodzenia...

— A długo, panie, trzeba czekać?

— Podania są rozpatrywane w kolejności ich składania. Kandydatów jest jednak bardzo wielu...

— To trzeba będzie trochę poczekać?

— Tak. Później otrzymają panowie, po zakwalifikowaniu, książeczki żeglarskie i będziecie mogli zapisać się na listę...



... przedłożyć świadectwa ukończenia szkół, praktyki zawodowej, metryki urodzenia... Fot. W. A. F.

— Dziękuję. Musimy złożyć te papiery i obejrzeć się za jakąś pracą do czasu dostania się na statek. Do widzenia panu.

Znów zadzwonił telefon.

— Biuro Angażowania Załóg. Konsulat szwedzki? Proszę. Aha. Dobrze, załatwimy. Dowidzenia.

Szwedzki „Polcirkeln" potrzebuje jednego trymera i kuchcika. Kandydatów już mają. Konsulat dał wszelkie konieczne gwarancje. Powiadają, że jeśli się nadadzą, będą mogli pozostać w załodze na stałe. Jeśli zaś zechcą wrócić do Polski, konsulat gwarantuje im powrót promem. Zaraz tu przyjdą obaj. Proszę przygotować skierowania.

W chwili obecnej, jak się okazuje, w rezerwie znajduje się trzysta trzydzieści dwie osoby — oficerowie pokładowi i mechanicy, asystenci - radiotelegrafiści, bosmani, cieśle, starsi i młodsi marynarze, palacze, trymerzy, ochmistrze, kucharze, cukiernicy i piekarze, stewardzi i stewardessy, rzeźnicy, pracze i praczki, a nawet pielęgniarki. Niektórzy, to wieczni wędrowcy, zmieniający na każdy nieomal kurs swój przydział, pływający jako zastępcy urlopowanych marynarzy, trymerów, smarowników, palaczy, czy oficerów.

Jeszcze raz telefon przerywa ciszę, podrywając niejako oczekujących pomyślnej aury petentów biura. Znów dzwoni GAL. Sprawa jest tym razem naprawdę pilna. Za kilka godzin odchodzi do Nowego Jorku m/s „Batory", któremu brak do pełnego składu załogi — starszego chłopca okrętowego.

Znów idzie w ruch książka z listą zarejestrowanych starszych chłopców. Telefon łączy tym razem biuro z „Domem Marynarza", w którym zatrzymują się, jak wiadomo, marynarze, nie posiadający własnego mieszkania na terenie Gdyni. Mieszka tam właśnie kilku zarejestrowanych. Niestety, sprawa napotyka na nieprzewidzianą trudność — kandydaci otrzymali w międzyczasie urlopy i spokojnie wypoczywają, nie chcąc ich przerywać. Pozostaje ostatnia możliwość — kandydat Florian Mosko, którego przypadkowo udaje się dość prędko odszukać.

Do pokoju wchodzi młody człowiek średniego wzrostu. Mówi niewiele i od pierwszej chwili wyczuwa się w nim żołnierza. Rzeczywiście, jest to zdemobilizowany marynarz, stary żołnierz frontowy, posiadający cały szereg odznaczeń.

Na zapytanie o papiery odpowiada, że są w porządku. Uśmiecha się na wiadomość, że ma pójść na „Batorego". Kierownik biura wyjaśnia, że niejeden marynarz wiele dałby za możność popłynięcia tym pięknym statkiem choć w jeden taki rejs.

Po chwili i ten interesant wychodzi, tak jak wyszły przed nim setki innych. Biuro Angażowania Załóg załatwiło od stycznia 1947 roku do chwili obecnej ponad 1.100 spraw, pracując, jak widać, wydajnie, mając na uwadze dobro naszej Marynarki Handlowej, z drugiej zaś strony — pomagając zarejestrowanym marynarzom w znalezieniu odpowiedniej pracy.

wol.

PRENUMERUJCIE
ILUSTROWANE CZASOPISMA
LIGI MORSKIEJ i MARYNARKI WOJ.
„MORZE i MARYNARZ POLSKI"
„MŁODZIEŻ MORSKA"

s/s „Kozara" w Gdyni - s/s „Bałtyk" w Rijece

W numerze drugim naszego pisma zamieściliśmy fotoreportaż z pobytu pierwszego po wojnie jugosłowiańskiego statku s/s „Kozara" który zawinął do portu gdyńskiego. Niemal równocześnie udał się do portu jugosłowiańskiego Rijeka (dawniej Fiume) polski statek s/s „Bałtyk". W momencie zbliżania się do Rijeki, radiotelegrafista okrętowy odebrał depeszę, nadaną z kapitanatu portu: „Podajcie dokładną godzinę waszego przybycia, abyśmy mogli godnie Was przywitać". Odpowiedź kapitana brzmiała: „Godzina szesnasta".

Gdy statek powoli zbliżał się do brzegu, oczom marynarzy ukazał się parutysięczny tłum ludzi, oczekujący przybycia „Bałtyku". Na trybunie, ozdobionej narodowymi flagami Polski i Jugosławii, portretami prezydenta Bieruta i marszałka Tito, widniał napis: „Niech żyje braterstwo i jedność naszych narodów!" Miejscowe gazety „Rijecki List" i „Borba" zamieściły nazajutrz artykuły o polskiej flocie i obszerne sprawozdania z przybycia polskiego statku. Ludność miasta okazała załodze naszego statku dużo serca. Na akademii w Radzie Miejskiej zebranych było ok. 2.000 ludzi, załodze udostępniono bezpłatne obejrzenie spektakli operowych i teatralnych. Rada Miejska podarowała kapitanowi album pamiątkowy, zawierający zdjęcia zrujnowanego działaniami wojennymi portu Fiume i odbudowę tegoż portu, który powrócił do nazwy Rijeka Dedykacja na pierwszej stronie albumu brzmi: „Posadi prvog poljskog parobroda „Bałtyk" u jugoslavenskoj luci u znak ljubavi prema cijelom narodu bratske Republike Poljske. Gradski Narodni Odbor, Rijeka". (Załodze pierwszego polskiego statku „Bałtyk" w jugosłowiańskim porcie — w dowód życzliwości i z pozdrowieniami dla braterskiego narodu Rzeczypospolitej Polskiej. Miejska Rada Narodowa w Rijece.)

Postój statku trwał 16 dni.

»KOZARA« U GDINJI, A »BALTIK« U RIJEČKOJ LUCI

Svečani doček prvog poljskog parobroda u Rijeci

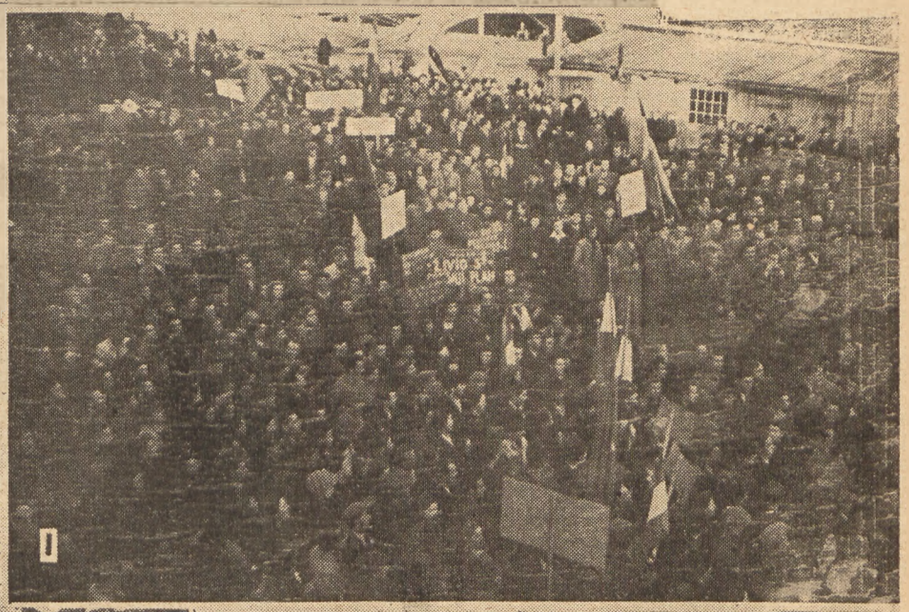
Ogromno mnoštvo Riječana oduševljeno je pozdravilo bratske slavenske pomorce

Rijeka, 6 februara

Jučer poslije podne uplovio je u riječku luku poljski trgovački parobrod »Baltik«, prvi poljski brod koji dolazi u naše morske luke poslije oslobođenja. »Baltik«, koji spada među najveće poljske trgovačke brodove, vraća se iz Aleksandrije na putu za Gdinju. Brod je pristao na obnovljeni gat »Otokar Keršovani«.

Mnogo prije dolaska parobroda »Baltik« na gatu se sakupila ogromna masa svijeta sa poljskim i jugoslavenskim zastavama i transparentima. Ulazak »Baltika« u riječku luku pozdravili su svi naši brodovi u luci svirànjem sirena. Dok je brod manevrirao da pristane uz obalu velika masa naroda priredila je oduševljene manifestacije kličući poljsko-jugoslavenskom prijateljstvu i bratstvu slavenskih naroda. Posada broda odala je počast postrojivši se na pramcu i

šavanja
ši rukov
U ime
ke govo
Sten-Sto
log reka
»Više
ki brodo
razmjen
goslavije
ski brod
nju, a e
poljskom
luku. To
lja koji
rata. St
Zahvalju
stavu n
za vrijer
skoj bor
patora u
vene ar
mlje i
redak k



1



2



3

Vladislav Nojman, komendant parobroda »Baltyk«



4

šmo čast da u našoj sredini pozdravimo predstavnike poljske vlade na čelu sa predsjednikom Poljske Republike Boleslavom Bjerutom, a sa njima

roda građanima Rije
i narodima Jugoslav
Za sve vrijeme gov

Objaśnienie zdjęć:
1) Tłumy mieszkańców Rijeki spotykały s/s „Bałtyk".
2) Trybuna udekorowana portretami Prezydenta Bieruta i Marszałka Tito.
3 i 4) Zdjęcia kapitana s/s „Bałtyk", S. Neumana i I-go ofic. St. Gogeli, zamieszczone w prasie riječkiej.

Admirał Sieniawin

Młoda flota radziecka tworząc nową, własną historię, nie odrzuca wielkich tradycji floty rosyjskiej. Wielcy budowniczowie floty rosyjskiej i zwycięscy jej wodzowie po dziś dzień żyją w pamięci marynarzy radzieckich. Liczne książki, sztuki teatralne i filmy, przypominają obywatelom radzieckim o sławnych tradycjach floty wojennej.

W jednym z poprzednich numerów „Marynarza Polskiego" podaliśmy artykuł o pierwszym z plejady wielkich admirałów rosyjskich, Uszakowie. Dziś chcemy opowiedzieć Czytelnikom o Sieniawinie.

Pierwszą wzmiankę o nim znajdujemy w historii rosyjskiej floty wojennej w r. 1798, kiedy Dymitr Nikołajewicz Sieniawin w randze kapitana bierze udział w walkach z francuską flotą na morzu Jońskim pod Kefalonią i Santa Maura. Pozostając pod rozkazami swego dowódcy i nauczyciela, admirała Uszakowa, Sieniawin na czele oddziału desantowego złożonego z marynarzy, walczy na wyspach Jońskich i zdobywa je. W tym czasie eskadra rosyjska pod dowództwem admirała Uszakowa, działając wspólnie z flotą angielską dowodzoną przez Nelsona, zwalczała flotę wojenną Napoleona, który dążył do zdobycia Egiptu, Grecji i Bliskiego Wschodu. Mimo licznych przeszkód ze strony „sojuszniczej" floty angielskiej i tureckiej, rosyjska eskadra odniosła na Morzu Śródziemnym cały szereg sukcesów, docierając aż do Włoch, gdzie zostały wysadzone desanty rosyjskich marynarzy.

Zanim jednak do tego doszło okręty rosyjskie toczyły ciężkie boje wśród licznych wysp morza Jońskiego. Najpotężniejszą bazą morską na tym obszarze była naówczas wyspa Korfu. Dnia 8 października 1798 r. pod dowództwem kapitana Sieniawina i Poskoczina zostają wysłane na jej zdobycie dwa oddziały desantowe. Zawiązały się zażarte walki ze stacjonującym tam 3-tysięcznym garnizonem francuskich wojsk, uzbrojonych w 600 dział fortecznych i duże ilości innej broni. W przystani wyspy, za łańcuchami, stały duże okręty francuskie: 1 fregata, 1 okręt „bombardowy" i 6 galer. Uszakow rozporządzał zaledwie kilkuset marynarzami i 15 okrętami, z których 7 to były fregaty. Oblężenie Korfu trwało dość długo i dopiero 19 lutego 1799 r., otrzymawszy od albańskich paszów około 4.000 żołnierzy i z Rosji jeszcze 8 okrętów, Uszakow zdobył Korfu. Tylko jeden statek francuski „Genere", dowodzony przez kpt. Le Gole, zdołał pod osłoną nocy ujść ku brzegom Francji. Kapitan Sieniawin odznaczył się po raz pierwszy swą walecznością i umiejętnością dowodzenia, właśnie podczas bitwy o Korfu. Następne lata upłynęły mu w dalszych walkach na morzu Śródziemnym.

W międzyczasie sojusz angielsko-rosyjski został przez flotę angielską zerwany i już w r. 1806 flota rosyjska sama walczy z Francuzami. Sieniawin otrzymuje awans na wiceadmirała i zostaje dowódcą eskadry operującej na wodach Dalmacji i wysp Jońskich, niedługo jednak pozostaje na tym obszarze. Wojna z niedawnym sojusznikiem, Turcją, zmusza go do przerzucenia swych sił na nowy teren. Napoleonowi udało się namówić sułtana do zaatakowania floty rosyjskiej. Eskadra Sieniawina stanęła do walki i pod górą Afon, oraz w Dardanelach, zadała dwukrotnie klęskę flocie tureckiej, blokując następnie cieśninę i wstrzymując dostawy żywności do Konstantynopola. Klęski te spowodowały zrzucenie z tronu sułtana Selima III, na miejsce którego wszedł na krótko zresztą Mustafa IV. Dzieło wiceadmirała Sieniawina dokończył Kutuzow, rozbijając ostatecznie armię turecką pod Batinem nad Dunajem.

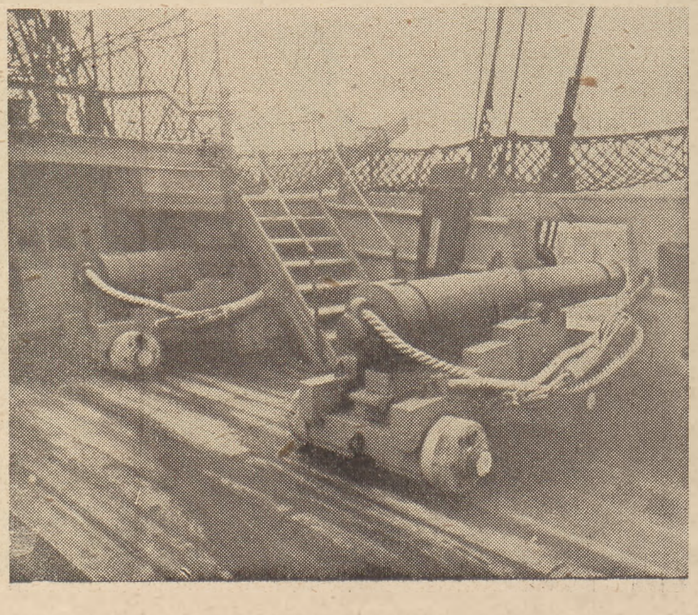
Po wojnie z Turkami, w której zdobył wysokie odznaczenie i uznanie ze strony Potiomkina, Sieniawin wypływa z Kronsztadtu na czele floty, złożonej z 5 krążowników i 1 fregaty, na morze Śródziemne, gdzie zostaje głównodowodzącym rosyjską flotą. Wymijając szczęśliwie oczekującą na niego na Oceanie Atlantyckim silną flotę francuską, Sieniawin przedostaje się aż na wyspę Korfu, którą przed siedmioma laty zdobywał. 18 stycznia 1806 r. wiceadmirał Sieniawin objął dowództwo nad całą stacjonującą tam flotą i armią, liczącą 44 okręty, uzbrojone w 1200 dział, z 8.000 marynarzami załogi, oraz 12 tysięcy żołnierzy. Dla zwiększenia tej armii wysłał Sieniawin jednego ze swych kapitanów nazwiskiem Belli do Czarnogóry. Wodzowie plemion czarnogórskich zgodzili się na dołączenie do armii rosyjskiej 12.000 swych wojowników, oddając ponadto całą Dalmację i Czarną Górę pod protektorat Rosji. Ponadto udało się uzyskać od Austriaków i Serbów około 30 mniejszych okrętów, które wzmocniły flotę. Z tymi siłami Sieniawin szybko zdobył wyspy u wybrzeża Dalmacji, w pierwszym rzędzie Curcao. W tym czasie Austriacy zatrzymali w Trieście blisko 20 handlowych statków rosyjskich. Na wieść o tym, Sieniawin ruszył natychmiast z trzema krążownikami i jedną fregatą do Triestu i pod lufami baterii nabrzeżnych wpłynął do portu. Komendant portu, feldmarszałek Zach, zagroził otwarciem ognia, jednak widząc zdecydowaną postawę Sieniawina, żądającego zwolnienia zatrzymanych statków, zgodził się na to bez dalszych targów.

W maju 1806 r. Sieniawin staje na czele piechoty rosyjskiej i czarnogórskiej, aby wyprzeć Francuzów z republiki Raguzy i po dłuższych walkach wyrzuca ich z tego kraju. Wiele walk stoczył on wówczas na terenie obecnej Jugosławii, zdobywając m. in. silnie ufortyfikowaną wyspę Brazzo. W międzyczasie jednak, otrzymuje od morskiego ministra Rosji rozkaz przygotowania się do wojny z Turcją, która zerwała traktat. Sieniawin gromadzi więc swą flotę znów na Korfu i czeka na sygnał do ataku. Tym razem celem jego ma być sam Konstantynopol — stolica Turcji.

