23.VI. 1945

MORZE

JEDNODNIÓWKA ODDZ. PROPAGANDY GŁ. ZARZĄDU POL.-WYCH. W. P.

29.VI. 1945

24489

ŚLUBOWANIE

Ślubuję Ci, Polskie Morze, że ja, żołnierz Ojczyzny, wierny syn mojego Narodu, nigdy Cię nie opuszczę.

Ślubuję Ci, że zawsze będę kroczył tą drogą, którą mnie wola Demokracji Polskiej, wyrażona przez Krajową Radę Narodową i Rząd Tymczasowy, do Ciebie przywiodła.

Niezachwianie stać będę na Twej straży. W Twej obronie nie będę oszczędzał ani krwi, ani życia, by nigdy Cię nie oddać więcej Niemcom. Przywrócone Ojczyźnie — na wieki pozostaniesz Polskim Morzem.

Wróciliśmy na Bałtyk!

W czasach przedhistorycznych polskie plemię Pomorzan zamieszkiwało całe Pomorze, od Wisły po Odrę, od Gdańska po Szczecin.

Za pierwszych władców piastowskich — Mieszka I i Bolesława Chrobrego — należało Pomorze w całości do Polski, a Bolesław Krzywousty jeszcze ściślej zespolił je z Macierzą.

W XIII i XIV w. zaludniły się osadnikami polskimi ziemie Pojezierza Mazurskiego, Warmii, Malborszczyzny.

Niestety, Polska magnacko - szlachecka odwróciła się potem od Zachodu i Bałtyku. Magnateria, prąc na Wschód, dla rozszerzenia swych wielkich posiadłości rolnych, pozwoliła książętom niemieckim dokonać podboju Pomorza Zachodniego, poszła na ugodę z niedobitkami Zakonu Krzyżackiego i podstępnymi Hohenzollernami. Nad Bałtykiem usadowili się Niemcy, którzy, wykorzystując swą pozycję, przeprowadzili rozbiór Polski.

Na Mazurach, w Warmii, na Pomorzu trwał jednak lud polski. Germanizowany siłą przez Niemców, zdradzony przez magnaterię polską, nie tylko nie opuścił ziemi ojców i dziadów, lecz w dużym stopniu zachował wierność mowie i obyczajom przodków. Wyglądał dnia wyzwolenia...

Ale kiedy w listopadzie 1918 r. powstała Polska do niepodległego życia, ziemie nadbałtyckie nie powróciły do Macierzy. Rządząca w kraju reakcja poszła szlakiem „królewiąt", szlakiem zgubnym dla Polski. Wyprawiono się na Kijów, poświęcono wszystkie siły dla przywrócenia Polsce ziem wschodnich, które żadnych korzyści nie przyniosły młodemu państwu, a były jedynie źródłem niezgody wśród narodów słowiańskich. O ludzie pomorskim, o Warmiakach i Mazurach zapomniano... Niemcy dalej panoszyli się w Gdańsku, w Prusach Wschodnich i na Pomorzu Zachodnim. Ujście Wisły było pod ich kontrolą. Od Gdyni dzielił ich jeden krok. Ściskali potężnymi kleszczami nasz wąski „korytarz", zawiśli jak chmura gradowa nad Warszawą od północy. I w dogodnej chwili runęli, zalewając kraj pancernymi hordami.

Ale naród polski tym razem zrozumiał, jaka jest droga do niepodległości i powrotu nad Bałtyk. Obóz demokratyczny, wykonując wolę narodu, zerwał z błędami przeszłości. Ramię przy ramieniu z żołnierzem bohaterskiej Armii Czerwonej, poszedł żołnierz polski tam, gdzie leży szczęście i bogactwo Polski — na Zachód, nad Bałtyk!

Jak burza szła Pierwsza Armia starym szlakiem Krzywoustego. Padło Jastrowie, Złotów, Wałcz, pękł „niezdobyty" Wał Pomorski, sztandary biało-czerwone załopotały nad Kołobrzegiem. Oddziały pancerne ruszyły na Gdynię i Gdańsk, mszcząc krew bohaterów Westerplatte. Demokratyczne Wojsko Polskie szeroko otworzyło „okno na świat". 500 km wybrzeża złączyło Bałtyk z odrodzoną Rzecząpospolitą.

W ślad za zwycięskim żołnierzem rusza lud polski. Idą chłopi, robotnicy, rzemieślnicy, drobni kupcy, przedsiębiorcy, inteligencja pracująca. Wolna Polska wysyła swych synów z pomocą ludowi ziem nadbałtyckich, by wspólnym wysiłkiem zespolić Pojezierze i Pobrzeże z Macierzą. Wysyła ich, by całe Pomorze, Warmię i Mazury uczynili nierozerwalną częścią Rzeczypospolitej.

Wróciliśmy nad Bałtyk na zawsze. Trudy polskiego chłopa, robotnika, inżyniera ukoronują bohaterski wysiłek żołnierza polskiego. Zakwitną polskie porty, dumnie załopoce na morzu polska bandera. Już 29 czerwca b. r. — w dniu Święta Morza — nastąpi otwarcie portu gdańskiego.

Pod sztandarem demokracji osiągnęliśmy największy w naszej historii triumf.

Pod sztandarem demokracji zbudujemy potęgę morską Polski!

Pod sztandarem demokracji stoi niewzruszenie żołnierz polski na straży polskiego morza!

W. Lenczyc

Wojsko Polskie w walce o Wielkie Pomorze.

Ciężka i znojna była droga, którą kroczyła I Armia Wojska Polskiego ku Bałtykowi. Pędząc przed sobą spod Warszawy zaciekle broniącego się wroga, przekroczył żołnierz polski u boku żołnierza radzieckiego dawną granicę polsko-niemiecką i dnia 5-go lutego stanął przed słynnym Wałem Pomorskim — ostatnią silną linią oporu nieprzyjaciela.

Wybudowany w dogodnym dla obrony, błotnistym, pełnym jezior terenie, stanowił Wał Pomorski potężny kompleks żelbetonowych fortyfikacyj. Wojsko Polskie spotkało się tu z rozpaczliwą obroną niemiecką. Hitlerowskie dowództwo za wszelką cenę starało się utrzymać swe pozycje. Hitler uprzedził żołnierzy w specjalnym rozkazie, że Wał Pomorski musi być utrzymany, choćby miał zginąć ostatni żołnierz niemiecki.

