

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)

# „DAR” na Atlantyku

# MORZE

NR 9/550 ● ROK XXXII/LI  
WRZESIEŃ 1976 ● CENA 6 ZŁ

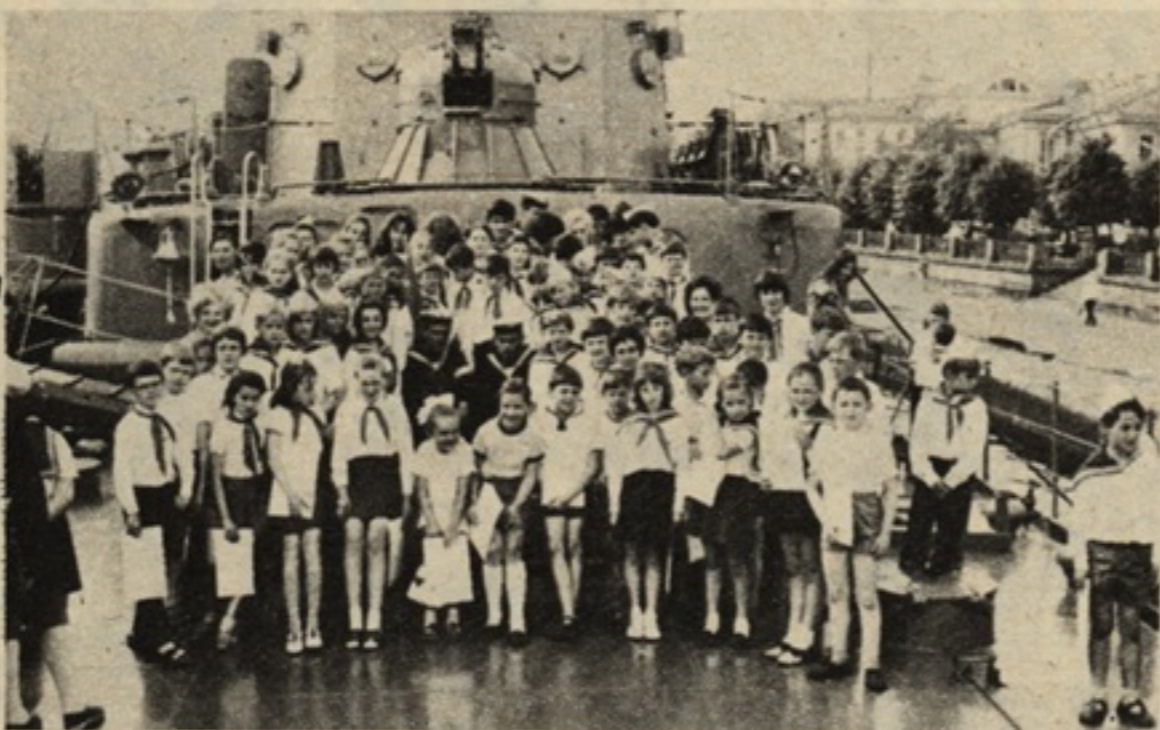
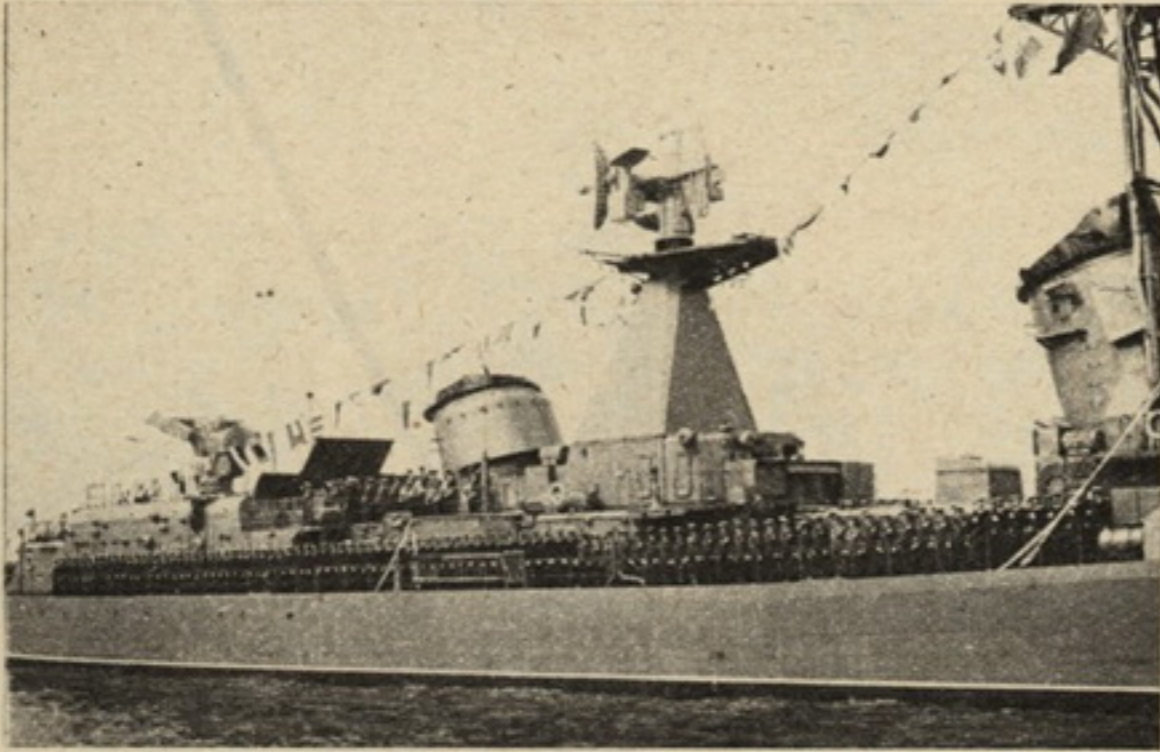
Fot. Henryk Kobot



# WIZYTY PRZYJAŹNI

W uroczystościach tradycyjnego Dnia Marynarki Wojennej ZSRR, obchodzonych 25 lipca w wielu portach Kraju Rad, uczestniczyli marynarze polscy z wiceadmirałem Ludwikiem Janczyszynem i kontradmirałem Ludwikiem Dutkowskim. Na Newie w Lenigradzie, przed legendarnym krążownikiem „Aurora”, odbyła się defilada okrętów wojennych z udziałem flagowej jednostki naszej Marynarki Wojennej – niszczyciela „Warszawa” – okrętu desantowego i trałowca oraz okrętu patrolowego marynarki ludowej NRD „Ernst Thaelmann”. Delegacja naszych marynarzy z wiceadmirałem Ludwikiem Janczyszynem i kontradmirałem Dutkowskim była również w Moskwie, dokąd udała się na zaproszenie głównodowodzącego Marynarką Wojenną ZSRR – admirała floty Gorszkowa.

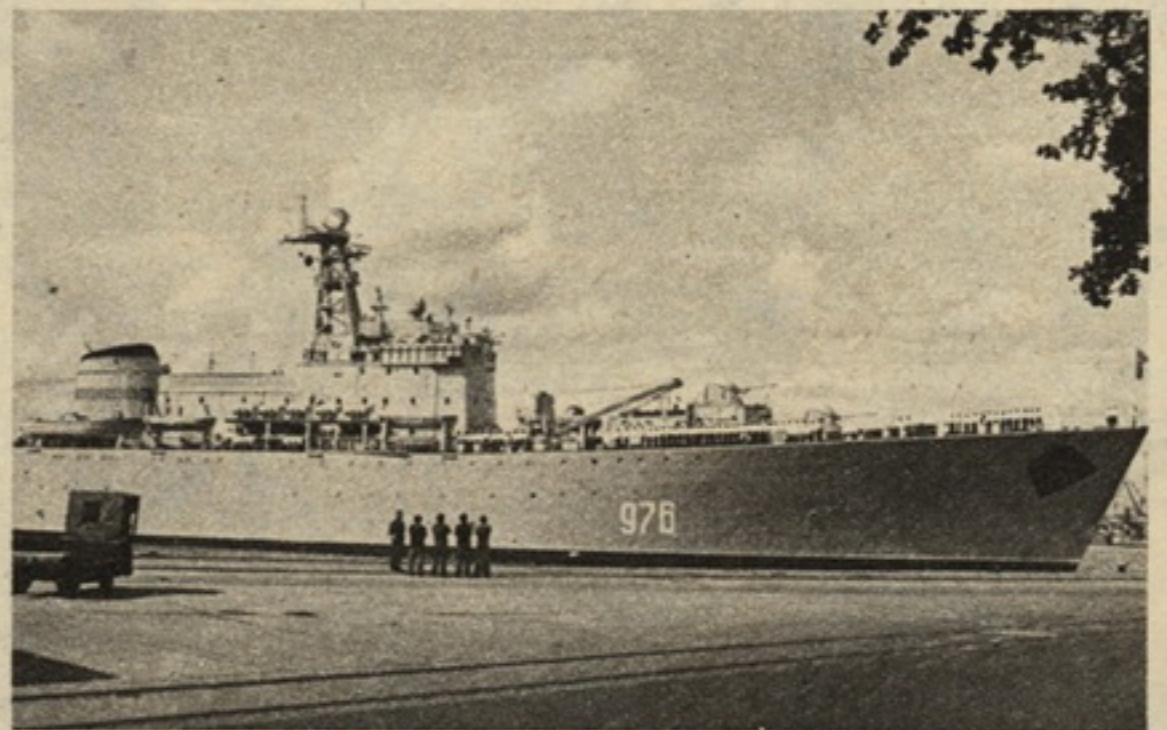
## W LENINGRADZIE



Wizyta polskich okrętów miała charakter małego jubileuszu — była bowiem dziesiątą w historii wzajemnych odwiedzin. Pierwszą wizytę — w 1949 roku — zainaugurował ORP „Iskra”.

Fot. Marian Wrześciński

## W GDYNI [www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)



W dniach 6—10 sierpnia z kolei gościł w Gdyni okręt szkolny Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej im. M.W. Frunzego w Lenigradzie — „Gangut” pod dowództwem kontradmirała W.W. Płatonowa. Podchorążowie i kadra wykładowców zwiedzili Wyższą Szkołę Marynarki Wojennej w Gdyni, Trójmiasto i katedrę w Oliwie, gdzie wysłuchali koncertu na organach.

Fot. Andrzej Kuczera

Nasz specjalny wystannik  
**JERZY WADOWSKI**  
pisze z Nowego Jorku

# Amerykański finisz OPERACJI ŻAGIEL 76

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)



Przy nowojorskim nabrzeżu. „Libertad”; z prawej: „NipponMaru”

Kościół w Newport, w którym odbywała się odprawa kapitanów i oficerów nawigacyjnych statków, uczestniczących w Operacji Żagiel 1976, wypełniony był po brzegi. Sławne nazwiska i popularne w światowym żeglarstwie postacie przyciągnęły tu także wielu obserwatorów Operacji. I dla jednych i dla drugich ta „kościelna” impreza miała walory spotkania obiecującego w przyszłości wiele emocjonujących przeżyć. — Nie wiemy, co się wydarzy — mówił prowadzący odprawę komandor US Coast Guard, odpowiedzialny za organizację przejścia armady do Nowego Jorku i Wielkiej Parady na rzece Hudson. — Czegoś takiego nikt jeszcze nie próbował dokonać. Prócz waszych 224 statków, spodziewamy się na wodzie 20 tysięcy jednostek, a na lądzie zaś — 10 milionów ludzi. Powietrzem, na szczęście dla mnie, zajmuje się ktoś inny. Na rzece kotwiczyć będą 53 okręty wojenne, nie sądzimy, aby przysporzyły kłopotów.

## Armada nadchodzi

Nowoczesne niszczyciele, fregaty, wielkie okręty desantowe 21 bander, daleko na Atlantyku — 60 mil na wschód od platformy latarniowej Ambrose — formowały się w 3 kolumny, prowadzone przez amerykański krążownik „Wainwright”. W szyku torowym weszły na rzekę Hudson, cumując bez przeszkód do beczek ustawionych wzdłuż trasy parady.

— Tak wspaniałego manewru wielkiej floty nie oglądano nawet podczas ostatniej wojny — stwierdzili zgodnie dowódcy morscy wielu krajów obecni w Nowym Jorku.

— Wojskowa dyscyplina i umiejętności żeglugi w zespole! — wykrzykiwali oficerowie US Navy w Głównej Kwaterze Operacji.

— Spróbujcie dokonać tego samego pod żaglami — odpowiadali im entuzjaści żeglarstwa.

Tu rzeczywiście rzecz wyglądała inaczej. Zapowiedziana „mała parada” w drodze z Newport do Nowego Jorku wzdłuż Long Island ściągnęła setki tysięcy obserwatorów na plażę Długiej Wsypy. Tylko do Jones Beach przybyło 80 tysięcy ludzi 17 tysiącami samochodów. Spotkał ich zawód. Wędrowni żaglowcy armady z Newport na ko-

twicowiska Soudy Hook oraz Gravesend Bay trwała 36 godzin, i były to raczej popisy solowe. Pilotujące armadę okręty Coast Guard straciły kontakt ze swymi podopiecznymi. Zaplanowana łączność radiowa zawiodła. Statki dochodzące do kotwiczowisk zajmowały miejsca inne, niż przewidziano dla nich w planie. Wiele z tych, które po drodze odwiedzić miały małe porty Long Island, nie zdołało ich rozpoznać. Irlandzki kecz „Creidne” wszedł nieoczekiwanie na Hudson i zawinął do Jersey City; wenezuelski „Sargasso” pojawił się w Stamford, w stanie Connecticut; francuski szkuner „Bel Estoir II” utknął na mieliźnie. Na wodzie zapanował chaos. Rozdzwoniły się telefony — statki rozpoznawano na zasadzie: opisz, jak wygląda to, co widzisz. W drodze do Nowego Jorku zaginął nawet „Eagle”.

— Musi być gdzieś pomiędzy Ambrose a Fire Island — oznajmił Kwaterze Głównej jego „pilot”. Dowództwo Coast Guard osadziło dowództwo; miało to niejaki uzasadnienie.

Kilka dni wcześniej komandor w stanie spoczynku George W. Kittredge, obecnie producent jedno-

osobowych łodzi podwodnych w Maine, powiadomił „właściwe instancje”, iż przed niespełna rokiem sprzedał na raty łódź podwodną klientowi, którego — jak również łodzi — po otrzymaniu pierwszej wpłaty nigdy już nie ujrzal, gdyż jak się okazało, przedstawione przy zawieraniu transakcji dokumenty identyfikacyjne były własnością kogoś zupełnie innego. Niby drobiazg — wart zaledwie 7 tysięcy dolarów, 3,5 m długi, 1,6 m szeroki, ważący mniej niż 1 tonę, mieszczący się na normalnej samochodowej przyczepie, a jednak — lub może właśnie dlatego — wprowił w ruch FBI, i „służby specjalne”, i Interpol. Paradę odbierać miał przecież prezydent Stanów Zjednoczonych, a bractwo w niej miały udział statki i okręty wielu bander, prowadzone przez okręt szkolny Coast Guard „Eagle”. Kmdr. Kittredge, znający dobrze — co oczywiste — dzieje amerykańskiej Navy, przypomniał, iż właśnie przed 200 laty, w nowojorskim porcie, chałupniczej produkcji łódź podwodna zatopiła brytyjską fregatę o nazwie... „Eagle”, zważywszy zaś, że ów nieuczciwy klient sprawiał wrażenie maniaka...

— Stary cwaniak — powiedział

jeden z kierowników Operacji — do niedzieli wygrzebię mu faceta nawet spod dna morskiego.

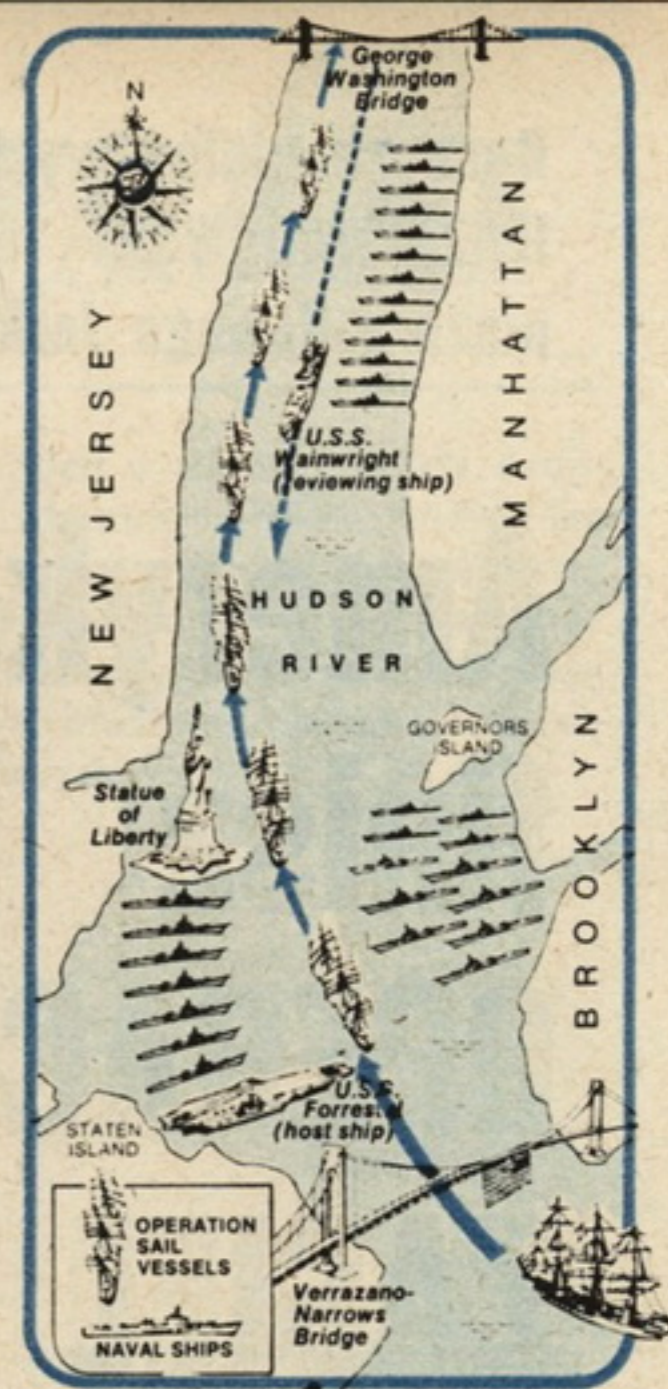
Nie wszyscy jednak żeglowali „byłe naprzód”. Polskie żaglowce nie przysporzyły nikomu kłopotów, a ich nawigatorzy nie zawiedli. „Dar Pomorza” dotarł na miejsce kotwiczenia w towarzystwie rumuńskiego barku „Mircea” — załogi obu statków już wcześniej bardzo się zaprzyjaźniły.

Na kotwiczowiskach powtórzyła się sytuacja, znana uczestnikom Operacji z kolejnych etapów długiej drogi do Nowego Jorku. Witwały ich setki jachtów zapelnionych entuzjastami żagli. Wielu z nich przybyło, by zabrać załogi na przyjęcia wydawane w nabrzeżnych klubach.

## Gościnny klub w Monmouth

Nie tylko parking, ale i droga wiodąca do Monmouth Boat Club w Red Bank, w stanie New Jersey, zapełniona była samochodami.

— Zwykle tylko raz w roku, na klubowe święto, zbiera się tu komplet członków — mówi Komandor MBC, Willem Verkooyen. — Ale dzisiaj nie brakuje chyba nikogo. Czekaliśmy tego dnia niecierpliwie.



[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)

Zatloczone pirsy Manhattanu od strony rzeki Hudson

Największe jachty motorowe klubu przywiozły z odległego Sandy Hook kilkudziesięciu członków załogi „Daru Pomorza” na zorganizowane na ich cześć przyjęcie.

— Dlaczego zaprosiliśmy załogę „Daru Pomorza”? Trochę przez ciekawość, ale przede wszystkim dlatego, że czytaliśmy i słyszeliśmy o jej nadzwyczaj sportowej postawie w trakcie regat — mówi p. Verkooyen. — Prócz tego, prosili nas o to Amerykanie polskiego pochodzenia mieszkający w Red Bank lub w pobliżu. Również oni są dziś naszymi gośćmi.

Serdeczne powitanie i przyjęcie, zgotowane polskim żeglarzom w Red Bank, nie było wyjątkowe. Tak samo podejmowano wszystkich innych żeglarzy w wielu małych portach i marinach nad cieśniną Long Island. Operacja Żagiel 1976 wykroczyła znacznie poza ramy nakreślone jej zasadniczym programem.

Przyjęcie w Red Bank trwało na pewno znacznie dłużej, niż mogli tego wcześniej oczekiwać i goście, i gospodarze. Trudno było się rozstać. Nawet gdy skipper ostatniego z jachtów, odwożących gości na powrót na kotwiczowisko, przerwał przeciągające się pożegnalne toasty — gospodarze długo jeszcze stali na skarpie przystani, wpatrując się w nikiące w mroku białe stateczki.

— „Dobrych macie chłopców!”, „To dobrzy chłopcy!”, „Oni są okej!” — te wokół wykrzykiwane stwierdzenia zakończył nieoczekiwaną konkluzją — wypowiedzianą z niejakim zdziwieniem — pewien bardzo dystyngowany członek klubu: „Wcale nie są inni niż my...”.

#### Kłopoty w powietrzu

Coast Guard z wielkim trudem uarzymywała porządek wokół statków kotwiczących na Sandy Hook i Gravesend Bay. Podczas gdy na wodzie było to jeszcze możliwe — rowowisko jachtów pozornie nie zorganizowane, było uchwytnie i dawało sobą kierować — w powietrzu panowała anarchia. Setki sportowych samolotów, krążących nad kotwiczowiskiem zagrażały nie tylko sobie wzajemnie lecz również normalnej komunikacji lotniczej. Fakt, że tylko

jeden z pilotów stracił panowanie nad maszyną — uderzył w duży jacht, zabijając na nim trzy osoby — należy uznać za nader szczęśliwy.

— Całkowicie straciliśmy rozeznanie na tym obszarze — powiadomiła Główną Kwaterę Operacji służba kontroli powietrznej. — Nie panujemy nad sytuacją.

— Zróbcie coś z tym bałaganem — rozpaczliwie błagały kierownictwa lotów wielkich lotnisk nowojorskich Kennedy’ego i La Guardia. — Oczekujemy najgorszego! Wstrzymaliśmy wszelki ruch komunikacyjny w tym sektorze. Nie wytrzymamy tak długo!

Pilotów sportowych nic nie mogło powstrzymać. Czuli się wielce pokrzywdzeni. Zapowiedziano już wcześniej, iż podczas parady żaden samolot nie zostanie dopuszczony w jej rejon. Zdecydowała o tym konieczność zapewnienia bezwzględnie bezpieczeństwa generalnie wszystkim uczestnikom parady, a przede wszystkim — prezydentowi USA. Tak więc 4 lipca, podczas trwającej 6 godzin parady 224 żaglowców, nad rzeką Hudson unosili się tylko dwa sterowce koncernu Good Year, ale i one omijały z daleka most Verrazano, przy którym kotwiczył lotniskowiec atomowy „Forrestal”, jako pierwszy w szpalerze — a później: szeregu — utworzonym przez okręty wojenne 21 bander.

„Forrestal” — okręt długości około 320 metrów i wyporności 80 tysięcy ton — ma zwykle na pokładach ponad 5 tysięcy marynarzy i lotników. Tym razem załogę jego pomniejszono do 2 800 ludzi, aby mógł pomieścić 3 tysiące gości zaproszonych przez prezydenta Forda, który z tego właśnie okrętu, w asyście tłumu dygnitarzy, oraz — głównego organizatora Operation Sail 1976, dra Franka Braynarda, zwanego przez prasę amerykańską „zakulisowym admirałem”, odbierał defiladę uczestniczących w nowojorskiej Operacji jednostek.

#### Wielka parada

Paradę prowadził „Eagle”, za nim, w ciągnącym się kilka mil szeregu — skandynawskie żaglowce

„Danmark” i „Christian Radich”, po nich argentyńska „Libertad”, chilijska „Esmeralda” i kolumbijska „Gloria” dalej — „Gorch Fock”, japoński bark „Nippon Maru” i wreszcie „Dar Pomorza”. Za nim reszta wielkich i sławnych — portugalski „Sagres”, hiszpański „Juan Sebastian de Elcano”, rumuńska „Mircea”, radzieckie „Towariszcz” i „Kruzensztern”, amerykańska barkentyna „Gazela Primeiro”, włoska fregata „Amerigo Vespucci”. W ariergardzie pierwszej eskadry szły statki klas „B” i „C”, reprezentujące resztę biorących udział w Operacji bander, m.in. brytyjski „Sir Winston Churchill”, szwedzki „Gadlan”, kanadyjski „Bluenose II”, wenezuelski „Sargasso”, meksykańska „Sayula II” i szwajcarska „Erika”.

W drugiej eskadrze — żaglowce klasy „B”, od 100 do 200 stóp długości; obok „Zawiszy Czarnego” i „Zewu Morza” defilowały m. in. po-

pularne amerykańskie żaglowce „Clearwater” i „Pioneer”, a zamykała ją 9 holenderskich słupów korsarskich, oglądanych w Polsce podczas Operacji gdyńskiej. W eskadrze trzeciej — klasy „C”, do 100 stóp długości — idącej czterema kolumnami, znalazły się m.in.: „Dar Szczecina”, „Gedania”, „Hetman”, „Leonid Teliga”, „Polonez”, „Wojewoda Koszaliński”, historyczne repliki — „Santa Maria” amerykańskiej bandery, statki Wikingów, które samodzielnie przebyły ocean — islandzki „Leifur Eriksson” i duński „Sebbe Als”. Na końcu eskadry flotylla klasycznych jachtów amerykańskich z Raritan Bay oraz dowieszone statkami z Hamburga jachty bandery RFN. Wreszcie — już pojedynczo — reprezentant jachtów uczestniczących w Transatlantyckich Regatach Samotników — „Club Mediterranee” pod Alainem Colas i zamykająca paradę „America”.

#### Lotniskowiec „Forrestal”





Fot. Jerzy Wadowski

Statua Wolności „pozdrawia” przepływające żaglowce. Zdjęcie wykonane przez naszego wysłannika z pokładu widocznego na sąsiedniej stronie sterowca

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)

Wielkie żaglowce pierwszej eskadry szły w szyku torowym z prędkością 5 węzłów, utrzymując między sobą zalecaną odległość 600 jardów, mijając „Forrestala” zwiększali prędkość o 2 węzły i dystans o 400 jardów. Druga eskadra uformowana była w dwa szeregi odległe od siebie o 100 jardów. Eskadra trzecia żeglowała w 4 równoległych kolumnach utrzymując pomiędzy nimi odstęp 200 stóp. Prędkość statków — 5 węzłów. Przechodząc przed „Forrestalem” statki obowiązyane były postawić żagle — większośćniosła je zresztą w trakcie całej parady mimo niesprzyjającego wiatru. Dochodząc do końca trasy, przy moście Waszyngtona żaglowce zawracały — największe z nich korzystały z pomocy holowników.

### Wspaniały dzień burmistrza

Tym razem wszystko przebiegało sprawnie, bez kłopotów i przygód. Na szczęście na żadnym z żaglowców nie zawiódł silnik, ukryty przed oczyma 6 milionów widzów obserwujących paradę z obu brzegów rzeki. Widowisko było wspaniałe — entuzjazm ogromny. Wśród tłumów zgromadzonych na brzegach znaleźli się posiadacze bateryjnych megafonów, którzy nie tylko wykrzykiwali swój podziw w kierunku przechodzących żaglowców i inne informacje. Równie samorzutnie utrzymywano porządek w najlepszych i najbardziej zatłoczonych rejonach obserwacyjnych, co wielce zaskoczyło na-

wykłe do niepokoju władze miejskie. Nie obeszło się jednak bez kilku utonięć.

Po paradzie, w trakcie trwającej od rana akcji porządkowej zgarnięto z rejonów obserwacyjnych 600 ton opakowań — szklanych, blaszanych i papierowych; autochtoni twierdzili jednak, że znaczna część owych śmieci leżała tam od paru lat co najmniej. Jakkolwiek było, bankrutujące miasto zrobiło na Operacji dobry interes. Spośród dodatkowych kosztów zaplanowanych z tej okazji, najwyższą kwotę przewidziano na służbę policyjną — 700 tysięcy dolarów, uporządkowanie parków — 250 tysięcy dolarów, oczyszczenie i przygotowanie pirsów dla przybyłych jednostek — 150 000 dolarów. Zwążywszy jednak, że równocześnie wynajęto amerykańskim entuzjastom żagli 250 000 pokoi hotelowych i motelowych, że niemal każdy zakup lub usługa obciążone są podatkiem miejskim (i takim samym federalnym) w wysokości 4%, zarząd miej-

ski nie miał powodów do zmartwień. Nawet nowojorskie metro — które kurtuazyjnie ofiarowało bezpłatne przejazdy uczestnikom Operacji — zachęcające do korzystania z jego usług w soboty i niedziele 50-procentową zniżką cen, sprzedało w dzień parady dwa i pół miliona biletów — dwa razy tyle co zazwyczaj. Koleje podmiejskie przewiozły w ową niedzielę 3 miliony pasażerów — zazwyczaj 1 milion.

— To był najwspanialszy dzień w historii Nowego Jorku — oświadczył burmistrz metropolii, p. Beam. — Trudno nam było się zdecydować na te wydatki, a przecież nie mamy powodu, by tego żałować.

Z okazji Operacji odbyła się również parada lądowa. Przeszła ona Broadwayem aż na południowy krańiec Manhattanu, poławiając tłumy. Marynarskie mundury, choć zawsze w tych samych kolorach, różniły się zestawieniem, tworząc



Wizyta wielkich żaglowców z całego świata wzbudziła wielkie zainteresowanie Amerykanów

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)

wcale nie monotonne kompozycje. Niektóre bandery wystawiły bardzo liczne reprezentacje. Nasz udział był na pewno zbyt skromny; 48-osobowa grupa, wybrana spośród załogi „Daru Pomorza”, nie odpowiadała wielkością udziałowi Polaków w Operation Sail 1976. Bardzo serdecznie witano na trasie parady reprezentacje załóg statków radzieckich, które nie opuściły tej manifestacji mimo iż żeglarze z „Towariszcza” i „Kruzenszterna” nie uczestniczyli w lądowych fragmentach Operacji. Statki ich kotwiczyły na rzece, na wysokości 79 ulicy, przyciągając ku sobie tłumy brzegowych obserwatorów. W obliczu częstych ostatnio i bezkarnych terrorystycznych napaści na radzieckie placówki w Nowym Jorku — jak oświadczył kpt. Szejder w trakcie konferencji prasowej zorganizowanej na pokładzie „Kruzenszterna” — nie było możliwe otwarcie statków dla zwiedzających bądź narażanie ich załóg na to, by były przedmiotem aktów gwałtu.

### Na Ulicy Okrętów

Po zakończeniu parady lądowej żeglarze przeszło 20 narodowości spotkali się na terenie Muzeum Portu Morskiego Ulicy Południowej. Choć obszar, na który przed ośmiu laty wkroczyło South Street Seaport Museum — pisaliśmy o nim w „Morzu” już wiele razy — nadal jeszcze wypełniają rudery, jednak nie jest on już martwy. Rekonstrukcje i renowacje są jeszcze w toku, lecz placówki muzealne wielce się rozprzestrzeniły; otworzono wiele sklepów, kafejek i restauracji. Ale dopiero w

dniach Operacji Ulica Południowa, zwana niegdyś Ulicą Okrętów, naprawdę powróciła do życia. Mimo iż nie stała się, jak planowano, centralnym ośrodkiem Operation Sail 1976, ściągnęła ku sobie setki tysięcy nowojorczyków i przybyszów. Okręty-eksponaty były nieomal niezauważalne; liczyły się okręty żywe. „Eagle” i „Sir Winston Churchill”, ten ostatni z załogą kobiecą, oraz „Danmark” i „Christian Radich”.

Żaglowiec norweski z żeglarzami w wieku od 15—17 lat był faworytem Operacji. Zaczęło się to chyba od szybko rozpowszechnionej wieści, że w trakcie wszelkich manipulacji banderą młody norweski żeglarz, stojąc na salingu, wygrywa pierwsze takty „Happy Birthday”, melodii śpiewanej w USA z okazji urodzinowych obchodów. Gdy jeszcze zapowiedziano na „Radichu” wesele jego kapitana Kjella Thorsena, popularność statku sięgnęła szczytu. Jedyna brama wiodąca na teren portu SSSM okazała się zbyt wąska dla tłumów, które ruszyły ku niej po zakończeniu lądowej parady, co omal nie skończyło się zdemolowaniem muzealnych obiektów.

### Urok polskiej bandery

Najgęstszy tłum skupiał się przy pirsach 86 i 88. Stała tam większość „Tall Ships”. Długie kolejki — już po „zdobyciu” ogrodzenia terenu portowego — nikogo nie były w stanie zniechęcić. Stanley Edwards z

New Jersey, który wraz z żoną i dziećmi „odstał” dwie i pół godziny, nim dostał się na pokład „Daru”, powiedział: — To była ciężka próba życiowa, ale nie żałujemy, że musieliśmy przez nią przejść. To było warte większych cierpień. Polski statek jest wspaniały. Załoga też.

Na stojący u burty „Daru” „Zew Morza” ściekała wprawdzie tylko cienka stróżka zwiedzających, ale i tego było nadto dla tego statku. Mimo iż kpt. Zdzisław Michalski uważał nowojorskie przeżycia portowe za najgorsze w dotychczasowej podróży, nikt nie zszedł z jego statku rozczarowany bądź niezadowolony. A niemal wszyscy goście na „Zewie” rekrutowali się spośród amerykańskiej Polonii, i trzeba było im wyjaśnić nie tylko problemy żeglarskie, ale i zaspokajać bezgraniczną ciekawość Kraju.

Pozostałe polskie jednostki skupiły się przy odległym pirsie 60, gdzie docierało znacznie mniej zwiedzających. Ale i tutaj, czy na „Zawiszy Czarnym” pod kpt. Bohdanem Olszewskim, czy na równie gościnnym „Wojewodzie Koszalińskim” pod kpt. Bronisławem Szmidtem, czy na naszym fladze Bractwa Żelaznej Szekli „Leonidzie Telidze” pod kpt. Ryszardem Książką i Adamem Jasserem — w ciągu dni Operacji spotkać można było zawsze polonijnych gości.

— To trudno wypowiedzieć — mówiła p. Barbara Przybylska, wyrosła w Stanach Zjednoczonych córka oficera PMH w latach wojny — to jest

coś wspaniałego, to spotkanie w Nowym Jorku jest przeżyciem największym.

I w tym właśnie zasadza się chyba szczególny walor nowojorskiej Operacji. Wykroczyła ona bardzo daleko swym zasięgiem i znaczeniem poza spotkanie braci żeglarskiej. Poprzez morza połączyła narody dzięki ludziom spod żagli. Jak powiedziała napotkana na pokładzie „Zawiszy Czarnego” Dorothy Tracher: — Ta więź, która powstała tutaj między nami, cofnęła nas w owe dobre dni, kiedy Ameryka zaczynała się rodzić, kiedy braterstwo ludzi różnych narodowości było faktem, sprawdzalnym wzajemną lojalnością i życzliwością. Nie dostrzeże tego ten, kto nie zna dobrze i bezpośrednio naszej narodowej współczesności, ale dla mnie jest oczywiste, że to spotkanie, nieoczekiwane dla wielu spośród nas, stało się nie tylko atrakcją, ale i spójnią. Wszyscy należymy do jednej społeczności; Operacja Żagiel pomogła nam to zrozumieć.

JERZY WADOWSKI

Zdjęcia:  
MICHAEL A. EAGLESON

Miło nam poinformować Czytelników, że powyższy reportaż, a także zdjęcia H. Kabata na str. 20/21 otrzymaliśmy dzięki uprzejmości personelu PLL „LOT”. Dziękujemy.

# »BATILLUS« W ANTIFERZE

Z miesięcznym opóźnieniem i w nastroju, mówiąc ogólnie, dalekim od entuzjazmu, odbyła się we Francji dnia 25 czerwca br. podwójna uroczystość: oficjalne otwarcie nowego portu naftowego Antifer, położonego między Le Havre i Etretat, oraz chrzest i przekazanie do eksploatacji największego statku na świecie — zbiornikowca „Batillus” o nośności 553 000 ton.

W normalnych warunkach, dwa związane ze sobą wydarzenia tak rozległej miary musiałyby wywołać znaczne poruszenie. Tym razem jednak reakcja, zarówno urzędowa, jak społeczna, była więcej niż powściągliwa. Wbrew poprzednim zapowiedziom (patrz „Morze” Nr 5/76, str. 16) w uroczystości nie brał udziału prezydent Republiki. Przybyli natomiast trzej członkowie rządu: Jean Lecanuet, minister stanu, Robert Galley, minister zaopatrzenia oraz Marcel Cavaillé, sekretarz stanu do spraw transportu. W wygłoszonych przemówieniach dali oni ostrożny wyraz oficjalnej rezerwy wobec gigantycznych dzieł morskiej techniki, które są owocem i pozostaną symbolami minionej już w świecie kapitalistycznym ery szybkiego i nieprzerwanego wzrostu ekonomicznego.

Minister Robert Galley uznał nawet za słuszne oświadczyć, że wysiłek w kierunku gigantyzmu w transporcie morskim został narzucony Francji przez ostre warunki konkurencji międzynarodowej. W dziesięciolecie 1963—1973 morskie przewozy ropy naftowej wzrastały w średnim rytmie rocznym 11%. Gigantyzm miał wtedy przed sobą wolną drogę. Nikt nie przewidywał kryzysu paliwowego, który z dnia na dzień doprowadził do całkowitej zmiany sytuacji. Jednakże — podkreślił w swym wystąpieniu minister Galley — jestem tutaj po to, aby nie było żadnych wątpliwości: terminal Antifer stanowi niezbędne narzędzie dla Francji i dla północnej Europy kontynentalnej.

