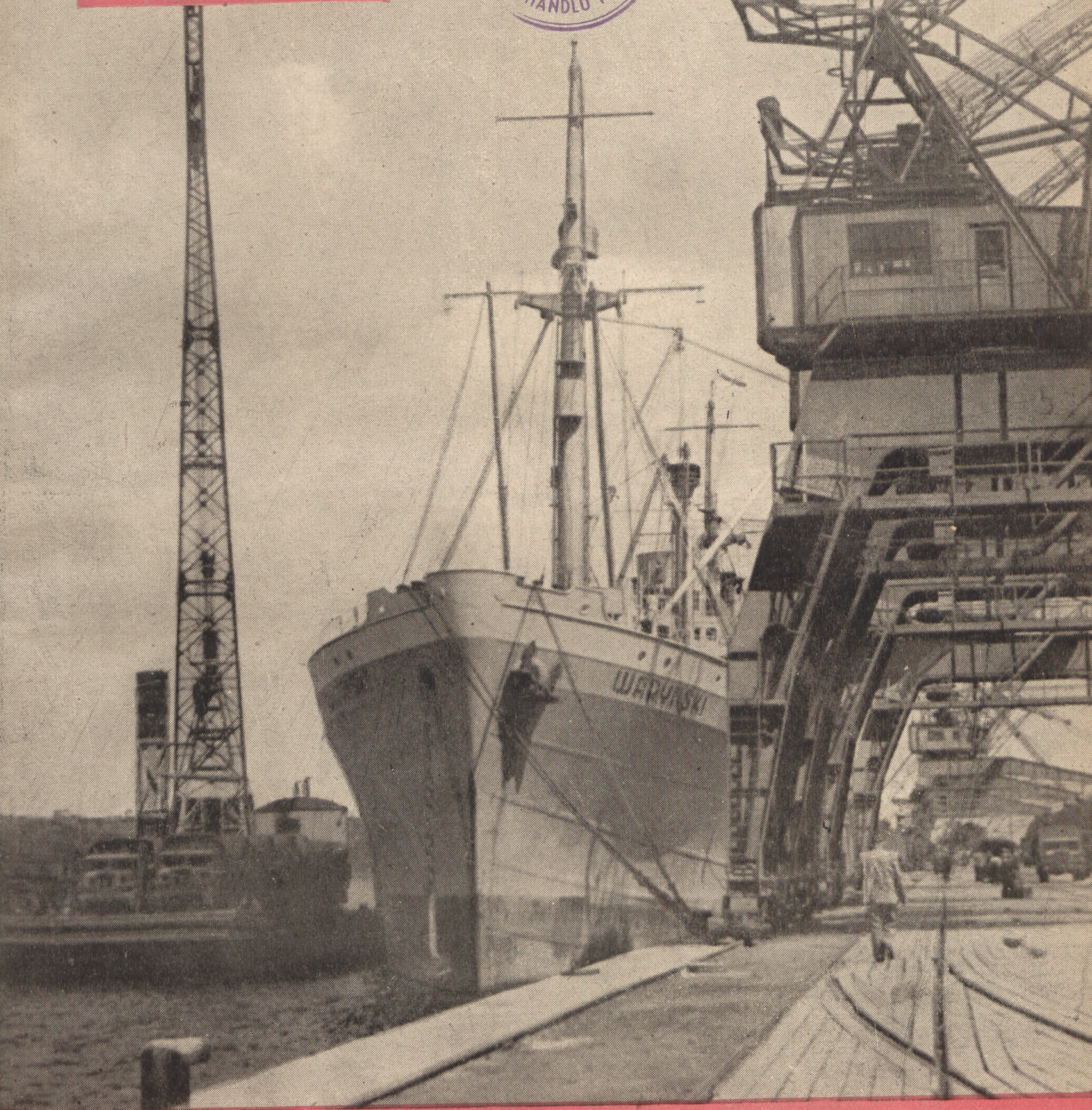


MORZE MARYNARZ POLSKI



Warszawa—Gdynia, wrzesień 1948 r.

Strefa wolnościowa w porcie gdyniskim
Fot. WAF. — Uklejewski

CENA zł. 30.—

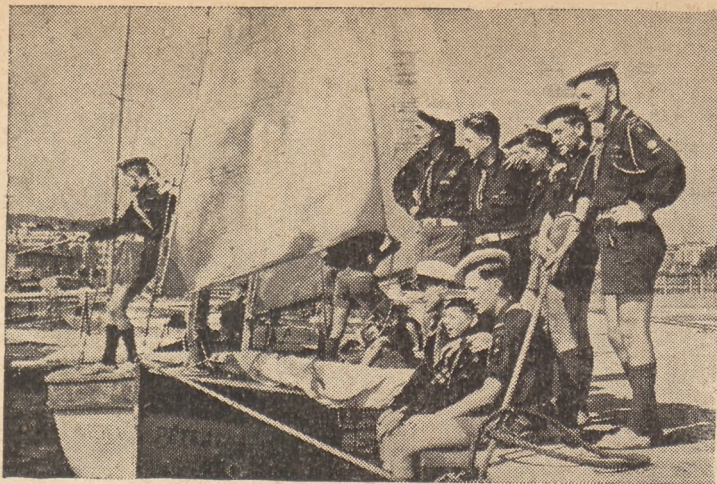
**28
STRON**

W NUMERZE M. IN.: POLSKA ŻEGLUGA PRZYBRZEŻNA
— CHCIAŁBYM ZOSTAĆ MARYNARZEM... — O CZYM
SZUMIĄ FALE BAŁTYKU — LORAN, DROGOWSKAZ
W PRZESTRZENI — MORZE W NASZEJ TRADYCJI —
ŚWIATŁA MORSKIE.

Nr.

9

ROK XIX.



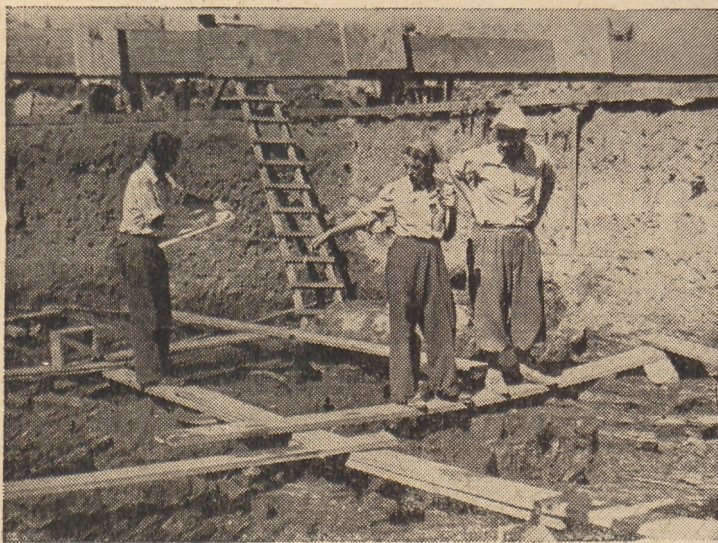
Czescy harcerze nad Bałtykiem

Fot. Z. Kosycarz



Na pokładzie jachtu „Gen. Zaruski” odpłyneli młodzi żeglarze z SP z wizytą do radzieckich kolegów w Leningradzie

Fot. WAF



W Gdańsku natrafiono na ślady prastarego osiedla słowiańskiego



Na zlot przodowników Pracy SP, który odbył się w Gdańsku przybyła delegacja Młodzieży Walczącej Hiszpanii

MIESIĄC NA



WYBRZEŻU

Na skutek sztormów szalejących ostatnio na Bałtyku, wiele statków znalazło się w czasie rejsu w niebezpieczeństwie. Na sztorm trafił m. in. fiński statek „Maj”, który w dodatku, mając przecieki, mógł łatwo zatonać, gdyby nie pomoc naszego holownika „Herkulesa”. Aby ratować się przed zatonięciem załoga statku zmuszona była wyrzucić za burtę ok. 70 t koksu. Po przyholowaniu do Gdyni statek zawedrował do stoczni, gdzie wszelkie uszkodzenia zostały naprawione, dzięki czemu sierpniowa przygoda „Maja” zakończyła się szczęśliwie.

* * *

Na kąpiel w wannie w fokuwym futrze może sobie pozwolić oczywiście jedynie... foka.

Dwaj rybacy znaleźli w swych sieciach fokę, którą natychmiast po wylowieniu przewieźli kutrem do portu, gdzie została przeladowana na wóz z wanną napelnioną wodą, a następnie umieszczona w pociągu. W ten sposób foka z kutra została przewieziona do Łodzi, gdzie zaopiekował się nią dyrektor Ogrodu Zoologicznego.

* * *

Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych, doceniając zadawalające rezultaty współzawodnictwa pracy w rolnictwie na terenie woj. gdańskiego przyznało nagrody dla przodowników pracy — jedną krowę dla najlepszego pracownika w majątkach państwowych i jednego konia dla małorolnego gospodarza.

Jak z tego wynika, obecnie jako nagrodę otrzymuje się nie tyle konia z rzędem, ile konia... od Rządu.

* * *

Polskie linie żeglugowe coraz gęstszą siecią oplatają morskie szlaki komunikacyjne. W pierwszych miesiącach bież. roku mieliśmy 10 regularnych linii, następnie 11, a ostatnio zostało nawiązane połączenie na trasie Szczecin — Sztokholm. Prawdopodobnie w najbliższej przyszłości regularna komunikacja zwiąże również Gdynię z Helsinkami. Będzie to 13 linia GAL-u, przy czym ta trzynastka z pewnością nie okaże się fatalna, a raczej wróżyć będzie dalszy romyślny rozwój naszej sieci żeglugowej.

* * *

— „Ach ty moje sto tysięcy!” — powiedziałby z pewnością port kołobrzescki, gdyby oczywiście mógł mówić. Słowa te dotyczyłyby stutysięcznej tony węgla przeladowanej w tym porcie od chwili jego urucho-

mienia. Jubileuszową tonę węgla załadował szwedzki statek motorowiec „Blafell”, którego kapitan p. Peterson otrzymał przy tej okazji okolicznościowy dyplom.

Jeśli w małych portach jest duży ruch, to w dużych portach — ruch ten jest jeszcze większy. Według tymczasowych danych Gdańsk i Gdynia w tym roku do dnia 23 ub. mies. przeladowały 8 000 000 ton rozmaitych towarów.

* * *

Jak się właściwie mówi: — dwie połowy, czy dwa połowy?

Jestem przekonany, że na to samo pytanie różni ludzie mogą dać różne odpowiedzi, przy czym każdy z nich będzie miał rację. Zależy to przede wszystkim o jakich połowach będzie mowa. Jeśli chodzi o połowy dalekomorskie, to w pierwszej dekadzie sierpnia flotylla „Dalmoru” zловиła na Morzu Północnym 529 ton śledzi i 24,5 ton innych ryb. Najlepsze wyniki osiągnął trawler „Orion”, który przywiózł 89,5 ton ryb. Na dalszych miejscach znalazły się trawler „Saturnia” — 86,5 ton oraz „Urania” — 81 ton.

Jak z tego widać, wbrew twierdzeniom matematyków — połowy nie zawsze są sobie równe...

* * *

Ponieważ dojście do niektórych małych portów jest trudne, wskutek stałego zamulania, w miejscach tych zostały przedsięwzięte prace czepalne. Nową drogę do Uszki bagruie pogłębiarka „Nowa Draga”, która wydobyla już przeszło 100 tysięcy metrów sześciennych mułu. W Darłowie pracuje „Łeba”, która zdołała wybagrować ok. 30 tysięcy metrów sześciennych.

* * *

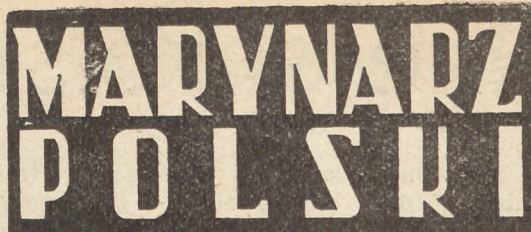
Jak donoszą ze Szczecina, napiecie w tym porcie w najbliższym czasie prawdopodobnie znacznie wzrośnie. Nastąpi to wskutek dalszej rozbudowy sieci elektrycznej wysokiego napięcia, która ma duże znaczenie dla usprawnienia prac portu. W pierwszym etapie zostanie ułożony kabel na przestrzeni ok. 5 km oraz nastąpi uruchomienie kilku stacji transformatorowych.

* * *

Stocznia gdyniska zakończyła remont trzeciego z kolei zbiornikowca polskiego „Rysy”. Pojemność tego statku wynosi 659 ton brutto i 377 ton netto. Statek - cysterna wyruszył już w pierwszy rejs do Antwerpii celem przywiezienia stamtąd ładunku oleju.

(bis)

W drugiej połowie sierpnia odbyło się w Gdańsku posiedzenie Komisji Morskiej oraz Komisji Planu Gospodarczego. Zasadnicze postanowienia zapadłe na tym posiedzeniu podamy w następnym numerze naszego pisma



L I G A M O R S K A

MARYNARKA WOJENNA

Nr. 9.

Warszawa-Gdynia, wrzesień 1948 r.

Rok XIX.

W R Z E Ś I E Ń

Wrzesień nasuwa nam corocznie szereg refleksji i wspomnień. 9 lat temu nieprzygotowana, źle uzbrojona i zacofana Armia Polska stanęła sam na sam w obliczu doskonale przygotowanego do walki wroga. Polski sztab generalny nie potrafił przewidzieć ani kierunków uderzeń ani charakteru nowożytnej wojny. Historia września była od początku historią zaskoczenia, historią bankructwa i nieudolności sanacyjnych polityków i wodzów, a jednocześnie historią bohaterstwa walczącego żołnierza. Mobilizacji nie przeprowadzono, komunikacja, łączność, główne ośrodki przemysłowe zostały sparaliżowane przez naloty niemieckich bombowców, wobec których kraj był całkowicie bezbronny.

Nieprzyjacielskie samoloty, które bezkarnie niszczyły miasta i bezkarnie ostrzeliwały oddziały wojskowe stały się nigdy niezapomnianym tłem wszystkich wrześniowych wspomnień, równie niezapomnianym, jak i szosy wrześniowe zawałone uciekinierami przemieszanymi z cofającym się wojskiem i uciekającymi szosą zaleszczycką sanacyjnymi dygnitarzami.

A wrzesień to nie tylko wspomnienia.

Wrzesień to tragiczne zakończenie jednego rozdziału naszej historii, wrzesień to miesiąc agonii II Rzeczypospolitej, gdzie na polach krwawych bitew i drogach odwrotu umierała nie Polska, jak nam się wtedy zdawało, — lecz państwo obszarników i kapitalistów.

W ogniu walki z faszyzmem naród polski zahartował się, reżim zaś sanacyjny stanął przed narodem nagi, odarty z zasłony pięknych słów, taki jakim był w istocie. Okazało się wyraźnie, że u źródeł klęski leżą rządy burżuazji, której klasowe interesy reprezentowała sanacja. Zacofanie przemysłowe, ścisła zależność gospodarcza Polski od obcego kapitału, więzienia, Bereza, słabość militarna, nędza mas robotniczych i chłopskich, rządy policyjne i polityka zagraniczna oparta o sojusz z obcymi imperializmami — wszystkie te elementy polityki burżuazyjnej prowadziły nieuchronnie do utraty niepodległości.

Długie lata sanacyjnego kumania się z faszyzmem nie uratowały nas przed najazdem niemieckim. Przyczyniły się one tylko do osamotnienia i okrażenia Polski w momencie decydującej próby. Sanacyjni politykierzy, dla których najwyższym nakazem był klasowy interes burżuazji, obawiając się bardziej pomocy Zw. Radzieckiego, niż najazdu hitlerowskich Niemiec odrzucili braterską dłoń, podaną nam ze wschodu.

Tak więc w rezultacie zgubnej polityki sanacji, klasowej polityki burżuazji i obszarnictwa polskiego, naród polski stanął nieprzygotowany, bez planów, bez broni, samotny, pozbawiony sojuszników, a nawet kierownictwa i rządu, który ujrawszy bankructwo swojej polityki po prostu uciekł za granicę.

Jakże żalosne wydają nam się dzisiaj ówczesne usiłowania sanacji, zmierzające do zastąpienia naturalnego sojuszu ze Zw. Radzieckim anglo - francuskimi obietnicami. Jakżeż cyniczne wydają nam się z perspektywy wrześniowej dzisiejsze oświadczenia brytyjskiego

ministerstwa spraw zagranicznych, usiłujące wykazać, że w walce z Niemcami Anglia pierwsza okazała Polsce pomoc. Jakże bowiem ci, którzy prowadząc zdradziecką monachijską politykę przyczynili się do przygotowania ataku na Polskę i w ostatniej chwili jeszcze namawiali Niemców do napaści na Zw. Radziecki, w zamian poparcia, oddając im Czechosłowację, deklarując oddanie im Polski — mogli okazać nam rzeczywistą pomoc?

Wypowiedzenie Niemcom wojny przez Anglię i Francję było tylko czynem demonstracyjnym, którego nie poparł żaden nalot bombowy, ani żadna akcja zbrojna. Kapitalistom angielskim bliżsi byli Krupp i niemieccy kapitaliści, niż walczący o swą wolność robotnicy Gdyni, Warszawy, Zagłębia.

Tak więc wrzesień jest potwierdzeniem tego faktu, że walką o niepodległość Polski kierować mogła tylko reprezentacja ludu, a nie obszarnictwa i burżuazji, że bezpieczeństwo i niepodległość Polski związane są ściśle z sojuszem ze Związkiem Radzieckim.

Wrzesień pokazał bankructwo polityki sanacyjnej, pokazał jednak również bohaterstwo narodu polskiego, zdecydowanego w każdej chwili bronić swej niepodległości.

Wysiłki i męstwo żołnierzy i części oficerów, ofiarność całego narodu zostały jednak zaprzepaszczone przez sanacyjne sztaby. Pozbawieni nowoczesnego uzbrojenia i dobrego dowództwa, ginęli w beznadziejnej walce najlepsi synowie klasy robotniczej i mas pracujących.

Są, dzięki ich bohaterstwu, w kampanii wrześniowej nazwy i daty, które stały się niezapomniane. Mimo zupełnie beznadziejnej sytuacji, bronili się żołnierze Warszawy, Westerplatte, Helu czy Poczty Gdańskiej.

Symbolem beznadziejnej, bohaterskiej obrony stała się walka o wybrzeże. obrońcy Westerplatte otrzymali zadanie: walczyć 12 godzin, aż do przybycia drogą wodną posiłków. Walczyli 7 dni, wiążąc poważne siły nieprzyjacielskie i pozbawieni wszelkiej nadziei na pomoc. Ostatnim skrawkiem walczącej ziemi polskiej był Hel. Wybrzeże zapisało piękną kartę w historii walk wrześniowych.

Ale wybrzeża, jak i niepodległości, nie można było obronić w warunkach Polski przedwrześniowej. Odcięci bohaterzy Westerplatte znikąd nie mogli oczekiwać pomocy. Niewielki skrawek polskiego morza dostał się w ręce nieprzyjaciela.

Dopiero Wojsko Polski Demokratycznej walczące przy boku Armii Radzieckiej mogło przynieść niepodległość i zwycięski pokój. Zwycięstwo uczyniło z Polski państwo morskie, państwo, które potrafi bronić swego wybrzeża.

Obóz demokracji zrozumiał historyczne prawdy, których potwierdzeniem był wrzesień 1939 r. Umiał wyciągnąć z nich słuszne wnioski. 9 rocznicę klęski wrześniowej wspominamy w Polsce Ludowej, która stoi wobec coraz wspanialszych możliwości rozwojowych. Naród polski nie zaprzepaści nauki dni wrześniowych.

Święto Polskich Skrzydeł

Oglądałem niedawno afisz, wydany na dzień Święta Lotnictwa i przypomniał mi się wrzesień 1939 roku. Tak, jaki mi utkwiał w pamięci. Pełen przeraźliwego wycia alarmowych syren, paniki na ulicach, zapłakanych i kryjących się w sieniach i bramach kobiet z małymi dziećmi na rękach. Przypomniała mi się ciemna i duszna piwnica czynszowego domu, wypełniona po brzegi mieszkańcami, komunikaty radiowe z lakonicznym: Uwaga, uwaga, nadchodzi! Oran 27!

Ten „Oran” — to my, miasto i ludzie, to sygnał do lamentów i płaczu, do wsłuchiwania się w uderzenia bomb, głucho dudniące pod piwnicznym sklepieniem. Cyfra zaś — to ilość niemieckich samolotów, bezkarnie niszczących miasto. I tak było bez przerwy przez dzień i noc...

Zapamiętałem także na całe życie jedną z kobiet, klęczącą na rumowisku domu, pod którym zostało jej dwoje małych dzieci i do dnia dzisiejszego widzę jej pięść, wzniesioną w niemym żalu, bóleści i groźbie w kierunku nad-

latującej świeżej fali bombowców. Pamiętam też złorzeczenia na brak obrony, na brak myśliwców, pamiętam krótką radość całego miasta, kiedy ukazały się nad nim trzy „Karasia” z białoczerwonymi kwadratami na płatach. Lecz przede wszystkim pamiętam, tak jak i dziesiątki, setki tysięcy innych, ten bezustanny głuchy warkot motorów, który dawniej napawał mnie lękiem, a który dziś budzi zgoła inne uczucia.

Dziś śpię spokojnie i na dźwięk samolotowego silnika, nie uciekam, a z uwagą śledzę ewolucję młodego pilota-myśliwca, nie wroga, a obrońcy.

* * *

Młode polskie lotnictwo, składowa część Odrodzonego Wojska Polskiego, zapisało się w jego historii pięknymi zgłoskami. Po okresie intensywnego szkolenia na terenie Związku Radzieckiego weszło do akcji pod Warszawą a później poprzez Wał Pomorski, walki o Kołobrzeg, gdzie po raz pierwszy walczyło nad morzem poprzez forsowanie Odry doszło razem z I Armią do Berlina i wzięło czynny udział w jego zdobywaniu.



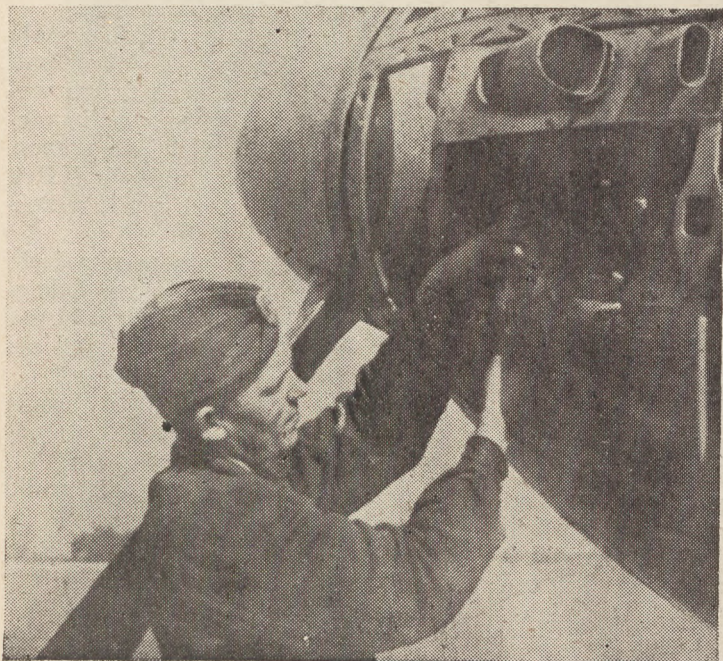
Lotnictwa nasze w walkach tych okrzepło, wzmochno swe szeregi, rozrosło się. Dysponujemy dziś różnymi rodzajami lotniczymi o różnym przeznaczeniu — mamy myśliwce, bombowce, szturmowce, samoloty transportowe. Rzesze młodych pilotów zdobywają wiedzę fachową, przekazaną im przez doświadczonych instruktorów. Korzystają w pełni z doświadczeń swoich i obcych, a w pierwszym rzędzie z doświadczeń sojuszników Lotnictwa Radzieckiego, które na ostatniej paradzie w Tuszyńcu zademonstrowało światu swą potęgę gotową w każdej chwili stanąć w obronie pokoju.

Ale polskie skrzydła to nie tylko bombowce. To także liczne już dziś linie komunikacyjne, łączące nas ze wszystkimi państwami Europy, to coraz piękniej rozwijające się lotnictwo sportowe i szy-

bowcowe z nowymi typami samolotów i szybowców, to rosnące szeregi pilotów i mechaników lotniczych. To placówki naukowe lotnictwa: Instytut Techniczny Lotnictwa, Lotnicze Warsztaty Doświadczalne i Instytut Szybownictwa, to przedstawiciel społecznej odbudowy lotnictwa — Liga Lotnicza, to wreszcie masowe szkolenie pilotów w szeregach „Służby Polsce”.

Tegoroczne święto daje nam możliwość podsumowania dotychczasowych, coraz lepszych osiągnięć na drodze do rozwoju lotnictwa w naszym kraju, a także naszkicowania planu na przyszłość, i zebrania sił do pracy w następnym etapie.

Dlatego też w dniu tym uczestniczymy wszyscy z radością i dumą w uroczystościach Dnia Lotnictwa, pełniących nad krajem, nad Bałtykiem i jego portami straż pokoju.



Echa Dnia Floty Radzieckiej

Z okazji Dnia Floty Radzieckiej Dowództwo Marynarki Wojennej wystosowało następujący telegram:

Do

Głównodowodzącego Morskimi Siłami Zbrojnymi Z S R R Admirala JUMASZEWA

W imieniu Dowództwa, Oficerów i Marynarzy Odrodzonej Marynarki Wojennej Demokratycznej Polski, przesyłam z okazji Dnia Floty Wojennej ZSRR Dowództwu, Oficerom i Marynarzom Morskich Sił Zbrojnych ZSRR serdeczne pozdrowienia.

