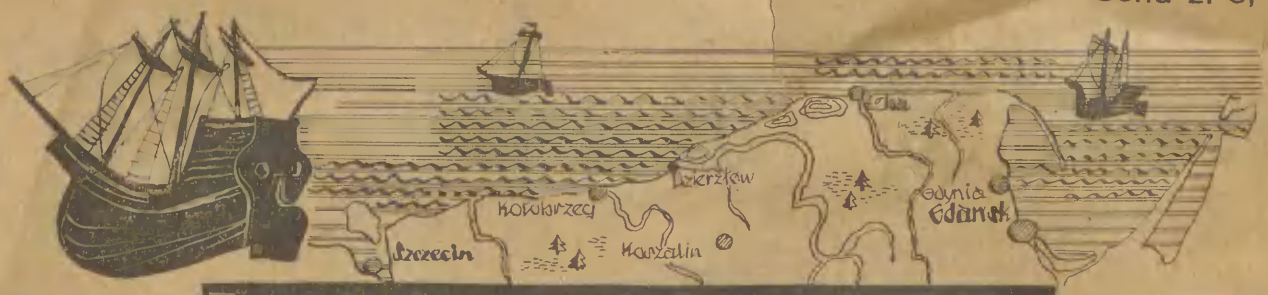
Cena zł 5,—



NA BAŁTYK

ORGAN LIGI MORSKIEJ OKR. ŚL.-DĄBR.

Katowice, październik 1945 r.

Biblioteka Gdańsku
III 0905
36.242

Przypisani Morzu

Jesteśmy od wieków z ziemią, z pługiem. Posiadamy jako Naród namiętność do ziemi i do wszystkich jej spraw. Jeśli toczyliśmy wojny — to o ziemię, w jej obronie. Bo ziemia jest matką naszą. To dla niej, dla świętej polskiej ziemi historia Narodu ma walki z Germanami, ma Głogów, Płowce, Grunwald, to dla niej ma obronę Częstochowy, Beresteczko, Racławice, Grochów, Kutno, Warszawę. Jesteśmy jak prawdziwi Słowianie — narodem rolniczym, narodem pokoju. Narodem obronnym, a nie ofenzywnym. Glebae adscripti. Przypisani ziemi. O tę ziemię się prawujący z sobą i z narodami, zlewający ją swoją krwią i swoim potem. O nią robiący powstania i rzezie. O nią mordujący się wzajem siekierami, ale i poprzez nią wierni ideom chrześcijaństwa, ideom człowieczeństwa. Nie ma i nie było w naszej przeszłości powszechniejszej namiętności niż namiętność posiadania ziemi.

Dzisiaj nadeszła pora, by powiedzieć: ziemia — matka nasza wychowała nas jednostronnie. Z niej czerpaliśmy siłę ale i z niej czerpaliśmy słabość. Wyłączne współżycie z ziemią wyrobiło w naszym charakterze narodowym pewne cechy ujemne, związane z zasiedziałym trybem życia większości społeczeństwa. Nie pora tu analizować tych cech, lecz wydaje się, że wpłynęły one w znacznym stopniu na wygląd naszych dziejów. Szereg zasadniczych klęsk politycznych i błędnych tendencji państwowych wynikało z typu psychiki człowieka lądowego zapatrzonego w wartości ziemi.

W ciągu naszego długiego bytu państwowego posiadaliśmy raz większy, raz mniejszy dostęp do morza. Ale społeczeństwo nie poczuło ani razu w swych piersiach wielkiego wiatru od morza. Gdy inne państwa łączyły z burzliwymi falami mórz dzieje swej wielkości gospodarczej i politycznej, my mieliśmy tylko jednostki, które morzu poświęciły życie i przez swe wyczyny na morzu zyskały sławę.

Naszym startem na morze jest dopiero okres dwudziestolecia niepodległości po wielkiej wojnie światowej. Ale też dlatego, żeśmy się wówczas obudzili ku morzu — mimo posiadania tragicznie małego skrawka wybrzeża — rzucił się na nas wróg i powalił.

Ale oto **dziś na nowo wstaliśmy ku morzu.** Ujścia dwóch wielkich rzek w Europie znajdują się w naszym posiadaniu. Posiadamy największe porty na Bałtyku.

To są wartości, które nowa dzisiejsza Polska musi odpowiednio wykorzystać politycznie i gospodarczo. Posiadanie tak dużego szmatu wybrzeża bałtyckiego zobowiązuje. To są korzyści natury materialnej. Ale jeśli byśmy mieli wyciągnąć z naszego morza tylko to, byłoby to stanowczo za mało. Oto musimy poprzez morze dojść jeszcze do czego innego. Do zmiany naszego charakteru narodowego. Musimy się stać, poprzez morze bardziej ruchliwi i przedsiębiorczy. Mniej małostkowi. Więcej szerocy w ocenie zjawisk. Więcej głębocy. Nie tak nawierzchniowo głębocy jak głęboko w ziemię sięga pług, ale tak jak głęboko sięga kotwica okrętu. Musimy się nauczyć walczyć z niebezpieczeństwami, ale nie systemem dotychczasowym. W naszej naturze leży cecha walki nerwowej, krótkiej, histerycznej. Musimy nauczyć się walczyć jak marynarze z zimnym spokojem i rozwagą.

Dotychczas tworzyła Polskę, t. zn. ludzi polskich — ziemia. Teraz twórczą ideą nowej Polski musi stać się morze. Dopiero bowiem wtedy, kiedy w należytej harmonii zestroimy w naszej polskiej psychice te dwa żywioły, żywioł ziemi i żywioł morza, będziemy w pełni zdolni do wykonania wielkich zadań w świecie.

Byliśmy tak długo przypisani ziemi, teraz rozpoczynamy okres, w którym jesteśmy przypisani morzu.

Zbyszko Bednorz

Gdańsk, Gdynia, Szczecin — porty Polski

Wiemy że uruchomienie wielkiego ciężkiego przemysłu w Polsce to głównie problem Śląska, to problem jego całkowitego opanowania przez polski świat techniczny. W znacznym stopniu znalazło to już pomyślne rozwiązanie.

Obok problemu Zagłębia Śląskiego i Dąbrowskiego oraz uruchomienia innych ważniejszych ośrodków przemysłowych, zwłaszcza Łodzi i dawnego obszaru COP, Warszawy, następnym kluczowym problemem, mającym wpływ na właściwy bieg oraz rozwój życia gospodarczego współczesnej Polski to problem wybrzeża, portów i handlu zamorskiego, bezpośredniego nawiązania łączności w dziedzinie wymiany gospodarczej towarów z zagranicznymi państwami, dopływu masowego surowców oraz wzmożonej wymiany handlowej.

W problemie portów specjalnego znaczenia nabiera zagadnienie posiadania nieskrępowanego i zupełnego dostępu do morza oraz posiadania bez ograniczeń dróg komunikacyjnych, a zwłaszcza wielkich dróg wodnych.

Tymi na ziemiach polskich są Wisła i Odra z ich dorzeczami, od źródeł aż do ujścia t. j. łącznie z portami: Gdańskiem, Gdynią i Szczecinem (nie licząc portów mniejszych).

O znaczeniu dorzeczy Wisły i Odry dla Polski świadczy np. porównanie ogólnej powierzchni Polski z 1939 r. 390 tys. km. kw. z dorzeczem Wisły zajmującej prawie połowę obszaru Polski t. j. 198.000 km. kw., oraz z dorzeczem Odry, które zajmuje trochę mniej aniżeli jedną trzecią obszaru Polski t. j. 120.000 km. kw. Całe dorzecze Wisły i znaczna część dorzecza (ok. 83 proc.) Odry przypadła na rzecz Polski według ostatnich rozstrzygnięć w sprawach jej granic zachodnich.

O międzynarodowym znaczeniu Odry świadczy m. in. otwarty w 1941 r. jako zaczątek wielkiego nowego szlaku komunikacyjnego śródlądowego, kanał Kłodnicki t. j. Koźle—Gliwice—

Zabrze, który miał zapoczątkować drogę wodną poprzez Gliwice do Oświęcimia, i dalej ku Wiśle oraz na Wschód.

Na międzynarodową skalę była zaprojektowana droga wodna z Odry poprzez Morawską Ostrawę i teren Republiki Czeskiej z wyjściem na Dunaj między Przerowem a Wiedniem.

Jest to olbrzymi projektowany szlak komunikacyjny z północy na południe, łączący w przyszłości Bałtyk z Bałkanami, a w każdym razie z większością państw bałkańskich (naddunajskich).

Znaczenie powyższego szlaku dla Polski, dla której posiadanie dorzecza Odry i Wisły decydować będzie w najbliższej przyszłości o rozwoju oraz znaczeniu w gospodarce światowej, jest więc już teraz, w momencie ustalenia granic zachodnich, zagadnieniem pierwszorzędnej doniosłości.

Głównymi bramami w systemie komunikacji wodnej Polski, zarówno w formie istniejącej jak i projektowanej są porty Gdańsk, Gdynia oraz Szczecin.

Porty Gdańsk i Szczecin w ostatnich latach przed wojną obecną, były ściśle powiązane z rozwojem życia gospodarczego Polski.

