

MORZE

UROKI PACYFIKU

fotoreportaż
J. WOLNIEWICZA
zob. str. 30-31

NR 8/549 ● ROK XXXII/LII
SIERPIEŃ 1976 ● CENA 6 ZŁ

www.bembridge.com.pl





Operację Żagiel 76 mamy już za sobą. Przypomnieć trzeba, że polskie żagle odniosły na etapie regat Bermudy—Newport piękny sukces. „Dar Pomorza” zdobył drugie miejsce w klasie A oraz trzecie miejsce za całość regat na trasie Plymouth—Newport. „Hetman” w klasie B-1 uzyskał drugie miejsce, a generalnie czwarte. „Polonez” był 15, „Dar Szczecina” — 17, „Wojewoda Koszaliński” — 21, „Gedania” — 22, „Zew Morza” zaś 14 w klasie B.

Szczególnie cieszy piękny wynik „Hetmana” pod dowództwem kpt. Jana Pinkiewicza, który pozostawił w pobitym polu m.in. sławny jacht „Great Britain II”. Chłopcy z „Daru Pomorza” zdobyli również nagrodę za pierwsze miejsce w regatach szalupowych.

Uroczystość rozdania nagród, która miała piękną oprawę i odbyła się w obecności przedstawicieli 26 nacji oraz norweskiej pary następców tronu stała się również okazją do uznania ogromnego doświadczenia żeglarskiego komendanta „Daru” kpt. Kazimierza Jurkiewicza. Otrzymał on specjalną nagrodę oraz upominek od wszystkich kapitanów wielkich żaglowców.

Żeglarstwo i skutnictwo polskie doczekało się nowego wspaniałego sukcesu. Wyczyn kapitana Kazimierza Jaworskiego w tegorocznych Regatach Samotnych zdumiał ekspertów światowego jachtingu. Redakcja „Morza” w imieniu Czytelników i zespołu redakcyjnego przesyła kpt. Jaworskiemu serdeczne gratulacje. Brawo Kapitanie!

WIELKI SUKCES „KUBY” JAWORSKIEGO

www.bembridge.com.pl

Marina na Goat Island w Newport przygarbiła na pięterku centrum prasowe Transatlantycznych Regat Samotników. Kiedy je odwiedzałem, na mecie OSTAR był tylko Eric Tabarly na „Pen Duick VI”. Wiadomość o jego zwycięstwie podano nam ze statku „Bay State” 24 czerwca.

Na dużej mapie Atlantyku poutykane małe chorągiewki z nazwami jachtów, czarne, zielone, czerwone, zależnie od klas, w jakich odbywają się tegoroczne regaty, a więc „Jester”, klasa jachtów najmniejszych, poniżej 11,57 m długości całkowitej, „Gipsy Moth”, poniżej 19,80 m długości całkowitej i „Pen Duick” powyżej tej długości. Pozycja „Club Mediterranée”, mastodonta tych regat, czteromasztowego szkunera o długości 71 metrów, wykazuje, że Alain Colas może się pojawić na mecie już za kilkanaście

godzin. W rogu mapy chorągiewki z numerami jachtów, które zatoniły w potężnych sztormach, jakie uderzyły w uczestników regat: Kanadyjczyka Briana Starta „True Nort”, Brytyjczyka A.M. Bullimore’a „Toria”, Francuza Jean Yves Terlaina „Kriter III”, Francuzki Dominique Berthier „Saint Milcent” i Francuza P. Szekely „Nyarlathotep”. Szukam numerów Kazimierza Jaworskiego „Spaniela”, Zbigniewa Puchalskiego „Mirandy” i Richarda Konkolskiego „Nike”. Widnieją w rubryce: nie ma wiadomości. Trzeba czekać na następne informacje.

30 czerwca jeszcze raz na Goat Island. Colas właśnie odjeżdża motorówką, uprzejmy, sympatyczny, zapowiada powrót za kilka godzin. Oglądam „Club Mediterranée”. Ogromne jachcisko, krzepki granatowy kadłub, obszerna nadbudówka, ku której biegną wszystkie szoty i faly —

i cztery smukłe, jasnobłękitne maszty. A jednak ta wielka maszyna regatowa regat nie wygrała, podobnie jak największy jacht poprzednich regat — Terlaina „Vendredi Treize”. Może to koniec ery gigantów?

Nagle wiadomość aż nie do wiary: przy kei stoi „Spaniel”. Biegnę... i staję zaszokowany. Biały jacht z czerwonym pasem, polska bandera, numer 111. Naprawdę „Spaniel”! Za chwilę skaczę na pokład jachtu, ściskam „Kubę” Jaworskiego, którego otaczają już chłopcy z „Gedania”. Cóż za niespodzianka! Jakież kolosalny sukces! „Spaniel” wszedł na metę tych ciężkich regat jako czwarty — po „Pen Duick VI”

Tabarly’ego, „Club Mediterranée” Colasa i trimaranie „The Third Turtle” Kanadyjczyka Michaela Bircha. Przed całą klasą „Gipsy Moth”, przed „ITT Oceanic” (jak się teraz nazywa „Vendredi Treize”), przed Howellem, Grossmanem i wielu weteranami OSTAR. Czwarty na mecie i drugi w swojej klasie, wyprzedzony zaledwie o trzy godziny przez trimaran, pierwszy w swojej klasie monohull (jednokadłubowiec) — przyp. red.

Ściskam „Kubę”, a on „Wybacz — mówi — że nie wstaję. Jestem naprawdę zmęczony”. Zmęczony, ale szczęśliwy. Radość bije mu z oczu podkrążonych, z twarzy zniszczonej morską wodą, wiatra-





mi i czuwaniem nad dobrą żeglugą. Zmęczony, ale przecież nie odmawiający opowieści, którą z niego siłą wyciskam. Na gorąco. Dobili przecież do przystani zaledwie przed kilku godzinami.

— Nie mieliśmy o tobie żadnej wiadomości. Czy urwała ci się łączność?

— Nie miałem żadnej wiadomości, żadnego statku nie spotkałem, nic.

— Mówiło się o trzech potężnych uderzeniach sztormowych, których doznali uczestnicy regat...

— Sztormów było wiele. Prawie bez przerwy, prawie bez wytchnienia. Myślałem, że to już się rozpętało piekło. Nawet na samej końcówce. Przyszła taka mgła, takie zimno, że przechodziło wyobrażenie.

— Cudowny masz przebieg. Dwadzieścia pięć dni...

— Bez dwudziestu minut.

— Masz drugie miejsce w klasie, a czwarty jesteś na mecie.

— Tak, trimaran był przede mną o jakieś trzy godziny. Była mgła. Gdybym go widział, to postawiłbym spinaker i może bym mu dokosił. Tak na jedną kartę.

— Jaka to była żegluga! Ten mastodont ledwie cię wyprzedził?

— „Club Mediterranée” kosiłem już w kanale La Manche. To jest ciekawa i pouczająca historia. Jego klasa wystartowała godzinę przed nami, a już po pięciu godzinach miałem go za sobą. Oczywiście, jeśli wieje silny wiatr w rufę, to taka maszyna idzie; ale w innych warunkach...

— Co powiesz o „Spanielu”?

— Przetrzył najgorsze, a to było najważniejsze, że przetrzymał. Wiesz, że dzisiaj w nocy jechałem brzuchem po piachu? Jestem, bracie, o ileś lat starszy. Ale precyzyjnie się jednak.

— W ogóle na całej trasie nie miałeś łączności radiowej?

— Nie uwierzysz, ale w ogóle jechałem tylko na zliczeniu, miałem raz tylko pozycję ostro, ale pomagały mi radiolatarnie. A łączność miałem raz tylko. Słyszałem, rozmawiałem nawet z „Robertson's Golly”, z tą dziewczyną Clare Francis już tu, pod Nową Fundlandią. To jedyna łączność. Prosiłem ją, by podała do Anglii moją pozycję.

— No i twoja trasa...

— Tu jest ortodroma (trasa 2810 mil morskich — przyp. red.),

a tu loksodroma (trasa długości 2920 mil morskich — przyp. red.)

— opowiada kpt. Jaworski, wskazując palcem mapę. — Wyszedłem za Bishopsrock i widziałem dwa jachty. Grzały na północ. Zastanawiałem się, co robić, i postanowiłem jednak pójść w dół. Mapa pilotowa uczy, że większość wiatrów wieje z południowego zachodu, wobec czego należy się trzymać, nie przesadzając oczywiście, drogi pod wiatr. Tym bardziej że słuchałem prognoz. Starłem się więc iść jak najniżej. Zepchnęło mnie w górę, a kiedy dostałem wiatr północno-wschodni, to znowu skorzystałem i poszedłem dołem, a nie górą. I to tak wiesz, temperatura wody, pilnowałem, aby się znaleźć jak najszybciej na prądzie, a jak go złapałem, to poszedłem takim łukiem, starałem się podkręcać, jak najbliżej mety, ale zawsze na wietrze. Raz tylko nie mogłem się odnaleźć, myślałem sobie, że jak odejdę kilkadziesiąt mil, to zamiary nie będą mi się pokrywać, i ten Nantucket znajdę. Ale byłaby to strata czasu, pewnie całego dnia. Myślę więc sobie — szoruję. Jest niska woda, więc jeśli wejść na mieliznę, to zejść z niej na wysokiej wodzie.

A może się uda. Ale kiedy natrafiłem na tę boję, o tu, to już byłem spokojny. W każdym razie to mi zaoszczędziło całą dobę.

— Zapuściłeś brodę...

— Wiesz, przez tydzień się gołem. Ale potem mówię sobie, po co?

— Co ci dokuczyło najbardziej?

— Przy tym sztormie, który zepchnął Tabarly'ego i zatopił jeden jacht, dostałem takie uderzenie, że zostałem bez żagli, bo mi grot poszedł, sztormowałem na samym ciężkim grocie. Myślę sobie, że już nie ma co wychodzić, bo nawet gdybym był przywiązany, to by mnie zdjęło z pokładu. W pewnym momencie były takie grzmoty, takie uderzenia fal w burtę, że strach. „Spaniel” ustawił mi się bokiem, z lekką tendencją do stawania dziobem, i nie było potrzeby użycia jakiejś dryfkotwy. Kiedy tak przygrzmiało, myślę sobie, że wyjdę na pokład i przygotuję tratwę, ten radiotelefon bezpieczeństwa, rakiety. Myślę — wyżyję czy nie wyżyję na tej tratwie. Zimno takie, wiesz, że aż do kości, a przecież mam nagrzewnicę, nic nie pomaga. Wychodzę, trzymając się szafy i kambuza, i w tym momencie wjechała fala na pokład, ale, bracie, taka ilość wody, że prawie po kolana. Włączyłem pompę elektryczną, włączyłem silnik, bo na silniku mam pompę mechaniczną. Zacząłem pompować jeszcze ręcznie. W środku była prawdziwa karuzela, nic nie zostało na swoim miejscu. Nie wiem, czy nie miałem przez moment wywrotki, z której to od razu wstało, bo „Spaniel” ma bardzo głęboki balast. No i żyję. I „Spaniel” cały.

— Gratuluję ci raz jeszcze, „Kuba”. Masz za sobą znakomity wyczyn. Jesteś czwarty bezwzględnie na mecie z tych 130 jachtów, które 5 czerwca wystartowały z Plymouth do piątych kolejnych regat samotników przez Atlantyk. Przebyłeś 3 100 mil morskich w niecałe 25 dni. Jesteś drugi w swojej klasie, i tylko minimalnie wyprzedził cię trimaran. Jest to największy polski sukces w regatach oceanicznych. Gratuluje ci cała żeglarska Polska. I dziękuje za twoją wiedzę żeglarską i za twoją bojowość, która cię w tak znakomity sposób doprowadziła do mety w Newport.

Rozmawiał:

PAWEŁ DZIANISZ

„Głos Wybrzeża”

Z OSTATNIEJ CHWILI:

Jak wynika z depeszy przekazanej do Szczecina, kpt. Kazimierz Jaworski jest już znowu na morzu. Płynie on do Bostonu na spotkanie z miejscową Polonią. Następnie również jachtem, uda się do Montrealu, gdzie przebywać będzie do końca igrzysk olimpijskich jako honorowy gość komitetu organizacyjnego Olimpiady.

**ANDRZEJ
ŚLIWIŃSKI**

**Słuchacz
III roku
Wydziału
Nawigacji
WSM w Gdyni**

Pierwszy zlot żaglowców zorganizowano w Sztokholmie w 1938 roku. Wojna przerwała tę dobrze zapowiadającą się współpracę braci żeglarskiej. Dopiero w roku 1956 w Wielkiej Brytanii, Sail Training Association, czyli Stowarzyszenie Szkolenia Pod Żaglami zorganizowało zlot żaglowców w Tor Bay, i od tego czasu zloty te, nazywane Operacją Żagiel, odbywają się co dwa lata w różnych portach. Spotkaniom tym dodano element sportowego współzawodnictwa, wyrażający się w towarzyszących zlotom regatach. Organizacja regat opiera się na całkowitym wzajemnym zaufaniu. Komisja regatowa nie wysyła na statki swych obserwatorów, nie plombuje się też silników.

OPERATION SAIL 76

ETAP I

Dar Pomorza", jako pierwszy żaglowiec z państw socjalistycznych, brał udział w Operation Sail w 1972 roku. Start w regatach na trasie Cowes — Skagen przyniósł mu zwycięstwo, co było wielkim zaskoczeniem dla rywali — zachodniemieckiego barku „Gorch Fock” i amerykańskiego „Eagle”. Polska była gospodarzem następnego zlotu żaglowców w 1974 roku w Gdyni. Niestety, w regatach z Kopenhagi do Gdyni nie potrafiliśmy stawić czoła radzieckiemu barkowi „Towariszcz” który wówczas po raz pierwszy brał udział w tej imprezie.

Obecnie gospodarzem Operation Sail są Stany Zjednoczone. Tegoroczna impreza ma szczególny charakter, gdyż łączy się z obchodami 200-lecia USA. Amerykanie zrobili wszystko, aby regaty do Newport przyćmiły dotychczasową liczbą jednostek i bardzo urozmaiconym programem imprez towarzyszących. Trasy trzech wyścigów wiodły z Plymouth do Santa Cruz, z Santa Cruz do Hamilton, z Hamilton na Bermudach do Newport w USA. Każdy wyścig traktowany był jako impreza samoistna. Statki startowały w trzech klasach, zależnie od wielkości i ożaglowania; A-największe, B-1 — mniejsze bez spinakera, oraz B-2 — mniejsze ze spinakerem.

22 marca ponad stu studentów III roku Wydziału Nawigacji WSM w Gdyni zamustrowało na „Dar Pomorza”. Czekalo ich mnóstwo pracy — malowanie masztów i rej, wyładowanie zbytecznego balastu, zakładanie około 16 km lin, przygotowanie 26 żagli o łącznej powierzchni 2 100 m². 16 kwietnia „Dar Pomorza” ruszył na start do Plymouth.

Wchodząc na kanał La Manche przy dość silnym wietrze z rufy, jedynie na trzech żaglach, „Dar Pomorza” przez kilka godzin utrzymywał prędkość 12—13 węzłów (osiągnięta prędkość maksymalna: 16 węzłów). Było to dużo. Po takim wyniku nasze marzenia o zwycięstwie stały się bardziej realne. W pierwszym wyścigu Plymouth — Santa Cruz (1400 Mm) naszymi rywalami były: radzieckie barki „Kruzensztern” i „Towariszcz”, norweski bark „Christian Radich” oraz mała irlandzka brygantyna „Phoenix”. Barki mają nad nami tę przewagę, że „chodzą” ostrzej do wiatru niż fregata, przy czym małe

jednostki są szybsze w słabych wiatrach.

Musielismy nabrać odpowiedniej wprawy w stawianiu żagli. Nikt się nie oszczędzał. Nie bacząc na pokaleczone twarde linami ręce, ciągnęliśmy fały i szoty, gejtawy i gordingi. Zdyszani, słuchaliśmy podawanych przez statkową rozgłośnię czasów stawiania żagli na poszczególnych masztach. Po dwóch dniach treningów 100 osób podnosiło trzy prawie 3-tonowe reje górnych marsli w ciągu 40 sekund, a postawienie wszystkich żagli zabrało nam niecałe 3 minuty. Według opinii Komendanta, wynik

osiągnięty przez nas był jednym z najlepszych w historii „Daru”.

Przybycie „Daru Pomorza” uświetniło obchody Tygodnia Polskiego w Plymouth. Na nadbrzeżu witał nas konsul generalny, burmistrz i inne osobistości. W ramach dni polskich, 29 kwietnia odbył się przemarsz załogi „Daru Pomorza” i załóg innych polskich jachtów główną ulicą miasta. Anglicy przyjęli nas bardzo przychylnie, oklaskując zwarte kolumny umundurowanych żeglarzy. W 250-tysięcznym Plymouth żywe są polskie tradycje. Podczas wojny była tu baza polskich okrętów, a obecnie mieszka około 300 rodzin byłych polskich marynarzy. Posiadają oni kilka klubów polonijnych, dokąd bardzo serdecznie zapraszali całą załogę „Daru”, który jest dla nich symbolem polskości. Po zwiedzeniu żaglowca zabierali nas niemal siłą do swoich domów, aby porozmawiać o kraju i jego morskim dorobku.

W porcie panowała atmosfera przygotowań do startu. Na jachtach sztauowano żywność i wodę, szyto podarte w ostatnim przelocie żagle.

Niedziela 2 maja była dla mieszkańców Plymouth wyjątkowym świętem. Wszystko co pływało, od motorówek po duże, piękne jachty, towarzyszyło jednostkom do linii startu, wyznaczonej przez okręt wojenny i koniec pobliskiego półwyspu. Start nastąpił o godz.



Wielkie żaglowce u brzegów Wysp Kanaryjskich

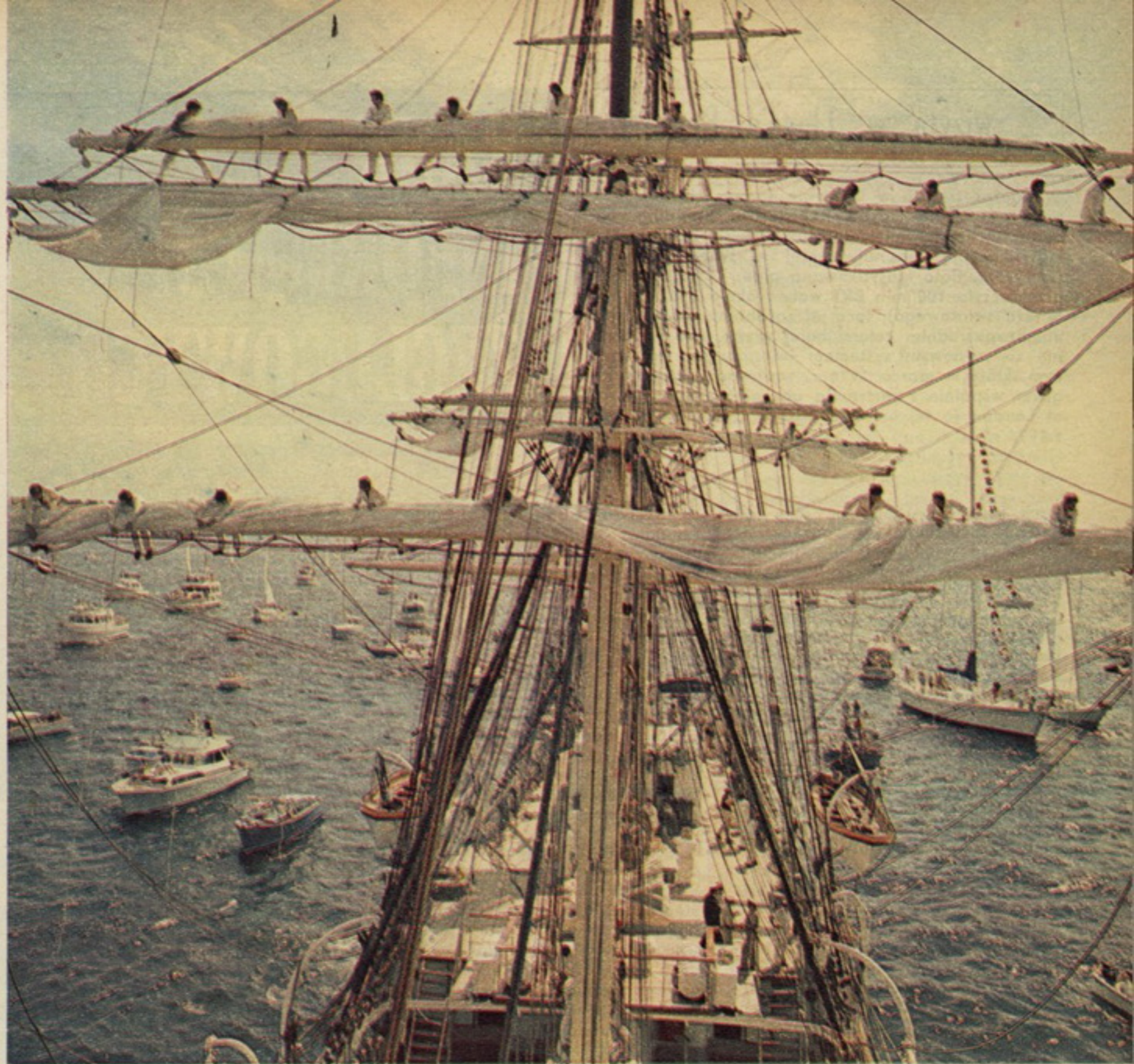
Fot. CAF

12.00. Niespełna 2 minuty po wystrzale armatnim „Dar” przeszedł linię startową. Wyprzedził nas jedynie „Kruzensztern”, którego po 40 minutach dogoniliśmy. Wiał południowo-zachodni wiatr o sile 5°B, niezbyt dla nas korzystny, gdyż stwarzał konieczność halsowania. „Towariszcz” mógł płynąć ostrzej do wiatru. Czekaliśmy więc na silny wiatr północny, który pozwoliłby nam rozwinąć pełną prędkość, a „Towariszcza”, posiadającego słabsze olinowanie, zmusiłby do zmniejszenia powierzchni żagli. Wiatr wzmagał się. Osiągaliśmy coraz większą prędkość. Ze względu na bezpieczeństwo statku, przez całą noc pozostaliśmy na pokładzie, gotowi w każdej chwili zrzucić górne żagle. Około godziny 3 nad ranem wiatr osiągnął 8°B, a my — prędkość 12 w. Rankiem wiatr osłabł i podwachty zeszyły na zasłużony odpoczynek. Nikt nie liczył nie przespanych godzin, gotów tkwić na posterunku przez następną noc. Przez cały ten czas Komendant nie schodził z mostku, paląc nerwowo papierosy i pokrępiając się kawą.

Po południu 3 maja spotkaliśmy polski statek naukowo-badawczy „Profesor Siedlecki”, wracający z wyprawy na wody Antarktydy. Kapitan „Siedleckiego” życzył nam powodzenia w regatach, podając jednocześnie pozycje zauważonych statków. Okazało się, że jesteśmy na czele całej armady. Wieczorem za rufą dostrzegliśmy „Towariszcza” w odległości około 7 mil. Byliśmy wtedy na szerokości Bretanii idąc kursem 170°. Około północy „Dar” zrobił zwrot w kierunku zachodnim, gdyż wiatr skręcił na bardziej południowy. Rankiem, idąc z prędkością 8 węzłów, weszliśmy w gęstą mgłę, która o godz. 14 opadła. Wielkie było nasze zdziwienie, kiedy zanikająca mgła odsłoniła w odległości 6 mil przed nami sylwetkę „Towariszcza”.

6 maja — pełna flauta. Żagle telepały się na skutek przechyłów spowodowanych martwą falą. Dla rozrywki kapitan pozwolił nam spuścić szalupę i wylowić dryfujący, porośnięty wodorostami plastikowy odbijacz. Średnia prędkość nie przekraczała 2 węzłów. Po południu pojawił się „Towariszcz”, który przez resztę dnia utrzymywał się w pobliżu. Komunikaty donosiły, że „Christian Radich”, i „Kruzensztern” utrzymują się 60 mil za nami, „Phoenix” zaś wycofał się z regat wracając do Plymouth.

Następnego dnia sytuacja była podobna. Zmieniliśmy kurs na bardziej południowy w kierunku niżu na południowym zachodzie — spodziewaliśmy się tam napotkać sprzyjający wiatr o nazwie Nortada, wiejący zawsze u wybrzeży Portugalii. 8 maja płynęliśmy już z prędkością 10, a chwilami nawet 13 węzłów. Aby wiatr nie uciekał spod dużych żagli foka i grotu, zastosowaliśmy własny patent, obciążając na linach dolne liki tych żagli do pokładu. Mając północny wiatr, kapitan zdecydował się płynąć baksztagiem, który jest kursem szybszym od pełnego fordewindu (wiatr z rufy). Co kilka godzin robiliśmy



Praca na rejach „Daru Pomorza”

www.bembridge.com.pl

Fot. Henryk Kabat

więc zwroty o kilkanaście stopni. „Towariszcz” zniknął gdzieś za rufą, a wg komunikatów znajdował się 10 mil na północny zachód od „Daru”. Tego dnia minęliśmy równoleżnik Lizbony. Podobna sytuacja utrzymywała się przez następne dwa dni. Nagle 10 maja wybucha istna bomba. Wg komunikatu, o północy „Towariszcz” znajdował się 60 mil przed nami. Wynikało z tego, że w ciągu ostatniej doby musiał robić co najmniej 2,5 węzła więcej od nas, gdy nasza prędkość oscylowała pomiędzy 7 a 11 węzłami. Czyżby, płynąc niedaleko od nas, trafił na silniejszy wiatr? Na „Darze” wszyscy zaczęli chodzić z nosami opuszczonymi na kwintę. Wszystkie rozmowy skupiły się wokół rewelacyjnego przelotu „Towariszcza” i naszych możliwości nadrobienia straty. Humory poprawiły się, gdy kucharz zapowiedział flaki na następną kolację. Tradycja „Daru” mówi, że po flakach wiatr zazwyczaj rośnie do siły sztormu. Wówczas moglibyśmy dogonić konkurenta. Tegoż dnia pękł jeden ze sztagów — trzeba było zrzucić bumkliwer. Naprawa zajęła cały dzień.

11 maja — jeszcze większy cios. „Towariszcz” zwiększył swą prędkość do 110 mil, a „Kruzensztern” i „Christian Radich” zbliżyły się do nas na 40 mil. Następnego dnia Radio Madryt podało, że po południu „Towariszcz” przeciął linię mety. W tym samym czasie

spod zamglonego horyzontu zaczęły wyłaniać się kontury wyspy Tenerifa. O zachodzie słońca byliśmy na trawersie najdalej na północ wysuniętego cypla, a o godz. 22,11 minęliśmy metę. Noc spędziliśmy na morzu, krążąc wokół wschodnich wybrzeży wyspy. Byliśmy świadkami przybycia „Kruzenszterna” około godz. 3 rano, i niecałe 2 godz. później „Christiana Radicha”. Po uwzględnieniu przelicznika czasowego, z pobieżnych obliczeń wynikało, że spadliśmy na czwartą pozycję.

Do portu wpłynęliśmy następnego dnia, cumując obok „Towariszcza”. W Santa Cruz, zapraszani na różne jachty, byliśmy obdarowywani upominkami, dając w zamian widokówki i znaczki z „Darem Pomorza”. Cieszyliśmy się sympatią wszystkich uczestników regat. Wiele osób zwiedzało nasz statek, mimo formalnego zakazu policji hiszpańskiej. Kontaktom towarzyskim sprzyjały zawody sportowe w 5 dyscyplinach: przeciąganie liny, pływanie, rzuty lotkami, żeglarstwo i koszykówka. Ogólnie uplasowaliśmy się na drugiej pozycji, za drużyną „Towariszcza”.

W dniach 18 i 19 maja odbyły się rejsy wszystkich uczestników regat do Los Cristianos — małego portu w południowej części Tenerify. Atrakcją tego rejsu była wymiana załóg. Od nas siedem osób było na „Kruzenszternie”, a z kolei na „Dar” przyszło pięciu kadetów z „Kruzenszterna”,

dwóch Belgów, Szwajcar z „Erici”, dwóch Anglików z jachtów „Sir Winston Churchill” i „Crillon of Wight”, Szwed z „Gladana” i Holender z „Endrachtu”. Wszyscy cudzoziemcy szybko weszli w rytm pracy na „Darze”, pełniąc razem z nami służby na sterze, w kuchni i pracując na masztach. Podczas przelotu do Los Cristianos rozwinęliśmy ponad 16 węzłów, co budziło podziw i uznanie dla naszego statku. W porcie odbyło się przyjęcie, po czym nocą ruszyliśmy w powrotną drogę. W Santa Cruz byliśmy dopiero około 18.00. Następnego dnia odbyła się wycieczka autokarowa na szczyt wulkanu Pico de Teide wysokości blisko 4 000 m. Po drodze mijaliśmy gaje eukaliptusowe, plantacje bananów, a ponad chmurami droga biegła jedynie wśród pól zbrzydlonej lawy, przez pustynię utworzoną z popiołu wulkanicznego — iście księżycowy krajobraz. W drodze powrotnej zwiedziliśmy Puerto de la Cruz — centrum turystyczne pełne luksusowych hoteli, basenów, ekskluzywnych klubów i restauracji. Na ulicach dominował język angielski, szwedzki i niemiecki. Ciekawostką tego miasta są plaże pełne nieprzyjemnego, czarnego pyłu węglowego.

Wieczorem tego dnia odbyło się w miejscowym jachtklubie przyjęcie dla uczestników regat, na którym wręczono pamiątkowe medale. 23 maja start do wyścigu Santa Cruz — Hamilton.

Z wizytą w Lloyd's Register

Podczas pobytu w Londynie sprawy służbowe zawiadły mnie do Lloyd's Register of Shipping. Nie będąc technikiem nie interesowałem się działalnością klasyfikacyjną tej największej w świecie instytucji (w 1975 r. flota klasyfikowana przez Lloyd's Register przekroczyła 100 mln BRT wobec około 350 mln BRT tonażu światowego), lecz jej zasobami informacyjnymi. Bezpośrednim celem mojej wizyty było zapoznanie się z nowym systemem informacyjno-statystycznym, który w marcu 1976 r. wprowadził Lloyd's Register wspólnie z instytucją ubezpieczeniową Lloyd's of London (o tej ostatniej pisało „Morze” w nrze 3 z 1976 r.).

Te współpracujące ze sobą od dawna instytucje, wywodzące się zresztą ze wspólnego korzenia, postanowiły zjednoczyć swoje wysiłki w zakresie służby informacyjnej i świadczyć wszystkim zainteresowanym nowe usługi w tej dziedzinie. Stało się to niezbędne wobec rosnącego zapotrzebowania na informację żeglugową, natomiast możliwości rozszerzenia usług w tym zakresie zostały stworzone przez daleko posunięte stosowanie komputerów do przetwarzania danych.

Lloyd's Register już od kilku lat modernizował swój system informacji o statkach. Wszystkie informacje o statkach floty światowej, które wykazywane są w księdze rejestru Lloyd's Register, zostały wniesione do komputera. O rozmiarze tych informacji może świadczyć fakt, że światowa flota handlowa liczy obecnie około 65 000 statków, a o każdym z nich gromadzi Lloyd's Register od kilkudziesięciu do kilkuset informacji (w zależności od tego czy jest on objęty klasyfikacją tej instytucji czy też nie). Informacje te są równocześnie bieżąco aktualizowane, tak aby posiadane dane zawsze w pełni ilustrowały aktualny stan techniczny każdego statku.

Wraz z modernizacją systemu informacyjnego Lloyd's Register niejako zautomatyzował druk swojej corocznie wydawanej książki rejestru. Zamiast mozolnego i trudnego składania ręcznego w drukarni, w 1975 roku zastosowano po raz pierwszy druk z komputera, co znakomicie uprościło i przyspieszyło wydawanie książki. Ukazuje się ona w lipcu każdego roku prezentując charakterystykę techniczną wszystkich statków światowej floty handlowej o pojemności powyżej 100 BRT według stanu na dzień 1 lipca.

Automatyzacja systemu przetwarzania danych umożliwiła również znaczne rozszerzenie informacji, których obecnie może udzielić połączona służba informacyjna Lloyd's

Register of Shipping i Lloyd's of London. Na przykład, jeżeli swego czasu spośród rodzajów statków wyodrębniono tylko zbiornikowce, a następnie również masowce, roporudomasowce, gazowce, kontenerowce i statki rybackie, to obecnie Lloyd's Register „wie” wszystko o kilkuset rodzajach i typach statków. Oczywiście do publikowanych statystyk trafiają tylko informacje, i to ogólne, o około 20 rodzajach statków, lecz pamięć komputerów zawiera je w odniesieniu do praktycznie wszystkich rodzajów i typów statków.

Tym samym w odniesieniu do floty światowej wspomniana służba informacyjna oferuje obecnie dostarczanie danych obejmujących 60 charakterystyk wszystkich statków i 400 charakterystyk statków mających klasę Lloyd's Register. W ten sposób można, na przykład, zamówić tam wykaz statków do przewozu ładunków suchych o pojemności powyżej 4000 BRT wyposażonych w określony rodzaj kotwicy, czy też listę zbiornikowców o pojemności powyżej 100 000 BRT i napędzie parowym, zbudowanych w Japonii w ostatnim pięcioleciu. Zakres możliwości świadczenia usług informacyjnych o statkach floty światowej jest praktycznie nieograniczony i — co zasługuje na podkreślenie — jest już wykorzystywany przez zainteresowane przedsiębiorstwa i instytucje, które zlecają wspomnianej służbie informacyjnej opracowanie różnorodnych danych.

Obok statków będących w eksploatacji, informacje Lloyd's Register obejmują również różnorodne dane na temat statków będących w budowie, a także o statkach zamówionych, lecz jeszcze nie rozpoczętych.

Lloyd's Register zbiera również informacje o najważniejszych wydarzeniach technicznych w życiu każdego statku, a więc o jego różnorodnych uszkodzeniach, remontach

Jako międzynarodowa instytucja klasyfikacyjna Lloyd's Register działa na całym świecie. W 1975 r. inspektorzy i przedstawiciele towarzystwa pracowali w ponad 90 państwach.

Flota klasyfikowana przez Lloyd's Register przekroczyła w 1975 r. 100 mln BRT i obejmuje 11 200 statków pod 117 banderami, należących do 4000 amatorów. Dla Lloyd's Register pracuje 1700 wysoko-kwalifikowanych inspektorów, nie tylko w stoczniach, lecz również w zakładach produkujących materiały do budowy statków i wyposażenie dla nich.

Oprócz statków, Lloyd's Register zajmuje się również nadzorem technicznym

nad budową innych obiektów morskich i portowych, jak wieże wiertnicze, zbiorniki, żurawie pływające itp., a także obiektów przemysłowych. W 1975 r. inspektorzy towarzystwa po raz pierwszy dokonali pełnego przeglądu statku bez dokowania go, przy pomocy podwodnych kamer telewizji przemysłowej; był to zbiornikowiec o nośności 215 000 ton.

Według informacji towarzystwa, wielkość tonażu zamawianego w stoczniach światowych spadła z 6,1 mln BRT miesięcznie w 1973 r. do 2,4 mln BRT w 1974 r. i 1,1 mln BRT w 1975 r. Natomiast rozmiar produkcji statków zwiększył się odpowiednio z 2,5 do 2,8 i 2,9 mln BRT miesięcznie. Stan zamówień stoczni świa-

macje statystyczne na temat światowego budownictwa okrętowego (statki w budowie i w zamówieniu według państw budowy i bandery oraz według kilku głównych rodzajów) oraz strat floty światowej (w wyniku złomowania oraz pożarów, wybuchów, wejścia na skały itd., z wyodrębnieniem bander oraz z wykazaniem lokalizacji wypadku).

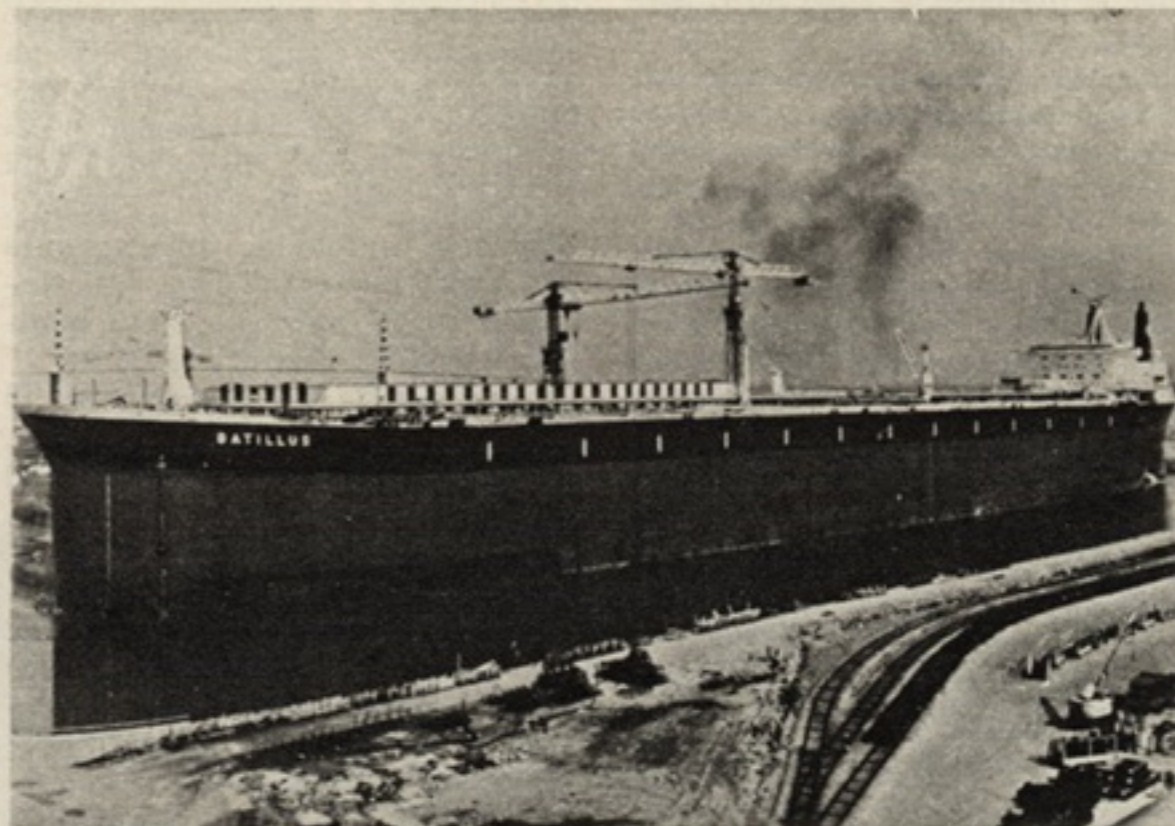
Wspomniane publikacje kwartalne ukazują się również w układzie rocznym zawierając uogólnioną analizę odpowiednich zjawisk za miniony okres.

Natomiast wszystkie szczegółowe informacje dostarczane są odpłatnie, na zamówienie. Można je otrzymać w różnorodnej postaci, w zależności od zapotrzebowania. I tak oprócz wykazów pisanych (wydruków z komputera) służba informacyjna Lloyd's Register of Shipping i Lloyd's of London dostarcza klientom również taśmy magnetyczne z zamówionymi informacjami, które następnie mogą być dalej przetwarzane przez zamawiającego. Możliwe jest również zamówienie informacji powtarzających się, aktualizowanych, na przykład wykazy statków zarejestrowanych co miesiąc pod wybraną banderą i stan posiadania tej bandery w końcu każdego miesiąca.

Połączone wysiłki Lloyd's Register i Lloyd's of London stworzyły największy na świecie bank informacji żeglugowych, z którego w coraz większym stopniu korzystają będą wszyscy zainteresowani w celu uzyskiwania danych dla doskonalenia swojej działalności gospodarczej, technicznej czy naukowej.

