

MORZE

NR 7/548 ● ROK XXXII/LII
LIPIEC 1976 ● CENA 6 ZŁ

Fot. Janusz Rydzewski

www.bembridge.com.pl

Port w Kozlu na Odrze liczy sobie sto lat. Dziś jest drugim z naszych portów śródlądowych, po Gliwicach. Przeladunkuje 1,6 miliona ton rocznie, głównie węgiel i rudę; ma sporo ładunków tranzytowych. Gdyby go unowocześnić i rozbudować, mógłby przeżyć drugą młodość. Patrz fotoreportaż na str. 20-21.

Wr-1-316



„...W wielkim dziele budowy Polski silnej i zasobnej, doniosłą rolę spełnia gospodarka morska. Będziemy więc nadal rozwijać i unowocześniać jej poszczególne dziedziny. Istnieją ku temu sprzyjające warunki. Stwarza je potencjał przemysłowy całego kraju. A nade wszystko liczne, wykształcone, ofiarne kadry robotników, techników, inżynierów, konstruktorów i badaczy we wszystkich działach gospodarki morskiej...”

fragment przemówienia
I sekretarza KC PZPR EDWARDA GIERKA,
wygłoszonego w Gdyni 19 czerwca br.

www.bembridge.com.pl

DNI MORZA 1976

JUBILEUSZ GDYNI

Zdjęcia :

Joanna Rydzewska
Janusz Rydzewski

Na gdyńskim moło odsłonięto pomnik Józefa Conrada-Korzeniowskiego, założek przyszłego Panteonu Ludzi Morza

Gdyńscy stoczniovcy przekazali Edwardowi Gierkowi w upominku symboliczne koło sterowe





W uznaniu zasług, Rada Państwa PRL nadała miastu Gdynia z okazji jego 50-lecia Krzyż Komandorski z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski. Dekoracji sztandaru Gdyni dokonał Edward Gierek w towarzystwie prezesa Rady Ministrów Piotra Jaroszewicza



Wysokie odznaczenia państwowe otrzymali z rąk Edwarda Gierka twórcy polskiej technologii produkcji białka spożywczego z ryb, m. in. dyrektor Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Białka Spożywczego Aleksander Stala i jego zastępczyni Teresa Szacillo-Krassowska (na zdjęciu)

W spotkaniu na gdyńskim mołu z Dostojnymi Gośćmi wzięło udział 50 tysięcy mieszkańców Gdyni, reprezentujących wszystkie pokolenia budowniczych miasta i zrębów naszej gospodarki morskiej. Honorowymi gośćmi byli ci spośród zasłużonych ludzi morza, którzy parę godzin wcześniej — w auli Wyższej Szkoły Morskiej — otrzymali odznaczenia państwowe



KRAJOBRAZ PRZED BITWĄ

W bezpośrednim, osobistym kontakcie z urastaniem rzeczy wielkich i historycznych tkwi to, co starzy, wytrawni „budowlańcy” nazywają „budowlanym narkotykiem”, a co literaci i socjologowie skłonni są określać niezbyt lubianym przez najbardziej zainteresowanych mianem „romantyzmu”. Ten tylko zna to w pełni — obojętnie: inżynier, mistrz czy robotnik — kto się mozolił przy wznoszeniu tych konstrukcji i przekształcaniu tego krajobrazu, kto w tym betonie zostawił swój udział wysiłku mięśni, umysłu i serca. Stąd nawet załogi słabych i przestarzałych holowniczków, marynarze „budowlanej floty”, czują się tu współgospodarzami i współbudowniczymi. Jak sami mówią, „na budowie potrzebne jest wszystko co pływa, z wyjątkiem g...”, więc nie ma spoczynku dla muzealnych parowych kafarów, wielokrotnie latanych pontonów i dychawicznych holowniczków, choć coraz częściej pojawiają się ich nowocześniejsi następcy.

Problem „budowlanej floty” zbliżył nas do miejsca, gdzie w huku kafarów kształtuje się kolejny fragment historii tego portu. W Oddziale Budownictwa Morskiego — niegdyś „Hydrobudowy-4”, a teraz „Energopolu-4”, prawie 1/3 pracowników to załogi pływające. Wiąże się z tym mnóstwo problemów, bo specyfika budownictwa morskiego, wymagającego zatrudnienia wielkiej liczby marynarzy, nie bardzo daje się pogodzić ze wskaźnikami resortu budownictwa operującego przecież w warunkach lądowych.

Ot, właśnie miejsce, gdzie powstaje przyszła baza przeładunku rudy, jest tego najlepszym przykładem: na budowę nie sposób dotrzeć suchą nogą, choć już niedługo wjechać tu będzie można nawet samochodem. Na razie, na

wiązkach pali, wbitych pod różnymi kątami w dno, cieśle układają szalunki, zaś tu i ówdzie bieleją gotowe betonowe „ocypy”, na których stutony dźwig pływający zaczyna układać pierwsze belki potężnego pomostu. Przed nim stareńkie parowe kafary biją kolejne pale coraz dalej i szerzej. Dziwię się, że brak tu potężnego kafara ze sprowadzonym specjalnie z RFN spalinyowym młotem, o którym już przed dwoma laty pisałem w „Morzu”, i który wbijał najgrubsze pale przy pirsie węglowym, a potem w porcie paliwowym. Zaprojektowany przez zespół pracowników „Hydrobudowy”, miał dorównać nowoczesnym kafarom — niewrażliwym na falowanie — wspierającym się na opuszczonych hydraulicznie „szczudłach”. Tymczasem zabrakło środków na import siłowników hydraulicznych dla owych „szczudł”, a więc pożytek z tak pięknie zapowiadającego się zamierzenia niewielki. Tak to, czyniąc drobne oszczędności, można zaprzepaścić wielkie korzyści. Nadejdzie znów czas, gdy przy powstającym pirsie rudowym trzeba będzie bić jeszcze grubsze pale, i wtedy znów przypomnimy sobie o zapomnianej konstrukcji, aby ją w trybie nagłym otrzepać z kurzu. Niestety, nie będzie to konstrukcja taka, jaka mogłaby być; polska hydrotechnika morska wciąż nie dysponuje sprzętem takim, na jaki zasługuje ze względu na stojące przed nią zadania, nie tylko krajowe.

Tymczasem ów przyszły pirs wygląda mniej więcej tak, jak wyglądał pirs węglowy w końcu 1972 roku: trochę pali, kafary, parę ułożonych belek, pracująca w pobliżu pogłębiarka nosząca imię budowniczego Gdyni — inż. Tadeusza Wendy. Od strony lądu narasta zaś stopniowo wydarty morzu i zapełniony wydobyłym z dna piaskiem 52-hektarowy teren, który dziś jeszcze przypomi-

Z zatłoczonego przeróżnym sprzętem pływającym basenu roboczego Portu Północnego, malutkim holowniczym wychodzimy w kierunku, skąd słychać pohukiwanie kafarów. Walenie młotów opadających rytmicznie na potężne cielska wbijanych w dno pali jest stałym i zawsze obecnym „tłem dźwiękowym” tej budowy; tak wszechobecnym, że właściwie nikt nie słyszy tego bezustannego hałasu. Tym bardziej, że dziś dobiega on już z większej odległości: czas leci, budowa przesunęła się dalej w stronę ujścia Wisły, a tam gdzie jeszcze niedawno waliły kafary, dziś cumują statki. Zdumiewająco szybko potrafimy przywyknąć do przemian stwarzanych własną pracą; jeszcze przed trzema laty nie można było suchą nogą dostać się do miejsca, gdzie dziś sypie się struga węgla do ładowni pięćdziesiątysięcznika. Jeszcze przed dwoma laty holowniki śmigły w miejscu, gdzie dziś, 2,5 kilometra od brzegu wznoszą się budynki portu paliwowego. Kolejne fazy powstawania obrazu Portu Północnego są już obecne tylko w pamięci ludzkiej i na archiwalnych zdjęciach, podobnie jak niegdysiejsze krajobrazy powstającej Gdyni. Niewiele czasu minie, a i krajobraz dzisiejszy stanie się historią.

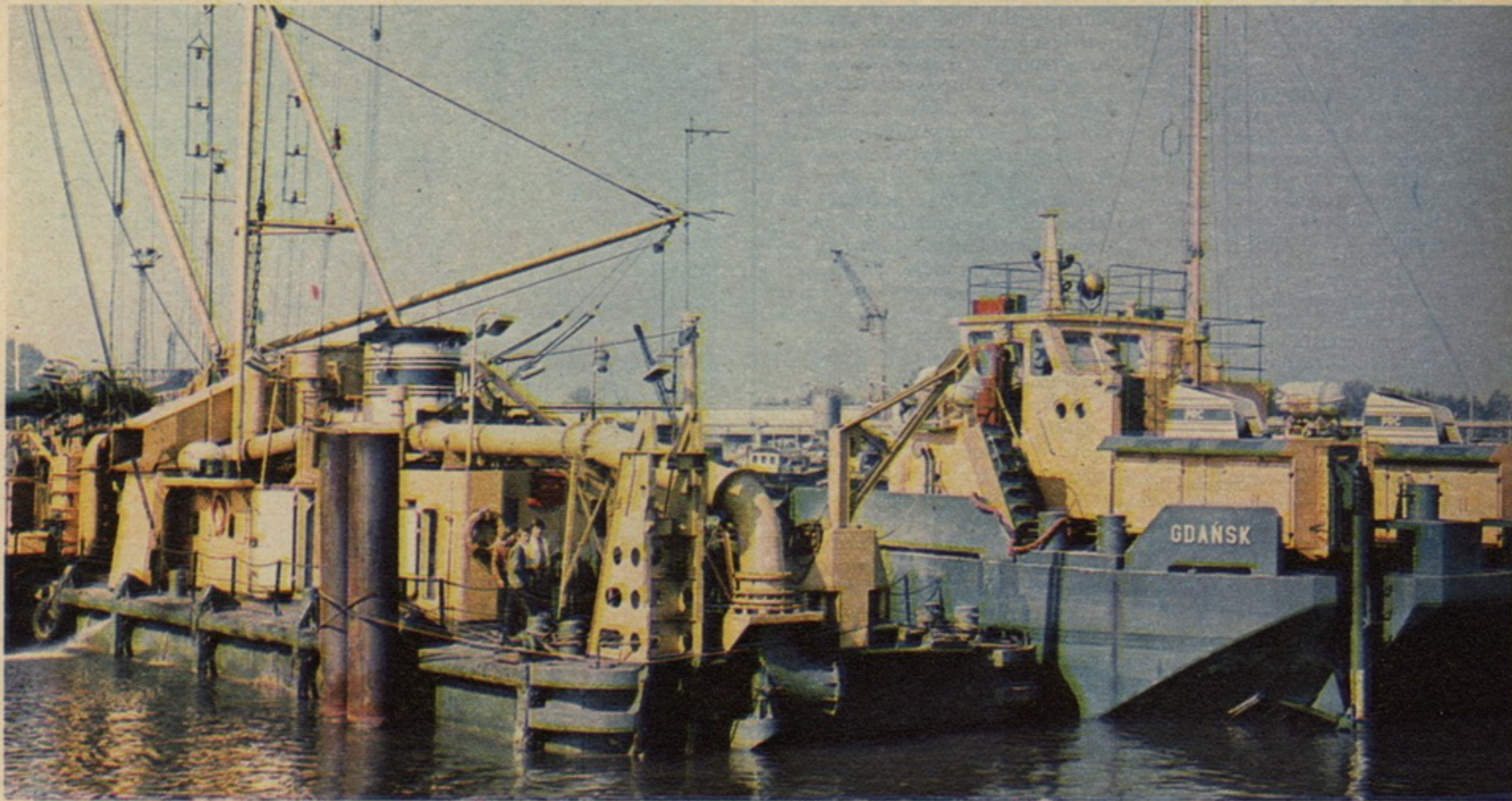
www.bembridge.com.pl

na słońca pustynię pełną nie zasypianych jezior, lecz na którym już wkrótce zaczną powstawać place składowe, rosnąć budynki i konstrukcje zwałowarek oraz taśmociągów. Z pozoru można by więc spać spokojnie, skoro termin przekazania całości wyznaczono na rok 1978. Wrażenie to mylące nadzwyczaj, bo pirs rudowy, choć tylko 600-metrowy — węglowy miał 750 — okazuje się o wiele potężniejszy i trudniejszy w budowie. Wynika to głównie z większego ciężaru właściwego rudy: jej metr sześcienny waży 2,6 tony, podczas gdy metr sześcienny węgla tylko 750 kilogramów. Odpowiednio mocniejsza będzie też cała konstrukcja: pirs, choć krótszy, będzie znacznie szerszy i masywniejszy, a pochłonie 7 razy więcej betonu niż pirs węglowy, a pali wbitych będzie 3 razy więcej! A przecież cały okres budowy — od podpisania odpowiedniego zlecenia i przyznania kredytów, aż do przecięcia wstęgi — zaplanowano taki sam jak dla bazy węglowej. Tymczasem pośpiechu nie widać i nie dziwi fakt, iż dokumentacja nie jest gotowa, a nad pewnymi istotnymi założeniami trwają jeszcze dyskusje. Do takiego stylu budowy przywykliśmy, tylko budowanie równoległe omal z projektowaniem daje gwarancję przecięcia wstęgi w porcie prawdziwie nowoczesnym. Tak było w porcie węglowym, tak też było w paliwowym. I dlatego dziś jeszcze nie wiadomo, kto wykona potężne mosty do wyładunku rudy z ładowni wielkich masowców, sięgające do wnętrza statku chwytakami zabierającymi za każdym „kłapięciem” po 20 ton! Nie wiadomo, czy zakupimy je za granicą, czy może jednak wykonamy w kraju, nie wiadomo, czy będą zrazu tylko dwa takie mosty, czy może trzy? Wiadomo tylko, jaki ma być ten pirs, że pobiegą nim taśmociągi prowadzące rudę na

place składowe, mieszczące jej 760 tysięcy ton, i to w dziesięciu gatunkach. Z nich dopiero inny system taśmociągów zmierzać będzie ku stacji kolejowej, sypiąc czerwony pył do wagonów zdążających ku hutom, z hutą „Kattowice” na czele. Wiadomo, że wszystkie miejsca, w których rudowy pył może przedostawać się na zewnątrz, muszą być jak najszczelniej osłonięte, co nie zawsze było konieczne przy przeładunku węgla. Wiadomo, że powstanie stanowisko dla równoczesnego rozładunku wielkiego i średniego statku, z możliwością powiększenia portu a analogiczne stanowisko po drugiej stronie pirsu. Wiadomo też, że prawdziwy budowlany szturm, prawdziwa „bitwa o termin” dopiero się zacznie. Wiadomo, że kierownictwu przybędzie siwych włosów, a robotnikom przepracowanych popołudni, a może i nocy. Dlaczego więc dziś nikomu się tutaj nie spieszy? Budowa portu rudowego nie jest jedynym zadaniem „Energopolu-4” i współpracujących z nim przedsiębiorstw.

— Najważniejsze jest dla nas w tej chwili dokończenie prac w porcie paliwowym oraz w Stoczni Gdańskiej — mówi dyrektor Oddziału Budownictwa Morskiego inż. Felicjan Martuzelski. — Potem będzie można przetrząść ludzi „na rudę”.

Tak, rozbudowa Stoczni Gdańskiej to w tej chwili najpoważniejsze i absorbujące najwięcej sił zadanie budowniczych Portu Północnego. Powstają tu nowe nabrzeża, wielki ośrodek prefabrykacji. Po gotowych już, przedłużonych pochylniach na terenie „A”, powstaje największa w tej stoczni pochylnia B-1, umo-



Dzięki nieustannej pracy pogłębiarek, narasta wydarty morzu teren

**...marynarze „budowlanej floty” czują się tu współgospodarzami
czymi...**

www.bembridge.com.pl



**Specyfika budownictwa morskiego wymaga zatrudnienia
wielkiej liczby marynarzy...**

**...Niedaleko jednostek PRCIP mozolących się ze skrzy-
niami, spotykamy cielę Maksymiliana Jabłońskiego**



zliwiająca budowę statków do 50—60 tysięcy ton nośności.

Rozbudowa stoczni to odrębny temat, do którego wrócimy na łamach „Morza”. Opowiedzmy natomiast, co się dzieje w porcie paliwowym. To co oddano do użytku w lipcu ubiegłego roku, to był tylko „program minimum”, warunkujący przyjęcie pierwszych zbiornikowców; dopiero dziś budowa tej części Portu Północnego zbliża się do zakończenia. Większa część falochronu ustawionego z betonowych skrzyń ma już wysokie betonowe osłony, łamacze fal i wystawione ku morzu graniastosłupy zwane „szykanami”. Trwają końcowe prace przy odgrózeniu basenu paliwowego szczelnymi ściankami nie przepuszczającymi ropy, oraz przy budowie podwojonej „zapory pneumatycznej”, która wałem pęcherzyków sprężonego powietrza przegrodzi wejście do basenu. Pozostało jeszcze mnóstwo pracy, często drobnej, rozproszonej, mało z pozoru efektywnej; tym trudniejszej, że z chwilą wejścia statku do tej części portu tak bardzo zagrożonej pożarem, wszyscy robotnicy muszą opuszczać stanowiska. Czekanie na pogodę i jednocześnie na pusty basen nie ułatwia życia budowlanym, tym bardziej że w trakcie eksploatacji portu wynikają problemy nowe, wymagające rozwiązań. Tak na przykład dalby cumownicze zaprojektowano dla wielkich zbiornikowców i znakomicie zdają one egzamin, ale małe „parutysięczne” zbiornikowce — jakie ostatnio przychodzą tu ze Skandynawii po odbiór olejów przetworzonych w polskich rafineriach — po prostu wpadają pomiędzy dalby i tłuką kadłubami o beton pirsu. Trzeba coś szybko zrobić dla poprawy warunków cumowania „maluchów”. Kto to robi — wiadomo...

— Pogoda nas nie rozpieszcza — mówi Adam Wawrzyniak, inżynier, który najdłużej ze wszystkich pracuje przy budowie Portu Północnego i dziś jest zastępcą dyrektora do spraw technicznych. — Od stycznia do kwietnia sztormy rozwalły 200 metrów bieżących szalunków i zbrojeń, przygotowanych już do zabetonowania na falochronie portu paliwowego. Często trzeba było wykonywać tę samą robotę po kilka razy.

Do tego jeszcze jesienne sztormy ubiegłego roku, które zaskoczyły budowniczych falochronu i „przestawiły” parę nie w pełni obciążonych skrzyń. W efekcie sześć takich potężnych skrzyń trzeba podnieść i ustawić na nowo; oby tylko wiosenne morze było łaskawsze! Niedaleko jednostek PRCIP oraz „Energopolu” mozolących się ze skryniami, spotykamy cieślę Maksymiliana Jabłońskiego ze swą brygadą. To również jeden z najbardziej zasłużonych budowniczych Portu Północnego, jeden z tych, którzy pierwsi otrzymali tu wysokie odznaczenia państwowe. 2,5 kilometra od brzegu brygada Jabłońskiego wznosi drewniane szalunki pod skomplikowaną konstrukcję urządzeń „bariery

pneumatycznej”, służącej ochronie Bałtyku przed ropą rozlewaną w trakcie rozładunku wielkich zbiornikowców.

— Brakuje drewna. Przydałyby się ze dwa wagony kantówki — mówi Jabłoński do inżyniera Józefa Kaczkowskiego z „Energopolu”. — Dwa pontony by się też przydały, żeby dojść do konstrukcji od strony morza, no i ludzi mi w brygadzie brakuje, ludzi...

— Kantówka zamówiona — mówi inżynier. — Ale nie przysyłają. Z ludźmi sam pan wie, jak jest. Pontony jutro będą, o pontony łatwiej, jak o ludzi.

Cieśla Jabłoński i jego brygada — tak samo jak ich koledzy, wyznaczeni do pilnych prac w Stoczni Gdańskiej — gdy uporają się z aktualnymi zadaniami, przetrzuceni zostaną do przystani statków przywożących rudę. Termin — dziś jeszcze — odległy — zacznie doskwierać przed przybyciem pierwszych zakontraktowanych już transportów. Zrobi się „gorąco”, posypią się dodatkowe środki i wysokie interwencje, zjadą się reporterzy. „Bitwę o rudę” bez wątpienia wygramy, bośmy przywykli do kawalerskich szarż na naszych budowach, i na pewno w dniu przecinania wstęgi mówić się będzie wiele o bohaterstwie pracy. Ale też dobrze by było, gdyby zarówno teraz, jak i w tym wielkim dniu co nadejdzie, więcej mówiono i myślano o dobrej organizacji i życzliwym współdziałaniu, o mądrym przewidywaniu nie tylko tego, co za parę miesięcy, ale i za parę lat. Wszak nie na rудzie kończy się budowa Portu Północnego, wszak nie na Porcie Północnym kończy się budowa przyszłości Polski na morzu, wszak dzisiejszy pośpiech w stoczni i na falochronach nie jest spiętrzeniem ostatecznym, które nas tu oczekuje.

Wchodząc na teren portu trzeba przejść obok wyrotnicy wagonów, gdzie gromadzą się długie szeregi węglarek ze znakiem „W”, z wahadłowych pociągów kursujących między Śląskiem a Portem Północnym. Dziś wagony te wracają puste; jutro — gdy ruszy wyładunek rudy ze średnią wydajnością 22 500 ton na dobę — przestaniemy narzecznie „wozić powietrze”. To jest też element stawki, o którą tu idzie. Ale aby to osiągnąć nie wystarczy zbudować pirs, składowiska i postawić urządzenia przeładunkowe: trzeba rozwiązać trudny problem czyszczenia węglarek i rozmrażania rudy w zimie, bez tego inne „W” biec będzie puste z hut po rudę. To jest także element trudności, jakie się tu piętrzą. Trudności na pewno do rozwiązania, w oparciu o dobrą wolę i chęć współpracy. A to są często „towary” najbardziej deficytowe.

JERZY SURDYKOWSKI



Fot. Stefan Arczyński

www.bembridge.com.pl

ZJAZD MARYNISTÓW POLSKICH W SZCZECINIE

Oblicze polskiej marynistyki

LESZEK PROROK (fragmenty referatu)

Kariera tematu morskiego w literaturze PRL, chociaż nie należy do centralnych zjawisk naszego życia kulturalnego, jest dlań wszelako znamienna. Wywołały ją różne przyczyny; znamy je na ogół dobrze jako oczywiste elementy niedawnej historii, a także niejednej biografii. Należy zatem do owych przyczyn powrót nad Bałtyk w granicach zbliżonych do morskich dzierżaw pierwszych Piastów, rozwój floty, portów i gospodarki morskiej, widomy wzrost liczby Polaków związanych z morzem bezpośrednio lub pośrednio pracą dnia powszedniego, a wreszcie wzrastający szybko w ten sposób zasób doświadczenia społecznego, skłaniający, aby go zapisać w formie literackiej.

Chociaż związki ambitniejszej literatury z jej inspiracjami są nieraz bardzo złożone, nie da się zaprzeczyć, iż wyjście bandery polskiej na wody całego globu czemu zasłużony działacz marynistyczny, dr Bronisław Miazgowski, przypisał sugestywne określenie mówiąc o „Polsce żeglugi wielkiej”, musiało podzia-

łać na wyobraźnię wielu twórców, podsunęło im określone tematyczne podniety. Zwłaszcza piśarstwo realistyczne czuło się zobowiązane do artystycznej dokumentacji narodzin społeczności „żeglugi wielkiej”.

Popyt na morską literaturę realistyczną, zwłaszcza na prozę, istnieje od szeregu lat, i literatura ta starała się go na miarę swoich możliwości zaspokoić.

Marynistyka nasza ujawnia jednak za mały udział dobrej beletryzacji, za wiele w niej przechyliła ku reportażowi, co podkreślam z naciskiem ze względu na zbyt wielki — w klimacie inwazji literatury faktu — wpływ przypisywany surowemu autentykowi. Kronikarstwo w przedmiocie potocznych realiów unika z reguły syntez, gdzie rola autentycznych szczegółów ustąpiłaby miejsca uniwersalizacji losu ludzkiego, wielkiej sprawy moralnej czy portretowi którejś z elementarnych pasji mogącej nadać dynamikę życiu człowieka bądź zbiorowości. Dążenie do rejestracji szczegółów u niektórych autorów przeradza się w swoistą

„biegunkę erudycyjną”, której ślady znajdujemy nie tylko w książkach czysto reportażowych, lecz także w pokrewnym im nurcie małego realizmu, w powieściach, a raczej w beletryzacjach materiału kronikarskiego zebranego w rejsie autorskim.

Porejsowi autentycy, tak spod znaku reportażu jak i prozy narracyjnej, odbywali w ostatnich latach jedynie rejsy udane i spokojne, a więc bardzo zwykłe. Nie tonął, o ile pamiętam, żaden z naszych autorów. Ale z reportaży w pewnym sensie, znanych i cenionych opowiadań Pachlowskiego największą karierę zrobiła — aż po przekłady zagraniczne — „Ostatnia wachta”, historia kogoś, kto w wywróconym trawlerze tonął i utonął tuż obok narratora. Bardziej przenikliwa krytyka — myślę tu o jednej z konstatacji Piotra Kuncewicza — podejrzewała, że armatorzy nasi nie byłiby zadowoleni, gdybyśmy zabrali się do tematów, które z istoty swojej są szczególnie podniecające literacko, i zaczęli tropić przede wszystkim awarie, szarpające konflikty wewnątrz załogi, płynące nieraz tak podskórnie, że uchodzą uwadze mniej wnikliwego pasażera, albo też tak istotne w dzisiejszym statusie marynarskim sprawy, jak zadrażnienia między ludźmi z pokładów a pracownikami biur armatorskich na lądzie. A jeśli takich pretekstów tematycznych nie ma we flocie i wszystko toczy się najlepiej w najlepszym z morskich światów, nie mają czego w gruncie rzeczy poszukiwać tropiciele mikroautentyku. Winni raczej ustąpić miejsca autorom czytanek lub sami wziąć się do ich układania.

Oczywiście reportażyści, a zwłaszcza autorzy beletryzacji podlanych faktografią muszą mieć efektowne tematy, wyszukują je zatem — kiedy innych brakuje — na obszarze, który zawsze żywił literaturę — na obszarze konfliktów erotycznych, szczególnych udręk marynarskich w tym przedmiocie, stąd też obcesyjny, sugestywnie zresztą oddany, przekonujący w tym względzie ton nagrodzonej niedawno książki Furmagi „Rzeka bez brzegów”. Awaria miłosna w katalogu tematycznym nie naraża autora nikomu, akceptował ją w końcu ponoć najgroźniejszy nawet dla pisarzy marynistów trybunał — trybunał marynarskich żon.

Nie musimy jednak ograniczać się do tego jedynie tematycznego obszaru. Reportaż marynistyczny, w szczególności ten, który powstał w wyniku instytucji rejsów autorskich, prezentuje trochę książek utrwalających wiele istotnych właściwości, pasjonujących konfliktów i problemów tych obszarów współczesnego świata, poprzez które żeglują nasi marynarze wciągając je w obręb naszej polskiej współczesności.

Marynistyka jako użytkowy nurt współczesnej literatury popularnej, pożyteczny — gdyż zaspokajający realne potrzeby — nurt o wartościach wychowawczych — ma w naszym życiu wystarczającą rację bytu, i żyć sobie należy, by w sposób możliwie doskonały pełniła swe naturalne zadania.

Przewidywanie takie pozostaje w zgodzie z zadawnionymi skłonnościami naszej literatury, jej tonem oraz intencją obywatelsko-dydaktyczną, w dobrym zresztą rozumieniu tego słowa.

Nie ziszczony natomiast w sposób zadowalający pozostaje wciąż program literatury o zakroju uniwersalnym, gdzie temat morski służy za szlachetny pretekst, tu i ówdzie za oprawę, zaś zamysł pisarski i jego realizacja dążą do dzieła poruszającego sprawy najbardziej zasadnicze i lokującego się w centrum wyobraźni społeczeństwa. Jeśli chodzi o współczesne tendencje pisarskie, byłyby to utwory, które odrzucają kronikę obyczaju na rzecz uogólniającej wymowy dobranych sytuacji, prezentujących w stężeniu układy elementarne, archetypiczne w życiu człowieka, np. ciśnienia, zagrożenia egzystencjalne, szczytowe uniesienia emocji, konflikty moralne tego rzędu, że wraz z nimi wkraczamy na akweny literatury typu conradowskiego.

Wszelkie podziały tematyczne w ocenie literatury mają jedynie wartość porządkującą, nie wynikają z nich żadne metody i miary wartościowania artystycznego. Wynikają natomiast określone konsekwencje wychowawcze i najczęściej zjawiska literackie, nastawione przede wszystkim na respektowanie wyróżnika tematycznego, zmierzają ku odegraniu określonej społecznej roli wychowawczej, lub też rolę taką odgrywają nieświadomie, nawet poza intencją twórcy, mocą obiektywnej wymowy i skuteczności dzieła artystycznego, co w sensie oceny społecznej na jedno wychodzi. Jednak niebezpieczną iluzją było przekonanie, że atrakcyjny dobór tematyczny zastąpi znaczenie wszystkich innych elementów warsztatu twórczego.

Fot. Henryk Ingielewicz



Polska stała się „krajem żeglugi wielkiej”, gdzie elementarza morskiego środkami literackimi powtarzać bez końca nie trzeba.

Morze wabi i pociąga. Wierzę, iż będzie tak nadal działać na twórców, chociaż na skutek inwazji techniki zmalał w odczuciach ludzi jego bezmiar. Dalsze przeto odzwierciedlenie tych pokus w literaturze zaowocować może wówczas dopiero, gdy zrezygnujemy z wyłączności, a w każdym razie z powszechności minimalistycznych środków w naszym literackim arsenale, i jeszcze silniej niż do tej pory postulować będziemy pisarstwo o morzu dążące do pogłębionych form twórczych, a także do opanowania nowych gatunków.

Główny sens przedstawionych uwag kieruje uwagę nie tyle na to, co zmarnowano lub przeoczono w tekstach o tematyce morskiej, ile na fakt, że uprawiane przez liczne pióra współczesne niemiennictwo o morzu korzystało nieodmiennie z form dawno odziedziczonych, o malejącej skuteczności estetycznej, raczej epigonijskich niż ambitnych. Marynistyka unikała artystycznego ryzyka, tymczasem odejście od zastanych i utrwalonych konwencji — w tym przypadku najczęściej mikrofaktograficznego realizmu — mogłoby jej przynieść odświeżenie i wzmożenie artystycznej ekspresji.

Wychowawcze sposobienie Polaków do powrotu na Bałtyk i do wypraw na większe wody zostało w jakiś sposób spełnione, trudno więc kontynuować marynistyczną dydaktykę w tradycyjnych formach. Być może ze świadomego założenia dydaktycznego można już nawet, jeżeli chodzi o powinności literatury, zrezygnować. Uprawianie małego realizmu — które będziemy obserwować, gdyż ma ono miejsce także poza obszarem tematyki morskiej — uprawianie spokrewnionej z nim

często, choć nie jest to pokrewieństwo nieuniknione, literatury faktu w jej mnogich odmianach z prymitywną beletryzacją włącznie, nie przywróci tematu morskiemu należytej reputacji w opinii czytelniczej i krytycznej. Cóż więc pozostaje? Pozostaje nadal żądanie podnoszenia ambicji twórczych, żądanie już w autorskich zamierzeniach rozwiązań trudnych, nie powtórkowych, chociażby przynosiły niepowodzenia. Pozostaje praktykowanie takich form, które nie zostały już zużyte przez poprzedników, tropienie na morzu nie szczególnie obyczajowego, a przynajmniej nie tylko takiego szczegółu, lecz poszukiwanie nade wszystko wielkich uczuć, śmiałych myśli, rozterek i zagrożeń najbardziej jątrzących, a także ołśnień żywiołem o najbardziej romantycznym rodowodzie, tropienie prób charakteru, hartu i wytrzymałości człowieka albo ich braku. Konieczny jest przeto renesans bohatera, chociażby miał nim stawać się w całości czy w części narrator, jeżeli równocześnie będzie on nosicielem filozoficznego niepokoju oraz buntu wobec stereotypów, którymi akwen marynistyki zarósł szczególnie gęsto. Musi więc istnieć marzenie o wielkiej książce, nie spekulacja na temat doraźnej szansy wydawniczej, dążność podobna do tej, jaką najważniejszemu ze swych bohaterów, Tuanowi Jimowi, przypisał Joseph Conrad: „Iść za marzeniem i znowu iść za marzeniem — i tak zawsze usque ad finem...”

Zurzędniczała nam bowiem trochę cała marynistyka, skisły marynistyczne dyskusje. Autorzy, którzy zawierzą słowom Conrada i przyjmą je jako kształt ogólny swego pisarskiego programu, zaprzeczają prędzej czy później pytaniu: „Czyżby koniec morskiego tematu?”

www.bembridge.com.pl



POLSKI REJESTR STATKÓW

www.bembridge.com.pl

od A do Z

Prehistoria Polskiego Rejestru Statków sięga ... 1568 roku. Wtedy to bowiem król Zygmunt II August powołał do życia Komisję Morską z siedzibą w Gdańsku. Instytucja ta była pierwszym w Polsce urzędem państwowym, kontrolującym całość spraw morskich i zarazem pierwszym polskim towarzystwem klasyfikacyjnym, sprawującym nadzór nad budową galeonów królewskich w Elblągu i Pucku. Komisja Morska odrodziła się dopiero w niepodległej Polsce w 1936 roku. Tym razem w stolicy, a ściślej na Pradze, z inicjatywy inż. Stanisława Decjusza — znanego specjalisty z dziedziny dróg wodnych — powstał Polski Rejestr Żegluga Śródlądowej. Była to spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, współpracująca z francuskim towarzystwem klasyfikacyjnym Bureau Veritas, która obejmowała swą działalnością 400 jednostek żegluga śródlądowej dolnej i środkowej Wisły. Reaktywowanie PRZS nastąpiło w lipcu 1946 roku. Nowe towarzystwo, przez pierwsze 4 lata również spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, przyjęło nazwę Polski Rejestr Statków. Wbrew swej nazwie, oznaczającej spis statków, za literami PRS kryje się nie tylko wydawanie rejestru klasyfikowanych jednostek. To jedynie końcowy fragment działalności polskiej instytucji, która jest aktywnym uczestnikiem wszelkich spraw związanych ze statkiem. PRS jest obecny jeszcze przed poczęciem statku — przy produkcji materiałów i wyposażenia, niezbędnych do jego budowy — następnie w fazie projektowania, przy jego narodzinach, połączeniu pierwszych elementów stępki i wodowaniu, aż do oddania do eksploatacji; nadzór nad jednostką nie kończy się na tym — trwa do kresu jej żywota. Ponieważ PRS musi być wszędzie tam, gdzie powstają elementy statku — sieć 28 placówek i agencji terenowych w kraju obejmuje wszystkie zakłady produkcyjne i projektowe, pracujące dla potrzeb żegluga i przemysłu okrętowego. Cała działalność polskiego towarzystwa klasyfikacyjnego służy zapewnieniu optymalnych warunków bezpieczeństwa statku, życia ludzkiego i ładunku w żegludze. W alfabecie, publikowanym poniżej, chcemy przedstawić garść informacji o instytucji, która w bieżącym roku obchodzi 40-lecie istnienia.

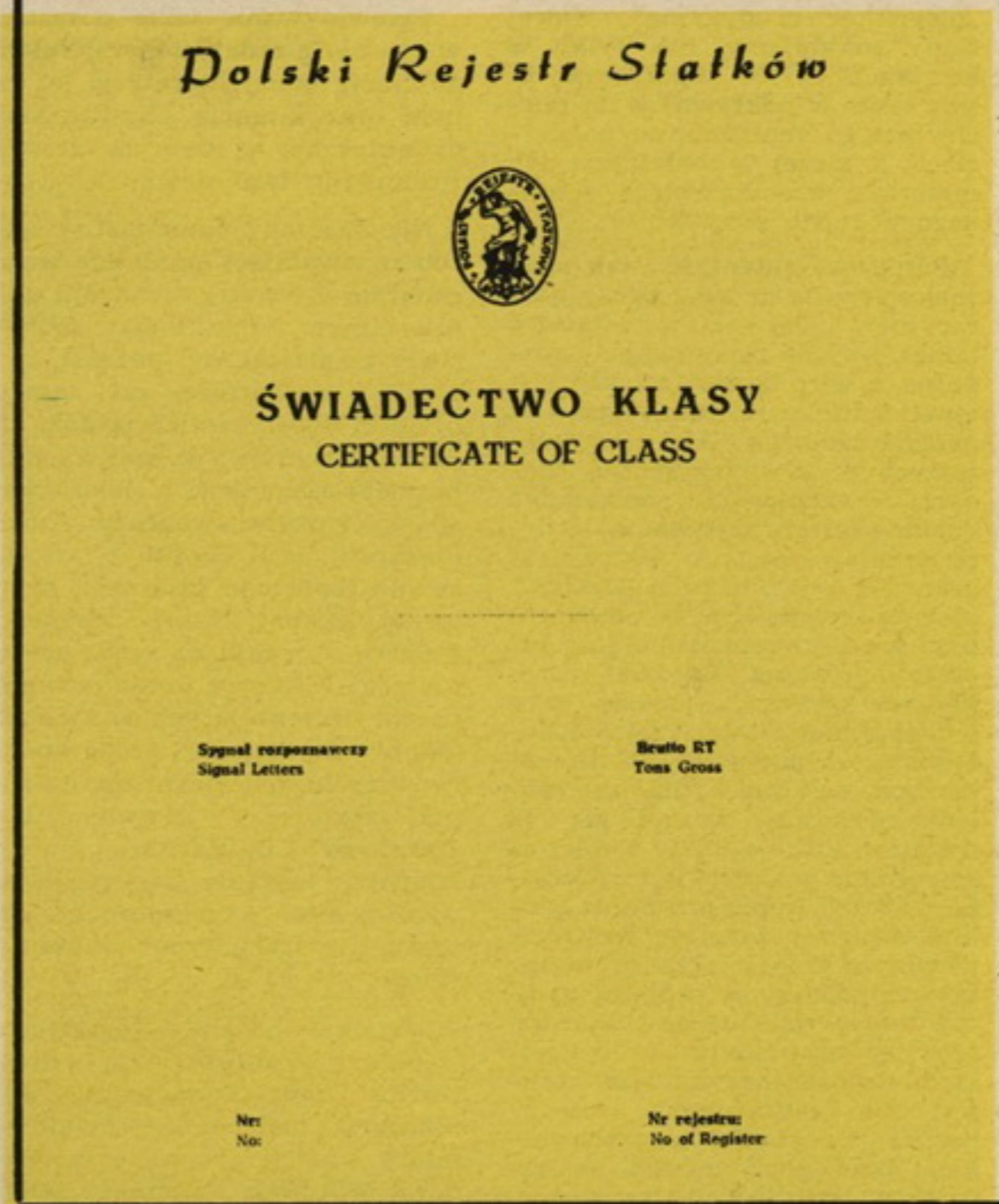
ALEKSANDER POTYRAŁA był twórcą polskiej klasyfikacji statków, późniejszym profesorem Politechniki Gdańskiej, współzałożycielem Polskiego Rejestru Żegluga Śródlądowej i jednym z dyrektorów Polskiego Rejestru Statków.

BULGARSKI Koraben Registr jest jedną z 10 instytucji klasyfikacyjnych, z którymi PRS ma umowy o współpracy i wzajemnym zastępstwie. Pozostałe to: (w porządku alfabetycznym) American Bureau of Shipping, Ceskoslovensky Lodni Registr, Det norske Veritas, DDR Schiffs-Revision und Klassifikation, Germanischer Lloyd, Jugoslawenski Registar Brodova, Registr SSSR, Rejestr Chińskiej Republiki Ludowej i Registrul Naval Roman. Na mocy umów PRS prowadził w 1975 roku wspólny nadzór nad budową w stocznicach polskich 38 statków o łącznym tonażu 397 700 ton.