10 lutego 1807 roku flota rosyjska w sile 10 okrętów wypływa z Korfu. Na pokładzie okrętów płynie także desant złożony z 300 strzelców. Do floty tej dołącza się eskadra grecka, licząca 20 okrętów. Przy wyspie Tenedosa, flota rosyjska spotyka się z sojuszniczą flotą angielską, z którą miała wspólnie uderzyć na Konstantynopol, jednak angielski admirał Duke Work nie zgadza się na to, gdyż już uprzednio sam próbował wykonać ten atak, ale poniósł duże straty i nie miał ochoty na dalszą walkę. W tej sytuacji atak na stolicę Turcji nie mógł się udać. Sieniawin ograniczył się więc do zajęcia wyspy Tenedosa. Garnizon francuski stawiał co prawda zacięty opór, ale po silnym obstrzale dział okrętowych i wylądowaniu rosyjskiego desantu 1 marca zmuszony został do poddania się. Na odsiecz wyspie Tenedosa w międzyczasie wypłynęła z cieśniny Dardanelskiej silna flota turecka, złożona z blisko 70 okrętów, pozostająca pod dowództwem kapitana-paszy Seid Ali, który walczył w 1791 roku przeciw admirałowi Uszakowowi .Mimo, że flota rosyjska liczyła zaledwie 10 okrętów, potrafiła odbić wszelkie ataki Turków, zmierzające do zajęcia wyspy. Flota turecka została zmuszona do wycofania się do cieśniny. Wiceadmirał Sieniawin natychmiast ruszył w pościg za wielką flotą turecką i 10 maja dopadł Turków u samego wejścia do cieśniny Dardanelskiej. Śmiały atak Sieniawina powiódł się — po dwugodzinnym boju flota turecka poniósłszy duże straty, wycofała się w głąb cieśniny. Bitwa pod Dardanelami stała się początkiem blokady Konstantynopola przez flotę rosyjską.

Po tej klęsce flota turecka dopiero po paru miesiącach odważyła się wypłynąć poza cieśninę. Na wieść o tym Sieniawin wyrusza ze swymi 10 okrętami naprzeciw Turkom i styka się z ich flotą, liczącą 20 okrętów, pod wyspą Lemnosa. Nie zważając na ostry ogień dział tureckich, okręty rosyjskie zbliżyły się na najkrótszą odległość i otworzyły ogień ze wszystkich dział. Dowodząc flotą z okrętu „Twiordyj", natarł na czoło linii tureckich okrętów i ogniem dział zmusił pierwszy okręt do wyjścia z linii, co spowodowało zamieszanie we flocie tureckiej. Po trzech i pół godzinnej bitwie prowadzonej na dystans strzału pistoletowego, flota turecka zaczęła wycofywać się. Dwa krążowniki tureckie i dwie lekko uszkodzone fregaty pozostały w tyle wycofującej się pod górę Afon floty tureckiej. Sieniawin wysłał przeciw nim 3 własne okręty pod dowództwem ktradm. Greiga, który po krótkiej wymianie ognia wziął do niewoli okręt flagowy pierwszego tureckiego admirała „Sed el Bachr", który posiadał 90 armat. Trzy pozostałe tureckie okręty wylądowały na mieliźnie w zatoce Monte Santa i zostały spalone przez własną załogę. Ponadto dwa inne uszkodzone okręty, spalone zostały przy wyspie Tino, a dwie fregaty zatonęły około wyspy Samatraki. Jak wielkie były straty osobowe floty tureckiej, świadczy to, że na pokładzie zdobytego okrętu admiralskiego — z 800 marynarzy załogi 230 było zabitych, a 160 rannych.

Korzystając z nieobecności Sieniawina i floty, Turcy próbowali w międzyczasie przeprowadzić desant na wyspę Tenedosa. Za-



Pokład okrętu oraz działa okrętowe z epoki adm. Sieniawina.

(Autentyczne zdjęcie, dokonane na pokładzie jednego z ówczesnych okrętów, który przetrwał po dzień dzisiejszy).

Fot. Fl. Staszewski

*) 1. — „Adm. Uszakow", M. M. P. Nr. 3.

miast więc ścigać flotę turecką, Sieniawin musiał spieszyć z odsieczą wyspie. Samo pojawienie się sławnego już rosyjskiego admirała, wywołało popłoch wśród tureckich wojsk desantowych. Wystarczyło ultimatum Sieniawina, aby wódz turecki wycofał się natychmiast z wyspy. Było to ostatnie wystąpienie Sieniawina na morzu Śródziemnym, gdyż z Moskwy nadeszła wieść o pokoju, zawartym ponownie z Turcją. Opromieniony sławą niezwyciężonego admirała, wracał Sieniawin ze swa flota do głównej bazy na wyspie Korfu. Anglicy, którzy mimo obietnic nie okazali pomocy w wojnie z Turcją, teraz, gdy wojna się kończyła zaofiarowali Sieniawinowi swe usługi dla dalszego zwalczania floty tureckiej. Rozkaz cara nakazywał jednak zaprzestania walki i rozdzielenie floty Sieniawina. Zgodnie z tym rozkazem 33 okręty, w tym 20 zdobycznych, odpłynęło do Sebastopola, by wejść w skład floty czarnomorskiej, 5 innych okrętów udało się natychmiast z Wenecji, gdzie stacjonowały, na morze Bałtyckie, a reszta floty, pod dowództwem Sieniawina w sile 13 okrętów, opuściła Korfu 19 sierpnia 1807 r., kierując się ku cieśninie Gibraltarskiej. Wyspy morza Jońskiego, z takim trudem zdobywane przez Sieniawina, zostały przekazane Francuzom, którzy zawarli z Rosją pokój tylżycki.

Flota rosyjska przepłynęła wzdłuż całego morza Śródziemnego i 8 listopada przeszła cieśninę Gibraltaru, wychodząc na Ocean Atlantycki. Tu gwałtowny sztorm porwał okręty rosyjskie, które przez trzy tygodnie walczyły z wściekła burzą, ponosząc poważne uszkodzenia. Jedynie umiejętnościom żeglarskim Sieniawina i zaciętości rosyjskich marynarzy zawdzięczała flota swe ocalenie. Jednak stan jej po przejściu burzy był tak zły, że Sieniawin zdecydował się zawinąć do Lizbony, mimo, że rozkaz carski zabraniał tego. Dnia 28 listopada 1807 r. flota rosyjska wpływa do Lizbony, a po dwu dniach stolica Portugalii zostaje zajęta przez wojska francuskie, dowodzone przez generała Jeuno. Książę-regent portugalski zamierzający uciec na okręcie do Brazylii obawiał się, że flota rosyjska zablokuje Lizbonę jednak Sieniawin orientując się w niewygodnej sytuacji, postanowił zachować ścisłą neutralność. Mimo sojuszu z Francją nie zgodził się na propozycję gen. Jeuno, który chciał otrzymać pomoc od Sieniawina w zdobywaniu Portugalii. Okazało się już wkrótce, że polityka Sieniawina była słuszna, gdyż pod Lizboną zjawiła się szybko bardzo silna flota angielska pod dowództwem admirała Kottona i zablokowała port. Francuzi żądali, aby Sieniawin zaatakował flotę angielską, która miała być jakoby słabsza od rosyjskiej, ale admirał rosyjski nie dał się wciągnąć w taką grę.

Rzeczywiście, przewidywania Sieniawina sprawdziły się, bo już we wrześniu 1808 roku wojska angielskie pod d-twem Wellingtona wylądowały w Portugalii i zdobyły Lizbonę. W tym czasie stosunki między Anglią i Rosją



były tak napięte, że zachodziła obawa zaatakowania niezdolnej do walki floty rosyjskiej przez okręty angielskie. Jedynie dzięki sławie jaka otaczała Sieniawina i jego roztropnej polityce, nie doszło do tego. Jednak okręty rosyjskie zostały „wzięte przez rząd angielski na przechowanie", gdyż nie mogły o własnych siłach wrócić do Rosji, a admirał Sieniawin wraz ze swymi oficerami i marynarzami na transporterach angielskich odpłynął, zgodnie z podpisanym przez siebie traktatem lizbońskim do Rygi, gdzie zakotwiczył na początku 1809 r.

Tak zakończyła się wielka i sławna ekspedycja rosyjskiej floty na morze Śródziemne, zwana „kampanią Sieniawina". Admirał Sieniawin jako zbyt osławiony i to właśnie w bojach z Francuzami, którzy teraz stali się sojusznikami Rosji, popadł jednak po powrocie do Rosji w niełaskę. Zwłaszcza Napoleon wykorzystując wszelkie swoje wpływy na terenie Rosji, starał się usunąć Sieniawina ze stanowiska naczelnego dowódcy floty rosyjskiej. Nie mógł on znieść jego sławy i dumy, z jaką odnosił się do generałów i admirałów francuskich, a zwłaszcza do ulubieńca Napoleona, gen. Bartie, któremu Sieniawin przekazywał wyspę Korfu. Aleksander I nie chcąc psuć stosunków z Napoleonem, odwołał Sieniawina z zajmowanego stanowiska, naznaczając go komendantem portu w Tallinie. Na wiosnę 1813 r. rozgoryczony takim traktowaniem, admirał Sieniawin podaje się sam do dymisji i opuszcza ostatecznie flotę.

Niełaska, w jakiej się znalazł u schyłku swej służby, wywołała oburzenie wśród całej floty rosyjskiej, która kochała swego wodza. Wielki talent dowódcy i wielkie zwycięstwa odniesione przez admirała Sieniawina, stały się kartami chwały w historii floty rosyjskiej, a sławne tradycje jego życia i bojów przetrwały w Związku Radzieckim po dzień dzisiejszy.

Ważne dla żeglarzy

CZAS OPUSZCZANIA BANDERY

w miesiącach: kwietniu, maju i czerwcu b.r.

Każdy statek, wojenny, handlowy czy jacht, jest obowiązany do podnoszenia na rufie swej bandery narodowej. Jedynie statki rybackie poławiające ryby na wodach przybrzeżnych są zwolnione od tego obowiązku. Na pełnym morzu, z dala od brzegów, często banderę zdejmuje się, a to celem jej zaoszczędzenia.

Banderę podnosi się co dzień o 8-ej rano, a opuszcza się z momentem widzialnego (pozornego) zachodu słońca.

Jesteśmy u progu rozpoczęcia się sezonu jachtowego, zaś brak roczników astronomicznych nie pozwala na obliczenie momentu widzialnego zachodu słońca, dlatego **poniższa tabelka podaje czas jego zachodu dla Gdyni w ciągu kwietnia, maja i czerwca r. b.**

Moment zachodu słońca jest zależny od długości i szerokości geograficznych pozycji obserwatora, jednak łatwo dane dla Gdyni rozciągnąć i na pozostałe polskie porty, pamiętając, że:

w Nowym Porcie słońce zachodzi wcześniej o 0,5 min.,
w Łebie słońce zachodzi później o 4 „
w Ustce słońce zachodzi później o 7 „
w Darłowie słońce zachodzi później o 9 „
w Kołobrzegu słońce zachodzi później o 11 „

Co do Świnoujścia, to ponieważ jego szerokość geogr. różni się znacznie od szerokości geogr. Gdyni, więc dla każdego miesiąca będzie inna poprawka, i tak:

w kwietniu słońce zachodzi później o 15 min.,
w maju słońce zachodzi później o 14,5 min.,
w czerwcu słońce zachodzi później o 14 min.

Widzialny zachód słońca w Gdyni

1948	Kwiecień	Maj	Czerwiec
	h m	h m	h m
1	18 17	19 14	20 03
2	19	15	04
3	20	17	04
4	22	19	05
5	24	21	06
6	26	22	07
7	28	24	08
8	29	26	09
9	31	27	10
10	33	29	11
11	35	31	12
12	37	32	12
13	39	34	13
14	41	35	13
15	43	37	14
16	44	39	15
17	46	40	15
18	48	42	16
19	50	43	16
20	52	45	17
21	54	47	17
22	56	48	18
23	58	50	18
24	19 00	51	19
25	02	53	19
26	04	55	19
27	06	56	19
28	08	58	19
29	10	59	18
30	12	20 00	18
31	—	02	—

Powyższe wartości zostały obliczone z dokładnością do 1 minuty co dla jachtingu jest aż zbyt wystarczającą dokładnością.

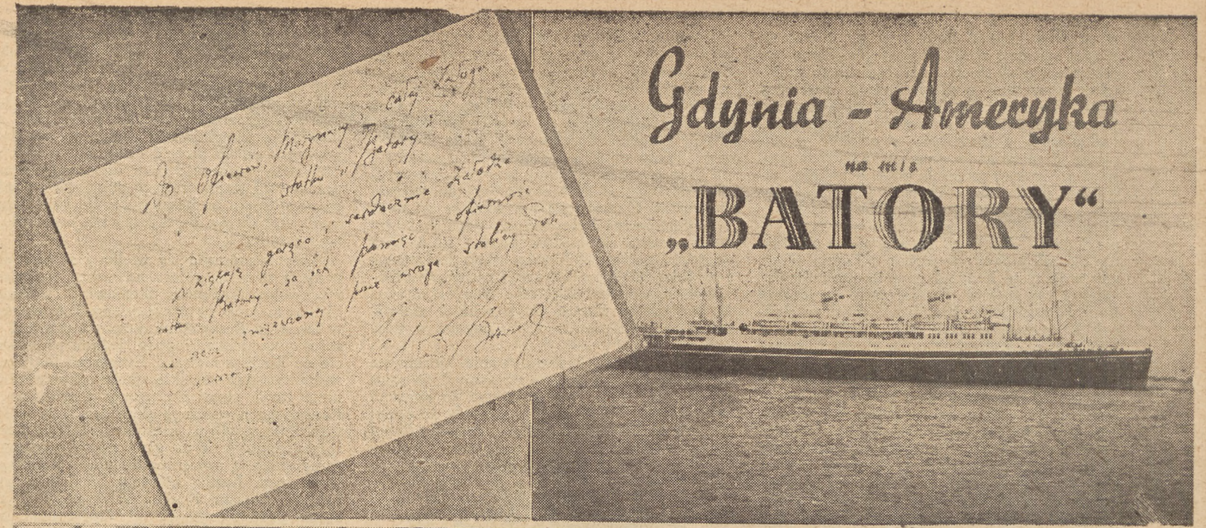
Czasy zachodu słońca są podane według normalnego czasu środkowo-europejskiego, a więc po wprowadzeniu czasu letniego — zachód słońca będzie o 1 godzinę późniejszy niż to wynikałoby z powyższej tabelki.

Jan Gajewski.

Gdynia - Ameryka

na m/s

„BATORY"





Na wiadomość o przybyciu „Batorego", tłumy Gdynian podążają do portu, aby przywitać swe rodziny, znajomych i znajomych naszych znajomych.



W porcie nowojorskim na chwilę przed opuszczeniem Nowego Świata i wyruszeniem do starej Europy.



1

Nasz największy transatlantyk motorowiec „Batory" zdołał zyskać sobie opinię wygodnego i szybkiego statku pasażerskiego, kursującego regularnie na linii Gdynia — Nowy Jork. Nieoficjalne źródła podają, że poza wielu innymi przyczynami, statek zawdzięcza swą popularność doskonałej kuchni, która w podróży morskiej jest bardzo ważnym czynnikiem zwłaszcza, że, jak wiadomo, droga do serca najczęściej wiedzie przez żołądek.

A oto parę ilustrowanych kart z podróży:

1. Próbny alarm - operacja, którą musi przejść każdy pasażer bez względu na wiek, płeć i zapatrywania polityczne.

2. Każdy metr kwadratowy pokładu musi lśnić czystością, a więc „szoruj bracie co masz sił".

3. Tak mniej więcej wygląda „Batory" od kuchni. Dobre menu, to najprostsza droga do dobrego samopoczucia i przyjemnej podróży.

4. Na dworcu morskim w Nowym Jorku tłumy publiczności żegnają odjeżdżających krewnych, znajomych i... teściowe.

5. Ci pasażerowie leżą na obu łopatkach, ale bynajmniej nie są z tego powodu niezadowoleni, a nawet przeciwnie, uważają, że leżakowanie na pokładzie jest wielką przyjemnością.

6. Ludzie, którzy nie lubią zagłębiać się w problemach życiowych mogą z powodzeniem zagłębić się w miękkich wygodnych fotelach salonów „Batorego".

7. „Choć burza huczy wkoło nas" — mowa tu oczywiście o kole ratunkowym, które służy w tym wypadku nie tyle do celów ratowniczych, ile za tło do pamiątkowej fotografii.

Zdjęcia: ZBIGNIEW KOSYCARZ



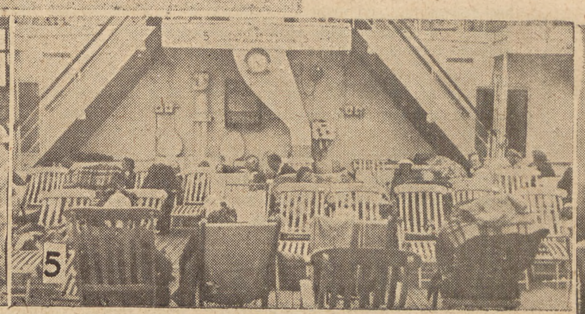
2



3



4



5



6



7



Marszałek Polski, M. Żymierski z rodziną — w towarzystwie Dowódcy Mar. Woj., kontradm. W. Steyera i kmdr. J. Urbanowicza



Wicemin. Żeglugi, dr Kazimierz Petrusewicz i Dyrektor G. A. L. Plinius



Min. Żeglugi, Adam Rapacki.



Ksawery Pruszyński popularny pisarz

GOŚCIE i pasażerowie „Batorego".



Arkady Fiedler autor książki „Dziękuję ci, kapitanie"



Stanisław Szpinalski znakomity pianista



Komandor L. Krzycki Dyr. Wydz. Żeglarskiego



Jadzia Andrzejewska, popularna aktorka w towarzystwie córeczki, reżysera R. Ordyńskiego i kapitana „Batorego" Cwiklińskiego.



Brunon Dzimicz

Obyczaje starmara Kurdebalansa

(Fragment pamiętnika: „Hel walczy nadal".)

Gdy syn górniczy Jacek Tracz, jako „blinda morska"*) przybył z Hawru na s/s „Warszawa" do Gdyni, aby „nie przebierać zbyt szybko nogami pod pomponikiem", jak określał grożącą mu służbę w strzelcach morskich Francji, miał gębę mocno niewyparzoną.

Oczywiście umiał kląć tylko w narzeczu nadsekwańskim, dlatego też pierwsze jego przezwisko za czasów rekruckich na Oksywiu było „merdalor". Używał tego zwrotu, gdy nie udawał mu się jakiś chwyt.

Następnie, wsłuchując się w wypowiedzi od serca matów, dowódców drużyn, uprzytomnił sobie bogatą gamę pouczeń, zaczynających się dźwięczną sylabą „kurr"...

Jedno trzeba było mu przyznać: jeśli z zawziętą wytrwałością doskonalił swój język ojczysty, nigdy klątwa polska nie wyszła z jego ust. Po prostu wydawało się, że język polski w jego zrozumieniu był czymś nadrzędnym, w którym słowa zdrożne nie mają prawa bytu.

Jacek miał pierwszorzędne zdolności do mechaniki, wyszedł więc z kursu motorzystów w Szkole Specjalistów Rzecznych, gdzie wtedy Flota morska szkoliła w tej specjalności, — ze świadectwem „bardzo dobry". Co prawda, w konfidencjalnym pisemku ze słynnej z zapatrywań Flotylli, była adnotacja, że fachowo jest wybitny, ale pewne wypowiedzi i chęć opanowania języka rosyjskiego wskazują na niedorozwój nastawienia przeciwko „zarazie od wschodu", dlatego ocena ogólna została zniżona o stopień.

