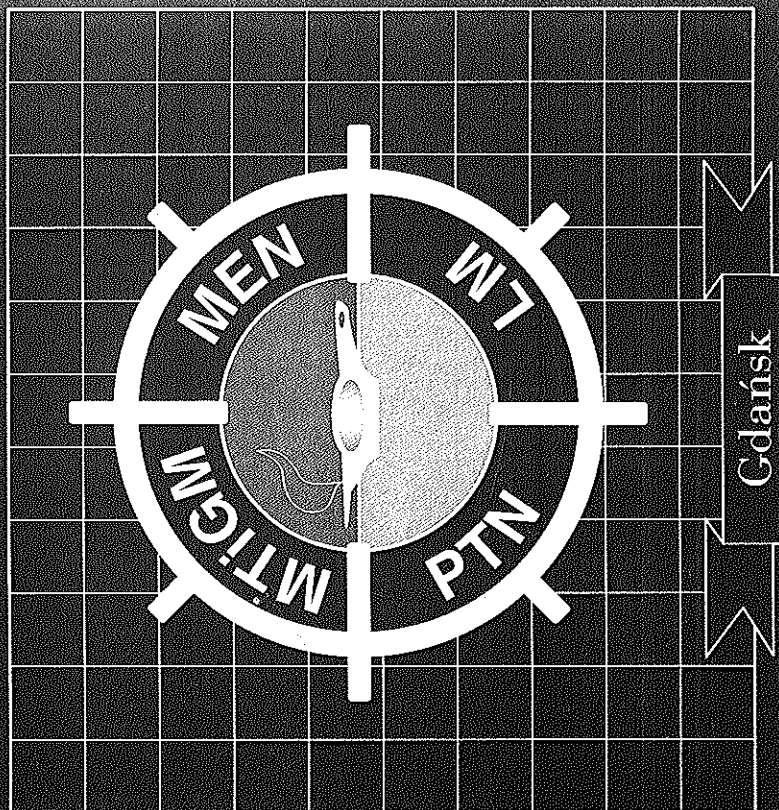


ster

Rok XIII/XIV

Numer 6/96

Biuletyn Informacyjny
Zarządu Głównego Ligi Morskiej



Biblioteczka Olimpiady Nautologicznej

S T E R 6/96

SPIS TREŚCI:

- | | | |
|-----------------|--|---------|
| 1. W. PATER | - Marynarka Wojenna RP | str. 3 |
| 2. E. Marszałek | - Koncepcja rozwoju portu Szczecin-Świnoujście w powiązaniu z gospodarką regionu oraz zapleczem i przedpołem | str. 16 |
| 3. D. Duda | - Witold Bublewski | str. 25 |
| 4. W. Pater | - Generał brygady Mariusz Zaruski | str. 31 |
| 5. E. Marszałek | - „Morze” | str. 36 |

Zespół Redakcyjny:

E. Marszałek, J. Gajek, A. Gorczyca, Z. Kowalewski,
W. Pater, J. Pleskacz, K. Szymańska, A. Walczak,

Korekta:

M. Pinkas

Wydawca:

Komitet Organizacyjny Olimpiady Nautologicznej
70-214 Szczecin, ul. 3 Maja 1a
tel. 33-72-40, fax 34-37-21

Wydawnictwo:

Gospodarstwo Pomocnicze „Ksero-Graf”
przy Zespole Szkół Ekonomicznych Nr 2
70-214 Szczecin, ul. 3 Maja 1a
tel. 33-72-40 w.21
Nakład: 600 egz. f.A-5

Kmdr por. mgr Walter PATER

MARYNARKA WOJENNA RP

Polskie tradycje oręża morskigo sięgają początków państwa. Nawiązują również do walk Słowian nadbałtyckich w obronie wybrzeża i na morzu jeszcze przed powstaniem państwa pierwszych Piastów.

Obejmują zmagania o utrzymanie Pomorza i wybrzeża. Dzieli się je na:

1. **Początkowy okres dziejów morskich /do 1918 r./;**
2. **Działalność Marynarki Wojennej w okresie międzywojennym /1918-1939/;**
3. **Udział Polskiej Marynarki Wojennej w II wojnie światowej /1939-1947/;**
4. **Powojenne dzieje MW /po 1945 r./.**

Dzisiejsze Pomorze w najwcześniejszym okresie historii zaludniali Słowianie. Istniało kilka plemion, funkcjonowały grody i porty. Rozwijał się handel morski i rybołówstwo. Dzieje walk Słowian nadbałtyckich z feudałami niemieckimi i duńskimi podzielono na okresy:

1. Lata 808-1128;
2. Lata 1129-1157;
3. Lata 1158-1185.

Do najbardziej znanych epizodów należą: **napad na Rerik /808 r./, oblężenie Wolina /1040/, bitwa pod Haithabu /1043/, zdobycie Wolina /1129/, wyprawa na Roskilde /1135/ i Konungahelę /1135/, oblężenie Rugii /1168/ oraz wyprawy króla Danii /1170 i 1173/.**

Za pierwsze wystąpienie polskiej floty wojennej uważa się udział flot kaperskich Gdańska i Elbląga, wystawionych za zgodą króla Kazimierza IV Jagiellończyka /1447-1492/ w wojnie trzynastoletniej /1454-1466/ z Zakonem Krzyżackim. Zwycięska bitwa na Zatoce Świętej /Zalew Wiślany/ w 1463 r. przyczyniła się do pokonania Krzyżaków.

Pierwszym władcą Polski doceniającym znaczenie floty wojennej był **Zygmunt I Stary /1506-1548/.** Jego flota kaperska była samodzielną i niezależną od Gdańska. **Pierwszy królewski żołnierz morski, gdańszczanin Adrian Flint, rozpoczął działalność na Zatoce Gdańskiej w 1517 r.** Flotę Zygmunta Starego tworzyło kilkanaście jednostek średniej wielkości - holki, kogi i pinki. Działały na liniach komunikacyjnych Moskwy z portami niemieckimi

i duńskimi. Jej bazą był Gdańsk, a rejonem operacyjnym południowo-wschodni Bałtyk, wody Zatoki Ryskiej i Zatoki Fińskiej. W wojnie z Moskwą nie odegrała większej roli i zakończyła działalność po rozejmie w 1522 r.

Za Zygmunta II Augusta /1548-1572/ Moskwa po opanowaniu Narwy w 1558 r. rozwinęła tzw. żeglugę narewską, stając się konkurentem portów w Inflantach, będących lennem polskim. Wówczas Gotard Kettler, lennik Zygmunta Augusta, w 1560 r. rozpoczął zwalczanie tej żeglugi. W jego flocie kaperskiej znaleźli się **pierwsi strażnicy morscy Zygmunta Augusta**: Mateusz Scharping /Sierpinek/ i Michał Figenow. Bazą floty był Gdańsk, a rejonem operacji - wody inflanckie.

W celu uniezależnienia się od Gdańska wykupiono od niego Puck, gdzie przeniesiono bazę kaprów. Flota liczyła początkowo 10 niedużych okrętów. W latach 1566-1568 wzrosła do 20 okrętów. Wówczas **mianowani przez króla komisarze do spraw morskich** nie byli w stanie wywiązać się z obowiązków i powołana została **Komisja Morska**. Był to **pierwszy w dziejach Polski organ władzy na morzu** spełniający również rolę admiralicji. W późniejszym okresie poszerzono jej zadania, a sejm nadał rangę organu państwowego. Doszło do **nobilitacji czterech kapitanów strazy morskiej**.

W 1570 r. **sprawadzono z Włoch budowniczych okrętów i w Eiblagu rozpoczęto budowę galeonu, pinki i bata**. Brak poparcia opinii publicznej spowodował, że program morski nie został zrealizowany. Zawieszono też niektóre funkcje komisji. Straż morską toczyła liczne potyczki z okrętami szwedzkimi i duńskimi: bitwę pod Rewlem /1568/, bój pod Helem /1568./, pod Narwą /1569 r./ i Puckiem /1571/. **Śmierć króla przerwała jednak realizację „dominium maris baltici” i plan formowania pierwszej regularnej floty polskiej**.

W okresie bezkrólewia i po ucieczce z kraju króla Henryka Walezego /1573 -1575/, strażnicza flota uległa zniszczeniu. Pożar w 1577 r. strawił zbudowany z trudem galeon.

Wskrzyślenie floty nastąpiło za panowania Stefana Batorego /1576 -1586/. Dowodził nią Ernest Wejher. Później, w czasie konfliktu z Gdańskiem, organizacją floty zajmowali się: Mikołaj Firlej, Mateusz Scharping i Piotr Kłoczewski. Ale po odstąpieniu od oblężenia Gdańska - flotę rozpuszczono. Ponadto król zrezygnował z niemal wszystkich uprawnień i zobowiązał się, że i jego następcy też nie będą organizowali floty kaperskiej.