CZESŁAW WOJEWÓDKA

„Batillus” (550 000 DWT) — rekordzista ksiąg Lloyd'a



**LLOYD'S
REGISTER
OF
SHIPPING
W 1975 R.**



Doc. dr inż. Bohdan Wołczak i mgr inż. Alina Borkowska przy laserze w jednej z pracowni Politechniki Szczecińskiej

Fot. A. Wituszyński

Tor wodny Szczecin — Swinoujście 60 kilometrów, szerokość 120 metrów i głębokość 10 m. Składa się z dziesięciu prostych odcinków, stykających się pod różnymi kątami. Prowadzenie po nim statków, nawet przy dobrej widoczności, wymaga doświadczenia i natężonej uwagi, łatwo sobie wyobrazić, jak sytuacja komplikuje się podczas mgły lub śnieżycy, kiedy nawet światła nawigacyjne są niewidoczne. Ryzyko „wyskoczenia z rynn” na mieliznę jest tak duże, że najczęściej statki czekają na redzie lub w porcie na poprawę widoczności. A za dobę przestoju obcy armatorom trzeba płacić — średnio 2 tysiące dolarów, zależnie od wielkości jednostki. Dodajmy dalsze straty z tytułu blokowania miejsc przy nabrzeżach i nie rekompensowane finansowo przestoje polskich statków, a problem ujrzymy w całej jaskrawości.

Nic więc dziwnego, że sprawa bezpiecznej nawigacji na torze spędza sen z powiek pracownikom Urzędu Morskiego w Szczecinie. Podejmowane dotąd próby usprawnień systemu oznakowania nie przyniosły wyraźnej poprawy. W ubiegłym roku Kapitanat Portu zlecił Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie opracowanie projektu „radaryzacji” trasy. Samo opracowanie, aczkolwiek interesujące w szczegółach, nie zawiera rewelacji technicznych. Natomiast godny uwagi jest — nazwany tak przez autorów — wariant uzupełniający, w którym proponuje się zastosowanie laserów. Pomyśl ten, stanowiący rozwinięcie wcześniejszej idei mgr inż. Mirosława Wiktorczyka, przedstawił Instytut Automatyki Przemysłowej Politechniki Szczecińskiej, kierowany przez doc. dra inż. Bohdana Wołczaka.

Instytut rozwiązał trzy podstawowe problemy techniczne. Po pierwsze, ustalono optymalny dla warunków atmosferycznych Zale-

się wiązki ciągłej i dwóch bocznych, migających jednakowo. Każde odchylenie od kursu sygnalizowane jest natychmiast sąsiednimi wiązkami i o innych impulsach. Umożliwia to bezbłędne określenie wielkości odchylenia od kursu. Dodatkowo dla każdej ze stron toru projekt przewiduje inny zestaw impulsów, co pozwala na identyfikację aktualnego położenia statku. Światło, ukształtowane w pionową ścianę widoczne będzie w sterówce, niezależnie od jej wysokości nad lustrem wody.

Na mostku kapitańskim nie są potrzebne żadne urządzenia odbiorcze, poza prymitywnym celownikiem umocowanym na szybie. Założenie instalacji na torze nie wymaga prac hydrotechnicznych, ponieważ lasery umiejscowione zostaną na istniejących wieżach nabieżnikowych. Pracują bez nadzoru, są wyposażone w automatyczną regulację zasilania. Koszt całości jest zaskakująco niski. Dość powiedzieć, że proponowane lasery produkcji amerykańskiej typu „Coherent Radiation 80” kosztują 400 dolarów sztuka, a więc na komplet trzeba by wydać 8 tysięcy dolarów, to jest tyle, ile płacimy za... cztery doby zawinionego przez nas postoj.

Wątpiącym w skuteczność takiej instalacji przypomnieć można niedawne polskie doświadczenie. Otóż Wojskowa Akademia Techniczna zainstalowała laser w Porcie Północnym dla prowadzenia pogłębiarki przy budowie toru wodnego. Zaoszczędzono wiele milionów złotych, ponieważ urządzenie wytyczyło szlak z dokładnością do jednego metra. Próby nawigacji laserowej podjęli także Anglicy w rejonie Dover. Dlaczego by więc nie sfinalizować tak interesującego projektu na najbardziej newralgicznym żeglugowo odcinku naszego Wybrzeża?

Pytanie nie jest wcale retoryczne, bo oto Instytut Automatyki Przemysłowej wyczerpał ustalony przez resort szkół wyższych limit na prace zlecone. A trzeba przecież wykonać projekt roboczy, przeprowadzić dodatkowe badania, nadzorować instalację urządzeń i ich próbną eksploatację. Kontrahenci gotowi są płacić każdą sumę, ale Instytut nie ma prawa przyjąć od nich ani grosza. I tak po raz któryś biurokracja gotowa nie dopuścić do —

SZCZECIN

NAWIGACJA LASEROWA

www.bembridge.com.pl

wu Szczecińskiego rodzaj i długość fali świetlnej — światło czerwone na fali 632,8 nanometra. Dodajmy, że są to fale setki tysięcy razy krótsze od stosowanych w łączności fal centymetrowych, co daje ogromne zwielokrotnienie częstotliwości, a więc kierunkowości łączności i pojemności informacyjnej. Po drugie — zaprojektowano instalację urządzeń na torze wodnym. Składa się ona z 20 laserów (po 2 na każdym odcinku toru), z których każdy połączony jest z systemem 7 półprzepuszczalnych zwierciadeł. I po trzecie — określono koncepcję namiaru położenia statku.

Ta ostatnia sprawa chyba najbardziej zainteresuje praktyków. Otóż laser daje jedną ciągłą wiązkę światła i 7 wiązek bocznych, modulowanych różnymi impulsami. Utrzymywanie statku na kursie polega na trzymaniu

jak to się brzydko mówi — wdrożenia w praktykę bezcennego opracowania naszych naukowców. Autorzy projektu nie złożyli jednak broni. Z ich inicjatywy Koło Naukowe „Elkona” przy Politechnice Szczecińskiej zorganizowało obóz studencki nad Zalewem Szczecińskim; temat — tłumienie wiązki fal laserowych w atmosferze. Czy jednak jest to najkrótsza i właściwa droga do celu?

Podkreślić trzeba, że zastosowanie laserów w nawigacji nie jest pierwszą pracą Instytutu na rzecz gospodarki morskiej. Tu opracowano metodę stabilizacji pędników platform wiertniczych, nowe metody spawania blach okrętowych, aparaturę pomiarową do badawczych narzędzi rybackich itp. Sądzę, że nie wystarczy mówić o związku nauki z przemysłem; naszym obowiązkiem jest usuwanie wszelkich przeszkód na drodze między myślą naukowca a praktyką. Sformułowała to w tonie stanowczym Uchwała VII Zjazdu PZPR.

IRENEUSZ GWIDON KAMIŃSKI

PORT KAUKASKIEJ RIWIERY



Uzdrowisko okupuje pas wybrzeża długości 146 kilometrów. Mieści się tam około półtorej setki sanatoriów, domów wczasowych, pensjonatów i hoteli, kilkanaście wielkich kempingów, blisko pół setki obozów pionierskich, pół tysiąca restauracji i kawiarni. A mimo to jest tam tłoczno zawsze i wszędzie. Dla przybyszów z mroźnej Syberii, znad Oceanu Lodowatego, z Kamczatki — klimat Soczi oraz temperatura Kaukaska Riwiera — to raj na ziemi.

Tracę nadzieję na nocleg od razu po wyjściu z pociągu. Wystarczyło spojrzeć na ciżbę innych, podobnych do mnie „indywidualistów” kłębiącą się na „gieldzie” prywatnych kwater, koczującą pod otwartymi portykami, wśród arkad i kolumnowych galerii majestatycznego, zwieńczonego wieżą, dworca kolejowego.

Afrodyta i armaty

Za radą kolegów z miejscowej gazety „Czernomorskaja Zdravnica” decyduję się szukać szczęścia na innym dworcu — morskim. To także budowla w stylu lat pięćdziesiątych, z wieżą i srebrzystą na niej iglicą, łącznie — ponad 70-metrowej wysokości. Oblicowany kaukaskim piaskowcem, udekorowany wewnątrz barwnymi majolikami i marmurem, z zewnątrz — rzeźbami delfinów oraz symbolami czterech pór roku — dworzec ten łączy się w jedną całość z galerią 120-metrowej dłu-

gości. Ciągnie się ona wzdłuż granitowego nabrzeża, otwiera swe arkady na portową zatokę.

Przed wejściem na dworzec, od strony lądu, wznosi się wśród palm, cyprysów, oleandrów — nietypowa fontanna. Bogini morza — Afrodyta — piastuje w jednej ręce żaglowiec, drugą wskazuje na czarnomorskie wody...

Pływali po nich, zakładali na tym wybrzeżu swe kwitnące kolonie autentyczni czciciele Afrodyty — starożytni Grecy. Po nich przewaliło się tam wiele burz, spowodowanych nie przez siły przyrody, lecz przez człowieka. Długie wieki mieszkańcy tego „raju”, a więc przede wszystkim kaukaskie plemię Ubyków (krewniacy graniczących z nimi Abchazów z Gruzji) znajdowali się pod władzą Turcji.

Co było potem — upamiętnia plastycznie niezwykle pomnik usytuowany w bliskim sąsiedztwie Dworca Morskiego.

Na betonowej podstawie w kształcie niewysokiej piramidy, której stopnie udekorowane są armatnimi kulami, leży lufa działa, należącego ongiś do wyposażenia fortecy na Przyczółku Dachowskim ubyckiej osady Soczi. Była to jedna z 17 twierdz, jakie Rosjanie wzniesli w latach 1830—1842 na zdobytej na Turkach części kaukaskiego wybrzeża. Opuścili je wprawdzie na dziesięć lat w okresie wojny krymskiej, później jednak powrócili tam już na stałe.

Przed pomnikowym działem ustawiono nie mniej zabytkową kotwicę wydobytą przez nurków z dna morza. Wykuta ręcznie w 1719 roku na Uralu — należała do rosyjskiej fregaty „Penderaklia”, która zatonała później po wielu latach, w sąsiedztwie Soczi.

Pomnik wystawiono w 1913 roku, kiedy to upodobała sobie Soczi moskiewska i petersburska „śmietanka towarzyska” i plutokracja, przekształcając skromną garnizonową osadę w kwitnący ogród tropikalny i modny kurort.

Stracił on później swą ekskluzywność, zyskał natomiast nowe szanse rozwojowe po Wielkiej Rewolucji. Przeżył ciężkie lata ostatniej wojny, kiedy to był jednym wielkim przyfrontowym szpitalem radzieckim, po czym wyrósł na największy, najbogaciej zagospodarowany ośrodek kuracyjno-wczasowy wśród blisko pół tysiąca radzieckich uzdrowisk.

Port trzech milionów pasażerów

Statki pełnomorskie zaczęły zawiązać regularnie do Soczi już od 1925 roku, ale dopiero w trzydzieści lat później wybudowano tam obecnie istniejący dworzec morski. W 1963 roku zakończono prace pogłębiarskie, umożliwiające cumowanie przy kei przy południowym, daleko wysuniętym w morze pirsie — największych nawet „pasażerów”.

One też przyciągnęły przede wszystkim moją uwagę. Stał tam właśnie nowiutki, dopiero co zbudowany w fińskiej stoczni wycieczkowiec „Gruzja”. Cumowała również znacznie od niego starsza, ale także luksusowa „Rossija”, oraz dwa pięcioletni: „Armenia” i „Mołdawia”. Z tej ostatniej wyładowali się właśnie turyści fińscy, uciekający od swych ojczystych, wczesnojesiennych śniegów w tropikalną scenę „Perły Kaukazu”. Z małego „Sarycza”, wielkości naszego „Mazowsza”, schodziła — również bardzo przejęta wizytą w tropiku — wycieczka Sybiraków.

Na rufach wszystkich niemal statków figurowała Odessa — kaukaskie wybrzeże obsługuje bowiem przede wszystkim Żegluga Czarnomorska. Ona to utrzymuje przez okrągły rok linię pasażerską długości 725 mil: Odessa — Krym — Anapa — Noworosyjsk — Tuapse — Soczi — Suchumi — Batumi, a więc aż po granicę z Tur-

cją. Obsługuje też linie międzynarodowe, prowadzące przez Morze Czarne na Śródziemne, do Bejrutu, Marsylii. W sezonie letnim na linię: Odessa — Batumi wychodzą także rzadkie transatlantyki — w rejsach turystycznych dla międzynarodowych grup pasażerów. W rewanżu — zachodzą do Soczi wycieczkowce norweskie, włoskie, francuskie, jugosłowiańskie, z NRD. Nie spotkałem tam, niestety, polskich, bo ich po prostu ciągle jeszcze „nie prowadzimy”.

Późniejszy odpływającego właśnie norweskiego „Vikinga” spieszę na molo południowe, do zgrabnego pawilonu z szyldem „Nadzór portowy”.

— Możecie oglądać i fotografować wszystko, co was interesuje mówią mi tam z wyraźną dla „Morza” życzliwością. — O nocleg też się nie kłopotcie. W ostateczności załadujemy was na bunkierkę. Trochę w nocy pohalasuje, trochę was pokolysze — ale i tak pewnie towarzysze spać wam tam nie dadzą. Matrosy u nas — naród gościnny... A może i w dworcowym Hotelu Marynarza miejsce się dla was opróżni...

Wylądowuję wreszcie w gabinecie rekomendowanego mi już uprzednio zastępcy głównego inżyniera portu, inż. Jurija Ulianowicza Popowa. Nie muszę się długo przedstawiać — wystarczył numer „Morza”. Staje zaraz przede mną na tradycyjnej srebrnej podstawce szklanka aromatycznej herbaty. Przynoszą mi stertę broszur i prospektów z danymi o porcie Soczi. Znajduje się miejsce, co mówię — dwupokojowy apartament — w Hotelu Marynarza i nie mniej trudno osiągalny fotel w mini-wodolocie „Newka”, który zabiera po 15 pasażerów na godzinną przejażdżkę po porcie i wzdłuż nadmorskiego pasa Wielkiego Soczi.

— W gestii dyrekcji portu — tłumaczy mi Jurij Ulianowicz — pozostają nie tylko te „Newki”, ale i wielka flotylla „Rakiet”, „Komet” oraz najpojemniejszych wśród nich i najszybszych — „Meteorów”. Wodoloty służą nam jako jednostki liniowe i wycieczkowe. Utrzymują łączność z portami i przystaniami południowego wybrzeża, po Batumi w gruzińskiej Adżarii oraz z portami wybrzeża północnego, po Anapę już w wrót Morza Azowskiego. Tam wystarczy się przesiąść na inny wodolot — i można się znaleźć w Kerczu, w portach Morza Azowskiego, na Krymie, w Odessie — bez korzystania z usług pełnomorskich statków żeglugi odeskiej. Można się także przesiąść na statki rzeczne Żeglugi Dunajskiej — i trafić do serca Europy. Łatwo też dopłynąć do Rostowa nad Donem — portu pięciu mórz i stamtąd rzekami i kanałami dostać się do Wołgogradu, Astrachania, Moskwy, Leningradu, Permu... Zdają nasze wodoloty egzamin na rzekach i morzach świata... Właśnie dzięki temu wszystkiemu Soczi jest największym portem pasażerskim kaukaskiego wybrzeża. Każdy z wielomilionowych przybyszów korzysta w jakimś zakresie z naszych usług — kończy inż. Popow.

Raz jeszcze obchodzę port oprowadzany przez naczelnika wydziału technicznego, inż. Jurija Wasiliewicza Docenkę. Zajmuje się więc mną z ogromną życzliwością. Wprowadza mnie także na teren stoczni remontowej, w której reperuje się właśnie kilka „Newek” i innych, większych wodolotów. Remonty przechodzą tu błyska-

wicznie, wymienia się po prostu całe silniki, płyty nośne czy inne elementy konstrukcji i wyposażenia. Stocznia operuje licznymi dźwigami samobieżnymi, ma także dwie suwnice bramowe. Podejmuje się również częściowych remontów statków pełnomorskich, krajowych i zagranicznych.

Na skrzydłach „Newki”

Zjadamy pośpiesznie doskonały obiad w samoobsługowym barze-stołówce stoczniowej. Czekają już na nas „Newki”. Chociaż kursują co pół godziny — dobiega się o miejsce na nich nie kończąca się kolejka. Nie dziwię się, warto... Wodolot wypływa z basenu portowego, mija latarnię morską, pruje wzdłuż wielokilometrowego pasma plaż. Przy samym porcie rozpościera się plaża miejska, ogólnie dostępna, zatłoczona dziesiątkami tysięcy ciał. Za nią — odgródzone plaże poszczególnych sanatoriów i domów wczasowych. Wiele spośród tych gmachów to dzieło ostatnich lat. Stoją na wysokiej skarpie z której prowadzą nad wodę kolejki zębate, pomosty zakończone szybem opuszczającej się na sam brzeg windy, czy wreszcie — wykute w skale pionowe i poziome tunele, także dochodzące wprost na plaże. Skarpa — to oczywiście jeden wielki park, nasycony tropikalną wręcz zielenią.

Po minięciu właściwego Soczi, rozwija się przed nami panorama sławnej ze swych siarczanych źródeł Macesty. Dalej wyrastają wzgórza Wielkiego Achunu, z podobną do starego bastionu wieżą widokową. Wpływamy w Zatokę Cichą, wokół której rozpościera się na wzgórzach Chosta — międzynarodowy obóz młodzieżowy „Sputnik”, siedziba Zdrojowego Instytutu Terapii. Cumujemy na chwilę przy molo, obserwujemy popisy wodnych narciarzy. Nie dopływając do Adleru, końcowej od południa stacji klimatycznej (z międzynarodowym lotniskiem) Wielkiego Soczi — robimy zwrot i wracamy do soczińskiego portu.

Spełnione marzenia

Spieszę się na plażę miejską. Rozbieram się między „opłotkami” jednego z licznych drewnianych „parawanów”, wypożyczam za 15 kopiejek drewnianą „leżankę”. Leżymy — głowa przy głowie. Obok mnie cieszy się słońcem i świeżymi winogronami rodzina pracowników sowchozu z północnego Kazachstanu. Sąsiadem z drugiej strony jest rybak polarny, dawny łowca wielorybów, pierwszy raz w życiu oglądający ciepłe morze.

Wielu wczasowiczów odbyło podróż z kontynentu na kontynent, ale żaden nie potrzebował zagranicznego paszportu, nikt nie musiał zabiegać o przydział dewiz. Jeśli się już tutaj znaleźli — to zazwyczaj bardzo tanim kosztem, często bezpłatnie. A przecież realizacja marzeń warta jest każdych pieniędzy.

Zrozumiałe, skąd i dlaczego biorą się w Soczi takie tłumy, dlaczego panuje tak podniecający nastrój na tej plaży dostępnej dla wszystkich. Cieszę się, że jestem właśnie na niej. Warto by tam wrócić wcześniej wiosną. Skrócić naszą polską zimą.

B ECZKA R OZMAITOŚCI T ECHNICZNYCH (19)

www.bembridge.com.pl

Biuro techniczno-projektowe Zjednoczenia Morskich Stoczni Remontowych „Prorem” pracuje nad projektem pierwszego polskiego katamaranu, tj. statku dwukadłubowego. Jednostka jest przewidziana do eksploatacji w przybrzeżnych 4-godzinnych rejsach wycieczkowych, dając możliwość przeznaczenia stosunkowo dużej przestrzeni pokładowej dla pasażerów oraz zmniejszenia uciążliwego kołysania na fali w porównaniu ze statkiem jednokadłubowym. W dwóch symetrycznych kadłubach mieścić się mają silownie statku, pomieszczenia załogowe oraz zbiorniki wody i paliwa o pojemności wystarczającej na 10 dni pływania. 565 miejsc pasażerskich w pomieszczeniach zamkniętych i na pokładach otwartych, przy załadowaniu 7-osobowej załozce. Długość całkowita jednostki ma wynosić 36,6 m, szerokość 11 m, wysokość boczna 4 m. Dwa silniki spalinowe produkcji krajowej o mocy 570 KM każdy zapewnią katamaranowi prędkość ok. 13 węzłów.

Staraniem norweskiego przedsiębiorstwa klasyfikacyjnego Det norske Veritas prowadzone są prace nad projektem ognioodpornej kabiny ratowniczej instalowanej na pokładzie statku. Projektodawcy tego urządzenia oparli się na licznych doświadczeniach wskazujących, że w wielu katastrofach morskich najbezpieczniejszym miejscem pozostaje pokład statku, jeżeli oczywiście ten ostatni utrzyma się na powierzchni wody. Dotyczy to także pożarów, lecz dotąd nikt jeszcze nie pomyślał o zapewnieniu załozce odpowiedniego żaroodpornego pomieszczenia na statku. Tego rodzaju pomieszczenie ma stanowić projektowana kabina, która przy zbyt wysokiej temperaturze, lub jeżeli statek idzie na dno, będzie automatycznie odłączana i zdolna do samodzielnego pływania. Kabinę można hermetycznie zamknąć na okres do sześciu godzin. Jest ona wyposażona w filtry do odnawiania powietrza, jak również w baterie elektryczne, urządzenia radiokomunikacyjne, sygnalizacyjne i sanitarne, a także w system chłodzący za pomocą natrysku wodnego. Podobnie, jak zwykle łodzie ratunkowe, kabina będzie też zaopatrzona w środki niesienia pierwszej pomocy lekarskiej oraz w zapasy żywności, słodkiej wody, etc. Najbardziej dramatyczną częścią operacji ratowniczej ma stanowić ewentualne zrzućenie kabiny na wodę w razie istotnej potrzeby. Przeprowadzono odpowiednie próby z kabiną, w której znajdowały się ludzkie manekiny. Próby wykazały, że dzięki zastosowaniu pasów bezpieczeństwa i materaców absorbujących, upadek kabiny nawet z wysokości 20 m nie wywołuje wstrząsu przekraczającego granice tolerancji ludzkiego organizmu. Dalsze próby kabiny ratowniczej mają dotyczyć jej odporności na złe warunki atmosferyczne, jak również zdolności przeciwogniowych i samoprostujących.

Nowoczesna technika w coraz szerszym zakresie wkrocza w dziedzinę eksploatacji mórz i oceanów. Dotyczy to również rybołówstwa morskiego. Niedawno odbył rejs na wody północnego Atlantyku rzadziecki statek naukowo-badawczy „Sund”. Na jego pokładzie znajdował się m. in. spec-

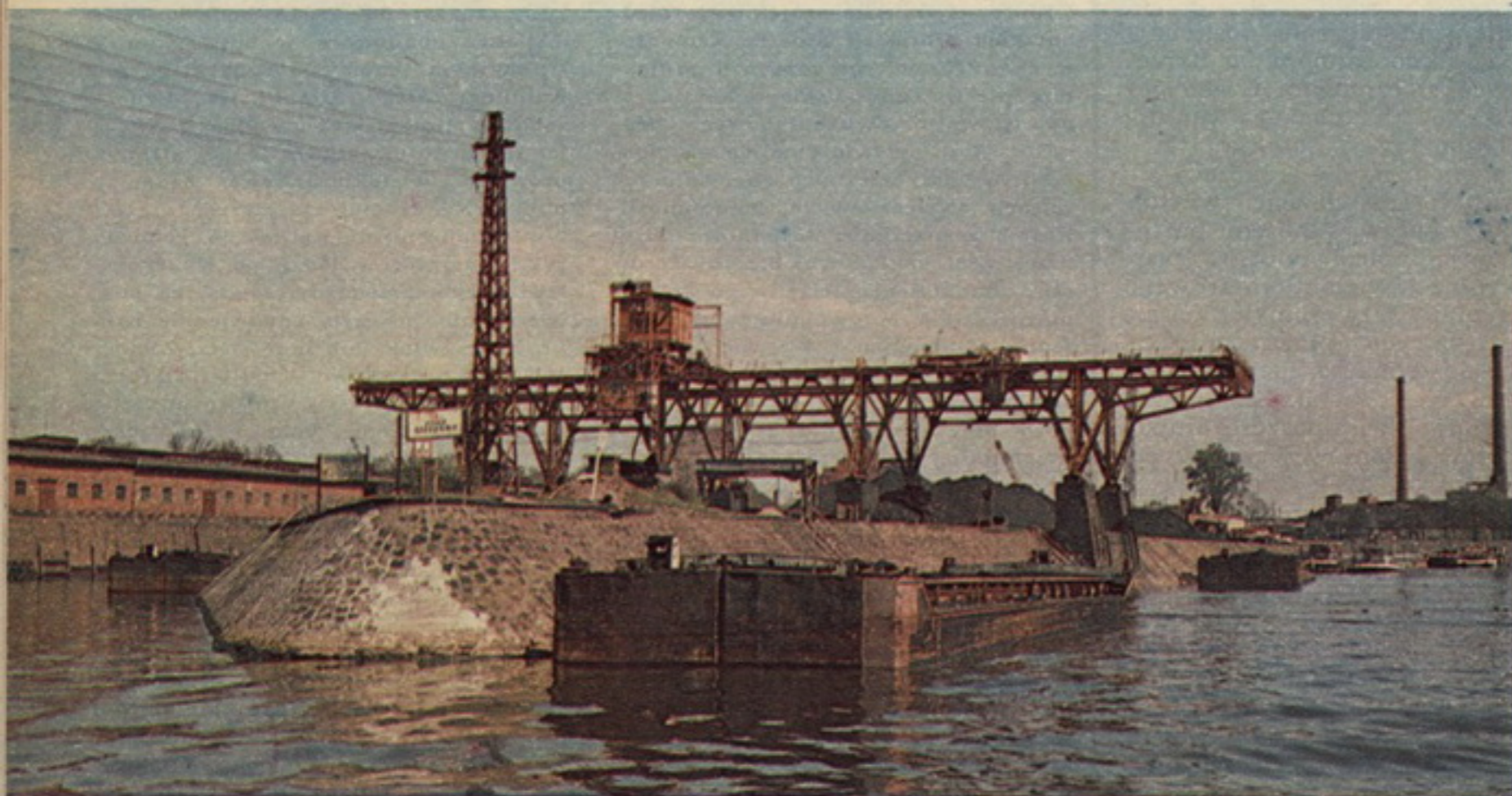
jalny aparat do badań podwodnych „Atlant”, zbudowany w biurze konstrukcyjnym przemysłu rybackiego w Kaliningradzie. „Atlant” jest dwuosobową minilodzią podwodną o dwójakim zastosowaniu: z jednej strony prowadzi wielokierunkowe badania morskie, z drugiej zaś steruje z głębin urządzeniami statku do połowu ryb. Operator w łodzi, po wykryciu ławicy ryb, przekazuje sygnał na powierzchnię, po czym odpowiednio prowadzi wólk lub inne sieci. Zastosowanie aparatów typu „Atlant” umożliwi we właściwych warunkach dalsze zwiększenie odłowów rzadziej floty rybackiej.

Japonia jest już obecnie tak bardzo zatłoczona, że znalezienie miejsca na nowe lotnisko stanowi zadanie praktycznie niewykonalne. Dlatego Japończycy opracowali projekt zbudowania portu lotniczego na morzu. Nie przesądzone jeszcze rodzaju takiej niecodziennej konstrukcji. Analizowana jest możliwość zbudowania morskiej platformy na palach, lub też czegoś w rodzaju gigantycznego lotniskowca o wyporności 50 milionów ton. Pierwszy z tych wariantów pochłonąłby 3 mln ton stali, a jego koszt przekroczyłby 1,6 mld dolarów. Mimo niepodjęcia jeszcze ostatecznych decyzji, sama idea budowy morskiego portu lotniczego została zaakceptowana. Japończycy mają nadzieję, że za kilka lat wystartuje pierwszy samolot z lotniska położonego 10 km od brzegu i połączony z lądem stałym podmorskim tunelem.

Kryzys energetyczny w krajach zachodnich stanowi impuls do wynajdywania nowych źródeł energii. Na przykład, uczeni amerykańscy proponują wykorzystanie potencjalnych zasobów energetycznych Gólsztromu, drogą zainstalowania w morzu ogromnych turbin w rodzaju „podwodnych wiatraków”. Znajdowałyby się one na głębokości od 30 do 130 m. Prędkość prądu zatokowego wynosi na większej głębokości 3,2 km/g, zaś bliżej powierzchni 8,8 km/g. Eksploatacja Gólsztromu pozwoliłaby uzyskać 25 000 megawatów energii elektrycznej. Uczni liczą się jednak z prawdopodobieństwem zahamowania prędkości prądu, co mogłoby odbić się niekorzystnie na warunkach klimatycznych. Dlatego mówi się o zabieraniu jedynie 4% energii Gólsztromu, do czego wystarczyłoby dwieście „podwodnych wiatraków”, rozstawionych w odstępach co 20 km, w rejonie morskim między Florydą i wyspą Bimini.

Grupa chemików szwedzkich i norweskich prowadzi prace nad nową metodą otrzymywania wody słodkiej z wody morskiej. Metoda polega na mieszanii wody morskiej z ochłodzonym butanem, który powoduje szybkie zamarzanie wody. Usunięcie z niej kryształów soli nie następuje większych trudności. Lód roztapia się następnie w cysternach dla wody słodkiej, zaś butan może być ponownie wykorzystany w procesie produkcyjnym. W tym nowym systemie odsalania wody morskiej zapotrzebowanie energii ma być czterokrotnie mniejsze, niż przy normalnie stosowanym odparowaniu wody.

OD WROCŁAWIA



Prezentuję Czytelnikom kolejną próbkę tysiąca zdjęć, wykonanych przeze mnie podczas pleneru „Odra w obiektywie”. Tym razem tematem są — Wrocław oraz Odra w swym środkowym biegu, aż po Kostrzyń.

←
Wrocław jest nie tylko rozległym portem śródlądowym, lecz także znaczącym ośrodkiem przemysłu okrętowego. W miejscowej stoczni buduje się statki rzeczne oraz mniejsze jednostki morskie różnych typów, dla kraju i na eksport

↓
Takich łąk i pastwisk jak nad Odrą — daleko szukać...



www.bembridge.com.pl

↑
Nad rzeką rozsiadły się liczne zakłady przemysłowe, zwłaszcza te, dla których woda jest niezbędna. Nie wszędzie jednak szanuje się ją tak, jak tu: Huta Głogów buduje ujęcie wody i odprowadzenie ścieków, bez partackich prowizork przynoszących niepowetowane straty i zniszczenia.



→
Piasek odrzański, wydobywany przez pogłębiarki, wędruje na budowy całego kraju, a nawet do naszych sąsiadów, którzy chętnie go importują.

PO KOSTRZYŃ



Płyną zestawy barek pchanych i barki motorowe, w górę i w dół Odry. Wciąż jednak jeszcze wspinała ta rzeka za mało jest przez nas wykorzystywana jako dogodna droga wodna. Marnują się przeogromne rezerwy transportowe



Najbardziej spotyka się na Odrze statki pasażerskie. A szkoda. Sądząc po nastrojach na pokładzie tego motorowczyka, jest to chyba jedna z najprzyjemniejszych form odpoczynku.

W swej wędrówce w dół rzeki mijamy prześliczny Bytom Odrzański



Wreszcie — Kostrzyń, architektoniczny przekładaniec starego z nowym. Stąd — od ujścia Warty — wpłyniemy na wody dolnej Odry. Coraz bliżej morza

Na lewym brzegu nowoczesne bloki: to Frankfurt nad Odrą. Na wprost nas most graniczny między Polską i NRD



www.bembridge.com.pl

Pewnego pięknego wiosennego przedpołudnia w cztery lub pięć lat po wojnie, stary „Kraków” cumował w szwedzkim porcie Landskrona. Była to wówczas nieduża wygięta kiszka, w której mieściły się tylko małe statki. Znalazłem się tam niedawno, płynąc „Ziemią Krakowską”. „Ziemia Krakowska” – to 23-tysięcznik o zanurzeniu, z pełnym ładunkiem, trzydziestu dwóch stóp i czterech cali. W trzydzieści lat po wydarzeniu, które chcę opisać, dużo się więc tam zmieniło, choć pozostała ta sama wygięta kiszka basenu portowego i stare nabrzeże z tęgich belek, gdzie stoją dwie szopy dawnej stoczni Gustaffsona z drewnianym zabytkowym żurawiem. Pod nim – nie do wiary – ujrzałem w maju 1973 roku widok, jak ze starej ilustracji z połowy 19 wieku: naprawę 70-tonowego drewnianego szkunera. Dwóch majstrów wymieniało mu klepki w burcie. Obok na slipie stały jakieś rybackie łodzie. Ale ledwie minęliśmy je, z zakrętu wyłonił się widok całkowicie inny, jakbyśmy przekroczyli granicę nie tylko dwóch części portu, ale i dwóch epok. Na potężnych pochylniach stoczni Orösund wznosiły się pod niebo w migotliwym blasku kadłuby 30-tysięczników.

SZKOŁA CELNIKÓW

www.bembridge.com.pl

Wygięte nabrzeże między stoczniami – starą i nową – pozostało to samo. Blżej szop Gustaffsona lśni czystością, jakby szorowane co ranka wodą z mydłem. Naprzeciw stoczni Orösund można ugrzęznąć w pyłe fosforytów, wydobywanych z przepaścistych ładowni wielkich bulkcarrierów.

Wtedy, owego słonecznego przedpołudnia, stary „Kraków” dochodził do tego miejsca wygiętego nabrzeża, gdzie wędkarze, usadowieni na pachołkach cumowniczych, tkwią zwykle nieruchomo nad wodą, jakby odmawiali w skupieniu jakieś wędkarskie pacierze.

Ale tym razem ze stanowisk manewrowych na statku zauważono osobliwą wycieczkę – dwudziestu młodych ludzi w niebieskich kombinizonach wjechało na nabrzeże na rowerach, za nimi zaś po chwili zjawił się szpakowaty starszy pan w mundurze urzędnika celnego wyższej rangi. Zgrabnie zsiadł ze swego welocypeda i powiedział coś do młodych ludzi, którzy stanęli zaraz w szeregu pod ścianą portowego magazynu. Za nimi, w stojakach, stały w jednym szeregu, jakby również w pozycji na „bacność”, jednakowe rowery.

Wyglądało na to, że na „Kraków” skierowano specjalną ekipę celną t.zw. Czarną Brygadę, do przetrząsania wszelkich zakamarków statku. Ze względu na kolor ubiorów – można ją było nazwać raczej Błękitną.

Już pierwsze słowa miłego, szpakowatego pana, w mundurze urzędnika celnego wysokiego stopnia, wyjaśniły całą tę tajemniczą wizytę. Pan Svensson dokonał bardzo szybko odprawy statku i po kilku chwilach wiadomo już było na pokładzie i w maszynowni, że na

„Kraków” przybyła cała klasa uczniów Szkoły Celników z pobliskiego Malmö dla odbycia ćwiczeń praktycznych.

— Odprawa zakończona, wszystko w najlepszym porządku – powiedział dobroduszny pan Svensson do kapitana. — Oczywiście, załoga może już wychodzić na ląd. I bardzo jestem wdzięczny, kapitanie, za udzielone mi łaskawe pozwolenie użycia pańskiej mesy jako sali wykładowej – na godzinę tylko, jak mówiłem. To naprawdę bardzo uprzejme z pana strony – dodał – zwykle miwam wykład na pokładzie. Ale rzeczywiście, tam jest trochę wiatru, a chciałbym pokazać swym uczniom najpierw dokumenty, jakie sporządziliśmy tutaj, a potem dopiero, przez pół godzinki, przeprowadzić nasze ćwiczenia. Proszę się nie kępować naszą obecnością w mesie. Z pewnością wybiera się pan także na ląd? Powiemy stewardowi albo wachtowemu, kiedy będziemy wychodzić.

Salon na „Krakowie”, niegdyś kapitański, służył w owych czasach za mesę, w której oficerowie zasiadali wraz z kapitanem do wspólnego stołu. Ale że przylegała doń kabina kapitana, zwykle mówiło się „salon kapitański”.

— Oczywiście, jeśli któryś z panów chciałby zostać, by posłuchać mego wykładu – ciągnął profesor i celnik w jednej osobie – będzie to dla mnie zarówno zaszczyt, jak i przyjemność.

Zmęczyłem się, stojąc na mostku – pomyślał kapitan – wyjdę na ląd po obiedzie. Ciekaw też jestem, czego ich tam uczą w tej szkole celnej. — Podobnie musiał pomyśleć starszy mechanik, który po manewrach zajrzał z ciekawością do salonu, aby zobaczyć niecodziennych gości.

Józef

Milobędzki

— Jeśli pozwolą panowie – zwrócił się do kierownictwa statkowego steward, pan Jasio – to i ja zostanę. Zaparzę jeszcze trochę kawy dla panów, jeśli panowie pozwolą, i dla pana profesora.

Uśmiechnięty dobrodusznie pan Svensson rozłożył tymczasem na stole różne papierki – deklaracje i spisy artykułów okrętowych, jakie zwykle przedstawia się urzędowi celnemu, i wyszedł na pokład, by przywołać jednego z czekających na nabrzeżu uczniów, widocznie starszego klasy. Na jego komendę cała dwudziestka stanęła w szeregu według wzrostu, następnie wykonała zgrabny zwrot w prawo i poczęła wchodzić po trapie na statek. Wkrótce, w mesie oficerskiej, czy też, jak kto woli, salonie kapitańskim, profesor Svensson rozpoczął swój wykład. Niektórzy uczniowie skupili się przy stole wokół profesora, inni na stojąco podpierali ściany.

To bardzo nudne, zaraz wycofam się do kabiny – pomyślał kapitan, słysząc, jak pan Svensson opisuje już po raz drugi każdy z rozłożonych na stole papierków. Ostatnim z dokumentów była deklaracja celna załogi. Widniało na niej dwadzieścia parę podpisów marynarzy, stwierdzających zgodnie, iż każdy z nich przywozi do własnego użytku do królestwa Szwecji po jednej butelce orzeźwiającego napoju alkoholowego Vodka i po dwóch-cie papierosów – na tyle właśnie pozwalały przepisy.

— A teraz powróćmy do tematu poprzedniej lekcji z budowy okrętu – powiedział pan Svensson, biorąc do ręki ów ostatni z dokumentów, będących przedmiotem wykładu. Na te słowa zebrani w salonie kapitańskim uczniowie sięgnęli za pazuchy, po zeszyty z notatkami. Kapitan ujrzał ze zdumieniem szkice różnych urządzeń okrętowych i przyglądając się zeszytowi najbliższego siedzącego ucznia, który powoli, jedna po drugiej, przewracał stronicę, jakby powtarzając lekcję, czytał tytuły rysunków: „Urządzenia kotwiczne”, „Urządzenia cumownicze”, „System balastowy”, „Sondy, wlewy i odpowietrzenia”... Były to piękne szkice, jakich nie powstydziliby się uczeń szkoły morskiej, czy student politechniki, a jednak... Wprawne oko kapitana odkryło wkrótce pewne mankamenty rysunku: tu nie zaznaczono zasadniczej części urządzenia, a tam ważnego rurociągu, gdzie indziej brak było zaworu...

— Inżynierem budowy okrętów to nasz profesor nie jest – przemknęła mu przez głowę myśl. — I po cóż celnikom znać się na tym wszystkim? Gdyby się tego nauczyli, można by im dodać kilka lekcji nawigacji i mielibyśmy nowy zawód: celnikonawigatora, albo celnikomechanika okrętowego.

Ale na tych pracowniach wykonanych szkicach nie tylko opuszczono istotne części najważniejszych urządzeń, lecz zupełnie niepotrzebnie oznaczono strzałkami mało ważne detale: jakieś pokrywy, wolne przestrzenie między korpusem mechanizmu a blaszaną obudową...

— To patalach z tego profesora – pomyślał kapitan – ale przyglądając się wciąż tym masom strzałek, celujących uparcie we wszystkie niewidoczne dla oka miejsca na statku, gdzie kryła się choćby stopa szczęśliwa wolnej przestrzeni, nagle zrozumiał: była w tym jednak metoda!

— A teraz przypatrzmy się naszemu ostatniemu rysunkowi – powiedział pan Svensson. — Przypomnijmy sobie temat lekcji: pomieszczenia mieszkalne. Punkt a: ścianki działowe. Punkt b: okna i iluminatory. Punkt c: oświetlenie. Punkt d: meble okrętowe. Proszę, panie Larsson, zechce pan przypomnieć nam temat a.

Jeden z młodych ludzi, ryżawy i piegawaty, wstał od stołu i wycelował palcem w ściankę działową salonu.

— To jest ściana...

— Dobrze, dobrze, to jest ściana – pan Svensson próbował pomóc uczniowi, który zerkał do notatek. — Z jakiego materiału jest ta ściana.

— Z drewna – odparł uradowany kandydat na celnika, pukając palcem w lakierowaną deseczkę oszalowania. — A za tym drewnem jest ściana stalowa.

— A między ścianami – drewnianą i stalową? No puknijcie jeszcze raz, czy nie poznajecie po tym dźwięku, że tam jest pusta przestrzeń.