Istotnie, zgodnie ze stanowiskiem ministra, twórcy portu Antifer nie podzielają zastrzeżeń wysuwanych wobec słuszności wybudowania tego obiektu, którego koszt wyniósł okragły miliard franków. Wystarcza im inna liczba: sto zbiornikowców o nośności od 400 000 do przeszło 500 000 ton, które weszły już do eksploatacji, bądź są zamówione w stoczniach światowych. Sam „Batillus” będzie miał wkrótce trzech dalszych braci-bliźniaków. Te olbrzymie statki wymagają odpowiednio urządzonej przystani, zaś port Antifer jest jedynym w Europie, który może je przyjmować z pełnym ładunkiem, mając zresztą potencjalną zdolność obsługi 700-tysięczników, a nawet jednomilionowców.

Nieoficjalne uruchomienie portu Antifer miało miejsce w dniu 13 kwietnia br., kiedy do wewnętrznego pirsu przybił pierwszy zbiornikowiec „Aquitaine” 230 000 DWT. Natomiast „Batillus” był już siedemnastym statkiem przyjętym w nowym porcie, do którego wszedł dn. 7 czerwca br.

O tym, z jak wielką ostrożnością odbywają się operacje cumowania

gigantycznych zbiornikowców, może świadczyć godzinowy rozkład tego historycznego pierwszego zawinięcia największego statku świata. O godz. 9,00 „Batillus” opuścił kotwicowisko i w 20 minut później przyjął z helikoptera pilota portowego. O 11,15 przybyło z Le Havre 6 holowników. O 12,39 potężny statek wraz z eskortą minął główkę głównego falochrońcu. O 15,00, a więc po pełnych sześciu godzinach manewrów, zakończono ustawianie statku po zachodniej stronie pirsu wewnętrznego. Cała ta „wielka premiera” odbyła się bez zakłóceń, a na statku przystąpiło do ostatnich prac wykończeniowych.

Oglądany z tarasu widowiskowego, który zarząd autonomicznego portu Le Havre urządził dla publiczności na szczycie nadbrzeżnego klifu Antiferu o stumetrowej wysokości, „Batillus” nie daje wrażenia swego ogromu. Można było to ocenić dopiero następnego dnia, gdy po przeciwnej stronie pirsu stanął równoległy do „Batillusa” liberyjski zbiornikowiec „Violando N. Goulandris” 262 315 DWT. Jeszcze 6 lat temu byłaby to największa jednostka na świecie, na którą kierowałyby się oczy tłumu. Dziś pod względem wielkości bezapelacyjnie króluje „Batillus”, w którego kadłubie mogłyby zmieścić się swobodnie obok siebie dwa statki pasażerskie wielkości liniowca „France”, przy czym pozostawałoby jeszcze przed nimi aż 100 metrów wolnej przestrzeni. Pokład „Batillusa” ma powierzchnię 2,5 hektara, nadbudówka dorównuje wysokością sześciopiętrowej kamienicy i zawiera m. in. 36 apartamentów o powierzchni 100 m<sup>2</sup> każdy.

Załogę tego kolosa stanowi 38 ludzi, dobranych nie tylko z uwagi na kompetencję zawodową, lecz i pod względem psychicznego przystosowania do warunków życia zbiorowego na morzu, a w szczególności nieprzejawiania zbyt dużego pociągu do alkoholu. Każdy członek załogi ma do dyspozycji własną obszerną kabinę, może korzystać z basenu pływackiego, pokładów do gier, etc. Próby morskie wykazały, że vibracje statku są minimalne.

Największy statek świata stanowi ostatnie słowo techniki okrętowej pod względem udoskonaleń konstrukcyjnych, warunków bezpieczeństwa i łatwości nawigacji. Zład kadłuba jest systemu podłużnego na całej długości sekcji zbiorników. Pokłady i dno wykonane ze stali o podwyższonej wytrzymałości. Stosownie do najnowszych międzynarodowych

przepisów zwiększono liczbę i ograniczono pojemność zbiorników przyburtowych dla zmniejszenia ryzyka zanieczyszczeń morza w przypadku zderzenia, bądź innej awarii statku.

W nadbudówce, na piątym pokładzie, zgromadzone są wszystkie urządzenia i instrumenty niezbędne w eksploatacji statku. Dla nawigacji — sterówka i kabina map morskich, dla manipulowania ładunkiem — punkt kontroli przeładunkowej. Dla kierowania pracą maszyn — punkt kontroli maszynowej. Na tym samym pokładzie znajduje się radiostacja z urządzeniami fonicznymi i graficznymi. „Batillus” jest również włączony do światowej sieci teleksowej.

Ładunek statku mieści się w 40 zbiornikach niezależnych jeden od drugiego. Wyladunek ropy następuje przy pomocy czterech turbinowych pomp parowych o działaniu automatycznym.

Dla uniknięcia jakichkolwiek zanieczyszczeń, do morza wylewa się tylko czystą wodę, po jej uprzednim przejściu przez separatory olejowe. Automatyczna instalacja do wykrywania olejów mineralnych funkcjonuje w każdym ujściu wody i w razie nieprawidłowości natychmiast alarmuje punkt kontroli przeładunkowej.

Do celów nawigacyjnych, oraz dla podniesienia stopnia bezpieczeństwa, statek, poza klasyczną aparaturą (dwa żyrokompasy, dwa radary, urządzenia nawigacyjne Decca, etc.) jest wyposażony w komputerowy system antykolizyjny, log oparty na tzw. efekcie Dopplera, a także w nawigację Omega i w satelitarny system nawigacyjny działający pod kontrolą komputera.

„Batillus” jest jednostką całkowicie zautomatyzowaną, z silownią bezwachtową, zarówno na pełnym morzu, jak w czasie manewrów portowych.

Do napędu statku służą dwie grupy turbin parowych licencji Stal-

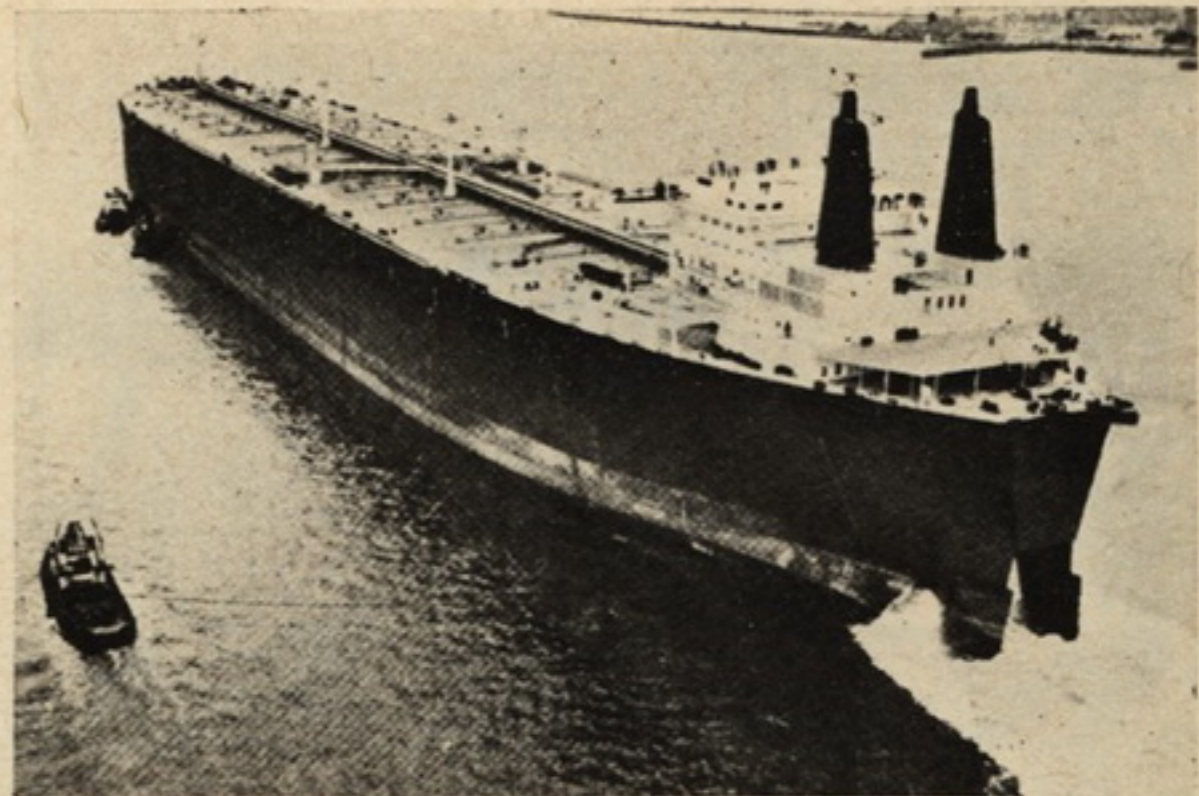
-Laval, z których każda rozwija moc 32 500 KM przy 86 obrotach na minutę. Dwa kotły Foster Wheeler typu Monowall produkują każdy w ciągu godziny 125 ton pary o temperaturze 515°C. Na pełnych obrotach maszyn „Batillus” osiągnął w próbach z całkowitym obciążeniem prędkość 16,7 węzła.

Zastosowanie dwóch śrub napędowych pozwoliło znacznie powiększyć zdolności manewrowe statku. Możliwość wychylenia sterów, jednego w stosunku do drugiego, zezwala, w nagłym wypadku awaryjnego hamowania, zatrzymać olbrzymią jednostkę na dystansie stanowiącym zaledwie ćwierć odległości, jaką w podobnych sytuacjach przebywa normalny 250-tysięcznik.

Matką chrzestną największego w tej chwili statku świata została pani André Bénard, żona jednego z magnatów naftowych. Jest chyba wyrazem francuskiego zamiłowania do paradoksów, że współczesny lewiant morski otrzymał nazwę miniaturowego małża z gatunku Turbo cornutus (obejmującego m. in. podgatunek Batillus), który żyje w morzach ciepłych. Drugi półmilionowiec, budowany obecnie dla koncernu Shell przez stocznice atlantyckie w Saint Nazaire, ma nosić nazwę „Bellamy”.

Przewidziane na 26 czerwca wypłynięcie „Batillusa” w rejs inauguracyjny po ropę naftową nie doszło do skutku z powodu nieoczekiwanych trudności technicznych. W ostatniej chwili stwierdzono, że moc czterech pomp przeładunkowych nie zgadza się ze specyfikacjami. Kłopot ten nie poprawił atmosfery otaczającej statek, nad którym wisi ciężka chmura uprzedzeń związanych z kolejnymi katastrofami ekologicznymi wywołanymi u wybrzeży zachodnioeuropejskich przez wielkie zbiornikowce, od „Torrey Canyon” do „Olympic Bravery” i „Urquiola”. Nic więc dziwnego, że inaugurację „Batillusa” przyjmuje się we Francji z mieszanymi uczuciami — dumy i niepokojem.

MARIAN KRYNICKI



## DANE TECHNICZNE ZBIORNIKOWCA „BATILLUS”

Długość całkowita	414,222 m
Długość między pionami	401,075 m
Szerokość	63,000 m
Wysokość boczna do głównego pokładu	35,900 m
Zanurzenie do wolnej burty letniej	28,601 m
Nośność przy tym zanurzeniu	553,662 t
Pojemność całkowita zbiorników ładunkowych	667,300 m <sup>3</sup>
Pojemność całkowita zbiorników balastowych	58,000 m <sup>3</sup>
Pojemność całkowita zbiorników paliwa	15,050 m <sup>3</sup>
Tonaż rejestrowy brutto	274,000 t
Srednica śrub napędowych	8,500 m

**KMM**

### XXV lat Instytutu Morskiego

Medal, wybity w 1975 r. przez Mennicę Państwową w Warszawie, w tombaku patynowanym. Znak — mennica MW w prawym dole awersu. Średnica — 70 mm. Projekt i wykonanie: Wiktor Tolkin. Sygnowany.

Awers: wypukłe płaszczyzny tworzą litery I M oraz herb Gdańska. W centrum napis: „Instytut Morski 1950—1975”. Wklęsła płaszczyzna tworzy mapę polskiego wybrzeża z zaznaczonym ujściem Odry, Wisły oraz Półwyspem Hel. W górze — żaglowiec oraz stylizowane fale morskie. W dole: „XXV lat”.

Rewers: róża wiatrów na tle skali kątowej kompasu. Na polach między ramionami róży wiatrów nazwy poszczególnych zakładów i ich symbole: prawo morskie — kotwica i paragraf, prognozowanie gospodarki morskiej — sylwetka, hydrotechnika morska — zarys budowli hydrotechnicznej, ochrona środowiska morskiego — kolby chemiczne, informatyka — taśma komputerowa, korozja morska, badania techniczno-doświadczalne — wykres, porty, żegluga, remonty statków — sylwetka statku, ekonomika transportu morskiego — globus.

### XXX-lecie Akademii Medycznej w Gdańsku

Medal, wybity w 1975 r. przez Mennicę Państwową w Warszawie (znak mennicy MW na kolistym polu w centrum rewersu). Średnica 80 mm. Projekt i wykonanie: Wiktor Tolkin. Tombak patynowany. Sygnowany: Tolkin na rewersie.

Awers: Litery AMG, między literami A i M — wąż owijający się

wokół laski Eskulapa — symbol medycyny, pod literą A — wąż, owijający się dookoła pucharu, symbolizującego farmację, pod literą M — herb Gdańska. Na szerokim otoku napis: Academia Medica Gedanensis”.

Rewers: w centrum wypukłe kolistą pole na nim daty „1945—1975” oraz „XXX”. Wokół różne znaki i symbole medyczne, chemiczne, farmaceutyczne, części ciała ludzkiego oraz napisy i cytaty: „Docendo discimus”, „Nie będzie dobrym lekarzem kto nie jest dobrym człowiekiem — Biegański”, „Sedare dolore opus divinum”, „Omnium profectio artium medicina nobilissima — Hipocrates”, „Nauka nie ma żadnej ojczyzny, gdyż wiedza ludzka obejmuje cały świat — L. Pasteur”. Ręce ostaniające kwiaty symbolizują ochronę życia ludzkiego.

### Otwarcie Kanału Sueskiego

Srebrne i złote medale o średnicy 80 mm wybito w 1975 r. z okazji otwarcia Kanału Sueskiego. Otrzymywali je członkowie oficjalnych delegacji państw, biorących udział w uroczystościach.

Awers: w centrum w otoku z wieńca wawrzynu statek morski przy budynku zarządu Kanału. Fakturowane fale. W górze profil prezydanta Sadata. Na szerokim otoku napis arabski.

Rewers: mapa Kanału, przekraczający Kanał uzbrojony żołnierz egipski, lufy armat, czołgu i rakieta, skierowane na terytorium zajęte przez Izrael. Na okupowanym terenie, na 6-ramiennej gwiazdzie, zatknięta flaga Egiptu i rozbity czołg, w górze samolot i napis po arabsku.

# ODRA

## RZĘKA PRZYSZŁOŚCI

BOHDAN RUDNICKI

Wskazywanie na konieczność pełnego zagospodarowania Odry jest wyważaniem drzwi otwartych. I nikogo — zdawałoby się — nie trzeba już agitować. Wszyscy są w zasadzie za... Ale zagospodarowanie kompleksowe — to także przystosowanie Odry do celów transportowych na całej jej długości. Przekształcenie jej w drogę wodną IV klasy międzynarodowej, to znaczy dostępnej dla statków rzecznych o ładowności 1000—1500 ton, średniej nawigacyjnej głębokości 2,35—2,65 metra, właściwych gabarytach komór śluzowych, wysokości mostów ponad szlakiem itp. Przemiana zaś Odry w taką drogę wodną to zadanie gigantyczne, wymagające miliardowych nakładów i możliwe do zrealizowania w ciągu 35 lat.

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)







Ta właśnie wizja, chociaż konkretyzuje się coraz wyraźniej w naszych narodowych planach gospodarczych, budzi jeszcze czasem, podobnie jak plan pełnego użegłownienia Wisły, nieufność, wątpliwości — czy warto, czy stać nas na to, czy to opłacalne? Natrafia na bariery psychologiczne, nawyki myślenia „konserwatystów”, którzy zwykli byli polegać jedynie na transporcie lądowym — i przysporzyli mu w minionych latach niemało trudności. Wizja ta przerasta po prostu wyobraźnię tych, którzy w chronicznie kulejącej — bo niedostatecznie kurowanej — żegludzie śródlądowej nie widzieli godnego partnera wczoraj, nie widzą go także dzisiaj — i nie liczą na niego jutro.

— *Kto neguje potrzebę wykorzystania Odry w celach transportowych przez elektrownię „Dolna Odra”, musi także konsekwentnie występować przeciwko użegłownieniu Odry w ogóle.*

powiedział na zorganizowanej niedawno przez „Głos Szczeciński” sesji publicystycznej jeden z jej uczestników.

#### Nieopłacalne oszczędności

Na zagospodarowanie Odry potrzeba miliardów. Jeszcze więcej tych miliardów pochłonie Wisła. Zgoda! Ale gdyby nawet trzeba je było wydać w jednym jedynym celu: na usprawnienie żegludgi wodnej, a więc na wspomnienie obciążonej ponad granice wytrzymałości trakcji kolejowej, usprawnienie transportów węgla do naszych portów morskich, lik-

widację kosztownych przestojów statków na redzie Świnoujścia — już by się opłaciło. A przecież — jak to trafnie ujął na wspomnianej sesji szczecińskiej w swym referacie H. Chmielowski

— *miliardy, wydane pozornie głównie na umożliwienie żegludgi rzecznej, są w rzeczywistości środkiem inwestycyjnym, umożliwiającym rozwój nadodrzańskich aglomeracji miejskich, przemysłu, rolnictwa...*

Ponadto, niech nas nie przerażają te miliardy także z innych względów. To prawda, że samo zagospodarowanie odrzańskiej drogi wodnej, bez kosztów budowy zbiorników retencyjnych, kanałów lateralnych (nie mówiąc już o kanałach: Odra-Dunaj i Odra-Wisła) itp., będzie kosztować ponad 30 miliardów złotych. A jeśli dodamy do tego równoległe niezbędne nakłady na naszą flotę rzeczną, na modernizację i rozbudowę portów odrzańskich, zaplecza technicznego: stoczni remontowych, miejsc postojowych i zimowisk dla barek na całej trasie oraz w Szczecinie i w Świnoujściu, przebudowę zbyt niskich mostów nad Odrą itp. — wzrosną te wydatki do 50—60 miliardów. Kiedy jednak podzielimy tę astronomiczną sumę przez 25 lat (termin bowiem 35 lat jest, zdaniem wielu specjalistów, zbyt wydłużony) — otrzymamy roczny wydatek 2—2,5 miliarda złotych. Nie są to wydatki, pod którymi ugnie się nasza gospodarka. Zrezygnujmy z inwestycji te, realizowane selektywnie, poczynając od najkonieczniejszych — szybko się

zamortyzują. Dość mamy przykładów, że fałszywie pojmowane oszczędności, odkładanie pilnych inwestycji na nieokreśloną przyszłość, spowodowały w konsekwencji straty niewspółmierne do zaoszczędzonych czasowo złotych.

Awaria zaniedbanego, nie przystosowanego do współczesnego ruchu żeglugowego jazu w Januszkowicach, poniżej Koźła, w marcu ubiegłego roku — skazała praktycznie na całoroczne bezrobocie porty w górę rzeki od tego jazu, a więc Koźle i Gliwice. Cały ciężar prac przeładunkowych spadł na niedoinwestowany port wrocławski. Wzrosło też oczywiście obciążenie PKP, które, wyręczając żeglugę, musiały dostawiać śląski węgiel wagonami do Wrocławia (skąd dopiero przeładowywany był na barki) lub wieźć go bezpośrednio do portów morskich. Jak się to odbiło na rytmie dostaw węgla na statki, nie trzeba tłumaczyć. Wtedy się okazało, jak ważną rolę spełnia niedoceniona Odra. A przecież wiele innych obiektów hydrotechnicznych na Odrze jest w nie lepszym stanie niż wspomniany jaz.

Inny przykład. Kiedy barka ulega na trasie odrzańskiej awarii, trzeba ją nieraz holować kilkaset kilometrów, zanim się znajdzie dla niej stocznia lub warsztaty remontowe. Nic dziwnego, że maleje gotowość techniczna taboru żeglugowego, że wycofuje się jednostki z eksploatacji na długo — bądź na zawsze. Minimalny udział barek w dostawach ładunków do portów morskich nie zawsze wynika z tego, że (jak

to określił dyr. Żegludgi Bydgoskiej inż. W. Krajewski) — porty boją się barek jak diabeł święconej wody. Czasem czekają na te barki — na próżno. Z tego m. in. powodu nie zawsze znajdują zatrudnienie taśmociąg węglowy i specjalnie dźwigi do wyładunku węgla z barek w Szczecinie. Tak też bywa w węglowym Swinoporcie II.

Niedoinwestowanie taboru żeglugowego, jego niesprawność zmusza, jak to się dzieje w czasie tegorocznej „mobilizacji węglowej”, do rekwirowania pod załadunek węgla nawet takich barek Żegludgi Bydgoskiej, które odbywają rejsy na wielce opłacalnych trasach zagranicznych.

Utyskują na barki nasze porty morskie, z rzeczno-morskim (w założeniu) Szczecinem na czele, ale i one nie są jeszcze przygotowane do zapewnienia tym barcom miejsc postojowych, obsługi technicznej, właściwego tempa przeładunków... To samo można powiedzieć o wszystkich niemal punktach na mapie wybrzeży Odry, określonych jako porty rzeczne.

A przecież to właśnie teraz rozwijają się na ich zapleczu potężne ośrodki górnicze, np. Wałbrzyskie Zakłady Węglowe czy Legnickie Zagłębie Miedziowe, ośrodki przemysłu ciężkiego, zakłady energetyczne, kombinaty chemiczne, centra rolnicze. Zdawałoby się, że nie czekając na realizację „wielkich odrzańskich wizji”, powinny one bezzwłocznie szukać w tej Odrze wybawienia z części przynajmniej kłopotów transportowych.

## Czy dopiero za ćwierć wieku?

Nie dla wszystkich jest to oczywiste. Były lata, kiedy uważano, że Odra nadaje się co najwyżej do poboru wody. Potem były próby przełamywania złych nawyków.

Powstał Kanał Kędzierzyński i port Zakładów Azotowych w Kędzierzynie, a także przystań Zakładów Przemysłu Organicznego „Rokita” w Brzegu Dolnym oraz inwestycje portowe w Zakładach Chemicznych Police. Ale w tychże Policach, budowanych od 1966 roku przy szlaku wodnym między Szczecinem i Swinoujściem, produkowany tam m. in. kwas siarkowy — jeśli był kierowany na eksport, wędrował w cysternach kolejowych na statki do Gdańska. Dopiero w 1974 roku oddano tam do użytku rurociąg umożliwiający jego załadunek bezpośrednio na statki morskie. Zbudowano już wprawdzie w polickim „porcie” nabrzeża dla odbioru z barek surowców chemicznych, zwłaszcza fosforytów, wyladowywanych ze statków w Swinoujściu, ale nie zdołano jeszcze wykończyć nabrzeża dla wysyłki w świat i „w Polskę” wyrobów gotowych. Co trzecia tona nawozów sztucznych, wysiewana na pola przez naszych rolników, jest produkowana w tych zakładach, ale z obecnych 900 tysięcy ton produkcji spłynie w tym roku w górę Odry do rąk odbiorców krajowych zaledwie 70 tysięcy ton. A przecież ten gigantyczny już teraz kombinat kwasu siarkowego i fosforowego i nawozów sztucznych powiększy się wkrótce o wielkie wytwórnie amoniaku, mocznika i o dalsze oddziały produkcyjne nawozów sztucznych. Czy doczeka się równocześnie portu rzeczno-morskiego z prawdziwego zdarzenia? Czy dopiero za ćwierć wieku?

### Nie wszystko na raz

Nie dokonamy wszystkiego na raz, nie starczy nam ani środków materialnych, ani mocy przerobowych. Ale nie zniechęcając się ogromem przedsięwzięcia dokonajmy wyboru zadań najpilniejszych z punktu widzenia wszystkich dobrowolnych i „przymuszonych” użytkowników Odry. Ich postawa, ich współudział w realizacji tych zadań będą miały nie mniejsze znaczenie, niż asygnowane corocznie odgórne miliardy. Docenić też wreszcie trzeba gospodarczą rangę i znaczenie żeglugi na Odrze.

Od 1 stycznia bieżącego roku barki zyskały nowy status prawny, zostały zrównane w traktowaniu z wagonem kolejowym. Przystają być „pływającymi magazynami”, obowiązując premie za przedterminowy załadunek, kary za przestoje... Berek tych — w tym również specjalistycznych (przewóz cementu, ropy itp.) — znacznie przybędzie, tabor żeglugi śródlądowej wzrośnie bowiem do 1980 roku z obecnych ok. pół miliona ton do ponad 1,1 miliona ton, wliczając w to niezbędne kasacje. Znaczna część tego taboru pójdzie na Odrę. Poprawi się znacznie stan gotowości technicznej, wydłuży się okres pływania (całodobowy i przez większą ilość dni w roku), skrócą postoje w portach i stocznjach... Już w 1980 roku winny wzrosnąć przewozy na Odrze z 7 milionów ton (w 1975 r.) do 25 milionów ton. Absolwenci szkół żeglugi śródlądowej przestaną czuć się „kustoszami odrzańskiego muzeum”.

BOHDAN RUDNICKI

## Odrą do morza (3)

Fotoreportaż  
JANUSZA RYDZEWSKIEGO

# UJŚCIE DO BAŁTYKU

Szlak odrzański z roku na rok staje się coraz ważniejszą arterią transportową. Odra, hojnie wyposażona przez naturę w piękne widoki, potrzebuje jednak także szeroko zakrojonych inwestycji, które mimo wysokich kosztów przyniosą wielostronne korzyści. Dobrze zagospodarowana rzeka jest szczególnie potrzebna największemu nad Bałtykiem zespołowi portowemu Szczecin-Swinoujście.

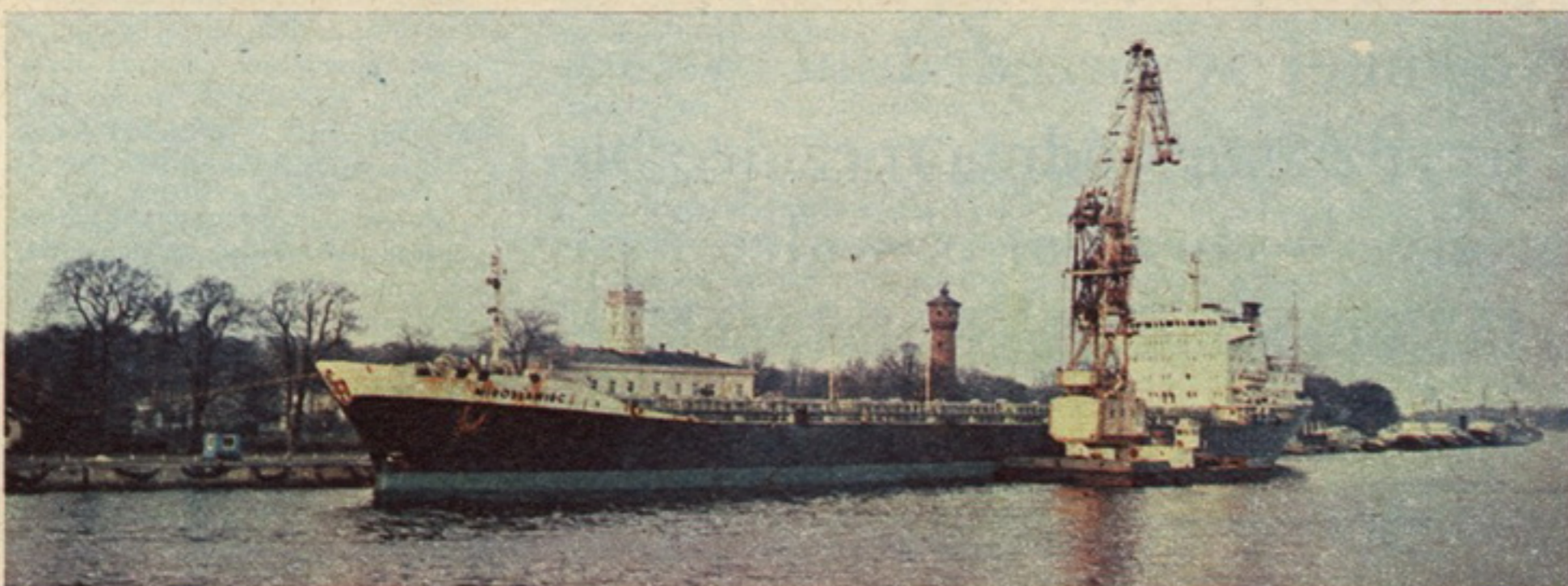




[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)



Wody Odry  
pokornie niosą ku  
morzu ciężko  
załadowane barki



Niepozorne,  
skromne barki  
przy nabrzeżu  
w Świnoujściu...

...odgrywają wielką  
rolę przy obsłudze  
oceanicznych  
masowców



rys. Adam Werka

Z MARYNARSKICH WSPOMNIENI

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)

# OSTATNIE DNI «GRYFA»

Stawiacz min „Gryf” - zbudowany w 1938 r. we Francji - był największym okrętem naszej Marynarki Wojennej w przededniu września 1939 r. W trzydziestą siódmą rocznicę bohaterkiej obrony Wybrzeża, o walce i zatonięciu „Gryfa” opowiada były członek jego załogi, komandor w stanie spoczynku Stanisław Mielczarek.

Pierwszego września ORP „Gryf” stał zacumowany w basenie nr 9 portu gdyńskiego. Tego dnia miałem dyżur przy rufowym dalmierzu. 40 milimetrowe działa przeciwlotnicze były obsadzone. Pogoda była brzydka, pochmurna. Padał lekki „kapuśniak”. Na działa i dalmierz narzucono pokrowce.

Po pobudce zarządzono zbiórkę. Załoga ustawiła się na pokładzie. W tym czasie dał się słyszeć warkot samolotów i naraz zobaczyliśmy trzy maszyny nadlatujące nad port od strony zatoki. Byliśmy pewni, że to nasze, bo poprzedniego dnia otrzymaliśmy sygnał, iż rano będą przelatywać trzy samoloty. Dopiero, gdy nad

cyplem samoloty zaczęły robić zwrot, zobaczyliśmy czarne krzyże. Bateria oksywska oddała strzał. Alarm! Załoga do dział, ja do dalmierza. Nim jednak usunięto pokrowce i załadowano działa, samoloty znalazły się już poza zasięgiem ognia.

Dowódca zarządził alarm manewrowy i „Gryf” wyszedł z portu, a za nim okręty podwodne i poławiacze min. Na redzie portu Jastarnia pobraliśmy miny z kryp minowych. Cały dzień okręt był w ruchu i zmieniając kursy chodził po Zatoce.

Wczesnym rankiem jeszcze nie wiedzieliśmy, że już zaczęła się wojna. Dopiero o ósmej usłyszeliśmy przez radio, iż Niemcy napadli na nasz kraj i zbombardowali miasta. Więc jednak stało się! Wszyscy byliśmy dobrej myśli, liczyliśmy na pomoc Francji i Anglii.

O godzinie jedenastej ujrzeliśmy dużą grupę samolotów, kierujących się w stronę Gdyni. Maszyny nurkowały i zrzucały bomby. Nie mogliśmy nic zrobić — samoloty były poza zasięgiem naszych dział. O godzinie czternastej samoloty bombardowały Hel. I znów nie mogliśmy się włączyć do walki. Byliśmy tylko biernymi obserwatorami.

Przed szóstą po południu, w czasie zbiórki do zmiany wachty, kiedy połowa załogi stała na pokładzie, rozległ się naraz okrzyk: nalot!

Padł rozkaz: — Rozejść się pod pokład! Ale już w tym momencie zaczęły spadać bomby. Niektóre z natychmiastowym zapalnikiem uderzeniowym wybuchały po zetknięciu się z wodą. Nasza artyleria przeciwlotnicza rozpoczęła strzelanie. Huk i wybuchy. Ludzie przewracali się, jak podcięci, wołając o pomoc. Pomogłem znieść rannego mata Stępę do pomieszczenia i zostałem chwilę na korytarzu. Pod pokładem odczuwało się każdy wybuch bomby. Okręt drżał, jakby go kto olbrzymim młotem uderzał po kadłubie. Naraz zauważyłem lekki dym. Ktoś krzyknął: — gaz! Wszyscy założyli maski przeciwgazowe. Wkrótce okazało się, że dym wydobywał się z popękanych wskutek wstrząsów gaśnic przeciwpożarowych.

Od wstrząsów został uszkodzony ster elektryczny i telegrafy maszynowe. Rozpoczęto sterowanie ręczne. Trzech marynarzy kręciło koło sterowe. Co chwilę padały komendy: — lewo na burt, zero, prawo na burt!

Nalot trwał około 20 minut. Nagle zapanowała cisza. Wyszedłem na pokład i wtedy usłyszałem o zabiciu dowódcy okrętu, komandora podporucznika Kwiatkowskiego, starszego marynarza Szłeka i jeszcze jednego maryna-

rza. Siedemnastu rannych ułożono w pomieszczeniu matów. Na moim łóżku znalazł się mat rezerwy Karpowicz z rozdartym brzuchem, związanym bandażem. Widok okropny. Ranni jęczeli, w powietrzu unosił się słodkomdły zapach krwi. Lekarz z sanitariuszem udzielali tylko pierwszej pomocy, do dalszej nie mieli narzędzi i środków.

Okazało się, że poza sterem i telegrafem uszkodzone były też podnośniki minowe, dalmierz nr 1, anteny, żyrokompas, reflektory i radiostacje.

Dowódca okrętu, jakby przeczuwał swoją śmierć. Po wyjściu z portu powiedział: „Dwie wojny przeszedłem, ale trzeciej nie przeżyję”. Zginął podczas pierwszego nalotu, w pierwszym dniu wojny. Jego obowiązki objął zastępca — kapitan marynarki Łomidze.

O zmierzchu, na trawersie cypla helskiego wyrzucono nieuzbrojone miny do wody. Około godziny dziewiątej wieczór okręt wszedł do portu wojennego Hel, gdzie rannych oddano do szpitala, a zabitych na ład.

Wkrótce po zacumowaniu przybył nowy dowódca okrętu komandor porucznik Stanisław Hryniewicki. Następnego ranka zjawili się oficerowie sztabu z komandorem Frankowskim na czele. Po oględzinach kmdr Frankowski zdecydował: — warsztaty remontowe usunąć uszkodzenia i okręt wyjdzie w morze. Dowódca okrętu był innego zdania. Uważał, że „Gryf” powinien pozostać w porcie i wzmocnić obronę półwyspu. Twierdził, że wyjście na morze równa się zatopieniu okrętu. Jednak decyzja kmdr. Frankowskiego pozostała w mocy. Na „Gryfa” przybyli robotnicy i rozpoczęli usuwanie uszkodzeń. Praca ich przebiegała bardzo powoli, ponieważ cały dzień z niewielkimi przerwami trwały naloty na Hel.

Również w nocy z 2 na 3 września nie było spokoju. Półwysep, a w szczególności bateria imienia H. Laskowskiego, znajdowały się pod stałą groźbą nalotów. W przedłużeniu półwyspu Hel świeciły na morzu dwa reflektory, skierowane w niebo. Zastanawialiśmy się — w jakim celu okręty niemieckie ich użyły? Później dowiedzieliśmy się, że spełniały rolę nabeźników wyznaczających kurs samolotom niemieckim przy nalocie na cypel. Po dojściu do pozycji, kiedy reflektory były na trawersie, maszyny zrzucały bomby. Bombardowanie to, pomimo dużej intensywności, nie wyrządziło poważniejszych szkód.

Na okręcie zarządziło „burtę bojową”. Połowa załogi była na stanowiskach, zapewniając obsługę artylerii przeciwlotniczej oraz urządzeń i mechanizmów, a pozostała część schodziła na brzeg.

Celem tego było uniknięcie niepotrzebnych strat w ludziach.

3 września około godziny szóstej trzydzieści rano, w okolicy Gdańska pojawiły się niemieckie okręty. Niszczyciele. Na „Gryfie” zarządziło alarm bojowy, wysłano gońców po zmianę odpoczywającą na brzegu. Nie wszyscy jednak marynarze zdążyli wrócić na okręt przed rozpoczęciem pojedynku artyleryjskiego. Zostali na skraju lasu, nad brzegiem basenu portowego.

W tym czasie pełniłem wachtę przy dalmierzu nr 2. Rozpocząłem pomiary odległości, przekazywałem je do centrali artyleryjskiej. Z manewrów okrętów niemieckich domyślaliśmy się przygotowań do ataku artyleryjskiego na port wojenny Hel i stojące w nim okręty. W tym samym czasie zarządziło alarm bojowy na ORP „Wicher”, który stał w porcie wojennym przy falochronie.

Po wejściu niemieckich niszczycieli w zasięg naszej artylerii — na odległość 15000 m — padła komenda „pal” i poleciała salwa z 6 dział 120-milimetrowych. Równocześnie zaobserwowałem błysk na okrętach niemieckich. Rozpoczął się pojedynek artyleryjski między „Gryfem”, „Wichrem” i baterią nadbrzeżną Laskowskiego a okrętami niemieckimi. Pierwszą naszą salwę oceniłem jako „długą” (poza celem), druga była „krótka” (pociski padały przed celem), trzecia — w celu. Padła komenda: „ogień ciągły”. Po kilku minutach okręty niemieckie postawiły zasłonę dymną i skryły się za nią. Przerwano ogień.