W 1597 r. została zorganizowana, licząca 6 okrętów, **flota Zygmunta III Wazy**. **Dowodził nią Szwed Antoni Meidel**. W czasie drugiej wyprawy króla do Szwecji towarzyszyła 60 transportowcom zebranym w Gdańsku. Skutkiem ataków floty szwedzkiej i burz, niewiele z niej pozostało. Król stracił nadzieję na koronę szwedzką i wrócił do Polski tylko z 24 jednostkami.

W 1598 r. wyruszyło z Gdańska do Kalmaru na pomoc wiernej Zygmuntowni polsko-szwedzkiej załodze, kilka okrętów pod dowództwem Jana Hille. Ponieważ nie były w stanie przełamać blokady szwedzkiej, organizacją ich wzmocnienia zajmował się wiceadmiral królewski - Antoni Meidel.

Później organizował flotę Jan Nilsson Gyllenstierna. Pod jego dowództwem odbyła się nieudana antyszwedzka wyprawa. Wówczas pierwszy raz 8 polskich okrętów wyszło z Morza Bałtyckiego. Musiały jednak schronić się w Lubece, gdzie zostały rozbrojone.

W obawie przed najazdem szwedzkim utworzono w Gdańsku i Rydze bazy morskie oraz bazujące w nich zespoły okrętów. Obroną wybrzeży pruskich zajmował się Jan Wejher. Jego flota powstała z kilku dawnych jednostek królewskich, zachowanych po wyprawach do Szwecji w 1598 i 1599 r. Wejher dołączył do nich własny okręt i kilkanaście innych, zbudowanych na polecenie króla w latach 1605-1613. Ponadto wynajmował okręty, zajmował jednostki uprawiające kontrabandę i powoływał kaprów. Jednym z sukcesów jego zespołu była bitwa koło Helu /1606/.

Główny wysiłek walk ze Szwedami ponosiła flota bazująca w Rydze. Kierował nią Jan Zamojski, a po nim Jan Karol Chodkiewicz. Zanim wynajęto okręty i powołano kaprów, w 1609 r. Chodkiewicz zebrał flotyllę okrętów zdobywczych, zakupionych oraz łodzie i zaskoczył Szwedów pod Salis. Zatapiono wówczas 2 duże statki a pozostałe zmuszono do ucieczki.

Kiedy w 1622 r. Ryga została zdobyta i widmo agresji zawisło nad Prusami Książęcymi i Królewskimi, król polecił Jakubowi Murreyowi powiększyć flotę bazującą w Gdańsku i Pucku. Zaplanowano budowę 10 jednostek. Ale w ciągu 3 lat udało się zbudować tylko 6 okrętów.

Demonstracja siły floty szwedzkiej i niesprzyjające stanowisko Gdańska, miały niekorzystne znaczenie podczas działań wojennych 1626 r. Duży desant szwedzki w Prusach, zdobycie Pucka i blokada Gdańska wytworzyły trudną sytuację. Okręty polskie schroniły się pod osłoną Latarni w Gdańsku. W listopadzie 1627 r. pod dowództwem admirała Arendta Dickmanna znajdowało się 7 dobrze uzbrojonych okrętów.

Zygmunt III powołał również Komisję Okrętów Królewskich sprawującą nadzór nad flotą. W szczytowym okresie rozwoju jego flota odniosła kilka znaczących sukcesów, m.in. w 1627 r. pod Helem i na **redzie gdańskiej /pod Oliwą/**. Szwedzi dążąc do rewanżu, w 1628 r. zgromadzili na Zatoce Gdańskiej duże siły. Flotę polską, mimo że schroniła się na Wiśle, dosięgła szwedzka artyleria. Mimo tego, stan floty wzrósł do 15 okrętów. Licząc na pomoc wojskową do działań w Prusach i skierowanie na Bałtyk okrętów sojuszniczych, na początku 1629 r. król wysłał 9 okrętów do Wismaru na pomoc Habsburgom. Okrętów tych już nigdy nie odzyskano.

Władysław IV Waza /1632-1648/ przyjmując koronę Polski zobowiązał się do wystawienia floty wojennej. Mimo starań, nie odzyskał okrętów zajętych w Wismarze i Travemünde. Plan utworzenia floty powiódł się dopiero podczas pobytu króla w Gdańsku, kiedy doszło do porozumienia z kupcem Jerzym Hewlem, który postawił do dyspozycji króla 10 okrętów. Inne plany nie zostały zrealizowane, jeśli nie liczyć zakupienia w Danii okrętu wymagającego poważnego remontu.

Flota jednak powstała. Stanowiło ją 10 okrętów dowodzonych przez kontradm. Aleksandra Setona. Uzupelniała ją flotylla jednostek pomocniczych, wykazująca przydatność w potyczkach ze Szwedami na wodach inflanckich. Ponieważ bazowanie floty w Wisłoujściu napotykało na trudności ze strony Gdańska, **rozpoczęto budowę dwóch ufortyfikowanych przystani na Półwyspie Helskim**. Zamierzając sparaliżować szwedzkie linie komunikacyjne na Zalewie Wiślanym i odzyskać Piławę, a nie dysponując odpowiednią liczbą okrętów, postanowiono prowadzić z Zaporozia Kozaków z czajkami.

W 1935 r. **król dysponował 12 okrętami i flotyllą 30 czajek. Jednostki kozackie wzięły udział w bitwie na Zalewie Wiślanym** i zaskakując Szwedów zdobyły okręt. Mimo pokoju w Sztumskiej Wsi /1635 r./, król nie od razu zrezygnował z posiadania floty. Ale w końcu został do tego zmuszony przez nawastrwiające się trudności.

Jan II Kazimierz /1648-1668/ również miał obowiązek wystawiania floty. Poza planem budowy portu i fortyfikacji broniących dostępu na Zalew Wiślan, powołał flotyllę kaprów. Mała liczba niedużych okrętów sprawiła, że nie odegrała ona większej roli.

Zainteresowanie żeglugą i budową portu w Połędzie wykazywał **Jan III Sobieski** /1674-1698/. **August II Mocny** /1697-706 i 1709-1733/ powołał **flotyllę kaprów** do nękania żeglugi szwedzkiej oraz interesował się polityką morską i budową floty. Ale panowanie Augusta III /1733-1763/, to upadek wszelkich przejawów polityki morskiej. Podobnie było za Stanisława Poniatowskiego /1764-1795/. **Rozbiory Polski i odcięcie Gdańska od Rzeczypospolitej spowodowały całkowite odsunięcie się od morza**. Była jeszcze tylko nieskuteczna próba utworzenia floty na Morzu Czarnym.

W okresie powstań narodowych organizowano pomoc w postaci dowozu drogą morską ochotników oraz uzbrojenia i amunicji. W 1831 r. przeprowadzono nieudaną wyprawę Jana Pawła Jerzmanowskiego na statek „Symmetry”.

W 1863 r. bez powodzenia odbyła się wyprawa Teofila Łapińskiego na parowcu „Ward Jackson” oraz na szkunerze „Emilia”. W 1863 r. Władysław Zbyszewski stanął na czele Organizacji Głównej Sił Narodowych Morskich, utworzonej w Paryżu - pomyślanej jako admiralicja. Załącznikiem planowanej floty transportowej był statek „Princess”, przemianowany na „Kościuszkę”. Został jednak zatrzymany w Hiszpanii.

Odzyskanie niepodległości przez Polskę w 1918 r., po 123 latach niewoli, odbyło się w skomplikowanej sytuacji. Przyznaną Polsce część Pomorza i wybrzeża zaczęto obejmować dopiero na początku 1920 r. Symboliczna **uroczystość zaślubin Polski z morzem odbyła się w Pucku 10 lutego 1920 r.** Przed wojną wybrzeże miało 140 km długości. Granica morska stanowiła 2,5% granic państwa.

28 listopada 1918 r. naczelnik państwa Józef Piłsudski podpisał dekret powołujący marynarkę polską i jej organ kierowniczy - Sekcję Marynarki Ministerstwa Spraw Wojskowych, z płk.mar. Bogumiłem Nowotnym na czele. W 1919 r. sekcja została zastąpiona Departamentem dla Spraw Morskich MSWojsk. Jego szefem był wiceadm. Kazimierz Porębski. Od 1922 r. naczelnym organem MW było Kierownictwo Marynarki Wojennej, na czele którego początkowo stał wiceadm. Porębski, a od 1925 aż do 1947 r. kmrdr /wiceadm./ Jerzy Świrski.

Pierwszymi jednostkami MW były Flotylla Wiślana i batalion morski. Bazą floty morskiej początkowo był Puck. Powstała w nim Komenda Portu Wojennego i Dowództwo Wybrzeża Morskiego, przekształcone później w Dowództwo Floty.