Walcząc na jednym z najtrudniejszych odcinków, jednostka gen. Kieniewicza, poparta ogniem ciężkiej artylerii, przełamała przy zastosowaniu umiejętnego manewru obronę niemiecką i zdobyła szturmem Wał Pomorski. Raz jeszcze dali polscy żołnierze niezwykłe dowody bohaterstwa i poświęcenia dla Ojczyzny.

Kpr. Stefańczyk, zwiadowca, wykonując otrzymane zadanie, podkradł się do umocnionego bunkra niemieckiego, unieszkodliwił karabin maszynowy i zasypał granatami znajdującą się tam załogę. Oficer pol.-wych. mjr. Kuss stanął na czele batalionu, któremu zabrakło dowódcy. Umiejętnie kierując batalionem, wykonał powierzone zadanie, ale sam zginął bohaterską śmiercią.

Po sforsowaniu Wału Pomorskiego wojska 1 Armii Polskiej pod dowództwem gen. Popławskiego dotarły do wybrzeża Morza Bałtyckiego nieopodal Kołobrzega. Radosna wieść rozniosła się po kraju. Znowu załopotały nad morzem polskie sztandary. W specjalnym rozkazie Marszałek Stalin wyraził uznanie i podziękowanie bohaterskiej 1 Armii.

Rozpoczęła się walka o Kołobrzeg. Przyparci ze wszystkich stron do morza, Niemcy bronili się zaciekle. Rzucali do boju piechotę morską, w miarę możności wykorzystywali również swą flotę. Czołgi, artyleria, samoloty wzmacniały obronę wroga. Domy zamieniono w twierdze. Prócz oddziałów SS, zmobilizowali Niemcy do obrony wszystkich mieszkańców miasta.

Żołnierze oddziałów płk. Szejpaka i Zajkowskiego dokazywali w walce o Kołobrzeg cudów waleczności. Plut. Wagner podpełznął ze swoim plutonem na odległość 50 m. od domu, w którym znajdował się niemiecki ręczny karabin maszynowy i strzelcy wyborowi. W brawurowym ataku zdobył dom, niszcząc całą załogę niemiecką. Poczym w ciągu 4 godz. odpierał liczne ataki nieprzyjaciela i utrzymał swe stanowisko do chwili nadejścia naszych oddziałów. Samoloty polskie, prowadzone przez por. Kramarczyka, zatopiły jeden okręt nieprzyjacielski, a na dwóch wznieciły pożary. Wśród gradu pocisków, w ogniu CKM-ów zdobywali żołnierze polscy dom za domem. 13-go marca połowa miasta była już w rękach Wojska Polskiego. Pierścień zacieśniał się coraz bardziej. Nie pomogła Niemcom zaciekła obrona.

Dnia 19-go marca po zaciętej walce Kołobrzeg został zdobyty.

W tym samym czasie, wespół z wojskami 2-go frontu białoruskiego, I brygada pancerna im. bohaterów „Westerplatte" dotarła do Gdyni i Gdańska. We wspaniałym szturmie złamała zaciekły opór Niemców i wkroczyła do Gdyni. W kilka dni później zostało wyzwolone prastare miasto polskie Gdańsk. Na dworcu Artusa powiewają znowu biało-czerwone sztandary.

Po zdobyciu Kołobrzega wojska 1 Armii poszły dalej na zachód, zajmując wśród ustawicznych walk liczne wsie i miasteczka.

Żołnierz polski, u boku sojuszniczej Armii Czerwonej, zmiótł wszystkie przeszkody na drodze ku morzu. Krew bohaterów na zawsze złączyła Bałtyk z Macierzą—Polską.

W. Śmigielski, por.

Hymn floty polskiej

Wolności słońce pieści lazur,
Łódź nasza płynie w świata dal.
Z okrętu dumnie polska flaga
Uśmiecha się do złotych fal.

Póki kropla jest w Bałtyku,
Polskim morzem jesteś ty,
Bo o twe wody szmaragdowe
Płynęła krew i nasze łzy.

Płyń, polska floto, płyń na krańce,
Powita cię uchodźca brat.
Twa flaga dumnie niech powiewa,
Wolność i sławę niosąc w świat.

Póki kropla i t.d.

Nad morzem krążył orzeł biały
I ochrzcił falę własną krwią.
Pomorskie straże rozbrzmiewały
Nad brzegiem morza piosnką tą.

Póki kropla i t.d.

Westerplattowcy w boju o Gdynię i Gdańsk.

Bój o Gdynię i Gdańsk rozpoczął się na dalekich przedpolach tych miast. 11 marca został zajęty pierwszy silny węzeł obrony wybrzeża—Wejherowo. Niepowstrzymanie prąc naprzód, zdobyli Westerplattowcy Redę i dotarli do Janowa-kluczowej pozycji obrony niemieckiej, zamykającej drogę do Gdyni.

Nie pomogły hitlerowcom ani rozbudowane pozycje obronne, ani wspierający ogień floty wojennej i artylerii, ustawionej na Kępie Oksywskiej. Czołgi brygady polskiej szybko złamały niemiecką obronę. Skolei wespół z Armią Czerwoną wzięto manewrem oskrzydlającym Mały Kack. Wreszcie po sforsowaniu małej, lecz błotnistej rzeczki rozpoczął się szturm na Gdynię.

27 marca wczesnym rankiem oddziały czołgów ruszyły do szturmu. Również zerwała się do ataku piechota radziecka i nasi fizylierzy. Na ulicach miasta zagrzmiały armaty, zazgrzytały gąsienice, zatrajkotała broń maszynowa. A w słuchawkach radiowych, na punkcie dowódcy, słychać coraz to nowe meldunki.

Zdobyta Polana Redłowska.
Zajęty stadion sportowy.
Nieprzyjaciel wyparty ze wzgórza Focha.
Zdobyliśmy kościół.

Z prawej strony dzieli naszych chłopców od morza Kamienna Góra. Niemcy zamienili ją w potężny fort, najeżony działami i bronią maszynową. Dowódca oddziału czołgów prosi o ogień artyleryjski.

Minęła minuta oczekiwania. W powietrzu rozległ się dobrze znany świst i szum. Ogniste pręgi znaczą zadymione niebo, a nad Kamienną Górą wznosi się słup ognia i dymu. To robota „katiuszy".

Westerplattowcy ponownie ruszają naprzód. Piechota zdobywa wzgórze.