CERTYFIKAT PRS — często używana nazwa metryki, jest świadectwem potwierdzenia jakości. Otrzymało go w 1975 roku 355 tysięcy ton materiałów hutniczych, 1273 głównych i pomocniczych silników spalinowych o łącznej mocy 1164 tysięcy KM, 847 śrub napędowych, 99 kotłów parowych, 2083 innych zbiorników ciśnieniowych oraz liczne elementy wyposażeniowe statku.

DANIA była obok Bulgarii, Rumunii, Szwecji, Norwegii, Hiszpanii, Portugalii, Holandii, RFN, W. Brytanii i Japonii — jednym z 11 krajów, w których PRS sprawował dotychczas nadzór nad budową statków dla Polski.

ELEKTRONICZNA Technika Obliczeniowa stosowana jest we własnym ośrodku PRS, wyposażonym w zestaw komputerowy WANG 2 200, w którym opracowuje się pro-



gram i dokonuje obliczeń. ETO pozwala m.in. na sprawdzanie nietypowych konstrukcji okrętów i przeprowadzanie analiz stateczności statków niekonwencjonalnych, jak platformy wiertnicze półzanurzone, katamarany, trimarany o zredukowanej wodnicy pływania itp.

FACHOWOŚĆ jest atrybutem kadry, PRS zatrudnia w centrali w Gdańsku i 28 placówkach w kraju ok. 400 pracowników, w tym ok. 200 inżynierów różnych specjalności (kadłubowców, mechaników, elektryków, elektroników, automatyków, dźwięgowych, hutników, chemików) i około 100 techników oraz absolwentów szkół morskich. 50 procent kadry inżynieryjno-technicznej stanowią ludzie z wieloletnią praktyką, cenieni w swym zawodzie.

GŁÓWNY rzeczoznawca — to najwyższy stopień zawodowy w PRS. Inne stopnie pracowników technicznych: starszy rzeczoznawca, rzeczoznawca, starszy inspektor, inspektor i asystent.

HUTA KATOWICE" — masowiec o pojemności ok. 36 000 BRT i nośności 64 000 DWT, zakupiony ostatnio przez PZM od armatora norweskiego „na pniu”, będzie re-klasyfikowany przez PRS w japońskiej stoczni Kobe, jeszcze przed przekazaniem go armatorowi.

IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation — Międzynarodowa Morska Organizacja Doradcza) — wyspecjalizowany organ Narodów Zjednoczonych, ma na celu ułatwienie współpracy między rządami w dziedzinie zagadnień technicznych, związanych z żegluga; Polska jest aktywnym członkiem tej organizacji, a PRS prowadzi krajowy ośrodek do spraw współpracy z IMCO, który przygotowuje wystąpienia polskich delegacji w obradach.

JACHTY pełnomorskie, produkowane w Polsce, objęte są od niedawna nadzorem klasyfikacyjnym PRS. Nadzór sprawowany jest wyłącznie nad jachtami o długości ponad 17 m, mniejsze jednostki pozostają nadal w gestii Polskiego Związku Żeglarskiego.

KLASYFIKACJA PRS objął w 1975 roku 1574 statki morskie o łącznym tonażu 3 468 400 BRT, w tym 1525 jednostek polskich (99,3 procent całego tonażu naszej floty) i 49 statków, należących do armatorów zagranicznych oraz 3154 statki śródlądowe o łącznej ładowności 764 300 ton.

LICENCYJNE kontrakty, dotyczące wyposażenia okrętowego, muszą być przed ich zawarciem zatwierdzone przez PRS. Spośród licznych kontraktów licencyjnych można wymienić np. śruby napędowe o nastawnym skoku firm Renk i Liaen.

MANIFEST LIPCOWY" — masowiec, zbudowany w 1970 roku, przy kadłubie którego po raz pierwszy w Polsce użyto częściowo stali o podwyższonej wytrzymałości, otworzył nowy rozdział nie tylko w polskim budownictwie okrętowym, ale i w historii polskiej klasyfikacji.

NADZÓR PRS w 1975 roku obejmował 95 statków w budowie (łączny tonaż 790 700 BRT), w tym 15 budowanych za granicą. Ponadto przeprowadzono nadzór budowy statków w zastępstwie Rejestru ZSRR (tonaż 286 300 BRT), tuńczykowców na klasę American Bureau of Shipping (2 700 BRT), jednostek ratowniczych i łodzi motorowych w zastępstwie DSRK. Nadzorem objęto również 218 łodzi ratunkowych, 5613 tratw i pływaków ratunkowych, ponad 46 tysięcy pasów ratunkowych, ponad 12 500 latarni okrętowych i inne elementy wyposażenia, wymagane przez międzynarodowe konwencje.

STATNIM w Polsce statkiem, w którym PRS nadzorował tlokową maszynę parową napędu głównego, był zbudowany w 1960 r. trawler rybacki „Radwa”.

PRZEPISY PRS stały się stymulatorem postępu w projektowaniu, budowie i eksploatacji statków. Jako pierwsze towarzystwo klasyfikacyjne na świecie instytucja ta opracowała i wydała następujące m. in. przepisy: budowy urządzeń chłodniczych i zamrażalniczych na statkach rybackich i przemysłowych, urządzeń połowowych i dźwigowych statków rybackich; dla doków pływających, łodzi ratunkowych z laminatów poliestrowo-szklanych, osprzętu jachtowego.

RADARY nawigacyjne firmy „Radar”, nadzorowane w czasie produkcji przez PRS, przechodzą później, przy udziale rzeczoznawców PRS, długotrwałe próby w warunkach naturalnych w morzu, zanim zostaną dopuszczone do eksploatacji.

SILNIKI wysokoprężne o mocy do 28 060 KM, produkowane na licencji Sulzera w zakładach Cegielskiego (produkcja w 1975 r. przekroczyła 5 milionów KM), są nadzorowane przez PRS; nadzorem objęta jest ponadto cała produkcja silników spalinowych różnych typów i na różnych licencjach.

ŚWIADECTWO KLASY, wydawane przez PRS, jest najważniejszym z licznych dokumentów PRS. Potwierdza ono jakość konstrukcji statku oraz wszystkich elementów i materiałów używanych do jego budowy; bywa odnawiane tylko pod warunkiem dobrego stanu technicznego jednostki. Bez świadectwa klasy żaden polski statek nie może wyjść w morze.

TOWARZYSTWA klasyfikacyjne krajów socjalistycznych współpracują ze sobą w ramach porozumienia INTK (Instytucje Nadzoru Technicznego i Klasyfikacji). Największe instytucje krajów kapitalistycznych oraz rejestry ZSRR, Polski, a w charakterze obserwatora Jugosławii — zrzeszone są w IACS (International Association of Classification Societies). PRS jest więc uczestnikiem obu tych układów, powołanych do uzgadniania wymagań technicznych i przepisów.

USŁUGI, jakie świadczy PRS swoim klientom, są — z wyjątkiem opiniowania norm technicznych, dotyczących wyposażenia statków — odpłatne. Wysokość opłat ujęta jest w taryfach dla płatników krajowych i zagranicznych oraz dla eksportu. Znaczna część wpływów uiszczana jest w dewizach.

WYDAWNICTWA PRS stanowią znaczną część działalności tej instytucji. Głównym zadaniem jest publikacja przepisów PRS, ukazujących się również w języku angielskim. Ponadto instytucja wydaje co roku (od lat 1957—58) uzupełniany co kwartał Rejestr Statków Morskich, co kilka lat (od 1960 roku) — Rejestr Statków Śródlądowych. Co dwa miesiące ukazuje się Biuletyn Informacyjny PRS, nieregularnie zaś — niektóre konwencje międzynarodowe, kody uchwalone przez IMCO. PRS wydaje również wewnętrzne instrukcje dla inspektorów.

ZAGRANICZNA sieć PRS obejmuje 7 agencji i przedstawicielstw. Inne towarzystwa klasyfikacyjne reprezentują polską instytucję w około 200 portach 74 krajów.

JOANNA KRZYSZTOF

K M M

www.bembridge.com.pl

4 lipca, w paradzie Operacji Żagiel, na wodach portu Nowy Jork załopotaly żagle setek statków szkolnych i sportowych, które wzięły udział w Operation Sail 1976. Przypomnijmy polskie medale, wydane z okazji poprzedniej Operacji Żagiel.



Operacja Żagiel 1974 — medal nagrodowy

Odlany w 1974 r. medal projektu W. Komorowskiego, w białym metalu imitującym srebro, stanowił nagrodę za uczestnictwo i osiągnięcie dobrych wyników w Operacji Żagiel 1974. Średnica — 100 mm. Sygnowany na awersie: WK. Liczba medali: około 200 egzemplarzy. Odlano też pewną ilość medali w brązie. Jest to najprawdopodobniej kopia, będąca fałszerstwem oryginału, o czym świadczy między innymi fakt, że odlew ten ustępuje jakością oryginałowi, a średnica medalu jest o 3 mm mniejsza.

Awers: dwa żaglowce na pełnym morzu; jeden widziany od dziobu, drugi od rufy. W dole znak Polskiego Związku Żeglarskiego. Wokół napis: „Operacja Żagiel 1974 — Operation Sail Gdynia-Gdańsk”.

Rewers: na tle jachtowych masztów napisy: „STA — Sail Training Association”, „X Operation Sail Poland 1974”, „30 lat PRL”.

Operation Sail 1974

Wybity w 1974 r. w brązie medal o średnicy 50 mm. Niesygnowany. Awers: na tle 3-masztowego żaglowca orzeł polski i napis: „Operation Sail 1974 Gdańsk-Gdynia”. Pod spodem data „18-21.07.1974”.

Rewers: herby Gdańska i Gdyni na tarczach.

Kto był projektantem medalu? Gdzie i w ilu egzemplarzach został wybity?

Operacja Żagiel 1974

Odlany w 1975 r. w brązie medal projektu Gertrudy Kuziemskiej-Wilczopolskiej o wymiarach 85×105 mm. Sygnowany: W na awersie.

Awers: sylwetki trzech żaglowców na morzu. Widoczne chmury na niebie i zarys słońca. Napis: „Operacja Żagiel 1974 Gdynia”.

Rewers: sylwetka żeglarsza zmagającego się z żaglem i sterem. Gdzie i w ilu egzemplarzach medal został odlany?

Operation Sail 1974

Odlany w 1975 r. w brązie medal projektu Gertrudy Kuziemskiej-Wilczopolskiej w kształcie muszli, o wymiarach 75×95 mm. Sygnowany — W — na rewersie.

Awers: na pokrywie muszli napis: „Operation Sail 1974 Gdynia”. Pozostała część napisu koło słowa „Gdynia” nieczytelna. Z prawej strony widoczny fragment ornamentu z dzioba żaglowca.

Rewers: morze, niebo pokryte chmurami, słońce i dwa jachty żaglowe.

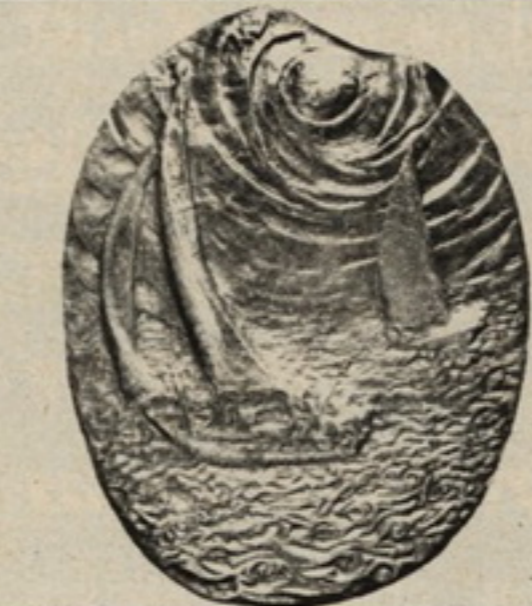
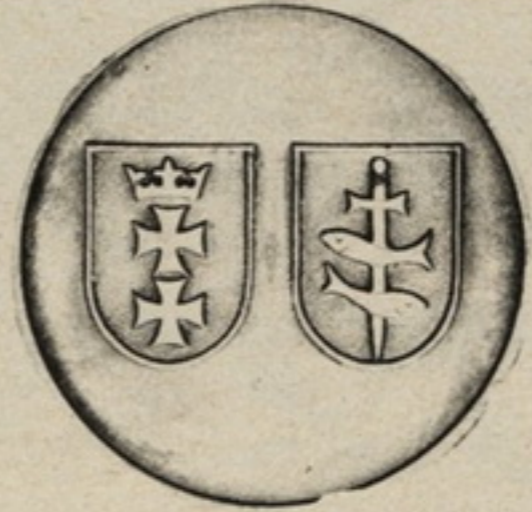
Nieznane miejsce odlewu i nakład.

Operation Sail Poland

Odlany w Zarządzie Portu Gdynia w 1975 r. medal brązowy projektu Józefa Kaweckiego o średnicy 120 mm. Sygnowany JK na rewersie. Nakład 5 egzemplarzy.

Awers: ozaglowanie fregaty. Na tle jednego z żagli polski orzeł, pod spodem w dole medalu napis: „Operation Sail Poland”.

Rewers: mapa wybrzeża wschodniego Polski z zarysem Półwyspu Hel. Punkty miast Gdyni i Gdańska zaznaczone herbami. Stojące statki żaglowe. Na pierwszym planie pomnik wyzwolenia w Gdyni. W dole napis: Operacja Żagiel 18-21 VII 1974.



Rankiem 24 stycznia br. nowiutki superzbiornikowiec „Olympic Bravery” liberyjskiej bandery, a należący do spadkobierców Onassisa, osiadł na skałach Yusin u bretońskich wybrzeży.

O katastrofie tej pisał w kwietniowym „Morzu” niemal naoczny jej świadek, Maciej Narkiewicz-Jodko („Katastrofa za 50 milionów”, s. 10-11 i 27).

Kolos o nośności 278 000 ton – 18 m dłuższy i 16 m szerszy od „France” – w próbnym rejsie nie przewoził (na szczęście) ładunku. Ruszając w dziewiczą podróż pobrał tylko paliwo.

O tym, co oznaczało to „tylko”, opowiada niniejsza relacja.

CZARNY PRZYBÓJ WYBRZEŻA YUSIN



W dniach od 25 do 31 stycznia zachodnioniemieckie przedsiębiorstwo ratownicze „Bugsier” próbowało bezskutecznie ściągnąć zbiornikowiec na głęboką wodę. W lutym kapitan Tsirios zażądał zdjęcia ze statku załogi. Dokonano tego przy pomocy helikopterów.

Opuszczony statek pozostał na miejscu katastrofy, stanowiąc — mimo próżnych zbiorników ładunkowych — potencjalne zagrożenie naturalnego środowiska na całym wybrzeżu Bretanii. Miejscowe zrzeszenia rybaków, a także deputowani pamiętający słynną historię zbiornikowca „Torrey Canyon”, wystąpili do władz o natychmiastowe usunięcie ok. 1 200 ton paliwa pozostałego we wnętrzu pechowego statku. Jednak prefektura Finistere oświadczyła, że nie jest to wcale takie proste, jak się wydaje. Istotnie, wielokrotne inspekcje i delibercje techników i nurków z Francji, RFN, Holandii, Norwegii przyniosły tylko taki skutek, że londyński Lloyd, w którym „Olympic Bravery” był ubezpieczony, zgodził się uznać statek, jako całkowitą stratę.

Jak na ironię, w lutym pannała na wybrzeżu bretońskim wyjątkowo piękna pogoda, jednak jeszcze w sześć tygodni po katastrofie odpowiedzialne władze nie uczyniły niczego konkretnego, aby rozwiązać skomplikowany węzeł trudności technicznych, organizacyjnych i prawnych, nie mówiąc o finansowych.

Tymczasem wyczerpała się cierpliwość nie tylko ludzi, ale i natury. W piątek 12 marca wieczorem zaczął wzmacniać się wiatr i rankiem następnego dnia szalał już najgorszy sztorm, jaki zanotowano w tym rejonie od kilkunastu lat. Przy wietrze o prędkości przeszło 140 km/g, fale osiągały wysokość 10—12 metrów i podrzucały ogromny statek, jakby to było liche źdźbło słomy. 13 marca o godzinie 7.15 „Olympic Bravery” przelamał się na dwie części, z których tylna zatonała na głębini aż do poziomu górnych pokładów nadbudówki, częściowo wbita na podwodny skalny szpiakulec. O 10 rano czuło się już na wyspie charakterystyczny zapach oleju mineralnego,



Tysiące ptaków zginęło w „czarnym przyboju”.

www.bembridge.com.pl

którego strumienie wypłynęły z rozbitego kadłuba i pociągnęły wraz z falami morskimi w kierunku wybrzeża. Najbardziej dotknięty „czarnym przybojem” został mały port Yusin, wraz z pięcioma kilometrami przyległego morskiego brzegu, ale mniejsze plamy olejowe pojawiły się też w innych zalewach i zatokach.

W tym czasie holenderskie przedsiębiorstwo ratownicze z Rotterdamu szykowało się już do ściągnięcia ze skał nieszczęsnego wraku. Przelamanie się statku sprawiło, że trzeba było zmienić wszystkie plany opracowane przez tęgi fachowców, którzy zjedli zęby na wydobywaniu powojennych wraków na Kanale Sueskim oraz w Bangladeszu. Francuski premier J.

Chirac ogłosił plan Polmar, przewidujący wdrożenie nadzwyczajnych środków zwalczania zanieczyszczenia morza. Wezwana do pomocy ludność Ouessant, z oburzeniem odrzuciła tę propozycję, nie czując się winna całej awanturze. Do akcji przystąpiły więc wojska inżynieryjne, kierując 94 rekrutów w celu wylawiania z wody zanieczyszczeń olejowych. Żołnierze wydobywali do 25 ton dziennie, podczas gdy z motorówek i helikopterów rozsypywano na przyległych wodach tonny detergentów.

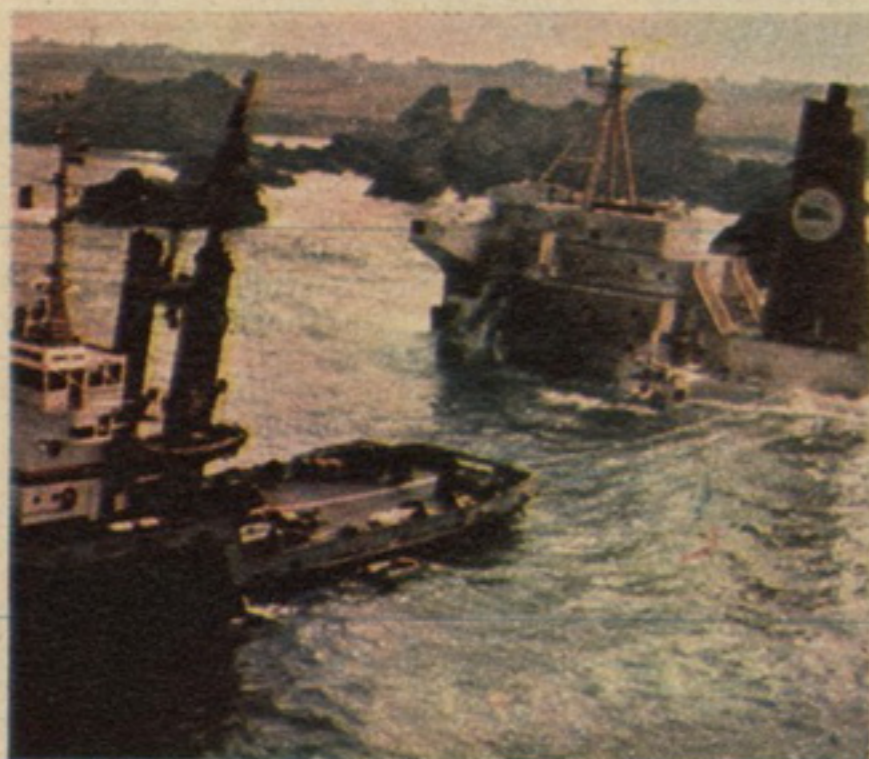
20 marca przedsiębiorstwo ratownicze przysłało na miejsce katastrofy statek roboczy „Barracuda” z załogą 15 ludzi, w tym czterech nurków. Trzeba było jednak czekać jeszcze dwa tygod-

nie na ucieszenie się lub zmianę kierunku wiatru. Dopiero w początkach kwietnia nurkowie mogli przystąpić do zakładania plastrów uszczelniających, które powstrzymały wypływanie oleju z rozbitego statku. W połowie miesiąca przywieziono z Rotterdamu dwie potężne pompy o łącznym ciężarze 5 ton, które przy pomocy helikopterów osadzono na sterzcącym z morza wraku. Przecięto i zwalono do wraku komin statku, co wreszcie pozwoliło zapuścić gumowe węże do wnętrza zbiorników paliwowych, w których pozostało jeszcze około 400 ton oleju. Przed pompowaniem olej wymagał jeszcze upłynięcia przy pomocy gorącej pary wodnej. 30 kwietnia o godz 5 rano rozpoczęło się przepompowywanie paliwa do małego zbiornikowca „Victoria Sand” bandery RFN, który zacumował obok wraku. Zadanie zostało wykonane w przeciągu czterech godzin.

Dalsze zanieczyszczenie morza i wybrzeża zostało zażegnane, chociaż ekologowie martwią się nadal o długofalowe skutki zatrucia wód koło wyspy Ouessant olejem i detergentami. Trwałą pamiętką wydarzeń z ostatnich miesięcy pozostanie jednak rdzewiejący wrak, jeden z wielu spoczywających w wodach wokół Ouessant. Nie bez przyczyny marynarze już dawno ukuli przysłowie „Qui voit Ouessant voit son sang” — „kto widzi Ouessant widzi swoją krew”.

MARIAN KRYNICKI

„Barracuda” przy wraku „Olympic Bravery” oraz oczyszczanie wybrzeża Yusin



KAPITAŃSKIE KŁOPOTY

www.bembridge.com.pl

Mija już dziesiąty rok od zakończenia wyprawy „Śmiałego” wokół Ameryki Południowej. Opublikowano w tym czasie niejedną relację z tej podróży, jednak brakowało wśród nich opowieści kapitana jachtu. Przed laty, recenzując w „Morzu” książkę Krzysztofa Baranowskiego „Kapitan-kuk”, wyraziliśmy nadzieję, iż o ważkich problemach wielomiesięcznej wyprawy żeglarskiej opowie nam również kpt. Bolesław Kowalski. W ciągu dziesięciu lat niejedno wydarzenie straciło swą emocjonalną ostrość, niejedno uległo zapomnieniu. Mimo to, w opowieści „Kapitana-kapitana” pozostało dość ciekawych wspomnień i impresji, by zapewnić jej walory interesującej lektury. Przedstawiamy poniżej fragment książki WYPRAWA „ŚMIAŁY” – ukaże się ona nakładem Wyd. Harcerskiego „Horyzonty”.

W trybach szarych, codziennych powinności, nużących jednostajnością obowiązków, nie ma miejsca na efektywne zrywy. Każdy z nas musi spokojnie i rzeczowo wykonywać własne obowiązki, a w razie potrzeby pomóc komuś, kto tego potrzebuje, bez wypadania ze swojej roli właściwej, bez szkody dla własnego pola działania.

Wyprawa ma trwać piętnaście miesięcy. Na tym samym jachcie, wśród tych samych ludzi i przedmiotów, z tak samo równo zatoczonym kołem widnokregu, zamykającym nasze sprawy i życie.

Już w czasie przygotowań do wyprawy, mimo nawalu prac technicznych i organizacyjnych, pomiędzy treningiem kondycyjnym a jakimś spotkaniem czy wizytą w Ważnym Urzędzie, wynajduję czas na rozmowy o nas. Jednym z najtrudniejszych problemów wyprawy będzie jej wspólne przeżycie. Tym bardziej, że każdy z nas jest jakąś wyrażoną indywidualnością. Nie jesteśmy już chłopcami. W sumie muszę postawić na dojrzałość decyzji i postanowień każdego z uczestników. Na ich słowność i kulturę.

Bo jakimi sankcjami będę dysponował oprócz moralnych? Nasze spisane z Polskim Towarzystwem Geograficznym umowy i regulaminy normują wprawdzie wzajemne stosunki, ale ich celem nie jest ewentualne dochodzenie wzajemnych pretensji, ale pomyślne przeprowadzenie wyprawy. Tego zaś żaden regulamin — choćby najdoskonalszy — nie jest w stanie zapewnić.

Czyhają na nas niebezpieczeństwa związane z nieprzerwanym przebywaniem w tych samych ciasnych pomieszczeniach, z drobnymi początkowo, nawarstwiającymi się z upływem miesięcy konfliktami, które mogą być tragiczne w skutkach.

Wiele, znacznie krócej przebywających ze sobą zespołów rozpadło się w pobocznych warunkach. Wiele wypróbowanych przyjaźni pękło owocując trwałą nienawiścią.

Myślę, że już sama świadomość tych niebezpieczeństw będzie im przeciwdziałać. Że ważne jest postanowienie, że nie ma powrotu do raz zakończonego sporu. Proste stwierdzenie, że wszyscy ludzie — najbardziej nawet doskonałi — mają wady; olbrzymiejące w zbliżeniu; coraz bardziej drażniące w czasie.

Piętnaście miesięcy bez opuszczania swego stanowiska, bez zastępstwa i możliwości zejścia z dobrowolnie przyjętego kursu konieczności, na własny, osobisty szlak swobody. Nie będzie na kogo zepchnąć swojej roboty. Nie będzie gdzie się skryć przed tymi samymi ciągle twarzami, powiedzeniami, nawykami. To nie osiem godzin w biurze. To nawet nie codzienne spotkania w rozdziale.

Wachty, posiłki, nieliczne godziny wypoczynku, wszystko ciągle i nieprzerwanie w tym samym zespole. Dwa razy dziennie budzi cię ta sama twarz. Nieodwołalną koniecznością wachty przerwany zawsze zbyt wcześnie, zda się ledwo rozpoczęty sen płoszy ten sam głos. W zwykłych



Żegluga na „Śmiałym”

Fot. Krzysztof Baranowski

już, oczywistych i wielokrotnie powtarzanych czynnościach ten sam kolega — szef wypowiada takie same słowa — komendy, słowa — sygnały. To samo sąsiedztwo przy posiłkach, to samo vis a vis.

Ten sam kolega, równie niewiele śpiący, równie przepracowany, będzie miał rozpaczliwie zawsze osłatnie słowo w podlegającej mu dziedzinie. Zawsze rozkaz będzie nieodwołalny, ostateczny, jedyny, bez względu na swoje samopoczucie, przekonanie, zmęczenie.

W takich warunkach rodzą się najgłębsze, najtrwalsze nienawiści. Tak pękają więzy koleżeństwa, rwą się nici sympatii. Powstają obsesje, animozje, wlokące się potem latami, odciskające piętno na całym dalszym życiu.

Stulecia praktyki morskiej rozdzieliły załogi złotem dystynkcji, bogactwem munduru, kabiną, stołem, rytuałem gwizdków, salutów, dyscypliny, mitem kapitana. Murem prawa sięgającego daleko poza pokład obwarowały święte rygory przymusu. Hierarchia władzy statku zaparła się mocno na policji portowej, admirałicach, urzędach i trybunałach.

Cały ten gmach przymusowego ładunku morskiego, na jachcie zastępuje dobrowolność i tradycja poparte tylko ambicją wykonania najcięższych i choćby niechętnie przyjętych obowiązków. I to wystarczy. Na tym można polegać.

Ale tak naprawdę — nie tylko w deklaracjach — to chyba jedynie Jurek wiedział, czym będzie

wyprawa. U pozostałych sny o wielkim świecie i przygodzie, bohaterskich czynach i sławie, zmieszane z ambicjami podróżników i odkrywców, nie dopuszczały zimnego tuszu ostrzeżeń i prawdy, którą raczyłem ich przy każdej okazji przed wyruszeniem. Teoretycznie wszystko było i jest jasne. Wiemy, że nie odkryjemy nowych ziem, nie będziemy zdobywali dziewiczych, nieznanymi jeszcze archipelagów. Nie będzie ani poszukiwania skarbów, ani bohaterskiej obrony uciśnionych. Nawet szarpające nerwy i mięśnie czyny, godne uznania, spotykają się co najwyżej z mrukliwą aprobatą kolegów — jest ich zbyt wiele. Codziennej harówki i czasu, teoretycznie przeznaczonego na wypoczynek czy sen, a spędzonego na wykonywaniu niecierpiących zwłoki prac, nikt nie tylko nie zliczy, ale nawet nie zauważy.

Wiem, że można polegać na nich, nie wiem jednak ani ja, ani żaden z chłopców, jak wytrzymają konfrontację z twardą, nieefektywną i morderczą codziennością przez piętnaście miesięcy. W praktyce nie dysponuję żadnymi doraźnymi środkami oddziaływania. Ani nagród, ani kar. Nawet tradycyjny wyraz uznania w formie zwolnienia od zajęć jest niewykonalny. Nawal prac na to nie pozwala. Podobnie w sferze teorii pozostaje karny rozkaz zejścia na ląd, bo jak są sprawy do załatwienia na lądzie, to zejść trzeba, a jak jest pilna praca na pokładzie, to i bez kary musi się na nim pozostać.

Mam jeszcze prawo do dyscyplinarnego wykluczenia z załogi.

Ale i to chyba w jakiejś skrajnie tragicznej sytuacji — bo kim wykluczonego zastąpić?

Pozostaje mi więc bardzo ważna, równa gospodarka siłami załogi, której jedyną rezerwą stanowią tylko ja sam. Oszczędne dawkowanie słów uznania i nagany, jeszcze oszczędniejsza gospodarka rozkazem i decyzjami, jeśli mają utrzymać wartość i sens do końca wyprawy.

A „chłopcy” stanowiący załogę „Śmiałego” to w rzeczywistości już w pełni ukształtowani samodzielni mężczyźni, doświadczeni, krytyczni, umiejący dbać o własne sprawy. Ale ani wysoki stopień żeglarski, ani wykształcenie, ani najlepsza wola nie chronią przed możliwością przewartościowania spraw małych, ale bliższych, nad wielkie, ale odległe. Nie ma też gwarancji, że potrafią uniknąć emocjonalnych osądów, dyktowanych zmęczeniem, rozgoryczeniem, zawodem, brakiem doświadczenia.

Już przygotowania do wyprawy i jej pierwsze dni potwierdziły konieczność kontrolowania wszystkich — choć niewątpliwie najlepszą wiarą dyktowanych — poczynań moich kolegów.

Jeszcze w basenie portowym Tomek chciał wstrzymać moje polecenie wyjścia na maszt, bo trochę kiwało — że niebezpiecznie. No dobrze, a jak będzie z wejściem na ten sam maszt na prawdziwej, dużej fali? W morzu, w sztormie, kiedy odłożenie tego na później będzie niemożliwe? Trzeba przygotować się do tego w stopniowo narastających trudnościach, bo zadanie będzie musiało być wykonane niezależnie od warunków.

Na pierwszych postojach Broniek, zafascynowany nowością, nalegał o więcej czasu na zdjęcia i pisanie, choć czas nie jest rozciągliwy, i stracony tu w Europie, musi się odbić później na terenach naszych prac zasadniczych.

Nie miał kto przejąć prowadzenia kasy wyprawy od opuszczającego nas już w Anglii Mietka, i trzeba było moim poleceniem zmusić do tego przejmującego po nim obowiązki naukowe Wojciecha. Mimo jego awersji do finansów.

Już w pierwszym miesiącu wyprawy Krzyś nie chciał zrozumieć, że jeśli w porcie dam mu wolne, to wszyscy pozostaniemy bez posiłków, że nie mogę nikogo zmusić do zastąpienia go, bo każdy przyjął na siebie obowiązki ściśle określone na cały czas wyprawy.

Opukuję teraz nawiewniki z rdzy, drapię je do białego żelaza drucianą szczotką, maluję i marzę, że kiedyś będę takim dobrym kapitanem, który załogi do niczego nie zmusza i zgadza się na wszystkie jej zachcenia. Na wszystko jest mnóstwo czasu, dosyć pieniędzy i takie skrzaty — wszystkoroby, na które można zwalić każdą pracę, jeśli na nią aktualnie nie ma amatorów. Wyobrażam sobie, że to będzie tak:

— No jak, chłopcy, płyniemy już czy jeszcze stoimy? — tak się zapytam.

— Przecież tutaj śliczna plaża — to jeden.

— Jeszcze muszę zobaczyć muzeum — to drugi.

— Potrzebuję jeszcze ze dwa ranki do zrobienia zdjęć — to trzeci.

A na to znów ja — Kapitan Dobry:

— No to macie tu dodatkowo po dwadzieścia dolarów na przekąskę i taksówki — bawcie się dobrze. Za dwa dni wyruszamy. Do widzenia na pokładzie za dwa dni.

Ale nawet w tej idyllicznej sytuacji może się trafić jeszcze czwarty.

— Mnie się tu już nudzi, i w ogóle upał, że trudno wytrzymać. I głowa mnie boli... A zresztą w następnym porcie czeka na mnie pewna pani i bardzo mi się do niej spieszy.

Nawet w marzeniach trudno być Kapitanem Dobrym, bo zawsze znajdzie się jakiś czwarty, a czasem i piąty, a nawet szósty.

Ale praktyka jest daleko bardziej kłopotliwa, bo najczęściej odmienne zdanie ma... każdy. W dodatku opinie wypowiedane są przeważnie tylko do mnie, niby mimochodem, a już ja powinienem odpowiednio „zadziałać”:

— Słuchaj, Bolek, Jurek poszedł po te zaczepy (czy śrubki, czy dysze, czy olej) już dwie godziny temu. Wszyscy wiedzą, że można je kupić w piętnaście minut, tam za rogiem, ale on lazi i fotografuje, a my tu musimy robić za niego i za siebie.

— Słuchaj, Bolek, wszyscy już mamy dość tego makaronu i brudnych garnków. Mógłby Krzysztof zadać sobie trochę trudu i karmić nas, jak należy, bo robić trzeba. To nie miesięczny rejs.

— Niech mi wreszcie przestaną wyżerać po nocy zapasy, bo nie nie mogę zaplanować i zawsze w kambuzie bałagan.

— Słuchaj... Broniek mógłby się trochę więcej zajmować naszymi gośćmi; niby sekretarz wyprawy, a jak tylko ktoś przyjdzie, to on zaraz do dziobówki i straszny redaktor. Nie tylko on, ale każdy chciałby mieć czas na pisanie.

— ...Bolek, niech Wojciech przestanie się wygłupiać z tymi kontaktami naukowymi w spódnicach i zabierze się do uczciwej roboty.

— Słuchaj..., co ten bosman robi, że po całym jachcie wala się szycie, a jak potrzeba igły, to na raz boski nie ma.

Wreszcie nikogo z pretensjami, ale mimo to Kapitan nadal rozmyśla o swych kłopotach



— ...Jesteśmy wyprawą geograficzną i niekorzystanie z pobytu tutaj jest bezpowrotnie straconą życiową szansą.

— ...Jak wszystko będzie szło w tym tempie, to nie wypłyniemy stąd nawet za miesiąc, a przecież mamy coś do zrobienia.

— ...Bolek, przestańmy wreszcie wydawać pieniądze na głupstwa, które nam nigdy i do niczego nie będą potrzebne.

— ...Czego ty dusisz te dolary?! To jest absolutnie konieczne. Nadzwyczajna okazja. Potem za cenę złota nie dostaniesz!

Dłubanie w zakamarkach rozpalonych słońcem blach kanałów wentylacyjnych daje mi mnóstwo czasu na rozważanie postaw, preencji, uwag, poczynań, a co gorsze — przypomina mi dno jachtu. Chociaż właściwie nie musi mi przypominać. Od wypłynięcia ze Szczecina, kiedy tylko nie jestem zaabsorbowany bieżącymi sprawami, myślę o tych blachach, tam, dwa metry pod linią wody. W dzień zawsze coś się dzieje, co przyciąga uwagę. Ale w nocy... Szelesty, ciurkania i pochłapywanie wody, od której dzielą mnie tylko cztery milimetry blachy poszycia, budzą lęk.

Tak naprawdę, na chłodno, nie ma żadnego znaczenia dla bezpieczeństwa ludzi i jachtu, czy dno morza jest odległe dwadzieścia, dwieście czy dwa tysiące metrów. Wiem o tym bardzo dobrze, ale po wyjściu na ocean jakoś inaczej, bardziej uważnie zacząłem słuchać, czy wśród szeleatów fal za burtą nie kryje się cichy plusk strumyczka wdzierającego się do wnętrza jachtu przez przeżarte rdzą poszycie dna.

Cisza i czerń nocy wyostrza słuch i wyobraźnię. Są noce, w których całą siłą rozsądku i woli muszę nakazywać sobie pozostanie w koi, by dopiero rano, z ukrywanym napięciem, wysłuchać codziennego, zwykłego raportu o ilości wody wypompowanej przez wachtę świtową z zęb. Bywają raporty niepokojące — 200 pompek ze śródookręcia — z komentarzem:

— W nocy trochę chlapało, to na pewno przez tę piekielną kluzę łańcuchową na dziobie. Znów nie była zatkana.

To prawdopodobne. Prawie pewne. Mimo to zamykam się w swojej kabine i odwalam podłogę. Właśnie pod nią znajduje się najgłębsza zęza na jachcie. Wsadzam głowę do czarnej, cuchnącej czeluści i nasłuchuję, jak w głębi, pomiędzy składowanymi tam konserwami i słojami, przelawa się woda w rytm kołyszących jachtem fal. Pompy nigdy nie wyciągną jej do sucha. W zęzie pozostanie zawsze przynajmniej trochę. Przynajmniej tyle, by przechować smród i niepokój.

Moje lęki o dno jachtu nie są spowodowane złym stanem nerwów. Raczej jest przeciwnie. Rzecz ma swoją przyczynę i historię. Coś ze dwa lata temu, przed wyruszeniem naszej wyprawy zaczęły wśród żeglarzy chodzić słuchy, że pomiędzy wewnętrznym betonowym balastem a fałszywym „Śmiałego” i „Juranda” pozostała nie wypełniona przestrzeń. Tam, w tej zupełnie niedostępnej szczelinie, w ciemni i wilgoci, rdza miała przeżerać blachy poszycia w nadzwyczajnym tempie.

Zanim ostateczny wybór jachtu na wyprawę został dokonany, zasięgałem języka w tej sprawie. Oświadczone mi:

— Poszycie było wiercone — wszystko w najlepszym porządku. Nie ma żadnych wewnętrznych wżerów.

Ale, po piaskowaniu kadłuba, a przed cynkowaniem — poszedłem do gdyńskiej stoczni obejrzeć go jeszcze raz. „Śmiały” lśnił bielą gładkich, czystych jak srebro blach poszycia. Prace stoczniowe nadzorował Jurek. Ze zwykłą u niego skrupulatnością doprowadził mnie pod rufą i pokazał. Jednolitą gładź matowej stali przecinał ledwie dostrzegalny strumyk wody, sączący się z nieregularnego, małego otworka przeszło metr pod linią wody.

Był już lipiec. Daleko po planowanym terminie wyruszenia wyprawy; dalsze opóźnienie musiało ją uniemożliwić.

— Pukałeś?

— Pukałem, chyba w porządku. Pewnie źle zanitowane wiercenie — ocenił Jurek.

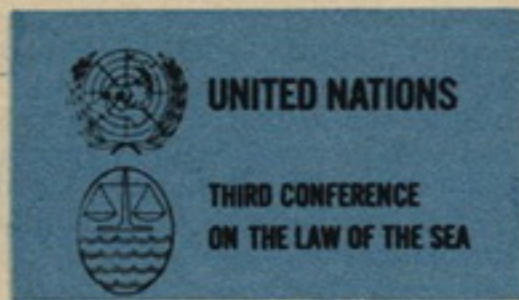
— Pewnie tak. Zakitują cynkiem i będzie — skończyłem sprawę.