Po powrocie na Flotę trafił na niszczyciel i wkrótce, pomimo, iż miał „sztywny kark", dostał starmara.**) Nie mogło być inaczej, gdyż zajmował pewnie i nienagannie etat podoficera.



Gdy mu koledzy i kierownicy winszowali, raptem skojarzył sobie ich swojskie okrzyki z francuskim brzmieniem nazwy „Urzędu miar i wag", zapamiętanym skądś z węglowych departamentów i aby nie pozostać w tyle, palnął: „Dziękuję, kur de balans!"...

— Co on powiedział? — zapytał nieco przygłuchy gospodarz maszynowni.

Od tego czasu po prostu zapomniano nazwisko Jacka, pozostał tylko „starmar Kurdebalans".

Już w parę miesięcy potem nowy zastępca dowódcy okrętu, sprawdzając listę wypłat u płatnika, zrobił temu awanturę, twierdząc, że ma „martwe dusze", bo nie widzi w spisach znanego wszystkim Kurdebalansa, a ilość załogi się zgadza.

Dopiero zawezwany Jacek musiał mu zameldować, że tak, rzeczywiście, nieporozumienie zachodzi z tego powodu, że w marynarce polskiej służy „incognito", za co został głośno przepędzony.

Hel uchodził zawsze trochę, jako oddział karny.

Kurdebalans, bezwzględnie nie zasługujący na służbę u potomków snadnie — germańskiej królowej Wiktorii, został w sierpniu przedwojnia wyokrętowany na stanowisko motorniczego helskiej kolejki wąskotorowej. Wkrótce jednak, już rozkazem lokalnego dowództwa przeszedł na stanowisko łącznika-motocyklisty plutonu ochrony. Na motowóz kolejki dostał się natomiast rezerwista, w cywilu pracownik lux-torpedy na szlaku Gdynia — Hel, zmiana ta okazała się ku obopólnemu zadowoleniu.

Sztab i pluton po prostu nie mogły się obejść bez Kurdebalansa. Uczynny, ruchliwy, sprytny, zawsze gotów do karkołomnych rozjazdów, byleby się przydały „nasolić szkopom", znikał i wracał z rozkazami, których nie dowierzano telefonom, o każdej porze dnia i nocy. Mówił niewiele, ale nucił zapamiętale. Nawet dwa wspaniałe psy-wilczury z terenu zbiorników ropowych, Targaj i Tyraj, gotowe każdemu rozerwać grdykę, wskakując z cichym skowytem, przeciwnie — na widok Kurdebalansa mknącego na motocyklu, merdały z upodobaniem ogonami. Aż odpowiedzialny za ich tresurę stary strażnik Kosma, mruczał zatroskany i spluwał z odrazą: „Ot, sucze syny!" —

I tak dnie szły za dniami. Pierwsze naloty i bombardowania o świcie, następnie przed południem, potem przerwa obiadowa, a od drugiej znów muzyka bomb i pocisków. W nocy bombki zapalające, nieudane próby wzniecenia leśnego pożaru. Anglofile już przestali wypatrywać peryskopy Churchillowskich okrętów podwodnych. Wiedzieli, że dali się nabrać. Logicznie spodziewane, ale tym niemniej coraz gorsze wiadomości z kraju. Stolica już rzęziła.

Kurdebalans zaczął jakoś częściej znikać z parteru niedobudowanego gmachu, gdzie mieścił się sztab... Nucił jak zwykle, ale był roztargniony.

Pewnego poranku, koło połowy ostatniej dekady września, wracający „łazikiem" dowódca spostrzegł przemykający się cień w nieużywanym schronie leśnym w okolicy „Bocianiego Gniazda". Zatrzymał wóz.

Razem z szoferem, z pistoletami w pogotowiu, podkradli się do wejścia i zajrzeli do wnętrza...

Na kupie starych worków siedział zapracowany Kurdebalans i wycinał czerwone i żółte płachty z flag sygnałowych. Komandor wszedł: „Co wy tu robicie? Gdzie wasz motocykl?... Skąd te flagi?." Kurdebalans wskoczył i kiwnął głową w stronę bełkowania za schronem: „Jest tam bezpieczny"...



Dowódca kazał szoferowi, aby sprawdził.

— Flagi są brakowane — starzyzna. A co się tyczy mnie, to... ja... przyznaję się: chcę wiać...

— Dokąd?

— Morzem...

— Anglia?

— Nie! Ja chcę Niemca tłuc bez wytchnienia, a tego nie robi się z Anglii...

— A więc...

— Potrzeba mi tylko Targaja z Tyrajem, flagę handlowej marynarki radzieckiej, wskazał na czerwono-żółte wycinanki, no i ten duński kuter z sieciami..

— Jaki znowuż duński kuter?

— Został jeden w porcie handlowym, co mu motor w sierpniu na fest zatkało, ja trochę pomogłem... A w taki „sztyl" na samych żaglach nie ruszył. Stary Dun z famułą wolał pociąg, nawet u starego Konkela papiery zostawił... Budowa nie nasza... z Laalandu.

— Ale po cóż bandera radziecka?

— To jedyna, którą na Bałtyku Niemcy muszą poważać... Mnie potrzebna na krótko i nie przy Helu. Ale już więcej nic powiedzieć nie mogę... Wiem, że jestem we władzy komandora, ale proszę mnie zrozumieć!... I nie zamykać!

Nigdy jeszcze Kurdebalans nie mówił tak wiele. Wrócił szofer: „Motor jest, zameldował, „na chodzie".

— Dobrze, wracajcie na łazik, zaraz idę...

— A teraz, słuchajcie Kurdebalans, cała ta historia wydaje mi się bardzo zagmatwana. Czy wy sobie zdajecie sprawę, że są trzy obręcze blokady, i że Niemcy nie tacy głupi, żeby po złapaniu kutra nie zbadać was dokładnie i nie stwierdzić, że to uciekinierzy z Helu.

— Nie, nie stwierdzą.

— Dobrze, że jesteście tacy pewni siebie. Nie mam już więcej czasu dla was. Będę się cieszył, jeśli spłatacie Niemcom figla... Nie wy jeden meldujecie mi się z zamiarem ucieczki...

— Kurdebalansowi błysnęły oczy. Zasalutował.

Po południu adiutant zauważył przy kolacji, że jakoś dawno nie widać Kurdebalansa.

— Otrzymał specjalne polecenie, — mruknął zmęczonym głosem komandor.

Wieczorem, gdzieś po dwudziestej, zabrzęczały telefony: „Czołowa pozycja nadaje: silny ogień z kb i km. Trudno zorientować się o co chodzi, ponieważ strzały przeważnie nie są skierowane do nas. Głośne ujadanie psów od strony Kuźnicy".

— Czyżby jakaś odsiecz? Ale skąd? Hojraki z Tucholskich borów już dawno zmietli pod Modlin, — medytował Szef Sztabu.

Koło północy wszystko ucichło. Na Helu przynajmniej do świtu, zaległa ponura cisza.

— Ujadanie psów? — myślał, zapadając w drzemkę dowódca.

Nad ranem w porcie handlowym przy strażnicy granicznej znaleziono motocykl, nie było natomiast Kurdebalansa, nie było trzech rezerwistów z piechoty morskiej, portowców, którzy do Gdyni przybyli z Flensburga nad duńską granicą, nie było Targaja ani Tyraja, nie było kutra duńskiego i nikt nie zauważył, kiedy się wysunął z portu...

Przyciśnięty do muru wachtowy z baterii działek przeciwdesantowych przyznał się, że wsłuchiwał się w odgłosy bitwy pod Kuźnicą, jak twierdził, potem słyszał jakby huk motocykla, ale na ogół

*) „Pasażer na gapę".

**) Stopień starszego marynarza.

była w porcie zupełna cisza, a kąt gdzie był przywiązany duński kuter jest najciemniejszy. Może kuter zatonął...

— Nie, nie zatonął, — stwierdzili nurkowie.

Ale Hel wchodził w okres najcięższych dni. Wróg, systematycznie zwiększając siły, wypunktowywał jego obrońców... Zniknięcie Kurdebalansa pozostało wtedy tajemnicą. Komunikat niemiecki nie chwalił się nazajutrz wzięciem jeńców ani na lądzie, ani na morzu... Helanie pogadali i przestali...

Minęło 6 lat. Różnie dla różnych ludzi. Dla jednych, jak biczem trzasł, dla innych, jak wlokąca się rozpacz niewoli... Polska, ta odrodzona, ochoczo się brała do gojenia ran.

Pociąg pośpieszny Szczecin — Wrocław zwalnia biegu przed stacją Kolno. Do przedziału wchodzi wysoki mężczyzna i siada naprzeciwko drzemiącego kapitana marynarki. Ten przyotwiera oczy, po twarzy przemyka mu wyraz niedowierzania, a usta same składają się, aby wypowiedzieć: „Kurdebalans?".

Wysoki mężczyzna uśmiecha się: — Dowódca plutonu ochrony z Helu, dawny podporucznik, czy nie tak?

Ściskają sobie mocno dłonie.

— Cośmy sobie głowy nałamali zaraz po waszym zniknięciu, a potem w niewoli. Jak wam się na takiej powolnej łajbie udało? A możeście lądem dali nura? Jak to było? Byli tacy, co twierdzili, żeście do Niemca przeszli...

Kurdebalans zamyślił się: — Jak to było, pytacie. A no, dobrze było. Starego Kosmę podpoiłem kawą z sznapsem, na zgodę. Gdy sobie chrapnął, wsadziłem Targaja, co to wgryzał się w gardło od razu, do przyczepy i zamocowałem pokrowcem. Tyraj, który ludzi zwykle tylko zbijał z nóg, biegł za nami jak cień. Trzeba było zrobić zamieszanie w innym końcu naszego półwyspu, więc przy czołówce kuźnickiej zostawiłem motor, a Targajowi dałem powąchać sukno niemieckie z płaszcza tego feldfebla dragonów słupskich, co to siedział u nas. I puściłem na przełaj na zasieki. Smyknął jak wilk, a zanim Tyraj. Że narobiły tam szkopowiny to na pewno, dzielne psiaki! Ja nie miałem za wiele czasu, a kawał drogi. Całą jazdę słyszałem tamten gwałt. Ale było na umówiony czas.



Szarmach. Konka i Szyberski już ułożyli maszt, powywieszali za burtę namokłe płachty rozprutych worków, bo światło najaśnicy tak się ich nie ima, jak gładkiej malowanej burty, lub skrobanego masztu i pomału wysmyknęliśmy się z portu. Na baterii cyplowej otrzymali fonogram, że jeden kuter będzie wychodził... Ja go nadałem. Potem było trochę nerwowo... I jakoś minęła noc. Gdy, dobrze już po świcie, opodal Bornholmu zaczepił nas duży trałowiec szkopski, ciągnęliśmy sieć, a w sieci były dorsze. Szarmach pobajdurzył po ślezwicku z jakąś szarżą, co sprawdzała nasze laalandskie papiery. Daliśmy mu worek świeżej ryby i do wieczora mieliśmy spokój. Ale nockę wykorzystaliśmy na skok do wód szwedzkich. Tam już byliśmy mniej podejrzani. Minęliśmy Eland, potem Gotland, ciągle niby łapiąc rybę. A musieliśmy wyrzucać, tak lazła nam w siecie, a ładownie nie mogły być pełne, inaczej trzeba było zawijać do tamtejszych portów. To zawsze jest niepewne. Sami rozumiecie. Byliśmy już tą okrężną drogą pod brzegami Łotwy w dniu 2 października, gdy Niemcy rozwrzeszczeli się, że Hel padł. A tu właśnie zmieniliśmy banderę z duńskiej na radziecką... i mogliśmy wysiąść nie zanadto zwracając na siebie uwagę. A wiecie, co nas tak mocno trzymało razem, że ani jeden nie upierał się udawać Kolumba, a mieliśmy wytknięty cel, po prostu należeliśmy do jednej wielkiej partii.

W swoim czasie trafiłem nad Okę i wiecie chyba, jaką drogą wróciłem, właściwie wprost nad Odrę, bo Wisłę minąłem. A że jestem teraz radnym narodowym na ziemiach górniczych, no to przecież pamiętacie, że przed Kurdebalansem był Jacek Tracz... Trasz, jak powrzaskiwał sztygar walończyk, i ten Traczyk poganiał oślepione mrokiem koniki w sztolniach pod Bethune... A teraz i starzy wrócili też. Podrosłe znajomki do wyboru... Pomyślnych wiatrów! My helanie, nie powinniśmy o sobie zapominać. Ja tu wysiadam... Do zobaczyska nad morzem: przecież jednak tęskni się za nim...

Rys. Sławomir Sierecki

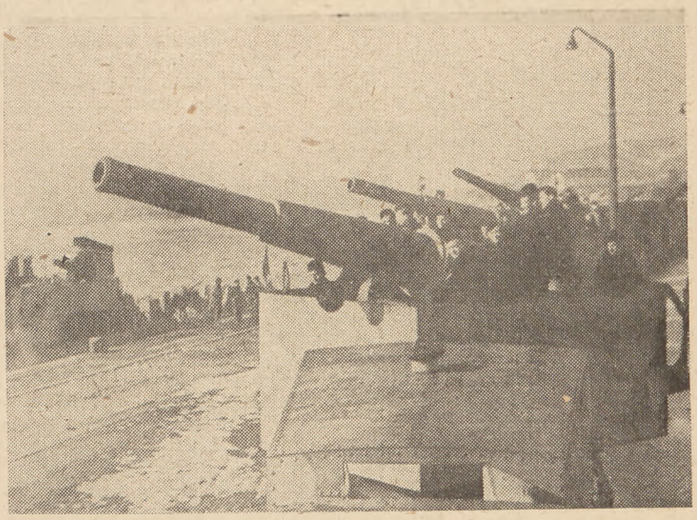
BRUNON DZIMICZ



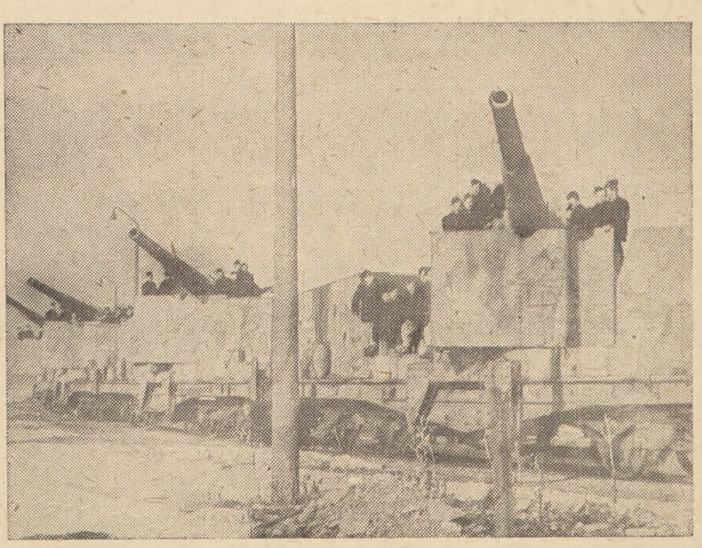
Artyleria kolejowa



Nasz wszędobylski fotoreporter, będący w chronicznym poszukiwaniu „sensacyj Wybrzeża", pewnego dnia natknął się na ćwiczenia D.A.K.'u (Dywizjon Artylerii Kolejowej). Wobec tego, że ćwiczenia te nie były połączone z t. zw. „ostrym strzelaniem", nasz reporter działał zupełnie śmiało i z wrodzoną niektórym ludziom kamery odwagą.



Rola artylerii kolejowej w obronie Wybrzeża jest naprawdę wielka. W odróżnieniu od artylerii brzegowej, ma ona zdolność łatwego i szybkiego przenoszenia się z miejsca na miejsce. Do tego potrzebne są oczywiście: odpowiednio rozmieszczona sieć torów kolejowych i spora ilość własnych lokomotyw.



Zanim „kolejarze" z D.A.K.'u doszli do należytej wprawy w obsługiwaniu dział morskich na szynach, musieli włożyć sporo pracy dla przyswojenia wiadomości teoretycznych w czasie wykładów. „Każdy z nas" — powiedział jeden z nich naszemu reporterowi — „jest taki sam w a ż n i a k, jak ten z okrętu, z lotnictwa morskiego, czy z artylerii nadbrzeżnej".

Fot. W. A. F., Uklejewski

MAKLERSTWO OKRĘTOWE

Transport morski składa się zasadniczo z dwu czynników: statku i towaru, których wzajemne powiązanie daje w wyniku tranzakcję przewozu morskiego. Jednakże na połączenie tych dwu czynników składa się praca szeregu instytucji czy składników pracy. Towar, z chwilą gdy opuści fabrykę, przechodzi z rąk producenta-eksportera poprzez spedytora lądowego, przewoźnika (kolej), spedytora morskiego, sztauera i dopiero dostaje się na statek. Ale i drugi czynnik transportu morskiego — statek, również w swej pracy łączy kilka czynników. Armator — właściciel statku sztauer statkowy i makler są związani z morską częścią załadunku. Współpraca tych czynników zawiązuje się najściślej na terenie portu, gdzie uzewnętrznia się właśnie w technicznym wykonaniu załadunku towaru na statek. Mimo jednak tylu i tak różnorodnych czynników, których praca składa się na pojęcie transportu morskiego, można śmiało określić, że dyspozycja towarowa w przeładunku portowym skupia się właściwie w rękach maklera i spedytora. Podczas, kiedy spedytor portowy jest osobą, dysponującą towarem — aż do momentu jego załadunku, to z drugiej strony osobą, która obejmuje opiekę nad statkiem w czasie jego pobytu w porcie, jest makler okrętowy.

Pojęcie „makler okrętowy" obejmuje cztery, a właściwie pięć pojęć, które wiążą się z pracą i pobytem statku w porcie.

1) Makler klarujący — opiekuje się statkiem w czasie jego pobytu w porcie. Praca jego zaczyna się od momentu, kiedy otrzymuje telegram od armatora — właściciela statku, zawiadamiający o dokładnej dacie przybycia statku do portu. Makler zobowiązany jest przygotować wszystko na przyjęcie statku. Porozumiewa się z Kapitanatem Portu, celem zawiadomienia go o spodziewanym przybyciu statku i uzgadnia miejsce w porcie, w którym ma się odbyć *wyładunek* przywiezionego przez statek towaru - względnie *załadunek*, jeśli statek przychodzi w balaście, bez ładunku. Zgłoszenie do Kapitanatu Portu dokonywane jest na piśmie, z podaniem nazwy statku, jego bandery (celem łatwiejszego rozpoznania go na redzie po przybyciu) i miejsca w porcie, gdzie ma być postawiony. Następnie makler porozumiewa się z firmami wyładunkowymi, wzgl. załadunkowymi dla przygotowania towaru, uzgadnia czas rozpoczęcia pracy i jej podział.