Pojedynek artyleryjski zakończył się naszym sukcesem. Jeden niszczyciel był na pewno trafiony, drugi — prawdopodobnie. Jednak i Niemcy uzyskali trafienie. Pierwsza ich salwa była krótka, druga odchylona na prawo, widać było fontanny wody między portem wojennym a rybackim na wysokości okrętu. — No — pomyślałem — teraz poprawią odchylenie i trafią w cel. Jednakże trzecia salwa i wszystkie następne poszły w las. Okazało się później, że dwa pociski z drugiej salwy trafiły w okręt. Jeden wpadł do kuchni, a drugi niżej — do kabin chorążych. Narobiły sporo bigosu, na szczęście nie trafiły nikogo.

W czasie pojedynku artyleryjskiego najgorzej czuła się obsada artylerii przeciwlotniczej, która nie miała nic do roboty, poza obserwacją. A wiadomo, że pod ostrzałem człowiek najlepiej się czuje, jeśli ma konkretne zajęcie. W przeciwnym razie jest zbyt wiele czasu do rozmyślań. Z tych właśnie przyczyn jeden z marynarzy z obsługi dział 40-milimetrowego nie wytrzymał nerwowo, skoczył do wody i popłynął do

brzegu, gdzie został zabity. Tak więc, w wyniku pojedynku artyleryjskiego, nie straciliśmy nikogo na okręcie, ale na brzegu było w sumie dwóch zabitych i jeden ranny. Spowodowały to pociski artyleryjskie, które obserwowaliśmy jako długie.

Chwila wytchnienia po walce z niemieckimi okrętami nie trwała długo. Około godziny czternastej przyleciała grupa samolotów i rozpoczął się atak lotniczy na „Gryfa” i „Wichra”. Grupa samolotów krążyła nad portem na wysokości około 5000 m, a maszyny pojedynczo lub parami nurkowały i zrzucały bomby. Podczas nurkowania szybkość samolotów zwiększała się do tego stopnia, że na przelicznikach przyrządów celowniczych brak było odpowiedniej podziałki. Ponieważ pomiary odległości były również niemożliwe — staliśmy z kolegą przy dalmierzu, obserwując atak samolotów w czasie zrzucania bomb i zastanawialiśmy się nad skutkami. Szczęśliwie to dla nas przebiegało bo Niemcy nie uzyskali żadnego bezpośredniego trafienia. Bomby spadały obok, z jednej lub drugiej burty. Wreszcie ostatni samolot przystąpił do ataku. Zrzucił bombę również niecelnie. Spadła do wodu tuż za rufą. Po chwili wybuchła i cały okręt uniósł się do góry. Działa przeciwlotnicze, które bez przerwy prowadziły ogień, nagle umilkły. Nastąpiła cisza. Zdziwiony obejrzałem się i zobaczyłem, że obsługa dział 40-milimetrowych znikła z głównego pokładu. Okazało się, że popękały podstawy dział, których nie da się poruszać w pionie i w poziomie. Uszkodzeń nie można już było usunąć. Zeszliśmy ze spardecku na pokład i tu dowiedzieliśmy się, że okręt jest poważnie uszkodzony. W burcie, na wysokości centrali artyleryjskiej, powstała duża dziura, przez którą wlewa się woda. Centrala artyleryjska zniszczona. Dwóch marynarzy z obsługi — Kujawski i Baciór — zabici. W maszynie wybuchł pożar, popękały przewody przeciwpożarowe. Nie było wody do gaszenia. W obawie przed wybuchem pirotechnik mat zawodowy Czosnek zatopił komory amunicyjne. Zgasły światła. Po zarządzeniu opuszczenia okrętu, zeszliśmy po ciemku do pomieszczeń i każdy wziął najpotrzebniejsze rzeczy. Przytłoczeni smutkiem opuściliśmy „Gryfa”.

W kilka godzin później nadleciał nisko nad drzewami wodosamolot. Trafił bezpośrednio w „Gryfa”. Ropa ze zbiornikowców rozlała się w basenie i wybuchła wielkim płomieniem. Ogień trwał okręt przez dwie doby. Patrzyliśmy na to bezsilni, z brzegu...

STANISŁAW MIELCZAREK

# KOMORA AMUNICYJNA

www.bembridge.com.pl

Szedłem z workiem marynarskim przewieszonym przez ramię po nabrzeżu portu wojennego w Harwich, szukając wzrokiem sylwetki niszczyciela „Błyskawica”, na który miałem przydział. Był piękny poranek, chłodny, ale pełen blasku. I nagle, w mgiełce, opalizującej pięknie w skośnych promieniach przebijającego się przez chmury słońca, ujrzałem ją — szarawą sylwetkę, mieniającą się tęczo na tle białych oparów unoszących się nad wodą. Była pełna blasku, jak na obrazie Turnera, kiedy szedłem wzdłuż nabrzeża, a ona wylaniała się coraz bardziej z rozjarzonych słońcem mgieł. Pomyślałem sobie, przyglądając się doskonałym kształtom okrętu, podobnego bardziej do lekkiego krążownika niż do niszczyciela: — to będzie szczęśliwy okręt.

I był szczęśliwy. Pływałem na nim wraz z Adamem, moim szkolnym kolegą, przez blisko trzy lata, do lipca 1942 roku.

Po wojnie, kiedy Adam był jeszcze w Polsce, widywaliśmy się często. Spotykaliśmy się zwykle u wspólnych znajomych. Adam uchodził za nieśmiałego, był małomówny, a szczególnie unikał rozmów na tematy wojny.

— Panie Adasiu, pan był w samym środku tak interesujących wydarzeń, a nie chce pan nam nic o tym powiedzieć — robiła mu czasem wyrzuty ta lub owa pani domu, kiedy naopowiadano się już dowoli i rozmowa stawała się jakby mniej ożywiona. A Adam wciąż milczał jak zakłęty. Pasaowały mu tylko policzki (a były one w ogóle koloru róży i Adam łatwo czerwieńił się — mimo swych dwudziestu kilku lat, z których sześć spędził na morzu podczas wojny). Bąkał coś na usprawiedliwienie. Ja, który znam jego tajemnicę, wiedziałem, że nic nie powie.

— Tak... w samym środku... być może... — i spoglądał w moją stronę, jakby szukając ratunku. Rozumiałem go i starałem się go ratować, pytając o coś mego sąsiada przy stole, znanego gawędziarza, który równie barwnie opowiadał o swych przeżyciach wojennych, jak o polowaniu, a był zapalonym myśliwym. Nie zawsze mnie za to chwalono.

— Mój Boże, on już trzeci raz dzisiaj wieczora zabija tego biednego dzika — szepnął mi kiedyś w ucho zgorszony gospodarz, a potem głośno powiedział grzecznym tonem:

— Nadzwyczajne! Nadzwyczajne!

Więc nie warto było opowiadać o tamtych naszych sprawach. Tajemnica milczenia Adama polegała

na tym, że był istotnie w samym środku, dosłownie w samym środku — komory amunicyjnej „Błyskawicy”. Ja zaś przez blisko trzy lata podawałem mu naboje z półki.

Zaraz po zaokrętowaniu na ten piękny okręt dostaliśmy we dwóch ten sam przydział na stanowiska alarmu bojowego — do jednej z komór amunicyjnych, zaopatrującej w amunicję dział Nr 1 i Nr 2. Na wszystkie akcje bojowe płynię się w alarmie, więc ci szczęśliwi nasi koledzy, którzy mieli przydział do dział, broni maszynowej, czy dalekocelników, albo na pomost bojowy, mogą powiedzieć, że widzieli wojnę na morzu. My dwaj przesiadzieliśmy ją w komorze amunicyjnej.

Przesiedzieliśmy — to źle powiedziane. Ja, jako wyższy, stawałem na jednej z dolnych półek, by sięgnąć rękoma do górnej półki i stamtąd ściągałem ciężkie naboje do dział kalibru 120 mm. Podawałem je — a później, kiedyśmy nabrali większej wprawy, rzucałem prosto w ręce Adamowi, który, stojąc na dole, wpychał je do otworu windy. Stalowe ściany komory huczały, jak gdyby olbrzym walił w nie ogromnym młotem — to były strzały dział Nr 1 i Nr 2. Mniejsze wstrząsy szły od dział rufowych i broni maszynowej na pokładzie, czasem zaś targała naszą komorę tak silna detonacja, że omal nie spadałem z półki — to rzucono bomby głębinowe, gdzieś niedaleko. Gamy huk, zwielokrotnionego rezonansu stalowych ścian naszej komory, składały się na piekielny koncert, a my nie zawsze wysłuchiwalismy go w milczeniu: Czasem Adam wołał: — A niechże nas wreszcie przy...! — i bywało, że nie reagował na jakieś większe huki, a nagle, po stuknięciu lżejszym niż palcem w drzwi, podskakiwał na pół metra w górę.

Pragnęliśmy widzieć! Widzieć! Zamknęci w ciasnym stalowym pudle na parę metrów pod powierzchnią wody patrzyliśmy w huczącą nitowaną blachę i poukładane równo naboje i nie było dla nas żadną pociechą, że pudło to przemieszcza się wraz z naszym pięknym okrętem w coraz to inne okolice różnych mórz i Oceanu Atlantyckiego. Potem, po odwołaniu alarmu, wychodziliśmy na pokład i wpatrywaliśmy się długo w rozjarzone blaskiem, czy też mroczne morze i cieszyliśmy się ze zmysłu wzroku. Dopiero po wyjściu z ciasnej komory amunicyjnej, gdy gasły odgłosy walki, mówiono nam, czy alarm był prawdziwy, czy tylko ćwiczebny. Czuliśmy, że spotkała

nas głęboka krzywda. My, ochotnicy, miłośnicy wielkich przestrzeni, byliśmy oszukani — może przez siebie tylko, przez własną wyobraźnię i fałszywy obraz wojny, kiedyśmy wstępowali do Marynarki Wojennej.

Po kilku miesiącach tego przydziału zgłosiłem się do ZDO do raportu. Prosiłem o zmianę przydziału. Kapitan Tymiński wysłuchał mnie i powiedział: — Teraz, kiedy Anglicy mają nam wymienić działa 120-milimetrowe na zenitówki 100-milimetrowe, abyśmy mogli użyć głównych dział do strzelań przeciwlotniczych, zostawię was w komorze, bo jesteście w waszej czynności wyspecjalizowani. Potem zobaczymy.

Kiedy wymieniono nam działa na zenitówki, wstrząsów było od tej pory w naszej komorze znacznie więcej.

Najgorsze, że nigdy nie wiedzieliśmy, czy alarm był prawdziwy, czy tylko ćwiczebny. Potem, po odwołaniu alarmu, koledzy nam opowiadali, jak to było. Okazywało się zwykle, kiedyśmy ich bezładne zdania przymierzali do tego, co słytać było w komorze, że z najniebezpieczniejszych chwil nie zdawaliśmy sobie w ogóle sprawy. A raz podczas alarmu ćwiczebnego, w największej trwodze zrzucałem naboje na Adama — łapał je w powietrzu i wrzucał w otwór windy tak szybko, że doczekaliśmy się pochwały ZDO, który podobno mierzył czas stoperem. Pobiliśmy jakiś tam rekord szybkości podawania pocisków. Normalnie od buczka alarmowego do pełnej gotowości bojowej okrętu upływały dwie minuty, tym razem zaś...

— I jak wam zmieniać przydział — powiedział ZDO — kiedy macie takie osiągnięcia. Doszłście do wprawy, wyspecjalizowaliście się w podawaniu pocisków z komory, więc tam już zostaniecie.

Więc to był alarm ćwiczebny, a niechże go... Wyspecjalizowaliśmy się, jak zwierzęta miotające się po klatce. Wyspecjalizowaliśmy się — w trzęsieniu portkami wśród czterech dudniących ścian komory amunicyjnej, w tysiącokrotnym umieraniu pośród wstrząsów, z których każdy mógł być tym ostatnim, na który czekaliśmy w rozpacz, gdy Adam wołał: — A niech by nas wreszcie przy...!

I nie dawała ulgi myśl, że jeśli siedzimy na beczce prochu (a raczej pośród ton amunicji), to i męczyć się nie będziemy, gdy wreszcie wylecimy w powietrze. Chcieliśmy widzieć, widzieć! Zazdrościliśmy tym na pokładzie, którzy widzieli wszystko... Tym, co celowali, strzelali i manewrowali pięknym okrętem gdzieś pod

rozjarzonym od blasku, albo mrocznym brzegiem, wśród falgoniających jedna drugą po zielonej tafli morza, albo w atramentowej czerni nocy. Nieświadomi zapewne tej scenerii walki, której brak odczuć można było dopiero w ciasnej komorze amunicyjnej, ludzie na pomoście bojowym i przy działach, dalekocelnikach i broni maszynowej — walczyli. Zadawali i odpierali ciosy i oglądali wyniki walki.

Nam przyszło tylko miotać się po stalowym pudle i patrzeć w nitowaną blachę i półki z nabojami, które same wskakiwały nam w ręce.

Po kilku miesiącach znowu stanęliśmy do raportu. — Dlaczego chcecie dostać inny przydział? — zapytał ZDO. Umówiliśmy się z Adamem, że tym razem żeby nie wiem co...

Ale nic z tego nie wyszło. Gdy przyszło do wyjaśnień, nie mogliśmy znaleźć języka w gębie. Czasem trudno jest zamienić w słowa najważniejsze myśli, bo jest zwyczaj, że o śmierci się na wojnie nie mówi. A my, po roku tego przydziału do komory amunicyjnej, marzyliśmy już tylko o jednym: abyśmy mogli zginąć w taki sposób, by widzieć błękitne niebo nad sobą i kołyszący się maszt okrętu, i do ostatniej chwili czuć na policzku powiew wiatru, słyszeć szum morza albo milczenie nieskończonych przestrzeni... Ale powiedzieliśmy tylko: — Nie wytrzymamy tam w tej komorze...

— Nie wytrzymacie? Tacy zdrowi, młodzi chłopcy, przyjeżdżający do Szkoły Morskiej przez komisję lekarską! Wiadomo, jakich oni wybierają. Do komory przydziela się najmłodszych. Musicie wytrzymać! Zresztą do komory idziecie tylko w alarmie, cały czas tam przecież nie siedzicie.

Muszę tu wyjaśnić, że Adam i ja byliśmy na „Błyskawicy” radiotelegrafistami, tzw. „radzikami”, ale podczas wojny nie nadawano żadnych depech, był tylko ciągły nasłuch, czym pomagaliśmy szefowi okrętowych radiostacji bosmanmatowi Pawłowskiemu i jego zespołowi „radzików”. Mielismy dwie okrętowe radiostacje — główną w przedniej części śródokręcia i awaryjną na rufie. Odbieraliśmy tam zakodowane depeche, poznając po jednej z grup w adresie, kto jest adresatem. Więc i tam brak nam było naszych wielkich przestrzeni. W ciasnym pomieszczeniu „C” w hamaku, w ciasnej radiostacji i w ciasnej komorze amunicyjnej spędziliśmy czas na „Błyskawicy”. Oczywiście najważniejsze były to chwile, kiedy trwała akcja bojowa, a wtedy sterczelismy w komorze.

Tylko zupełnie wyjątkowo zdarzyło się nam w czasie akcji bojowej ujrzeć coś więcej niż cztery ściany naszej komory amunicyjnej. Raz Adam biegł z po-

mieszczenia „C” na radiostację, gdy kazano mu wejść do łodzi. Obok „Błyskawicy” tonął niszczyciel francuski „Sirocco” (było to w pierwszym okresie wojny). Adama przydzielono do obsady łodzi, która miała wyciągać z wody pływających wokół tonącego okrętu Francuzów. Wyciągani z wody ludzie w nadmuchiwanym pasach ratunkowych byli na pozór cali — w istocie żaden już nie żył. Rzucono bowiem w pobliżu kilka bomb głębinowych przeciwko okrętom podwodnym, na skutek czego w promieniu paru set metrów pływali w wodzie już tylko martwi ludzie. Ale nie było można poznać po Adamie, by był tym przybity, jak inni koledzy.

— Wiesz, nareszcie widziałem — opowiadał mi potem w pomieszczeniu „C”. — Wszystko widziałem. Zawsze bym tak chciał.

— Ładny mi widok — ktoś uśmiechnął się cierpko. — Wyciągamy pierwszego z nich z wody, myślimy — żywy. Kładziemy na wznak w łodzi, a jemu z ucha wycieka coś białego.

Ale Adam powiedział:

— A ja wam zazdroszczę.

Nie zrozumieli, dlaczego.

Mnie udało się też w podobny sposób zobaczyć tylko maleńki fragment działań wojennych „Błyskawicy”. Było to pod Dunkierką w 1940 roku. W łunach płonącego miasta weszliśmy do awanportu — z lewej widać było na piaskach plaży dziesiątki małych łodzi i statków, a w głębi żołnierzy angielskich, rzucających na komendę karabiny na piasek i maszerujących dwójkami do tych łodzi. Niszczyciel „Greyhound”, który wszedł do portu tak, jak „Błyskawica”, trafiony został bombą lotniczą w rufę. Wypełniony był angielskim wojskiem. Miał uszkodzony ster, więc wzięliśmy i odholowaliśmy go do Dover. To jedyne wspomnienie z „Błyskawicy” nieco jaśniejsze — nie dlatego, że oglądałem tam łuny pożarów, ale — ponieważ widziałem coś więcej niż wnętrze stalowej komory, wypełnionej nabojami i miotającego się w niej Adama, który wołał między jednym a drugim hukami i wstrząsem stalowej ściany: — A niechże nas wreszcie przy...

Po następnych kilku miesiącach nadszedł okres zupełnego oziębnia. Taka jest smutna prawda o naszych działaniach wojennych podczas wojny na „Błyskawicy”.

W 1942 roku skierowano nas na kurs nawigacyjny polskiego oddziału Szkoły Morskiej w Southampton. Po skończeniu kilkumiesięcznego kursu pływaliśmy do końca wojny na statkach Polskiej Marynarki Handlowej.

Były to już zupełnie inne przeżycia. Jeśli groza może być monotonna, to lata pływania w konwojach wojennych pełne były monotonnej grozy. Ale kiedy jeden z kolegów powiedział mi raz pewnego o świcie, pod koniec trudnego rejsu, patrząc na morze, które zdawało się cierpieć i krwawić wraz z nami: — To jest piekło! — pomyślałem sobie: — Przecież widzę wielką przestrzeń, otaczającą ze wszystkich stron maleńkie figurki ludzi, czuwających na mostkach statków w konwoju. Wszystko to widzę. Jestem wolny. Więc są inne, jeszcze niższe kręgi piekła — na morzu i na ziemi. A jeden z nich nazywa się: komora amunicyjna.

JÓZEF MIŁOBĘDZKI



# »BŁYSKAWICA« OKRĘT-MUZEUM

Zdjęcia

KAZIMIERZ GAWRON

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)



# KLATKI PEŁNE PSTRAGÓW

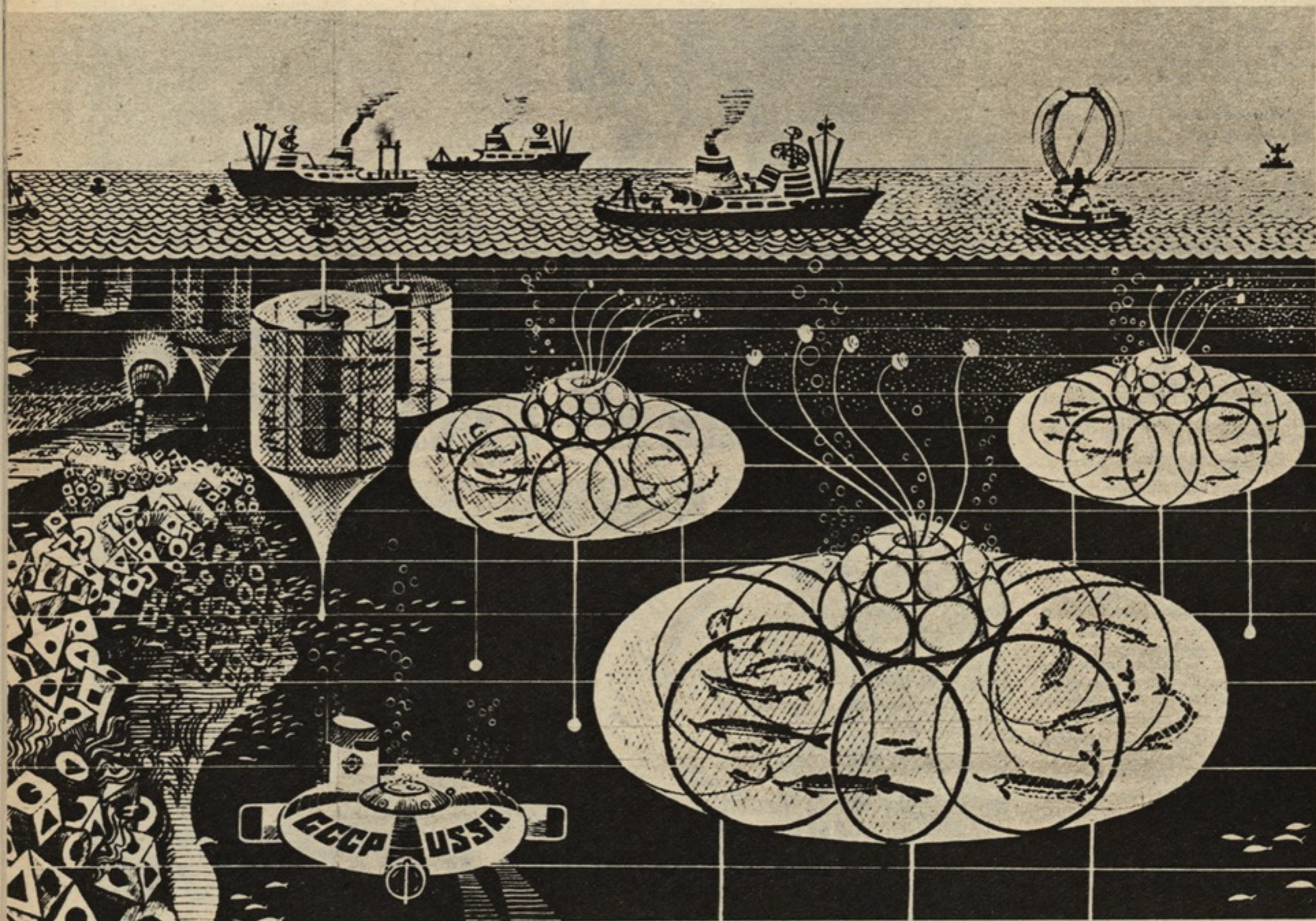
Tego jeszcze nie było!

Nawet wytrawni mistrzowie w swym fachu — helscy rybacy, z powątpiewaniem kręcą głowami. Kręcą, że nie, że taka impreza nie może się udać. „Pstrąg — powiadają — lubi wodę bystrą, kryształową, zimną. Gdzie mu tam żyć w słonej i brudnej berbeluszcze Zatoki Gdańskiej...” I z niedowierzaniem obserwują zabiegi gdyńskich naukowców.

A pracownicy Zakładu Rybołówstwa Bałtyckiego MIR mówią, że tak. Pstrąg uda się w zatoce jak amen w pacierzu, będzie nawet dorodniejszy i smakowitszy od rzecznoego, czy jeziorowego brata. Ba, będzie smakował niemal jak troć lub losoś!

Mają swoją odwieczną mądrość rybacy, mądrzy są naukowcy, ale o wszystkim zadecyduje sam pstrąg. Już niedługo pokaże się dowodnie kto miał rację i na czyje wyszło w praktyce. Ja stawiam na naukowców.

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)



Od portu w Jastarni niespełna trzy kilometry. Dwadzieścia minut jazdy motorówką i tuż przed dziobem wyrasta masyw opuszczonej przed laty, starej torpedowni — czerwona kanciasta bryła, wyrastająca ponad wody zatoki. A tuż obok, oznakowane chorągiewkami, mocno zakotwiczone, ledwo wystające nad powierzchnię, trzy spore sadze z drucianej i nylonowej siatki, rozpiętej na konstrukcji ze stalowych rur. Do tych sadzów trzy razy dziennie dojeżdża wynajęty przez Morski Instytut Rybacki karmiciel i do podmorskich klatek obficie sypie pożywienie. W porach posiłków aż gotuje się wo-

da — ryby łapczywie pochłaniają smakowite kęski, zżerają do czysta co im spada prosto z nieba, bez żadnego zachodu i fatygi.

Idea jest taka: do zamkniętych przestrzeni sadzów — po 75 metrów „przestrzeni życiowej” w każdym — wpuszczać w maju narybek pstrąga tęczowego. Kilkunastocentymetrowe smolty karmić odpadami ryb z okolicznych przetwórci, a jesienią, powiedzmy w końcu września, wybierać dorodne sztuki, które w ciągu lata... dziesięciokrotnie przybierają na wadze.

Próbowano już takich kombinacji za granicą, próbowano i w

kraju. W kraju tylko w słodkiej wodzie jezior i rzek, za granicą także w morzu. Okazuje się, że słona woda wcale pstrągom nie szkodzi, przeciwnie — tak bardzo idzie rybotom na zdrowie, że osiągają większe przyrosty i „szlachetnieje” ich mięso. Nie znaczy to oczywiście, że sprawa jest prosta, że wystarczy skorzystać z zagranicznych, na przykład norweskich doświadczeń, przemieścić je na rodzime wody, beztrąsko sypać karmę i wyciągać gotowe na stół ryby.

Wyniki uzyskane w jednym miejscu nie muszą powtórzyć się w innym i trudno się dziwić, że odmiennych zabiegów wymaga

hodowla w norweskim fiordzie i pod polską Jastarnią. Inne temperatury i zasolenie, różnice w falowaniu i przebiegu prądów, tlen i rozpuszczone w wodzie składniki mineralne — wszystko to składa się na odmienną warunków, w których rybotom przyjdzie zamieniać pożywienie na smakowite i poszukiwane na rynku mięso. Tak więc gruntownych badań dostosowanych do polskiego wybrzeża nie da się uniknąć i dobrze się stało, że podjęła je właśnie Pracownia Akwakultury Zakładu Rybołówstwa Bałtyckiego MIR.

Do dwóch sześciobocznych sadzów wpuszczono 30 maja po 1700



smoltów i od tej chwili najważniejszą sprawą jest karmienie. Motorówka dowozi rydom smakowitą ponoc mieszaninę, w której obok odpadków rybnych z władysławowskiego „Szkunera”, znajdują się pszenne otręby, drożdże pastewne i preparat witaminowy, a w razie potrzeby dołoży się do pokarmu odrobinę antybiotyków. W jednym z sadzów zastosowano nawet domieszki kryla, przywiezionego niedawno z Antarktyki przez „Profesora Siedleckiego”.

Podstawą menu są oczywiście rybne odpadki. Przetwórnice nadmorskie co roku borykają się z tysiącami ton tego kłopotliwego balastu, który w znacznej części nie nadaje się na mączkę, a często nie ma gdzie na ową mączkę go przerobić. Zresztą, nawet gdyby były możliwości takiego przerobu, przy pstrągach cały proceder przestaje się opłacać. Oto prosty rachunek: z pięciu kilogramów odpadów i ryb nieużytkowych, na przykład dobijaków lub babkowatych, uzyskuje się kilogram mączki o wartości 18 złotych. Siedem kilogramów tych odpadów pochłoniętych przez pstrągi, daje na czysto kilogram doskonałego mięsa, którego rynkowa cena znacznie przekracza 50 złotych!

Inicjatorów eksperymentu męczy oczywiście pytanie: na jak długo wystarczą odpady rybne z okolicznych przetwórnicy. Póki do wykarmienia jest 3400 rybich żółdków — pół biedy, ale co będzie, jeśli rozszerzy się hodowlę uwięzionych w słonowodnych sadzach tęczowych pstrągów, do czego zresztą zmierzają projektodawcy już w przyszłym sezonie? Trzeba będzie skutecznie rozjeżdżać się także za innymi, obfitszymi źródłami pożywienia. Podobno są one bardzo niedaleko — w samym Bałtyku. Łapane niegdyś z przeznaczeniem na przynętę ryby nieużytkowe, duże ilości skorupiaków, nawet omułki, jeśli znajdzie się optymalny sposób przetwarzania ich na paszę. Ba! Mało kto wie, że podobny do antarktycznego kryla skorupiaczek występuje także w Morzu Bałtyckim, jest go nawet sporo i można pokusić się o jego eksploatację. Sprawa jest tym atrakcyjniejsza, że pstrągi karmione skorupiakami szybko nabierają — pod względem barwy i smaku — cech troci i łososia!

Zostawmy jednak przyszłość. Tymczasem w dwóch sadzach rośnie szybko 3400 pstrągów, które w momencie wpuszczenia do słonej wody ważyły łącznie 500 kilogramów. Jesienią, kiedy nadejdzie czas „połowu”, naukowcy z Morskiego Instytutu Rybackiego mają nadzieję wydobyć ponad 4 tony pstrąga. Nie jest to oczywiście ilość zawrotna, ani znacząca w gospodarce narodowej, ale też i „tuczarnia” obok starej torpedowni traktowana jest przecież na razie jako wprawka, jako ćwiczenie i poligon doświadczalny.

Sporo jest problemów do rozstrzygnięcia na tym rybnym poligonie. Czy przepływ wody pod sadzami wystarczy do usunięcia wytwarzanych przez hodowlę zanieczyszczeń? Czy intensywne, sztormowe falowanie nie uszkodzi sadzów? Czy zabezpieczenia antykorozyjne okażą się zarazem skuteczne dla konstrukcji i nieszkodliwe dla pensjonariuszy podmorskich klatek? Wreszcie pytanie dręczące bodaj najbar-

dziej: czy jakieś choroby, nie występujące u pstrągów w wodach śródlądowych, nie zdziesiątkują ryb w słonej wodzie?

Łamanie głów nie ogranicza się zresztą tylko do tych wątpliwości. Pstrąg jest oczywiście rybą szlachetną, smaczną i wartościową, ale gdzie mu tam jeszcze do łososia lub troci. W instytucie przymierzają się więc do hodowli tych najbardziej cenionych gatunków, których konwencjonalne odłowy są dalekie od zaspokojenia naszych apetytów.

Rozważane są dwie możliwości: hodowla w zamkniętych sadzach oraz intensywne zarybianie Bałtyku. To drugie rozwiązanie budzi zrozumiałą wątpliwość laików: doskonale, wpuścimy do morza pewną ilość narybku, wprowadzimy nie będziemy musieli troszczyć się o jego wyżywienie, ale też i wolne ryby popłyną gdzie zechcą, także do sieci obcych rybaków...

W Zakładzie Rybołówstwa Bałtyckiego MIR przytakują: oczywiście tak się stanie, ale dotychczasowe doświadczenia wykazują, że 15 procent narybku wraca w formie wyłowionych dorosłych sztuk. Znowu rachunek jest prosty: 1000 sztuk łososiowego „drobiazgu” kosztuje 14 tysięcy złotych, ale 15 procent zsiwiejących z niego dorosłych ryb, to tona łososia za 150 tysięcy!

Ale to również dopiero przyszłość. Przyjdzie jeszcze poczekać, zanim z wielu sadzów zakotwiczone na Zatoce będziemy czerpali znaczące ilości najlepszej znanej nam ryby. Na dziś są natomiast liczne kłopoty i zmartwienia, którym dzielnie stawiają czoła pracownicy Morskiego Instytutu Rybackiego i współdziałających z nim instytucji.

Największym z nich, wymagającym szybkiego rozwiązania, będzie już w przyszłym roku dylemat skąd brać narybek w ilościach wystarczających dla podjętego przedsięwzięcia. Producenci małych pstrągów, Polski Związek Wędkarski i Państwowe Gospodarstwa Rolne, wcale nie mają tego „towaru” w nadmiarze, targują się niemal o każdą sztukę, nie podejmują się zaspokojenia potrzeb instytutu. Kierujący eksperymentem, a w niedalekiej przyszłości — produkcją przemysłową słonowodnego pstrąga, profesor Wiktor, rozważa przeróżne warianty, ale jak dotąd nie widzi możliwości pełnego rozwiązania problemu. Kto i w jaki sposób pomoże naukowcom? A pomóc warto, bo nawet dzisiejsze, pierwsze obserwowane efekty są nader zachęcające.

Pomiary przeprowadzone miesiąc po zasiedleniu narybkiem morskich sadzów wykazały... podwojenie wagi pstrągów, co trzeba uznać za wynik doskonały. Jeśli dodać, że nie stwierdzono żadnych ubytków, że pstrągi cieszą się znakomitym zdrowiem, apetytem i temperamentem, nadzieja na dodatkowe tony wartościowego zwierzęcego białka z Bałtyku oparta jest na realnych i mocnych podstawach. Oczywiście jeśli tymi podstawami nie zachwieją jakieś nieprzewidziane trudności typu organizacyjnego lub technicznego...

ANDRZEJ MALINOWSKI

## BECZKA ROZMAITOŚCI TECHNICZNYCH (19)

● Przedłużanie kadłubów okrętowych przez wstawienie dodatkowej środkowej sekcji po uprzednim przecięciu statku, należy do operacji przeprowadzanych stosunkowo często w stocznich światowych. Wydarzeniem wyjątkowym jest natomiast operacja odwrotna, zrealizowana ostatnio w szwedzkiej stoczni Göta-verken Cityvarvet w Göteborgu. Skrócono tam kadłub norweskiego zbiornikowca „Samuel Ugelstad” o nośności 34 495 ton, zbudowanego w Anglii w 1956 r. Wycięcie z tego statku 60-metrowej sekcji śródokręcia stanowiło fragment przebudowy całej jednostki na bazę techniczną, przeznaczoną do prowadzenia podwodnych prac inspekcyjnych i remontowych przy szybich oraz rurociągach naftowych i gazowych Morza Północnego. Po skróceniu kadłuba, statek, którego szerokość wynosi 26 m, stał się rodzajem bardzo skutecznej platformy do wykonywania trudnych zadań technicznych na pełnym morzu. Znajdującą się poprzednio na śródokręciu nadbudówkę odcięto i przestawiono... na wierzch nadbudówki rufowej. Powstała w ten sposób wysoka, pięciopokładowa budowla która zapewniła masę miejsca na urządzenie pomieszczeń dla licznej załogi pracującej na tego rodzaju jednostce. Przed nadbudówką urządzono specjalne baseny dla potrzeb związanych z pracą nurków. Dawne zbiorniki statku przebudowano na warsztaty, dodatkowe siłownię, magazyny itp. Pośrodku głównego pokładu ustawiono dźwig o sile podnośnej 250 ton, zaś na dziobie i na rufie znalazło się osiem wind kotwicznych uruchamianych centralnie z pomostu nawigacyjnego. Zainstalowano także na statku nowe łodzie i inne urządzenia ratownicze. Bez zmian pozostała jedynie główna siłownia ekszbiornikowca oraz systemy balastowe i pompowe.

● Na zlecenie Szczecińskiego Urzędu Morskiego, w zakładzie technik laserowych Politechniki Szczecińskiej opracowano projekt zastosowania lasera do prowadzenia statków w torze wodnym Szczecin-Swinoujście, długości przeszło 60 km. Zadaniem sternika będzie śledzenie promienia laserowego w celowniku umieszczonym na szybie sterówki i prowadzenie jednostki na światło ciągłe. Pojawienie się w celowniku światła pulsującego oznaczać będzie zależenie od charakterystyki sygnałów, zejście z kursu w prawo lub lewo. Z uwagi na możliwość prowadzenia statków przy pomocy światła lasera tylko po linii prostej, tor wodny Szczecin-Swinoujście ma być podzielony na 13 prostych odcinków różnej długości. Wiązki światła kierowane będą na poszczególnych odcinkach toru ze specjalnych nadajników, umieszczonych na brzegu, albo na bramach torowych. Zastosowanie światła laserowego do prowadzenia statków uczyni nawigację w zespołach portowych Szczecin-Swinoujście jeszcze bardziej precyzyjną i bezpieczną.