I teraz nurtuje mnie ten strumyczek. Może to nie było tylko niedbale zanitowane wiercenie... Może źle pukał... Męczy mnie, że tam w stoczni byłem na granicy dopuszczalnego ryzyka. Każda decyzja, choć w inny sposób, była dla naszego przedsięwzięcia ryzykowna. Teraz nie wiem, po której stronie granicy ryzyka jesteśmy my, a być może w konsekwencji — także przygotowywany już przez Leonida samotny rejs dookoła świata, i kto wie, ile jeszcze wielkich wypraw żeglarskich.

Moje machnięcie ręką, na pewno do przyjęcia w praktyce sezonu nawigacyjnego na Bałtyku, mogło mieć nieobliczalne skutki w wielomiesięcznej żegludze po wysokosłonnych, ciepłych oceanach w strefie międzyzwrotnikowej. Nie wolno mi dzielić się tym niepokojem — muszę go przeżywać samotnie. Trzeba jednak koniecznie przy pierwszej okazji wyslipować jacht i skrupulatnie zbadać dno.

Udało się nam to dopiero w Argentynie — ponad pięć miesięcy po wyruszeniu ze Szczecina.

Kadłub był zdrowy.



KU NOWEMU PRAWU

Zgodnie z powszechnym przewidywaniem, także IV sesja III Międzynarodowej Konferencji Prawa Morza, która obradowała w Nowym Jorku w dniach od 15 marca do 7 maja br., nie zdołała uzgodnić jednolitego tekstu projektowanej konwencji. Nic dziwnego — konferencja przekształciła się bowiem w największą w dziejach światowej dyplomacji arenę starć bardzo nieraz kontrowersyjnych poglądów (referowaliśmy je kilkakrotnie w „Morzu”) delegatów i ekspertów, reprezentujących aktualnie już 156 państw i wiele instytucji międzynarodowych. Była wśród nich oczywiście także liczna polska delegacja, pod przewodnictwem wiceministra St. Trepczyńskiego.

Mimo iż sesja nie przyniosła jeszcze ostatecznych rozstrzygnięć, posunęła znacznie sprawę naprzód i udowodniła bezsporną konieczność pilnego kontynuowania obrad — i to jeszcze w roku bieżącym, na kolejnej V sesji w Nowym Jorku.

Skąd ten pośpiech niezwykły w dziejach tych konferencji, z których pierwsza miała miejsce przed 18 laty, a trzecia — pracuje niemal nieprzerwanie od 4 lat? Po prostu, niezależnie od przebiegu obrad wiele państw morskich, znajdujących się w uprzywilejowanej sytuacji geograficznej (szeroki dostęp do morza i styk z zasobnymi szelfami kontynentalnymi), stawia ludzkość przed faktami dokonany. Usprawiedliwiając swe poczynania przewlekłością konferencji, jednostronnie poszerzają obszar wód terytorialnych, arbitralnie wyznaczają własne strefy ekonomiczne sięgające 200 albo więcej mil (w zależności od rozległości szelfu kontynentalnego), uzurpując tym sobie wyłączne prawo eksploatacji zasobów żywych i mineralnych. Kurczą się w praktyce możliwości oceanicznego rybołówstwa państw trzecich, zagrożone są tradycyjne swobody wolności morza pełnego w interesie światowej żeglugi, badań naukowych itp.

Już około 40 krajów nadmorskich, w tym także od połowy kwietnia br. Stany Zjednoczone, ustanowiło jednostronnie tego rodzaju strefy ekonomiczne, a w ślad za nimi do końca br. podejmie zapewne takie decyzje, jeszcze kilka dalszych państw. Niektóre z tych decyzji, np. Islandii, powodują jak wiemy ostre konflikty z krajami, które tradycyjnie korzystały z łowisk wcielanych o-

becnie do stref ekonomicznych. Powstaje groźba, iż z tych precedensów zechcą skorzystać wszystkie uprzywilejowane geograficznie państwa morskie, nawet drobne kraiki wyspiarskie, zawłaszczając, wielokrotnie większe od ich lądowych obszarów, strefy ekonomiczne, których oczywiście nie będą w stanie spożytkować — ani w interesie własnym, ani całej ludzkości.

Sytuacja ta zmusza uczestników konferencji do szukania za wszelką cenę kompromisu, w celu ustanowienia takiego ładu prawnego, który by ratował wszechocean — ostatni już spichlerz ludzkości — przed egoistyczną parcelacją między kraje z natury uprzywilejowane.

Delegacja polska, jak to już kilkakrotnie referowaliśmy, zajmuje konsekwentnie stanowisko kompromisowe. Rozumie i docenia interesy krajów rozwijających się, które walczą o uzyskanie maksymalnych uprawnień do wykorzystania ich przybrzeżnych zasobów biologicznych i mineralnych. Reprezentuje jednak państwo, które należy do grupy krajów wyraźnie upośledzonych geograficznie, jako że ma dostęp do mało zasobnej w te morskie bogactwa bałtyckiej „sadzawki”. Delegacja polska solidaryzuje się więc z dezyderatami liczącej już obecnie 52 członków nieformalnej „grupy LLaGDS” (Land Locked and Geographical Disadvantaged States), to znaczy krajów bądź bez dostępu do morza, bądź morskich, ale podobnie jak my, geograficznie upośledzonych. Dążymy do zagwarantowania w nowym Prawie Morza interesów tych państw — prawa do ich partycypacji w nadwyżkach zasobów rybnych stref ekonomicznych, których nie zdołają wyeksploatować samodzielnie kraje nadbrzeżne, do swobody rybołówstwa na morzu pełnym, do partycypacji w zasobach mineralnych tego morza pełnego, uznanych już za dziedzictwo całej ludzkości. Pragniemy też utrzymać w Nowym Prawie pozostałe tradycyjne swobody morza pełnego (swoboda żeglugi, badań naukowych itp.), których nie powinny zawęzić jednostronne decyzje posiadaczy stref ekonomicznych, sąsiadów cieśnin o znaczeniu międzynarodowym itp. Dążymy w końcu do ustalenia takich przepisów o ochronie środowiska morskiego, które by ratowały wszechocean dla całej ludzkości, nie były zaś li tylko pretekstem do poszerzenia zakresu swej władzy przez poszczególne państwa nadmorskie.

BOHDAN RUDNICKI

MIĘDZY S/S a TS/S*

ANDRZEJ DEMBIŃSKI

Z imponującego zestawu statków polskiej floty handlowej i rybackiej, zamieszczonego przez „MORZE” w pierwszych dwóch numerach z b.r., wynika dobitnie, że nasza flota znacznie odmłodziła i zmotoryzowała się. Wystarczy porównać ją ze stanem sprzed paru lat, kiedy pływało jeszcze wiele „liberciaków” i innych wojennych, a nawet przedwojennych statków, napędzanych pocziwą „ciuchcią”, jaką była w oczach załóg tłokowa maszyna parowa, której moc nie przekraczała na ogół 2500 KM. Wówczas jednak nie wymagano od statków większych prędkości niż 10 do 11 węzłów przy nośności 10 tysięcy ton. W obecnej jednak, goniącej samą siebie epoce, w dobie pędzących kontenerowców i innych ekspresowców, takich 10 tysięcy ton ładunku NIE MOŻE już płynąć wolniej niż 25 węzłów, wymagając od maszyn statkowych mocy co najmniej 24 000 KM. W tych warunkach nie ma już miejsca na tłokową maszynę parową, która w czasie swego największego rozkwitu osiągnęła moc nie większą niż 20 000 KM.

www.bembridge.com.pl

Polskie Linie Oceaniczne, jako pierwszy polski armator, pozbyły się ze składu swej floty parowców (z wyjątkiem turbinowca „Stefan Batory”, ale o nim za chwilę). Polska Żegluga Morska i flota rybacka daleko mają jeszcze do tego. Armator szczeciński utrzymuje nadal więzy z zasłużonym napędem parowym, eksploatując np. historyczne już dla naszego przemysłu okrętowego rudowęglowce parowe typów „Soldek” i „Tczew”, co zresztą dobrze świadczy o ich trwałości i walorach ekonomicznych. We flocie rybackiej maszyna parowa napędza jeszcze kilkadziesiąt parowych trawlerów, budowanych w latach 60. Ich dni są już policzone, tylko, że nie tak łatwo takie statki „wykończyć”. Maszyna parowa tłokowa, w prostocie swej budowy, łatwości obsługi, remontów i konserwacji, jest niezawodna i wyjątkowo trwała.

Co się zaś tyczy turbinowców parowych w naszej flocie, to nie stanowią one nowości, choć były dotąd rzadkością. Jeszcze parę lat temu służyły turbinowce „Pułaski” i „Kiliński”, dziś „Stefan Batory” z turbiną o mocy 8500 KM pozostał jako łącznik między starym a nowym. Nowością natomiast są trzy zbiornikowce PZM: „Kasprowy Wierch”, „Giewont II” i „Rysy II”, wyposażone w nowoczesne, zautomatyzowane silownie turboparowe o mocy po 24 000 KM.

Tłokowa maszyna parowa służyła chwałobnie żegludze przez dobrych

150 lat. Pierwsze próby jej zastosowania sięgają początków XIX wieku, kiedy napędzała rzeczne boczokolowce. Były to maszyny jednocylindrowe, leżące, leniwe, o bardzo małej liczbie obrotów rzędu 10—15 obrotów na minutę. Płynący przez Atlantyk w 1819 r. pierwszy w historii parowiec „Savannah”, był żaglowcem trzymasztowym, na którym ustawiono maszynę parową o mocy trochę większej od silnika Fiata 125. Była to jednakże duża moc, zwążywszy bardzo niskie ciśnienie pary: 0,15 kG/cm². „Savannah” przepłynął przez Atlantyk bynajmniej nie przy pomocy swej maszyny, ale... pod żaglami. Maszyna wprawdzie pracowała, kręcąc pracowicie, acz mało, skutecznie, wielkie 5-metrowe koła lopatkowe, trwało to jednak zaledwie kilkadziesiąt godzin.

Gdy w 1850 r. zastosowano po raz pierwszy śrubę do napędu statku — ciśnienia pary wzrosły już do ok. 1,5 kG/cm². Od tego czasu datuje się coraz szybszy rozwój maszyn parowych, któremu towarzyszą szybkie zmiany w konstrukcji kotłów parowych. Wyznacznikiem tego rozwoju były: ciśnienie pary i wydajność kotłów. Wzrost ciśnienia pary pozwalał na zwiększanie mocy i obrotów maszyn oraz wprowadzanie wielokrotnego, stopniowego rozprężania pary. Około 1870 r. pojawiły się maszyny podwójnego rozprężania, a następnie, w latach 1885 i 1890 — potrójnego i poczwórnego. Wzrost

* S/S — oznaczenie statku z napędem maszyną parową tłokową (od Steam Ship); TS/S — oznaczenie statku z turbiną parową (od Turbine Steam Ship).

mocy instalowanych maszyn był w tym okresie tak szybki, że już w roku 1880 maszyna podwójnego rozprężania osiągnęła moc 14 500 KM, zaś w 1900 roku, w okresie szczytowego rozwoju maszyn parowych, zainstalowano na dwuśrubowcu 2 maszyny o mocy po 20 000 KM każda. Maszyny te, zasilane już parą o ciśnieniu 16 kG/cm², miały jednak niezwykle duże wymiary. Wystarczy dla przykładu podać, że średnice cylindrów niskopiętrnych tych maszyn wynosiły 2,8 metra (!) zaś skok — 1,8 m. Dalszemu wzrostowi mocy maszyn parowych przeszkodziły zarówno ich rozmiary, ciężar, jak i nie rozwiązane problemy drgań skrętnych wałów, wywołanych zmiennością momentu obrotowego, a także trudności zrównoważenia wielkich mas itp. Rewolucją na swój sposób było więc pojawienie się wówczas turbiny parowej, a wkrótce po niej — silnika spalinowego Diesla.

Maszyna parowa przechodziła stałą ewolucję. Celem wszelkich udoskonaleń było zwiększenie sprawności i zmniejszenie jednostkowego zużycia paliwa. Te maszyny, które przetrwały do naszych czasów, zostały już znacznie udoskonalone i okazały się na tyle trwałe i ekonomiczne w eksploatacji, że skutecznie konkurowały z silnikiem spalinowym. Zakres ich stosowania zmalał jednak do mocy od 500 do 3000 KM. Pracują jeszcze z powodzeniem ma-

szyny różnych typów, jak przelotowe Christiansen-Mayer i Fridriksstad, czy współpracujące z turbiną na parę odlotową w układzie Bauer-Wacha, czy wreszcie maszyny systemu Lenza. Na rudowęglowcach typu „Soldek”, pracują maszyny Lenza, czterocylindrowe, podwójnego rozprężania, o mocy 1300 KM. Na trawlerach burtowych pracują maszyny podwójnego rozprężania, 1000 KM, dwucylindrowe, z turbiną na parę odlotową. Cała seria paru tysięcy sztuk wojennej budowy statków typu „Liberty” miała napęd parowy, maszynę potrójnego rozprężania, o mocy 2500 KM.

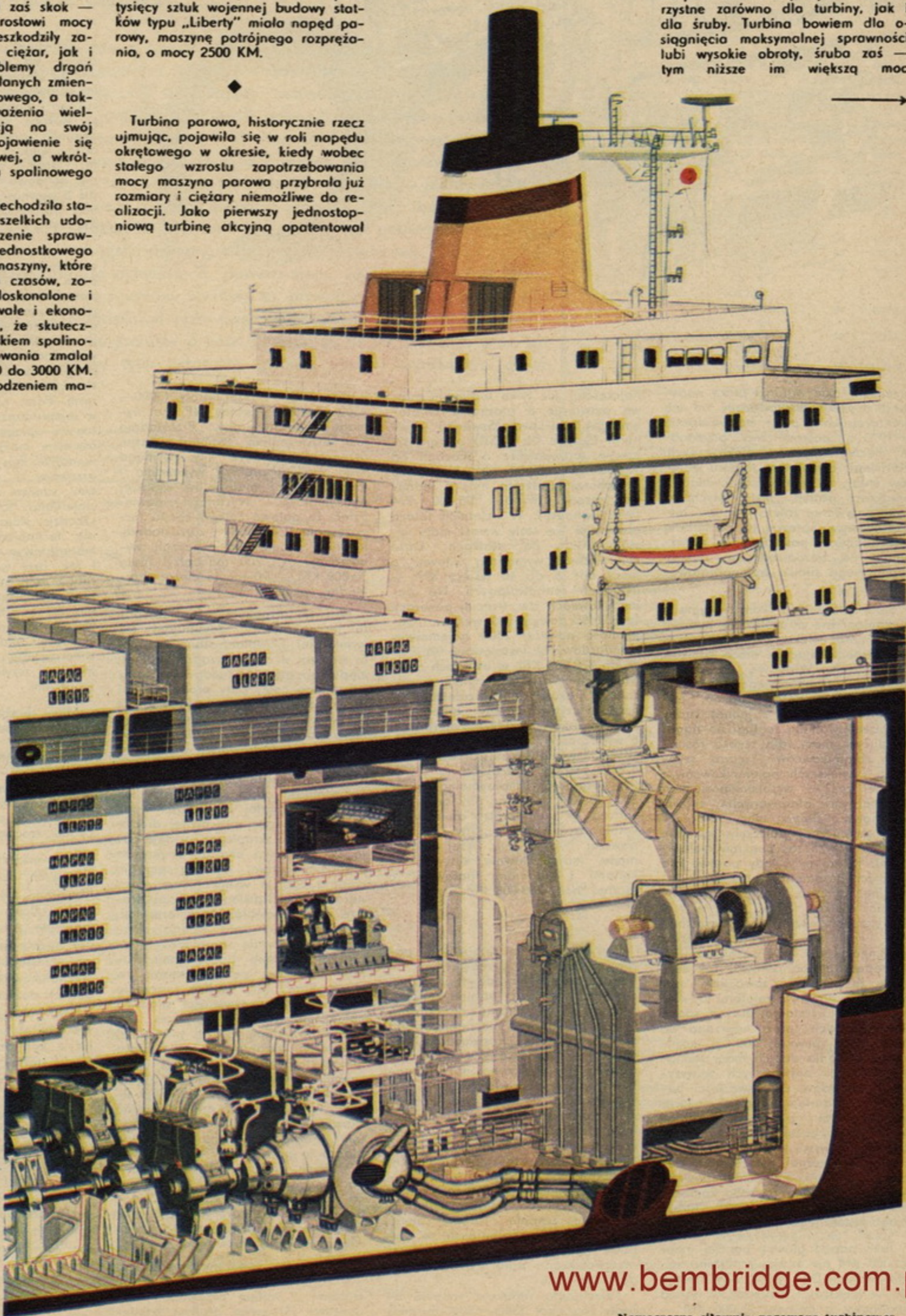
Turbina parowa, historycznie rzecz ujmując, pojawiła się w roli napędu okrętowego w okresie, kiedy wobec stałego wzrostu zapotrzebowania mocy maszyna parowa przybrała już rozmiary i ciężary niemożliwe do realizacji. Jako pierwszy jednostopniową turbiną akcyjną opatentował

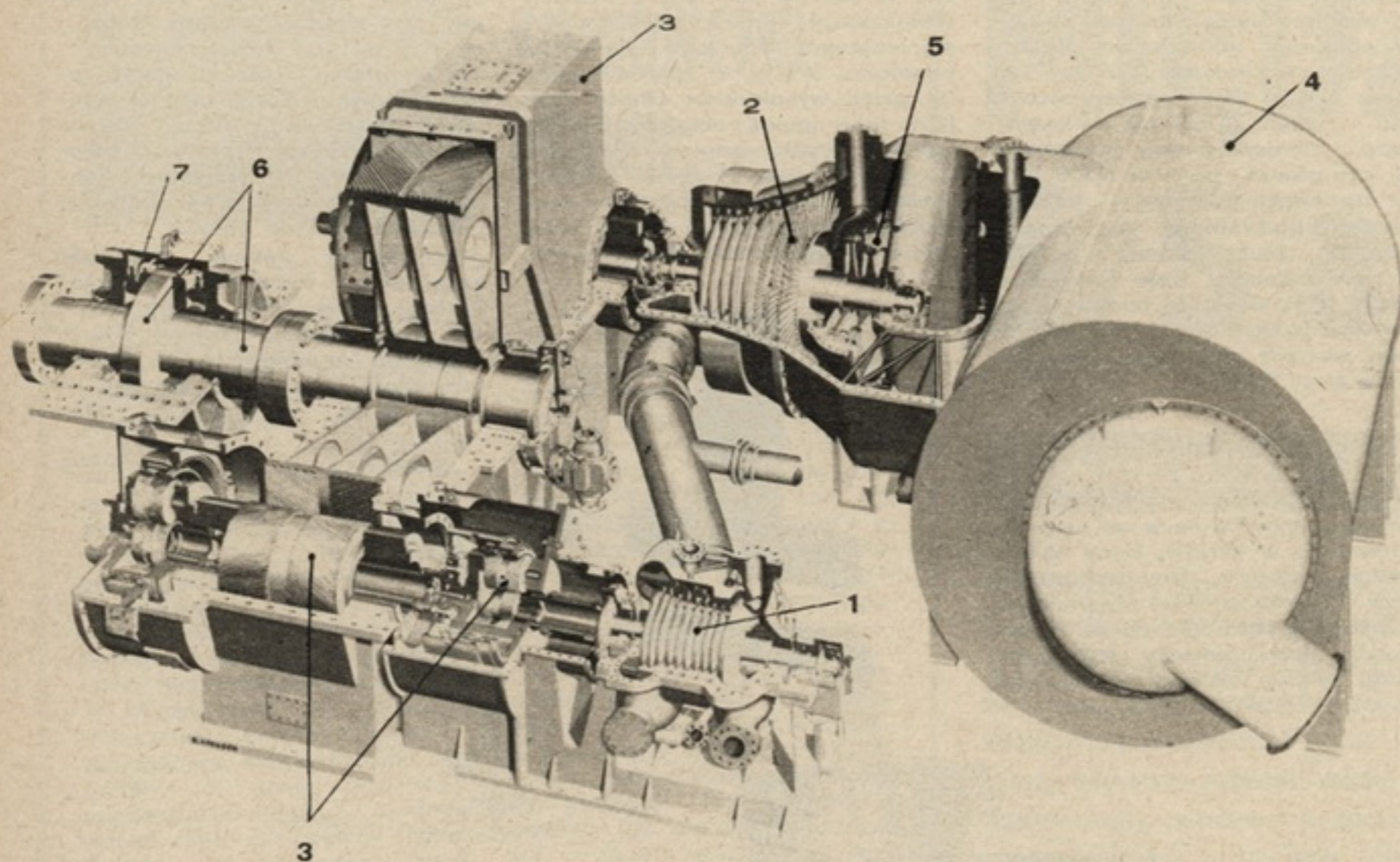
w 1883 r. szwedzki wynalazca de Laval. W rok po nim Anglik Pearson skonstruował turbinę wielostopniową reakcyjną. Było to w 120 lat po wynalazku Watta, a zaledwie parę lat przed wynalazkiem Diesla. Turbinę jako napęd okrętowy po raz pierwszy zastosowano w 1894 r. na niewielkim kutrze „Turbinia”. Był on wielkości pierwszego „parowca oceanicznego” sprzed 75 lat, a jego turbina osiągała moc 2400 KM. No-

wy napęd zapowiadał się więc obiecująco. Wśród jego zalet wybijały się: zwartość budowy turbin i mały ciężar przy dużych mocach.

Z wynalazku turbin korzystała zarówno marynarka wojenna, jak i żegluga pasażerska, która przeszła swój bujny rozwój w pierwszej połowie XX wieku. W marynarce handlowej dominowały: silnik spalinowy i tłokowa maszyna parowa.

Początkowo turbina napędzała bezpośrednio śrubę. Było to niekorzystne zarówno dla turbiny, jak i dla śruby. Turbina bowiem dla osiągnięcia maksymalnej sprawności lubi wysokie obroty, śruba zaś — tym niższe im większą moc





www.bembridge.com.pl

przenosi. Takie warunki pracy napędu i pędnika doprowadziły do ich uniezależnienia, przez wprowadzenie w 1910 r. „pośrednictwa” przekładni mechanicznych i elektrycznych. Możliwość dowolnego wyboru obrotów śruby, w zależności od mocy i prędkości statku, jest dotychczas wykorzystywaną zaletą napędu turboparowego. Sprawia to, że turbina jest napędem pośrednim, w odróżnieniu od bezpośredniego napędu spalinowego silnika wolnoobrotowego.

Stale ulepszenia konstrukcyjne i technologiczne pozwoliły na budowę turbin coraz większych mocy, znacznie przekraczających moce silników spalinowych. Właściwe odrodzenie napędu turboparowego nastąpiło niedawno, na początku lat 60. Spowodowane to było z jednej strony zapotrzebowaniem żeglugi na napędy dużych mocy, dla szybko rosnących zbiornikowców i coraz szybszych i większych pojemnikowców, z drugiej zaś — wysokim poziomem technicznym oferowanych siłowni turbinowych dużych mocy. Ulepszenia techniczne dotyczyły głównie słabych dotychczas punktów tych siłowni, jakimi były kotły parowe dla wysokich parametrów oraz przekładnie mechaniczne, zdolne do przeniesienia wielkich mocy. Dziś niemal 80 procent wszystkich zbiornikowców i przeszło 40 proc. wszystkich pojemnikowców wyposażonych jest w napęd turbiną parową. Tak szerokie zastosowanie zawdzięcza turbina swym głównym zaletom, jak możliwość wykorzystania dużych spadków cieplnych (para nagrzana do temperatury powyżej 500°C), możliwość uzyskania dużych mocy jednostkowych — największych ze wszystkich napędów, przy zwartości budowy i znacznie mniejszym ciężarze jednostkowym niż siłowni spalinowych. W napędzie okrętowym wadą turbin są wysokie obroty, z czego wynika konieczność stosowania dużych przekładni, oraz ich nienawrotność, pociągająca za sobą konieczność stosowania osobnych turbin biegu wstecznego.

Jako napęd główny poniżej mocy 15 000 KM nie znajduje turbina zastosowania. Do 30 000 KM stosuje się w większości przypadków napęd spalinowy, a powyżej 35 000 KM —

najczęściej już tylko turbiny. Człowe wytwórnie o znaczeniu światowym jak Stal-Laval (Szwecja) i General Electric Co (USA) oferują siłownie turboparowe o mocach od 12 000 do 120 000 KM. Najwyższa dotychczas uzyskana moc z jednego zespołu wynosi 75 000 KM (Westinghouse). W ostatnich latach obserwuje się stały wzrost mocy instalowanych na statkach. Duże zbiornikowce wymagają siłowni o mocy od 25 do 40 tysięcy KM, w układach jednowalowych. Na pojemnikowcach tzw. trzeciej generacji (prędkość powyżej 30 węzłów i pojemność powyżej 2500 pojemników standardowych) instalowane są moce do 120 000 KM, w układach dwuwalowych. Warto wspomnieć, iż absolutny rekord mocy zainstalowanych maszyn osiągnęły amerykańskie lotniskowce klasy „Enterprise”, o wyporności 75 000 ton std i prędkości 35 węzłów. Zainstalowane tam 4 turbos zespoły, pracujące na 4 śruby, osiągają maksymalną moc 300 000 KM, podczas gdy pary dostarcza 8 reaktorów atomowych. Lotniskowce klasy „Kitty Hawk”, nowszej budowy niż wyżej wymienione, mają siłownie klasyczne z kółkami i turbinami parowymi o łącznej mocy 280 000 KM.

Pod określeniem turbos zespół parowy, rozumie się przedstawiony na rysunku zespół napędowy, w którego skład wchodzi: turbina wysokoprężna WP(1), turbina niskoprężna NP(2), przekładnia mechaniczna (3) oraz skraplacz (4). Rozwiązania konstrukcyjne turbos zespołów parowych różnych firm wykazują duże podobieństwo. Przedstawiony układ jest rozwiązaniem standardowym. Podobny, z turbinami o mocy 24 000 KM firmy AEG, zainstalowano na trzech naszych dużych zbiornikowcach pochodzących ze stoczni niemieckich. Dwie turbiny, w całym zespole najmniejsze gabarytowo, dostarczają mniej więcej po połowie całkowitej mocy zespołu. Turbina biegu wstecznego (5) znajduje się w korcusie turbiny niskoprężnej, z której przepuszczona para wpada wprost do skraplacza.

Przekładnia redukuje wysokie obroty (na ogół 3500—6500 obr/min)

turbiny WP i niższe obroty (3000—4500 obr/min) turbiny NP, na wymagane obroty śruby. Przekładnia jest urządzeniem skomplikowanym, przenoszącym duże siły, wymaga więc wielkiej precyzji wykonania i montażu, oraz materiałów wysokiej wytrzymałości. Wystarczy powiedzieć, że połowę całego kosztu turbos zespołu stanowi przekładnia. Również w całej masie zespołu wynoszącej ok. 200 ton przy mocy 30 000 KM — 90 ton to ciężar przekładni.

Ważnym urządzeniem turbos zespołu jest skraplacz, dominujący też wymiarami. Skraplacz stanowi ostatni element w ciągu urządzeń obiegu cieplnego pary. Jest odpowiedzialny za zmianę całej pary produkowanej przez kotły z powrotem na wodę. I tak w kółko para-woda-para-woda. Ilości pary są duże, rzędu 80—100 ton/godz. (odparowanej wody) dla omawianej siłowni o mocy 30 000 KM. Współczesne kotły cechuje wielka zdolność odparowania, przy ich stosunkowo małej pojemności wodnej. Para w swej pracowitej drodze od kotłów do skraplacza, oddaje całą swoją wielką energię kinetyczną łopatom turbin, a całą energię cieplną różnym wymiennikom regeneracyjnym ustawionym na tej drodze, by nic ciepła nie zmarnować. Przeprowadzona para wpada ostatecznie w próżnię skraplacza i napotyka zimną powierzchnię rurek, zamienia się gwałtownie w wodę. Stąd też wielkie znaczenie dla całkowitej sprawności siłowni i całego obiegu cieplnego ma zarówno utrzymanie próżni w wielkiej orzeźrzeni skraplacza, jak i niska temperatura zaburtowej wody chłodzącej powierzchnię rurek. Znajdą też problemy mechanicy wysłużonych siłowni turboparowych, nie wyłączając siłowni transatlantyka „Stefan Batory”. Powierzchnia chłodząca skraplacza to parę tysięcy metrów kwadratowych, stąd wielkie rozmiary. Podobnie i kanały odprowadzające wodę morską — rury o 1,5-metrowej średnicy, które w czasie pracy skraplacza powodują na kratkach wlotowych potężne ssanie.

Na rysunku widoczny jest jeszcze wał oporowy skrócony potężnymi śrubami z wałem przekładni. Wał oporowy (6) swym grubym kolnie-

rzem wspiera się o łożysko oporowe (7), które znów przez fundament przenosi na cały kadłub siłę naporu obracającej się śruby.

Na siłownię turboparową — poza turbos zespołem — składają się jeszcze dwie grupy urządzeń: kocioł parowy z podgrzewaczami wody i powietrza i wentylatorami ciągu, oraz zespół urządzeń pomocniczych, jak wymienniki regeneracyjne, chłodnice, pompy itp.

Sprawność siłowni turboparowej zależy od stopnia wykorzystania energii cieplnej zawartej w paliwie. Im sprawność większa, tym mniejsze zużycie paliwa, mniejsze jego zapasy wożone przez statek, mniejsze zbiorniki, a zatem większa ładowność i większy zysk. W tym też m.in. leży istotna różnica między siłownią okrętową i lądową, nie mówiąc już o pewności ruchu, od której zależy bezpieczeństwo statku, ludzi i ładunku.

W opisywanych siłowniach turboparowych przenośnikiem energii jest para. Najpierw energię cieplną od paliwa i spalin przejmuje woda, zasilając kotły, ulegając podgrzaniu do temperatury rzędu 250°C przy odpowiednim ciśnieniu. Potem para — w kotłach, w wymiennikach ciepła, podgrzewaczach, przegrzewaczach, skomplikowanych obiegach cieplnych. Para, niosąca wielką energię w temperaturze i ciśnieniu (w okrętowych obiegach rzędu 500°C i 105 atmosfer max), jest już gazem doskonałym, który może być dalej podgrzewany i sprężany, zwiększając tym samym sprawność maszyn i zmieniając ich wymiary. Na przeszkodzie stoją jednakże ograniczenia technologiczne i wytrzymałość materiałów w wysokiej temperaturze. I tak, przy tych parametrach pary, rury z racji grubości i ścianek przypominają wiercone pręty, a łączenia rur budzą strach i niepokój. Normalnie jednak groza ta nie jest w siłowni widoczna. Skrywa ją bowiem gruba warstwa izolacji termicznej, zsytej czasem po prostu sznurkiem.

Mimo bardzo złożonych obiegów cieplnych wody i licznych kolejnych stadiów pary, całość bywa zautomatyzowana, lub nadzorowana z klimatyzowanej, izolowanej centrali kontrolnej i manewrowej. W klimatyzowanej atmosferze urzęduje od czasu do czasu oficer — trochę mechanik, trochę elektronik.

W nowoczesnych siłowniach okrętowych, dzięki automatyce, dzięki likwidacji ciężkiej pracy w upiornych kotłowniach węglowych i przy maszynie, zatarła się przepaść między służbą pokładową a mechaniczną. Nastąpiła nobilitacja funkcji mechaników do tego stopnia, że na nowych dużych statkach o zautomatyzowanych siłowniach, współodpowiedzialność w dowodzeniu dzieli już z kapitanem starszy mechanik, a nie starszy oficer. Przewiduje się, że w przyszłości, kapitan stanie się kierownikiem zespołu dowodzącego statkiem, złożonego z wysoko wykwalifikowanych oficerów nawigacyjnych i technicznych. Wskazuje na to stopniowo postępująca redukcja stanu załóg dużych statków. Katalizatorem tego procesu jest często z jednej strony zainstalowany na statku komputer, któremu powierza się coraz liczniejsze funkcje, a z drugiej strony — trudności załogowe w krajach wysoko uprzemysłowionych.

ANDRZEJ DEMBIŃSKI

FLOTYLLA JACHTÓW MORSKICH

Opracował Włodzimierz Głowacki

Od obecnego sezonu żeglarskiego obowiązuje polskie jachty morskie odmienne od dotychczasowego oznakowanie na żaglach. Każdy jacht musi mieć na głównym żaglu obustronnie naszyte litery „PZ” określające przynależność do polskiego żeglarstwa oraz numer rejestru jachtów żaglowych prowadzonego przez Polski Związek Żeglarski. W końcu kwietnia br. rejestr PZZ obejmował 677 jachtów morskich. Z tego 37 numerów zarezerwowano dla jachtów w budowie lub odbudowie, 12 noszą jednostki poniżej 10 m² żagla, 139 — jachty od 11 do 20 m², a 196 — jachty od 21 do 29 m² żagli. Pozostałe 293 pozycje rejestru zajmują jachty o pow. żagli 30 i więcej m². Wykaz tych jachtów, w większości uprawnionych do żeglugi pełnomorskiej, publikujemy obok. Na pierwszym miejscu podany jest numer rejestrowy, dalej nazwa jachtu, nazwa armatora, liczba określająca powierzchnię żagli oraz skrót nazwy portu macierzystego. Z rejestru i wykazu wynika, że pływająca obecnie polska flotylla jachtowa, poza 347 jednostkami przeważnie zatokowymi, liczy 140 jachtów o pow. żagli od 30 do 49 m², 126 jachtów o pow. żagli od 50 do 99 m² i 27 o pow. żagli powyżej 99 m² — nazwy tych ostatnich statków zostały wyróżnione grubą czcionką.