W momencie przybycia statku do portu, makler portowy porozumiewa się z Urzędem Celnym i W. O. P.-em (Wojska Ochrony Pogranicza) — celem przeprowadzenia t. zw. odprawy statku na wejściu. Odprawa ta obejmuje formalności, związane z oficjalnym zgłoszeniem statku u Władz Portowych. Dla celów odprawy celnej makler przygotowuje „manifest wyładunkowy", zawierający zestawienie wszystkich towarów znajdujących się na statku, zarówno tych, które przeznaczone są do wyładunku w porcie i które są szczegółowo wymienione, z podaniem ilości, wagi, opakowania, jak też i towary, które statek ma na pokładzie w tranzycie, czyli z przeznaczeniem dla innych portów.

Odprawa celna obejmuje w dalszym ciągu sprawdzenie przez urzędnika celnego ilości posiadanych przez kapitana i załogę przedmiotów, podlegających cłu (papierosy, alkohol itp.) i zamknięcie pod plombą w myśl przepisów celnych — ilości przekraczające przewidziane normy. W. O. P. równocześnie sprawdza listę załogi oraz kontroluje czy statek nie przywiózł ślepych pasażerów na pokładzie. W czasie tych wszystkich czynności makler jest przedstawicielem statku i pośredniczy w załatwianiu tych wszystkich formalności w imieniu kapitana. Z chwilą gdy odprawa zostaje zakończona, statek może rozpocząć wyładunek względnie załadunek i tu makler otacza swą opieką statek przez cały czas. W imieniu kapitana zgłasza on załadowcy gotowość do przyjęcia towaru, pilnuje, aby statek był przeholowany, w odpowiednie dla załadunku miejsce, dozoruje i uzgadnia czas załadunku, prowadzi przez cały czas kontrolę czasu pracy, które to dane wstawia następnie do timesheetu,— czyli statkowego zestawienia czasu, zużytego na załadunek, wystawia względnie kontroluje wystawienie dokumentów na załadowany towar: jak konosament, stauplan (plan rozmieszczenia towaru na statku), kwity bunkrowe na pobrany bunkier itp. Przez cały czas pobytu statku w porcie makler pomaga kapitanowi i zastępuje go wobec władz portowych w sprawie koniecznych napraw na statku, w sprawach związanych z załogą, zaopatrzeniem statku w prowiant, wodę itd. Gdy załadunek jest dokonany makler (znów w porozumieniu z Urzędem Celnym i W. O. P.-em) przeprowadza odprawę statku na wyjściu. Przygotowuje manifest celny wywozowy i zgłoszenie wyjścia, zawierające wszystkie dane dotyczące statku i zabieranego przezeń towaru. W porozumienia z Kapitanatem Portu uzgadnia czas wyjścia statku z portu i zamawia pilota, który ma wyprowadzić statek, a w razie potrzeby holownik do pomocy. Podczas pobytu statku w porcie makler telegraficznie informuje właściciela statku o jego pozycji przy wyjściu statku, podaje mu ilość załadowanego towaru i czas wyjścia. Po odejściu statku nie kończą się jeszcze prace maklera. Teraz napływają do niego wszystkie rachunki związane z pobytem statku w porcie. Opłaty za brzegowe za użycie dźwigów załadunkowych, wykonanie sztauerki względnie trymerki statku opłaty pilotowe, holownicze, rachunki za dostarczoną żywność wodę, bunkier. Wszystko to zbiera makler i następnie sporządza dla armatora rozliczenie kosztów pobytu statku w danym porcie. Trudno jest podać w skrócie te wszystkie rozliczne prace, jakie makler wykonuje w czasie pobytu statku w porcie lub nawet po jego wyjściu, ale stare maklerskie powiedzenie „makler — mamka statku, ma załatwić wszystko od pieluszek do trumny" — najlepiej uzmysławia nam skalę jego obowiązków.

2) Makler frachtujący — jest tą soczewką w której skupia się z jednej strony podaż towaru krajowego, czy zagranicznego z popytem tonażu statkowego, oferowanego przez armatorów. Makler frachtujący jest stale informowany przez armatorów o możliwości podjęcia przez nich transportów danych towarów na statku i znając z drugiej strony podaż towarów, pośredniczy w zawarciu kontraktu wynajmu statku pod przewóz morski na podstawie charakteru. Za tę pracę makler pobiera pewne procentowe wynagrodzenia — prowizję maklerską.

3) Makler sprzedaży i kupna statków — jest pośrednikiem pomiędzy sprzedającymi, a kupującymi statki.

4) Makler — agent linij regularnych — jest stałym przedstawicielem pewnych linij, utrzymujących regularną komunikację pomiędzy danym portem i portami zagranicznymi. Poza obowiązkami, jakie posiada w stosunku do statku makler klarujący, agent liniowy ma jeszcze obowiązek starania się o zdobywanie dla statków reprezentowanej przez siebie linii towarów do przewozu morskiego. Dzięki swym kontaktom z eksporterami i spedytorami informuje ich o możliwości przewozu towarów w określonym czasie i do portów objętych obsługą danej linii, w imieniu tejże, przyjmuje towar do przewozu, wystawia względnie przyjmuje konosamenty na poszczególne partie towaru, uzgadnia z załadowcami ładunek na statek wreszcie inkasuje fracht za przewóz i rozlicza go następnie z armatorem. Przy towarach importowanych makler-agent linii wydaje towar odbiorcom za przedłożeniem oryginalnych konosamentów i inkasuje frachty za te przesyłki.

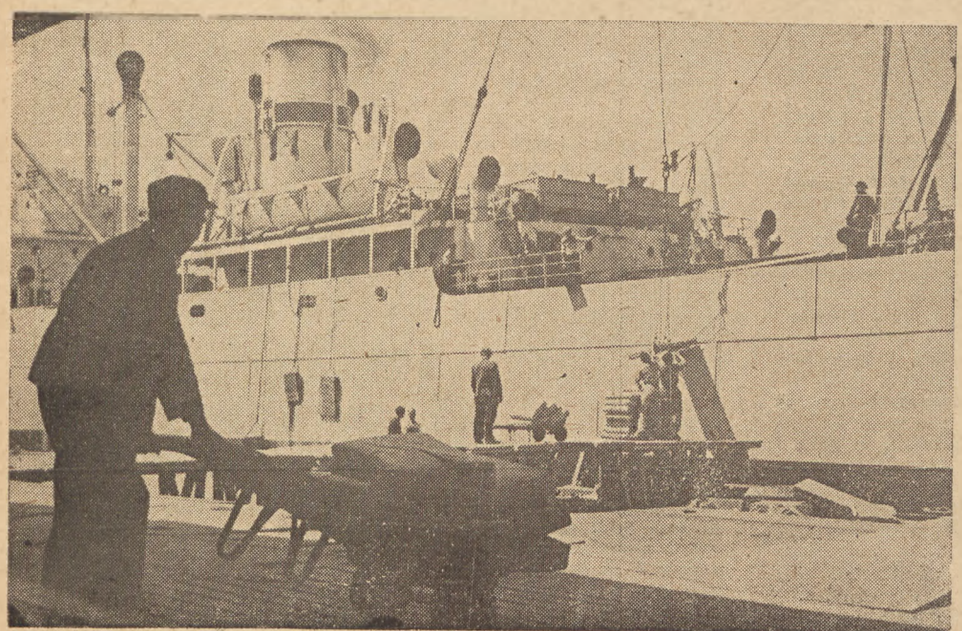
5) Makler ubezpieczeń morskich — podejmuje ubezpieczenia towarów, względnie statków w przewozie morskim. Praca tego rodzaju jest przeważnie przedmiotem specjalnych towarzystw, chociaż bardzo często wchodzi w zakres normalnej pracy firmy maklerskiej.

Z powyższego, krótkiego rzutu pracy maklera, można łatwo zorientować się w jego różnorodności i rozległości. Praktyka pracy portowej pozwala na rozbudowanie niektórych działów a nawet na wyodrębnianie ich w formie samoistnych przedsiębiorstw. W wielu portach istnieją firmy, zajmujące się wyłącznie kupnem czy sprzedażą statków, ubezpieczeniami morskimi, czy frachtowaniem. Wielkie linie żeglugowe zakładają agentury liniowe dla obsługiwania własnych statków, lub powierzają je agentom liniowym.

Praca maklera oparta jest z jednej strony na fachowym wypracowaniu i wyczuciu rynku frachtowego morskiego i potrzeb własnego zaplecza, z drugiej — na szerokim wachlarzu zapotrzebowań i starań, związanych z transportem morskim i opieką, jaką makler roztacza nad statkiem w porcie. Praca, jak z tego wynika szalenie różnolita i zmienna. Praca wymagająca dużego przygotowania fachowego i szerokiej znajomości języków i zwyczajów morskich. Ale też z drugiej strony praca maklera dzięki kontaktowi, jaki utrzymuje z zagranicznym armatorem, dzięki wypracowaniu dobrej obsługi — stanowi dla portu jeden z najważniejszych elementów w dziedzinie konkurencji międzynarodowej.

Dobre i zorganizowane maklerstwo jest najlepszą reklamą dla portu i jego obsługi, oraz jest wskaźnikiem wyrobienia gospodarczego kraju i jego pozycji morskiej.

Jerzy Poradowski



Wyładunek z s/s „Bałtyk" fot. K. Komorowski

UROCZYSTOŚCI KOŁOBRZESKIE



Inwalidzi, uczestnicy walk o Kołobrzeg w defiladzie podczas uroczystości kołobrzeskich.

Rokrocznie w najmłodszym naszym porcie Kołobrzegu, odbywają się uroczystości dla uczczenia pamięci tych, którzy ofiarą swego życia port ten zwrócili Macierzy.

Zaledwie trzy lata temu na ulicach Kołobrzega przez szereg tygodni toczył się zacięty bój z oddziałami wroga, który przyciśnięty do morza stawiał rozpaczliwy opór, zdając sobie sprawę z tego, że odchodzi stąd na zawsze. Sterczące dziś jeszcze ruiny domów mówią o ciężkiej drodze, jaką miał polski żołnierz, niosąc wolność.

W czasie tegorocznych uroczystości, w których wzięli udział przedstawiciele władz państwowych, administracyjnych. Mar. Woj., Ligi Morskiej oraz delegaci partyj politycznych i organizacyj młodzieżowych, odsłonięty został pomnik „Bohaterom Poległym w walce o Kołobrzeg".

Po złożeniu wieńców na mogiłach poległych oraz po defiladzie w gmachu starostwa odbyła się uroczystość nadania przez Radę Miasta dyplomów pamiątkowych tym jednostkom wojskowym, które brały udział w wyzwalaniu Kołobrzega. Jednocześnie delegat Zarządu Głównego Ligi Morskiej wręczył pamiątkowy rysunek na ręce przedstawiciela miasta.



Delegacje władz państwowych i samorządowych, Wojska Polskiego, Mar. Woj. i Ligi Morskiej udają się na mogiły poległych celem złożenia wieńców.



Z prawej: Pomnik odsłonięty w czasie tegorocznych uroczystości w Kołobrzegu.

Fot. W. A. F., Uklejewski



KOŁOBRZEG WRACA DO ŻYCIA

Tak jak lata walki wróciły Kołobrzegowi wolność, tak lata pokoju wprowadzają nowe życie w mury tego nadmorskiego miasta.

W trzecią rocznicę wyzwolenia do portu wpłynęły pierwsze statki, a tym samym Kołobrzeg rozpoczął normalną pracę. Zniszczenia wojenne zostają usuwane i każdy dzień przynosi zmiany na lepsze. Kołobrzeg wciągnięty w łańcuch morskich portów polskich, stanie się bez wątpienia jednym z ważniejszych jego ogniw.

Zdjęcie zamieszczone obok przedstawia prace przy odbudowie nabrzeży, które na skutek działań wojennych uległy poważnym zniszczeniom.

Teoria na powierzchni - praktyka pod wodą



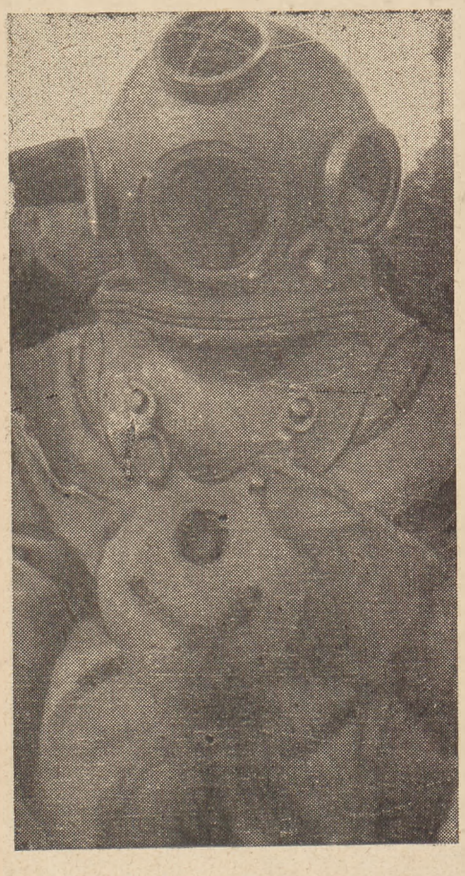
St. mar. Tkaczyk, prymus kursu. Na wszystkie pytania odpowiedział celująco mimo, że jest nurkiem, a nie... celowniczym.
Fot. W. A. F.



Niedyskretne" pytania komisji egzaminacyjnej nieraz mogą wprowadzić delikwenta w zakłopotanie. Wszystko jednak przejdzie gładko, jeśli się opanuje wymaganą wiedzę i... początkową tremę.



... A na zakończenie kursów — pamiątkowe zdjęcie „familijne".



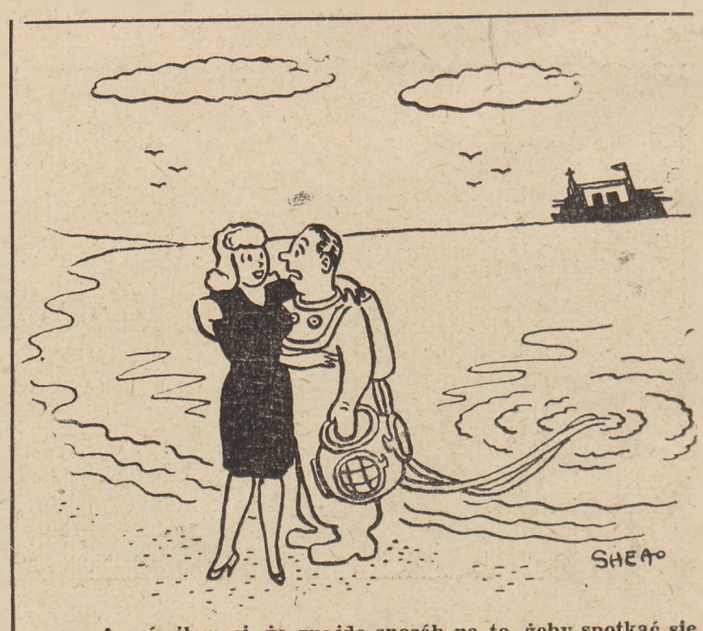
W skafandrze.

Życie jest ciężkie — powiedział nam jeden z nurków, kiedy ubierano go w niewygodny skafander, przytwierdzając do piersi bryłę ołowiu, a na nogi nakładając ciężkie „buciki". Życie nurka jest jednak nie tylko ciężkie, ale może stać się też i niebezpieczne, o ile kandydat nie zostanie wystarczająco dobrze przeszkolony.

Kursy dla nurków, które odbyły się w jednostkach Marynarki Wojennej, wykazały wysoki poziom umiejętności adeptów sztuki „podwodnego bytowania".

Program kursów obejmował poza ściśle „nurkową" wiedzą, również i szereg przedmiotów pokrewnych.

Egzaminy teoretyczne zostały uzupełnione zajęciami praktycznymi, z których przyszli nurkowie wywiązali się równie dobrze jak i z zagadnień teoretycznych.



... — A mówiłem ci, że znajdę sposób na to, żeby spotkać się z tobą sam na sam...!

PAŁAC NA SZKLANEJ GÓRZE

Zacznijmy od wszystkiego, co bierze początek od „naj...“

Najpiękniejszą miejscowością Dolnego Śląska jest Szklarska Poręba. Najładniej położona z trzech Poręb jest Poręba Górna. Najwspanialszym budynkiem w Górnej jest Wojskowy Dom Wypoczynkowy A najbardziej faworyzowanymi gośćmi w W. D. W. są marynarze i lotnicy. Możecie więc sobie wyobrazić, jak czują się tam nasi chłopcy!

Na Wybrzeżu był deszcz, błoto i pachniało wiosną. Tu zima króluje niepodzielnie. Śniegu jest tyle, że bez nart można zapaść się po pas, jeśli nie pilnuje się wydeptanej dróżki.

Biało okapturzone świerki wyglądają jak w bajce. Wyślizganym śladem narciarskim mijają nas granatowe sylwetki. To wczasowicze z W. D. W., których prowadzi doświadczony instruktor. Między zaróżowionymi, młodzieńczymi twarzami podchorążych i podporuczników, zdarzają się od czasu do czasu godne oblicza pułkowników i komandorów. Ale tu panuje prawdziwa równość — wszyscy ubrani są w jednakowe, doskonale uszyte kostiumy narciarskie, pierwszorzędnie wyposażeni w jednakowe wspaniałe buty i narty, jednakowo sypią się w cudowny, miękki śnieg na niebezpiecznym zakręcie. Co chwila rozlega się huragan śmiechu. Wydaje się że to rzeczywiście gromada młodych chłopców, nie zaś doświadczonych oficerów, którzy przeszli przez trudy walk, czy lata niewoli.

Nie przeszkadzajmy im i pnijmy się dalej piękną drogą do malowniczo położonego budynku na wzgórzu. Jest to kolosalny gmach zbudowany w stylu schroniskowym, którego wnętrze zaskakuje nas swą pięknością i komfortem. Piękna pogoda wyciągnęła wszystkich prawie w teren. Gdzieniegdzie tylko po korytarzach widać mamusie z pociechami. To żony oficerów, które też korzystają z dobrodziejstw W. D. W.

Honory gospodarza domu czyni oficer inspekcyjny, oprowadzając gościnnie od piwnic do strychu. Zaczynamy oczywiście od kuchni, gdyż jest ogólnie wiadomo, że żaden romantyczny świerk, czy wspaniały wodospad dla niejednego mężczyzny nie jest warty tyle, co dobry kotlet wieprzowy z ogórkiem. Dopiero po takim wzmocnieniu przemawia do niego piękno natury. W luksusowo urządzonej i czystej jak laboratorium kuchni stwierdzamy, że W. D. W. dba znakomicie o swych gości.

W. D. W. jest zupełnie uniezależniony od miasta, ma własną elektrownię, wodociągi, pralnie i szereg innych „cudów techniki“.