Ryży Larsson puknął jeszcze raz. Ale dźwięk, jaki usłyszał kapitan, nie wskazywał

50 LAT MIESIĘCZNIKA „MORZE”

Idea wybicia medalu, upamiętniającego 50-lecie istnienia naszego pisma, zrodziła się na przełomie 1974/75 r. Z zaproponowanych przez plastyków projektów wybrano pracę Wiesława Komorowskiego. Medale zostały odlane w Krakowie w 1975 roku. Dotychczas ukazało się 120 egzemplarzy medali brązowych i 42 posrebrzanych. Średnica — 82 mm, sygnowany WK — w prawym dole awersu.

Awers przedstawia 10 okładek „Morza” z różnych okresów. Rewers: w centrum napis „Morze”, w górze i w dole daty „1924 1974”. Wokół czcionki drukarskie. Na szerokim fakturowanym faliście otoku napis: „50 lat pracy dla budowy Polski Morskiej”.

500 NUMERÓW MIESIĘCZNIKA „MORZE”

Wybity w 1972 r. medal o średnicy 70 mm, w tombaku patynowanym 990 i w tombaku srebrzonym — 210 egzemplarzy. Sygnowany — Bersz. Projekt i wykonanie Janusza Bersza.

Awers: z prawej — rozewska latarnia morska. Napis: „500 numerów miesięcznika Morze w służbie Polski Morskiej”.

Rewers: lekko wklęsły; fragment studni Neptuna w Gdańsku. W górze napis: „Warszawa — Gdynia — Szczecin”. W dole data 1972.

na to, by przestrzeń między płytą stalową a drewnianym oszalowaniem była pusta.

— Tam powinna być pusta przestrzeń — powiedział pan Svensson i sam puknął kilka razy palcem w drewno. Ale dźwięk był przytłumiony, zgaszony.

— Czy pozwoli pan, kapitanie, że odkręcimy jedną deseczkę?

— Ależ bardzo proszę — zgodził się kapitan. I w tym momencie spostrzegł, że steward, pan Jasio, który wniósł akurat dzbanek świeżo naparzonej kawy, nagle dziwnie popładł.

Na znak dobrodusznego Svenssona nierozgarnięty, ale wprawnie władający śrubokrętem ryżowłosy Larsson, odkręcił dwie śrubki z listwy, mocującej oszalowanie, i wyjął deseczkę, w którą uprzednio pukał. W otwór, który powstał w ten sposób, wsadził rękę czcigodny profesor. Następnie wyjął z oszalowania karton papierosów amerykańskich Chesterfield. Położył go na stole.

— Proszę przykryć deseczkę — powiedział tak samo spokojnym głosem do ryżowłosego który otworzył piegowatą gębę, jakby chciał pojąć dwieście papierosów, leżących na stole.

— A teraz pan, panie Lundkvist, przypomni nam, jeśli łaska, temat b.

Szczuplutki błękitnooki blondynek znalazł temat doskonale. W chwilę później następny karton papierosów Chesterfield wyciągnięty został z oszalowania nad iluminatorem.

— Panie Dagerman, najuprzejmiej proszę omówić temat c.

Grubasek o zadartym nosku ręczno wziął się do dzieła. Wykręcił klosz lampy w suficie i wsadził rękę w otwór, z którego zwisał kabel z podłączonym do niego gniazdkiem na żarówkę. Trzeci karton Chesterfieldów nie wywołał już takiego zdumienia, jak poprzednie.

— Mam wrażenie, że zdążymy jeszcze przećwiczyć temat d — jowialność pana Svenssona objawiła się w całej pełni, gdy, wyraźnie zadowolony z postępów w nauce i opanowania przedmiotu przez swych pilnych uczniów, splótł dłonie na piersi, uśmiechając się porozumiewawczo do kapitana, jak gdyby chciał powiedzieć: odpowiadają na celująco! — Panie Asplund, proszę bardzo...

Wysoki chudzielec o cieniutkiej szyjce miał trudności z nachyleniem się do kredensu, z którego steward, pan Jasio, wyciągnął uprzednio porcelanową zastawę do kawy. Ale gdy wsadził już swą nadzwyczaj długą rękę za wewnętrzną, tylną ściankę kredensu, którą, jak się okazało, można było wyjmować, wyciągnął z niej natychmiast zgrabną butelkę szkockiej whisky Black and White.

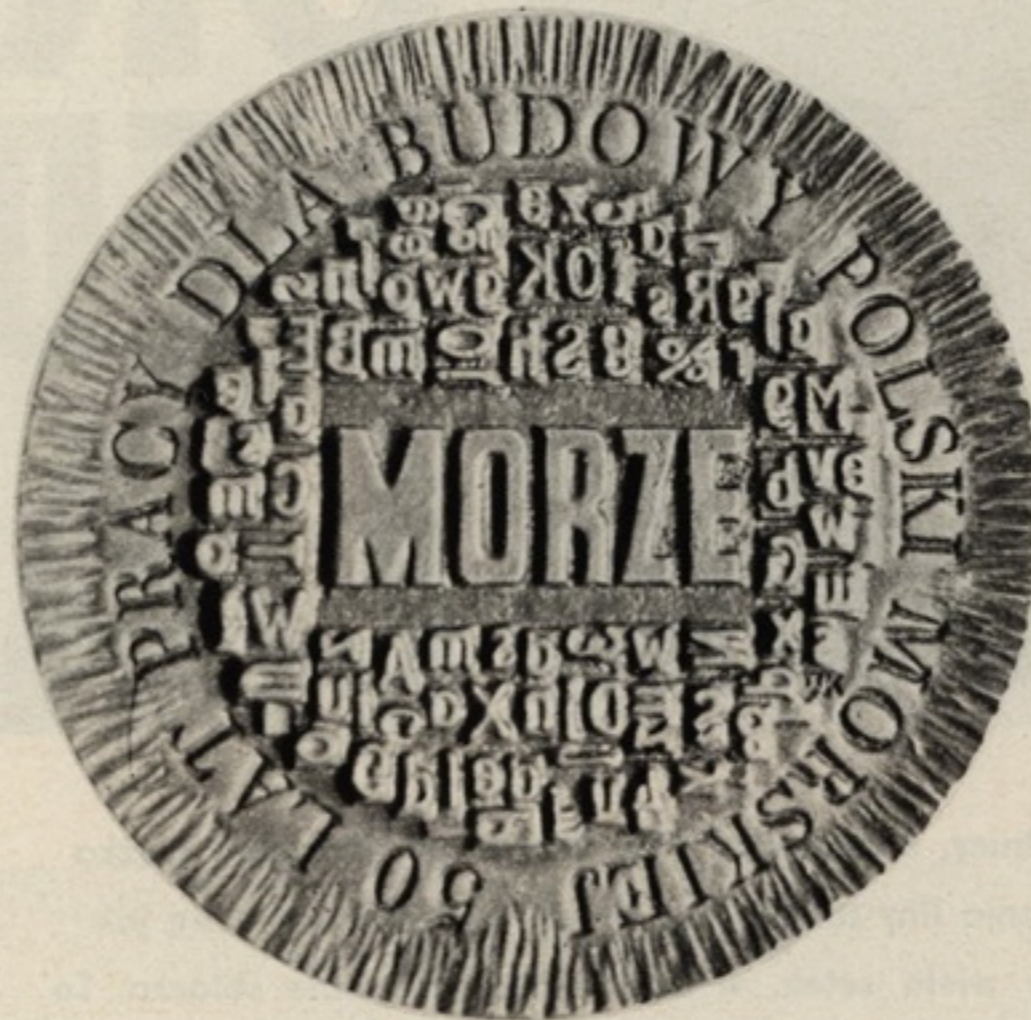
Starszy mechanik, siedzący dotychczas dość spokojnie w kącie salonu na foteliku, wstał nagle z miejsca. Twarz jakby mu poczerwieniała. — Bardzo przepraszam panów... — bąknął pod nosem na usprawiedliwienie i wyszedł z mesy. A za nim podążył pan Jasio, steward, opuszczając posterunek przy kredensie i nawet nie mówiąc, dokąd idzie.

Pan Svensson ogłosił koniec lekcji. Wkrótce młodzi ludzie w błękitnych kombinezonach ustawili się w szeregu na nabrzeżu przy swych rowerach. Natomiast profesor, po raz trzeci, dziękował kapitanowi za pozwolenie zamiany mesy w salę ćwiczeń.

— Wykładałam już w szkole celnej od dwudziestu lat — mówił rozradowany, dopijając kawy — ale nie przypominam sobie ćwiczeń z budowy okrętu, które zilustrowałyby tak doskonale i ściśle według programu teorii, wykładaną w szkole. Jakbyście panowie nam to wszystko specjalnie przygotowali — punkt po punkcie! Bardzo, bardzo udane ćwiczenia, dzięki staraniom panów, za które serdecznie dziękuję. A teraz — tu wskazał wzrokiem na złożone na stole Chesterfieldy i butelkę whisky — któremu z sympatycznych członków załogi zawdzięczam ten mój pedagogiczny sukces? Chciałbym mu osobiście podziękować jako pedagog, natomiast... jako celnik, odprawiający statek, muszę nałożyć na niego karę według obowiązujących w naszym kraju przepisów, które wywodzą się z ustawy naszego Riksdagu, i przewidują możliwość zmniejszenia kary lub rozłożenia jej na raty, jeżeli...

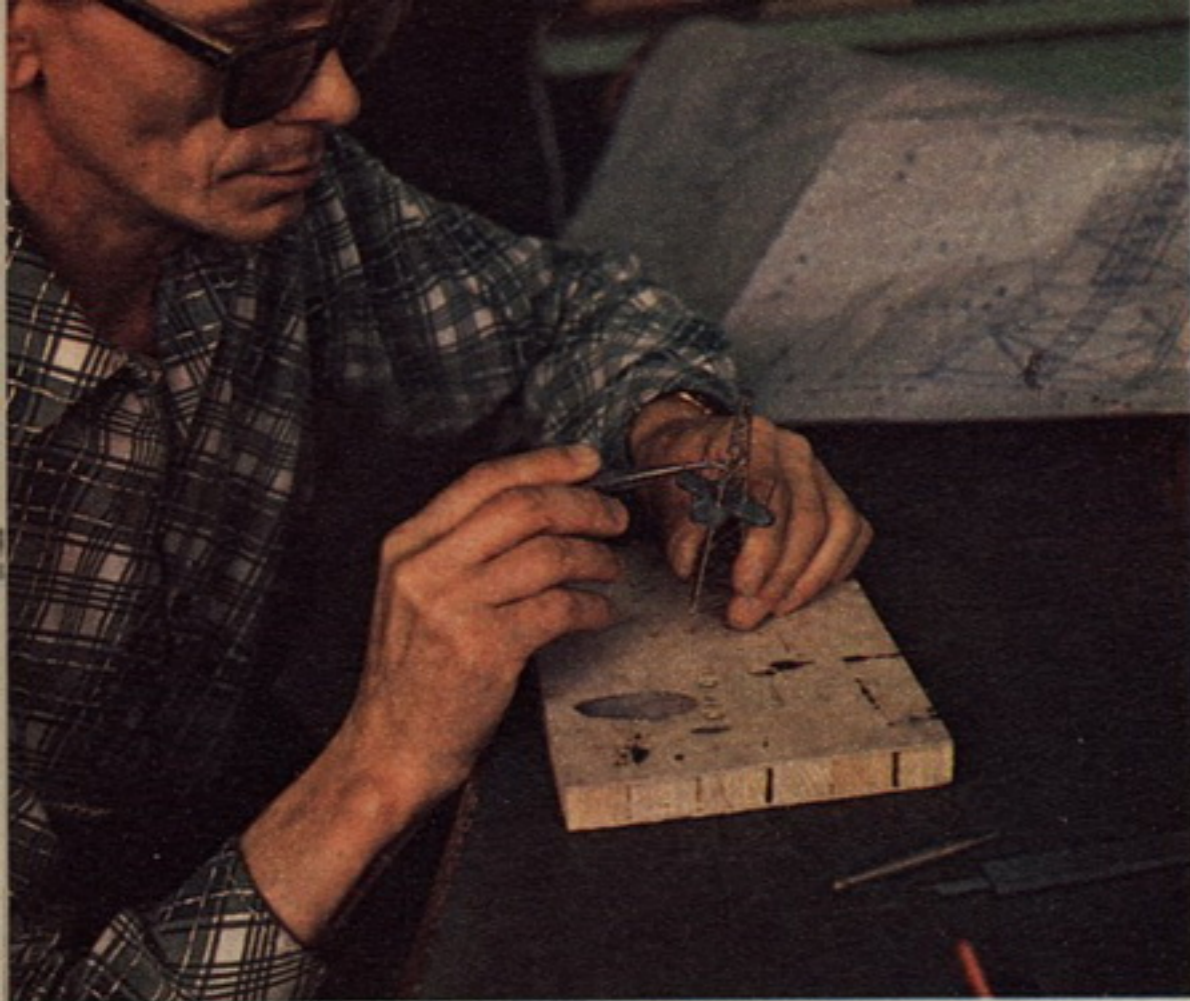
Skończyło się na drobnej karze, którą zapłaciły dwie osoby, i to akurat, jak zapewne Czytelnicy się domyślają, dobrowolnie słuchacze wykładu pana Svenssona — pedagoga i celnika w jednej osobie.

JÓZEF MIŁOBĘDZKI



www.bembridge.com.pl





OKRETY WĘDRUJĄCE LĄDEM

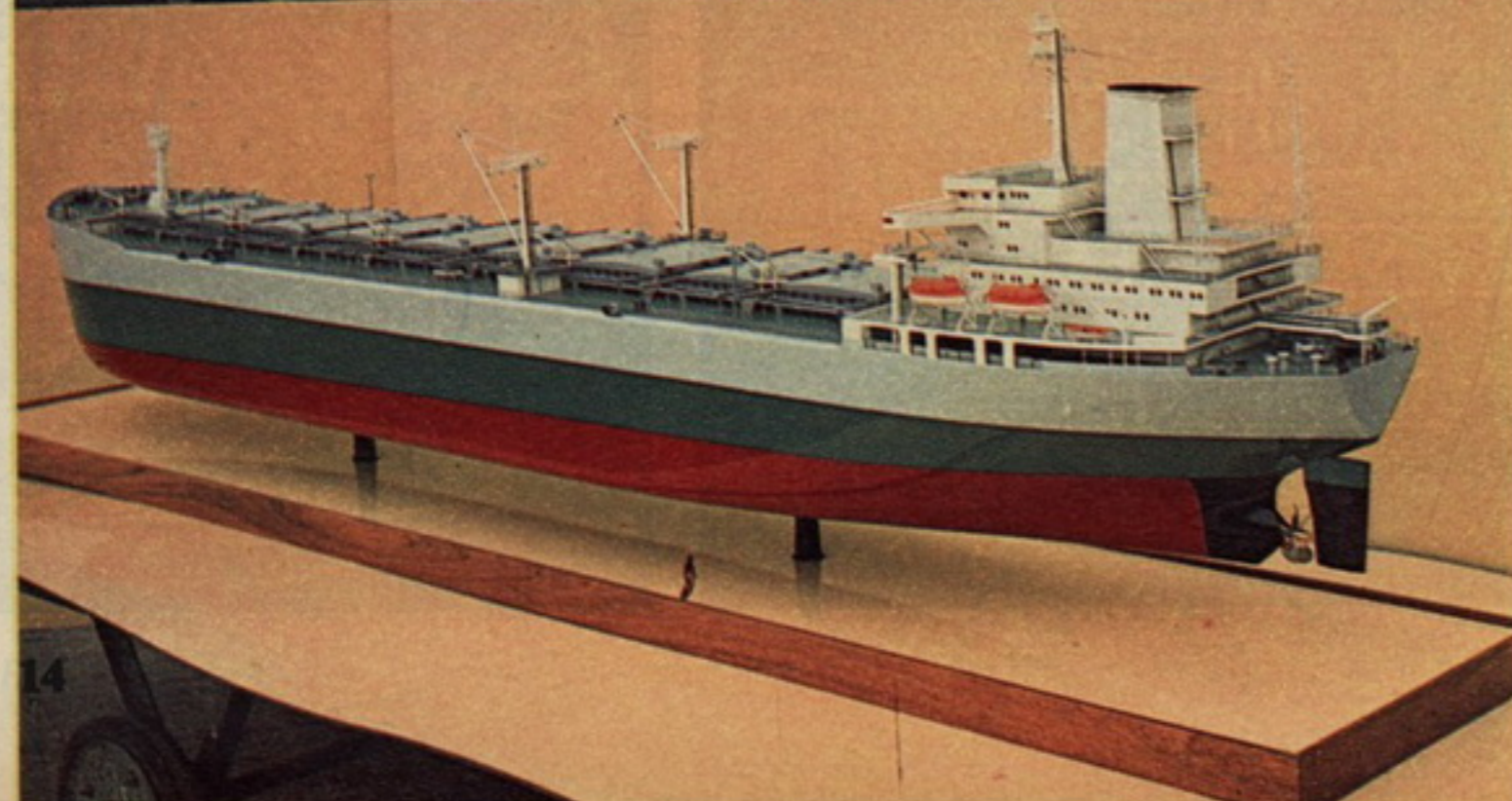
Bloczek ma milimetr średnicy, a najwyżej dwa. Rowek na obwodzie krążka wytoczono do przeprowadzania liny takielunku, krążek na osi obraca się jak prawdziwy. Trzeba krążków wiele setek, w kilku rodzajach. Całe zblocza. To co mnie wydaje się kunsztem na miarę podkuwania, jak w baśni, pcheł — tu uchodzi za zajęcie dla początkujących.

Na bloczek, toczenie i montaż zużywasz kilka minut.

Nikt do pracowni nie dostał się tak sobie albo po znajomości, bo obowiązuje wstępny sprawdzian. Polega na odczytaniu bezbłędnym rysunków technicznych i wykonaniu w skali 1:100 lub 1:200 jakiegoś elementu; zwykle jest to żurawik albo maszt radarowy, więc rzeczy najprostsze. Zachowane być powinny przy tym oczywiście wszelkie proporcje i elegancja wykończenia, to zrozumiałe! Prawdziwego modelarza — tłumaczy mi kierownik modelarni, pan Franciszek Sadowski — powinna cechować precyzja w technicznym myśleniu i pomysłowość w palcach, zręcznych jak u pianisty, benedyktyńska cierpliwość, poczucie estetyki i przede wszystkim zamiłowanie do tego niecodziennego zawodu. Ci bez zamiłowania, chociaż zdolni, wykruszali się z pracowni najdalej po miesiącu. Inni pracują od lat i pracy tej nie zamieniliby na inną, nawet lepiej płatną. A przecież jest to praca ustawicznie skupiona, praca siedząca i chyba nie najzdrowsza.

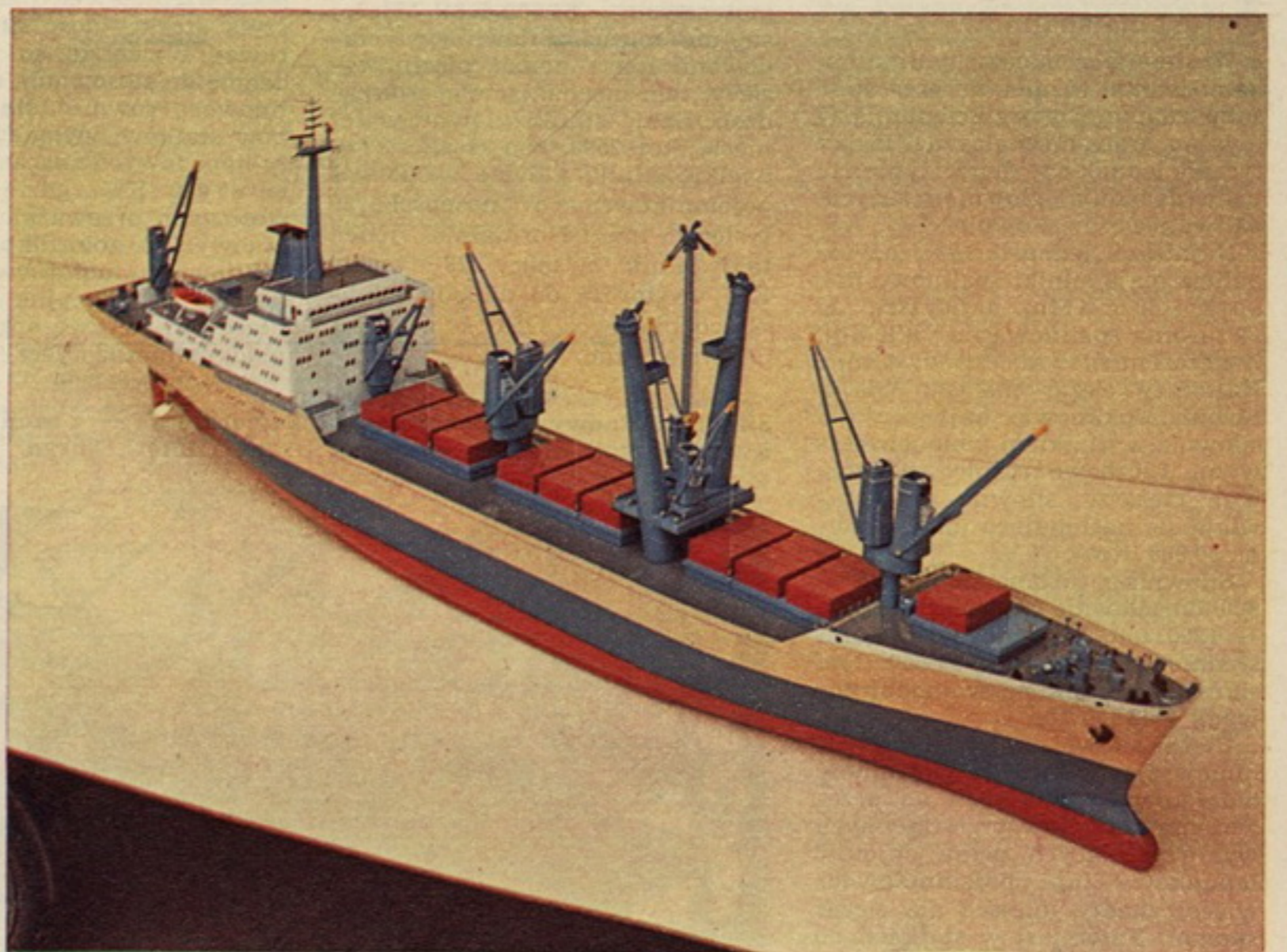
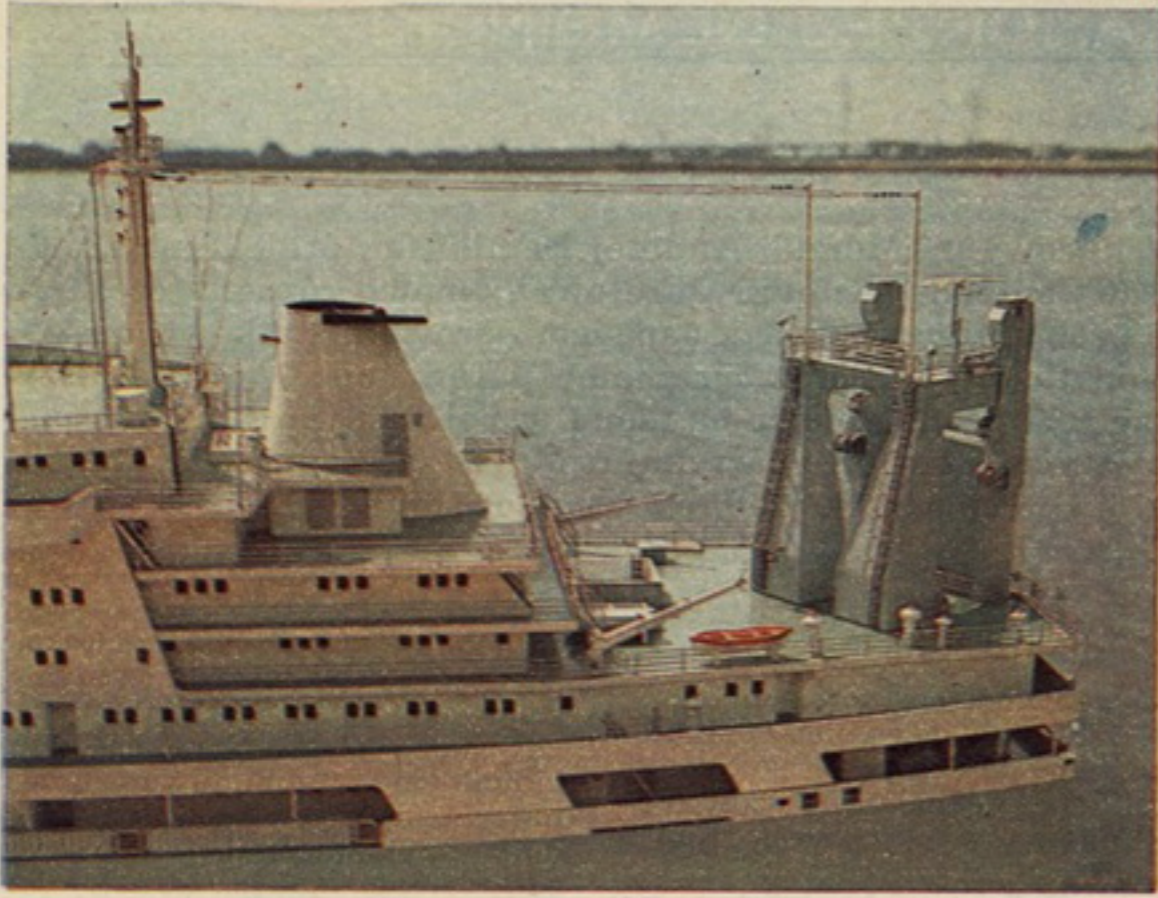


www.bembridge.com.pl



Wiele lat działalności modelarni doprowadziło do perfekcji i postępu. Kiedyś na przykład modele statków wykonywano z blachy, ale okazało się, że kadłuby nie wytrzymują trudów transportu na targi i wystawy, szorstkiego obchodzenia się na PKP i nadmiernej ciekawości zwiedzających. Teraz kadłuby robi się z olchowego drewna i sklejkę, zaś nadburcia, zrębnice i nadbudówki z cienkiej cynkowej blachy. Przejścia z materiału na materiał, styki drewna ze sklejką czy blachą są tak wygładzone, że nawet przed pomalowaniem trudno wyczuć je opuszkami palców. Kiedyś był kłopot z linami na takielunek — opowiada pan Sadowski — i musiałem sam tłoczyć się do lady w sklepach z pasmanterią — a to po kordonek, a to po jedwabną nić o odpowiedniej grubości i kolorze; teraz macierzysta stocznia dba o materiały dla pracowni, i trzeba tylko wydajnie pracować. Kiedyś był problem, dla kogo robić, a teraz wręcz odwrotnie — kim robić? Modelarnia wykonuje do 40 modeli rocznie, i własny „portfel zamówień” ma już skompletowany na dwa lata naprzód; tak na przykład armator z RFN zażyczył sobie modelu na każdy statek z zamówionej serii, i jest to oficjalnym warunkiem odbioru w prawdziwej stoczni.

Jak powstaje statek 1:100 albo 1:200, który



www.bembridge.com.pl

w świat wyruszy w skrzyni samochodem, a potem koleją? Biura projektowo-konstrukcyjne poszczególnych stoczni wysyłają do modelarni Stoczni „Stogi” w Gdańsku projekty techniczne i robocze, tu na tej podstawie sporządza się najpierw w skali szablony tzw. linii teoretycznych kadłuba i omawia ze stolarzem-modelarzem, gdzie dać drewno, a gdzie sklejkę, i jak to połączyć. Stolarz model kadłuba obrabia niemal w całości ręcznie, dłutem i młotkiem, ale wierność szablonom jest całkowita. Potem dokumentacja i kadłub trafia na warsztat roboczy modelarza, i ten prowadzi pracę już do końca: zbija, skleja, piłuje, gładzi, lutuje, wygina, klepie, maluje, sprawdza i poprawia.

W modelarni pracuje ponad 30 modelarzy, w tym jedna pani — Ewa Dulcka, ślusarz, a tu zatrudniona już od sześciu lat. Jest kilku techników budowy okrętów, absolwenci szkół zasadniczych albo też wysłużeni praktycy modelarstwa. Rzemieślnicy. Kilka osób pobiera naukę w wieczorowym technikum, są też na przyuczeniu uczniowie, i to tak uzdolnieni, że samodzielnie wykonują modele. O uczniach pan Sadowski mówi ciepło — i w ogóle, choć sam zaawansowany pięćdziesięcioletek, stawia na młodzież: najlepiej właśnie wyhołubić modelarza od najmłodszych lat. Trudno bowiem komuś, kto przez lata całe władał ciężkim

młotem i palnikiem, przestawić się na młoteczek, pędzelek i pincetę, choć zdarzają się zaskakujące wyjątki.

Tak więc Jerzy Gołębiowski, rurarz Stoczni Gdańskiej, pracujący obok modelarni przy zakładaniu grzejnych rurociągów, zajrzał przez okno i podpatrzył, co się tam w środku robi. „Przyjmijcie mnie do tej roboty!...” Gołębiowski bez przygotowania zdał trudny przecież sprawdzian i zalicza się go teraz w modelarni do najlepszych. Bolesław Kowalewski był w Stoczni Gdańskiej kadłubowcem z K-2. „Jak mnie nie przyjmiecie, to rzucam w ogóle pracę i wyjeżdżam z Wybrzeża...” — tak stawiał sprawę, a potem bez trudu zrobił żurawik w skali i rozpoczął modelarską pracę. Z prawdziwej stoczni do stoczni — mikro przyszedł też Bolesław Łukasik; ciężko było na początku, a teraz — idzie świetnie.

Co za rozpiętość wieku przy tym. Dwaj doskonali stolarze-modelarze kadłubów, Franciszek Juckiewicz i Stanisław Wytykowski, są już w wieku przedemerytalnym, a ci najmłodsi mogliby być ich wnukami; nie lata się tu liczyć, lecz wyniki. Elegancja wykonania, precyzja.

Stała wystawa modeli okrętowych z modelarni przemysłu okrętowego w Stoczni „Stogi” cieszy oko w pasażu podziemnym dworca w Gdańsku, modele ze „Stogów” są od lat cen-

tralnym atutem na ekspozycji CENTROMORU na Międzynarodowych Targach Poznańskich, wędrują też w daleki świat — do Paryża czy do Baku, do Helsinek czy Odessy, bywają też prezentami dla najważniejszych stoczniowych gości albo upominkiem dla zagranicznych armatorów. Z targów i wystaw wracają pokiereszowane wskutek nieumiejętnego pakowania, najczęściej też z porwanym takielunkiem i bez misternie wykonanych szalup. Tu poddaje się je potem troskliwej renowacji.

W magazynie Stoczni „Stogi” oglądam w wielkich pudłach drzemiącą całą historię przemysłu okrętowego i jego przyszłość. — Co panu pokazać? — pyta Henryk Goździela, specjalista od ekspedycji i renowacji. — Na początek niech będzie „Soldek”, od którego w polskim przemyśle okrętowym i tu w skali 1:200 wszystko się zaczęło; potem pierwszy „dziesięcioletnik” i pierwsza śledziowa, parowa jeszcze baza... — Pan Goździela wysuwa modele ze skrzyń. — A kontenerowiec B-466 jest na targach w Poznaniu, szkoda, że go pan nie zobaczy...

Oglądam bazę-konserwarnię i inne statki, dotąd nie budowane, w skali 1:1; w „Stogach” wyprzedza się nawet stoczniową rzeczywistość.

GRZEGORZ KURKIEWICZ

M/S

ANDRZEJ DEMBIŃSKI

www.bembridge.com.pl

W lipcowym „Morzu” Andrzej Dembiński, projektant siłowni w Centrum Techniki Okrętowej, omówił różne interesujące problemy, związane z napędem parowym statków: maszynami tłokowymi oraz turbinami parowymi. Obecnie dalszy ciąg rozważań, głównie na temat współczesnych silników spalinowych. Stąd tytuł artykułu; M/S — co oznacza w angielskim skrócie statek motorowy (motor ship).

Współczesne statki handlowe wyposażone są w cztery zasadnicze typy napędów i związane z nimi cztery rodzaje silników głównych. Są nimi:

- silnik spalinowy wolnoobrotowy
- silnik spalinowy średnioobrotowy
- turbina parowa
- turbina spalinowa

Występujące między tymi silnikami istotne różnice dotyczą sposobu zamiany energii cieplnej paliwa na pracę mechaniczną. Praktycznie jednak o wyborze typu napędu decydują głównie: zużycie paliwa i ciężar siłowni.

Najniższe jednostkowe zużycie paliwa mają silniki spalinowe tłokowe (150 g/KMh), najwyższe zaś — turbina spalinowa (240 g/KMh). Z ciężarem siłowni jest odwrotnie. Najniższy ciężar ma siłownia z turbiną spalinową, najwyższy — siłownia z silnikiem wolnoobrotowym. Liczbowo różnice w ogólnym ciężarze siłowni, przedstawiają się następująco (moc siłowni 30 000 KM):

Siłownia z turbiną spalinową — 900 ton, siłownia z turbiną parową — 1200 ton, siłownia z silnikami średnioobrotowymi — 1600 ton, siłownia z silnikiem wolnoobrotowym — 2500 ton.

Ciężar siłowni i jej wielkość pomniejszają nośność i pojemność ładunkową. W statkach do przewożenia ładunków przestrzennych wykorzystujących pełną objętość ładunkowa (np. pojemnikowce), więcej znaczy miejsce niż ciężar siłowni. Natomiast w statkach do przewożenia ładunków masowych, wykorzystujących pełną nośność (zbiornikowce, masowce), więcej znaczy mniejszy ciężar siłowni niż jej wielkość. Na ogół jednak przeważa kalkulacja cen paliwa, wpływająca na ostateczną decyzję armatora co do wyboru siłowni. Paliwo stanowi bowiem 50 procent kosztów eksploatacji statku.

☆

W okresie wielkiego zapotrzebowania na przewozy ładunków w pojemnikach, pod koniec lat sześćdziesiątych, zaczął się wielki rozwój floty pojemnikowców. Powstały kolejne generacje (I, II, III), eksploatacyjnie coraz doskonalsze. Każda kolejna generacja pojemnikowców to większa pojemność, większa prędkość, wyższa moc zainstalowanych silników. Rozwiązania układów napędowych przeszły wszelkie dotychczasowe wyobrażenia o możliwościach instalacyjnych i „pojemności” siłowni. W pojemnikowcach instalowano napęd turbinowy, częściej jednak silniki spalinowe wolnoobrotowe. Armatorzy wołali o coraz więcej koni mechanicznych, ale zużywających mniej paliwa. Wstawiano zatem naj-

pierw po jednym silniku spalinowym „katedralnej” — z racji wysokości — budowy, potem po dwa, aż w końcu — wierzyć się nie chce — pakowano do jednej siłowni trzy potężne okrętowe silniki spalinowe! Konsekwencja: 3 śruby! Padł rekord prędkości statku handlowego — 31 węzłów na próbach, 28 w eksploatacji. Padł rekord mocy zainstalowanej na motorowcu — 84 600 KM! Więcej się nie mieści. Siłownia przeładowana masą ponad pięciu tysięcy ton mechanizmów i urządzeń. Same silniki główne w tej masie to 2500 ton stali. Trzy wielkie silniki główne w siłowni pojemnikowca o nośności 35 tysięcy ton. Normalnie jeden taki silnik o mocy 28 tysięcy KM wystarcza do napędu gdyńskiego masowca OBO o nośności 100 tysięcy ton.

☆

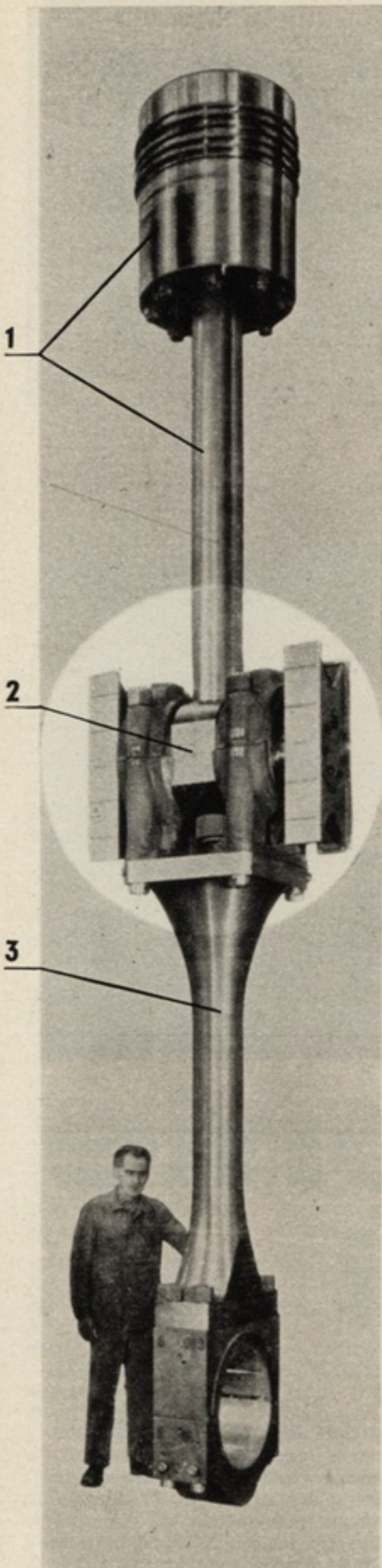
Wydawałoby się, że prędkość się kalkuluje, ale nie aż takim kosztem pojemności ładunkowej statku. A jednak większość pojemnikowców uzyskuje napęd spalinowy. Potwierdza to zalety tego silnika, wśród których na czele jest ekonomiczność. Cecha ta w ostatnim czasie, przy znacznym wzroście cen paliwa, zwiększyła atrakcyjność siłowni motorowej. Wywołało to nawet tendencję do stosowania napędu spalinowego również dla innych typów statków, wymagających mocy napędowych znacznie wyższych od 30 000 KM, gdzie dotychczas stosowano przeważnie napęd turbinowy (np. zbiornikowce).

Siłownie motorowe stały się bardziej atrakcyjne nie tylko przez swą wyższą sprawność termodynamiczną, lecz również ze

względu na możliwość bardziej ekonomicznego wykorzystania zainstalowanej mocy. Oznacza to, że gdy statek płynie pod niepełnym ładunkiem i ze zmniejszonym zanurzeniem, a zatem — przy zredukowanej mocy, zużycie paliwa odpowiednio maleje. Jest to dla armatora cecha bardziej istotna, gdyż nie zawsze w żegludze, zwłaszcza liniowej, można zapewnić pełnostatkowe ładunki. Odwrotnie w siłowni turboparowej. Jednostkowe zużycie paliwa jest tu nie tylko o 10—15 procent wyższe, ale dodatkowo wzrasta, gdy jej obciążenie eksploatacyjne odbiega od mocy normalnej. Dla przykładu: szwedzki pojemnikowiec motorowy „Nihon”, o mocy maksymalnej silników 80000 KM, przy pełnym obciążeniu zużywa dwanaście ton paliwa na godzinę, czyli 280 ton na dobę!

Silnik spalinowy wolnoobrotowy, „katedralnej” — z racji wysokości — budowy, na stanowisku montażowym w hali włoskiej wytwórni Grandi Motori, Turyn



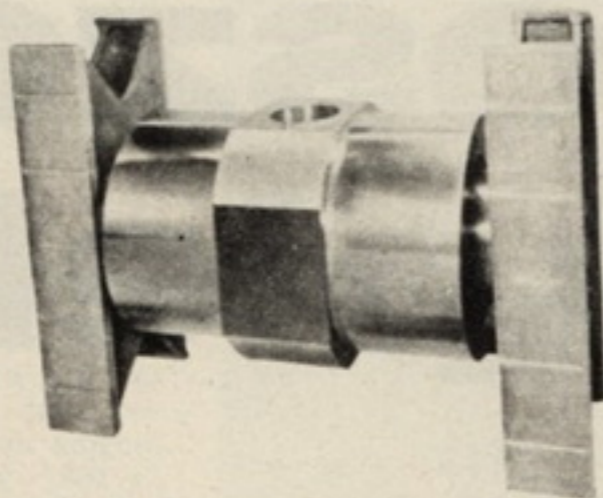


Wymaga to zbiorników na przeszło 10 000 ton paliwa. Statek o tej samej mocy z napędem turboparowym, zużywa aż 340 ton paliwa na dobę przy optymalnym obciążeniu ekonomicznym, przy niepełnym zaś — jeszcze więcej. Jedyne na zbiornikowcach, gdzie gospodarka energetyczna jest zupełnie inna (duże ilości ciepła zużywa się na grzanie ładunku) kalkulacja ta przedstawia się korzystniej.