W pierwszym jednak rzędzie obydwa wymienione porty t. j. Szczecin i Gdańsk (łącznie z Gdynią) zaspakajały potrzeby obsługi ciężkiego przemysłu Zagłębia Śląskiego i Dąbrowskiego oraz innych ośrodków przemysłowych Polski, jak również dalszego zaplecza państw sąsiadujących na południu od Polski.

Szczecin obsługiwał także, oprócz ciążących doń z racji geograficznego położenia zachodnich części Polski, całe Pomorze oraz wschodnią część Brandenburgii i Czechy. Odległość od Szczecina do Morawskiej Ostrawy wynosiła 546 km., gdy odległość Gdańsk—Morawska Ostrawa — 729 km. t. j. o 183 km. więcej.

Realne zaplecze portu szczecińskiego stanowiły w obrębie Niemiec Śląsk, Berlin i Łużyce, naturalnym jego zapleczem była pozatym przez dopływy Odry Wielkopolska. Szczecin wywoził głównie produkty spożywcze i wyroby przemysłowe do krajów skandynawskich i bałtyckich, a przywoził z nich rudę szwedzką i drzewo oraz kamienie budulcowe, Szczecin rozwinął na swym obszarze miasta oraz koło niego wielki przemysł, wykorzystujący częściowo surowce w pobliżu występujące, a w wielkiej zaś mierze surowce, które sam importował. I tak pokłady iłów dały podstawę do budowy licznych cegielń i rozwiniętego przemysłu ceramicznego, a występowanie wapieni na wybrzeżach pociągnęło za sobą powstanie licznych wapienników i cementowni. Śląski węgiel i importowana ruda rozwinęły wielki przemysł hutniczy w zakładach Henckel-Donnersmarck. Surowiec żelazny znajdował odrazu zużycie w rozbudowanym przemyśle metalowym, znane też były wielkie zakłady konstrukcji żelaznej i mostowej, oraz przemysł samochodowy. Stocznie okrętowe, dawniej bardziej rozbudowane, zostały przeniesione do innych ośrodków i na miejscu pozostały tylko względnie małe i nieliczne urządzenia. Wielkie znaczenie uzyskał w ostatnich latach przemysł olejowy, zaopatrujący Niemcy Zachodnie oraz rolnictwo Niemiec Północnych w oleiste produkty paszy. Dawniej przemysł ten zużywał jedynie surowce krajowe, w ostatnich latach korzystał jednak z bogatego przywozu tłuszczów z krain zamorskich. Na zagranicznych surowcach opierał się też przemysł produkujący nawozy sztuczne, zaopatrujący głównie wschodnie obszary Niemiec; obok niego rozwinął się w wysokim stopniu przemysł chemiczny, oraz drzewny i papierniczy, stanowiący jedną z największych dostaw papieru drukarskiego dla całych Niemiec. Napływające rolnicze surowce przerabiały liczne młyny, rafinerie i inne fabryki przemysłu rolniczego.

Takim był Szczecin i takim będzie odbudowany dla Polski.

Odrobimy błędy stuleci,

przez Gdańsk i przez Szczecin

Jedziemy polską Odrą od Raciborza do Szczecina

Zaczynamy jazdę tam, gdzie przed minioną wojną kończyła się granica polsko-niemiecka na Odrze, od Raciborza. Mamy tu właściwie dwie Odry: starą i nową. Koryto nowej Odry zostało przekopane niedawno, jest lekko wygięte, szerokie, zupełnie jak kanał. Jest to jedna z wielkich prac, jakie wykonano na Odrze w celu skanalizowania jej koryta. Praca ta miała związek z projektowanym kanałem Odra—Dunaj, który miał się zaczynać w Gliwicach. Tak stare, jak i nowe koryto jest zawalone szczątkami mostów drogowych i kolejowych. Olbrzymie bloki kamienne i potężne dźwigary ze stali sterczą w wodzie, rozdzielając prąd swymi ostrymi brzegami.

Wsiadamy do łodzi motorowej za ostatnim zniszczonym mostem i odbijamy od brzegu. Jedziemy. Miasto niknie nam z oczu. Żałosne miasto ruin. Nawet wieże dwóch kościołów są strącone, co się nieczęsto widzi w zniszczonych miastach. Po prawej stronie, na Ostrogu wyzierają z zieleni parku ruiny zamku piastowskiego. Ruiny, ruiny, ruiny. Ale Racibórz przeżył już niejedną katastrofę. Był już niejednokrotnie całkowicie spalony, a przecież znów się odbudował. I tym razem tak będzie.

Jedziemy szybko. Na chwilę tylko zatrzymujemy się przy promie w Birawie, gdzie potomkowie starego przewoźnika Negacza dawnym sposobem przewożą z jednego brzegu na drugi ludzi, konie, wozy, bydło. Modni Charonowie. Przyglądamy się jednemu takiemu przewozowi i pędzimy dalej do Koźla. Zdaleka już widać ruch w porcie. Już się przeładowuje węgiel dochodzący pociągami z pobliskiego Zagłębia Śląskiego, na barki i wiezie się go w dół Odry na rynek wewnętrzny do miast nadodrzańskich, i do Szczecina, gdzie przeładowuje się go na okręty morskie, idące zagranicę. Przyglądam się takiej barce o pojemności 1.000 ton. Cóż za potworny kadłub? Zsypują do niego węgiel. Zsypali cały wagon, a tu niewiele znać na dnie barki. Zsypują drugi, trzeci, czwarty, powoli przybywa, barka zanurza się coraz głębiej. Gdy pochłonie 25 wagonów po 40 ton, wzgl. 50 wagonów po 20 ton węgla, czyli cały normalny pociąg — koniec.

Druga i trzecia barka zostają sprawnie i szybko załadowane. Tu nie można tracić czasu. Pociągi czekają na wyładowanie, barki na załadowanie a konsumenci w Szwecji, Danii, Norwegii na węgiel. Ten węgiel, to jest nasza waluta. A więc szybko! A więc sprawnie! Ruch! Ruch! Musimy przeładować milion ton! Nie, dwa miliony! Nie, cztery miliony! Tyle przynajmniej, ile przeładowano w 1939 roku. Wiemy jednak, że w tym roku tyle nie załadujemy. Bo tuż obok tego ruchu w porcie widzimy i bezruch. Zatopione barki, zatopione holowniki. A są takie nietylko tutaj. Zobaczymy ich jeszcze bardzo wiele między Koźlem a Szczecinem. Musimy je podnieść z dna rzeki, oczyścić, naprawić i jak najprędzej oddać do użytku. Już się to i robi. Powoli ale znać te prace. Może za rok nie będzie woda płynąć po nich, ale one po wodzie.

Wsiadamy na jeden z holowników, który powiezie trzy barki z węglem do Szczecina.

Bubububu — ryczy syrena statku. Odjazd! W tej chwili wyjeżdża z kanału Śląskiego, który prowadzi z Gliwic do Koźla taki sam holownik z barkami. Więc i kanał jest już czynny. To chwała Bogu.

Jazda idzie dość szybko. Zburzone mosty nie stanowią poważniejszej przeszkody, gdyż gruzy z nurtu głównego usunięto i tam mogą statki przejeżdżać. Mijamy szybko Krapkowice i stojący opodal na prawym brzegu piękny gmach fabryki obuwia „Baty". W oddali, owiana niebieskim dymkiem dalekości, widnieje Góra świętej Anny. A tam przed nami, ta masywna, czerwona wieża zamkowa, te strzeliste wieże kościołów i zwarta masa kamienic? To Opole. Ta czerwona wieża którą wkrótce mijamy, to znana wieża piastowska, obok której wśród bujnej zieleni widnieje nieuszkodzony blok starostwa opolskiego. Wogóle, t. zw. „wyspa" w Opolu niewiele ucierpiała. Ruiny mostów, jak wszędzie. Za nami żelazne sztaby mostu kolejowego, przed nami w wodzie olbrzymi blok betonowego mostu drogowego. Rozłupany wybuchem na dwoje. Mijamy dobrze rozbudowany port. Tu będziemy kiedyś ładować masy cementu, wytwarzanego przez podopolskie i wiel-

kostrzeleckie cementownie i powieziemy je w górę rzeki do zagłębia węglowego lub w dół na eksport.

Jedziemy szybko, nie wypoczywamy wiele. Wszak tam w porcie szczecińskim na nas czekają. Płyniemy wśród urodzajnych pól i soczystych łąk, przez schludne wsie, które przypominają miasteczka, tu i ówdzie kiwają nam dziecięce rączki „dowidzenia", mijamy holowniki z barkami płynące w górę rzeki, lekkie. Nie miały jeszcze co ładować. Pozdrawiamy się buczeniem syren i płyniemy dalej, każdy swoją drogą.

Znów jakieś miasto przed nami. To Brzeg. Znów wynurza się z masy zieleni i domów, krytych czerwoną dachówką, piastowski zamek, widzimy sylwetki kościołów jezuickiego i ewangielickiego, kominy fabryczne i znowu — ruiny wielu, wielu domów. Żal pomyśleć, że przestało tu tętnić dawne życie. Ale żal ustępuje otusze. Tam, gdzie jedna forma życia ginie, rodzi się nowa i rozwija. Tak będzie i na tych ruinach.

Teraz Oława, miasteczko, które liczyło 11.000 mieszkańców, a było centralnym punktem rolnictwa w powiecie. Jeśli tu zawijały barki z węglem, to wracały naładowane po brzegi zbożem i innymi płodami rolnymi.