Rozwój floty nastąpił po zakończeniu wojny polsko-radzieckiej, w której MW brała udział. **W 1920 r. zakupiono kanonierki „Komendant Piłsudski” i „Generał Haller”, a w roku następnym minowce: „Czajka”, „Jaskółka”, „Mewa” i „Rybitwa”.** Z nich powstał **Dywizjon Ćwiczebny**. Jesienią 1921 r. zasililo flotę 6 torpedowców otrzymanych z podziatu byłej niemieckiej floty cesarskiej. W latach 20-tych zostały ponadto zakupione: żaglowe okręty szkolne „Lwów” i „Iskra” oraz transportowce „Warta” i „Wilja”. Ponadto w latach 1920-1924 zorganizowano także jednostkę lotniczą, późniejszy Morski Dywizjon Lotniczy w Pucku.

Stopniowo MW utrwalała swe miejsce w strukturze Sił Zbrojnych. Dużo uwagi poświęcano szkoleniu personelu. W 1919 r. powstała Szkoła Marynarzy, reaktywowana po wojnie w 1921 r., przekształcona później w Szkołę Specjalistów Morskich. W 1921 r. w Toruniu zorganizowano Tymczasowe Kursy Instruktorskie w celu przeszkolenia oficerów nie posiadających kwalifikacji morskich. **W 1922 r. powołano Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej, przemianowaną w 1928 r. na Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej.**

Funkcjonowanie floty utrudniał brak odpowiedniej bazy. Stąd najpierw w 1921 r. w Gdyni **rozpoczęto budowę Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków**, oddanego do użytku w 1923 r. **Właściwy port wojenny u podnóża Kępy Oksywskiej oddano flocie w 1930 r.** W celu przyspieszenia jego budowy, w 1924 r. z Pucka do Gdyni przeniesiono **Dowództwo Floty** i inne instytucje.

Od 1926 r. rozpoczął się nowy etap rozwoju MW. Podpisano umowę na budowę we Francji kontrtorpedowców /niszczycieli/ „Wicher” i „Burza”. Także we Francji zbudowano okręty podwodne „Rys”, „Wilk” i „Żbik”. Okręty te weszły w skład floty w latach 1930-1932. Utworzyły Dywizjon Kontrtorpedowców i Dywizjon Łodzi /od 1937 r. - Okrętów/ Podwodnych.

Od połowy lat 30-tych MW otrzymywała następne okręty. Według umowy z 1935 r. w **Wielkiej Brytanii zbudowano niszczyciele „Grom” i „Blyskawica”,** wcielone w 1937 r. Kilka miesięcy przed wybuchem wojny w skład Dywizjonów Okrętów Podwodnych weszły, zbudowane w Holandii, okręty podwodne „Sęp” i „Orzeł”. **Największym okrętem II Rzeczypospolitej** był zbudowany we Francji stawiacz min „Gryf”, wcielony w 1938 r. Udanymi okrętami okazały się minowce, których 6 zbudował dla MW przemysł krajowy.

Kierownictwo Marynarki Wojennej dalej zabiegało o rozwój floty. W końcu 1938 r. podpisano umowę we Francji na dostawę 2 okrętów podwodnych, a na początku 1939 r. ze stocznią angielską zawarto kontrakt na budowę dwóch kutrów torpedowych. Natomiast w maju zlecono Warsztatom Portowym Marynarki Wojennej zbudowanie dwóch niszczycieli.

Przed wybuchem II wojny światowej ogólny **tonaż floty wojennej wynosił około 29.000 t**, z czego tonaż okrętów bojowych 16.751 t. W jej skład wchodziły: **4 niszczyciele, stawiacz min, 5 okrętów podwodnych, 6 minowców, 2 kanonierki, 6 okrętów pomocniczych, 2 okręty szkolne** oraz holowniki, zmobilizowane statki rybackie, motorówki, krypy, okręt-cel, torpedowa stacja pływająca, dok pływający i dźwиг pływający.

Flotyła Rzeczna MW miała 40 jednostek o łącznej wyporności 1505 t, w tym: monitory „Kraków”, „Wilno”, „Warszawa”, „Horodyszcze”, „Toruń” i „Pińsk”, kanonierki: „Zawzięta”, „Zuchwała” i „Zaradna”, statki uzbrojone: „Admirał Sierpinek”, „Generał Sikorski”, „Hetman Chodkiewicz” i „Generał Szeptycki”, a ponadto 17 kutrów uzbrojonych, 2 kutry meldunkowe, statek minowo-gazowy „Mątwa” i 17 trałowców. Dysponowała też około 50 jednostkami pomocniczymi. Z Flotyli Rzecznej wydzielono **Oddział Wydzielony rzeki Wisły** w składzie 7 kutrów uzbrojonych oraz gliser i dwie krypy.

We wrześniu 1939 r. w wyniku ataku przeważających sił niemieckich Wybrzeże zostało odcięte od pozostałych sił broniących Polski. Na Obszarze Nadmorskim podlegającym dowódcy Floty adm. **Józefowi Unrugowi**, wytworzyły się izolowane rejonny walk: na **Westerplatte**, na przedpolach **Gdyni** i na **Półwyspie Helskim**.

Bohaterska obrona wzmocnionej kompanii broniącej składnicy amunicyjnej na Westerplatte, przeszła do historii II wojny światowej jako jeden z najwspanialszych czynów żołnierza polskiego. Dopiero pogarszający się stan rannych, nasilający się ostrzał artyleryjski, a głównie brak nadziei na pomoc i dążenie do ocalenia żołnierzy, skłoniły 7 września obrońców do zaprzestania

walki. Znanym epizodem wojny była jednodniowa desperacka walka załogi **Poczty Polskiej w Gdańsku**.

Punkt ciężkości walk na Wybrzeżu początkowo znajdował się na przedpolach **Gdyni**, a w końcowej fazie walk na **Kępie Oksywskiej. Broniąca Gdyni Łądowa Obrona Wybrzeża, dowodzona przez płk. Stanisława Dąbka**, nie skapitulowała. Walczyła do ostatnich możliwości stawiania oporu, a płk Dąbek popełnił samobójstwo.

Z walką Regionu Umocnionego Hel związane były losy okrętów nawodnych. Pierwszego dnia wojny flota poniosła straty skutkiem zbombardowania przez lotnictwo niemieckie bazy w Gdyni oraz ataków lotniczych na zespół okrętów w czasie przejścia z reddy gdyńskiej do Helu.

W związku z panowaniem nieprzyjaciela w powietrzu i zablokowania Wybrzeża przez siły morskie, adm. Unrug polecił przejść wszystkim okrętom do portów w Helu i Jastarni. Ich środki ogniowe miały być użyte do obrony artyleryjskiej półwyspu.

Dwa największe polskie okręty „Gryf” i „Wicher” /pozostałe niszczyciele wykonując **plan operacyjny „Peking”, dzień przed wybuchem wojny przeszły do Wielkiej Brytanii/**, 3 września walczyły z dwoma niszczycielami niemieckimi, ale już tego dnia zostały zniszczone w czasie nalotu na port wojenny Hel. Los minowców bazujących w Jastarni został przesądzony 14 września. Lotnictwo niemieckie zatopiło albo uszkodziło polskie jednostki podczas nalotu na ten port.

Od 4 września ciężar obrony Półwyspu Helskiego spoczywał na jednostkach artylerii nadbrzeżnej, przeciwlotniczej i przeciwdesantowej, a w mniejszym stopniu na pododdziałach piechoty. **Hel był najdłużej walczącym ośrodkiem polskiej obrony na Wybrzeżu.** Kiedy baza helska straciła znaczenie operacyjne, gdy padła Warszawa i Modlin, adm. Unrug 1 października postanowił zaprzestać walki. Następnego dnia Niemcy zajęli półwysp.

Jednym z mniej znanych epizodów udziału MW w walkach wrześniowych była **działalność bojowa Oddziału Wydzielonego rzeki Wisły**, który 10 września otrzymał rozkaz zatopienia swych jednostek.

Dłużej od załogi Helu walczyli tylko żołnierze Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie”. W jej skład m.in. wchodził marynarze Flotyli Rzecznej oraz podchorążowie II rocznika i kursu kandydackiego SEMW.

W wyniku agresji radzieckiej, 18-21 września jednostki pływające Flotyli Rzecznej zostały zatopione, a ich załogi utworzyły batalion marynarski, który walczył m.in. pod Kockiem, Helenowem i Wolą Gutowską.

Działania Dywizjonu Okrętów Podwodnych, jedynego wartościowego zespołu floty polskiej, stanowią odrębny rozdział. Zgodnie z planem operacyjnym „Worek”, okręty podwodne rozmieszczone w rejonach dozorowania. Wkrótce stały się celem ataków lotnictwa przeciwnika i jego sił

morskich. Już w pierwszych dniach wojny zostały wprowadzone na śródkowy Bałtyk. W II dekadzie września otrzymały rozkaz, aby po wyczerpaniu środków walki przedostać się do Wielkiej Brytanii, a w razie braku takich możliwości - zgodę na internowanie w Szwecji. Z możliwości internowania skorzystały „Sęp”, „Ryś” i „Zbik”. Natomiast „Wilk”, a później „Orzeł”, sforsowały Cieśninę Duńską dostały się do Wielkiej Brytanii. Szczególnie „Orzeł” rozstał się z Tallina pod dowództwem kpt. mar. Jana Grudzińskiego i dostał się do Wielkiej Brytanii.