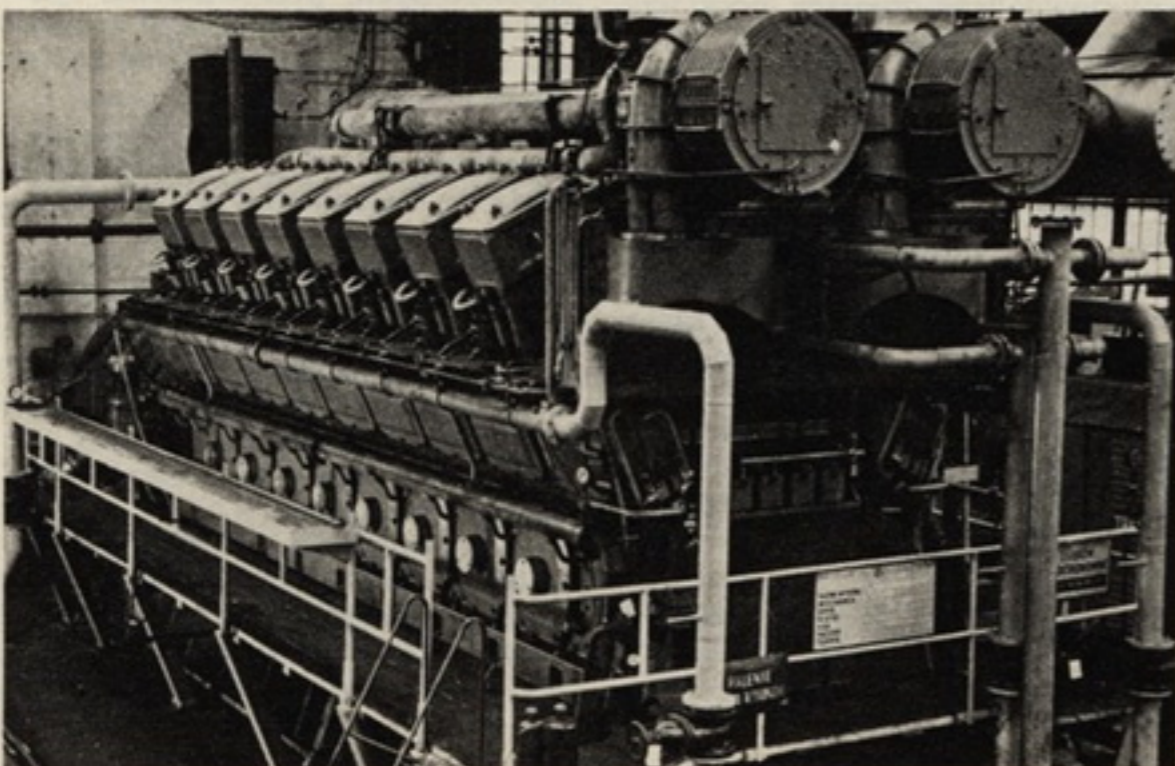
Zatem armatorzy, znajdując w paliwie źródło poważnych oszczędności, decydują się na instalację ciężkich i wielkich siłowni spalinyowych. A masy są wielkie. Największy oferowany przez firmę Burmeister & Wain silnik wolnoobrotowy o mocy 48 000 KM, ma masę 1700 ton, przy długości prawie 27 m i wysokości 5 pięter (13 m)! Sam wał korbowy tego kolosa waży przeszło 300 ton. Wśród elementów układu korbowego tłok z drągiem tłokowym ma masę 7,5 tony, wodzik — prawie 6 ton, korbowód z łożyskiem — przeszło 8 ton. Jedna głowica cylindrowa waży przeszło 7 ton.

Można sobie wyobrazić problemy związane z precyzyjną obróbką tak wielkich elementów i montażem ich w silniku. Dokładności są w granicach paru setnych mm. A od precyzji wykonania i montażu zależy, czy znajdzie potwierdzenie ważna zaleta silników wolnoobrotowych: ich duża niezawodność ruchu i żywotność części, a w konsekwencji — długie okresy międzyremontowe. Chwała tu specom od Cegielskiego, którzy tę sztukę opanowali bezbłędnie. Montują i wprawiają w ruch niewiele lżejsze elementy, ożywiając na lata pracy po paru tysięcy koni z jednego cylindra.



Układ korbowy silnika wolnoobrotowego firmy Sulzer, w porównaniu z człowiekiem (1 — tłok z drągiem tłokowym, 2 — wodzik, 3 — korbowód z łożyskami)

Srednioobrotowy, 16-cylindrowy silnik okrętowy o mocy 9600 KM, z serii „Z” produkowanej na licencji firmy Sulzer przez Świętochłowickie Zakłady Urządzeń Technicznych „Zgoda”



Producent	Liczba wyposażonych statków	Liczba silników			KM (w tys.)	% w skali światowej
		zbud. u licencjodawcy	zbud. u licencjodawcy	łącznie silników		
SULZER (Szwajcaria)	240	19	230	249	3723	36,8
BURMEISTER & WAIN (Dania)	184	53	150	203	2805	27,8
M.A.N. (RFN)	73	31	66	97	1023	10,1
PIELSTICK (Francja)	63	—	104	104	771	7,6
MITSUBISHI (Japonia)	88	53	38	91	466	4,6
GRANDI MOTORI TRIESTE (Włochy)	13	18	—	18	212	2,1

Z cylindra największego silnika okrętowego można „wyprowadzić” do 4000 koni mechanicznych. Są nawet dokonywane próby prototypu silnika, którego moc z cylindra ma wynosić 5500 KM. Choć czołowi producenci największych silników oferują tak wielkie jednostki, są one praktycznie rzadko stosowane.



Silna konkurencja między producentami silników wolnoobrotowych, w której liczy się tylko najwyższa trwałość i ekonomiczność w eksploatacji (co jest wynikiem wieloletniego doświadczenia i możliwości wielkich nakładów na rozwój) pozostawiła na placu boju bardzo ścisłą czołówkę. Opanowała ona siecią licencjodawców cały niemal świat. Oto dane za 1975 r., przedstawiające głównych producentów siłowni motorowych statków powyżej 2000 ton:

W tej czołówce sześciu potentatów pojawiła się od niedawna firma Pielstick, produkująca wyłącznie wysokoprężne silniki spalinowe średnioobrotowe. Wśród producentów tego typu silników zajmuje ona pierwsze miejsce. Wraz z licencjodawcami (w tym i Polska), firma Pielstick wyprodukowała w ub. roku 25 procent mocy tego typu silników. Na drugim miejscu znajduje się firma MAN, która dostarczyła w skali światowej 18 procent mocy silników średnioobrotowych, produkując również (jak i inne firmy) silniki wolnoobrotowe.



Powodzenie silników średnioobrotowych w napędach okrętowych datuje się od czasu wprowadzenia do eksploatacji nowych typów statków, takich jak przemysłowe trawlerzy rybackie, promy, statki typu Ro-Ro (promowce) a ostatnio statki specjalne, tzw. serwisowce, obsługujące

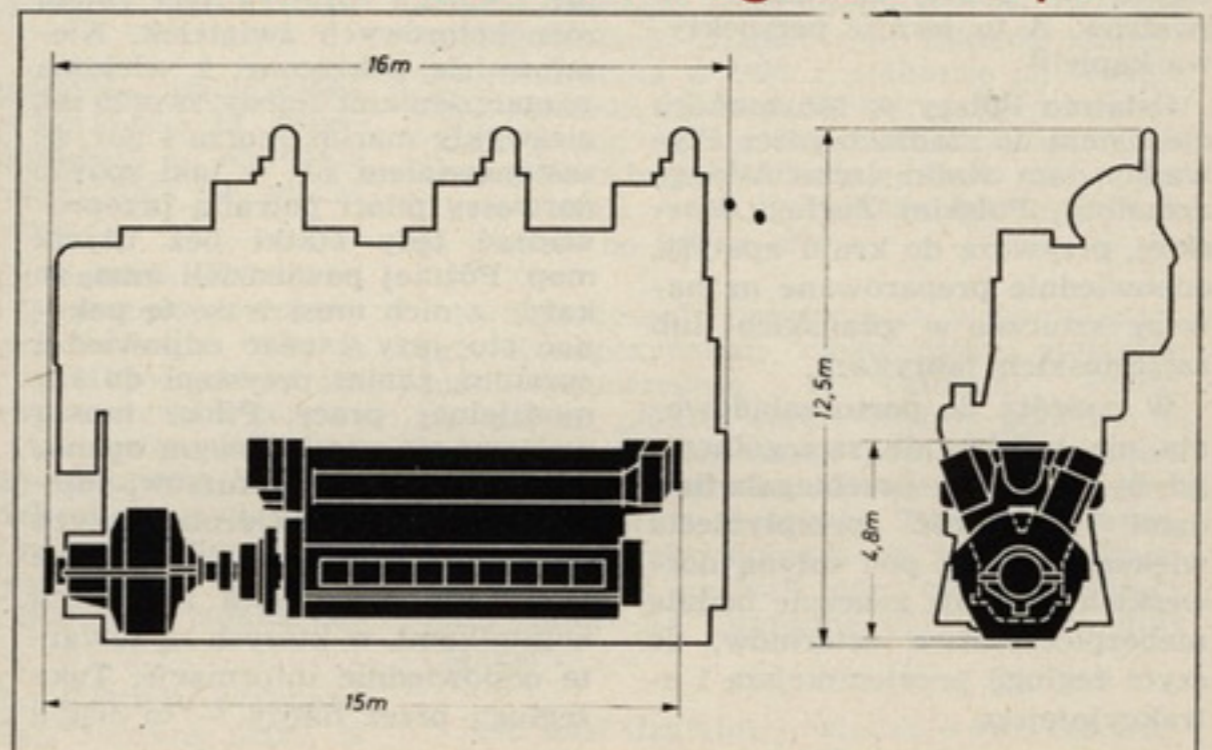
platformy wiertnicze. Trawlerzy — przetwórcie wymagają specjalnego rodzaju napędu, m.in. ze względu na długi pokład trawlowy i pomieszczenia przetwórci, ograniczające znacznie wysokość pałapu siłowni. Stąd konieczność stosowania silników bardzo niskich, o dużej koncentracji mocy, co charakteryzuje właśnie silniki średnioobrotowe. Podobne ograniczenie pałapu siłowni występuje w statkach o poziomym systemie załadunku (przez furty rufowe i burtowe, z całym systemem platform rozjazdowych) a więc na promach i promowcach. Serwisowce mają podobne ograniczenia przestrzenne siłowni i warunki eksploatacji jak uprzemysłowione statki rybackie.

Konieczność stosowania przekładni redukcyjnych (obrotów omawianych silników są rzędu 500 na minutę), pozwala na optymalny dobór prędkości obrotowej śruby. Otwiera to możliwości instalowania dużych mocy na jedną śrubę napędową statku, przy zastosowaniu siłowni wielosilnikowych ze zbiorczą przekładnią redukcyjną. Przewidując zastosowanie silników średnioobrotowych do napędu statków nawet do wielkości 270 000 ton (zbiornikowce), firma Pielstick oferuje już silnik o 18-tu cylindrach w układzie V, dający moc 27 000 KM (1500 KM z jednego cylindra). Do napędu zbiornikowca podanej wielkości wystarczą zatem dwa silniki tego kalibru.

Silniki średnioobrotowe w dziedzinie napędu statków to jeszcze w dużej mierze nie zapisana karta. Warto będzie wrócić do nich na łamach „Morza” obszerniej.

Porównanie wymiarów silnika wolno- i średnioobrotowego tej samej mocy

www.bembridge.com.pl





MARYNARZE
PISZA

Zaproszenie do kąpieli

— Chcesz trochę popływać?
— ???!!!
— No, chodź! Nie zapomnij wziąć ręcznika.

Zawinięty w gruby kożuch Jura ponagla do wyjścia. Ociągają się, nie mogąc znaleźć mydła, później czapki. Umieszczone na mostku termometry wskazywały dziś rano -25°C . W co się ubrać? Chyba w końcu zabraknie mi swetrów. A tu jeszcze perspektywa kąpieli!

Ostatnio Polacy w Murmańsku nie należą do rzadkich gości. Pływające tam statki szczyńskiego armatora, Polskiej Żeglugi Morskiej, przywożą do kraju apatyty, odpowiednio preparowane na nwozy sztuczne w gdańskich lub szczyńskich fabrykach.

W podróży do portu załadowania nie byłoby nic szczególnego, gdyby droga nie przebiegała fiordami. Możliwość przepłynięcia większości trasy pod osłoną norweskich brzegów znacznie oddala niebezpieczeństwo sztormów, co czyni żeglugę przyjemniejszą i atrakcyjniejszą.

Nasz rejs odbył się w zimie, będącej prawdopodobnie najbardziej „fotograficzną” porą roku dla tych obszarów świata. W miarę przybywania szczybli równoleżników północnej szerokości geograficznej zieleń lasów na zboczach skał ustępowała miejsca śniegom. Dni stawały się krótsze. Coraz rzadziej mijaliśmy niewielkie, zasypane śniegiem, miasta, już z daleka rozbłyskujące rojem różnokolorowych światełek. Nieśamowicie pokręcone, z wieloma rozgałęzieniami fiordy, tworzą tak niezwyklej mariaż morza i gór, że zastanawiałem się, w jaki sposób norwescy piloci potrafią przeprowadzać tędy statki bez użycia map. Później powiedzieli nam, że każdy z nich musi trasę tę pokonać sto razy i zdać odpowiedni egzamin, zanim przystąpi do samodzielnej pracy. Piloci muszą wykazać się pamięciowym opanowaniem wszystkich kursów, odległości oraz nazw najdrobniejszych nawet wysp. Mimo to jednak przychodzą na mostek ze swoimi notatnikami, w których są zawarte odpowiednie informacje. Taka żegluga przez fiordy — to ciągła

kontrola pozycji i przewidywanie następnych kursów — w sumie świetna praktyka dla nawigatorów.

Po zdaniu norweskich pilotów, pozostało jeszcze około 12 godzin samodzielnej żeglugi w kierunku fiordu, nad brzegami którego leży Murmańsk. Według czasu statkowego — to jeszcze głęboka noc. Na redzie portu rzucamy kotwicę. Chwilowo brak miejsca przy nabrzeżu. W ciągu dnia znad oparów „dymiącego morza” wylaniają się kształty miasta i portu. Tuż przed dziobem mamy niezwyklego sąsiada. To „Lenin” — radziecki lodolamacz o napędzie atomowym. W południe na moment, nisko nad horyzontem pojawia się czerwona tarcza Słońca i zaraz znika. Odnoszę wrażenie, jakby to właśnie tu i w ten sposób rodziło się lato. W dużych szerokościach geograficznych najbardziej trafia do świadomości człowieka teoria Kopernika i wynikające z niej konsekwencje.

Na lądzie dowiedziałem się, że Murmańsk zaczął powstawać w 1915 roku i to od razu jako port. Swojemu położeniu zawdzięcza

fakt, że nie zamarza zimą i dlatego w czasie wojny był prawdziwym portem ratunku dla obrońców „Sowiecko-Zapolarija”, którym poświęcono górujący nad miastem i okolicą olbrzymi pomnik w kształcie stojącego żołnierza z karabinem.

Dzisiejszy Murmańsk — to nie tylko port. To przede wszystkim przemysł drzewny, materiałów budowlanych, przetwórstwa rybnego. Ponad 300-tysięczne miasto ma również dwie wyższe uczelnie: pedagogiczną i morską.

W mieście, mimo tak wielkiego mrozu, życie toczy się normalnym trybem. Załadunek statku przebiega także sprawnie. Zmechanizowane taśmociągi szybko zapełniają ładownie i już trzeba ustąpić miejsca następnemu statkowi. „Tablica” jest za godzinę. Jeszcze dwa baseny i wychodzę z wody. Całkiem zapomniałem o tym, że za murami zima. Pośpiesznie myję się i wycieram.

— Do zobaczenia, Jura!
Nigdy nie przypuszczałem, że będę się kąpać w zimie, za Kręgiem Polarnym. A jednak!

ALFRED NASKRĘT
Fotografia autora

o KURLANDII I ZAMORSKICH WYPRAWACH

MAREK ARPAD KOWALSKI

W związku z artykułem „Zamorskie wyprawy lenników Rzeczypospolitej”, opublikowanym w numerze lutym, otrzymaliśmy list od p. GUNARSA JANSONSA z Rygi:

„Z zainteresowaniem przeczytałem artykuł Marka Arpada Kowalskiego. Myślę, że byłoby warto, niezależnie od przytoczonych w artykule faktów, wskazać, że w latach 1639 — 1682 kurlandzkie miasto portowe Ventspils (Windawa) służyło z doskonale rozwiniętego przemysłu okrętowego. Ówczesni okrętowcy wykazywali się wysokimi umiejętnościami w budowie statków nie tylko dla wojennej i handlowej floty Kurlandii, ale również — dla Anglii i Francji. Okręty budowano według techniki holenderskiej, wyłącznie z najlepszych materiałów miejscowych, i zdobiono je przepiękną snycerką.

Przechowały się spisy i charakterystyki budowanych w Ventspils okrętów. Niestety jednak, dobrych i prawidłowych rysunków tych okrętów jest bardzo mało; jeden z cenniejszych, malowidło na suficie jednej z sal starego zamku w Kuldiga (Goldingen — pierwsza stolica księstwa), wykonane przez XVII-wiecznego malarza Eichhorna — zwanego Kurlandzkim Rafaelem — ukazujące wszystkie współczesne malarzowi zbudowane w Ventspils okręty, zniszczono całkowicie, gdy w XVIII w. ruiny porzuconego już zamku zostały ostatecznie rozebrane.

Jeśli zaś chodzi o wyspę Tobago, to książę Jakub nie zakupił jej od Danii (jak stwierdzono w artykule), lecz ją otrzymał od króla Anglii i Szkocji, Jakuba I, który był chrzestnym ojcem księcia kurlandzkiego, a później — przejął ją ponownie od Karola I, jako rekompensatę za dług pieniężny. Prawa księcia do wyspy potwierdził Cromwell w 1652 r., a w 1654 r. na Tobago przybył dwupokładowy, 40-działowy okręt „Die Hertzoginn von Churlandt” („Księżna Kurlandii”) ze 120 żołnierzami i 80 rodzinami kolonistów, pod dowództwem kapitana (i pierwszego kurlandzkiego gubernatora wyspy) Wilhelma Mollena. Założyli oni twierdzę Fort Jacobus i miasto Jacobus-Stadt. Przeciw Kurlandczykom wystąpili holenderscy koloniści, którzy na przeciwległym brzegu wyspy założyli miasto Nieu Vliessingen. W 1655 r., po stłumieniu buntu Holendrów — zostało ono przemianowane na Neu Mitau, zaś Fort Beveren nazwano imieniem syna księcia — Ferdynanda.

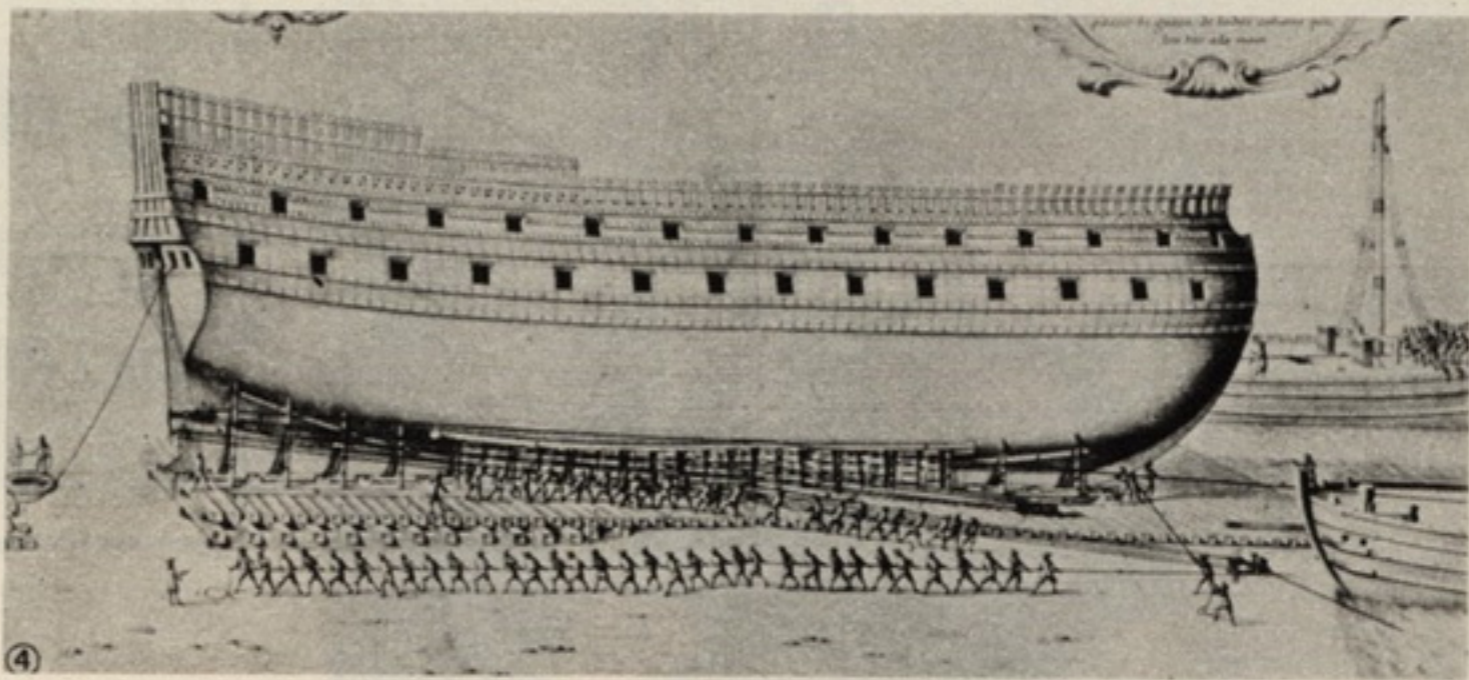
Chciałbym, aby „Morze” opublikowało ilustrowaną informację o Tobago dnia dzisiejszego; możliwe, że zachowały się tam jeszcze budowle z XVII w.”

Życzenie naszego Czytelnika postaramy się spełnić rychło, obecnie zaś prezentujemy komentarz red. M. A. Kowalskiego, zawierający również nowe informacje o ekspansji morskiej Księstwa Kurlandzkiego.

Interesujące, a mało znane informacje na temat morskiej historii Kurlandii, nadesłane przez p. Gunarsa Jansonsa — za które serdecznie dziękujemy, mogą zdziwić Czytelnika polskiego. Niewielkie i w dodatku lenne księstwo było — jak byśmy dziś powiedzieli — eksporterem statków, i to na europejską

skalę. Rzecz staje się zrozumiała w świetle faktów przedstawionych przez Adama Szelągowskiego w książce „Walka o Bałtyk”, wydanej w 1921 roku: „Niesłusznie zmianę w żegludze i handlu, jaka dokonała się na początku dziejów nowożytnych, uważa się za zmianę z morskiej na oceaniczną (...) Zmiana dokonała się tylko w osiach ruchu handlowego. Jak przedtem tą osią było Morze Śródziemne, tak teraz, od początku XVI w. stało się nią Morze Bałtyckie (...). W XVI w. na każdy okręt holenderski wypływający na ocean, przypadało sto i więcej okrętów wysyłanych na Bałtyk. W r. 1595 z portu Amsterdam wypłynęło zaledwie 85 okrętów do krajów pozaeuropejskich: do Brazylii, Gwinei i Indii Wschodnich. Na Bałtyk skierowano 640 okrętów ze 100 000 ton ładunku. Z liczby przy-

www.bembridge.com.pl



wozu rocznego, obliczonego na 36 milionów — 30 mln, czyli 83% przypadało na kapitały zaangażowane w handlu bałtyckim (...). Jeszcze w r. 1666 — 3/4 kapitału giełdy amsterdamskiej było zaangażowane w handlu bałtyckim”.

Nic dziwnego, że Kurlandia, balansująca między potęgami, mogła korzystać ze wspieranej koniunktury handlowej, a Windawa (czyli Ventspils lub Windau) stała się znacznym ośrodkiem stoczniowym.

Warto dodać, że po Gothardzie Kettlerze, który oddał się w lenno Zygmuntovi Augustowi i stał się pierwszym świeckim władcą Kurlandii, tron książęcy w Mitawie objął jego syn Fryderyk. Ponieważ w czasie pierwszej wojny północnej (tzw. siedmioletniej) o Inflanty przechylał się na stronę Szwecji, przeto Rzeczpospolita odebrała mu władztwo na korzyść brata — Wilhelma. Słynny Jakub Kettler był wnukiem Gotharda. Tu zbliżamy się do „sprawy Tobago”. Najpierw jednak należy ustalić daty.

Otóż panowanie Jakuba Kettlera przypada na lata 1642 — 1681. Pan Jansons pisze, iż prawo do Tobago scedowali na kurlandzkiego

księcia dwaj królowie angielsko-szkoccy z dynastii Stuartów. Ale Jakub I panował w latach 1603 — 1625, zaś Karol I w latach 1625 — 1649. Zatem Jakub I Stuart musiał prawa do wyspy odstąpić wspomnianemu wyżej Wilhelmowi Kettlerowi, poprzednikowi Jakuba Kurlandzkiego. Dalej: w artykule pisałem, że książę Jakub zakupił od Danii Tobago w 1652 r. Przypomnijmy, że w okresie od 1649 do 1659 r. istniała w Anglii republika — zrazu bezpośrednie rządy parlamentu, później — lorda-protektora Olivera Cromwella. Zgadza się więc rok 1652, ale w odniesieniu do Cromwella, o czym wspomina korespondent z Rygi. Źródła duńskie (archiwa działu etnograficznego Muzeum Narodowego w Kopenhadze) podają, iż Tobago należało do Danii w latach 1632 — 1662. Niezgodności historyczne są więc znaczne. „Wielka Encyklopedia Powszechna” PWN przy haśle „Tobago” podaje, że wyspa została odkryta przez Kolumba w 1498 r., stanowiła następnie posiadłość hiszpańską, w wiekach XVII — XVIII była bazą flibustierów, i dopiero w 1814 r. przypadła formalnie Anglii.

Ten galimatias zdaje się — paradoksalnie — wyjaśniać zagadkę. Można przypuszczać, że w XVII stuleciu niejedno państwo europejskie starało się zawładnąć wyspą (p. Jansons wspomina jeszcze przecież o Holendrach). Zapewne pretendentów do Tobago było wielu, i jeśli jakiegokolwiek mocarstwo założyło tam swoją faktorię wzmocnioną fortem, to ogłaszało się właścicielem całej wyspy. Stąd mogli nią handlować i Duńczycy, i Anglicy, i rościć do niej pretensje — Holendrzy i Kurlandczycy, a każdy na własną rękę. Mogli księciu Jakubowi splachetek ziemi sprzedać Duńczycy, twierdząc, że sprzedają całą wyspę, mogli to samo czynić Anglicy.

Należałoby jeszcze wspomnieć, że wymieniony w moim poprzednim artykule elektor

brandenburski i książę w Prusach — Fryderyk Wilhelm, oprócz ekspansji na wyspy Karaibskiego, kierował się i w drugą stronę — do Afryki. Dysponował on, według Szelągowskiego, flotą złożoną z 30 okrętów o 312 działach. Dzięki temu zakłada kolonię brandenburską w 1682 r. (faktorię na Wyspie Św. Tomasza na Antylach kupuje trzy lata później) pod nazwą Gross-Friedrichsburg na wybrzeżu Afryki Zachodniej, koło przylądka Three Points w kraju Akkada. Rychło jednak ją utracił, bo już w 1688 r.

Na zakończenie przytoczę za wspomnianym już Konopczyńskim ciekawostkę związaną już bezpośrednio z dziejami Polski na morzu: „Jakieś statki krążyły podobno aż na Morzu Śródziemnym pod banderą Jana Sobieskiego; prawdopodobnie miał to być związek kaprów przeciwko Turkom. Gdańszczanie, dla przypodobania się Marii Kazimierze Sobieskiej, nazwali jeden okręt kursujący do Francji „La Couronne de Pologne”, inny „Marie”.

Jeśli nasi Czytelnicy wiedzą o tym coś więcej, będziemy wdzięczni za informacje.

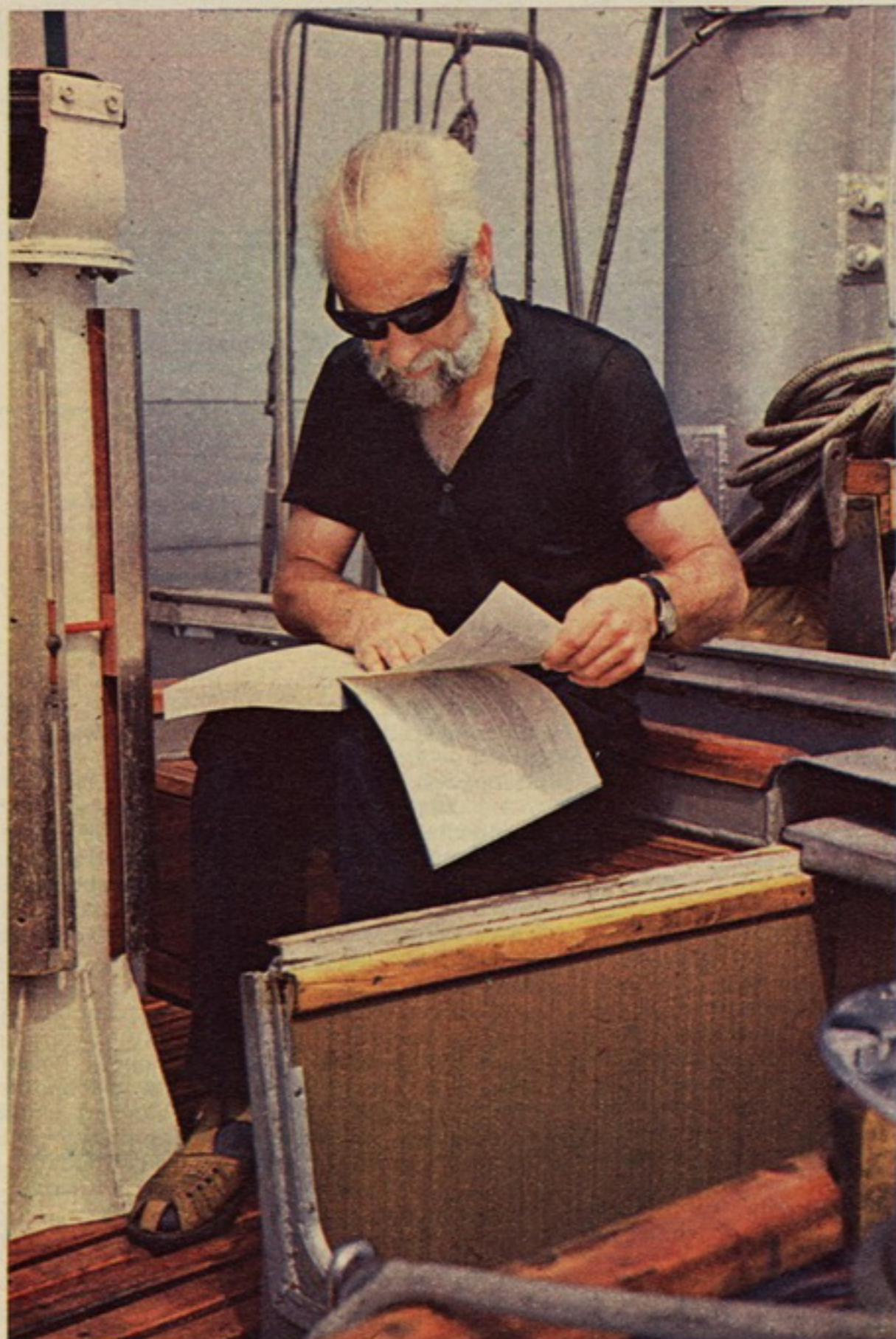


Żegluga wśród lodów wymaga stale napiętej uwagi całej załogi

Pierwszą górę lodową spotykamy po 25 dniach od wypłynięcia z Callao. Pozycja 64°45'S i 72°51'W. Następnie syją się jak z worka. Służba na oku posługuje się reflektorem, ale daje to niewiele. Jest bardzo ciemno, pełne zachmurzenie i brak księżycy. Co pewien czas mgła. Redukujemy prędkość jachtu — światło aldisa sięga zaledwie kilkanaście metrów w głąb czarnej ściany przed nami; że też radar musiał nawalić przed takim akwenem!

„GEDANIA” W ANTARKTYDZIE

Kapitan Dariusz Bogucki



Tekst
i zdjęcia:

**EUGENIUSZ
MOCZYDŁOWSKI**

— Wpłynęliśmy na antarktyczne wody, możemy spędzić tu około dziesięciu dni. W tym czasie będziemy próbować odwiedzić bazy Adelaide, Palmer i Belingshausen — kapitan wskazuje na mapie trasę zamierzonej żeglugi.

Wreszcie na horyzoncie ukazuje się tuż nad wodą jasny pasek. Podobnie objawiał się ląd na północy, za arktycznym kręgiem polarnym. Śnieżne plateau wyspy Adelaide. Nad powierzchnią morza warstwa mgły. Nerwowa atmosfera przy podejściu do wyspy. Odnajdujemy czarną plamkę skały Surprise, od której skręcamy w Quest Channel, prowadzący między mieliznami do kotwicowiska, naprzeciw angielskiej bazy. Bliżej brzegu robi się ciemno — lawirujemy między wielkimi bryłami lodu i przepychamy się przez pak. Lód dryfuje wzdłuż brzegu dość szybko. Kotwiczymy na przybrzeżnej granicy dryfu lodu. Widać malutkie, czerwone chatki. Tam na brzegu zobaczyli nas, światłem pokazują miejsce lądowania. Płynę bączkiem z szefem i Zdziśkiem. Wiosła ślizgają się po odłamkach lodu. Widać na-



Pingwiny w Arktyce — po raz pierwszy

www.bembridge.com.pl

reszcie miejsce lądowania: trzy metry wybetonowanego nabrzeża zapchanego lodem. Ale jest przejście. Rzucamy cumkę. Pomocne ręce ułatwiają wyskoczenie z chodzącego na fali bączka. Gospodarze wyciągają bączek daleko na brzeg.

— Witamy w Adelaide! — mówią po prostu.

Steve Wormald oprowadza nas do bazy. Mały domek a w nim warsztat stolarski — miejsca trochę więcej niż w naszej mesie; w innych domkach — warsztat mechaniczny, siłownia oraz magazyn żywności, sprzętu biwakowego i części samolotowych.

— 1962 roku zimowało tu dwadzieścia osób — objaśnia Steve. — To było pierwsze zimowanie na Adelaide. Kiedyś była tu stacja meteorologiczna, teraz służy jako baza wypadowa dla geofizyków, glaciologów i geologów, prowadzących latem badania na Ziemi Grahama i przybrzeżnych wyspach. Przez pięć miesięcy lata obsługujemy 2 samoloty latające z zaopatrzeniem i naukowcami do obozów w terenie. Samoloty już odleciały do domu, a dziś



wszy fotografowane z jachtu pod polską banderą

www.bembridge.com.pl

Zanim „Gedania” dotarła do Antarktyki żeglowała długie tygodnie w Arktyce

jest ostatnia sobota przed przyjściem statku „Brandsfield”, który przywozi zaopatrzenie dla ośmiu ludzi zostających na zimę, by utrzymać stację w ruchu, i zabiera wracających do domu naukowców.

Na śnieżnym stoku plateau kilkadziesiąt wypasionych husky uczepionych do stalowej liny. Skaczą radośnie i szczekają na widok swego opiekuna.

— To żarcie dla nich — Steve wskazuje na trzydzieści martwych fok.

W dole widać odbijający od „Gedanii” bączek — muszę wrócić na jacht, mam wachtę. A w bazie zaczyna się przyjęcie, przecież to ostatnia przedzimowa sobota.

Po czterech godzinach wachty wróciłem na brzeg. Zabawa w pełni. Steve zaprasza do baru, potem są polskie piosenki na gitarę i organki. Główny muzykant bazy, Jan Handerson, swego czasu uczestnik festiwalu muzyki ludowej w Zakopanem, popisuje się śpiewem i grą na

dokończenie na str. 22



„GEDANIA“ W ANTARKTYDZIE

dokończenie ze str. 21

kobzie. Następnego dnia obudziliśmy się dość późno. Zahartowani są ci polarnicy — na zewnątrz poniżej zera, a oni śpią przy otwartych oknach. Rick obiecał nam narty. Podwozi nas ciągnikiem na szczyt stoku. Przed nami kilka mil płaskiego terenu, to lotnisko. Dalej sterczą wysokie na dwa i pół tysiąca metrów szczyty.

— Spróbujemy tej zimy na nie wejść — zapewnia Rick i odjeżdża do swoich husky, a my oddajemy się szaleństwu aż do obiadu. Po powrocie do bazy dowiadujemy się, że wkrótce odpływamy. Nocne wachty miały ciężkie chwile w walce z nacierającymi bryłami lodu, trzeba uciekać. Gonimy z Jurkiem po aparaty fotograficzne i kurtki zostawione na stoku. Już mamy zjeżdżać, gdy nagle z plateau dobiegły ostre krzyki: Erraaa! Erraaa! Jeden, a za nim drugi psi zaprzęg wraca do domu. Psy ciągną ostro, czując bliskość domu. Spaleni słońcem powoźnicy zatrzymali zaprzęgi w pewnej odległości od siebie. Z bazy nadbiegli koledzy, by pomóc wyprząc, zabrać sanie z ekwipunkiem.

— To była dobra podróż, jechałiśmy szybko! — Ludzie i psy szczęśliwi, że już w domu.

— Nie mogę się pogodzić z tym, że za rok dostaniemy transportery i psów już nie będzie. — Steve, jak wszyscy w bazie, kocha psy i podróż z nimi. — To jedyna radość miejscowego życia, szczególnie zimą.

Gdy odpływamy bączkiem od betonowego nabrzeża, wachtowi na jachcie odpychają bosakami potężną lodową „szafę”, wiszącą na łańcuchu kotwicznym. Groteskowy to widok, ludzie z patyczkami w rękach przeciw niebiesko-białej kolu lubrynie, sięgającej salingu. Gdy odpływamy, bryła jest już za rufą, silnik się grzeje, a kotwica idzie w górę.

Wchodzimy w kanał Barlas, między wyspą Adelaide i Półwyspem Arctowskiego na Ziemi Grahama. Nocno próba dotarcia do Rothera Point nie udaje się. Mocno tłuczemy w lód i wycofujemy się, by nieco dalej na północ stanąć w dryf. O świcie ruszamy naprzód.

Płyniemy bardzo wolno, manewrując w gęstym paku. Lutek z salingu podaje optymalne kursy. Po kilku godzinach wychodzimy z wąskiego gardła. Jeszcze wielokrotnie zmniejszamy szybkość do minimum, ale w końcu osiągamy kanał Chatam i otwarty ocean. Kółko wokół wyspy Adelaide zamknęło się.

Stacja Palmer. Okazały budynek, przy nabrzeżu „Hero” statek Narodowej Fundacji Naukowej USA, obsługujący bazy w rejonie Ziemi Grahama. Odpływa wkrótce, pozostawiając smutnych zimowników. Myśli ich wędrują daleko. Zapraszają nas

na kolację, rozpraszamy ich smętne nastroje.

Następnego dnia odpoczywamy w komfortowych warunkach. Kąpiel, pranie i krwiste steki z frytkami. Wieczorem oglądamy „Egzorcystę” w sali kinowej, gdzie mieści się również biblioteka, stoją organy elektryczne i stół bilardowy. Wyposażenie bazy wzbudza podziw. Sympatyczny kucharz załadował dla nas szuflę spychacza kartonami soków, konserw, dorzucił paczkę mrożonych steków, masło, i przywiózł wszystko na burcie. O świcie oddaliśmy cumy.

Wchodzimy w kanał Neumeyera. Niewątpliwie najbardziej malownicze z miejsc odwiedzanych przez nas w Antarktydzie, a może w całej podróży. Tworzywa trochę jednostajne: skały, lód i śnieg, ale formy nieprawdopodobne! Słońce oświetliło wymyślne kompozycje, dodając życia martwym lodom. Człoa lodowców lśnią niebieskością. Brzegi kanału nie są dalej niż 400 metrów.