Na wiele, wiele kilometrów przed Wrocławiem widać, że zbliżamy się do wielkiego miasta. Piękne osady podmiejskie z przewagą gustownych will, ładnie utrzymane lasy, parki nadodrzańskie, fabryki, ożywiają brzegi rzeki. Na horyzoncie widnieją liczne wieże kościołów i morze domów. Tu stąd nie widać jeszcze, że połowa z domów leży w gruzach. Ale każda dalsza minuta jazdy przynosi coraz nowe obrazy zniszczenia. Tu sterczą z kupy gruzów tylko kominy, ówdzie trzyma się jeszcze ściana, gdzie indziej dom wygląda dość cało, ale okna ślepią jamami bez szyb i nad każdym widać na ścianie czarny trójkąt od dymu, który tam uchodził. Spalony. Jakie to olbrzymie pogorzelisko. Przypominam sobie jaki tu ongiś panował ruch, widzę, jaka tu teraz martwota, ale wyobrażam sobie, jak tu znowu będzie za lat kilka, gdy będziemy rozporządzać dostateczną ilością barek na Odrze, by zaopatrzeć miasto w potrzebny węgiel, koks, żelazo, żywność i będziemy mogli stamtąd brać artykuły masowe, wytwarzane przez wrocławski przemysł.

Lecz do Szczecina daleko. Jedźmy dalej.

Jak przed, tak i za Wrocławiem te same piękne osady willowe, tonące w ogrodach.

A teraz dojeżdżamy do portu, który odgrywa tę samą rolę dla wałbrzyckiego zagłębia węglowego, co Koźle i Gliwice dla śląskiego. To Małoszyn liczący niewiele ponad trzy tysiące mieszkańców, ale zatrudnionych przeważnie koło przeładunku transportów wspomnianego zagłębia na barki na Odrze.

Za Małoszynem wyjeżdżamy w przepiękny odcinek Odry, gdzie rzeka płynie wśród starego lasu liściastego, t. zw. „Lasu Odrzańskiego". Przypomina mi się Niemen za Mostami. Brzegi stają się wyższe, zakręty kryją różne miłe niespodzianki. Za jednym takim zakrętem wyrasta nagle przed nami fantastycznie wielka budowla na niskim brzegu rzeki. Otwieram oczy ze zdumienia. Fata Morgana? Nie! To rzeczywisty klasztor w Lubiążu o którym mówią znawcy, że jest największą jednolitą stylową budowlą na kontynencie. Podobno nawet Escorial i Kreml nie wytrzymują z nim w tym punkcie porównania. Niech im będzie. Że gmach jest wspaniały i pięknie położony, napewno każdy przyzna.

A teraz, ta szeroka rzeka, wpadająca z prawej strony do Odry? To Barycz znana w całych Niemczech. W nadbrzeżnych lasach jest raj dla myśliwych. Tu jeszcze są jelenie, wydry, niezliczone ilości wodnego ptactwa. Ale przedewszystkim są karpie. Wzdłuż Baryczy ciągną się największe tereny hodowlane karpi w przedwojennych Niemczech, a teraz w Polsce. Rocznie dostarczały 12.000 ton karpi czyli 40 proc. całego zużycia Niemiec w roku. Samo miasto Milicz, szczycące się największymi gospodarstwami rybnymi, ma ich 100 o 1.800 ha powierzchni. Nawiasem dodam, że cały Śląsk ma 20.000 ha zarybionych wód.

Odra zwraca się od ujścia Baryczy dość gwałtownie na zachód, jakby się zatoczyła pod wpływem kuksańca, udzielonego jej przez wody Baryczy.

„Bo kto raz na morze wypłynął
Na lądzie nie umie żyć..."

W oddali widać jakieś wysoko nad rzeką położone mosty. Tak, jak wszędzie, jedne leżą w rzece a na ich miejscu stoją prowizoryczne. Po lewej stronie rzeki kościoły, domy. To Ścinawa. Podobno tutaj, z owych 350 m długich mostów rozlega się najpiękniejszy widok na dolinę nadodrzańską. Idziemy sprawdzić. Istotnie, widok wspaniały. Srebrna taśma Odry, bujne lasy liściaste dokoła, w oddali spokojne wsie o domach z czerwonymi dachami a na horyzoncie sine fale wzgórz zlewają się w harmonijną całość, oddychającą spokojem. A tak niedawno szalała tu orgia bitwy o przeprawę przez rzekę. Ta wycieczka Odrą uczy na każdym kroku, że życie jednak jest silniejsze od śmierci.

Niesyci tego piękna, wyszliśmy jeszcze na t. zw. szwedzki szaniec, na wyniosłym brzegu Odry. Warto się było wysilić. To jest jeden z widoków jaki na zawsze zostaje w pamięci. Nie było takiego ani we Wrocławiu, ani w Głogowie, mimo, że jest, a raczej było to piękne miasto z nieodzowną wieżą piastowską, kilkoma strzelistymi wieżami kościołów, piszącymi, jak przed wiekami, w chmurach hieroglify wieczności, mimo pięknej promenady nadodrzańskiej i innych pięknych „znaków szczególnych" miasta.

Ledwieśmy powitali, już znowu żegnamy. Wieże Głogowa giną za nami, płyniemy wśród wdzięcznych falistych wzgórz, towarzyszących rzece po lewym brzegu. Na wzgórzach, jak bogate, w barwnych sukniach gospodynie, rozsiadły się malownicze wioski. Szczególnie jedna z nich jest bardzo malownicza Chowień, przypominająca zdaleka teatralną dekorację. W pewnym miejscu wzgórza przybierają kolor niebieskawo zielony. Jakieś krzaki obsiadły je grzędami. Widziałem takie pola na Węgrzech i we Francji, nad Renem i w Tyrolu. Były to plantacje winorośli. A tutaj? Też winorośl. Tu w pobliżu o półtory mili od rzeki leży miasto Zielonogóra, sławne z tej hodowli. Są to plantacje, wysunięte najdalej na północ. Złośliwi mówią o winie zielonogórskim, że gdy je wlać do dziurawej pończochy, nitki się ściągną i dziura znika. Jest w tym oczywiście dużo przesady, choć napewno nie ma to wino słodyczy win południowych, wypieszczonych przez słońce i wychuchanych przez ciepłe południowe wiatry. Niektórzy plantatorzy wzięli to sobie jednak snać do serca i zerwali z siedemnastoletnią tradycją swych przodków przerzuciwszy się na uprawę szlachetnych jagód i owoców. Pyszne śliwki, morele, gruszki i jabłka sprzedawane na rynkach wielkich miast, pochodzą często z jednego z tych 500.000 drzew owocowych z okolic Zielonej-góry.

Gdy noc się zbliża, widzimy, że wzgórza nadbrzeżne płaszczeją coraz więcej, a kiedy rano wychodzimy na pokład, zastajemy dokoła zupełnie inny krajobraz. Rzeka szeroko rozlana, obwarowana groblami, często rozlewająca się w boczne ramiona. Brzegi płaskie, jak stół. Ptactwa wodnego co niemiara. A na tych płaskich przestrzeniach widać zamożne wioski. Niezawsze były takie a właściwie sto lat temu wogóle ich nie było. Była dziką, leniwie płynącą i rozlewającą się w niezliczone ramiona rzeką, a jak okiem sięgnąć, były moczary, największe moczary dawniejszej Brandenburgii. A dziś jest to jedna z najżyzniejszych ziem na naszych nowych, zachodnich terenach. Niemcy zwali ją ogrodem Brandenburgii. Stąd dostarczano w niektórych latach do jednego miliona gęsi do Berlina. Bardzo by się dziś berlińczykom przydały. Coprawda i my ich nie mamy, bo wojna ich nie szczędziła. Ufam jednak, że za dwa, trzy lata zabielą się nimi nadodrzańskie łąki koło Słubic i Kistrzynia. Są to na długiej przestrzeni tej nizinnej Odry jedyne większe miasta. Tu nie tak, jak na Śląsku, gdzie jednej wsi czy miasta nie straci się jeszcze z oczu, a druga już się przed nami wynurzała. Dalsza jazda przekonuje nas, że nazwa ogrodu nie jest bynajmniej przesadzona. Ileż tu łanów pszenicy, pól buraków cukrowych, tytoniu, wielkich ogrodnictw których całymi rzędami ciągną się cieplarnie. Zaiste piękny, mimo jednostajności, i bogaty kraj.

Dopiero Szczecin przerywa tą jednostajność. Jest jak zwierciadło, w którym wszystkie bogactwa i całe piękno kraju nadodrzańskiego się przegląda. Szczecin, to nietylko wspaniałe, mimo zniszczeń, miasto ale centrum wielu zakładów produkcyjnych i bardzo duży port. Kilometrami ciągną się wzdłuż obu brzegów Odry zakłady przemysłowe. Tu stocznia, tam wielka fabryka papieru „Feldmühle", ówdzie elektrownia, zaspakajająca potrzeby prądu nietylko Szczecina ale i Pomorza Zachodniego, wielkie urządzenia przeładunkowe dla dóbr masowych, szczególnie dla górnośląskiego węgla, wywrotnice, przy których majstrują fachowcy, by je uruchomić, wielkie elewatory zbożowe, młyny olejne, słowem wszędzie ogromne możliwości.