27 października 1939 r. we Francji utworzone zostało Kierownictwo Marynarki Wojennej. W tym czasie w Wielkiej Brytanii znajdowały się: 3 niszczyciele, 2 okręty podwodne, 2 ścigacze /w budowie/ oraz personel komisji nadzoru budowy torped i attaché morski. We Francji i kolonii francuskiej w Maroku przebywały: komisja nadzoru budowy okrętów podwodnych, attaché morski oraz „Iskra” i „Wilia” z podchorążymi SPMW i słuchaczami CWSF. We Włoszech znalazła się komisja odbiorcza wodnosamolotów i załoga jednego wodnosamolotu, a w Szwecji 3 okręty podwodne. Liczebność polskiego personelu wynosiła 943 osoby, w tym 70 oficerów, 69 podchorążych oraz 804 podoficerów i marynarzy.

W celu utworzenia bazy polskich okrętów oraz ośrodka wyszkoleniowego i zapasowego, przystosowano statek „Kościuszko” na okręt-bazę „Gdynia”. Jego miejscem postoju był Devonport /Plymouth/. 10 listopada na „Gdyni” podniesiono banderę wojenną i wkrótce znalazły tam miejsce: SPMW, SSM, Kadra MW, Kancelaria Ewidencyjna Floty i Rezerwowa Grupa Oficerów. W 1941 r. oddano „Gdynię” marynarce handlowej, a bazę MW przeniesiono do koszar w Plymouth, a jeszcze później do Bickleigh, jako obóz lądowy ORP „Bałtyk”.

Polska Marynarka Wojenna podczas wojny działała z baz Wielkiej Brytanii na podstawie umowy międzyrządowej z 18 listopada 1939 r. 29 grudnia 1939 r. KMW przeniesiono z Paryża do Londynu. W końcowej fazie wojny szefowi KMW podlegały: baza MW oraz Komenda Morska Północ, Komenda Morska Południe i Komenda Stacji Zbiorczej, a także SPMW, CWSF, Pomocnicza Morska Służba Kobiet, Składowa Intendencja, Biuro Historyczne MW i Ośrodek Rehabilitacyjny MW.

W latach wojny PMW dzierżawiła od marynarki brytyjskiej następujące okręty: 2 krążowniki „Conrad” i „Dragon”, 6 niszczycieli „Garland”, „Krakowiak”, „Kujawiak”, „Orkan”, „Piorun” i „Słazak”, 3 okręty podwodne „Dzik”, „Jastrząb” i „Sokół”, 3 kutry artyleryjskie „S-1” do „S-3”, 7 kutrów torpedowych „S-4” do „S-10”, 2 kutry do zadań specjalnych „Seawolf” i „Dogfish”. Ponadto czasowo przejęła od Admiralicji Brytyjskiej okręty francuskie, belgijskie i holenderskie: niszczyciel „Ouragan”,

2 dozorcze „Médoc” i „Pomerol”, 12 kutrów dozorowych „P-1” do „P-12” i 2 ścigacze okrętów podwodnych „Ch-11” i „Ch-15”.

W 1945 r. służbę w MW pełniło 3.545 osób. Wzrost liczebności personelu następował: w wyniku poboru przeprowadzonego we Francji, naboru ochotników z Kanady, Ameryki Północnej i Południowej, Australii oraz różnych krajów Europy. Do MW wcielono pewną liczbę osób przeniesionych z wojsk lądowych i lotnictwa, wywiezionych ze Związku Radzieckiego, jak również byłych żołnierzy niemieckich pochodzenia polskiego wziętych do niewoli przez wojska alianckie. Ponadto po wyzwoleniu niemieckich obozów jenieckich pewna część marynarzy przybyła do MW w Wielkiej Brytanii.

Najbardziej znanymi fragmentami działalności bojowej PMW z baz brytyjskich w latach II wojny światowej są: udział niszczycieli w kampanii norweskiej i ewakuacji wojsk alianckich z Francji, służba pomocniczych patrolowców w ubezpieczeniu Wysp Brytyjskich przed inwazją niemiecką, działalność niszczyciela „Piorun” w pościgu za niemieckim okrętem liniowym „Bismarck”, służba konwojowa niszczycieli w okresie bitwy o Atlantyk, udział okrętów PMW w operacjach arktycznych, działalność bojowa okrętów podwodnych „Sokół” i „Dzik” na Morzu Śródziemnym, brawurowa akcja ścigacza „S-2” w Kanale la Manche i udział polskich okrętów w operacjach desantowych w Europie i Afryce Północnej.

Polskie okręty przebyły łącznie 1.213.000 Mm. Brały udział w eskortowaniu 784 konwojów, przeprowadziły 1162 patroli i operacji, miały 40 spotkań bojowych i walk z okrętami nawodnymi nieprzyjaciela, 175 walk z okrętami podwodnymi i „żywymi torpedami”, ponad 50 walk z bateriami nabrzeżnymi i ponad 400 z samolotami.

PMW poniosła następujące straty: 6 okrętów zostało zatopionych w akcjach bojowych, w tym 2 okręty podwodne „Orzeł” i „Jastrząb”, 3 niszczyciele „Grom”, „Orkan” i „Kujawiak” oraz pomocniczy patrolowiec „Médoc” i krążownik „Dragon” /po ciężkim uszkodzeniu osadzony na mieliźnie/. Straty w ludziach były następujące: 23 oficerów i podchorążych oraz 137 podoficerów i 236 marynarzy.

Podczas działań bojowych na Zachodzie okręty PMW zatopiły 7 okrętów nawodnych i 2 podwodne oraz 39 transportowców. Prawdopodobnie zostały zatopione 2 okręty nawodne, 3 podwodne i 2 transportowce. Ponadto ORP „Blyskawica” uczestniczył w zniszczeniu okrętu nawodnego.

Polskie okręty uczestniczyły w ratowaniu okrętów alianckich 22 razy, alianckich statków 25 razy i alianckich samolotów 35 razy. Pomocy udzielano też rozbitek niemieckim.

Spółród oficerów najbardziej głośni stali się komandorzy: **Tadeusz Gorzadowski, Jan Grudziński, Stanisław Hryniewiecki, Borys Karnicki,**

Ludwik Lichodziejewski, Franciszek Pitulko, Eugeniusz Pławski, Bolesław Romanowski, Jan Tchórzniński i Romuald Tymiański.

Personelowi PMW nadano 51 Krzyży Virtuti Militari, 1.052 Krzyże Walecznych, 68 Krzyży Zasługi z Mieczami, a ponadto 83 odznaczenia brytyjskie i 15 francuskich.

W kraju, po zakończeniu działań wojennych 1939 r. pozostała grupa oficerów marynarki, której nie rozbiły wojenne losy. Wielu z nich włączyło się do działalności konspiracyjnej „Alfa” - Marynarka Wojenna w konspiracji - powstała we wrześniu 1941 r. i weszła w skład Związku Walki Zbrojnej. W 1942 r. w ramach akcji zcaleniowej włączono ją do Armii Krajowej i podporządkowano Obszarowi Zachodniemu.

W tym czasie utworzono również Wydział Marynarki Wojennej „Alfa” od czerwca 1944 r. - „Ostryga”/, wchodzący w skład Oddziału III /Operacyjno-Wyszkoleniowego/ Komendy Głównej AK. Na czele wydziału stał kmndr por. Antoni Gniewiecki /„Witold”/.

„Alfa” zajmowała się całokształtem spraw organizacyjnych, mobilizacyjnych, szkoleniowych, zaopatrzenia i bojowych, dotyczących marynarki. W odróżnieniu od innych wydziałów KG miała ponadto zadanie przygotowania opanowania portów. Bardzo istotną rolę odgrywał jej pion wywiadowczy. Wybuch powstania warszawskiego zakończył konspiracyjną działalność „Alfy”. Część jej członków wzięła udział w walkach. Wielu poległo lub dostało się do niewoli. Działalność organizacji zakończyła się 19 stycznia 1945 r. z dniem rozwiązania Armii Krajowej. Ustalona lista ok. 80 członków „Alfy” stanowi prawdopodobnie tylko około 30% jej stanu.

W następstwie II wojny światowej Polska Marynarka Wojenna walcząca w niej w oparciu o bazy brytyjskie, po zakończeniu działań wojennych, aż do jej rozwiązania w 1947 r., pozostała poza krajem.

W kraju, zanim formalnie powołano Marynarkę Wojenną, w listopadzie 1944 r. w Lublinie powstał I Samodzielnny Morski Batalion Zapasowy, którym dowodził kmndr por. Karol Kopic. Na początku kwietnia 1945 r. batalion przybył do Gdyni i Gdańska. W zakresie tworzenia MW był oddziałem zapasowym - zbierał, grupował i częściowo szkolił oficerów, podoficerów i marynarzy.