Czołg polski wjechał w morze, otwarto luk i kierowca wskoczył do wody. To były jego żołnierskie zaślubiny z morzem. Fale Bałtyku zmyły mu z twarzy i rąk pył i proch walki. Krótko jednak trwało to przywitanie. Naprzód!

I znowu na ulicach Gdyni niosły się z hukiem i szumem polskie czołgi. Niemcy cofali się w popłochu. Odciętych w porcie piechota brała setkami do niewoli.

Westerplattowcy szli niepowstrzymanie dalej. W dniu następnym zajęli Chylonię. Pierścień dokoła Niemców, broniących się na Oksywiu, został zamknięty.

Tymczasem inny oddział Westerplattowców otrzymał rozkaz marszu na Gdańsk. Czołgi i piechota zmotoryzowana minęły szybko Sopoty i Oliwę, przejechały przez spalony i rozbity Wrzeszcz. Jako zadanie otrzymały zajęcie rynku.

Wysłany naprzód zwiad zameldował, że silnych umocnień na drodze nie ma. Czołgi i samochody ruszyły naprzód. Zielona Brama..... Ulica Długa... Już widać sterczące w niebo gruzy ratusza.

Nasi chłopcy pierwsi wdarli się na rynek. Czołgi stanęły przed Dworcem Artusa w pogotowiu bojowym. Piechurzy zeskoczyli z aut i po wąskich, krętych schodach pobiegli na górę.

Po chwili na szczycie Dworu Artusa załopotała na wietrze biało-czerwona flaga. D-ca Brygady przemówił ze swego czołgu krótko, twardo, po żołniersku. Padły słowa: Gdańsk powrócił do Polski!

Przymanowski por.
(„Zwyciężymy")

Hymn kaszubski

Tam gdzie Wisła od Krakowa
W polskie morze płynie,
Polska wiara, polska mowa
Nigdy nie zaginie.

Nigdy do zguby nie przyjdą Kaszuby,
Za wolnością stali, wolność otrzymali.

Przyszedł Krzyżak w twardej blasze,
Palił wsie i miasta,
Za to jego cepy nasze
Grzmociły lat dwa sta.

Nigdy do zguby i t.d.

Nas zawołał do swej roty
Polski król Jagiełło,
A w niemieckich karkach gnaty,
Trzeszczały aż miło.

Nigdy do zguby i t.d.

Morze to wielkość i bogactwo narodu.

O POLSKĄ FLOTĘ

Uzyskujemy długą granicę morską, liczącą około 500 km, wraz z kilkoma dobrymi portami.

Pozostaje do wykonania druga część programu morskiego: musimy nauczyć się korzystać z uzyskanego dostępu do morza, musimy zbudować własną flotę.

Wymaga to od Narodu dużego wysiłku. Na taki wysiłek jednak musimy się zdobyć, bo tylko własna flota handlowa, odpowiadająca naszym potrzebom, utrwali zdobycze oręża i stanie się wielką dźwignią pomyślnego rozwoju gospodarstwa narodowego.

Jako przykład wzorowej gospodarki morskiej, może nam służyć mała i ubogo przez przyrodę wyposażona Norwegia. Żegluga morska jest tam przemysłem narodowym, stanowiącym źródło utrzymania większości obywateli, którzy pracują, jako marynarze, oficerowie marynarki, budowniczy okrętów oraz pracownicy portowi i handlowi. Norwegia, licząca zaledwie 3 mil. mieszkańców, posiadała przed wojną czwartą co do wielkości flotę handlową świata, 9 razy większą niż tego wymagały potrzeby jej handlu zagranicznego. 8/9 floty norweskiej obsługiwało handel sąsiadów i zdobywało za świadczone usługi poważne dochody, które pozwalały Norwegom kupować potrzebne im surowce i towary zagranicą.

Na transporcie morskim przesyłek zagranicznych zarabiała mała Holandia 160 milionów guldenów rocznie.

Szlachta i magnateria polska powierzyły handel zamorski bogatym Niemcom gdańskim, którzy tylko czasem budowali własne okręty. Produkty polskich pól i lasów były sprzedawane na miejscu, a towary zagraniczne nabywano u przybywających do Gdańska kupców holenderskich, angielskich i innych. Produkty chłopa polskiego przez całe wieki szły do Gdańska, lecz po świecie rozchodziły się pod obcą banderą, rozsprzedawali je kupcy różnych krajów. Opłacaliśmy się drogo Gdańszczanom i właścicielom obcych okrętów za pośrednictwo i transport. Ponad to był nasz handel zagraniczny kontrolowany przez jednych i drugich, a kilkakrotnie doszło nawet do blokady naszych portów, wobec której byliśmy bezsilni.

Po odzyskaniu niepodległości naród zdobył się na budowę własnego portu w Gdyni. Ale rządy sanacyjne prowadziły szkodliwą politykę w sprawach morskich. Polska pokryła 50% kosztów rozbudowy portu gdańskiego, a kierując tam połowę swego wywozu spowodowała trzykrotny

wzrost jego obrotów. Za przeładunek i magazynowanie towarów płaciliśmy Gdańskowi roczny haracz w wysokości ponad 50 milionów zł. Sanacja żywiła gada hitlerowskiego sokami narodu. Ale pieniędzy na rozbudowę floty polskiej nie miała. Pojemność naszych 46 małych i średnich statków wynosiła w 1939 r. zaledwie 115.000 ton regestrowych, była więc mniejsza od pojemności dwóch wielkich okrętów. Mieliśmy flotę 5 razy mniejszą od fińskiej, o 1/3 mniejszą od estońskiej i łotewskiej. Nasza maleńka flota mogła obsłużyć zaledwie 1/9 część słabo rozwiniętego handlu zagranicznego Polski. Za transport morski płaciliśmy obcym przedsiębiorstwom okrętowym około 200 milionów zł. rocznie.

Fatalny stan naszego gospodarstwa morskiego osłaniała sanacja hałaśliwą propagandą o mocarstwowości Polski i konieczności zdobycia kolonii.

Demokratyczne państwo polskie nie powtórzy błędów przeszłości. Władze demokratycznej Polski zgodnym wysiłkiem całego Narodu zbudują flotę, odpowiadającą naszym potrzebom.

Flota, przewożąc towary krajowe, powstrzymuje odpływ własnej waluty, a pobierając opłaty za frachty przewozowe obcych towarów, zdobywa dla kraju zapasy dewiz zagranicznych. Flota narodowa daje pracę setkom tysięcy ludzi, zatrudnionych na okrętach i w portach. Ona wreszcie pobudza handel zamorski.