Wyspa Deception to obrzeże wygasłego wulkanu. Przesmykiem w jego południowo-wschodniej części wpływamy na Zatokę Wielorybników — doskonale, osłonięte kotwicznymi, czasami tylko wzburzane porywami silnych wiatrów, spadających z lodowców.

Spotkaliśmy tu dwójkę żeglarzy, pływających od dwóch miesięcy wokół wysp Antarktydy. Patrick van God i jego żona Wendy pracują przy swoim jedenastometrowym plastikowym jachcie, wyciągniętym na czajny żużel plaży.

W wygodnym, niezwykle funkcjonalnym wnętrzu jachtu, przy piecyku, Patrick opowiada: — „Trismus” radzi sobie doskonale, tyle że od ciągłego uderzania w pływające lody przetarło się dziobnica. Przed wypłynięciem nie miałem czasu założyć stalowej ochrony, teraz to się mści. Dwa tygodnie próbujemy ją załatać, jest zbyt zimno na polimeryzację żywicy, ale dzisiaj wygląda na to, że będzie ciepiej. Przynieśliście nam szczęście.

Po wspólnym obiedzie żegnamy się i podnosimy kotwicę.

Ostatnim skrawkiem Antarktydy, do którego dopłynęliśmy, była wyspa Króla Jerzego, a na niej radziecka stacja Belingshausen. Miesiąc przed nami były tu „Profesor Siedlecki” i „Tazar”. Pozostawiły po sobie mile wspomnienia. Przybyliśmy na dobrze przygotowany grunt. Wyleczyliśmy reumatyzm i korzonki nerwowe w prawdziwej rosyjskiej bani, a wieczorem Sierioża, lekarz stacji, długo śpiewał przy gitarze. Nazajutrz wycieczka do Zatoki Darwina, siedziby lampartów i słoni morskich. Po powrocie odpływamy. Ciągłe mało czasu. Chyba nigdy nie przestaniemy się spieszyć.

EUGENIUSZ MOCZYDŁOWSKI



Henryk Mąka

KORESPONDENCJA
WŁASNA
Z JUGOSŁAWII

www.bembridge.com.pl

KORCZULA WYSPA MARCA POLA

Stąd, z wysokiej góry dominującej nad okolicą, miasteczko wyglądało jak wycięte ze średniowiecznego sztychu. Białe kamieniczki pokryte czerwoną dachówką stłoczone są jedna przy drugiej, niczym bogata kolonia muchomorów, rzucona w niebieskozielony Adriatyk. Katedra pośrodku miasteczka wybija się wyraźnie ponad inne budowle wysoką wieżą, zakończoną koronkową loggią. Mały placyk przed katedrą tworzy epicentrum grodu — stąd każda uliczka, a jest ich kilkanaście, prowadzi w morze. Uliczka? Każda z nich to właściwie wąski przesmyk między domami, których mieszkańcy z powodzeniem witać się mogą ponad „ulicą” na wysokości tego samego piętra.

W każdym razie jest to miasteczko, po ulicach którego nie jeździło się nigdy i nie jeździ po jazdami. Co najwyżej spotkać można — i to rzadko — poczciwego osiołka, który z dwoma korszami bagażu po bokach powoli pnie się w górę. Najczęściej jednak wędrują po wyszlifowanych do białości kamiennych schodkach kolorowo ubrani turyści. Oni to najchętniej oglądają srebrną, z niezwykle precyzją wykonaną bi-

żuterię w licznych sklepach „Fili-granu” i okupują małe restauracyjki, oferując swoje specjalne pijane ciepłym winem „Grk”.

Obok jednej z takich właśnie restauracyjek, oferujących pieczone ryby, homary, smażone odnóża ośmiornic i różowe krewetki, widnieje na ażurowej galerii przetrzonego nad ulicą przejścia napis: Kuće Marko Polo, powtórzone w kilku językach.

Dom Marca Pola na Korczuli? Też o dalmatyńskim pochodzeniu Marka Pola wysunęli włoscy historycy. Ich pedantyczne badania dokumentów Weneckiej Republiki wykluczyły możliwość jego narodzin w tym mieście. Giovanni Ornandini wykazał, że choć Marco Polo nazywany jest „cittadino veneziano” (co oznacza weneckiego poddanego, a nie weneccjanina), jego rodzina nie była w Wenecji notowana. Dopiero po powrocie z drugiej wyprawy na Daleki Wschód w roku 1295 (gdy Marco liczył sobie 41 lat), ojciec i stryj kupili w Wenecji pierwszy dom, w okolicy kościoła Św. Jana Chryzostoma. Istnieje zaś wiele zapisów świadczących, że Marco Polo urodził się na Korczuli.

Z samego epicentrum miasteczka, przy którym muzeum miejskie oferuje do ogadania wydobycie z morza, obrosnięte muszla-

mi i gałkami koralu rzymskie amfory z I i II wieku, modele starych okrętów i ich osprzęt, a znajdujące się naprzeciw muzeum biskupie kusi oryginałami Tycjana, Belliniego, Veronese'a i Tintoretta, do „Kuce Marko Polo” jest niedaleko. Kilkadziesiąt zaledwie kroków. Z wąskiej uliczki wchodzi się najpierw kamienną bramą w podwórze-ogród. W tym kamiennym miasteczku, gdzie rozłożyste palmy, drzewa świętojańskiej akacji i włoskiego orzecha spotkać można tylko na jego obrzeżach, tuż nad wodą — ta duża oaza zieleni przyjemnie oszalała: fioletowe ściany kwitnących oleandrów, baldachmy splecione ze sobą gałęzi owocujących właśnie drzew i krzewów cytrusowych, palm i wielu innych egzotycznych roślin i kwiatów.

Zaopatrzeni w bilety i broszurkę „Dokumenti o korczulaninie Marcu Polu” wdrapujemy się zewnętrznymi schodami do muzealnej wieży — bo właśnie z domu, w którym urodził się ten pierwszy europejski znawca Dalekiego Wschodu, niewiele poza częścią wysokościową zostało. Ona to właśnie pełni dziś dumnie funkcję muzeum. Skromnego zresztą, bo prawdę powiedziawszy, niewiele tu zgromadzono pamiątek po Marcu i jego rodzinie. Na wstępie herb Polów — tarcza lazurowa przecięta na ukos błękitną wstęgą, na której wymalowano cztery wrony; trochę starych i nowszych wydawnictw, wizerunki statków, którymi podróżował, parę portretów i rycin związanych z bohaterem miasteczka, mapa Azji z naniesionymi szlakami jego drogi.

Z mapy wiszącej na muzealnej ścianie widać wyraźnie, że nieobce mu były najdalsze nawet zakątki mongolskiego imperium, rozciągającego się od brzegów Oceanu Spokojnego do Węgier, od Oceanu Lodowatego do Indyjskiego, znad Wołgi aż do wybrzeży Morza Śródziemnego. Bywał też Marco w Indiach, Bengalii i na Cejlonie, przez trzy lata, jako gubernator, zarządzał prowincją Jangdzu o 27 miastach.

W drogę powrotną wyruszyli Polowie w roku 1292 statkiem z portu Czanczou, żeglując wzdłuż wybrzeży Chin, Indochin, Sumatry, Cejlonu, Indii aż do Malabaru, a następnie do Ormuzu. Stąd drogą lądową udali się przez Tebriz do Trapezuntu, gdzie znów przesiedli się na statek, którym dotarli do Konstantynopola i dalej do Wenecji, dokąd przybyli w roku 1295.

Ale nawet uzyskane w czasie prawie dwudziestoletniego pobytu na Dalekim Wschodzie bogactwa nie były w stanie trwale osadzić Marka na weneckiej lagunie. Nadal brał aktywny udział w ówczesnych wydarzeniach. 7 września 1298 roku, jako *sopracanito* — dowódca weneckiej galery wchodzącej w skład potężnej floty (90—120 statków), dowodzonej przez Andrea Dandolo, bierze udział w bitwie morskiej przeciwko tradycyjnie wrogiej flocie genueńskiej (60—70 statków) pod dowództwem Lamba Doria. Rzuca się do walki z tym większą zaciętością, że Genuńczycy skończyli właśnie plądrować jego rodziną Korczulę.

„Flota nasza została pokonana — pisze na wstępie do książki Marka w roku 1553 Gian Battista Ramusio — i Marco Polo spadł w niewolę, albowiem chciał się swoją galera wydostać do przodu i zaatakować okręty nieprzyjaciela. Lecz gdy tak walczył z wielkim męstwem i odwagą za ojczyznę i bezpieczeństwo narodu, nikt mu w sukurs nie pospieszył. Odniosłszy tedy ranę dostał się do niewoli, gdzie go natychmiast zakuto w kajdany i odesłano do Genui”.

I oto na muzealnej ścianie widzimy średniowieczny sztych, na którym dzielny podróżnik, osadzony w jednej z podziemnych cel Palazzo del Capitano del Popolo, na podstawie zachowanych notatek dyktuje swoje wrażenia z egzotycznej podróży Rusticianowi z Pizy, który je spisywał w prowansalskim języku. W rok później, po powrocie do Wenecji zdobywa należny mu splendor bohatera, żeni się z Donatą Badoer, z którą ma następnie trzy córki. Jego księga „Opisanie świata”, wielokrotnie przepisywana, a później drukowana, przynosi mu wiele dobrej sławy. Do końca życia jest przy nim wierny sługa tatarski, któremu w testamentie z 3 stycznia 1324 roku nadał wolność i spory zapis majątkowy.

Wysokie góry i łagodne stoki pokryte piniowymi lasami, laurowymi i oliwkowymi gajami, porosłe dostojnymi cyprysami, uprawami winnej latorośli i sadami, przepiękne zatoki, kamieniołomy, w których wydobywa się biały marmur, nieduża stocznia budująca rybackie łodzie i statki handlowe do 1 500 DWT, kilka zaledwie miejscowości na 276 km² powierzchni — oto wizerunek wyspy, która zamieszkiwana była już w czasach przedhistorycznych, a w starożytności podobała się Grekom (założyli tu kolonię Korcyra Melaina), potem Rzymianom (Corcyra Nigra), następnie przypadła Republice Weneckiej, by po trzech wiekach przechodzić kolejno na krótkotrwałe okresy pod

panowanie Austrii, Francji, Rosji, Anglii i Włoch. Dopiero w roku 1920 znalazła się w granicach Jugosławii. Dzisiaj subtropikalna zieleń Korczuli, jej wspaniały klimat, przyrzysta toń wody, dostojność zabytków, wieczorne koncerty cykad i świerszczy powodują, że nie brakuje tutaj turystów nie tylko w sezonie letnim, ale nawet zimą. W miliardzie dolarów, który przywieźli w roku 1975 zagraniczni turyści do Jugosławii, ma swoje niepoślednie miejsce również i ta urocza wyspa, na której jednym krańcu usadowiła się Vela Luka — ośrodek rybołówstwa, na drugim zaś miasteczko Korczula — centrum turystyki.

Gdziekolwiek jednak na tej wyspie znajdują się turyści, wszędzie spotykają się z niezwykle żywymi i trwałymi tradycjami Marka Pola. Jego dzieje znają prawie wszyscy mieszkańcy wyspy.

W przeciwieństwie do Wenecji, gdzie rodzina Polów dotrwała tylko do roku 1418, dokumenty korczulańskie wykazują niezbić, że od XIII do XVII wieku żyła na tej wyspie bogata rodzina de Polo, mająca swą własną przystań i swe własne galeony. Do dziś potomkowie tej rodziny używają nazwiska Depolo, choć mieszkają już w pobliskim Orebić.

A na Korczuli? Gdy tylko wieczorem ustawione na nabrzeżach latarnie położą cienie na granatowej teraz wodzie, gdy zgęstnieje zapach morza, zieleni i kwiatów, na placu koło rzęsiście oświetlonego biura turystycznego o nazwie — jakże by inaczej — Putnik Marco Polo, zbiera się męska część stałych mieszkańców miasteczka na pogawędkę, plotki, podrywkę. Taka tu już tradycja, prawie rytualny obyczaj. Turyści natomiast podążają często w wieczorowych strojach do kina „Pozornica”, na imprezę folklorystyczną zespołu Moreszka, nawiązującą do średniowiecznych walk korczulan z Maurami, w której 30 tancerzy, recytujących teksty starych poematów, walczy o księżniczkę Bulę. A po przedstawieniu wracają do hoteli, by spoglądając w wygwieżdżone niebo, wypić na tarasach bogato upalmonych kawiarni szampana i zjeść korczulańską specjalność — lody, oczywiście... á la Marco Polo.

www.bembridge.com.pl





Światowa kariera polskiego białka

Produkowany od niedawna w Gdyni preparat białkowy zaczyna swoją światową karierę. „Przecież to rewelacja, zwłaszcza dziś, kiedy stoimy w obliczu wielkiego kryzysu żywnościowego” — stwierdził przedstawiciel duńskiej firmy „Danish McDonald” przy zakupie licencji na produkcję polskiego białka (wraz z technologią). Niezależnie od Duńczyków, kilkadziesiąt innych firm, nie tylko europejskich, zdradza żywe zainteresowanie polskim wynalazkiem, który bez przesady można zaliczyć do najważniejszych zdarzeń w najnowszej historii światowego przemysłu spożywczego.

„Jajo Kolumba” i wodne chodaki



W tradycyjnym już III dorocznym pokazie jachtów turystycznych pod nazwą „Jacht dla Ciebie” nad Zalewem Zegrzyńskim uczestniczyła rekordowa liczba widzów. Prezentowanych jednostek było jednak mniej niż w ubiegłych latach. Ponieważ nowości było również niewiele — przedstawimy z imprezy nad zalewem tylko dwie ciekawostki, a mianowicie: wodne chodaki konstrukcji inż. Kowalewicza oraz „Jajo Kolumba” — piękny jacht należący do Jana i Marka Cwiertniów, starannie przebudowany ze starej szalupy na piękną jednostkę typu roro, wyposażoną nie tylko w wiązania i bloki starego typu, lecz także galion. Bravo Panowie!

Fot. Andrzej Fidor



Bezpieczna żegluga do Portu Północnego

Od pierwszych dni lipca do próbnej eksploatacji wszedł oryginalny polski system elektronicznego sterowania nawigacją statków pływających do i z Portu Północnego. Sygnał emitowany ze stacji nadawczych, rozlokowanych na brzegach Zatoki Gdańskiej, i odbierany na statku — umożliwia w zasięgu 150—200 mil od Portu Północnego ustalenie położenia jednostki z dokładnością do 5 metrów, a na głównym prowadzącym do portu torze dokładność wskazań wynosi około 1 metra.

„Duch Roku 76” nie przeleciał

Kolejna próba pokonania Atlantyku za pomocą balonu nie powiodła się. Amerykański aeronauta Karl Thomas przebył zaledwie 800 km od miejsca startu, i gwałtowna burza spowodowała raptowne zakończenie podróży balonu. W pewnej chwili wicher wyrzucił z gondoli tratwę ratunkową i spadochron; zawiódł także mechanizm umożliwiający wodowanie balonu. Amerykaninowi nie pozostało już nic innego, jak skok do oceanu w ślad za tratwą. Po trzech dobach pływania w wodzie, rozbitka wyłowił radziecki statek „Diekabrist”, który oddał go na ląd w Rotterdamie. Karl Thomas transatlantyczną przygodę swego życia opłacił zaledwie trzema złamanymi żebrami.

Trzysta milionów ton

W jubileuszowym pięćdziesiątym roku istnienia Gdyni przeladowano w tym porcie 300-milionową tonę towarów. Zawarta była w kontenerze załadowanym na statek PLO „Roman Paziński”. Potężne pudło wypełnione było... kminem. Pierwszym statkiem, który zawinął do portu w Gdyni, był „Kentucky” bandery francuskiej, największym zaś — polski „Kasprowy Wierch”. Łącznie od początku istnienia portu zawinęło do Gdyni około 120 000 statków (a dokładnie 118 419).

Fot. CAF — Ukłejew



Jeszcze jedna „Warszawa”

M.s. „Warschau” to nazwa nowego nabytku armatora zachodnoniemieckiego „A.C.Toepfer”. Właściciel tego przedsiębiorstwa dr Alfred Toepfer, podczas podniesienia flagi armatorskiej na tym statku, podkreślił symboliczne znaczenie imienia, jakie nadano statkowi. Na jego prośbę matką chrzestną nowoczesnego 50-tysięcznika została p. Jadwiga Bulicka, naczelniczka warszawskiej dzielnicy Mokotów. „Warschau” w swój dziewiczy rejs ruszyła do portów kanadyjskich.

Zaspiewajmy razem

Zainteresowanych informujemy, że Klub „Rejsy” (PTTK) wznowił wydanie „Spie Żeglarskiego”, którego pierwszy nakład przed sześciu laty rozszedł się szybko. Obecnie śpiewnik ten kosztuje zł 30,— i można go nabyć w sekretariacie Klubu przy ulicy Solec 8. Zamiejscowi mogą tę publikację zamawiać listownie po wpłaceniu na konto Klubu (PKO nr 1531-81-132) wspomnianej kwoty. A oto pełna nazwa i adres: Żeglarski Klub Turystyczny PTTK „Rejsy”, 00-439, Warszawa, Solec 8.

Tablica ku czci E. Kwiatkowskiego

W ramach tegorocznych obchodów Dni Morza, przebiegających pod znakiem 50-lecia Gdyni, na gmachu Dworca Morskiego odsłonięto tablicę ku czci zasłużonego dla budowy Polski Morskiej — prof. inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego. Uroczystość odbyła się z udziałem córki zmarłego niedawno Profesora oraz tłumnie zgromadzonych.

Fot. Halina Wasielke



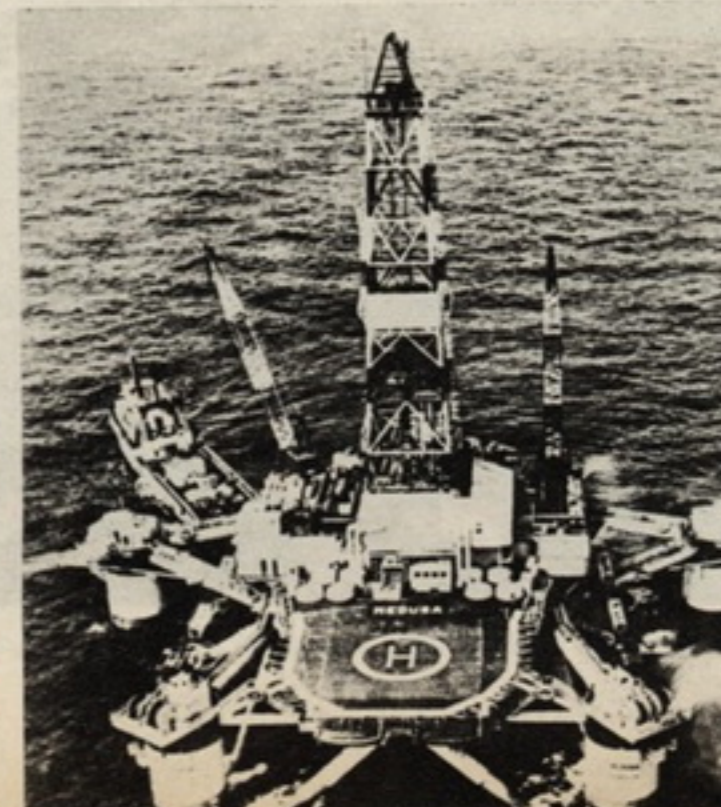
„Kopalnia Moszczenica” otrzymała „Złotą Latarnię”

33-osobowa załoga statku PZM zdobyła w III Morskim Turnieju Kultury zaszczytne pierwsze miejsce, a więc i „Złotą Latarnię” — za całokształt działań kulturalnych na statku w okresie od czerwca 1975 do czerwca 1976. Na ręce kapitana statku Mariana Ziółko przekazano, oprócz symbolicznej latarni i dyplomów, także dodatkowy fundusz dewizowy na organizację wolnego czasu załogi w obcych portach. Nagrody specjalne i wyróżnienia otrzymali: magazynier Bazyli Piotrowicz — za metaloplastykę; asystent elektryka Henryk Kluj — za kompozycje haftowane; delegat KO Marek Wilczewski — za całokształt działalności.

Europa obrasta wiertniczymi platformami

Kryzys naftowy ujawnił nagle wiele nieznanych dotąd złóż ropy naftowej, w tym także w Europie, a zwłaszcza na szelfie otaczającym nasz stary kontynent. Po odkryciach u brzegów Norwegii czy Szkocji, przyszła ostatnio pora na hiszpańskie wody terytorialne. Na zdjęciu: jedna z pierwszych platform wiertniczych zainstalowana u wybrzeży północnej Hiszpanii, w rejonie Asturii. Nafciarzom zaczyna być coraz wygodniej, marynarzom natomiast coraz trudniej.

Fot. CAF — AP





Lądowe życie wodolotów

Radzieccy ekonomiści ustalili, że dla wodolotów, przeznaczonych dla rzek syberyjskich, znacznie taniej wypada przewóz lądem niż okrężny transport morski. Stąd też zorganizowano karawany wodolotów typu „Rakieta” (patrz zdjęcie), które wędrują po lądzie na wielkich samochodowych przyczepach.

Fot. CAF — TASS

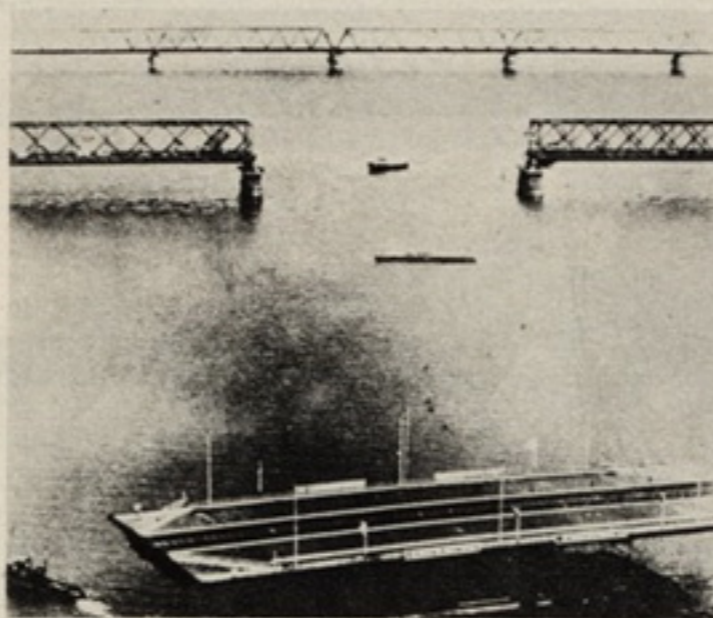
Fruwający prom

Tak można by nazwać jednostkę portową, którą z przeznaczeniem do Nigerii załadowano w Hamburgu. Na zdjęciu wspomniany prom podczas „powietrznej podróży” na frachtowcu „Starman” (2 515 BRT). Warto dodać, że udźwig własnych bombów tego statku przekracza 150 ton, a nigeryjskie promy portowe ważą po 136 ton.

Fot. DaD

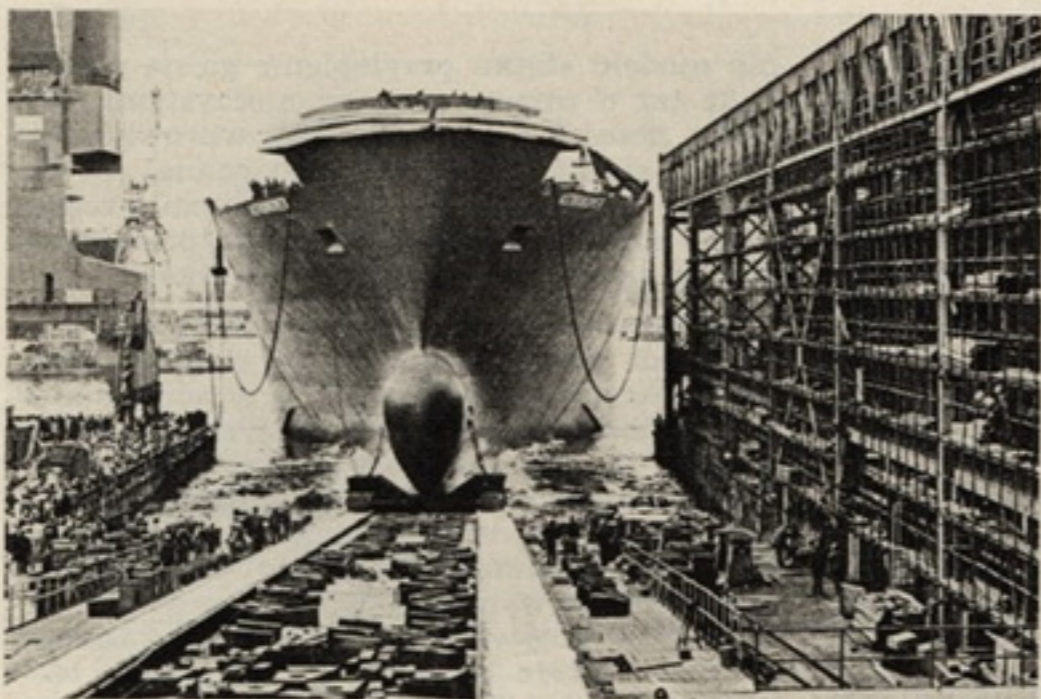


Most na raty



Przy przebudowie starego dwupasmowego mostu Moerdijk (Holandia) nad jedną z zatok Morza Północnego, zastosowano ciekawą metodę wymiany kolejnych elementów starego — na segmenty nowego sześciopasmowego mostu. Na marginesie warto dodać, że rekonstrukcja wspomnianego mostu stanowi fragment wielkiego programu modernizacji dróg w tym kraju. Na zdjęciu: segment nowego mostu, przypominający trochę lotniskowiec, w drodze na „miejsce postoju”. Widoczna konstrukcja waży 2 tysiące ton, ma długość 100 m i szerokość 43 m. Jej zamontowanie trwać będzie niespełna 2 doby.

Fot. CAF — AP



Drugi kontenerowiec z Gdańska

Nazywa się „Astronomer”, jest siostrzaną jednostką „Caribla Express” i jest przeznaczony dla brytyjskiego armatora Harrison Line z Liverpoolu. Ten komorowy kontenerowiec (23 400 DWT) ma 203 m długości i 30,8 szerokości, przewozić będzie jednorazowo 1 388 pojemników 20-stopowych z szybkością 22 węzłów. „Astronomer” i jednostki bliźniacze zostaną wyposażone w stabilizatory kołysania, znacznie zmniejszające przechyły boczne. Na szwym zdjęciu: „Astronomer” w chwili wodowania.

Fot. Zbigniew Błażewicz

PZM przekroczyła 3 mln DWT

Do Swinaurcja zawinął w ubiegłym miesiącu największy i najnowocześniejszy polski masowiec „Huta Lenina” (64 200 DWT). Przywiózł on w swoich ładowniach ponad 63 tys. ton brazylijskiej rudy — co z kolei stanowi największy ładunek rudy, jaki pojawił się jednorazowo w polskim porcie. Warto dodać, że w drodze do kraju znajduje się drugi siostrzany masowiec PZM — „Huta Katowice”. Wejście tego statku do armatorskiego rejestru spowodowało, że Polska Żegluga Morska zwiększyła swój tonaż do ponad 1 milionów ton nośności i stała się jednym z największych armatorów w świecie.

www.bembridge.com.pl



JEDNYM ZDANIEM

„AVLIS” — nowy dok pływający długości do 45 000 DWT, został spuszczonej na wodę systemem bocznego wodowania w zachodniemieckiej stoczni Sterkrade w Blexen, z przeznaczeniem dla greckiej stoczni w Khalkis, 60 km na północ od Aten.

BAHRAIN — kraj arabski w Zatoce Perskiej, buduje obecnie kompleks suchych doków do obsługi wielkich zbiornikowców, zaś organizacja arabskich państw eksportujących ropę naftową rozważa możliwość skonstruowania takiego doku w rejonie Morza Śródziemnego.

BERGESEN — Sigval, armator norweski, na miejsce straconego w katastrofie morskiej roporudowca „Berge Istra” zakupił dwa szwedzkie statki typu OBO: „Atland” 155 098 DWT, zbudowany w 1973 r., oraz „Lapland” 157 527 DWT, zbudowany w 1974 r. „EDINBURGH CASTLE” — brytyjski liniowiec pasażerski 27 489 BRT, zbudowany w 1948 r. w Irlandii na linię południowoafrykańską, został sprzedany na złom.

EKSPLOATACJA — pierwszych szybów naftowych należących do Indii, została rozpoczęta na tzw. Wyżu Arabijskim, położonym w Morzu Arabskim, 192 km na zachód od Bombaju.

ELFSBORG — nowy port o powierzchni ok. 700 tys. m², przeznaczony dla ładunków suchych, powstaje obecnie w Szwecji, na północnym brzegu rzeki Göta, między portem naftowym Tor i portem kontenerowym Skandia, jako część zespołu portowego Göteborgu.

ERIKSBERG — stocznia szwedzka, kończy budowę dla armatora portugalskiego największego statku skonstruowanego dotychczas w Göteborgu, którym jest zbiornikowiec 317 000 DWT, zmontowany częściowo z sekcji importowanych z portugalskiej stoczni Setenave.

FLOTA — radzieckich chłodniowców, zajmuje pierwsze miejsce w świecie wśród 62 bander dysponujących tonażem chłodniczym, licząc 264 statki o tonażu 1,5 mln BRT, przed Wielką Brytanią (128 statków, 1,2 mln BRT) i Japonią (91 statków, 300 tys. BRT).

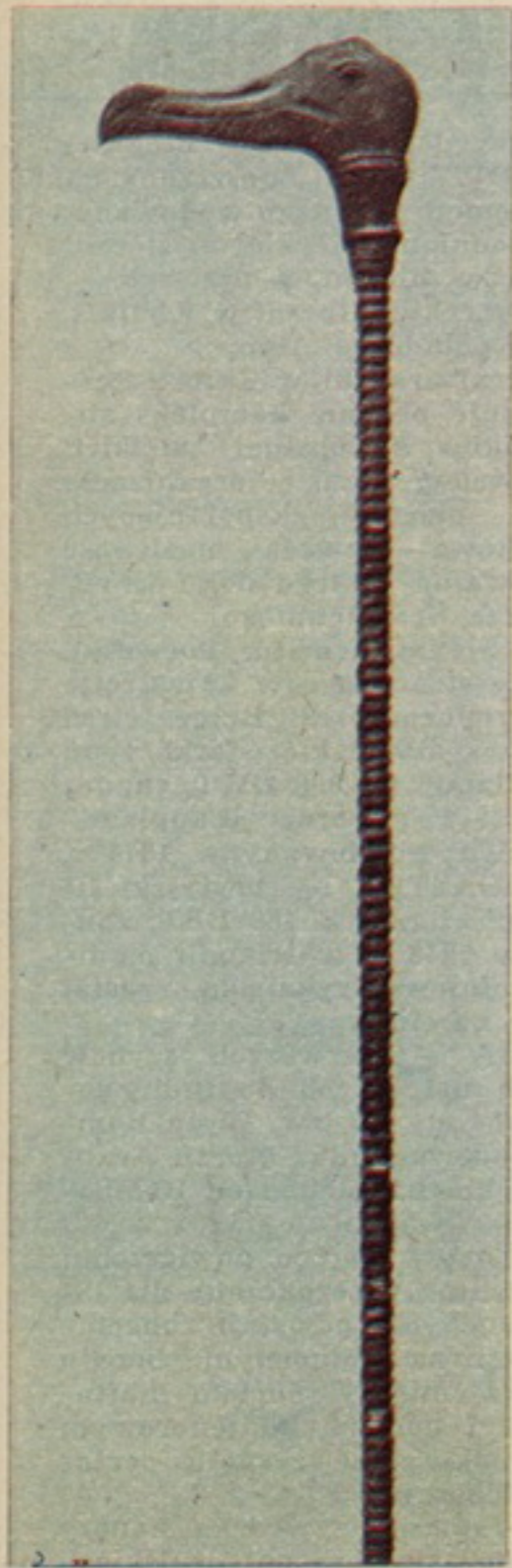
GÖTAVERKEN — stocznia szwedzka w Göteborgu, po kilkumiesięcznych próbach zdecydowała się zakupić w przedsiębiorstwie Bertin 12 platform na poduszce powietrznej, celem zastosowania ich przy remontach statków, do przenoszenia i ustawiania sekcji o ciężarze do 100 ton i rozmiarach 25 x 15 m.

GRANADILLA — nowy port przemysłowy, ze stoczną remontową, cementownią, elektrownią i wytwórnią wody słodkiej, ma być zbudowany na południowym wybrzeżu Teneryfy, w archipelagu Wysp Kanaryjskich.

HOLANDIA — utworzyła zjednoczenie czterech grup przedsiębiorstw budowlanych i transportowych, celem podjęcia produkcji prefabrykowanych portów morskich, którymi interesuje się Organizacja Narodów Zjednoczonych, a także wiele krajów Afryki oraz Bliskiego i Dalekiego Wschodu.

KANADA — postanowiła przystąpić do wierceń dna Morza Beauforta w poszukiwaniu podwodnych zasobów ropy naftowej i gazu, wbrew protestom ekologów oraz ugrupowań rdzennych mieszkańców Arktyki.

KANAŁ SUESKI — w pierwszym roku po ponownym uruchomieniu, tj. od czerwca 1975 r. do maja 1976 r., był wykorzystywany średnio przez 32 statki dziennie, co oznacza znaczne zmniejszenie ruchu w porównaniu do 58 statków dziennie w 1966 r.



Ze łba albatrosa, przymocowanego do kręgosłupa rekina, powstawały laski spacerowe, zwane „laskami kapitańskimi”



Marynarskie hobby

**EUGENIUSZ
KOCZOROWSKI**

www.bembridge.com.pl

W wielu miastach portowych — w Londynie, Hamburgu, Rotterdamie, a także w naszej Gdyni, u „grubej Cioci”, przy ulicy Portowej, istniały tanie sklepy i bazy, w których często za grosze, można było kupić oryginalne wytwory rąk marynarzy: statki w butelkach, wyszukane ramki do zdjęć, stare lampy okrętowe, modele statków i okrętów, wyroby z lin okrętowych, z kości wieloryba czy ptasich piór. Dzisiaj nie ma już ani takich sklepów ani wytwórców, ostatni mohikanie tego kunsztu rozstają się zresztą ze swoimi „dziełami” bardzo niechętnie. „Morskie sklepy”, które dziś istnieją w wielkich miastach portowych, mają trochę odmienny charakter, choć marynarska twórczość jest w ich działalności handlowej również uwzględniana. Postaulowaliśmy w majowym „Morzu” utworzenie „morskiego sklepu” również w Gdyni, lub w Gdańsku. Zamieszczony obok artykuł traktujemy jako kolejny głos „za”.

Na dawnych wielkich i ludnych żaglowcach niełatwo było marynarzowi odizolować się od reszty społeczności, znaleźć sobie spokojny kąt, gdzie można było się oddawać umiłowanemu zajęciu. Pokład działowy na okrętach stanowił zarazem sypialnię i jadalnię marynarza. Każdy twórca był więc skazany na krytyczną ocenę, tego co robił, przez swych współtowarzyszy. Miało to jednak swoje dobre strony, gdyż zachęcało innych do naśladownictwa.

Marynarze zajmowali się swoim hobby z różnych powodów. Kierowała nimi chęć upiększenia przedmiotów codziennego użytku, ułatwienia sobie ciężkiej pracy pokładowej, czy też sprawienia najbliższym małych upominków. Niektórzy członkowie załogi wykonywali swe przedmioty z wewnętrznej potrzeby, z chęci podkreślenia własnej osobowości, która zatracala się w zgłętku okrętowym. Inni znów chcieli mieć prywatne przedmioty, różniące się od pozostałych. Byli też tacy, którzy swoje artystyczne hobby traktowali jako źródło dochodu, gdyż żołd lub uposażenie marynarza jeszcze w XIX wieku pozostawiały wiele do życzenia.

Najczęstszymi wytworami marynarzy były upiękzone przedmioty codziennego użytku, części sprzętu, olinowania statkowego, biżuteria artystyczna, a nawet... haftowane serwety. Ze szczególną jednak pasją, oddawali się marynarze dawnych żaglowców mozolnemu i wymagającemu niezwyklej cierpliwości „butelkowaniu” małych modeli statków. Umieszczenie modelu statku w butelce, bez wybięcia jej dna, a tylko przez szyjkę, budziło sensację wśród gapiów z lądu, którzy bądź pomawiali marynarzy o zwykłe oszustwo — dyskretne odcięcie dna butelki i po wprowadze-

niu modelu statku przyklepienie go na powrót bądź też o znowę z siłami nieczystymi. Dopiero później poznano tajniki wprowadzania modeli statków do butelek po rumie, czy też innych spirytualiach. Wraz ze zmierzchem epoki statków żaglowych zanikła prawie zupełnie sztuka „butelkowania” statków.

Oprócz modeli butelkowych marynarze wykonywali także modele pełne i półpełne statków i okrętów, umieszczając je w panoramicznej gablocie za szkłem. Wielką popularnością cieszyły się również prace grawerskie, snycerskie, malowanie statków na płótnie, drewnie, szkłe, muszlach, workach i skrzynkach marynarskich. Popularna była obróbka drewna, a szczególnie wycinanie ostrzem noża najrozmaitszych motywów na wiekach drewnianych skrzynek, które od wewnętrznej strony zdobiono portretami własnych statków. Z drewna też wykonywano wiele pięknie zdobionych przedmiotów osobistego użytku. Były wśród nich formy na masło, tabakierki w kształcie statków i okrętów, kalendarze, rękojeści noży, narzędzia, łyżki, figury szachowe, klocki do gry w domino, kołatki.

Do malowania używano głównie farb olejnych w kolorach: niebieskim, czerwonym, czarnym i żółtym. Obrazy statków malowanych przez marynarzy razily niekiedy naiwnością i prymitywnym warszatem, lecz zawsze odzwierciedlały wiernie najważniejsze cechy statku. Obok malarstwa olejnego, najczęstszą formą przekazu, jaką posługiwali się marynarze w portretowaniu swych statków, było drzeworytnictwo.

Osobną gałęzią okrętowego kunsztu było rytownictwo w kości słoniowej, na zębach morsów i kaszalotów, a także na fiszbinach płetwali błękitnych. Celowali w tym przede wszystkim wielorybnicy, którzy wracając z

kilkunastomiesięcznych, a czasem kilkuletnich łowów, przywozili w podarunku swym kobietom oryginalne upominki, określane anglosaskim słowem „scrimshaws”, trudnym do przetłumaczenia.

Najwcześniejsze tego typu prace pochodzą z początku XVII wieku, to znaczy z okresu, gdy wielorybnicze połowy przeniosły się na pełne morze, na odległe akweny oceaniczne. Do tego czasu wieloryby poławiano tylko na wodach przybrzeżnych: w Zatoce Biskajskiej, w pobliżu brzegów Norwegii i obu Ameryk. Gdy trasy połowów i czas przebywania na morzu statków wielorybniczych wydłużyły się, wyrób scrimshaws stał się swego rodzaju terapią na zabicie nudy i monotonii. W pogoni za wielorybem statki zapuszczały się na bardzo odległe łowiska, w związku z czym wyprawa trwała czasem trzy lata i więcej. Rozrywka, mająca na celu zabicie nudy, przeistoczyła się z czasem w prawdziwy nałóg, który zaniepokoił nawet armatorów. Zwalczali go więc z zaciętością, obawiając się, że marynarze mogliby zapomnieć o podstawowych obowiązkach.

Wykorzystanie niektórych tworzyw nie było wcale sprawą prostą. Na przykład zęby kaszalotów (pletwali), największych morskich ssaków zębatach, wymagały niełatwej wstępnej obróbki. Wybite za pomocą łomu zęby oczyszczano najpierw nożem, potem polerowano skórą rekina tak długo, aż osiągnęły całkowitą gładkość. Wtedy dopiero przystępowano do dzieła. Marynarz cierpliwie rył właściwy rysunek, prowadząc grubą igłę do szycia żagli po wcześniej zaznaczonych ołówkiem liniach. Najczęściej powtarzającym się motywem były twarze i postacie załogi, statki lub sceny połowu wielorybów. Rzadziej występowały sceny powrotu marynarza do domu, bądź rysunki przedstawiające flagi narodowe, serca przebite strzałą, czy też wreszcie wierszowane sentencje o życiu, miłości i zdradzie.

Wiek i pochodzenie zachowanych scrimshaws można ustalić chociażby na podstawie przedstawianych typów statków, ubiorów itp. Nie zdołano zidentyfikować rycin, które wskazywałyby na wcześniejsze aniżeli siedemnastowieczne pochodzenie.