*Dowódca Marynarki Wojennej RP.
(—) WŁODZIMIERZ STEYER
konradmirał*

W odpowiedzi otrzymano telegram następującej treści:

Do

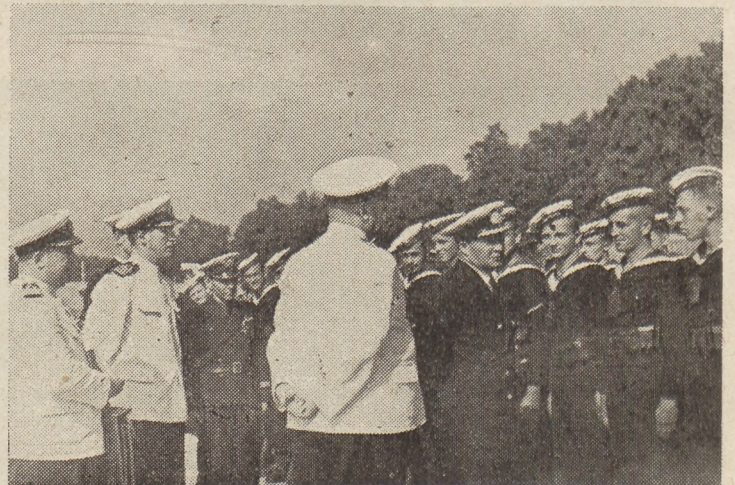
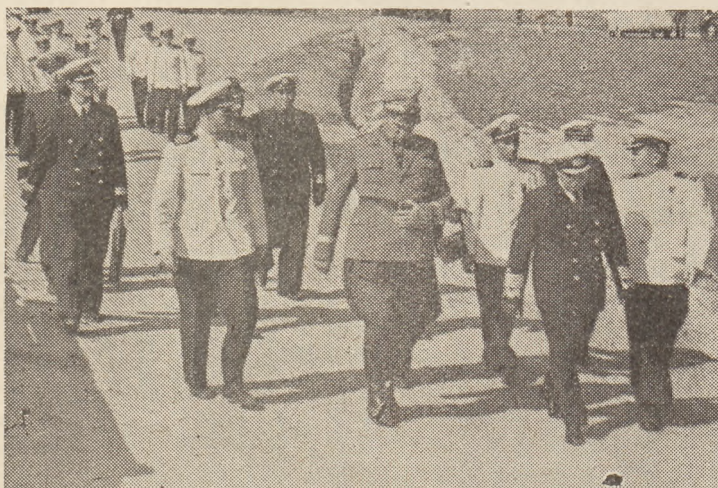
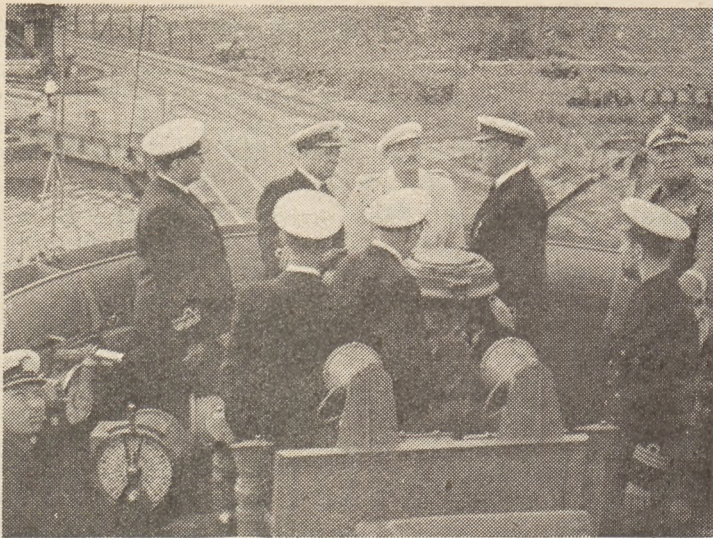
Dowódcy Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej Konradmirala STEYERA

Dziękuję Dowództwu, Oficerom i Marynarzom Polskiej Marynarki Wojennej za życzenia nadesłane z okazji Dnia Floty Wojennej ZSRR

*Głównodowodzący Morskimi Siłami
Zbrojnymi Z S R R
(—) JUMASZEW
admirał*



GOŚCIE MARYNARKI WOJENNEJ



W ubiegłym miesiącu Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Bolesław Bierut, korzystając z pobytu na Wybrzeżu, odwiedził jednostki Marynarki Wojennej. Prezydentowi towarzyszyli: Minister Obrony Narodowej, Marszałek Żymierski, Dowódca Wojsk Lądowych, Gen. broni Popławski, Dowódca Marynarki Wojennej kontradmirał Steyer, oraz wyżsi oficerowie Sztabu Mar. Woj.

Goście wizytowali ORP „Błyskawica”, okręty podwodne oraz inne jednostki Mar. Woj.

Marynarze mieli możliwość zademonstrowania swej wysokiej sprawności bojowej podczas ćwiczeń artyleryjskich, które wzbudziły duże zainteresowanie i spotkały się z uznaniem Gości.

Z kolei Prezydent na pokładzie ścigacza udał się na zwiedzenie portu w Gdyni i Gdańsku, gdzie był owacyjnie witany przez pracujących tam robotników.

NA ZDJĘCIACH:

(U góry, z lewej i prawej): Na pokładzie ORP „Błyskawica”

(Poniżej z lewej): Min. Obrony Narodowej Marsz. Żymierski udaje się na inspekcję do jednostki Mar. Woj.

(z prawej): W rozmowie z marynarzami.

(Obok): Wizytacja w jednostkach pływających.

Zdjęcia: WAF - Ukłejewski
Popławski

Polska żegluga przybrzeżna na Bałtyku

Może się łatwo wydać paradoksem, że Polska zdobyła się w krótkim czasie po wyniszczającej wojnie na uruchomienie regularnej komunikacji pod własną banderą nawet do portów zachodniej półkuli, natomiast nie powołała dotychczas do życia żegluga przybrzeżnej na całej długości odzyskanego wybrzeża.

Paradoks ten jest jednak tylko pozorny. Powstaje on z utrwalonego przeświadczenia, że żegluga przybrzeżna jest łatwiejszą formą żegluga, nie nastrożającą tak skomplikowanych problemów organizacyjnych, technicznych i finansowych, jak żegluga dalekomorska. Tymczasem można zaryzykować twierdzenie, że w naszych warunkach sytuacja układa się wprost odwrotnie, to znaczy żegluga przybrzeżna stanowi zagadnienie bardziej skomplikowane i trudniejsze do rozwiązania od żegluga dalekomorskiej.

Fakt powyższy wynika z głównej miere z braku jakiegokolwiek polskiej tradycji w żegludze przybrzeżnej. W krajach wyspiarskich, jak np. Anglia lub Japonia, bądź też w krajach o silnie rozwiniętej linii brzegowej, jak Norwegia lub Grecja, wody przybrzeżne stanowiły od wieków najdogodniejszy szlak komunikacyjny między miejscowościami leżącymi na wybrzeżach, co automatycznie przesuwało o powstaniu i rozwoju przybrzeżnej żegluga. Tymczasem w Polsce odpowiednia tradycja nie mogła być zapoczątkowana także i w okresie międzywojennym, gdyż, wobec braku jakiegokolwiek portu na pełnym morzu (port Władysławowo został otwarty dopiero na krótko przed wybuchem wojny w r. 1939) żegluga przybrzeżna ograniczała się tylko do żegluga zatokowej pomiędzy Gdynią a wewnętrznymi portami półwyspu helskiego, tj. Jastarnią i Helem.

Dlatego, po powrocie na wybrzeże w roku 1945, musieliśmy żegludę przybrzeżną stwarzać od podstaw, nie dysponując, jak w wypadku żegluga dalekomorskiej, ani gotowym aparatem organizacyjnym, ani wykwalifikowanym personelem, ani też odpowiednią ilością stosownych jednostek pływających.

Sytuację utrudniały jeszcze zaminowanie wód przybrzeżnych, które przez dłuższy czas paraliżowało wszelką inicjatywę zmierzającą do utworzenia przybrzeżnych linii komunikacji morskiej. Wobec pilnych zadań gospodarczych, jakie stanęły przed wielkimi portami Gdańskiem, Gdynią i Szczecinem, otwarcie dostępu do portów drugiej i trzeciej klasy musiało być początkowo odłożone na czas późniejszy. Port w Uście został otwarty dla żegluga morskiej dopiero w połowie 1947 roku, zaś porty Darłowo i Kołobrzeg dopiero w początkach roku bieżącego. Również wytyczenie torów wodnych do takich miejscowości, jak Stepnica lub Międzyzdroje jest dziełem ostatnich miesięcy.

Wskutek tych nie sprzyjających okoliczności, o żegludze przybrzeżnej w pełnym znaczeniu tego wyrazu można było zacząć poważniej mówić dopiero w bieżącym roku. Było to już o tyle łatwiejsze, że z początkowych nie uregulowanych stosunków wyłoniło się sprecyzowane w swej formie organizacyjnej przedsiębiorstwo żegluga przybrzeżnej na Bałtyku „Gryf”, równocześnie zaś stocznie nasze wypuściły pierwsze odbudowane lub wyremontowane statki, typu nadającego się do uprawiania bliskiej żegluga.

Konfiguracja naszego wybrzeża nasuwa rzucającą się w oczy potrzebę utrzymania linii żeglugaowej, która byłąby dwa główne ośrodki portowe tj. Gdynię-Gdańsk ze Szczecinem-Swinoujściem. Ażeby linia ta opłacała się handlowo, musi ona wytrzymać konkurencję lądowych środków komunikacyjnych tj. kolei i sa-

mochodu. W tym celu powinna być obsługiwana przez stosunkowo duże statki typu pełnomorskiego, mogące zagwarantować regularność rejsów podczas każdej pogody, przy czym czas trwania podróży w jedną stronę nie może przekraczać 20 godzin. Duże statki są na tej linii konieczne również dlatego, aby zagwarantować pasażerom większy komfort podróży, co może być czynnikiem decydującym na korzyść statku przy wyborze pomiędzy lądowym lub morskim środkiem lokomocji. Na dużym statku pasażerowie mniej są narażeni na przykre objawy morskiej choroby, co również będzie zachętą do korzystania z komunikacji morskiej. Wreszcie duże statki, mogące jednorazowo zabierać znaczną ilość pasażerów, lepiej się opłacają w eksploatacji.

Ujemną stroną postawienia na linii Gdańsk-Szczecin większych jednostek pływających będzie niemożność zachodzenia po drodze do mniejszych portów Ustki, Darłowa i Kołobrzegu, gdzie głębokość wód portowych jest za mała dla dużych statków, zaś wejścia portowe zbyt trudne i niewygodne.

Ponieważ ruch towarowy w portach Gdynia-Gdańsk i Szczecin odbywa się dotychczas niemal wyłącznie po linii północ-południe, trudno liczyć na większą ilość ładunków dla linii żeglugaowej Gdańsk-Szczecin, mającej kierunek równoleżnikowy.

Uruchomiony z dniem 15 lipca rb. na trasie Sopot-Szczecin statek pasażerski „Beniowski” jest jednostką dość odpowiednią dla wypełnienia naszkicowanych wyżej zadań eksploatacyjnych. Praktyka najlepiej wykaze słuszność założeń eksploatacyjnych nowej linii oraz zadecyduje o jej ostatecznym charakterze i możliwościach rozwojowych.

Linia Gdańsk-Szczecin, ze względu na swój specjalny charakter, stanowi osobne zagadnienie w całokształcie problemów polskiej żegluga przybrzeżnej na Bałtyku. Drugim osobnym zagadnieniem jest żegluga pomiędzy małymi portami, głównie między Kołobrzegiem, Ustką i Darłowem.

Małe porty rozłożone są na naszym wybrzeżu zachodnim w dość regularnych odległościach, przeciętnie po 35 mil morkich, co stwarza dość pomyślne warunki dla żegluga w porównaniu z komunikacją kolejową, odbywającą się na dłuższym dystansie i z przesiadaniem. Natomiast swobodę żegluga przybrzeżnej w małych portach ogranicza ich niedogodne położenie w wąskich ujściach rzek, co przy złej pogodzie często utrudnia, a nawet uniemożliwia wejście do portu. W tego rodzaju warunkach nie może być mowy o regularnych liniach pasażerskich, natomiast mogłyby wchodzić w rachubę rejsy nieregularne z ładunkami towarów lub sporadycznymi wycieczkami turystycznymi. Ponieważ małe porty leżą na obszarze, który był gospodarczo zaniedbywany przez Niemców, zapewnienie żegludze przybrzeżnej dostatecznej ilości ładunków mogłoby mieć miejsce jedynie w wypadku powstania w małych portach, lub na ich bliskim zapleczu, lokalnego przemysłu, np. drzewnego, szamotowego, kamieniarskiego, cementowego lub tp. Być może, że uruchomienie nieregularnej żegluga przybrzeżnej przyczyniłoby się do wytworzenia wtórnych procesów gospodarczych w postaci ożywienia przemysłu i wymiany handlowej na tych terenach. W każdym razie początki żegluga między małymi portami kształtować się będą bardzo uciążliwie i będzie to raczej impreza deficytowa.

Jako jednostki pływające mogłyby w obsłudze małych portów wchodzić w grę nawet zwykłe kutry, albo dobrze znane na Bałtyku małe szkunery motorowo-żaglo-

we, zezwalające, przy umiejętnym wykorzystaniu wiatrów, na bardzo ekonomiczną żegludę.

Trzecią wreszcie grupę odrębnych zagadnień związanych z żegludą przybrzeżną na Bałtyku nastrożają żegluga na zatoce Gdańskiej i zalewach. Dla komunikacji w zatoce Gdańskiej, przy zmienności jej warunków nawigacyjnych, niezbędne są specjalne typy statków zatokowych, mających właściwości statków morskich. Przeciwnie, statki do komunikacji po zalewach (głównie wchodzi tu w rachubę zalew Szczeciński) nie muszą posiadać walorów pełnomorskich, natomiast, ze względu na dość znaczne odległości do przebycia, winny rozwijać jak największą szybkość, co najmniej 18 węzłów. Dla obsługi portów zalewu Wiślanego pożądaną są statki raczej typu rzeczno-żeglownego, ze względu na konieczność przechodzenia kanałami śródlądowymi i śluzami. Wreszcie do wewnętrznej komunikacji w portach musimy również posiadać specjalne typy jednostek pływających w rodzaju tramwajów wodnych, promów, czy też taksówek-motorówek.

Jednostki pływające, jakie znajdują się obecnie w eksploatacji naszych przedsiębiorstw żegluga przybrzeżnej, stanowią raczej przypadkowy zbiór statków, pochodzących głównie z odbudowy wraków i remontu obiektów poniemieckich. Przydatność tego taboru dla celów zaspokojenia przedstawionych wyżej potrzeb polskiej żegluga przybrzeżnej na Bałtyku jest po większej części problematyczna. Znaczna ilość obecnie eksploatowanych statków posiada np. napęd motorowy, podczas gdy za regułę przyjąć należy, że jednostki bazowane na polskim wybrzeżu powinny mieć maszyny parowe z kotłami opalanymi węglem, jako najtańszym u nas paliwem. Dlatego do rzędu zagadnień, stojących przed polską żegludą przybrzeżną, przybiera jeszcze sprawa stopniowego wycofywania nieodpowiedniego tonażu i zastąpienia go tonażem, nadającym się do racjonalnej eksploatacji.

Jak wynika z powyższych rozważań, polską żegludę przybrzeżną na Bałtyku oczekuje jeszcze jeszcze mozolna i długotrwała praca, zanim, na tle postępującego rozwoju gospodarczego wybrzeża, powstaną warunki, które zezwolą na pełne wykorzystanie wód przybrzeżnych w charakterze dogodnej drogi dla komunikacji i transportu.



„... Chciałbym być marynarzem”

Codzienna poczta przynosi do naszej Redakcji stopy listów od naszych Czytelników z całego Kraju. Piszcie do nas młodzież, piszą starsi, piszą ludzie rozmaitych zawodów o różnych, zdawałoby się, upodobaniach. To „korespondencyjne rendez-vous” Czytelników na łamach naszej „Skrzynki pocztowej” jest do pewnego stopnia wyrazem rosnącego wciąż zainteresowania sprawami morza, którego rolę rozumie dziś chyba każdy.

Rozpiętość, skala zainteresowań w ramach tego jednego zagadnienia jest oczywiście wielka. Padają zarówno pytania dotyczące istoty naszej polityki morskiej lub flot świata jak też zdarzają się i... prośby o pośredniczenie w wyszukaniu zajęcia nad morzem.

Jest jednak pewna kategoria listów, w których stale i niezmiennie przewija się ten sam apel, który można by sprecyzować w jednym gremialnym wołaniu: „przyjmijcie nas do służby w Marynarce!”.

Nie trzeba tu chyba dodawać, że autorami tych listów jest przeważnie młodzież i uzupełnijmy to stwierdzenie jedynie taką dodatkową uwagą, że — młodzież obojga płci. Ten ogólny pęd ku morzu stanie się bardziej zrozumiałym, jeśli uprzytomnimy sobie fakt, że o ile przed wojną morze dla szerszych mas młodzieży, zwłaszcza zaś dla młodzieży robotniczej i chłopskiej było niemal że owocem zakazanym i stanowiło przedmiot nigdy nie mających się zrealizować marzeń, obecnie powrót na szerokie, o długości pół tysiąca kilometrów wybrzeże oraz ustrój demokratyczny dało nam warunki, w których te marzenia mogą nabierać całkowicie realnych kształtów. Jest to ponadto zupełnie logiczną konsekwencją faktu, że stajemy się krajem morskim i, że zatem potrzebujemy ludzi morza. Ten nowy element napływający do szkół i zawodów morskich powinien jednak posiadać pewne cechy wypływające zresztą z istoty i charakteru samej pracy na morzu. Dotąd wśród wielu jednostek pokutuje mylnie i zgoła fantastyczne pojęcie o owej pracy. Może i nie należy się temu dziwić. Przedwojenny wąski skrawek morza, licytacja protekcji, „plecy” bogatego i ustosunkowanego wujaszka-fabrykanta jako czynnik nieraz decydujący przy przyjmowaniu do szkół morskich, elitarny system przy doborze kandydatów nie mogli stworzyć warunków — w których zdrowy pęd ku morzu mógłby się rozwijać normalnie.

A ponadto literatura, utworów dramatycznych, filmy, poruszając tematykę morską, rzadko kiedy siliły się na odmalowanie

Aby tych rozczerowań uniknąć, aby nie narażać się na przykre zawody życiowe, trzeba jasno i wyraźnie zdać sobie sprawę ze swych celów i dążeń, widzieć nie tylko romantyczne i jasne strony danego zawodu, ale uświadomić sobie przede wszystkim istotę i charakter przyszłej pracy. Marynarzem nie może zostać człowiek nieświadomy swych celów i dążeń, uważający okręt za huśtawkę, świat za karuzelę, siebie zaś za uczestnika tych miłych skądinąd rozrywek.

Świadomość polityczna, wyrobienie społeczne, zdrowie moralne i fizyczne, wykształcenie — oto atuty, dzięki którym kandydat na marynarza może zdobyć pierwszeństwo.

Cóż więc i jak należy robić, aby zostać marynarzem?

Zanim odpowiemy na to pytanie, przytoczymy tu fragment jednego listu, który jest nader charakterystyczny. Jeden z Czytelników pisze nam (przytaczamy jak w oryginalnej):

„...Ja niżej potpisany zwracam się z uprzejmą prośbą do Marynarki Wojennej o poinformowanie mnie... Mam duże zamiłowanie w swym młodym wieku być marynarzem i być oddanym służbie marynarskiej i służyć jej wiernie. Choć nie skończyłem szkoły powszechnej, ale mogę być marynarzem, lecz mam wygląd na marynarza, jestem wysoki 167 i tegi...”



Niestety — Marynarka Wojenna z pewnością nie skorzysta z tej oferty. Praca na morzu nie jest łatwa i samo nieugruntowane w dodatku zamiłowanie stanowczo nie wystarczy. Jaką korzyść miałyby Marynarka Wojenna z ludzi nieposiadających minimum wykształcenia i którzy w dodatku nie zdradzają zbyt wielkiej chęci do nauki?? Co mogą dać z siebie chłopcy, którzy nie chcą się uczyć i mają jedynie „wygląd marynarza”? Przecież w służbie stanowiliby nic innego jak tylko udrękę i kłopot. Owszem. Marynarka Wojenna potrzebuje ludzi, ale ludzi pracowitych, zdolnych i mądrych. I ci bez wątpienia będą mieli zawsze pierwszeństwo.

„Pokochałem morze” — oto słowa które powtarzają się niezmiennie niemal we wszystkich listach tego typu. Miłość jest bezsprzecznie uczuciem pięknym i morze należy pokochać. Ale miłość „od pierwszego wejrzenia” jest równie płytka jak i niebezpieczna, zwłaszcza, gdy dotyczy tak zmiennego obiektu, jakim jest morze. Wymaga ono obok sentymentu realnej twardości i pełnej wyrzeczeń pracy. Dlatego zanim się wypowie życzenie: „pragnę zostać marynarzem”, trzeba jasno zdać sobie sprawę z tego, że morze zupełnie inaczej wygląda od strony plaży a inaczej zaś widziane zmęczonymi oczyma marynarza.

Okręt, czy też statek jest terenem pracy pewnego zespołu ludzi, którzy muszą być zgrani, zdyscyplinowani, karni, powinni posiadać w wysokim stopniu wyrobienie społeczne. Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że najbardziej wartościowego pod tym względem elementu dostarczają Marynarce Wojennej i Handlowej organizacje młodzieżowe jak Liga Morska, a w pierwszym zaś rzędzie Stu-

żba Polsce. Pracując w ramach organizacji młodzież przechodzi nieraz twardą szkołę życia, uczy się pracować, patrzy na świat realnie, a nie przez pryzmat fałszywej romantyki, jednym słowem nabiera cech ludzi dojrzałych, którzy wiedzą czego chcą i którzy potrafią swe zamierzenia realizować z całkowitą konsekwencją, a nie działać jedynie pod wpływem chwilowego kaprysu.

Min. Obrony Narodowej Marsz. Żymierski w częstych odprawach i osobistych rozmowach z marynarzami wielokrotnie podkreślał, iż prawdziwie wartościowym marynarzem może być tylko ten, kto nie tylko doskonale opanował swoją specjalność wojskową, ale ten, który jest jednocześnie świadomym obywatelem Polski Ludowej wyrobionym społecznie i politycznie.

Zdrowie moralne powinno iść w parze ze zdrowiem fizycznym. Warunek ten wpływa już z samego charakteru służby, która wcale nie przypomina niedzielnej wycieczki parostatkami po Wiśle. Ten ostatni warunek decyduje w zasadzie również i o sprawie przyjmowania kobiet do służby na morzu. Trzeba bowiem wiedzieć, że i w tej kwestii otrzymaliśmy szereg listów od naszych Czytelniczek. Oto np. jeden z charakterystycznych głosów:

„...Radzę się Panów co mam czynić. — Mam lat 17 i w tym roku będę miała małą maturę. Zainteresowań żadnym zawodem nie posiadam, prócz żeglugi morskiej i rzecznej. Cóż kiedy ja o tym nawet myśleć nie mogę* — bo jestem tylko dziewczynką... Dlaczego do takich szkół przyjmują tylko chłopców? To niesprawiedliwość. Weźmy np. pod uwagę mnie samą. — Jestem bardzo dobrze zbudowana, zdrowa, szalenie silna (zupełnie jak chłopiec). W ogóle typ prawie atletyczny... Ja wiem, — być marynarzem, czy morskich czy słodkich wód to ciągle trud. to nie romantyzm (jak to pojmują niektórzy). A ja jestem przygotowana na ten trud. Pragnę ukuć sobie przyszłość z tego trudu. Nie idę za porywem chwili, nie patrzę na żeglarstwo romantycznymi oczyma...”

Nie droga Czytelniczko! To wcale nie jest niesprawiedliwość jak pani to nazywa. Dziewczęta w zasadzie mają równe prawa poświęcenia się służbie na morzu jak i chłopcy. Jednakże fizyczne możliwości kobiet zmniejszają ich szanse. Wprawdzie nie tak dawno pismo nasze zamieściło zdjęcie kobiety, kapitana statku radzieckiego „Dniestr”, ale przyznajmy, że jest to dość rzadki, jeśli nie jedyny wypadek na świecie.

Tak więc, aby zostać marynarzem trzeba spełnić szereg warunków, które w zasadzie sprowadzają się jedynie do obowiązku jak najintensywniejszej pracy nad sobą. Należy jednak pamiętać, że dziś osiągnięcie tych zamierzeń jest stosunkowo łatwe nie tylko dlatego, że odczuwamy brak rąk do pracy w naszych rozwijających się portach, w rozbudowującej się flocie wojennej i handlowej, ale przede wszystkim dlatego, że ustrój demokratyczny naszego państwa otwiera szeroko dostęp do służby morskiej synom robotniczym i chłopskim i tym wszystkim, którzy chcą naprawdę pracować dla Ludowej Polski Morskiej.

sth.



mniej romantycznych stron pracy na morzu i dlatego też w wyobraźni młodego czytelnika, czy też widza pojęcia morza często kojarzy się nierozróżnialnie z ponętym smakiem Nieznanej Przygody. Takie jednostronne przedstawienie życia na morzu jeszcze bardziej ugruntuowało w młodych umysłach fałszywe pojęcie o ciężkiej, w gruncie rzeczy, pracy marynarzy, którzy, przyznajmy to, w literaturze wyglądają często jednakoowo niecodziennie, jednakowo oryginalnie i jednakowo... nieprawdziwie. Dlatego też dla wielu może się wydawać, iż w zasadzie wystarczy nauczyć się palić długą fajkę i mieć silną pięść, aby zostać klasycznym typem „wilka morskowego”. Stąd też płyną późniejsze rozczerowania, które nieraz mogą wypaczyć młodego człowieka, jak być może, w innym zawodzie znalazłby dla siebie właściwsze zajęcie.

O czym szumią fale Bałtyku

Czy statki i okręty mają swoją duszę? Wytrawni żeglarze twierdzą, że tak, a różne, przedwzrostne wydarzenia na morzach świata zdają się potwierdzać to przypuszczenie.

Bo cóż na przykład powiecie o historii szkunera „Zawisza Czarny”, owego sławnego trójmasztowca, należącego przed wojną do Zw. Harcerstwa Polskiego, a dowodzonego przez nieodżałowanego wychowawcę młodego pokolenia żeglarskiego, „starego ale jarego” gen. Mariusza Zaruskiego? Piękny ten



Szkunec „Zawisza Czarny”. U góry: gen. Zaruski

żaglowiec odbył wiele rejsów do portów skandynawskich, angielskich, uczestniczył w międzynarodowym zjeździe harcerskim na Jamboree (Holandia), odwiedził porty francuskie, duńskie i w. w. in. Odbywali na nim swoją żeglarską praktykę członkowie Ligi Morskiej, PW (oficerowie lądowych formacji) i ZHP. Historia jego jest ogólnie znana. Ten 300-tonowy ex-fiński transportowiec, noszący ongiś nazwę „Petrea”, został „własnym harcerskim przemysłem” przebudowany na szkunier i otrzymał nazwę „Zawisza Czarny”. Nadeszła wojna, która nieubłaganie dotknęła i szkunier. Niemcy wywieźli go i odtąd pocztowy „Zawisza” pod zmienioną szwabską nazwą woził na swoim pokładzie plugawy wytwór ideologii hitlerowskiej — Hitlerjugend, młodzież, która miała w przyszłości powiększyć zastępy piratów Doenitza, czy Raedera. Komendant Zaruski zmarł we Lwowie w 42 roku, bezpośrednio po wypuszczeniu go z więzienia niemieckiego. Miał w owym czasie 74 lata a pomyśleć, że nie tak dawno, ten silny staruszek wspinał się jeszcze na maszty ze zwinnością młodzieńca.

Przed dwoma laty sprowadzono z Niemiec „Zawiszę”, a raczej cień tego szkunera. Wszyscy zainteresowani nim bliżej stawiali krzyżyk i nic sobie po nim nie obiecywali: stan, w jakim żaglowiec się znajdował, nie mógł już rokować żadnych nadziei. Był on przedmiotem drobiazgowych badań komisji kwalifikacyjnych, które niemal jednogłośnie stwierdziły, że koszt remontu będzie tak wysoki, iż za tę sumę można by zbudować nowy szkunier, wystarczający bowiem zaznaczyć, że zewnętrzne ściany jego były całkowicie przeгниłe. Jednakże do ostatnich dni żadna decyzja co do przyszłości „Zawiszy” nie zapadła.

I oto w noc z 9 na 10 sierpnia br. „Zawisza Czarny” sam zdecydował o swoim losie. Była to ponura, sztormowa noc na Wybrzeżu, kiedy nie było mowy o wypłynięciu,

czy wypłynięciu z portu jakiegokolwiek statku. Cicho, aczkolwiek przy akompaniamencie rozszalałych fal, „Zawisza” Pograżył się sam i poszedł na dno. Podobno pękła przegniła deska, zasłaniająca jeden z otworów, woda dostała się do wnętrza i — koniec.