Z kolei oglądamy piękną jadalnię z prześlicznymi okuciami na belkowanym stropie. Wszędzie zresztą jest tu pięknie. I w saloniku i w małym barze, gdzie w przytulnych kącikach można sobie pogawędzić przy szklance piwa, czy czegoś mocniejszego.

W ogóle, mówiąc szczerze, do miasta niema poco chodzić. Czytelnia wyposażona we wszystkie nowości, pokój bridżowy, bilard, ping-pong, radio, sklepik spółdzielczy, fryzjer — to wszystko zachęca do pozostania w domu, gdyż zmrok nie pozwala już na jazdę na nartach. Jest nawet lekarz i dentysta — wszystko na miejscu.

Zaglądamy do pokoi. Wszędzie panuje wzorowa czystość i dbałość o wygody wojskowej braci. Pułkownik, czy podoficer mają tu jednakowe dziewiczo białe łóżko i jednakowo urzekająco piękny widok z okna.

Po schodach, oglądając po drodze kolekcje rogów jelenich i drzeworytów, wdrapujemy się na obszerne poddasze, bardzo dowcipnie wyzyskane na salę taneczną, gdzie cztery razy w tygodniu odbywają się „szały“.

Towarzyskie dancingi W. D. W. mają ustaloną opinię i skupiają wszystkie przyjezdne piękności. Pod szafirowym sufitem, upstrzonym srebrnymi gwiazdkami tańczą wszyscy z niesłychanym zapałem. Tango, walc, boogie-woogie i... mazur — co kto chce! Wszyscy bawią się jak jedna rodzina.

Pochwalamy tę piękną inicjatywę i stwierdzamy, że to czego się nauczą na pewno — to najnowszych tańców. Lotnicy dosłownie... fruwają, wyczyniając wręcz fantastyczne figury. Jedni twierdzą, że to boogie-woogie, drudzy że loopingi. W każdym razie partnerki są zachwycone, a marynarze z cichą zazdrością przygryzają swe „rytualne“ fajki.

Po dwunastej — sala pustoszeje. Biała smuga drogi wśród bajecznych świerków wygląda w świetle księżyca jeszcze bardziej zachwycająco, niż w dzień.

— Ach, jak tu pięknie!—słyszymy, czyjś, rozmarzony głos.

A rzeczowy bas męski zastanawia się:

— No tak, ale czy może być zupełnie pięknie, jak nie widać ani kawałka morza?...

I już nie trzeba się upewniać, jaki mundur nosi ten malkontent.

Na pewno marynarski!.

S. Kobierzycka



Pejzaż zimowy w Szklarskiej Porębie.

— Nie widać tu jakoś wojskowego rygoru — mówimy do zasapanego tańcem porucznika.

— To tylko tak się wydaje cywilom! — śmieje się młody człowiek. Oczywiście w domu wypoczynkowym regulamin jest ułożony tak, że można i wypocząć i zabawić się. Ale dyscyplina wojskowa, choć dyskretnie, panuje i tutaj, tak, że niema obawy, żeby się chłopcy „rozpuścili“, czy „stracili fason“, jakiego nabyli w swej jednostce. Wręcz przeciwnie, tu właśnie uczą się niejednego.

Czy jesteś już
CZŁONKIEM
LIGI MORSKIEJ?

ZA KILKA DNI
UKAŻE SIĘ Przegląd Morski
Nr. 5.

Z BRAKU MIEJSCA NIE ZAMIESZCZAMY w niniejszym numerze zdjęć do konkursu **„MOJE NAJLEPSZE ZDJĘCIE“**

KRONIKA
POLSKIEGO ZWIĄZKU ŻEGLARSKIEGO

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI ZARZĄDU P.Ż.Z.
na okres od 30 marca 1947 r. do 20 marca 1948 r.

Czołowym zagadnieniem Zarządu P. Z. Ż. było wyjście z improwizowanych kursów szkoleniowych i przejście do planowej akcji wyszkolenia. W okresie zimowym, Zarząd P. Z. Ż., Delegatury i Kluby przeprowadziły kursy teoretyczne żeglarskie, zgodne z programami P. Z. Ż. Zarząd P. Z. Ż zakupił kompas, pelengator opracował i wydał tablice rysunkowe, tablice węzłów, jako pomoce naukowe przy prowadzeniu kursów teoretycznych. Tablice rysunkowe zostały przesłane dla klubów, prowadzących kursy żeglarskie.

Zarząd P. Z. Ż. przeprowadził szereg konferencyj z Dyrektorem P. U. W. F. Ob. Kucharem. Przedstawiono program prac P. Z. Ż. i jego potrzeby.

W wyniku rozmów P. U. W. F. przydzielił:

a) 3.000. — m. płótna żaglowego dla jachtów morskich po cenie urzędowej.

b) Wyżywienie dla uczestników Centralnych Ośrodków żeglarskich, w Jastarni, Trzebieży, w Giżycku.

c) Wynagrodzenie za prace instruktorów.

d) Aparat administracyjno-gospodarczy na w. w. obozach.

e) Sprzęt żeglarski dla Ośrodka żeglarskiego w Trzebieży i w Giżycku.

f) Zniżki kolejowe w wysokości 60% dla uczestników obozów żeglarskich.

Zawdzięczając wydatnej pomocy P. U. W. F. i zrozumieniu potrzeb P. Z. Ż. — przez obozy centralne przeszło 463 uczestników. Otrzymało wyszkolenie na obozach centralnych:

na stopień jachtowego kpt. morskiego	3
na stopień jachtowego kpt. przybrzeżnego	2
na stopień jachtowego ster. morskiego	11
na stopień jachtowego ster. śródlądowego	64
na stopień jachtowego żegl. morskiego	204
na stopień jachtowego żegl. śródlądowego	18

Poza Centralnymi Ośrodkami, kluby prowadziły kursy i obozy żeglarskie dla członków. Ogółem przeszło przez kursy dochodzące i obozy 1.034 uczestników. Otrzymało wyszkolenie na:

sterników morskich	14
sterników śródlądowych	154
żeglarzy morskich	- -
żeglarzy śródlądowych	11

Zarząd P. Z. Ż. na konferencji w M. S. Z. z Min. Groszem wyjednał, że żeglarstwo morskie ma prawo wyjazdów za granicę na podstawie zatwierdzonych przez K-pt. portu i P. Z. Ż. list załóg. Zarząd P. Z. Ż. podjął starania, celem ustalenia z władzami państwowymi dalszych uprawnień P. Z Ż. w żeglarstwie morskim. W pracy organizacyjnej Zarząd P. Z. Ż. — na podstawie nadesłanych przez kluby i organizacje kandydatów na egzaminatorów P. Z. Ż. ustalił i zatwierdził listę egzaminatorów P. Z. Ż. na stopnie morskie i śródlądowe. Zarząd P. Z. Ż. opracował regulamin stopni sportowych P. Z. Ż. i programy wyszkolenia na poszczególne stopnie.



W porozumieniu z Ligą Morską umieścił Regulamin stopni sportowych w miesięczniku „Morze i Marynarz Polski" w numerach 1 (styczeń) i 2 (luty) 1948 r. Zarząd P. Z. Ż. wydrukował patenty P. Z. Ż.: zgodnie z przyjętymi stopniami w nowym Regulaminie stopni sportowych. Patenty dawniejsze z nadrukiem „Tymczasowe — ważne do dnia 31 grudnia 1947 r." zostały zamienione na nowe. Zarząd P. Z. Ż. opracował i wydrukował certyfikaty, które są wydawane w miarę zapotrzebowań, nadsyłanych przez kluby, kartoteka instruktorska jest w trakcie zakładania. Kartoteka kpt. morskich, przybrzeżnych i sterników morskich, śródlądowych — w opracowaniu.

Przedstawiono Prez R. M., P. U. W. F., M. Z. i Kom. Olimpijskiemu, konieczność uzyskania subwencji na budowę 10 łodzi o klasie międzynarodowej, celem stworzenia warunków do przeprowadzenia wyszkolenia regatowego i odbycia regat o Mistrzostwo Polski. Zarząd P. Z. Ż. rozpatrzył i załatwił 275 podań o weryfikacje stopni żeglarskich. Program Kom. Tech. został w ogólnym zarysie wykonany o tyle, o ile na to pozwoliły warunki personalne i finansowe.

Brak ludzi przygotowanych do pracy nad zagadnieniami technicznymi żeglarstwa i brak czasu sprawił, że komisja pracowała przez swoją kadencję w składzie jednoosobowym, z rzadka uzyskując pomoc w przepracowaniu zagadnień. Drugą bolączką ubiegłej kadencji był brak środków finansowych na przeprowadzenie zamierzonych prac.

Komisja Techniczna postawiła sobie za zadanie m. in.:

1) stworzenie minimalnej chociażby flotylli śródlądowej, która by pozwoliła na zorganizowanie regat śródlądowych. Posiadana przez nas flotylla jest zbieraniną różnych klas i typów, co uniemożliwia rozpoczęcie pracy w tej dziedzinie sportu.

2) Takie przepracowanie przepisów technicznych, aby stały się one rzeczywiście podstawą dla odbudowy flotylli, budowy nowej (na przyszłość i które dałyby nam podstawę do porozumienia z żeglarstwem międzynarodowym).

Brak środków finansowych nie pozwolił na wybudowanie flotylli regatowej, na sprowadzenie z I. Y. R. U. kompletu przepisów i przetłómaczenia ich, aby mogły być podstawą do przepracowania własnych przepisów. Otrzymane przez nas z I. Y. R. U. uzupełnienia przepisów — przetłumaczono i rozesłano mierniczym związkowym.

Ostatnio przetłumaczone zostały przepisy Lloydu Germańskiego, oraz niemieckich klas związkowych krążowników morskich i szkerowych, co jest ważne z uwagi na posiadany przez nas sprzęt poniemiecki. Przepisy to zostaną powielone i rozesłane mierniczym.

Z wyżej wymienionych trudności wynikła niemożność założenia rejestru posiadanych jachtów i uzupełnienia wydanych certyfikatów właściwymi świadectwami pomiarowymi. Specjalną uwagę zwróciła K. T. na kontrolę remontów jachtów. Inspekcja w okręgach Gd. szczecińskim i mazurskim pozwoliły stwierdzić, że o ile w okręgu Gd. duża ilość nagromadzonych tam stoczni rybackich i okrętowych wpłynęła korzystnie na poziom wykonywanych remontów jachtów, o tyle w pozostałych okręgach sprawa ta przedstawia się beznadziejnie. Stan ten zmusił K. T. do wystąpienia z wnioskiem o konieczności przystąpienia do organizacji stoczni jachtowych, tym więcej, iż praktyka wykazała, że stocznie rybackie są nieprzygotowane do remontów jachtów. Brak im precyzji w robocie i są za drogie. W związku z tym powstała konieczność stworzenia stoczni jachtowych. Po szeregu konferencyj z dyr. Kucharem i płk. Stokłosińskim ciężar tego zagadnienia wziął na siebie P. U. W. F. i P. W.

Na pierwszy ogień poszedł okręg szczeciński, jako posiadający największą ilość wraków. Został tam zorganizowany warsztat remontowy w Trzebieży dla obsługi miejscowego ośrodka żeglarskiego. W październiku 1947 r. warsztat ten został przeniesiony do Szczecina na teren odstąpiony przez Yacht-Klub „Zryw", na którym jest zgromadzona znakomita większość jachtów tego okręgu.

Dziś organizacja stoczni szczecińskiej posunęła się tak daleko, że przystąpiła do remontów jachtów. Walczy ona z trudnościami finansowymi, które nie pozwalają na ukończenie inwestycyj i rozpoczęcie pełnej produkcji. Stocznia szczecińska rozpoczęła produkcję uboczną części osprzętu jak: knag, bloków itp. W przygotowaniu jest organizacja dwuch dalszych stoczni jachtowych w okręgach Gd. i mazurskim, również przy poparciu P. U. W. F. Prócz prac powyższych K. T. brała udział w wyborze terenów na ośrodki żeglarskie i organizacji ich. Podział flotylli wraków został całkowicie wstrzymany w okręgu szczecińskim. Decyzja ta została powzięta przez K. T. po zapoznaniu się ze sposobem remontowania tam jachtów przez miejscowe kluby. Wszystkie wraki przekazane na stocznie, będą rozdzielane między kluby po wyremontowaniu. Przy rozdziale uwzględnione będą potrzeby ośrodków żeglarskich. Wstrzymana została do wiosny akcja wydobywania w tym okręgu zatopionych jachtów. Wydobywanie ich w okresie później jesieni i zimy prowadziłoby do dużych zniszczeń wobec braku hali do zimowania.

W ciągu kadencji odbyto 17 posiedzeń Zarządu P. Z. Ż.

Zarząd nie zorganizował kursów teoretycznych unifikacyjnych dla instruktorów morskich i śródlądowych, ze względu na przeprowadzaną reorganizację P. U. W. F. i P. W. Zarząd P. Z. Ż. nie zorganizował spływu do Gdańska na „Święto Morza", ze względu na niski stan wody w Wiśle i zatory pozostałe przez części zniszczonych mostów. Z braku funduszów nie mógł wznowić wydawnictw podręczników w zakresie szkolenia żeglarskiego. Z tej dziedziny została opracowana książka „Jak prowadzić kurs żeglarski" przez S. A. Wolffow. **Rękopis został złożony w P. U. W. F., który ma zająć się jej wydaniem.**

Kronika Org. Ligi Morskiej

L. M. włączona w nurt odbudowy

W dniach 28 i 29 lutego br. odbył się w Warszawie Zjazd Prezesów i Sekretarzy Okręgów Ligi Morskiej z całej Polski.

Przedmiotem obrad był przegląd dotychczasowych prac i analiza osiągnięć Ligi Morskiej w skali ogólno-krajowej oraz omówienie wytycznych programu działalności na rok bieżący. Uzgodnione zostały wytyczne prac, na czoło których wysunięto:

Włączenie wszystkich ogniw L. M. do realizacji programu odbudowy Wybrzeża, portów i urządzeń — w ramach programu morskiego w trzyletnim planie gospodarczym; w pierwszym rzędzie współpracę wszystkich ogniw w kierunku realizacji programu, wysuniętego na III Zjeździe Przemysłu Ziem Odzyskanych w Szczecinie, dotyczącego aktywizacji rejonu szczecińskiego.

Postanowiono, że każde z ogniw Ligi Morskiej Polski Centralnej obejmie wyznaczony przez Zarząd Główny odcinek na Wybrzeżu, pomagając w popularyzacji współzawodnictwa pracy na Wybrzeżu, dopomagając czynnie w rozwiązaniu zagadnień budowy i odbudowy.

Widząc w Odrze arterię, łączącą obszar akwenu bałtyckiego z naddunajskim basenem, w szczególności z bratnią Czechosłowacją, wyrazono radość z powodu fiaska inspirowanych z zewnątrz knowań reakcyjnych w przekonaniu, że konsolidacja polityczna i gospodarcza w Czechosłowacji daje najlepszą rękojmię pełnego rozwoju Szczecina.

W związku z polityką anglosaską, która wbrew uchwałom w Jałcie i Poczdamie zmierza do odbudowy imperialistycznego państwa niemieckiego i popiera rewizjonistyczne antypolskie partie i organizacje niemieckie, stwierdzono z zadowoleniem wzrost sił postępowych i pokojowych w świecie. Powitano z uznaniem deklarację praską min. spraw zagranicznych Polski, Jugosławii, Czechosłowacji widząc w zjednoczeniu sił demokratycznych i pokojowych rękojmię pokrzyżowania nowych zamysłów monachijskich.

Widząc w „Służbie Polsce" organizację, która bardzo wydatnie przyczyni się do podniesienia poziomu moralnego i obywatelskiego młodzieży, Liga Morska włączy w tę służbę swój aparat wychowania morskiego na odcinku morskim.

18 marca, w dniu odzyskania polskiego Wybrzeża przez Armię Polską, walczącą ramię przy ramieniu z Armią Radziecką, wszystkie obwody a nadmorskie w szczególności, przyczynią się do uroczystego obchodu tego historycznego dnia, jako daty powrotu Polski nad Bałtyk. Obchód w Kołobrzegu w rb. zapoczątkuje stałe uroczystosci kołobrzeskie w skali ogolnokrajowej.

ZJAZD CZŁONKÓW ZARZĄDU GŁÓWNEGO LIGI MORSKIEJ

Dnia 4 kwietnia w sali konferencyjnej Z. Gł. L. M. w Warszawie odbyło się posiedzenie plenum Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Po zagajeniu Zjazdu i złożeniu sprawozdania z działalności za rok 1947 przez Sekr. Gen. ppłk. St. Kiryluka, referat ideologiczny wygłosił ob. Jerzy Bogusz. Plan pracy Ligi Morskiej na rok 1948 przewiduje oprócz działalności statutowej włączenie się Ligi Morskiej w plan odbudowy wybrzeża morskiego w formie konkretnego udziału Okręgów Polski Centralnej w pracach na Wybrzeżu.

Na porządku dziennym znalazła się również sprawa obsługi wycieczek, organizowanych przez żeglugę przybrzeżną „Gryf" (od Gdańska do Szczecina) pod przewodnictwem Ligi Morskiej, współpraca Ligi Morskiej z P.C.W.M.

Sprawozdanie ze Zjazdu podamy w numerze następnym.

ZJAZD PLENUM RADY GŁÓWNEJ LIGI MORSKIEJ

odbędzie się dnia 25 kwietnia b. r. w lokalu Zarz. Gł. Ligi Morskiej, Warszawa, Widok 10 — pod przewodnictwem Prezesa Rady Gł., kontradmirała Adama Mohuczego.

Sprawozdanie z III Walnego Zjazdu Delegatów

Okręgu Radomskiego Ligi Morskiej odbytego w dniu 22 lutego b.r. w Radomiu

Na Zjazd przybyło 18 Członków Zarządu na pełną ilość 36. Delegatów 120 na ogólną ilość uprawnionych 190.

Porządek obrad: Otwarcie Zjazdu, Wybór Prezydium Zjazdu, Zatwierdzenie regulaminu obrad, Referat ideologiczno-polityczny delegata Zarządu Głównego, Sprawozdanie Zarządu Okręgu i Komisji Rewizyjnej, Zatwierdzenie planu pracy i preliminarza budżetowego na rok 1948 i wybór Komisji Matki i Komisji Wniosków, Dyskusja nad sprawozdaniem, Wybór nowego Zarządu i Komisji Rewizyjnej, Wolne wnioski.

Obrady rozpoczęto odegraniem Hymnu Narodowego. Przemówienie powitalne wygłosił prezes Okręgu ob. Kielczyński. Przewodniczącym wybrano ob. dyr. Żurowskiego. Po przyjęciu regulaminu, zabrał głos przedstawiciel Zarządu Głównego L. M. ob. E. Schubert, który wygłosił referat ideologiczno-polityczny. Prelegent zaakcentował konieczność włączenia się w nurt odbudowy Wybrzeża, przejęcie części zadań jeszcze niezrealizowanych, lub będących w stadium realizacji. Będzie to najlepszym dowodem naszej użyteczności na odcinku morskim. Zebrani aprobowali tezy prelegenta. Sprawozdanie z działalności Okręgu złożył sekretarz, ob. Z. Żelichowski.