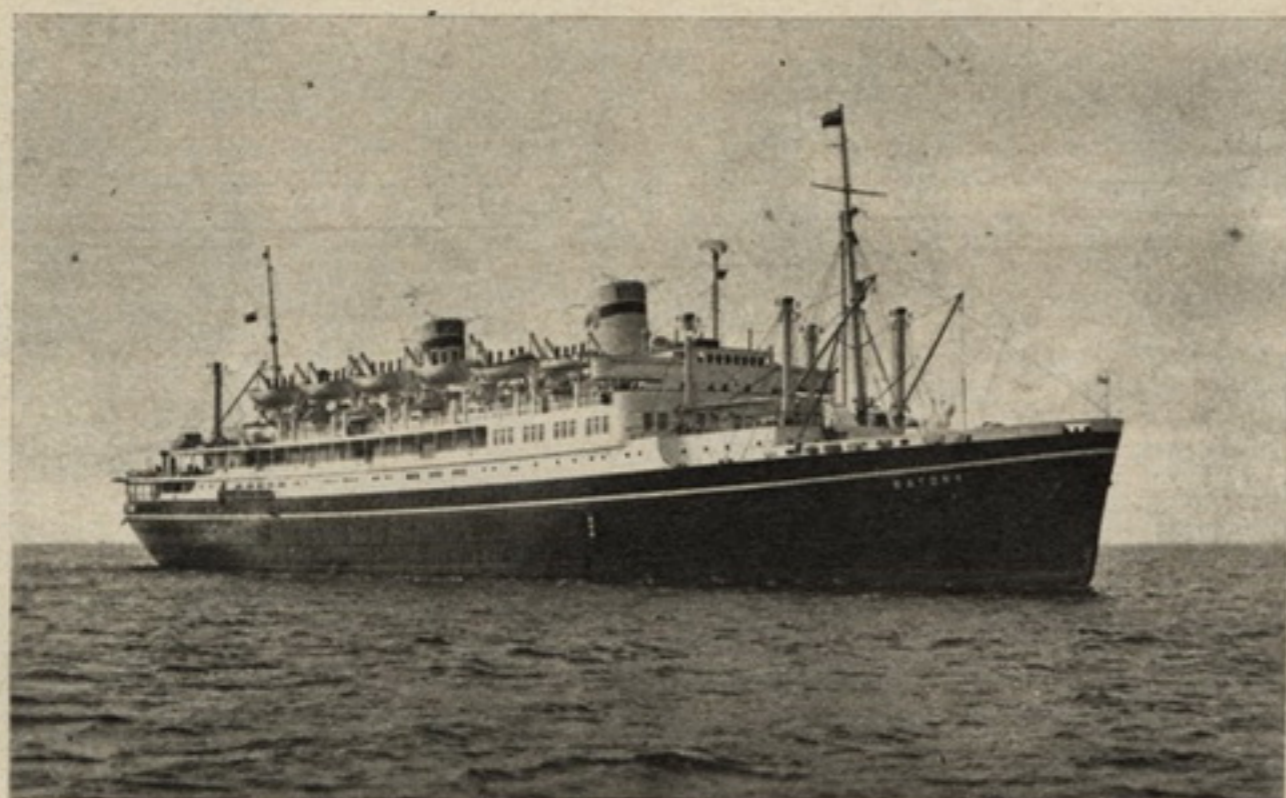
www.bembridge.com.pl

Nr rejestru	Nazwa jachtu	Armator	Pow. żagli w m ²	Port macierzysty
1	Zawisza Czarny	CWM ZHP	540	GDY
2	Zew Morza	COSM PZZ	360	TRZE
3	Janek Krasiecki	OSM LOK	360	JAST
4	Gen. Zaruski	OSM LOK	310	JAST
5	Henryk Rutkowski	COSM PZZ	300	TRZE
6	Jan z Kolna	YKP Gdynia	140	GDY
7	Chrobry	COSM PZZ	140	TRZE
8	Dar Szczecina	Pogoń	140	SZN
9	Roztocze	OZZ Lublin	140	SZN
10	Levanter	YK Stal	60	GDY
11	Pluton	CWM ZHP	40	GDY
12	Aldis	CWM ZHP	50	GDY
13	Mas	CWM ZHP	63	GDY
14	Zamonit	CWM ZHP	55	GDY
15	Tropiciel	CWM ZHP	80	GDY
16	Odkrywca	CWM ZHP	80	GDY
17	Amar	CWM ZHP	30	GDY
20	Szmaragd	AZS ZSP	30	GDY
21	Joseph Conrad	AZS Warszawa	140	GDA
22	Dar Opola	OSM LOK	140	JAST
23	Miranda	Z. Puchalski	80	GDA
24	Jurand	COSM PZZ	140	TRZE
25	Śmiały	COSM PZZ	140	TRZE
26	Amigo	MSJacht	30	SZN
27	Wineta	Pogoń	30	SZN
28	Carbonia	OZZ Katowice	80	SZN
29	Hubal	M. Kosiona	80	SZN
30	Copernicus	YK Stal	80	GDY
32	Dar Olsztyna	LOK Olsztyn	80	GDA
33	Otago	St. Gdańska	140	GDA
34	K. Maciejewicz	YK ZSP Warszawa	80	GDA
35	Wędrownik	ZHP	80	GDA
36	Ina	COSM PZZ	45	TRZE
37	Opty	AKM AZS	43	GDY
38	Kaszub	Kotwica	50	GDY
39	Pomorzanin	Kotwica	50	GDY
40	Leonid Teliga	Hutnik Pogoria	140	GDY
41	Tornado	Kotwica	110	GDY
42	Kaper	Kotwica	135	GDY
43	Opal	Legia Warszawa	75	GDY
44	Loda	Loda Halama	70	WAR
45	Pegaz	AZS Szczecin	55	SZN
46	Zenit	COSM PZZ	50	TRZE
47	Orkan	YKP Gdynia	40	GDY
48	Wyżeł	MSJacht.	100	SZN
49	Lech	ZHP Słupsk	55	UST
50	Delfin	Pogoń	50	SZN
51	Korsarz	PKM	90	GDA
52	Swantewid	PKM	110	GDA
53	Albatros	JKM Gryf	100	GDY
55	Polonia	PTTK Rejsy	100	SZN
56	Wielkopolska	OSM LOK	110	JAST
57	CET	J. Lojko	100	SZN
58	Sagitari	AZS ZSP	52	GDY
59	Sambor	YK St. Gdańska	50	GDA
61	Hetman	Kotwica	80	GDY
62	Ranewid	PKM	95	GDA
66	Alf	ZHP Wodnik	80	PUCK
67	Bles	MZKS Nysa	80	SZN
68	Doris II	Maraton Warszawa	80	SZN
69	Mestwin	YK St. Gdańskiej	80	GDA
70	Organ II	OSTiW Kolobrzeg	80	KOL
71	Rairewa III	M. Markiewicz	80	GDY
72	Polonez	WSM Szczecin	80	SZN
73	Stawima	J. Komandera	30	GDY
74	Gwarek	PTTK Gwarek Zabrze	80	GDY
75	Centaur	Kotwica	80	GDY
76	Almak	AZS przy WSM	36	GDY
77	Alpharatz	AZS przy WSM	36	GDY
78	Budrys	A. Czerwiakowski	60	WAR
79	Uparty	Z. Lodygowski	30	SZN
81	Ewa	AZS ZSP	34	GDA
82	Grunwald	ZHP	70	KOL
83	Orion	JKM Gryf	80	GDY
84	Andromeda	JKM Gryf	70	GDY
85	Mars	Zatoka	80	PUCK
86	Halny	ZHP Wodnik	80	PUCK
87	Przygoda	YKP Gdynia	80	GDY
88	Swarożyc	AKM Gdańsk	80	GDA
89	Euros	Brda Bydgoszcz	80	BYD
90	Jaskółka	Pogoń	80	SZN
91	Kneź	Kotwica	80	GDY
93	Legia	JK Atol	90	GDY
94	Freya	YK. St. Gdańskiej	80	GDA
96	Wyga	YK Stal	30	GDY
97	Purtek	PTTK Gdańsk	30	GDA
98	Marabut	PTTK Gdańsk	30	GDA
99	Poganin	Energetyk	35	ELBL
100	Syriusz	Zatoka	38	PUCK
102	Pirat	PKM	50	GDA
103	Wanda	YK Budowlani	55	SWI
104	Orkan	YK Stal	50	GDY
105	Passat	YK Stal	40	GDY
106	Komandor	Kotwica	50	GDY
107	Kapitan	Kotwica	50	GDY
108	Bosman	Kotwica	50	GDY
109	Smuga	YK Stal	50	GDY
110	Magnolia	Pałac Młodz.	50	SZN
111	Spaniel	Passat	70	SZN
112	Conrad	JKM LOK	50	SZN
115	Watra	HOM Szczecin	55	SZN
116	Ruslan	Orkan	50	SWI
117	Ludmila	Orkan	50	SWI
118	Boruta	LOK Łódź	50	GDY
119	Perseusz	LOK	50	GDA
120	Szafir	TKKF Zamech	50	ELBL
121	Iskra	HOM Szczecin	50	SZN
122	Karolinka	PTTK Tramp	50	GDY
123	Dziwna	COSM PZZ	50	TRZE
124	Piana	COSM PZZ	50	TRZE
125	Rodło	YK Stal	80	GDY
126	Światowid	ZHP Wodnik	30	PUCK
127	Bosmat	Kotwica	30	GDY
129	Barbórka	OZZ Katowice	50	SZN
130	Gwiazda Mór	JKM Gryf	37	GDY
131	Monsun	YK Stal	50	GDY
132	Orchidea	Pałac Młodz.	55	SZN
133	Tytan	KS Chemik	55	SZN
134	Jarl	PTTK Rejsy	50	GDA
135	Sawa	OZZ Warszawa	50	WAR
137	Kasjoepa	COSM PZZ	55	TRZE
140	Słowiniec	Kotwica	55	GDY
141	Moskit	PTTK Bryza	50	SZN
142	Wagabunda	PTTK Poznań	50	SZN
143	Ceti	JKM LOK	50	SZN

144	Dar Koszalina	LOK	60	KOL	274	Turkus	COSM PZZ	30	TRZE	475	Gryfita	YK Szczeciński	80	SZN
145	Cumulus	Maszoperia	30	GDY	289	Rusticanus	LZS			477	Asterias	Śląski JK ZSP	80	GLIW
146	Mizar	JKM Gryf	30	GDY	301	Szkwał	AZS ZSP	55	GDA	482	Wodnik	YK Przem. Okręt.	30	GDA
147	IX Fala	Maszoperia YKP	32	GDY	302	Mariusz	YKP Warszawa	40	GDY	488	Wojewoda Pomorski	AKM Gdańsk	120	GDA
148	Ozyrys	Pogoń	55	SZN	303	Jantar	PKM	45	GDA	491	Dik	A. Krzyżanowski	30	GDY
150	Satyr	Kotwica	30	GDY	305	Marcin	LOK Kolobrzeg	40	KOL	492	Czarny Koń II	Stocznia Stogi	30	GDA
151	Enif	TKKF Stocznowiec	55	UST	306	Merkury	JKM Gryf	45	GDY	495	Grzech Bachus	MSJacht. W. Bogacki	30	SZN
152	Totem	HOM Szczecin	55	SZN	307	Pietrek	OSM LOK	40	JAST	501	Bachus	W. Bogacki	30	SZN
153	Karaka	Stal Stocznia	55	SZN	308	Wiatr	OSM LOK	50	JAST	507	Wojewoda Koszaliński	OZZ Koszalin	100	KOL
154	Karawela	Stal Stocznia	55	SZN	309	Tauri	JKM Gryf	35	GDY	508	Albatros II	YK Stal Stocznia	46	SZN
155	Dal II	AZS ZSP Szczecin	50	SZN	310	Swantewit	AZS Szczecin	34	SZN	511	Kurza Stopa	LOK Elbląg	35	ELBL
156	Jan Kuczyński	ZHP Gdańsk	50	GDA	311	Victoria	J. Cempel	35	GDA	513	Castor	LOK Gdańsk	30	GDA
159	Almares	AZS ZSP Gdańsk	32	GDA	312	Rybitwa	YK St. Gdańskie	40	GDA	514	Bryzg	YKP Gdynia	30	GDY
160	Odyniec	AKM Gdańsk	30	GDA	314	Wodnik	YKP Gdynia	55	GDY	531	Magda	Passat	35	SZN
161	Ogar	Passat	50	SZN	315	Lotny	YKP Gdynia	55	GDY	532	Monika	Passat	35	SZN
162	Płowce	ZHP Kolobrzeg	50	KOL	317	Tramp	CMW ZHP	40	GDY	533	Ballada	AZS Gdańsk	80	GDA
163	Erydan	OSTiW Kolobrzeg	50	KOL	318	Atol	MZKS	40	GDY	535	Bursztyn	J. Sanocki	40	SZN
165	Papawa	K. Maik	30	GDA	320	Nadir	AZS Szczecin	50	SZN	555	Carmen	YK Przem. Okręt.	50	GDA
166	Artemon	Neptun	50	GZAC	321	Bielik	F. Suski	38	SZN	576	Zeus	Wiking Wolin	30	WOL
167	Almatur	AKM Gdańsk	30	GDA	322	Szkwał	Włóknarz	36	SZN	577	Lukulus	Wiking Wolin	30	WOL
168	Sea Horse	YKP Warszawa	30	GDY	323	Włóczęga	LOK Szczecin	40	SZN	578	Hektor	Wiking Wolin	30	WOL
169	Balanos	M. Siewierski	30	GDY	324	Perun	LOK Szczecin	40	SZN	584	Rokita	M. Grychczyński	80	GDY
170	Eos	R. Wojnitko	30	GDA	325	Radogost	LOK Szczecin	40	SZN	586	Eskulap	W. Ogorzewski	30	GDY
171	Nepomucena	Neptun	30	GDA	326	Arkona	Pogoń	36	SZN	589	Czarny Diament	Maszoperia	100	SZN
173	Czarka	YKP Gdynia	30	GDY	327	Mewa	Pogoń	38	SZN	590	Marta	Passat	35	SZN
201	Tuńczyk	Pogoń	65	SZN	328	Bolko	Eol Wrocław	77	WROC	591	Majka	Passat	35	SZN
202	Venus	JKM Gryf	65	GDY	329	Rybitwa	LOK Elbląg	38	ELBL	592	Delfin	PPDiUR	54	GDA
203	Polaris	Zatoka	65	PUCK	330	Vega	B. Pierozek	34	GDY	595	Jupiter	Neptun	50	GDA
205	Tajfun	YKP Gdynia	60	GDY	331	Zjawa II	ZHP Warszawa	37	WAR	596	Faust	YK Przem. Okręt.	30	GDY
206	Smok	OSM LOK	60	JAST	332	Nike	PTTK Łódź	38	GDA	601	Podziomek	CWM ZHP	30	GDY
208	Komodor	Kotwica	65	GDY	335	Sirius	COSM PZZ	40	TRZE	602	Ślomiacek	CWM ZHP	30	GDY
209	Karfi	Stal Stocznia	60	SZN	336	Kismet	YK St. Gdańskie	50	GDA	603	Chwastek	CWM ZHP	30	GDY
211	Sarmata	Kotwica	60	GDY	337	Jato	J. Tomaszewski	36	GDY	610	Krab	YKP Gdynia	30	GDY
212	Witeź II	YKP Gdynia	60	GDY	338	Polka	Z. Milewski	36	GDY	611	Wyga	YK Stal	30	GDY
213	Slimak II	YK Stal Stocznia	32	GDA	339	Ikar	DW. O. Pow.	38	GDY	614	Argo	YK Przem. Okręt.	38	GDA
216	Mors	K. Białkowski	30	GDA	340	Maria	L. Mączka	17	SZN	621	Farys	Pogoń	35	SZN
218	Komar	PTTK Bryza	30	GDY	341	Farys	AKM Gdańsk	38	GDA	623	Sonda	PAN Sopot	90	GDY
219	Capella	LOK Gdańsk	30	GDA	345	Iwona	D. Dzimitrowicz	43	UST	625	Saturn	LOK Szczecin	55	SZN
221	Morka	LOK Gdańsk	30	GDA	346	Pieńkawa				642	Harpagon	YK St. Północnej	42	GDA
222	Garbacz	Arkonja	30	SZN	347	Sztorman	ZHP Gdynia	36	GDY	645	Polski Len	CWM ZHP	80	GDY
228	Nakoń	Pogoń	30	SZN	370	Dick	MSJacht	35	SZN	646	Mazurek	PZZ	40	WAR
229	Trymer	Pogoń	30	SZN	398	Mat	Kotwica	90	GDY	647	Jagielonka	Almatur	80	GDY
231	Antek	YK Stal	30	GDY	399	Danuta	Passat	35	SZN	648	Retman II	ZHP Łódź	80	GDY
232	Syrena	PRCP Szczecin	35	SZN	400	Dorota	Passat	35	SZN	654	Dar Kolobrzegu	OSWiT	80	KOL
233	Eol	LOK Gdańsk	30	GDA	402	Daria	Passat	35	SZN	361	Notos	LOK Gdańsk	40	GDA
234	Pelikan	Błękitni	30	GDA	404	Lidia	Passat	35	SZN	663	Kilo	PPDiUR Odra	56	SWI
235	Misia II	TKKF	30	ELBL	441	Berenika	Pogoń	54	SZN	671	Bałyk	KPW	30	SWI
236	Wigry	TKKF	30	ELBL	443	Halina	Passat	35	SZN					
237	Zefir	LOK Elbląg	30	ELBL	444	Hanka	Passat	35	SZN					
238	Hanka	LOK Elbląg	30	ELBL	446	Natalia	Passat	35	SZN					
239	Donald	HOM Szczecin	30	SZN	449	Opal	Atol Warszawa	40	WAR					
240	Centaur II	M. Kielpiński	30	SZN	450	Beata	Passat	35	SZN					
241	Pik	Kotwica	32	GDY	452	Gedania	YK St. Gdańskie	170	GDA					
242	Faun	Motława	30	GDA	453	Antares	Posejdon Gdańsk	80	GDA					
244	Rekin	TKKF	30	ELBL	454	Ares	Posejdon Gdańsk	40	GDA					
246	Be Be	Maszop. Gryf	30	GDY	455	Midas	Posejdon Gdańsk	40	GDA					
248	Manu	K. Maik Maszop.	35	GDA	463	Bieszczady	CWM ZHP	80	GDY					
249	Kryształ	COSM PZZ	30	TRZE	473	Kamrat	J. Ulczyński	30	SZN					
252	Sternik	Kotwica	30	GDY	474	Umbriaga	YK Szczeciński	35	SZN					
253	Santa Maria	Neptun	32	GDA										
255	Sigga	YK Stal Stocznia	36	SZN										
256	Retman	TKKF	30	ELBL										
259	Nefryt	COSM PZZ	30	TRZE										

EKSLIBRIS
Z NEPTUNEM

ŻYCIORYS TRANSATLANTYKA



Życie statku zawiera się między dwiema granicznymi datami — położenia stępki i kasacją. W przypadku „Batorego” rozwija się między rokiem 1934 i 1971, a więc obejmuje przynajmniej trzy okresy we współczesnych dziejach naszej floty: początkowy niejako, gdy flota rodziła się po wiekach historycznej przerwy, w której nie było bandery polskiej na morzach świata: wojenny, heroiczny — zmagania na morzach z siłami państw Osi; i wreszcie powojenny — wszechstronnego rozwoju floty, odpowiadającego nowej pozycji Polski nad Bałtykiem, powrotowi nad Mieszkowe „longum mare”. Statki żyją przeważnie krócej od ludzi, ale żywot „Batorego” w jakiś sposób odpowiada burzliwemu życiu pokolenia Polaków urodzonych w drugim i trzecim dziesiętku dwudziestego wieku, którym przypadło czynnie przeżywać zarówno lata wielkich radości i nadziei, jak i klęsk, walk i zwycięstw. Bliźniak „Batorego” — transatlantyk „Piłsudski” zginie w latach wojny od niemieckiej torpedy, „Batory” okaże się „statkiem szczęśliwym”, którego nie będą się lmać torpedy, ani bomby, ani wraże pociski, choć ciężko napracuje się na morskich szlakach wojny.

Jerzy Pertek w swoim „Królewskim statku” oddał z pietyzmem, z ogromnym nakładem wieloletnich prac, życiorys naszego flagowca. Wykorzystał przy tym zarówno to wszystko, co ukazało się w drukach zwartych, jak i mało dostępne, rzadkie archiwalia i artykuły prasowe, publikowane w różnych okresach w różnych krajach, do których w swym morskim żywocie „Batory” zawijał, m.in. prasę belgijską, angielską, kanadyjską, australijską. Dochodzą do tego relacje, dokumentacje techniczne, wspomnienia, i co tam jeszcze. Tak więc samych materiałów o „Batorym” uzbierała się pewnie autorowi niezła szafka, i z tego wszystkiego powstał prawie trzystustronicowy tom „Biblioteki MORZA”, ze wszech miar godny polecenia naszym Czytelnikom.

Właściwie, jeśli weźmie się pod uwagę trudności, jakie napotyka autorzy przy opisie życia ludzi, to dochodzi się do wniosku, że podobne trudności występują przy opisie całego życia jednostki morskiej. Od jej narodzin — po kres. Nieczęsto spotyka się dobre biografie wybitnych postaci historycznych, nieczęsto też trafiają się interesujące biografie statków. Ta świadczy o uporaniu się autora ze wszystkimi trudnościami. Jerzy Pertek jest autorem doświadczonym i wypróbowanym, wie jak zmieniać tonację opowieści, urozmaica ją na wszelki możliwy sposób, w odpowiednich momentach znakomicie operuje cytatem z dokumentu, relacji, wprowadzając głosy ludzkie, żywe świadectwa przeżyć ludzi, którzy prowadzili „Batorego”, lub jako pasażerowie czy żołnierze uczestniczyli w jego pokojowych i wojennych rejsach.

Bilans działalności naszego flagowego statku jest zaiste imponujący. W ciągu swego morskiego żywota dokonał 222 podróży okrężnych na linii do Nowego Jor-

ku, potem do Indii i Kanady, przewoząc 270 tysięcy pasażerów, odbył około 75 rejsów turystycznych z 30 tysiącami pasażerów. W latach wojny przewiózł około 120 000 żołnierzy, czyli lekko licząc — solidną armię! W ponad trzydzieści lat trwających służbach zawinął do 150 portów pięciu kontynentów, godnie reprezentując kraj i banderę. Refleksja, jaka się przy wyliczaniu tych przewag i zasług nasuwa, dotyczy niezwykle wprost siły vitalnej tej jednostki. Wiemy przecież, jak szybko normalnie się starzeją jednostki pasażerskie — żeby użyć określenia stosowanego do parku maszynowego w przemyśle; a tu statek, który był dobry i miał powodzenie w latach trzydziestych, i przeszedł przez piekło wojny — przez następne ćwierć wieku z równym, jeśli nie większym powodzeniem pełnił swoje odpowiedzialne funkcje, przysparzając flocie wysokich opinii, a krajowi... dewiz. Zapewne, zasługa w tym wysokiego standardu opinii, jaką zdobył wcześniej, jakości obsługi pasażerów, a przede wszystkim polskiej kuchni, która znana dotychczas tylko odwiedzającym nasz kraj — stała się swego rodzaju ambasadorem jego obyczaju i kultury na szerokim świecie.

W jedenastu obszernych rozdziałach, wspaniale, unikalnie ilustrowanych, znajdziemy wszystko, co ważne, a dotyczące „Batorego”, począwszy od decyzji o jego budowie, poprzez pokojowe i wojenne rejsy, udział w działaniach inwazyjnych w Algierii i Prowansji, żeglugę do Nowego Jorku, sześć lat żeglugi na wodach tropikalnych, powrót na linię północnoamerykańską. Statek tak pięknie się zasłużył, i pozostanie — także i dzięki tej pięknej książce — jako symbol określonych wartości naszej floty.

.....Kiedy zaś następnego dnia opuszczał Gdynię — pisze o ostatnim rejsie „Batorego” Jerzy Pertek w ślad za „MORZEM” — jak dawniej była orkiestra i były holowniki, był potrójny ryk syreny, były tłumy żegnających i były łzy. Nie było tylko żadnego pasażera na puściutkich pokładach...”

Cieszymy się, że „Królewski statek „Batory””, praca podstawowa i niezastąpiona, ukazała się w „Bibliotece MORZA”, i że zapewne doczeka się wznowienia, ponieważ niewiele egzemplarzy pozostało na półkach księgarskich.

ZBIGNIEW FLISOWSKI

Jerzy Pertek: Królewski statek „Batory”, Gdańsk 1975, Wyd. Morskie, str. 293; zł 85

Nasze Szląsko nie zaginie Póki kręta Odra płynie

— nucili od wieków Ślązacy, śpiewali tę pieśń pełnym głosem w czasie powstań, pamiętają ją i dzisiaj, kiedy Odra płynie już przez odzyskane ziemie polskie. Tym samym, jak przed wiekami, krętym korytem. Dodaje to jej wprawdzie sławionego piosenką uroku, ale...

W porównaniu z Wisłą była i jest rzeką znacznie lepiej zagospodarowaną i przystosowaną do żeglugi, splawną w zasadzie od Koźła (i połączonych z nim kanałem Gliwic) po Zalew Szczeciński, a więc na długości 648 kilometrów. Liczy zaś sobie na terenie Polski niewiele więcej, bo 723 kilometry długości. Nie budzi więc tylu namietności co „dzika” Wisła, której ucywilizowanie i należyte zagospodarowanie urasta u nas, i słusznie, do rangi inwestycji prestiżowej i pierwszoplanowej. Wszystkie reflektory kieruje się na Wisłę, Odra pozostaje w cieniu. A przecież jest rzeką o doniosłym, nie tylko historyczno-politycznym, ale i gospodarczym znaczeniu, i to w skali międzynarodowej.

Po modernizacji tej drogi wodnej nakładem kosztów niewspółmiernie niższych niż ich wymaga Wisła — odrańskie barki ze śląskim węglem mogłyby odciążać z powodzeniem nasz tabor kolejowy, nie nadążający z obsługą portów w Szczecinie i Świnoujściu, czego widowym dowodem są bolesne dla naszego prestiżu i kieszeni przestoje statków na redzie Świnoujścia. Barki te mogłyby także wydatnie wspomóc kolej w przewozie ładunków z wybrzeża na uprzemysłowione południe, w obsłudze wielu nadodrzańskich zakładów, tych także, które teraz ostentacyjnie odwracają się plecami do rzeki. Po przedłużeniu Kanału Gliwickiego w stronę Górnego Śląska, co nie jest gigantyczną operacją — znaczenie transportowe Odry jeszcze bardziej by wzrosło. Po połączeniu Odry z Wisłą (dzieli je przecież w najwęższym miejscu odległość zaledwie 60 kilometrów) doszłoby do korzystnego dla obu rzek mariażu, na który czekają one od wieków...

A przecież to jeszcze nie koniec naszych marzeń. Po związaniu z koleją Wisły z Bugiem, a Odry z Dunajem (co z naszej strony wymaga tylko przystosowania do żeglugi górnego odcinka krętej Odry między Koźłem a granicą czechosłowacką, bądź zbudowania kanału długości około 50 kilometrów), przestaniemy być wreszcie białą plamą na mapie europejskich szlaków rzecznych. Nasze odrańskie barki, już obecnie docierające od północy do rzecznych portów NRD, RFN, Holandii, Belgii i Szwajcarii, będą się mogły także skierować na wschód, południe i zachód, szlakiem Dunaju i całej połączonej z nim sieci rzek Europy.

Nie są to marzenia naiwne i nierealne. Istnieją konkretne plany modernizacji Odry. Jeszcze przed 1990 rokiem ma ona na całej swej długości odpowiadać wymagom dróg wodnych klasy międzynarodowej i przejąć na swe wody tabor pływający, zdolny do przewozu ładunków co najmniej sześciokrotnie większych niż obecnie.

Nie wszyscy zapewne doczekamy realizacji planów międzynarodowych połączeń Odry, dnia, kiedy na przykład samobieżne barki zaczną przemierzać trasę: Morze Bałtyckie—Morze Czarne. Wierzę, że doczekają tego elewi znakomitego Technikum i Zasadniczej Szkoły Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu — przyszli oficerowie, mechanicy i marynarze rzecznej floty odrańskiej i transeuropejskiej.

Bohdan Rudnicki

ODRA

DO MORZA (1)

Fotoreportaż
Janusza Rydzewskiego

Było nas czternastu fotoreporterów biorących udział w plenerze „Odra w obiektywie”, zorganizowanym przez Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej, Żeglugę na Odrze, Zarząd Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz redakcję „Głosu Szczecińskiego”. W Koźlu zaokrętowano nas na statek „Kościszko” i wyruszyliśmy w dół Odry. Podróż trwała tydzień i zakończyła się w Swinoujściu. Zdjęć mam blisko tysiąc, kolorowych i czarno-białych. Czytelnikom „Morza” mogę zaprezentować zaledwie drobną ich część. Chciałbym aby pokazały one piękno Odry, urok nadbrzeżnych miast, pracę ludzi, którzy z rzeką związali swe życie, a nadewszystko — by dały wyraz głębokiemu przekonaniu, że można i trzeba lepiej ją niż dziś wykorzystać. Oto część pierwsza mego fotoreportażu: zdjęcia wykonane między Koźlem a Wrocławiem.

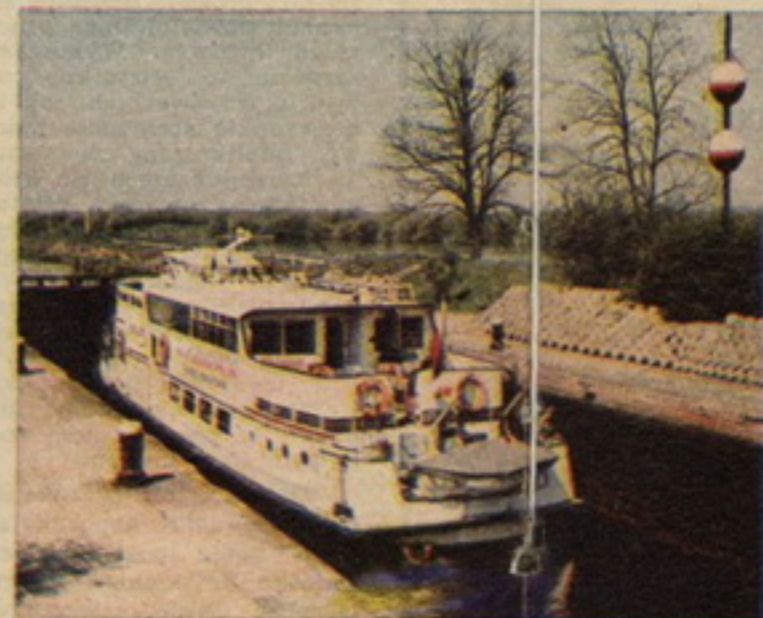
www.bembridge.com.pl



Między Koźlem a



Brzezi Odry są nad podziw malownicze, ale utrzymanie drogi wodnej wymaga ogromnych starań i dużych pieniędzy. Wciąż napotykamy ślady tego typu działalności: umocnione główki przegradzają nurt, na brzegu sterty zmagazynowanej faszyny, na wodzie pracujące pogłębiarki. Najbardziej cieszą nieliczne jeszcze, ale przecież nowe inwestycje: na przykład budowa jazu...





a Wrocławiem

Port w Koźlu



Dwadzieścia dwa razy przechodził nasz „Kościuszko” przez śluzy na trasie, nim dotarł do Wrocławia. Zasadnicze to budowle dla żaglugi na Odrze i odpowiedzialna na nich praca. Pełnią ją śluzowi, których zawód często przechodzi z ojca na syna, z pokolenia na pokolenie.



Cieszą oko kolorowe, zadbane domki ukryte w nadbrzeżnej zieleni. Mieszkają w nich pracownicy obsługujący szlak żeglugowy na Odrze, mieszczą się tu magazyny znaków nawigacyjnych i sprzętu.

Ostatnia śluza, już we Wrocławiu. Kończymy pierwszą część naszej odrzańskiej podróży.





„Ptaszki” w szczecińskiej bazie Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Gryf”. Tak wyglądały te statki w końcowej fazie swej rybackiej służby. Na pierwszym planie lugrotrowler „Dudek” (Szn 9), w tyle za nim m. in. „Czajka” (Szn 11) i „Szpak” (Szn 37). Wszystkie trzy należały do typu B-11. (fot. Z. Ostrołęka)

Podzwonne dla „ptaszków”

Narodziły się ćwierć wieku temu. Pisaliśmy o nich już w 1948 roku, donosząc Czytelnikom, że „w ramach planu rozbudowy floty rybackiej Centralne Biuro Konstrukcyjne Zjednoczenia Stoczni Polskich otrzymało zlecenie na wykonanie rysunków projektowych i wykonawczych nowego typu jednostki rybackiej”. I nieco dalej: „w myśl życzeń sfer rybackich należało przystosować jednostkę zarówno do połowów trałowych, jak i połowów pławnicowych”. Według takiej to recepty powstały lugrotrowlery, statki uniwersalne: nigdy nie były one dobrymi lugrami, ani dobrymi trawlerami. Założona w projekcie uniwersalność stała się grzechem pierworodnym, który zaciążył na późniejszych losach całej, ogromnej serii tych statków.

A seria była rzeczywiście potężna: ponad sześćdziesiąt jednostek. Budowała je Stocznia Północna w Gdańsku. Pierwszy statek zwodowano tam 25 czerwca 1950 roku pod nazwą „22 lipca”. Jednakże wkrótce postanowiono nadawać lugrotrowlerom niezobowiązujące nazwy ptaków i prototyp przechrzczono na „Kulik” (stąd obok określenia „ptaszki”, istniało też dla całej serii określenie „kuliki”). W sumie wykorzystano cały chyba atlas ornitologiczny, od „Bociana” do „Żołyń” i „Żurawia”.



Najpierw, w latach 1951—1954, powstało 35 jednostek typu B-11 (ok. 160 BRT, 100 ton nośności, 32,6 m długości 300 KM). Następnie, w latach 1955—1957, zbudowano 28 nieco ulepszonych i większych statków typu B-17 (ok. 180 BRT, 110 ton, 34,5 m dł. 300—400 KM). Złe wyniki jednostek z serii B-11 przy połowach pławnicowych na M. Północnym spowodowały konieczność przebudowy (zabudowa rufy, ster dziobowy), co z kolei naruszyło i tak nie najlepszą stateczność. Nastąpiły dwie tragedie: 9.V.55, na skutek przewrócenia się w sztormie, zginęła na M. Północnym „Czubatka” z całą 14-osobową załogą; wkrótce — 4.X.56 — zatonała w podobnych okolicznościach „Cyranka”, a wraz z nią zginęło 12 rybaków; tylko 6 uratowano. Obie te katastrofy doprowadziły do polepszenia stanu technicznego i bezpieczeństwa statków typu B-11 oraz do zmian organizacyjnych w rybołówstwie dalekomorskim. Niemniej pech prześladował nadal lugrotrowlery: 26.VII.63 zatonał w sztormie „Mazurek”; zginęło 6 ludzi — resztę załogi uratowano (przyczyną było przede wszystkim niedbalstwo kierownictwa statku); 24.XI.65 poszedł na dno „Głuszc”, po zderzeniu z niezidentyfikowaną przeszkodą podwodną. Załogę „Głuszc” zdołał uratować łowięcy wspólnie tuką lugrotrowler „Mysikrólik”. Gwoli sprawiedliwości trzeba także wspomnieć np. o głośnej akcji ratowniczej, którą w ciężkim sztormie przeprowadził 18.X.61 lugrotrowler „Derkacz”, ratując załogę angielskiego trawlera „Arctic Viking”.

Mizerne wyniki ekonomiczne lugrotrowlerów spędzały sen z powiek dyrektorom przedsiębiorstw połowowych. Nic dziwnego, że kolejno obdarzały się one niewydarzoną flotyllą: najpierw eksploatował lugrotrowlery gdynski „Dalmor”, później przekazał je świnoujskiej „Odrze” a ta z kolei oddała kłopotliwy zespół szczecińskiemu „Gryfowi”. Dużym ułatwieniem w prawidłowym wykorzystaniu lugrotrowlerów było rozwinięcie na M. Północnym połowów ekspedycyjnych, przy użyciu statków-baz. Jednakże ryba z tego akwenu została wyłowiona, trzeba było szukać jej gdzie indziej. Posyłano więc lugrotrowlery aż do Afryki, na tamtejsze łowiska, gdzie łowiły w oparciu o miejscowe porty. Jednakże nie nadawały się do tropiku. Na Bałtyk natomiast były za ciężkie..

Z początkiem lat siedemdziesiątych flotylla lugrotrowlerów uległa likwidacji. Sporo jednostek sprzedano za granicę — w tym 8 do Gwinei, 7 przedsiębiorstwu z wysp Bahama, 11 do Argentyny. Znaczną liczbę złomowano. Dziś żaden „ptaszek” już nie łowi. Przy życiu pozostały jedynie te, które przebudowano i przystosowano do innych celów. A jest takich byłych lugrotrowlerów w naszej flocie kilkanaście, okazało się bowiem, że nieudane w założeniu — nieźle nadawały się do innych, nie przewidzianych zrazu zadań. I tak na przykład w służbie hydrograficznej znajdują się eks-lugrotrowlery „Marabut” i „Jaskółka”, nosząc piękne nowe nazwy KONSTELACJA i PLANETA. Były lugrotrowler „Pelikan” szkolił młodzież Zasadniczej Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Darłowie, pod tradycyjną już tam nazwą FRANEK ZUBRZYCKI II. A inne?

Pozostałe przebudowane lugrotrowlery przedstawiamy w ich nowych wcieleniach na zamieszczonych obok zdjęciach. Niech ta swoista kolekcja będzie podzwonnym dla owych sześćdziesięciu „ptaszków”, które choć nie zdobyły dobrej sławy w naszym rybołówstwie morskim, to przecież na przestrzeni dwudziestu lat współtworzyły jego historię.

JERZY MICIŃSKI

www.bembridge.com.pl



Oryginalną nazwę CZAPLA oraz mało zmienioną sylwetkę zachował statek ratowniczo-rozpoznawczy Polskiego Ratownictwa Okrętowego, przebudowany z seryjnego lugrotrowlera w 1959 r. Wyposażony jest m. in. w echosonde poziomą i aparaturę telewizyjną do poszukiwania wraków. (fot. J. Ukłejewski)

Lugrotrowler BIRKUT, nie tracąc swej ptasiej nazwy, już po roku służby w rybołówstwie został przekazany Morskiemu Instytutowi Rybackiemu w Gdyni, gdzie pełni funkcje statku naukowo-badawczego. Kiedyś był flagową jednostką MIRu, dziś pozostaje w cieniu większych i nowocześniejszych statków naukowo-badawczych. Kilkakrotnie przebudowy i adaptacje nie zmieniły w zasadzie jego oryginalnej sylwetki. (fot. H. Kabat)



Cztery jednostki z serii B-11 już w trakcie budowy zmieniły swe przeznaczenie. Zamiast statkami rybackimi, po odpowiedniej adaptacji planów stały się okrętami ratowniczymi w służbie Marynarki Wojennej. Jeden z nich, oznaczony jako R-21, zasłużył się w ub. roku przy wydobywaniu na redzie Gdańska dla Centralnego Muzeum Morskiego wraka „miedziowca” — średniowiecznego statku żaglowego. (fot. S. Pudlik)



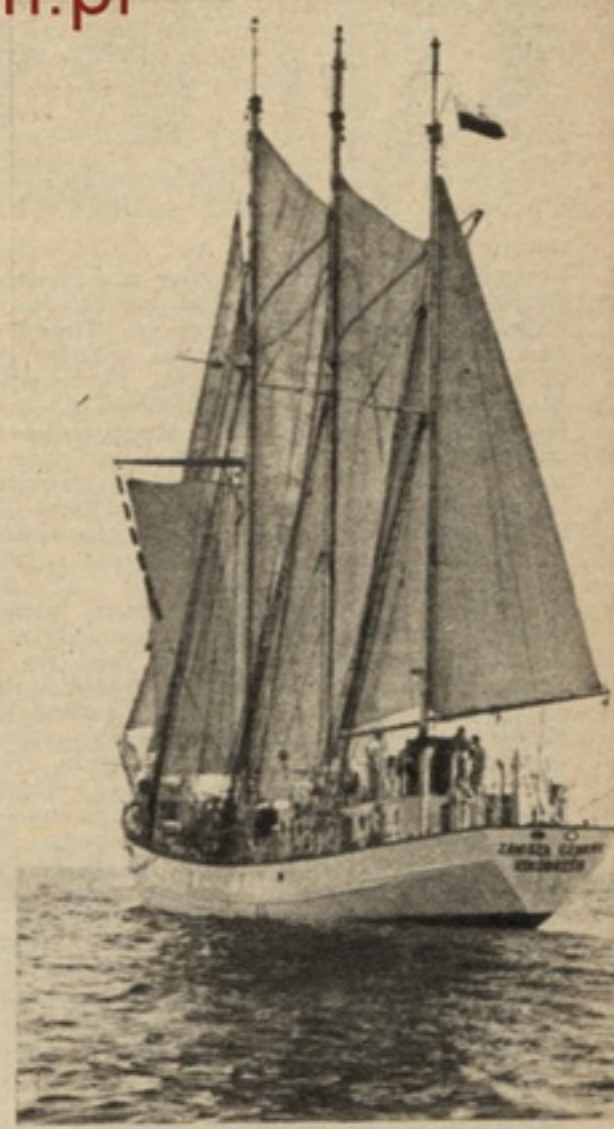
Cztery lugrotrawlerzy — „Puchacz”, „Puszczyk”, „Słowik” i „Pingwin” — przebudowane zostały w latach sześćdziesiątych na statki instrumentalne dla wyższych szkół morskich w Gdyni i Szczecinie. Pod nazwami HORYZONT, ZENIT, AZYMUT i NAWIGATOR tworzą godny pozazdrośczenia zespół, zdolny do wdrażania najbardziej nowoczesnych metod szkolenia, zwłaszcza radarowego. Stanowią jedną z najbardziej udanych adaptacji w dziejach naszego okrętownictwa. (fot. H. Kabat)



www.bembridge.com.pl



Powaznej przebudowie uległ w 1970 r. lugrotrawler „Skowronek”, stając się statkiem badawczym Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Gdyni. Jego nazwa — HYDROMET — jest skrótem poprzedniej nazwy armatora (Państw. Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny). Trzeba dobrze się wpatrzeć, aby dojrzeć w „Hydromecie” ślady podobieństwa do dawnego „Skowronka”. (fot. S. Wawrocka)



Wszystkie adaptacje lugrotrawlerów zakasowała nadbudowa „Cietrzewia” na... trzymasztowy szkuner. Harcerski jacht flagowy ZAWISZA CZARNY, bo on to ma ów rybacki rodowód, w swej obecnej postaci nawet nie przychodzi na myśl, że mógł być kiedyś czymś innym niż żaglowcem. Tym bardziej, że m. in. dokonano przedłużenia kadłuba o kilka metrów, dobudowując rufę zupełnie odmiennego kształtu. (fot. W. Borowik)



Prawdziwą rewelacją jest ostatnia z dokonanych adaptacji lugrotrawlerów, zaskakująca w pokonanym polu nawet „Zawiszę Czarnego”. Na zlecenie amerykańskiego milionera J. S. Johnsona, wykorzystano kadłub lugrotrawlera „Jarczabek” do zbudowania jachtu żaglowo-motorowego (360 m² ożaglowania zasadniczego, silnik 400 KM). Ow jacht, z aluminiową nadbudówką w stylu retro, otrzymał nazwę MAZURKA (małżonka właściciela pochodzi z Polski) i służyć ma zarówno celom przyjemnościowym jak i naukowo-badawczym. (fot. S. Pleńniarowicz)

AKTUALNOŚCI

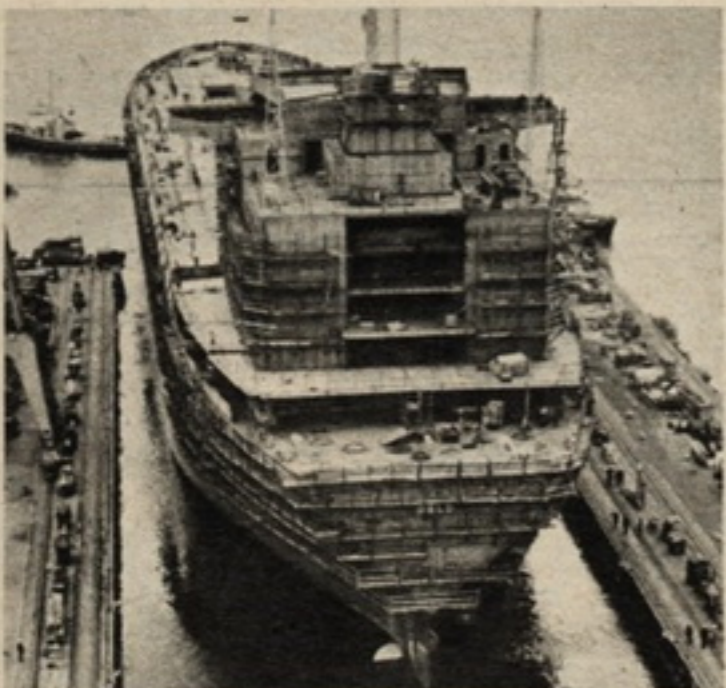
Operacja Żagiel 1976

OPERATION SAIL 1976



Gdy numer ten trafi do rąk Czytelników, atlantyckie regaty żaglowców poprzedzające Operację Żagiel 1976 będą już zakończone. W wyścigu Plymouth-Santa Cruz na Teneryfie pierwsze miejsce zajął radziecki „Towariszcz”, zaś „Dar Pomorza” — czwarte. Startowało ogółem 40 jednostek. W wyścigu drugim, Santa Cruz-Hamilton na Bermudach, startowało 45 żaglowców; wg nie potwierdzonych oficjalnych informacji przed zamknięciem mety osiągnęło ją zaledwie 12 jednostek, w tym jako siódmy — „Dar Szczecina” pod kpt. Zygmuntem Kowalskim. Skutkiem braku wiatru nie udało się tego żadnemu z żaglowców grupy „A”. Mimo tego klasyfikowano wszystkie statki, które do momentu zamknięcia mety brały udział w wyścigu. Zasada klasyfikacji nie jest dla nas jasna. Wg tego samego źródła, po przeliczeniu w klasyfikacji ogólnej zwyciężył radziecki „Towariszcz”, przed „Kruzenshternem”, włoskim „Stella Polare” i brytyjskim „Great Britain II” (pierwszy na mecie). Do wyścigu trzeciego, Hamilton-Newport w USA wystartowało ponad 100 jednostek. Do chwili ostatecznego zamknięcia numeru wyniki nie były nam znane. 4 lipca odbyła się w Nowym Jorku wspaniała Parada Żaglowców rozpoczynająca właściwą Operation Sail, która trwać będzie jeszcze długo — przeniosła się bowiem wraz ze statkami i żeglarską bracią do innych portów amerykańskich. Relacje o przebiegu Operacji Żagiel 1976 publikować będziemy poczynając od numeru sierpniowego.