Dużo okrętów zatopionych, ale są i statki i okręty morskie, kursujące lub oczekujące w porcie na ładunek. Na nasz węgiel czekają statki z Finlandii, Szwecji i Danii. Kapitanowie pytają, czemuśmy przywieźli tak mało. I my nie jesteśmy zadowoleni, ale gdyby tamci, pytający, którzy prawdopodobnie wojny nie widzieli, zobaczyli te przeszło sto zburzonych mostów na Odrze, te straszliwie zrujnowane piękne nadodrzańskie miasta, zdziwiliby się może, żeśmy wogóle przyjechali. A my przywieziemy za rok tyle węgla do Szczecina, że żaden okręt nie będzie musiał czekać.

Antoni Sylwester

Polskie okręty wojenne w walce o wolność świata

Dzieje chwały polskiej marynarki wojennej i handlowej, która w bezustannej walce od dnia 1 września 1939 roku do zakończenia wojny zyskała sobie tytuł jednej z najlepszych, najdzielniejszych armad morskich świata — znajdą kiedyś swego historyka. Dzisiaj w tęsknym oczekiwaniu przybycia okrętów polskich do naszych portów zamieszczamy kilka fragmentarycznych wiadomości o niektórych wyczynach polskich jednostek morskich w czasie wojny.

*

Nasza flota morska zaraz w początku wojny otrzymała rozkaz odpłynięcia do Anglii.

Bohaterską epopeę przeszła wtedy jedna z naszych łodzi podwodnych O. R. P. „Orzeł", ufundowana przez Ligę Morską! Losy zagnały ją do jednego z portów państw bałtyckich. W myśl międzynarodowej konwencji musiała być po 48 godzinach pobytu w porcie rozbrojona. Ponieważ w dalszym ciągu załodze groziło internowanie, komendant łodzi postanowił wymknąć się cichaczem i przedostać się do Anglii. Projekt ten nie należał do bezpiecznych. Płynąc drogą patrolowaną przez flotę niemiecką, bez amunicji artyleryjskiej, bez torped w komorach, znaczyło to samo, co dla żołnierza w mundurze, ale bez broni, przekradanie się przez linie nieprzyjacielskiego frontu.

Płynąć trzeba było przy tym poomacku, ponieważ nie można było używać radia: sygnały mogły być przecież zasłyszane przez wrogów. Momentem największego napięcia było przejście przez wąskie płytkie Sundy, gdzie okręt mógł być zauważony nietylko przez patrolujące gęsto jednostki floty nieprzyjacielskiej, ale i przez posterunki nadbrzeżne.

Trochę szczęścia i dużo determinacji sprawiły, że O. R. P. „Orzeł" zwycięsko przebył tę najeżoną trudnościami drogę, i dobił szczęśliwie do brzegu Anglii. Razem z pozostałymi jednostkami polskiej floty wojennej wziął później udział w wojnie morskiej z Niemcami, zdobywając dla polskiej bandery niejedno odznaczenie, wsławiając ją niejednym bohaterskim czynem — póki nie zginął w bitwie morskiej zatopiony przez wielokroć silniejszego wroga.

*

Łódź podwodna „Sokół" zatopiła w październiku i listopadzie w 1941 r. nieprzyjacielski krążownik pomocniczy, trzy statki zaopatrzenia i poważnie uszkodziła dwiema torpedami nieprzyjacielski kontrtorpedowiec.

W czerwcu tegoż roku powrócił O. R. P. „Sokół" z wyprawy na Morze Śródziemne, gdzie zatopił: włoski krążownik, duży kontrtorpedowiec, okręt pomocniczy wielkości 5.000 ton, dwa statki po 5.000 ton i dwa statki zaopatrzenia.

Artyleria przeciwlotnicza polskich statków handlowych „Zagłoba" i „Kmicic", płynących w konwoju, strąciła w czasie jednej bitwy po dwa niemieckie samoloty.

Polski kontrtorpedowiec „Kujawiak", broniąc konwoju brytyjskiego w kwietniu 1942 zestrzelił

...Mamy rozkaz Cię obronić,
albo na dnie z honorem lec...

ogniem swej artylerii trzy niemieckie samoloty i uniemożliwił celnym ogniem reszcie bombowców wyrządzenia szkód.

W kinoteatrach angielskich wyświetlono film, poświęcony bojom innego kontrtorpedowca polskiego, płynącego w osłonie konwoju do Rosji. Załoga poniosła w bitwie ciężkie straty od bomb lotniczych niemieckich. Okręt musiał zawrócić, by oddać rannych. Admirał brytyjski wydał innym statkom rozkaz oddania salwy honorowej na cześć dzielnej załogi polskiej, a po przybyciu okrętu do portu przybył na pokład kontrtorpedowca, oświadczając, że: „sława polskiej marynarki jest sławą dobrze zasłużoną".

W rozkazie admiralicji angielskiej ogłoszono epizod, dotyczący polskiego ścigacza. Zaatakował on w nocy, na Kanale La Manche, w pojedynkę sześć niemieckich ścigaczy, mimo rozkazu brytyjskiego dowódcy patrolu wzywającego nasz statek do odwrotu w obawie, że pomoc nie zdąży nadejść na czas. Ścigacz nasz uszkodził ciężko dwie jednostki niemieckie, wywołał zamieszanie i zmusił patrol do odwrotu. Po powrocie do bazy dowódca ścigacza wytłumaczył się, że nie zrozumiał rozkazu. Dowódca brytyjskiego patrolu nie mógł dać wiary temu tłumaczeniu, lecz wobec wyniku akcji, nie uznał za możliwe pociągnięcie Polaka do odpowiedzialności. Komunikat admiralicji brytyjskiej dodaje, że dla polskich marynarzy tego rodzaju wyczyny bojowe są charakterystyczne.

Nie dziw więc, że sama tylko załoga „Kujawiaka", który zatonął w ciężkiej bitwie lotniczo-morskiej na Morzu Śródziemnym, zdobyła sobie 41 odznaczeń za dzielność.

W pościgu za pancernikiem niemieckim „Bismarck" wspólnie z czterema kontrtorpedowcami brytyjskimi, które miały zadanie wstrzymać nieprzyjaciela aż do przybycia głównych sił, wziął również udział O. R. P. „Piorun". (Okręt ten ofiarowany został Polsce w miejsce O. R. P. „Gromu", który zatonął zatopiony bombami niemieckimi w czasie operacji pod Narwikiem). Urzędowa relacja o udziale „Piorunu" w tej wyprawie brzmi:

Pościg rozpoczął się dnia 26 maja 1941 r. o godz. 11.15.

O godz. 22.37 został zauważony pancernik niemiecki. O. R. P. „Piorun", idący na lewym skrzydle I dyonu pierwszy zauważył nieprzyjaciela i został ostrzelany. Po pierwszej salwie „Bismarcka" „Piorun" otworzył ogień z odległości 13.000 yardów i oddał trzy salwy, poczem uchylił się od skutecznego ognia nieprzyjaciela przy pomocy manewrowania i zasłony dymnej. W ciągu całej godziny okręt skupiał na sobie ogień nieprzyjaciela i utrzymywał z nim styczność wzrokową, manewrując naprzemian na kurs oddalenia, to znów zbliżenia na odległość minimum 8.000 yardów, co umożliwiło samolotom i innym kontrtorpedowcom dojście na pozycje ataku, w wyniku którego „Bismarck" został zatopiony.

O godz. 7-mej na rozkaz dowódcy flotylli okręt opuścił teren walki celem uzupełnienia zapasów ropy. W drodze powrotnej O. R. P. „Piorun" napotkał samoloty nieprzyjaciela różnego typu. Dzięki intensywnemu i skutecznemu ogniowi artylerii przeciwlotniczej, okręt nie dopuścił do wykonania przez nie ataku.

J. K. Gałczyński

Żołnierze z Westerplatte

Kiedy się wypełniły dni
I przyszło zginąć latem
Prosto do nieba czwórkami szli
Żołnierze z Westerplatte!
(A lato było piękne tego roku...)
I tak śpiewali „Ach to nic,
Że tak bolały rany,
Bo jakże słodko teraz iść
Na te niebiańskie polany"
(A na ziemi tego lata było tyle wrzosów na bukiety)
W Gdańsku staliśmy jak mur,
Za nic mając szwabską armatę,
Teraz wznosimy się wśród chmur
Żołnierze z Westerplatte!
I ci, co mają dobry wzrok
I słuch, słyszeli pono,
Jak dudnił w chmurach równy krok
Morskiego Batalionu.
I śpiew słyszano taki: „by
Słoneczny czas wyzyskać,
Będziemy grzać się w cieple dni
Na rajskich wrzosowiskach
Lecz gdy jesienny wiatr będzie dął
I trwoga zawładnie światem,
W środek Warszawy spłyniemy w dół
Żołnierze z Westerplatte!"

Jak to było na Westerplatte

Dlaczego tak głucho mijała w wrześniu rocznica bitwy o polskie morze? Przecież **Westerplatte** to pierwszy bastion, który wstrzymał Niemców na okres tygodnia, kiedy w przeklętej furii ognia i żelaza uderzyli w roku 39 na Polskę. Przecież Westerplatte to symbol naszej postawy, to pieczęć krwi na akcie wiecznego zbratania się Polski z Morzem. To co wówczas w pierwszych dniach września 1939 r. żołnierze z Westerplatte zapoczątkowali — to w 1945 roku żołnierze polscy pod Kołobrzegiem i Szczecinem dokończyli.