Zarząd Okręgu w okresie sprawozdawczym realizował wytyczne Zarządu Głównego L. M. Za zagadnienia pierwszej wagi uważano powiększenie stanu liczebnego, oraz nasilenie pracy organizacyjno-propagandowej na odcinku młodzieżowym. O pozytywnych rezultatach pracy Okręgu świadczy liczebny wzrost dorosłych członków L. M. w okresie sprawozdawczym, wyrażający się cyfrą 155%. Na odcinku młodzieżowym wyniki są jeszcze lepsze. Ilość Kół wzrosła o 177%. O prężności organizacyjnej Okręgu świadczy rosnący stale budżet. W r. 1946 budżet wynosił 530.000 — w r. 1947 — 1.500.000, preliminowany budżet na rok 1948 wynosi 2.300.000. Cyfry te są dowodem żywotności organizacji.

Praca Okręgu:

1) NA ODCINKU ORGANIZACYJNYM:

W okresie sprawozdawczym odbył się Nadzwyczajny Zjazd Delegatów Okręgu w 1946 r. 22 posiedzenie Plenum Zarządu, 25 posiedzeń Prezydium, przy udziale Prezesów Obwodów. Ważną rolę odegrały posiedzenia Przedstawicieli Zakładów Pracy, których pracownicy nie byli zrzeszeni w L. M. Rezultatem był znaczny rozrost organizacyj. Odbyło się 10 posiedzeń Opiekunów Kół Szkolnych — 8 posiedzeń Prezesów, Sekretarzy, i Skarbników, Kół Szkolnych w celach informacyjno-organizacyjnych. Wizytacje i kontrole ogniw dokonywane były sporadycznie. Wzrost liczebny ogniw wynosi 116% i to mimo wydzielenia z Okręgu Obwodu Kolejowego, oraz likwidacji niektórych zakładów pracy na terenie Radomia. Stan liczebny na dzień 1. I. 48 r. wynosi czł. wspierających 3 — czł. rzeczywistych 8.677 — zbiorowych 4.261 — zbiorowych szkolnych 6.831 — ogółem 19.772. — Największy rozwój organizacyjny wykazały Obwody: Miejski — 23 ogniwa, Przemysłowy — 14 ogniw, Końskie — 26 ogniw, i Pionki — 11 ogniw.

NA ODCINKU PROPAGANDOWYM.

Największą akcją propagandową były uroczystości świętomorskie, w której uczestniczyło całe społeczeństwo. Utrzymywany był ścisły kontakt z miejscową prasą. Pisma przychylnie ustosunkowały się do wszelkich poczynań Okręgu. Z braku prelegentów praca na odcinku odczytowym nie stała na należytym poziomie. Zapowiedziany kurs prelegentów ze względu na Walny Zjazd przeniesiono na marzec. Nie zapomniano o rozrywkach kulturalnych, organizując w okresie sprawozdawczym 3 koncerty PMT i dwa poranki artystyczne dla młodzieży, które cieszyły się powodzeniem i przyniosły dochód.

Projektowane masowe wycieczki nad morze nie odbyły się z powodu nie uzyskania zniżek kolejowych. Jedynie w roku 1947 — korzystając ze zniżek 33% z okazji wystawy w Sopocie, zorganizowano, wycieczkę z 70 osób pracowników garbarni Lewenson do Gdyni i Sopot, oraz wycieczkę na Święto Morza do Szczecina, w której wzięło udział 351 osób. Organizowano mniejsze wycieczki do Białobrzega nad Pilicą.

W okresie sprawozdawczym rozprowadzono 25.000 egz. „Morza" 12.000 egz. „Młodzieży Morskiej" i 7.000 „Gazet Ściennych", oraz wydawnictw własnych w postaci haseł L. M. w ilości 3.500 i propagandowych rozkładów lekcyj w ilości 3.500. W roku 1947 powołano Komitet Fundacji Sztandaru „L. M. — Okręgowi". Akcja ta trwała niespełna miesiąc, przynosząc 254.437 zł. Suma uzyskana została z ofiar fabryk, oddziałów i społeczeństwa radomskiego. Poświęcenie sztandaru odbyło się w czasie obchodu Święta Morza, co przyczyniło się do uświetnienia uroczystości.

NA ODCINKU WYCHOWANIA MORSKIEGO MŁODZIEŻY.

Na początku okresu sprawozdawczego praca sprowadzała się do organizowania Kół Szkolnych. Istniejące Koła prowadziły robotę propagandową. Równocześnie powstałe harcerskie jednostki wodne, złożone z członków Kół Szkolnych L. M. zajęły się akcją szkoleniową. Brak taboru wodnego utrudniał pracę. Po zakończeniu prac organizacyjnych, staraniem Wydziału zorganizowano w 1945 r. pierwszy a w 1946 drugi 2-miesięczny, teoretyczny kurs żeglarski. W 1946 r. powstał przy Zarządzie Okręgu „Hufiec Morski" w liczbie 200 osób, który skupiał aktyw młodzieży i entuzjastów spraw morskich. Latem 1946 r. rozpoczęło się praktyczne zapoznawanie młodzieży L. M. z żeglarstwem. Część młodzieży wysłano na przeszkolenie do ośrodków Zarządu Głównego L. M. i do Ośrodka Harcerskiego w Gdyni. Latem 1947 r. przeprowadzono 3 kurs

(Ciąg dalszy na str. następnej)

żeglarski i przeszkolono w Ośrodkach Żarz Gł. L. M. 40 członków Hufca Morskiego. W styczniu br. uruchomiono modelarnię, która przeszkoli większą ilość młodzieży w zakresie modelarstwa szkutniczego i okrętowego, oraz wykona we własnym zakresie kajaki dla ośrodków w Jastrzębiu i Rejowie.

Omawiając osiągnięcia, prelegent uwydatnił owocną i ofiarną pracę ogniw terenowych kół szkolnych i personelu biura Okręgu. Na czoło Obwodów wybiły się: Obwód Miejski — Obwód Przemysłowy, Obwód Końskie i Obwód Pionki.

Sprawozdanie finansowe złożył skarbnik, prof. J. Karpiński, podkreślając, że prace organizacyjne i wyszkoleniowe wykonano dzięki własnej zapobiegliwości, bez pomocy i dotacji Zarządu Głównego. W 1947 r. osiągnięto budżet w wysokości 1.285.927.72. Gospodarka finansowa prowadzona była bez zarzutu. Protokół Komisji Rewizyjnej odczytał ob. J. Męczyński, Komisja wyraziła uznanie za wykonaną pracę i postawiła wniosek o udzielenie absolutorium. Ramowy plan pracy opracowany przez ustępujący Zarząd, oraz preliminarz budżetowy przyjęto jednogłośnie. W planie tym przewidziane są jako naczelne zagadnienia: doprowadzenie w roku 1948 liczby członków do 40.000 Nasilenie pracy na odcinku propagandowo-oświatowym. Nawiązanie współpracy z nauczycielstwem, celem wzmożenia akcji organizacyjnej Kół Szkolnych. Postawienie na należytym poziomie zagadnienia wychowania morskiego i turystyki na terenie całego Okręgu. Wzorowe prowadzenie pracy na odcinku finansowo-gospodarczym.

Preliminarz budżetowy na rok 1948 przewiduje po stronie wpływów sumę zł. 2.330.000. Podczas dyskusji podkreślono konieczność zaangażowania do Okręgu instruktora wyszkoleniowego, celem organizowania i lustrowania pracy w terenie. Ob. Marszałko zwrócił uwagę na konieczność opracowania filmu na temat morski. Obywatel Żelichowski zwrócił uwagę na konieczność uzyskania zniżek kolejowych dla zbiorowych wycieczek nadmorskich. Po dyskusji Przewodniczący podał pod głosowanie wniosek udzielenia absolutorium, który przyjęto przez aklamację. Komisja Matka przedłożyła listę kandydatów nowego Zarządu i Komisji Rewizyjnej, w osobach: ob. ob. Kiełczewski, Prezydent m. Radomia, J. Karpiński, Prof. Gimn. Handlowego, Z. Żelichowski, urzędnik, J. Saski, przemysłowiec, T. Błachuciak, Nacz. III U. Sk. A. Paprocki, buchalter, J. Nowakowski, Przew. R. Z. Zawod., J. Dereszko, urzędnik PMT., S. Gajdziński, Dr Ub. Społ., Horski, urzędnik P. R. Laskowski, kupiec, Z. Sołtyk, kupiec, Z. Dubicka, buchalterka, M. Wiech, Urzędnik Urz. Skarb., A. Marszałek — W-ce starosta, W. Karwowski, Przew. M. R. N., W. Wojtecki, prac. P. K. P.

Zastępcy: ob. ob. T. Tomczyk, prac. f-ki Broni, J. Kozioł, prac. P. K. P., A. Ostrowska, Zw. Dozorców, M. Modliński, prac. f-ki Ericson, Cz. Janicki, prac. P. M. T.

Komisja Rewizyjna: ob. ob.: J. Mączyński, W. Imbor, Dyr. Powsz. Sp. Spoż., W. Gorgul, prac. PMT., inż. Nauman, Dyr. Elektrowni, J. Żelechowski prac.

Prezesi Obwodów w skład Zarządu wchodzą z urzędu:

Ob. S. Żurowski, Prezes Obwodu Miejskiego,

Ob. S. Janura, Prezes Obwodu Przemysł.

Ob. A. Marszałek Prezes Obwodu Powiatow.

Ob. J. Lambert, Prezes Obwodu Końskie,

Ob. Jasiński, Prezes Obwodu Kozienice,

Ob. Kurzępa, Prezes Obwodu Iłża,

Ob. L. Smykowski, Prezes Obwodu Opoczno,

Ob. Kpt. Mikurda, Prezes Obwodu Starachowice,

Ob. A. Nowosad, Prezes Obwodu Pionki.

Lista kandydatów przedstawiona przez Komisję Matkę została przez Walny Zjazd przyjęta. Komisja Wnioskowa zaprojektowała szereg depesz, a mianowicie:

1) do Prezydenta Rzeczypospolitej, następującej treści: **„III Walny Zjazd Okręgu Ligi Morskiej w Radomiu przesyła Ci, Obywatelu Prezydencie, wyrazy czci i hołdu".**

2) do D-cy Marynarki Wojennej: „III Walny Zjazd Okręgu Ligi Morskiej w Radomiu zapewnia Cię, Obywatelu Admirale, że gdy zajdzie potrzeba obrony Polskiego Morza, możesz liczyć na mocne zaplecze w członkach Ligi Morskiej".

3) do, Ministra Żeglugi: „Delegaci III Walnego Zjazdu Okręgu L. M. w Radomiu zapewniają Cię, Obywatelu Ministrze, że doceniając znaczenie rozwoju żeglugi dla bytu Ojczyzny Ludowej, wytężą wszystkie siły, aby pomóc Ci w rozbudowie Polski na Morzu".

4) do Attache Wojskowego Ambasady Radzieckiej Warszawa. „W dzień 30 rocznicy powstania Armii Czerwonej, III Okręgowy Walny Zjazd Polskiej Ligi Morskiej w Radomiu, przesyła serdeczne życzenia dalszego rozwoju potężnego, zbrojnego ramienia demokracji, oraz wyrazy wdzięczności za pomoc w odzyskaniu wybrzeża morskiego dla Polski Ludowej". Komisja wnioskowa opracowała i przedstawiła również rezolucję, w której dano wyraz gotowości pełnej współpracy Ligi Morskiej z Władzami Rzplitej w dziele ugruntowania naszych praw na Ziemiach Odzyskanych, i w dziele odbudowy wybrzeża.

Wniosek ob. Dobrowolnego w sprawie podwyższenia składek członkowskich 20 zł. — 50 zł. miesięcznie postanowiono przekazać Zarządowi Głównemu do decyzji.

Sprawozdanie ze Zjazdu w Radomiu jest dowodem żywotności L. M. w ogóle, a Okręgu Radomskiego w szczególności. W pracy Okręgu uczestniczyli przedstawiciele całego społeczeństwa dając wyraz zrozumienia haseł i pracy Ligi Morskiej. Słuszną jest inicjatywa organizowania konferencji z przedstawicielami Zakładów Pracy, których pracownicy nie są zrzeszeni w naszych szeregach. Na wyróżnienie zasługuje koordynacja pracy Okręgu z pracą Obwodów i Oddziałów i Kół, która w niektórych Okręgach szwankuje. Akcja świętomorska dała dobre wyniki pod względem finansowym (461.805.50 zł.) i propagandowym. Rok 1947 wykazuje wzmożoną działalność na odcinku młodzieżowym. Z przyjemnością podkreślamy uruchomienie modelarni, oraz szkolenie młodzieży na kursach żeglarskich. Jest to tym godniejsze uwagi, że na terenie Okręgu odczuwa się brak rzek i jezior. Plan pracy na rok 1948 pozwala wierzyć, że przy jego zrealizowaniu Okręg będzie silną placówką L. M. W planie przewidziane jest organizowanie ogniw na terenie wsi. Na akcję tę Zarząd Główny kładzie specjalny nacisk. Godną uwagi jest praca na odcinku finansowym. Jak wynikało ze sprawozdań innych Okręgów nie wszędzie sprawy te były na poziomie. Były i usterki. A więc: sporadyczne kontrolowanie ogniw, zamiast regularnych wizytacyj. Niedostatecznie zorganizowana sieć prelegentów i szereg innych mniej ważnych. Plan na rok bieżący przewiduje usunięcie niedociągnięć. Zwracamy uwagę, że 1) nazwy Postomin i Łuczany już nie istnieją. Zastąpiły je Ustka i Giżycko. 2) Koła dla dorosłych członków L. M. nie są przewidziane statutowo, 3) Należy używać terminologii: Oddział.

Okręgi Ligi Morskiej mają głos

Z radością powitaliśmy rubrykę na łamach naszego organu p. t. „Okręgi Ligi Morskiej mają głos". W zamieszczonych poprzednio uwagach Okręgu Śląsko-Dąbrowskiego jest wiele spostrzeżeń, aktualnych dla wszystkich Okręgów. W poniższej korespondencji pragnę poruszyć kilka zagadnień, które Zarząd Okręgu w Kielcach uważa za naglące.

1) W wielu Okręgach prowadzone są teoretyczne i praktyczne kursy żeglarskie. Mimo zamieszczonego programu w „Młodzieży Morskiej" ze względu na brak wykładowców kursy te nie zawsze są na poziomie. Daje się również odczuć brak literatury. Aby usprawnić ten stan rzeczy, należałoby wydać podręcznik ujmujący całokształt tych zagadnień.

2) Ostatnio na łamach prasy ligowej wiele miejsca poświęca się zagadnieniu modelarstwa. Ukazują się różne modele okrętów. Młodzież jednak nie zawsze może sobie poradzić z wykonaniem skomplikowanych modeli. Należałoby wydać kilka broszur dla początkujących. Nie bez znaczenia będą również wystawy modelarstwa. Modelarstwo jest jednym z zagadnień,, którymi żyje Koło Szkolne L. M.

3) Wychowaniem przyszłego ligowca należy się zająć nie w szkole, jakby się to komuś mogło wydawać. Przyszłym ligowcem należy zająć się już od dzieciństwa. Przyjdzie to nam z łatwością, jeśli pomyślimy o zabawkach dziecięcych i grach morskich. Stokroć odpowiedniejszym z punktu widzenia dydaktyki będzie wzbogacenie arsenału zabawek, okręcikami, statkami, sprzętem wodnym, żeglarskim, rybackim, (oczywiście w miniaturze), aniżeli pistoletami i innymi, których wartość wychowawczą można postawić pod znakiem zapytania.

4) Prasa ligowa często publikuje sprawozdania z kursów żeglarskich, z życia świetlic młodzieżowych. Mało jednak słyszymy o kursach wiedzy o morzu dla dorosłych. Jest to po części wina Okręgów. Tym niemniej praca ta ruszy jeśli prelegenci będą mieli opracowany materiał odczytowy. Sprawą tą winien zająć się Wydział Wydawniczo - Propagandowy przy Zarządzie Głównym L. M.

5) Zdajemy sobie sprawę, że film jest najpopularniejszym i najtańszym środkiem masowej propagandy. Niestety tematyka morska traktowana jest po macoszemu. Należałoby poczynić starania, by Film Polski opracował krótkometrażowe **filmy morskie i więcej miejsca poświęcił zagadnieniom morskim w kronikach. Osiągnięcia na Wybrzeżu są znaczne i na brak** materiału nie można narzekać. Wprost razi minimalne propagowanie naszych osiągnięć. Ważne są również filmy marynistyczno-wychowawcze dla młodzieży.

Prezes Okręgu Kieleckiego. mgr Uligh.

Okręg Wasz jak i Okręg Śląsko-Dąbrowski poruszył szereg istotnych zagadnień. Postaramy się na nie odpowiedzieć:

ad. 1) Podręcznik o żeglarstwie jest potrzebny. Wydział Wychowania Morskiego przy Zarządzie Głównym L. M. nawiązał już kontakt z autorem, który podjął się opracowania tych zagadnień. Przypuszczamy, że podręcznik ukaże się w najbliższej przyszłości. Na razie radzimy korzystać z książki „Druh Wiatr" S. Z. Zakrzewskiego.

ad. 2) Zarząd Główny podziela Wasze zdanie. W tej chwili opracowywane są trzy broszury na ten temat. Opracowuje się również projekt konkursu wystaw modelarstwa w skali powiatowej, wojewódzkiej i krajowej.

ad. 3) Nie ulega wątpliwości, że wychowanie marynistyczne powinno zaczynać się od wczesnej młodości. Projekty gier morskich są w opracowaniu. Przewidziane jest również zorganizowanie wytwórni morskich zabawek dziecięcych.

ad. 4) W planie wydawniczym Wydziału Wydawniczo-Propagandowego uwzględniono te zagadnienia. W najbliższym czasie zaczną się ukazywać zeszyty Biblioteczki Prelegenta.

ad. 5) Zagadnienie to jest ujęte w planie pracy na rok 1948. Podzielamy Wasze zdanie, że zagadnienie to jest naglące. (R. G.)

Masowo wstępują
do Ligi Morskiej

Jak nas informuje Okręg Gdański do Oddziału L. M. przy Państwowym Monopolu Spirytusowym w Starogardzie należą wszyscy pracownicy tego Zakładu, w liczbie 118 kobiet i 279 mężczyzn. Do Zarządu Oddziału wchodzą ob. ob. inż. Tadeusz Bartnicki, Kordas Stanisław, Walkowski Marian, Neuman Ksawery, Połom Bernard, Gietka Bronisław, Drozd Kazimierz i Migałowski Józef.