Kto wierzy w to, że okręty mają duszę, powie może, że „Zawisza Czarny” targnął się na swoje życie. „Niepotrzebni mogą odejść...” Ale spuśćmy teraz zasłonę na tę cichą tragedię i mówmy z kolei o życiu.

Chcę Wam opowiedzieć o pewnym ciekawym fakcie, który miał niedawno miejsce w czasie rejsu „Batorego” z Gdyni do Ameryki. Bądźmy na chwilę niedyskretni i spojrzmy na treść notatki, zamieszczonej w dzienniku okrętowym „Batorego” pod Nr 10, strona 41 i data 10. 6. 48 r. Oto ona:

„W dniu 10. 6. 48 o godz. 5,30, szer. geogr. 34°08 stopni West, pasażerka Hołowienko Leokadia, ur. 6. 8. 1910 w Ciszewie, ostatnio zamieszkała w Elku, udająca się do męża Piotra Hołowienko, zamieszkałego 423 West Third Street, Erie, Pensylwania, USA, urodziła dziecko płci męskiej. Przy porodzie były obecne pielęgniarki: Kowalewska Maria i Jungeen Elsa oraz dr Wincenty Natkański...”

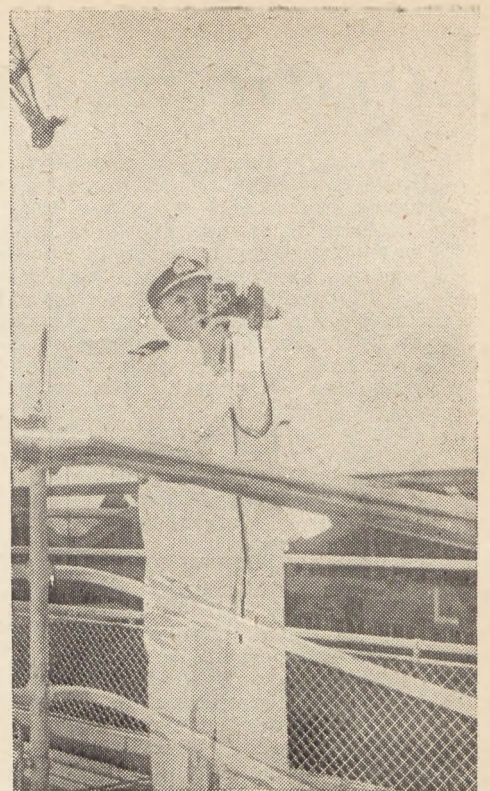
Urodzić się nie tyle na ziemi niczyjej, ile na wodach neutralnych, — czy to nie ciekawe? Ale a propos ciekawość, która jest, jak niektórzy twierdzą, pierwszym stopniem do zdobycia wiedzy. W swoich wędrówkach reporterskich trafiłem któregoś dnia na tegoż „Batorego” i wziąłem udział w uroczystości odsłonięcia tablicy pamiątkowej, oddającej hołd nie tyle nieboszczykowi królowi Batoremu, ile statkowi, który nosi jego imię, a który wsławił się, nie król, lecz statek, nienajgorzej w czasie minionej wojny, o czym zresztą świadczy treść, zawarta na tablicy. Zanotowałem ją i sfotografowałem samą tablicę, ale z fotografii nic nie wyszło, gdyż... a zresztą bo ja wiem, dlaczego? A oto tekst:

„m/s „Batory” za naszą i Waszą wolność 1939-1945. Wojenna służba m/s „Batory” pod polską banderą w alianckich siłach zbrojnych na morzu.

„m/s Batory brał udział w następujących operacjach wojennych: kwiecień 1940 r. — lądowanie wojsk w Norwegii. Maj 1940 r. — ewakuacja z Norwegii do Francji. Czerwiec 1940 r. — ewakuacja z Francji do Anglii. Październik 1942 r. — lądowanie wojsk w pld. Afryce. Lipiec 1943 r. — lądowanie na Sycylii. Sierpień 1944 r. — lądowanie wojsk w pld. Francji. Lipiec 1945 r. m/s „Batory” przejęty z powrotem władze wolnej i demokratycznej Polski”.

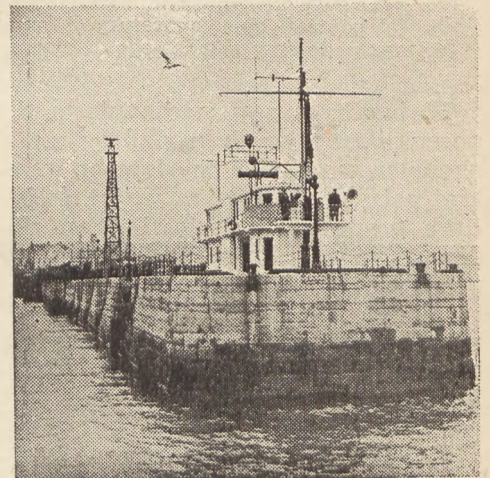
Jedną mam m. in. satysfakcję. Marszałek Żymierski, inicjator tej tablicy nie mógł być wprowadzony na uroczystości jej odsłonięcia, ale... udało mi się wraz z wszędobylskim fotoreporterem Staszewskim dokonać zdjęcia Marszałka na tymże „Batorym”, w kilka tygodni później, w czasie pobytu jego na Wybrzeżu. Sami przynajmniej, że zdjęcie jest bardzo oryginalne, bawiem sfotografowaliśmy Marszałka w trakcie... fotografowania. Konia z rzędem temu, który pokaże nam podobne zdjęcie! Widzicie, jak wszędzie trzeba mieć oczy i uszy otwarte.

Ale a propos oczy i uszy. Przypomniał mi się w tej chwili radar. Czytaliście zapewne w dziennikach, że wkrótce w porcie szczecińskim zainstalowane zostaną nowoczesne urządzenia radarowe, pierwsze tego rodzaju w portach bałtyckich. Dotąd w Europie urządzenia takie posiadają dwa porty brytyjskie, na wyspie Isle of Man i w Liverpoolu, oraz francuski port Le Havre. Jeżeli się zatem pośpieszymy, będziemy rozporządzali również takim ultra-nowoczesnym portem. O znaczeniu takiego urządzenia nie trzeba chyba specjalnie mówić, chodzi tu przede wszystkim o bezpieczeństwo żeglugi statków wchodzących i wychodzących z portu w niesprzyjających warunkach, czy to w dzień czy też w nocy. A w zatokach i na redzie są,



...Sfotografowaliśmy Marszałka w czasie fotografowania...

jak wiecie pływy i wraki i o awarii nie bardzo trudno. Doświadczenie dotychczasowych stacji radarowych w portach na Isle of Man i w Liverpoolu wskazują, że fale radarowe informują dany Kapitanat Portu na specjalnych kilku ekranach o położeniu statków we



Stacja radarowa w porcie Douglas na wyspie Isle of Man

mgłę w promieniu dobrych kilku mil, z dokładnością do 20 mtr! Ba, ekrany ponoć ukazują nawet grupę kąpiących się ludzi, których nie potrafiłaby dojrzeć nawet osławiona gigantyczna lorneta, którą Niemcy używali przy obserwacji Dofru z wybrzeży francuskich w czasie minionej wojny, a więc gdzie wchodziła w grę odległość kilkudziesięciu kilometrów. A zatem, jak można przypuszczać, już niedługo Szczecin będzie mógł zaimponować naszym rodzimym technikom i inżynierom, a przede wszystkim kapitanom statków, które zawiązują do tego portu. Na razie urządzenia radarowe posiada kilka statków naszej floty handlowej i wojennej i zapewne w niedalekiej przyszłości posiadać je będzie więcej jednostek pływających oraz porty. Wtedy można będzie sparafrazować popularne przysłowie na: „czym flota bogata tym rada(r)”. Oby się to stało jednym z naszych morskich haseł.

A propos hasła. Mówi się, a raczej pisze w urzędach: „załatwiłeś sprawę — żegnaj”, a więc — do następnego felietonu.

Zdjęcia: F. Staszewski, J. Balcerak

Loran — drogowskaz w przestrzeni

Nowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, która obowiązywać będzie od 1 stycznia r. 1950, ustala m. in., że radar i loran są aparatami nawigacyjnymi i będą wprowadzone na morskie statki handlowe. Do chwili wejścia w życie nowej konwencji, rządy poszczególnych państw muszą dostosować poziom i uposażenie własnych statków do jej przepisów. W ramach tych zadań Gdański Urząd Morski przystąpił już obecnie do przygotowania kadr fachowców, którzy obsługiwać będą najnowsze urządzenia jakimi są radar i sperry-loran. Programy szkolenia i projekt organizacyjny kursu w opracowaniu.

Pierwszy kurs mechaników RADAR i LORAN odbędzie się na jesieni r. b. przy Państw. Szkole Morskiej w Gdyni. Naukę praktyczną przechodzić będą słuchacze kursu na „Darze Pomorza”. GAL umożliwi kursantom zaznajomienie się z radarami zainstalowanymi na m/s „Batory” i m/s „Kiliński”.

Nadzór techniczny i ewentualne mniejsze naprawy wszelkich elektrycznych aparatów nawigacyjnych wykonują zasadniczo radiotelegrafici okrętowi. Aby nie obciążać statków dodatkowymi etatami, na kurs radar-mechaników przyjmowani będą tylko dyplomowani radiotelegrafici służby morskiej, przy czym przy weryfikowaniu kandydatów uwzględniona będzie opinia ich jako fachowców.

W związku z kursami zamieszczamy poniżej opis aparatury loranu oraz podajemy zasadę jego działania.

(Red.)

Wojny były zawsze impulsem do poszukiwań nowych środków i udoskonaleń w różnych dziedzinach ludzkiej potrzeby. Pierwsza wojna światowa w spuściznie zostawiła nam radio, które w krótkim czasie stało się podstawowym sprzętem w domu kulturalnego człowieka. Druga natomiast przyniosła nam w dziedzinie tej dalsze zdobycze: — Radar Loran Gee (czytaj dżi) Decca. Tajemnicze nazwy, pod którymi kryją się właściwie stare geometryczne pewniki i twierdzenia znane każdemu trzecioklasiście. Wykorzystanie bowiem właściwości funkcji geometry-

cznej było podstawą rozwiązania systemu. Ale nie upraszczajmy sobie poglądu na te rzeczy. Przede wszystkim wyjaśnić trzeba co to jest i do czego służą: radar oraz grupa aparatów wyżej wymienionych. Aparatów o tej samej użyteczności tylko o minimalnych różnicach konstrukcji (z wyjątkiem Decca).

Radar pozwala nam dostrzegać w ciemności i mgie przeszkody fizyczne w formie sylwetki świetlnej na ekranie lampy zwanej oscylograficzną (Brauna). Jest on wielkim ułatwieniem w nowoczesnej żegludze morskiej, w której stare powolne statki są coraz bardziej zastępowane przez szybkie jednostki wymagające prędkiej orientacji. Radar jednak stosowany może być tylko w niedużych odległościach np. przejścia przez kanał, dojścia do portu.

Dopełnieniem niejako radaru stał się Loran, oparty już na zupełnie innej zasadzie a pozwalający nam na stałe określenie położenia geograficznego na dużych odległościach od lądu, w praktyce do 1.400 mil. Loran to skrót angielskich słów: LORange Navigation — Nawigacja długiego zasięgu.

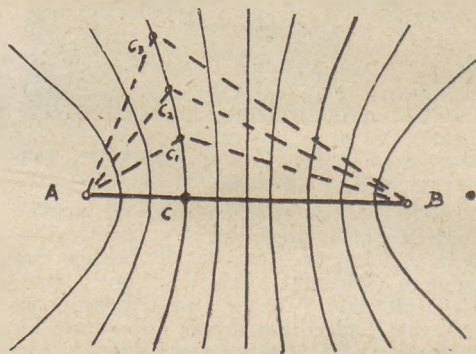
Mógłby ktoś zarzucić mi nieścisłość bo istnieją już aparaty zwane goniometrami, które służą do określania położenia statku. Ale niestety sprawność ich waha się w granicach 40 mil morskich, przy większych odległościach dokładność odczytu maleje. Spowodowane to jest tym, że zasada goniometru opiera się na kierunkowym odbiorze fal nadawanych przez specjalne stacje zwane radio-latarniami.

Fale radiowe ulegają jednak odchyleniom dochodzącym w warunkach specjalnych nawet do 40° od linii idealnej. Przy dużych odległościach zdarzyć by się mogło, że statek idący na goniometr zamiast dopłynąć do New Jorku znalazłby się

u ujścia Amazonki, co byłoby wysoce... nieprzyjemne dla kapitana jak i armatora.

Nowy system Loran oparty jest na zupełnie innej zasadzie. Wykorzystano tu jako podstawę obliczeń szybkość rozchodzenia się fal a raczej różnicę szybkości idealnie równocześnie nadawanych impulsów elektromagnetycznych. Na wstępie wyjaśnić muszę, że skonstruowanie Loranu poprzedza wiele innych udoskonaleń w dziedzinie radiotechniki. Jedną z nich, która pozwoliła nam na wnikięcie w świat fal radiowych — na optyczne odtworzenie zjawiska falowości jest lampa oscylograficzna zwana lampą Brauna. Patent holenderski Zakładów Philipsa w 1932 r.

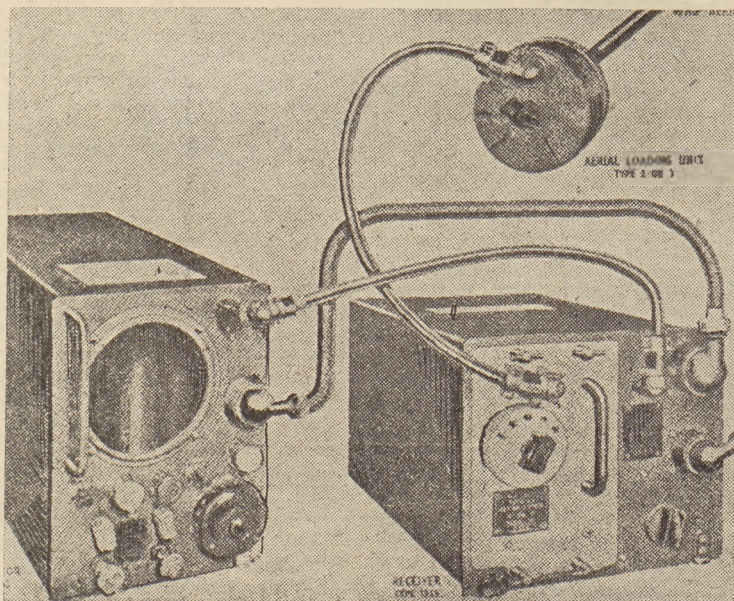
Otóż lampa ta, w konstrukcję której nie będę się zagłębiał, ma kształt stożkowej karafki. Dno jej jest ekranem pokrytym specjalnymi substancjami fluoryzującymi w momencie gdy na nie padają promienie katodowe. Urządzenie wewnątrz skupia je w formie wąskiego strumienia i na ekranie w miejscu gdzie



Rys. 2

one padają bliższy jasny punkcik. Punkcik ten, a ściślej mówiąc strumień promieni przy pomocy pewnych elementów wewnątrz lampy zostaje wprowadzony w ruch poprzeczno - podłużny — mówiąc językiem technicznym jest sterowany. Punkcik ten spełnia rolę niewidzialnego ołówka, rysującego na ekranie to co chcemy zobaczyć oczyma. Oczywiście lampa oscylograficzna jest zawsze końcowym elementem aparatów specjalnych. Oddaje ona nieocenione usługi w wielu dziedzinach. Między innymi w przyrządach do badań akustyki w aparatach pomiarowych w radiotechnice, w aparatach do badania motorów, tak zwanych indykatorach, w Radarze i w przedmiocie naszego artykułu — Loranie.

Ażeby poznać zasady Loranu musimy wrócić na chwilę do lat szkolnych, do wykresu prostych funkcji. Jeżeli odcinek między punktami A i B = 6 cm, a leżący między nimi punkt C jest oddalony od A o 2 cm, to odejmując od odcinka CB odcie-

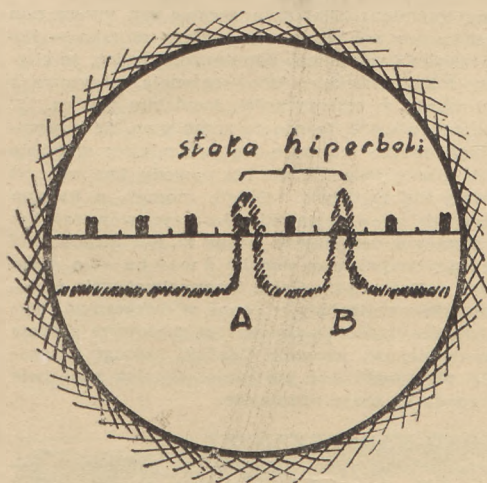


Rys. 1
Widok ogólny
aparatury Loran.

nek CA otrzymujemy pewien odcinek o długości dla przykładu danego — 2 cm (rys. nr 2). Jeżeli za zadanie przyjmujemy sobie wyszukanie większej ilości par odcinków o różnych długościach ale zawsze o tej samej różnicy 2 cm i odcinki te parami oprzemy o punkty A i B, a drugimi końcami złączymy je ze sobą to powstanie figura jak na rysunku 2. Punkty C_1 C_2 C_3 są miejscem zetknięcia się par danych odcinków, ale o zawsze równej różnicy 2 cm.

Łącząc cały szereg takich punktów C_1 C_2 C_3 linią ciągłą zobaczymy, że przybiera ona kształt łuku symetrycznie w stosunku do odcinka AB wyginającego się. Linia taka nosi miano hiperboli, jak w tym wypadku, o stałej wartości 2 cm czyli constans 2. Liniom takim (hiperbolicznym) możemy ułożyć nieskończoną ilość pomiędzy punktami A i B, jednak każda z nich będzie miała inną wartość constans np. 2,5, 3, 3,5, 4, 4,5, itd. Od wielkości różnicy uzależniony jest kształt hiperboli. Z malejącą bowiem wielkością tej różnicy hiperbola upodabnia się coraz bardziej do linii prostej. Jeżeli punkt C znajduje się w środku między A i B, różnicy między dwoma odcinkami AC i CB nie będzie. Hiperbola przyjmuje postać prostej prostopadłej do odcinka AB. Różnica równa się 0. Każdy punkt na niej jest oddalony o równą odległość od punktu A i B. Zależności te są podstawową zasadą Loranu.

Jeżeli w punktach A i B ustawimy radiostację, założywszy oczywiście, że odległość ich nie jest 6 cm, a 600 mil, a zamiast operowania pojęciami odcinków AC i CB, czy też AC₁ i C₁B będziemy brać pod uwagę czas potrzebny na przebycie tych odcin-

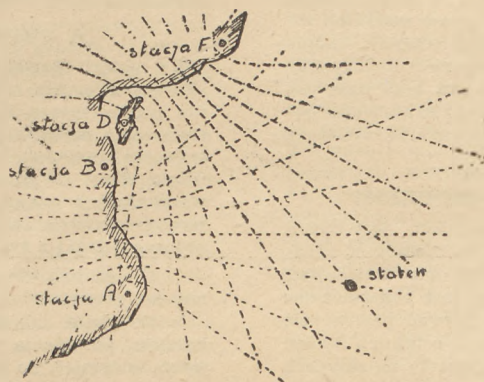


Rys. 3

ków to za różnicę otrzymamy również czas. Stawiając oczywiście za warunek, że impuls fali radiowej wyszedł w idealnie tym samym momencie ze stacji A i B. Różnica ta to bardzo cenna dla nas wielkość. W punkcie C znajduje się statek, który ma urządzenie Loranu na pokładzie. Odbiera on znaki obu tych stacji i na ekranie lampy oscylograficznej

powstaje obraz jak na rys. 3. Ząb A jest obrazem impulsu stacji A, ząb B obrazem impulsu stacji B. Odległość zębów A i B równa jest różnicy czasu czyli jest stałą jakiejś hiperboli. Odczytując tę wielkość stałą (constans) 2 z ekranu wyszukujemy na specjalnych mapach dołączonych do aparatury Loran a znajdujących się zawsze na statku hiperbolę o stałej 2. Na linii tej, gdzieś w nieznanym bliżej punkcie znajduje się nasz statek. Oczywiście kapitan musi wiedzieć jaką parę stacji odbiera aby odpowiednią mapę z hiperbolami tej stacji użyć do wyznaczenia pozycji.

Jak łatwo zauważyć przy użyciu jednej pary radiostacji możemy określić tylko hiperbolę, na której się znajdujemy bez możliwości określenia naszej dokładnej pozycji na niej. Wynik ten byłby niewystarczającą wiadomością dla nawigato-

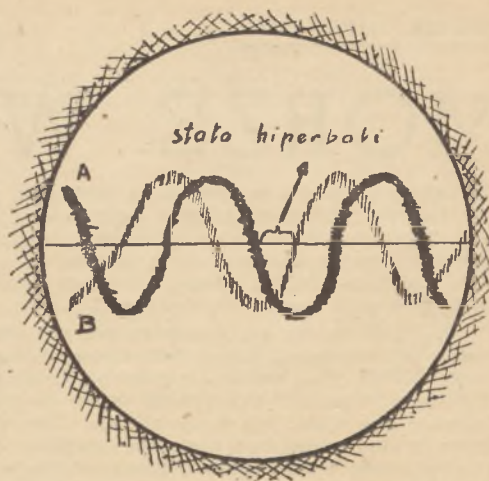


Rys. 4

ra. Ażeby otrzymać dokładnie umiejscowienie musimy dokonać pomiaru innej pary stacji jak na rys. 4 D i F.

W stosunku do tych stacji postępujemy identycznie jak z wyżej wspomnianymi stacjami A i B. Wyszukujemy taką hiperbolę, która przecina położenie naszego statku. Obie te hiperbole: stacji A i B oraz stacji D i F po nałożeniu ich na siebie przetną się w pewnym punkcie. Punkt ten jest miejscem położenia geograficznego naszego statku.

System tu opisany jest zasadą działania, praktyczne rozwiązanie różni się nieco od teorii. Każdy miesiąc przynosi nam modyfikacje konstrukcji tych aparatów oraz powiększanie się sieci loranowej. Ilość stacji tych stale wzrasta. Stan obecny pozwala przepłynąć już prze-



Rys. 5

strzeń Atlantyku posługując się tylko loranem, a istnieje projekt pokrycia siecią całego globu ziemskiego. Według obliczeń stacji tych byłoby ok. 150 w 17 grupach.

Idziemy szybkimi krokami naprzód, oto w roku 1940 do National Defarge Research Conitet zgłosił się ze swoim pomysłem skromny człowieczek dr Alfred Loomis inżynier radiowy. On jeden tylko może przypuszczał jak wielki przewrót mogą dokonać w nawigacji morskiej fale radiowe. W niedługim już może bowiem czasie, kiedy sieć stacji loranowych pokryje kulę ziemską, sekstans i busola magnetyczna — podstawowe obecnie instrumenty nawigacyjne — zapełnią gabloty muzeów i staną się romantycznymi towarzyszami zegara słonecznego.

W artykule niniejszym omówiliśmy aparaturę Loranu ale wypadłoby wspomnieć coś o systemie Gee i Decca. System Gee jest brytyjskim odpowiednikiem loranu powstałym niezależnie od tego pierwszego. System Decca ma nieco odmienne szczegóły działania. Do obliczeń różnicy czasów nie wzięto tu impulsu elektromagnetycznego, ale falę ciągłą niemodulowaną, wysyłaną przez dwie stacje latarniowe o idealnie zsynchronizowanym okresie.

Na ekranie oscylografu odbieramy rysunek tych fal, (rys. 5), różnica czasu dojścia do odbiornika fali obu stacji A i B występuje tu jako tak zwane przesunięcie fazowe, którego długość jest stałą hiperboli przechodzącej przez położenie statku.

Jerzy Głębowicz

Kochasz Warszawę?

TAK

Ale pamiętaj, że miłość wymaga ofiar
Twój datek — to krok do odbudowy Twojej

S T O L I C Y

MORZE W NASZEJ TRADYCJI

Kiedy przeglądamy w domach na Wybrzeżu pozostawione przez Niemców biblioteki, każdego normalnego człowieka, znającego język Goethego i Schillera, ogarnąć musi rozczarowanie. Poezję romantyków zastąpił w hitlerowskich bibliotekach — rytm marszowych butów. Co druga książka, dyszy pragnieniem wojny, sławiąc przy tym rolę przeznaczenia Niemiec na Wschodzie.

Nie tylko wstręt, ale i pogarda patrzeć dzisiaj w to rojowisko kłamstw i nonsensów, jakimi doktryzowani nawet naukowcy niemieccy karmili przed wojną i podczas jej trwania zbaraniałą czeredę czytelników, wbijając w ich mózgowicę przekonanie, że Pomorze Wschodnie nad Wisłą, jak Zachodnie nad Odrą, to kraina — pranie-miecka. Trudno wprost zrozumieć, żeby tyle fałszu i kręactwa mogło się pomieścić nawet w druku gotyckim, znanym skądinąd z kantów i wygi-basów. Od 1932 roku, to znaczy z chwilą dojścia do władzy Hitlera, coraz zdobniej wydawane książki i tomiska, zawierają już całkiem jednolity gąszcz bredni i butnego zarozumiałstwa. Historia niemieczyny na praso-wiańskich, pomorskich ziemiach, okrutna w metodach wynaradawiania autochtonicznej ludności, będąca raczej widowiskiem ohydnych zbrodni i gwałtów, powtarzających się od dziesiątego wieku do czasów ostatniej wojny — w piśmiennictwie hitlerowskim urasta do szczytnej misji i bło-gosławionych hasel kultury i cywilizacji.

To nic jeszcze, że z tej bibliotecznej makulatury dowiadujemy się takich nonsensów, że Krzyżacy, to potulne jagnięta, albo, że dopiero pot-gorliwych brandenburczyków użył zła przez Wendów (Słowian) upra-wiane pola. To jeszcze mało. Genialność, jaką sobie przypisują Niemcy w każdej dziedzinie życia i bycia, od czasów Adama i Ewy do epoki „herrenvolku“ i „lebensraumu“, dotyczy również i spraw morskich.

Gdyby sprawy te nie zatrącały o nasze własne tradycje, mogli-byśmy ten jeszcze jeden przykład niemieckiej zachłanności między baj-ki włożyć. Potrzebna tu jednak konfrontacja. Wymaga tego nasz sto-sunek do rzeczywistości, kiedy stoimy wobec rozległego krajobrazu Wy-brzeża w pełni zrozumienia naszych praw do jego posiadania, świadomi jego materialnych, jak i duchowych wartości.

CO NIEMCY MAJĄ WSPÓLNEGO Z MORZEM?

Wbrew temu, co się czyta w niemieckich książkach, jest rzeczą stwierdzoną i przez historyków udowodnioną, że Niemcy w spra-wach morskich nie odegrali, ani na świecie, ani w Europie, ważniejszej roli dziejowej. To, co sobie w tej mierze przypisują, jest bezpodstawne i z gruntu nieprawdziwe. Na morzu zaczęli oni odgrywać pewną rolę dopiero od czasów Bismarcka. Jak wiadomo z historii ostatnich dwóch wojen światowych, szybki rozkwit ich sił morskich, oparty na zasadach militarnych, szybko też skończył się ich klęską. Obecnie na morzu, nie znaczą Niemcy nic, jak przed Bismarckiem.

Gdzież owa zachwalana przez Niemców świetność ich morskich tra-dycji? Jak w istocie wygląda ich zmysł żeglarski, stosunek do morza, lub wychowawczy jego wpływ na nich samych?