Poważnymi źródłami dochodów są również rybołówstwo morskie i budowa okrętów we własnych stoczniach. W okresie rządów sanacji okrętów nie budowaliśmy, lecz kupowaliśmy je u obcych, płacąc duże sumy w gotówce lub towarach (stocznia gdyńska powstała na krótko przed wojną i budowała tylko statki żeglugi przybrzeżnej). Polska demokratyczna, rozporządzająca stoczniami odzyskanych portów, będzie mogła budować własnymi siłami średnie i duże okręty. Wykonując w ten sposób swój program morski, stworzy nowe warsztaty pracy dla wielu tysięcy robotników, majstrów i inżynierów.

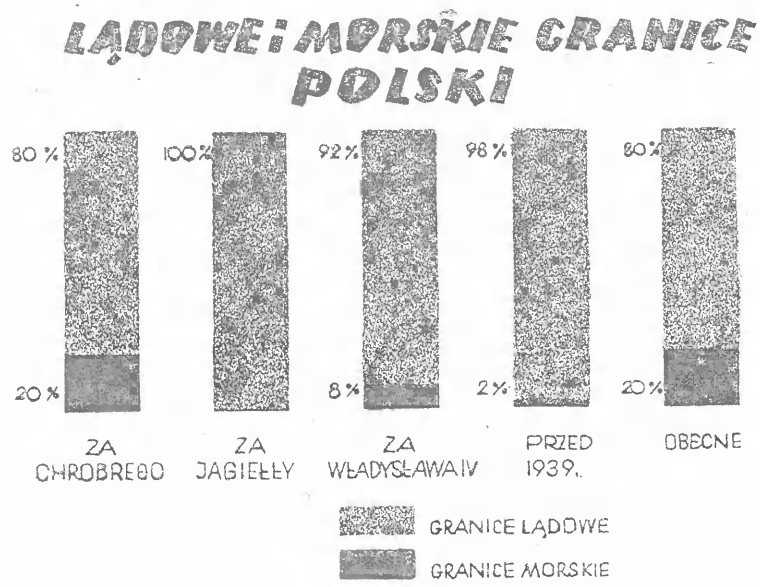
Od nas zależy, czy — pamiętając o błędach przeszłości — potrafimy należycie zużytkować skarb naturalny, jakim jest szeroki i wolny dostęp do morza.

T. Ladenberger. kpt.

Szeroki dostęp do Bałtyku

Naród, który osiadł nad morzem, jest sąsiadem całego świata. Morze bowiem to szeroki i otwarty szlak, znakomicie ułatwiający narodom wymianę ich dóbr gospodarczych i kulturalnych, to motor ruchu i postępu, dźwignia ich potęgi.

W okresie, poprzedzającym pierwszy



rozbiór 1772 r., z górą 80% polskiego handlu zagranicznego szło drogami wodnymi ku Bałtykowi. Po pierwszym rozbiorze Polski Prusy Fryderyka II, posiadając w swych rękach porty Prus Wschodnich oraz ustanowiwszy komorę celną na Wiśle w Kwidzyniu, rozciągnęły kontrolę niemal nad całością naszego handlu zagranicznego. Polska została odepchnięta od Bałtyku i osaczona.

Cła, nałożone przez Prusaków na polskie zboże, wynosiły 30-50% jego wartości. Polska dusiła się. Jej handel zagraniczny skurczył się do 1/4 poprzednich rozmiarów, gospodarka polska upadała coraz gwałtowniej, utrzymanie równowagi budżetu było niemożliwe.

Ta pruska polityka odcinania Polski od świata była jedną z przyczyn niepowodzenia reform skarbowych i wojskowych Sejmu Czteroletniego.

Sytuacja Polski z lat 1921-39 żywo przypomina czasy przedrozbiorowe. Pozostawienie Elbląga Niemcom i stworzenie Wolnego Miasta Gdańska spowodowało skurczenie się „korytarza" pomorskiego Polski do rozmiarów wąskiej szczeliny z wylotem w Gdyni. Granica morska razem z Helem wynosiła zaledwie 2,5% całości granic Polski. Żelazna pięść niemiecka zaciskała nasze gardło, grożąc w każdej chwili uduszeniem. Przez oba bowiem porty — Gdańsk i Gdynię — szło 78% naszego obrotu zewnętrznego. Rządzony przez Niemców Gdańsk i zagrożona przez armaty niemieckie Gdynia decydowały o rozwoju całego życia gospodarczego Polski i o jej niepodległości.

Przywrócenie państwu polskiemu szerokiego dostępu do morza, jaki posiadało ono za czasów pierwszych Piastów, jest niezbędne dla usunięcia zagrażającego nam niebezpieczeństwa niemieckiego. Szeroki dostęp do Bałtyku, od Braniewa po Szczecin, zmiażdży kleszcze niemieckie, zaciskające się od wieków dokoła naszych portów.

Szeroki dostęp do Bałtyku jest jednym z warunków pełnej—gospodarczej i politycznej niepodległości Polski.

Tad.

Z dalekiej i bliskiej przeszłości.

Piastowski szlak.

Przez nieprzebyte, zda się, bagna i jeziora, przez dzikie puszcze i pustkowia podąża władca Polski Bolesław Krzywousty z pod Głogowa na północ. Zabrał z sobą tylko nieliczną garstkę rycerzy, ale to wypróbowani w walce, odważni i śmiali towarzysze. Bez wytchnienia podążają na północ, by raz jeszcze utrwalić panowanie polskie nad ziemią nadmorską.

Po sześciodniowej, nużącej podróży stają wreszcie pod grodem Kołobrzeg. Nie długo odpoczywają zmęczeni rycerze Bolesława. Nazajutrz rano, gdy wschodzące słońce różowi ziemię, przeprawiają się przez rzekę. Nie szukają mostu ani brodu. Byle przeprawić się jak najszybciej, byle zdążyć rozstawić szyki zanim nieprzyjaciel się spostrzeże.

Bolesław zagrzewa ich krótkim przemówieniem: „Ufny w waszą zacność i odwagę, przyprowadziłem was, rycerze, na ten brzeg morski, by z boską pomocą orężem ten kraj Ojczyźnie miłej wrócić".

Jak burza rzucają się polscy rycerze naprzód. Z dobytymi mieczami przebiegają most, szturmują bramy. Niestrudzony Bolesław jest w pierwszych szeregach.

Walka trwa cały dzień. Wreszcie przerażony książę nieprzyjacielski ucieka z Kołobrzegu.