Młody Oddział występuje z inicjatywą uruchomienia ośrodka wodnego z własną przystanią nad rzeką Wierzycą. (R. G.)



„Królik doświadczalny"
z Bikini zatopiony

Pancernik amerykański „Pensylvania" o wyporności 33 tys. ton, który brał udział w próbie z bombą atomową w Bikini jako „królik doświadczalny" i 12 miesięcy po doświadczeniu wykazywał jeszcze w silnym stopniu radioaktywność, został zatopiony na Pacyfiku w pobliżu wyspy Kwajelein w dniu 19 lutego. Pancernik, który był weteranem dwóch wojen, nie mógł już pełnić służby z powodu uszkodzeń, otrzymanych w walkach z Japończykami.

Jadalne wodorosty morskie

W czasie słynnej obrony Leningradu pojawiły się w użyciu wśród obrońców potrawy, przyrządzane z nieznanych jakichś roślin. Okazało się, że są to wodorosty z Morza Białego, których kilkadziesiąt wagonów udało się przetransportować do oblężonego grodu.

Dziś wodorosty te nie są już tajemnicą. Używa się ich nie tylko do przypraw w gotowaniu, ale co najważniejsze, poczyna się je wykorzystywać przemysłowo, wydobywając z nich jod i związki chemiczne do produkcji sztucznego jedwabiu.

W związku z tym zorganizowano w Związku Radzieckim specjalną flotyllę statków, trudniących się połowami wodorostów dla celów przemysłowych. Statki te bazują w portach morza Białego, skąd wychodzą na swe ciekawe połowy.

WIELORYB na pustyni

Na pustynnych obszarach radzieckiej Republiki Azerbejdżan, w odległości 8 kilometrów od wsi Kobuły, znaleziono wspaniały okaz wieloryba! Oczywiście mowa tu o wykopalisku archeologicznym. Geolodzy radzieccy prowadzący wykopaliska geologiczne w tym rejonie, natknęli się w niewielkiej głębokości na szkielet wieloryba. Znajdował się on w warstwie ziemi, powstałej na dnie Morza Sarmackiego, które przed 15 milionami lat(!) — łączyło Morze Czarne i Kaspijskie. Szkielet wieloryba znajdował się w doskonałym stanie. Ziemia zakonserwowała go bodajże lepiej, niż najnowocześniejsza fabryka konserw. Okazuje się, że jest to już trzeci wieloryb znaleziony na terenie ZSRR. Wszystkie one pochodzą z okresu wczesnego trzeciorzędu, potwierdzając słuszność niektórych twierdzeń geologii. Inna rzecz, że z wielorybów tych już tranu nie będzie, najwyżej zajmą miejsca w muzeum starożytności jako eksponaty. Mimo wszystko, rybacy radzieccy wolą wypływać na Ocean Lodowaty na wieloryby, podczas gdy geolodzy urządzają takie „połowy" na piaskach pustyni...

W. C. protestuje

Na początku roku rząd W. Brytanii zdecydował oddać na złom pięć pancerników - weteranów angielskiej floty wojennej. Są to: „Rodney" (rok budowy: 1927. Brał udział w bitwie p-ko „Bismarckowi", oraz w inwazji normandskiej), „Valiant" (brał udział w kampanii norweskiej, pod Genuą i na Pacyfiku), „Nelson" (faworyt floty, na pokładzie jego podpisane zostało zawieszenie broni z Włochami i z garnizonem japońskim), „Queen Elisabeth" (rok bud.: 1914, brał udział w akcji w Dardanelach i Gallipoli. W 1918 r. na jego pokładzie niemiecka flota podpisała akt kapitulacji), „Renown" (rok bud.: 1916. Brał udział w pierwszej wojnie światowej w bitwie o Wyspy Falklandzkie).

W czasie debat marcowych w Izbie Gmin, „premier opozycji" W. Churchill podniósł wielkie larum. „Jakto?" — grzmiał w stronę Partii Pracy — „Mało tego, że nasza Marynarka została spoliczkowana przez Chile, zelżona przez Argentynę i wyszydzona przez Guatemalę, a wy „obdrapujecie" całą rezerwę naszych głównych okrętów i posyłacie ją „na dziady"?

Jak widać, Churchill stara się obronić stare okręty, przeznaczone na złom, i czyni też wszystko co w jego mocy, aby... samemu nie podzielić tego samego losu.

Niewesoła statystyka!
wypadki na morzach

Ogłoszone ostatnio zestawienie wypadków na morzu, wykazuje, że liczba różnego rodzaju awarii w r. 1947 była najwyższa w ciągu kilku ostatnich lat. Liverpoolskie Towarzystwo Ubezpieczeń podaje, że w ubiegłym roku zarejestrowano o 2.615 wypadków więcej niż w roku 1944, od którego obserwuje się stały ich wzrost. W roku 1944 zanotowano 4.777 wypadków, w r. 1945 — 5.124, w r. 1946 — 6.079 i w r. 1947 — 7.392. Zaznaczyć należy, że liczby te nie obejmują wypadków natrafienia na miny, których w r. 1947 zanotowano 45, a w roku 1946 — 44. Najczęstszą przyczyną wypadków były uszkodzenia w maszynach i utraty śrub (1.536). Powstały one na tle zaniechania regularnych przeglądów kontrolnych. Następną z kolei przyczyną były kolizje (1.466). Wypadków osadzenia na mieliźnie było 1.127, zapalenia 560 itd. Jeśli chodzi o wypadki strat całkowitych statku, to w r. 1947 liczba ich wyniosła 103 statki, w r. 1946 — 118, a w r. 1945 — 82 statki.

Żegluga niemiecka na wodach skandynawskich

Pojawienie się znowu żeglugi niemieckiej w Skandynawii wywołało liczne skargi i opozycje ze strony organizacji armatorów szwedzkich, duńskich i norweskich. Ostro wystąpili zwłaszcza armatorzy tych dwóch ostatnich krajów, które były okupowane przez Niemców podczas wojny. Wobec faktu, że niemiecka żegluga na Bałtyku składała się przeważnie z małych pomocniczych statków parowych, sprawa ta dotyka głównie organizację skandynawskich właścicieli jednostek. Dyrektorzy tych stowarzyszeń zebrali się w Goeteborgu, by omówić sprawę konkurencji niemieckiej. Szwedzka organizacja otrzymała ze strony niemieckiej ofertę proponującą współpracę i wspólne ustalenie stawek frachtowych wraz z prośbą, by Szwecja przekazała tę samą ofertę zrzeszeniom: norweskiemu i duńskiemu. Szwedzi wyrazili gotowość wejścia w pertraktacje z Niemcami, natomiast pozostali przedstawiciele sprzeciwili się tej współpracy. Zwrócili oni uwagę na trudne w ogóle warunki i szkody wyrządzone ich żegludze przez Niemców, uważając za zuchwałość, by w tak krótkim czasie po klęsce Niemcy zapraszali ich do współpracy.

Dla Norwegii ma to mniejsze znaczenie, gdyż działalność niemieckich statków przybrzeżnych nie dochodziła na jej wybrzeżach nigdy do większych rozmiarów, podczas gdy porty duńskie i szwedzkie wykazywały ogromny ruch statków niemieckich o poważnym tonażu. Ruch ten w swoim czasie bardzo dotkliwie odczuwała ich własna żegluga przybrzeżna. Była to niesprawiedliwa konkurencja obcego tonażu. Po zwolnieniu w r. 1947 przez brytyjskie władze wojskowe około 400 niemieckich statków kabotażowych dla przewozów na Bałtyku stały się one znów częstymi gośćmi w portach duńskich i szwedzkich. W niektórych wypadkach nawet pozwalano im na przewozy międzybrzeżne pomiędzy portami duńskimi, nic przeto dziwnego, że organizacje armatorów duńskich nie zgadzają się na to, pragnąc zachować naturalne pole działania dla siebie bez inwazji tonażu niemieckiego i to tak długo, jak ich własna flota może nadążyć potrzebom przewozów kabotażowych.

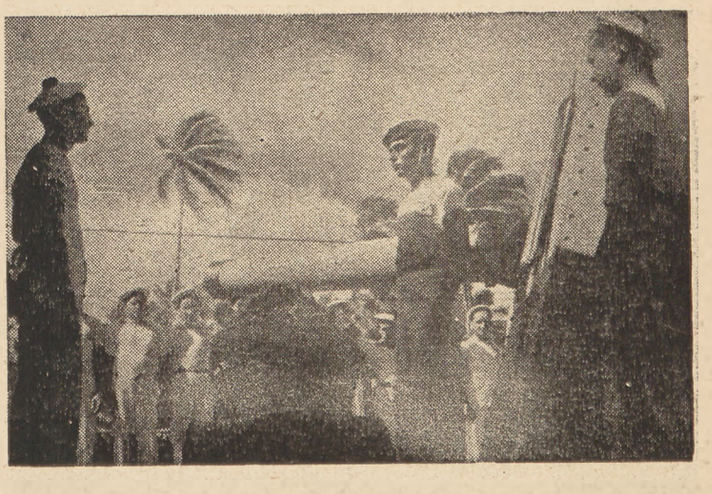
Najmłodszy port dalekiej północy

Najmłodszym i najbardziej na północ, daleko poza krąg polarny, wysuniętym portem morskim jest Igarka, leżąca u ujścia rzeki Jenisej, w północnej Syberii. Port ten posiada ciekawą historię.

Miejsce na jego budowę obrała właściwie radziecka ekspedycja geologiczna, która w 1926 roku osiedliła się u ujścia Jeniseja, prowadząc przez okrągły rok badania terenu. 43 ludzi — geologów, hydrotechników, budowniczych, badało starannie każdy niemal metr ziemi, stwarzając podstawy pod planowaną tu budowę portu handlowego, przeznaczonego do wywozu drzewa — tego największego bogactwa Syberii.

W dwa lata później, w porcie stało u prowizorycznego nabrzeża 27 statków oceanicznych, a w 1932 roku Igarka liczyła już 12.370 mieszkańców. Zatrudnieni oni byli w porcie i w powstającym wielkim kombinacie leśnym.

Dziś Igarka jest centrum wywozowym Syberii, jednym z głównych, węzłowych punktów Wielkiej Drogi Północnej, wysyłającym syberyjskie drzewo do wielu portów świata, najruchliwszym i najnowocześniejszym portem północnym Związku Radzieckiego, rozwijającym się (mimo położenia poza 67 stopniem szerokości geograficznej północnej), coraz lepiej i coraz intensywniej.



Ekshumowane ciało słynnego żeglarza francuskiego Alain Gerbaulta, zmarłego w 1941 r. na wyspie Timor, zgodnie z jego ostatnim życzeniem wyrażonym w testamencie spoczęło niedawno na wyspie Bora-Bora.

(Photo Sylvain)

„Za tych, co na morzu"

(Korespondencja z Leningradu)

Sztuki o tematyce morskiej, na ogół dość rzadko spotykane, zwłaszcza w repertuarach teatrów polskich, cieszą się w Związku Radzieckim szczególną sympatią. Są to prawie wyłącznie sztuki współczesne, poruszające głównie tematy i wydarzenia, jakie rozgrywały się na frontach morskich podczas ostatniej wojny. Podobnie i sztuka utalentowanego radzieckiego dramaturga B. Ławreniewa p. t. „Za tych, co na morzu" grana z powodzeniem w największych teatrach ZSRR, oparta jest na wojenno-morskiej tematyce.

W Leningradzie — mieście portowym, sztuka Ławreniewa święciła prawdziwy tryumf. Gromkie brawa marynarzy floty handlowej i wojennej, jakie rozlegają się po każdej odsłonie, są najdobitniejszą oceną walorów tej cennej sztuki. Spośród wszystkich współczesnych sztuk o tematyce morskiej — „Za tych co na morzu" jest bodajże najlepszą, oddającą wiernie życie i walkę marynarzy radzieckich w okresie ostatniej wojny.

Rzecz dzieje się w roku 1943 podczas najsilniejszego natężenia wojny podwodnej, prowadzonej przez Niemcy. Niemal wszystkie osoby biorące udział w sztuce — to marynarze dywizjonu ścigaczy, zadaniem których jest niszczenie niemieckich okrętów podwodnych. Gdy kurtyna po raz pierwszy idzie do góry, scena przedstawia przystań portu wojennego, z którego wypływają małe ale groźne okręciki na bojowe zadanie. Cała akcja toczy się właściwie wokół rywalizacji dwuch oficerów marynarki, która jednak nie rozgrywa się na tle tych wypadków tle ambicji i porachunków osobistych, lecz na morzu — w bitwach z wrogiem. Dowódcy kutrów prowadzą „nieoficjalny wyścig" zwycięstw. Każdy niemiecki okręt podwodny staje się obiektem współzawodnictwa. Jednak, gdy jeden zdąża poprzez sukcesy w niszczeniu wrogich okrętów, do przechylenia szali zwycięstwa na stronę swego dywizjonu, to drugi za wszelką cenę pragnie uzyskać sławę i ona właśnie jest głównym motorem jego bojowych, śmiałych wyczynów.

Podczas rozmowy w mieście dowódcy dywizjonu, jeden z bohaterów sztuki wyjawia swoje pragnienia, mówiąc: „Tysiące marynarzy pełznie przez wojnę bezimiennie, a tylko nielicznym udaje się wzlecieć w niebo sławy i zwycięstwa". Wszystkie jego dążenia i wysiłki skierowane są, jak sam to wyjawia — ku jednemu celowi, którym jest „uchwycenie sławy za jej błyszczące skrzydła". W osiągnięciu tego celu, obok wielkiej odwagi i waleczności, służyć mu będzie w pierwszym rzędzie egoizm, podsycany żądzą sławy. W decydującej chwili nie zawaha się przed sfałszowaniem meldunku bojowego, aby tylko dopiąć tego celu.

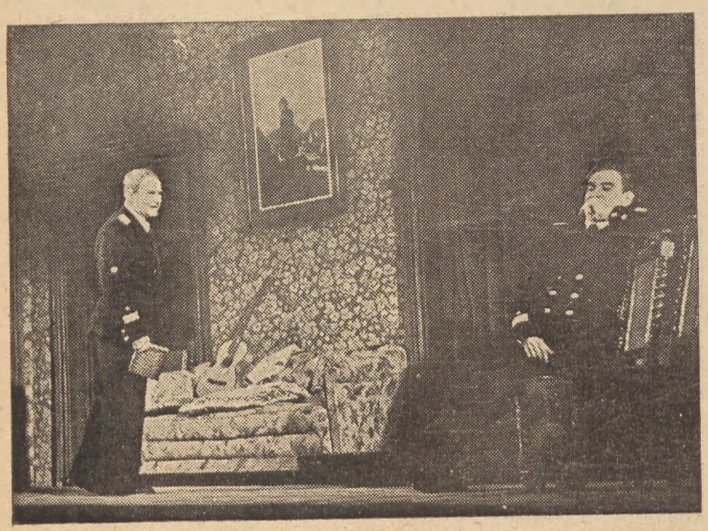
Akcje dywizjonu ścigaczy polegały na tym, że na meldunek samolotu zwiadowczego o wykryciu niemieckiego okrętu podwodnego wypływały one na morze, przy czym dowódca ścigacza, który pierwszy natknął się na wroga miał obowiązek zaalarmowania sąsiedni okręt, by następnie razem przystąpić do ścigania Niemca. Taktyka takiego wspólnego uderzenia co najmniej dwuch jednostek, dawała większe szanse zatopienia okrętu podwodnego, jednak utrudniała znacznie zdobycie sławy. Toteż, gdy pewnego mglistego poranka ścigacz pozostający pod dowództwem jednego z bohaterów napotyka niemiecki okręt podwodny, ten nie tylko, że nie wzywa na pomoc swego przyjaciela, Maksimowa, który dowodził sąsiednim okrętem, lecz podaje nadto fałszywy meldunek o miejscu, w którym nastąpiło spotkanie. Wszystko to robi w tym celu, aby odizolować sąsiednie ścigacze. Pragnie sam zmierzyć się z niemieckim okrętem podwodnym i zatopić go. Okazja do uzyskania sławy i odznaczenia nie nadarza się tak łatwo, więc postanawia ją natychmiast wykorzystać, nie bacząc na niewłaściwość tego kroku. W wyniku śmiałego ataku, okręt podwodny zostaje rzeczywiście przez niego zatopiony, jednak na skutek zmylenia sąsiadów ponoszą oni w spotkaniu z innymi okrętami wroga duże straty. Następuje śledztwo. Okazuje się, że gdyby okręt Maksimowa był na wyznaczonym miejscu, strat tych dałoby się uniknąć. Za niewykonanie rozkazu Maksimow zostaje odwołany ze stanowiska dowódcy ścigacza. Kolega jego, dowódca drugiego okrętu, który zdaje sobie sprawę z tego, że to on jest winien, nie ma odwagi się przyznać, jednak dalsze śledztwo udowadnia jego winę. Następuje degradacja i odesłanie do kompanii karnej.

Maksimow natomiast otrzymuje awans i na czele całego dywizjonu wyrusza w nowy, zwycięski bój z niemieckimi okrętami podwodnymi. Zwycięstwo Maksimowa w rywalizacji z kolegą, to zwycięstwo idei służby ojczyźnie i całemu narodowi, nad dążeniami osobistych ambicji i egoizmu, pragnącego jedynie i za wszelką cenę — sławy. Pod tym względem sztuka wybiega daleko poza tematykę morską i czysto wojenną, odzwierciadlając nie tylko wysokie morale radzieckich marynarzy, ale i całego narodu.

Sztuka „Za tych co na morzu" odzwierciadla wiernie i wyraziście walkę, życie i poświęcenie marynarzy radzieckich w dni wojny z Niemcami. Wielki sukces tej sztuki odniesiony właśnie w Leningradzie, jest najlepszym świadectwem jej wysokich wartości artystycznych i moralnych, jako sztuki morskiej.

Świetna i wnikliwa reżyseria I. N. Berseniewa, oddaje całkowicie intencję autora sztuki. Unikając powierzchownych efektów i łatwizny teatralnej, reżyser położył cały nacisk na jak najwierniejsze odtworzenie charakterów osób, biorących udział w sztuce. Inteligentną grą i przekonywującą kreacją bohatera sztuki Maksimowa, odznaczył się doskonały artysta A. Pietroczenko, oraz B. Wsiewołod w roli Charitonowa, dowódcy dywizjonu, odtwarzający trudną postać radzieckiego dowódcy, wykazując zarówno cechy surowości i stanowczości, jak koleżeństwa i pobłażliwości.

N. N.



Scena z I aktu sztuki „Za tych, co na morzu".
fot. S.I.B.