W najdawniejszych czasach literalnie nikt ze zdobywców ziem po-morskich, ani sławetny „herzog“ saski i bawarski, Henryk Lew, ani twórca marchii brandenburskiej, Albrecht Niedzwiedź, nie mieli własnej floty. Okres późniejszy, świadczy raczej o rozwoju przybałtyckich por-tów, które dla najzupełniej własnych celów i korzyści handlowych zespoli-ły się w znany związek pn. Hanza, często zresztą niezgodny z polityką władców niemieckich. Warto przy tym zaznaczyć, że niemieccy kupcy hanzeatyccy — jak to wykazują badania Władysława Kowalenki — używali tych wszystkich portów i osad nadmorskich, które już przed-tem były założone i wykorzystywane przez Słowian. Ostatecznie, zwią-zek hanzeatycki rozpadł się na skutek wojen, które zdecydowanie znów dowiodły wyższości skandynawskiej nad niemiecką żeglugą.

Wątlutką była również siła niemiecka na morzu tak Fryderyka Wilhelma I jak i II. Pierwszy miał załedwie cztery okręty, drugi wszyst-kiego osiem, i te mu prędko zabrali Szwedzi. „Gdybym miał Gdańsk“ — wzdychał ów król pruski — „zbudowałbym trzydzieści okrętów i mógł-bym panować na morzu“. Daremne to były przechwałki, świadczące zresztą o drapieżnych zapędach. W 1793 roku, przy drugim rozbiórce Polski, chociaż Gdańsk został w końcu przemocą, w walce, zdobyty

przez Prusaków, Fryderyk Wilhelm II i wtedy też nie potrafił zdobyć się na budowę floty. A wszakże należał wówczas do Prus i port Szczecin, i brzeg morza Północnego z portem Emden.

W 1840 roku, pruska flota liczy wszystkich sześć kanonierek, o-trzymanych od Szwedów na mocy traktatu. W 1843 roku, wielki pruski program morski księcia Adalberta skończył się budową jednej fregaty.

Toteż w 1848 roku, podczas wojny o Szlezwik i Holstyn, słaba Dania z łatwością mogła zablokować porty pruskie i zmusić Prusaków do zawarcia pokoju. Na chwilę po tym zrobił się wielki krzyk w Pru-siech. Parlament uchwalił na budowę floty specjalne podatki. Dwanaś-cie jednak pruskich okrętów, jakie wtedy zbudowano, niebawem, pod presją Anglii, zostało sprzedanych na licytacji.

Podczas wojny francusko-pruskiej w 1870—72 r., flota pruska, zło-żona z kilku okrętów nie popisała się żadnym wyczynem. Ale też i Francja nie przedstawiała wtedy na morzu poważniejszej siły. Gdyby nie to, kto wie, czy triumf Prus w owej wojnie byłby tak łatwy.

Co do nas, skarżymy się na brak własnych tradycji morskich, lecz czy nie jest to dowodem nadmiernej skromności, lub po prostu niezna-jomości własnej historii? W istocie, nawet do wspaniałego eposu można by porównać szkic historyczny Aleksandra Czołowskiego pt. „Marynarka w Polsce“, lub ostatnio wydane „Dzieje floty polskiej“ Kazimierza Lepszego, jeśli obok tych książek postawimy ubożuchne, w treści na-ciągnięte „Deutsche Seegeschichte“ („Niemieckie dzieje morskie“) Otto Hövera, lub pracę Otto Altenburga, opatrzoną wiele mówiącym tytułem „Die Anfänge der preussischen Kriegsmarine in Stettin“ („Początki pru-skiej marynarki wojennej w Szczecinie“).

„A PRIMO LATERE LONGUM MARE“...

W historii Polski na morzu, to pewnie i tego żadna siła w świado-mości naszej nie zatrze, opieramy się na długim, rozległym ramie-niu piastowskiego Pomorza. Od dziesiątego wieku, już z momentem stworzenia państwa przez Mieszka I, stanowi ono własność Polski, już wówczas dokładnie określoną granicamiorskimi, od ujścia Odry do ujścia Wisły, od Szczecina do Gdańska. To własność Polski organiczna, wynikająca z prawa posiadania i użytkowności, z dziedzictwa, z form wychowawczych, jak i z żeglarskiej pracy, wykonywanej i od wieków związanej tutaj z życiem pomorskiej ludności.

Nie są to sprawy bagatelne; skoro zważyliśmy się znów w łóżyisku naszego pierworodnego, państwowego bytu.

Podobnie, jak dziś doskonale zdajemy sobie sprawę z ogromnych korzyści posiadania własnego wybrzeża dla eksploatacji dróg żeglugo-wych, niemniej, na swój sposób, rozumiał to genialny twórca polskiego państwa, Mieszko I, realizator zamierzeń, które zapewne musiały się zrodzić już przedtem, wśród jego poprzedników, ludzi niezwykłych, niestety nieznanych z imienia naszej historii.

Jak wielkie znaczenie do nadbałtyckiego wybrzeża przywiązywał już tenże książę Miśko, tak zapewne przez współczesnych nazywany dla swej niedźwiedziej postury, świadczyć o tym może przesłany przez nie-go papieżowi Janowi XV do Rzymu dokument z lat 990—92, w którym pomorskie wybrzeże figuruje na czołowym miejscu w opisie ówczes-nych granic Polski. Opis ów zaczyna się od słów: „A primo latere lon-gum mare“...

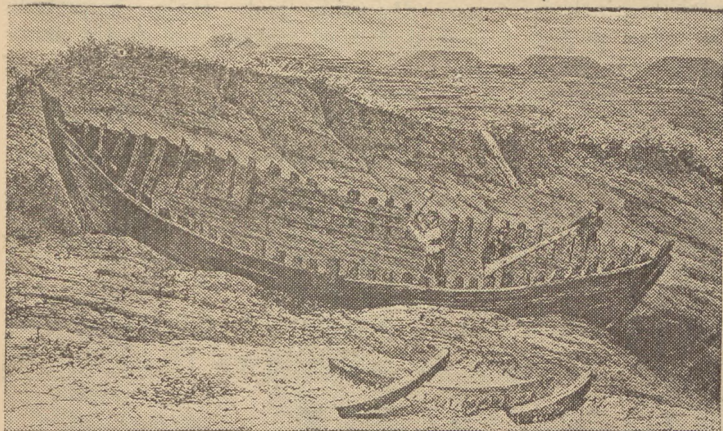
Jeśli stara maksyma Rzymian: „Navigare necesse est, vivere non necesse“ („Życie nie jest rzeczą konieczną, ale żegluga morska — ko-nieczna“), zyskała sobie tak dużą wśród nas popularność, sądząc, że chy-ba na większą zasłużyła sobie własna, polska sentencja, zacytowana wyżej, podana w „urzędowym“ w starożytności, łacińskim języku.

„A primo latere longum mare“! Bardzo to znamienne, że wspom-niane w tym zdaniu „długie morze“ zajmuje czołowe miejsce w opisie pierwszych, historycznych granic Polski. I nie bez powodu ten zaszczyt pierwszeństwa. Zastanówmy się nad tym. „Długie morze“, o którym mowa w tym dokumencie, to szlak żeglarski, łączący wówczas tak ruchliwe i bogate porty Pomorza, jak sławny wtedy z „dni targowych“ Szczecin, jak Wolin, budzący największy podziw świata — o czym czytamy w kronice Adama z Bremy pt. „Gesta Hammaburgensis eccle-siae pontificum“, jak Kołobrzeg, obfitujący w cenne w ówczesnym, wy-miennym handlu, solne kruszce, wydobywane w tym portowym grodzie z kilkunastu trzanów, warzelni, jak wreszcie Gdańsk, którego znacze-nie u ujścia Wisły nigdy nie mogło być poślednie, chociaż właściwie rozwój jego i rozgłos przypada na czasy późniejsze.

AKORD NADODRZAŃSKI

Jest rzeczą znaną naszym historykom, że Polska, państwo w za-sadzie lądowe, wystąpiła na Bałtyku w sposób aktywny dopiero od czasów realizowania planów morskich Kazimierza Jagiellończyka, Zyg-munta Starego i Zygmunta Augusta. Nielusznie jednak zarówno Czo-łowski, jak i ostatnio Lepszy, pominęli w dziejach floty polskiej okres wczesnego, organicznego związania się Pomorza z Polską. Podobnie, jak w strukturze państwa Piastów, ta sama więź organiczna nadała rów-nież sens wspólny naszym morskim tradycjom. Są one z typu pomor-skie, ale z wspólnych dziejów — polskie.

Dopiero jakby z ocknienia zaczynamy o tym głośno mówić i coraz więcej pisać. I tak np. ostatnio Gerard Labuda w doskonałej swej pracy pt. „Słowianie na Bałtyku“, drukowanej w nrze 24 tygodnika „Szczec-in“, przypomina datę polskiego, zbrojnego wystąpienia na morzu już około 1069 roku, kiedy to polskie oddziały — zapewne z Gdańska — wyruszyły z Duńczykami z wyprawą — na Anglię. Świadcząc o tym źró-dła angielskie. Wcale nie przypadkowym epizodem są tu również znane



Dawna łódź słowiańska wykopana w okolicach gdańskiej Oruni

z historii polsko-pomorskie wyprawy Bolesława Krzywoustego, podejmowane na Rugię w latach 1134–36. Głośne zdobycie norweskiego portu Konungahalli, czy Konghefi w 1135 roku przez flotę szczecińskiego księcia Racibora — o czym dymy i pieśni rozniósł się szeroko w skandynawskiej literaturze — dokonane zostało prawdopodobnie — pisze Labuda — „również z polecenia Bolesława Krzywoustego”.

Prawda, że późniejsze wypadki dziejowe, na skutek zbrojnej przewagi duńskiej i podbojów niemieckich, oddzieliły Pomorze Zachodnie od osłabionej Polski, z trudem walczącej wówczas o odebranie Pomorza Wschodniego z rąk krzyżackich. Jednak od 963 do 1370 roku dzieje dynastii Piastów wiążą się wcale ściśle, zarówno z nurtem Wisły, jak i Odry, myśli o Gdańsku sekunduje myśl o Szczecinie, a „długie morze”, choć w innych rękach, nie przestaje być wtedy ideą przewodnią polskiej polityki.

Dobrze tu przypomnieć ślub córki Kazimierza Wielkiego z księciem nadodrzańskim, Bogusławem X, albo wszczęcie w tych czasach procesu o rozciągnięcie zwierzchności Gniezna na biskupstwo zachodniopomorskie w Kamieniu (pamiętajmy, że Pomorze Zachodnie w XII wieku przyjęło chrzest od Polski!), a już ze wszystkich tych faktów niewymowniejszy: — akt adoptowania przez Kazimierza Wielkiego jego wnuka, Kaźka, księcia szczecińskiego, celem przekazania mu dziedzictwa — Polski i Pomorza.

Istotnie, „ostatni z Piastów umarł z akordem nadodrzańskim” — jak pisze o tym Zygmunt Wojciechowski w swej znakomitej pracy pt. „Polska — Niemcy, dziesięć wieków zmagania”.

SINUS SCLAVANICUS — MORZE SŁOWIAŃSKIE

Tak więc, oparte na podbojach, bezprawiu i ciemieniu panowanie Niemców na Pomorzu, można zaliczyć do historii ich „Drangu nach Osten”, nigdy zaś do dobrodziejstw, lub arcydzieł, spełnionych w imię szczytnych haseł kultury i cywilizacji. Podobnie, jak wynaradawianiu autochtonicznej ludności, towarzyszyły tej niemieckiej akcji systematyczna kradzież cudzego, materialnego i duchowego dobra. W sprawach tradycji morskich — nie inaczej.

Nie mogąc tu wszystkiego w czambuł zaliczyć na konto własnej, niemieckiej genialności, w każdym bądź razie naukowcy niemieccy ugruntowali mocno po dziś dzień jeszcze istniejące za granicą przekonanie, jakoby Bałtyk był od wieków morzem germańskim. Nie mając własnych, powołują się w tym względzie Niemcy na wikingiśkie tradycje, pokrewnych im z rasy Duńczyków, Norwegów i Szwedów.

Jasne, że o ile analogia Polski z Pomorzem wykazuje pokrewieństwo wspólnych dziejów i związków krwi, posługiwanie się przez naukowców niemieckich — zwłaszcza w okresie rozpętanego przez hitlerizm rasizmu — wspólnotą germańską, jest w tym wypadku, jeśli chodzi o tego rodzaju tradycje morskie — podszywaniem się pod cudze piórka.

O tego rodzaju bezceremonialnym załatwieniu sprawy dla wykazania wspólności niemieckiej z germańskimi tradycjami morskimi świadczy m. inn. broszura Ottona Lienau’a, profesora „Architektury Okrętu” na Politechnice Gdańskiej w latach przedwojennych. Rzec, wydana w Gdańsku w 1934 roku, nosi tytuł „Die Bootfunde von Danzig-Ohra aus der Wikingerzeit” („Znaleziska łodzi z czasów wikingów w Gdańsku-Oruni”). Broszura ta — cytuję tu zdanie wybitnego naszego fachowca — „zrobiła swego czasu dużą reklamę germańskiemu budownictwu okrętowemu, usuwając celowo w cień możliwości starsłowiańskie w tym względzie”.

Chodzi tu o trzy prastare łodzie, które niedawno temu, w latach 1933-4 wydobyto ze strefy bagnisk w okolicy gdańskiej Orunii, gdzie też w istocie zachowały się w stosunkowo niezłym stanie. Nie są to zresztą jedyne znaleziska tego rodzaju. Jest ich na naszym Pomorzu znacznie więcej.

W 1906 roku, obok Kępy Oksywskiej, natrafiono na trzy łodzie, z tego na jedną, w Mechelinkach. Ich wymiary: 12 metrów długości, 2,24 m szerokości. Załoga liczyła 12 wioślarzy. W błotach jeziora Łebskiego, koło Chabrowa, wymiary tam znalezionej łodzi wynoszą: 13,20 m długości, zaś 3,20 m szerokości. Łódź z Bagartu, w powiecie sztumskim, wydobyta z błot jeziora Drużno, ma 12 m dł. i 2,50 m szerok. Wielka, morska łódź z Brzeźna pod Gdańskiem — niestety całkowicie zniszczona przy wydobywaniu jej w trakcie robót portowych w 1872 roku — przechowała się jednak na szczęście w reprodukcji zdjęcia, zamieszczonego w „Leipziger Illustrierten Zeitung” z dn. 18 stycznia 1873 roku. Jej długość wynosiła 17,5 m, szerokość 4,9 m, zanurzenie 1,55 m.

Wszystkie te łodzie, jednomasztowe, o dnie płaskim, zbudowane z dębowego drzewa, posiadały stępkę również z dębiny, wygiętą sierpowo do przedniej i tylnej sztaby. Poszycie ich burt tworzyły tarcice na 20 cm szerokości łukowate, przytwierdzone klonowymi kołkami, jedna nad drugą, jak dachówki, tzw. systemem klinkowym.

Otóż i Otto Höver w swych „Niemieckich dziejach morza”, określając wiek tych pomorskich znalezisk na X–XI stulecie, specjalnie przy-

tym dodaje, że wskazują one w ogólności na typ nordycki. Jakby nigdy Słowianie nie znali się na żegludze, jakby Pomorzanie nie mieszkali na Pomorzu, jakby nigdy nie mieli własnych środków przewozowych. A toż nawet Duńczycy i Szwedzi zdobyli się dawno na ów sąd obiektywny, który pomorskim Słowianom w X–XII wieku przyznaje wysokie umiejętności w sztuce budownictwa korabiów. Dobrze jest zresztą z historiografii znane słowiańsko-skandynawskie rywalizatorstwo o prymat w tej dziedzinie.

Był to jakby klasyczny wyścig w konkursie konstruktorów: kto lepiej, prędzej i kto pojemniejsze statki zbuduje. Już w połowie XII wieku pojemność tych statków dochodziła do sześćdziesięciu ton. Ich załoga składała się z 32 wioślarzy i 30–70 wojowników. Wiadomo, że floty Pomorzan, Rujan, czy Obodrytów, dysponowały setkami takich jednostek. W „Księdze o królach” („Heimskringla”), islandzki historioGRAF, Snorri Sturlason, podaje, że biorąc udział w zdobyciu Konungahalli w 1135 roku flota szczecińskiego księcia Racibora, liczyła 660 statków wendyjskiego (słowiańskiego) typu, z których każdy miał 44 ludzi załogi i dwa konie. Wkrótce po tym pojemność tych statków, wobec wojen odwetowych na Bałtyku, musiała być większa, skoro mieściły one 80 ludzi i 4 konie.

Jeśli nie kiedykolwiek przedtem, to w okresie zdobycia norweskiego emporium portowego Konungahalli w połowie XII wieku — stwierdza to Leon Koczy w swej pracy pt. „Duńczycy na Pomorzu w latach 1157–1227” — „byli Słowianie panami na Bałtyku, któremu słusznie też należy się nadane przez Adama z Bremy miano „sinus Sclavanicus”: — morze Słowiańskie”. (Adam z Bremy zmarł około 1076 roku, był więc świadkiem zdarzeń jeszcze wcześniejszych).

Wprawdzie historiografia niemiecka, a i duńska — nadmieniam Koczy — „nie widzi w stu pięćdziesięcioletnim panowaniu Słowian na Bałtyku niczego prócz zbójceckich wyczynów, są jednak świadectwa, zadające kłam tym poglądom, udawadniając, że słowiańscy wikingowie, zwłaszcza Pomorzanie, używali potężnych swych flot także dla kulturalnych celów i do dzieł pokoju”.

Nie byli to wyłącznie chłapalnicy — korsarze, zatrudnieni w chasy, czy chąsble, co w ówczesnej gwarze słowiańskich ludów, zamieszkujących bałtyckie wybrzeże, oznaczało piratowanie na morzu. „Trzeba zaznaczyć” — reasumuje Władysław Kowalenko swe poglądy o bałtyckich Słowianach w średniowieczu — „iż żegluga ich (Słowian) stanowiła w ogólności poważną pozycję nie tylko w stosunkach gospodarczych Europy północnej, ale również i Azji zachodniej. Do portów słowiańskich w Lubece, Wołogoszczy, Strzałowie, Dyminie, Starogardzie, Kamieniu, Szczecinie, Wołyniu, Kołobrzegu i Gdańsku zbiegały się główne linie ówczesnego transportu morskiego północnej Europy”. Przy tym, porty wspomniane „były zarazem najruchliwymi punktami handlu tranzytowego Wschodu z Zachodem i Południem z Północą”.

Na umiejętności bałtyckich Słowian w budownictwie korabiów wskazali, prócz wyżej wymienionych, również tak świetni nasi naukowcy, jak Franciszek Bujak, ks. Łęga, Kazimierz Tymieniecki, Józef Włodajewicz i archeolog światowej miary, Józef Kostrzewski, autor wspomnianego dzieła pt. „Kultura prapolska”, wydanego przez poznański „Instytut Zachodni” w 1947 roku.

CECHY SŁOWIAŃSKICH KORABI

Oruńskie łodzie! — czas włączyć je do naszych morskich tradycji. Jak dotąd, głośno wspominał się o ich słowiańskich rodowód jedynie Aleksander Putyrała w 6–7 nrze „Wiatru od Morza” w sierpniu 1946 r. „Od wikingów do plemion germańskich krok nieduży” — pisał on wtedy — „i oto nauka niemiecka dyskontuje wysokie walory tych łodzi na dobro rachunku cywilizacji i kultury dawnych plemion, stanowiących obecnie naród niemiecki. Wydawać by się mogło, że takie twierdzenie ma wszelkie pozory słuszności, lecz jest tu małe „ale”, które obala całkowicie, zbudowaną w ten sposób teorię. Łodzie te (oruńskie) rzeczywiście są podobne do łodzi wikingów. Lecz zamiast normalnie stosowanego szczeliwa, dla połączenia klepek pomiędzy sobą przy pomocy pasków skóry zwierzęcej, lub włókien konopii, uszczelniane były mchem, takie zaś uszczelnienie stosowane jeszcze obecnie często przez szkatników nadwiślańskich, jest typowe dla budownictwa okrętowego Słowian. Charakterystyczną cechą jest również, że dla wiązania klepek z wręgami Słowianie używali wikliny, podczas gdy wikingowie stosowali więzby sznurami konopnymi”.

Warto dziś powrócić do tej sprawy ponownie. Poruszona dwa lata temu przez A. Putyręłę, który, dodajmy, zajmuje obecnie katedrę „Architektury Okrętu” na Politechnice Gdańskiej po wspomnianym jego poprzedniku, niemieckim uczonym Ottonie Lienau, jest właściwie sprawą dużego znaczenia dla wszystkich, interesujących się historią naszego Wybrzeża, jak i duchową rolą naszych morskich tradycji.





Illa Erenburg, pisarz radziecki, w czasie przemówienia

Kilkudniowe obrady Światowego Kongresu Intelktualistów we Wrocławiu zogniskowały nie tylko uwagę całego naszego kraju, ale i wszystkich ludzi w całym świecie, którym sprawa pokoju i sprawa wolności jest bliska. Nie po raz pierwszy Polska staje się ośrodkiem walki o pokój światowy. Przed niedawnym czasem oczy świata skierowane były na Warszawę, gdzie toczyły się obrady Konferencji Ministrów Spraw Zagranicznych 9 państw, obradujących nad rozwiązaniem problemu niemieckiego. W jakiś czas później do Warszawy przybyły delegacje demokratycznej młodzieży pracującej z 44 państw, by radzić nad sposobami walki o pokój światowy i sprawiedliwość społeczną.

Kongres Intelktualistów, odbywający się w stolicy naszych Ziemi Odzyskanych — Wrocławiu, zgromadził najwybitniejszych przedstawicieli nauki, sztuki i literatury z 45 państw. Przebieg obrad tego Kongresu i wypowiedzi poszczególnych uczestników, oraz rezolucja końcowa znalazły szeroki oddźwięk w całym świecie.

Kongres Intelktualistów obalił ostatecznie churchillowską legendę o żelaznej kurtynie. Do Wrocławia zjechały bowiem delegacje państw ze wszystkich kontynentów, nie zabrakło także przedstawicieli obozu

Wielkie dni Wrocławia

Światowy Kongres Intelktualistów

(Od naszego specjalnego wysłannika)



Znany art. malarz, Pablo Picasso przysłuchuje się przemówieniom

zachodniego z USA i Anglii. Wybitny udział w pracach Kongresu wzięły delegacje państw słowiańskich ze Związkiem Radzieckim na czele. Obok delegacji murzyńskich i indyjskich, przybyły na Kongres delegacje greckie i hiszpańskie, chińskie i najmłodszego państwa — Izrael.

Kongres Wrocławski może być śmiało nazwany Światowym Kongresem Pokoju i niewątpliwie odegra on wielką rolę w kształtowaniu opinii światowej i mobilizacji sił do walki z niebezpieczeństwem wojny. Kongres wskazał niedwuznacznie na ludzi i na obóz, który dąży do wywołania nowej wojny, do wtrącenia świata w nowe nieszczęście. Mówi o tym znamienita i doniosła rezolucja przyjęta olbrzymią większością głosów.

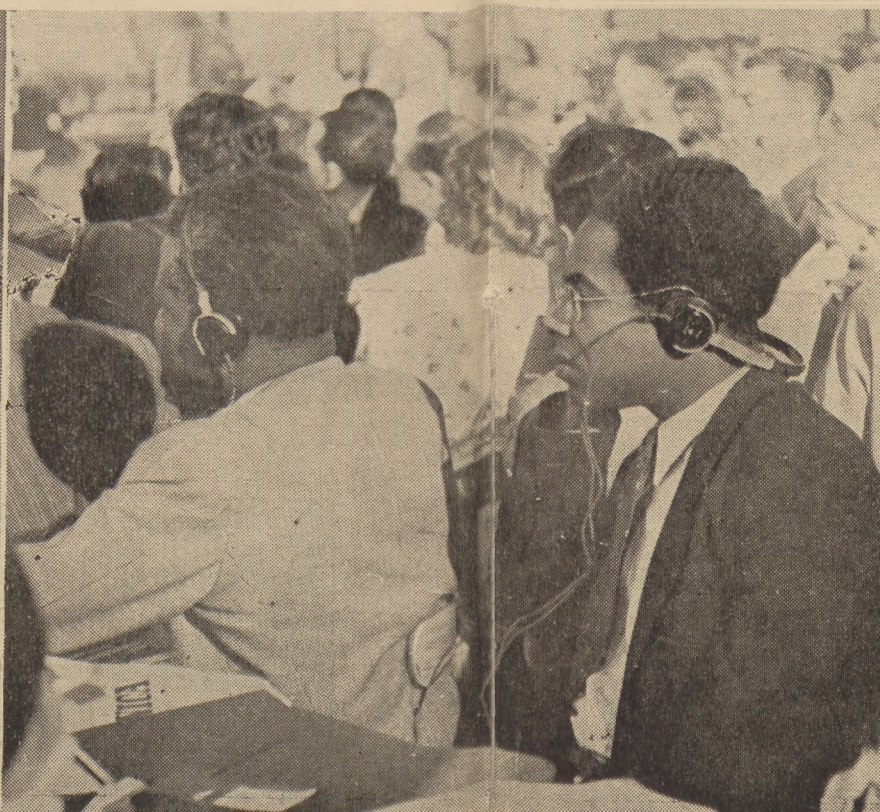
Referaty wybitnych ludzi nauki i przemówienia licznych uczestników o tak sławnych nazwiskach jak Picasso, Erenburg, Huxley, Roger, Fadiejew, Curie-Joliot i innych wykazały, że opinia całego świata stoi za nami, za ludźmi dążącymi do utrwalenia pokoju. Rezolucja Kongresu jest jednocześnie manifestem i wezwaniem do pokoju. Światowy Kongres Intelktualistów jeszcze bardziej podkreślił rolę naszego państwa w walce o pokój świata.



Prezydium Kongresu



Martin Andersen Nexø (Dania) oraz p. Joliot-Curie



Egzotyczni goście z Algieru



Delegacja amerykańska na lotnisku w Gdańsku

Tym razem dowódca okrętu podwodnego zorientował się, iż patrzy na tarczę głębokościomierza — i usiłuje dowiedzieć się, która jest godzina. Potem spojrział na zegar, wiszący obok, ale także nie mógł nic zrozumieć. Strzałki drżały i rozpląwały się; nie można było ich zmusić, aby wskazywały godzinę. Gdy to się nareszcie udało, kapitan pojął, że do zapadnięcia zmroku pozostało jeszcze przeszło trzy godziny, i pomyślał, że tych trzech godzin on nie przetrzyma.

Mętna, przekłeta ocieźność uginała mu kolana. I znów — który to już raz! — tracił przytomność. W skroniach huczało, w oczach płynęły i obracały się różnokolorowe kręgi, czuł, że się chwieje, że palce jego ścisną jakis zimny i twardy przedmiot. Ogromnym wysiłkiem woli uświadomił sobie, gdzie się znajduje, co chwytają jego ręce, co właściwie chce uczynić. Zrozumiał nagle, że uchwycił się pokrętła, stoi już nie przed zegarem, lecz przed zaworem wydmuchowym. Widocznie znowu utracił kontrolę nad swymi czynami i był gotów, wbrew własnej woli, opróżnić komorę i wypłynąć na powierzchnię, aby wpuścić do łodzi trochę czystego powietrza.

Powietrze... Błogosławione świeże powietrze bez ostrego duszącego, przekłanego zapachu, który odurza umysł, pobudza do snu, pozbawia woli... powietrza, odrobiny powietrza!...