Krwią ogłoszony manifest wolności Polski to znaczy **wolności polskiego morza.**

Wtenczas na Westerplatte było ich stusiedemdziesięciu pięciu żołnierzy i pięciu oficerów. Mieli jedno działko i kilka karabinów maszynowych. Atakowało ich od lądu kilka kompanii szturmowych niemieckiej marynarki, batalion gdańskiej partii narodowo-socjalistycznej i batalion gdańskiej obrony narodowej. Z morza obsypywał ich pociskami pancernik „Schleswig-Holstein", z powietrza niemieckie bombowce zrzucały tysiące bomb.

Siedem dni i nocy. Poddali się dopiero, gdy fort był w gruzach, gdy wystrzelono ostatnie naboje, gdy już większość obrońców zginęła, gdy żaden z pozostałych przy życiu nie potrafił o własnych siłach stanąć na nogach. Wydobyto ich z pod gruzów. Wytrwali w beznadziejnej walce, choć Westerplatte żadnego znaczenia strategiczno-wojskowego nie miało. Im tylko szło o to, aby jak najdłużej polska chorągiew w Gdańsku powiewała.

Jeden z załogi tak opisuje tę obronę:

„Piękny wieczór 31 sierpnia nie różnił się niczym od poprzednich. Patrole i ronty krążące w ciągu nocy w terenie nie zameldowały nic prócz tego, że kanał portu jest wyjątkowo pusty, a w całym porcie panuje jakaś niesamowita cisza. Mimo to nikt nie przeczuwał takiej pobudki, jaka nastąpiła w dniu 1 września o godzinie 4.40, w tej bowiem chwili zabrzęczały wszystkie szyby w koszarach od ognia dział pancernika „Schleswig-Holstein", który stał w odległości około 600 m w kanale portowym".

„Stało się jasne, że wojna rozpoczęta. Alarm przebudzonej tak niespodziewanie części załogi odbywał się już przy graniu naszych „maszynek" ze stanowisk polowych i wartowni".

„Nieprzyjaciel wysadził w powietrze bramę kolejową i mur obok niej i przez tę wyrwę wdarł się na nasz teren. Zaskoczony ogniem broni maszynowej, której obecności w tym miejscu w nocy widocznie się nie spodziewał, począł się wycofywać na swoje stanowiska wyjściowe, ponosząc przy tym znaczne straty. Tak mniej więcej zaczęło się na Westerplatte".

„Ogień z pancernika wzmógł się niebawem. Ze śpichlerzy i wszystkich wysokich budynków po drugiej stronie kanału, odezwały się niemieckie karabiny maszynowe. Część z nich została zniszczona ogniem naszej trzeciej calówki, która, niestety, po oddaniu 30 strzałów musiała zamilknąć, trafiona pociskiem nieprzyjacielskim. Dzielna obsługa działa została bez sprzętu. Pozostało nam prócz karabinów maszynowych tylko cztery Stokesy, których ogień zlikwidował ostatecznie natarcie nieprzyjaciela.

Następnego dnia samoloty. Czterdzieścisiedem bombowców zrzucało na przestrzeni około 50 ha przez pół godziny bomby od 2 do 500 kilogramów. Górne kondygnacje koszar, wartownia Nr. 5, telefony, sygnalizacja, radiostacja, kuchnia, wodociągi, kanalizacja, zniszczone. W pięć godzin po bombardowaniu znów natarcie nieprzyjaciela. Odparte".

„I odtąd dzień do dnia był podobny". Doszło jeszcze ostrzeliwanie artyleryjskie od strony lądu. Na stanowiskach, bez przerwy trwali ci sami ludzie. Ranni, poza prowizorycznymi opatrunkami, nie mieli żadnej pomocy.

Aż wreszcie dnia 7 września, dowódca Westerplatte, major Henryk Sucharski powziął decyzję kapitulacji. — Dowódca armii niemieckiej w Gdańsku, generał Eberhardt złożył gratulacje i pozostawił szablę komendantowi Sucharskiemu.

Amerykański dziennikarz John Mc Eutcheon Raleigh, który zwiedził Westerplatte w kilka dni po tym, stwierdził w swej książce, że wygląd jego fortów był najokropniejszym widokiem w całej kampanii polskiej.

Dla nas pozostał ten wygląd pomnikiem bohaterstwa polskiego żołnierza w Gdańsku. Pomnikiem warszawskich i łódzkich robociarzy (bo z nich w większości składała się załoga Westerplatte), broniących swojego morza.

(Opracowane według książki „Honor i Ojczyzna", wydanej w Warszawie jako druk konspiracyjny w r. 1943).

Z Ligi Morskiej

Przedwojenna Liga Morska i Kolonialna była na Śląsku najpopularniejszą organizacją społeczną, grupującą w swych szeregach osoby dorosłe i szerokie rzesze młodzieży. Chorzów był najbardziej „ligowym" miastem w Polsce, gdzie każdy szósty obywatel był członkiem L. M. K.

W odrodzonej państwowości polskiej Śląsk nie pozostał w tyle za innymi dzielnicami Polski. W maju b. r. z inicjatywy Zarządu Głównego Ligi Morskiej rozpoczęto akcję reaktywującą, w wyniku czego powstały komórki organizacyjne w Katowicach, Chorzowie, Sosnowcu, Bytomiu i Mysłowicach. Delegaci powstałych Oddziałów odbyli w dniu 5 czerwca b. r. Zjazd Okręgowy, który dokonał wyboru Zarządu Okręgu oraz innych organów, statutem przewidzianych.

Nowopowstały Zarząd Okręgu przystąpił do prac organizacyjnych w terenie, inicjując i przeprowadzając równocześnie uroczystości „Święta Morza".

Z powodu krótkiego czasu uroczystości nie wypadły tak, jak powinny, podkreśliły jednak dość silnie łączność Górnego Śląska z morzem. Naczelnym zadaniem Zarządu Okręgu Śląsko-Dąbrowskiego jest reaktywowanie sieci organizacyjnej Ligi conajmniej w granicach przedwojennych, **by polski program morski mógł być realizowany przez współuczestnictwo szerokich rzesz pracujących ludu naszego województwa.** Doceniając znaczenie w tych pracach młodzieży szkolnej, zwrócono się do Władz Szkolnych z prośbą o współpracę przy tworzeniu szkolnych kół Ligi Morskiej. Praca w kołach szkolnych ma szersze zadanie aniżeli tylko ściąganie składek od swych członków. Każdy uczeń w sposób czynny winien dać wyraz swemu stosunkowi do morza i jego problemu, by przez masowy udział nowonarastających pokoleń, Polska przekształciła się na państwo morskie.

Organizacyjne prace wśród młodzieży szkolnej nie powstrzymują organów Ligi Morskiej od prac wśród społeczeństwa dorosłego. Zwrócono szczególną uwagę na Zjednoczenia Węglowe, inicjując tworzenie węglowych Obwodów Ligi Morskiej, pokrywających się ze Zjednoczeniami Węglowymi. W ten sposób każdy górnik, wydobywający z ziemi nasz skarb narodowy, będzie współuczestniczył w budowie gospodarczej potęgi polskiej poprzez uczestnictwo w organizacji Ligi Morskiej, znów nie ograniczając się jedynie do płacenia składek. Terenowo Liga Morska objęła już swym działaniem obszar całego województwa, a z każdym dniem sieć organizacyjna będzie coraz gęstsza, a ilość członków będzie wzrastała.

Rybołóstwo morskie w Polsce

Konsumcja ryb morskich jest w niektórych państwach tak ważną, jak u nas np. konsumcja mięsa. Tak jest np. w Japonii, gdzie podstawowymi artykułami żywnościowymi są ryby i ryż.

Wyrazem zrozumienia wartości ryby, szczególnie morskiej dla wyżywienia narodu, było dążenie do stałego wzrostu konsumcji ryb morskich, a co za tym idzie, popieranie rybołóstwa morskiego.

W Polsce przedwojennej konsumcja samych śledzi wyrażała się pokaźną sumą przeszło 25 milionów złotych. Nie można jednak powiedzieć, by ta konsumcja osiągnęła już najwyższy stopień nasilenia. Bez trudności dałoby się w Polsce konsumcję śledzi podwoić.

Jakie znaczenie ma przy tak poważnej sumie własne rybołóstwo morskie, nie trzeba szczególnie podkreślać. W rozumieniu tej prostej prawdy dążyły sfery oficjalne i przedsiębiorstwa prywatne do zakładania coraz nowych przedsiębiorstw połowów dalekomorskich, portów rybackich zagranicą, stoczni do odbudowy kutrów itp. Tuż przed wybuchem wojny moglibyśmy też spoglądać na wcale piękny dorobek na tym odcinku życia gospodarczego. Starano się o harmonijny rozwój wszystkich rodzajów rybołóstwa na naszym wybrzeżu, a więc:

1. rybołóstwa przybrzeżnego, które jest coprawda najtańsze, ale też najmniej się opłaca,
2. dalszego rybołóstwa bałtyckiego, którego głównym przedmiotem połowów był szprot,

który stawał się coraz wyraźniej artykułem masowej konsumcji, a w oliwie był poszukiwany i ceniony na rynkach zagranicznych, i 3. rybołóstwa dalekomorskiego, głównie śledziowego.