Pierwszy gazowiec



W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni zwodowano pierwszy zbudowany w Polsce statek do przewożenia skroplonych gazów (LPG). Ze względu na bardzo skomplikowany technicznie proces budowy tego rodzaju jednostek, niewiele stoczni podejmuje się ich budowy. Nowy produkt polskich okrętowców świadczy, iż nasz przemysł okrętowy należy do światowej czołówki w dziedzinie budowy statków. Gazowiec z „Komuna” ma 230 m długości, 32 m szerokości i mieści w zbiornikach ze stali niskotemperaturowej ok. 75 000 litrów skroplonego gazu. Na zdjęciu: wyprowadzenie statku z doku.

Fot. Zbigniew Błażewicz

Rozpoczęcie budowy promów

Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego przystąpiła do budowy serii promów pasażersko-samochodowych. Będą to pierwsze morskie jednostki pasażerskie zbudowane przez polski przemysł okrętowy. Charakterystyka techniczna: długość 127,3 m, szerokość 19,4 m, prędkość 20 węzłów, nośność 1 800 ton. Napęd: cztery średnioobrotowe silniki „Zgoda-Sulzer” o mocy 4 200 KM każdy i 530 obrotach na minutę. Nowością jest projekt elastycznego zamontowania silników, co pozwoli wydatnie zmniejszyć drgania i hałas, a w efekcie dodatnio wpłynie na standard podróży. Prom pomieści 1 000 pasażerów, z czego 458 w 126 komfortowych kabinach. Do swojej dyspozycji otrzymają oni — wg ostatniej wersji projektowej — restaurację (282 miejsca), bar młodzieżowy (34 miejsca), kafełkę (220 miejsc), bar nocny (96 miejsc), kawiarnię (51 miejsc) i salon (60 miejsc). Główny konstruktor: mgr inż. Andrzej Zaroch. Obszerne opisy i plany promu B-490 zamieściliśmy w nr 1/76 na str. 14-15.

Nowe władze PTN



VIII Walne Zebranie Polskiego Towarzystwa Nautologicznego nadało godność Honorowego Przewodniczącego PTN prof. dr h. c. Bolesławowi Kasprowiczowi, w uznaniu Jego wielkich osiągnięć w pracy naukowej i organizacyjnej. Dokonano też wyboru nowego zarządu, który ukonstytuował się następująco: przewodniczący — prof. dr hab. Maciej Krzyżanowski (równocześnie przewodniczący Komisji Historii Żeglugi), wiceprzewodniczący — prof. mgr inż. Witold Urbanowicz (przewodniczący Komisji Historii Okrętownictwa), doc. dr hab. Zbigniew Machaliński i mgr Witold Bublewski; członkowie: prof. dr Kazimierz Kubik (przewodniczący Komisji Historii Srodowisk Nautycznych), doc. dr hab. Jan Tuczyński (przewodniczący Komisji Historii Marynistyki i Kultury Morskiej), dr Stanisław Laskowski (przewodniczący Komisji Historii Portów) oraz dr Walenty Aleksandrowicz, Jerzy Komorowski, doc. dr inż. Wojciech Orszulok, mgr Adam Reszka i dr Stanisław Telega. Spośród organizacyjnych osiągnięć PTN w ostatnim okresie, odnotować należy uzyskanie budynku na siedzibę Towarzystwa w Gdyni oraz usprawnienie wydawania kwartalnika „Nautologia”, ukazującego się obecnie nakładem Ossolineum.

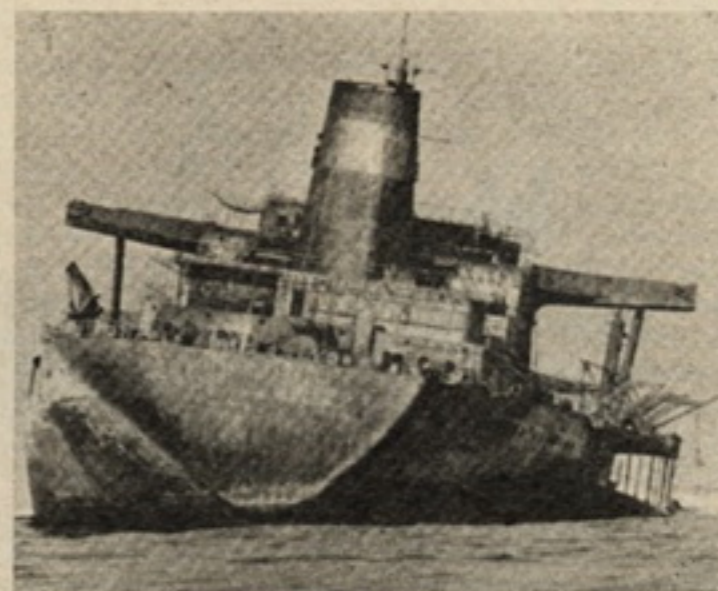
Zmiana na stanowisku dyrektora PLO

Wieloletni dyrektor naczelny Polskich Linii Oceanicznych Stanisław Bejger powołany został na stanowisko radcy handlowego Ambasady PRL w Helsinkach. W uznaniu dotychczasowej owocnej pracy i zasług dla rozwoju gospodarki morskiej, Stanisław Bejger odznaczony został Orderem Sztandaru Pracy II klasy. Serdecznie gratulujemy! Nowym dyrektorem naczelnym PLO został mianowany mgr Tadeusz Grembowski, uprzednio dyrektor biura GAL w Londynie. Życzymy sukcesów!

Radzieckie dostawy

Zgodnie z zawartą umową w Moskwie o wzajemnych dostawach statków i wyposażenia okrętowego w latach 1976-1980, plan dostaw radzieckich do Polski obejmuje m. in. dwa zbiornikowce o nośności 24 000 ton każdy, 3 wodoloty typu „Kometa” i 3 typu „Newa”, rzeczny statek pasażerski z 66 miejscami, dużą pogłębiarkę, 300-tonowy dźwąg pływający, trzy kutry pilotowe oraz dwa portowe zbieracze ropy i zanieczyszczeń. Ponadto dostarczone zostaną dwa statki pasażerskie po 243 miejsca każdy, cztery holowniki o mocy po 3 000 KM i kilka jednostek portowych. Wartość radzieckich dostaw wyposażenia okrętowego wyniesie około 40 milionów rubli. Na zdjęciu: wodolot typu „Kometa” cieszący się wielką popularnością na trasie Szczecin-Swinoujście.

Fot. CAF — Undro



Casus „Urquiola”

U wejścia do hiszpańskiego portu La Coruña osiadł na skałach stutysięcznik „Urquiola” (na zdjęciu) z ładunkiem ropy naftowej. W kilka godzin później nastąpiła eksplozja i statek ogarnął pożar. 37-osobową załogę ewakuowano w całości, z wyjątkiem kapitana, który — według oficjalnie nie potwierdzonych informacji — poniósł śmierć w płomieniach. Do akcji ratowniczej skierowano jednostki portowe oraz specjalne oddziały wojsk inżynierskich. Dywan ropy wyciekającej z uszkodzonych zbiorników pokrył przybrzeżne wody w okolicach portu. Rejon brzegowy ogłoszono strefą klęski żywiołowej. Do akcji rozpryskiwania detergentów wprowadzono jednostki lotnictwa wojskowego. Ocenia się, iż ze zbiorników wraka wypłynęło kilkadziesiąt tysięcy ton ładunku. Hiszpańskie władze administracyjne zakazały udzielania jakichkolwiek informacji na temat skutków katastrofy.

Regaty Samotnych



5 czerwca rozpoczęły się VI Transatlantyckie Regaty Samotnych, organizowane przez londyńskie pismo „Observer”. Na starcie w Plymouth stanęło 126 żeglarzy (rekordowa obsada!), w tym 4 kobiety: 2 Francuzki, Włoszka i Angielka. Spośród żeglarzy polskich na trasę liczącą 2 500-3 000 mil wyruszyli: kpt. Zbigniew Puchalski (zdjęcie górne) na swej 45-letniej „Mirandzie” noszącej — jak w poprzednich regatach — numer 23, oraz kpt. Kazimierz Jaworski (zdjęcie dolne) na jachtie „Taurus-Spaniel”, zbudowanym specjalnie na te właśnie regaty przez Szczecińską Stocznnię Jachtową. Całym sercem życzymy powodzenia!

Fot. CAF — Uklejewski oraz Antoni Pieńkowski

Z OSTATNIEJ CHWILI

„Mazurek” przeplłynął Atlantyk.

Za pośrednictwem Gdyni-Radia otrzymaliśmy wiadomość o dotarciu samotnej żeglarki kpt. Krystyny Chojnowskiej-Liskiewicz na „Mazurku” do Cristobal — atlantyckiego portu Kanału Panamskiego. Cieszymy się bardzo!

„Wojewoda Pomorski”



W końcu maja, zastużony wielce dla rozwoju polskiego żeglarstwa, Akademicki Klub Morski w Gdańsku otrzymał nową flagową jednostkę. Jest nią piękny jacht „Wojewoda Pomorski”, zbudowany przez Stocznia Jachtowa w Gdańsku. Dziedzicząc nazwę po swym poprzedniku, przedwojennym „Wojewodzie Pomorskim” (pływał w AKM od 1932 do 1939 roku), nowy nabytek studenckiego klubu jest największym jachtem. Należy do typu „Tornado”, ma 17 m długości i ok. 130 m² ożaglowania. Matką chrzestną „Wojewody Pomorskiego” jest Halina Sak, małżonka sekretarza KW PZPR w Gdańsku, Włodzimierza Saka. Na zdjęciu: matka chrzestna w kokpicie swego chrześniaka.

fol. Janusz Rydzewski

Zakaz kąpieli przy puckim brzegu

Już w ubiegłym roku kąpielisko puckie zostało oficjalnie zamknięte. O zakazie kąpieli informowały ustawione na plaży złote tablice ostrzegawcze. Przeprowadzane wielokrotnie od wczesnej wiosny badania stopnia zanieczyszczeń bakteriologicznych — wypadły negatywnie. Decyzja głównego inspektora sanitarnego o zakazie kąpieli w Pucku nie zostanie uchylona. Puck każdego lata gości tysiące turystów z kraju i z zagranicy. Jest miejscem kolonii i obozów harcerskich. Na sezon 1976 Przedsiębiorstwo Usług Turystycznych „Hel” wynajęło w Pucku 3 tysiące kwater. Oznacza to, że przeciętnie w każdym turnusie przebywać będzie w mieście około 10 tysięcy wczasowiczów. Ludzi, którzy przyjadą z głębi kraju, wiadomość o zamknięciu kąpieliska na pewno zaskoczy, i to bardzo nie mile. Współczujemy — i im, i... Puckowi.

Łódź z silnikiem Wankla

Felix Wankel, wynalazca nowego typu silnika spalinowego, poddał próbom kolejną jego wersję, tym razem przeznaczoną dla pojazdów wodnych. Prototypowa łódź (również kadłub projektowany był przez wynalazcę) osiąga prędkość 60 węzłów, i w przekonaniu jej konstruktora wyznaczy nowy kierunek rozwoju wodolotów transportowych. Ponadto cechuje ją duża dzielność morską — ma być zdolna do szybkiej żeglugi nawet w warunkach sztormowych.

Fot. DaD



Poduszkowiec gigant

Na wystawie OCEANEXPO, zorganizowanej w Bordeaux, przedstawiono model (na zdjęciu) budowanego przez SEDAM 225-tonowego poduszkowca, który z 400 pasażerami i 45 samochodami na pokładzie rozwijać będzie prędkość 140 km/godz. nad falami do wysokości 4 metrów. 3 śmigła oraz 2 sprężarki powietrza napędzane będą przez 5 silników Lycoming TF 40, o łącznej mocy 16 000 KM. Poduszkowce typu „N 500” wprowadzone zostaną do eksploatacji w roku 1977, na liniach łączących francuskie i brytyjskie wybrzeża La Manche oraz Niceę z Korsyką.

Gaz ziemny na wybrzeżu RFN



Na zachodniomorskim wybrzeżu Morza Północnego dowiercono się bogatych złóż gazu ziemnego na głębokości 4170 m. Na zdjęciu: wieża wiertnicza na plaży. Poszukiwania gazu prowadziło konsorcjum niemiecko-amerykańskie. Fot. DaD

Wizyta w Gdyni



Z kurtuazyjną wizytą przybył do Gdyni brytyjski okręt szturmowy używany dla wspólnego szkolenia wojsk desantu morskiego NATO. HMS „Interpid” (na zdjęciu). Okręt ma 159 m długości i 25 szerokości; może przewozić barki desantowe i lekkie czołgi; posiada lądowisko dla helikopterów, które należą do stałego wyposażenia okrętu. Opisałmy tę interesującą jednostkę szczegółowo w nr 4/1968 na str. 23.

Fot. CAF — J. Uklejewski

JEDNYM ZDANIEM

- AKER VERDAL** — stocznia norweska, przystąpiła do budowy pełnomorskiej platformy, stanowiącej właściwie pływający pięciopiętrowy hotel, który w lecie 1977 r. ma zająć miejsce na polu naftowym Ekofisk na Morzu Północnym, jako centrum socjalno-wypoczynkowe dla załóg platform wiertniczych i szypbów.
- ANTWERPIA** — port belgijski, uzyskał sprawniejszą i bezpieczniejszą nawigację na zachodniej Skaldzie, dzięki oddaniu do użytku nowego łańcucha automatycznych stacji radarowych.
- ARGENTYNA** — rozpoczęła budowę nowego głębokowodnego portu naftowego San Antonio Oeste w zatoce San Maties, z przewidywanym terminem otwarcia w 1978 r.
- „AVENIR”** — francuski liniowiec pasażerski 6 921 BRT, zbudowany w 1966 r., został sprzedany armatorowi włoskiemu i będzie pływać między Brindisi i Koryntem pod nazwą „Presso Corinto”.
- „BRITISH KIWI”** — angielski zbiornikowiec 16 175 DWT, zbudowany w 1960 r., zostanie w najbliższym czasie przekształcony na statek usługowy, nadzorczy i przeciwpożarowy dla pola naftowego Forties na Morzu Północnym.
- DOANE** — Debora, 26-letnia Amerykanka, stała się pierwszą kobietą w USA, która ukończyła czteroletnią szkołę morską — Maine Maritime Academy w Castine — z najwyższym wyróżnieniem.
- HAMBURG** — port RFN nad Łabą, uzyskał dobre rezultaty w dotychczasowej realizacji trzyletniego programu próbnego dostarczenia pilotów helikopterami na statki wpływające do portu z Morza Północnego.
- HAMLET** — pod tą nazwą znana duńska stocznia Burmeister og Wain powołała do życia nowe przedsiębiorstwo żeglugowe, głównie w celu zatrudnienia wyprodukowanych na własny rachunek statków, które nie znajdują nabywców z powodu kryzysu w transporcie morskim.
- JORDANIA** — uruchomiła pod własną banderą pierwszy statek handlowy, którym jest kabotażowiec „Petra Star”, ok. 600 DWT, zbudowany w RFN w 1956 r. i obecnie bazujący w porcie Akaba.
- KANAL KILONSKI** — dotkliwie odczuł skutki obecnej trudnej sytuacji w żegludze, gdyż ruch statków zmniejszył się z 68 450 w 1974 r. do 60 280 w 1975 r., zaś ilość przewiezionych ładunków spadła odpowiednio z 62,5 mln do 51,2 mln ton.
- KILONIA** — port RFN, otrzymał w miejscowej stoczni należącej do koncernu Howaldtswerke-Deutsche Werft nowy suchy dok długości 426 m, szerokości 89 m, umożliwiający budowę statków wielkości do 1 miliona DWT.
- „KRASIN”** — trzeci z nowej serii lodolamaczy o mocy 36 000 KM, budowanych dla Związku Radzieckiego w fińskiej stoczni Wärtsilä w Helsinkach, został przekazany do eksploatacji na wodach arktycznych.
- LINDÖ** — wielki duński kompleks stoczniowy w Odense, zdolny do produkcji 300-tysięczników w czasie zaledwie 37 dni, uzyskał w latach 1969—1974 łączną produkcję statków w ilości 1,5 mln DWT, ustanawiając pod tym względem rekord europejski.
- MILLWALL** — pierwsza całkowicie kryta baza przeladunkowa, z dachem wysuniętym 20 m nad rzekę Tamizę, została oddana do użytku w porcie londyńskim, umożliwiając przeladunek towarów w każdych warunkach atmosferycznych.
- „PELICAN”** — 6-tonowa francuska łapaczka do usuwania nieczystości z powierzchni wody, odbyła pierwsze próby na Sekwanie w Paryżu, oraz znajduje się już w służbie morskiej na wybrzeżu francuskiej Riwiery.
- PORTFEL** — światowych zamówień nowego tonażu okrętowego, zwiększył się w I kwartale rb. w stoczniach polskich o 111 tys. ton natomiast wykazuje znaczny spadek w niemal wszystkich innych krajach produkujących statki.
- PORTUGALIA** — zgłosiła swe przystąpienie do Międzynarodowej Morskiej Organizacji Doradczej (IMCO), co zwiększyło liczbę członków tej organizacji do 94.
- RICHARDS BAY** — nowy głębokowodny port południowoafrykański, położony na wybrzeżu Oceanu Indyjskiego na północ od Durbanu i zdolny do obsługi masowców 250 000 DWT, został oficjalnie oddany do eksploatacji.
- „S. A. WOLRAAD WOLTEMADE”** — najsilniejszy holownik na świecie, z napędem spalinowym o mocy 28 000 KM, długości 94,5 m, rozwijający prędkość przeszło 21 węzłów, zbudowany w szkockiej stoczni Robb Caledon, został przekazany do eksploatacji przedsiębiorstwu Safmarine z Afryki Południowej.
- „SEAWAY JURA”** — nowy serwisowiec norweski, zbudowany w stoczni Kaarbøs w Harsstad, wskutek bliżej nie wyjaśnionych trudności, które uniemożliwiły matce chrzestnej przybycie na miejsce, musiał być ochrzczony... przez telefon.
- SOBELMARINE** — radziecko-belgijskie przedsiębiorstwo żeglugowe, w którym 60% udziałów ma strona radziecka, zostało utworzone w Antwerpii.
- „TOURIST”** — filipiński statek pasażerski 4 776 BRT, został zakotwiczony w zatoce Manili, jako pływające kasyno gry.
- TURCJA** — zawarła porozumienie z Libią w sprawie utworzenia wspólnego przedsiębiorstwa żeglugowego z siedzibą w Istanbul, jak również zbudowania nowej stoczni na wybrzeżu libijskim.
- ZWIĄZEK RADZIECKI** — oraz Stany Zjednoczone Ameryki, zawarły nową sześcioletnią umowę żeglugową, która ułatwi rozwój stosunków handlowych między obu krajami.



Smaczne potrawy z ryb morskich

RYBY NA SPOSÓB WĘGIERSKI

2 opakowania filetów panierowanych (lub mrożone ryby — te ostatnie przed smażeniem rozmrozić, by można je było panierować czyli obtoczyć w mące, jajku i tartej bulce), łyżeczka ostrej papryki czerwonej, 1/4 kg smalcu lub oleju do smażenia, 4—6 strąków świeżej papryki czerwonej lub żółtej, sól, pieprz, trochę oleju słonecznikowego, sok z cytryny, 1 mała cebulka.

Na głębokiej patelni rozgrzać mocno cały tłuszcz (ryby powinny w czasie smażenia pływać), gdy zacznie lekko dymić — smażyć ryby kładąc je następnie do rondla z masłem i przesypując papryką. Po usmażeniu całej ilości — rondel przykryć i utrzymywać jeszcze na niewielkim ogniu na siatce ochronnej — 10 minut. W tym czasie umyć, wypestkować i pokrojąc w krążki paprykę, posypać pieprzem, skropić sokiem z cytryny i olejem, w salaterce przybrać białymi krążkami cebuli. Podać do bardzo gorącej ryby.

SALATKA WIECZORNA

Ok. 40 dkg filetów lub mrożonej ryby, ugotowana włoszczyzna (może być z rosolu), szklanka zielonego groszku, 15 dkg sera edamskiego lub goudy, 2 łyżki usiekanej zieleniny, mała cebulka; pół szklanki majonezu gotowego lub przyrządzonego w domu (1 żółtko, łyżeczka musztardy, trochę soli, odrobina soku z cytryny i cukru pudru, 1/2 szklanki oleju słonecznikowego lub sojowego), 2—3 pomidory do przybrania.

Rybę ugotować kładąc zamrożoną do wrzątku z dodatkiem soli, listka laurowego, kilku ziaren pieprzu. Gdy miękka — osączyć na sicie (jeśli nie były to filety — obrać ze skóry i ości), podzielić na małe kawalki. Włoszczyznę pokrojąc w drobną kostkę, w ten sam sposób pokrojąc cebulkę i ser, ugotować i osączyć groszek. Wszystkie składniki połączyć razem, wymieszać z majonezem, ułożyć w salaterce na listkach sałaty, przybrać cząstkami pomidorów i ewentualnie jaj na twardo.

BR-139

BECZKA ROZMAITOŚCI TECHNICZNYCH (19)

www.bembridge.com.pl

● Norweska stocznia Trosvik lan-
suje nowy typ pełnomorskiej plat-
formy wiertniczej o kombinowa-
nej konstrukcji stalowo-betono-
wej. Platforma ta, dla której
przyjęto nazwę „Big Buoy 6000”,
opiera się na gigantycznej cylin-
drylicznej pławie o dolnej części
betonowej, natomiast górnej czę-
ści oraz pokładzie ze stali. Platfor-
ma jest przeznaczona specjalnie
do wiercenia na głębokiej wodzie,
oraz w trudnych warunkach po-
godowych i klimatycznych. Pio-
nowa wieża platformy ma naj-
większą średnicę 56 m, a cała bu-
dowla liczy 136 m wysokości. Plat-
forma utrzymuje się sama na sta-
łej pozycji, bez użycia kotwic,
przy pomocy czterech par śrub
napędowych. Przy przenoszeniu
się o własnych siłach z miejsca
na miejsce, nowa platforma osią-
ga prędkość 6 węzłów.

● Na 76 sesji francuskiego stowa-
rzyszenia technicznego — mors-
kiego i aeronautycznego, która
odbyła się w kwietniu r.b. w Pa-
ryżu, przedstawiono referat prof.
J. W. Doerffera z Politechniki
Gdańskiej, dotyczący hamowania
wielkich statków przy pomocy ur-
ządzenia dziobowego. Problem
zatrzymywania wielkotonażowych
jednostek morskich nie został do-
tąd rozwiązany w sposób zadowo-
lający. Czynniono wiele prób z
różnymi systemami pionowych
płaszczyzn bocznych, spadochro-
nów, etc., ale nie osiągnięto żad-
nych interesujących rezultatów.
Zasada urządzenia opisanego w
referacie prof. Doerffera polega
na otwieraniu gruszkowej
statku, wskutek czego powstaje
rodzaj tarczy hamującej, która
zwiększa opór przeciwdziałający
posuwaniu się statku do przodu.
Przeprowadzone z tym wynalaz-
kiem próby modelowe w basenie
doświadczalnym wykazały bardzo
znaczące zmniejszenie odległości
i czasu hamowania, przy doskona-
łym utrzymywaniu się statku na
kursie. Dodatkowe próby w tune-
lu kawitacyjnym ujawniły możli-
wość dalszego polepszenia osią-
gniętych wyników. W niedalekiej
przyszłości polski hamulec okręto-
wy powinien już być zainstalowa-
ny na masowcu o nośności 55 000
ton, z serii budowanej w stoczni
im. Komuny Paryskiej w Gdyni.

● Konstruktor południowoafry-
kański Patrick Beatty zbudował
niezwykły katamaran, napędzany
przy pomocy sztywnego żagla z
aluminium w kształcie ustawione-
go pionowo skrzydła samolotu.
We wnętrzu żagla, u jego podsta-
wy, znajduje się sterówka, nieco
przypominająca oszkloną klatkę.
Z tego pomieszczenia żeglarz kie-
ruje jachtem za pomocą nożnych
pedałów, poruszających dwa stery
umieszczone w kadłubach kata-
maranu. Ponadto sterujący uru-
chamia ręcznie dodatkowy wielki
ster typu lotniczego, przytwier-
dzony na wysięgnicach do tylnej
części sztywnego żagla i służący
do obracania go stosownie do kie-
runku wiatru. Cała ta rewolucyj-
na konstrukcja, nad którą wynal-
zca pracował przez 3 lata, wzo-
ruje się na zbudowanych już dość
dawno ślizgaczach lodowych, któ-
re rozwijają prędkość blisko
200 km/g. Patrick Beatty pragnie
startować na swym żaglowcu w
międzynarodowych zawodach kla-
sy C i pobić rekord szybkości dla
katamaranów, który wynosi do-
tychczas 58 km/g.

● Rosnące potrzeby energetyczne
uprzemysłowionego świata skła-
niają do coraz szerszego wykorzy-
stania gazu naturalnego (LNG) w
stanie ciekłym. Po wydobyciu z
szybów, gaz naturalny jest ozię-
biany do temperatury —165°C,
wskutek czego zamienia się w
ciecz o objętości wielokrotnie
mniejszej od objętości w stanie
gazowym. Dzięki temu można
przewozić gaz zbiornikowcami,

których izolacja pozwala na u-
trzymanie ładunku w niskiej tem-
peraturze. Po wylądowaniu w
porcie docelowym, płynny gaz
musi być składowany w podob-
nych warunkach. Ażeby uproszczyć,
jak i obniżyć koszty manipulowa-
nia gazem naturalnym, znana nor-
weska stocznia Moss Rosenberg,
w porozumieniu z dwoma przed-
siębiorstwami amerykańskimi,
opracowała projekt pływającej
wytwórni gazu, spełniającej na
wodach przybrzeżnych wszystkie
funkcje związane z przyjmowa-
niem i upłynnianiem go do prze-
wozu morskiego. Wytwórnia skła-
da się z trzech sekcji podobnych
do barek. Znajduje się na nich ur-
ządzenie do skraplania gazu, jak
również 6 kulistych zbiorników.
Barki mogą być łączone ze sobą
na miejscu, stosownie do potrzeb,
przy czym wymagają znacznie
mniej personelu obsługującego,
niż odpowiednie stałe urządzenia
ładowe. Pływająca wytwórnia ma
być zdolna do upłynniania gazu
w ilości 10,7 mln m³ na dobę, oraz
do obsłużenia dziennie czterech do
pięciu zbiornikowców LNG. Co
zaś najważniejsze, eksploatacja
pływającej wytwórni ciekłego ga-
zu będzie tańsza, niż w analogicz-
nych instalacjach bazujących na
ładzie.

● Nurkowie, którzy pracują pod
wodą przy pełnomorskich insta-
lacjach wiertniczych, mają zada-
nia szczególnie trudne i niebez-
pieczne. W dążeniu do oszczędza-
nia ludzkiego zdrowia i życia, a
także do uzyskania większej wy-
dajności pracy, irlandzkie przed-
siębiorstwo Winn Technology
skonstruowało podwodnego robo-
ta, który ma zastępować ludzi w
nurkowaniach głębokowodnych.
Robot o nazwie Tramp jest osa-
dzony na sześciu kołach z grubo
bieżnikowanymi oponami, na któ-
rych szybko i łatwo porusza się
po dnie morskim, skąd, w przeci-
wienstwie do żywych nurków,
może wypływać na powierzchnię
tylko raz na trzy miesiące, w ce-
lu dokonania niezbędnego prze-
glądu jego mechanizmów. Nurku-
jąca jednostka Tramp jest kiero-
wana z umieszczonej na lądzie
elektronicznej konsoli, umożliwia-
jącej m. in. obserwację dna mor-
skiego przez zainstalowaną w ro-
botcie kamerą trójwymiarowej te-
lewizji. Elektroniczny symulator
dotyku pozwala jednocześnie ope-
ratorowi „wyczuwać” wszystko,
czego dotykają ruchome ramiona
niezwykłej maszyny. Podmorski
Tramp nosi ze sobą wszystkie nie-
zbędne do pracy narzędzia i może
montować, naprawiać i kontrolo-
wać podwodne konstrukcje na
każdej głębokości.

● Współczesny etap rozwoju
okrętownictwa to nie tylko coraz
większe, ale także coraz szybsze
jednostki. Wzrost prędkości jest
jednak ograniczony ze względów
ekonomicznych. Dlatego w wielu
pracowniach badawczych na świe-
cie ciągle prowadzi się doświad-
czenia nad nowymi konstrukcja-
mi, które mogłyby wykorzystać
dynamiczną siłę nośną pojawia-
jącą się podczas ruchu statku. Ta-
kim rozwiązaniem jest samoloto-
statek, zwany też ekranoplanem.
Kształtem przypomina samolot
lub latające skrzydło i unosi się
na bardzo małej wysokości nad
wodą, która stanowi ekran. Pier-
wsze tego rodzaju projekty powsta-
ły blisko pół wieku temu i do-
tychczas zbudowano na świecie
przeszło 30 ekranoplanów różnych
typów. Niezwykłe samoloto-
statki nadal przechodzą próby w Sta-
nach Zjednoczonych, Anglii, Ja-
ponii, Związku Radzieckim,
Szwecji i Finlandii. Wobec tego,
że transport towarów drogą lotni-
czą na niewielkie odległości jest
ciągle nieopłacalny, ekranoplan
wydaje się stanowić doskonale
rozwiązanie problemu.

DRUGIE SPOTKANIE Z FREGATĄ »LOIRE«

www.bembridge.com.pl

— Okręt gotów do boju, sir.

— Dziękuję, panie Bush.

W tych paru minutach streszczało się życie marynarki wojennej. Moment decyzji, zamieszanie, zdenerwowanie, a potem spokój i długie czekanie. Oba okręty szły bejdewindem, borykając się z morzem, oddalone od siebie o cztery mile. „Hotspur” prawie dokładnie po nawietrznej „Loire”. Te cztery mile i ten kierunek wiatru zapewniały nietykalność „Hotspurowi”. Dopóki będzie w stanie zachować tę odległość, pozostanie bezpieczny. Jeśli nie — jeśli coś się stanie — wtedy czterdziści osiemnastofuntowych dział „Loire” szybko się z nim załatwi. Może walczyć o honor, ale bez nadziei na zwycięstwo. Przygotowywanie się do boju było właściwie niczym więcej jak gestem; ludzie polegą albo zostaną straszliwie pokaleczeni, a rezultat będzie taki sam, jakby „Hotspur” poddał się potulnie.

— Panie Bush! Może pan odeśłać pod pokład wachtę wolną od służby.

— Tak jest, sir.

Ten pościg — ten wyścig — mógł trwać godziny, a nawet dni i nie było celu męczyć przedwcześnie całej załogi. Wichura uderzyła z nową siłą, zalewając pokład deszczem i bryzgami; gdy patrzył na „Loire”, jej obraz zamazał mu się w oczach, a „Hotspur” tymczasem nurzał się i podskakiwał jak dziecinna łódeczka z papieru, walcząc z wichrem i falą.

— Proszę mnie wezwać, gdy fregata znowu pokaże się w polu widzenia — rzekł Hornblower. — I oczywiście zawsze, gdy to będzie potrzebne. Wypowiedziawszy te słowa z niezwykłą godnością dotarł jakoś z wielkim trudem do swojej kabiny; szum w głowie sprawił, że przechyły pokładu pod stopami wydawały się większe niż faktycznie były i że silniej bujał się w koi, gdy z jękiem rzucił się na nią. Po jakimś czasie przyszedł Bush by zbudzić go.

— Pogoda się poprawia, sir — dotarł jego głos spoza drzwi kajuty poprzez odgłosy sztormu.

— Bardzo dobrze. Zaraz przyjdę.

Gdy wyszedł na pokład, po prawej burcie majaczył już niewyraźny kształt, a w miarę jak przejaśniało się, „Loire” stawała się coraz bardziej widoczna. Oto była tam sztormując ostro, ze zbrasowanymi rejami i furtami strzelniczymi widocznymi tak wyraźnie, że można je było policzyc, gdy znowu powróciła do rów-

nowagi; fale rozbijały się chmurą o nawietrzną jej dziobu, a potem, przy następnym przechyle, przez moment lśniło jej różowobrunatne miedziane dno. Hornblower spostrzegł coś, co Bush i Prowse naraz wyrazili słowami.

— Wyprzedza nas — zawołał Bush.

— Jest teraz o cały rumb przed trawersem! — dodał Prowse.

„Loire” płynęła szybciej niż „Hotspur”, zdobywając przewagę w wyścigu. Każdy wie, że francuscy konstruktorzy okrętów są lepsi od angielskich; francuskie okręty były na ogół szybsze. W tym konkretnym wypadku mogło to oznaczać tragedię. Lecz na tym nie koniec.

— Obawiam się — mówił powoli Bush, jakby każde słowo sprawiało mu ból — że zbliża się do nas, idąc ostrzej do wiatru.

Bush chciał przez to powiedzieć, że „Loire” nie poddaje się w tym stopniu co „Hotspur” naporowi w kierunku zawietrzny; w związku z tym „Hotspur” jest znoszony w kierunku fregaty, bliżej ku jej działom. Hornblower nagle zrozumiał, że Bush ma rację. Jeśli obecne warunki pogodowe utrzymają się, otwarcie furt strzelniczych na „Loire” i rozpoczęcie obstrzału będzie tylko kwestią czasu. Nie mogą zatem dalej bronić się przed niebezpieczeństwem z jej strony w najprostszym sposobie, jak to czynili do tej chwili. Gdyby „Hotspur” był szybszy i żeglował ostrzej do wiatru niż fregata, mógłby trzymać się od niej w dowolnej odległości. Tak więc pierwsza linia obrony załamała się.

— Nie ma co się dziwić — stwierdził. Starał się mówić tonem chłodnym, nawet nonszalanckim. — Jest dwa razy większa od nas.

Wielkość okrętu jest ważnym czynnikiem przy trzymaniu się po nawietrznej. Te same fale uderzają w jednostkę małą i dużą, lecz mniejszą bardziej spychają na zawietrzną; ponadto stępki dużych okrętów zanurzone są głębiej pod powierzchnię, znacznie poniżej poziomu wzburzonej wody, i tam, w spokojniejszej wodzie lepiej się jej trzymają.

Jakby tknięci tą samą myślą wszyscy trzej skierowali lunety na „Loire”.

— Steruje trochę ostrzej na wiatr — zauważył Bush.

Hornblower dostrzegł przelotny łopot marsli fregaty. Kosztem wyprzedzenia chce zyskać parę jardów w kierunku nawietrz-

nym; przy większej prędkości na wodzie jest w stanie to osiągnąć.

— Znowu zrównaliśmy się z nią — stwierdził Prowse.

Francuski kapitan znał swoją robotę. Z matematycznego punktu widzenia najlepszym kursem przy podchodzeniu do okrętu płynącego po nawietrznej jest utrzymywanie ściganej jednostki prosto na kierunku, z którego wieje wiatr, i właśnie w tym położeniu znalazł się znowu „Hotspur” w stosunku do „Loire”; natomiast fregata, wracając na swój poprzedni kurs bejdewindem zbliżyła się o dwadzieścia albo i trzydzieści jardów do niego w kierunku wiatru. Kilkakrotne powtórzenie tego manewru plus zmniejszenie się odległości powodowane przez większą nawietrzność fregaty mogło doprowadzić do zlikwidowania luki.

Wszyscy trzej zaraz odjęli lunety od oczu i spojrzenia podwładnych skierowały się na Hornblowera. Czekali na jego następne posunięcie w tej krytycznej sytuacji.

— Panie Bush, proszę łaskawie wywołać całą załogę. Wykonamy zwrot przez sztag.

Podszedł do steru i rozejrzął się wokoło. Poczul, że nerwy ma napięte i serce bije mu szybciej i zdziwił się, że sprawia mu to przyjemność, że ten moment niebezpieczeństwa ma dla niego specjalny smak. Zmusił się jednak, aby myśleć wyłącznie o manewrze okrętem. Marynarze stali na swoich stanowiskach; wszyscy patrzyli na niego. Wśród wycia wichury stał mocno wsparty stopniami w pokładzie i obserwował nadbiegające fale. To był właściwy moment.

— Teraz, powoli — krzyknął do ludzi u steru. — Ster powoli na nawietrzną!

Przez moment „Hotspur” nie reagował, ale już zaczął się obracać.

— Ster na nawietrzną! — zawołał.

Marynarze obsługiwali szoty i buliny kliwra, a Hornblower obserwował reakcją okrętu, jak tygrys skradający się do swej ofiary.

— Luzować szoty! — a potem, obróciwszy się do steru: — Teraz! Ster na burtę!

Okręt szybko zbliżał się do wiatru.

— Grot dookoła! — Marynarzom podniecenie dodało bodźca. Zwolnili buliny i brasy i reje ocieżyły obróciły się dokładnie w

W numerze grudniowym z ubiegłego roku opublikowaliśmy fragment kolejnego tomu powieściowego cyklu o Horaciu Hornblowerze; tom nosi tytuł „Hornblower i jego okręt Hotspur”, ukazuje się zaś niedługo nakładem Wydawnictwa Morskiego w Gdańsku. Dzięki uprzejmości Wydawnictwa, zamieszczamy jeszcze jeden fragment tej książki. Poprzedni opowiadał o spotkaniu przez słup wojenny „Hotspur”, obserwujący francuską bazę wojenną w Breście, fregaty „Loire”. Panował jeszcze pokój i okręty poprzestały na oddaniu sobie honorów. Ale oto nagle wybucha wojna i „Loire”, mimo ciężkiej pogody, natychmiast wychodzi w morze, by rozprawić się z zuchwałym przeciwnikiem. Hornblower jeszcze nie został oficjalnie powiadomiony o wybuchu wojny, lecz trafnie odgaduje intencje fregaty.

chwili, gdy „Hotspur” ustawił się prosto na wiatr.

— Teraz! Wstrzymywać! Ster na burtę! — rzucił Hornblower rozkazy sternikowi. „Hotspur” obracał się szybko, lecz jego prędkość po wodzie wystarczała, aby mógł słuchać się steru, który wstrzymywał prędkość kątową i zapobiegał zbyt dalekiemu obrotowi.

— Tak mocować!