Było go bardzo wiele tam, nad wodą. Tak wiele, że to było aż niesprawiedliwe: wystarczyło go nawet dla wrogów. Mogli nie tylko nim oddychać, ale nawet spać! Był w cylindrach motorów, a ich samoloty unosiły się w nim ponad zatoką i Sebastopolem. Dlatego właśnie okręt podwodny musiał leżeć na dnie morza, oczekując zmroku, który mu pozwoli wypłynąć, nabrać szeroko otwartymi lukami czystego powietrza i przewietrzyć komory, wypełnione oparami benzyny.

Opary przedostały się do komór z cysterny ciężarowej, w której załoga okrętu podwodnego, ryzykując życiem, przywoziła obrońcom Sebastopola niezbędne do walki drogocenne paliwo. Cysterna została opróżniona w nocy, benzyna dostarczono czołgom i samolotom. Należało teraz przepłukać cysternę (aby przy zanurzeniu się woda nie wyparła z niej oparów benzyny do wnętrza okrętu) i przewietrzyć komory. Ale tego nie udało się dokonać. O świcie rozpoczęło się jedno z tych wściekłych całodziennych bombardowań, jakich często doświadczał Sebastopol w ciągu ostatnich dni swej bohaterskiej obrony.

Okręt musiał zanurzyć się i leżeć na dnie zatoki aż do zmroku.

Wypłynąć, gdy nad zatoką był dzień, równoznaczne było z wystawieniem okrętu na cięsy pocisków z ciężkich baterii wroga i na bomby samolotów nieprzyjacielskich, które ukazywały się bez przerwy w powietrzu, jedno po drugim.

Ale i przetrzymać było trudno. Dowódca mający coraz częściej i kilkakrotnie widział na zegarze godzinę dwudziestą pierwszą — porę kiedy można będzie wypłynąć na powierzchnię. Łyk świeżego powietrza, tylko jeden łyk, a przetrwałby i te trzy godziny. Zazdrościł tym, którym przyswoił benzynę, miny i naboje: walczący i umierali na powietrzu. Nawet padając z kulą w piersiach, mieli czas odetchnąć świeżym powietrzem, czystym powietrzem — była to prawdopodobnie najwyższa rozkosz... Wystarczyło tylko obrócić pokrętło zaworu komory wydmuchowej, otworzyć zawór, odetchnąć jeden raz, jeden tylko raz! — I potem znowu leć na dnie choćby na całą dobę. Palce jego ścisnęły już pokrętło, ale znalazł w sobie dość siły, aby odjąć rękę i odejść do posterunku przy ładowni.

Zrobił dwa kroki i upadł, całą siłą woli przeciwstawiając się ogarniającej go złowieszczej pustce. Nie miał prawa tracić przytomności. Wówczas okręt i wszyscy ludzie w nim — zginą.

Leżał na posterunku przy komorze środkowej obok zaworów wydmuchowych, zgrzytając zębami, rycząc głucho i kręcąc głową, jak gdyby w ten sposób można było wypędzić z niej przekłętą ospałość i odurzenie. Walczył jak tonący człowiek, ale senna pustka wciągała go niby powolny i silny wir.

Potem czuł, że go ktoś podnosi — poprzez dym i tęczowe obłoki ujrzał twarz drugiego spośród załogi człowieka, który oprócz niego



mógł jeszcze myśleć i działać. Był to bosman z ładowni.

— Towarzyszu kapitanie, popijcie — powiedział przykładając kubek do jego warg.

Łyknął. Woda była ciepła i zemdliło go.

— Pijcie, pijcie, towarzyszu dowódco — z uporem powtórzył bosman. Może zwiymiotujecie. Wtedy wam ulży... przekonacie się...

Dowódca wypił haustem jeden kubek, drugi. Natychmiast go zemdliło i wściekły napad wymiotów wstrząsnął jego ciałem. Potem leżał spokojnie, odpoczywał. Zrobiło mu się istotnie lepiej.

— Mocny z ciebie człowiek, bosmanie — powiedział zdobywając się na uśmiech.

— Tymczasem się trzymam — odpowiedział ten, ale dowódca ujrzał, że twarz ma zupełnie zieloną i że oczy płoną mu nienaturalnym blaskiem. Dowódca usiłował wstać, lecz w całym ciele czuł straszliwe osłabienie i bosman pomógł mu usiąść.

— A myślałem, że wam ulży — powiedział z żalem. — No, jak komu. Mnie to pomaga. Zwiymiotuję i jest lepiej...

Dowódca z trudem otworzył oczy.

— Nie wytrzymam, bosmanie. Padnę — powiedział czując, że te słowa przychodzą mu z trudem i wstydem, ale że powiedzieć je trzeba, aby ten jedyny człowiek, który utrzyma się na nogach, wiedział że okręt nie ma już dowódcy. I bosman jakby odgadł jego uczucia.

— Nic dziwnego, podczas kursu przez dwie noce nie spałeś — powiedział z szacunkiem. — Ja i tak was podziwiam.

Zamilkł i potem dodał:

— Wy byście towarzyszu dowódco, teraz pospali. Jakie trzy godzinki odpoczniecie, a o zmroku zbudzę was... Bo i okrętu potem w górę nie podniesiecie...

Dowódca i tak już prawie spał siedząc na stołku. Walcząc ze snem zastanawiał się. Rozumiał doskonale, że jeśli natychmiast nie odpocznie, zgubi i okręt, i ludzi. Z wysiłkiem podniósł głowę.

— Towarzyszu bosmanie — powiedział takim tonem, że bosman mimo woli wyprostował się i stanął na baczność — przyjmijcie tymczasowo dowództwo okrętu. Istotnie czuję się źle. Położę się. Uważajcie na ludzi, może ktoś się ocknie i zechce zawór otworzyć... albo zacznie wydmuchiwać... Nie pozwolic...

Zamilkł i potem dodał:

— I mnie także nie dopuszczać do zaworów, aż do dwudziestej pierwszej godziny. Być może, że i mnie one znęca, zrozumieć?

— Zrozumiałem, towarzyszu kapitanie — powiedział bosman.

Dowódca zdjął z ręki zegarek.

— Weźcie. Trzymać przez cały czas przy sobie, na wszelki wypadek... Obudźcie mnie o dwudziestej pierwszej godzinie, rozumiecie?

— Zrozumiałe — powtórzył bosman, wkładając na rękę zegarek.

Pomógł dowódcy stanąć na nogach i podeszł do kabiny. Ten widocznie już tracił przytomność, gdyż zawisł na jego rękę i mówił jakby w mgnieniu:

— Trzymaj się bosmanie... wytrzymaj... okręt tobie powierzam... ludzi powierzam... na zegarek patrz, wytrzymaj bosmanie...

Bosman położył go na posłaniu i poszedł rozejrzeć się po komorach.

W ciągu pierwszych dwóch godzin bosman musiał się trzykrotnie uciekać do sposobu, który przynosił mu ulgę. Lecz w żołądku nic nie zostało i wymioty ogromnie go męczyły. Po trzecim razie poczuł, że ogarnia go nieprzewyciężone pragnienie snu. Żeby nie zasnąć, znowu chwiejąc się chodził po komorach. Gdy mijał dowódcę, pomyślał, czyby go nie zbudzić, gdyż mógł zasnąć niespodzianie dla samego siebie. Zatrzymał się przed dowódcą. Ten nie przedstawiał majaczycy:

— Dwudziesta pierwsza godzina... Rozkaz... Trzymaj się, bosmanie...

— Spijcie, towarzyszu dowódco, wszystko w porządku — odpowiedział, lecz dowódca widocznie go nie słyszał, gdyż powtarzał cicho i wciąż tym samym głosem:

— Trzymaj się, bosmanie... Trzymaj się, bosmanie...

Bosman spoglądał nań, wzruszony tym majaczeniem: dowódca nawet w stanie nieprzytomnym ufał temu, komu powierzył opiekę nad swym odpoczynkiem, tak ważnym dla uratowania łodzi. Wstyd mu było swej słabości. Opanował się i skierował ku posterunkowi przy komorze środkowej.

Ale tam, pozostawiając znowu sam ze sobą, poczuł, że choćby na jedną chwilę, ale musi się zdrzemnąć. Głowa sama opadała mu na pierś i bał się, że zaśnie nie zauważywszy tego nawet. Wtedy jął się podstępować: oparty o drzwi, lewą ręką uchwycił górną śrubę i położył głowę na przegubie ręki z takim obrachunkiem, że gdyby zasnął, palce jego rozewrą się i głowa nieuchronnie uderzy o śrubę, co go zmusi do ocknięcia się.

Przez pewien czas drzemał, słuchając głośniejszych uderzeń pulsu w skroniach. Potem uderzenia te przeszły w jednostajne, usypiające postukiwanie, miarowe i niezbyt szybkie. Było to tykanie zegarka, który otrzymał od dowódcy i nosił na rękę. Zegarek tykał tuż przy samym jego uchu, jak gdyby powtarzając słowa: „Trzymaj się, bosmanie, trzymaj się, bosmanie... Nagle uprzytomniał sobie, co one znaczą...

Unióśł gwałtownie głowę i chciał odjąć rękę od śruby. Lecz palce tak się wczepiły w nią w gwałtownym, mimowolnym skurczu, że się przeląkł. Trzeba je było odrywać przy pomocy drugiej ręki.

Zrozumiał, że nie może wchodzić w żadne układy z sobą samym: mimo swego przemysłowego planu mógł zasnąć tak, jak i wszyscy inni, i zgubić łódź. Aby spędzić sen, zaczął śpiewać głośno i niezręcznie. Nigdy dotąd nie śpiewał. Krępował się swego głosu, ale teraz nikt go nie słyszał. Śpiewał dziko i fałszywie, przekręcając słowa...

Nagle w drugim końcu komory usłyszał kroki. Przechylił się i spojrzawszy wzdłuż okrętu, ujrzał poprzez splecioną sieć rur, przewodów i przyrządów, że któryś z marynarzy chwiejąc się, zbliżył się do wjazdu i chwycił za pokrętło śruby. Bosman szybko podeszł do niego:

— Zwirowałeś? Kto ci pozwolił?

Lecz marynarz widocznie nie rozumiał go. Bosman próbował go odciągnąć, ale ten z nieoczekiwaną siłą kurczowo uciekł się pokrętła śruby i kiwał ją opuszczoną głową, mamrotając:

— Zaczekaj... tylko chwilę... zaczekaj...

Walcząc z bosmanem z rozpaczliwym uporem. Potem nagle osłabł i upadł tuż pod włazem.

Walka zmęczyła bosmana, musiał odsapnąć. Ale ledwie odpoczął, kiedy marynarz znów się podniósł i zbliżył do wazu. Tym razem walka była ogromnie zaciekała i tamten może pokonałby bosmana i wpuścił wodę do wewnątrz, gdyby nie drobiazek: bosman poczuł, że jego ręka z zegarkiem dowódcy przycięta jest do grodzi, i zrozumiał, że jeśli zegarek zostanie w tej bójce uszkodzony, nie będzie mógł obudzić dowódcy na czas. Jednym rzutem wyrwał się z zaciskających go chwytliwych objęć i majaczący marynarz znów opadł z sił. Dla pewności bosman związał mu ręce jakimś ręcznikiem i długo siedział obok niego, ciężko oddychając i ocierając pot. Kiedy mógł wreszcie stanąć na nogi, było już dziesięć po dziesiątej. Zbliżył się do dowódcy i dotknął jego ramienia:

— Towarzyszu kapitanie, już czas, wstawajcie.

— Kto to, bosman? — odpowiedział natychmiast kapitan, nie otwierając oczu. — Dobrze, bosmanie... Trzymaj się. Nie zapomnij obudzić...

Już czas wypłynąć, towarzyszu dowódczo, dwudziesta pierwsza godzina — powtórzył bosman i spojrzął na pułap, nad którym ponad grubą warstwą wody był zbawczy mrok i powietrze, czyste powietrze, które zaraz wedrze się do okrętu.

Ogarnęło go zniecierpliwienie.

— Towarzyszu dowódczo, wstawajcie, można wypłynąć — powtórzył; ale dowódca nie mógł się ocknąć. Unosił głowę, opadał znów na posłanie i powtarzał:

— Trzymaj się, bosmanie... rozkaz... dwudziesta pierwsza godzina...

Obudzić go było niepodobieństwem.

Kiedy bosman zrozumiał to, usiadł i przez dłuższą chwilę zastanawiał się, co robić. Potem podszedł do inżyniera i usiłował go obudzić. Ale ten stracił całkowicie przytomność.

Bosman w rozpaczy próbował przywrócić do przytomności któregośkolwiek z tych ludzi, których poprzednio sobie zapamiętał. Lecz i oni unosili głowę jak pijani, odpowiadali niedorzecznie i nie można się było z nimi porozumieć.

Wówczas zdecydował się.

Przeniósł dowódcę na posterunek przy komorze środkowej i umieścił go pod włazem aby powietrze wionęło wprost na niego. Potem zbliżył się do zaworów i otworzył średni zawór wydmuchowy.

Zawór działał sprawnie, znajome huczenie sprężonego powietrza zakotłowało w rurach, woda w cysternie plusnęła i głębokościomierz poszedł w górę. Okręt wypływał...

...Świeże, chłodne powietrze wionęło mu w twarz. Pił je całą piersią, wyciągnawszy szyję, śmiejąc się i niemal płacząc, lecz nagle poczuł z przerażeniem, że w głowie mu się kręci coraz bardziej. Zdążył jeszcze uświadomić sobie, że pokrywę należy szczelnie zamknąć, bo w razie silnego falowania, łódź zostanie zalana i już nie będzie w łodzi nikogo, kto by mógł przyjść z pomocą. Tracąc przytomność, zawiśł całym ciałem na pokrętle. Pokrywa zatrzasnęła się pod ciężarem jego ciała, ręce rozluźniły się i bosman runął w dół.

Odzyskał przytomność, ponieważ zachłysnął się. Gwałtownym ruchem uniósł głowę, starając się zrozumieć, gdzie jest i co się stało.

Wewnątrz, jak przedtem, było widno i cicho. Leżał obok dowódcy, twarzą w dół, w niewielkiej kałuży która powstała na pokładzie komory środkowej. Zegarek, który miał na ręku, wskazywał godzinę 21, minut 50. Upadł więc niedawno. Skądże się tu wzięła woda, było to niezrozumiałe.

Wstał i poczuł ze zdziwieniem, że przybyło mu sił — widocznie pomogło powietrze, którym mu się udało dopiero co odetchnąć. Ale znów otwierać właz było niebezpieczne: skoro na okręcie zjawiała się woda, widocznie wieża dowódcy nie wynurzyła się całkowicie ponad powierzchnię. Tak rozmyślając objął wzrokiem posterunek przy komorze środkowej zastanawiał się, co się to mogło stać. Wtem oczy jego trafiły na zegar umieszczony na grodzi obok głębokościomierza, wskazywał godz. 0 minut 8.

A więc zegarek dowódcy był uszkodzony, a on przeleżał bez przytomności przeszło dwie godziny. Przez cały ten czas fale zatoki unosiły

łódź i mogło się z nią przydarzyć wszystko, skoro woda zalała już ładownię i przedostała się do komory środkowej.

Poszedł obejrzeć komory i zrozumiał, skąd wzięła się woda. Marynarzowi, którego związał ręcznikiem, udało się uwolnić z więzów i mimo wszystko uchylić pokrywę na dziobie okrętu. Ale na szczęście, odkręcił tylko śruby: zabrakło mu sił, aby odrzucić pokrywę, czy też woda, która przedostała się przez szczelinę, ocuciła go na chwilę i zrozumiał, że robi coś złego. Jednakże i tego wystarczyło, aby woda pokrywająca jeszcze właz i pokład statku (który wynurzył się z wody tylko częścią wieży dowódcy), zdążyła zalać ładownię.

Bosman zrozumiał, że ocknął się w samą porę, natychmiast przykręcił śruby włazu na dziobie, wrócił do posterunku przy komorze środkowej, puścił w ruch pompy, wydalające wodę z okrętu i dopiero wtedy zdecydował się na otworzenie włazu, prowadzącego na mostek nawigacyjny. Powietrze znów dzieliło go niby młotem po głowie, lecz teraz od razu wysunął się przez właz i utrzymał się na schodkach. Wkrótce odzyskał całkowicie panowanie nad sobą i wszedł na pomost.

W uroczystym majestacie wisiało ponad zatoką czyste, rozgwieżdżone niebo. Salwy dział, wybuchające wzdłuż linii horyzontu, otaczały meżne, zranione miasto ognistym wieniec sław. Szumiały fale, rozbijając się o pobliski brzeg. Świeży wiatr morski uderzał w twarz, oczyszczając płuca z trujących oparów benzyny.

Bosman stał rozkoszując się wiatrem, powietrzem i odzyskanym życiem. Stał i oddychał, patrzył w gwiaździste niebo i słuchał głuchych uderzeń fal i odgłosu wybuchów.

Ale okręt znów przypominał mu, że wciąż jeszcze jest jedynym człowiekiem, od którego zależy jego los, jak również los zamkniętych w nim bezradnych, odurzonych ludzi; uniesiony przez fale — uderzył głową o ziemię. Przechylił się poza poręcz pomostu nawigacyjnego, wpatrzył się w mrok i zrozumiał, że w ciągu dwóch godzin fale uniosły okręt w kierunku brzegu i widocznie zarył się głazem w kamieniach.

Należało znów działać i to działać natychmiast. Trzeba było zejść z kamieni i odpłynąć na morze, póki jeszcze było ciemno i póki nad zatoką nie zjawily się jeszcze samoloty faszystowskie.

Zszedł szybko na dół, puścił w ruch wentylatory i z trudem wyciągnął dowódcę na pomost. Na powietrzu dowódca odzyskał przytomność. Ale tak samo jak niedawno bosman siedział na pomoście, wciągnął świeże powietrze i jeszcze nie rozumiał, gdzie się znajduje i co należy robić. Bosman pozwolił mu przyjść do siebie tymczasem wyniósł na górę jeszcze jednego człowieka, bez którego okręt nie mógł ruszyć z miejsca — elektrotechnika, jednego z owych trzech członków załogi, których zapamiętał sobie jeszcze zanim wypłynął.

Wreszcie byli już zdolni do działania. Dowódca kazał opróżnić główną komorę wydmuchową, aby okręt wypłynął całkowicie i zeszedł z kamieni. Elektrotechnik chwiejnym krokiem poszedł na rufę do swojej stacji, bosman — do swego posterunku przy ładowni. Otworzył zawory i głębokościomierz poszedł w górę. Gdy osiągnął zero, bosman zameldował, że komora opróżniona i dowódca dał telegraficznie rozkaz „cała wstecz“. Motory zahuczały, ale okręt

nie wiadomo czemu, poszedł naprzód i znów śiadł na kamienie. Dowódca dał komendę „stop“ i krzyknął w dół do bosmana, żeby ten się dowiedział, dlaczego rozkaz został wykonany nieprawidłowo.

Elektrotechnik stał przed tablicą rozdzielczą i z natężeniem i skupioną uwagą wpatrywał się w telegraf w oczekiwaniu rozkazów.

— Jaki rozkaz otrzymałeś? — zapytał go bosman.

— Naprzód — odpowiedział. — Pełną mocą, obydwoma wałami.

— Cóż to, jeszcze śpisz? Był rozkaz „wstecz“ — gniewnie powiedział bosman.

— Przecież wiedziałem, że telegraf fałszuje. Jakże dowódca mógł dać rozkaz „wstecz“. Przecież z tyłu mamy faszystów. My możemy iść tylko naprzód, do morza.

Wypowiedział to z całkowitym przekonaniem i bosman zrozumiał, że elektrotechnik jest wciąż jeszcze we władzy oparów benzynowych. Nie było go kim zastąpić i nie można było czekać, aż wróci całkowicie do przytomności. Bosman wszedł na pomost nawigacyjny i zameldował dowódcy, że elektrotechnik nie wszystkie klepki jeszcze ma w porządku, ale rozkazy można dawać; sam stanie obok elektrotechnika i dopilnuje, aby ten więcej nie dziwaczył.

Znów spróbowano zejść z kamieni. Z powodu omyłki elektrotechnika okręt znalazł się w jeszcze gorszej sytuacji: główna komora wydmuchowa była opróżniona całkowicie i nie można było zmniejszyć stopnia pograżenia okrętu, a z powodu szarpnięcia ku przodowi, okręt ugrzązł mocno w kamieniach. Czas naglił. Zbliżył się świt. Okręt szarpał się, usiłował cofnąć się, aż wyładował się akumulatory.

Wśród mnóstwa ludzi, którzy odzyskali znowu zdolność odczuwania, myślenia i działania zagubił się zupełnie ten, który im tę zdolność przywrócił.

Z początku coś tam robił, pomagał innym lecz stopniowo przy maszynach zjawiało się coraz więcej i więcej ludzi i czuł, jak spadały z niego obowiązki jeden po drugim. I kiedy nareszcie na posterunku przy ładowni zjawił się marynarz (ten, którego kiedyś — zdawało się tak dawno — usiłował obudzić) i oficjalnie według regulaminu zapytał czy może stanąć na wachtę, bosman zrozumiał, że teraz może się przespać.

I zasnął tuż przy motorach Diesla tak mocno, że nawet nie słyszał, jak zaczęły pracować i huczeć częstymi wybuchami. Ale jak tylko okręt wziął właściwy kurs i wiatr przez luk napędził gazy spalinowe motorów do wnętrza, bosman obudził się. Pociągnął nosem, zaklął i nie mogąc znieść zapachu, przypominającego mu choćby w najmniejszym stopniu tamten, który przez długich szesnaście godzin przyprawiał go o mdlenie, natychmiast wyszedł na pomost nawigacyjny i prosił dowódcę o zezwolenie pozostania tam.

Dowódca poznał w mroku jego głos i w milczeniu chwycił go za rękę. Długo, bez słowa trzymał ją w swym uścisku, potem nagle pociągnął go ku sobie i objął. Ucałowali się męskim, surowym pocałunkiem wiańczącym ludzi wojny niby przysięgą, aż do śmierci albo zwycięstwa.

Długo jeszcze stali w milczeniu, słuchając jak huczy i grzmi ockniony do życia okręt poddając swe twarze pod uderzenie świeżego, wolnego wiatru. Morze Czarne chroniąc okręt przed nieprzyjacielem otaczało go mrokiem i szumem fal.

Po chwili bosman zmieszany powiedział:

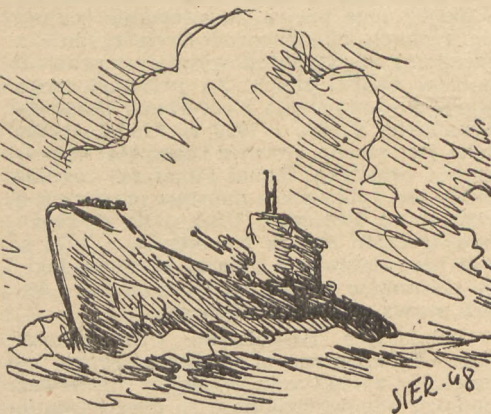
— Tak, wszystko dobrze się skończyło, towarzyszu dowódczo, jedna jest tylko przykreść...

— Skończyły się wszystkie przykreści, bosmanie — powiedział wesoło dowódca. — Skończyły się!

— Nie wiem doprawdy — odpowiedział bosman i niechętnie wyciągnął doń rękę z zegarkiem. — Wasz zegarek... Chyba trzeba będzie oddać do naprawy... stoi...

* * *

Opowiadanie zaczerpnięte z wydanej niedawno w jęz. polskim książki L. Sobolewa „Morska Dusza“.



Modry Dunaj naprawdę wolny!

W gmachu uniwersytetu belgradzkiego, gdzie odbywały się narady Konferencji Dunajskiej podpisano Konwencję o żegludze na Dunaju. Konwencję podpisało siedem państw: ZSRR, Bułgaria, Węgry, Rumunia, Ukraina, Czechosłowacja i Jugosławia, a więc tylko państwa naddunajskie.

Krótki ten komunikat można by zastąpić jednym zdaniem: O sprawach Dunaju odąd decydują tylko państwa naddunajskie.

Wprawdzie delegat brytyjski Peak miał wątpliwości co do tego, czy ZSRR jest krajem naddunajskim, ale minister Wyszyński, korzystając z mapy ZSRR z którą, jak się wyraził „są częste trudności u naszych partnerów” potrafił rozwiać te wątpliwości. Ta mała dygresja nie jest ani ważną ani zasadniczą, jest jednak dostatecznie charakterystyczną by zorientować czytelnika w atmosferze, jaką starały się wytworzyć państwa nie naddunajskie na omawianej wyżej konferencji. Nasuwa się logiczne pytanie: dlaczego państwa zachodnie jak Anglia, Francja i USA znające Dunaj jedynie z mapy usiłują decydować w tej sprawie? Odpowiedź da nam historia.

KILKA FAKTÓW

Na mocy traktatu paryskiego z 30 marca 1856 r. Dunaj został uznany „za rzekę międzynarodową”. Utworzono „Europejską Komisję Dunajską” bez udziału państw naddunajskich, która miała sprawować kontrolę nad ujściem Dunaju. Konwencja ta obejmowała także carską Rosję. Po pierwszej wojnie światowej w r. 1921 kraje Ententy, celem ugruntowania swojej pozycji nad Dunajem, powołały do życia „Międzynarodową Komisję Dunajską”. Jednocześnie chcąc uniemożliwić młodemu Związkowi Radzieckiemu, który wskutek interwencji zagranicznej przeżywał w owym czasie poważne trudności, uczestniczenie w tej konwencji, wstawiono artykuł, w myśl którego państwo pragnące wstąpić do Komisji musiało dostatecznie umotywić swoje prawa i interesy na Dunaju i uzyskać zgodę wszystkich jej członków. W 1934 r. ZSRR wystąpił z takim wnioskiem, ale Wielka Brytania odpowiedziała wykrętnie, a Francja w ogóle nie odpowiedziała. Tym niemniej w 1939 r. do Komisji zostały przyjęte Niemcy i Włochy, a Komisję przemianowano w „Autonomiczny Zarząd Dolnego Dunaju”. Jeszcze przed tym tj. w 1938 r. Konwencja została naruszona przez Porozumienie Synajskie (zawarte między Anglią, Francją i Rumunią) wyróżniające się ważnymi postanowieniami w sprawie Dunaju. Konwencję z 1921 r., którą podpisało 12 państw można było zmienić za zgodą 2/3 tj. co najmniej ośmiu państw. W rzeczywistości jednak została ona zmieniona w 1938 r. za zgodą trzech państw (Porozumienie Synajskie) a 1939 r. uchwałą pięciu państw (te trzy plus Włochy i Niemcy).

„PRAWA NABYTE — TO KREW I ŁZY NASZEGO NARODU”

Mimo takiego stanu rzeczy delegat francuski p. Thierry podtrzymany przez delegatów Anglii i Ameryki usiłował udowodnić, że mocarstwa zachodnie bronią „praw nabytych”, czyli innymi słowy konwencja będzie istniała do chwili aż 12 państw, które podpisały 27 lat temu tę konwencję nie pozwąga uchwały o jej unieważnieniu lub zmianie. Wobec danych przytoczonych powyżej, żądania takie są co najmniej śmieszne. Charakterystycznym przy tym jest fakt, że Anglosasi, którzy tak zaciekle zwalczają prawo jednomyślności na arenie ONZ równie zaciekle bronili tej samej zasady na Konferencji Dunajskiej.

Jest to zasadniczy rys polityki imperialistycznej, którą cechuje nie konsekwentna linia oparta na rzeczowych przesłankach, lecz chęć zysku i nieokiełznana zaborczość.