Zwycięstwo wywalczone. Ziemia nadmorska w polskim władaniu. A sława Bolesława, którego „nie odstrasza ni burza, ni szum groźny morskiej fali", rozpościera się daleko i szeroko.

Strażnik Polskiego Bałtyku.

Na miano strażnika morskich szańców Rzeczypospolitej godnie zasłużył starosta pucki Jan Weyher. Król Zygmunt III, powierzył mu obronę wybrzeża i baczenie na morskie strażnictwo.

Wziął się więc starosta pucki raźno do rzeczy i jął formować na koszt własny ochotniczą flotyllę. Szybko ją też zbudował. W skład jej weszło kilka okrętów, pozostałych z wypraw królewskich do Szwecji i dwie galeony wojenne, ufundowane własnym kosztem przez Weyhera.

Wkrótce flota Weyhera zajęła się wyłapywaniem szwedzkich okrętów, wiozących materiały wojenne, a że takie wyprawy niejednokrotnie jej się udawały — rosła w liczbę i siłę.

Ciemną nocą sierpniową 1603 r. udało się szwedzkiej flotylli wysadzić na ląd znaczny oddział, który został w porę odparty. Wpłynęło to na zwiększenie czujności strażniczych wojsk Weyhera i na niestrudzoną czynność jego floty.

Dzięki temu niespodziane ukazanie się w r. 1606 pod Helem szwedzkiej floty skończyło się dla niej dotkliwą porażką. Jan Weyher powstrzymał szwedzki atak gradem kul ze swoich okrętów, ustawionych korzystnie u brzegu i wspartych gęstą palbą piechoty lądowej.

Dłuższy czas po tych porażkach nie widziano z Kępy Oksywskiej szwedzkich okrętów. Weyher zaś przez długie jeszcze lata służył wiernie i ofiarnie Polsce, strzegąc jej granic morskich i pracując ciągle nad rozbudową floty polskiej.

Pod Oliwą.

Rok 1627. Ciemną nocą, gdy mgła zapadła, okręty polskie wyszły na pełne morze. Zręcznie omijając patrolujące orlogi szwedzkie, szły cicho naprzód okryte białą, nieprzejrzystą mgłą. Z tyłu i z boków otaczały flotę szwedzką, skupioną nieopodal Oliwy, by później napaść ją niespodzianie.

Nad ranem mgła opadła. Połyskiwała w słońcu Oliwa złotymi krzyżami opactwa. Śmiało runęła polska flota na wroga. Na czele szedł szybki i obrotny „Król Dawid". Za nim sunął lekki „Święty Jerzy".

Granaty i kule z muszkietów posypały się na wroga. Z obu stron są już ranni i zabici. Ale polscy żeglarze nie zważają na nic. Z zaciętością prą naprzód. Pierwsi z nich już zwarli się z nieprzyjacielem. Zahaczają statki szwedzkie i przymocowują je do swoich. Już uwijają się na pokładach wroga, walcząc na szable i topory. Szwedzi bronią się zaciekle. Ale zbyt mocne jest natarcie.

Część szwedzkiej floty próbuje ratować się ucieczką. Rozwinąwszy żagle, umyka w stronę Piławy. Jest tam również okręt admiralski. Cztery statki polskie idą w pogoń. Zwinne, chyże rychło doganiają wroga. Krótko trwa walka.

Już słońce zachodzi. Podziurawione okręty — chluba szwedzkiej floty — zapadają się zwolna w morze. Nie uratuje ich martwa załoga. Triumfalne okrzyki wydzierają się z piersi polskich żeglarzy. Zwycięstwo! Zwycięstwo nad potężnym wrogiem!

Z gdańskich i oliwskich wież rozbrzmiewają triumfalnie dzwony na chwałę wielkiego zwycięstwa polskiej floty. Port gdański jest wolny od blokady.

„Mamy rozkaz cię utrzymać!"

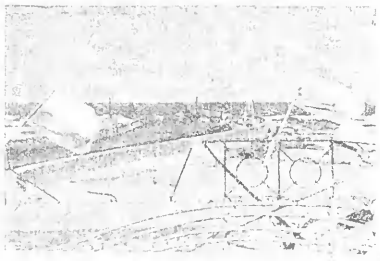
Wrzesień 1939 r. Na Polskę runęły opancerzone hordy hitlerowskie. Duże siły nieprzyjacielskie oblegają od strony lądu i morza Westerplatte, polską placówkę nadmorską w Gdańsku. A Westerplatte broni tylko 300 żołnierzy — bohaterów. Odcięci od kraju i pomocy, niedostatecznie uzbrojeni, nie myślą jednak ani na chwilę o poddaniu się. Bronią wiernie polskiego morza, bronią prastarego polskiego Gdańska, zaprzepaszczonego przez rządy reakcyjne.

200 m przed fortem kołysze się na falach niemiecki krążownik „Szlezwig Holstein". Pocisk za pociskiem posyła z olbrzymich dział okrętowych w małą garstkę obrońców. Od strony miasta wali artyleria lądowa, a nurkujące samoloty nadlatują grupami i zniżając się nad głowami obrońców, zrzucają raz po raz śmiercionośne ładunki.

Westerplatte płonie... Chyba nie ma tam już żywych i zdolnych do walki. Pod osłoną ognia ruszają Niemcy naprzód. I wracają odparci.

Znów biją w polskie bunkry pociski z morza, lądu i powietrza. Potem ponownie wściekły atak niemiecki. Jak poprzedni — daremny. I tak kolejno dzień i noc, dzień i noc. Słupy ognia i czarny dym otuliły Westerplatte. A radio polskie wciąż nadaje: „Westerplatte broni się."

Przez osiem długich dni walczy żołnierz polski, opuszczony zdradziecko przez własny rząd, z całą potęgą niemieckiej techniki, by raz jeszcze dać dowody gorącej miłości ludu polskiego dla swego morza i kraju.



Port Kołobrzegu wrócił do Polski

W Kołobrzegu.

Od trzech dni nieprzerwanie toczy się twardy bój na ulicach Kołobrzegu. Trzeba zdobywać dom za domem, bramę za bramą. Wśród palących się domów, poprzez kurz i ogień pocisków przebija się żołnierz polski.

Jednostka kpt. Szulczyńskiego posuwa się wzdłuż głównej ulicy. Chłopcy są rozpaleni walką, spoceni, czarni od pyłu i prochu. Ze wszystkich stron sypią się pociski, pękają miny. Piekło!