● Niedawno zakończył pierwszy rejs jeden z najdziwniejszych statków świata, którym jest zbiornikowiec-owczarnia (tak! to nie omyłka w druku) o nazwie „Atlas Pioneer”. Przetrasportował on z australijskiego portu Adelaide do Bandar Szapur w Zatoce Perskiej 50 600 owiec, przy 1,5-procentowej śmiertelności zwierząt, uważanej za wyjątkowo niską przy tego rodzaju przewozie. Przystosowanie zbiornikowca do przewozu niezwykłego żywego ładunku nie było rzeczą łatwą, zwłaszcza z uwa-

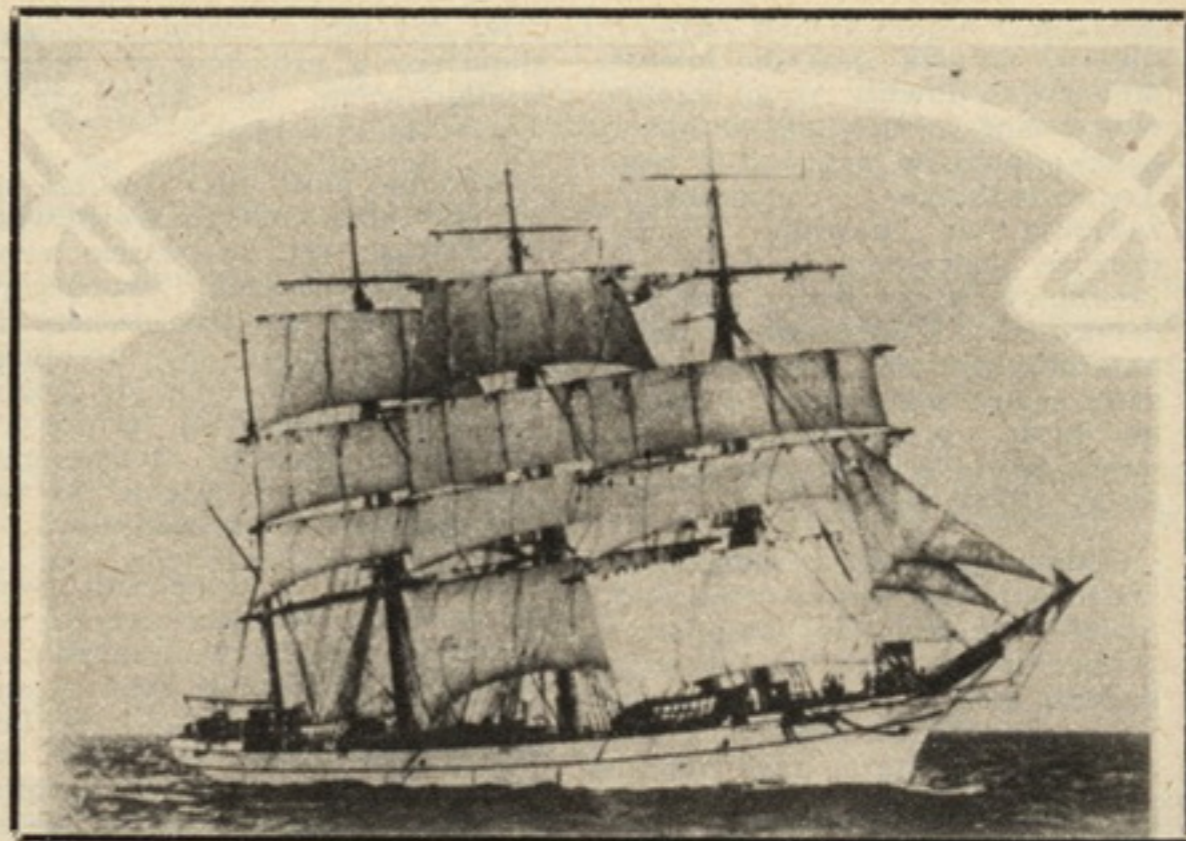
gi na problemy wentylacji i korozji. Pierwszy z tych problemów rozwiązano drogą do budowania zewnętrznych galerii przewietrzających, wyposażonych w silne wentylatory. Sprawy korozyjne załatwiono zastosowaniem wykładzin plastikowych w pomieszczeniach zwierząt. Pomyślano również o sprawie najpoważniejszej, jaką byłoby zagrożenie stateczności zbiornikowca w przypadku tak zwanego „owczego pędu”, który by spowodował zgromadzenie się większego stada na jednej burcie. Wzmocniona stateczność zapewniono ciężkim zabalastowaniem statku. W drogę powrotną do Australii zbiornikowiec zabrał normalny ładunek ropy naftowej.

● Armator szwedzki Scandinavian Motorships AB ze Sztokholmu zamówił w japońskiej stoczni Kawasaki dwa uniwersalne frachtowce nowego typu, nazwanego „boroliner”. Mają to być duże promowce, które zapewnią powierzchnię ładunkową 6 000 m<sup>2</sup> oraz obejmą, prócz pokładu głównego, również pokład garażowy, a także wyższy pokład dla różnych ładunków specjalnych. Statki są przewidziane do obsługi szwedzkich portów bałtyckich, w których będą ładowaływać po 11 000 ton produktów drzewnych z przeznaczeniem do portów kontynentalnych Europy. W drodze powrotnej mają zabierać 1 000 samochodów osobowych, prócz tego z Rotterdamu produkty naftowe do sekcji „cysternowej” o pojemności 11 000 ton. Do napędu każdego statku będzie służył silnik MAN o mocy 9 300 KM, pozwalający rozwijać prędkość marszową 15 węzłów. Obydwa statki mają być dostarczone w 1977 r.

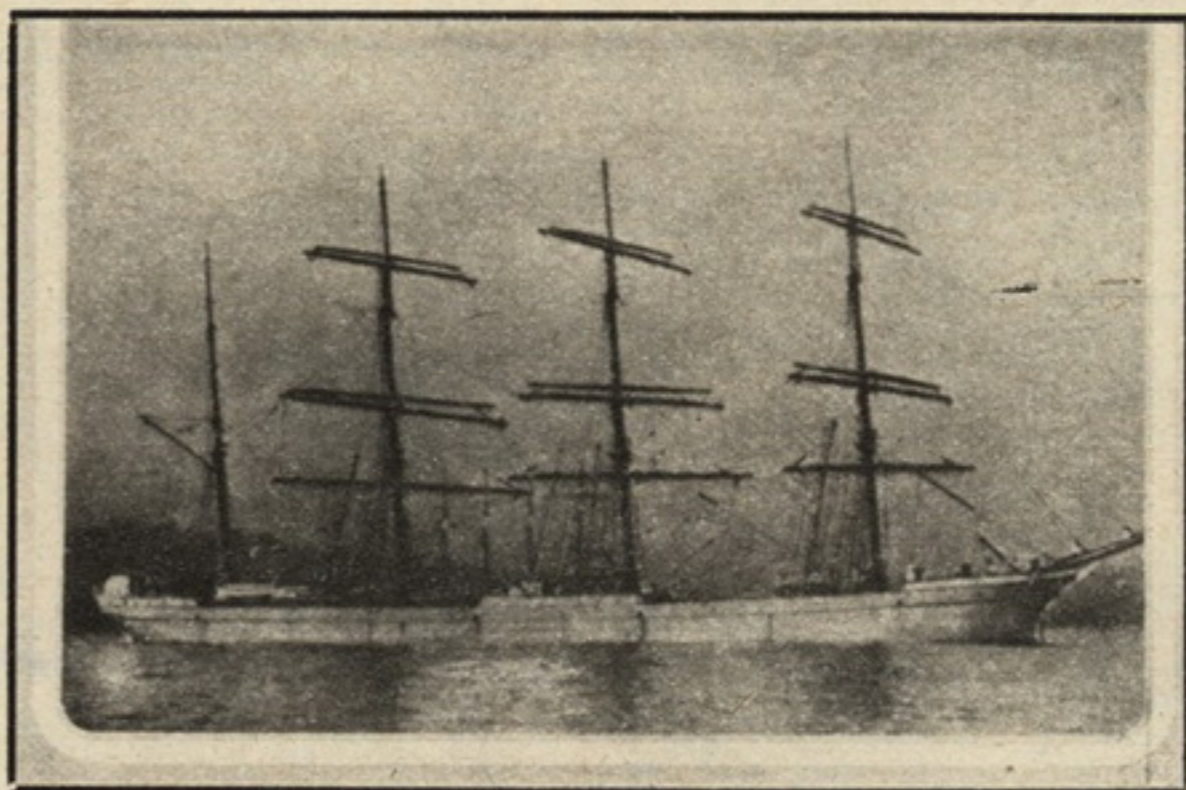
● Do stoczni w Galveston w Zatoce Meksykańskiej sprowadzono specjalistów szkockich i skandynawskich powierając im wykonanie trudnej i skomplikowanej przebudowy z górą 30-letnich amerykańskich frachtowców „Mooring Hitch” oraz „Snake Head”, po ok. 6 000 DWT każdy, na arktyczne statki wiertnicze. Obydwa frachtowce otrzymały nową część środkową która zawiera urządzenia do wiercenia dna morskiego. Prócz tego, przebudowane statki zostały wyposażone w podwójne poszycie kadłubów, jak również uzbrojone w silne armatki wodne do „odpedzania” napierających brył lodowych. Po wykonanej przebudowie i zmianie nazw na „Canmar Explorer” oraz „Canmar Explorer II”, statki popłynęły przez Kanał Panamski, kierując się dalej na północ, na Morze Barentsa. Załogę każdego z wymienionych „wiertników”, składająca się z 75 ludzi, czeka uciążliwa praca poszukiwania na tym zalodzonym morzu zasobów ropy naftowej i gazu naturalnego występującego, zdaniem geologów, wyjątkowo obficie na głębokości do 3 600 m pod dnem morskim. Wiercenia dna będą odbywać się pod ciągłą groźbą wytrysku ropy i zanieczyszczenia środowiska naturalnego, na co firma Dome Petroleum prowadziła roboty musiała z góry złożyć wielomilionową kaucję pieniężną. Obydwa nowe statki wiertnicze posiadają instrumenty nawigacji satelitarnej. Stałą pozycję na miejscu pracy mają utrzymywać przy pomocy osmiu potężnych kotwic. Warto dodać, że pierwsze wtargnięcie „podmorskich górników” na wody Morza Barentsa następuje dokładnie w 400 lat od daty wyruszenia do kanadyjskiej Arktyki pierwszej wyprawy odkrywcy Marcina Frobishe-  
ra.

# KLIPRY... NAFTOWE

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)



„Drumalter” — żelazny klipr pływający lewym brzołem. Zbudowany w 1843 r. przez stocznię Russell w Greenock. Pojemność 1909 DRT, zabierał 72 000 szarynek. Niektóre przewoził aż do 1881 r.



„Jatopola” — stalowy leń 4-masztowy, zbudowany w 1891 r. przez stocznię Thompson w Dundee. Pojemność 2842 DRT, zabierał 158 000 szarynek. Sprzedany w 1911 r.

Odbiór i liczenie skrzynek z puszkami nafty, przywiezionymi przez klipr naftowy do dalekowschodniego portu.

Około 1900 roku większość problemów związanych z całostatkowymi przewozami ładunków płynnych parowymi zbiornikowcami została już rozwiązana. Jednak na przełomie XIX i XX wieku raptowny popyt na lampy naftowe stworzył na Dalekim Wschodzie ogromny rynek zbytu nafty, dostarczanej żaglowcami. Przeważały klipy naftowe, jako że miały być spadkobiercami tradycji kliprów „herbacianych” i „opiumowych”, lecz klipy naftowe sensu stricto nie były.

Dlaczego do przewozu nafty używano żaglowców?

Jedną z przyczyn był całkowity brak odpowiednio wielkich zbiorników w portach Chin, Indii, Japonii, Nowej Zelandii i Australii, co uniemożliwiało dostawę nafty „luzem” — zbiornikowcami. Naftę dostarczano na Daleki Wschód w puszkach 5-galonowych (22,73 l). Dwie takie blaszane puszki pakowano w mocną, drewnianą skrzynię.

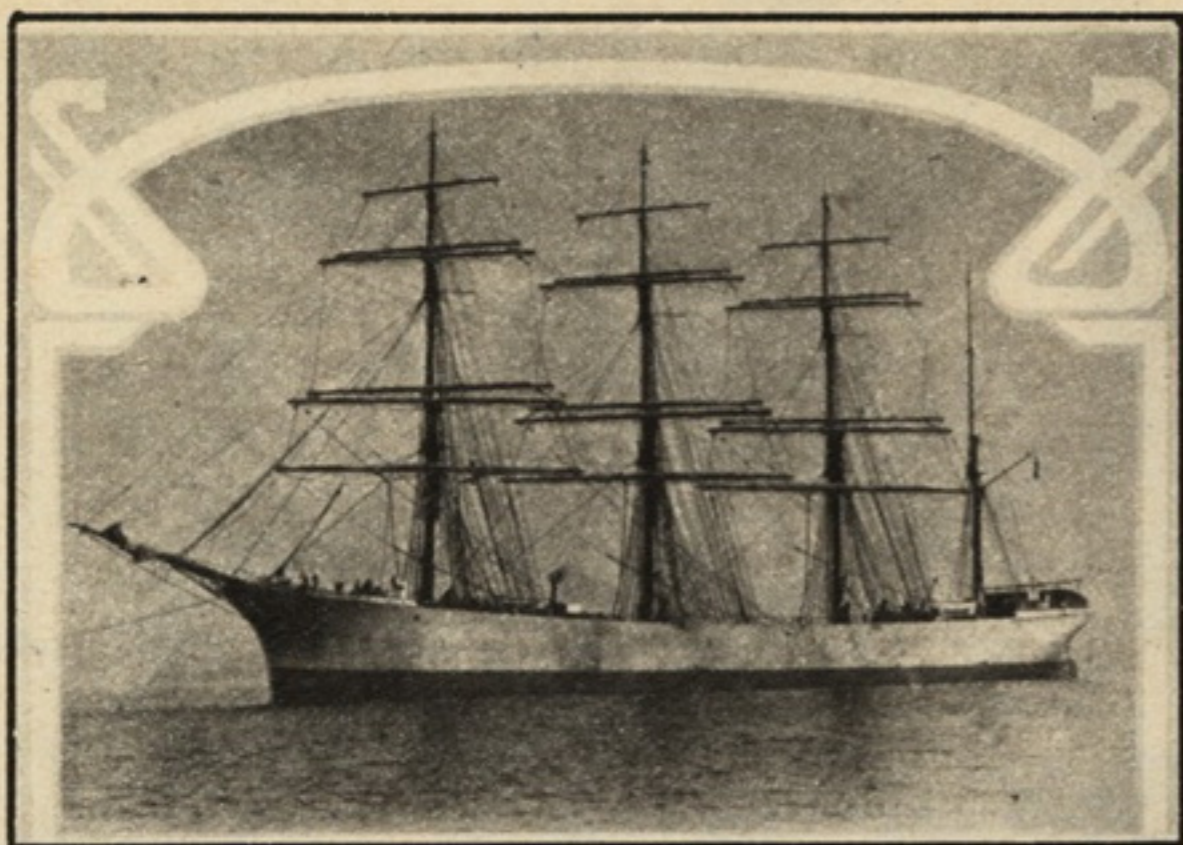
Inną przyczyną był fakt, że ówczesne parowce przewożące drobnicę nie nadawały się do przewozu tak pakowanej nafty, gdyż były opalane węglem, którego nie starczało by opłynąć Przylądek Horn. Kanał Panamski jeszcze nie

istniał, zaś sieć stacji bunkrowych nie była jeszcze na tyle rozwinięta, by umożliwić uzupełnienie węgla podczas tak długich rejsów. Nic więc dziwnego, że przez prawie 20 lat polegano na niezawodnym wietrze, wypełniającym żagle.

Żaglowce z portów angielskich lub z Nowego Jorku czy Filadelfii, płynące z naftą na Daleki Wschód, okrążyły Kap Horn albo Przylądek Dobrej Nadziei. W drogę powrotną zabierały herbatę, cukier, kamforę, porcelanę i drobnicę typową dla wschodniej Azji. Często w okrężną podróż zabierano baryłki

madery, która dopiero po takim rejsie nabierała właściwego „bukietu”.

Około 1910 roku na Dalekim Wschodzie zaczęto budować metalowe zbiorniki mogące pomieścić naftę dostarczaną zbiornikowcami, których kotły coraz częściej opalano ropą. Zapasy zabieranego płynnego bunkru pozwalały na dokonywanie coraz dłuższych podróży okrężnych w czasie znacznie krótszym od żaglowców. Oznaczało to kres kliprów naftowych. Przez jakiś czas jeszcze woziły one inne ładunki, aż w końcu lat trzydziestych zniknęły z powierzchni morza.



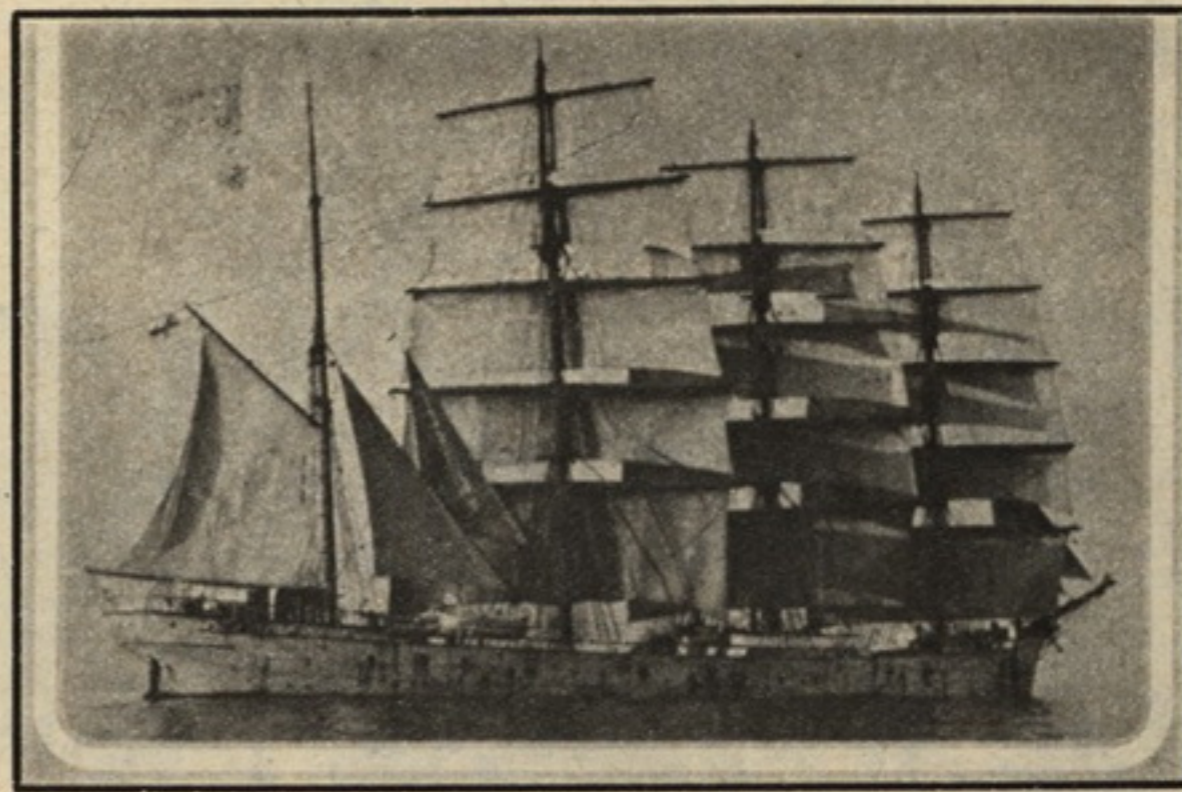
„Brilliant” — stalowy bark 4-masztowy zbudowany w 1901 r. przez stocznię Russel w Greenock. Pojemność 3765 BRT, przewoził po 148 000 skrzynek nafty. 17 lipca 1914 r. sprzedany niemieckim armatorom.



„Astra” — stalowy bark 4-masztowy, zwodowany 8.12.1900 r. w amerykańskiej stocznii Arthur Sewall w Bath, stan Maine. Poj. 3288 BRT, ładował po 135 000 skrzynek. W 1910 sprzedany armatorom mającym siedzibę na Alasce. W 1936 r. złomowany w Japonii. Wymiary główne: L — 101,19 m, B — 13,72 m.



„Arrow” — stalowy bark 4-masztowy, zbudowany przez stocznię Roger w Glasgow. Pojemność 3090 BRT, zabierał 128 000 skrzynek. W 1914 roku sprzedany Niemcom.

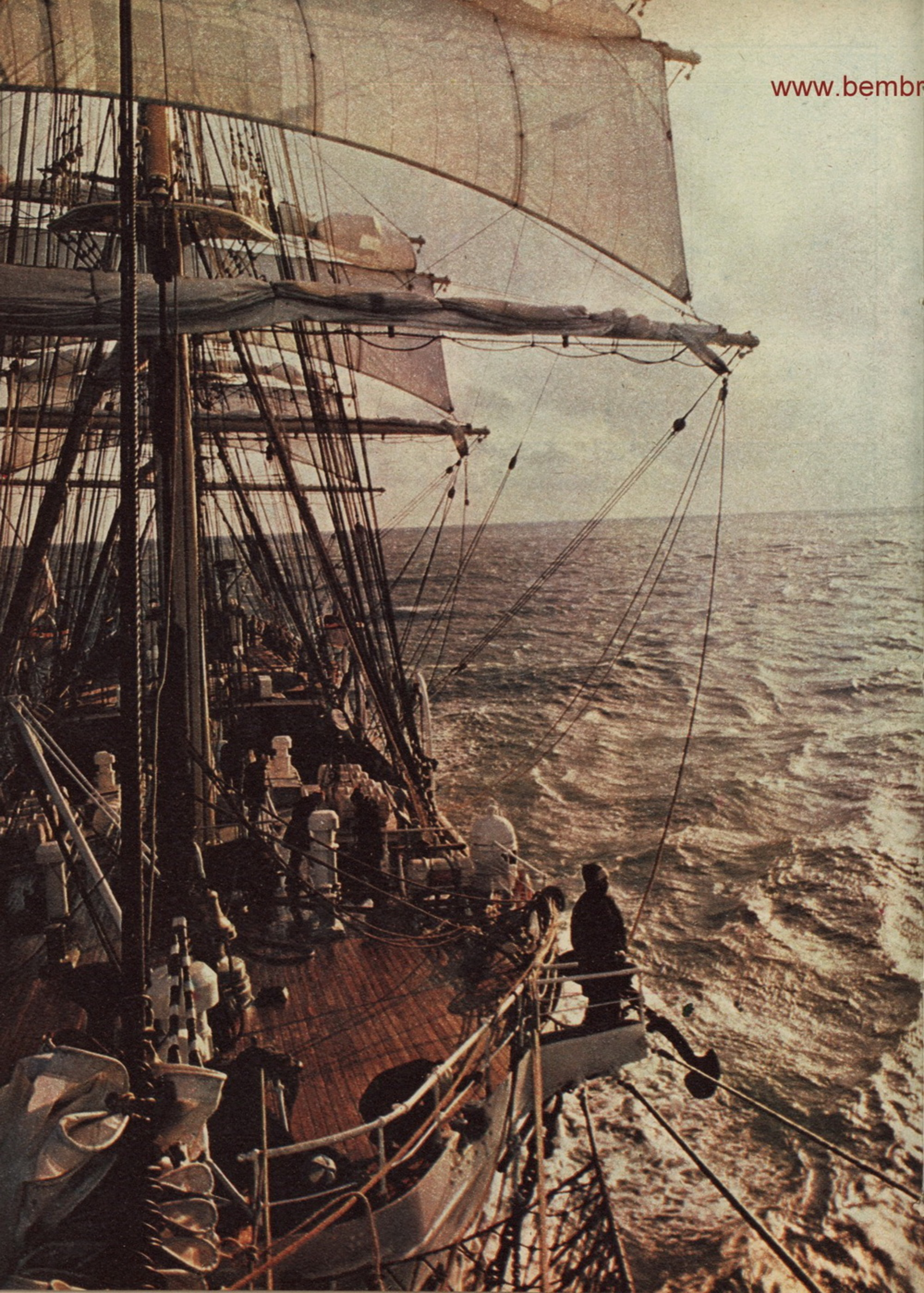


„Lowhill” — stalowy bark 4-masztowy, zbudowany przez stocznię Thompson w Dundee. Poj. 2942 BRT, zabierał po 120 000 skrzynek.

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)



„Acme” — stalowy bark 4-masztowy opuścił stocznię Arthur Sewall w Bath, stan Maine 21.5.1901 r. Poj. 3288 BRT, ładował po 135 000 skrzynek. W 1912 r. sprzedany na Alaskę. Po 6 latach zginął w skałach u brzegów Japonii.





# „DAR” na Atlantyku

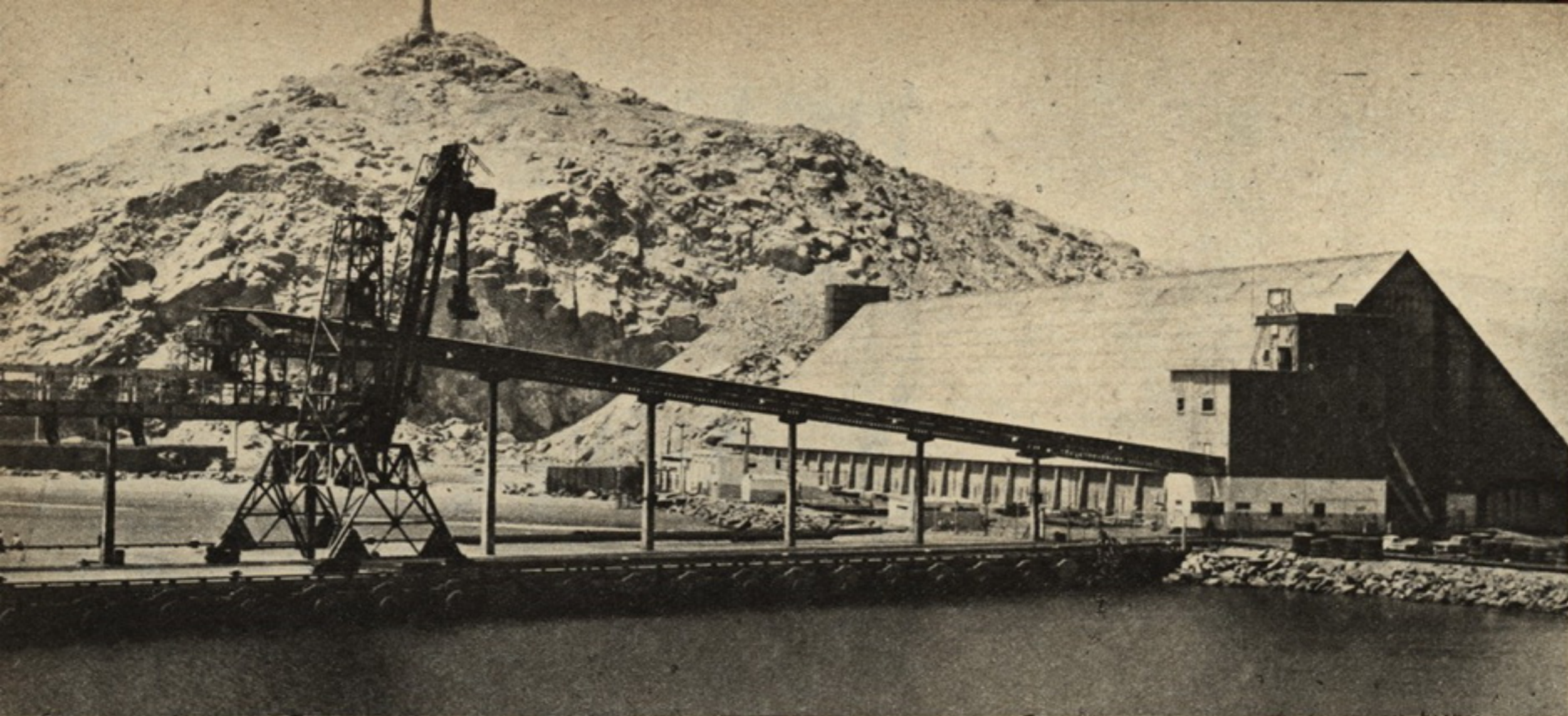
Zdjęcia  
HENRYK KABAT

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)

Czar Białej Fregaty i tym razem nie zawiódł. Na Wyspach Kanaryjskich, Bermudach, a wreszcie w Nowym Jorku znawcy starych żaglowców i zwykli gapie — zachwycali się „Darem Pomorza”. Szczególnie dumna była z naszej fregaty Polonia amerykańska tłumnie przelewająca się po pokładzie statku przy każdej okazji.



„Dar Pomorza” przebył Atlantyk w szlachetnej rywalizacji z innymi żaglowcami. Udział w tym rejsie z pewnością zapadnie w pamięć wszystkim, którzy mieli szczęście w tej podróży uczestniczyć. Nam pozostaje obejrzeć jedynie kilka zdjęć z tych, które wykonał na „Darze Pomorza” Henryk Kabat, nasz specjalny wysłannik na „Operation Sail 76”.



Skaliste wzgórze nad portem Salaverry

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)

MARYNARZE  
PISZA

Aleksander Juniewicz

# PRZEKŁĘTY PORT

Salaverry? Cest un port maudit – mówili oficerowie francuskiego statku „Anjou”. To port przeklęty, zapomniany przez Boga i ludzi. Na pewno nie będzie tak źle. Przecież w Ilo czy Matarani statek chodził przy kei jak na pełnym morzu i nic się nie stało. Poza tym złe opinie tego miejsca jeszcze bardziej podniecają wyobraźnię, budzą ciekawość, kuszą, nie dają spokoju. Okazja obejrzenia piekła może być również interesująca jak zwiedzanie starych kościołów.

Do Salaverry wchodzimy w samo południe. Lśniącą refleksami słońca powierzchnia oceanu opiera się o skalisty brzeg, nad którym rozciąga się już tylko szarżółty piasek peruwiańskiej pustyni z wypiętrzoną na 1554 metry masywem Carro Chiputur. Na tle dzikiego piękna krajobrazu, między ziemią i morzem, przycupnęła mała rybacka osada – Salaverry. Z daleka wydaje się, jakby życie na tym jałowym, pustynnym, pozbawionym roślinności terenie było niemożliwe. Zarysy małego portu, falochron, nabrzeża, spory transporter, kutry rybackie – to wszystko przywołuje do rzeczywistości. Dziwny wydaje się jedynie bezruch, brak choćby jednego statku, i ta cisza spotęgowana uderzeniami własnej maszyny.

Pierwszą spotkaną osobą jest oczywiście pilot. Byłoby jeszcze bardziej oczywiste, gdyby okazał się nim ktoś nieznany. Ale nie, to przecież senior Montoya, stary znajomy z Ilo, sprzed paru miesięcy. Te dwa porty dzieli dwa tysiące kilometrów. Zaskoczenie jest całkowite, ale miłe.

Cumujemy przy dobrze uzbrojonym nabrzeżu. Nowoczesny system amortyzatorów zapewnia bezpieczną pracę pomiędzy burtą a keją. Taki system wydaje się nawet niepotrzebny, kosztowną asekuracją. Francuzi chyba zdrowo przesadzili.

Na statek wchodzi ludzie – wychudzeni, ogorzali dokerzy wraz ze swym szefem lub jak go tu zwą „capatazem”. licznymi,

pomocniczy, aguaderos do noszenia wody, maniobristas do ustawiania osprzętu i inni. Przedstawiciele miejscowych władz portowych zakończyli już swą nudną powinność odprawienia statku. Wkrótce normalny rytm załadunkowych operacji nabiera pełnych obrotów.

Co chwila, mimo woli, wzrok wędruje wyżej, ponad port, tam gdzie wznoszą się skaliste wzgórza wyrastające z morza piasku. Przesuwając się z rzadka ciemne pudełeczka ciężarówek zdradzają drogę. Dla Salaverry jest to droga życia, łącząca ten skrawek wybrzeża z oddalonym o kilkanaście kilometrów miastem Trujillo. Częściej jednak po niej przesuwa się ładunki eksportowych surowców niż artykuły pierwszej potrzeby dla ludności. Woda słodka dostarczana jest 7-kilometrowym rurociągiem. W ubiegłym tygodniu – żałę się z natury małowólni tubylcy – przez 3 dni nie mieliśmy wody z powodu awarii. Trzy dni bez wody na pustyni to już jest piekło. Aby tu żyć, trzeba uzbroić się w rezygnację.

Mija pierwszy dzień postoj. Chłodna, jak zwykle na peruwiańskim wybrzeżu, noc zapala się iskrami gwiazd. Przed północą dokerzy bez pośpiechu wracają do swych domów na zasłużony odpoczynek. Spokój i cisza zalega port.

O 5.30 nad ranem ocean wdziera się do zacisznego portu. Statek, jak chłostany na uwięzi koń, wznosi wysoko w górę dziób, po-

tem rufę, uderza gwałtownie burtą o nabrzeże, usiłuje zerwać się z krępujących go cum. Wieje lekki południowy wiatr, a ocean wydaje się równie spokojny jak wczoraj. Zjawisko to, przypominające długą, niemal niezauważalną martwą falę, obserwowane u wybrzeży Peru i Chile, nosi z angielską nazwą „upwelling”. Nie jest ono jeszcze dostatecznie zbadane, ale uważa się, że powoduje je południowo-wschodni lub południowy pasat, odpychający na zachód przybrzeżne wody, a na ich miejsce wydostają się z głębokości do 300 m wody głębinowe. Ma ono charakter falowania, gdzie powierzchnia morza wznosi się i opada, ale efekt widoczny jest dopiero w postaci wysoko strzelających pióropuszy wody rozbijającej się o nabrzeżne skały, lub też rwania się cum statku, o czym mieliśmy się przekonać wkrótce. Pierwszą stratą jest pęknięta nylonowa „sprężyna” na szpringu rufowym. Wymieniona szybko lina znów mocno pracuje pod naporem fali.

W dzień panuje względny spokój, choć statek wyraźnie tańczy, oddalając się, to znów uderzając o amortyzatory. Zakładamy dodatkowe liny na dziobie i rufie. Na razie sytuacja wydaje się opanowana. Każdy powraca do swych normalnych zajęć. Tonowe unosi papieru znikają w gardzielach ładowni. Podobno ocean najbardziej atakuje nad ranem, ale jest już zezwolenie Limy na pracę nocną i nadzieja na przyspieszenie załadunku. Byłe wytrzymał do rana!

Senior Miller, starszy, szpakowaty pan, którego ruchy i żywa gestykulacja ujmuje mu sporo lat, pełni rolę agenta, a zarazem głównego sztauera. Płynnie w nim ponoc krew niemiecko-włosko-jugosłowiańska. Z trudnością powstrzymuję się od uśmiechu, kiedy rozmawiając o jakichś sprawach zawodowych i aktualnych, nagle zaczyna opowiadać o swych latach spędzonych w Kolumbii i pracy w porcie Buenaventura. Odnoszę wrażenie, jakby te wspomnienia starego człowieka były tu na tym statku jedyną okazją, aby się nimi podzielić, aby je komuś dać. Wplatając w tok hiszpańskich zdań słowa, czasem całe zdania angielskie, stara się podkreślić swą pozycję i odrębność. Jest to zresztą bardzo charakterystyczne w całym Peru, a może i w Ameryce Południowej. Ludzie, znający choćby parę słów po angielsku, starają się ich używać w konwersacji z obcokrajowcem, nawet jeśli to nie jest zupełnie potrzebne. Senior Miller patrzy na zegarek. Stwierdza, że jest późno. Spieszy się do Trujillo, do swego domu, a może do swej kolekcji antyków z epoki Chavin?

Kiedy zębaty grzbiet Chiputur stapia się prawie w jedną całość z tłem wieczornego nieba, głośny trzask, jak karabinowy wystrzał, oznajmia pęknięcie dwóch lin na dziobie. Jedna, odrzucona potężną siłą do tyłu, leży z poszarpanym końcem, konwulsyjnie skręcona wzdłuż pierwszej ładowni. Druga wisi bezradnie w

wodzie. Na szczęście pierwsza ładownia nie pracuje, nikt nie kręcił się po baku, nikt nie znalazł się w polu rażenia. Podczas gdy dziób wznosi się na fali, jednocześnie odsuwając się od kei, pozostałe liny naprężają się do granic wytrzymałości, wydłużają się, robią się cienkie, coraz cieńsze. Kapitan zarządza alarm manewrowy dla załogi pokładowej.

Po paru chwilach pękają „sprężyny” na obydwu szpringach dziobowych. Przerwana końcówka liny przelatuje ze świstem w poprzek nabrzeża, tuż obok pracujących na nim dokerów, zawieszając się z drugiej strony nad wodą. Ktoś chyba znów miał szczęście. Mimo zagrożenia załadunek idzie pełną parą. Na rufie sytuacja jest jeszcze względnie bezpieczna, ale dziób, który pozostał jedynie na dwóch mocno pracujących linach, trzeba zabezpieczyć. Sześciu ludzi z kapitanem na czele, narażonych w każdej chwili na zmiatające uderzenie, pracuje przy linach na baku, dwóch na kei przy zakładaniu na polery i wybieraniu ręcznym. Zakładamy dwa nowe szpringi spod II ładowni, buchtę dziobową oraz dwie liny ze śródkręcia. Winda są w tej sytuacji bezużyteczne, a naprężenie tak częste i gwałtowne, że tylko praca ręczna ma jakiś sens. Co chwila, w momencie odchodzenia statku na 3—4 metry od kei, odskakujemy z marynarzem od polera jak od rozpalonego żelaza. Nie sądzę, aby te nasze parumetrowe uniki były gwarancją bezpieczeństwa w wypadku zerwania się którejs z pobliskich lin.

Mimo kilkugodzinnej harówki, żadnym sposobem nie udaje się dociągnąć statku do nabrzeża. Ocean jest silniejszy od nas. Port, niedostatecznie zabezpieczający statki, staje się obiektem coraz częstszych przekleństw wyczerpanych ludzi. Uratowanie statku przed całkowitym zerwaniem się z lin i zepchnięciem na skalistą linię krótkiego falochronu leży tylko w naszych rękach. Nikt z zewnątrz nie przychodzi nam z pomocą. Pomimo załadunku, na burcie nie ma nawet capataza. O tej porze prawie całe

Salaverry śledzi transmisję meczu piłki nożnej Ekwador-Peru z Quito.

Nikt z nas nie wie, jak długo statek potrafi opierać się nieustannym atakom fali.