Omawiając zagadnienie „praw nabytych” delegat Rumunii min. Anna Pauker zapytała „o jakich to prawach mówi delegat francuski? — Nabyte prawa to krew i łzy naszego narodu...”

DWIE METODY

Minister Mołotow występując w kwestii dunajskiej na Konferencji Paryskiej w 1946 r. mówił m. in. o dwóch wręcz odmiennych metodach w dziedzinie stosunków międzynarodowych. Jedną z nich jest metoda panowania, drugą metoda współpracy demokratycznej opierająca się na uznaniu równych praw, oraz słuszych interesów wszystkich wielkich i małych państw.

Trudno o bardziej klasyczny przykład dający możliwość sprawdzenia słuszności tej tezy, aniżeli Konferencja Dunajska. Z oświadczeń del. Anglii — Peaka, USA — Cannona i Francji — Thierry wynikało, że prawa wszystkich państw, które podpisały Konwencję 1921 r. mają być zachowane w niekniętej postaci i że zgoda tych państw winna poprzedzać zawarcie nowej konwencji. Z takim nastawieniem przyszły trzy państwa na konferencję. Takie oto postawiły one zadania, nie wiedząc jeszcze jaki będzie charakter konferencji i czy ktokolwiek wysunie żądanie sprzeczne z ich intencjami. Odpowiedź jakiej udzielił im min. Wyszyński brzmiała: „Tak mogą rozumować tylko ci, którzy uważają siebie za gospodarzy. Nie jest to język współpracy, lecz język dyktatu... Z góry odpowiadamy na podobne oświadczenia, że nie będą one miały dla nas żadnego znaczenia, przejdziemy nad nimi do porządku dziennego. Powiemy: „drzwi służą do wejścia jak i do wyjścia: Tutaj Beneluksów nie ma”.

Jakże odmienne było podejście do tej sprawy Związku Radzieckiego, którego wniosek został przyjęty. Wszystkie punkty jego projektu były dokładnie dyskutowane i analizowane. Nikomu nie grożono, nie żądano gwarancji i nie straszone.

DLACZEGO PRZYJĘTO PROJEKT RADZIECKI?

Dlatego, że odpowiada interesom krajów naddunajskich zarówno dużych jak i małych. Dlatego, że uwzględni współpracę międzynarodową na zasadach możliwych do przyjęcia dla wymienionych krajów.

Projekt przewidywał bowiem, że o żegludze na Dunaju będą decydować tylko i wyłącznie państwa naddunajskie. Sama zresztą zasada — regulowania żeglugi na takich rzekach jak Dunaj — nie może być kwestionowana zarówno z punktu widzenia teorii prawa międzynarodowego jak i praktyki tego prawa. Regulowanie żeglugi na rzekach międzynarodowych zgodnie z zasadami międzynarodowymi jest prawem państw nadbrzeżnych. Za przykład mogą służyć postanowienia Konferencji Panamerykańskiej z 1889 i 1933 r. Ale nie tylko taką jest zasada, również i taką jest współczesna praktyka. Kanał Panamski regulowany jest tylko przez państwa przybrzeżne czyli przez Panamę i USA. Oto dlaczego powoływano się na Konwencję z 1921 r. jest bezpodstawne i przeczy zarówno logice stosunków międzynarodowych jak i teorii prawa międzynarodowego.

Odpierając twierdzenie USA jakoby Stany Zjednoczone miały prawo brania udziału w zarządzaniu Dunajem ponieważ ponoszą odpowiedzialność za uregulowanie zagadnień pokojowych w Europie, delegat

Bułgarii P. Pielowski stwierdził, że w praktyce działalność samowolnych „gwarantów” pokoju doprowadza do daleko idącej ingerencji w sprawy innych państw. Przykładem tego jest Grecja.

DUNAJ, A PLAN MARSHALLA

Jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że delegat angielski wykorzystał trybunę Konferencji dla propagowania „planu Marshalla”. Czyż można było pominąć milczeniem zamiar okazywania „pomocy” państwom naddunajskim? Obłuda ta została zdemaskowana przez ministra Wyszyńskiego w długim i wyczerpującym przemówieniu, w którym wykazał prawdziwe oblicze tego narzędzia ekspansji amerykańskiej w Europie.

KROKODYLE ŁŻY

Pisaliśmy już poprzednio o żądaniach państw zachodnich. Przytoczymy jeszcze kilka przykładów o podobnym charakterze.

Podczas dyskusji nad poprawką amerykańską zgłoszoną do art. 38 projektu Konwencji polegającego na tym, że towarzystwa okrętowe państw nie dunajskich mają korzystać z prawa przewozu towarów bez kontroli, mają prawo zakładać i utrzymywać swe oddziały w każdym porcie na Dunaju, nabywać i wydzierżawiać potrzebne im budynki, składy za uiszczeniem minimalnej opłaty — delegat amerykański oświadczył, że projekt radziecki nie „odpowiada sferom gospodarczym Zachodu”.

I pomyśleć tylko jaka krzywda dzieje się „naddunajskiej” Ameryce.

Cannon (USA) trzykrotnie w toku obrad konferencji powtarzał swoje gołostowne twierdzenie, że istnienie mieszanych towarzystw okrętowych narusza zasadę wolności żeglugi na Dunaju i stanowi „dyskryminację” w stosunku do państw zachodnich. Popierając stanowisko delegata amerykańskiego, Peak (Anglia) powtórzył te same argumenty o dyskryminacji i... dążeniach imperialistycznych. Kończąc swoje przemówienie delegat angielski patetycznie poprosił o wyjaśnienie — „kto reprezentuje nowe, demokratyczne zasady, kto zaś stare reakcyjne i imperialistyczne”. Udzielając odpowiedzi przewodnicząca delegacji rumuńskiej min. Pauker powiedziała: „Z podobnym pytaniem należałoby zwrócić się nie do nas, a do narodu hinduskiego, gdy walczył o wolność i do narodu malajskiego, na którego dziś jeszcze spadają bomby brytyjskie...”

Przechodząc do zagadnienia towarzystw okrętowych i „równych możliwości” min. Pauker podkreśliła, że Rumunia nigdy nie posiadała swoich towarzystw okrętowych na Tamizie, Sekwanie, czy też Missisipi.

TRZY ZAGADNIENIA

Po zapoznaniu się z historią Konwencji Dunajskiej, jak i z niektórymi charakterystycznymi momentami niedawno zakończonej Konferencji w Belgradzie, należałoby zrekapitulować osiągnięcia państw naddunajskich.

Najważniejszą kwestią była sprawa wolności żeglugi na Dunaju.

Zasada żeglugi na Dunaju miała opierać się na wolności żeglugi i być zgodna z wytycznymi uzgodnionymi w swoim czasie między czterema wielkimi mocarstwami w Radzie Ministrów Spr. Zagranicznych. Zawarta Konwencja uwzględniła te postulaty. Wolność żeglugi jest zachowana dla wszystkich bez wyjątku państw zgodnie z warunkami zawartymi w traktatach z Bułgarią, Węgrami i Rumunią, oraz decyzją Rady Ministrów z 12 grudnia 1946 r.

Pozdrowienia posła Vodički dla młodzieży ligowej.

Światła morskie

Morze Śródziemne było nie tylko kołębą kultury i cywilizacji europejskiej, ale w równej mierze ośrodkiem ożywionego handlu morskiego, zwłaszcza w okresie Fenicji i Kartaginy. Tu też zrodziła się i udoskonalila sztuka żeglowania. Nawigacja morska znana już była Egipcjanom, Grekom i Rzymianom, jednak właśnie Fenicjanie i Kartagińczycy, a w największym stopniu Arabowie, wzbogacili ją szeregiem wynalazków i odkryć. Niewielkie żaglowe statki trzymające się w początkach kurczowo brzegów, coraz śmielej wychodziły na otwarte morze, aby wreszcie przekroczyć słupy Herkulesa, uważane przez długie wieki za kraniec świata. Wyjście statków żaglowych poza cieśninę Gibraltaru na Ocean Atlantycki stanowiło punkt zwrotny nie tylko w rozwoju sztuki nawigacji, ale także w dziejach ludzkości. Od tego momentu, a był to wiek VII przed Chr., datuje się szybki rozwój żeglugi morskiej, a odkrycia geograficzne następują jedno po drugim.

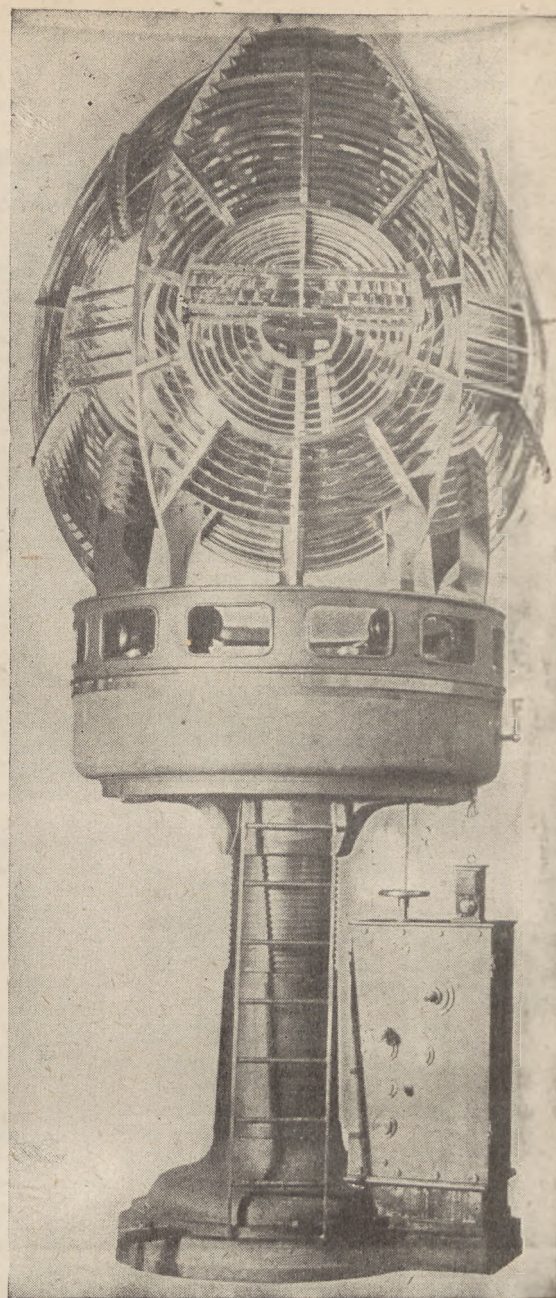
Jakkolwiek już na wiele wieków przed upadkiem Troi opisanym przez Homera, mieszkańcy Krety, jako naród wyspiarski, odznacali się wysokimi umiejętnościami żeglarskimi, a ich następcy Fenicjanie, już prawdopodobnie w XIV/XI w. przed Chr. prowadzili handel morski z Tartessami, zamieszkującymi dzisiejszą Hiszpanię, to jednak dopiero od VII w. przed Chr. żegluga morska zaczyna szybko rozwijać się, zwłaszcza na morzu Śródziemnym, chociaż i na Oceanie Atlantyckim pływały już w tym okresie statki Tartessów.

Wraz z ożywieniem handlu i żeglugi, postępował szybko rozwój budownictwa okrętowego. Statek tyrana z Syrakuz — Herona noszący nazwę „Alexandria”, zbudowany w III w. przed Chr. posiadał już pokaźną nośność około 3 tysięcy ton. Dowodzi to, że w tym okresie przewozy morskie odgrywały poważną rolę w handlu. To ożywienie żeglugi wywołało z kolei dążenie do jej ubezpieczenia przez posługiwanie się opisami brzegów i wysp,

sondą i obserwacją słońca, oraz gwiazd. Pierwszy opis brzegów morskich, zawierający około 8.000 miejscowości, wykonany został przez Ptolemeusza około 150 r. przed Chr. W tym samym czasie mniej więcej, a nawet nieco wcześniej zaczęto niektóre punkty wybrzeża morskiego oznaczać przez płonące ogniska, umieszczane początkowo na wzniesieniach brzegu, a następnie na specjalnie w tym celu zbudowanych wieżach drewnianych i kamiennych. Tak powstały pierwsze latarnie morskie, które znacznie ułatwiły orientację statkom żeglującym po morzu.

Pierwszą latarnią morską, o której dowiadujemy się także od Ptolemeusza, była tzw. latarnia Pharos znajdująca się u wejścia do portu Alexandrii. Została ona zbudowana około 285 r. przed Chr. Był to rodzaj wieży kościelnej, na szczycie której palono nieustannie ognisko, podsuwając doń smolne szczapy drzewa. Nieco później światło dawała płonąca w tyglu oliwa. Latarnia Pharos przetrwała, aż do okresu wojen krzyżowych. Ze starych kronik starożytności dowiadujemy się co prawda o istnieniu znacznie wcześniejszych latarni morskich w Egipcie, na wyspie Rodos i w Grecji, jednak dopiero Pharos, a następnie Colos zostały bliżej opisane i mogą uchodzić za praprzodków nowoczesnych latarni morskich. Jak na swoją epokę były to bardzo pomysłowe i skomplikowane urządzenia techniczne, nic też dziwnego, że przez ówczesnych były uważane za siódmy, czy też ósmy cud świata.

W wiekach późniejszych latarnie morskie zostały wybudowane przez Rzymian u wejścia do portu Ostium pod Rzymem i pod Messyną, nad cieśniną oddzielającą Włochy od Sycylii. W pierwszych wiekach po narodzeniu Chrystusa pojawiają się także latarnie morskie na północnym wybrzeżu Europy. Legiony rzymskie Caliguli wzniosły latarnie na wybrzeżu Pas de Calais i Bretanii, które zostały w 810 r. odbudowane przez Karola Wielkiego. Zorganizowana obsługa nawigacji mor-

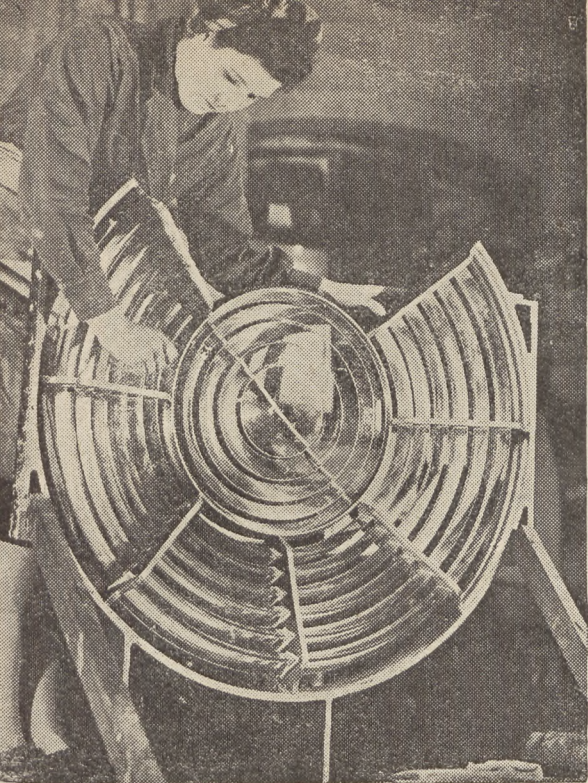


skiej przez latarnie brzegowe datuje się jednak dopiero od wieku XIV. Zapoczątkowana ona została przez brytyjską korporację Trinity House w 1512 r. Przedsiębiorstwo to posiadało aż do połowy XIX w. monopol na budowę i zarządzanie wszystkimi latarniami morskimi. Dopiero w ostatnim stuleciu latarnie morskie zaczęły stopniowo przechodzić pod zarządek poszczególnych państw.

Latarnia morska Caliguli wzniesiona pod Boulogne została zniszczona dopiero w r. 1664, podobnie jak latarnia wybudowana przez legiony rzymskie w hiszpańskim porcie Curuna. Wieki średnie nie przyniosły żadnego postępu w budowie latarni, a raczej przyczyniły się do upadku istniejących już urządzeń tego typu. Jedyną latarnią morską zbudowaną w r. 1323 „pod wezwaniem św. Katarzyny na wyspie Wight przetrwała do naszych czasów dzięki troskliwej opiece i dobrej konserwacji. Po przebudowie i zmodernizowaniu latarnia ta służy po dziś dzień żegludze na kanale La Manche.

Do wieku XIX wszystkie latarnie morskie miały bardzo prymitywną konstrukcję, mało odbiegającą od latarni rzymskich, a zasięg ich światła był niewielki.

W dawnych czasach latarnie były obsługiwane przez stałych dozorców tzw. latarników, — dziś duża część ich działa automatycznie, co upraszcza znacznie pracę tych ostatnich. Rozmieszczenie latarni morskich związane jest ściśle z potrzebami żeglugi i ukształtowaniem geograficznym brzegów.



Sprawdzanie kryształowej soczewki

Wznoszą się one przeważnie na brzegach, wzdłuż których przechodzą ważne szlaki żeglugowe. Poza latarniami brzegowymi istnieje wiele latarni, położonych na wys-

pach i wysepkach nieraz wybudowanych sztucznie, często znajdujących się w dużej odległości od brzegu.

Zależnie od warunków atmosferycznych latarnie morskie używają sygnałów optycznych, lub też akustycznych, a ostatnio również posługują się radiem. Wielki postęp techniki ostatnich lat wprowadził szereg nowych ulepszeń w latarniach morskich, udoskonalając ich wyposażenie. Obecnie latarnie morskie posiadają przeważnie zarówno wielką moc świetlną, jak i aparaty specjalnego przeznaczenia np. — nautofon, podający sygnały rozpoznawcze w czasie mgły, semafor, podający sygnały optyczne, oraz inne. Często obok latarni morskich mieści się stacja ratownicza.

Zastosowanie elektryczności na latarniach morskich zwiększyło znacznie ich zasięg. Do oświetlania latarni używa się zwykłych, tylko znacznie większych żarówek, lub też łuków o niskim napięciu od 40 do 110 volt i wysokim natężeniu od 20 do 500 amperów. Kryształowa soczewka latarni morskiej posiada na krańcach przestrzenie pryzmatyczne, które załamują światło padające pod kątem ostrym i wyprostowują je, dzięki czemu światło rozchodzi się zwartą mocną strugą, jak to przedstawia rysunek. Kryształowa soczewka latarni umocowana jest w metalowych ramach i może się przesuwac.

Świetlne sygnały morskie, a zwłaszcza latarnie o dużym zasięgu odgrywają znaczną

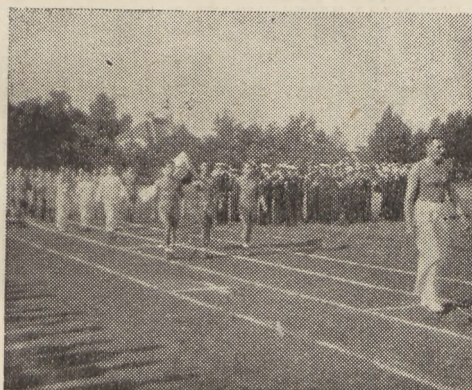
rolę w obsłudze i ubezpieczeniu żeglugi morskiej. Pozwalają one statkom nawet w najgorszych warunkach atmosferycznych określić swe położenie, i znaleźć bezpieczny szlak morski, lub wejście do portu. Ze względu na doniosłość tej roli, sprawami świetlnych sygnałów morskich zajmowały się różne międzynarodowe konferencje. Światła morskie bowiem służą bez różnicy statkom wszystkich państw świata. Na konferencjach ustalono oznakowania latarni, ich charakterystykę i szereg innych zagadnień fachowych.

Dzięki zastosowaniu elektryczności i soczewek kryształowych, światła latarni morskich zyskały wiele na mocy i zasięgu. Latarnie morskie dzielą się dziś zależnie od rodzajów światła. Na naszym wybrzeżu działają latarnie morskie — w Swinoujściu, Kołobrzegu, Uście, Szolpinie, Stilo, Rozewiu, Helu, Gdańsku i na Zalewie Wiślanym. Najsilniejsza jest latarnia Rozewia o sile światła około 5 milionów świec.

Poważnym konkurentem latarni morskich okazał się już w ostatniej wojnie uniwersalny radar. Wyposażone w aparaty radarowe statki znakomicie sobie radzą w najgorszych warunkach atmosferycznych.

Minie jednak sporo czasu nim promienie radarowe wyprą światła morskie, nim znikną z brzegów wyniosłe wieże latarni morskich, a romantyczny latarnik żyć będzie jedynie w opowieści Sienkiewicza.

Mistrzostwa sportowe Mar. Woj.



Zwycięska drużyna OSMW na defiladzie

Podobnie jak w roku ubiegłym, odbyły się w ub. mies. na stadionie garnizonowym Oksywie oraz na Stadionie Miejskim w Gdyni Mistrzostwa Sportowe Marynarki Wojennej. Objęły one lekką i ciężką atletykę, boks, szermierkę, pływanie oraz strzelanie.

Świadomość tego dopingowała zawodników, którzy starali się osiągnąć jak najlepsze wyniki i dowiedzieć, że godni są tytułu lekkoatletycznego mistrza Wojska Polskiego.

W końcu sierpnia rozpoczęły się na Stadionie Miejskim w Gdyni finały mistrzostw. Po podniesieniu bandery przybyła specjalna sztafeta morzem a następnie wpływ, niosąc zapaloną od znicza na Oksywie pochodnię, od której z kolei zapalono drugi znicz na stadionie. Zawody rozpoczęły się po defiladzie finalistów, którą przyjął Dowódca Mar. Woj. ktradm. Steyer w towarzystwie swego Z-cy, kmdr. Urbanowicza, wyższych oficerów D-twa Mar. Woj., oraz Zarządu Tow. Przyjaciół Żołnierza z prezesem ob. Tonderem na czele.

Na stadionie rozegrano następujące konkurencje: finały siatkówki, boks, ko-

szykówki, piłki nożnej, zapasów, boks, szabli, dysku i kuli oraz dwu sztafet — 4 × 100 m i olimpijskiej.

Oto osiągnięte wyniki (podajemy zwycięzców w poszczególnych konkurencjach):

A. Biegi:

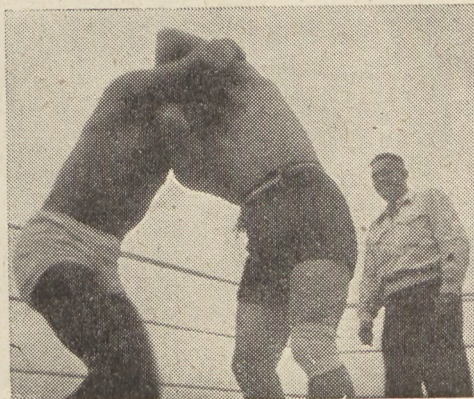
100 m — bosm. Penkula 11,6 sek.
400 m — pchor. Kubera 53,6 sek.
1500 m — pchor. Kubera 4:16,8 min.
5000 m — mar. Klawiter 16:47,0 min.
Sztafeta 4 × 100 m — D.O.P. 47,5 sek.
Sztafeta olimpijska — O.S.M.W. 3:39,7 min.

B. Rzuty:

Dysk: kpt. mar. Zochowski 39,60 m.
Pchnięcie kulą: mat. Harmata 12,88 m.
Granat: bosm. Penkula 59,57 m.

C. Skoki:

Skok w dal: mat. Zawisliński 6,28 m.
Skok wzwyż: kurs. Makar 172 cm.



Fragment walk zapasniczych

D. Pływanie:

100 m stylem dow.: kurs. Nowak 1:10,8 min.

100 m stylem klas.: kurs. Nowak 1:28,7 min.

100 m. stylem grzbiet.: st. mar. Wichacz 1:38,8 min.

400 m stylem dow.: kurs. Nowak 6:02,2 min.

50 m z granatem: mar. Sawicki 56,2 sek.

Skoki do wody: st. mar. Tomaszewski 112 pkt.

E. Szermierka:

Szabla: st. bosm. Bartkowski.
Bagiet: por. mar. Rosół.
Bagiet: por. mar. Rosół.

F. Boks:

W poszczególnych wagach od muszej do ciężkiej I miejsca zajęli: mar. Nagi, pchor. Mycielski, pchor. Rostaliński, pchor. Potwasiński, st. mar. Załoga, mar. Bednarz, bosm. Koralewski, pchor. Grabowski.

W lekkoatletyce zespołowe mistrzostwo zdobywa Ofic. Szkoła Mar. Woj. — 75 pkt. Następne miejsca zajęły: D.O.P. — 59 pkt. i Kom. Portu Woj. Gdynia 54,5 pkt. W punktacji ogólnej zwyciężyła zespołowo Ofic. Szkoła Mar. Woj. przed Kom. Portu Woj. Oksywie i Garnizonem Ustka.

Podczas poszczególnych rozgrywek, zgromadzona na stadionie publiczność w liczbie około 15 tysięcy osób, żywo oklaskiwała poszczególnych zwycięzców.

Po zakończeniu finałów, Dowódca Mar. Woj. ktradm. Steyer oraz prez. T. P. Ż. wręczyli najlepszym zawodnikom cenne nagrody, dyplomy i żetony pamiątkowe. Mistrzostwa zakończyło opuszczenie bandery.

Na marginesie mistrzostw wyróżnić należy wyniki osiągnięte w rzucie dyskiem, w skoku w dal i wzwyż, w biegu na 1500 m oraz w pływaniu. Przed zbliżającymi się mistrzostwami Wojska Polskiego dla wszystkich wyróżniających się zawodników zorganizowano obóz szkoleniowo-kondycyjny, na którym zawodnicy pod opieką doświadczonych trenerów pracować będą nad poprawą stylu, kondycji fizycznej i wyników oraz będą się przygotowywać do obrony tytułu Mistrza Wojska Polskiego.

ODBYWAMY REJS na „DARZE POMORZA”

IV

(dokończenie*)

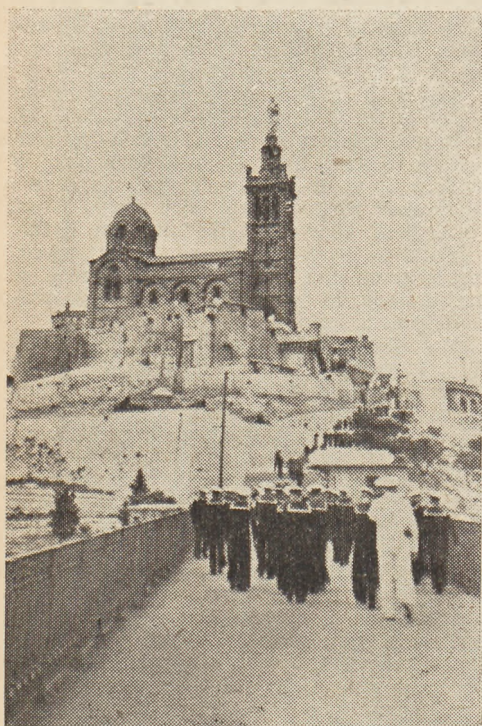
Traz, kiedy mamy już za sobą dni „nie-
wylejakięgo” kołysania i (dla niektó-
rych) morskich chorób na wodach Biska-
jów, przed ostatnim etapem zatrzymamy
się jeszcze na „półwyspie tajemnic” —
w Gibraltarze...

...aby stamtąd zrobić nie tyle jeleni, co
żeglarski „skok” do wielkiego portu połu-
dniowej Francji Marsylii. Nawet nie
spodziewaliśmy się, że przywita nas tu
serdecznie miejscowa Polonia. Ba! Były
i większe „szyskany”: kompanie honorowe
francuskiej marynarki i kolorowych Se-
negalczyków sprezentowały przed nami
broń.