Nowy blok domów zdobyty. Zakręt — w dali na krańcu ulicy błyska szarostalowy pas.

Morze! Serca żołnierzy biją żywiej, dłoń mocniej ściska kolbę automatu.

Nareszcie morze, do którego tak długo tęsknili, o którym tak marzyli w ciężkiej wędrówce z nad dalekiej Oki.

Jak burza przelatuje piechota Kosińskiego, wdziera się do portu pomiędzy stosy skrzyń i sprzętu.

Od strony falochronu szczeka jeszcze zapamiętale niemiecki CKM, który broni odwrotu i zaokrętowania resztek niemieckich oddziałów. Ale już niedługo. W ślad za odpływającymi kutrami lecą pociski naszej artylerii.

Na rozbitej latarni morskiej — stacji pilotów powiewa ponad portem polska bandera.

Nasze morze!

W słoneczny kwietniowy poranek rusza oddział ułanów polskich na brzeg Bałtyku. Po latach niewoli znów kawaleria polska obejmuje straż na polskim wybrzeżu.

Ułani ławą wjeżdżają w fale. Potem wraz z delegacją Armii Czerwonej ustawiają się w czworobok.

Rozpoczyna się uroczystość. Zaślubiona ma być morze z Polską. Przemówienia. Triumfalne okrzyki na cześć Wojska Polskiego i sojuszniczej Armii Czerwonej rozbrzmiewają w powietrzu. Potem przysięga na wierność morzu.

Dwaj bohaterowie walk o Kołobrzeg rzucają w fale pierścienie z orłami.

Białoczerwona flaga wznosi się na maszt. Rozbrzmiewa hymn państwowy.

Żołnierze oddają honorowe salwy i w piaszczyste dno Bałtyku wbijają słup żelazny — polski słup graniczny — znak polskiego nad morzem władania.

I. Hankiewicz, ppor.

BOGACTWO PRZEZ MORZE

Dwadzieścia kilka lat temu na konferencji pokojowej w Wersalu odmówiono Polsce Gdańska, oddano Niemcom ten port położony u ujścia polskiej Wisły. Ze sporów polsko-gdańskich uczyniono stały temat obrad Ligi Narodów, żagiew do podsycania nienawiści do Polski w masach niemieckich.

Utraciliśmy korzyści z posiadania Wisły, bo obsługujący ją port gdański pozostał w rękach niemieckich. Pozwolono Niemcom bogacić się na przeładunku polskich towarów i handlu morskim Polski.

Gdańsk przejął obroty artykułami najdroższymi. Dla taniego węgla musieliśmy sobie stworzyć własny port i własne miasto portowe — Gdynię i specjalną linię kolejową, wszystko kosztem wielu miliardów złotych. Były to zbędne wydatki — chodziło o zubożenie Polski, o powstrzymanie jej rozwoju.

Przez dwadzieścia lat niepodległości, poza zbudowaniem Gdyni, Polska nie wiele włożyła w gospodarstwo morskie. Nie zbudowaliśmy floty handlowej, ani flotylli rybackiej.

Rocznie opłacaliśmy ogromną kwotę 200 milionów zł. za przewozy swych towarów okrętami obcych państw morskich. Anglii, Niemiec, Norwegii. Co więcej nasz naród był zależny od polityki taryfowej tych państw, zatem mogliśmy wywozić nie te towary, któreśmy wywozić mogli i tam gdzieśmy chcieli — tylko takie i tam, gdzie nam obce taryfy przewozowe na to pozwalały. Żeby mieć dla kraju korzystny wywóz trzeba mieć dużą, własną flotę handlową, samemu ustalać opłaty przewozowe, tak aby taniej przewozić towary, na których wywozie nam zależy. Trzeba mieć we własnych rękach ujścia rzek spławnych.

Uzyskujemy Odrę. Odra stanowi doskonałą drogę dla spływu śląskiego węgla, musimy ją utrzymać i utrzymać we własnych rękach port w Szczecinie, panujący nad ujściem Odry, tak jak Gdańsk panował nad ujściem Wisły.

Naród Polski nie pozwoli na zakorkowanie Odry, tak jak mu dawniej zakorkowano Wisłę.

Wszyscy wiemy, że morze zadecyduje o naszej sile gospodarczej — o naszym dobrobycie i rozumiemy potrzebę utrzymania w polskich rękach systemu spławnego obu naszych rzek narodowych.

Tego chce Polski górnik, polski robotnik i cały naród.

Pięćset kilometrów wybrzeża to nie tylko dar od losu — to zobowiązanie. Wielkie morze dla naszego kraju to tak jak puste pole dla rolnika. Trzeba je zagospodarować. Na morze musimy wypuścić własne okręty, we własnych zbudowane stoczniach, z polskich materiałów, przez polskich wykonane robotników.

Polskie okręty będą miały polskie załogi. Cały dochód z budownictwa okrętowego i z przewozów morskich wzbogaci nasze gospodarstwo. Wyślemy nasze towary tam, gdzie zechcemy, i uzyskamy ceny najlepsze.

NA MORZE

Piękny poranek, słońce odbija się w falach, morze nęci. Jechać tam — w błękitną dal!

Pokusa wielka. Maleńki okręcik stoi gotowy do wyjścia na morze, kołysząc się lekko przy molo stoczni Marynarki Wojennej, a na szczycie powiewa biało-czerwona bandera — to „Pionier".

Rzucam pytanie: Kto na ochotnika wypłynie na morze? — Wszyscy!

Wybieram załogę, starych, doświadczonych wilków morskich, bo sprawa nie jest łatwa. Wyjście z portu zawalone zatopionym okrętem niemieckim, zwoje drutów oraz lin splątanych, wszystko zagradza nam drogę.

Najpoważniejsza sprawa — gdzie są miny?

Morze wzywa i głos ten jest silniejszy, niż obawa przed minami. „Pionier" rusza wolno, odbija od mola i kieruje się w pierwsze wyjście z portu przy Dworcu Morskim. Metr za metrem zbliżamy się do zatopionego okrętu, sondujemy głębokość, przerywamy stalowe liny, usuwamy belki i wąskim przejściem między dziobem okrętu, a zaminowanym molem przeciągamy się na drugą stronę.

Motor „wolno naprzód". Jesteśmy w avant-porcie, płyniemy wolno, a radość błyszczy w oczach, bo pierwsza przeszkoda pokonana.