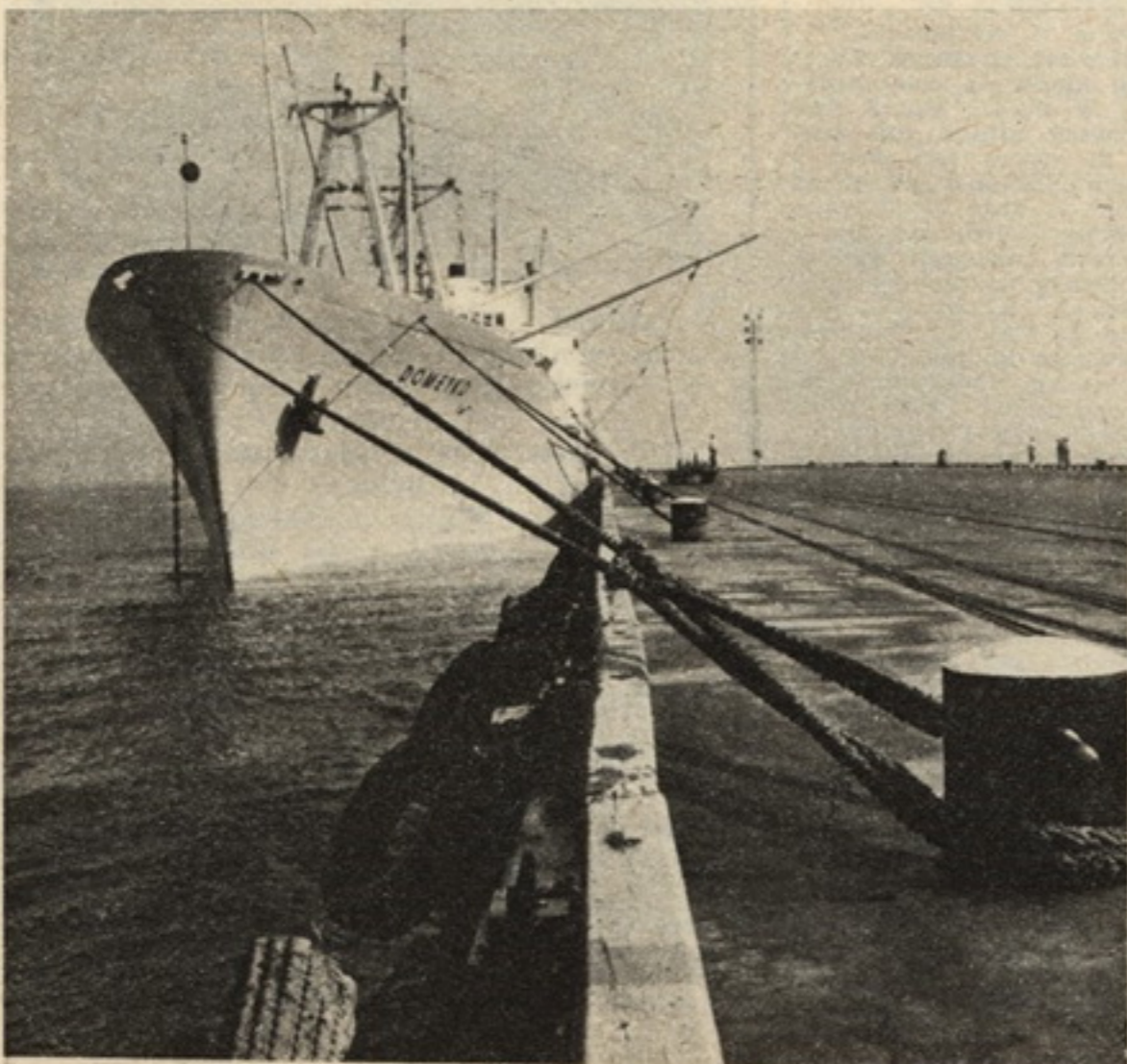
Kiedy już wszystkie posiadane liny, nawet te ponownie założone po zerwaniu, pracują nad utrzymaniem statku, kapitan zarządza natychmiastową gotowość maszyny, zakaz opuszczania statku przez pasażerów i załogę oraz stałe pogotowie załogi pokładowej do odwołania. Pokłady zostają zabezpieczone przed wejściem postronnych osób. Statek musi być gotowy do natychmiastowego opuszczenia portu.

Teraz na mnie spoczywa zadanie ściągnięcia agenta z ciepłego mieszkania w Trujillo i możliwie szybkie sprowadzenie holownika celem asekuracji. Pomocą służy mi jeden z robotników. Przy biurku portowego baraku siedzi dwóch obojętnych na wszystko facetów. Są nawet dwa telefony, ale podobno nie można się z nich dozwonić do Trujillo, a moja interwencja w sprawie holownika, który kołusze się w pobliżu, nie robi żadnego wrażenia. Po 20 minutach zabiera nas żółta ciężarówka, po to aby wysadzić nas przed bramą portową. Dalej idziemy szukać capataza piechotą. Po raz pierwszy, w tych niezwykłych okolicznościach, późną wieczorną porą widzę tę nędzną miasteczkę.

Opustoszałe, półmroczne uliczki Salaverry, parterowe, jednakowe domy, żółtawy odblask nielicznych ulicznych latarni i cisza — robią upiorne wrażenie. Czasem przemknie pod ścianą cień spóźnionego przechodnia. Mój milczący przewodnik, ciężko kroczący przede mną, raz po raz pluje przez zęby pod nogi. Nagle odzywa się nie zapytany — mira hombre, ten dom zniszczony przez trzęsienie ziemi. Terremoto — to wyraz budzący w Peru najbardziej ponure wspomnienia. Ostatnie z trzęsień na tym

dokończenie na str. 35

„Domeyko” przy niebezpiecznym nabrzeżu



**EKSLIBRIS**  
**Z NEPTUNEM**

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)

## NA CONRADOWSKIM TRAKCIE

Najnowsza powieść Andrzeja Brauna „Próba ognia i wody” przenosi czytelnika w klimat moralnych wahań bohaterów Conrada i w steżenie tragizmu podobne do jego najbardziej intrygującej powieści „Lord Jim”. Problem odpowiedzialności za służbę, za drugich, odpowiedzialności nade wszystko przed sobą samym, a także wiele innych aspektów tego elementarnego w życiu społecznym, a poniewieranego często imperatywu moralnego — myślę wciąż o osobistej odpowiedzialności człowieka — stanowi odwieczny temat literacki. Jednakże od czasu, gdy przełożono na polski arcydzieło Conrada, narzucone przez wagę jego sztuki i jego wyostroszoną wrażliwość moralną ujęcie — liczyć można do znaczących fascynacji naszego piśmiennictwa, zwłaszcza w obrębie tematyki morskiej.

Zawężenie konfliktu w książce Brauna odbywa się na terenie polskiej stoczni. We wnętrzu budowanego kadłuba wybuchł pożar, który może rozszerzyć się na cały zakład. Na razie udało się ograniczyć ognisko zagrożenia, lecz znajdującą się w kadłubie zmianie roboczej grozi śmierć. Jedyny ratunek dla tych ludzi to wybiecie przelazu w stalowej powłoce; nie gwarantuje ono wprawdzie całkowitego powodzenia, gdyż nie wiadomo, co naprawdę dzieje się z ludźmi w środku, daje im jednak szansę. Tyle że szansa owa na pewno równocześnie rozprzeździła pożar na całą stocznia.

Tragizm Tuana Jima wyrósł z uchylenia się przed podjęciem odpowiedzialności, z ucieczki. U Brauna tragizm zagaścił się w losie inż. Romana z przeciwnego powodu; w wyniku zaangażowania się w rozwój wypadków, podjęcia decyzji od początku tragicznej w sposób klasyczny. Znaczy to, że każda z możliwości, jakie bohater ma do wyboru, niesie zło. Możliwa jest tylko kalkulacja rozmiaru i zasięgu zła. Znamienne, że dla rozważań nad obciążeniem moralnym swego bohatera A. Braun wrócił w krąg znanych sobie dobrze z epoki „Lewantów” realiów stoczninowych.

Model decyzji i kalkulacji mniejszego zła w tej książce, chociaż conradowski w swej istocie, kojarzy się w ujęciu sytuacyjnym raczej z najtragiczniejszą chyba kartą wielkiej marynarskiej powieści wojennej ostatnich czasów. Mam tu na myśli „Okrutne morze” N. Monsarrata w szczególności zaś przejmującą scenę, kiedy to po storpedowaniu konwojowanego statku, kapitan korwety „Compass Rose”, słysząc w hydrolokatorze twarde echo obecności okrętu podwodnego, ma wydać rozkaz rzucenia bomb głębinowych, aby zgodnie z wyraźnymi instrukcjami jak najprędzej ugodzić lub odstraszyć nieprzyjaciela, lecz tym samym — spowodować niechybną śmierć, od wybuchu, rozbitków z zatopionego statku, pływających w oczekiwaniu ratunku.

Jak najbardziej conradowski w typie rozprawy moralnej Tuana Jima jest dalszy ciąg książki Brauna — dążenie do oczyszczenia, usprawiedliwienia, przez zajęcie z własnej woli położenia ofiary, dobrowolne poddanie się się skrajnemu zagrożeniu, jakie wcześniej dosięgło innych z mocy naszej własnej decyzji. Dołączenie ex post samego siebie do tych,

którym pisane było stać się przedmiotem naszego działania, oczyszczenia, zdejmując brzemień. Innymi słowy, odpowiedzialność podźwignąć skutecznie może ten tylko, kto sam siebie nie stawia poza obrębem uzależnionych od swej woli i decyzji. Oto inż. Roman, który w chwili pożaru na stoczni musiał podjąć decyzję tragiczną, rzucił zakład i oczyszczenia szuka w pracy okrętowego mechanika. Los dostarcza mu okazji do nowej ciężkiej próby — samotnej naprawy uszkodzenia w maszynowni statku, przy czym pisarskie związanie unieruchomienia statku z konfliktowym napięciem na wodach Morza Karaibskiego pozwala conradowskemu bohaterowi Brauna przejść przez oczyszczającą próbą zagrożenia i poświęcenia siebie.

W swej arcydziele Conrad dokonał optymistycznej korektury w sytuacji wyjściowej. Braun przesunął taką korekturę na strefę oczyszczenia. Pielgrzymi mahometanci, opuszczeni na „Patnie” przez załogę, nie giną jak stoczninowcy zamknięci w ogarniętym pożarem kadłubie. Z kolei inż. Roman dostąpił oczyszczenia w próbie, która nie stała się, jak u Conrada, śmiertelną próbą Jima. To przesunięcie osi fabularnej przy zachowaniu silnej wymowy podstawowego przeciwstawienia faktów i racji świadczy, że conradowski problemat odpowiedzialności ma kształt archetypu i może być dla literackiej oraz moralnej analizy wpisany w kształt różnie dobranych realiów i różnych rozwiązań. Jest zasługą Brauna, że w książce krytykowanej dla jej warstwy rodzajowej, kronikarstwa obyczajowego, nazwanego przez kogoś z przekąsem — obyczajem sopockim — znalazł dla owego archetypu nader wymowny kształt współczesny.

Mnie przerywniki „obyczajów sopockiego” w tej książce nie razią. Jeżeli coś budzi czytelnicy niedosyt, to raczej punkt wyjściowy fabuły. Katastrofa „Patny” została przez autora „Lorda Jima” przygotowana stopniowo na oczach czytelnika. U Brauna jest ona gotowa od razu, przyjmujemy ją jako stan faktyczny, lecz przecież geneza pożaru na budowanym statku, jej istotne przyczyny, kto wie, może na przykład — domyślamy się przy lekturze — naganny pośpiech w pracy, może usterki w dostawach kooperantów, co np. składa się na istotę tragicznego konfliktu w głośnie przed kilku laty powieści Zb. Kubikowskiego „Katastrofa”, powodują tutaj koncentrację tragizmu ciężącego na bohaterze, nie są zatem dla wymowy utworu objętne.

Andrzej Braun ma w swoim niemałym dorobku prozatorskim pozycje bardziej znaczące niżeli jego ostatnia powieść morską, jednakże z „Próba ognia i wody” zyskaliśmy nowy ciekawy przykład modelowania tragizmu, bez którego nie sposób ambitnie dobrać tematy z kregu problematyki morskiej, a także przykład stosunku do pretekstów i tematycznych zachęt, jakie podsuwa autorom najbardziej aktualna współczesność.

LESZEK PROROK

Andrzej Braun: „Próba ognia i wody”, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1975.



## Kwiaty dla Edwarda Gierka

Stoczniovcy i portowcy Trójmiasta znają Edwarda Gierka z osobistych kontaktów, z częstych spotkań i bezpośrednich rozmów. Przywódca partii spotyka się tu zawsze z dowodami wielkiego szacunku i sympatii. Tak było również ostatnim razem, gdy I sekretarz KC PZPR odwiedził gdańską Starówkę, port gdański i Stocznnię im. Komuny Paryskiej w Gdyni — wszędzie tłumnie obiegany przez mieszkańców Gdańska i turystów, portowców i stoczniovców, którzy obdarowywali Gościa naręczami kwiatów. Na tere-



nie portu i stoczni robotnicy informowali Edwarda Gierka o swej pracy i problemach, związanych z modernizacją ich zakładów. Nasze zdjęcia przedstawiają Edwarda Gierka w porcie gdańskim i w rozmowie z „komunardami”.

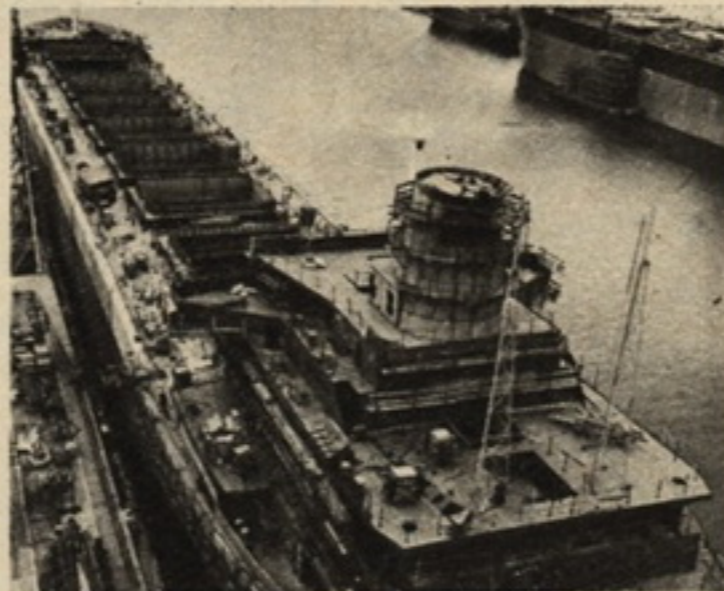
fol. fot. Z. Błażewicz i Z. Kosycarz

## Jubileusz sądownictwa morskiego

Pięćdziesięciolecie swego istnienia obchodziło wraz z miastem Gdynia sądownictwo morskie, którego wkład w rozwój polskiej gospodarki morskiej należy ocenić bardzo wysoko. Izby Morskie orzekają o stopniu winy uwikłanych w wypadki na morzu stron, ale też formują na podstawie wnikliwej oceny wszystkich towarzyszących okoliczności zalecenia. 30 osób zostało wyróżnionych medalami „30-lecia wymiaru sprawiedliwości”, które otrzymali również ławnicy, wchodzący w skład zespołów orzekających w Izbach Morskich. Ponadto przyznano 42 państwowe odznaczenia oraz 370 medali pamiątkowych, sygnowanych przez szefów resortów sprawiedliwości oraz handlu zagranicznego i gospodarki morskiej. Medale te otrzymali m. in. nasi koledzy: redaktor naczelny Jerzy Miński i fotoreporter Henryk Kabat.

## Najdłuższy statek z polskich stocznii...

Ostatniego dnia lipca ustanowiono nowy rekord polskich stocznii wodowaniem dla armatora szwedzkiego statku, który jest najdłuższą jednostką spośród budowanych dotychczas w Polsce. Jest to masowiec należący do tzw. panamaxów, przystosowany do przechodzenia



śluz w Kanale Panamskim. Statek ma długość całkowitą, wynoszącą 251, 15 m, szerokość 32 m, 65 tys. DWT i silnik o mocy 17 400 KM. Przedstawiony na zdjęciu statek będzie przewozić ziarno, węgiel, rudę i fosfaty.

fol. Z. Kosycarz

## ... i największy „panamax” dla PZM

W japońskiej stoczni Kobe zwodowano nowy statek z serii „panamaxów”, zbudowany dla Polskiej Żeglugi Morskiej. Jednostka o nazwie „Belchatów” jest masowcem uniwersalnym o nośności 70 000 ton, największym w polskiej flocie handlowej. Dwa poprzednie panamaxy „Huta Lenina” i „Huta Katowice”, o których pisaliśmy w poprzednich „Aktualnościach”, są 64-tysięcznikami. Nowy statek wejdzie do eksploatacji w październiku br., a jeszcze do końca 1976 PZM otrzyma z tej samej stoczni następny tego typu masowiec — „Turoszów”.

## Nagrody i odznaczenia

Z okazji Święta Odrodzenia, w uznaniu wkładu w gospodarczy rozwój Polski Rada Państwa nadała Order Sztandaru I klasy Gdynskiej Stoczni Remontowej „Nauta”, Polskim Liniom Oceanicznym i Zarządowi Portu Gdynia. Wśród tegorocznych laureatów nagród państwowych znaleźli się również gdańszczanie, — twórcy Portu Północnego, 11-osobowy zespół w składzie (w porządku alfabetycznym) prof. dr Witold Andruszkiewicz, mgr inż. Aleksander Białecki, prof. dr hab. Czesław Druet, prof. dr Tadeusz Jednorat, inż. Wiktor Kaczyński, mgr inż. Walerian Massalski, mgr inż. Władysław Mikoś, mgr inż. Henryk Morawski, mgr inż. Michał Sobolewski, mgr inż. Zygmunt Walczyński i mgr inż. Adam Wawrzyniak — otrzymał nagrodę I-go stopnia za prace naukowo-badawcze, projekt i budowę Portu Północnego.

## Poczwórny milioner

Daleką drogę przeszedł nasz przemysł okrętowy od 6 listopada 1948, kiedy na wodę spłynął pierwszy zbudowany w Polsce statek pełnomorski „Soldek”. Pierwszy milion ton nośności naszej floty padł 23 marca 1961 wraz z wodowaniem zbiornikowca „Bałakława” drugi — 5 lutego 1966, w którym to dniu zwodowano przemysłową bazę rybacką „Profesor Baranow”. Trzymilionowa tona mieściła się w trzech statkach, które spłynęły na wodę 1 lutego 1972: w bazie-przetwórni „Rybak Baltiki”, półpojemnikowcu „Ciudad de Cal” i trawlerze-przetwórni „Raran”. Wreszcie 10 lipca 1976 zapisał się w kronikach stoczni Gdańskiej im. Lenina wodowaniem 4 milionowej tony nośności, zawartej w kadłubie trawlera-przetwórni „Indus”. W sumie w 4 milionach ton nośności mieści się flota, złożona z 736 statków 54 typów i wielu odmian, wśród których znajdują się najnowocześniejsze jednostki handlowe i rybackie, pływające pod banderą licznych także najbardziej rozwiniętych państw.

fol. Z. Błażewicz

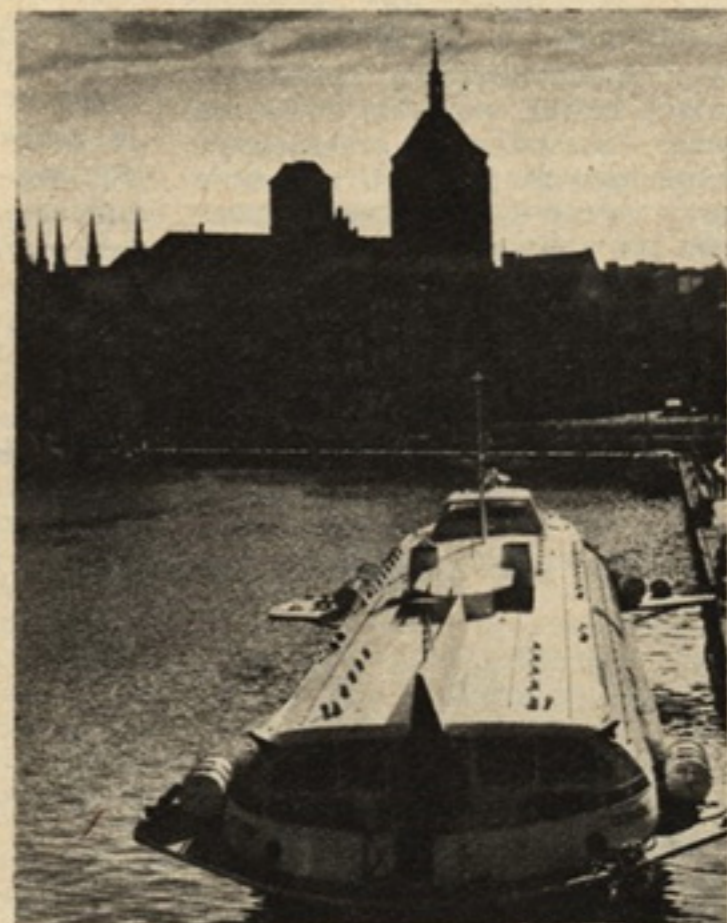


## „Rybak Morski” nowa rewelacja

Szczecińska Wyższa Szkoła Morska otrzymała nowoczesny statek szkolno-rybacki „Rybak Morski”. Jest to trawler-przetwórnia, zbudowany na bazie kadłuba z serii „B-418”. Nowy statek przeznaczony jest do prowadzenia połowów systemem rufowym, włokiem dennym i pelagicznym — metodą dwuwłokową, może przetwarzać złowione ryby na filety i tusze rybne. Statek wyposażony jest w fabrykę mączki rybnej oleju, lodu, zespół nowoczesnych urządzeń nawigacyjnych i hydrolokacyjnych. Poza zwiększoną liczbą kabin dla studentów odbywających praktyki, „Rybak Morski” ma dodatkowe laboratorium: do nauki nawigacji, nawigacji technicznej i ichtiologii, dydaktyczno-badawcze technologi przetwórstwa i chłodnictwa ryb dydaktyczno-naukowe ichtiologii ogólnej do prowadzenia specjalnych badań z fizjologii i biologii ryb, wyposażone m.n. w akwarium nie podlegające przechyłom statku, salę dydaktyczną z nowoczesnym sprzętem audiowizualnym. „Rybak Morski” wypłynął w dziewiczy rejs na wody Morza Północnego ze studentami pierwszego roku, po czym odbędzie 4-miesięczną podróż na łowiska Atlantyku. Dowódcą statku jest kapitan ż.w. Julian Tarnawski.

fol. Z. Błażewicz

## „Poryw i Poświsł” weszły do eksploatacji



Żegluga Gdańska wzbogaciła się o dwa nowe wodoloty typu „Kometa”, zakupione w Związku Radzieckim, którym Czytelnicy „Morza” nadali nazwy „Poryw” i „Poświsł”. Wodoloty, mające po 115 miejsc pasażerskich, odbywają regularne rejsy po wodach Zatoki Gdańskiej.

fol. J. Rydzewski

## Prom „Jan Heweliusz” buduje norweska stocznia

W grudniu odbędzie się wodowanie siostrzanej jednostki promu „Mikołaj Kopernik”, budowanej w norweskiej stoczni „Trosvik Gruppen” w Brevik. Nowy prom, którego nośność wynosi 2500 ton, będzie mógł przewieźć jednorazowo 40 wagonów z ładunkiem i tyleż kierowców, 15 ciężarówek z przyczepami i rozwinię szybkość 17 węzłów. „Jan Heweliusz” — bo taka będzie nazwa statku — wejdzie do eksploatacji na linii Swinoujście-Ystad w czerwcu 1977.



## Konferencja Prawa Morza

W nowojorskiej siedzibie ONZ trwa od początku sierpnia V sesja trzeciej Konferencji Prawa Morza, w której uczestniczy ponad 2 tys. delegatów, ekspertów i doradców ze 158 państw oraz niektórych ruchów narodowo-wyzwoleńczych. Poprzednia runda rokowań zakończyła się niepowodzeniem po ośmiu tygodniach zmudnych obrad. Powodem tego były poważne sprzeczności interesów poszczególnych państw. Czy na obecnej sesji, która potrwa do 17 września, dojdzie do kompromisu? Szczególny niepokój budzi stanowisko przeszło 80 uczestników z grupy państw nadbrzeżnych, dążących do narzucenia pozostałym państwom jednostronnych rozwiązań, w tym 200-milowej wyłącznej strefy ekonomicznej. Dalszym problemem jest kwestia eksploatacji zasobów mineralnych dna mórz i oceanów, położonych poza granicami jurysdykcji państwowej. Wysoko rozwinięte kraje kapitalistyczne chciałyby narzucić przyjęcie w przyszłej konwencji rozwiązań, które umożliwiłyby im niemalże nie kontrolowaną eksploatację tych zasobów. Delegacja polska postuluje kompromisowe rozwiązania, zapewniające krajom bez dostępu do morza, bądź znajdującym się w niekorzystnej sytuacji geograficznej, swobodę żeglugi i dostęp do żywych zasobów w rejonach tradycyjnych łowisk.

## Sportowe zmagania marynarzy i rybaków

Staraniem Klubu Morskiego w Gdyni odbył się międzynarodowy tydzień sportu marynarzy i rybaków dla załóg statków stojących w Gdyni i w Gdańsku. W rozgrywkach piłki nożnej, siatkówki i przeciąganiu liny wzięło udział 12 drużyn ze statków brytyjskich, bułgarskich, jugosłowiańskich, radzieckich, z NRD oraz gospodarze. Ogółem startowało ponad 340 sportowców, a pierwsze miejsce zajęła załoga bułgarskiego trawlera „Rotalia”.

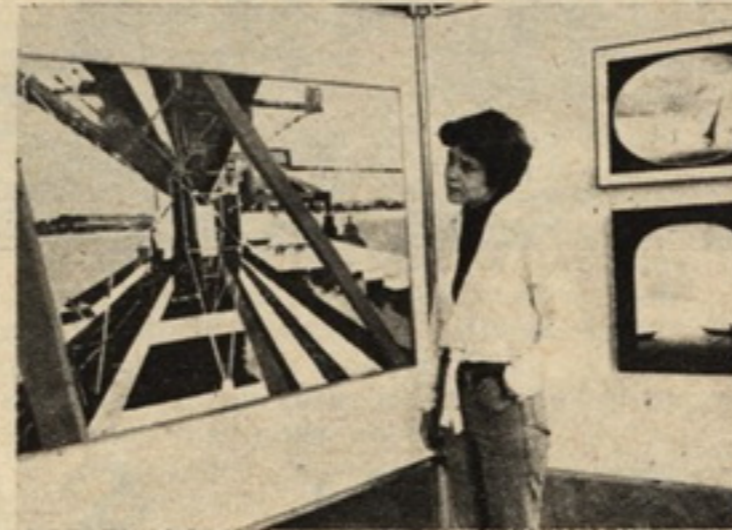
## Olbrzymia suwnica w „Komunie”

Pejzaż Gdyni wzbogacił się o nowy, efektowny akcent: górującą nad miastem wielką czerwono-pomarańczową 900-tonową suwnicę bramową, zmontowaną nad niecką nowego suchego doku w Stoczni Im. Komuny Paryskiej. Potężna bramownica jest dziełem znanej firmy fińskiej „Kone”, waży około 3500 ton. Wysokość od nabrzeża do najwyższego punktu suwnicy wynosi 105,5 m. Próby bramownicy — największej w Polsce i jednej z największych na świecie — trwać będą do końca września.

## „Profesor Siedlecki” powrócił z Atlantyku

Do Gdyni powrócił z 44-dniowego rejsu statek naukowo-badawczy Morskiego Instytutu Rybackiego „Profesor Siedlecki”. W rejsie na środkowy Atlantyk wzięli udział poza Polakami również naukowcy z Bułgarii, NRD i Związku Radzieckiego. Głównym celem podróży było wypróbowanie nowych narzędzi połowowych — włoków pelagicznych. Po raz pierwszy posłużono się rewelacyjnym urządzeniem będącym dziełem wybrzeżowych naukowców — tzw. wieloczułnikowym układem pomiarowym, przekazującym dane do statkowego komputera. do 32 różnych parametrów sieci będących pod wodą. Badania mają na celu zapobieganie ucieczce ryb z sieci. Obecnie statek MIRu przechodzi kilkumiesięczny remont w Gdańskiej Stoczni Remontowej.

## Jarmark Dominikański



Tradycyjne dni Gdańska, które trwają od 2 do 15 sierpnia, miały w tym roku jeszcze bogatszą oprawę niż dawniej. Cała impreza rozpoczęła się barwnym widowiskiem. Na estradę pod Żurawiem wyszła świta miejska: halabardnicy, herold i fanfarzyści w historycznych strojach gdańskich. Herold ogłosił ośrodcie do mieszkańców grodu nad Motławą i tłumnie przybyłych z kraju i zagranicy turystów. Dźwięk fanfar — z tej okazji skomponowano specjalnie hejnał — obwieścił rozpoczęcie dni. Główną imprezą był piąty już Jarmark Dominikański, którego współorganizatorem jest redakcja „Wieczoru Wybrzeża”. Jarmark — to oczywiście przede wszystkim handel prowadzony w 58 straganach na ulicach Starówki. To jednak również pełen uroku targ perski, na którym można nabyć różne starocie, to również wyroby ludowe i pamiątkarskie, sprzedawane na przedprożach pięknej uliczki Mariackiej i Długiego Targu, to corso kwiatowe, moda, muzyka, taniec i piosenka. Nie brakło na Jarmarku także morskich akcentów. Na Motławie odbyła się defilada jachtów (na zdjęciu poniżej) pokazy jazdy na nartach wodnych. Atrakcją były także II Ogólnopolskie Targi Plastyki Marynistycznej (zdjęcie u góry). Nadesłano na nie z całej Polski rekordową ilość prac, z których organizatorzy dopuścili do ostatecznej konfrontacji 40 procent: 171 obrazów, 450 grafik i 1 rzeźbę. Wszystkie prace, eksponowane w salach strzelnicy Św. Jerzego i w lokalu przy Mariackiej, można było zakupić za gotówkę lub na raty.

fol. Z. Kosycarz

## JEDNYM ZDANIEM

**ARABIA SAUDYJSKA** — zawarła kontrakt z południowokoreańskim przedsiębiorstwem Hyundai na zbudowanie do końca 1980 r. nowego portu przemysłowego w Dżubail.

**„BACAT 1”** — duński barkowic-katamaran, który miał otworzyć nową drogę w transporcie morskim między kontynentem europejskim i Wielką Brytanią, lecz musiał być wycofany z rejsów wskutek akcji bojkotowej angielskich dokerów, ma być obecnie sprzedany do Nigerii.

**BRAZYLIA** — zamówiła w japońskiej stoczni Kure pływającą fabrykę celulozy, która ma pracować w kombinacie przemysłu drzewnego na rzece Jarí, dopływie Amazonki.

**CHINSKA REPUBLIKA LUDOWA** — uruchomiła w mandzurskim porcie Dajren nowo zbudowany terminal naftowy, który może obsługiwać zbiornikowce wielkości do 100 000 ton.

**„EUROPA”** — włoski liniowiec pasażerski 11 440 BRT, zbudowany w 1952 r., który pływał dotychczas między Triestem i portami Afryki Wschodniej, został wycofany z eksploatacji.

**FRANCJA** — zapowiedziała wprowadzenie strefy ekonomicznej, zawłaszczającej uprawnienia w rybołówstwie i wydobywaniu mineralów, która będzie się rozciągać na odległość 200 mil morskich od wybrzeży wschodnich francuskich terytoriów na świecie.

**FREDRIKSHAVN** — stocznia duńska, uruchomiła nowy suchy dok długości 195 m, który może przyjmować statki do 38 000 DWT.

**GÖTAVERKEN CITYVARVET** — nowa stocznia remontowa w Göteborgu, której podstawowym obiektem jest zbudowany w Gdańsku największy w świecie stalowy dok pływający długości 303 m, wyposażony (również jak pierwszy i jedyny na świecie) w suwnicę bramową o udźwigu 150 ton, została uroczystie otwarta przez króla Szwecji, Karola Gustawa XVI.

**HAMBURG** — największy port RFN, otrzymał nowe połączenie śródlądowe z centralną i wschodnią Europą, po zakończeniu trwającej od 1968 r. budowy bocznego kanału rzeki Łaby który przebiega na dystansie 115 km i pokonuje 61 m różnicy wzniesień jedynie przy pomocy dwóch śluz.

**HAUGESUND** — stocznia norweska, podejmuje budowę nowego suchego doku do remontu statków wielkości do 60 000 DWT.

**„KAPITAN M. IZMAJŁOW”** — pierwszy z nowej serii trzech mniejszych lodolamaczy o mocy 3 400 KM, przeznaczonych również do spełniania usług holowniczo-ratowniczych na płytszych wodach Morza Kaspijskiego Czarnego i Białego, został dostarczony Związkowi Radzieckiemu z fińskiej stoczni Wärtsilä w Helsinkach.

**LORAN C** — udoskonalony system nawigacyjny, pozwalający na określanie pozycji statku z dokładnością do ok. 1/4 mili morskiej (460 m), jest obecnie zakładany na zachodnim wybrzeżu USA i w zatoce Alaski.

**„MARISAT II”** — drugi satelita nawigacyjny, został wyszłany z przylądka Canaveral na stałą pozycję nad Pacyfikiem („Marisat I” był umieszczony na pozycji nad Atlantykiem w lutym bieżącego roku).

**MARSYLIA** — oraz Genua i Barcelona, są portami, które w 1975 r. uzyskały największy w Europie wzrost obrotów kontenerowych w porównaniu do wyników z 1974 r.

**„NAPOLEON”** — nowy francuski prom pasażersko-samochodowy 3 000 ton, zbudowany w stoczniach Dubigeon-Normandie, rozpoczął regularne rejsy między Marsylią i Korsyką, jako największy i najszybszy dotychczas statek na tej linii.

**SEATRAN** — międzynarodowe przedsiębiorstwo transportu morskiego, objęło kierownictwo portów arabskiego emiratu Szardżah, co ma dotyczyć w pierwszym rzędzie nowego portu El Chalid na południowym wybrzeżu Zatoki Perskiej, następnie zaś udziału w budowie i eksploatacji portu Khor Fakkan w zatoce Oman.

**„TPI”** — pierwsza pełnomorska platforma o ciężarze 180 tys. ton, przeznaczona do oczyszczania gazu naturalnego przed skierowaniem go rurociągiem do wybrzeża Szkocji, została przeholowana na odległość ok. 1,5 tys. km do anglo-norweskiego podwodnego pola gazowego Frigg na Morzu Północnym.

**„WELLPARK”** — szkocki masowiec przedsiębiorstwa Denholm Lines, budowany obecnie w japońskiej stoczni Mitsubishi, oprócz zadań przewozowych ma pełnić równocześnie funkcje uczelnialną kształcącej oficerów marynarki handlowej.

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)





Z REJSU „GEDANI”

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)

Eugeniusz Moczydłowski

# ARCHIPELAG SAN BLAS

zdjęcia: Marek Chodorowski

**Po** dziesięciu dniach w pasacie szumiącym pod dziobem szafirowymi falami pojawiły się ciemne rozbudowane chmury. Wisiały dokładnie nad Punta San Blas. Comarca de San Blas to oficjalna nazwa prowincji o częściowej autonomii w ramach Panamy. Zamieszkuje ją 25 tysięcy Indian Kuna, żyjących głównie z uprawy orzechów kokosowych. Archipelag leży 80 mil na wschód od Kanału Panamskiego. Spośród 365 wysepek archipelagu — 50 jest zamieszkałych.

W ciszy prawie zupełnej podchodzimy na silniku do Porvenir — stolicy archipelagu. Czółna indiańskie, *kayuco*, odrywają się od wysepek. W drodze do jachtu kobiety rozkładają pelerynki sporządzone na wzór *molas* — główny towar interesujący turystów. *Molas* to makatki wykonane nie spotykana gdzie indziej techniką wycinania i podsuszania kolejnych warstw kolorowych materiałów; zszyte

po bokach i zaopatrzone w karczek, tworzą zasadniczą część ubioru kobiet.

Historia Kunów sięga czasów prekolumbijskich i nie jest zbyt dobrze znana. Wiadomo, że początkowo zamieszkiwali kontynent, potem, prawdopodobnie wskutek pogarszania się warunków życia w dżungli, wyemigrowali na wyspy. Nauczyli się rybołówstwa, żeglarstwa, udoskonalili swe dźbanki — stali się wyspiarzami. Jednakże ich więź z dżunglą jest wciąż silna. Na stałym lądzie utrzymali swe poletka kukurydzy, zaopatrują się w słodką wodę, owoce i drzewo do budowy swych łodzi i lekkich obszernych chat.

Pap Ikala — religia Kunów w wielu punktach jest zbliżona do chrześcijańskiej. Łatwo sobie wyobrazić zdziwienie Rodriga de Bastidas, który w 1501 roku odkrył archipelag i stwierdził, że Kunowie posługują się znakiem krzyża, wierzą w jednego Boga, jego matkę,



Indianki Kuna i ich makatki

Fragment wyspiarskiej wioski



aniołów, diabła, niebo i piekło a także usłyszał opowieść o pierwszych ludziach — odpo-wiednikach Adama i Ewy. Kuna nie znała pisma, ale ich zwyczaje, wierzenia i życie codzienne, a nawet prawa zakodowane są w *molas*.

Władzę nad Kunami sprawuje *Jefe* czyli SzeF. Podlegają mu naczelnicy poszczególnych wysp, zasiadający w *Congresso* — rodzaj parlamentu, który sprawuje władzę ustawodawczą. Nad tym wszystkim panują kobiety które w socjalnej strukturze archipelagu stoją wyżej od mężczyzn — na San Blas panuje matriarchat. Mężczyzna po ślubie musi kilka lat pracować u swojej teściowej. Kobiety decydują o sprawach ekonomicznych rodziny. Podział zadań w rodzinie Kunów jest następujący: mężczyzna zbiera orzechy kokosowe, uprawia rolę, łowi ryby, wykonuje naczynia i sprzęty domowe, reperuje dom, dba o odzież własną i synów. Kobieta przygotowuje jedzenie, zapewnia opał i słodką wodę, pierze, sprząta i szyje *molas* w każdej wolnej chwili.

Jurek Jaszczuk i ja byliśmy tu już na „Konstantym Maciejowiczu”. Albo wiele się zmieniło przez te dwa lata, które minęły od poprzedniej bytności na San Blas, albo też wiele uszło wówczas mojej uwagi. Pierwsze kroki skierowałem do hoteliku „Pico Feo”, w którym dwa lata temu przegadaliśmy wiele godzin z jego właścicielem — starym Metyssem i byłym marynarzem. Stary Metys nie żył. Jego rozpadający się hotelik wraz z całą wyspą wykupił amerykański biznesmen. Zamiast wody w karafce, chłodzonej wilgotnymi szmatami, było drogie piwo, pepsi itd. Hotel pełen łóżek i łózek z piankowymi materacami stracił cały swój urok i egzotykę. Wokół — szereg luksusowych domków kempingowych. Cały teren zagrabiony, każdy kawałek koralu jakby na swoim miejscu, okopane palmy. Na brzegu, u przystani, wystawiono wspaniały bar z wielką reklamą coca-coli na froncie, miękkimi fotelami, głośną muzyką.