Książki i Wydawnictwa nadesłane:

JANTAR — Zeszyt 1/1948, przegląd naukowy zagadnień pomorskich i bałtyckich. Organ Instytutu Bałtyckiego. Treść numeru: E. Kwiatkowski: Powiązania funkcjonalne w polityce gospodarczego planowania na Wybrzeżu. — R. Galon: Związki i rola Polski w basenie Morza Bałtyckiego. — G. Labuda: Polska w zlewisku Bałtyku. — W. Suchodolski: Organizacja archiwów na terenie wojew. pomorskich. — St. Żytko: Rozwój i stan szkolnictwa w Okręgu Szkolnym Pomorskim (Bydgoskim). — Dyskusje: A. Bukowski: Jeszcze o Cenowie i cenowiźmie. — M Rudnicki: Prace poznańskiej Regionalnej Komisji Ustalania Nazw Miejscowości. — Kronika, recenzje, bibliografia Pomorska. **Adres red.:** Instytut Bałtycki, Bydgoszcz, Al. 1 Maja 48.

POLSKA I ŚWIAT WSPÓŁCZESNY — Czasopismo dla nauczycieli. Nr. 1 (styczeń—marzec) Wyd. Państw. Zakł. Wyd. Szkolnych, Warszawa, Pl. Dąbrowskiego 8. Cena zł 40.

Nauka o Polsce i świecie współczesnym jest przedmiotem najbardziej młodzież absorbującym i budzącym dziś najżywsze zainteresowanie. Dlatego też brak źródłowych pomocy w nauczaniu tego przedmiotu nauczyciel bardzo odczuwał. Pierwszy ten numer spełnia swoje zadanie. Znajdujemy tam bowiem artykuły i rozprawy na temat narodzin Polski Ludowej, Ziem Odzyskanych, zagadnień gospodarczych, kwestii niemieckiej, oraz praktyczne wskazówki, jak uczyć tego przedmiotu, oparte na doświadczeniu zdobytym w pracy przez nauczycieli.

Z artykułów na szczególną uwagę zasługuje artykuł prof. S. Arnolda, dający wnikliwą analizę przemian, które doprowadziły do powstania Ludowej Rzeczypospolitej, i drugi J. Sieradzkiego na temat Romantyzmu Wielkiego Czynu. Autor artykułu przeciwstawia wielkiemu romantyzmowi złudzeń — romantykę rozumnej pracy „romantykę konwejerów, elewatorów, żurawi, statków pod pełną parą, nauki uwspółcześnionej, oświaty i wiedzy upowszechnionej, dobrobytu dla wszystkich, romantykę krwi, która pierwszy raz w naszych dziejach uwieńczona została powodzeniem bez rozczarowania."

Materiał jest potraktowany źródłowo i może być z pożytkiem wykorzystany w pracy szkolnej.

„SKRZYDLATA POLSKA" nr. 3 (Marzec). Treść: Powszechna organizacja Służba Polsce. Wyszkolenie szybowcowe w r. 1948. U progu nowego sezonu. Trzy lata Aeroklubu Kujawskiego. Szybowiec szkolny IS-3 ABC. Sprawność psychofizyczna lotnika. Wskazówki dla przelotowców. Polowe lądowanie. Kaczki. Na serio o lotach międzyplanetarnych. Sondowanie atmosfery. W kręgu śmigła. Nowości techniczne, regulamin zawodów silnikowych dla juniorów, i in. Wyd. „Prasa Wojskowa" i Liga Lotnicza.

„BELLONA" Zeszyt 1 1948 — (Styczeń). Wyd.: W. I. N. W. Treść: Marszałek M. Żymierski: Przemówienie wygłoszone na otwarcie Akademii Sztabu Generalnego. — Płk. dypl. J. Kuropieska: Nauka a obronność państwa. — Płk. P. A. Biełów: Wojna współczesna a ekonomika. — Ppłk. dypl. St. Zaleski: Zaskoczenie strategiczne a stałe czynniki wojny na froncie wschodnim 1941/45. — Płk. dypl. J. Rzepecki: W armii „Kraków". — Płk. dypl. J. Galczenia, ppłk. dypl. St. Zaleski: Przygotowanie i przeprowadzenie małej gry wojennej. — K. Szczerba — Likiernik: Nowe koncepcje strategiczne i taktyczne we Francji. — Mjr. W. Bortnowski: Wojna francusko-neapolitańska 1798-99 r. i udział w niej „Legionów Polskich". — T. Mroczkowski: Turbina spalinowa. — T. Mroczkowski: Nowa organizacja jednostek lądowych USA (Dywizja piechoty i Dywizja pancerna). — Komunikat Nr. 7 Sekcji Słownictwa Sztabu Generalnego. — Adr. red.: Łódź, Sienkiewicza 21.

„JUGOSLOVENSKI MORNAR" Nr. 2 1948 (Luty). Organ Floty Feder. Republiki Jugosłowiańskiej. Numer zawiera b. interesujące artykuły, m. in.: Sukcesy jugosł. floty handlowej w r. 1947. Krótki przegląd powietrzno-morskich operacyj na Oceanie Spokojnym. Sławne wyczyny rosyjskich marynarzy. Na straży polarnej. Z przeszłości higieny okrętowej, etc.

„ADMIRAŁ"

(Pod redakcją inż. Jana Gembarskiego)

W numerze 27 (1947) „Marynarza Polskiego" podany był sposób wykonania planu i figur gry. Nr. 28 zawierał prawidła gry, nr. 29 partię ćwiczebną, po czym nastąpiły dalsze rozgrywki. Walka toczyła się zawsze między dwoma partnerami.

Dziś zapoznajemy się z „Admirałem w czwórkę". Ten sposób walki daje moc całkiem nowych emocji, szczególnie między silnymi graczami dochodzi najczęściej do sytuacji o dramatycznym napięciu.

Prawidła są te same, co w grze w dwójkę, a obie floty występują w tym samym składzie. Każda jednak flota podzielona jest na dwie eskadry, wschodnią i zachodnią. Znajdujący się między eskadrami środkowy pancernik (w porcie) nazywa się **okrętem admiralskim.** Okrętem tym może się posługiwać zarówno dowódca wschodniego jak i zachodniego zespołu. Na nasze figury nalepiamy czerwone, wzgl. zielone znaki (wschód czerwony, zachód zielony). Nalepki wyciskamy z kolorowego papieru dziurkaczem biurowym. Okręt admiralski dostaje oba kolory. Na diagramach posługujemy się kropkami, kółkami i kreską. A i C prowadzą białe, B i D czarne eskadry.

Kolejność ruchów: A — B — C — D.

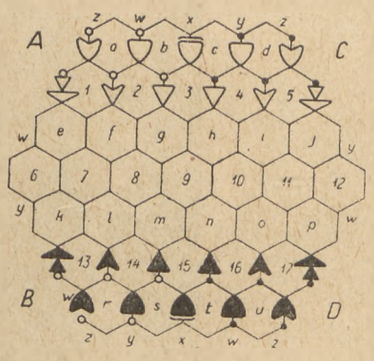
W pierwszej kolejce C ruchu nie wykonuje, tak, że po ruchu B zachodniej czarnej eskadry następuje bezpośrednio ruch D. W czwórkę nie istnieje obowiązek wykonania ruchu, to znaczy, że można dowolnie pasować „—" (passę — po francusku oznacza przepuszczam).

AC jak i BD nie powinni się podczas rozgrywki porozumiewać między sobą, byłoby to w złym tonie, admirał jest przecież duszą swej floty i winien bardziej jeszcze stać na straży swego honoru.

1. partia w czwórkę:

	A	B	C	D
1	9	-k	—	1[c-n
2	2-g	Bl13	12	Bl7p
3	f	Bl14	5-i	Bl1P
4	B1-f	B8m	w-x	16-o
5	b-3	13-l	12w	o-11
6	9-n	ml5	Bj5	o
7	h	r-14	i-11	10o
8	7	k7	10	10l1
9	f7	8m	10n	il1
10	g-8	14m	x j	Bl1j
11	8l	Bnm	h-9	Pm
12	m8	lm	d-4	m-9
13	8m	Nmn	89	9h
14	98	Bmn	9m	9g
15	g2	k	4-i	11-j
16	Bl7	ml	i-11	11p
17	gf	14l	11o	1112
18	m9	l14	nl0	j12
19	m8	ml4	n9	12j
20	Bl7	k7	11p	n
21	B67	Bm9	12p	n-9
22	Bef	14m	ij	9-h
23	B12	—	i5	h-4
24	Bb2	lm	45	34
25	Bc3	B9m	12w	17o
26	87	8m	wl2	yj
27	g8	Bl0n	p12	12j
28	B4h			

Biała flota wygrała walkę przez zatopienie wszystkich czarnych krążowników i pancerników.



SKRZYNKA POCZTOWA

Uwaga Czytelnicy „M i MP". Jeszcze raz wyjaśniamy wszystkim że Redakcja nie załatwia żadnych spraw, związanych z przyjęciami do Marynarki Wojennej lub do Ofic. Szkoły Mar. Woj. i prosimy o nienadsyłanie pod naszym adresem podań i życiorysów, gdyż listy te pozostaną bez odpowiedzi.

Domański L. Wieluń. Polska Marynarka Handlowa posiada obecnie 45 statków o łącznym tonażu 168.533 BRT. (Wraz z Flotyllą rybacką ponad 200.000 TDW). W liczbie tej znajduje się 13 statków motorowych o tonażu 60.423 BRT, co stanowi 36% tonażu ogólnego, 31 parowców o tonażu 106.549 BRT — 63% tonażu, oraz 1 żaglowiec z motorem pomocniczym, statek szkolny PMH „Dar Pomorza". Białe pokrowce na czapkach nosi się w Marynarce Wojennej od dnia 15 maja do dnia 15 września.

Stasiewicz St. Warszawa. Okręty podwodne „Ryś", „Żbik" i „Wilk" należą do tego samego typu. Żądane numery wysłaliśmy.

Pluta Z. Kalisz. Fasola A. Nowy Bytom, Ładowski J. Żyrardów. Z nadesłanych nam zdjęć wykorzystaliśmy jedno w N-rze 3 „M i MP". Istnieje w Gdańsku — Wrzeszczu Liceum Budownictwa Okrętowego, kształcące techników budowy okrętów oraz maszyn okrętowych. Po jego ukończeniu absolwenci otrzymują pracę w naszych stoczniach. Przeczytajcie sobie dla orientacji warunki przyjęć do tej uczelni, obowiązujące na rok szkolny 1947/48, zamieszczone w N-rze 17 „Marynarza Polskiego" z ub. roku.

Nowak J. Zgierz. W każdej księgarni otrzymacie książkę J. Pertka w której znajdziecie dokładny spis jednostek, jakie w czasie ostatniej wojny walczyły pod polską banderą. Z ostatnią sprawą zwróćcie się do najbliższej R. K. U.

Gromska J. Świnoujście. Zamieszczenie na łamach „M i MP" niestety nie możliwe, gdyż wiersze drukujemy jedynie w wyjątkowych wypadkach.

Pogorzelec K. Łódź. Zamówienie na prenumeratę „Morza i Marynarza Polskiego" skierujcie pod nast. adresem: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55, a należność możecie równocześnie przekazać na konto PKO, Warszawa 1—8000. Nasza Marynarka Wojenna nie posiada żadnych jednostek z b. floty niemieckiej. Fotografie polskich jednostek wojennych zamieszczamy na łamach pisma w najróżniejszych „pozach". Pozostałe w W. Brytanii jednostki nie wrócą do kraju, za wyjątkiem okrętu szkolnego Mar. Woj. „Iskra", którego powrót spodziewany jest wiosną b. r.

Grabowski I Będzin. Do Ofic. Szkoły Mar. Woj. przyjmowani są kandydaci z maturą licealną, musicie więc jeszcze trochę cierpliwie poczekać i ukończyć liceum.

Stelmach A. Lublin. Lis T. Strzemieszyce. Szkoła Jungów mieści się przy Państwowym Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni, Al. Zjednoczenia Nr 3, tam też otrzymacie konieczne informacje. Żądane numery kosztują 35. — zł.

Banaś F. Tomaszów Lub. Numery „Marynarza Polskiego" od 1 — 20 kosztują 310. — zł. Brakujący Wam Nr 23 wysłaliśmy.

Prochowski R. Wrocław. W numerze 22 „Marynarza Polskiego" znajduje się specjalna wkładka — Kącik modelarza — która podaje rysunki wykonawcze modelu OORP „Orzeł" i „Sęp", na podstawie którego będziecie mogli swoją pracę wykończyć.

Wszystkim zainteresowanym podajemy, że **Szkoła Żeglugi Śródlądowej** mieści się we **Wrocławiu, ul. Siemieńskiego 16,** gdzie można otrzymać wszelkie informacje, dotyczące tej uczelni.

Zawadzki Wł. Wrocław. Do S. S. M. są przyjmowani mężczyźni, którzy przeszli uprzednio okres służby rekruckiej w Kadrze Mar. Woj. Do P. S. M. przyjmuje się kandydatów z maturą licealną. Dokładne warunki przyjęcia ogłosimy na łamach naszego pisma natychmiast po ich otrzymaniu z dyrekcji szkoły.

Jaroszewski W. Kocborowo. Ceny kajaka o jaki Wam chodzi, nie znamy. Możemy Wam jednak podać adres konstruktora kajaków i jachtów, u którego otrzymacie dokładne rysunki do budowy oraz ilość potrzebnego do tego celu materiału. O cenie będziecie się mogli zorientować w swojej miejscowości. Oto adres: M. Pluciński, Gdynia, ul. Sienkiewicza 25.

„Jung L. Z. 22". Specjalne grodzie wodoszczelne, mające zapobiegać zatonięciu okrętu w razie uszkodzenia go torpedą lub miną, stosowane są już od dość dawna, projekt Wasz nie jest więc nowy.

Bosiacki H. Tczew. Brakujące numery możecie otrzymać po przesłaniu kwoty 65. — zł. na adres Gdynia, ul. Św. Piotra 12. Zdjęcia zatrzymujemy.

F. B. Ostrów Wlkp. Wyczerpujących informacji w tej sprawie udzieli Wam Państwowe Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni, Al. Zjednoczenia 3, gdzie mieści się także Szkoła Jungów i Rybaków Dalekomorskich.

Langoś H. Bobrek. Zwróćcie się w sprawie przyjęcia na statek do Biura Angażowania Załóg przy Gdyńskim Urzędzie Morskim, Gdynia, ul. Chrzanowskiego. Przedstawcie równocześnie odpisy posiadanych świadectw z odbytych kursów i złożonych egzaminów, co umożliwi Wam pozytywne załatwienie sprawy.

„MŁODZIEŻ MORSKA"

PISMO ILUSTROWANE Ligi Morskiej i Marynarki Wojen.

Nr 4. Kwiecień 1948 r.

Cena egz. 25 zł. 24 str.

TREŚĆ NUMERU:

S/S „LECH" WYŁADOWUJE — NIE ŁATWO ZOSTAĆ WILKIEM MORSKIM! — MOJE PIERWSZE DORSZE — W PRZYSTANI WOJENNEGO PORTU — MODELARSTWO: STATEK MOICH MARZEŃ — W POPRZEK BAŁTYKU— SZTOKHOLM - WENECJA PÓŁNOCY — EPOPEA KRĄŻOWNIKA „WARIAG" — PIOSENKA: FLAGA NA MASZT! — HISTORIA WYPRAW POLARNYCH IV. — MOTYWY MORSKIE W ZNACZKACH POCZTOWYCH — PRZYDOMKI WŚRÓD KASZUBÓW — REPORTAŻ Z KOŁOBRZEGA — KRONIKA L. M. — SZACHY — HUMOR— ROZMAITOŚCI

Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna. **Redaguje: Komitet Redakcyjny.**

Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86-210. **Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00**

Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55

Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" 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,—, PÓŁROCZNA: 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-12124

5. IV. 1948 r.

PROCES FORSTERA
w Gdańsku

Przypomnijmy sobie...

...że jeszcze zdawałoby się nie tak dawno w polskim Gdańsku panoszył się polakożerczy hitleryzm.

... że lata 1939-45, to okres najcięższych prześladowań polskiej ludności na Wybrzeżu.

... że tysiące z tych, którzy nie polegli na polu walki, ginęli później z rąk oprawców.

... że metody niszczenia opracowywano z drobiazgową dokładnością.

Przypomnijmy sobie los pracowników Poczty Polskiej w Gdańsku, ofiary Stutthofu, mogiły Piaśnicy, fabrykę mydła z ciał ludzkich we Wrzeszczu.

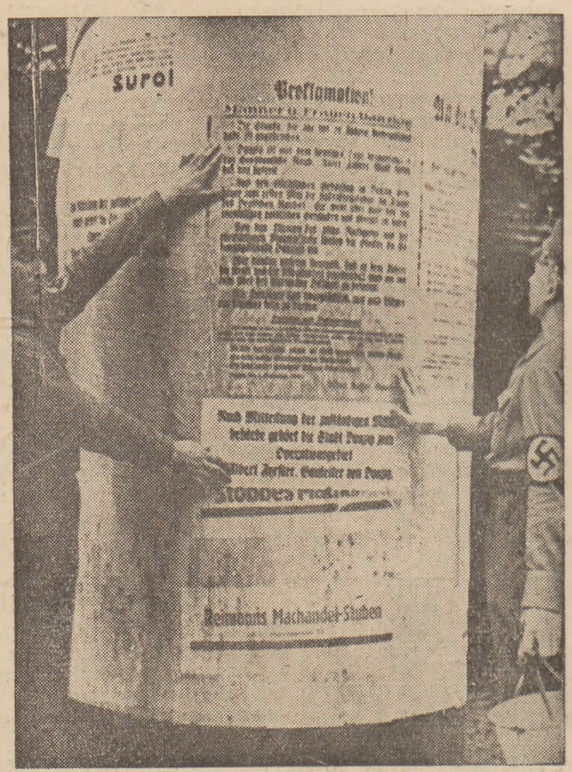
Przypomnijmy sobie, że kierownictwo tej potężnej, niszczącej machiny spoczywało w rękach ALBERTA FORSTERA.



Albert Forster lubiał mówić. Mówił wiele, długo i krzykliwie, zapewniając Führera o swej dozgonnej wierności. Ale nawet „nadludzie" zmieniają się... Czy Forster z ławy oskarżonych będzie przemawiał z tą samą werwą, co dawniej? I czy nadal będzie utrzymywał, iż jest wiernym towarzyszem Führera, czy też starym zwyczajem wszystkich hitlerowców zwali całą winę na „wodza". O tym wszystkim dowiemy się z procesu.



A oto wchodzą w życie pierwsze zarządzenia „Gauleitera von Danzig". Na miejscu polskich ogłoszeń zjawiają się pierwsze komunikaty: „Zum Tode verurteilt..."



U góry:

Albert Forster ogłosił nawet proklamację: „Gdańsk wrócił do Niemiec"... Losy jednak się zmieniają i dziś — Forster wrócił do Gdańska, tylko w nieco innym charakterze, niż marzył o tym w zaraniu swej kariery.



Obok:

... I znów Forster. Z zainteresowaniem ogląda polską minę wyłowioną w Zatoce Gdańskiej. Z kolei i my będziemy mogli przyjrzeć się z bliska minie „Gauleitera", wiedząc z góry, że mina jego już dawno zrzedła...