Udało się; „Hotspur” zmienił hals bez niepotrzebnej straty nawet jednej sekundy czy jednego jarda, i prul już fale prawym bejdewindem. Nie było jednak czasu na oddech, czy radość; Hornblower przeszedł spieszenie na lewą ćwiartkę rufową i skierował lunetę na „Loire”. Oczywiście zmieniała hals; zgodnie z matematyczną teorią pościgu za okrętem znajdującym się po nawietrznej ścigający winien zmieniać hals w tej samej chwili, co ścigany; ale spóźniła się odrobinię; pewnie zauważyli, że „Hotspur” robi zwrot przez sztag dopiero, gdy marsel na fokmaszcie załopotał, i nawet gdyby na „Loire” cała załoga była na stanowiskach do zwrotu, „Hotspur” zyskałby nad nią dwie minuty przewagi. W dodatku była znacznie powolniejsza przy przechodzeniu linii wiatru. Jeszcze teraz, gdy „Hotspur” szedł już nowym kursem i wszystkie jego żagle pracowały, fokmarsel „Loire” dalej łopotał i okręt kończył dopiero obrót. Im dłużej wykonywał zwrot, tym więcej tracił dystansu w wyścigu ku nawietrznej.

— Wyszliśmy przed nią, sir — powiedział Prowse, patrząc przez lunetę. — Zyskujemy w kierunku na wiatr.

„Hotspur” znowu odzyskał nieco cennego wyprzedzenia — druga linia obrony Hornblowera okazała się skuteczniejsza od pierwszej.

— Proszę znowu wziąć namiar — rozkazał Hornblower.

Po ustaleniu się „Loire” na nowym halsie naturalnie jej zalety znow zaczęły się uwidocznić. Ze swą większą prędkością i lepszą zdolnością żeglowania pod wiatr zeszła z baksztagu „Hotspura” na jego trawers; teraz mogła pójść przez chwilę ostrzej na wiatr i wysforować się nieco na nawietrzną w stosunku do „Hotspura”. Minuty mijały jak sekundy, godzina zdawała się trwać minutę, a na huśtającym się pokładzie „Hotspura” wśród wycia wiatru załoga zbierała siły do dalszych trudów.



www.bembridge.com.pl

Hornblower jeszcze popatrzył na „Loire” i na Ushant.

— Bardzo dobrze, panie Bush. Pan Cargill będzie potrzebował czterech marynarzy do specjalnego zadania, ale resztę może pan zacząć rozstawiać.

Teraz nie było już odwrotu. Jeśli pomylił się w swych obliczeniach, wyjdzie na głupca w oczach całej załogi. A do tego albo zginie albo pójdzie do niewoli. Ale już był zdecydowany i duch walki kipiał w nim, jak wtedy, gdy abordażował „Renown”, żeby go odbić.

— Proszę posłać po pana Cargilla. Cargill stawił się z leciutkim wyrazem niepokoju na okrągłym obliczu.

— Nic się nie stało, panie Cargill. Wybrałem pana do odpowiedzialnego zadania.

— Tak, sir?

— Proszę załatwić z panem Bushem, żeby dał panu czterech roztropnych marynarzy. Zajmijcie stanowisko na baku przy kliwerfale i kliwer-szotach. Wykonam Lardzo szybko zwrot, a potem rozmyślę się i wrócę na poprzedni hals. Teraz rozumie pan, jakie jest pańskie zadanie. W chwili gdy dam sygnał podniesiecie kliwer na sztaku, a potem zaraz wybierzecie go na lewą burzę. Chcę mieć pewność, że mnie pan zrozumiał.

Kilka sekund upłynęło, zanim Cargill przetrwał plan i odparł:

— Tak, sir.

— Polegam na panu, panie Cargill, że nie dopuści pan, aby żagle pracowały wstecz. Musi pan kierować się swoim własnym rozumem. W chwili gdy okręt zacznie wykonywać zwrot i znowu będzie słuchał steru opuści pan kliwer. Potrafi pan?

— Tak, sir.

— Bardzo dobrze, proszę wykonać. „Loire” szła dokładnie po zawietrznej, a za nią był Ushant. Otworzyło się wejście do zatoki Lampoul, po stronie morskiej Ushant, a teraz zaczynało się zasłaniać. Nadziedzi właściwy moment; nie, lepiej poczekać jeszcze minutę. Wycie pocisku armatniego i rzask. Nadburcie burty nawietrznej zionęło otworem; pocisk przemknął w poprzek pochylonego pokładu i przebił się na wylot. Marynarz przy armacie patrzył w oglupieniu na swoją lewą rękę — krew płynęła z rany od odtamka.

— Załoga do zwrotu przez sztak! — ryknął Hornblower.

Teraz. Będzie musiał zwieść kapitana francuskiego, który pokazał już, że nie jest głupcem.

— Panie Prowse, proszę obserwować francuza przez lunetę. Niech mi

pan tylko mówi, co on robi. Sterniku, ster leciutko na wiatr! Tylko trochę. Z wyczuciem! Ster na nawietrzną.

Fokmarsel załopotał. Teraz każda chwila była droga, ale musi zwlekać tak długo, aż francuz zdecyduje się na manewr.

— Przełożył ster na nawietrzną. Robi zwrot przez sztak.

To był ten moment — właściwie o chwilę spóźniony — gdy francuz będzie oczekiwał, że „Hotspur” zmieni hals, aby się uchronić od ostrzału artyleryjskiego i sam będzie się starał zmieniać hals możliwie równocześnie.

— Teraz, sterniku. Ster na nawietrzną. Luzować szoty!

„Hotspur” zbliżał się do wiatru. Mimo tego króciutkiego opóźnienia panowali wciąż nad jego ruchami.

— Panie Bush!

W burcie nawietrznej otwarto furtę strzelniczą i załoga z wysiłkiem wlokła działo pod górę po pochylonym pokładzie. Złamana fala uderzywszy o burzę wdarła się przez furtę, zalewając pokład po kolana wodą; ale francuz musi zobaczyć lufy dział sterzące z lewej burty.

— Robi zwrot, sir! — meldował Prowse. — Przebrasowuje!

Musi się całkiem upewnić.

— Grot dookoła!

To był moment krytyczny.

— Już jest za linią wiatru, sir.

Przebrasowuje fokmarsle.

— Przee-stać wybierać!

Zaskoczona załoga przerwała natychmiast swe czynności. Hornblower krzyczał przez tubę.

— Przebrasować wszystkie na dawny hals! Biegiem! Sterniku, prawo na burzę! Panie Cargill!

Hornblower machnął dłonią i kliwer wspiął się na sztak. Swoim potężnym naciskiem na bukszpryt kliwer powinien bez wątpienia obrócić okręt. Cargill ze swymi ludźmi przeciągał go całą siłą na lewą burzę. Był już pod dostatecznym kątem, aby wiatr mógł działać na niego w pożądanym kierunku. Czy działa? Tak! „Hotspur” obracał się z powrotem, nie sobie nie robiąc z pozornie niewłaściwego potraktowania go oraz fali, która szła od dzioba, zalewając dziobówkę. Obracał się coraz szybciej, a Cargill z pomocnikami opuszczali kliwer, który odegrał tak dużą rolę w tej operacji.

— Na brzości! Wchodzi na pełny wiatr. Uwaga! Na sterze, wstrzymać

w miarę obracania się! Panie Bush!

Obsługa dział rzuciła się do talii i wyciągała z powrotem armaty. Przyjemnie było patrzeć, jak Bush poskramia ich podniecenie i sprawdza, czy działa są dobrze zamocowane. Furty zatrzasnęły się i marynarze pobiegli na prawą burzę. Teraz, po zakończeniu obrotu przez „Hotspura”, Hornblower widział znowu „Loire”, ale Prowse dalej meldował zgodnie z rozkazem.

— Sto! ostro do wiatru i nie może odpaść na hals, sir. Wszystkie żagle pracują wstecz.

Na to właśnie liczył Hornblower... Przypuszczał, że uda mu się uciec na zawietrzną, być może po wymianie salw burtowych; obecna sytuacja wydawała mu się możliwa, ale zbyt dobra, aby się mogła urzeczywistnić. „Loire” została unieruchomiona przez wiatr. Po prostu jej dowódca zbyt późno zauważył „Hotspura”. Zamiast wykonać zwrot przez sztak na przeciwny hals, rabrał szybkości, by utrzymać sterowność, a potem znowu zmienić hals w celu pościgu, usiłował iść za przykładem „Hotspura” i wrócić na swój poprzedni kurs. Lecz przy braku wyszkolonej załogi i bez doświadczenia przemyślanego planu improwizacja skończyła się absolutnym fiaskiem. Hornblower nie spuszczał wzroku z „Loire”, patrzył, jak fregata zaczyna odpaść od wiatru i wykręcać się z powrotem na wiatr, sprzeciwiając się, jak przerażony koń, wykonaniu rozsądnego manewru. A „Hotspur” idąc pełnym wiatrem, płynął wprost na nią. Hornblower ocenił bardzo uważnie malejącą odległość, żeby nie pomylić się w podneczeniu.

— Panie Bush, mijając ich, oddamy honory! — zawołał. Tuba nie była potrzebna, bo miał wiatr w plecy. — Artylerzyści! Nie strzelać, póki nie zobaczycie jej grotmaszu. Na sterze! Trochę w prawo. Będziemy przepływać blisko.

„Zasięg strzału z pistoletu”, a nawet „półzasięg”, dwadzieścia lub dziesięć jardów był według dawnej tradycji idealną odległością do oddawania salwy burtowej. „Hotspur” mijał „Loire” prawą burzą do jej prawej burty, ale „Hotspur” miał na swej prawej burcie wytoczone działa, a na „Loire” widniał rząd ślepych otworów, czemu nie można było się dziwić, wiedząc, jakie zamieszanie panuje w tej chwili na fregacie.

Właśnie zrównali się z nią. Armata nr 1 wystrzeliła z hukiem; stojący przy niej Bush wydał odpowiedni

rozkaz i miał widocznie zamiar przechodzić od działa do działa, aby oddawać z nich strzały kolejno, lecz „Hotspur” pchany wiatrem płynął na to zbyt szybko. Wypalili następne armaty z nierównym hukiem. Hornblower zobaczył odtamki lecące z burty francuza i wybite w niej dziury. Z wiatrem od rufy „Hotspur” nie kiwał się prawie na burty; miał wprawdzie przechyły wzdłużne, ale każdy rozsądny działonowy mógł trafić w swój cel z odległości piętnastu jardów. W burcie „Loire” otworzyła się jedna furta strzelnicza — próbowali obsadzić działa — ale o minuty za późno. „Hotspur” był teraz na wysokości pokładu rufowego fregaty. Hornblower widział na nim tłum uwijających się marynarzy i przez chwilę wydawało mu się, że odróżnia postać dowódcy francuskiego, lecz stojąca obok niego karonada oddała niespodziewanie strzał w takim loskotem, że o mało nie zeskoczył z pokładu.

— Wsadziliśmy kartacz na pocisk, sir — wyjaśnił działonowy szczerząc zęby. — To ich nauczy.

Sto pięćdziesiąt kulek muszkietowych kartacza wymieciło pokład „Loire” jak miotła. Żołnierze piechoty morskiej rozstawieni na pokładzie odgrzali świeże naboje i szorowali wyciorami — widocznie i oni równie strzelali, chociaż Hornblower tego nie zauważył. Bush stanął obok niego.

— Wszystkie pociski celne! — gadał w podneczeniu. — Wszystkie co do jednego, sir!

Bush w stanie takiego podneczenia stanowił zabawną i interesującą widok, ale nie było czasu bawić się głupstwami. Hornblower odwrócił wzrok na „Loire”; wciąż nie była w stanie odpaść na hals — salwa burtowa musiała kompletnie zdezorientować jej załogę. A opodal leżał Ushant, ciemny i ponury.

— Dwa rumbi w lewo — rzucił sternikom. Rozsądek nakazywał utrzymać posiadaną przestrzeń morską.

— Czy mamy pójść na wiatr i wykończyć ją, sir? — pytał Bush.

— Nie.

Ogarnięty szalem walki zdobył się jednak na tę rozsądną decyzję. Mimo dobrego wyniku salwy burtowej, która pozostała bez odpowiedzi, „Hotspur” był o wiele za słaby, aby wdawać się dobrowolnie w pojedynek z „Loire”.

C. S. FORESTER
TLUM. H. STĘPIEŃ

Tekst i zdjęcia
JANUSZ WOLNIEWICZ

PIERWSZA REPUBLIKA OCEANII

Wędrowałem powoli, smakując słoną bryzę, kolonialną architekturę, koloryt miasta. Podsluchiwałem też mowę polinezyjską o której Mark Twain pisał, że „jest w niej szept palm pieszczonych przedwiecznym wiatrem, śpiew gitar, muzyka oceanu i całe bajkowe piękno tamtejszej przyrody”. Przyznać muszę, że nie dosłuchałem się wszystkich tych ingrediencji w słowach krajowców, debatujących w pobliżu drzewa obwieszonego rybami. Owo drzewo stanowiło odpowiednik naszej „Centrali Rybnej”. Wieszka się na nim tradycyjnie świeżo złowione ryby oferowane do sprzedaży, jakkolwiek oficjalnie już tego czynić nie wolno.

Fragment ulicy Nadbrzeżnej w Apia.

www.bembridge.com.pl

Archipelag Samoa w mitologii polinezyjskiej zajmuje poczesne miejsce. To właśnie tu, w czasie pobytu na wyspie Manua, mityczny bóg Oceanii, za pomocą pożyczonego haka zarzuconego głęboko w wody Pacyfiku, wydobyl na powierzchnię resztę archipelagu Samoa. Rozochocony zaś sukcesem, wydobywał potem kolejno wyspy Tonga, Markizy, Hawaje i Tahiti, a wreszcie dokonał największego czynu — wyciągnął z wody Nową Zelandię.

Legendarny heros lowił z istniejącej już wyspy samońskiej. Jest więc w tym przekazie chyba trochę prawdy, skoro współczesna nauka, zwłaszcza po odkryciu ostatnio w pobliżu Apia starej ceramiki — skłonna jest uznawać archipelag Samoa za najstarsze siedlisko Polinezyjczyków.

Zachodnie Samoa jest także pierwszym niepodległym państwem Polinezji, a historię miało burzliwą. Niegdyś najeżdżali wyspy mieszkańcy Tonga (750 mil żeglugi na kanu), później o ten archipelag toczyły dyplomatyczne boje Niemcy, Wielka Brytania i Stany Zjednoczone. W roku 1889 w narastający konflikt tych państw wtrąciła się natura. Słynny huragan w Apia zniszczył stacjonujące tam trzy okręty niemieckie, trzy amerykańskie, a tylko jeden brytyjski H.M.S. „Calliope” zdołał się uratować, za co niewątpliwie jego dowódca należał się medal. Ingerencja natury pomogła ówczesnym mocarstwom do wysmażenia umowy, zgodnie z którą zachodnie Samoa z głównymi wyspami Savaii i Upolu stało się kolonią niemiecką, reszta zaś archipelagu — z wyspą Tutuila i grupą Manua — przypadła Amerykanom. W czasie pierwszej wojny światowej interesy niemieckie przejęli Nowozelandczycy, którzy później mieli wiele kłopotów z słynnym ruchem niepodległościowym Samończyków, zwanym





Jedna z malowniczych samońskich wiosek.

www.bembridge.com.pl

Mau. Rok 1962 przyniósł zachodniemu Samoa status niepodległego kraju, który w osiem lat później przystąpił do Brytyjskiej Wspólnoty Narodów. Ustrój tego wyspiarskiego państewka stanowi mieszaninę wzorów administracji europejskiej z tradycjami samońskimi. Istnieją tu bowiem ciągle zachowywane prądowe obyczaje, czyli *fa'a Samoa*, stanowiące mieszaninę kodeksu prawnego z *savoir-vivrem* miejscowego Kamyczka. Zachodnie Samoa ma swój parlament, premiera, lecz także wielce znaczących *matai*, czyli wodzów, oraz instytucję oratorów, którzy sprawują najczęściej władzę większą niż ich mocodawcy — *mataiowie*. Samońska głowa państwa nosi oficjalny tytuł: *O le Ao o le Malo*.

Wędrowałem ulicami trzydziestotysięcznej Apii jako *papalagi*, czyli przybysz z niebios. Tak ochrzczili dobronudzi Samończycy pierwszych Europejczyków, którzy zawitali tutaj na „wielkich pływających wyspach” uskrzydionych białymi żaglami. Uważałem, że tytuł *papalagi* szczególnie dobrze określał mój status na Samoa, ponieważ przyleciałem samolotem.

Miasto rozciąga się wzdłuż wygiętego łukiem wybrzeża zatoki i ma wręcz... nikle tradycje samońskie. Nigdy bowiem w tym miejscu w czasach przed europejskich nie dzia-

Dziewczyna z Pacyfiku.



ło się nic ważnego w życiu wyspy. Dopiero potrzeby statków, kupców, akredytowanych konsułów i misjonarzy powołały tę osadę do życia. Na dobrą sprawę współczesna Apia nie ma nawet czegoś, co można by nazwać zarządem miejskim, ponieważ stanowi, według *fa'a Samoa*, federację pięćdziesięciu wiosek, a więc tworzy... jakby wyspiarską miniaturę Stanów Zjednoczonych. Niemniej, wszystko co decyduje o życiu Pierwszej Republiki Oceanii rozgrywa się właśnie w Apia. Poczta, sklepy, magazyny, kościoły, urzędy, konsulaty — mieszczą się na nadbrzeżnym bulwarze, między jednym cyplem a drugim zamykającym zatokę.

Spacerując po ulicach stolicy, ze szczególną uwagą upatrywałem zmian urbanistycznych. Nie bez przyczyny. Wiedziałem, że w latach 1965—68 działał w Apia z ramienia ONZ, jako ekspert urbanista, dr inż. Zbigniew Wolak. Pracował nad przyszłym kształtem miasta, jemu zapewne stolica Samoa zawdzięcza istniejące już fragmenty dwupasmowych ulic i szereg innych rozwiązań urbanistycznych.

Kaprys historii sprawił, że polski inżynier, uczestnik Powstania Warszawskiego i były jeniec obozów hitlerowskich, pogrzał ostatecznie symbol pruskiego imperializmu, jaki stanowił wrak okrętu „Adler”, który zalegał

Samończyk przebrany do *fia-fia*.



w zatoce od pamiętnego huraganu. Ekspert ONZ uznał za najstosowniejsze zasypanie wraka kamieniami i ziemią, dzięki czemu podarował Apii nowy skwer. Polski specjalista zdobył uznanie: „Jego plany rozwoju Apii i sposobu użytkowania odzyskanego z morza terenu są dziełami sztuki, wywołującymi jednogłośne uznanie wśród publiczności miejscowej i wśród architektów zamorskich. Jeśli do-czekają się one realizacji, Apia posiadać będzie najlepszy układ urbanistyczny i stanie się najpiękniejszym miastem Pacyfiku” — pi-sała swego czasu samońska prasa.

Za mojej bytności Apia nie była jeszcze owym „najpiękniejszym miastem”, jakkolwiek mieszkańcy miasta były wcale nadobne.

— Talofa lava — zaryzykowałem i zaczępi-łem przechodzącą dziewczynę.

— Talofa — usłyszałem uprzejmą odpo-wieź.

— Czy mógłbym dowiedzieć się, gdzie tu mieści się poczta — brnąłem dalej po angiel-sku, bo wyczerpałem już swoją znajomość samońskich słówek.

Panienka odpowiedziała w tym samym ję-zyku, że idzie w tamtą stronę, więc chętnie pokaże.

Szliśmy chwilę w milczeniu, ale kobieta ciekawość zwyciężyła.

— Amerykanin?

— Nie. Z Polski.

Ku mojemu zdziwieniu panienka wiedzia-ła, że taki kraj istnieje w Europie. Może mia-ła dobrego nauczyciela geografii, a może dzia-łalność inżyniera Wolaka zrobiła swoje.

— Czy w Polsce ludzie się tatuują i czy byli kiedyś ludożercami? — padło następne pytanie. Zaprzeczyłem niepewnie.

— A czy może mi pan opowiedzieć jakąś legendę ze swojego kraju — drążyła rezolut-na dziewczyna.

Wpadłem w popłoch. Jaką tu polską legen-dę opowiedzieć Samoance!? W końcu zaczą-łem dukać nieskładnie o Wiśle i Wandzie, co nie chciała Niemca. Nie trafiłem chyba naj-lepsiej, bo dziewczyna po wysłuchaniu opo-wieści powiedziała z lekkim zdumieniem:

— Zabiła się tylko dlatego, że nie chcia-ła się pokochać z tym german prince? To jakaś dziwna legenda. Ale Wanda to ładne imię — dodała jakby na pocieszenie... — O, proszę, tu jest poczta. Good bye.

— Dziękuję... — zostałem sam przed piętro-wym budynkiem, z niejasnym wrażeniem, że nie popisałem się zbyt dobrze. W oczach tej dale-kiej od pruderii Polinezyjki jej polskie sio-strzyce musiały w moim opowiadaniu wyjść na kompletne dzikuski.

Inżynier Wolak nie był pierwszym Pola-kiem pracującym na Samoa. Niespełna sto lat przed nim wylądował w Apia Jan Kubary, także warszawianin, później słynny badacz Mikronezji, a zwłaszcza Karolin. Jako dwu-dziesięciolatni młodzieniec zaangażowany został przez hamburski dom handlowy „Jan Cezar Godeffroy i Syn”, który zatrudniał pracowników również w celach naukowych, jako zbieraczy okazów etnograficznych, zoo-logicznych czy botanicznych. Egzotyka Mórz Południowych była już wówczas modna.

Kubary szybko opanował język samoński, a w roku 1873 w „Tygodniku Ilustrowanym” ukazują się jego reportaże *) z dalekich wysp. Píše on między innymi:

„...Apia jest kolonią Europejczyków, cieszą-cych się tu swobodami nieznanymi w Euro-pie. Ale jest ona również jedynym źródłem, z którego płynie demoralizacja. Tutaj osady okrętowe w kilku nocnych hulankach pozby-wają się nieraz kilkumiesięcznych zarobków, tutaj panuje prostytutka, bijatyki i inne pię-kne zwyczaje europejskich ludów... Karykatur-a cywilizacji, dobitnie wyciśnięta przez ni-czym nie ograniczoną chciwość osób prywat-nych i angielskiego kleru, powtarza się tutaj

*) Obrazki z Wysp Żeglarskich (na Oceanie Wiel-kim) zebrane w 1870 roku przez Jana Kubarego. „Tygodnik Ilustrowany”, lipiec-wrzesień 1873.



Typowa samońska fale (chata).

tak samo, jak na wszystkich innych oddalonych, tak zwanych dzikich wyspach..."

Kubary prowadził swoje obserwacje głównie na wyspie Savaii, i w miarę upływu czasu coraz głębiej wchodził w obyczaje ówczesnego Samoa:

"...Samończycy tatuują się, ale tylko na biodrach, pośladkach i górnych częściach uda. Młodzian, aby zostać mężczyzną, poddać się musi bardzo bolesnej, kilka miesięcy trwającej operacji tatuowania — „fai le tatua”. Pomimo wszystkich perswazji misjonarzy, młodzian wstydziliby się stanąć w kole rówieśników bez tego dowodu męskości. Jest to dla niego szkoła hartu. Wielu umiera przy takiej operacji. Tatuowanie odbywa się w oddzielnym, na to przeznaczonym domku, przez biegłych, doświadczonych w tym fachu krajowców. Narzędziem do tego używanym są grabki z kości, osadzone na cienkim, podłużnym trzonku. Grabki te, zanurzone w czarnym płynie, z wody i zwęglonych jagód pewnego drzewa przyrządzonym, wbijają się szybkimi uderzeniami w skórę operowanego młodziana. Czarny barwnik miesza się w ranie z krwią, i niczym po zagojeniu skóry nie da się już wywabić..."

Od Kubarego dowiadujemy się również, co każe czynić fa'a Samoa w razie zdrady małżeńskiej:

"...Mąż miał prawo zabić urodziciela swej żony lub jednego z jego krewnych. Jeśli jednak pokrzywdzony nie żądał śmierci przestępcy, wtedy krewni jego czatowali na urodziciela, i niespodzianie go zaskoczywszy, przywiązano go do drąga, jak Samończycy świnie przenoszą, przed domem pokrzywdzonego składali mówiąc: „Oto twoja świnia, rób z nią, co ci się podoba”. Obrażony wówczas odpowiadał: „Rozwiązać tę świnie, niech sobie wolno chodzi.” I rozwiązany przestępca mógł iść, gdzie chciał, ale wszyscy już

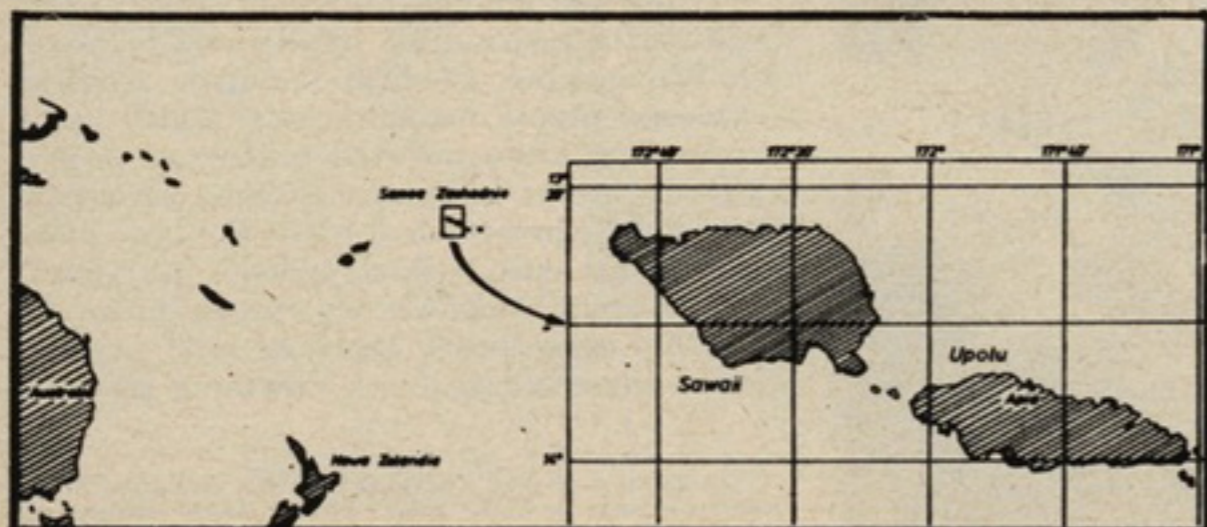
wiedzieli, że to świnia. „Oto widzicie — mawiano — człowieka żywego; ale życie mu darował ten lub ów, jako swej świnie, może go więc każdej chwili zażądać.” Krajowiec, tak ukarany, udawał się zwykle na małej łódce łowić ryby na morze i nigdy już nie wracał, albo wlaższy na szczyt stustopowej palmy, zeskałkiwał z niej i wzywał ducha na trawniku..."

"...Więcej wesołą karą za małe przestępstwa jest „utere” — skazanie przestępcy na ugryzienie kilka razy w korzeń rośliny „tere”. Skutkiem czego, że strasznie napuchniętą gębą, pełną nieopisanego swędzenia, przez kilka dni musi pościć."

Szedłem wzdłuż nadbrzeżnego bulwaru Apia, z postanowieniem odwiedzenia „Aggie Grey's Hotel”, przed którym ostrzegano mnie na Tonga. Mieli rację bracia wędrownicy. Był to typowy luksusowo zagospodarowany karawanseraj dla zamożnych turystów. Ustylizowany folklor, wymieszany z kąpielowym basenem i przebierańcami-kelnerami. Trochę prawdziwych dzieł sztuki samońskiej i mnóstwo fałszu. „Egzotyka mórzu południowych” przyrządzana według wyobrażeń mieszkańca Chicago czy Sydney. Autentyczne były ceny. Wysokie.

Przybytek ten mieści się na skraju głównej ulicy, w pobliżu cypla Pilot, zamykającego zatokę. Tu kończyła się Apia dla turystów — przelotnych ptaków. Przyszło mi zawrócić do centralnej części bulwaru, tworzącego podstawową część śródmieścia. Po drodze zajrzałem jeszcze do imponującej wielkością w otoczeniu dwupiętrowych domostw — katedry, w której odprawił nabożeństwo w roku 1970 sam papież Paweł VI, jedyny zresztą Ojciec Święty w historii Kościoła, który wybrał się z Watykanu w tak daleką podróż.

Fragment książki pt. „Kolorowy pasat”, która ukaże się wkrótce nakładem Wydawnictwa MON.



Sprawy dziwne i ciekawe

REJSY WYCIEZKOWE DLA DIABETYKÓW



Tego jeszcze nie było, choć trzeba przyznać, że pomysł jest znakomity. Chorzy na cukrzycę, których leczenie polega m.in. na określonej, bardzo rygorystycznej diecie, mogą odbywać rejsy wypoczynkowe z RFN do Grecji i Małej Azji. Grecki statek pasażerski „Princess Sissy”, (5320 BRT) wynajęty do tych celów przez zachodniemieckie biuro podróży Meinersa, zapewnia każdemu pasażerowi wymaganą dietę i opiekę lekarską. 16-dniowa podróż kosztuje w zależności od wyposażenia kabiny od 1390 do 3200 marek. Organizator wypoczynku dla diabetyków zapewnia ponadto liczne wycieczki pod fachowym kierunkiem przewodników.

Żegluga z telewizorem

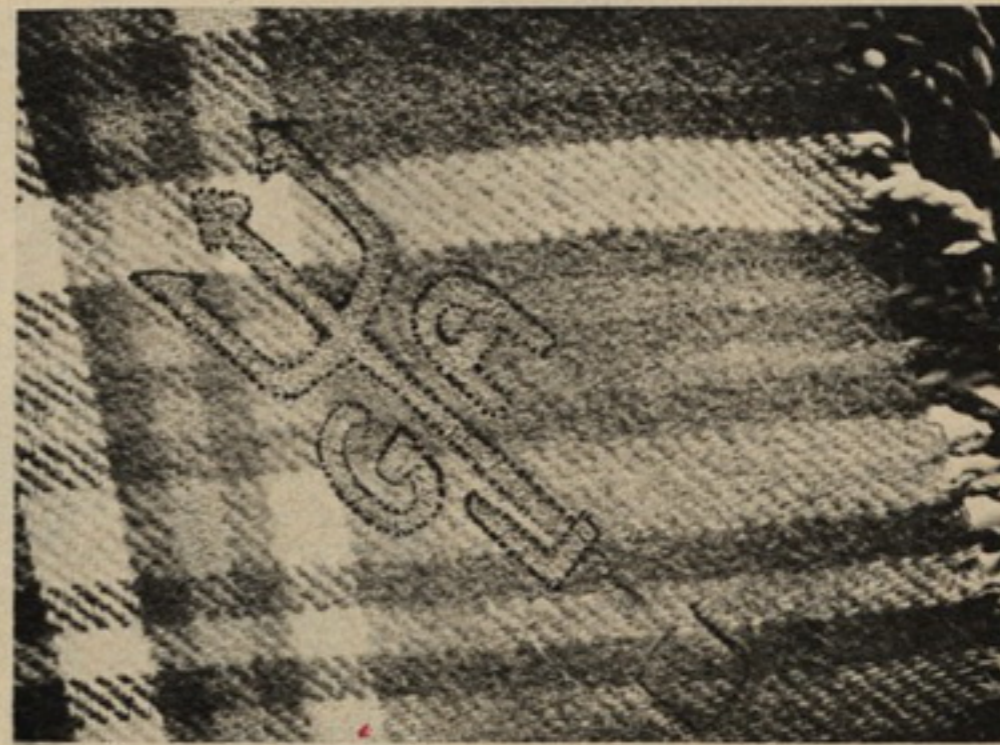


O mamucim jachcie „Club Mediterranee” pisaliśmy już sporo, a być może przyjdzie pisać o nim jeszcze więcej po ukończeniu regat samotnych. Dzisiaj pragniemy jedynie przedstawić Alaina Colasa przy sterze jego „okrętu” wraz z pomocami nawigacyjnymi tj. z telewizyjnym monitorem (z lewej), który wraz z 4 bliźniaczymi urządzeniami pozwala żeglarzowi kontrolować ustawienie żagli.

BRACTWO
STAT-
KOWYCH
STEMPLI



Tym razem przedstawiamy stempel ozdobny m/t „Albakora”, statku, który wraz z czterema jednostkami świnoujskiej „Odry” łowi na wodach Mauretanii. Reprodukowany znak wykonał p. Tadeusz Adamczyk, załączając do niego pozdrowienia od całej załogi dla Czytelników i Redakcji „Morza”.



WOJENNA PAMIĄTKA W MUZEUM

Wciąż jeszcze trafiają do naszych muzeów różne przedmioty i dokumenty związane z wojennymi dziejami — także na morzu. Nie tak dawno, zamieszkały w Stanach Zjednoczonych, p. Mieczysław Przybylski ofiarował Centralnemu Muzeum Morskiemu w Gdańsku... koc, który ocalał z tonącego transatlantyka „Piłsudski” w listopadzie 1939 roku. Koc ten był skarbem dla rozbitka, a później cenną osobistą pamiątką. Pan Przybylski należał do tych uczniów Szkoły

Morskiej, których wybuch wojny zastał na „Darze Pomorza”. Po internowaniu żaglowca w Szwecji, jego załoga wyruszyła na polskich statkach handlowych w konwoju do Wielkiej Brytanii. Mieczysław Przybylski został skierowany jako marynarz na statek pasażerski „Piłsudski” stojący w Newcastle. Na drugi dzień po zamustrowaniu wyszedł w rejs, który zakończył się tragicznie. Następnie była „Wisła” i konwoje atlantyckie, p. Przybylski brał m. in. udział w słynnej

akcji ratowania rozbitków z kanadyjskiego patrolowca „Otter” (patrz „Morze” nr 4/1976). Po ukończeniu w czerwcu 1942 roku polskiej Szkoły Morskiej w Southampton pływał znów w konwojach atlantyckich na motorowcu „Morska Wola”, gdzie awansował od asystenta pokładowego do II oficera. Na polskich statkach handlowych służył aż do końca wojny. Będąc ostatnio w kraju odwiedził Redakcję „Morza” udostępniając nam wiele interesujących materiałów ikonograficznych z lat wojny (patrz bieżące „Archiwum Neptuna”).

Na zdjęciach: dyrektor CMM w Gdańsku doc. dr hab. Przemysław Smolarek przejmuje z rąk p. Mieczysława Przybylskiego koc ocalony z transatlantyka „Piłsudski”, którego model widać na drugim planie, w muzealnej gablocie; druga fotografia pokazuje fragment koca z emblematami GALu, ówczesnego armatora statku.

Fot. Janusz Rydzewski

MEDAL Z DZIEWICZEJ PODRÓŻY



Najnowszy z naszych zbiornikowców m/t „Czantoria” w lutym bieżącego roku zakończył swój pierwszy rejs. Ubocznym niejako efektem pracy załogi okazał się pamiątkowy, wykonany na statku medal. Zaprojektował go p. Janusz Falkiewicz, matryce zaś wykonał p. Kazimierz Janikowski. Ilość egzemplarzy została oczywiście ściśle określona i wynosi 19 sztuk.

www.bembridge.com.pl



POSIADŁOŚĆ NA HOLU

Nasze zdjęcie przedstawia jak najbardziej autentyczny jednopiętrowy dom, którego właściciel postanowił się przeprowadzić nie ruszając się z salonu. Rzecz dzieje się na Florydzie, na wodach Zatoki Tampa.



ŻAGLOWIEC I FONTANNA

Ciekawą formę pomnika upamiętniającego zastugi starych żaglowców obmyślił ojciec meksykańskiego portu Acapulco nad Pacyfikiem. Model hiszpańskiego galeonu żegluje po szerokiej misie fontanny, tak jak niegdyś prawdziwe tego typu okręty żeglowały na Filipiny.

Żaglowiec z fontanny ma około dwóch metrów długości i wykonany został z miedzianej blachy. „Uderzają w nim zarówno piękne proporcje, jak również wierność detali mimo niezbędnych uproszczeń” — pisze do nas autor zdjęcia pomnika — fontanny p. Zbigniew Grzywaczewski z Instytutu Morskiego. Dziękujemy.

Fot. Z. Grzywaczewski



KTO ODKRYŁ AMERYKĘ?

Timothy Severin, brytyjski podróżnik uważa, że dokonał tego św. Brendan na tysiąc lat przed Kolumbem. Aby to udowodnić 16 maja br. Tim wyruszył z Crosshaven (Irlandia) na drugą stronę Atlantyku szlakiem, jakim mógł w V wieku popłynąć święty mnich. 35-letni londyńczyk wraz z czterema kolegami wybrał się w rejs 11-metrową łodzią o szerokości 2,44 m, zbudowaną z dębu i pokrytą skórą 42 wołów, na wzór jednostek używanych w czasach św. Brendana. W przeciwieństwie do pobożnych mnichów dzielni żeglarze zabrali ze sobą spore zapasy żywności, irlandzkiej whisky i piecyk naftowy. Na ilustracji Tim Severin i jego załoga podczas treningu przed „Irlandzkim” odkryciem Ameryki.

Zakup „hebanowego drzewa” na afrykańskim wybrzeżu. Obraz G. Morlanda



Georges Blond

Podróże „hebanowego drzewa”

TO BE SOLD & LET
BY PUBLIC AUCTION,
 On **MONDAY the 18th of MAY, 1829,**
 UNDER THE TREE.

FOR SALE,
THE THREE FOLLOWING
SLAVES,

YES.
 SEANNIBAL, about 30 Years old, an excellent House Servant, of Good Character.
 WILLIAM, about 35 Years old, a Labourer.
 NANCY, an excellent House Servant and Nurse.
 The MEN belonging to "LEICHER" Ship, and the WOMAN to "S.V. R. ROCK".

TO BE LET,
 On the usual conditions of the Negro Trading there in Food, Cloths, and Medicines.

MALE and FEMALE
SLAVES,

ROBERT BAGLEY, about 30 Years old, a good House Servant.
 WILLIAM BAGLEY, about 16 Years old, a Labourer.
 JOHN ABRAHAM, about 16 Years old.
 JACK ANTONIA, about 40 Years old, a Labourer.
 PHILIP, an Excellent Fisherman.
 HARRY, about 20 Years old, a good House Servant.
 LUCY, a Young Woman of good Character, used to House Work and the Nursery.
 ELIZA, an Excellent Washerwoman.
 CLARA, an Excellent Washerwoman.
 FANNY, about 14 Years old, House Servant.
 MARRA, about 14 Years old, House Servant.