Właściciel „Pico Feo” zwraca nam uwagę, że teren jest prywatny i nie życzy sobie, byśmy po nim chodzili. — Dla żeglarzy jest bar — wyjaśnia. Dwa lata temu, na San Blas, pojęcie „teren prywatny” nie istniało — wszędzie wszyscy byli mile widziani. Odchodzimy ku przystani z niesmakiem i chyba z żalem, mimo że nie ma przecież nic złego w tych wszystkich inwestycjach, porządku i czystości. Spośród jachtów, stojących przed „Pico Feo”, wybieramy ten, którego właściciel — od razu widać — nie jest milionerem; pytamy o wyspy archipelagu warte odwiedzin. Nos nas nie zawiodł.

Kapitan, 25-letni Anglik, ma na imię Mango. Brał udział w wyprawie, która katalogowała wraki historycznych statków w okolicy Porto Bello, a teraz żegluje na jachcie zostawionym mu przez poznanego tu kolegę. Towarzyszy mu Indianin Broglio; jak twierdzi — kocha tylko jachty żaglowe i Kalifornię. Zapytani, gdzie płynąć, razem wykrzykują:

Carté! Właśnie wybiera się tam Broblio — to jego rodzinna wyspa, pomoże nam, poradzi. Umawiamy się, że rano Mango przywiezie Broglio na nasz jacht.

Nazajutrz czekaliśmy na próżno. Popłynęliśmy po niego. — I am sorry, boys — powitał nas Mango — nie mogłem dotrzymać słowa. — Dalsze słowa Mango wprawiły nas w osłupienie. Okazało się, że poprzedniego dnia wieczorem Indianie Kuna zażądali, aby Amerykanin z „Pico Feo” opuścił wyspę w ciągu 24 godzin. Żeglarze zaś pracowali dorywczo u Amerykanina i nie byli pewni, jakie zamiary żywią wobec nich Kunowie. Zabieramy Broglio i płyniemy. W drodze dowiadujemy się nieco szczegółów o sprawie. Obcych hotelarzy na San Blas jest jeszcze czterech i wszyscy otrzymali takie samo ultimatum. Mają zabrać swój majątek ruchomy, a za nieruchomość rząd San Blas zapłaci lub weźmie dług na siebie. Część pieniędzy ofiarowali na ten cel indiańscy chłopcy pracujący w strefie Kanału Panamskiego.

Na Carté poznajemy Eladia Garcíę — tłumacza, mechanika, Indianina z krwi i kości; z błyskiem w oczach wywodził o konieczności niezawisłości, samodzielności ekonomicznej i konieczności zachowania kultury Kunów. Patriotyzm seniora Garcii podbudowany jest troską o własne interesy — chce zarządzać „Pico Feo” — ale wyższe cele nie są mu obce.

— Złe się dzieje wśród nas. Kobiety stały się zachłanne na pieniądze. Zarzucają stare wzory *molas*, bo zbyt pracochłonne. A przecież w tych *molas* zawierać się winny nasze wierzenia, historia, zwyczaje. *Molas* zostały uznane na wystawie w Nowym Jorku za jedną z najciekawszych form sztuki ludowej na świecie. *Molas* nie mogą zginąć. Ale czy kobiety to rozumieją? One zaczynają widzieć tylko pieniądze, które płacą turyści za nic nie warte nędzne makatki. Albo obyczaje. Nie pamiętam już, kiedy ostatni raz widziałem o wschodzie słońca kobiety modlące się o dusze zmarłych. Walka o kulturę, o własny byt narodowy będzie twarda. Jeśli trzeba, sięgniemy po broń. Przede wszystkim musimy się pozbyć takich, jak ten z „Pico Feo”. Oni robią z naszej ziemi, to, co zrobili z całym światem. Nie trzeba nam wielu turystów — kobiety będą dla nich produkować tylko bezwartościowe szmatki. Pieniądz zacznie nami rządzić. Do tego nie wolno nam dopuścić.

Eladio Garcia zna angielski i hiszpański, jest odczytany, studiował w Panamie. Wszyscy Kunowie mają we krwi zasady samorządu i świadomość konieczności walki o pełną niezależność, co w połączeniu z dobrą organizacją i dyscypliną społeczeństwa pozwala wierzyć w sukces ich działania.

Ostatniego dnia pobytu na San Blas jeszcze raz odwiedziliśmy „Pico Feo”. Amerykanin wraz z całą rodziną opuścił już San Blas. Zarządca — jeden z żeglarzy — pakuje cały dobytek ruchomy. Robotnicy, wyznaczeni

przez *Congresso*, wrywają rury kanalizacyjne, demontują bary, lodówki, kuchnie, umywalki, sedesy. Amerykanin nie pytał Indian o zgodę na osiedlenie się i rozbudowę interesu. Kunowie nie pytali go o pozwolenie na rozbiórkę. Twarda to droga wzajemnych rozrachunków.

Również i my padliśmy ofiarą bezwzględnej polityki Kunów wobec białych przybyszów. Sprawa poszła o film i zdjęcia. Kobiety Kuna nie dają się fotografować za darmo, świadome atrakcyjności swego wyglądu. Zdjęcie (jedno!) kosztuje 25 centów. Udaje się zrobić je ukradkiem, ale potem obiekt ucieka, zasłaniając twarz chustką. Jak w tej sytuacji kręcić film? Chcemy utrwalić na taśmie filmowej życie Kunów — musimy jakoś załatwić sprawę odgórnie, za przyzwolitą cenę. Jurek chce mieć do dyspozycji wręcz całą wieś, i to na dwa, trzy dni. Broglio radził przedstawić problem naczelnikowi i z nim ustalić warunki. Wódz nazywa się John Smith. Jest mężczyzną słusznego wzrostu, w podeszłym wieku, o ciemnej, pooranej bruzdami twarzy z dyplomatycznym uśmiechem, przysłonięty kapeluszem z opuszczonym rondem. Biała koszula wyrzucona na czarne portki sięgające mu do łydek. Do zdjęcia chętnie pozuje z lagą — symbolem władzy. Pertraktacje, tłumaczone przez Eladia, rozpoczęły się od uiszczenia wodzowi sumy 10 dolarów USA. W podniosłym nastroju *Jefe* zadzierzgnął więzy przyjaźni z naszym kapitanem Dariuszem Boguckim, podarowawszy mu swoją lagę. Po czym oświadczył, że oczekuje rewanżu, choć nie jest to niezbędne. Dwaj wodzowie wygłosili krótkie przemówienia, w których zapewnili się o wzajemnej przyjaźni i zrozumieniu, wymienili uściski dłoni i zapalili po „papierosie pokoju”. *Jefe* został zaproszony na jacht, a ponieważ przyjął to z zadowoleniem, Jurek przystąpił do pracy. Jakież było nasze zdziwienie, kiedy okazało się, że kobiety uciekają jak przedtem, podnosząc wrzask, zaś mężczyźni stanowczo domagają się pieniędzy. Jurek wyjaśnił, że zapłacono wodzowi, a on na to, że wódz im z tego nic nie daje, i że im trzeba płacić. *Jefe* z dyplomatycznym uśmiechem przypatrywał się awanturze, i było oczywiste, że zostaliśmy nabici w butelkę. Eladio Garcia dwoił się, by wyjaśnić sytuację, i w końcu okazało się, że uiszczona suma zezwala na fotografowanie dzieci i *Jefe*. Odłożyliśmy pertraktacje na dzień następny.

Nazajutrz sprawy miały się lepiej. Najęte po trzy dolary kobiety pozwoliły się filmować przez 20 minut. Potem doszły do wniosku, że za dużo tych fotografów, a gdy Jurek został sam, okazało się, że cena jest zbyt niska. Na tym skończyły się nasze próby filmowania z oficjalnym pozwoleniem. Resztę kręcimy na „dziko”, płacąc co jakiś czas, natarczywie domagającym się tego kobietom. Później przekonaliśmy się, że nie wszyscy Kunowie są opanowani żądzą pieniędzy.

Na krańcu wsi zaczęła nas kobieta kąpiąca małego brzdąca.

— Foto — rzekła wskazując na małego i siebie. Wprowadzie odruchowo dodała „money”, ale za 25 centów dała się fotografować do woli. Zaprosiła nas do chaty, nikt nie próbował nam nic sprzedawać, zaś matrona za pomocą kilku słów i gestów opowiadała o rodzinie. Chłopcy przewieźli nas później na *kayuko*, po czym mama poczęstowała nas rybą z ryżem i pieczonymi bananami.

Zadowoleni i syci legliśmy w hamakach przed indiańską chatą, świadomi jednak, że nasza sješta nie będzie trwała długo. Czekala nas przecież „Gedania” i daleki rejs do brzegów szóstego kontynentu.

Nędzne są domostwa mieszkańców San Blas

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)





Fragment portretu lorda Williama Hamiltona

# Wazy z HMS „Colossus”

Wśród 13 okrętów liniowych, którymi admirał Nelson rozgromił w dniu 1 sierpnia 1798 r. pod Abukirem eskadrę francuską, był także 74-działowy HMS „Colossus”. Okręt ten doznał w bitwie poważnego szwanku i admirał Nelson rozkazał, aby odплыł do Anglii w celu dokonania napraw. Poza rannymi w bitwie marynarzami okręt zabrał z Neapolu — dokąd zawinął po drodze — część zbiorów tamtejszego posła angielskiego, lorda Williama Hamiltona: 8 skrzyń ze starożytnymi wazami greckimi i pewną ilość obrazów. O wysłanych do Anglii wazach lord Hamilton wypowiedział się dosłownie, iż stanowią one „śmietankę jego kolekcji”. Okręt liniowy „Colossus” dotarł jednak tylko do skał podmorskich otaczających wyspy Scilly. Uszkodzony sztormem, rozbił się tam w dniu 10 grudnia 1798 r. Na dnie morskim osiadły części wraka, a wraz z nim rozbite skrzynie z potrząskanymi wazami lorda Hamiltona.

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)



Rysunki Tischbeina z drugiej (uratowanej) kolekcji lorda Hamiltona. Od lewej: scena pożegnania Jazona ruszającego po złote runo; toaleta damy greckiej; Apollo wita boginię polowań Artemidę

Więść o katastrofie dosięgła lorda Hamiltona w Palermo, dokąd, wraz z dworem neapolitańskim obawiającym się wybuchu rewolucji, przeniósł się z żoną Emmą. Anglik był niepokieszony i uspokoił się dopiero w 1801 r., gdy okręt „Foudroyant” — również z poręki admirała Nelsona — przewiózł cało do Anglii resztę jego kolekcji starożytnych waz i obrazów.

Nie zachował się inwentarz waz Hamiltona, które uległy rozbiciu w katastrofie HMS „Colossus”, i nie wiadomo też, czy spis taki został w ogóle sporządzony. Z biegiem lat zatopione wazy poszły w zapomnienie.

Niespodziewanie sprawa katastrofy liniowca „Colossus” i uznanych za stracone waz Hamiltona odżyła w lecie ubiegłego roku. Płetwonurkowie angielscy, myszujący wśród raf wysp Scilly — opierając się na archiwalnych przekazach — odkryli u południowych brzegów wysepki Sampson, u podnóża długiej wąskiej skały wysuwającej się w morze i nazywanej „Southward Well”, resztki wraka HMS „Colossus”. Czteruosobowy zespół płetwonurków z Penzance w południowej Kornwalii, pod wodzą doświadczonego Rolanda Morrisa, uzyskał zezwolenie władz na dokonanie poszukiwań. Gdy spod pokładów piasku na dnie morskim wydobyto pierwsze skorupy rozbitych waz greckich, nie ulegało już wątpliwości, iż natrafiono rzeczywiście na szczątki wraka HMS „Colossus”. Dyrekcja

British Museum delegowała na miejsce znaleziska swojego konserwatora starożytnych waz greckich i rzymskich, dr Annę Birchall. Płetwonurkowie pracowali pod jej dozorem. Przebadali oni czterokrotnie (!) każdy metr kwadratowy powierzchni dna parowu podmorskiego, w którym

prądy i fale osadziły szczątki okrętu „Colossus”. Rezultat tej ogromnej pracy stanowiło wydobywanie ponad 7 400 fragmentów rozbitych waz lorda Hamiltona. Obecnie fragmenty te poddaje się zabiegom konserwatorskim i myśli się o dokonaniu prób rekonstrukcji waz. Postanowiono

też wznowić w tym roku poszukiwania, ponieważ przyjmuje się, iż w piaskach dna morskiego, gdzie uległy pogrzebaniu szczątki wraka HMS „Colossus”, mogą zalegać jeszcze dalsze odłamki waz.

British Museum, w razie podjęcia prób rekonstrukcji



Kierownik zespołu płetwonurków Roland Morris przy oglądaniu szczątków waz wydobytych z wraka HMS „Colossus”

choćby tylko niektórych waz, musi dojść do finansowego porozumienia ze wspomnianą grupą pletwonurków w Penzance, będącą prawnym właścicielem znaleziska. Wstępnie stwierdzono, iż większość szczątków pochodzi z waz wykonanych w Grecji w V wieku p.n.e., i wykonanych w greckich koloniach południowych Włoch w IV w. p.n.e.

Szczęśliwie się złożyło, że zachowała się jakoby fotografia waz, które uległy rozbiciu w katastrofie HMS „Colossus”. Otóż lord Hamilton zlecił działającemu w Neapolu malarzowi niemieckiemu Wilhelmowi Tischbeinowi (1751—1829) wykonanie rysunku cenniejszych waz z jego kolekcji. Trzytomowy album zachował się w większych bibliotekach świata — m.in. w Bibliotece Jagiellońskiej w Krakowie — i dzięki temu rozwiązanie łamiągłówek dla rekonstrukcji waz lorda Hamiltona będzie w dużym stopniu ułatwione. Najpierw bowiem wyeliminuje się z albumu Tischbeina wazy Hamiltona, które są w znanych zbiorach muzealnych, a do pozostałych podobizn będzie się cierpliwie dopasowywało fragmenty waz obecnie wydobytych, względnie tych, które będą jeszcze znalezione. W każdym bądź razie badacze sztuki starożytnej i miłośników kultury antycznej czekają niezwykle emocje.

Wracając do osoby lorda Williama Hamiltona, to warto przypomnieć, że ogół zna go głównie jako męża-rozacza, przymykającego oczy na romans żony Emmy z admirałem Nelsonem. Hamilton, będąc bardzo bogatym wdowcem, poślubił Emmę w 1791 roku. Liczył wtedy 61 lat, a Emma 26; admirał Nelson natomiast był tylko o siedem lat starszy od Emmy i roztaczała się wokół niego aureola bohatera narodowego. Zapomina się, iż lord William Hamilton (1730—1802), będący przez 36 lat posłem angielskim przy dworze Króla Neapolu i Obojga Sycylii, był wielkim miłośnikiem sztuki i jej znawcą, szczególnie w odniesieniu do sztuki starożytnej, której okazy zapamiętałe kolekcjonował. Popierał także muzykę i urządzał wspaniałe koncerty w pałacu Sessa, gdzie mieściła się siedziba poselstwa. Już po siedmiu latach pobytu w Neapolu zgromadził 6 000 monet starożytnych, 3 000 greckich, etruskich i rzymskich innych przedmiotów o wartości muzealnej, oraz 700 waz greckich. Nabytki te jednak tak nadszarpnęły jego pokąźni majątek, że zmuszony był spieniężyć je w 1772 roku. Nabywcą stało się British Museum, gdzie kolekcja waz Hamiltona stała się podwaliną największego i najwspanialszego dzisiaj w świecie zbioru waz starożytnych.

Witold Supiński

www.bembridge.com.pl

# Tajny memoriał komandora Vossa

W styczniu 1941 roku komandor Hans Voss z oddziału operacyjnego *Seekriegsleitung*, czyli Kierownictwa Wojny Morskiej (odpowiednik sztabu morskich operacji), opracował, na podstawie posiadanych meldunków i analizy doświadczeń pierwszego roku wojny, memoriał, zawierający ocenę wartości nawodnych okrętów *Kriegsmarine*. Z opracowania tego, a probowanego przez szefa sztabu *Seekriegsleitung* admirała Ottona Schniewinda wynika, że stan techniczny większości niemieckich okrętów przedstawiał się wręcz katastrofalnie. Nic więc dziwnego, że „wielki admirał” Erich Raeder, sam odpowiedzialny w dużym stopniu za ten stan rzeczy, zakażać rozpowszechniania memoriału. Został on wreszcie opublikowany dopiero w 1973 roku w Frankfurcie, w pracy Michaela Salewskiego, „Die deutsche Seekriegsleitung 1935—1945”, tom 3: „Denkschriften und Lageberichtigungen 1938—1944”.

Zasadniczą treść memoriału Vossa i główne błędy popełnione przy projektowaniu nowych okrętów dla rozbudowującej się szybko floty III Rzeszy przedstawia ten artykuł.

Rozbudowa marynarki niemieckiej po dojściu Hitlera do władzy odbywała się w tak gorączkowym tempie, że nie było czasu na wypróbowanie prototypów okrętów i nowych urządzeń. Zdając sobie sprawę, że uzyskanie przewagi ilościowej nad którymkolwiek z ówczesnych mocarstw morskich w ciągu kilku lat jest rzeczą niemożliwą, dążono do przewagi jakościowej przez zapewnienie poszczególnym jednostkom maksymalnej siły bojowej za wszelką cenę. Wydaje się, że zapomniano przy tym, że okręt — aby walczyć — musi być zdolny także do odbywania długich często rejsów niezależnie od warunków atmosferycznych.

Podstawową słabością konstrukcyjną wszystkich okrętów nawodnych wybudowanych po 1933 roku było zastosowanie kotłów i turbin na parę o bardzo wysokim ciśnieniu (50—100 atmosfer, trzykrotnie wyższym od powszechnie stosowanego. Teoretycznie stanowiło to wielki skok naprzód pozwalający na znaczne zwiększenie wydajności siłowni, w rzeczywistości jednak ówczesny stan technologii uniemożliwił osiągnięcie zamierzonych rezultatów w praktyce. Nowe urządzenia napędowe nie były tak ekonomiczne, jak oczekiwano, i ustawicznie ulegały różnym awariom.

Przy budowie mniejszych okrętów, jak niszczyciele i torpedowce, popełniono ponadto dodatkowe błędy, wprowadzając zbyt duże oszczędności na ciężar kadłubów, których konstrukcja okazała się mało wytrzymała. Również zbyt niskie burty ograniczały możliwości nawigacyjne nawet przy umiarkowaniu wzburzonym morzu, gdyż fale zalewały pokład, uniemożliwiając użycie uzbrojenia i uszkodzając nadbudówki.

Tylko okręty podwodne stanowiły rozwinięte wypróbowanych wzorców z czasów pierwszej wojny światowej bez większych początkowo modyfikacji. Okręty tej klasy, wyposażone w doskonałe silniki dieslowe, okazały się w pierwszym okresie wojny bardzo skutecznymi narzędziami walki.

Już pierwsze miesiące wojny wykazały poważne wady konstrukcyjne niemieckich okrętów nawodnych, i dlatego pod koniec 1940 roku powierzono inżynierowi komandorowi Vossowi z oddziału operacyjnego *Seekriegsleitung* opracowanie szczegółowej analizy w tym zakresie. Memoriał, napisany na podstawie tajnych sprawozdań, został przesłany w dniu 4 lutego 1941 roku przez szefa sztabu admirała Schniewinda głównodowodzącemu *Kriegsmarine* Raederowi. Zawarta w tym memoriale ocena wartości bojowej nawodnej floty niemieckiej była wprost druzgocąca.

Z danych zawartych w memoriale wynika, że w ciągu pierwszych dwunastu miesięcy wojny przeciętnie tylko 40% niszczycieli było zdalnych do akcji, a pozostałe wymagały poważniejszych napraw i remontu. Nie uwzględniono w tym wyliczeniu mniejszych uszkodzeń, które mogły być usunięte w ciągu 24 godzin. Podatność na awarie i przemęcenie załóg wskutek konieczności usuwania powtarzających się uszkodzeń, przy nadmiernej ciasnocie pomieszczeń siłowni powodowały, że nie można było w praktyce liczyć na przebywanie tych okrętów na morzu dłużej niż 60 godzin. Dla nowych torpedowców czas ten nie przekraczał nawet 36 godzin. Również zużycie paliwa było znacznie większe od planowanego, a złe właściwości nawigacyjne dodatkowo znacznie ograniczały możliwość użycia tych okrętów, zarówno do wykonywania samodzielnych zadań, jak też do towarzyszenia wielkim okrętom bojowym i konwojom statków handlowych. Autor memoriału zaznacza przy tym, że brytyjskie niszczyciele mogą, w przeciwieństwie do niemieckich, „przebywać na morzu tygodniami, a nawet miesiącami, z krótkimi tylko przerwami na pobranie paliwa i żywności”.

Równocześnie porównanie wytrzymałości niszczycieli brytyjskich i niemieckich wypadło na niekorzyść tych ostatnich. Okręty niemieckie, w przypadku trafień torpedami, minami lub ciężkimi bombami, z reguły wskutek zbyt lekkiej konstrukcji „przełamowały się całkowicie i tonęły w ciągu paru minut”, podczas gdy odpowiednie jednostki przeciwnika wykazywały w odpowiednich okolicznościach „zdumiewającą niezatapialność”.

Nowe niemieckie krążowniki otrzymały również siłownię na parę o wysokim ciśnieniu, i skutki były tak samo niezadowolające, jak na mniejszych okrętach, a „Admirał Hipper” był tylko przez 55% czasu zdalny do dzia-

łań. W czasie jednej z akcji bojowych awarie siłowni były tak znaczne, że spowodowały na wiele godzin całkowite unieruchomienie okrętu w pobliżu nieprzyjaciela. Okręty tego typu były przeznaczone do działań oceanicznych i miały uzyskać wielki zasięg pływania wynoszący 7 900 mil morskich, bez odnawiania zapasów paliwa. W rzeczywistości zasięg ten wynosił tylko 4 400 mil, co było niewystarczające dla prowadzenia dłuższych działań na Atlantyku.

Zagadnienie napędu było rozwiązane zadowalająco tylko na wielkich okrętach liniowych „Gneisenau”, „Scharnhorst”, „Bismarck” i „Tirpitz”, gdzie nie trzeba było zbytnio liczyć się z ciężarem siłowni, które mogły wobiec tego były skonstruowane solidniej. Kadłuby były mocno zbudowane, a opancerzenie silne. Jednostki te, łącznie z 3 dawniejszymi okrętami typu „Deutschland” o napędzie dieslowym, były jedynymi, które nadawały się do efektywnego użycia na oceanie.

Memoriał został przedłożony do wglądu szefowi głównego urzędu budowy okrętów adm. Fuchsowi, który załączył własne wyjaśnienia, właściwie nic nie mówiące. Wspomniano tam o trudnościach produkcyjnych i materiałnych oraz zapewniono o podjęciu skutecznych kroków w kierunku usunięcia usterek. Na marginesie zachowanego maszynopisu widnieje w tym miejscu odręczna uwaga wyższego oficera z oddziału operacyjnego komandora Hansjürgena Reinickego. „W praktyce to nie jest tak! Anglicy przebywają przez 80% czasu na morzu, a my spędzamy 80% czasu w stoczniach”.

Reader memoriał otrzymał... i nie zezwolił na jego dalsze rozpowszechnianie w dowództwach frontowych marynarki. Jest to zresztą zrozumiałe, gdyż „Grossadmiral” był przede wszystkim odpowiedzialny za przygotowanie floty do wojny i obawiał się dotarcia całej prawdy do najwyższych kół kierowniczych III Rzeszy.

Może jednak wydawać się dziwne, że memoriał Vossa spoczywał w archiwum przez przeszło 30 lat, zanim doczekał się publikacji w RFN. Wynika to jednak z generalnej tendencji historiografii zachodniemieckiej, która usiłuje przerzucić całą odpowiedzialność za klęskę na Hitlera i bezpośrednio otaczającą go klikę, apologizując jednocześnie cały kompleks wojskowo-przemysłowy III Rzeszy. Anglicy znali również zawartość archiwów *Kriegsmarine*, nie kwapili się jednak z podkreśleniem słabych stron nawodnej floty niemieckiej, gdyż pokonanie jej wymagało mimo to znacznego wysiłku.



[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)



# Morski chrzest po rybacku

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)

Zdjęcia:  
TOMASZ TETZLAFF

W miarę jak rozszerza się zasięg naszego rybołówstwa dalekomorskiego, coraz więcej jednostek polskich w pogoni za rybą przecina równik, a stary Neptun coraz częściej musi uświetnić swoją obecnością obrządku chrztu morskiego na pokładach polskich statków. Przedstawione obok zdjęcia stanowią dokumentację chrztu równikowego na pokładzie trawlera przetwórci „Libra”, który odbył się na Atlantyku. Autorem zdjęć jest p. Tomasz Tetzlaff, który przed paru laty był na równiku jeszcze neofitą, później nader aktywnym „diabłem”, a obecnie fotografem-dokumentalistą.

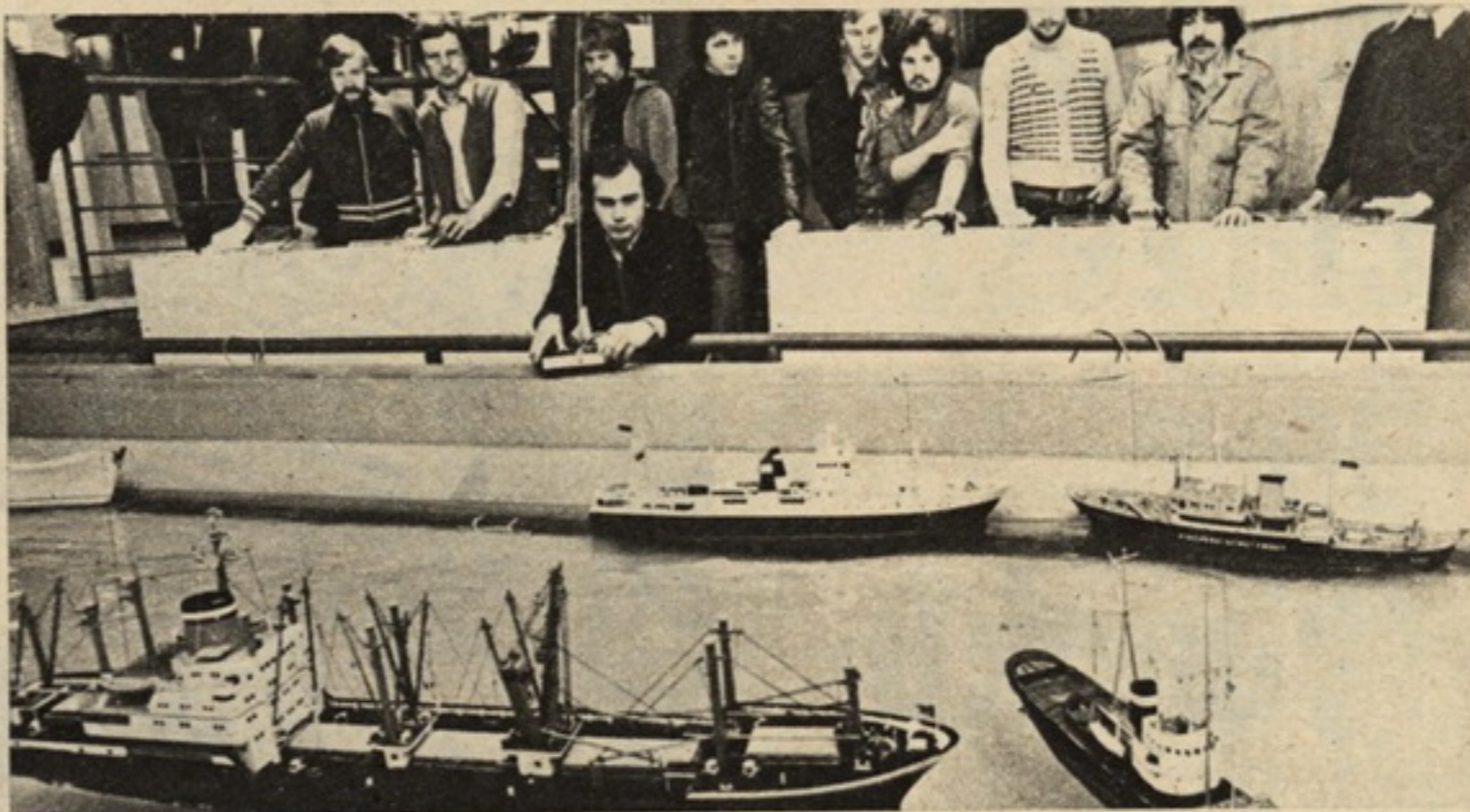


## Sprawy dziwne i clekawe

## PŁYWAJĄCE PREFABRY- KOWANE MIASTO

Na razie jest mowa o pływającej dzielnicy Tokio, i to już wkrótce. Twórca „Aquapolis” z „Expo-75” na Okinawie, inż. Kikutake sprawuje nadzór nad całością prac projektowych. Twierdzi on, że budowa pływającej dzielnicy jest jedynym prawidłowym rozwiązaniem kłopotów japońskich, z trzęsieniem ziemi i... bezrobociem włącznie.

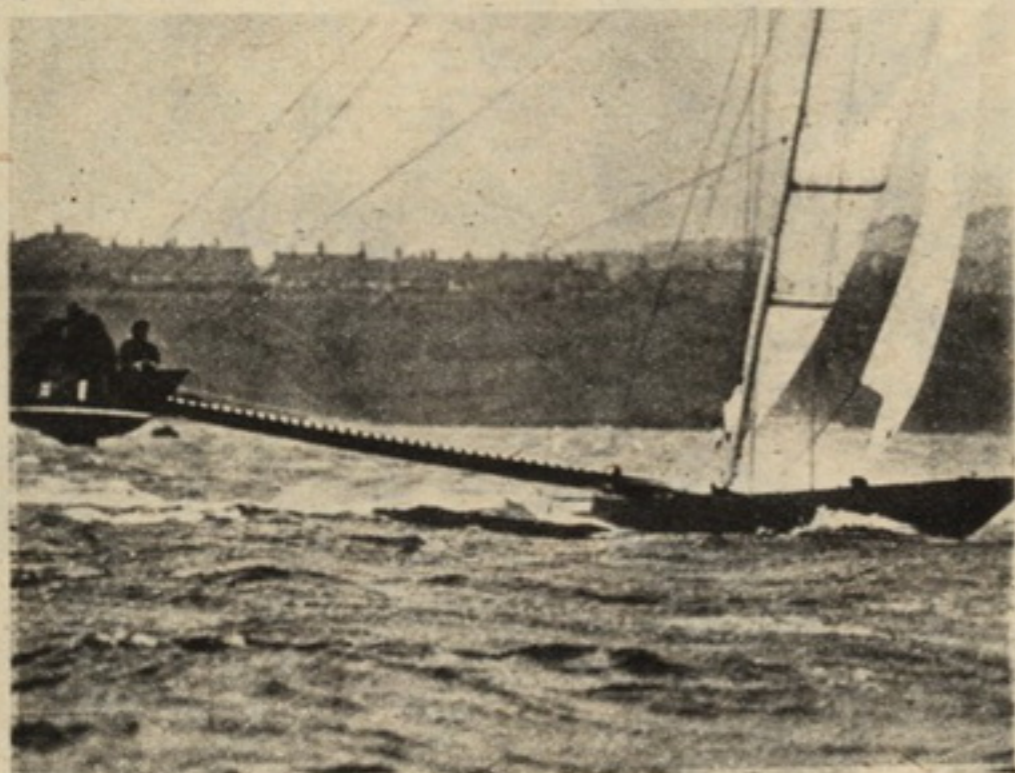
Projektem przyszłościowego pływającego miasta zainteresowały się już różne agendy rządowe, przemysł stoczniowy, banki itp. Pływające miasto, połączone z lądem systemem mostów i „kładek”, powstałoby w oparciu o prefabrykowane pływające żelbetowe platformy, na których znajdowałyby się mieszkania dla około pięciu tysięcy osób, wraz ze szkołami, parkami, boiskami itp. W Japonii wskazuje się, że pływające miasta byłyby stosunkowo dobrze zabezpieczone przed skutkami trzęsienia ziemi, a jedna projektowana dzielnica Tokio już mogłaby w razie wstrząsów sejsmicznych służyć jako bezpieczny azyl dla setek tysięcy mieszkańców Tokio.



## NAWIGACYJNY SYMULATOR W BREMIE

W muzeum morskim w Bremie (RFN) znajduje się urządzenie używane do ćwiczeń nawigacyjnych dla kadetów miejscowej szkoły morskiej. Ciekawy jest fakt, że to kosztowne i precyzyjne urządzenie, symulujące dokładnie warunki na morzu, udostępniane jest po zajęciach szkolnych również zwykłym gościom muzeum. Na zdjęciu: elektronicznie sterowane modele statków na torze wodnym w symulatorze.

Fot. Dad



## SZYBKIE DZIWAŁO

Tak wygląda „Crossbow”, najszybszy jacht świata, w którym załoga, jak widać na zdjęciu, żegluje... obok! Niemniej „Crossbow” pobił ostatnio w Zatoce Portlandzkiej (Wielka Brytania) swój własny rekord świata, który wynosi obecnie 31,1 węzła. Żagle „Crossbow” mają powierzchnię 79 m<sup>2</sup>.

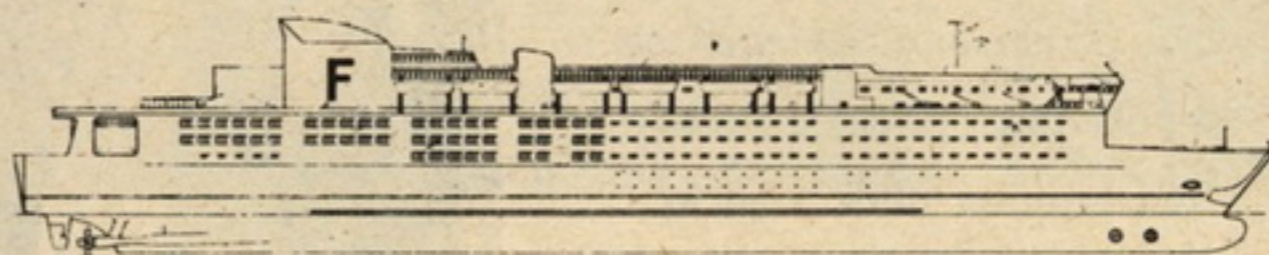
## BSS – przedstawia

Dziś tylko jeden stempeł ozdobny. Jest to znak jachtu „Hetman” z Klubu Marynarki Wojennej „Kotwica” w Gdyni, który tak pięknie spisał się w Operacji Żagiel 76. Stempeł ten nadesłał nam p. Tomasz Reppel, nie podając żadnych danych o jego autorze czy wykonawcy.

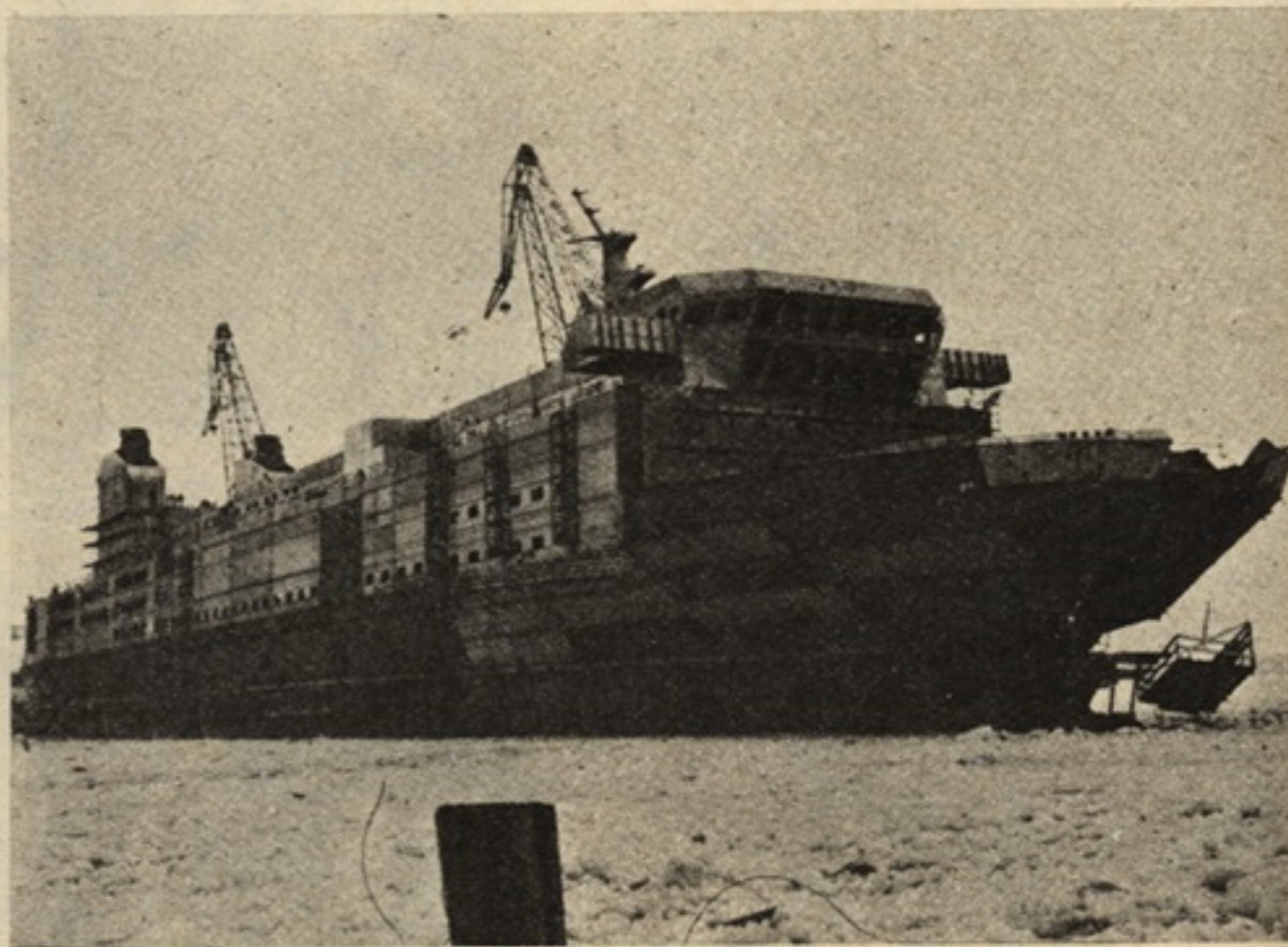


## NAJSZYBSZY PASAŻER ŚWIATA

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)



Tuż po sąsiedzku, w stoczni fińskiej powstaje najszybszy i największy obecnie pasażerski statek świata. Jest nim prom „Finnjet”, któremu dwie gazowe turbiny wodne będą nadawać prędkość około 31 węzłów. „Finnjet” (długość 212,8 m) będzie zabierał 1532 pasażerów i wejdzie do eksploatacji w maju 1977 roku na trasie Helsinki-Travemünde.