W XIX wieku połowy wielorybów straciły na znaczeniu w związku z wynalezieniem

Osobną gałęzią okrętowego kunsztu było rytownictwo w kości słoniowej, na zębach morsów i kaszalotów, na fiszbinach pletwali

przez naszego rodaka Łukasiewicza lampy naftowej. Już nie tran, lecz ropa, stała się głównym źródłem oświetlenia wewnątrz domów. Wraz z tym zmniejszyły się ilości poławianych wielorybów i zmalała liczba przywożonych z morza oryginalnych pamiątek. Z czasem ich wyrobem zajęli się emerytowani marynarze, a jeszcze później profesjonalści — grawerzy, posługujący się odpowiednimi narzędziami. Ruszyła masowa produkcja scrimshaws, ale w miejsce oryginalnych, nie powtarzających się egzemplarzy, pojawiły się pamiątki standardowe, pozbawione indywidualnego wyrazu. Z zębów kaszalotów zaczęto produkować w skali masowej — przedmioty codziennego użytku: klamerki do bielizny, kości do gry, szpilki, tabakierki, noże do cięcia papieru, rękojeści noży itp.

Za materiał do produkcji scrimshaws używano także fiszbinów — rogowych płytek zwi-

go celu całą oczyszczoną głowę albatrosa. Z łba tego ptaka, przymocowanego do kręgosłupa rekina, powstawała piękna laska spacerowa, zwana „laską kapitańską”.

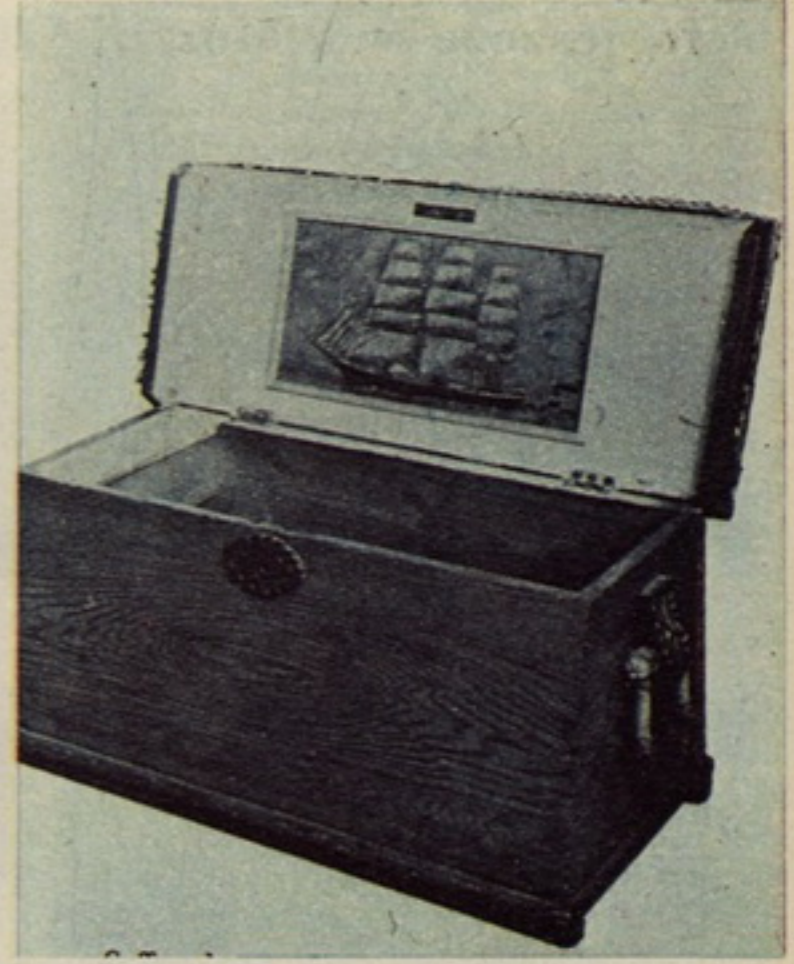
Do wyrobów pamiątkarskich służyły też łapy i kości albatrosa, a zwłaszcza jego upierzenie. Ustniki do fajek, maszty do miniaturowych modeli „butelkowych” i szereg innych delikatnych, a zarazem mocnych detali, można było wykonywać z materiału, dostarczanego przez zabitego ptaka.

W tego rodzaju pamiątkach celowali zwłaszcza marynarze francuscy. Ciekawa jest sprawa jednego z jeńców francuskich na pokładzie niemieckiego krążownika pomocniczego „Wolf”, który zbudował piękny model. Ponieważ próbowano odebrać mu go siłą — doszło do awantury i bijatyki. W końcu postawiono jeńca przed oblicze samego dowódcy niemieckiego okrętu, któremu tak bardzo podobał się

www.bembridge.com.pl



Ze szczególną pasją oddawali się marynarze mozolnemu i wymagającemu niezwyklej cierpliwości „butelkowaniu” małych modeli żaglowców



Popularne były bogato rzeźbione na wiekach marynarskie skrzynie, od wewnętrznej strony zdobione portretami statków

sających z podniebienia pletwali błękitnych (waleni bezzębnych), służących do odcedzania planktonu. Z fiszbinów produkowano masowo usztywniacze do gorsetów ówczesnych modniś, które chciały zachować szczupłą sylwetkę, a także przedmioty pamiątkarskie. Najbardziej okazałe pamiątki wyrabiali wielorybnicy rosyjscy, zwłaszcza archangielscy. Cennymi wytworami działalności artystycznej wielorybników były też pięknie zdobione, o długości około 2 m, zęby morsów.

Marynarze słynnych kliprów i windjammerów nie mogli niestety korzystać z tak oryginalnego materiału do wyrobu swych pamiątek, jakimi dysponowali wielorybnicy. Wykonywali je więc z lin okrętowych i drewna, lub materiału, jakiego dostarczało im złowione ptactwo i ryby.

Na początku XIX wieku zaczęto tępić masowo największe ptaki morskie — albatrosy. Łatwość ich chwytania w momencie niskiego przelotu nad pokładem statku umożliwiała marynarzom uzyskanie materiału do produkcji pamiątek. Albatrosy, otaczane jeszcze w połowie XVIII wieku swoistym kultem — marynarze sądzili, że w ich wnętrzu zamieszkują dusze zmarłych kolegów — już na początku wieku następnego tępiono ze szczególną zjadłością, ponieważ masakrowały swoimi dziobami czaszki pływających po morzu rozbitków. Dziób albatrosa długości 20—30 cm, doskonale nadawał się na rękojeść do laski spacerowej. Z czasem wykorzystywano do te-

model, że zamiast ukarać Francuza, zaproponował mu odkupienie jego pracy za dość pokązną sumę. Jeniec pozostał jednak nieprzejednany, tłumacząc, że nie odda swego modelu za żadną cenę, gdyż wykonywał go z myślą o swoim dowódcy.

Modele statków i okrętów, wyroby z lin, zwane z angielska fancy work (wykonane z węzłów okrągłych i wielokątnych), haftowanie (czasem nawet perłami) serwetek i obrusów z myślą o ukochanej, wyplatanki ze słomy, kolorowe przekładanki ziemi w butelkach, w czym celowali zwłaszcza marynarze pływający do portów Chile — to tylko niektóre formy artystycznego rękodzielnictwa ludzi morza.

Dawne, bogate tradycje, próbuje się kultywować także na współczesnych statkach i to nie tylko jako przejaw swoistej terapii zawodowej, lecz także jako czynnik pobudzenia i kształtowania wychowania estetycznego. U nas patronują tym poczynaniom Związek Zawodowy Marynarzy i Portowców oraz morskie ośrodki kultury PLO i PŻM w Gdyni i Szczecinie, które organizują corocznie przegląd twórczości amatorskiej ludzi morza, fundując cenne nagrody w fotografice, malarstwie, rysunku, grafice, rzeźbie, metaloplastyce, modelarstwie, a także w innych technikach. Tak więc klimat do rozwoju sympatycznego i pożytecznego hobby jest zapewniony — chodziło by tylko o stworzenie możliwości zbytu „nadwyżek” twórczości marynarzy. Popyt na nie byłby na pewno ogromny.



KSYROFILISTYKA MORSKA

Piszemy często o statkach, czasem o statkach kończących swój żywot, przedłużony już tylko w postaci żyletek, ale o żyletkach i opakowaniach, będących przedmiotem kolekcjonerskiej pasji, nie było jeszcze w „Morzu” ani wiersza.



www.bembridge.com.pl

Minęło ponad 70 lat od czasu, kiedy Amerykanin King Gillette wyprodukował pierwsze wymienne ostrze do golenia, nazwane od jego nazwiska — żyletkami. Wynalazca miał w pierwszym okresie trudności ze zbytem. Stare nawyki i kult brzytwy były silne. Jednak po krótkim czasie przekonano się, że nowe ostrze ma moc zalet i przewyższa brzytwę pod wieloma względami. Szybkość, wymiennosc, bardziej bezpieczne i łatwiejsze golenie, mały format oraz konkurencyjne ceny żyletek zdobyły sobie wielu zwolenników. Mały warsztat Gillette'a przekształcił się niebawem w światowy koncern, mający fabryki w dziesiątkach krajów wszystkich kontynentów. Niemal równocześnie wkroczyła na rynki konkurencja: SHEFFIELD (Wielka Brytania), SOLINGEN (Niemcy), SANDVIKEN (Szwecja) i TOLEDO (Hiszpania). Pełny rozkwit produkcji żyletek nastąpił w drugim ćwierćwieczu XX w. Producenci prześcigają się m. in. w wymyślnym pakowaniu i znakowaniu wyrobów. Fabryki, produkujące żyletki, zaczynają zatrudniać znanych grafików, którzy dokonują cudów na skrawku papieru, aby przyciągnąć klienta egzotyczną nazwą i bogatym, barwnym rysunkiem, sugerującym nadzwyczajne walory towaru. Niestety, konfrontacja z rzeczywistością bywała nie raz zawodna.

Pod koniec lat 40-tych i w latach 50-tych do powszechnego użytku wkracza elektryczna maszynka do golenia. Z początku wydaje się, że jest to zmierzch tradycyjnych już ostrzy w kształcie prostokąta. Okazuje się jednak, że nowy produkt nie zawsze spełnia swe zadanie. Producenci żyletek przystępują do kontraktacji. Laboratoria firmy GILLETTE (znów na czele!) opracowały nową technologię wytwarzania żyletek o superostrzu. Nowe ostrza, nazwane SILVER (później także PLATINIUM, IRIDIUM itp.) są rewelacyjne, mogą golić dziesiątki razy, i co ważne — surowcem może być nawet blacha z puszek!

Opakowania po żyletkach interesują od wielu lat zbieraczy zwanych ksyrofilistami. Nie jest to popularne i łatwe kolekcjonerstwo. Wiele ciekawych, szczególnie polskich etykietek jest znanych tylko z opowiadań osób, pamiętających czasy przedwojenne i wspominających z rozrzewieniem żyletki „HA-DE-ES” produkowane w latach 30-tych w Gdyni. Może któryś z Czytelników pomoże rozwiązać tajemnicę historii tej fabryki, wybudowanej prawdopodobnie jednocześnie z portem w Gdyni?

Wystrój graficzny opakowań jest różnorodny. Często nawiązuje do tematyki morskiej. Wiele etykiet przedstawia statki i okręty. Producenci wykorzystują zawód marynarza w celu reklamy i nadania rangi swym wyrobom. Tak więc pojawiają się nazwy: MARINE, NELSON, OLD NAVY, ADMIRAL, CAPITAN itp. Częstym elementem ilustracyjnym etykiet jest fauna i flora morska. Ciekawostką jest przy tym fakt, iż „morskich” nazw używają nawet firmy krajów, nie mających dostępu do morza, takich jak CSRS, Węgry, Austria czy Szwajcaria.

ANDRZEJ POTYRA

Od redakcji: Autor ma w swoim zbiorze ponad 10 tys. opakowań żyletek, w tym wiele o tematyce morskiej. Za naszym pośrednictwem prosi innych hobbystów o nawiązanie kontaktu w celu wymiany skosponów. Adres: 01-773 Warszawa, ul. Braci Żaluskich 3a, m. 17.

Książka ta jest rewelacją, mimo iż wyczekiwaliśmy jej od dawna. Zarazem nie ulega wątpliwości, że pojawienie się tego wydawnictwa właśnie i dopiero teraz ma swoje głębokie uzasadnienie: planowo ukształtowana i potężnie — jak na nasze możliwości — rozwinięta gospodarka morską stała się samodzielną bazą dla pełnej a własnej kulturowej nadbudowy, obejmującej przecież także, bliżej tylko pozornie, piosenkę rozrywkową. Zasięg i moc społecznego oddziaływania tej ostatniej bywają często niedoceniane pomimo swej oczywistości, którą poświadcza fakt, iż książki Haliny Stefanowskiej dostać już w księgarniach nie sposób. I Autorka, i tak wielce dla polskiej kultury morskiej zasłużone Wydawnictwo Morskie wyszły naprzeciw społecznej potrzebie, co samo z siebie jest walorem największym.

Walurowi społecznego książki nie zdolało naruszyć niepotrzebne pomniejszenie jej walorów treściowych, będące skutkiem zarówno dążenia do ukazania tematu w... tysiącletniej niemal ciągłości historycznej — od popularnego zapisu pieśni wojów Bolesławowych, dokonanego przez Galla Anonima poczynając — jak i próby utożsamienia współczesnej polskiej piosenki marynistycznej z marynarskim folklorem muzycznym. W zarysie dziejów tego ostatniego znalazło się niestety sporo błędnych informacji oraz pochopnych wniosków i ocen, generalnym zaś uchybieniem jest określenie mianem szant, a więc pieśni robotniczej, wszystkiego co mieściło się w marynarskim repertuarze śpiewaczym, a także... inspirowanych przezeń współczesnych piosenek rozrywkowych, co oczywiście ma merytoryczne konsekwencje. W wyniku — treść autorskiego komentarza w rozdziale pierwszym jest bałamutna: to samo niestety cechuje cały rozdział drugi, o podtytule „Dawne śpiewki morskie”, a jest skutkiem podporządkowania się występującej tu i ówdzie tendencji do wprowadzania „na siłę” ciągu rozwojowego polskiej kultury morskiej z odległej przeszłości. Kultura morska w Polsce — jeśli nie brać pod uwagę dyskusyjnej, a jeśli, to tylko fragmentarycznej przynależności do niej kultury ludowej Kaszubów — puściła pędy nie wcześniej, niż pół wieku temu, a wyrosła w latach powojennych. Inaczej być nie mogło — brakowało gruntu. Nie znaczy to, że uprzednio wykluczano temat morski z twórczości artystycznej. Pojawiał się on częściej, niż na ogół się mnie-

ma, ale sporadycznie, a nie w rozwoju.

Emocjonalne zaangażowanie się Autorki w temat wprowadziło ją we wskazany wyżej nurt propagandowy i skłoniło do podpierania tezy „rozwojowej” tekstami poetyckimi, które nigdy nie stanowiły elementów pieśni; do takiej ekwilibrystyki, jak np. podkładanie pod wiersz Jabłońskiego „Korsarz” motywu muzycznego z „Pieśni cyganów” Moniuszki, czy starej melodii ludowej pod wierszyk wyjęty z opowiadania Norwida.

Tu konieczne jest natychmiastowe sprostowanie, zważywszy, jak żywotne okazują się raz wydrukowane mylne informacje: otóż Cyprian Kamil Norwid nigdy nie „trudnił się

nie dążność do udokumentowania dogodnymi przykładami tezy jednorodności i następstwa rozwoju: morską folkloru wokalnemu, marynistycznej pieśni artystycznej i piosenki rozrywkowej. Próba ta udać się nie mogła — owe odmienne gatunki muzyczne rozwijają się równolegle — zmusiła zaś do zupełnego przemilczenia współczesnej i bieżącej artystycznej twórczości polskich kompozytorów-marynistów oraz do zdawkowego potraktowania ludowych pieśni kaszubskich. Szkoda, iż miast podejmować próbę urealnienia mitu, Halina Stefanowska nie ukazała „rozsławianego morza” jako dziedziny polskiej kultury morskiej, a więc: pieśni kaszubskiej żywej bądź powstałej w latach międzywojennych, a związanej

cie wieloletnich poszukiwań właściwych ludzi i prawdziwych tekstów, dotyczą spraw drobnych, lecz ważkich, i w sumie stanowią bezcenny przyczynek do dziejów marynarskiego i literackiego środowiska zwłaszcza lat międzywojennych, przyczynek, który bez pracy Haliny Stefanowskiej umknąłby współczesnym i przyszłym badaczom i dziejopisom. Ktokolwiek podejmowałby badania nad kształtowaniem się oblicza marynistyki polskiej, sięgać winien do źródłowych zapisów Autorki, jak i do poetyckich tekstów marynistycznych piosenek ubiegłego pięćdziesięciolecia tworzących urokliwą i wyrazistą antologię.

„Rozsławiane morze” ma jeszcze inne wielkie walory. Pisze o nich w przedmowie do książki Stanisław Ludwik, morski żeglarz i historyk, od lat niezawodny patron każdej dobrej a morskiej inicjatywy wydawniczej: „Piosenka morska... należącego się jej miejsca w literaturze, zwłaszcza w bujnie kwitnącej marynistyce trzydziestolecia, jeszcze nie znalazła”. I dalej: „Teraz, przy ogromnym rozwoju żeglarstwa i licznym wzroście bractwa żeglarskiego... na jachtach coraz częściej gości cisza. „Rozsławiane morze” Haliny Stefanowskiej ma szansę przywrócić dawne czasy, które wspominają ze wzruszeniem starzy żeglarze...”. Te dawne czasy — to śpiewające załogi, to odnawiająca się stale w cwieczornych pokładach pieniąch atmosfera przyjaźni, żeglarskiego braterstwa. Brakuje nam tego bardzo — nie tylko na pokładach. „Niechże więc „Rozsławiane morze” idzie w świat i przyniesie jak najwięcej radości i pożytku tym wszystkim, którzy lubią morską piosenkę”. I powtórzmy chórem za Stanisławem Ludwikiem: „Wdzięczność i chwała Autorce tak potrzebnej książki...”.

JERZY WADOWSKI

Stefanowska Halina: *Rozsławiane morze*. Gdańsk 1975 Wydawnictwo Morskie, str. 401, nuty; bibliografia; zł 75. Nakład 8000 egz.

POLSKA PIOSENKA MARYNISTYCZNA

www.bembridge.com.pl

marynarskim rzemiosłem” (str. 95/96). Podróż do Nowego Jorku odbył jako pasażer; w następstwie epidemii, która ogarnęła znaczną część załogi, zdrowi pasażerowie musieli wykonywać prace pokładowe nie wymagające umiejętności żeglarskich; m. in. obsługiwali pompy — o tym właśnie mówi ów wierszyk. Na marginesie: praca przy pompach nie była złowróżbna (str. 31); na statkach starych, o nieszczelnych kadłubach, pompowano wodę z zęz kilka razy w ciągu doby; był to codzienny żeglarski trud.

Wzbogacenie sztucznymi kompilacjami wyboru dawnej pieśni morskiej nie byłoby potrzebne — autentycznych pieśni marynistycznych o tematyce morskiej znamy wiele — gdyby



z morzem i budową gospodarki morskiej — jak np. kaszubskie pieśni o Gdyni — oraz marynistycznej pieśni artystycznej i piosenki rozrywkowej ostatniego półwiecza. Z tej triady otrzymaliśmy tylko część ostatnią, ale za to znakomicie wykonaną.

Rozdział czwarty — „Piosenki Tczewiaków” — daje właściwy początek książce Haliny Stefanowskiej. Gdy tylko została za sobą skomplikowany układ rozmaitych dziedzin wiedzy i morskiej praktyki, a weszła na grunt marynistycznej piosenki rozrywkowej, rozpoczyna potoczną gawędę ilustrowaną świetnymi tekstami, z których wiele zostało tą drogą po raz pierwszy upowszechnione. Zapisy wspominkarskie, dokonywane w trak-

SEREM... OGNI!

Ktoś może pomyśleć, że to bajdurzenie podbitego matrosa w hollenderskiej knajpie, opowiadającego turystom z Alp morskie ciekawostki, w zamian za kielich lichego trunku.

A jednak fakt użycia przez okręt wojenny kul sera jako pocisków rzeczywiście się zdarzył. „Arakwe”, kanonierkę floty Stanów Zjednoczonych, zaczęto budować podczas wojny secesyjnej, lecz do służby weszła już po zakończeniu działań wojennych. Nie bardzo wiedząc, co z nią począć, Ministerstwo Wojny przydzieliło jej za całe uzbrojenie dwa działka i wysłało w pokojowy rejs dokoła Morza Karaibskiego, gdzie miała manifestować obecność bandery „Wuja Sama”.

Na wzięcie udziału w akcji bojowej zaniósł się w dwa lata później, kiedy kolejny rząd Chile, obawiając się kolejnego przewrotu, „poprosił” rząd Stanów Zjednoczonych o pomoc wojskową. Wysłano więc „Arakwe”, której pojawienie się w Chile zbliżyło się ze stłumieniem rozruchów co chyba rozczarowało załogę, spragnioną nie tyle walki, co medali i sławy.

Przez ponad rok kanonierka patrolowała chilijskie wody terytorialne, nim wydano jej rozkaz powrotu do ojczystych, atlantyckich portów Stanów Zjednoczonych.

Stęskniona za domem załoga ochoczo rozpoczęła przygotowania do drogi powrotnej dokoła Hornu, kiedy jedno z tak częstych w tamtych okolicach trzęsień ziemi wywołało kolosalną falę „tsunami”, która uniosła „Arakwe” i osadziła na lądzie, na równej stepce, nie uszkodzona, lecz daleko od brzegu Pacyfiku. Nikt z załogi nie odniósł poważniejszych obrażeń.

Z pokładu kanonierki widać było na brzegu sporo świeżych wraków, przyciągających setki złodziei. Kiedy zapadł zmrok, przypuszczono szturm do kanonierki tak nieoczekiwanie ofiarowanej przez ocean.

Przez całą noc załoga „Arakwe” odpierała rabusiów, usiłujących wejść na pokład. W ruchu były wiosła, handszaki, a nawet wiadra wrzającej wody.

O świcie zmęczeni marynarze byli już pewni zwycięstwa, kiedy zauważono, że grabieżcy łączą się w wielką gromadę i szykują do kolejnego ataku, licząc zapewne na ogromną przewagę liczebną.

Dowódca kanonierki zdecydował się użyć obu swych działek, więc przeciągnięto je na burtę, z której spodziewano się ataku. Oficerowie zastanawiali się nad tym, jakie skutki dyplomatyczne może pociągnąć za sobą użycie artylerii przeciwko ludności cywilnej, wprawdzie zbójczej, lecz będącej obywatelami zaprzyjaźnionego państwa.

Kiedy ze strony atakujących padło kilka strzałów, dowódca kanonierki dał rozkaz: Ładować działka!

Jak to często bywa z rozkazami, znacznie łatwiej je wydać niż wykonać. Tak było i w tym przypadku. Proch w baryłkach znajdował się w prochowni, tuż pod pokładem, natomiast nie można się było dostać do kul, umieszczonych, ze względu na stateczność przed zamierzoną podróżą dokoła Hornu, na samym dnie ładowni. Poszycie dna okrętu zostało zniszczone przez rzucenie go na ląd, i armatnie kule spoczywały wśród połamanych belek, desek, zwalów ziemi.

Dowódca wpadł na genialny pomysł: Podsypać proch! Ładować serem!

W owych czasach, przed ponad stu laty, ser był jednym z podstawowych składników wyżywienia załóg, i dostarczano go w postaci twardych kul, które można było długo przechowywać. Po kilku chwilach oba działka były nabite, naladowane, i przy każdym piętrzyła się piramidka „pocisków” pobranych ze składu żywności, ku cichej rozpaczy kwatermistrza zachodzącego w głowę, jak rozchodzić taki ubytek prowiantu. Wyobrażał sobie miny przelożonych w bazie zaopatrzeniowej, czytających jego do-

pisek „ser wystrzelony”... Niewątpliwie przysłał na okręt lekarza, by zbadał stan jego zdrowia...

— Ognia! — kule sera bluznęły w atakujący tłum.

Jedna „serowa” salwa wystarczyła do rozproszenia napastników, którzy porzucili nadzieję złupienia „Arakwe”.

Po dokładniejszych oględzinach okazało się, że uszkodzenia kadłuba są nie do naprawienia, więc po zniszczeniu działek i zabraniu zapasów załoga opuściła okręt, jedyny chyba w historii flot wojennych, który nie tylko wygrał bitwę stoczoną na lądzie, ale w dodatku — strzelając serem.

(as)



Uroki Pacyfiku



Zdjęcia:
**JANUSZ
WOLNIEWICZ**
i archiwum

Bora Bora cieszy oczy każdego żeglarza

www.bembridge.com.pl

Polinezyjskie piękności



Odtworzone rzeźby Hawajczyków



Ciepłe tchnienie pasatu, wielkie fale łamiące się na koralowych rafach, skośnie schylone nad wodą pióropusze kokosowych palm i oczywiście — półnagie dziewczęta o skórze podobnej barwą do starego miodu — oto części składowe stereotypu wywoływanego w wyobraźni Europejczyka słowem OCEANIA. Stereotyp ten utrwały przekazy literackie i marynarskie opowieści. Rzeczywistość jest bardziej złożona i niestety mniej atrakcyjna. Biali ludzie zdążyli już zepsuć zarówno urodę wysp Pacyfiku, jak i sielskie życie wyspiarzy. Mało jest już dziś na Pacyfiku owych rajskich zakątków, dokąd nie dociera turysta, tranzystorowe radio czy żądny zysku kupiec. W niewielu miejscach ostała się dziewicza przyroda i bezinteresowna ludzka życzliwość. Słabną uroki wysp zagubionych na misie Wielkiego Oceanu, kurczy się zasięg nieskalanego piękna natury. Czy warto jednak odkłamywać mit rozkosznej Oceanii? Z pewnością — nie! Niech trwa; choćby w tych kilku zdjęciach, które reprodukuje powyżej i obok. (jw)

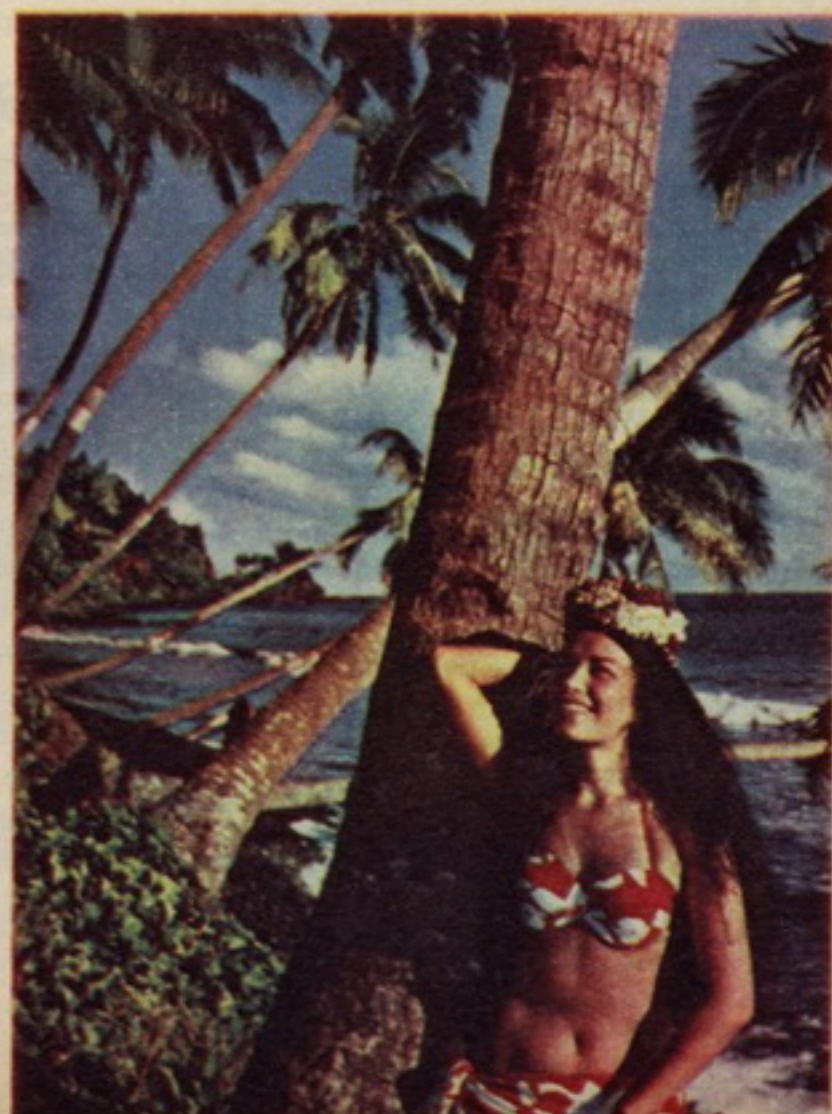


www.bembridge.com.pl

W takim krajobrazie nie myśli się o rzeczach brzydkich

Krajobraz z wyspy Moorea

Dziewczyna pod palmą



Listy do redakcji

„DIABELSKI TRÓJKĄT”

Interesujące wyjaśnienie znikania statków i samolotów w „diabelskim trójkącie” Bermudów przedstawił w nr 5/76 „Morza” J. Korchow. Należy przyznać, że jest oryginalne i poprawne pod względem naukowym. Niemniej istnieją pewne wątpliwości, które wymagają komentarzy. Wysaniu wody w poddenną grootę próżniową towarzyszy niewątpliwie wir wody. Mniej pewne jest utworzenie się nad nim wiru powietrznego. Na powierzchni wody utworzy się natomiast zawsze ogromna fala w postaci doliny rozprzestrzeniającej się na dziesiątki a nawet setki mil morskich. Wiele takich fal przy nadmorskich trzęsieniach ziemi docierało do kontynentów. Wirowi wodnemu a wraz z nim i wirowi powietrznemu towarzyszyć musi efekt akustyczny słyszalny w otoczeniu epicentrum leja na powierzchni wody. Jest charakterystyczne, że w tym samym czasie, gdy znikają statki i samoloty nie odnotowano ani fali powierzchniowej ani efektu akustycznego. Jest bardzo mało prawdopodobne, żeby w wielu tajemniczych wypadkach brakło obserwatorów na wodzie i w powietrzu, którzy zarejestrowaliby obecność fizycznych zjawisk pochodnych. Jeżeli w danym punkcie oceanu ginie statek tak szybko, że nie zdąży nadać sygnału SOS, to jednak w promieniu np. stu mil morskich przy współczesnym zagęszczeniu jednostek pływających na oceanie znajdzie się na pewno świadek katastrofy: A jak dotychczas kroniki tego nie rejestrowały.

Narcyz Klatka
Gdynia

„50 LAT PORTU BASRAH”

Korzystając z uprzejmości Pani MAHA-EL-SARRAG tłumaczki arabskiej zatrudnionej w naszej placówce PHZ „PolSERVICE” w Tripoli — Libia, przesyłam tłumaczenie napisów arabskich na medalu „50 lat portu Basrah (Irak)” — którego zdjęcia zamieściło „MORZE” w K.M.M. w kwietniu br. Na awersie u góry widnieje napis — „PORT-EL-BASSRA”, u dołu zaś — „ZŁOTY JUBILEUSZ” i data — „1969—1389”. Rok 1969 jest rokiem obchodu 50 rocznicy wg. naszego kalendarza, a rok 1389 jest datą wg kalendarza arabskiego (rok 1976 — wg kalendarza arabskiego jest rokiem 1396). Na rewersie po środku z lewej strony rzeki jest napis — „PORT EL BASRA”. Pozostałe napisy dotyczą nazw innych portów. Być może arabska nazwa portu „BASSRA” w polskim brzmieniu jest inna, ale tego trudno było nam dociec z powodu braku odpowiednich map. W miarę możliwości chętnie służę na przyszłość pomocą w podobnych sprawach. Serdecznie pozdrawiam! Stały czytelnik „MORZA” b. uczeń PCWM w Gdyni, obecnie zatrudniony jako mechanik na kontrakcie na libijskim statku.

Stefan Werens
Tripoli

KRĄŻOWNIKI „LEANDER”

W czerwcowym numerze „Morza” ukazał się interesujący artykuł pt. „Lekkie krążowniki typu „Leander”, zawierający jednak pewne braki i nieścisłości w opisie opancerzenia tych okrętów. Sprawa jest o tyle ważna że właśnie konstrukcja „Leander” zapoczątkowała w okresie międzywojennym budowę lekkich krążowników znacznie lepiej opancerzonych niż poprzednio. W związku z powyższym pragnę podać dodatkowe dane w tym zakresie, zaczerpnięte z pracy Lentona „British Cruisers”, wydanej w Londynie w 1973 r. i opar-

tej na oficjalnej dokumentacji angielskiego Ministerstwa Obrony.

Pancerz burtowy na śródokręciu składał się z płyt grubości 76 mm przymocowanych do 25 mm blach poszycia kadłuba, czyli łączna jego grubość wynosiła 101 mm. W tej części, w której mieściły się trzy kotłownie (nie dwie!), dochodził do górnego pokładu, a w rejonie obu maszynowni tylko do dolnego pokładu. Pancerny pas burtowy był zamknięty od góry pokładem pancernym o grubości 32 mm, a na obu końcach trawersami o grubości 38 mm. W ten sposób całość urządzeń napędowych była ochroniona ze wszystkich stron cytadelą pancerną, która obejmowała jednak tylko stosunkowo niewielką część kadłuba.

Dziobowe i rufowe komory amunicyjne, szczególnie wrażliwe na pociski nieprzyjacielskie, otrzymały odrębne opancerzenie, składające się z płyt pionowych o grubości do 89 mm i poziomych do 51 mm. Do tego opancerzenia wewnętrznego należałoby jeszcze doliczyć grubość blach zewnętrznych poszycia kadłuba wynoszącą 10—16 mm. Maszyna sterownicza znajdowała się na samej rufie pod dolnym pokładem pancernym, mającym w tym miejscu grubość 25—38 mm.

Opancerzenie wież działowych było natomiast słabe — 25 mm grubości, a stanowiska dowodzenia i kierowania ogniem były tylko osłonięte przed działaniem odłamków blachą 10—13 mm.

Ogólnie biorąc, części żywotne okrętu były chronione skutecznie przed nowoczesnymi działami kalibru 152 mm na średnich odległościach walki. Pociski tego kalibru mogły przebić pancerz „Leandra” przy mało prawdopodobnym prostopadłym trafieniu z odległości do 11 000 m, a przy trafieniu skośnym pod kątem 45 stopni — tylko z odległości nie przekraczającej 7 000 m. Pociski kalibru 203 mm natomiast mogły przebić pancerz 101 mm już z odległości dochodzącej do 20 000 m. Pancerz pokładowy skutecznie zabezpieczał wnętrze okrętu przed stromo spadającymi pociskami wymienionych poprzednio kalibrów, lecz nie mógł powstrzymać ciężkich bomb lotniczych.

Należy też podkreślić, że opancerzenie okrętów typu „Leander” było znacznie lepsze niż lekkich krążowników, a nawet niektórych ciężkich, budowanych w tym samym czasie w innych państwach. Włoskie krążowniki lekkie typu „Colleoni” były wprawdzie szybsze (37 węzłów), lecz nie miały prawie żadnego opancerzenia. Niemiecki „Nürnberg” był niewiele lepszy pod tym względem, gdyż opancerzenie jego burt nie przekraczało 50 mm, a pokładu 25 mm grubości, nie zabezpieczając przed ogniem dział 152 mm nawet z odległości 18 000 m.

Na zakończenie swoich uzupełnień do wymienionego na wstępie artykułu pragnę jeszcze dodać, że wyporność „Leandra” przy pełnym obciążeniu wynosiła 9 200 ton, a stan pokojowy załogi wynosił 570 ludzi.

Witold Supiński
Warszawa

Sprawy dziwne i clekawe

„NEWA” PŁYWA ZNOWU

W Leningradzie powstała niedawno replika „Newy”, pierwszego okrętu, który własnymi rękami budował sam car Piotr I. Jednostka ta o długości 18 m pływa obecnie pod dowództwem kapitana Rudolfa Pożogina — w „cywilu” malarza leningradzkiej fabryki „Poligrafmasz”. On był inicjatorem przebudowy starej łodzi rybackiej, pod jego kierunkiem też młodzi leningradzcy zrekonstruowali nadjwycząj wiernie historyczną „Newę”. Na zdjęciach: Kapitan Pożogin i jego okręt.

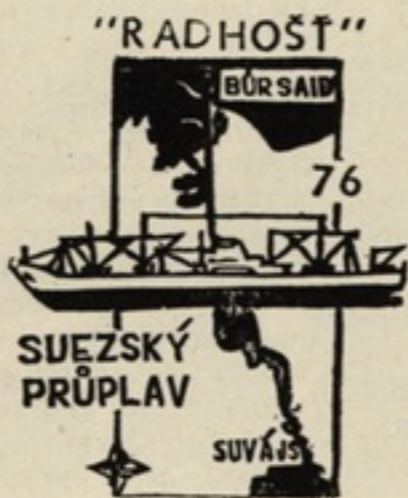


— TUTAJ DZIECI! WYDAJE MI SIĘ, ŻE ZNALAZŁEM WRESZCIE ODOSOBNIONE MIEJSCE.

„Stern”

Bractwo statkowych stempli

Dzisiaj prezentujemy dwa znaki statkowe wykonane w specjalnych okolicznościach. Pierwszy to stempel czechosłowackiego statku „Radhost”, zaprojektowany z okazji przejścia tego frachtowca przez Kanał Sueski (nadesłał p. V. L. Ringel z Pragi). Drugi ozdobny znak pochodzi z „Zawiszy Czarnego”, jachtu biorącego udział w Operacji Żagiel 76. Na kartce wysłanej do nas z Madery, widnieją pozdrowienia dla Czytelników „Morza”, nie podano jednak autora tego ozdobnego stempla.