Możemy z radością stwierdzić, że zbudowanie pięknych portów rybackich w Gdyni, Jastarni i Władysławowie, produkcja kutrów rybackich na różnych stoczniach polskich, ale w szczególności na stoczni Instytutu Morskiego w Gdyni, budowa pięknych „Domów Rybaka" w miejscowościach nadmorskich, dawała rzetelne podstawy pięknego rozwoju rybołóstwa bałtyckiego.

Kto bywał co kilka lat nad polskim morzem i widział coraz nowe urządzenia portowe w portach rybackich, coraz więcej pięknych kutrów rybackich w tych portach, coraz większe ilości różnych ryb morskich, a szczególnie szprotów, coraz więcej wędzarni, fabryk beczek, sieci itd., temu słusznie serce żywiej biło. Ta sprawa była na dobrej drodze.

Na takiej samej drodze było rybołóstwo dalekomorskie, wymagające największego kapitału, ale przynoszące też największe zyski. Wspomnę tylko że Morze Północne, najbogatszy teren połowów śledzi, jest okrągło dziesięciokrotnie bogatszy w ryby od Bałtyku.

Rozwój w tej dziedzinie datuje się od r. 1931, powstało wtedy towarzystwo „Morze Północne", które jednak wkrótce uległo likwidacji. Powstała wówczas spółka polsko-holenderska „Mewa", która do roku 1939 doszła do 15 nowoczesnych motorowych lugrów śledziowych i zajmowała wśród przedsiębiorstw dalekomorskich połowów pierwsze miejsce w Polsce. Za nim szły kolejno przedsiębiorstwa „Pomorze" z sześciu traulerami parowymi, „Korab" z trzema nowoczesnymi lugrami motorowymi oraz „Delfin" z dwoma takimiż lugrami. Dysponowaliśmy więc pokaźną flotą 26 nowoczesnych jednostek dalekomorskich połowów. Ponieważ wyjazdy z Gdyni na miejsce połowu na Morzu Północnym wzgl. koło Islandii, były zbyt kosztowne i podrażały niepotrzebnie towar, stworzono dla tej floty bazę rybacką Scheveningen w Holandii, gdzie stanął również piękny „Dom Polskiego Marynarza".

Rybołóstwo morskie zatrudniało przed wojną okrągło 900 osób, w tym rybołóstwo dalekomorskie 300 osób, które dostarczały 40 proc. spożywanych w Polsce śledzi. Gdyby nie wojna, bylibyśmy dziś napewno w tej dziedzinie gospodarczej samowystarczalni, a może nawet eksportowalibyśmy ryby morskie na rynki państw niemających bezpośredniego dostępu do morza wzgl. mających dostęp do mórz, niemających śledzi. Takich państw, szczególnie w Europie Środkowej i Południowo-wschodniej jest kilka.

Niestety, wojna, jak w tylu innych dziedzinach życia gospodarczego, zniszczyła i tutaj nasz wieloletni dorobek. Brak nam danych statystycznych umożliwiających nawet w przybliżeniu ocenę, ile ze stanu posiadania w roku 1939 ocalało. To jest pewne, że dużo zniszczyli Niemcy, np. przez zamianę Gdyni na port wojenny, dużo uległo zniszczeniu na skutek działań wojennych na naszym wybrzeżu w 1939 roku, a jeszcze więcej 1945. Podobno z 350 kutrów i 1800 łodzi rybackich zostało kilka kutrów i 20 łodzi. Oddziedziczyliśmy jednak po Niemcach pewną ilość szkunerów, kutrów i łodzi rybackich w portach Elbląga, Gdańska, Kołobrzega i Szczecina. Ścisłymi liczbami jednak służyć nie można.

Mamy jednak powód, by z otuchą patrzeć w przyszłość. Jeśliśmy dosłownie w ciągu kilku lat przed wojną zdobywali się na stworzenie tak solidnej podstawy rybołóstwa morskiego, jak wyżej powiedziałem przy tak stosunkowo skromnych możliwościach, to przy obecnym szerokim dostępie do morza, z licznymi dobrze wyposażonymi portami rybackimi, że wymienię tylko najważniejsze jak: Elbląg, Gdańsk, Gdynia, Jastarnia, Władysławowo, Koszalin, Kołobrzeg i Szczecin, powinno nam to przyjść łatwiej, nawet przy uwzględnieniu niewątpliwych zniszczeń wojennych. Mamy zresztą pewność, że pewien procent przedwojennego tonażu dalekomorskiego uchował się w dobrym stanie zagranicą i wkrótce do Polski powróci. I będziemy mieli wkrótce nietylko estetyczną przyjemność oglądania rzędów kutrów, lugrów i traulerów rybackich w naszych dawnych i nowych portach, ale i tę prozaiczniejszą przyjemność spożywania polskich szprotów i „polskich" śledzi.

Dochodzą wiadomości, że ruch rybacki na naszym wybrzeżu już się rozpoczął. Któregoś dnia przyniosła prasa wiadomość, że powstał w Gdyni Główny Morski Urząd Rybacki, który organizuje już filie tego urzędu w Gdańsku, Elblągu, Kołobrzegu, Świnioujściu i Szczecinie.

Pracuje już też Morski Instytut Rybacki w Gdyni, instytucja, na odcinku rybackim w Polsce bardzo zasłużona. Rozpoczęła również działalność Stacja Morska w Gdyni, która zajmuje się zagadnieniami naukowymi, związanymi

z rybołóstwem. Wrócili, na szczęście, również ludzie, którzy te instytucje prowadzili przed wojną i niemało się w tej dziedzinie zasłużyli, Antoni Hryniewiecki, dyrektor dr. Józef Kulikowski, prof. dr. Stanisław Bogucki i dr. Kazimierz Demel.

A i rybacy nie śpią. Już wyjeżdżają na morze i przywożą ryby. Już się je sprzedaje w miastach nadbrzeżnych a na Helu kosztuje kilogram podobno tylko 8 zł. Nie dziwimy się jednak temu a nie zdziwimy się także wówczas, gdy wkrótce może usłyszymy, że nasze rybołóstwo stoi na poziomie z roku 1939. Nasi rybacy i wszyscy, którzy z morzem się zżyli, to ludzie zahartowani i pracowici.

Antoni Sylwester

Czytajcie Damrotha i uczcie się Pomorza

Serdecznie małe było zainteresowanie dawnych Polaków sprawami morskimi. Poza nielicznymi poetami, którzy zetknąwszy się bezpośrednio z morzem (jak Borzymowski, którego „Morską nawigację do Lubeka" omawiamy) poza rozrzuconymi tu i ówdzie motywami morskimi w dziełach naszych znakomitych reprezentantów literatury, żadnego poważniejszego dorobku nie posiadamy. Znamienne, że nawet krótko przed właściwym objawieniem się morza i Pomorza na przełomie XIX i XX wieku głucho u nas o morskich lirykach, morskich czy pomorskich powieściach i wogóle utworach, których tematykę stanowiłoby morze. A przecież, sąd ten prawdziwy jeśli idzie o oficjalną krajową lirykę polską nie może się obstać, kiedy uwzględnić literatury regionalne, w których jak np. **w literaturze śląskiej, jeszcze na długo przed wybitnymi niejako adwokatami literackimi morza i Pomorza pieśni o morzu składał i dzieło piękne o Kaszubach i Bałtyku pisał ksiądz Konstanty Damroth, skromny regionalny poeta śląski.**

W czasie swego w Kościerzynie na Kaszubach trzynastoletniego pobytu (1871—1883), gdzie sprawował urząd dyrektora seminarium nauczycielskiego, Damroth dość miał okazji do poznania polskiego Pomorza, krasy i uroków ziemi pomorskiej, do poznania tamtejszego ludu i bogatych dziejów tej krainy.

„Poza pracą zawodową Damroth badał dzieje Prus Królewskich, które podczas wakacji objeżdżał i obchodził wzdłuż i wszerz. Wrażenia z tych podróży utrwalił we wierszach jak „Oliwa", „Kartuzy" lub „Baltica". „Znalazł pomiędzy Kaszubami — tak się zowią tamtejsi Polacy — wiele dodatnich cech narodowych, kwitnące w całej swej sile czysto polskie cnoty i obyczaje, ale też dużo zabobonów i przewrotności. Wszędzie pouczał, wspierał, pomagał, rozsyłał książki i pisma, ostrzegał przed znachorami i zażegnywaczami chorób, wysyłał pocztą lekarstwa, lub też Kaszubi o kilka mil przychodzili do niego po medycynę, którą na własny koszt kazał im w aptece zrobić". To żywe i bezpośrednie zetknięcie się Konstantego Damrotha z Pomorzem nie mogło nie wpłynąć na charakter jego dwóch interesujących dzieł a mianowicie: „Szkiców z ziemi i historii Prus Królewskich" (Gdańsk 1886) i cyklu poetyckiego „Baltica" włączonego do zbioru „Z niwy śląskiej" (Bytom 1893).