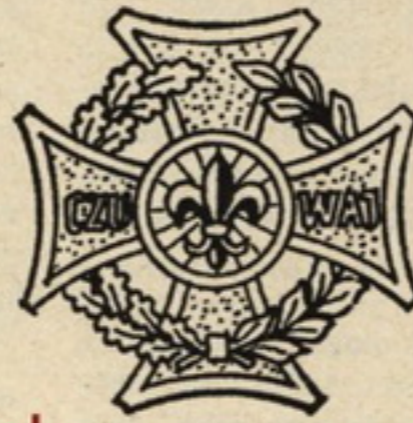


# POCZTA HARCERSKA – GDAŃSK



„NATROPIE BOHATERA”

HUFIEC  
GDAŃSK WRZESZCZ



[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)



Po opublikowaniu („Morze” 6/76) produkcji znaczkowej harcerzy ze Szczecina, otrzymaliśmy przesyłkę ze znaczkami pocztowymi braci harcerskiej z hufca

Gdańsk-Wrzeszcz, a ściślej od „Czarnej Szesnastki”, czyli 16. Gdańskiej Drużyny Harcerskiej. Zgodnie z obietnicą złożoną przez nas w czerwcowym numerze

„Morza”, drukujemy część nadesłanych nam znaczków harcerskich z Gdańska. Autorami projektów tych wszystkich bloków, kartek, stempli i znaków są

Henryk Prac, Witold Rusiniak, Andrzej Sip, Robert Drzewiecki, Henryk Augustowski i inni.



## ZAOBLENIA

W Miami na Florydzie odbyła się niedawno wystawa łodzi. Jak widać na zdjęciu, architektura prezentowanych jednostek pływających (czasem) jest bez zarzutu.



## PODWODNY SPODEK

Mowa o nowej konstrukcji radzieckiego aparatu podwodnego obdarzonego przez jego twórców nazwą OSA-3-600. Widoczny na zdjęciu pojazd mieści w swoim wnętrzu trzyosobową załogę i wyposażony jest w szereg nowoczesnych urządzeń, które umożliwiają badania zarówno ławic ryb, jak i zasobów morskiego dna. Podwodny spodek waży 12 ton, jest stabilizowany za pomocą wysokości i w zanurzeniu może pracować około 8 godzin.

**K**omandor George Crowe przeżywał pierwszą falę nowojorskiego upału na pomoście HMS „Apache”, wpatrując się w kontur miasta rysujący się na tle nieba, zdumiewający w istocie, podobnie jak i fakt, że jego okręt, brytyjski niszczyciel, miał być oto remontowany w brooklyńskiej stoczni marynarki. Nadszedł właśnie i stanął obok niego komandor podporucznik Hammett.

— Hm, wygląda to jak na filmie, prawda Hammett?

— Pierwszy raz widzę podobną scenę...

Stojąc razem, przyglądali się miejskiemu krajobrazowi. Hałas

podwodnym. „No cóż, na jakiś czas mamy pewnie kłopot z głową” — powiedział Hammett. „Miejmy nadzieję” — odparł Crowe. Miał w pamięci bardzo poważne pogadanki, które wygłaszał do oficerów i marynarzy na temat konieczności przyzwyczajenia się załogi w Ameryce. Byli ambasadorami dobrych stosunków i oczekiwano, że zachowają się odpowiednio.

Na schodni nagle pojawił się elegancki pan. Miał na sobie pięknie wyprasowany biały garnitur, a na głowie panamę. Miał też parę żółtych rękawiczek i zachowywał się z wystudiowanym brakiem pośpiechu, jak typowy

Odkąd uderzył weń nowojorski upał, Crowe myślał o chłodnej kąpieli i teraz schronił się do wanny — miał się jeszcze tego nauczyć w Nowym Jorku, że wychodząc z jednej chłodnej kąpieli myśli się z utęsknieniem o następnej. Zwykły wysilek ubrania się przyprawił go o nowe poty. Mała kabina pod obnażonym żelaznym pokładem rozpalonym przez rozżarzone słońce wydawała się piecem, a jednak gdy wyszedł na powietrze, nie doznał ulgi.

Dokładnie w tym momencie, gdy pojawił się na pokładzie, rozległ się głośny plusk od strony rufy — dźwięk dość głośny, by

mienie detonatora na mniejszej głębokości niż trzydzieści stóp — odpowiedział Hammett, ale przez głowę przebiegło mu kilka refleksji. — Mamy tu jednak miękkie dno, a przypływ rośnie... — Nie o to chodzi — wtrącił Crowe, grzebiąc w pamięci, aby przypomnieć sobie działanie mechanizmu zapalnika bomby głębinowej. Oto znajdował się w nim niewielki otwór, przez który wpuszczana była woda; regulowanie wielkości otworu regulowało szybkość, z jaką woda dostawała się do środka, a to z kolei określało głębokość, na jakiej bomba, wolno opadając z powierzchni, eksplodowała. Nawet jednak — jak w obecnym przy-



# BOMBA

C. S. FORESTER

automatycznych nitowarek bębnił im w uszach: niedaleko od nich ogromny dźwig przerzucał wielkie działo morskie na okręt, któremu miało służyć. „Apache” nawiązał pierwszy kontakt z amerykańską ziemią, i brytyjskie liny uwiązane zostały na amerykańskich pachołkach. Tuż za niszczycielem wznosił się dziób amerykańskiego krążownika „Coulterville”. Osiem tysięcy ton, nowiutki jak spod igły, ze świeżą farbą ostro kontrastującą z poszczerbionym i brudnym wyglądem małego brytyjskiego niszczyciela. Na pokładzie HMS „Apache” małe grupki marynarzy przyglądały się z ciekawością nowemu dla nich krajowi i nowej flocie.

— No cóż, jesteśmy na miejscu — powiedział Crowe. Było to stwierdzenie banalne, a jednak zdarzały się momenty, gdy myślał, że nigdy go już nie wypowie: zwłaszcza kiedy biedny, potłuczony „Apache” zmagał się z atlantyckimi burzami i walczył przeciw krążownikom — raiderom. Było to długie, długie przejście, które wymagało nieprzerwanej czujności. I nawet gdy wyszli poza zasięg działania „Condorów”, trzeba było prowadzić dozór przeciwniczny, jako że na morzu mógł tkwić gdzieś nawodny raider wyposażony w katapultę i samolot. I na przestrzeni tysięcy mil morskich prowadzono dozory przeciw okrętom

Anglik w kraju tropikalnym. I ta powolność ruchów, połączona z perfekcją stroju sprawiała, że wyglądał bardzo korzystnie. Proste plecy, wyniosła sylwetka zadawały kłam siwiznie jego włosów i wąsów. Crowe przypatrywał się nieznanemu, który zdawał się być jakby fragmentem chłodu wśród parnego nowojorskiego upału.

— Przypuszczam, że mimo wszystko oznacza to jakiś kłopot — powiedział do Hammetta.

Miał rację. Gość przedstawił się jako Cockburn-Crossley z ambasady brytyjskiej.

— Poczynilem przygotowania do pańskiej wizyty oficjalnej u dowodzącego admirała — wyjaśnił na wstępie. — Czy może Pan być gotów za pół godziny, komandorze?

Zegarek, na który spojrział Cockburn-Crossley, wyglądał tak, jak on sam — bardzo zgrabnie, bardzo elegancko i bardzo gładko.

— Mogę — powiedział Crowe, świadom przelotnego spojrzenia, które p. Cockburn-Crossley rzucił na jego przybrudzony letni mundur. Przecież jeszcze przed dwiema niespełna godzinami byli na otwartym Atlantyku, wystawieni w każdej chwili na nieprzyjacielską torpedę.

— Będę oczekiwał Pana za pół godziny, komandorze Crowe — rzekł p. Cockburn-Crossley.

przyciągnąć jego uwagę. To co zobaczył na rufie, gdy skierował tam swój wzrok, wstrząsnęło nim niewypowiedzianie. Ta piekielna małpa, którą zdążył znienawidzić podczas ich długiej i mozolnej kampanii, stała tam bełkocąc i wymachując łapą, w której tkwił mały błyszczący przedmiot. Crowe pobiegł ku niej, ale wyprzedzili go już Hammett, spocony bosman i kilku marynarzy.

— A to draństwo! — wykrzyknął bosman. — Tym razem mu się udało!

Oto czego dokonała małpa: zwolniła jedną z bomb głębinowych, które były przyszykowane na pokładzie dla zwalczania okrętów podwodnych.

— Popatrz na nią, ma tę przetyczkę w łapie! — zauważył któryś marynarz. — Ale zrobiła tylko to, co często widziała w naszym wykonaniu!

Wyciągnięcie przetyczki zabezpieczającej uruchamiało mechanizm zapalający bomby głębinowej. Marynarz, którego obowiązkiem było zwalnianie bomby, zwykł był zawsze okazywać przetyczkę, aby udowodnić, że nie zapomniał o najważniejszym fragmencie całej operacji.

— Na ile są nastawione bomby? — zapytał Crowe Hammetta.

— Na dwieście stóp. Tutaj mamy dwadzieścia siedem, bezpiecznik nie pozwoli na urucho-

padku — jeśli leżałaby na głębokości trzydziestu stóp, to woda nadal przedostawałaby się przez otwór, i skoro zapalnik napęlniłby się, to wybuch nastąpiłby niezależnie od głębokości.

Crowe podniósł oczy na górujący nad nimi dziób krążownika „Coulterville” — bomba głębinowa znajdowała się pod tym dziobem, równie dobrze jak pod rufą „Apache’a”, i gdyby wybuchła, narobiłaby strasznych szkód obu okrętom. Nie spodziewał się, aby „Coulterville” miał choć trochę pary dla ruszenia z miejsca. Wątpił, czy nawet „Apache” ją miał. A wyjaśnienia, których by musiał udzielić, zanim doprowadziłby „Coulterville” do ruszenia z niebezpiecznego miejsca postoju, z pewnością zajęłyby kilka minut. Zdawał sobie sprawę, że gdyby on sam był dowódcą nowego krążownika, a jakiś, najwyraźniej niezdrów na umyśle cudzoziemski oficer przyleciałby doń w porcie i błagał go o odejście od nabrzeża, to zadałby mu kupę pytań, zanim by się zgodził. I nie chciał myśleć, co by się stało ze stosunkami anglo-amerykańskimi, gdyby pierwszy brytyjski niszczyciel odwiedzający Brooklyn zasygnalizował swoje przybycie wysadzeniem w powietrze dziobu nowiutkiego amerykańskiego okrętu...

Sekundy upływały — choć na razie minęło ich nie więcej niż dziesięć od owego fatalnego plusku bomby głębinowej.

www.bembridge.com.pl

— Będziemy musieli wysłać na dół nurka — powiedział Crowe. Gdy wykrztusił te słowa, wyobraził sobie to, czego trzeba dokonać. Jeśli owa bomba głębinowa miała wybuchnąć w tym czasie, gdy nurek znajdowałby się pod wodą, to rozerwałoby go na kawałki.

— Jones został zabity w Crotonie — powiedział Hammett — a Higgsa zostawiliśmy w Aleksandrii. Jedyni nurkowie, jakich mieliśmy.

— Pójdę sam — powiedział Crowe. Poczul chwilową ulgę, gdy to wyrzekł; najtrudniejsze zadanie, jakie może przyspać dowódcy, to wystawienie drugiego człowieka na niebezpieczeństwo, którego z nim nie będzie się dzielić.

— Proszę mi pozwolić iść, sir — rzekł Hammett.

— Nie — odparł Crowe. — Kiedyś przeszedłem kurs, jestem najlepiej wyszkolony. Wyciągnijcie pompę i skafander i przygotujcie kilka stropów na rufie.

Minęło dwadzieścia lat, od kiedy ostatni raz miał na sobie skafander i wykonał trzy zejścia pod wodę, przewidziane programem krótkiego kursu, w którym uczestniczyła pokaźna grupka oficerów marynarki. Czuł, jak ciężkie buty stukają na stalowym pokładzie, gdy odbywał swą trudną drogę do burty okrętu. Przez małą szklaną szybkę mógł nadal widzieć kontury New Yorku poza East River. Szybkość, z jaką ubiór nurka został wyciągnięty i przygotowany do akcji, był zasługą Hammetta i jego zastępcy; aktywny rygor okrętu wojennego całkowicie sprawdzał się w tym wypadku. Nikt nie mógł w końcu wiedzieć, jaka część wyposażenia może być natychmiast potrzebna. Kto mógłby pomyśleć, gdy cumowali do brzegu, że w ciągu dziesięciu minut będą gwałtownie potrzebować ubioru nurka...

Pompa powietrzna szumiała mu w uszach, gdy włókł za sobą gumowy wąż i liny. Wszystko było w porządku, z wyjątkiem jednego — że w tym przerażającym klimacie pot lał się z niego strugami.

Wyczuwał swoją drogę po krótkiej drabince nurkowej, i potem dał się nieść w dół przez mętłą, kotłującą się wodę. Światło zanikało szybko w szybie hełmu, w miarę jak opadał. Gdy poczuł, że jego stopy zanurzają się w miękkim muł, zrobiło się całkiem ciemno. Kiedy zapadł się po uda w tę brudną maź, ogarnęło go na chwilę obrzydzenie. Z trudem zrobił kilka kroków w lewo, potem kilka do przodu i nie wyczuł nic twardego. Przeżył moment strachu i zaczął lykać ślinę. Miał wrażenie, że przetyka mu to uszy i rozjaśnia umysł. Zwrócił się teraz w prawo, i w ciemności posuwał się mozolnie sześciocalowymi kroczkami. Nagle jego ciężki but uderzył o coś twardego — gdy zbadał nogą kształt, utwierdził się w początkowej nadziei: ten przedmiot o kształcie beczulki mógł być tylko bombą głębinową!

Powiedział przez telefon: „Mam ją! Opuśćcie stropy!” „Tak jest, sir!” — odpowiedział napięty głos. Musiał odczekać kilka sekund na opuszczenie stropów, trwało to jednak wystarczająco długo, by móc wpaść w dziką irytację. Dopiero myśl, że przy zwiększonym ciśnieniu wewnątrz skafandra każda emocja — czy to gniew, czy radość — też była odpowiednio większa, przyniosła uspokojenie. Coś otarło się o hełm i jego wzrok uchwycił upragnione stropy. Z wolna przykucnął, trzymając przed sobą dwie pętle stropów, pamiętał bowiem o niebezpieczeństwie głębokiego pochyleń się do przodu; w skafandrze dopuszczalne było tylko niewielkie odchylenie się od pionu. Wciąż siedząc w kucki i grzebiąc w mule, szykował się do założenia pętli na korpus bomby. Musiał zachować jasność myślenia i upewnić się, że pętle bezpiecznie ją opasują. Bomba nie leżała całkiem poziomo, wobec czego założył jedną pętlę na jej zagłębiony kraniec i przez telefon zażądał lekkiego podciągnięcia stropu z tej strony. Poczul, jak strop się napina, a bomba wyprostowuje i ustawia horyzontalnie. Sytuacja więc poprawiła się i mógł dokonać ostatecznych przygotowań. Właściwie wchodziło to w zakres umiejętności ściśle żeglarskich — operowania linami, ciężarami, wyważaniem, które miały zabezpieczyć zawieszenie bomby w trakcie jej podnoszenia. Gdyby się wyśliznęła i ponownie opadła, skutki tego byłyby nieobliczalne. Jego badawcze dłonie dokonały ostatniej kontroli, po czym podniósł się, i odchrząknąwszy powiedział do telefonu: „Wybierać!”

Mimo grubej warstwy wody, było akurat dość światła, aby dojrzeć niewyraźny cień unoszący się w górę przed szybą jego hełmu. Odczuwał ten fakt niejako podwójnie — także i w przenośnym znaczeniu — i czuł, jak jego nastrój poprawia się z każdą chwilą. Chciało mu się teraz śpiewać... Sekundy miały i nie widać było jakoś śladu opadającej bomby.

— Mamy ją, sir! — powiedział ktoś radośnie do telefonu. — Czy wychodzi pan na powierzchnię?

— Tak, proszę wybierać!

Zdał sobie sprawę teraz, jak rozkosznie chłodno było tutaj w dole na głębokości trzydziestu stóp. Uśmiechnął się do siebie na myśl, że najlepszym sposobem ochłodzenia się w nowojorskim upale było nałożenie skafandra i opuszczenie się na dno East River...

Czuł, jak liny napięły się, i jak go ciągną z oblepiającego mułu wolno w górę — podczas gdy przed szybą jego hełmu rozjaśniało się coraz bardziej, aż do momentu, gdy uderzył weń prosto, oślepiający niczym błyskawica, blask słoneczny. Poczul w dłoniach drabinkę nurkową i począł się wspinać na pokład, wspierany tuzinem pomocnych dłoni. Zaraz się nim zajęli, zdję-

li mu hełm, a on stał mrużąc oczy i nawet wilgotne powietrze New Yorku wydało mu się znacznie przyjemniejsze... Na pokładzie, obok niego, leżała wielka baryłkowata bomba głębinowa, ociekająca mułem, w którym babrał się jeszcze przed chwilą. Torpedysta usuwał pospiesznie zapalnik. — Można powiedzieć, że miał Pan jakieś pięć sekund w zapasie — rzekł, mierząc badawczo ilość wody, która przedostała się do środka. — Może dziesięć...

— Wszystko jedno, chybić o włos czy o milę — powiedział Crowe. Był to banał, ale nie czuł się na siłach wyprodukować jakąś oryginalniejszą myśl w tym momencie.

Z tyłu za nim małpa zabelkotała nagle ze swego legowiska na ruinach rufowego stanowiska działowego.

— Niech ją szlag trafi — powiedział Crowe.

— To jest ostatni figiel, jaki nam wyrzuciła na tym okręcie — dodał Hammett.

— Ukręcę draństwu łeb — czy mam to zrobić, sir? — zapytał z błyskiem w oku torpedysta.

— Niech sobie to pożyje — odparł Crowe znużony. Nie było łatwo skazać z zimą krwią nawet małpę.

— Ciekawe, czy mają tutaj ZOO? — zastanawiał się torpedysta. — Może by ją wzięli?

— Może — rzekł Crowe. Nagle przypomniało mu się umówione spotkanie z Cockburn-Crossleyem.

— Zdejmijcie ze mnie to wszystko! — Nawet najlepszy ubiór, który może dostarczyć dom mody, wygląda marnie po wciśnięciu w skafander nurka, Crowe więc zszedł na pokład i kazał sobie przynieść odprasowany mundur. Wziął pospiesznie kolejną kąpiel, ubrał się tak szybko, jak tylko upał na to pozwalał — ale z całą starannością, której wymagała czekająca go okazja. Wcisnął na głowę czapkę szamerowaną złotem, i przeszedłszy trawą, zagłębił się w jazgotliwy hałas stoczni marynarki wojennej. P. Cockburn-Crossley oczekiwał go z oznakami zniecierpliwienia, w jakiś sposób łączącymi się z jego nonszalancką elegancją. Gdy spiesząc się podszedł Crowe, właśnie chował do kieszeni zegarek.

— Spóźni się Pan, komandorze Crowe, i to wysoce niefortunnie. Pragnąłbym, aby Pan był bardziej punktualny. Punktualność jest cnotą, którą każdy winien kultywować. A co najważniejsze — powinien Pan być punktualny zwłaszcza w tym czasie, gdy musimy brać pod uwagę stan anglo-amerykańskich stosunków...

Crowe przez chwilę popatrzył na Cockburn-Crossleya, zanim odpowiedział — po czym przelknął ślinę i rzekł: — Przykro mi, sir, ale zatrzymały mnie na okręcie sprawy niecierpiące zwłoki.

Czuł, że nie może mu powiedzieć nic innego...

Przekład i opracowanie:  
ZF

## PRZEKŁĘTY PORT

dokończenie ze str. 23

bszarze miało miejsce w 1970 roku. To samo, które zniszczyło Chim-bote, Trujillo i szereg innych miejscowości. Znów zalega cisza. Po drodze mijamy kilka zrujnowanych domów. Nikt od 6 lat nie tknął ich palcem. Z na wpół zwałonych ścian sterczy pleciona trzcina czy słoma. Pęknięcia biegną zrygawkową linią od dołu do samej góry, wewnątrz gruz porośnięty chwastem, a czarne, martwe czeluście ram okiennych patrzą na przeciwną stronę ulicy. Jak w każdym najmniejszym peruwiańskim miasteczku, tak i tu jest Plaza de Armas (Plac Broni) pokryty płytkami jak należy, z kościołem z jednej strony i prefekturą policji z drugiej. Oprócz własnych naszych kroków, słumionych na kamienistym podłożu, nie słyhać ani muzyki, ani rozmów. Wydaje się, jakby ludzie nadśluchiwali złowieszczo pomruku gdzieś wstrząsanej ziemi, jakby żyli w przekonaniu, że ziemia czeka przyczajona, aby zadrzeć ponownie. Przez wyludniony krokier przechodzą — jak wyzwanie, jak symbol odradzającego się życia — sylwetki dwojga przytulonych do siebie młodych ludzi. Ich szept, jeśli istnieje, ginie w przestrzeni. Miłość zakwita nawet na zgłiszczach.

Na jednej z bocznych ulic stoi jedyny spotkany samochód. To właśnie furgonetka-gruchot capataza, którą po chwili wracamy we trójkę do portu. Dziw bierze, że ten wehikuł jeszcze trzyma się kupy.

Dobiega północ, kiedy wskakuję ponownie na statek. Nie załatwiłem właściwie niczego, co mogłoby poprawić dramatyczną sytuację. Aby dostać holownika do pomocy, trzeba napisać pismo. Na wiarę i na gębę niczego się nie załatwi. Czas nagli. Pospiesznie tłumaczę pismo na hiszpański bo capataz po angielsku nie rozumie ani słowa. Teraz czekamy już tylko na obiecany holownik, który, jak się później okazało, nie miał załogi i nie było możliwości jej ściągnięcia.

Ze względu na zanurzenie, wyjście statku z portu możliwe jest tylko na wysokiej wodzie, czyli przed 10 rano. Potem dopiero o 22. Noc nie przynosi wytchnienia. Wściekle ataki morza starają się dokonać dzieła, zanim wstanie słońce. O świcie trzasnęła jedna z bucht, przetarta o ostrą część polera. Znów wszyscy jesteśmy na nogach. Dłużej czekać nie ma sensu. Kapitan decyduje się na opuszczenie portu. Wiadomo już, że nie uda nam się zakończyć całkowitego załadunku. Podczas manewrów wyjściowych pękają jeszcze dwie liny — ostatnie ofiary morza. Ogromna ulga następuje po wyjściu na ocean. Bilans strat: 10 zerwanych cum, przetrącona ręka kapitana, kilkadziesiąt ton pozostawionego ładunku. Mamy szczęście! Za rufą niknie „przeklęty port”. Francuzi jednak mieli rację.

ALEKSANDER JUNIEWICZ



Tę piękną panoramę z Wysp Kanaryjskich przysłała nam wraz z pozdrowieniami załoga jachtu „Karolinka”. Warto przypomnieć, że jednostka ta należy do TKŻ-PTTK „Tramp” z Katowic i brała udział w tegorocznej Operacji Zagiel.

## POZDROWIENIA OD PRZYJACIÓŁ

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)

Falochron i nabrzeża portu w Lattakii (Syria) przedstawia kartka wysłana do nas przez Czytelnika „Morza” z Poznania p. Przemysława Gomołca. Odbýwał on śródziemnomorski rejs na pokładzie m.s. „Adżaria”.



## SMACZNE DANIA Z RYB



### FILETY BŁYSKAWICZNE

2 opakowania filetów panierowanych z morzczuka lub innych morskich ryb, tłuszcz do smażenia; 1,5 szklanki zielonego groszku luskanego, łyżka świeżego masła, 4 duże pomidory, 1 mała cebula, łyżeczka usiekanego kopru, sól, pieprz.

Nastawić wodę w garnuszku, gdy zawrze — wsypać groszek, dodać trochę soli, ugotować w ciągu 15 minut. W tym czasie rozgrzać na dużej patelni tłuszcz, usmażyć z obu stron na rumiano filety, gdy wszystkie usmażone — położyć na każdym po kawaleczku masła, przykryć. Umyć pomidory, pokrojąc w grubsze plastry, ułożyć w koło na półmisku, lub od razu na czterech talerzach, posypując solą, pieprzem i drobnutko usiekaną cebulką. Groszek odcedzić, ułożyć od środka, tuż przy pomidorach, następnie w środku usmażone filety posypując je z wierzchu koperkiem.

### MINTAJ MINISTERSKI

1 2 kg mrożonej ryby, sól, sok z cytryny, trochę mąki, 2 jajka, 1/4 bulki delikatesowej, tłuszcz do smażenia.

Ryby rozmrozić o tyle, by można było wyjąć główną ość grzbietową, pofiletować. Następnie skropić sokiem z cytryny, posypać solą i pozostawić tak na 15 minut. Następnie wysuszyć w ściereczce, obtoczyć w mące, jajku rozbitym jak na jajecznicę i w bulce pokrajanej w cienkie krótkie paseczki. Kłaść od razu na mocno rozgrzany na patelni tłuszcz, smażyć z obu stron na rumiano. Podawać z sałatą lub inną surówką z jarzyn.

BR-141

## Z ŻYCIA FLOT

### ARGENTYNA

Okręt-dok desantowy „Candido de Lasala” (Q 43) służy obecnie jako pływające więzienie.

### AUSTRALIA

Planowany uniwersalny okręt desantowy AHL5 otrzyma nazwę „Tobruk”.

### BELGIA

30 marca spłynęła na wodę w Boelwerf N. V. Temse fregata „Wielingen” (F 910). Matką chrzestną była królowa belgijska Fabiola. Znaczną część prac wyposażeniowych — m.in. instalację dział 100 mm dokonano jeszcze na pochylni.

### FINLANDIA

Ukończono prace projektowe nad stawia-czem min mającym pełnić jednocześnie funkcje okrętu szkolnego po wycofaniu fregaty „Matti Kurki”. Nowy okręt o wyporności prawie 800 ts i wymiarach 70x9x7 m będzie zbudowany w latach 1977—79.

### FRANCJA

Niszczyciel rakietowy „De Grasse” (D 612) rozpoczął rejsy próbne, podczas których pojawiły się kłopoty z silownią.

Wycofane ze służby fregaty „Le Brestois” (F 762) i „Le Lorrain” (F 768) mogą być jeszcze użyte do drugorzędnych zadań.

### INDIE

W lutym wcielono do służby fregatę „Udaygiri”, kolejną jednostkę indyjskiej wersji angielskiego typu „Leander”.

### IRAN

Zwodowano 8 stycznia pierwszy z dwunastu kutrów rakietowych budowanych w Cherbourgu przez Constructions Mécaniques de Normandie — „Koman”. Jego główna charakterystyka: 249 ts; 46,9x7,1x1,8 m; 4 wr „Harpoon”, 1x76, 1x40; diesle 14 400 KM; 34,5 w.; 31 osób.

### JAPONIA

W ciągu marca wcielono do służby niszczyciel „Tachikaze” (DD 168), okręt desantowy czolgow „Ojika” (LST 4152) i patrolowce straży przybrzeżnej „Ishikari” (PM 78), „Isuzu” (PM 80) oraz „Kuzuriyu” (PM 82). W tym samym miesiącu wycofano fregaty „Akebono” (DE 201) i „Ikazuchi” (DE 202); jako YAC 28 i 29 zostaną użyte do podrzędnych zadań.

Stare trałowce typu „Kasado” będą służyć jako jednostki pomocnicze. 15 grudnia ub. r. wycofano „Tatara”, „Tsukumi” i „Mikura” (MSC 610—612), a 31.3.76 „Shikine” (MSC 613). „Tatara” jest obecnie klasyfikowany jako AGS 5113, podczas gdy pozostałe jako YAS 66—68.

Wycofany okręt desantowy czolgow „Shiretoko” (LST 4003; eks-amer. „Nanse-moud County”) LST 1094 powróci do Stanów Zjednoczonych lub zostanie pocięty w Japonii.

### MEKSYK

James Lamont & Co Ltd w Port Glasgow buduje patrolowiec „Jose Natividad Macias” należący do typu „Azteca”.

### RFN

W połowie kwietnia zwodowano u Lürsse-na dziesiąty (Niemcy unikają wyrażenia „ostatni” w związku z planowanym przedłużeniem serii) duży kuter rakietowy typu „143” — „S 70”. Kilkanaście dni później wcielono bliźniaczy „S 62” oraz wycofano kuter torpedowy „Greif” (P 6071), a przejęciowo także — w celu przebudowy na niszczyciela min — trałowiec „Wetzlar” (M 1075).

### SINGAPUR

Przyjęte z USNavy trałowce otrzymały nazwy „Jupiter” i „Mercury”.

### STANY ZJEDNOCZONE

W kwietniu zwodowano atomowy okręt podwodny „Memphis” (SSN 691; typ „Los Angeles”) oraz położono stępkę pod pierwszy okręt podwodny z raketami balistycznymi Trident — „Ohio” (SSBN 726). Zwra-ca uwagę, że nazwy pochodzące od stanów zarezerwowane niegdyś dla pancerników otrzymują obecnie krążowniki i okręty podwodne o napędzie atomowym, uzbrojone w pociski balistyczne.

W końcu marca b.r. w ramach obchodów święta stoczni Lockheed Shipbuilding & Constr. Co w Seattle położono stępkę pod bazy okrętów podwodnych „Frank Cable” (AS 40) i „Emory S. Land” (AS 39).

Opóźnia się realizacja programu budowy uniwersalnych okrętów desantowych LHA. Na „Belleau Wood” (LHA 4) nie zamontowano jeszcze wszystkich sekcji kadłuba, a przy ostatnim „Nassau” (LHA 5) przesunięcie terminów jest bardzo widoczne. Powodem zwłoki są nie uregulowane kwestie finansowe między stoczną i marynarką.

## LIST DO REDAKCJI

Drodzy Moi Przyjaciele!

Przygotowane przeze mnie (głównie na podstawie najświeższych materiałów radzieckich) uzupełnienia i zmiany do „Wykazu stanu flot państw uczestniczących w II wojnie światowej”, stanowiącego dodatek do najnowszego, czwartego wydania książki Jerzego Lipińskiego „Druga wojna światowa na morzu”, jak również sprostowania dostrzeżonych błędów nie mogły już być, niestety, wprowadzone ze względu na terminy produkcji książki. W tej sytuacji jedyną skuteczną drogą przekazania Czytelnikowi tych wszystkich zmian byłoby wydrukowanie ich w „Morzu”, można bowiem przyjąć, że posiadacze książki — jeśli nie wszyscy, to w przynajmniej większości — należą do kręgu czytelników naszego miesięcznika.

Praca nad „Wykazem flot” jest właściwie zajęciem ciągłym; napływ nowych, nie znanych przedtem informacji bowiem nie ustaje, co zmusza mnie do wprowadzania stale różnych poprawek, ostatnio coraz częstszych, i to do tego stopnia, że — czując się zobowiązany wobec Czytelnika — proszę Was o współdziałanie. Ufam, że nie spotka mnie odmowa.

Wasz

Tadeusz Wywerka Prekurat

## OD REDAKCJI

Przekonani o słuszności zaprezentowanego stanowiska spełniamy z przyjemnością życzenie autora, należącego od bardzo wielu lat do najbliższych współpracowników „Morza”, tym bardziej że informacje, które dzięki temu możemy przekazać naszym Czytelnikom, będą — jak się spodziewamy — przyjęte z dużym zadowoleniem nie tylko przez posiadaczy wspomnianej książki, lecz także przez pozostałych hobbystów tudzież inne osoby interesujące się szczegółami dokumentacyjnymi z czasów drugiej wojny światowej.

Otrzymane teksty drukujemy łącznie. Odstępujemy jednak od całego rozbudowanego systemu skrótów i znaków przyjętego w książce, pozostając przy skrótach dobrze znanych naszym Czytelnikom; przypomni-namy jedynie, że wbg i mbg — to wyrzutnie bądź miotacze bomb głębinowych, a jeż to hedgehog, czyli miotacz pocisków przeciw okrętom podwodnym, natomiast squid to 3-lufowy moździerz pop kalibru 305 mm.

[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)

## WYKAZ STANU FLOT WOJENNYCH PAŃSTW UCZESTNICZĄCYCH W DRUGIEJ WOJNIE ŚWIATOWEJ UZUPEŁNIENIA I ZMIANY

### BRYTYJSKA WSPÓLNOTA NARODÓW

Dopisać do wykazu okrętów eskortowych i dozorowych:

Okręty zdobyte  
Typ eks-irański (Wł. 1932; 1941)  
331 t; 51,5 (mp)x6,7x1,8 m; 15 w.; 2x76, 2x37.  
HIRA (ind., 1941 eks-irański „Chahbaaz”)  
LAL (ind., 1941 eks-irański „Simorgh”)  
MOTI (ind., 1941 eks-irański „Karkas”)  
NILAM (ind., 1941 eks-irański „Charokh”)

Uwaga końcowa do okrętów eskortowych i dozorowych:

Normalny uzbrojenia przeciw okrętom podwodnym w 1945 (w nawiasach liczba bomb lub pocisków); na niektórych jednostkach indywidualne odchylenia:  
Typy „Bridgewater” do „Egret”: 4 mbg i 2 wbg (90), jeż (144).  
Typy „Black Swan”: 4 mbg i 2 wbg (110), jeż (144).  
Typy „Captain”: 4 mbg i 2 wbg (160) jeż (360).  
Typy „River”: 4 mbg i 2 wbg (150), jeż (240).  
Typ „Colony”: 4 mbg i 2 wbg (64), jeż (432).  
Typ „Loch”: 2 mbg i 1 wbg (15), squid (150).  
Typ „Bay”: 4 mbg i 2 wbg (50), jeż (240).  
Typy „Flower”: 4 mbg i 2 wbg (72), jeż (120).  
Typ „Castle”: 2 mbg i 1 wbg (15), squid (81).  
Typ „Kingfisher”: 2 wbg (10).

### FRANCJA

#### Korwety

Nazwy 12 okrętów zamówionych w W. Brytanii po wybuchu wojny (w nawiasach stosowane początkowo oznaczenia literowe):

(A) = ARC  
(B) = FRONDE  
(C) = PIQUE  
(D) = GLAIVE  
(E) = CARABINE  
(F) = PISTOLET  
(G) = ARBALÈTE  
(H) = PERTUISAINE  
(I) = LANCE  
(J) = DAGUE  
(K) = MOUSQUET  
(L) = FLECHE

Nazwy 4 okrętów budowanych we Francji, zdobytych przez Niemców (w nawiasach jak wyżej):

(M) = ARQUEBUSE  
(N) = HALLEBARDE  
(O) = SABRE  
(P) = POIGNARD

Nazwy 2 okrętów, na które zamówienia anulowano w 1940 (w nawiasach jak wyżej):

(Q) = TROMBLON  
(R) = JAVELINE

### ZWIĄZEK RADZIECKI

#### Pancerniki

Uzupełnić charakterystykę:

OKTIABRSKAJA RIEWOLUCYJA:

24 324 t; uzbrojenie w 1944: 12x305, 10x12, 6x76 pl, 10x13 pl, 89 ckm pl, 4 rt 450.

#### Krążowniki

Poprawić i uzupełnić charakterystykę:  
KIROV: 7880 t; wymiary 191x17,7x6,1 m, prędkość 36 w.; uzbrojenie — 9x130, 3x100 pl, 3x45 pl, 5x37 pl (od 1943: 8x100 pl i 10x37 pl, bez 3x45 pl), 4x13 pl, 6 rt 533, 4 mbg i 2 wbg.

MAKSIM GOR'KIJ: 8177 t; wymiary 191x17,7x6,3 m; prędkość 35 w.; uzbrojenie — 9x180, 6x100 pl, 10x37 pl, 4x13 pl (od 1943: 8x100 pl, 13x37 pl, 6x13 pl), 6 rt 533, 2 mbg i 6 wbg.

#### Niszczyciele

Uzupełnić:

BAKU: 25.9.40 eks-„Ordżonikidze”, 27.12.39 eks-„Sergo Ordżonikidze”. 1938 eks-„Kijew”; w służbie 6.5.40; 2029 t; uzbrojenie — 5x130, 2x76 pl, 6x37 pl, 6x13 pl, 8 rt 533, miny, bg.

Dopisać do typu „Gniewnyj”:

RIEWNOSTNYJ (okręt ten wraz z niszczycielami „Baku”, „Razjarionnyj” i „Razumnyj” był w 1942 roku wyznaczony do zasilenia Floty Północnej; już na samym początku rejsu — 18.7.42 w Cieśninie Tatarskiej — doznał uszkodzeń wskutek zderzenia z transportowcem; po naprawieniu pozostał w składzie Floty Oceanu Spokojnego).