Zbliżamy się do pancernika „Gneisenau", który swym potężnym cielskiem, niby smok legendarny zamyka wyjście na pełne morze. Próbujemy obejść go z dziobu i z rufy—nie przejdziemy. W końcu kierujemy dziób „Pioniera" na wyłom zrobiony w falochronie. Motor — „stop". Z olbrzymich cementowych kesonów sterczą stalowe wiązania i zębate głazy.

Z zapartym oddechem przesuwamy się wprost po rumowisku. W chwilę później w dziób „Pioniera" uderza fala pełnego morza. Jesteśmy wolni—„cała naprzód". Łagodny wietrzyk napełnia nam płuca powietrzem, które ma w sobie woń dalekiego morza. Wszyscy śpiewają, a słowa pieśni mieszają się z szumem fal oraz łoskotem naszego silnika. W dole nawet nasz motorzysta „Miś" radośnie pomrukuje, dając więcej gazu.

Czy miny są, czy ich nie ma— o tym nikt nie myśli. Radość serce rozpiera, znowu po tylu latach na polskim morzu. Choć na maleńkim „Pionierze", to jednak wiemy, że torujemy drogę polskim okrętom. Zrywa się lekki wiatr. „Pionier" śmiało idzie pod falę. Morze lekko kołysze, igrając w promieniach słońca.

Przepływamy obok zatopionych okrętów, obok masztów wystających z wody, kierując się na cypel Helu. Wpływamy do portu rybackiego, witani radośnie przez oficerów i żołnierzy Armii Czerwonej, którzy pierwsi wkroczyli na Hel.

Czas upływa bardzo szybko. Słońce zniżyło się ku zachodowi. Motor w ruch— wolno wypływamy z portu, biorąc kurs na Gdynię.

Nasz „Pionier"— to pierwszy okręt, który wpłynął do portu gdyńskiego od strony morza, niosąc na szczycie masztu polską banderę wojenną. „Pionier" to pierwszy okręt Polski Demokratycznej, który rozwinął dumnie biało-czerwoną banderę na polskim morzu.

Iwankiewicz por.

(„Nasze morze")

Własne rybołówstwo morskie.

Morze zawiera nieprzebrane skarby rybne. Z każdej wioski nadmorskiej, z każdego portu rybackiego wyruszą tysiące łodzi, kutrów, lugrów i trawlerów na połów śledzi, dorszy, płastug, skumbrii i szprotów. Jeden mały statek rybacki, zaopatrzony ledwie w 8 ludzi załogi musi często wracać do brzegu z dalekomorskich połowów, żeby wyładować swój ładunek. W ciągu roku wyławia się około 2.000 beczek ryby.

Musimy takich lugrów zbudować dwieście, a może i trzysta, wychować i wyszkolić potrzebne załogi.

Rzucimy wówczas na polski rynek rybę morską w dużych ilościach. Dojdziemy w spożyciu tej ryby z lichego pół kilograma na głowę ludności rocznie do dwudziestu kilku. A ileż to jest doskonałych ryb morskich! Chłop polski nie tylko nie zna ich smaku, ale nie zna i widoku, a nawet nazwy.

Nie będzie to jadło kosztowne i trudno dostępne. Gdy sprowadzimy do wsi polskiej rybę morską na normalne pożywienie, wówczas przestaną nasze dzieci prześladować krzywica, skrofuły i tyle innych chorób wywołanych niewłaściwym pożywieniem.

Dawniej płaciliśmy zagranicy ogromne sumy za trochę śledzi — teraz będziemy mieli rybę własną. Własną i tańszą. Trzeba tylko trochę środków i sporo dzielnych fachowców morskich.

Szeroki dostęp do morza TO SIŁA POLSKI!

NASZE PORTY

W zwycięskim pochodzie na zachód żołnierz polski wraz z sojuszniczą Armią Czerwoną wyzwolił ziemie nadbałtyckie. Niemiecka zapora nadmorska, oddzielająca nas od świata, przestała istnieć. Zamiast wąskiej szczeliny gdyńsko-puckiej, w której nie mieściły się nawet małe obroty handlowe Polski sprzed 1939 r., otrzymaliśmy około 500 kilometrowe wybrzeże z wielkimi naturalnymi portami.

DROGĄ MORSKĄ SZŁO 78% CAŁEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO POLSKI

Niemcy, wycofując się z nad Bałtyku, dokonali ogromnych zniszczeń. W Gdyni spalili szereg większych gmachów, jak budynek poczty, dworzec kolejowy i inne. Naogół jednak miasto ocalało. Natomiast zniszczony port gdyński wymagać będzie dużego nakładu pracy, zanim stanie się zdatny do użytku. Niemcy wysadzili w powietrze mola, zniszczyli baseny, falochrony i urządzenia portowe. Magazyny, elewator zbożowy, łuszczarnia ryżu i olejarnia pozostały. Szczątki rozbitych przez sojuszników okrętów niemieckich „Gneisenau" i „Szlezwig-Holstein" zamykają wejście do portu.

Na odwrót, w porcie gdańskim zniszczenia są tak małe, że zaraz po rozminowaniu port będzie mógł przystąpić do pracy. Za to miasto Gdańsk przedstawia sobą, jak i wiele innych miast Polski, ruiny i zgliszcza. Z pięknego ratusza zachowała się tylko przednia ściana. Wspaniałe kościoły, piękne budowle i kamienice Starego Miasta leżą w gruzach. Słynny Dwór Artusa zniszczony, tylko w murach bramy gdańskiej tkwią nadal orły piastowskie, świadcząc o polskości grodu.

Zaraz po wyzwoleniu zawrzała w obu miastach wytężona praca. Na gruzach powstaje nowe życie. Wokół Gdańska i Gdyni oczyszczono wszystkie drogi, zarzucone sprzętem wojennym, trupami ludzi i koni. Gdynia ma już połączenie kolejowe z resztą kraju. Specjaliści, skupieni w Biurze portowym, pracują nad oczyszczeniem i odbudową portu gdyńskiego. Naprawiono już elektrownię portową i stację pomp.

W Gdańsku Komisja Odbudowy organizuje oczyszczanie miasta i opracowuje plany budowy Nowego Gdańska. Przewiduje się, oczywiście, prace nad odnowieniem cennych zabytków Starego Miasta. Pozostała w Gdańsku ludność niemiecka, zatrudniona obecnie, lecz pracująca z niechęcią i opieszale, będzie niebawem usunięta.