„Szkice z ziemi i historii Prus Królewskich" to ujęte w formie listów wrażenia i obserwacje własne Damrotha przeplatane opisami dziejów miast, zabytków sztuki, folkloru i krajobrazu. Kto by, chcąc się zorientować w zawartości książki wglądnął do spisu rzeczy, gdzie przeczytałby że piętnaście obszernych listów nosi tytuły: Chojnice, Kościerzyna, Kaszubska Szwajcaria, Kartuzy, Wejherowo, Puck, Jastarnia, Pucka i Gdańska, Hela, Copoty, Oliwa, Gdańsk, Tczew, Malborg, Mątwy, Pelplin, Gniew, Kwidzyń, Nowe, Grudziądz, Sartawice, Świecie, Chełmno, Chełmża, Toruń" — mylnie by sądził, że „Szkice" są niczym innym jak suchym rejestrowaniem i opisywaniem miast i miasteczek ziemi pomorskiej. Owszem, dzieje tych od wieków polskich siedzib kultury stanowią tylko z szerokim rozmachem wiedzy i znawstwa podmalowane tło do wyraźnie występującej w „Szkicach" problematyki polskiego morza i Pomorza, problematyki przez którą prześwieca żywy płomień ukochania tych tak karygodnie przez szlachtę zlekceważonych polskich ziem przybałtyckich. Żale do dawnych Polaków za grzech niedbalstwa w stosunku do Pomorza przebijają niemal z każdej strony tego, jak byśmy dziś określili „Szkice", barwnego reportażu: „Po-

mijając inne liczne fakta, dowodzące największej obojętności względem tej prowincji czy to nie smutno i boleśnie, że ani Tańska, ani Syrokomla, ani Chodźko, którzy się tu umyślnie wybrali, aby poznać Polskę, o Prusy ani zawadzili lub półsłówkiem o nich wspomnieli — albo i to, że tak gorący i tkliwy wieszcz i gruntowny geograf, jak Wincenty Pol zapomniał zgoła o tej krainie w „Pieśni o ziemi naszej" jakby do niej nie należała? Przypomniał mu ten niefortunny, a dla mieszkańców ziemi pruskiej markotny lapsus memoriae jeden z obywateli tejże ziemi i wezwał wieszcza do naprawy w następujących słowach:

Piewco polski! gdyś nam nucił,
Gdzie lud polski czeladź Boża,
Czemuś okiem swem nie rzucił,
Na szlak Wisły aż do morza
Po Bałtyku modre wody?
Byłbyś widział na pół śpiące
Powalone polskie rody
Dziś do życia wracające..."

Atmosfera dzieła Damrothowego nie tylko jest naładowana głębokim uczuciem patriotycznym, ale także rozumowymi refleksjami na tematy głównie związane z zagadnieniem polskości tamtejszego ludu, jak i wogóle stosunkami tam panującymi.

Szlachcic z czasów króla Jana Kazimierza na morzu

W wieku rubasznej ale i rycerskiej szlachty, w wieku wojen kozackich, tureckich, szwedzkich nie było, po za nielicznymi wyjątkami, w społeczeństwie naszym zainteresowań sprawami morza.

Ani literatura, ani publicystyka, ani polityka (poważne zainteresowania polskim morzem i flotą wykazywał jedynie król Władysław IV) nie mogą się niestety poszczycić wielu takimi dziełami, któreby mówiły że Naród i Państwo zdawały sobie sprawę z wartości posiadanego wybrzeża i morza.

To też tym ciekawszy wydaje się nam dzisiaj pewien długi poemat o morzu napisany w tych czasach, to jest w wieku XVII-tym, przez typowego ziemianina polskiego, który udał się w podróż morską z Gdańska do Lubeki.

Autorem poematu jest **Marcin Borzymowski,** a tytuł dzieła „Morska nawigacja do Lubeka", wydana w r. 1662.

Z wielu względów dzieło to zasługuje na uwagę; jednak szczególnie ważne jest z powodu swego wyjątkowego charakteru **morskiego.**

W tych czasach uwielbienia poczciwego żywota rolniczego, w czasach wybitnej niepopularności morza ciekawie odbija utwór, którego głównym tematem jest pływanie na morzu, są zmagania z przeciwnościami wód i wiatrów. Wśród skromnie przewijających się w literaturze staropolskiej motywów morza poemat szlachcica „O morskiej nawigacji do Lubeka" stanowi pozycję odrębną, a niezmiernie cenną; tak dalece, że wydawca utworu prof. Uniwersytetu Pozn. dr. Roman Pollak uważając iż w staropolskiej poezji nikt nie może się mierzyć z Borzymowskim jako marynistą, nie waha się go zestawić z Mickiewiczem jako autorem „Sonetów krymskich", w których jak wiadomo, głównym tworzywem artystycznym jest morze.

Rdzeniem poematu Borzymowskiego są „morskie niepokoje, burze i wichury, chwile grozy i rozpaczy" — a więc rzeczywiście wrażenia i przeżycia autora w czasie podróży, jaką odbywa wraz z dość licznym polskim i niemieckim towarzystwem z Gdańska do Lubeki. Wzruszający jest początek poematu, w którym Borzymowski w tonie serdecznej gawędy przedstawia przygotowania podróżników przed wyruszeniem na niebezpieczną podróż morską. Poleciwszy życie Najświętszej Pannie i według polskiego obyczaju wyspowiadawszy się przed daleką drogą, siadają podróżnicy w okręt, żegnając Gdańsk:

„Portowy Gdańsku, z Tobą się żegnamy,
Z Twych bram i fortec zacnych wychadzamy,
Z Ojczyzny jedziem" —

Zaraz skoro odbili od brzegu, marynarz, jako się ludzie sprawować na morzu mają, prawa im czyta, bo:

„I szumne morze, co szeroko leje
Ma swe statuta i swe przewileje."

Wnet dało im morze znać o sobie, „kiedy się samo ze dna rozigrało i coraz większy taniec

zaczynało, więcej szalonych wałów wyrzucało, które wysoko nad nami latały, a swym igraniem bardzo nas strachały, bo dla wielkiego onych tańcowahia, pełno w okręcie było kołatania, beczki i ludzie z miejsca się ruszali, drudzy na piersi i ręce padali . . ." Straszliwe te historie wzbudziły oczywiście ogromną panikę na okręcie, jednak już po trzech godzinach morze „igrać przestało" zaczem podróżnicy „zawarłszy oczy pod ciemnymi powieki" zasnęli. —

Podróżników spotykają wśród licznych przygód między innymi dwukrotne postoje, raz z powodu burzy morskiej przy jednej z wysp, powtóre w jednym z portów, przy czym w obu wypadkach nawiązują się serdeczne nici przyjaźni między nieznanymi przybyszami a ludnością miejscową, która z wielkim zainteresowaniem dopytuje się o przyczyny głośnych wojen kozackich, o elekcji króla Jana Kazimierza itp.

Najwspanialsze są w „Morskiej nawigacji do Lubeka" opisy wiatrów, które rzucają wałami (t. j. falami) i opisy burz morskich. Duża dramatyczność tych obrazów budzi jaknajwiększe napięcie i zainteresowanie. Zastanawiające poprostu jest, skąd wzięło się w tym tak mało zżytym z morzem rubasznym przedstawicielu szlachty z przed niespełna 300 laty tyle głębokiego odczucia morza, jego piękna i grozy. Posłuchajmy jak np. przedstawia początek burzy (rozdz. drugi): „Bóg odchylił trochę wiatrom drzwi u skały a ony skoro tylko wyleciały, czując się w mocy a będąc na woli, nie mają wodzy w tej nieszczęsnej doli. Na morze biegą, puszczają w zawody a swym impetem poruszają wody . . . pod niebem wszędzie kędy chcą panują, a drugim wiatrom bywać rozkazują, które z furyją kiedy przyleciały jak jędze z piekła wszystkie zahuczały.

Mrucząc i szumiąc, wały wylewają
A piasek z wodą na wznak wywracają . . .

Z rozkołysanych fal tworzą się dzikie przepaści, góry wodne, skały i zaś doły i przepaście . . ." Podróżni obracają oczy do swego Gubernatora (t. j. Boga) i w nim jedynie wypatrują ratunku, który też prędzej czy później przychodzi. Charakterystyczne, że najwięcej bojaźni i wprost panicznego strachu okazują m. in. na okręcie Niemcy, którzy wreszcie dla trwóg i szturmów dalej płynąć morzem nie chcą i z okrętu przy pierwszej przystani wysiadają, co tak opisuje Borzymowski:

„A w tym czterdzieści i siedm Niemców społem
Wziąwszy swe wszystkie tłomoki ogołem,
Od nas wychodzą, bojąc się dalszego
Obaczyć w szturmach morza szalonego
Spólnej się drogi z nami wyrzekają
A zsiadłszy na brzeg wszystkich nas żegnają..."

Poemat-opowieść Borzymowskiego nie pozbawiony swoistego rubasznego humoru (np. naigrywanie się z nader tchórzliwego niemiaszka Fryderycha) obfitujący w wdzięczne momenty liryki religijnej, przeplatany bogato motywami staropolskiego życia rodzinnego, wreszcie wspaniały jeśli idzie o opisy burz morskich — chciałoby się cały cytować, chciałoby się jaknajwięcej zbliżyć czytelnika, który na ogół niechętnie podchodzi do dzieł tego rodzaju.

W dziejach naszego kultu morza „Morska nawigacja do Lubeka" Borzymowskiego stanowi pierwszą bodaj poważniejszą pozycję. Ten „wichrami morskimi" owiany poemat, starannie wydany przez prof. Pollaka w r. 1938 wraz z dość obszernym słowem wstępnym i przypisem, jest nam dzisiaj w dobie żywo zakwitającej miłości ku polskiemu morzu szczególnie drogi.

(Z. B.)