Powojenne dzieje MW dzieli się na etapy. Pierwszy - obejmuje lata 1945 -1950. Za datę powstania MW uważa się 7 lipca 1945 r. Tego dnia naczelny dowódca WP podpisał rozkaz polecający sformowanie do 30 lipca dowództwa MW i podlegających mu instytucji. Wówczas powstały zasadnicze ogniwa struktury organizacyjnej MW. Jednostką przygotowującą specjalistów był Szkolny Pułk MW, przekształcony z I SMBZ. W 1945 r. utworzono Dywizjon Okrętów Podwodnych, a w następnym - Flotyllę Trałowców. W 1946 r. został również sformowany Oddział Pomocniczych Środków

Pływających i Przystani oraz zaczęto organizować Szczeciński Obszar Nadmorski. Organizowano 31 Dywizjon Artylerii Nadbrzeżnej; jego pierwsza bateria powstała w 1948 r., a druga - w następnym. W 1947 r. utworzono Dywizjon Artylerii Kolejowej. W roku 1945 powstała Szkoła Specjalistów Morskich, w następnym Szkolny Pułk MW przekształcono w Kadrę MW. W 1945 r. zaczęto także organizować Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej - pierwsza promocja absolwentów tej szkoły odbyła się w 1949 r.

Do 1950 r. stopień wykorzystania w MW oficerów przedwojennych był znacznie większy niż w Siłach Zbrojnych. Lecz od jesieni 1949 r. zaczęto, podobnie jak w całym WP, rezygnować z tej grupy ludzi. Braki kadrowe zamierzano rozwiązywać poprzez starania o skierowanie do MW oficerów radzieckich. Zasadnicza grupa tych oficerów przybyła na początku 1950 r.

Pierwszym po wojnie dowódcą MW /do końca 1945 r./ był radziecki kontradmirał, którego zastąpił kmndr. Adam Mohuczy /zmarł w sztuwskim więzieniu w 1953 r. wskutek represji stosowanych w wyniku sfingowanych zarzutów i wyroku/.

Drugi etap rozwoju MW to lata 1950-1956. Jego początek wiąże się z odejściem ze stanowiska dowódcy MW kmndr. Włodzimierza Steyera, zastąpionego przez radzieckiego kmndr. Wiktora Czerokowa. Był to najtragiczniejszy okres w dziejach MW. Nastąpiło nasilenie represji, organizowano procesy na podstawie fałszywych oskarżeń, nierazko kończące się wysokimi wyrokami, a czasem karą śmierci dla oficerów wywodzących się z II Rzeczypospolitej.

Jednocześnie nastąpił dynamiczny rozwój jednostek i wzrost potencjału bojowego MW, zwłaszcza artylerii nadbrzeżnej i lotnictwa. Utworzono jednostkę piechoty morskiej i zespół środków desantowych.

W trzecim etapie wyodrębniła się 3 okresy. W latach 1956-1961 nastąpiła redukcja stanu osobowego i zakończono pierwszy etap rozwoju jednostek pływających, lufowej artylerii nadbrzeżnej i piechoty morskiej. Rozpoczęła się działalność koalicyjnego systemu flot sojuszniczych w ramach Układu Warszawskiego.

W latach 1961-1965 cechujących się wzrostem napięcia międzynarodowego, rozwój MW ukierunkowano na małe okręty raketowe, kuty torpedowe i średnie okręty podwodne. Podtrzymane zostały wcześniejsze decyzje dotyczące rozwoju sił trałowych i wyposażenia MW w budowane w kraju okręty i kuty desantowe. Za konieczne uznano wzmocnienie obrony wybrzeża systemem artylerii raketowej.

Trzeci okres /1966-1970/ też cechował wpływ sytuacji międzynarodowej na rozwój sił morskich. MW otrzymała wówczas budowane w Polsce okręty desantowe, trałowce bazowe, kuty torpedowe, ścigacze okrętów podwodnych, a ponadto z importu - kuty raketowe i miszczyciel raketowy.

Kolejny etap trwał od 1970 do 1989 r. W tym czasie opracowano założenia zespołu sił uderzeniowych. MW otrzymała nowe okręty i wycofane zostały jednostki przestarzałe. Rozwiązano jednostki artylerii nadbrzeżnej. W końcu okresu MW liczyła ponad 21 tys. osób, co stanowiło 6,7% stanu Sił Zbrojnych. W jej skład wchodziły jednostki pływające i nadbrzeżne oraz pułk lotnictwa specjalnego /rozpoznawczego, zwalczania okrętów podwodnych i ratowniczego/. Dowództwu MW podlegała flotyła okrętów, dwie flotyly obrony wybrzeża oraz brygada okrętów pogranicza. Była wyposażona w niszczyciel rakietowy, okręty podwodne, okręty i kutry zwalczania okrętów podwodnych, trałowce oraz okręty i kutry desantowe.

W 1989 r. rozpoczął się kolejny etap w dziejach MW, związany z reformą państwa. Nastąpiły znaczne zmiany. Na początku 1996 r. MW posiadała 72 okręty bojowe, w tym 3 podwodne, 18 okrętów specjalnych i 68 pomocniczych jednostek pływających. Zgrupowane były w 3 flotyllach i samodzielnym dywizjonie. Siłami uderzeniowymi dysponuje 3 Flotylla Okrętów im. kmdr. Bolesława Romanowskiego, a pozostałymi 8 Flotylla Obrony Wybrzeża im. wiceadm. Kazimierza Porębskiego, 9 Flotylla Obrony Wybrzeża im. kadm. Włodzimierza Steyera i Dywizjon Zabezpieczenia Hydrograficznego* Okręty poszczególnych flotylli zgrupowane są w dywizjony i grupy.

MW dysponowała niżej wymienionymi okrętami:

- niszczyciel rakietowy „Warszawa”;
- okręty podwodne /”Orzeł”, „Wilk”, „Dzik”/;
- fregata „Kaszub”;
- kutry rakietowe /”Puck”, „Uszka”, „Oksywie”, „Darłowo”, „Świno-ujście”, „Dziwnów”, „Władystawowo”/;
- małe okręty rakietowe /”Górnik”, „Hutnik”, „Metalowiec”, „Rolnik” oraz „Orkan”, „Piorun” i „Grom”/;
- duże ścigacze okrętów podwodnych /„Groźny”, „Wytrwały”, „Zręczny”, „Zwinny”, „Zwrotny”, „Zawzięty”, „Nieugięty” i „CzuJNI”/;
- kutry zwalczania okrętów podwodnych /”KP-166” do „KP-176”/;
- trałowce bazowe /”Iukan”, „Flaming”, „Rybitwa”, „Mewa”, „Czajka”, „Gopło”, „Gardino”, „Bukowo”, „Dąbie”, „Jamno”, „Mielno”, „Wicko”, „Resko”, „Sarbsko”, „Necko”, „Nakło”, „Drużno”, „Hańcza” oraz „Mamry”, „Wigry”, „Śniardwy” i „Wdzydze”/;
- okręt dowodzenia desantem „Grunwald”;
- okręt transportowy „Cedynia”;
- okręty transportowo-minowe /”Lublin”, „Gniezno”, „Kraków”, „Poznań” i „Toruń”/;
- kutry transportowe /”KD-11” do „KD-13”/;
- okręty rozpoznania radioelektronicznego /”Navigator” i „Hydrograf”/;
- okręty hydrograficzne /”Kopernik”, „Heweliusz” i „Arctowski”/;

- okręty szkolne /”Iskra” oraz „Wodnik” i „Gryf”/;
- kutry szkolne /”Podchorąży”, „Kader” i „Elew”/.

Ponadto w MW znajdowały się okręty i kutry ratownicze, zbiornikowce, stacje demagnetyzacyjne, holowniki, wodoloty pasażerskie oraz różne kutry, motorówki, barki i okręt-muzeum „Blyskawica”.

Mimo wielu podobieństw w zakresie działalności MW przed wojną i w okresie powojennym trzeba pamiętać, że obecnie długość granicy morskiej wynosi **524 km, co stanowi 14,8% granic państwa.**

Załącznik

*Szef Sekcji Marynarki i szef Departamentu dla Spraw Morskich
Ministerstwa Spraw Wojskowych, szefowie Kierownictwa Marynarki
Wojennej i dowódcy Marynarki Wojennej
/1918-1996/*

- 1918-1919 płk. mar. Bogumił NOWOTNY
- 1919-1925 wiceadm. Kazimierz PORĘBSKI
- 1925-1947 wiceadm. Jerzy ŚWIRSKI
- 1945 kontradm. Nikołaj ABRAMOW
- 1945-1947 kontradm. Adam MOHUCZY
- 1947-1950 kontradm. Włodzimierz STEYER
- 1950-1953 wiceadm. Wiktor CZEROKOW
- 1953-1955 kontradm. Aleksandr WINOGRADOW
- 1955-1969 wiceadm. Zdzisław STUJZINSKI
- 1969-1986 admirał Ludwik JANCZYSZYN
- 1986-1989 wiceadm. Piotr KOŁODZIEJCZYK
- 1989-1996 admirał Romuald WAGA
- 1996 wiceadm. Ryszard ŁUKASIK

KONCEPCJA ROZWOJU PORTU SZCZECIN-SWINOUJŚCIE W POWIĄZANIU Z GOSPODARKĄ REGIONU ORAZ ZAPLECZEM I PRZEDPOLEM

Port Szczecin-Swinoujście, od którego przez ponad 40 lat miasto „odwrócone było plecami” będzie musiał jeszcze długo ponosić skutki tej izolacji. Naturalny łańcuch więzi z miastem dopiero się tworzy.