Poprawić:

BIEZUPRIECZNYJ — zatopiony 26.6.42 w odległości 19 Mm od przylądka Aj Todor przez samoloty niemieckie.

Dopisać do typu „Storozewoj”:

STROJNYJ (Flota Bałtycka).

Dopisać:

Okręty zdobyte w 1944  
LETUCZIJ (eks-rum. „Regina Maria”)  
LICHÓJ (eks-rum. „Regele Ferdinand”) oraz  
LOGKIJ (eks-rum. „Marasesti”)  
LOWKIJ (eks-rum. „Marasti”)  
Charakterystyka zbliżona do danych w spisie floty rumuńskiej.

#### Okręty podwodne

Typy „L”

Poprawić i uzupełnić:

Okręty serii II (L 1 — 6) weszły do służby w 1933.

L 1 wycofany ze służby w sierpniu 1941 został w listopadzie 1941 zatopiony w porcie leningradzkim przez artylerię niemiecką.

Okręty serii XI (L 7 — 12) weszły do służby w okresie 1936—1938.

L 9 miał też nazwę Kirowiec.

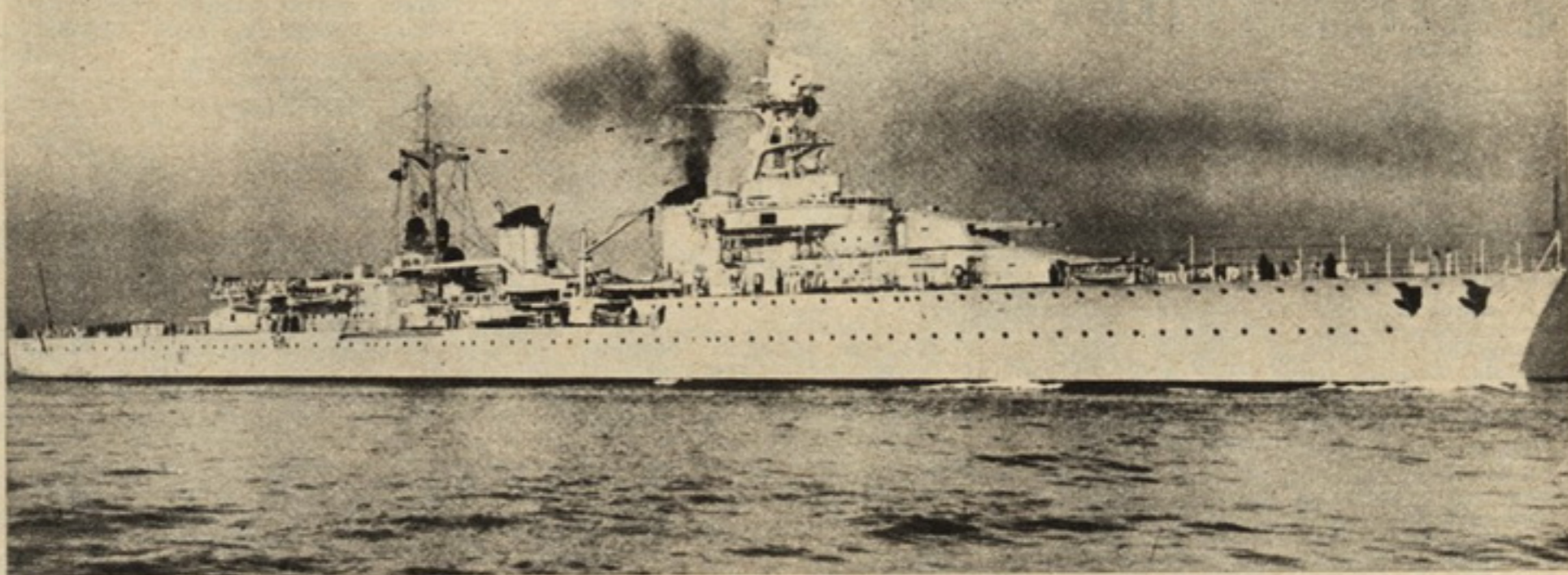
Okręty serii XIII (L 13 — 19) weszły do służby w okresie 1938—1939.

L 19 zaginął w końcu sierpnia 1945.

Okręty serii XIII-bis: 1108/1400 t; dł. 83,3 m.

# KOLEKCJA ZDJĘĆ

Na życzenie miłośników okrętów francuskich, którzy czują się ostatnio zapomniani, zamieszczamy zdjęcie — pochodzące z czasów przedwojennych — krążownika typu „La Galissonière”. Poza głównym okrętem były także: „Jean de Vienne”, „Marseillaise”, „Gloire”, „Montcalm” i „Georges Leygues”. Pierwszy wszedł do służby 31 grudnia 1935, pozostałe w ciągu 1937 roku. Główne dane t.-t. z tamtego okresu: wyporność 7600 ts (std), 9120 ts (ppw); wymiary — 179 (całk.) × 17,5 × 5,8 (średnie, std) m; prędkość — 31 (kontrakt), 35 (na próbach) w.; zasięg — 5440 Mm przy 15 w.; uzbrojenie — 9 × 152, 8 × 90 pl, 8 × 13,2 pl, 4 rt 550, 1 katapulta 2 łodzie latające Loire 130; opancerzenie — burty 75—120, pokład 50, wieże maksymalnie 130; załoga 540.



[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)

sz. 7 m; prędkość 18/9 w.; uzbrojenie — 1 × 100, 1 × 37 lub 45 pl, 8 rt 533.

L 25 nie był ukończony, podobnie jak i dwa dalsze (L 26—277) okręty przewidziane w III planie 5-letnim (możliwe że budowa nie rozpoczęta).

#### Typy „Szczy”

Skreślić uwagę wstępną, odpowiednio uzupełnić i poprawić:

Okręty Szczy 301—304 (seria III) weszły do służby w 1933.

Szczy 304 zaginął w listopadzie 1942.

Okręty Szczy 101—124 (seria V i V-bis) weszły do służby w okresie 1933—1935.

Szczy 102 miał też nazwę Leszcz.

Szczy 111 miał też nazwę Karaś.

Okręty Szczy 125—130 (seria V-bis) weszły do służby w okresie 1935—1937.

Okręty Szczy 305—311 (seria V-bis) weszły do służby w okresie 1935—1936.

Okręty Szczy 201—208 (seria V-bis) weszły do służby w okresie 1935—1937.

Okręty Szczy 209—215 (seria X) weszły do służby w okresie 1937—1938, natomiast Szczy 216 (drugi okręt o tym numerze) — w II połowie 1941.

Dopisać do serii X:

Szczy 131 (eks-Szczy 216 (pierwszy))

Szczy 132—134 (eks-Szczy 217—219).

(Te 4 okręty należały do Floty Oceanu Spokojnego).

Szczy 312 (Flota Bałtycka; losy nie znane — możliwe, że utonął na trasie śródlądowej w 1941 podczas przerzutu na wody Arktyki).

Skreślić:

Szczy 316 i Szczy 325 — oba okręty występowały pod innymi numerami; zob. uwagę poniżej.

Szczy 321 nie był skierowany na Morze Kaspijskie; być może podobny los jak Szczy 312?

Szczy 423 — od 1940 Szczy 139.

Skreślić uwagę zaczynającą się od wyrazu: Szczy 402... i zastąpić ją następującym tekstem:

Uwaga: Szczy 401—404 do połowy 1937 w składzie Floty Bałtyckiej jako Szczy 313 (pierwszy), 314, 315, 316 (pierwszy). Szczy 421—422 do połowy 1939 w składzie Floty Bałtyckiej jako Szczy 313 (drugi) i Szczy 316 (drugi). Szczy 421—424 początkowo Szczy 325—328.

Dopisać do serii X-bis:

Szczy 135—138 (Flota Oceanu Spokojnego, w służbie od II połowy 1941).

Skreślić uwagę zaczynającą się od słów: Ponadto 7 okrętów... i zastąpić ją następującym tekstem:

Uwaga: W dniu 22.6.41 znajdowało się w budowie lub w trakcie odbioru kilkanaście okrętów, z których wcielono do służby w 1941 dziewięć (Szczy 135—138, 216, 405—408). Budowę pozostałych wstrzymano. Planowanych było dalszych kilkanaście. Ogółem w III planie 5-letnim przewidywano zbudowanie 40 okrętów typu „Szczy”.

#### Typy „S”

Poprawić i uzupełnić:

S 4 zatonął najprawdopodobniej — tak jak podano w Wykazie — 6.1.45 wskutek przypadkowego staranowania w Zatoce Gdańskiej przez niemiecki niszczyciel „T 33”; wziąć pod uwagę należy także zatopienie na minie w początku stycznia; inne wersje skreślić.

S 14—15 i S 103—104 gotowe w 1942 na Morzu Kaspijskim, skąd w 1943 przesunięte wodami śródlądowymi na wody Arktyki.

S 18 gotowy dopiero po wojnie (podobnie jak S 21 i S 35).

S 54 zginął w marcu 1944.

S 57 i S 105—108 nie były ukończone.

Zastąpić wiersz: plus ew. dalsze (bud. wstrz.) — następującym tekstem:

Uwaga: W lipcu 1941 wstrzymano budowę 18 okrętów typu „S” (łącznie z wymienionymi w Wykazie i niniejszych uzupełnieniach).

#### Typy „M”

Przenieść z listy serii XII do serii VI-bis cały fragment od M 51 do M 53.

Dopisać do serii VI-bis:

M 54 — M 56

Dopisać do serii XII:

M 57 później jako M 41.

M 99 (Flota Bałtycka; zatonął 6.7.41 na płn. zach. od Vormsi na minie).

M 103 (Flota Bałtycka; zatonął we wrześniu 1941 na płd. od Hanko, miny).

M 114—116 (Flota Oceanu Spokojnego — w służbie od II połowy 1941).

M 120 (Flota Czarnomorska — w służbie od II połowy 1941).

Poprawić:

M 61 później jako M 42.

M 98 zatonął w listopadzie 1941 na minie w Zatoce Fińskiej.

Uzupełnić:

M 173 — najprawdopodobniej eks-M 91 lub M 89.

M 174 — najprawdopodobniej eks-M 92 (drugi), eks-M 100 (pierwszy).

M 176 — najprawdopodobniej eks-M 100 (drugi), eks-M 89 lub M 91.

Skreślić spośród wierszy wydrukowanych kursywą: M 114 — M 116 (jw.).

Poprawić i uzupełnić ostatnie pozycje w spisie okrętów serii XV:

M 204 — M 206 (ukończone dopiero po wojnie).

Dopisać:

#### Okręty eksperymentalne

Dwa okręty na kadłubach typu „M” serii XII z silnikami unitarnymi do pływania w zanurzeniu i na powierzchni.

M 401 (K) eks-M...; gotowy ok. 1942.

REDO (B) eks-M 92 (pierwszy); budowa wstrzymana w 1942.

Dopisać:

Uwaga: Poza jednostkami uwidocznionymi w spisie Flota Bałtycka miała także 2 stare okręty podwodne, bez wartości bojowej, służące jedynie do celów szkoleniowych:

L 55 (eks-brytyjski „L 55”, zatopiony w Zatoce Fińskiej w 1919, podniesiony w 1928, po naprawie wcielony do służby w 1931) i PANTIERA (typ „Bars” z czasów I wojny światowej, zmodernizowany w latach 1933—1935; nazwa parokrotnie zmieniana).

Dopisać:

Uwaga: W chwili zakończenia II wojny światowej znajdowały się w budowie 24 okręty podwodne różnych typów.

## ODPOWIEDZI REDAKCJI

A. Zamojski, Warszawa. Pierwsze amerykańskie okręty podwodne miały nazwy. Zmiana nastąpiła dopiero 17 listopada 1911 roku, kiedy typy — od najstarszego — oznaczono kolejnymi literami alfabetu, a poszczególne okręty każdego typu — numerami. W dniu wprowadzenia tego systemu było gotowych 18 okrętów podwodnych, mianowicie: „Plunger”, „Adder”, „Grampus”, „Moccasin”, „Pike”, „Porpoise”, „Shark” przemianowane na A 1 do A 7, „Viper”, „Cuttlefish”, „Tarantula” — po zmianie B 1 do B 3, „Octopus”, „Stingray”, „Tarpon”, „Bonita”, „Snapper” oznaczone od C 1 do C 5, „Narwhal”, „Grayling”, „Salmon” — D 1 do D 3. Okręty „Skipjack”, „Sturgeon”, „Carp” i „Seal” były zwodowane pod swoimi nazwami, lecz do służby weszły już jako E 1, E 2, F 1 G 1. Pozostające jeszcze na pochylniach „Barracuda”, „Pickerel” i „Skate” spłynęły na wodę już jako F 2, F 3, F 4; podobnie „Tuna”, „Turbot” i „Thrasher” — późniejsze G 2, G 3 i G 4 oraz „Seawolf”, „Nautilus” i „Garfish” oznaczone od H 1 do H 3. Nazwy „Haddock”, „Cachalot”, „Orca” i „Walrus” figurowały tylko w zamówieniach. Okręty dla których przewidywano te nazwy, zostały zbudowane jako K 1—K 4. Litery „I” i „J” nie były zastosowane w oznaczeniach. Okręt podwodny „Holland” został skreślony ze stanu floty 21 listopada 1910 roku, toteż zmiany go nie objęły. Do nadawania nazw nowo budowanym okrętom powrócono w latach trzydziestych.

S. Piotrowski, Warszawa. Włoskie okręty podwodne „Archimede” i „Torricelli” były przekazane siłom gen. Franco w kwietniu 1937 roku; pod koniec wojny domowej w Hiszpanii otrzymały one nazwy „General Sanjurjo” i „General Mola”.

W II wojnie światowej brały udział dwa inne okręty podwodne o nazwach „Archimede” i „Torricelli” — ich budowę Włosi rozpoczęli dopiero w grudniu 1937. Obie pary okrętów były dość podobne do siebie; druga para należała do typu „Brin”, stanowiącego ulepszoną wersję wcześniejszego typu „Archimede”.

B. Wojtowicz, Warszawa. Tureckie „c” wymawia się jak „dz”, a zatem nazwę „Mecidiye” powinno się czytać Medżidije, a nazwę „Iclaliye” — Idżalalije. Okręty z tymi nazwami istniały wcześniej, niż wprowadzono w Turcji nowy alfabet oparty na łacińskim (rok 1928). W materiałach sprzed I wojny występuje pisownia fonetyczna. Anglicy pisali „Medjidieh”, Niemcy — „Medschidije” lub podobnie. W Polsce przyjęte jest zapisywanie nazw według pisowni oryginalnej — w omawianym wypadku „Mecidiye” i „Iclaliye”. Nie ma sensu powracać dzisiaj do nieaktualnych transkrypcji i to w dodatku obcojęzycznych.

## Listy do redakcji

### Widnokrąg, a nie horyzont

Pragnę zwrócić uwagę na istotny błąd w reportażu kapitana „Gedanii” — Dariusza Boguckiego („Przejście północno-zachodnie, „Morze” — maj 1976), używającego błędnie określenia „horyzont” zamiast „widnokrąg”. W nawigacji te dwa pojęcia różnią się zasadniczo. Można się o tym przekonać bez trudu, sięgając do fachowej literatury, m.in.: — „Astronawigacji” Antoniego Ledóchowskiego (Wydawnictwo Morskie — Gdynia 1966, strona 11 i 54) i „Astronawigacji” Mirosława Jurdzińskiego i Zbigniewa Szczepanka (Wydawnictwo Morskie — Gdańsk 1975, strona 162), „Podstawy nawigacji terestrycznej” Józefa Giertowskiego (Wydawnictwo Komunikacyjne, Warszawa 1953, strony 40—43), „Nawigacji terestrycznej” Józefa Giertowskiego i Tadeusza Meissnera (Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1963, strony 40—42). Wasz miesięcznik czytam zawsze z prawdziwą przyjemnością i zainteresowaniem. Jestem zdania, że zespół redakcyjny dobrze realizuje ważny postulat popularyzacji sprawy morskich w sferach kręgach naszego społeczeństwa, a zwłaszcza młodzieży. Postępowanie się właściwymi określeniami morskimi w piśmie o takim charakterze jest na pewno sprawą, która zasługuje na uwagę.

Jan Drączkowski  
Korzeniowska 16a  
Gdynia

### Popieram projekt

#### otwarcia sklepu morskiego

Z dużym zainteresowaniem przeczytałem artykuł o projekcie otwarcia sklepu „morskiego”. Potrzeba i opłacalność istnienia takiej placówki nie ulegają żadnej wątpliwości, natomiast chciałbym ze swej strony zaproponować, aby przy tego rodzaju sklepach zorganizować także sprzedaż wysyłkową, z której mogliby korzystać nie tylko mieszkańcy Gdyni i Szczecina, ale także „maryniści” w całym kraju. Proponuję też, aby po utworzeniu takich sklepów wydać aktualny katalog dostępny dla wszystkich zainteresowanych, na podstawie którego można by korespondencyjnie dokonywać zakupów. „Morze” powinno się włączyć do reklamo-

wania nowości w sklepach przez utworzenie stałej rubryki.

Józef Skutta

### „DORIS” I JEJ NASTĘPCZYNI

Z satysfakcją pozwalam sobie przesłać „Morzu” fotokopię strony książki pokładowej jachtu „Doris” z dnia 23 lipca 1926 roku. Satysfakcja to duża, jako że 50 lat temu byłem najmłodszym załogantem „Doris” a dziś piszę z pokładu „Doris II”.

Jan Szwykowski  
kapitan s/y „Doris II”

Od redakcji: List kapitana Szwykowskiego wysłany był do nas z Malmö 26 lipca 1976, dokładnie w pięćdziesiątą rocznicę tamtej podróży. Autor listu miał wówczas 11 lat a resztę załogi stanowili Jego 15-letnia siostra i 17-letni brat. Kapitanem, właścicielem jachtu oraz ojcem załogi był zasłużony wielce działacz i organizator żeglarstwa polskiego — Ludwik Szwykowski. Jego „Doris” była mieczowa jolą wiślaną o długości 7 m, z 30-centymetrowym zanurzeniem i ożaglowaniem o powierzchni 25 m<sup>2</sup>. Włodzimierz Głowacki na kartach swej pięknej książki „Wspaniały świat żeglarstwa” poświęca „Doris” wiele miejsca. Serdeczne pozdrowienia dla kapitana „Doris II” i Jego załogi.

*I was so glad that  
the Polish yacht, Doris  
arrived to Copenhagen  
the 17th of July 1926.  
Copenhagen, July 17th, 1926*

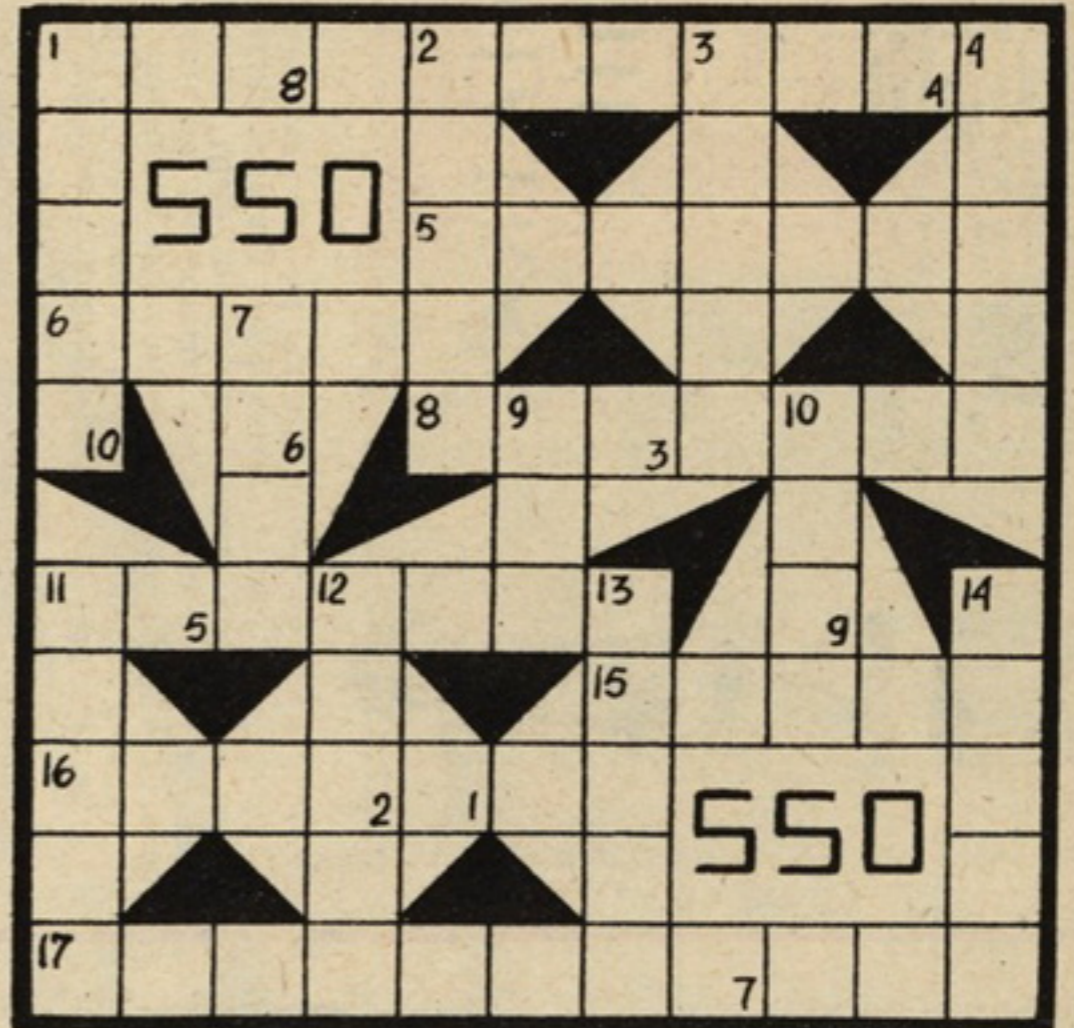
KONIGELIN HANIK YACHTKLUB

*Falls yacht Doris  
arrived Malmö 23/7-26  
Malmö Yacht Klub  
den 23/7-26  
M. W. Skutta  
Futurum I*

### SPROSTOWANIE

W numerze lipcowym „Morza” do spisu polskich jachtów morskich wkradła się przykra pomyłka. Podaliśmy mianowicie, że jacht „Wojewoda Koszaliński” należy do Okręgowego Związku Żeglarskiego w Koszalinie, podczas gdy armatorem tej jednostki jest naprawdę Koszaliński Klub Morski Ligi Obrony Kraju „Tramp”. Za pomyłkę przepraszamy zarówno Czytelników, jak i koszalińskich żeglarzy z LOK.

## ROZRYWKI UMYSŁOWE



### KRZYŻÓWKA Z HASŁEM

Litery z kratek ponumerowa-nych w prawym dołnym rogu z cyfrą wrysowaną w krzyżówkę, rozwiążcie. Poziomo: 1) rożek używany do wykonywania splotów na linach statkowych, 5) zespół okrętów jednej klasy, 6) port handlowy i rybacki naprzeciw Gibraltaru, 8) luwers, 11) bezpokładowy wiosło-żaglowy okręt wojenny Wikingów, 15) zatoka w pn. części Morza Czerwonego, 16) hiszpański port (Walencja) nad M. Śródziemnym, 17) nauka o morzach i oceanach; pionowo: 1) sieć zastawna używana przez rybaków bałtyckich, 2) port w Jugosławii (Chorwacja) nad M. Adriatyckim, 3) port w Kamerunie nad O. Atlantyckim, 4) francuska rzeka, nad którą leży Nantes, gdzie dochodzą statki morskie, 7) miasto portowe nad Zat. Botnicką (pn. Szwecja), 9) największa jednostka czasu w dziejach Ziemi, 10) przylegająca do stępki, wewnętrzna część kadłuba statku, 11) wyspa u zach. wybrzeży Grenlandii (też zatoka tej nazwy), 12) otwór w nadburciu statku, przez który przeprowadza się cumy mocujące statek do nabrzeża, 13) największa wyspa w grupie Kermadec, 14) największy port morski w Izraelu.

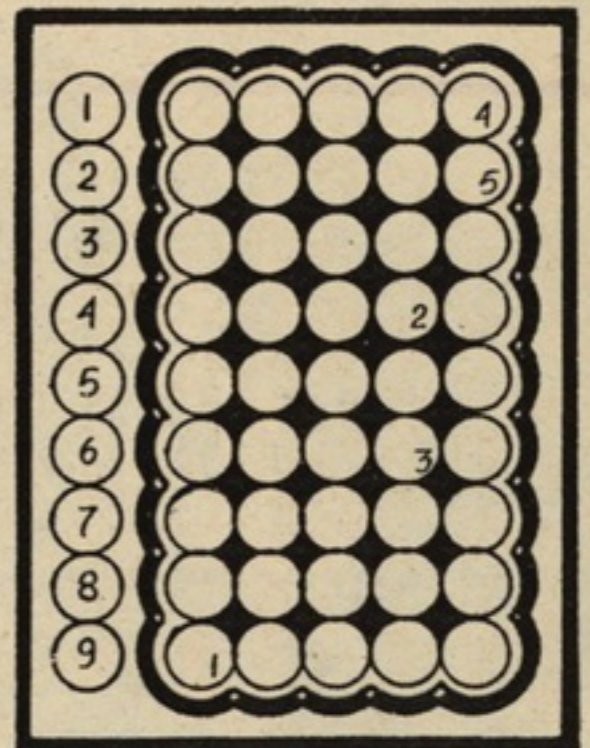
Oprac. Roan

### LOGOGRYF

Do diagramu wpisać 9 odgadniętych nazw portów morskich. Litery z środkowej kolumny czytane pionowo dadzą pierwszą literę imienia i nazwisko, a litery z pól oznaczonych cyframi od 1 do 5 dadzą tytuł książki tego pisarza. Nazwisko pisarza i tytuł książki stanowi rozwiązanie logogryfu.

Znaczenie wyrazów: 1) port rybacki nad M. Atowskim (Kraj Krasnodarski), 2) największy port naftowy w Indonezji, 3) port morski nad Wezerą, 4) ważny port Mozambiku, 5) port nad Szatt al-Arab, 6) główny port Korei Płd., 7) największy port we Włoszech, 8) port we Włoszech (Lacjum), 9) znany port bułgarski.

Oprac. Roan



Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: 00-023 Warszawa, ul. Widok 10, na kartach pocztowych, do dnia 15 października 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 z hasłem z nr 7/76

„Latem nad morze”.

Poziomo: 1) balonklier, 7) szot, 9) Komodo, 11) lugier, 12) Koror, 13) Dakar, 18) Oran, 19) Akra, 21) Ada, 23) Bremerton, 24) Sur, 25) Warna; pionowo: 2) atol, 3) nawis, 4) Ilo, 5) radar, 6) eskadra, 8) tuka, 9) Krk, 10) Merka, 14) krab, 15) rożek, 16) galeon, 17) galera, 20) Kunsan, 22) Itaka.

Bony oszczędnościowe PKO po 250 zł otrzymują: Aleksander Nowak z Kępna i Tadeusz Jarząbski z Białegostoku; bony książkowe po 100 zł otrzymują: Dariusz Kurzeja — Warszawa, Janusz Bem — Jasienica, Lubomila Wiśniewska — Poznań, Janina Fedorowicz — Gdynia, Kazimierz Pazowski — Lwów USRR.

Bony wysyłamy pocztą.

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

Cena prenumeraty krajowej: rocznie 72 zł, półrocznie 36 zł, kwartalnie 18 zł. Prenumeratę krajową przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch” oraz urzędy pocztowe i doręczyciele — w terminach: od 25 listopada na styczeń, I kwartał, I półrocze roku następnego i na cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres 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 Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-358 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. 3111/76 — N-8 Nie zamówionych materiałów redakcja nie zwraca.

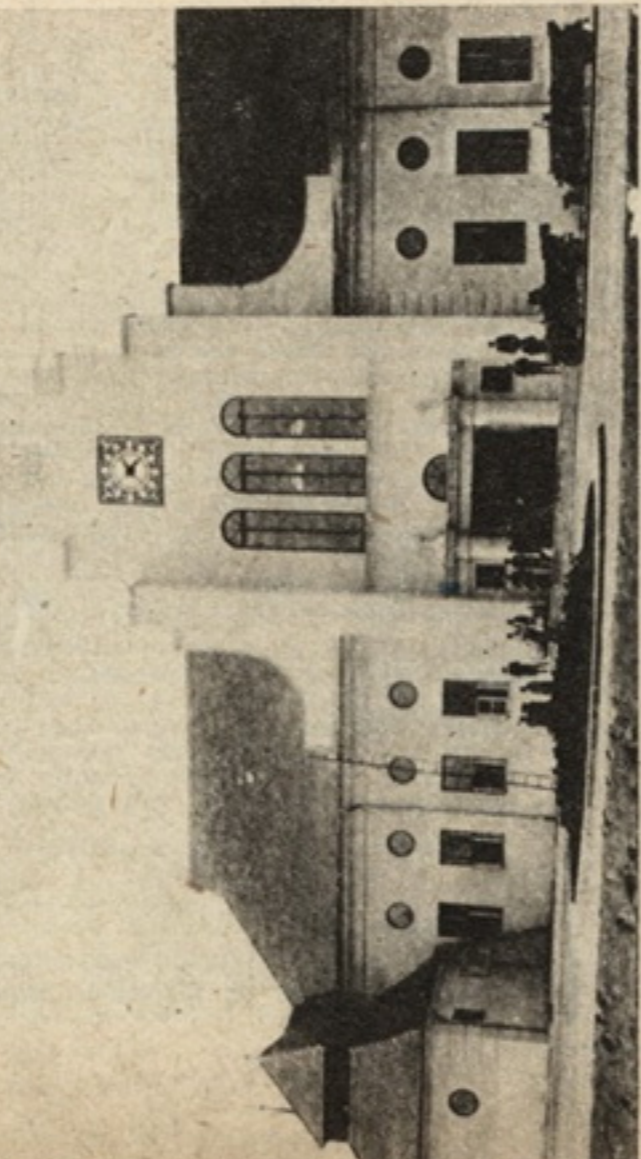
# ARCHIWUM NEPTUNA



[www.bembridge.com.pl](http://www.bembridge.com.pl)

## DAWNA GDYNIA (47)

GDYNIA — DWORZEC



Nie wiadomo kto wpadł na ten pomysł, ale w 1926 roku otrzymała powstająca Gdynia dworzec kolejowy, w stylu... zakopiańskim. Miał on oryginalną sylwetkę (na zdjęciu: fronton dworca od strony miasta), ale nie grzeszył rozmachem i już wkrótce okazał się za mały. Uległ zniszczeniu podczas wojny. Na jego miejscu wzniesiono w latach pięćdziesiątych nowy dworzec, niestety — znacznie brzydszy i też bez rozmachu.

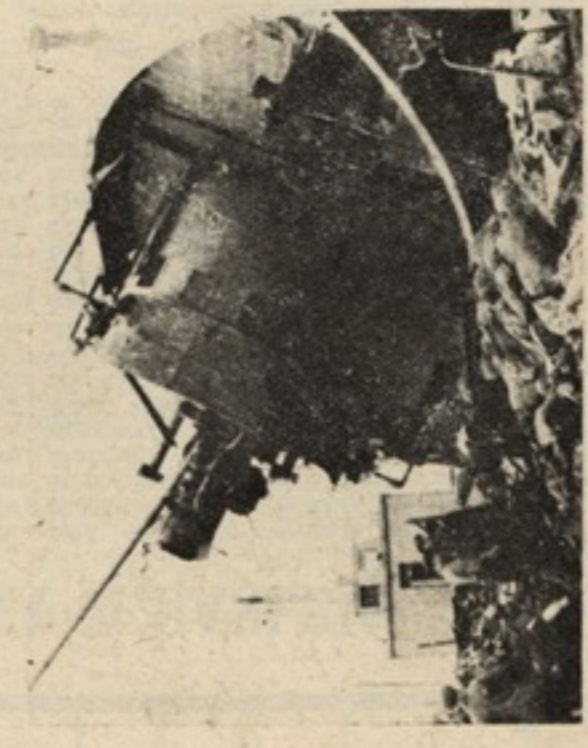
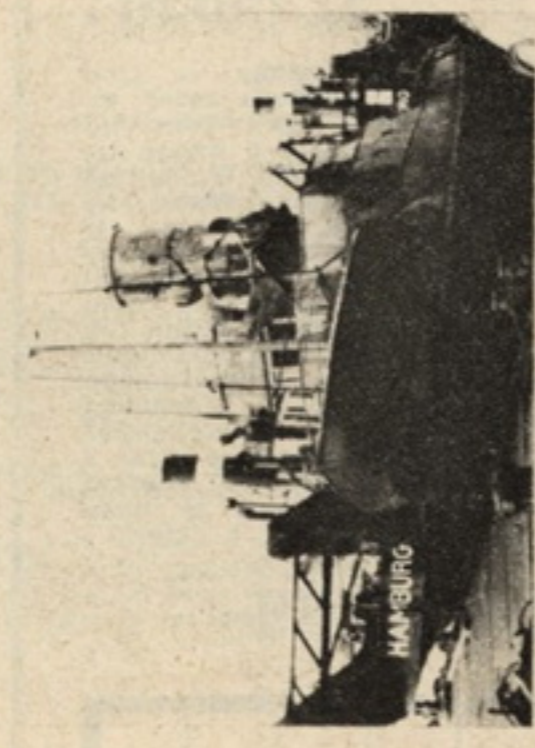
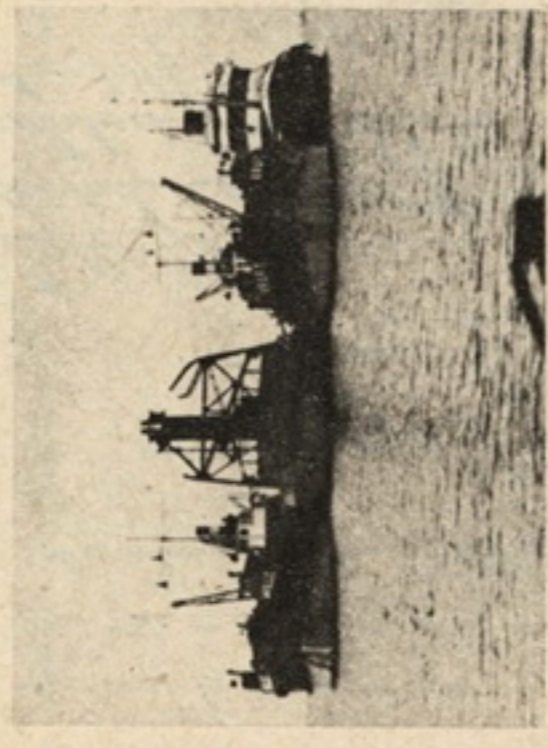
## „PAMIĄTKA Z CHILE”



Nawiązując do artykułu E. Koczorowskiego „Młynarskie hobby” (w poprzednim „Morzu”), AN zamieszcza interesujący a mało znany wyrób młynarskich rak. Takie butelki, ozdobione artystycznie rozlokowanymi warstwami różnokolorowych minerałów, przywoziły statki zagłowe chodzące po ładunki siennej saletry chilijskiej. „Surowca” dostarczali na pokład saletrarze chilijscy, marynarze zaś sami — w rejsie — ze stawali przeróżne kombinacje kolorystyczne.

## WRZEŚNIOWE WRAKI

W trzydziestą siódmą rocznicę września, AN publikuje nie znane dotąd w Polsce zdjęcia, otrzymane z RFN. Przedstawiają wydobycie przez okupanta wraków naszych jednostek, zatopionych we wrześniu 1939 r. podczas obrony Gdyni. Prace te wykonywały specjalne statki wydobycze „Wille” i „Kraft”, sprawadzone z Hamburga. I tak, kolejno od góry, na zdjęciach: odprowadzenie do stoczni wraka pływającej stacji bunkrowej „Robur VII”, przebudowanej następnie przez Niemców na statek ratowniczy (do dziś egzystuje w PRO jako „Smok”); wydobycie wraka holownika „Tytan” (również istnieje do dziś w porcie gdynskim); i wreszcie — wyciągnięty z dna basenu na brzeg wrak okrętu pomocniczego „Nurek”, trafionego cełną bombą lotniczą w pierwszym dniu wojny (wraz z okrętem zginęło 16 ludzi — trzy czwarte jego załogi).



## „PIĘKNOŚĆ MÓRZ”

Muzeum morską w Hamburgu-Altonie urządziło wystawę obrazów oraz sztychów amerykańskich statków i okrętów, głównie zagłowych. Oto jeden z tych obrazów, wyphotografowany na wystawie przez muzeum w Mystic Seaport (USA). Przedstawia słynny amerykański kliper „Relle of the Seas”, zbudowany w 1857 r. Odbywał on szybkie podróże z Nowego Jorku do San Francisco a zasłynął z rekordowego rejsu Londyn — Melbourne w Australii w ciągu 64 dni. Ow portret pięknej zagłowca namalował w 1892 r. Charles Sidney Raleigh (1830—1925). Ow Anglik, będący malarzem-samoukiem, spędził około 30 lat w New Bedford, gdzie namalował bez mała 600 olejnych obrazów, przedstawiających statki, głównie wielorybnicze.

## WIZYTA „DRAPIEŻNIKÓW”

Pisaliśmy w czerwcowym AN o pierwszej wizycie kurtuazyjnej, jaką złożył w budującym się porcie gdynskim zespół okrętów brytyjskich. Było to przed 40 laty. W trzy miesiące później, 10 września 1926 zawinął do Gdyni — po raz pierwszy z kurtuazyjną wizytą — zespół okrętów francuskich, złożony z nowo zbudowanych kontrtorpedowców „Jaguar” i „Chacal” oraz okrętu podwodnego „Souffleur”. W rocznicę tej wizyty zamieszczamy wykonane wówczas zdjęcie kontrtorpedowca „Jaguar” na redzie Gdyni; w głębi widoczny bliźniaczy „Chacal”.

GDYNIA