Z świata morskiego

Uruchomiona zostanie na jesieni tego roku w Gdyni Państwowa Szkoła Morska. Otwarte zostaną wydziały: nawigacyjny i mechaniczny. Szkoła Morska przygotowuje kadry oficerów marynarki handlowej.

Do szkoły przyjmowana jest młodzież w wieku od 16 do 19 lat. W obecnych wyjątkowych warunkach górna granica wieku została przejściowo ustalona na 25 lat. Od kandydatów wymagane jest ukończenie 4-klasowego gimnazjum ogólnokształcącego lub innego równorzędnego. Muszą oni poddać się ścisłemu badaniu lekarskiemu oraz złożyć egzamin konkursowy z języka polskiego, matematyki i fizyki.

Podania o przyjęcie do szkoły, z zaznaczeniem na jaki wydział, należy składać listem poleconym pod adresem: Państwowa Szkoła Morska, Gdynia, ul. Morska 83.

Nauka w szkole jest bezpłatna. Obowiązuje internat, z zakwaterowaniem i wyżywieniem na koszt Państwa, w formie zwrotnego stypendium.

We wrześniu zostało uruchomione Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego we Wrzeszczu obok Gdańska.

O przyjęcie do Liceum może się ubiegać młodzież męska od lat 16 z ukończonym gimnazjum ogólnokształcącym. Zgłoszenia listem poleconym pod adresem: Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego Gdańsk—Wrzeszcz.

*

Niemców wysiedla się z Gdańska. Zostali usunięci z kilku ulic, a na ich miejsce osiedlono robotników z Łodzi.

*

Prace nad odbudową naszych portów posuwają się naprzód. W drugiej połowie lipca zawinęły do Gdańska i Gdyni pierwsze fińskie i szwedzkie statki handlowe. Statki te zabrały ładunki węgla.

*

W dniu 26 lipca Zrzeszenie Stoczni Okrętowych przejęło oficjalnie od władz radzieckich stocznię okrętową Nr. 1 w Gdańsku. W sierpniu stocznia rozpoczęła wydobywanie i naprawę zatopionych statków.

*

Zawarta została umowa handlowa między Polską a Szwecją w sprawie wywozu naszego węgla. W zamian za węgiel, Szwecja dostarczy nam innych towarów, np. papieru. W związku z tą umową handlową, wyłoniła się potrzeba uruchomienia stałej komunikacji morskiej między naszymi portami a Szwecją.

Delegacja duńska i norweska również nawiązała rozmowy z rządem polskim w sprawie wywozu węgla do Danii i Norwegii.

*

Na rzece Odrze otwarta została polska żegluga. Pierwsze statki „Opole" i „Bolesław Chrobry" wpłynęły przy dźwiękach hymnu narodowego. W obrębie portu rzecznego nad Odrą, w Koźlu, znajduje się 100 jednostek. Przewozić one będą spławną rzeką towary ze Śląska do Szczecina.

Zapisz się na członka Ligi Morskiej

Redaguje: Komitet. — Adres Redakcji i Administracji: Katowice, ul. Francuska 12/II p.
Wydawca: Zarząd Ligi Morskiej Okręgu Śląsko-Dąbrowskiego Katowice, ul. Francuska 12

Państwowa Fabryka Związków Azotowych

produkuje:

1) nawozy sztuczne: azotniak 22% i saletrzak 20,5%
2) produkty chemiczne:
saletrę sodową
saletrę amonową
węglan amonu
wodę amoniakalną
amoniak skroplony
kwas azotowy
azot sprężony
tlen
powietrze sprężone

Informacji w sprawie sprzedaży udziela:
Centrala Handlowa Przemysłu Chemicznego, Biuro Sprzedaży Nawozów Sztucznych i Gazów Przemysłowych, Gliwice, Górne Wały 28

Wytwórnia Wagonów i Mostów w Chorzowie

Skrót telegr.: Mostowagon Chorzów — Tel.: 41754-59

Konstrukcje stalowe:

Mosty i wiadukty nitowane i spawane do największych rozpiętości, mosty transportowe, mosty do wyciągów, akwadukty, szkielety stalowe, maszty kratowe, hangary, sortownie, wieże szybowe

Wagony:

normalnotorowe i wąskotorowe, towarowe, węglarki, platformy, pocztowe, bagażowe, wozy tramwajowe, wozy hutnicze, wózki kopalniane

Części wagonowe i części kute oraz tłoczone:

zestawy kołowe normalne, wąskotorowe, tramwajowe, parowozowe, kopalniane, osie, okucia wagonowe jak trójkąty hamulcowe, haki cięgłowe, rozkraczne, pochwy zderzakowe, zderzaki, sprzęgła, części tłoczone wagonów, lokomotyw, wózków tramwajowych

Sprężyny i resory:

do wagonów, lokomotyw, samochodów, wozów tramwajowych, parowozów, wszelkiego rodzaju większe sprężyny stożkowe, spiralne, pracujące na ciągnienie, ściskanie, skręcanie do największych rozmiarów

Modrzejów - Hantke

Zjednoczone Zakłady Górniczo-Hutnicze, Spółka Akcyjna

Huta „Milowice"

Sosnowiec, ul. Francuska 12

Tel.: Dyr. Odpow. 613 80 - Dyr. Adm. 612 97, Rada Zakł. 618 16
Wydz. Sprzedaży 622 96

Dostarcza:

1. Wyroby śrubiarni: śruby czarne, warsztatowe dla przemysłu i rolnictwa z główkami różnych fasonów
   nakrętki 4 i 6-kt. zimno i gor. wytłaczane, uzwojone i surowe
   zakówki (nity) kotłowe, mostowe, rezerwoarowe i t. p., nity do zawias
   podkładki czarne i zawłoczki
   śruby łubkowe, łapkowe, żabkowe
   wkręty podkładowe
   haki szynowe wszelkich typów
   klamerki do taśmy opakunkowej
   haki dla izolatorów, poprzecznice, klamry i obłąki dla przewodników telegr., telef. i elektr.
2. Wyroby kuźni: młoty i młotki ręczne — różne
   młotki i babki do kos
   siekiery, topory i siekierki kuchenne
   oskardy i kilofy
   narzędzia kowalskie: przecinaki, przebijaki, formy, gładziki i t. p.
   narzędzia górnicze: siekiery, oskardy i kilofy, śpice do kilofów, kliny i t. p.
   narzędzia do montowania torów kolejowych, jak: opórki przeciwpełzne, oskardy, podbijaki, cieślice, łomy i łapy stalowe, klucze do śrub łubkowych i klucze nasadowe do śrub podkładowych, łapki (żabki) kute do torów kolejowych
3. Wyroby prasowni: butle stalowe jednolite do gazów sprężynowych
   balony i rezerwoary stalowe jednolite do gaz. spręż., rury bez szwu: podsadzkowe, okrętowe, 4-kt. do kotłów wysokiego ciśn. i przegrzewaczy
   rozmaite kołnierze do rur
4. Wyroby podkowiarni: podkowy letnie i zimowe, wojskowe i handlowe
   dla haceli ze spogrzanymi gryfami lub gładkie
5. Narzędzia rolnicze: pługi, brony polowe, kultywatory, brony sprężynowe

Poza tym huta dostarczyć może: korby do pedałów rowerowych, siekacze do lodów, dusze do żelazek i inne

Śląskie Zakłady Elektryczne

S. A.

Tymczasowy Zarząd Państwowy

Dyrekcja Katowice, ul. 3 Maja 9 — Elektrownia Chorzów III

„STOPMETAL"

ŚLĄSKIE TOWARZYSTWO DLA HANDLU ŻELAZEM
Uznany przez „CENTROSTAL" Skład Żelaza i Stali
Sp. z o. o.
BIURO CENTRALNE w Krakowie, ul. Szlak 22 — Tel. 572-42
BIURO SPRZEDAŻY: Warszawa, Al. Jerozolimskie 37
Bocznica i Składy
Warszawa-Praga, Terespolska 47 — Warszawa, ul. Kolejowa 57
BIURO ZAKUPÓW: Katowice, ul. Pocztowa 5, Tel. nr. 330-81

HUTA KOŚCIUSZKO w Chorzowie

Zakłady Przemysłowe pod Zarząd. Państw.

Chorzów, Moniuszki 11

Wytwarza: koks hutniczy i opałowy, benzol, siarczan amonu, smołę, surówkę odlewniczą, surówkę martenowską, stal surową, szyny i akcesoria nawierzchni kolejowych, dźwigary i żelazo kształtowe, łuki kopalniane, żelazo prętowe, walcówkę, wyroby szamotowe

Sprzedaż przez Centralę Żelaza i Stali

HUTA POKÓJ

Śląskie Zakłady Hutnicze Nowy Bytom

Surówka odlewnicza,
martenowska i zwierciedlista
koks sortymentowy
i produkty uboczne koksowni
Żelazo walcowane
materiały dla nawierzchni kolejowej
szyny, podkłady, łubki, blachy grube

blachy cienkie, zwykłe, ocynkowane
dekapowane i do głębokiego tłoczenia
Osie, obręcze wagonowe i parowozowe
zestawy kołowe
konstrukcje spawane i nitowane
rury podsadzkowe, rynny potrząsalne
Tlen

Druk: K. Miarka Sp. Wyd. z o. p. w Mikołowie — Nr. 419/4150

Narodowe Muzeum Morskie Biblioteka w Gdańsku

48/46