Funkcja portu oparta dawniej na nakazowo-rozdzielczej zasadzie kierowania ładunków do portu zmieniła się na wolnorynkowe reguły gry. Polska - podobnie jak jej główni partnerzy tranzytowi Czechy, Słowacja, Węgry - weszła do Unii Europejskiej jako członek stowarzyszony, otwierając tym samym swój rynek transportowy dla zachodnich przewoźników i spedytorów. Wołna konkurencja spowodowała „ucieczkę” tranzytu z polskich portów drogą kolejową lub transportem samochoodowym na zachód Europy, i przechwytywać również ładunki polskiego handlu zagranicznego. Niektóre polskie firmy w ramach prywatyzacji założyły spółki z obcym kapitałem, np. dawny PSK stworzył z części swego majątku spółkę szwedzką firmy SCANSPEL. Polsko-szwedzkie przedsiębiorstwo spedytorskie o nazwie SCANSPEL TRANSMEBLE - liczy na wzrost przewozów tranzytowych przez terminal promowy w Swinoujściu.

Uruchomiony w ramach polsko-niemieckiej spółki kolejowej POLZUG zbiera ładunki z polskiego zaplecza, pozbawiając polskie porty przetładunków, kontenerowej drobnicy.

Polityka transportowa państwa, podobnie jak program Unii Europejskiej zmierzający do integracji polskiej sieci z siecią europejską, preferuje budowę równoleżnikowej autostrady A-2 /W-Z/. Może to przynieść nieodwracalne w skutkach konsekwencje, ponieważ ciężąca dotąd masa towarów do portów może zmienić kierunek na zachodni - lądowy. Zdaniem wielu specjalistów budowa w pierwszej kolejności autostrad Pn-Pd /A-1 i A-3/ może zapobiec temu zjawisku z korzyścią dla portów i całej gospodarki kraju. Przeciagające się prace legislacyjne nad Ustawą o Portach, brak polityki morskiej państwa nie sprzyjają atmosferze przeobrażeń dokonujących się w portach i na ich zapleczu. Jeżeli port Szczecin-Swinoujście chce umocnić swoją pozycję jako znaczący port Morza Bałtyckiego i atrakcyjny port dla ładunków tranzytowych, musi dokonać sam wielu zmian i przeobrażeń nie czekając na przeciagające się prace legislacyjne i organizacyjne ministerstwa i parlamentu. Powinien między

innymi unowocześnić i usprawnić swoją podstawową funkcję przeladawczą a także przyjąć rolę ośrodka handlowo-usługowego i przemysłowego złączonego z regionem w jeden organizm.

Koncepcje powiązań gospodarczych Portu z regionem

Środowiska naukowców i stowarzyszenia gospodarcze zainteresowane najbardziej korzystnym zagospodarowaniem regionu przygranicznego jakim jest Pomorze Zachodnie, a także obszar ujścia Odry z zapleczem wychodzą ze swoimi propozycjami i opiniami. Wśród nich:

1. Ugrupowania ekologiczne ze względu na szczególne walory środowiska naturalnego ujścia Odry i Międzyodrza dążą do maksymalnego ograniczenia ingerencji gospodarczej człowieka na tym obszarze. Sugerują przyjęcie przez omawiany obszar funkcji turystycznej i rekreacyjnej. Są zdecydowanymi przeciwnikami lokalizacji na tym obszarze terminali paliwowych /spory o zgodę na lokalizację terminalu w Swinoujściu trwają już kilka lat/. Ugrupowania ekonomiczne i władze regionalne odpowiedzialne za gospodarkę, warunki i poziom życia mieszkańców Pomorza Zachodniego poszukują drogi, która pogodzi zarówno potrzebę ochrony środowiska jak i gospodarki regionu.

2. Według koncepcji prof. E.Skrzymowskiego należałoby utworzyć w ujściu Odry **BALTYCKI EUROPORT**. Obejmowałby on swoim zasięgiem południową Szwecję, Bornholm, estuarium Odry, obszary przylegające do osi rzeki Odry po stronie polskiej i niemieckiej, aglomerację berlińską, Wielkopolskę, Śląsk i Czechy. Plany utworzenia Euroregionu „Pomerania” po części sprzyjałyby takiej koncepcji. Wiodącą rolę w „Bałtyckim Europortie” przypisuje autor portowi Szczecin-Swinoujście i Odrzańskiemu Korytarzowi Transportowemu, obejmującemu drogi, planowaną autostradę, magistralę kolejową, żeglugę śródlądową. Bałtycki Europort, obejmujący pięć państw: Niemcy, Polskę, Czechy, Słowację, Danię, zintegrowany siecią Korytarza Pn-Pd Europy w sposób naturalny wzmacniałby tranzytową rolę portu Szczecin-Swinoujście.

3. Stowarzyszenie Polsko-Niemieckie d/s Zagospodarowania Obszaru Nurtu Odry wychodzi z koncepcją stworzenia „REGIONU ODRY”, którego główne ogniwo stanowiłaby rzeka Odra od portów ujścia Odry po Nysę Łużycką, połączone ze swoimi portami śródlądowymi logistycznym łańcuchem wciągającym Odrę z siecią dróg lądowych i kolejowych.^{1/} Porty śródlądowe zlokalizowane wzdłuż Odry, nad kanałem Havela i Sprewą do Berlina, jako centrum logistyczne

^{1/} Ekspertyza dotycząca potencjału rozwojowego żeglugi śródlądowej w regionie Odry, Opracowana przez INDUSTRIE - UND HANDELSKAMMER FRANKFURT /ODER/ 1994. Berlin, na zlecenie Stowarzyszenia d/s zagospodarowania obszaru nurtu Odry.

stanowiłyby również bazę do rozwoju wokół nich ośrodków przemysłowych. Jedno z ważnych centrów przemysłowych dla Niemców tworzyłby kombinat hutniczy EISENHÜTTENG STADT, SZCZECINOWI, pełniącemu ważną rolę morskiego i rzeczno-portu autorzy koncepcji przypisują szczególną rolę w rozwoju gospodarczym i transportowym „Regionu Odrę”.

Koncepcja rozwoju „Regionu Odrę” w proponowanym układzie w dużym stopniu uzależniona jest od zaakceptowania jej przez obie strony. Niemcy ze swej strony zabezpieczyli już środki finansowe na realizację koncepcji, ze strony polskiej również coś drgnęło. Nie może być wątpliwości, że realizacja koncepcji byłaby szansą na wzrost ładunku i tranzytu niemieckiego przez Odrę i port Szczecin-Świnoujście.

4. Według P.Kuciewicza i K.Wasilewskiej polskie porty, w tym także port Szczecin-Świnoujście, mają szansę przyjęcia roli PORTOWEGO BIEGUNA WZROSTU.!

Port Szczecin-Świnoujście, który chce efektywnie funkcjonować w układach gospodarki wolnorynkowej, musi przyjąć rolę węzłowego punktu w międzynarodowym systemie transportowym. Musi swoją atrakcyjnością gospodarczą przyciągnąć kapitał inwestycyjny i handlowy.

Dalszy gospodarczy rozwój regionu szczecińskiego wokół portu mógłby doprowadzić do utworzenia silnego kompleksu przemysłowego z międzynarodowymi centralami handlowymi i dystrybucyjną, gdzie działałby tzw. efekt mnożnikowy. Sprawi on, że zainwestowane w region portowy pieniądze przyniosą w ostatecznym rozliczeniu dwu- a nawet trzykrotne dochody, większe niż gdzie indziej.

Port Szczecin ma już w dużym stopniu rozwinięty przemysł przemyłowy, który choć w większości zdekaptalizowany to jednak po modernizacji umożliwi rozwijanie na jego bazie całego centrum przemysłowo-handlowego. Największe takie centra, które powstały w oparciu o portowe bieguny wzrostu to: Rotterdam, Antwerpia, Marsylia.

Tworzenie strefy przemysłowo-handlowej w oparciu o szczeciński port jako **biegun wzrostu** wymagałoby akceptacji rządu i konsekwentnej realizacji wspólnego przedsięwzięcia, którego efektem byłby niewątpliwie wzrost gospodarczy regionu Pomorza Zachodniego i całej gospodarki kraju. Tranzytowe ładunki w tak rozwijającym się biegunie wzrostu miałyby ważną pozycję. W latach 60-tych, 70-tych inwestycje w największych portach EWG finansowały wielkie ponadnarodowe koncerny i rozwijając funkcję handlową portów tworzyły wielkie dystrybucyjne centra, w których realizowały swoje ważne wielonarodowościowe interesy.