Also for Sale, at Eleven o'clock,
 Fine Rice, Gram, Paddy, Books, Muslins,
 Needles, Pins, Ribbons, &c. &c.
 AT ONE O'CLOCK, THAT CELEBRATED ENGLISH HOUSE,
BLUCHER,

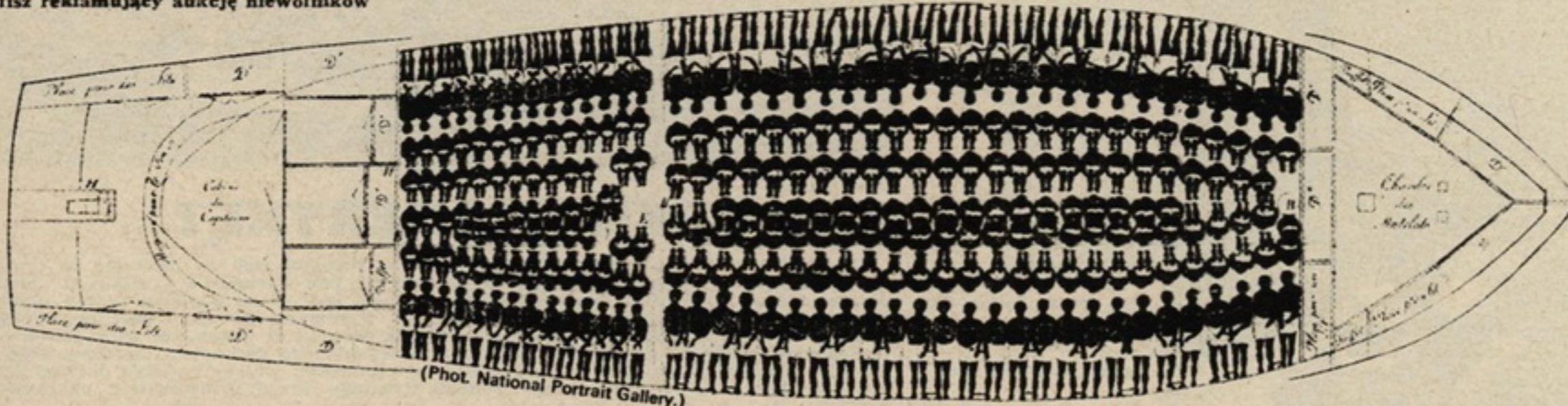
Afisz reklamujący aukcję niewolników

Bryg „L’Affricain”, pod dowództwem kapitana Fourès, wyszedł z rzeki Nantes wiosną 1738 roku. Instrukcje, wręczone kapitanowi na piśmie przez armatorów, były wyraźne i dokładne: rano i wieczorem ma się odbywać modlitwa; załoga nie wolno kłaść ani bluźnić; chorymi należy się opiekować. Po tych zaleceniach dotyczących higieny moralnej i fizycznej, następowały inne, dotyczące handlu. Kapitan Fourès miał za zadanie kupować niewolników na wybrzeżu Gwinei, a następnie „kierować całą swoją uwagę na Czarnych, zarówno pod względem wyżywienia, jak i po to, żeby zapobiec buntom”. „Czarni” mieli być piętnowani rozpalonym żelazem na ramieniu, na plecach lub pośladkach. Należało szukać przede wszystkim młodych i urodziwych niewolników, gdyż „nie tylko są bardziej odporni na trudy przeprawy morskiej, ale sprzedają ich pan korzystniej w Ameryce”. Cena płacona sprzedawcom wahała się w zależności od wieku, stanu zdrowia i płci. Teoretycznym wzorcem ceny była „sztuka kretonu”, czyli inaczej mówiąc, pewien metraż tkaniny uznany za jednostkę monetarną. W rzeczywistości afrykańscy sprzedawcy niewolników przyjmowali równie dobrze naszyjniki z małych szklanych paciorków, żelazo w sztabach, miedziane kotły czy holenderskie fajki.

Pojmany niewolnik wart był w zakupie od 75 do 300 ówczesnych franków, a przy sprzedaży otrzymywano zaś w obydwu Amerykach od 300 do 1000 franków.

Gdy zabrakło Indian

Gdy zdobywcy Nowego Świata zdali sobie sprawę z tego, iż trzeba pilnie zastąpić indiańską siłę roboczą, zbytnio przerzedzoną nadludzką pracą w kopalniach — pierwsza „asiento”, czyli licencja na dostarczanie i przewożenie Czarnych z zachodniego wybrzeża Afryki do Indii Kastylijskich, udzielona została w 1517 roku przez Karola Piątego jego protegowanym Flamandom. Potem Holandia, Francja, a za nimi inne kraje zabrały się do tego intrygantnego handlu. Przez blisko trzy wieki ministrowie kolonii tych państw nakazywali swoim funkcjonariuszom rozwijanie handlu niewolnikami. Najwięksi europejscy monarchowie, jak również wielmoże na ich dworach stali się akcjonariuszami przedsiębiorstw, które wyposażały statki do handlu niewolnikami — proceder bynajmniej nie przynoszący ujemny w owych czasach. Tym zaś, którzy zapomnieli o pochodzeniu słowa „gwinea”, przypominamy, że ta sztuka zło-



Plan rozmieszczenia „żywego ładunku” na jednym z międzypokładów typowego transportowca „hebanowego drzewa”

ta była wybita przez Karola II na cześć afrykańskiego kraju, z którego ciągnięto tak wielkie zyski.

Handel „drzewem hebanowym” pozostawił ciemną plamę na historii paru zachodnich narodów, ale nie one jedynie ponoszą za to winę. Kacykowie z zachodniego wybrzeża Afryki, „Mongosi”, urządzali dosłownie polowania na ludzi jak na zwierzynę łowną. Pojmani mężczyźni, kobiety i dzieci byli doprowadzani w więzach do „baraccoonów” znajdujących się na wybrzeżu, i tam wyczekiwali na statki handlarzy. Mongosi uzyskiwali w ten sposób olbrzymie zyski, no bo przecież żywy towar tyle tylko ich kosztował, ile wynosiły koszty polowania. W baraccoonach urządzali orgie, pławiąc się w alkoholu, ale skoro tylko w grę wchodziły interesy — stawali się natychmiast niezwykle przytomni. „Przewodnik handlowy”, wydany właśnie w tym okresie, kiedy „L’Affricain” udawał się do Gwinei, przestrzegał kapitanów w sposób następujący: „Dowodzący statkiem oficer musi być jednocześnie handlowcem i dyplomatą, i w dodatku musi posiadać doskonałą znajomość wybiegów oraz obyczajów dzikusów zamieszkujących te okolice. Może on spotkać się z konkurencyjnymi statkami operującymi w tych

samych stronach, a w takim wypadku zawsze lepiej jest zawrzeć z ich kapitanami układ, żeby uniknąć anormalnego podbijania cen. Żeby dobrze odegrać swoją rolę, trzeba mieć zawsze możliwość dokonywania dużych zakupów, kiedy ilość zaoferowanych do sprzedaży Czarnych jest obfita.”

Dziennik Dama Joulina

Bryg rzucił kotwicę kolejno przed kilkoma baraccoonami na wybrzeżu Gwinei i kapitan Faurès nabył na korzystnych warunkach ładunek niewolników, jaki mógł zabrać jego statek. Dam Joulin, zarządzający tymi „pasażerami”, pozostawił nam w swoim dzienniku dokładny opis ich życia na statku.

„Od zachodu słońca do wschodu, dorośli mężczyźni, skuci parami, byli lokowani na międzypokładzie o otwartych lukach. Niekiedy w czasie rejsu rozkazywano tych, którzy wykazali się posłuszeństwem. Kobietom i dzieciom pozostawiono swobodę ruchów. Każdego ranka napełniano kadzie morską wodą, służącą do celów higienicznych; więźniowie mieli obowiązek mycia twarzy i rąk oraz płukania ust octem, co miało zapobiegać skorbutowi. Około godziny dziesiątej, w jednej misce na sześć osób podawano około 2,5 kilograma

potrawy z mieszaniny ryżu i maki kukurydzianej z dodatkiem niewielkiej ilości solonego mięsa czy ryby. W ciągu dnia niewolnicy zajęci byli skręcaniem lin, przebieraniem suszonych warzyw i szorowaniem pokładu. Drugi posiłek, podobny do pierwszego, rozdawano o czwartej po południu.”

Jedną z poważniejszych trosk była obawa przed psychicznym załamaniem się niewolników, które doprowadzało nieraz nawet do zamachów samobójczych. To też każdego wieczora urządzano dla nich śpiewy i tańce. Czarni tłumacze, doskonale płatni za swoje usługi, wyśpiewywali w dialektach piosenki, w których opuszczenie Afryki było przedstawiane jako wyzwolenie, a życie w amerykańskiej kolonii jako raj na ziemi. Jednak niewielu dawało się nabrać na te bajeczki.

Bunt niewolników

Pod datą 27 marca 1738 roku Dam Joulin zanotował w swoim dzienniku: „Czarni się zbuntowali. Tego rana o piątej dwaj Murzyni wyszli spod pokładu udając, że są nadal skuci kajdankami. Podeszli do wartownika, niby to prosząc o pozwolenie zapalenia fajek, rzucili się na niego, zawładnęli jego bronią, zadali mu parę ciosów i go zabili. W tej samej chwili wyskoczyli wszyscy jak furjaci, rozkuci z kajdanów i uzbrojeni w żelazne pręty...”

Z dalszego ciągu opowiadania wynika jednak, że niektórzy mieli tylko polana albo własne dłonie, którymi próbowali udusić swoich gnębicieli, zaczynając od oficerów. W walce zginął jeden oficer i jeden bosman, a kapitan Fourès odniósł śmiertelną ranę. Zabito dziewięciu niewolników.

„Wczoraj o godzinie ósmej Murzyni, którzy rano najbardziej zawinili zostali przywiązani do pokładu za wszystkie kończyny i położeni na brzuchy. Kazaliśmy ich oćwiczyć batem, a w dodatku ponacinaliśmy im poślądki, żeby lepiej zrozumieli swoje winy. Kiedy pod wpływem batożenia wystąpiła na nich krew, wcierałiśmy w te miejsca proch strzelniczy, sok z cytryn oraz nalewkę pieprzową razem z jakimś lekarstwem dorzuconym przez chirurga. Taka mieszanka zapobiega gangrenie, a w dodatku ma jeszcze i tę przewagę, że piecze w poślądki.”

Niewolnik, który napadł na kapitana Fourès, został skazany na inną jeszcze karę: przez osiem dni jego współziomkowie mieli obowiązek okładać go batem, a potem wcierać mu wyżej opisaną miksturę. W piątek, piątego grudnia, Dam Joulin mógł zakończyć opis tego epizodu następującymi słowami: „Murzyn zmarł dzisiaj.” Po czym dodał z cyniczną naiwnością: „Zmarł wskutek uderzenia różnem w pierś i od jeszcze jednego ciosu w żołądek, który otrzymał w dniu buntu.”

Zastępca kapitana nie miał innego wyboru, jak uzupełnić swój zdziesiątkowany ładunek, co też uczynił, i sprzedać go jak najdrożej, w trosce o interesy arma-

torów, na Martynice i Santo Domingo. W dniu 18 czerwca 1740 roku, w dwa lata po wyjściu w morze, „L’Affricain”, załadowany cukrem, wanilią, bawełną i kawą, najspokojniej w świecie powrócił do ujścia rzeki Nantes.

Walka z handlem ludźmi

Zaszczyt wszczęcia pierwszej wielkiej akcji protestacyjnej przeciwko handlowi ludźmi przypada sekcje Kwaków, którzy zaczęli prowadzić kampanię abolicjonistyczną już w roku 1727. We Francji, Konwent uchwalił zniesienie niewolnictwa w roku 1794, referentem ustawy był Bonaparte, ale ostateczny zakaz w tej sprawie pochodzi z roku 1848. W Stanach Zjednoczonych zniesienie niewolnictwa stało się prawem w roku 1865. Anglia już od roku 1807, aktem nadanym w Plymouth, wypowiedziała się jako przeciwniczka handlu Czarnymi, ale... nie miejmy złudzeń — z powodów nie tyle humanitarnych, co ekonomicznych, mianowicie z obawy przed konkurencją, której sprzyjało korzystanie z niezwykle taniej siły roboczej.

Początkowo jedynym skutkiem oficjalnego zniesienia handlu „drzewem hebanowym” było to, że stał się on potajemny. Anglia, która po upadku Napoleona została niepodzielną władczynią na morzu, tępiła na Atlantyku statki wiozące „żywy towar”, te jednak rozwijały coraz większą prędkość, inaczej mówiąc, przy smukłych kształtach kadłuba stosowały większą powierzchnię żagli. Efektem stało się to, że niewolników traktowano z jeszcze większym okrucieństwem. Kiedy się patrzy na plany tych statków, ukazujące powierzchnię przeznaczoną dla ciał ludzkich — zgroza przejmuje do głębi. Niewolnicy, ściśnięci, jak śledzie w beczce, w pomieszczeniach pod pokładem, z przypadającym na każdego „miejscem mniejszym niż dla nieboszczyka w trumnie”, po kolei wypuszczani byli na pokład, żeby uniknąć paraliżu lub uduszenia. „Kiedy stan morza i pogoda nie pozwalały na trzymanie otwartych luków, legowiska niewolników przedstawiały sobą widok odrażający i okropny — pisał kapitan Lacroix. — Murzyni leżeli bezsilni i stłoczeni, jak sardynki w puszcze, na deskach podłogowych, grzęznąc w mieszaninie krwi, śluzu, i odchodów, przy czym prawie wszyscy cierpieli na morską chorobę i na pewien rodzaj dyzenterii, wstydliwie nazywany „biegunką niewolników”.

Armatorzy i kapitanowie obawiali się szczególnie ospy. Starano się izolować chorych, niekiedy aplikowano im jakąś „specjalną miksturę zawierającą laudanum”, której głównym skutkiem było wyprawianie na tamten świat bez podniecenia. Trupy bez ceremonii wyrzucano za burtę.

Najgorsze rzeczy miewają swój koniec. Kampania na rzecz zniesienia niewolnictwa oraz rozwój ekonomiczny nowego kontynentu odniosły zwycięstwo nad koalicją rządzących handlem niewolnikami. Jednakże podróże „drzewa hebanowego” pozostawiły po sobie groźny ślad. I współcześni Afrykanie i czarnoskórzy obywatele państw amerykańskich — przede wszystkim Stanów Zjednoczonych — nie zapominają, jak ich przodkowie byli traktowani przez „Wielkich” białych ludzi.

Tłum. Janina Karczmarewicz-Fedorowska

Brytyjski okręt wojenny atakuje statek przewożący niewolników na Antyle. Obraz W. Hugginsa.



Przedsiębiorstwo Eksportu Wewnętrznego „Pewex” oferuje PT Klientom duży wybór atrakcyjnych towarów pochodzenia zagranicznego i krajowego



Zapraszamy
Pewex do naszych sklepów!

- delikatesowe artykuły spożywcze,
- luksusowe kosmetyki,
- estetyczny sprzęt gospodarstwa domowego,
- modną konfekcję i galanterię,
- efektowne tkaniny i włócznie,
- nowoczesny sprzęt radio-techniczny i elektroniczny.



Wszystkie artykuły zakupione w „Pewex-ie” wolne od opłat celnych!

„Pewex” realizuje także przekazywane z zagranicy, za pośrednictwem Bcnu PKO SA, zlecenia na standardowe i świąteczne paczki dla odbiorców w kraju.

www.bembridge.com.pl

Na wakacjach i urlopie
kostium kąpielowy
rzecz konieczna!!!

KOSTIUMY KĄPIELOWE STILONOWE
trwale i sprężyste, doskonale układające się
na figurze, w żywych i różnorodnych kolorach
polecają Zakłady Przemysłu Dżiwiarskiego.
„REKORD”, „SIRA”, „DRESO”

BR-622

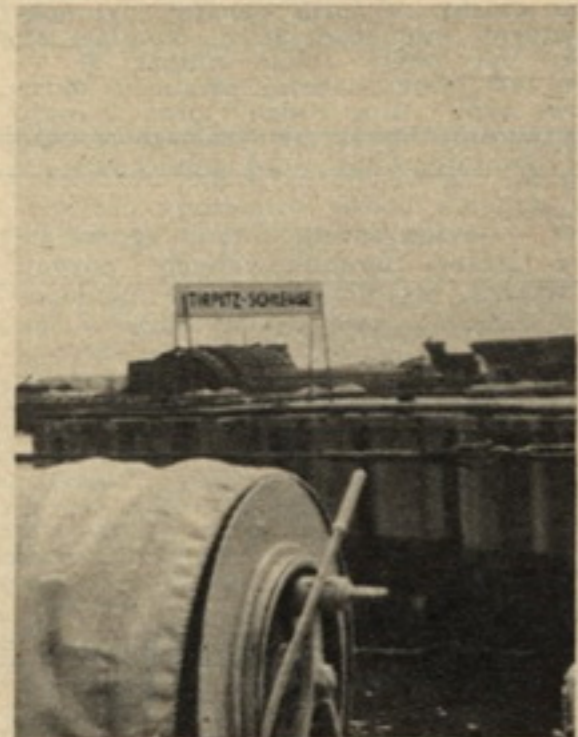
Listy do redakcji

„Conrad”
w Wilhelmshaven

W numerze majowym przy artykule „Rachunek Zwycięstwa” umieszczono zdjęcie „Conrada” w Wilhelmshaven. Jako członek załogi tego okrętu brałem udział w rozbudowaniu i zatopieniu niemieckich u-bootów w 1945 roku. W związku przesyłam dwa zdjęcia z tegoż właśnie okresu wykonane przez jednego z moich kolegów. Jedno zrobione z pokładu „Conrada” przedstawia moment wchodzenia okrętu do służby Tirpitz, w drodze do basenu portowego, a drugie — zatopienie przez nas u-booty oraz (z lewej w głębi) „Conrada” w Wilhelmshaven. Zdjęcia te stanowią część moich pamiątek z okresu służby na ORP „Conrad”.

JÓZEF KLAPUCH
Wodzisław Śląski

Od Redakcji: Serdecznie dziękujemy i prosimy wszystkich byłych członków załogi „Conrada” o udostępnienie nam zachowanych zdjęć i innych pamiątek.



A dziewczyny
zostały w kraju

Kapitan masowca „Transportowiec”, kpt. ż. w. Bogdan Cendrowski, przestał nam informację o jubileuszowym rejsie tego statku (patrz stempel w poprzednich SDiC), który w czarterze PLO powędrował z Gdyni przez Hamburg, Antwerpię, Kanał Sueski, Dubai, Abu Dhabi, Kuwejt, Bahrajn, Dammam, Bandar Abbas, do Dar es Salaam. Wraz z informacją otrzymaliśmy list od znajdujących się na „Transportowcu” uczniów Liceum Morskiego w Szczecinie, który poniżej publikujemy:

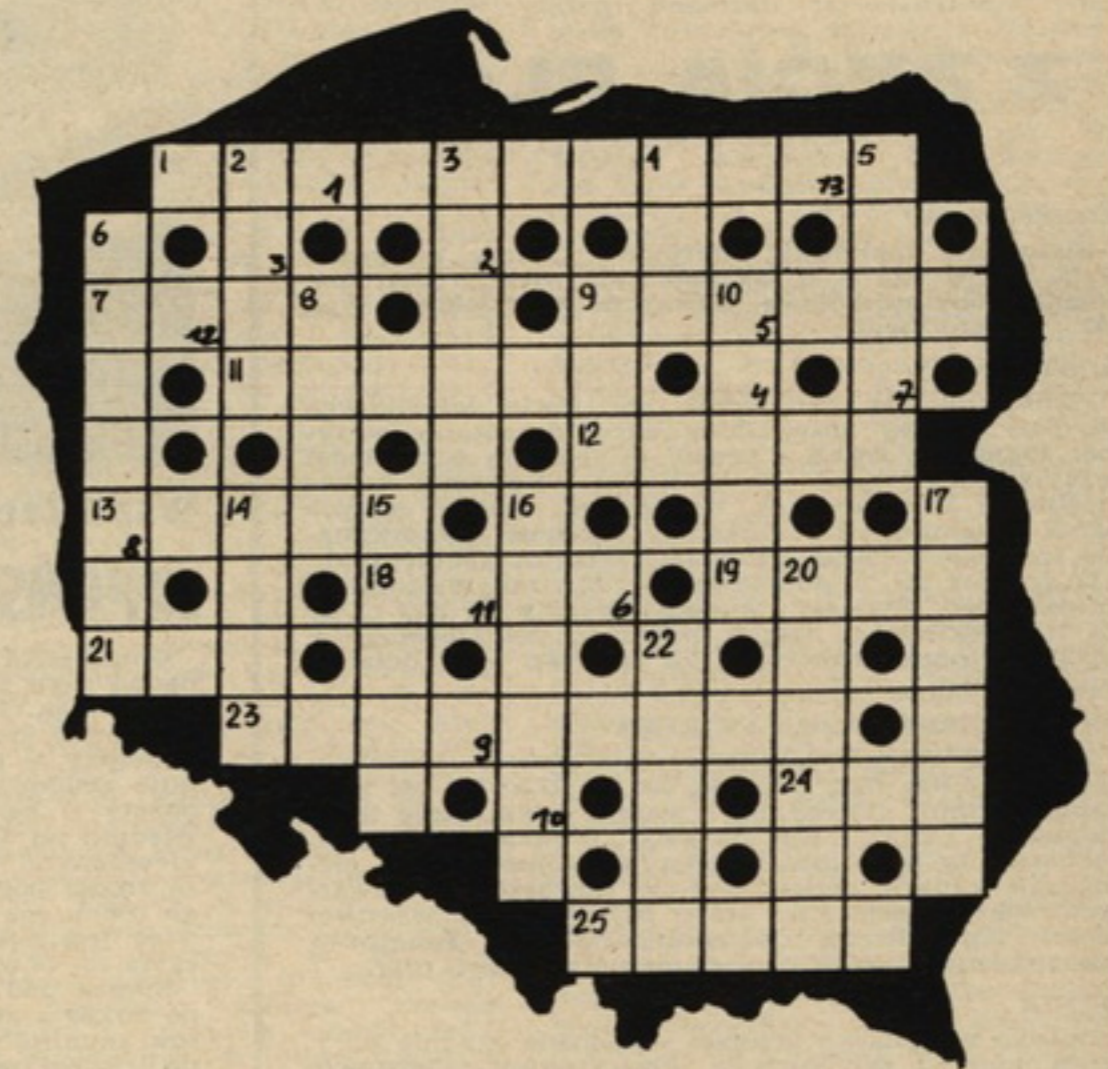
„Gorące pozdrowienia z rejsu do nie młniej gorącej Zatoki Perskiej przesyłamy Wszystkim Czytelnikom „Morza” bez względu na płeć i wiek, choć nie ukrywamy, że szczególnie gorąco pozdrawiamy Czytelniczki naszego pokolenia... w stu trzydziestym dniu pobytu na „Transportowcu”, na którym, my uczniowie Liceum Morskiego w Szczecinie, uczymy się i zdobywamy praktyczną wiedzę marynarską.

Od sierpnia ubiegłego roku po majowy dzień dzisiejszy byliśmy w Murmańsku, Lulei, portach Zachodniej Europy i Zatoki Perskiej, jak Dubai, Abu-Dhabi czy Kuwejt. Nie nudzimy się w tym rejsie, który — być może — przekroczy dwieście dni „morskiej peregrynacji”. Na naszym statku zorganizowaliśmy kabaret pod nazwą „60 węzłów na godzinę”. Załogowo-uczniowski zespół wystawił już trzy programy które były dawką anty-nudy statkowej podczas długich postojów na redach. Poza tym zorganizowaliśmy turnieje: tenisa stołowego i szachowy, zgadaj-zgaduli i inne zabawy w czasie wolnym od nauki i praktyki zawodowej. W Dubaju rozegraliśmy dwa mecze z portowymi drużynami piłki nożnej. Niestety... przegraliśmy. Może to wina klimatu, a może sprawa totalnego kryzysu polskiej piłki nożnej?

Atmosfera na statku mimo długiego rejsu jest dobra. Toczy nas jednak robak, któremu na imię nostalgia. Tęsknimy za najbliższymi i — nie da się ukryć — za najpiękniejszą z pięknych Polską Ziemią. Gdy wrócimy zdrowi i promowani (jak dobrze pójdzie) do klasy czwartej, już na miejscu będziemy opowiadać o naszym rejsie szczegółowo. Przede wszystkim — ślicznym polskim Dziewczynom...

Uczniowie klasy III A Liceum Morskiego w Szczecinie wraz z wychowawcami

ROZRYWKI UMYSŁOWE



KRZYŻÓWKA

Litery w kratce ponumerowanych w prawym dolnym rogu, czytane od 1 do 13 tworzą hasło-rozwiązanie, które należy przestać bez wyrazów pomocniczych.

Poziomo: 1) silnie wypukły żagiel podnoszony na sztagu statku sportowego zamiast kliwra dla zwiększenia prędkości przy słabym wietrze. 7) lina umocowana do boma, pozwalająca ustawiać żagiel. 9) wyspa indonezyjska w Małych W. Sundajskich, 11) dryfter — mały statek rybacki do połowów ryb pławnicą, 12) wulkaniczna wyspa w grupie Palau, 13) ważny port nad O. Indyjskim, stolica Senegalu, 18) jeden z głównych portów Algierii, 19) stolica i port Ghany, 21) port nad Zatoką Gwinejską u ujścia rz. Wolty, 23) port nad O. Spokojnym na zachód od portu Seattle nad Puget Sound (stan Waszyngton, USA), 24) starożytny Tyr (miasto w pd. Libanie nad

M. Śródziemnym), 25) duży port w Bułgarii (z mauzoleum naszego króla).

Pionowo: 2) wyspa koralowa, 3) dziobowa lub rufowa część kadłuba wychylona nad powierzchnię wody, 4) port w pd. Peru nad O. Spokojnym, 5) umożliwiają wykrywanie różnych przedmiotów na morzu (radiolokator), 6) operacyjny zespół okrętów złożony z głównych sił nawodnych, 8) sieć do połowów dalekomorskich, 9) największa wyspa jugosłowiańska, 10) miasto i port — pd. Somalia, 14) skorupiak morski, 15) fit. 16) żaglowy okręt wojenny z XVI-XVII w. kilkupokładowy (wyporność do 1600 t, silnie uzbrojony), pierwowzór okrętu liniowego, 17) średniowieczny statek wiosłowo-żaglowy (wioślarze przeważnie przykuci do ław), 20) port w Korei Pd. nad M. Żółtym, 22) ojczyzna Odyseusza.

Oprac. ROAN

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — 00-023 Warszawa, Widok 10, na kartach pocztowych, do dnia 15 sierpnia br. Między Czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania rozlosowane zostaną 2 bony oszczędnościowe PKO po 250 zł oraz 5 bonów książkowych po 100 zł.

Rozwiązanie krzyżówki i logogryfu z nr 5/76

KRZYŻÓWKA, poziomo: 1) szkuner, 5) stewa, 7) Basra, 9) Egina, 10) kabel, 12) szekla, 13) bosak, 15) Kai, 16) drapacz, 19) ucho, 20) morsa; pionowo: 1) sternik, 2) krab, 3) Nias, 4) Rabaul, 6) rejs, 8) Ada, 10) kabina, 11) Bastia, 14) kecz, 15) kadłub, 17) prom, 18) Cypr. LOGOGRYF: „Dzień Zwycięstwa” (fordek, budzyk, żagiel, paleta, Gdańsk, bączek, potwał, języki, knecht, lawica, poręcz, traser, pletwy, niewód, palacz).

Bony oszczędnościowe PKO po 250 zł otrzymują:

Kamil Kasprzycki z Bielska-Białej i Krzysztof W. Kucharski ze Zgierza; bony książkowe po 100 zł otrzymują: Przemysław Bolanowski — Koszalin, Józef Jagiello — Łódź, Aleksander Klimczak — Szczecin, Andrzej Prędko — Bodzanów, Czesława Szkatulska — Głogów. Bony wysyłamy pocztą.

MORZE ● 00-023 Warszawa, ul. Widok 10. Tel. 27-35-51, 27-91-51. ● 81-963 Gdynia, skr. poczt. nr 52; ul. Waszyngtona 34. Tel. 21-33-31, 21-57-53. ● 70-561 Szczecin, ul. Staromłyńska 3/8. Tel. 335-37. Redaguje zespół: Jerzy Miciński (red. naczelny), Janusz Wolniewicz (z-ca red. naczelnego), Ireneusz Gwidon Kamiński (z-ca red. naczelnego), Jerzy Wadowski (sekr. red.), Bohdan Rudnicki (kier. działu zagr.), Zbigniew Flisowski (kier. literacki), Bohdan Bersz (kier. graf.), Leon Kaźmierczak (red. tech.).

Cena prenumeraty krajowej: rocznie 72 zł, półrocznie 36 zł, kwartalnie 18 zł. Prenumeratę krajową przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch” oraz urzędy pocztowe i doręczyciele — w terminach: od 25 listopada na styczeń, I kwartał, I półrocze roku następnego i na cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumerat na pozostałe okresy roku bieżącego. Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch”. Zakłady pracy i instytucje w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW, oraz prenumeratorzy indywidualni zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. Prenumeratę za zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch”, Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO Nr 1531-71 — w terminach obowiązujących dla prenumeraty krajowej. Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienie, prowadzi Przedsiębiorstwo Upowszechniania RSW „Prasa — Książka — Ruch”, ul. Dąbrówki 13, 40-081 Katowice.

Ogłoszenia przyjmuje Biuro Ogłoszeń, tel. 255-626 (adres — patrz wydawca).

Wydawca: Krajowe Wydawnictwo Czasopism RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Noakowskiego 15, 00-666 Warszawa, tel. 25-72-91, Indeks 36549 Druk: PZG RSW „Prasa — Książka — Ruch”, ul. Liebknechta 22, 40-083 Katowice Zam. 2339/76 — N-13 Nie zamówionych materiałów redakcja nie zwraca.

PRZYSTAŃ HOBBYSTÓW

Z ŻYCIA FLOT

ARGENTYNA

Niszczyciel rakietowy „Hercules” (numer taktyczny — 28, a więc nie D 01 jak podawało wiele źródeł) rozpoczął próby stoczniowe. Należy do brytyjskiego typu „42” — „Sheffield”.

AUSTRALIA

Planowany dla zastąpienia we flocie lotniskowca „Sydney”, nowy uniwersalny okręt desantowy otrzymał sygnaturę AHLS i będzie w zasadzie odpowiadał brytyjskiemu typowi „Sir Lancelot”. Nowością będzie możliwość zabierania na żurawikach dwóch małych barek desantowych, zwiększona zdolność wykorzystania śmigłowców oraz posiadanie centrali operacyjnej.

23 grudnia ub. r. odholowano z Australii dawniejszy lotniskowiec „Sydney”, wykorzystywany do 1973 r. jako transportowiec. Okręt sprzedano południowokoreańskiej stoczni złomowej za cenę 673 tys. dolarów australijskich.

CHIŃSKA REPUBLIKA LUDOWA

Zachodni eksperci oceniają dane nowych patrolowców typu „Hal Da” na: 260 300 ts; 47,5x7,2xok, 2 m; napęd turbiny gazowy na 3 śruby, ewentualnie kombinowany CODAG lub CODOG; prędkość ok. 40 w. Jednostki są uzbrojone w dwa podwójne działka nieznanego kalibru umieszczone w nowoczesnych zwartych wieżach oraz sześć pojedynczych wyrzutni rakiet. Ich sylwetki charakteryzuje duży 6-metrowy masztokomin („mack”), przesunięty w stronę rufy.

DANIA

Duńska marynarka przejęła w połowie grudnia ub. r. okręt ochrony rybołówstwa „Beskytteren”. Podstawowa charakterystyka: 1970 ts; 75x12,2x4,5 m; 1x76, 1 śmigłowiec; 3 diesle Burmeister & Wain o łącznej mocy 7 440 KM; 18 w.; 59 osób.

ISLANDIA

Znany z kolizji z brytyjską fregatą „Diomedea” w dniu 13.2.76, patrolowiec „Baldur” (740 ts) to przebudowany i uzbrojony trawler rufowy. Tenże sam okręt uszkodził tak silnie dziób brytyjskiej fregaty „Yarmouth” (F 101), że odesłano ją do remontu.

JAPONIA

Niszczyciel „Murakumo” (DD 118) otrzymał na rufie nowy przyrząd kierowania ogniem FCS-2, a na „Yukikaze” (DD 102 — należącym do pierwszego typu niszczycieli zbudowanych w Japonii po II wojnie światowej) zdjęto dolne rufowe działko 127 mm i zainstalowano sonar o zmiennej głębokości holowania. „Yukikaze” będzie prawdopodobnie okrętem doświadczalnym.

Stawiacz min „Ermo” (491; zbud. 1954—55; 630 ts std) jest od marca br. przebudowywany na bazę nurków. „PT 11—15” są jedynymi kutrami torpedowymi znajdującymi się jeszcze w składzie japońskiej marynarki. Zwraca uwagę, że Japonia nie wykazuje zainteresowania kutrami rakietowymi.

RFN

Stocznia Lürssena zwodowała 14.4.76 kuter rakietowy „S 70” będący dziesiątą i ostatnią jednostką typu „143”. Półtora miesiąca wcześniej wycofano ze składu Bundesmarine kuter torpedowy „Sperber” (P 6076) należący do licznego niegdyś typu „Jaguar”, budowanego w latach 1957—64.

STANY ZJEDNOCZONE A. P.

Skreślony ze służby 31.1.76 lotniskowiec „Hancock” (CVA 19) zostanie pocięty na złom.

Oddano flocie dwa atomowe okręty podwodne nowego typu — „Los Angeles” (SSN 688) i „Philadelphia” (SSN 690). Do tego typu należy też niedawno zwodowany „Omaha” (SSN 692).

Pentagon stwierdził, że seria atomowych okrętów podwodnych z rakietami balistycznymi „Trident” będzie liczyć nie 10 (SSN 726—735) lecz 11 sztuk. Wg uaktualnionych danych okręty te mają mieć wyporność 18 700 ts i długość 171 m. Dla prototypu wybrano nazwę „Centurion”.

Podczas rejsu w zanurzeniu okrętu podwodnego „Haddock” (SSN 621; typ „Thresher”) doszło w grudniu ub. r. do przecieku, który udało się powstrzymać.

Położono stępki pod kolejne niszczyciele typu „Spruance” — „John Hancock” (DD 981) i „Nicholson” (DD 982) oraz zwodowano bliźniacze „John Young” (DD 973) i „Comte de Grasse” (DD 974).

Jednym z najsilniejszych lodolamaczy o napędzie konwencjonalnym jest oddany 17.1.76 do służby w Coast Guard „Polar Star” (WAGB 10). Zbudowano go w Seattle kosztem 57 mln dolarów. Jest to pierwszy od dwudziestu lat lodolamacz amerykańskiej konstrukcji.

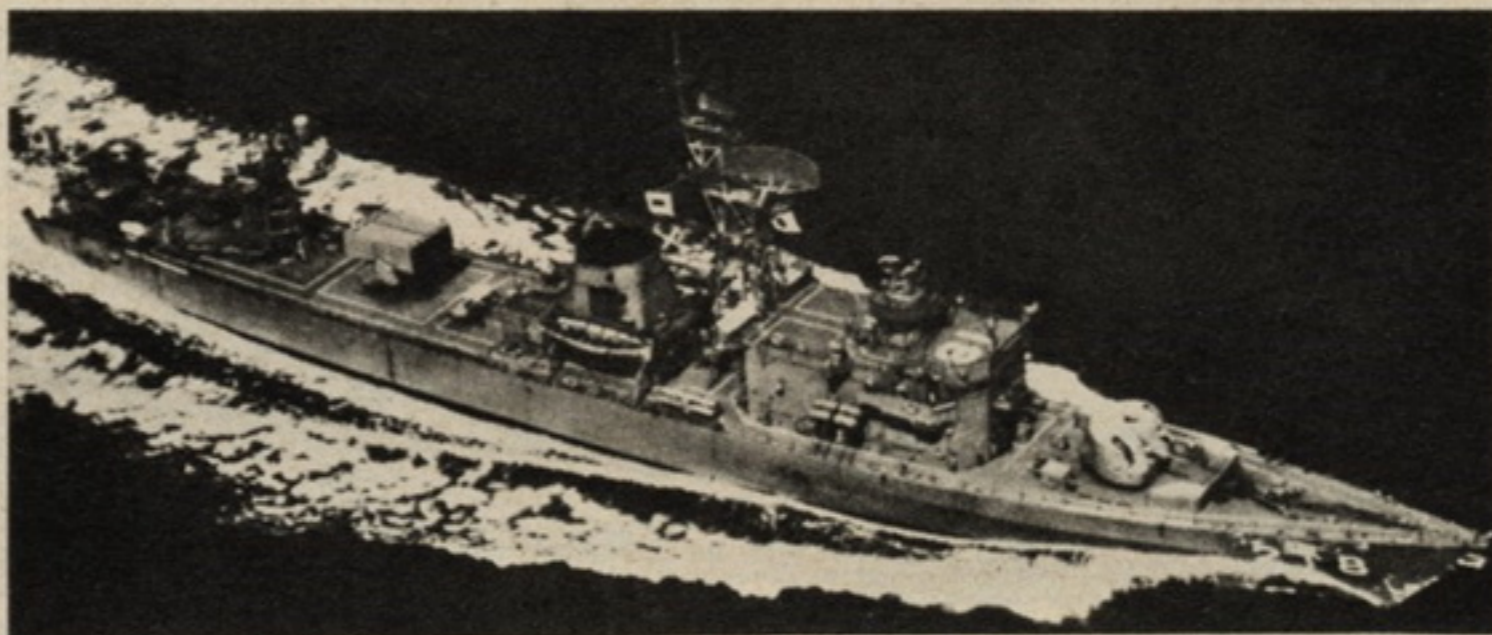
TAJLANDIA

1 marca br. japoński zbiornikowiec „Silver Seehawk” (2383 BRT) został ostrzelany przez nieznaną jednostkę w odległości ok. 100 km na północny wschód od prowincji Trad. Ofiarą ludzi nie było. Tajlandzkie ministerstwo spraw wewnętrznych wyjaśniło, że własne okręty nie mają nic wspólnego z tym incydentem.

WIELKA BRYTANIA

Ciekawą wersję uzbrojenia posiada fregata „Cleopatra” (F 28; typ „Leander”) — po zdjęciu wieży dział 114 mm zainstalowano wyrzutnie rakiet MM 38, drugą wyrzutnię rakiet „Seacat” (poprzednio okręt miał już jedną) i 6 wt pop.

W związku z programem oszczędnościowym, policone są dni służby fregaty „Mermaid” (F 76; zbud. 1965—73 — zamówionej niegdyś przez ghański rząd Nkrumah’a za sumę 5 mln funtów szterlingów i odstąpionej Royal Navy w 1972), która jest obecnie okrętem strażniczym w Singapurze. Prasa zachodnia nazywa fregatę z przekasem — „niechcianym dzieckiem floty brytyjskiej”.



Współczesne okręty wojenne świata (101-102)*

JAPŃSKIE Eskortowce typu „CHIKUGO”

Długa seria japońskich eskortowców, budowana od roku 1968, miała początkowo liczyć tylko kilka sztuk. Drugi i trzeci „Plan Obrony” preliminował środki na budowę siedmiu okrętów. Następny — czwarty plan (lata 1972—76) przewiduje zbudowanie dalszych dwóch serii, po trzy okręty w każdej, które przy wyporności odpowiednio po 1450 i 1500 t, mają być nieznacznie ulepszonymi wersjami typu „Chikugo”. Niektóre źródła podają natomiast, że według czwartego planu ma zostać zbudowanych łącznie dziewięć jednostek. Tak więc cała seria będzie liczyła 13—16 okrętów.

Stępki pod prototyp — „Chikugo” — położono 9.12.68 a zbudowano go 13.1.70. Budowę okrętów zajmują się trzy stocznie: Tamano należąca do koncernu Mitsui, Ishikawajima-Harima z Tokio oraz Maizuru z koncernu Hitachi. Obecnie w służbie jest dziesięć eskortowców: CHIKUGO, AYASE, MIKUMA, TAKASHI, TWASE, CHITOSE, NIYODO, TESHIO, YOSHINO i KUMANO — mających odpowiednio numery taktyczne DE 215—224, DE 225 (jeszcze bez nazwy) jest w budowie. Numery od DE 226 wwyż są przewidziane dla dalszych okrętów. Wszystkie eskortowce naszą nazwy geograficzne — miast i rzek.