Lecz te „części oficjalne” mają i to
do siebie, że są męczące, więc w końcu
woleliśmy się zmęczyć inaczej. Odbyliśmy
cały szereg interesujących wycieczek, m.
in. do katedry Notre Dame de la Garde.
Trzeba jak najwięcej zobaczyć, gdyż przed
nami już tylko... powrót.

Stop! — pokazuje tarcza telegrafu
Sokrętowego w maszynowni. Nie trze-
ba być zbyt domyślnym, aby zrozumieć
znaczenie tej fotografii. Tak, rejs zakoń-
czony, jesteśmy znów w Gdyni. Tym ra-
zem wzbogaceni o nowe, żeglarskie do-
świadczenia.

*) Tym, którzy nie czytali niniejsze-
go fotoreportażu od początku, zaznaczamy,
iż były to wspomnienia po poprzednim,
dłuższym rejsie „Daru Pomorza”. O obec-
nym rejsie, który właśnie się zakończył,
napiszemy osobno.



Organizacje społeczne w Polsce Ludowej^{*)}

W okresie przedwojennym reakcyjno-dyktatorskie rządy sanacji, reprezentując interesy wielkiego kapitału i obszarnictwa oraz przeprowadzając politykę skierowaną przeciwko najszerszym masom pracującym, sprzeczną z najżywniejszymi interesami narodu, **usiłowały wszelkimi środkami obezwładnić politycznie społeczeństwo, by złamać opór i walkę klasy robotniczej i mas pracujących**, by utrzymać swoją władzę narzuconą narodowi wbrew jego woli. Dlatego rządy sanacyjne stosowały coraz ostrzejsze represje polityczne, rozbiły, rozwiązywały i prześladowały wszelkie organizacje demokratyczne, knebłowały usta społeczeństwu, dziesiątki tysięcy bojowników demokracji wtrącały do więzień i obozu koncentracyjnego w Berezie Kartuskiej.

Organizacje społeczne zostały przez rządy sanacyjne bądź rozwiązywane, bądź całkowicie skrepowane przez interwencje i kontrolę policyjną, bądź wreszcie przy pomocy nacisku administracyjnego opanowane przez agentów sanacji. Do takich organizacji, których władze kierownicze zostały opanowane przez sanatorów zwłaszcza spod znaku bardzo zamaszkowanych „naprawczych” należy Liga Morska i Kolonialna (1), Polski Związek Zachodni, Związek Inwalidów Wojennych i szereg innych. Szyld tych organizacji służył sanacji do pokrywania swojej roboty rzekomą „apolitycznością” i „bezpartyjnością”, co było rozwinięciem typowego sanacyjnego oszustwa „bezpartyjnych” partii jak Bezpartyjny Blok Współpracy z Rządem lub później OZN — Obóz Zjednoczenia Narodowego. Jednocześnie takie rdzenie sanacyjne organizacje jak Związek Legionistów były jawną tubą propagandową kliki rządzącej a przede wszystkim jej bojówkami dla terroryzowania przeciwników politycznych na wzór innych bojówek faszystowskich.

W okresie wojny i okupacji wysiłek demokracji w rozwinięciu pracy partyjnej był skierowany na bezpośrednią organizację walki zbrojnej.

Dopiero w miarę wyzwolenia ziem polskich przez Armię Radziecką i odróżnione Wojsko Polskie, w miarę powstawania zrębów państwowych Polski Ludowej zaczęły tworzyć się i rozwijać nowe, demokratyczne organizacje społeczne, które przyjmują niejednokrotnie dawne nazwy, ale odrzucają stary balast reakcyjny i nawiązują do ideologii demokracji ludowej. Szybki rozwój tych organizacji, ich masowość, coraz żywsza i bardziej owocna praca dowodzą, iż organizacje te mają jak najbardziej pomyślnie warunki w ustroju demokracji ludowej oraz, że w ramach jej mają do wypełnienia konkretne i pozytywne zadania zarówno ideowo-wychowawcze jak i rzeczowo-praktyczne.

Demokracja ludowa, wyzwalać i podnosząc siły społeczne najszerszych mas pracujących, uaktywniając i konsolidując je politycznie, pobudza również rozwój szerokiej bezpartyjnych organizacji społecznych. W przeciwieństwie do okresu rządów sanacyjnych organizacje te są **rządzącymi organizacjami bezpartyjnymi**, gdyż nie służą za przykrywkę dla „bezpartyjnej — partyjności” reakcji. Demokracja ludowa nie maskuje i nie ukrywa istnienia partii demokratycznych, gdyż ideologia ich odpowiada interesom najszerszych mas pracujących, interesom narodu. Partie demokracji ludowej są stronnictwami liczącymi setki tysięcy członków i występują otwarcie i głośno ze swoim programem wobec całego społeczeństwa. Członkowie

stronnictw demokratycznych w organizacjach społecznych nie ukrywają swojej przynależności do partii, lecz przeciwnie szczytą się nią, a wydatną i ofiarną pracą swoją w organizacjach społecznych przynoszą chlubę swoim partiom.

Wśród inicjatorów i kierowników organizacji społecznych niewątpliwie główną rolę odegrali i odgrywają członkowie stronnictw demokratycznych. Również kierownictwa stronnictw demokratycznych i władze państwa ludowego okazują wiele zainteresowania i pomocy organizacjom społecznym. Organizacje społeczne przestały być przykrywką i parawanem dla reakcji, stały się twórczym czynnikiem społecznym, korzystającym z wkładu i pomocy demokracji ludowej. W szczególności wielki wkład w pracę bezpartyjnych organizacji społecznych wnieśli działacze Polskiej Partii Robotniczej i Polskiej Partii Socjalistycznej, które obecnie stoją przed bliskim połączeniem w jedną partię klasy robotniczej, co będzie sprzyjało jeszcze intensywniejszej i bardziej owocnej ich pracy na terenie organizacji społecznych.

Stanowisko i rolę w organizacjach społecznych, podobnie jak bezpartyjni działacze demokratyczni, zawdzięczają członkowie partii demokratycznych swojemu wyrobieniu, poziomowi uświadczenia ideowego i aktywności, nie zaś jak w czasach sanacji przywdziewaniu masek „bezpartyjności” oraz zakulisowemu intrzykom i protekcjom klikowym. Partia uzbrojona w słuszną, przodującą teorię i program społecznie postępowy, w bogate doświadczenie walki i pracy społecznej, dzięki swojej organizacji sprzyja wyrobieniu i rozwojowi swoich członków, co znakomicie ułatwia im owocną pracę również w organizacjach społecznych.

Demokratyczne organizacje społeczne jak Polski Związek Zachodni, Liga Morska, Towarzystwo Przyjaciół Żołnierza, Związek b. Więźniów Politycznych, Związek Uczestników Walki Zbrojnej, Polski Czerwony Krzyż i inne posiadają jasno określone **demokratyczne oblicze ideowo-polityczne**, gdyż w przeciwieństwie do organizacji, opanowanych przed wojną przez sanację i maskujących swoje stanowisko reakcyjne, nie mają nic do ukrywania przed szerokimi masami społecznymi. Demokratyczne organizacje społeczne czerpią swoją prężność i siłę z najściślejzego związku ideologicznego z demokracją ludową, z zespolenia z ogólnym nurtem ideowo-politycznym klasy robotniczej i mas ludowych.

Bezpartyjność nie oznacza apolityczności. Rzekoma apolityczność organizacji społecznych kierowanych przez sanację przystaniała tylko ich rzeczywistą reakcyjną treść polityczną. Frazes o „apolityczności”, tak upodobany przez sanatorów wszelkich maści i odcieni, Grażyńskich i Becków, oznaczał tylko chęć monopolizowania polityki dla ciasnych kliczek wtajemniczonych zauszników wielkiego kapitału i obszarnictwa. Jak czynniki reakcyjne dążyły do pogrążenia szerokich mas społeczeństwa w bezwładzie i bierności politycznej, tak odwrotnie **demokracja ludowa budzi i rozwija świadomość polityczną i czynną postawę społeczną mas ludowych**. Jednym też z głównych zadań demokratycznych organizacji społecznych jest praca ideowo-wychowawcza, mająca na celu podnoszenie poziomu uświadczenia najszerszych kół społeczeństwa.

Żaden z celów, którym służą poszczególne organizacje społeczne, nie może być wyrwany z całości spraw społecznych i politycznych. Polityka, obejmując całokształt zagadnień bytu narodu, obejmuje tym sa-

nych zainteresowań i wysiłków danych organizacji społecznych. Warunkiem osiągnięcia poszczególnych zadań społecznych, narodowych jest zawsze wypełnienie **głównych i podstawowych zadań**, które określa polityka. Jakakolwiek zasadnicza sprawa, wysuwana przez którąkolwiek organizację społeczną, zawsze w ostatecznym rachunku prowadzi do podstawowych spraw politycznych; dorobku i dalszego umocnienia demokracji ludowej, dokonanych reform i dalszego rozwoju społecznego, walki z wrogimi siłami, realizacji planu odbudowy gospodarczej, współzawodnictwa pracy, rozwoju spółdzielczości rolnej, niezłomnej przyjaźni i sojuszu ze Związkiem Radzieckim jako główną siłą pokojową i państwami demokracji ludowej, czujności wobec knoń imperializmu. **Ogólna platforma demokracji ludowej stanowi wspólne założenie ideowo-polityczne wszystkich organizacji społecznych.**

Tylko takie powiązanie z ideologią demokracji, świadome włączenie się do ogólnego marszu mas pracujących ku lepszej przyszłości, ku ustroju pełnej sprawiedliwości społecznej zapewni organizacjom społecznym, że nie będą pozostawały w tyle za rozwojem sytuacji, że nie będą podlegały uwstecznieniu ideowemu, że nie będą pozostawiać szczelin dla zagnieżdżenia się wpływów reakcyjnych.

W miarę pogłębiającej się konsolidacji i krystalizacji politycznej szerokiej mas pracujących wokół wielkich zadań wewnętrznych i zewnętrznych, wokół programu demokracji ludowej musi następować również **pogłębianie i precyzowanie ujęć ideowo-społecznych i aktualno-politycznych w pracy organizacyj społecznych**. Stanowi to nieodzowny warunek żywego tętna wszelkiej działalności społecznej, warunek nie odrywania się od pulsującego życia narodu. Dlatego wszyscy działacze organizacji społecznych muszą żywo reagować na wszelkie wydarzenia życia społecznego, muszą stale rozszerzać swój widnokrąg ideowy i zrozumienie perspektyw rozwojowych.

Tylko jasna świadomość miejsca w ustroju demokracji ludowej, tylko prawidłowa orientacja we współzależności i hierarchii zadań, stawianych przez demokrację ludową, zapewni organizacjom społecznym właściwe kierunki, środki i natężenie dla ich poczynania.

Bezpartyjność organizacji społecznych oznacza, iż nie istnieje jakakolwiek ich formalna zależność od żadnej z partii demokratycznych. Każda organizacja społeczna ma swój statut który określa jej wewnętrzne życie organizacyjne, sposób powoływania zarządów, prawa i obowiązki członków itd. Stanowisko ideowo-polityczne organizacji społecznych określają statuty, deklaracje ideowe i uchwały zjazdów oraz innych władz naczelných. Platforma demokracji ludowej, na której wspiera się i rozwija działalność organizacji społecznych, jest wynikiem ich organicznego związku z całością demokracji ludowej. Korzystając z cennego i niezastąpionego wkładu myśli i pracy członków partii demokratycznych, organizacje społeczne grupują i starają się skupiać jak najszersze masy bezpartyjne.

Przez oddziaływanie na najszersze kręgi społeczne masowe organizacje bezpartyjne spełniają **jedno z głównych swoich zadań podnoszenia mas na wyższy poziom ideowy**, wiązania ich z właściwymi sobie oraz ogólnymi zadaniami demokracji ludowej.

^{*)} Artykuł ten drukujemy jako pierwszy z cyklu, omawiającego podstawy społeczne Ligi Morskiej.

Masowość i szerokość zasięgu organizacji społecznych wymaga **tym większej czujności** na próby zagnieżdżania się i przenikania pozostałości, nałogów oraz nowych chwytów i wykrętów demagogicznych reakcji, wrogich żywiołów kapitalistycznych. Najpospolitszy manewr czynników reakcyjnych stanowią scholastyczne i sztuczne usiłowanie odrywania i odcinania zadań każdej z organizacji społecznych od ogólnego łała demokracji ludowej, szerzenie mętnej i mglistej frazeologii, upieranie się przy poprzednich, niewystarczających

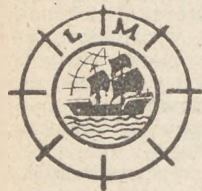
już sformułowaniach, lub próby zatopienia żywej działalności organizacji w czysto papierkowym biurokratyzmie czy też ciasnym praktycyzmie załatwiania wyłącznie codziennych drobiazgów bez żadnej szerszej pracy kulturalno-oświatowej i bez perspektyw ideowych.

Nieodzownym warunkiem ulepszania i usprawniania pracy organizacji społecznych jest wzajemna kontrola, **krytyka i samokrytyka**, bez zarozumiałstwa i spoczywania na laurach.

Właściwy styl pracy organizacji spo-

łecznych wymaga zwalczania zarówno frazesowiczostwa, gadulstwa oraz biurokratycznego dygnitarstwa jak i ciasnego, jednobokiego praktycyzmu. W każdym ośrodku i ogniwie organizacji społecznych **rzeczowość, konkretność i uporczywość pracy** musi wiązać się z **rozмахem i szerokim oddechem ideowym**.

Taki charakter i typ pracy organizacji społecznych pozwoli im na wypełnienie tych zadań jakie stawia przed nimi demokracja ludowa w imię dobra mas pracujących i narodu.



Kronika Org. Ligi Morskiej

Echa Dni Morza

OKRĘG GDAŃSKI

Uroczystości „Święta Morza” poprzedzono wzmoczoną akcją propagandową przy pomocy artykułów w prasie i ulotek, afiszów i druków. W celach propagandowych wykorzystano również miejscowy radiowęzeł. Prelegenci Mar. Woj. i Ligi Morskiej żywym słowem propagowali hasła Ligi Morskiej, w zakładach pracy, w kinach i podczas imprez, jakie miały miejsce w tym czasie na terenie Gdyni.

W dniu 23. 6. 48 r. wieczorem, Gdynia przybrała odświętny wygląd. Instytucje portowe, morskie i Jachtklubu w pełnej „gali” witały rozpoczęcie „Dni Morza”. O zmroku sprzed Zarządu Miejskiego ruszył ulicami miasta pochód, w którym udział brały: Mar. Woj., „Służba Polsce”, organizacje młodzieżowe, Koła Szkolne L. M. itp. O godz. 22 pochód zatrzymał się na Skwerze Kościuszki.

Podniesienie bandery przy dźwiękach hymnu państwowego stanowiły oficjalny akt rozpoczęcia „Dni Morza”. Stąd tłumy ludności udały się na Bulwar Szwedzki, gdzie odbyła się uroczystość puszczenia „wianków”. Przy akompaniamencie orkiestr i śpiewu młodzieży, w blasku ognisk i rakiet delegacje Kół Szkolnych LM na pięknie udekorowanych kutrach Związku Rybaków przedfilowały przed zgromadzoną publicznością, rzucając na wodę oświetlone wianki. O godz. 23 na Placu Grunwaldzkim harcerze rozpalili okazałe ogniska, przy których rozpoczęły się trwające aż do północy popisy harcerskich zespołów.

W dniach 24, 25 i 26 orkiestry Mar. Woj. i Zw. Zaw. Transportowców dały cały szereg koncertów w śródmieściu i na peryferiach miasta. W tym czasie sprzedawano nalepki „Świętomorskie”. W zakładach pracy i w szkołach odbywały się prelekcje aktualizujące zagadnienia morskie.

W dniu 27. 6. 48 r. odbyły się na Placu Grunwaldzkim pokazy zespołu ZWM Gdynia. Bogaty program (chór, balet i skecce) spotkał się z serdecznym przyjęciem widzów. Wielka zabawa ludowa organizowana przez Ligę Morską przy współudziale Ligi Kobiet i „Służby Polsce” w pawilonie powystawowym, zgromadziła liczną publiczność.

Od dnia 27. 6. 48 r. kiosk informacyjny Ligi Morskiej uruchomiony przy stacji kolejowej, obsługiwał przybyłych gości, których liczba w okresie „Dni Morza” przekroczyła 7.000 osób. Komitet „Święta Morza” zakwaterował w tym okresie 3.200 osób. Sprawnie zorganizowana obsługa informacyjna przydzielała przyjezdnym kwatery i skierowywała na popularne posiłki.

W trakcie „Dni Morza” czynne były w Basenie Prezydenta, uruchomione w ramach akcji „Świętomorskiej” kutry Zw. Rybaków, które przewoziły wycieczkowiczów na Hel, do Sopot i do Portu. Przewie-

ziono ponad 5.000 osób. Tę udaną akcję, która przybyłym z najdalszych zakątków kraju dała możliwość bezpośredniego zetknięcia się z morzem, należy przypisać sprawnej organizacji. Wydatną pomoc oddała w tej imprezie 18 brygada „Służby Polsce” z Orłowa, która utrzymywała porządek. Uruchomiony w Porcie zespół przewodników, umożliwił zwiedzanie Portu od strony lądu.

W różnych punktach miasta stoiska Centrali Rybnej propagowały tanie i smaczne potrawy rybne, które cieszyły się dużym wzięciem wśród przyjezdnych.

Dnia 28. 6. 48 r. (poniedziałek) uczestnicy „Dni Morza” mieli możliwość zwiedzenia Stoczni Gdynskiej, Stoczni Rybackiej i przetwórnicy rybnych. Dyrekcje wymienionych instytucji w jak najszerszym zakresie umożliwiły zapoznanie się z produkcją, przydzielając do zwiedzających grup przewodników rekrutujących się z wykwalifikowanych i obznajmionych z całokształtem produkcji przewodników.

W tymże dniu odbyło się uroczyste otwarcie i poświęcenie „Ośrodka Turystycznego” LM w Gdyni. W uroczystości tej wzięli udział przedstawiciele Mar. Woj., władz państwowych oraz przedstawiciele Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Władze LM reprezentowali kontradmirał Mohuczy, prezes Nowak i sekretarz gener. Szubert.

W przemówieniach swoich mówcy podkreślili znaczenie „Ośrodka Turystycznego” LM w Gdyni, gratulując miejscowemu Obwodowi LM sukcesów. Wieczorem w nowym pawilonie Jachtklubu LM „Gryf” odbyła się „Zabawa Żeglarska” urozmaicona bogatym programem artystycznym.

Ostatni dzień „Święta Morza” obchodzono specjalnie uroczystość. Mszy Świętej na Placu Grunwaldzkim wysłuchały delegacje Mar. Woj., Partii, Zw. Zaw., Organizacji i liczne rzesze uczestników „Święta Morza”. Po nabożeństwie przemówił do zebranych Przewodniczący MRN ob. Stolarek Piotr.

O godz. 10 przy Molo Spacerowym odbyły się regaty łodzi wiosłowych Mar. Woj.

W południe w świetlicy Stoczni Gdynskiej odbyła się uroczysta Akademia i wspólny obiad, w którym wzięli udział przedstawiciele Władz, Mar. Woj., LM i pracownicy Stoczni, oraz delegacje robotnicze z całego kraju.

Po południu artyści Teatru „Wybrzeże” dali uczestnikom „Święta Morza” bezpłatną imprezę literacko-muzyczną. W tym samym czasie na Placu Grunwaldzkim odbywały się popisy taneczne i wokalne zespołów Związku Walki Młodych. O godz. 21 nastąpiło przy licznych udziałach społeczeństwa opuszczenie bandery na Skwerze Kościuszki. Równocześnie w pawilonie MTG rozpoczęła się Wielka Zabawa Ludowa, w której uczestniczyło przeszło 2.000 osób.

Również i „Zabawa Świętomorska” organizowana w Domu Ligi Morskiej „Riwiera”, urozmaicona bogatym programem artystycznym, cieszyła się dużym powodzeniem.

O godz. 23 zakończono „Dni Morza” iluminacjami i wystrzeliwaniem rakiet. Z końca molo spacerowego tysiączne tłumy obserwowały korowód rzesiście oświetlonych jednostek pływających.

Z ORP „Błyskawica” reflektory rzucały kolorowe światła na morze. Na Kamienniej Górze płonęło wielkie ognisko, widoczne w całym mieście. Na Placu Grunwaldzkim wyświetlano do późnej nocy propagandowe filmy morskie.

W dniach 27, 28 i 29, 6. 48 r. przeprowadzono zbiórkę uliczną, w której poza innymi organizacjami uczestniczyła również „Służba Polsce”.

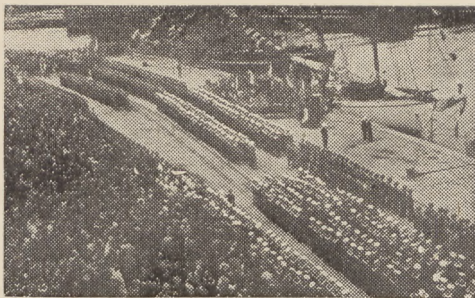
OKRĘG SZCZECIŃSKI

Dnia 23 czerwca w dzień wigilii św. Jana odbyło się nad rzeką Wieprz w Sławnie ognisko ZHP połączone z rzucaaniem wianków. Mieszkańcy Sławna przybyli licznie na miejsce uroczystości oraz wzięli czynny udział w „wiankach”. Rozpoczęcie ogniska ZHP poprzedziło krótkie przemówienie Kierownika Szkoły Podstawowej, w którym mówca podkreślił jak ważne znaczenie posiada morze w dobie obecnej, oraz nawoływał do intensywniejszej pracy i żywszego zainteresowania się morzem.

Jednocześnie odbywała się kwesta uliczna na rzecz Ligi Morskiej jako w przededniu Tygodnia Morza. Na program ogniska ZHP złożyły się liczne skecce harcerzy i harcererek. Dnia 26 czerwca odbyła się zabawa taneczna w sali kina „Sława” zorganizowana przez Komitet Wykonawczy uroczystości Święta Morza. W poniedziałek 28 czerwca odbyła się Akademia połączona jednocześnie z zakończeniem roku szkolnego. Udział w niej wzięła młodzież szkolna występująca z recytacjami i inscenizacjami. Na wstępie został wygłoszony krótki referat na temat morza i jego znaczenia.

W dniach 23, 25, 27 i 29 czerwca zostały przeprowadzone zbiórki uliczne, w których czynny udział wzięli członkowie Ligi Morskiej. Zebrano 7.199 zł. Dnia 29 czerwca odbyła się główna uroczystość w Darłowie. O godz. 9.30 wyruszył specjalny pociąg ze Sławna do Darłowa wypełniony po brzegi młodzieżą i mieszkańcami powiatu oraz miasta Sławna. Na miejsce uroczystości przybyły poczyty sztandarowe partii i licznych organizacji, przedstawiciele władz marynarki, oraz tłumy ludności. O godz. 2 została odprawiona uroczysta Msza św. z okolicznościowym kazaniem ks. prefekta. Następnie po skończonej Mszy św. przemówili do zebranego tłumu Prezes Ligi Morskiej ze Sławna. Z kolei przemawiali Przewodniczący PRN

ob. Łapczyński, oraz por. Lewandowski z Marynarki Wojennej. O godz. 13 odbyło się poświęcenie jachtu Ligi Morskiej, podczas którego byli obecni również przedstawiciele władz z ob. starostą na czele. Po uroczystościach zorganizowano prze-



Z obchodu Święta Morza w Ustce.

jazdy kutrami po morzu. Przejazdźka kutrami po morzu, po jego wzburzonych falach wywołała wielką radość wśród młodzieży. Po przerwie obiadowej został rozegrany mecz piłki nożnej i siatkówki pomiędzy drużyną ze Sławna a drużyną „Derłowiak”. W sali Kapitanatu Portu została urządzona zabawa taneczna.

ODDZIAŁ WROCŁAWSKI

Program opracowany przez Wojewódzki Komitet Dni Morza miał na celu pokazanie Odry oraz zaznajomienie całego społeczeństwa a zwłaszcza świata pracy ze znaczeniem politycznym i gospodarczym tej rzeki dla Polski i jej sprzymierzeńców. Równocześnie zorganizowały się Pow. Komitety Dni Morza w Trzebnicy, Górze Śl., Ząbkowicach, Dzierżonowie, Bielawie, Kłodzku, Legnicy, Olawie, Oleśnicy, Wołowie, Lubiniu, Miliczu, Jaworze, w Sławie Śl., o własnym bogatym programie lokalnym.

We Wrocławiu rozpoczęły się uroczystości tradycyjnymi „wiankami”. Barwny korowód udekorowanych aut wiozący nie tylko wianki lecz również grupy przodowników pracy poszczególnych fabryk i instytucji, oraz śpiewane przez nich piosenki morskie zwróciły uwagę nie tylko stałych mieszkańców m. Wrocławia lecz również bawiących w przejeździe czeskich i greckich gości.

W ślad za autami podążały nad Odrę duże rzesze obywateli, gdzie się odbywały pokazy tańców regionalnych, oraz puszczanie wianków. Szczególnie wyróżniały się wianki: Oddziału LM przy Zjednoczeniu Przemysłu Budowlanego w postaci domku fińskiego, drapacza chmur, mostu grunwaldzkiego, oraz Zakładów Graficznych w postaci książki. Drużyny harcerskie przy płonących ogniskach wzdłuż Odry realizowały swój program.

W czasie od 23. 6. do 29. 6. odbywały się odczyty na tematy morskie. W realizacji tego punktu programu wyróżniły się Wojskowe Zakłady Graficzne, gdzie w czasie akademii przemawiał prof. Zenon Zakrzewski, oraz odbyła się akademie urządzona przez I Oddział Maszynowni przy Dyr. Kolejowej Wrocławskiej. Również w tym okresie odbyła się Wystawa prac kół szkolnych LM w Szkole Żeglugi Śródlądowej. W dwóch salach pomieszczonych było działami około 150 eksponatów, składających się z modeli map, wykresów, rysunków, plansz itp. Wystawa ta zwiędzała była przede wszystkim przez młodzież szkolną.

Dnia 29. 6. odbyło się na Odrze spuszczenie 3 holowników i statku pasażerskiego Dyr. Dróg Wodnych, oraz nadanie im nazw. Impreza ta ściągnęła również duże ilości publiczności, które wysłuchały w skupieniu przemówienia Wojewody, Dyr. Państw. Żeglugi na Odrze, oraz prezesa Zarządu Okręgu LM. Następnie odbyła się defilada taboru wodnego, a publiczność

przy dźwiękach orkiestry kolejowej, płynęła na barkach i statkach do Osobowic.

Duże zainteresowanie miejscowej prasy jeszcze raz potwierdziły ogromną żywotność Okręgu Śl. Dąbrowskiego. Ze szczególnym uznaniem należy powitać inicjatywę zorganizowania wystawy prac modelarstwa okrętowego. Zarząd Główny LM przesłał dużą ilość książek celem rozdania uczestnikom wystawy, podkreślając w ten sposób swoje uznanie dla inicjatorów.

LUBLIN

Programy uroczystości „Święta Morza” w Okręgu Lubelskim nie zostały całkowicie zrealizowane z powodu ulewnych deszczy trwających w ciągu 5 dni. Na terenie miasta Lublina w dniu święta uformował się pochód młodzieży szkolnej i starszego społeczeństwa. Pochód wraz z orkiestrą kolejową udał się na przystań, gdzie zgromadziło się 5 tys. osób.