Przed wojną największe obroty na Bałtyku miał port gdyński. Tuż za nim szedł Gdańsk. Gdańsk i Gdynia, jako porty, położone u ujścia Wisły — centralnej rzeki polskiej i posiadające jedno zaplecze, muszą się wzajemnie uzupełniać i tworzyć jednolitą całość. By je zbliżyć i usprawnić ich współpracę, połączymy oba miasta nową linią kolejową, biegnącą brzegiem morza przez Sopoty. W pierwszym okresie najważniejszym zadaniem obu portów będzie przeładunek masowych towarów-surowców importowanych i eksportowanych, zwłaszcza węgla, drzewa, rudy i bawełny. W miarę rozwoju naszego handlu będziemy towary masowo kierowali do leżącego u samego ujścia Wisły Gdańska, drobnicę zaś do Gdyni. Ośrodek handlowy i przemysłowy Gdańska przesuniemy w pobliże wybrzeża, by miasto zrosło się ściśle z portem, który w dalszej przyszłości będziemy rozbudowywać nad Wisłą, w głąb kraju aż do Tczewa.

Jednolity i wielk port gdańsko-gdyński stanie się głównym ośrodkiem naszego handlu zamorskiego, i bazą naszej floty.

Szczecin, położony u wylotu wielkiego szlaku handlowego, jakim jest Odra, posiada znakomite możliwości rozwoju. Już dziś Odra i jej przedłużenie — wielki kanał Koźle-Gliwice łączą z morzem ośrodki przemysłowo-górnicze Śląska Dolnego i Górnego.

Rolę pomocniczą, jako port dla obszarów warmińsko-mazurskich, spełniać będzie Elbląg. Posiada on dobre połączenie ze swoim zapleczem dzięki rozbudowanemu systemowi kanałów, wiążących liczne jeziora mazurskie.

Tani transport wodny do naszych portów zwiększy wydatnie możliwości naszego handlu zamorskiego.

Liczne, drobne przystanie i wioski nadbrzeżne stwarzają nowe, świetne możliwości rozwoju polskiego rybołówstwa morskiego. Głównym portem rybackim i ośrodkiem przemysłu rybnego będzie Kołobrzeg.

Dla rozbudowy floty polskiej podstawowe znaczenie mają stocznie Gdańska (3 zakłady), oraz Elbląga i Gdyni, które podczas działań wojennych ucierpiały stosunkowo nieznacznie.

Zaludnienie i zagospodarowanie portów nadbałtyckich oraz stworzenie własnej floty będzie wymagało kilkuset tysięcy ludzi, w tym ogromnej liczby wyszkolonych specjalistów: majstrów, techników, inżynierów, handlowców, marynarzy, rybaków. Ludzi tych musimy pośpiesznie szkolić w specjalnych zakładach, wyższych uczelniach i instytutach, organizowanych już na terenie Gdańska i Gdyni. Oni utrwalą panowanie Polski na wybrzeżu.

W. Rodziewicz, ppor.

Wspólnym wysiłkiem całego narodu odbudujemy nasze porty!

KRONIKA MORSKA

21. VII. 1944 Manifest PKWN-u wzywa Naród: „Stawajcie do walki o powrót do Matki-Ojczyzny starego, polskiego Pomorza, o Prusy Wsch., o szeroki dostęp do morza".

22. I. 1945 Wojska radzieckie zdobyły Olsztyn—stolicę Warmii.

26. I. Wojska marszałka Rokossowskiego zdobyły Malborg—dawną stolicę Zakonu Krzyżackiego.

31. I. I Armia Polska przerwała Wał Pomorski, zdobywając Frydląd, Jastrowie i Złotów.

10. II. Zdobyto Elbląg — port i miasto przemysłowe nad Zalewem Świeżym.

2. III. Wojska radzieckie zdobyły Szczecinek — główne miasto Pojezierza Pomorskiego.

5. III. Wojska polskie dotarły do brzegów Bałtyku w pobliżu Kołobrzegu, wojska radzieckie zdobyły Koszalin i Starogard — główne miasta Pomorza Zach.

18. III. I Armia Polska zdobyła Kołobrzeg i została wyróżniona w rozkazie Marszałka Józefa Stalina.

28. III. Wojska radzieckie przy współudziale polskiej brygady pancernej uwolniły Gdynię.

30. III. W specjalnym rozkazie Marszałka Józefa Stalina wypowiedziane zostały historyczne słowa: „Nad Gdańskiem powiewa sztandar narodowy Państwa Polskiego". Rząd Tymczasowy ogłosił dekret o utworzeniu województwa gdańskiego. Premier Edward Osóbka-Morawski oświadczył: „Polityka przyjaźni i współpracy z bratnimi narodami Związku Radzieckiego naprawia błędy i krzywdy przeszłości, odzyskuje dla Polski Gdańsk i inne ziemie polskie, zrabowane nam kiedyś przez Niemców".

2. IV. Prezydent KRN-u Bolesław Bierut w depeszy do Marszałka Józefa Stalina oświadczył: „Naród nigdy nie zapomni, że Armia Czerwona pod Pańskim kierownictwem zdobyła dla Polski szeroki dostęp do morza i umożliwiła przywrócenie Polsce Gdańska".

Naczelny Dowódca W.P. marsz. Michał Żymierski ogłosił w rozkazie: „Wyzwolenie Gdańska — to symbol i ukoronowanie wyzwolenia całego Pomorza, zdobycia dla Polski szerokiego, około 500 km-go wybrzeża morskiego".

4. IV. Podczas manifestacyj warszawskich z okazji zdobycia Gdańska prezydent Bolesław Bierut powiedział: „Nie może Polska swobodnie rozwijać się bez Gdańska, leżącego przy ujściu jej głównej rzeki i tym bardziej nie może żyć i rozwijać się Gdańsk bez Polski".

10. IV. Prezydent Bierut i premier Osóbka-Morawski w Gdańsku i Gdyni.

15. IV. Odezwa 4 stronnictw demokratycznych: „Zaroi się od polskich statków handlowych i okrętów wojennych pod polską banderą Morze Bałtyckie".

26. IV. Wojska radzieckie zdobyły Szczecin—stolicę Pomorza Zach.

9. V. Zaprzysiężenie pierwszej jednostki Polskiej Marynarki Wojennej na polskim wybrzeżu.

Wydawnictwo Oddziału Propagandy Gł. Zarz. Polit.-Wych. W. P. Zdjęcia Czołówki Filmowej W. P.