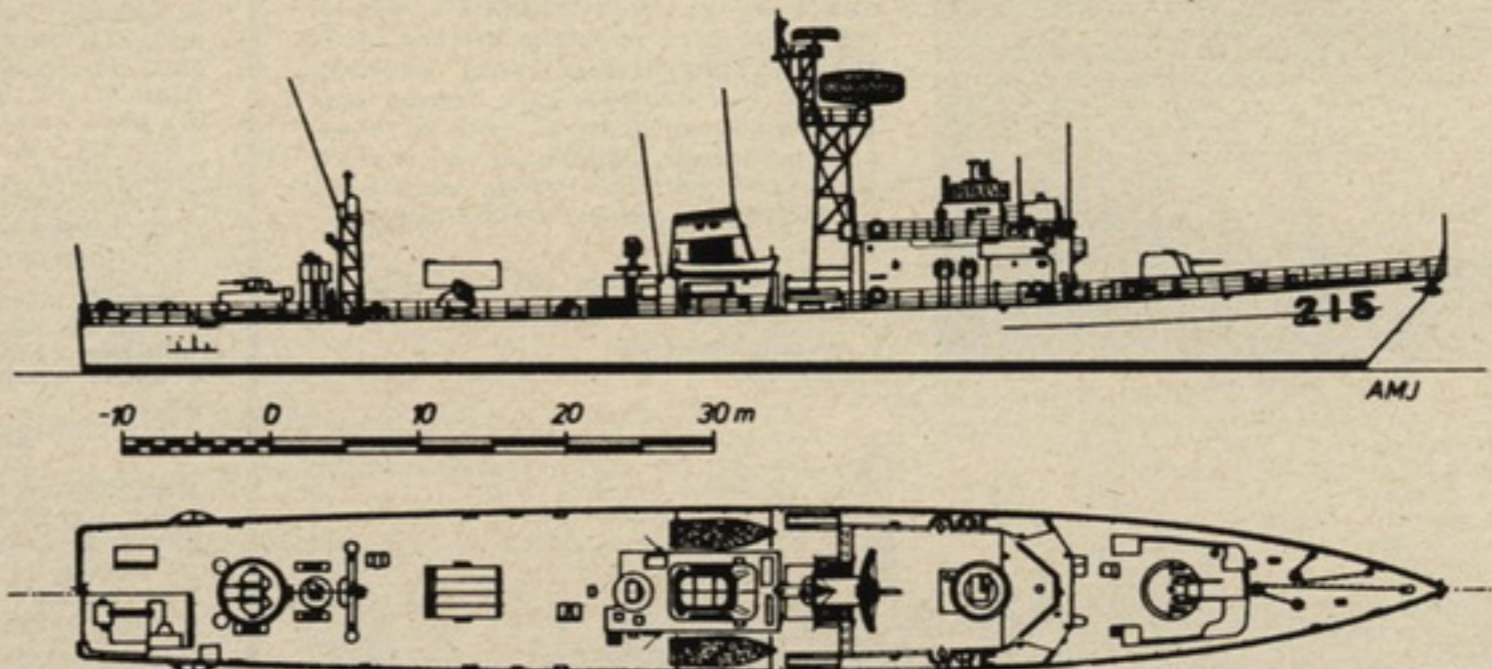
Typ „Chikugo” jest ulepszoną wersją czterech eskortowców typu „Isuzu” (zbud. 1960—64). Uzbrojenie i wyposażenie elektroniczne jest częściowo produkcji amerykańskiej. Na rufie znajduje się sonar o zmiennej głębokości holowania. Okręty mają typową dla japońskiej floty sylwetkę — mocno wychylony dziób, komin z dużymi wlotami powietrza oraz zwarty pomost bojowy.

Dane taktyczno techniczne: Wyporność — 1470 ts/1750ppw; wymiary — 93,0x10,8x3,5 m; uzbrojenie — 2 działka plot. 76 mm L50, 2 działka plot. 40 mm, 6 wt POP324 mm Mk32, 1 wyrzutnia rakietotorped ASROC; napęd — 4 silniki diesla Mitsui na licencji Burmeister & Wain typu Mk 1628 V 3B U-38V o łącznej mocy 16 000 KM; prędkość 25 w.; 2 śruby; załoga — 165 osób. Niektóre jednostki (np. „Takashi”) mają nieco zmieniony układ górnej części pomostu bojowego, na którym są znaki rozpoznawcze dla lotnictwa w postaci dwucyfrowej końcówki numeru taktycznego (np. 18 dla „Takashi”).

ANDRZEJ M. JASKUŁA

* Tę podwójną liczbę porządkową dzisiejszego odcinka przypisać należy chęci uporządkowania numeracji, w której parokrotnie zaszły, niestety, błędy. W numerze listopadowym „Morza” z 1973 roku włoski „Vittorio Veneto” był opatrzonej powtórnym numerem 81 — zamiast 82; dwukrotnie był użyty także numer 91 — w kwietniu 1975 (amerykańskie sztabowe okręty desantowe typu „Blue Ridge”) oraz w maju tegoż roku (włoskie niszczyciele rakietowe typu „Audace”), pominięto natomiast numer 99.

Następny odcinek będzie oznaczony oczywiście jako 103 — w ten sposób numer zgodzi się wreszcie z liczbą opublikowanych pozycji w dziale WÓWS. Za dotychczasowe niedopatrzenia przepraszamy naszych Czytelników jak najuprzejmie.



ODPOWIEDZI REDAKCJI

B. Klygul, Ryga, ZSRR. Brytyjski pancernik „Renown” (1895 r., 12 350 ts) został sprzedany na złom 2.4.1914. Brytyjski krążownik pancerny „Bedford” (1901 r., 9800 ts) rozbił się na wodach koreańskich 21.8.1910. Z wymienionych w liście krążowników hiszpańskich „Cardenal Cisneros” (1897 r., 7524 t) rozbił się u wybrzeży Półwyspu Iberyjskiego 28.10.1905. „Reina Regente” (1887 r., 4664 t) zginęła wraz z całą załogą w czasie huraganu na Atlantyku 11 marca 1895, tegoż typu „Alfonso XIII” (1891 r.) został skreślony dekretem królewskim z 18.5.1900. „Reina Regente” (drugi okręt o tej nazwie — 1906 r., 5871 t) wchodziła w skład floty do 31.12.1926, a w trzy lata po skreśleniu była sprzedana na złom. „Blas de Lezo” (1923 r., 4780 t) rozbił się podczas ćwiczeń u przylądka Finisterre 11.7.1932. Grecki mały kontrtorpedowiec „Doxa” (1906 r., 350 t), zarekwirowany przez Francuzów w grudniu 1916 r., padł ofiarą torped niemieckiego okrętu podwodnego „UB 47” 27.6.1917 w Cieśninie Mesyńskiej.

Mirosław Kochan, Wodzisław Śl. Jednym z trzech przewidzianych w piątym programie odnowienia floty japońskiej z 1942 roku, a nie zbudowanych pancerników był piąty okręt typu „Yamato”, oznaczony jako „Nr 797” (był to numer pozycji w programie, numeracja zaczynała się od 700). Piąty — dlatego że poza „Yamato” i „Musashi” (trzeci program — 1937) mia-

no zbudować także 2 dalsze pancerniki (czwarty program — 1939), z których „Shinano” został ukończony jako lotniskowiec, a budowę „Nr 111” wstrzymano w końcu 1941 roku. „Nr 797” od swych poprzedników różnił się tym, że od razu zrezygnowano na nim z bocznych wież z działami 155 mm, planując w zamian więcej dział 100 mm plot. Podobnie jak „Shinano” i „Nr 111” miał mieć nieco cieńszy pancierz niż „Yamato” i „Musashi” tj. burty na linii wodnej 400 mm, pokłady 190 mm, wieże artylerii głównej — ściany czołowe 630 mm, boczne 230 mm, tylne 170 mm, dachy 250 mm. Dla 2 dalszych pancerników z tego programu — „Nr 798” i „Nr 799” — przewidywano ciężką artylerię złożoną z 6 dział 500 mm w trzech wieżach podwójnych. W literaturze spotyka się określenie tego typu jako super-„Yamato”. Wstępna charakterystyka projektowanych krążowników najcięższych „Nr 795” i „Nr 796” przedstawiała się następująco: 32 000 t std (tony metryczne), dł. całk. 246 m, sz. 27,2 m, zan., 8,8 m, pancierz burtowy 190 mm, pokłady pancerne 125 mm, moc turbin 160 000 KM, prędkość 33 w., uzbrojenie: 9 — 310 mm, 16 — 100 mm plot., 8x25 mm plot., 4 nkm 13 mm plot., 3 samoloty. W 1941 roku plany zmodyfikowano, powiększając grubość pokładów pancernych w takim stopniu, aby wytrzymały uderzenia bomb 1000-funtowych (454 kg), jak również powiększając kaliber głównej artylerii do 360 mm przy zmniejszeniu liczby dział do 8 w trzech wieżach podwójnych. Typ ten jest określany jako B-64.

Rozwiązanie mikrokonkursu

PIĘĆ KRAŻOWNIKÓW-DZIESIĘĆ BANDER

Poza rozwiązaniami niektórzy czytelnicy przestali także swoje uwagi na temat konkursu. Dla jednych był on dość trudny, dla innych zaś — zbyt łatwy (czytelnik M. C. z Sopotu uznał za stosowne nawet go wyszydzać pisząc, że „naiwność i prymitywizm konkursu osiągnęły dno”). Sprawa jest jasna: po prostu ci pierwsi mieli trudności ze znalezieniem w swoich materiałach potrzebnych informacji, natomiast drugim nie sprawiło to najmniejszego kłopotu. Ale przecież w przyszłości, przy okazji jakiegóż innego konkursu sytuacja może się odwrócić i ci, którym teraz się nie powiodło, dadzą sobie łatwiej radę niż dzisiejsi zwycięzcy.

Skojarzenie bander nie sprawiło na ogół trudności. Tylko 6 proc. odpowiedzi było zdecydowanie złych. Kłopoty zaczęły się natomiast z identyfikacją. Blisko 20 proc. uczestników zdecydowało się wysłać jedynie pierwszą wersję rozwiązania, bez podawania nazw. Całkowicie bezbłędnych, kwalifikujących się do drugiego losowania, było niespełna 40 proc. rozwiązań. Pozostałe odpowiedzi były albo niekompletne, albo też zawierały błędy.

A oto właściwe rozwiązanie:

„St. Louis” USA — 1 — „Tamarandé” Brazylia
 „Newfoundland” Wielka Brytania — 2 — „Almirante Grau” Peru
 „Eugenio di Savoia” Włochy — 3 „Helli” („Ell”) Grecja
 „Göta Lejon” Szwecja — 4 — „Latorre” Chile
 „Ordzonikidze” ZSRR — 5 — „Irian” Indonezja

W wyniku pierwszego losowania nagrody otrzymują: Konrad A. Czernielewski, Łódź; Walenty Drachowski, Poznań; Emil Havlik, Praha-Dejvice (CSRS); Grzegorz Kulowski, Zabrze; Marek Magowski, Szczecin; Marian Michalski, Sanok; S. A. Prendkiewicz, Sambor (ZSRR); Danil Romanchenko, Kijów (ZSRR); Andrzej Solski, Wrocław; W. Ju. Usow, Leningrad (ZSRR).

W drugim losowaniu nagrody przypadły następującym osobom: Lech Bartnik, Świdnik; Jan Gromadzki, Zgorzelec; Witalij Iwaczow, Cherson (ZSRR); Cezary Kozłowski, Jastrzębie IV; Elżbieta Łozińska, Ursus; Vaclav Minarik, Tremosna (CSRS); Jolanta Rogozińska, Warszawa; Piotr Rozmiar, Gdańsk-Oliwa; Piotr Sołowiow, Saratow (ZSRR); Reinhard Zachmann, Bamsin (NRD).

ESKORTOWCE TYPU „FLOWER“

CZĘŚĆ PIERWSZA: SLOOPY

Koncepcja budowy dla floty brytyjskiej okrętów przeznaczonych do trawlowania min kotwicznych powstała jeszcze przed wybuchem pierwszej wojny światowej, jako odpowiedź na zagrożenie spowodowane rozwojem tej gałęzi broni podwodnej. Jednak do chwili wybuchu wojny Royal Navy nie posiadała jednostek specjalnie budowanych jako trawłowce, lecz jedynie 10 starych zaadaptowanych do tego celu eks-kanonierek torpedowych i 13 trawlerów (te ostatnie używane były do celów szkoleniowych). Trawlery i małe przybrzeżne parowce, rekwirowane i wykupywane po rozpoczęciu działań wojennych, nie nadawały się — ze względu na małą prędkość — do towarzyszenia zespołom floty.

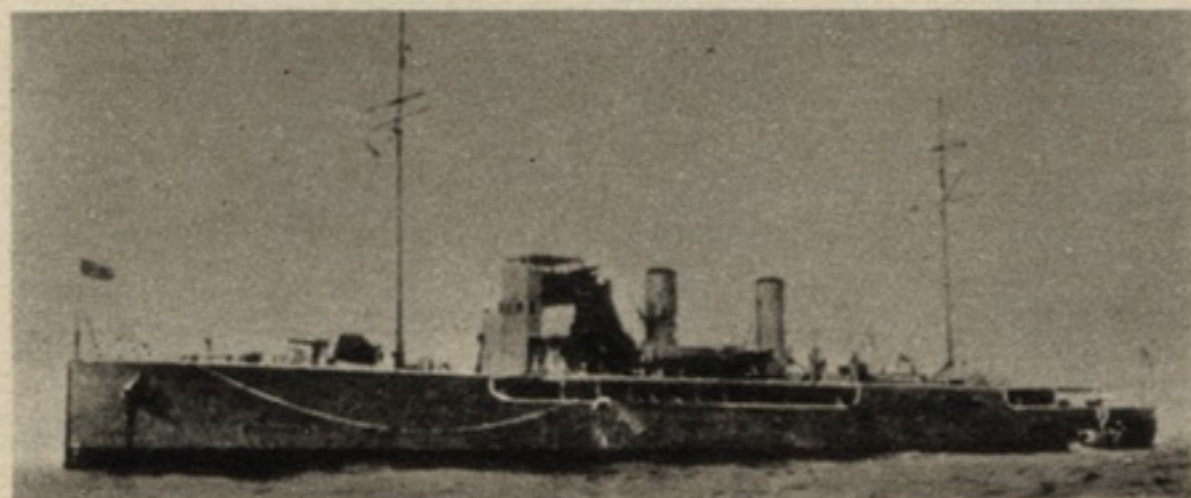
Straty, jakie poniosła Royal Navy na minach w początkowym okresie wojny wypukliły konieczność budowy dużych trawłowców eskadrowych (fleet sweeping vessels). Podczas prac projektowych, które zakończono w grudniu 1914 roku, oparto się na typowej, prostej konstrukcji jednostrubowego statku handlowego, uwzględniając przy tym przepisy Lloyd'a i wymagania technologiczne budowy tego typu jednostek. Chodziło o to aby można było składać zamówienia również w niewielkich, nieprzystosowanych do budowy okrętów wojennych stoczniach, ponieważ duże zakłady były przeciążone budową okrętów głównych klas. Mimo prostoty, nowe trawłowce odznaczały się solidną konstrukcją. Potrójne dno w dziobowych partiach okrętu i bunkry oddzielające przedział maszynowy od

burt (patrz rysunek) zapewniały dużą odporność na uszkodzenia podwodnej części kadłuba. Dwa cylindryczne kotły opalane węglem umieszczone na śródokręciu, w dwóch kotłowniach rozdzielonych poprzeczną grodzia (poprzeczne bunkry odgradzały kotłownie od pozostałych przedziałów). Prostą, czterocylindrową maszynę trzyrotową rozprężania umieszczono w maszynowni za drugą kotłownią i połączono bezpośrednio wałem z czteroskrzydłową śrubą. Wysokie nadburcie i dziobówka umożliwiały okrętom przeciwstawienie się oceanicznej fali, a ich dzielność morska była duża. Wadą wrodzoną tak zaprojektowanych trawłowców była za mała moc maszyny o około tysiąca KM, co uniemożliwiało osiągnięcie planowanej prędkości 17 węzłów.

Jako pierwsze, w styczniu 1915 roku, zamówiono 24 trawłowce typu ACACIA. Była to pierwsza w Royal Navy seria nosząca nazwy kwiatów (flower). Rozwiązanie to w znacznym stopniu ułatwiło identyfikację (według nazw, zarezerwowanych tylko dla tej klasy, bez konieczności podawania dodatkowych informacji), z czym Royal Navy miała w tym czasie kłopoty. Planowano uzbrojenie okrętów w dwa działa 76 mm (12-funtowe) i dwa przeciwlotnicze 47 mm (3-funtowe), ale tylko niektóre jednostki otrzymały kompletny sprzęt do trawlowania min.

Następne wersje — typy AZALEA i ARABIS — zamówione w maju i w lipcu 1915 roku, miały nieco poprawione maszyny i wzmocnione uzbro-

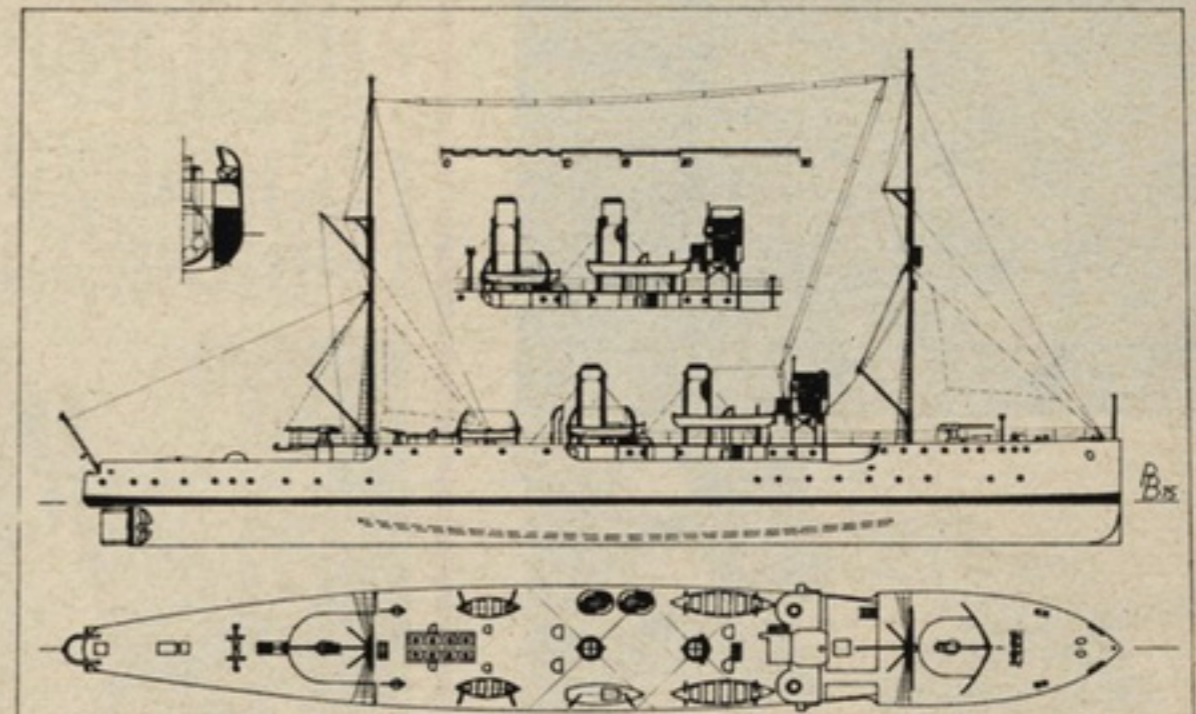
„Lupin” (wod. 31.2.16) należący do typu „Arabis”, w 1936 r. Po I w. ś. służył jako patrolowiec i okręt ochrony rybołówstwa. Jedyny spośród FLOWERÓW przystosowany do opalania ropą. Brał udział w II w. ś., po jej zakończeniu sprzedany na złom.



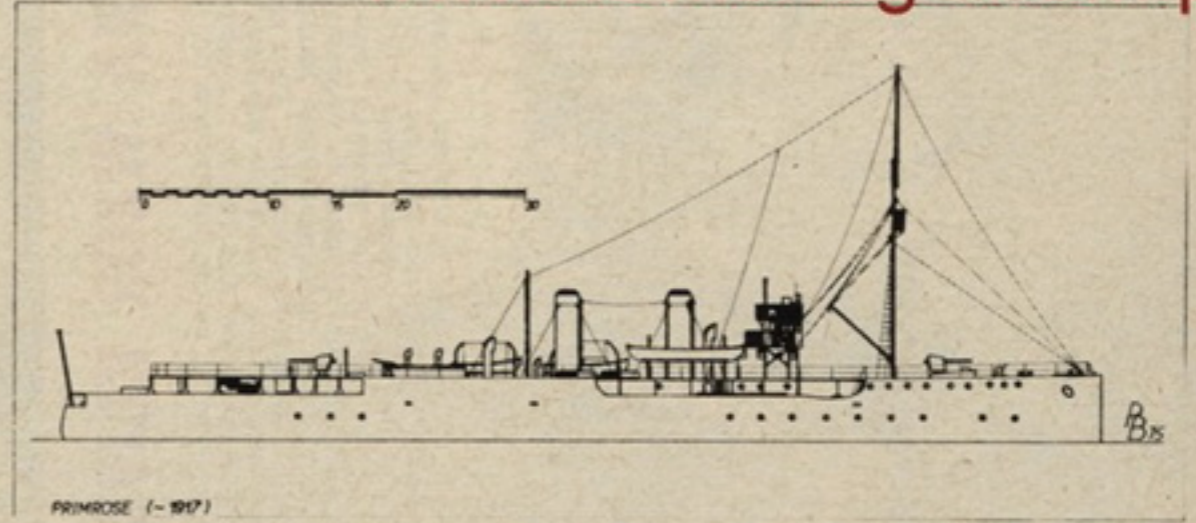
»MORZE« POMAGA

Stanisław Kozioł, Bejzyna 1/5, 70-391 Szczecin sprzedaje po niższej cenie roczniki „Morza” 1972-74 oraz nry 1,3,8,9/75 ● Mirosław Krakowski, Kasprzaka 10-12/21, 16-400 Suwałki kupi nry „Morza” 1,3,8/75 oraz wszystkie sprzed 1975 r. ● Marek Coner, Husarii 21, 02-951 Warszawa poszukuje roczników „Morza” 1924-29, 1949-50 oraz nrów 7,8/32, 11/33, 1-3, 6-10/51, 3,9,19,12/52, 2/53, 1,3,4,6,10/55; w zamian oferuje nry 8,10,12/30, 3,4,6/32, 5,6,12/34, 4,7,9,11/35, 1-3,7,8/36, 8/37, 1,3,5,8,10/38, 8/39, 1-4/46, 8-10/57, 5,7,9/58, 3-12/59, 6-8/62, 1,3,8-11/63, 1/64, 5,6,9/66, 1,3-6, 8/67, 2,3,6,7,9,10,12/68, 11/69 i 12/70; a także „Młode Żeglarnie” nr 3-5,7,9,10, 12/51 ● Ryszard Fudała, Kościuszki 38, 55-205 Bystrzyca poszukuje „Małych Modelarzy” z „Rodney'em”, „Wichrem”, „Aurorą” i „Orlem” ● Bernard Pawlak, Antoniego 58/4, 61-359 Poznań chciałby kupić książki „1000 słów o morzu i okręcie” i „Okręty wojenne 1900-1966”; także MM z serii „Epizody wojen morskich oraz plany pancernika „Rodney” („Nelson”) ● Leszek Nowicki, Okurzałego 63, 00-910 Warszawa kupi po przystępnej cenie żagłówek klasy „Omega” lub podobną; może być do remontu ● Jan Kosiński, Rymwida 4/21, 20-407 Lublin odstąpi nast. nry „Morza”: 4,11,12/71, 1-12/72, 1-3,5,6,8-12/73, 1-7,9-12/74, 1-9/75 ● Eugeniusz Mientkiewicz, Kruszwicka 23 b/1, 71-043 Szczecin kupi każdy nr „Małego Modelarza” ● Jacek Grabowiec, 38-406 Odrzykoń 615 poszukuje roczników „Morza” 1960-74; w zamian oferuje „Tygrysy” oraz broszury z serii TBiU (wykaz na życzenie) ● Mirosław Pietraszek, Roosevelta 18/4, 56-400 Oleśnica poszukuje książek „Dawne żagłowce” i „Budowa modeli dawnych żagłowców” ● Piotr Korycik, Cybulskiego 12/1, 31-117 Kraków kupi MM, książki wojennomorskie, plany pancerników z II w.ś., „Małe Modelarze” z okrętami i samolotami oraz plastikowe modele samolotów w skali 1:72 firm zagr. ● Józef Stepień, Marchlewskiego 63/24, 81-127 Gdynia

odstąpi nry „Morza”: 9-10/51, 1,2,7,9, 11,12/52, 3,4,6,9/53, 5,9/54, 1-3,6,7,9-12/55, 1-7,10-12/56, 1-8,10-12/57, 2-10, 12/58, 2,3,5,6,8,9/59, 1,2,8,9/60, 11/61, 2,4, 8,12/62, 11/64, 6/67, 2,12/69, 10/70, 1/71, 12/72, 7,10/73, 5,8/75, a także „Młynarz Polski” nr 9/46, 17/47 i „Morze-Młynarz Polski” nry 4,6,7,9,11/48 ● Zbigniew Sekulski, Wyspiańskiego 7/34, 39-402 Tarnobrzeg poszukuje „Morza” nrów 1-5,7/75 ● Piotr Czerwiński, Saska 92/1, 03-914 Warszawa odstąpi plany „Victory” za „Małe Modelarze” poświęcone czolgom z II w.ś. ● Wiesław Bartoszek, Szymańskiego 34/8, 23-200 Kraśnik poszukuje książek: „Samodzielne powietrzne aparaty nurkowe”, „Wyprawa Koral”, „Człowiek pod wodą”, „Prace podwodne”, „Zarys fizjopatologii”, „Trzej łowcy na dnie morza”, „Poradnik nurka”; w zamian odstąpi książki o tematyce żeglarskiej, wojennomorskiej i inne, a także czasopisma „Radar”, „Czas”, „Krótkofalowiec”, „Żagle” i inne; wykaz na życzenie, nawiąże korespondencję o osobą uprawiającą nurkowanie swobodnie ● Zygmunt Zawadzki, Os. Staszica 1/B2, 84-200 Wejherowo wymieni 38 MM oraz 80 „Tygryś” na „Małe Modelarze” o tematyce morskiej ● Tomasz Skweres, Klasztorna 1a, 83-330 Żukowo sprzedaje nowy egzemplarz książki „Wiadomości o żeglarnictwie” (1) ● Janusz Bykiewicz, Steyera 23/13, 84-150 Hel poszukuje „Małych Modelarzy” 12/70, 2/72, 10/73, 3 i 5/74; w zamian oferuje sprzęt telefoniczny ● Sławomir Liberski, Ognik 11B/8, 60-285 Poznań poszukuje „Małych Modelarzy” 4/62, 4 i 12/68; w zamian oferuje inne „Małe Modelarze”, „Tygrysy” i MM; wykaz na życzenie ● Bogusław Przybył, Kasztanowa 12, 05-810 Ursus wymieni rocznik „Weyers 1938” na pełny rocznik „Morza” 1954 ● Zbigniew Golisz, Wólka Tyrzyńska, 26-923 Brzeźnica poszukuje do kompletu nrów „Morza” 12/74 i 12/75 ● Edward Ludwig, Zielna 7B, 71-733 Szczecin odstąpi w zamian za „Małą Encyklopedię Powzechną” (wersja kolorowa) lub „Polska — poradnik encyklopedyczny” 80 numerów „Morza” z lat 1952-70.



www.bembridge.com.pl



jenie, a ostatnia była nieco większa od poprzednich. Mimo, że bazowano na jednym projekcie, w ramach każdego typu istniało kilka wersji, różniących się nie tylko uzbrojeniem, ale także długością masztów, komarów i wyposażeniem; niektóre jednostki otrzymały osłony na działa. Różnice te wynikały z założonej uniwersalności okrętów. Oprócz trawlowania przewidywano zastosowanie ich jako patrolowce, transportowce wojska czy holowniki.

W trakcie działań wojennych nowe trawłowce zaczęto więc używać do zadań eskortowych i patrolowych, z których dobrze się wywiązywały. Na niektórych zdemontowano nawet urządzenia trawlowe. W związku z tym klasyfikowanie okrętów jako „fleet

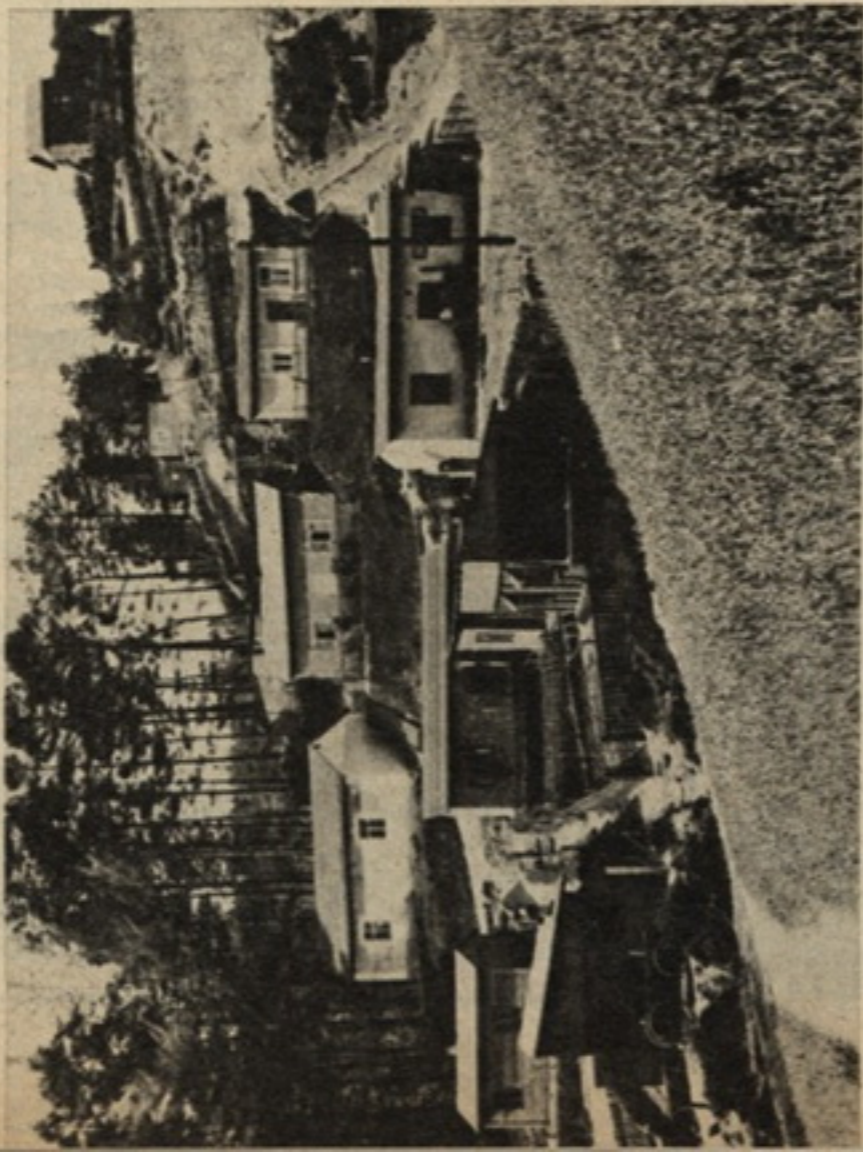
sweeping vessels” przestało odpowiadać prawdzie i dla określenia tej klasy użyto terminu „sloop”. W styczniu i wrześniu 1916 roku francuska Marine Nationale zamówiła w stocznich brytyjskich 8 sloopów (typ ETOILE), sklasyfikowanych przez Francuzów jako „avisos”. Stanowiły one ulepszoną wersję oryginalnej konstrukcji. Sloopo bardzo szybko stały się popularne wśród marynarzy angielskich, którzy nawiązując do ich mało groźnych nazw nazwali je „herbaceous border” (co bardzo dowolnie można przetłumaczyć jako „grządka ze szczypiorkiem”), lub „Cabbage class” („typ Kapusta”).

c.d.n.

PRZEMYSŁAW BUDZBON
 MAREK TWARDOWSKI

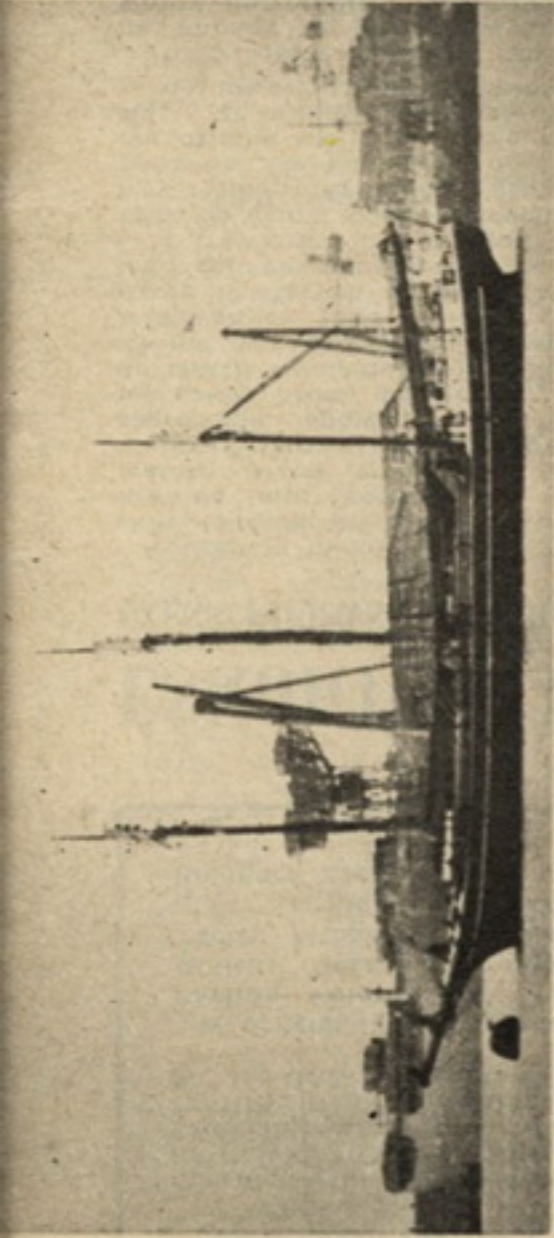


DAWNA GDYNIA (45)



W kwietniowym „AN” pytaliśmy gdynian — gdzie i kiedy została wykonana zamieszczona tam fotografia. Oto co na ten temat napisała P. Helena Fryska z Gdanska: „To nie są Działki Leśne, tylko Góra Bernarda przy ul. Dębinskiego. Była to parcela ob. Rzepey. Za mojej pamięci rosły tam domki jak grzyby po deszczu. Fotografia mogła być wykonana w 1933 lub 34 r. Byłam mieszkanką tej dzielnicy od 1933 do 1945 r. i taką ją zachowałam w pamięci jak na zdjęciu!” Bardzo dziękujemy naszej Czytelniczce i zamieszczamy w ramach cyklu „Dawna Gdynia” jeszcze jedno zdjęcie Góry Bernarda, z połowy lat trzydziestych.

www.bembridge.com.pl



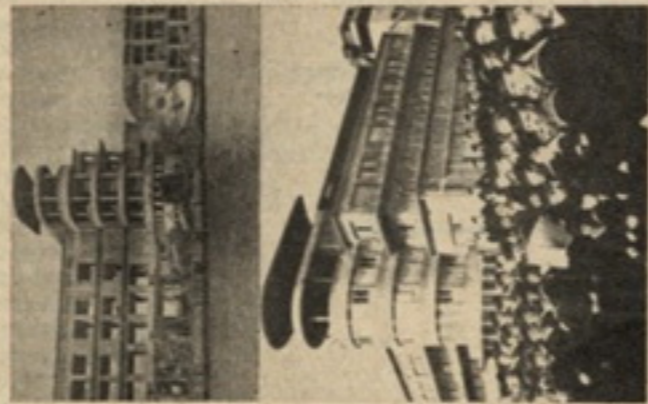
SZKUNER „ORION”

Redaktor „AN” nie przypuszczał, że kiedykolwiek zdola pokazać Czytelnikom — jak wyglądał trzymasztowy szkuner „Orion” (f. bud. 1920, 284 BRT), który — krótko, bo krótko, ale pływał pod polską banderą w latach 1937—38. Zagłowiec ten, kupiony w Finlandii przez H. Komarnickiego, odpłynął w październiku 1937 r. do Anglii z ładunkiem stópów telegraficznych. Dowodził nim słynny z fantazji i talentu malarskiego kpt. z.w. Michał Leszczyński („Pigiel”). Impreza nie udała się, statek miał kłopoty za długi, przestał na Tamizie przez całą zimę i w marcu 1938 sprzedano go pod niemiecką banderę. A oto — nieoczekiwanie — zdjęcie „Oriona”. Nadesłał je do kraju mieszkający w Kanadzie kpt. z.w. Jerzy Mieszkowski. W 1937 r. był on st. oficerem na transatlantyku „Pilsudski” i w Kopenhadze sfotografował „Oriona”, który stał tam dłuższy czas, w związku z awarią silnika pomocniczego i chorobą mechanika.

JESZCZE O PCWM

W lutym „AN” wspomnieliśmy o powstaniu przed 30 laty państwowym Centrum Wychowania Morskiego. Chcielibyśmy uzupełnić tamtą notatkę dwoma interesującymi zdjęciami. Oba przedstawiają znany powszechnie Dom Żeglarza nad Baśnem Jachtowym w Gdyni. Dziś mieści się w tym budynku wydział nawigacyjny Wyższej Szkoły Morskiej. Gmach, który zaczęto wznosić jeszcze przed wojną, przetrwał w stanie surowym do 1945 r. Pierwsze zdjęcie przedstawia jego wygląd po wywołaniu, z wrakami jachtów na pierwszym planie. Drugą fotografię wykonano w maju 1947 roku. Gmach jest już przewidywalnie zaadaptowany do potrzeb ulokowanego w nim PCWM, a ta umundurowana młodzież — to pierwsi uczniowie nowo powstałej Szkoły Jungów. W części półokrągłej budynku, na trzecim piętrze, mieściła się podówczas redakcja miesięcznika „Żeglarz”, który w kilka lat później połączył się z „Morzem”.

fol. E. Zdanowski



NA WZÓR KLIPRA „CUTTY SARK”

Ten przepiękny obraz Boba Bootha przedstawia klipper kolonialny „Blackadder”, zbudowany wg rysunków statku „Cutty Sark” w 1870 r. dla londyńskiego armatora. Był on nieco dłuższy od swego wzorca (o 1,3 m) i miał 933 tony rejestrowe pojemności. Statek ten w początkach swej kariery miał szereg nieszcześliwych wypadków: utracił maszynę koło Trinitadadu, miał szderzenie na wodach chińskich, utracił po raz drugi omasztowanie w tajfunie, wreszcie wyrzucony został na brzeg. Dopiero po latach opuścił go pech i służył długo w trudnych rejsach do Sydney, skąd brał węgiel do Chin a stamtąd herbacę do Anglii. Sprzedany pod banderę norweską, zakończył karierę w 1905 r.



ROZBITKOWIE Z „PIŁSUDSKIEGO”

Odwiedził nas ostatnio p. M. Przybylski, zamieszkały w USA, który w 1939 r. jako uczeń Szkoły Morskiej został zaokrętowany na transatlantyk „Pilsudski” i przeżył jego zatonięcie. Nasz gość udostępnił „Morzowi” wycinki z ówczesnej prasy brytyjskiej, przedstawiające uratowanych z „Pilsudskiego” rozbitków. Jedno ze zdjęć reproduujemy obok, iluzję jednoczenie, że może ktoś z byłej załogi transatlantyka rozpoznać siebie lub kolegów na fotografii.