Wieczorem zorganizowano zabawę, która trwała do późnej nocy. W pierwszych dniach uroczystości we wszystkich uczelniach odbyły się odczyty na tematy morskie.

OKRĘG RZESZOWSKI

Rzeszów. W dniu 23. 6. godz. 19 odbył się przemarsz ulicami miasta Org. Politycznych, młodzieżowych, ZHP do Olszyny nad Wisłokiem. Uroczystość rozpoczęła się odegraniem hymnu Państwowego i podniesieniem flagi Państwowej oraz bandery Ligi Morskiej. Po przemówieniu ob. Wicewojewody, młodzież szkolna wykonała szereg pieśni oraz tańców na specjalnie urządzonym podium na wodzie, z kolei przed zebraną publicznością przedelfowały udekorowane kajaki, po czym odbyło się puszczanie wianków na wodę, a samolot Aeroklubu wykonał szereg ewolucji, wzbudzając zachwyt wśród zebranych osób w liczbie około 15.000. Na zakończenie młodzież szkolna zrzeszona w ZHP po rozpaleniu ognia popisywała się tańcami. Odegraniem Roty uroczystość została zakończona.

Brzozów. W godz. wieczornych 23. 6. odbył się capstrzyk, oraz ogłoszono okolicznościowe przemówienia na Rynku. W dniu 27. 6. społeczeństwo Brzozowa wzięło udział w uroczystości nad rzeką Sanem w gromadzie Tomaszów. Po przemówieniu Prezesa LM, chór „Lutnia” odśpiewał kilka pieśni o Morzu, a następnie młodzież szkół brzozowskich wykonała inscenizację pt. „Legenda o Bursztynie” oraz tańce marynarskie, deklamacje. Na zakończenie odbyło się puszczanie wianków. W uroczystości brało udział 2.000 osób.

Gorlice. W Gorlicach przy udziale około 2.500 osób w dniu 26. 6. w godzinach wieczornych nad rzeką Ropą odbyła się uroczystość wypełniona dość urozmaiconym programem. Po przemówieniach chór odśpiewał parę pieśni a następnie odbył się konkurs na najpiękniejsze wianki. Na zakończenie odbyło się puszczanie wianków na wodę.

Kolbuszowa. Poranki oraz odczyty w szkołach rozpoczęły uroczystość na terenie Kolbuszowej. W dniu 29. 6. odbyły się zawody sportowe zespołów szkolnych, wieczorem społeczeństwo m. Kolbuszowej zebrało się nad rzeczką Nilem, gdzie młodzież szkolna przy ognisku wykonała inscenizację pt. „Na św. Jana”. Udział wzięło około 2.000 osób.

Krosno. Do 4.000 osób zebranych nad Wisłokiem, przemówił starosta powiatowy, po czym nastąpiła część artystyczna, puszczanie wianków, oraz zawody kajakowe. Na zakończenie harcerze przy rozpalonych ogniskach odśpiewali szereg pieśni o morzu. W dniu 29. 6. również na terenie wszystkich gmin powiatu krośnieńskiego odbyło się całe szereg uroczystości.

Nisko. Szczególnie uroczyste było obchodzone Święto Morza w Nisku. W dniu 23. 6.

uformował się pochód, na czele którego jechał pomysłowo wykonany model okrętu z wypisanymi hasłami, który udał się nad rzekę San. Po przemówieniach odbyło się puszczanie wianków na wodę oraz rozdanie nagród za najładniejszy wianek, następnie przy rozpalonym ognisku odbyły się popisy artystyczne, deklamacje i śpiewy, tańce w wykonaniu miejscowych zespołów. Udział w uroczystościach brało około 3.000 osób.

Stalowa Wola. Na program uroczystości świętomorskich złożyły się przemówienia, zawody pływackie, piękne żywe obrazy na pływających łodziach, gondolach i tratwach. Bardzo efektownie wypadło puszczanie wianków i palenie ognia. Również w innych miejscowościach pow. nizańskiego obchodzono uroczyste Święto Morza. W Ulanowie wzięło udział 2.500 osób, w Rudniku 2.000.

Sanok. W dniu 23. 6. o godz. 19 zebrały się Partie Pol. Org. Społ., młodzieżowe, oraz około 4.000 osób nad rzeką Sanem. Po odegraniu Hymnu Państw. i przemówieniach, odbyło się puszczanie wianków na wodę, zawody kajakowe, występy artystyczne oraz pokazy strażackie. Uroczystość wypadła okazale.

Tarnobrzeg. Przy udziale około 2.000 osób w dniu 26. 6. o godz. 19 nad Wisłą odbyło się poświęcenie łodzi drużyny harcerskiej oraz przemówienia. Z powodu niepogody nie puszczano wianków. Na terenie całego pow. również odbył się cały szereg uroczystości.

Przemysł. Przy udziale władz miejscowych i licznie zebranego społeczeństwa w liczbie 5.000 osób nad Sanem w dniu 29. 6. po przemówieniu starosty pow. odbyło się puszczanie wianków, występy zespołów szkolnych, oraz zabawa ludowa. Tak słabo zorganizowaną imprezę należy tłumaczyć tym, że nie wszystkie organizacje wykonały nałożone na nie zadania i wyłączały się nie biorąc w ogóle udziału w uroczystościach.

Lesko. W dniu 29. 6. odbyła się akademie. Otwarcia akademie dokonał ob. starosta. Po przemówieniu nastąpiła część artystyczna w wykonaniu młodzieży szkolnej. W godzinach wieczornych na Sanie odbyło się puszczanie wianków.



Puszczaniu wianków na Wiśle przyglądały się tłumy publiczności.

UWAGA:

Wobec szeregu aktualnych zagadnień, które musimy poruszyć w następnych numerach naszego pisma na łamach „Kroniki LM”, nie jesteśmy w stanie zamieszczać dalszych sprawozdań z obchodów „Dni Morza” i ograniczymy się jedynie do wymienienia Oddziałów LM, które sprawozdania takowe nadesłały.

(Red.)

Wśród książek i wydawnictw

„HIGIENA OKRĘTOWA”

Nakładem „Wydawnictwa Mar. Woj.” ukazała się ostatnio „Higiena Okrętowa” kmdra ppor. Dra A. DOLATKOWSKIEGO, zalecona jako podręcznik w Szkołach i Jednostkach Mar. Woj. Książka ta wypełnia dotkliwą lukę w literaturze fachowej z tej dziedziny. Aktualnie ujęta, z uwzględnieniem najnowszych zdobyczy na tym polu, omawia przystępnie wszelkie zagadnienia higieny związane z pracą na morzu. Z zainteresowaniem przeczyta każdy część historyczną, omówienie wpływu klimatu morskiego i warunków okrętowych na ustrój marynarza. Nowocześnie ujęta jest część traktująca o usuwaniu nieczystości z okrętu o dezynfekcji, dezynsekcji i deratyzacji, chorobach morskiej, chorobach zawodowych marynarzy, higienie w strefach o skrajnej cieplecie, higienie pracy na małych okrętach i pracy nurków.

Książka napisana poprawnym językiem, zaciekawia czytelnika wielu najnowszymi danymi np. odnośnie strat Marynarki Wojennej R P w czasie ostatniej wojny.

Książkę tą winien przeczytać każdy, kto interesuje się służbą na morzu i w porcie.

Dr med. Łasiński Wiesław

„MORSKA DUSZA”

Zartobliwe i czułe to przezwisko, nadane koszulce marynarskiej, od dawna znane we flocie, nabrało podszas Wielkiej Wojny Narodowej nowego znaczenia, pełnego głębi i heroizmu.

W okrytych kurzem okopach odeskich, w wysokim sosnowym lesie pod Leningradem, na przedpolach Moskwy tonących w śniegu, w popłatanym gąszczu górskiej dąbrowy pod Sebastopolem — wszędzie widziałem poprzez rozswarty niby przypadkiem kołnierz płaszcza wojskowego, watnika, kożuska lub bluzy wojskowej — białoniebieskie paski „duszy morskiej”. Stało się to niepisany prawem, tradycją, by ją wdziewano pod każdy uniform, jakikolwiek przyszło marynarzowi nosić podczas wojny. I jak każda tradycja zrodzona w walkach, „dusza morska” — pasiasta koszulka marynarska, oznacza wiele.

Dusza morska — to stanowczość, przytomność umysłu, odwaga, upór i niezłomne wytrwanie. To wesołe junactwo i pogarda śmierci, dawne marynarskie zacięcie i okrutna nienawiść do wroga. Dusza morska — to szczerza przyjaźń bojowa, gotowość niesienia pomocy towarzyszowi w walce, ocalenia rannego, zastąpienia własną pierśią dowódcy lub komisarza.

Dusza morska — to szlachetna ambicja ludzi, którzy chcą być wszędzie pierwsi i najlepsi. To przedziwny urok wesołego i zawsze pewnego siebie szczęśliwca, zakochanego nieco w sobie, lubiącego się nieco w efekcie, w blasku, w pięknym słowie. W owym „nieco” nie ma nic złego. Jedną jest tylko przyczyna, piękna i prosta, tej wyniosłości i świadomie przesadzzonego blasku: duma ze swej marynarskiej wstążeczki, z imienia swego okrętu, duma ze słów „marynarz Floty Czerwonej”, owianych legendarną sławą czynów bohaterów marynarskich z czasów wojny domowej.

Dusza morska — to ogromne umiłowanie życia. Tchórz nie kocha życia: boi się tylko je utracić. Tchórz nie walczy o swoje życie: broni go tylko. Tchórz jest zawsze bierny — ten brak działania właśnie gubi jego nędzny, nikomu niepotrzebny żywot. Człowiek odważny — wręcz przeciwnie, kocha życie namiętnie i prawdziwie. Walczy o nie z męstwem, nieugiętością i przemyślnością człowieka, który doskonale rozumie, że najlepszy sposób wyjścia z bitwy żywym — to być odważniejszym, zręczniejszym i szybszym od wroga.

Dusza morska — to dążenie do zwycięstwa. Siła marynarzy jest niepowstrzymana, uporczywa, zmierzająca do celu. Dlatego też wrogowie nazywają marynarzy na lądzie „czarną chmurą”, „czarnymi diabłami”.

Gdy idą do ataku, to po to, aby zwyciężyć wroga za wszelką cenę.

Gdy trwają w obronie — trzymają się do ostatniego człowieka, wprowadzając wroga w zdumienie niemożliwą, niepojętą dlań wytrzymałością.

A jeśli giną w boju, giną tak, że wrogów przejmuje dreszcz trwogi: marynarz zagarnia wraz ze sobą w krainę śmierci tyłu wrogów, ilu ma przed sobą.

W tej odważnej, męskiej i dumnej duszy morskiej tkwi jedno ze źródeł zwycięstwa.

Takim wstępem został zaopatrzony jeden z rozdziałów wydanego ostatnio w języku polskim zbioru opowiadań L. Sobolewa pt. „Morska Dusza”. Nie ma w słowach tego wstępu przesady ani też fałszywego patosu. Jest tylko prawda ujęta w perspektywnym skrócie, prawda której poparcie znajdziemy w każdym z opowiadań wspomnianego zbioru.

Tą „duszą morską” jest olbrzym Jefim Dyrszcz, uosobienie przywiązania i poświęcenia, tą duszą morską jest bohaterski „huzar” z opowiadania „Słowik”, tą duszą morską noszą w sobie i ci wszyscy, obrońcy Sebastopola, u których tak często podczas wiru walki spod kołnierzyka szarej żołnierskiej bluzy wyrzy niebieska pasiasta koszulka — dowód ich przynależności do floty.

Dlatego też chociaż akcja opowiadań toczy się przeważnie na lądzie, nie ztraca ona nic ze swej „morskości” przebijającej zewsząd dzięki specyficznym nastrojom wprowadzonym przez wsządobyłskie „morskie dusze”.

Opowiadania czyta się lekko, przyjemnie i z zainteresowaniem. Jedyny zarzut mielibyśmy do tłumacza. Niektóre bowiem wyrazy ściśle morskie, przełożone niewłaściwie na język polski mogą czasem wprowadzić duże zakłopotanie u czytelnika nawet niezbyt mocno obznajomionego z nomenklaturą morską, chwilami zaś stwarzają sytuacje wręcz nieprawdopodobne, jak to np. ma miejsce w opowiadaniu „Zwiadowca Tatian”, gdzie słowo „komandor” zostało najzupełniej fałszywie przetłumaczone na „komandor”. Braki te pragnęlibyśmy szczególnie podkreślić ze względu na to, że błędy tego rodzaju są u nas niestety bardzo częste. Chwilami sprawia to wrażenie, że tłumacze i autorzy nieobznajomieni z morzem jako terenem pracy czują wstręt do czerpania informacji u źródeł właściwych.

Mimo tych niedociągnięć stanowczo warto poświęcić 150 zł, aby uzupełnić swą biblioteczkę „Morską Duszą” (str. 94), którą starannie wydało Wydawnictwo „Książka”.

bis.

Wielki Konkurs Morski

szczegóły w jednym
z najbliższych
numerów czasopisma

„Morze—Marynarz Polski”

»Moje najlepsze zdjęcie«



„Rusalka”

Nadesłał: K. Z.

SKRZYNIKA POCZTOWA

Andrzejewski B., Poznań. W Waszej sprawie radzimy zwrócić się bezpośrednio do Dowództwa Mar. Woj. w Gdyni, ul. Waszyngtona 44.

Milczek i Syrko, Łódź. Trałowce: OORP „Czajka”, „Czapla”, „Jaskółka”, „Mewa”, „Rybitwa” i „Żuraw” zostały zbudowane na stocznich krajowych w Modlinie w latach 1934—38. Zwano je popularnie „Ptaszkami”. W czasie walk wrześnieńskich zostały zatopione bombami na Helu. Cztery z nich zostały wydobyte i po remoncie wcielone w skład floty niemieckiej. W 1945 roku cztery z nich: „Żuraw”, „Czajka”, „Rybitwa” i „Mewa” znaleziono w Lubece i sprowadzono do kraju. Posiadają one wyporność 180 t, uzbrojone są w jedno działo 75 mm, rozwijają szybkość 14 węzłów.

ORP „Hel” nie istnieje w naszej Marynarce Wojennej. W sprawie zdjęć zwróćcie się do Woj. skowej Agencji Fotograficznej w Warszawie, ul. Krakowskie Przedmieście 11.

Hrouda J., Skierniewice. Nie

widzimy innej możliwości, jak ukończyć politechnikę, dział budowy okrętów, lub Liceum Budownictwa Okrętowego (Gdańsk-Wrzeszcz, Płamowicza 1), wtedy będziecie mogli pracować nad morzem. W drugiej sprawie zwróćcie się bezpośrednio do Zarz. Gł. Ligi Morskiej, Warszawa, Widok 10.

Czarnecki Wł., Sosnowiec. Opinia taka była rzeczywiście powszechna, lecz po I wojnie światowej. Obecnie sytuacja radykalnie się zmieniła i podobne wypadki nie mają miejsca.

Wawrzaszek St., Wrocław. W odpowiedzi na list Wasz komunikujemy, że w sprawie syna należy zwrócić się do Wydziału Załogowego Linii Gdynia—Ameryka, Gdynia, ul. Portowa 13/15, skąd otrzymacie wyczerpujące wiadomości. Radzimy także załączyć ew. któryś z listów syna, nadesłany z drogi.

Zytnowski B., Biały Kamień. Skrzycki P., Łódź. „Marynarz Polski” od nru 1/46 do nru 30/47 kosztuje 490.— zł. Numery od 1/48

do 9/48 możecie zamówić w Warszawie (Centralny Kolportaż, Al. Jerozolimskie 55).

Hawran Wł., Gliwice. Dane odnośnie MGB i MTB, które służyły w naszej Marynarce Wojennej w czasie ostatniej wojny, znajdziecie w „Jane's Fighting Ships 1946/47”. Odnośnie Waszych zastrzeżeń w sprawie charakterystyk OORP „Ślajak” i „Krakowiak” radzimy jeszcze raz, lecz już staranniej przejrzeć zamieszczoną w książce J. Pertka „Tabele okrętów Marynarki Wojennej”. Podano w niej, że „Ślajak” wypiera 1 025 t. Podano tam także pełne uzbrojenie morskie i plot.

Banach J., Wilkopol, pow. Kraśnik. Zwróćcie się bezpośrednio do D-twa Mar. Woj. Gdynia, ul. Waszyngtona 44.

Laszczka A., Kraków. Numery o które pytaacie, kosztują 360.— zł. Przesyłając na nie pieniądze, zaznaczcie na przekazie, na jakie numery przeznaczacie tę kwotę.

Walendowicz Z., Starogard. Numery te otrzymacie po wpłaceniu na nasze konto, (patrz odpowiedź L. O. Łódź) zł. 310.— Numery od 1 — 7 z b. r. otrzymacie w naszej Administracji w Warszawie, Al. Jerozolimskie 55. Kosztują one 190.— zł. (Konto PKO Warszawa Nr I — 8000.)

Przyborowski J., Warszawa, Socha, A. Krosno - Białobrzegi. Zwróćcie się w tej sprawie do najbliższej RKU, gdzie otrzymacie wyczerpujące informacje. Dotychczas wydane numery naszego pisma od nr 1 — 30 (1946 — 1947 r.) oraz 1 — 7 z roku bież. kosztują 680.— zł.

Denyseńko Al. Józefów k/Otawki. Komplet materiałów do budowy modeli pływających zostały już wyczerpane, lecz znajdują się w opracowaniu nowe komplety. Skład naszej floty wojennej w okresie wojny i powojenny znajdziecie w książce J. Pertka „Wielkie dni małej floty”. Z Wielkiej Brytanii powróciły tylko dwie jednostki: niszczyciel ORP „Błyskawica” oraz okręt szkolny Mar. Woj. ORP „Iskra”. Pozostałe jednostki już do kraju nie wrócą.

Skład flot, o które pytaacie jest następujący:

Hiszpania. Posiada 1 ciężki krążownik, 5 krążowników, 13 niszczycieli (11 nowych jednostek znajduje się w budowie), 5 torpedowców (dalszych 9 znajduje się na stocznich). Znajdujące się w składzie floty jednostki tego typu są już mocno przestarzałe. Poza tym Hiszpania posiada 5 okrętów podwodnych, 6 stawiaczy min, 12 nowych niszczycieli eskortowych oraz cały szereg mniejszych jednostek pomocniczych.

Szwecja. Nasz północny sąsiad posiada 3 krążowniki, 3 mocno przestarzałe pancerniki obrony wybrzeży, 3 lekkie krążowniki, zbudowane jeszcze w latach 1901 — 1903, 23 niszczyciele, 2 torpedowce, 26 okrętów podwodnych, 2 stawiacze min (w tym jeden nowy) oraz

szereg jednostek szkolnych i pomocniczych.

Włochy. Flota włoska wyszła z ostatniej wojny mocno okrojona. Cały szereg jednostek przyznano aliancom w ramach podziału floty włoskiej, wiele jednostek zostało zniszczonych (słynny raid na Tarent). W chwili obecnej Włochy posiadają następujące jednostki: 2 pancerniki, 4 krążowniki, 8 niszczycieli, 12 torpedowców, 20 korwet, 1 okręt — matka wodnosamolotów, poławiacze min, transportowce, zbiornikowce i inne jednostki pomocnicze. Jeszcze jednym nowym rysem floty włoskiej jest brak okrętów podwodnych i ścigaczy.

Wielka Brytania. Flota brytyjska znajduje się w trakcie unowocześniania i przebudowy. Wycofuje się jednostki przestarzałe, jak np. 5 pancerników: „Nelson”, „Rodney”, „Queen Elisabeth”, „Valliant”, „Renown”. Doświadczenia ostatniej wojny wniosły cały szereg zmian. Stan obecny brytyjskiej floty przedstawia się jak następujący: 9 pancerników, w tym 5 nowych z „Vanguardem” na czele (4 pozostałe pamiętają jeszcze I wojnę światową), 20 lotniskowców floty i eskortowych, 50 krążowników, z których 26 zbudowano w latach 1939 — 1946 pozostałe budowano w latach 1917 — 1938 i niektóre pamiętają jeszcze I wojnę świat. Dalej w skład floty brytyjskiej wchodzi 3 stawiacze min, 240 niszczycieli floty, 59 niszczycieli eskortowych, 91 korwet i fregat, jednostek budowanych w czasie wojny specjalnie do ochrony konwojów i do walki z niemieckimi okrętami podwodnymi, 107 okrętów podwodnych, ponad 100 trałowców i wiele innych jednostek pomocniczych.

Francja. Flota francuska poniosła w czasie ostatniej wojny dotkliwe straty i teraz skład jej przedstawia się następująco: 3 pancerniki, 3 lotniskowce, w tym 1 własny, 1 kupiony w USA i jeden wypożyczony z W. Brytanii (Colossus), 10 krążowników, 21 niszczycieli, 3 torpedowce, 14 okrętów podwodnych, 10 niszczycieli eskortowych, 6 fregat, 7 korwet, 1 okręt — baza wodnosamolotów, 68 trałowców oraz różne jednostki pomocnicze.

Stany Zjednoczone A. P. W skład floty wojennej St. Zjedn. wchodzi następujące jednostki: 21 pancerników, 105 lotniskowców floty i eskortowych, używanych masowo w czasie ostatniej wojny do ochrony konwojów. Wiele z nich, to przerobione duże statki handlowe. 32 ciężkie krążowniki, 46 krążowników lekkich, 723 niszczycieli floty i eskortowe, 207 okrętów podwodnych, 1 szkolny okręt artyleryjski, 11 stawiaczy min, 402 trałowce, 41 fregat i wiele różnych jednostek pomocniczych.

Wszystkie dane odnośnie składu flot podajemy ze stanu 1946 — 47 roku.

WYPOŻYCZALNIA KSIĄŻEK LIGI MORSKIEJ

LITERATURA POPULARNO-NAUKOWA

książki dla młodzieży

Beletrystyka — — Nowości

Adres wypożyczalni:

Warszawa, ul. Marszałkowska 114.

Czytajcie i prenumerujcie
lotnicze czasopisma

miesięcznik:

„Skrzydłata Polska”

tygodnik:

„Skrzydła i motor”

Redakcja — Warszawa, Krak. Przedmieście 11/4.

Administracja — Al. Jerozolimskie 55.

Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna.

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

Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55

Wydawnictwo „Prasa Wojskowa”

Manuskryptów niesamowionych 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 „Morska”, należy pisać p/s Warszawa, Widok 10, natomiast zaległych nr-ów „Marynarka Polskiego”: Gdynia, Św. Piotra 12.

W-14243

Słońce — piasek — woda...

czyli wspomnienia „powczasowe“



Rozbudowa smażalni na Wybrzeżu zatacza coraz szersze kręgi, tak że smażeniu poddawane są nie tylko ryby, ale i ciała ludzkie, które pod działaniem promieni słonecznych nabierają barwy brązowej oraz stają się mniej odporne na wpływy zewnętrzne, co z kolei umożliwia ich długotrwałą konserwację w stanie zupełnie świeżym, dzięki czemu są w każdej chwili zdadne do użytku.

Do smażenia używa się olejków lub wazeliny, piasku, wody i słońca, co każdy może otrzymać w ilości całkowicie dowolnej bez względu na wiek, płeć, wzrost i numer butów. Składniki te mają ponadto czarodziejski wpływ na wszelkie ciała poddane ich

działaniu. Ciało pedagogiczne np. nie reaguje na widok rozkrzyczanej młodzieży, obywatel milicjant nie spisuje mandatu za nieprzestrzeganie przepisów ruchu, pan inżynier buduje domki z piasku, a żadna mama nie karci swej pociechy za to, że zamoczyła majteczki — oczywiście w morzu.

Ostrożnie, aby przypadkiem nie nadepnąć komuś na łysinę, spacerujemy wzdłuż i wszerz plaży, rejestrując przy pomocy obiektywu co ciekawsze fragmenty.



Mój drogi!

Jak ty sobie sam beze mnie dajesz radę? Ja tutaj czuję się wyśmienicie. Pogoda dopisuje i apetyt też. Jest tu także Zuzia „czyńska w swym nowym kostiumie, o który, pamiętasz, zrobiła swego czasu taką awanturę swemu mężowi. Nad morzem jest cudownie, tylko oczko mi puściło w pończosze. Pie-niędzy na razie starczy, ale gdybyś mógł to oczywiście bardzo byłabym ci wdzięczna. Zebyś wiedział jak tu jest naprawdę pięknie. Zrobiliśmy sobie zdjęcia, które możesz obejrzeć w nowym numerze pisma „Morze Marynarz Polski“. Na razie pa... Twoja...

P. S. Czy ciebie wciąż jeszcze boli wątroba?



Pod wpływem ciepła — ciała i serca się rozszerzają:

Mój Boże! Ze też z tą panną ... nie można wcale porozmawiać poważnie. Mówi się do niej i mówi, a ona nic, tylko nogami fika. Wciąż tylko, że gorąco, że myśleć się nie chce i, że w ogóle... Ech! Gdyby nie ta mama, która wszędzie jej musi towarzyszyć. Słowa nawet nie można zamienić.

Kto zresztą widział żeby na plażę w XX wieku przychodzić razem z mamą?! To przecież nonsens. Zwłaszcza, że mama przecież i tak się nie kąpie a nawet się nie opala. A ja przecież tyle mam do powiedzenia...

Spróbuję dzisiaj jeszcze ostatni raz, kiedy pójdziemy na lody...



— No nie mówiłem, że będzie byczo? Psia kość! — Mamy szczęście, że skierowali nas nad morze. Przecież tu na tym piasku jest sto razy lepiej, niż na najwygodniejszym łóżku. Robotę odwaliliśmy na ileś tam procent ponad normę, to możemy teraz z czystym sumieniem odpocząć. Opalimy się na czekoladę — w domu nie poznają. Ale wiecie co? W pierwszych dniach czułem się porządnie zmachany, a teraz już nic, przywykłem, nawet...

— Kazik! Jeśli nie przestaniesz gadać to cię zaraz do wody wrzucimy — spać się chce jak diabli a ten gada i gada... A na pobudkę to zbudzić go trudno...

„Och jak przyjemnie kołysać się wśród fal“ — śpiewałyby z pewnością ta foka gdyby oczywiście potrafiła w ogóle śpiewać. Zresztą jej mina jest pieśnią bez słów, którą zrozumieć łatwo może każdy. Ktokolwiek w upalny dzień spróbował rozkoszy kąpieli morskiej. Trzeba przyznać, że panie na ogół są w znacznie szczęśliwszym położeniu, gdyż noszą fokowe futra jedynie w zimie, podczas gdy to biedne stworzenie ma je na sobie nawet w upalne dni. Może właśnie dlatego ta kąpiel jest tak rozkoszna?

Aby być w zgodzie z prawdą podajemy, iż foki tej nie spotkaliśmy na żadnej z plaż naszego Wybrzeża, a wydobyliśmy ją własnoręcznie z... archiwum fotograficznego naszej Redakcji...

Tekst: St. Biskupski
Foto: Z. Kosycarz
F. Staszewski
J. Uklejewski



„Abra - kadabra - kandelabra“ — tajemnicze zaklęcia na piaskach plaży brzmią niecodziennie w ustach gości, którzy mimo stroju nie są wcale egzotycznymi przybyszami z dalekich krajów. Smażenie się bez przerwy może być czasem i nudne — trzeba więc zorganizować jakąś rozrywkę ku ucieśnieniu reszty towarzystwa. Zwykle prześcieradło służy nie tylko do zaścielania łóżek, ale może być też pierwszorzędnym strojem nadającym się świetnie do odgrywania rodzajowych scenek na oryginalnym tle piasków rozgrzanych południowym słońcem. Jak widać pomysłów nigdy nie brak...