UNIKALNY KLUB

Wszystkie członkinie klubu rozbili co najmniej po jednej butelce szampana. Jest to nieodzowny warunek przynależności do tej całkowicie sfeminizowanej organizacji. Chodzi oczywiście o Klub Matek Chrzestnych statków Polskiej Żeglugi Morskiej. Odbył on niedawno w Szczecinie swoje organizacyjne posiedzenie, na którym ukonstytuował się zarząd i uchwalono program pracy klubu. Jego członkinie mają zamiar „wpływać na ożywienie pracy patronackiej i propagować w społeczeństwie znaczenie gospodarki morskiej”. Prezeską Klubu została p. Janina Bukowska-Prokop, matka chrzestna m/s „Transportowiec”. „Morze” życzy Pani Prezes unikalnego w świecie klubu — owocnej pracy, a PZM-owi gratuluje pomysłów.



www.bembridge.com.pl

KONIEC WOJNY DORSZOWEJ

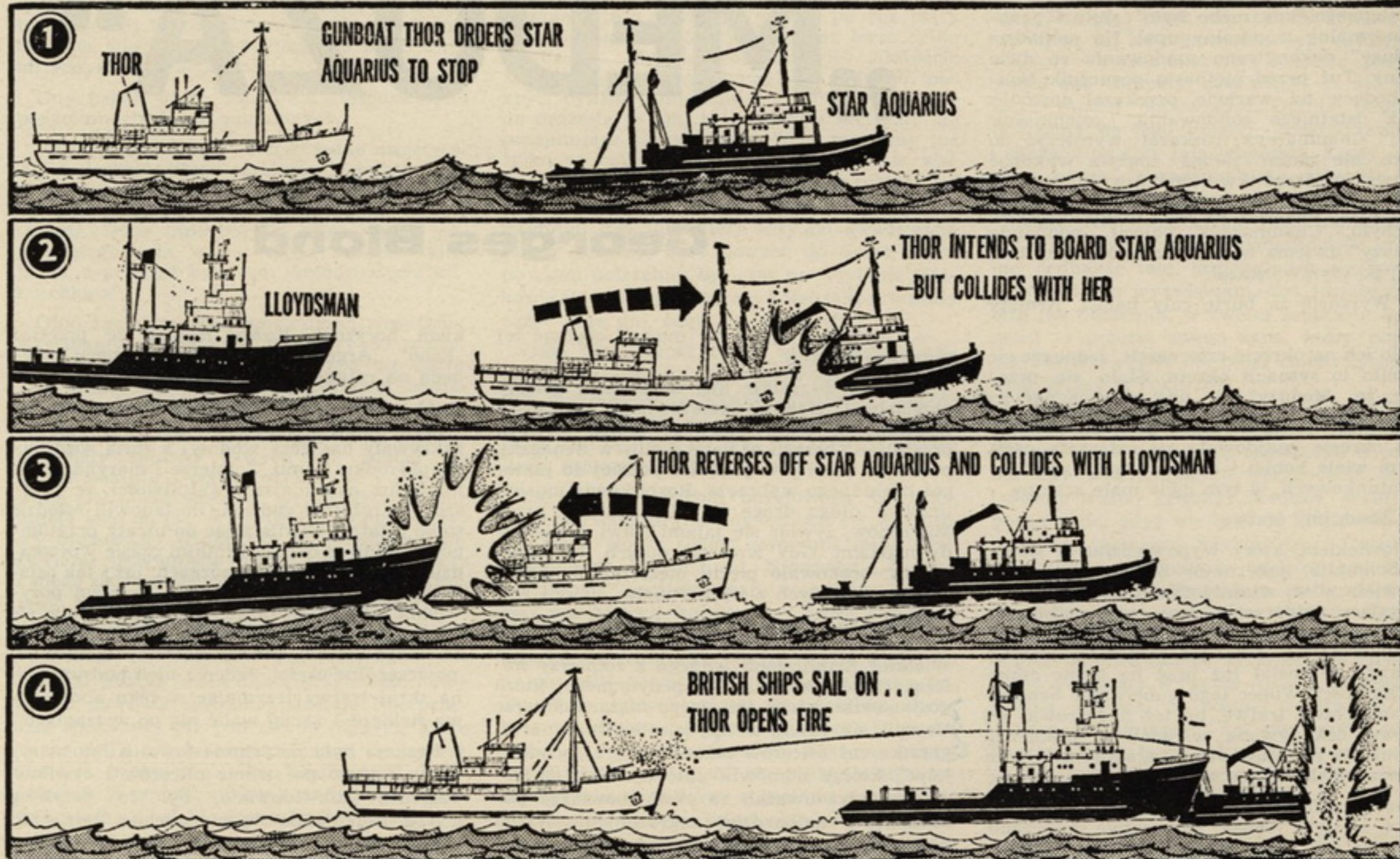
Brytyjska flotylla złożona z 6 okrętów bojowych oraz 5 holowników powróciła do baz. Zostały wznowione stosunki dyplomatyczne między Wielką Brytanią a Islandią. W czerwcu odbyły się w Oslo rozmowy w sprawie warunków korzystania przez brytyjskich rybaków z łowisk leżących w pasie szerokości 200 mil wokół wyspiarskiego państwa. Zawarte porozumienie przewiduje, że w strefie 200-milowej każdej doby będą mogły prowadzić połowy tylko 24 statki brytyjskie, i to nie bliżej niż 20, a w niektórych rejonach — 30 mil od brzegów Islandii. Treść porozumienia wywołała gwał-

towne protesty zarówno w Wielkiej Brytanii, jak i w Islandii. Czy będzie ono przestrzegane? Miejmy nadzieję, że tak, i że nie powtórzą się już te niezwykle w praktyce morskiej przypadki wzajemnego taranowania się okrętów w morzu. (Patrz rysunek z brytyjskiej prasy).

Komunistyczny dziennik „Morning Star” krytykując rząd brytyjski za „wojnę dorszową” z Islandią, zakończoną faktycznym uznaniem stanowiska Islandii, pisał: „Wojna dorszowa była ze strony brytyjskiej śmieszna i kosztowną farsą, w której główni aktorzy arogancko i beznadziejnie powstrzymywali się od uznania zmierzchu imperium brytyjskiego”.

100 MILIONÓW DOLARÓW ZA GAZOWCE

W jesieniu 1975 roku amerykańska firma Northern Natural Gas Company podpisała z polskim Zjednoczeniem Przemysłu Okrętowego kontrakt na dostawę dwóch zbiornikowców o pojemności 75 000 m³ do przewozu płynnego gazu. Ich koszt wynosi około 100 milionów dolarów. Jest to największa transakcja z zawartych dotychczas w Polsce przez amerykańskie firmy. Dostawa statków, których montaż przeprowadzony zostanie w nowym wielkim suchym doku w Gdyni, przewidziana jest w roku 1977. Obydwa gazowce będą pierwszymi polskimi statkami sprzedanymi do Stanów Zjednoczonych.





Siedemnasty czerwca 1816 roku. Jean-Hugues Duroy de Chaumareyx stwierdził, iż życie jest piękne. Skończył był właśnie pięćdziesiąt lat i nareszcie otrzymał dowództwo fregaty „Medouse”, jednej z najlepszych w całej flocie francuskiej. Była to nagroda za dwudziestopięcioletnią wierność monarchii. W roku 1791, będąc podówczas kapitanem, Chaumareyx opuścił kraj. Uczestnicząc w desancie rojalistów w Quiberon, został wzięty do niewoli przez wojska rewolucji, ale ponownie udało mu się zbiec za granicę. Obecnie król Ludwik XVIII przywrócił go ponownie morzu w stopniu komandora.

Jego pierwsza misja polegała na przetransportowaniu do odzyskanego przez Francję Senegal nowego gubernatora Schmaltza oraz korpusu ekspedycyjnego, dowodzonego przez Poinsona. Dla przewiezienia transportu, fregacie dodano jeszcze trzy inne statki: korwetę „Echo”, lichtugę „La Loire” oraz bryg ochrzczony nazwą „Argus”.

Jedynym cieniem, jaki omroczył zadowolenie komandora de Chaumareyx, była jakoś korpusu ekspedycyjnego.

— To zbieranina cudzoziemców — powiedział — Murzynów i zbiegłych z więzień Francuzów, słowem — banda szubieniczków.

W siebie nie wątpił. Do głowy mu nie przyszło, że dwadzieścia pięć lat bezczynności w zawodzie marynarskim mogło wpłynąć ujemnie na jego żeglarskie doświadczenie.

Morze było spokojne, a wiatr pomyślny, gdy „Meduza” wyruszyła z wyspy Aix, mając na swym pokładzie czterystu pasażerów płci obojga, i płynęła na czele konwoju, wyprzedzając nieco swoich powolniejszych towarzyszy. Kiedy minęli hiszpański przylądek Finisterre, straciła ich z oczu. Nagle rozległ się okrzyk: człowiek za burtą! To chłopiec okrętowy spadł do morza. Przez pewien czas „Meduza” krążyła wokół miejsca wypadku, jednak na próżno. Wkrótce potem „Echo” dołączyło do fregaty. Już razem okręty opłynęły Cap Blanc. Według obliczeń, mielizna Arguin powinna była się znajdować niedaleko, wobec czego Chaumareyx kazał sondować. Dowódca korwety „Echo”, która płynęła na prawym trawersie fregaty, dawał sygnały, doradzając odchylenie kursu nieco na zachód, ale „Meduza” prula prosto na południe. Gdy nadeszła noc, „Echo” zginęło z oczu.

Następnego dnia niebo było czyste i panował normalny tropikalny upał. Na pokładzie „Meduzy” dokonywano sondowania co dwie godziny. Tuż przed piętnastą porucznik Naudet, będący na wachcie, przekazał dowódcy wynik ostatniego sondowania: „osiemnaście sążni!” Chaumareyx rozkazał wyostrzyć do wiatru, ale zanim załoga zdążyła wykonać manewr, już okręt tkwił stępką w dnie.

Nie chcąc dopuścić do zbyt niebezpiecznego przechyłu, Chaumareyx polecił podparcie „Meduzy” dwiema wielkimi drewnianymi belkami, po czym rozkazał:

— Wyrzucić za burtę cały balast. Armaty także!

Było ich na okręcie czternaście, jednakże nie zmieniło to sytuacji okrętu. Stało się oczywiste, że „Meduzy” nie uda się ściągnąć na wodę. Nadszedł wiatr i fala poczęła rosnać.

Na okręcie znajdowało się czterysta osób, w tym wiele kobiet i dzieci. I tylko sześć łodzi ratunkowych, w tym dwie małe szalupy.

— Zbudujmy tratwę.

Człowiekiem, który wypowiedział te słowa, był Schmaltz, gubernator Senegal, pasażer. Albowiem w tej właśnie chwili nastąpiło zdumiewające wydarzenie, być może jedyne w kronikach marynarki: „abdykacja” dowódcy. Chaumareyx nie chciał już wydać ani jednego rozkazu, nie chciał już brać na siebie odpowiedzialności. Wobec tego gubernator Senegalu naszkicował tratwę, on też nadzorował jej budowę, dokonywaną w wielkim pośpiechu przy użyciu masztów, rej i lin, słowem — tych materiałów, które się znajdowały na okręcie.

Ludzie byliby gotowi uznać tego nowego dowódcę, niestety jednak, gdy tratwę skończono, Schmaltz nie zajął na niej miejsca. Załadował się wraz ze swoją rodziną i służbą do naj-

większej łodzi, do pozostałych powpychali się w wielkiej panice jego urzędnicy wraz ze swymi służącymi, a także Poinson, Chaumareyx oraz paru podoficerów. Kobiety i dzieci stłoczyły się w lekkich szalupach. Tratwa o rozmiarach 20 metrów długości na 7 metrów szerokości była już na wodzie. Kiedy żołnierze zrozumieli, że muszą się nią zadowolić, zaczęli gwałtownie protestować, a nawet wyciągać broń.

— Nic nie rozumiecie! — wrzeszczał do nich gubernator Schmaltz. — Przecież szalupy i łodzie będą holować waszą tratwę. Będzie wam na niej bardzo wygodnie i bezpiecznie.

Po dobrych dwóch godzinach manewrowania, dyskusji i kłótni oraz przekleństw rzuconych donośnymi głosami — rozległ się nawet jeden strzał — łodzie, płynące w szyku torowym i połączone konopnymi linami, wyruszyły ciągnąc tratwę. Płynęła ona zanurzona blisko na metr, gdyż nikomu nie przyszło do głowy ustawić ją na pustych beczkach, które by ją doskonale utrzymały na powierzchni wody. Siedemnastu ludzi wolało pozostać na pokładzie „Meduzy”.

Rankiem 5 lipca morze uspokoiło się zupełnie, nie dał najłżejszy wiaterek i cały konwój włócił się ospale. Pomiędzy pierwszą szalupą, na której znajdował się gubernator, a drugą, w której zajął miejsce Chaumareyx, odbyło się coś w rodzaju rady wojennej. Ustalono w końcu, że największą szansę wydobywania się z opresji może dać zastosowanie zasady: „Każdy dla siebie, Pan Bóg dla wszystkich”. Innymi słowy mówiąc, pasażerowie dwóch pierwszych łodzi przecięli liny holownicze łączące je z resztą konwoju, a wtedy owa reszta, pozabawiona swego najlepszego ożaglowania, zupełnie przestała się posuwać.

w czasie katastrofy okrętu, odmówił zajęcia miejsca w łodzi dowódcy. Teraz, podsadzony na jakąś beczkę, żeby utrzymać się ponad poziomem wody, objął funkcję „kapitana” tratwy. Inżynier geograf Corréard, cywil, ulokował się tuż przy nim, w towarzystwie praktykanta okrętowego chirurga, nazwiskiem Savigny.

Kiedy minęło oszołomienie, zabrano się do sporządzenia inwentarza żywności i stwierdzono, że zapasy składają się z dwóch zbiorników wody, pięciu baryłek wina i skrzynki nasiąkniętych morską wodą sucharów. To wszystko. Zupełna nędza. Nikt nie umiał znaleźć ani mapy morskiej, ani kotwicy, ani kompasu morskiego, o których przecież pamiętano w czasie budowania tratwy. Bryję z sucharów zjedzono jeszcze tego samego dnia, pozostały tylko — wino i woda.

„W połowie nocy pogoda pogorszyła się gwałtownie — relacjonowali potem Corréard i Savigny. — Góry wodne niezwykle wysokości waliły się na nas i przewracały ludzi z wielką siłą. Okropna sytuacja! Wszystko, cokolwiek można sobie wyobrazić, było niczym w porównaniu z rzeczywistością! Około siódmej nad ranem morze uspokoiło się troszeczkę, ale wtedy cóż za potworny widok ukazał się naszym oczom! Zobaczyliśmy dziesięciu czy dwunastu nieszczęśników, których dolne kończyny uwięzły w szparach, jakie pozostały przy zbijaniu tratwy; nie zdołali się oni uwolnić i tak postradali życie; innych znowu porwało burzliwe morze...”

Tratwa nadal płynęła wpółzanurzona, i tylko środkowa — wyższa — jej część wystawała ponad fale. Toteż wszyscy cisnęli się do środka, przy czym silniejsi tratowali słabszych. Gdy wyrzucono do wody ciała zmarłych, pozostali przy życiu zaczęli badać wzro-

TRATWA FREGATY

www.bembridge.com.pl

„MEDUZA”

Georges Blond

— Gdybyśmy tylko nie musieli ciągnąć tej przeklętej tratwy...

Wreszcie wszystkie liny holownicze zostały przecięte i tratwa pozostawiona na łasce Opatrzności. Dwie pierwsze łodzie 8 lipca przybiły do brzegu w Saint-Louis w Senegalu, pozostałe dotarły w parę dni później do jakiegoś bezludnego wybrzeża. Rozbitkowie musieli przebyć długą drogę pieszo, napadani przez Murzynów, żywiąc się jajami żółwi, a niekiedy małżami. Gdy wreszcie dotarli do Saint-Louis, brakowało pięciu mężczyzn i jednej kobiety, zmarłych z wyczerpania.

Na tratwie pozostało sto czterdzieści siedem osób. Była tam także markietanka dawnej Wielkiej Armii, żona jednego z żołnierzy należących do korpusu ekspedycyjnego, która postanowiła dzielić los swego męża. Żołnierze tłoczyli się razem z trzydziestką marynarzy, garstka zaś oficerów składała się z „ochotników”, którzy odmówili ratowania się na łodziach, gdyż uważali za swój obowiązek pozostanie z najbardziej zagrożonymi. Wśród nich właśnie znajdował się aspirant marynarki nazwiskiem Coudein. Ciężko ranny w nogę

kiem horyzont. Każdy myślał, że przecież „Echo”, „Argus” i „La Loire” w końcu przybędą na ratunek.

„O ile poprzednia noc była okropna, to następna miała być stokroć gorsza. Co chwila zakrywały nas góry wodne i z furją rozbijały się pośrodku tłumu. Żołnierze i marynarze nie mieli już najmniejszej wątpliwości, że przyszła ich ostatnia godzina. Postanowili osłodzić sobie ostatnie chwile pijąc do utraty przytomności. Wino w bardzo krótkim czasie wprowadziło zupełny zamęt w mózgach, już i tak osłabionych niebezpieczeństwem i brakiem pożywienia. Pijani wyrażali chęć uwolnienia się od swoich zwierzchników, a następnie chcieli zniszczyć tratwę, przecinając liny łączące jej poszczególne części. Jeden z nich podsunął się na skraj tratwy trzymając w rękę aboradową siekiere, i zaczął walić nią po więzaniach”.

Reakcja była natychmiastowa. Kilku marynarzy stanęło po stronie oficerów i cywilów. Szaleńca zlikwidowano, był to przybysz z Azji. Bójka stała się powszechna, ludzie bili się na szable, na noże i nawet używali swoich zębów jako broni, na tej zagubionej w morzu,



szarpanej falami łupinie. Broń palna została żołnierzom skonfiskowana, kiedy wsiadali na tratwę. Wśród rżenia rannych rozległ się krzyk kobiety: „Na pomoc! Tonę!” Była to markietanka, którą zbuntowani żołnierze wypchnęli za burtę. Inżynier Corréard skoczył do wody i ją wyratował. Podporucznika także wrzucono do oceanu, ale i jego uratowano. Następnie to samo spotkało aspiranta Coudeina, ale i tu zakończenie zajścia było podobne. „Dotychczas nie możemy pojąć, w jaki sposób mała garstka ludzi potrafiła oprzeć się tak znacznej liczbie szaleńców; na pewno nie było nas więcej niż dwudziestu do walki z tymi wszystkimi furiami”.

Gdy nastał dzień, naliczono sześćdziesięciu pięciu zmarłych lub zaginionych.

„Wykryliśmy wtedy jeszcze jedno nieszczęście: w trakcie całego zamieszania buntownicy wyrzucili do morza dwie baryłki wina i jedyną dwiema zbiornikami z wodą znajdującą się na tratwie. Dwie inne baryłki wina wypili poprzedniego dnia, wobec czego ocalała tylko jedna, a przecież było tam sześćdziesięciu kilku chłopów”.

Głód zaczął szarpać wnętrzności rozbitków. Akselbanty wojskowych posłużyły do zrobienia haczyków, ale ani jedna ryba nie brała. Tak mijały dni. Horyzont pozostawał bezнадziejnie pusty: ani lądu, ani żagla.

Kilka ciał jeszcze znajdowało się na tratwie. Niektórzy spośród żywych nie zdołali się oprzeć pokusie, i poczęli wykrawać i jeść kawałki ciał nieboszczyków. „Jednakże wielu nie wzięło tego do ust, w tej liczbie prawie wszyscy oficerowie. Widząc, że to koszmarnie pożywienie przywróciło trochę siły tym, którzy z niego skorzystali, postanowiono je wysuszyć, żeby nabrało bardziej znośnego smaku. Ci którzy znaleźli dość siły, żeby się od niego powstrzymać, wypili nieco więcej wina”.

Minął jeszcze jeden dzień, przynosząc nowy zawód, nowe nie spełnione nadzieje. Noc przeszła spokojniej niż poprzednia. Krzyki, które ją mąciły, nie były niczym innym, jak echem głodu i pragnienia albo koszmarami ludzi śpiących w pozycji stojącej, po kolana w wodzie, ciasno do siebie przytulonych. Czwartego ranka naliczono zaledwie pięćdziesięciu żywych; dwunastu zmarło śmiercią naturalną,

jeśli tak można powiedzieć. Wyrzucono za burtę jedenaście trupów, zachowując jednego dla zaspokojenia głodu.

Cała ławica latających ryb opadła na tratwę. Były bardzo małe, ale znakomite w smaku. Następnej nocy na morzu panował spokój, czego bynajmniej nie można powiedzieć o tratwie. Żołnierze hiszpańscy, włoscy i murzyńscy znowu się zbuntowali. I znowu zaczęto się zarżynać wśród ciemności, i znowu wyrzucono za burtę markietankę, i znowu wyciągnięto ją z wody. „Wreszcie po raz piąty zaświtał nam dzień. Było nas już teraz tylko trzydziestu. Morska woda prawie całkowicie zdarła naskórek na kończynach dolnych, pokryci byliśmy siniakami i ranami, słona woda drażniła je tak, że co chwila rozlegały się przejmujące okrzyki bólu. Wina mieliśmy już tylko na cztery dni. Obliczyliśmy, że w wypadku, gdyby łódzie z okrętu nie rozbiły się na przybrzeżnych skałach, musiałyby mieć co najmniej trzy lub cztery razy po dwadzieścia cztery godziny, żeby dotrzeć do Saint-Louis, po czym potrzebny był czas na wysłanie statków ratunkowych, które z kolei także musiały zużyć parę dni, żeby nas odnaleźć”.

Otóż, fakt wprost nie do wiary, nikt nie szukał tych rozbitków. I kiedy „Argus”, wysłany dla przyholowania wraka „Meduzy”, napotkał przypadkiem na swojej drodze ową żalonną tratwę, było na niej już tylko piętnastu ludzi. Stało się to 27 lipca 1816 roku.

Savigny, praktykant okrętowego chirurga, jako pierwszy uratowany znalazł się w Paryżu, gdzie złożył raport swojemu ministrowi nazwiskiem Debouche. Nazajutrz „Journal des Débats” zamieścił parę wyjątków. Zawierały one historię katastrofy i drogę krzyżową ludzi z tratwy, a także wzmiankę o tym, że konających rozbitków wyrzucano do wody, żeby pozwolić pozostałym utrzymać się przy życiu. W ten sposób zginęła markietanka, dwukrotnie uratowana. Opinia publiczna zareagowała, opozycja zaatakowała kapitana odpowiedzialnego za śmierć stu pięćdziesięciu ludzi (sześciu rozbitków, z piętnastu znajdujących się na tratwie, zmarło już po uratowaniu, a z siedemnastu pozostałych na pokładzie „Meduzy” — uratowano tylko trzech). A te-

raz efekt równie zdumiewający jak cała ta historia: Savigny został wypędzony z marynarki za popełnienie niedyskrecji.

Corréard, inżynier geograf, własnoręcznie sporządził, a potem wydrukował swoje świadectwo prawdy, przy współpracy Savigny'ego, który nie miał już nic do stracenia. Corréarda wtrącono do więzienia, a jego broszura została skonfiskowana! Ale podchwyciła ją Anglia i wydrukowała, skąd rozpowszechniła się po całej Europie. Teraz już skandal stał się zbyt wielki na to, żeby go można było zatuzszować.

Duroy de Chaumarey, wreszcie pozwany przed sąd wojenny, oświadczył, iż nie widzi, za co miałby odpowiadać. Opinia publiczna domagała się jego śmierci. Zdegradowano go i skazano na trzy lata więzienia. Kiedy odsiedział wyrok, „doradzono” mu, żeby się przeniósł na stałe do swego majątku w Haute-Vienne. Ale jednocześnie rząd zaproponował mu stanowisko poborcy podatkowego w Bellac. Jednakże tam, gdziekolwiek się pokazał, obrzucano go wyzwiskami. Żył jeszcze długie lata jak pustelnik, w swoim zamku w Lachenaud — przeżył swego syna, który popełnił samobójstwo, gdyż nie mógł znieść dyshonoru ojca. Zmarł w roku 1841.

Wydarzyły się na morzu tragedie, które pociągnęły za sobą więcej ofiar, a rozbitkowie, którzy wyszli z życiem, opowiadali o jeszcze bardziej wstrząsających przygodach. Jednak tragedia tratwy fregaty „Meduza” wybija się ponad inne, gdyż utrwalił ją Géricault. Kierując się relacjami Savigny'ego i Corréarda, po wykonaniu licznych szkiców, namalował obraz o nazwie „Tratwa ze statku Meduza”, znajdujący się obecnie w zbiorach Muzeum w Luwrze. Obaj uratowani posłużyli jako modele do odtworzenia ich własnych sylwetek, a pewien młody wówczas malarz, Eugene Delacroix, pozował do postaci martwego młodzieńca widniejącego na pierwszym planie. Tragedia ta stała się też tematem wielu utworów literackich i muzycznych. Stąd żywa jest po dzień dzisiejszy.

Tłumaczyła: JANINA
KARCZMAREWICZ-FEDOROWSKA

POTRAWY Z RYB MORSKICH SZANSĄ DLA TWOJEJ SYLWETKI



SOLONE SARDYNKI DUSZONE W ŚMIETANIE

3/4 kg sardynek, 4 cebule, pieprz, czosnek, ząbek czosnku, szklanka śmietany, zielona pietruszka, szczypiorek. Sardynki oczyścić, opłukać, wyjąć ości i podzielić na połówki. Obraną cebulę opłukać, pokrajać w piórka. Połówki sardynek ułożyć w rondlu, przesypując cebulą. Oprószyć pieprzem i sproszkowanym czosnkiem, dodać posiekany czosnek. Zalać śmietaną i dusić pod przykryciem (po upływie 10 minut będą gotowe). Wyłożyć na salaterkę, posypać posiekanym szczypiorkiem i zieloną pietruszką. Podawać z ziemniakami z wody i sałatką z pomidorów.

MINTAJ SMAŻONY Z PRZYPRAWAMI

75 dkg mintaja, olej słonecznikowy, 2 cebule, 4 ząbki czosnku, sól, pieprz, 2 łyżki mąki oraz na marynatę: 3 łyżki oleju, 1 cytryna, 2 goździki, 1 łyżka curry, 8—10 ziaren pieprzu (należy go zmiażdżyć) 1/4 łyżeczki kminku.

Utluc goździki, wymieszać z curry, pieprzem, solą i kminkiem. Przygotowaną mieszaniną natrzeć rybę pokrajaną w porcje, skropić sokiem z cytryny i olejem (3 łyżki). Pozostawić na 2—3 godziny. Po tym czasie porcje ryby oprószyć przesianą mąką i usmażyć wkładając na patelnię z rozgrzanym olejem wraz z pokrajaną cebulą i posiekany czosnkiem. Zrumienioną rybę ułożyć na półmisku, ozdobić zieloną pietruszką. Podawać z dodatkiem ugotowanego na sypko ryżu, sosu pomidorowego i sałaty.

KANAPKI Z WĘDZONYM MINTAJEM

Pokrajać cienko bułkę, posmarować masłem (równie dobre jest masło roślinne) położyć listek sałaty, na sałatę kawałki wędzonego, obranego ze skóry i ości mintaja. Przybrać plasterkami pomidorów i posypać zieloną pietruszką. Dla zaostrenia smaku kanapki można leciutko skropić cytryną. Delikatne mięso wędzonego mintaja doskonale komponuje się z sałatką i pomidorami.

BR-140



Znad Niagary otrzymaliśmy wyrazy pamięci oraz życzenia rozwoju „Morza”. Kartkę podpisał w imieniu marynarzy z „Zawiercia” p. Cz. Florek, delegat załogowy tego statku



Pozdrowienia dla Czytelników i Redakcji z Capetown przesłał nam p. Mirosław Grabowski z m.t. „Jupiter”



Widok małego miasteczka Holsteinsborg za kołem podbiegunowym na Grenlandii przedstawia kartka, którą nadesłał do nas p. Krzysztof Solewski, stały czytelnik „Morza”



Z Tanzanii pozdrawia Czytelników „Morza” i Redakcję załoga harcerskiego jachtu „Alf”. Nasi żeglarze opłynęli Afrykę trasą Warnia-Suez-Cape-town-Gdynia.

www.bembridge.com.pl

**ODPOWIADA
PREZYDENT GDYNI**

Redakcja nasza zwróciła się do prezydenta miasta Gdyni, Aleksiego Latry z prośbą o zajęcie stanowiska wobec powyższego listu. Oto, co powiedział nam gospodarz miasta:

Klif redłowski ze względu na geologiczną strukturę swego podłoża, jest w okresach sztormów systematycznie podmywany. Powoduje to, oczywiście, niszczenie środowiska tego rezerwatu przyrody, w szczególności drzewostanu. Jednocześnie zaś zagraża bezpieczeństwu osób, przebywających tam po okresach sztormów. Konieczność umocnienia brzegowego nie ulega wątpliwości. Rozumiejąc jednak troskę Waszego Czytelnika o środowisko naturalne i kierując się tymi samymi względami, Urząd Miejski polecił specjalistom uwzględnienie słusznych uwag przy opracowaniu dalszych projektów przedłużenia bulwaru.

Druga sprawa poruszona w liście do Waszej redakcji jest nie od dziś przedmiotem naszej troski. Rozwiązanie problemu zanieczyszczeń potoków Kaczej i Kolibianki nie jest jednak rzeczą prostą, gdyż, o czym Czytelnik wyraża się nie wiedząc, w południowej części miasta brak jest w ogóle kanalizacji sanitarnej. Doraźne rozwiązanie w postaci chlorowni przy ujściu rzeki Kaczej do morza nie może zadowalać ani nas, ani tym bardziej mieszkańców Orłowa i turystów. Sytuacja ta ulegnie radykalnej zmianie dopiero po wybudowaniu całego systemu kanalizacji sanitarnej wraz z układem przepompowni, co umożliwi wykonanie sieci rozdzielczych i podłączenia budynków do kanalizacji ogólnomiejskiej. Rozpoczęcie budowy tego systemu nastąpi jeszcze w roku bieżącym. Na pierwszy plan idzie budowa przepompowni oraz kolektorów grawitacyjnego i tłocznego. System kanalizacji będzie sukcesywnie rozbudowany i obejmie tereny do granic południowych miasta, co zapewni czystość wód.

**W SPRAWIE
GDYŃSKIEGO BULWARU**

Ze zdziwieniem przeczytałem w lutym numerze „Morza” o „wspomniałym” projekcie przedłużenia bulwaru nadmorskiego z Gdyni do Orłowa i, co za tym idzie, wybetonowania podstawy unikalnego klifu redłowskiego (rezerwat!). Przyzwyczailem się, co prawda, do tego rodzaju pomysłów, ale ten jest, niestety, traktowany na serio. Co więcej, jako jedno z uzasadnień budowy bulwaru podaje się chęć ocalenia klifu. To tak, jakby w celu ocalenia ginącego gatunku zwierząt wybić je co do jednej sztuki, wypchać i ustawić w muzeum. Czy projektanci nie zdają sobie sprawy z tego, że „zabezpieczony” bulwarem klif przestanie być w niedługim

czasie klifem i stanie się porostym trawą niezbyt stromym zboczem nad betonową płytą? A może projektanci przewidzieli zalanie całego klifu przezroczystą masą plastyczną? Zastanawiające jest, że planuje się realizację tego rodzaju projektu rzekomo w celach rekreacyjnych, a jednocześnie wody Bałtyku w tym właśnie rejonie są poważnie zatrute ściekami kanalizacyjnymi i nic się nie robi, żeby temu przeciwdziałać. Ostatnio nie tylko przepływająca przez Orłowo osławiona rzeczka Kacza stanowi kanał ściekowy, ale do tego stanu awansował również potok Kolibianka, który zanieczyszcza wodę w pobliżu plaży. Kilkakrotne moje prośby o interwencję władz nie odniosły skutku. Co roku słyzy się, że plaża w Orłowie powinna być zamknięta ze względu na stan skażenia wody. Nie zrobiono tego chyba tylko dlatego, żeby uniknąć skandalu. A wczasowicze co roku kąpią się w ściekach (okresowe chlorowanie nie zmienia faktu, że są to ścieki). Stan taki trwa już wiele lat i jakoś nikt się nie kwapi do wybudowania oczyszczalni ścieków. Ale bulwar ma być, mają być fundusze na jego budowę i wykonawca!

dr inż. Kazimierz Danowski
Gdańsk

APEL DO CZYTELNIKÓW

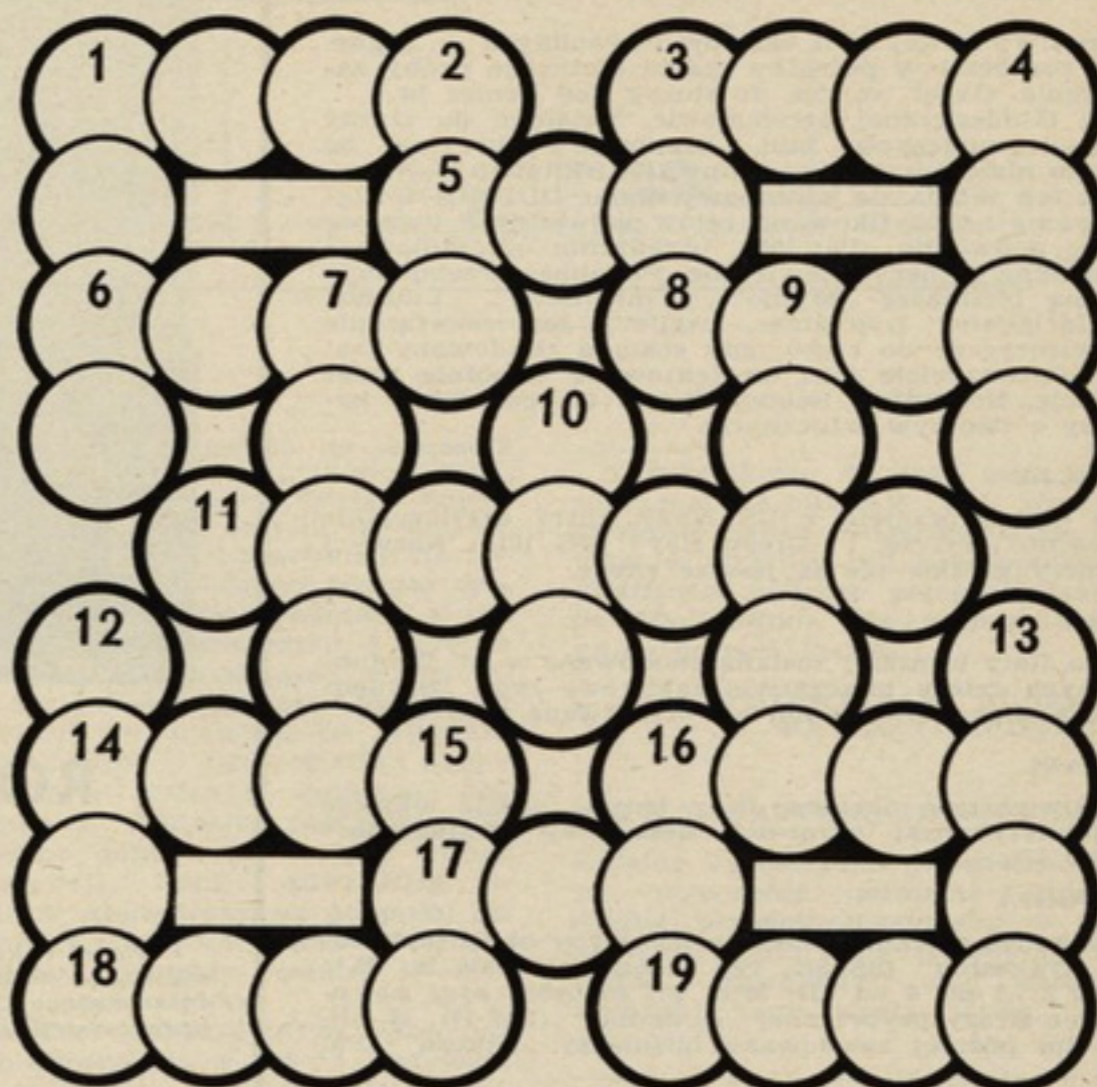
Największym polskim popularyzatorem wiedzy o morzu i jego życiu jest niewątpliwie profesor dr h. c. Kazimierz Demel, nestor naszych badaczy morza. Pragnąc uzyskać możliwie najszersze informacje o zasięgu oddziaływania Jego licznych publikacji i książek, a szczególnie kolejnych wydań „Życia morza”, zwracamy się z prośbą do Czytelników „Morza” o nadsyłanie krótkich relacji zawierających następujące punkty:

1. Imię, nazwisko, rok urodzenia, zawód, adres,
2. Tytuł przeczytanych publikacji profesora Demela,
3. Podanie czy przeczytane pozycje były interesujące i o ile wzbogaciły zasób wiedzy autora relacji,
4. Inne uwagi dotyczące popularyzatorskiej działalności profesora Demela, lub Jego osoby, o ile autor relacji stykał się bezpośrednio z profesorem.

Relacje nie przekraczające objętości jednej strony arkusza formatu A4, prosimy nadsyłać pod adresem: Redakcja „MORZA”, ul. Waszyngtona 34, 81-342 Gdynia.

Najciekawsze wypowiedzi zostaną wykorzystane przez prof. dr. hab. Andrzeja Ropelewskiego w książce poświęconej profesorowi Demelowi i jego długotrwałej działalności.

ROZRYWKI UMYSŁOWE



KRZYŻÓWKA

Poziomo: 1) pomost wybiegający w głąb basenu portowego, 3) pokładnik, 5) przedsiębiorstwo zajmujące się ratowaniem statków (skrót), 6) ssak morski o ostrych zębach, 8) pomost zbudowany prostopadle do linii brzegowej (spacerowy lub dla dobijania łodzi, małych statków pasażerskich, 11) starogrecki okręt wiosłowy, na którym wiosłarze byli umieszczani w więcej niż trzech rzędach, 14) korab Noego, 16) „kierownica” na statku, 17) skrót nazwy państwowego przedsiębiorstwa żeglugowego z siedzibą w Gdyni, 18) zagłębienie w kształcie pętli i splecenie liny m.in. do zakładania chomątka, 19) głęboki, pionowy przedział o małym przekroju przechodzący przez kilka pokładów, służący m.in. do celów komunikacyjnych załogi.
Pionowo: 1) znany rodzaj statku pływający m.in. z Swinoujścia do Ystad, 2) znane uzdrowisko we wsch. Belgii, 3) drzewce, do którego przymocowany jest dolny lik żagla, 4) linka, za pomocą której można ustawiać bom, 7) wodoszczelna nadbudówka w postaci wieżyczki na okręcie podwodnym, 9) jednostka pływająca pod banderą wojenną, 10) najwyższy róg żagla gałowego, 12) łódź egzotyczna, 13) duży, dziesięcionogi skorupiak morski, 15) wulkan na wyspie Mindanao, najwyższy szczyt Filipin, 16) sygnał nadawany przez statki, potrzebujące natychmiastowej pomocy.
Oprac. „Jó-uR”

LAMIGŁÓWKA

W miejsce kresek należy wpisać odpowiednie rodzaje okrętów (z wyjątkiem poz. 8 i 9: jednostki pomocnicze). Hasło rozwiązania należy odczytać z liter wpisanych pod cyfry od 1 do 19.

- | | | | | |
|--|----|----|----|----|
| | 2 | 5 | 11 | 13 |
| 1) ————, okręt wojenny służący do przerzucania i wysadzenia wojsk na terytorium opanowanym przez nieprzyjaciela, | 1 | 14 | 10 | |
| 2) ————, stawiacz min, | 15 | | 4 | |
| 3) ————, lekki i szybki okr. wojenny uzbrojony w torpedy, wyrzutnie rakietowe i broń do zwalczania okr. podwodnych — także do ochrony konwojów, | 9 | 3 | | |
| 4) ————, okrętu służący do pilnowania akwenów przybrzeżnych i dojść do portów, | 16 | | | |
| 5) ————, mały i szybki okr. woj. wyposażony w urządzenia hydrolokacyjne do wykrywania oraz w broń do zwalczania okr. podwodnych na wodach przybrzeżnych, | 18 | 6 | | |
| 6) ————, okręt wyposażony w specjalne urządzenie do wykrywania i niszczenia pól minowych, | 7 | 17 | | |
| 7) ————, okr. woj. specjalnie przeznaczony do niszczenia torpedami statków nieprzyjaciela — obecnie nie używany (zastąpiły go kutry torpedowe), | 12 | | | |
| 8) ————, tak zwie się na okręcie wojenny bączek, służy m. in. do łączności z lądem, | 19 | 8 | | |
| 9) ————, mała, silna jednostka służąca m. in. do wprowadzania dużych okrętów do portu, ratowania, gaszenia pożaru. | | | | |

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

Rozwiązanie krzyżówki i logogryfu z nr 6/76

Logogryf: „Dni Morza”, Rodos, Uznam, Haiti, Samar, Raoul, Faros, Luzon, Itaka.

Krzyżówka: poziomo — 1) monsun, 5) dejman, 7) Egina, 8) kurs, 9) Sado, 11) Riau, 14) Warna, 15) abisal, 16) Ambrim; pionowo: 1) Margarita, 2) Ndeni, 3) niewód, 4) hamak, 6) Nordenham, 10) Armada, 12) umiak, 13) pazur.

Bony oszczędnościowe PKO po 250 zł otrzymują: Jan Popowicz z Olsztyna i Marek Piwoda z Opola; bony książkowe po 100 zł otrzymują: Eugeniusz Frąckowiak z Gniezna, Leokadia Maj — Toruń, Halina Olechnowska — Poznań, Aniela Kobylarz — Wrocław, Eryk Stepek — Jarosław.
Bony wysyłamy pocztą.

MORZE ● 00-023 Warszawa, ul. Widok 10. Tel. 27-35-51, 27-91-51. ● 81-363 Gdynia, skr. poczt. nr 52; ul. Waszyngtona 34. Tel. 21-33-31, 21-57-53. ● 70-561 Szczecin, ul. Staromłyńska 3/8. Tel. 355-37. 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 Kazmierczak (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 prenumeraty na pozostałe okresy roku bieżącego. Jednostki gospodarki społecznej, 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 prenumeratorki 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 Prasowy 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. 2767/76 — N-9
Nie zamówionych materiałów redakcja nie zwraca.

HOBBYSTÓW Z ŻYCIA FLOT

FRANCJA

Prototyp nowej serii okrętów podwodnych — „Agosta”, rozpoczął w początku marca statyczne próby zanurzenia. Okręt wejdzie do służby pod koniec br.