1/ Kuciewicz P.: Porty biegunami wzrostu. Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, styczeń 1995.

tów tworzyły wielkie dystrybucyjne centra, w których realizowały swoje ważne wielonarodowościowe interesy.

Możliwości tworzenia portowych biegunów wzrostu ma wiele portów państw postsocjalistycznych Europy Bałtyckiej. Istnieją przesłanki, aby stwierdzić, że port Rostock już podąża tą drogą. Świadczy o tym rozbudowująca się na potęgę infrastruktura i suprastruktura portu, sieć lądowa łącząca port z zapleczem /łącznie z autostradą Hanseatica/. Ponadto intensywnie rozwija się przemysł przemyłowy. Kilońska firma uruchomiła zakład rzepakowy, Francuzi zakład stodowni, planuje się budowę rafinerii a nawet zakładów petrochemicznych.

Na Drużej Konferencji Ministrów Transportu Krajów Bałtyckich /lut, 94r./ wnioskowano o utworzenie na bazie portu Tallin-Muuga Port centralnego portu, w którym skoncentrowałyby się ładunki republik bałtyckich /Litwy, Łotwy, Estonii/, a także Rosji. Konkuruje z Estonią kraje polemizowały z tą koncepcją sugerując lokalizację takiego centralnego portu na bazie swoich już rozbudowanych portów. Rosja zaproponowała zlokalizować taki centralny port w pobliżu St.Petersburga z możliwością osiągnięcia przeładunków rzędu 100 mln t rocznie. Koncepcja portów centralnych daje możliwość tworzenia na ich bazie **portowych biegunów wzrostu**. Polska nie może nie zauważać tak szybko rosnącej konkurencji, zarówno we wschodnich jak i zachodnich portach krajów byłego bloku wschodniego. W efekcie jeśli nie zacznemy konstruktywnie działać, to możemy w znacznym stopniu być wyeliminowani z udziału w przeładunkach zagranicznych i tranzytowych w basenie Morza Bałtyckiego.

Koncepcja powiązań transportowych portu z zapleczem i przedpołem

Konkurencyjność portu Szczecin-Świnoujście bardzo poważnie obniża brak właściwych powiązań transportowych z zapleczem lądowym. Zaprezentowany przez J.Wronkę^{1/} na Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu kształt przyszłego **Zachodniego „Odrzańskiego“ Korytarza Transportowego** spotkał się z dużym zainteresowaniem. Konferencja uznała go za ważną i priorytetową rolę w tej części Europy.

Korytarz tworzą:

- droga międzynarodowa E-65,

- kolejowa „magistrala odrzańska“ E-59,

1/ Wronka J.: Rola i znaczenie Zachodniego Korytarza Transportowego w polityce morskiej państwa. X. Jubileuszowy Sejmik Morski. Stowarzyszenie „Civitas Christiana“ Ośrodek Myśli Morskiej Szczecin, 1994.

- rzeka Odra żeglowna na odcinku Szczecin-Kanał Havela i Sprewa oraz Wrocław-Gliwice,
- telekomunikacja

Wszystkie gałęzie transportu tworzące korytarz wymagają pilnej modernizacji i nowych inwestycji, np. budowa autostrady A-3, uruchomienie żeglugi na całym odcinku Odry, stworzenie nowoczesnych powiązań telekomunikacyjnych i informatycznych.

Większość zaplanowanych przedsięwzięć związanych z rozbudową infrastruktury transportowej woj. szczecińskiego ma gotowe do realizacji projekty, niektóre prace już trwają, /np. poszerzenie drogi E-65 - modernizacja toru wodnego/.

Konsorcjum Rotterdam Maritime Group opracowując na zlecenie Banku Światowego Raport Studyjny o Portach pozytywnie oceniło przedstawione koncepcje i projekty, co daje Polsce szanse na ubieganie się o środki z funduszu Banku Światowego na ten cel. W materiałach konsorcjum RMG do pilnej realizacji zalicza:

- 1/ drogę E-65,
- 2/ sprawne połączenie dróg wyjazdowych z portu,
- 3/ podniesienie sprawności nawigacyjnej toru wodnego.

Warto przybliżyć ocenę konsorcjum RMG - dotyczącą naszych transportowych problemów, co przedstawiono poniżej.

Koncepcja zaprezentowana przez Konsorcjum RMG

Drodze E-65 konsorcjum przypisuje znaczącą rolę. W opinii RMG, droga E-65:

- jest ważnym elementem Trans-Europejskiego systemu drogowego,
- w układzie międzynarodowym jest ważną drogą tranzytową dla ruchu ze Skandynawii w kierunku do Triestu nad Adriatyk i poprzez odgałęzienie na Bałkany,
- jako droga krajowa stanowi główne połączenie pomiędzy portami Pomorza Zachodniego, czyli Szczecina i Świnoujścia a południową Polską, a w sezonie letnim drogą turystyczną na wybrzeże Bałtyku.

Planowana modernizacja drogi jest więc konieczna. Raport RMG przedstawia trzy wąskie gardła tej drogi dotyczące Pn odcinka zwanego „Drogą Wolińska. Dla TIR-ów o dużych gabarytach, pędzących w kierunku **Terminalu Promowego** pokonanie „Drogi Wolińskiej“ jest niemal karkołomnym wyczynem. Odcinki te dotyczą:

1. Budowy nowego mostu przez Dziwnę i drogi przelotowej przez Wolin /2,5 km/. Obecna droga przez centrum Wolina prowadzi wąskimi i krętymi

ulicami, co zmusza pojazdy do ograniczenia prędkości do 30 km/godz.

2. Budowy obwodnicy po obrzeżu Dargobądz /2,8 km/. Obecnie przy wyjeździe do wsi droga nachylna jest pod kątem 4,5°, natomiast przy wyjeździe skręca pod kątem 90°, szerokość drogi na obszarze wsi wynosi 7 m.

3. Poszerzenie drogi przelotowej przez Woliński Park Narodowy do 12 m, z dwupoziomym skrzyżowaniem z drogą 102 odchodzącą na Międzyzdroje. Obecnie tranzytowa droga o szerokości zaledwie 7 m, prowadzi przez Park krętymi, niebezpiecznymi zakrętami ograniczając prędkość pojazdów do 40 km/godz.

Drugi projekt dotyczy usprawnienia dróg dojazdowych do Portu Szczecin. Drogi te, zdaniem RMG są w stanie tragicznym. Dalszy rozwój portu, przyjmującego rozszerzoną funkcję obok przetadunkowej - tranzytową, handlową i przemysłową przy obecnym stanie dróg kolejowych a tym bardziej bitych, jest niemożliwy.

Port był budowany z nastawieniem na przeładunki kolejowe. Obecna sytuacja, w której następowywały zmiany w strukturze towarów docierających do portu /wzrost towarów drobnicowych/ wpłynęła na wzrost przewozów drogowych, do czego port i miasto, przez które przemierzają się te ładunki nie jest przygotowany.

Rozwiązaniem tego problemu są projektowane inwestycje:

1. budowa drogi dojazdowej do portu drobnicowego na Łasztowni,
2. budowa mostu na Regalicy,
3. budowa mostu kolejowego.

Budowa dojazdu do portu drobnicowego to nowe połączenie omijające dotychczasowy układ dróg miejskich. Projektowana estakada obejmuje:

- zmianę w lokalizacji węzła drogowego,
- zmianę parametrów drogi,
- nowy system kierowania ruchem.

Budowa mostu na Regalicy z drogą dojazdową i wiaduktem nad torami kolejowymi.

Obecnie cały ruch portowy i tranzytowy przechodzi przez most cłowy, który stanowi połączenie między systemem Gdańska-Energetyków /od których odchodzi krętymi ulicami drogą do portu/ i systemem dróg szybkiego ruchu, biegnącymi poza Szczecinem /droga E-65, Pn-Pd, E-28 Gdńsk-Gdynia i autostrada A-6 - Szczecin-Berlin/. Most ten jest w bardzo złym stanie, stąd występują tu ograniczone prędkości do 30 km/godz. i ciężar pojazdów do 15 t, ostatnio po modernizacji i remoncie do 20 ton.

Kolejny projekt to **budowa mostu kolejowego**. Wąskim gardłem transportu kolejowego w powiązaniu z siecią portową jest jednorotorowe połączenie kolejowe Stacji Port Centralny /SPB/ z główną Portową Stacją Ładunkową /SPD/. Prawie cały port drobnicowy zależny jest od tego połączenia. Awaria tego toru

Sprawą otwartą jest przyszły tonaż na połączeniach promowych. Decydować o nim będzie szybkość promów i czas przeprawy.