Po 15-miesięcznej przebudowie, wcielono do służby trałowiec-niszczyciel min „Dompair”. Otrzymał on system niszczenia min nazwany SKUBERMOR II. Na system ten składa się kadłubowy donar DUBM 21 do wykrywania i klasyfikowania celów podwodnych, dwa pojazdy podwodne „Pap 104”, urządzenia obciążeniowe i podwodne kamery telewizyjne. Podobnej przebudowie ulegną bliźniacze „Mytho”, „Vinh Long”, „Cantho” i „Garigliano” (typ amer. „Agile”). Jest rozwiązanie przewidziane do czasu, gdy zostaną zbudowane trałowce-niszczyciele min, projektowane wspólnie przez Francję, Holandię i Belgię. Okręty te będą miały kadłuby z tworzyw sztucznych.

GRECJA

30 marca przejęto z US Navy kutry artyleryjskie „Beacon” (PG 99) i „Green Bay” (PG 101). Nazwy i numery greckie nie są jeszcze znane.

IRAN

Dla floty irańskiej zostaną zbudowane w St. Zjednoczonych cztery niszczyciele rakietowe typu „Spruance”, a więc o dwa mniej niż oczekiwano pierwotnie.

IZRAEL

Największym okrętem floty Izraela będzie wkrótce eks-amerykański okręt-dok desantowy „Catamount” (LSD 17).

JAPONIA

W końcu stycznia wcielono do służby okręt podwodny „Takashio” (SS 571, typ „Uzushio”; 1 850 ts; 72 × 9,9 × 7,5 m; 6 wt 533; 20/12 w.; 80 osób) oraz patrolowiec straży przybrzeżnej „Abukuma” (PM 79). W kilka dni później zwodowano bliźniaczy „Kikusa” (PM 81).

MEKSYK

Do licznego typu „Azteca” należy patrolowiec „Pastor Rouaix” (P-17) budowany przez Scott & Sons (Bowling) Ltd. Wszystkie pomieszczenia dla 20-osobowej załogi są klimatyzowane. Dane taktyczno-techniczne: 130 ts; 34,4 × 9,1 × 2,1 m; 2 × 20 plot.; 2 diesle Paxman-Ventura po 1 800 KM; zasięg 1 000 Mm przy 20 w.

NIGERIA

Stocznia Abeking & Rasmussen (RFN) ukończyła budowę jednostek ochrony rybolowstwa „Brass” i „Epe” (90 ts; 29 × 5,5 × 1,6 m; 2 diesle MTU po 1 150 KM; 20 w.). Na temat uzbrojenia brak bliższych wiadomości.

RFN

W związku z rezygnacją z budowy dziesięciu poduszkowców typu „162”, nie wyklucza się powiększenia liczby 10 okrętów serii kutrów rakietowych typu „143”.

STANY ZJEDNOCZONE A.P.

Krażownik atomowy „Long Beach” (CGN 9) zostanie przebudowany w ramach budżetu 1977 i otrzyma wyrzutnie rakiet „Aegis”, „Harpoon” i „Standard”.

Uszkodzony w kolizji z lotniskowcem „John F. Kennedy” krążownik rakietowy „Belknap” został przeholowany do Filadelfii. Dowódcę W. Shafera i oficera pokładowego K. M. Knulla oczekuje sąd wojskowy.

Skreślono 30 czerwca lotniskowiec „Oriskany” (CVA 34) ukończony w 1950 r., będący jak gdyby prototypem dla gruntownej modyfikacji typu „Essex”.

W budżecie na 1977 r. zapreliminowano budowę niszczyciela rakietowego — sygnatura DDG 47 — o wyporności 9 000 ts, uzbrojenia w wyrzutnie rakiet „Aegis”, „Harpoon”, „Standard” (2 szt.), 2 × 127 mm i wyrzutnie torpedowe. Dalsze jednostki tego typu będą zapreliminowane w budżecie na 1979 r.

W marcu wcielono do służby drugi niszczyciel rakietowy typu „Spruance” — „Paul F. Foster” (DD 964).

21 lutego zwodowano atomowy okręt podwodny „Omaha” (SSN 692), jednocześnie odbyła się uroczystość położenia stępki pod bliźniaczy „Jacksonville” (SSN 699).

SZWECJA

Gotowy jest już stawiacz min „Visborg” (M 03), druga jednostka typu „Alvsborg”, „Visborg” ma zastąpić „Marieholma” (A 201) w roli okrętu sztabowego.

WIELKA BRYTANIA

Brakiem robotników wykwalifikowanych w stoczni Vickersa tłumaczy Ministerstwo Obrony opóźnienia w budowie krążownika śmigłowego „Invincible”. Sama stocznia usprawiedliwia się szeregiem zmian konstrukcyjnych i zmianą przepisów budowy. W związku z niedotrzymaniem terminu ukończenia „Invincible”, jedyny lotniskowiec Royal Navy — „Ark Royal” — pozostanie w służbie do 1980 r.

Fregata rakietowa „Hampshire” (D 06), przeniesiona w marcu do rezerwy, będzie złomowana w Portsmouth. Nasuwają się podejrzenia, że 13-letni okręt musi mieć tak poważne wady lub uszkodzenia, iż nie oplaca się ich usunięcie, a żaden kraj nie reflektuje na kupno.

Nowo zamówiony w stoczni Swan Hunter, siódmy niszczyciel typu „Sheffield” otrzyma nazwę „Exeter”. Bliźniaczy „Cardiff”, budowany u Vickersa, z powodu braku siły roboczej zostanie przeholowany na Tyne do stoczni Swan Hunter. Anglicy krytykują typ „Sheffield”: przy dużej wyporności jest pozbawiony wyrzutni rakiet MM 38 oraz ma małą prędkość, tak że ustępuje fregatom typu „Amazon”.

Ministerstwo Obrony jest zainteresowane nowym projektem silnie uzbrojonego patrolowca, opracowanego przez jedną z firm prywatnych — British Marine Tool Makers. Przy cenie 6 mln funtów szterlingów jednostka będzie miała uzbrojenie, radar i śmigłowiec jak stосуje się na fregatach o wartości 15 mln funtów. Nowe jednostki mogą być budowane w małych stoczniach i nadają się do ochrony wież wiertniczych na M. Północnym. W związku z tym nasuwa się krytyka patrolowców typu „Bird”, które nie mają śmigłowca i silnego uzbrojenia, osiągają prędkość 16 węzłów (niższą od współczesnych statków rybackich!) i kosztują po 2,75 mln funtów każdy.



ROSYJSKIE I RADZIECKIE PANCERNIKI

(SUPLEMENT)

Półtora roku temu drukowaliśmy cykl artykułów Pawła Wieczorkiewicza pt. „Pancerniki rosyjskie i radzieckie”. Ostatnio nasz czytelnik z ZSRR, I. A. Bojeczkin z Moskwy, nadesłał nam interesujące uzupełnienia do trzeciego z cyklu wspomnianych artykułów — „Trzy pancerniki czarnomorskie” — zamieszczonego w numerze lutowym z 1975 roku.

Pancernik „Impieratrica Maria” zatonął 20 października 1916 roku w Sewastopolu wskutek wybuchu wewnętrznego. Prace nad podniesieniem okrętu zaczęły się nie od razu. Początkowo do udziału w tej akcji byli zaproszeni specjaliści z Włoch i z Japonii. Pierwsi odmówili przyjęcia propozycji tłumacząc się trudnościami technicznymi, drudzy zaś przedstawili nader skomplikowany i drogi (10 mln jenów) sposób podniesienia okrętu. Z tego to powodu dowództwo Floty Czarnomorskiej pozostało przy projekcie A. N. Kryłowa. Według tego projektu pancernik miało podnieść stępką do góry, następnie wprowadzić do doku, załatać wyrwy i uszczelnić inne otwory w kadłubie, z kolei wydokować i odholować na płyciznę, po czym odwrócić na równą stępkę przez jednoczesne zatapianie przedziałów z jednej burty i wypompowywanie wody z przedziałów po burcie przeciwległej.

Jeszcze w 1916 roku 300 ludzi pod kierownictwem inż. Sidensera przystąpiło do prac. Postawiono 6 studzienek łączących dno zatopionego pancernika z powierzchnią morza, umożliwiając w ten sposób przedostanie się do wnętrza okrętu. Uczestnicy podwodnych robót pracowali w niezwyklej scenarii — gdy z silowni usunięto część wody, pływali po pomieszczeniach na tratwie, a nad ich głowami wisiały ogromne kotły...

Pod koniec 1916 roku wynurzyła się po zakończonej hermetyzacji rufa pancernika, a w 1918 roku wydobyto cały kadłub i odholowano na płyciznę. Na dnie pozostały tylko 4 wieże artylerii głównej i opancerzona nadbudówka. W 1919 roku okręt wprowadzono do doku. Odręmontowany w 75 proc. stał tam do 1923, kiedy to ponownie odholowano go na płyciznę w celu odwrócenia na równą stępkę. Jednakowoż trudności, jakie przeżywało wówczas państwo radzieckie po dwu wojnach, ciężka sytuacja przemysłu cierpiącego na niedostatek metalu, uniemożliwiły realizację zamierzenia. W 1926 roku „Impieratricę Marię”, nadal stępką do góry, znów postawiono na dok, ale tylko po to, aby podjąć rozbiórkę, co zostało ukończone w początku 1927 roku. W połowie lat trzydziestych nurkowie EPRON-u wydobyli też wieże artylerii głównej.

Pancernik „Impieratrica Jekatierina II”, przemianowany w 1917 roku na „Swobodnaja Rossija”, zatonął 18 czerwca 1918 od torped niszczyciela „Kiercz” koło Noworosyjska. Był to jedyny pancernik Floty Czarnomorskiej zatopiony w tym roku przez własne załogi. (Na marginesie warto wspomnieć, że drugi tom Małej Encyklopedii Wojskowej, Warszawa 1970, podaje na

str. 762 mylną informację, że pancernik „Potiomkin” został zatopiony przez własną załogę koło Noworosyjska. Po zwycięstwie rewolucji podniesiony z dna i pocięty na złom.” W rzeczywistości „Potiomkin” w czerwcu 1918 roku pozostawał w Sewastopolu; w 1920 roku interwencji podczas odwrotu zniszczyli maszyny pancernika; w okresie 1924—1925, do października, okręt został rozebrany).

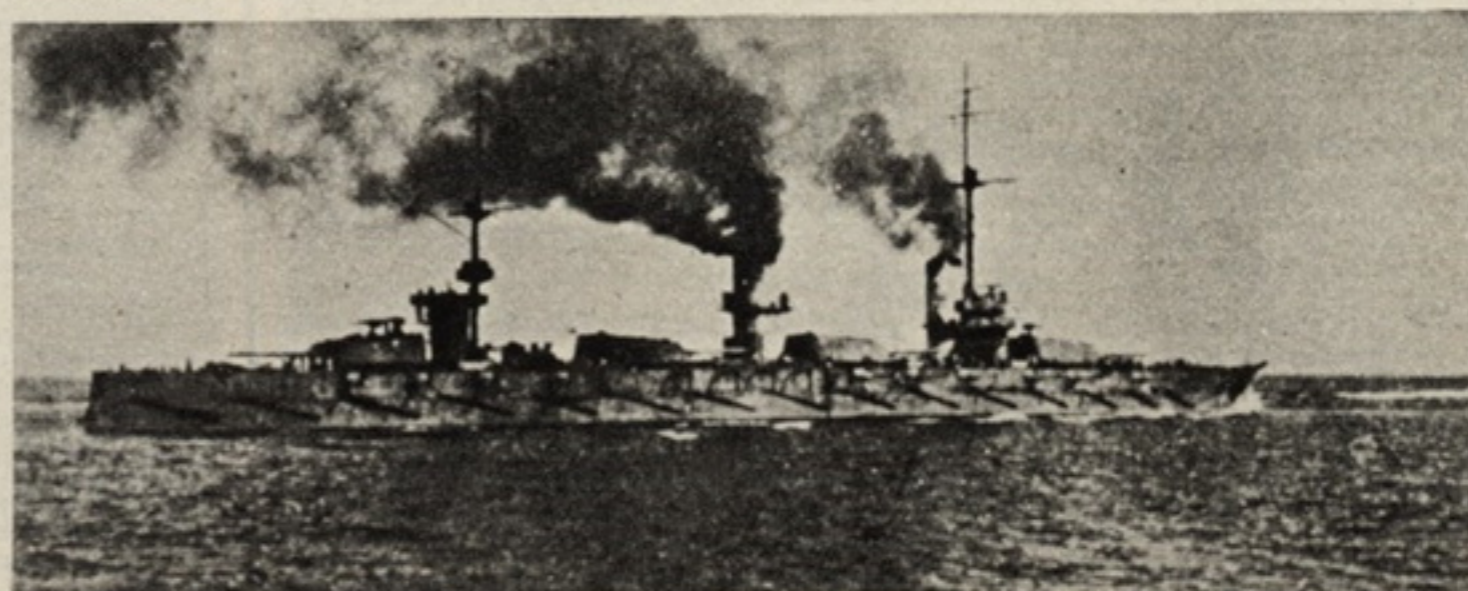
O tym, że „Swobodnaja Rossija” doznała bardzo wielkich uszkodzeń od wybuchów torped, było wiadomo już od chwili, gdy okręt poszedł na dno. Z tego też powodu specjaliści EPRON-u, którzy w 1926 roku przystąpili do poszukiwania pancernika, nie brali pod uwagę podniesienia okrętu w całości. Zamierzano wydobyć jedynie pociski 12-calowe i cenne mechanizmy, a wrak kadłuba wyciągnąć w częściach.

Pancernik znaleziono w 1928 roku, tzn. w 10 lat po zatopieniu. Leżał on na głębokości 48 metrów, do góry dnem. Przy użyciu materiałów wybuchowych poczyniono otwory w dnie okrętu i przystąpiono do rozładowywania komór amunicyjnych dział głównego kalibru. Do lipca 1930 roku nurkowie wydobyli około 200 pocisków i pojemników z ładunkami miotającymi. Ażeby móc kontynuować prace, trzeba było poszerzyć otwory w kadłubie. W tym celu należało rozerwać również przy użyciu materiału wybuchowego grubą dwuteową belkę stalową. Przy tej okazji nastąpił jednak także wybuch pozostałej reszty amunicji — śródkrećcie zostało rozszarpane na długości 40 metrów i na całej szerokości. Fragmenty „Swobodnej Rossiji” podniesiono później w częściach z przeznaczeniem na złom. W połowie lat trzydziestych udało się wydobyć też dwie wieże głównej artylerii, dwie zaś pozostały na dnie pod szcztakami kadłuba.

Na tym zamykają się dzieje dwóch drednotów Floty Czarnomorskiej. I jeszcze krótko o losach dwóch pozostałych. „Impierator Aleksandr Trietij” — od 29 kwietnia 1917: „Wola” — był w 1918 roku opanowany przez interwentów, przemianowany na „Gienierał Aleksiejew” i w 1920 roku uprowadzony do Bizerty. W latach trzydziestych rząd ZSRR prowadził rozmowy z Francją w kwestii jego powrotu, ale nie osiągnięto porozumienia. Później władze francuskie przekazały pancernik na złom.

Czwarty czarnomorski drednot „Impierator Nikolaj Pierwyj” — od 29. 4. 1917: „Demokrati-ja” — nie był ukończony.

U góry: eksplozja pancernika „Impieratrica Maria” 20 października 1916 r. w Sewastopolu. Poniżej: ostatnie znane zdjęcie pancernika „Impieratrica Jekatierina II”, wykonane w pobliżu Sewastopola latem 1917 r. (obie fotografie pochodzą z ksią żki R. Gregera „Die russische Flotte im ersten Weltkrieg 1914—1917”).

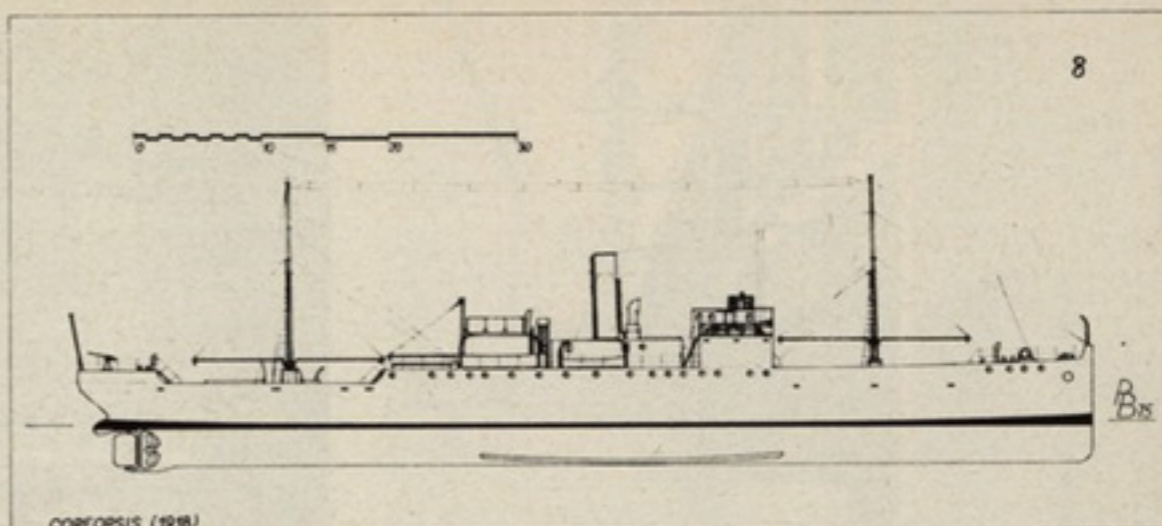


ESKORTOWCE TYPU „FLOWER“

DOKOŃCZENIE Z POPRZEDNIEGO NUMERU

Rozwijająca się wojna podwodna wymagała coraz większej liczby jednostek przeznaczonych do zwalczania Ubootów. Postanowiono oprzeć się na wypróbowanej konstrukcji i dlatego zamiast kontynuować budowę trałowców (i tak używanych do zadań eskortowych) zmieniono nieco założenia i na tym samym kadłubie zaprojektowano eskortowiec (convoy sloop). Zrezygnowano tym razem z sylwetki okrętu wojennego, upodabniając go do statku handlowego. Każdej stocznii pozwolono nadawać okrętom dowolny wygląd, przy zachowaniu podstawowej konstrukcji. Dlatego też istniało ponad 18 wersji, różniących się kształtem nadbudówek i wyposażeniem, co praktycznie uniemożliwiało odróżnienie pułapek od bezbronnych statków handlowych. Nową wersję nazwano Q-FLOWERS, jako że większość z nich używana była jako statki-pułapki. W tej roli

miały one często inne nazwy (wprowadzony na początku system „Q+numer” zdradzał rzeczywiste przeznaczenie jednostek) i wyposażone były w dodatkowe, fałszywe nadbudówki. Łącznie wprowadzono do służby 40 Q-FLOWERS, zamawianych w czterech partiach od stycznia 1916 do lutego 1917 (typy AUBRETIA i ANCHUSA). Wszystkie okręty miały działa głównego kalibru oraz broń przeciw okrętom podwodnym ukryte w nadbudówkach, lub pod pokładem. Lekkie działka lub ich atrapy pozostawiono widoczne (zazwyczaj na rufowce) ponieważ stanowiły wówczas normalne uzbrojenie statków handlowych¹⁾. Jeden z convoy-sloopów — ANDROMEDA — przekazany został francuskiej Marine Nationale w zamian za utracone awizo RIGEL. Pod nazwą ANDROMEDE, a później VILLE D'YS służył aż do zakończenia drugiej wojny światowej.



Łącznie wybudowano 120 jednostek typów FLOWER, Q-FLOWER i ETOILE. Z tego w trakcie działań wojennych zatopionych zostało 19 okrętów. GENTIAN i MYRLE zatopione na minach w Zatoce Fińskiej podczas operacji przeciw flocie radzieckiej w 1919 roku. Spośród pozostałych, 5 okrętów sprzedano lub przekazano w 1920 roku obcym marynarcom. Portugalii: JONQUIL = CARVALHO ARAUJO i GLADIOUS = REPUBLICA; Belgii: ZINNIA = ZINNIA; Egipcj: SYRINGA = SOLLUM (wszystkie złomowane dopiero po drugiej wojnie światowej); Danii: ASPHODEL = FYLLA (złomowany na początku lat trzydziestych). Marynarki Commonwealthu otrzymały również 5 okrętów. Australijska: GERANIUM, MALLOW i MARGUERITE (zatopione jako okręty-cele w 1935 r.); indyjska: CEANOTHUS = ELPHINSTONE (rozbił się w 1925 r. koło Nikobarów) i LYCHNIS = CORNWALLIS (złomowany 1946). Wszystkie wymienione jednostki służyły jako patrolowce lub okręty ochrony rybołówstwa. Natomiast DIANTHUS, IRIS, IVY, MARIGOLD, MISTLETOE, MONBRETIA, PELARGONIUM, PENTSTEMON, PEONY, POLYANTHUS i SUNFLOWER sprzedane zostały prywatnym armatorom i przebudowane na statki handlowe. W latach międzywojennych zatopione MARJORAM i VALERIAN, kilka przekazano do służby państwowej i RNVR²⁾. Niektóre służyły jako okręty ochrony rybołówstwa, a CHYSANTEMUM i SNAPDRAGON jako holowniki tarcz do strzelań ćwiczebnych. Reszta pływała jako patrolowce. Większość z nich została złomowana do 1939 roku. W składzie Royal Navy jedynie trzy wzięły udział w drugiej wojnie światowej, z tego FOXGLOVE jako okręt mieszkalny. Natomiast jeden z FLOWERÓW dotrwał do dnia dzisiejszego. Jest nim PRESIDENT eks-SAXIFRAGE, który zacumowany przy Embankment w Londynie służy jako okręt szkolny RNVR³⁾.

¹⁾ Początkowo do tego celu przeznaczono MARJORAM. Miał również otrzymać nazwę PRESIDENT, ale zatopiony w styczniu 1921 koło przylądka Flintstone podczas przeprowadzania do Haulbowline dla zaadaptowania go do potrzeb RNVR.

PRZEMYSŁAW BUDZBON
MAREK TWARDOWSKI

DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE

Kolejno umieszczono następujące dane: wyporność normalna; długość między pionami/maksymalna × szerokość × zanurzenie średnie/maksymalne; uzbrojenie; moc maszyn; prędkość; zapas węgla; zasięg; załoga.

Typ ACACIA: 1200 t; 76,3/80,1 × 10,1 × 3,4/3,7 m; 2—76 mm, 2—47 mm plot. (uzbrojenie planowane, tylko część okrętów była tak uzbrojona; pozostałe: 2—102 mm lub 1—102 mm lub 1—76 mm i 1 albo 2—47 mm, jeden lub dwa uzbrojone tylko w działka 47 mm); 1400 KM; 16,6 w.; 130 t norm., 250 t maks.; 2000 Mm/15 w.; 77 ludzi.

Typ AZALEA: 2—120 mm, 2—47 mm plot. (niektóre 2—102 mm, 2—47 mm plot., jeden lub dwa nie miały działek plot.); 79 ludzi.

Typ ARABIS: 1250 t; 78,9/81,7 × 10,2 × 3,4/3,6 m; 2—120 mm, 2—47 mm (sześć zamiast dział 120 mm miało 102 mm, niektóre jedynie 1—120/102 mm, niektóre bez działek plot., niektóre tylko 1 albo 2—47 mm); 1400 KM, 16 w.; 260 t maks.; 2000 Mm/15 w.; 79 ludzi.

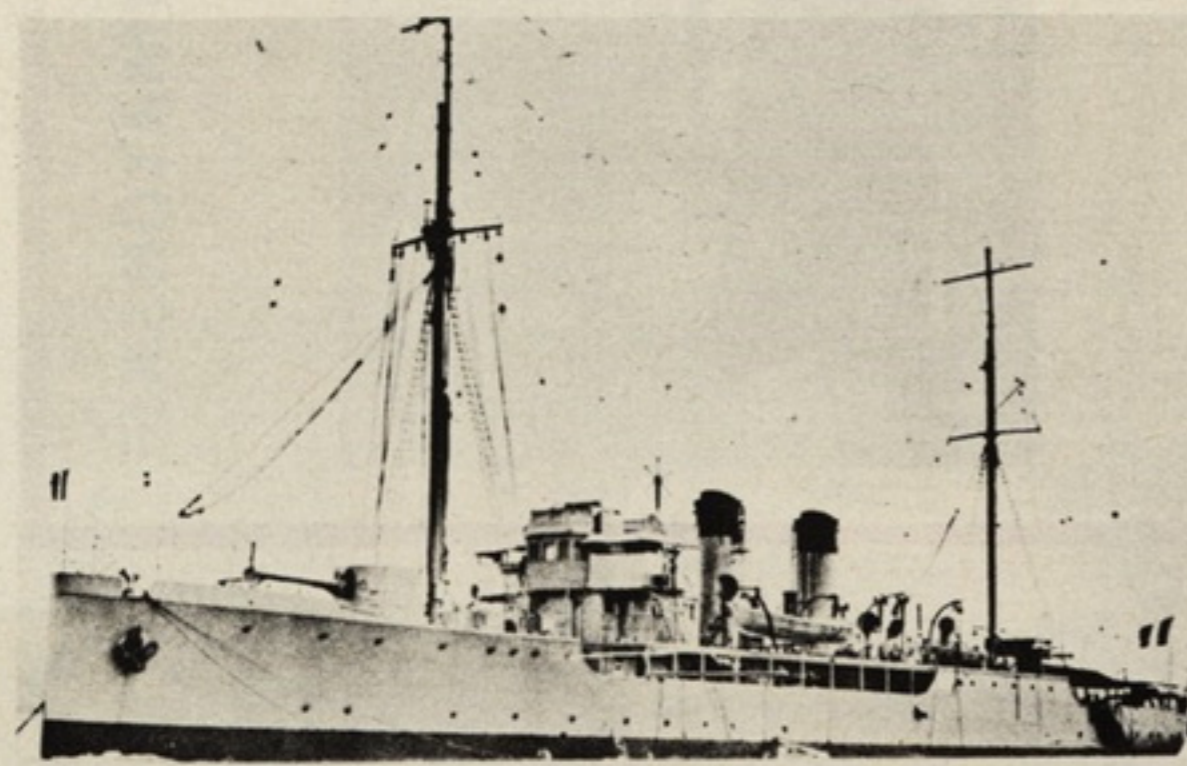
Typ AUBRETIA: 1250 t; 78,9/81,7 × 10,2 × 3,5/3,8 m; 3—76 mm, 2—47 mm plot. (planowane, w rzeczywistości 2—102 mm, 1—47 mm i wyrzutnie bomb głębinowych); 2500 KM; 17,5 w. (planowana, przy tej mocy osiągały 16,5 w.); 255 t; 2000 Mm/15 w.; 80 ludzi, razem z zespołem paniki — 108.

Typ ANCHUSA: 1290 t; 76,3/80,1 × 10,7 × 3,5/4,2 m; 2—76 mm, 1 haubica 190 mm, 4 wyrzutnie bomb głębinowych (planowane, w rzeczywistości 2—102 mm, 1 lub 2—76 mm i wyrzutnie bomb głębinowych); 1400 KM; 17 w. (w rzeczywistości 16,5 w.); 260 t; 2000 Mm/15 w.; 93 ludzi.

Typ ETOILE: 1300 t; 81,5 × 10,5 × 4,2 m; 2—138,6 mm, 4—47 mm plot.; 2800 KM; 17,5 w.; 260 t; 2400 Mm/12 w.; 103 ludzi.



Powyżej: PRIMOSE (typ ACACIA), wodowany 29.6.1915; stocznia William Simons, Renfrew; sprzedany na złom 9.4.1923 firmie Rees Llanelly; przykład okrętu przystosowanego do służby na Morzu Śródziemnym: maszt rufowy i winda trałowa zostały zdemontowane, na ich miejsce ustawiono platformę startową i urządzenia do napelniania balonu obserwacyjnego typu „Kite”. Poniżej: CASSIOPEE (typ ETOILE), wod. 10.2.1917; Barclay Curle, Glasgow; złomowany 1933; zdjęcie wykonane na początku lat trzydziestych, przedstawia okręt po modernizacji jaką przeszły wszystkie francuskie jednostki tego typu po wojnie (między innymi działka 47 mm zastąpiono działkami 75 mm).



ODPOWIEDZI REDAKCJI

Jerzy Maliniak, Piaseczno. Ówczesne roczniki, nawet Janes's Fighting Ships 1939, o którym Pan wspomina, nie mogą stanowić podstawy do ustalenia składu floty podwodnej ZSRR w chwili wybuchu drugiej wojny światowej. Zresztą sam edytor na wstępie uprzedza, że informacje nie są dokładne. Oto szczegóły, które zdaniem Pana „mogą się też przydać innym posiadaczom tego rocznika, teraz łatwiejszego do zdobycia ze względu na „reprint”. Otóż typ „Nalim” był w tym czasie oznaczony jako typ „S”. Liczba 15 obejmować może łącznie okręty gotowe i jeszcze budowane. We wrześniu 1939 były w służbie tylko 3 jednostki tego typu. Okrętów typu „Prawda” zbudowano w ogóle tylko 3 (w służbie od 1936). Okręty wymienione jako typ „Garibaldi” to podwodne stawiacze min typu „L” czyli „Leniniec”. W roczniku wymienione z nazwy są tylko 3 okręty Floty Czarnomorskiej, lecz z błędnymi oznaczeniami literowo-liczbowymi: powinno być nie B4—B6, lecz L4—L6. Ogółem okrętów tego typu (w trzech kolejnych wersjach) było w służbie 1. IX. 1939 we wszystkich flotach nie 8, lecz 17. Okręty oznaczone jako typ „Jakobiniec” należały do typu „Diekabrist”, a różnica polegała na tym, że wchodziły one w skład Floty Czarnomorskiej, a „Diekabrist”, „Narodowolec” i „Krasnogwardziec” — w skład Floty Północnej (początkowo we Flocie Bałtyckiej). Numery

11-13 były wtedy już nieaktualne, okręty miały oznaczenia D4—D6, a okręty Floty Północnej — D1—D3, a nie L1—L3. Były to pierwsze okręty konstrukcji radzieckiej — zbudowano ich razem 6, a nie 27. Widać tu wyraźnie, że angielski edytor nie odróżniał jeszcze wtedy typu „D” od typu „L” (podobnie jest zresztą i w późniejszych rocznikach). Okręty typu „Liń” to ulepszona seria typu „Szczuka” (w sumie było wtedy 5 serii), ale w literaturze radzieckiej wszystkie wersje określa się jako typ „Szczuka”. We wrześniu 1939 znajdowało się w służbie we wszystkich flotach ponad 70 okrętów, a nie 40, jak jest podane w roczniku. „Szcz 304” nazywał się „Komsomolec”. Małych okrętów podwodnych typu „M” (serie VI, VI-bis, i XII) było w służbie wówczas już ponad 50. Żaden z nich nie miał nazwy, lecz jedynie oznaczenie literowo-liczbowe. Numeracja okrętów bałtyckich zaczynała się od M71.

Jarosław Iosseliani w książce „W bitwach pod wodą” Moskwa 1959 przypisuje na ogół okrętom nazwy, których nigdy one nie nosiły. „L 23” nie miał nazwy, a „Staliniec” to „L 2” z Floty Bałtyckiej.

Stanowczo niefortunnie wybrał Pan sobie źródła do swoich poszukiwań. Trzeba było zacząć od „Drugiej wojny światowej” Jerzego Lipińskiego, a z wydawnictw zachodnich — „Die fremden Flotten im 2. Weltkrieg” Petera Klepscha. Zachęcamy do przestudiowania książki W. I. Dmitrijewa „Atakuj podwodniki” (Wojenizdat, Moskwa 1973), w której znajdzie Pan omówienie wielu interesujących Pana spraw.

ROZWIĄZANIE MIKROKONKURSU

„Z LOTU PTAKA“

Nasz ponadplanowy mikrokonkurs w majowej PH, przy wykorzystaniu „lotniczego” zdjęcia plastelinowych modeli Wojnara Morzy z Olecka, przyniósł blisko 100 rozwiązań, w tym więcej niż połowę prawidłowych. Na zdjęciu, od lewej do prawej, widoczne były okręty: brytyjski krążownik „Tiger” („Lion”, „Blake”), japoński superpancernik „Yamato” („Musashi”), japoński pancernik „Nagato” („Mutsu”). Najczęstsze błędy to mylenie „Nagato” z brytyjskim pancernikiem (krążownikiem liniowym) „Hood”, z niemieckim pancernikiem „Bismarck” („Tirpitz”), a także — z brytyjskim pancernikiem „Warspite”.

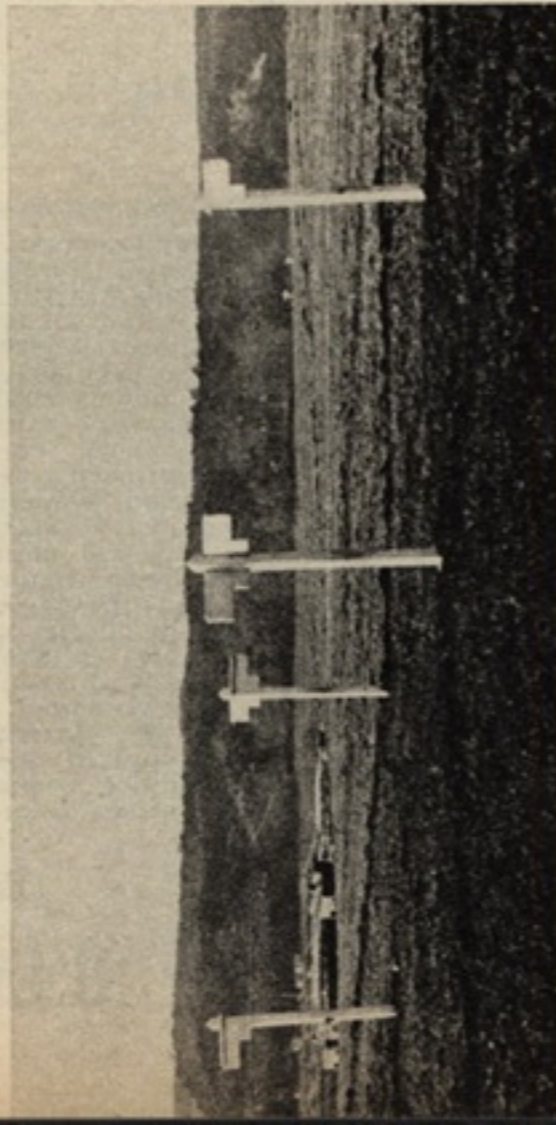
W wyniku losowania, nagrody książkowe otrzymują: Roman Bąkowski z Konina, Robert Bock z Poznania, Andrzej Chorzelski z Gdańska, Andrzej Foltz z Sosnowca, Sławomir Janowski z Wrocławia, Krzysztof Piątkowski z Radomia, Grzegorz Pomorski z Łodzi, Edward Rasik z Zarowa i Jan Spiechowicz z Miechowa. Nagrody wysyłamy pocztą.



DAWNA GDYNIA (46)

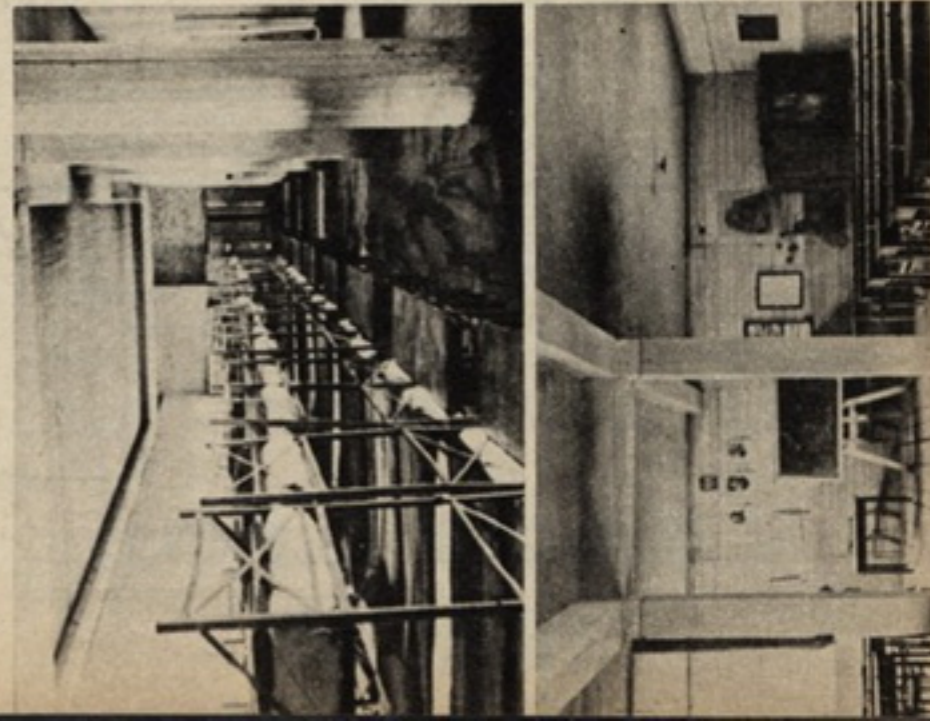
To kapitalne zdjęcie, z podpisem „ulice wytyczone, można budować” opublikowane zostało w wydanej ostatnio przez Wydawnictwo Morskie książce o Gdyni, zatytułowanej „Brama na świat”. Jest to niezwykle cenny wybór pasjonujących artykułów i wspomnień o tegorocznej jubileuszowej, dokonanej przez Macieja Rdesińskiego, kierownika Muzeum Miasta Gdyni. Polecamy książkę miłośnikom staroci, również z uwagi na unikalne zdjęcia, w rodzaju publikowanego obok. Nieestety, zdjęcia są haniebnie sknocone drukarsko, co nazbyt już często zdarza się Wydawnictwu Morskiemu. Wracając do fotografii: kto z Czytelników mógłby nam powiedzieć — które to jest miejsce, gdzie stoją owe słupy wytyczające nowe ulice powstałej Gdyni?

repr. E. Grabowska



JESZCZE O PCWM

Dwukrotnie już wspominalśmy w br. o Państwowym Centrum Wychowania Morskiego, którego 30 rocznica powstania minęła w lutym. W poprzednim AN zamieszczone były zdjęcia gdynskiego Domu Żeglarza, siedziby PCWM. A tak wyglądały spartańskie wnętrza tego budynku, po przewizorycznym ich przystosowaniu w 1947 r. dla potrzeb nowo powstałej Szkoły Jungów. Na tyle tylko było nas stać bezpośrednio po wojnie. Dawni jungowie z pewnością obejrzą te fotografie z rozrzewnieniem.



POCZTÓWKI ARMATORSKIE



www.bembridge.com.pl

Jeszcze raz sięgamy do pamiętek p. E. Jakubowskiego z Gdyni (patrz poprzednie AN) i reproduujemy ponownie pocztówkę słynnego armatora brytyjskiego White Star Line. Przedstawia ona 3-srubowy parowiec pasażerski „Laurentine”, zbudowany w 1927 r. (18 724 BRT, ok. 1400 miejsc pasażerskich, 176 m długości, 15 000 KM, 16 węzłów). Obsługiwał on linię z Europy do portów kanadyjskich. Podczas II wojny światowej został uzbrojony i służył jako krążownik pomocniczy. Zatonął 3. XI. 1940 na Atlantyku, zatopiony przez niemiecki okręt podwodny „U 99”, dowodzony przez osławionego asa Kretschmera (tej samej nocy „U 99” zatopił jeszcze transportowiec „Casanare” oraz drugi krążownik pomocniczy „Patroclus”).

FLAGOWY OKRĘT RUYTERA

Stępując do znanej już Czytelnikom serii obrazów profesora Adolfa Bocka, zamieszczamy tym razem piękny portret flagowego okrętu admirała de Ruytera „De Zeven Provinciën”. W dniach od 11 do 14 czerwca 1666 roku na kanale La Manche, Ruyter z pokładu tego własnie okrętu dowodził flotą holenderską, która w słynnej Bitwie Czterodniowej zadała ciężkie straty flocie angielskiej.



HURAGAN W APIA

Nasz redakcyjny oblatywca — Janusz Wolniewicz, będąc w porcie Apia na Samoa (patrz „Morze” z lipca br.), spotkał się ze śladami słynnego huraganu, który w marcu 1889 r. zatopił tam niemieckie kanonierki „Eber” (76 ofiar) i „Adler” (27 ofiar) a trzecia — „Olga” — wyrzucił na brzeg. Zatonęły także 3 amerykańskie okręty (w sumie 30 ofiar) oraz wszystkie stojące wówczas w porcie jednostki handlowe. Tylko okręt angielski zdołał na czas uciec z pułapki. Na ówczesnych rycinach: pogrom w Apia oraz wraki niemieckich kanonierek („Eber” na pierwszym planie, „Adler” w oddali).