Wg wyliczeń ekspertów ogólny wzrost transportu osobowego Pn Skandynawii - kontynent na wszystkich połączeniach wzrastał rocznie o około 3,5%, a w ruchu towarowym o 6,3%. Natomiast na połączeniu Ystad-Świnoujście po zmianach polityczno-gospodarczych Europy Wschodniej wzrósł o około 50% ruchu osobowego i 60% ruchu towarowego. Wzrost ruchu towarowego na szlaku promów Ystad/Malmö-Świnoujście upatruje się nie tylko we wzroście obrotów między Europą Pn i Wsch., ale także w rozrastającym się rynku okręgu Berlina i landów Wschodnich Niemiec.

Eksperti zwracają również uwagę na wielką „słabość“ PKP z powodu braku w Świnoujściu terminalu kolejowego do obsługi transportu kombinowanego i logistycznego systemu zarządzania koleją, małej prędkości pociągów oraz długich postojów na granicach.^{1/}

Warunkiem wzrostu atrakcyjności portu Szczecin-Świnoujście jest więc modernizacja powiązań przedpoła z zapleczem.

J. Wronka w swojej ekspertyzie podaje możliwość wzrostu przewozów w 2000 r.^{2/}:

- w komunikacji pasażerskiej 1,8 mln osób /czyli 3,4-krotny wzrost w stosunku do 90 r./,
- w komunikacji towarowej 3,6-4 mln t /czyli 3-krotny wzrost w stosunku do 90 r./, w tym kolejowy 1-1,4 mln t.

Warunkiem uzyskania takich wyników zdaniem J. Wronki jest:

- 1/ zakończenie budowy nowoczesnego terminalu promowego w Świnoujściu,
- 2/ odnowienie i powiększenie floty promów /obecnie wprowadzono już na linię Świnoujście-Ystad nowoczesny prom m/f „Polonia“/,
- 3/ skrócenie czasu przejazdu tranzytu kolejowego przez teren Polski /w planach PKP czas tranzytowych przewozów po dokonaniu niezbędnych inwestycji skrócony zostanie o 30-40%/,
- 4/ zainstalowanie elektronicznego systemu śledzenia przewozu przesyłek i towarów przez PKP,
- 5/ modernizacja drogi E-65 - szczególnie likwidacja „wąskich gardeł“ np. odcinka drogi Wolińskiej,
- 6/ wprowadzenie transportu kombinowanego na trasie kolejowej PKP Pn-Pd Europy.

^{1/} Korytarz transportowy Północ-Południe. Opracowała pod red. Jørgen Hammera grupa d/s komunikacji z obszaru przygranicznej współpracy Południowa Skania-Bornholm. Wydawnictwo Bronholm-Sydöstr, Skåne, 1994.

^{2/} Wronka J.: Zaloga E.: Kierunki rozwoju komunikacji promowej w obsłudze rynku skandynawskiego. Ośrodek Badań z Ekonomiki Transportu w Warszawie, Zakład Ekonomiki Transportu Międzynarodowego w Szczecinie, Szczecin, luty 1992.

to przerwanie kontaktu portu z całym lądowym zapleczem. Przez to połączenie kolejowe rocznie przechodzi około 2,2 mln t ładunków /1993 r./.

Wśród ładunków znajdują się towary pochodzenia chemicznego, które w przypadku uszkodzenia podczas ich transportowania mogą stanowić zagrożenie dla środowiska. Budowa mostu daje możliwość poprowadzenia 2 torów, co znacznie podniesie bezpieczeństwo i sprawność pracy kolei na tym odcinku. Przewiduje się, że obecny ruch składu pociągu osiągnący prędkość 15 km/godz. wzrośnie do 40 km/godz. Wzrośnie również bezpieczeństwo przewozów. Dodatkowy projekt przygotowany przez RMG - dotyczy **usprawnienia toru wodnego i wprowadzenia elektronicznego systemu kierowania ruchem statków**. Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej wykorzystano sprzyjający układ związany z akceptacją projektu przez Bank Światowy i wystąpiło o fundusze na realizację tych ważnych przedsięwzięć, bez realizacji których nie można liczyć na wzrost atrakcyjności przeładunkowej portu Szczecin-Świnoujście.

Znaczenie Odrzańskiego korytarza Pn-Pd Europy w opinii specjalistów szwedzkich, duńskich i polskich

Strumienie ładunków, które w większym wymiarze niż dotychczas może obsługiwać port Szczecin-Świnoujście, dotyczą również obszarów przedpoła, które stanowią południowo-wschodnia Skania /Szwecja/ i Bornholm /Dania/.

Specjaliści d/s komunikacji i współpracy przygranicznej Skanii oraz Bornholmu pod przewodnictwem Irgen Hammera w swoim opracowaniu „E-65 korytarz Pn-Pd, BORNHOLM-SYDÖSTRA SKANE, luty 1994 r. prezentują swoje stanowisko w sprawie połączenia promowego Ystad-Świnoujście. Jest to stanowisko bardzo optymistyczne dla strony polskiej. Skania, po stałym połączeniu między Malmö a Kopenhagą^{x/} oraz dokończeniu inwestycji modernizującej infrastrukturę transportową w południowej Szwecji stanie się ważnym węzłem dla ruchu skandynawskiego. Skania liczy na rozwój ruchu handlowego i turystycznego między Skandynawią a Europą Wschodnią z powodu budowy połączeń między Danią a Niemcami. Specjaliści nie widzą zagrożenia dla linii Świnoujście-Ystad między Skandynawią a Europą Zachodnią pomimo budowy stałych połączeń.

Eksperti przewidują, że budowa połączenia Fehmarn Belt przechwyty w dużym stopniu ruch kolejowy na niemieckich połączeniach promowych. Natomiast, zdaniem ekspertów stałe połączenie nie powinno zakłócić dalej na wschód wysuniętego transportu kolejowego na promach Ystad-Świnoujście.

^{x/} Do 2000 r. będą zbudowane na odcinku o długości 17 km 2 mosty, tunel i autostrada łącząca Danię ze Szwecją. BOIGM Nr 2/92 r.

7/ zmiany organizacyjne i prawno-ekonomiczne w zarządzaniu transportem.
Nadal pozostaje otwarta sprawa pilnej regulacji rzeki Odry, co znacznie podniosłoby rangę i atrakcyjność korytarza transportowego.
Pierwsze decyzje rządowe zmierzające do sfinansowania prac modernizacyjnych, na najważniejszych jej odcinkach zostały już podjęte.

Prof. Daniel DUDA
Prezes
Polskiego Towarzystwa Nautologicznego

*...Jeśli druh Andrzej Maikowski stworzył polski
skauting, a druh Aleksander Kamiński - polskie zastępy
zuchowe, to druh Witold Bublewski jest twórcą metody
wychowania morskiego w harcerstwie...*

B. Komorowski
Z. Kowalewski

WITOLD BUBLEWSKI

Mysł przewodnia i idea ruchu organizacyjnego wodniactwa i wychowania morskiego młodzieży w Polsce, powstała w harcerstwie już na początku lat dwudziestych. W tym zakresie przewodnią rolę odegrał długoletni drużynowy 39 Warszawskiej Drużyny Harcerskiej im. Józefa Wybickiego, harcmistrz. Jest on znanym i cenionym działaczem Ligi Morskiej i Rzecznej od 1924 roku, czyli od zarania jej powstania. Kolejno działał w Lidze Morskiej i Rzecznej, Lidze Morskiej i Kolonialnej, Lidze Morskiej, Lidze Morskiej włączonej do Ligi Obrony Kraju w 1981 roku. Jemu właśnie przypadł zaszczyt po długoletniej przerwie działalności Ligi Morskiej, ponownie nawiązać do jej wielkiej tradycji z lat, gdy budowano od postaw zręby II Rzeczypospolitej. To właśnie Witold zagajał i otwierał Walny Zjazd Ligi Morskiej III Rzeczypospolitej, będąc jej członkiem od 1924 roku. Należałem do grona tych, którzy reaktywowali Ligę Morską w 1981 roku, a jako ówczesny rektor Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni miałem przyjemność pełnić rolę gospodarza i witać członków założycieli w sali im. Tadeusza Meissnera.

W dziewięćdziesiątą drugą rocznicę życia niezwykłego człowieka Witolda Bublewskiego, społecznego działacza, niezwykłego organizatora zamiłowanego w morzu, wspaniałego wychowawcę pokoleń ludzi związanych z gospodarką morską, wspaniałego wychowawcę pokoleń ludzi związanych z gospodarką morską, harcerstwem, marynarką wojenną, działacza Polskiego Towarzystwa Nautologicznego - postanowiono przybliżyć społeczeństwu Jego sylwetkę.

Witold Bublewski pochodzi ze starej polskiej rodziny z Litwy. Urodził się w dniu 20 czerwca 1904 roku w Kamyszynie nad Wołgą, dokąd „skierowano,” Jego ojca - ichtiologa i weterynarza. Po wojnie japońsko-rosyjskiej został on mianowany Głównym zarządcą Rybołówstwa na dolnej Wołdze.

Swe dzieciństwo i lata młodzieńcze spędził w Caryncynie nad Wołgą /obecnie Wołgograd/. Często uczestniczył w różnych podróży ojca po Wołdze i Donie.

W trakcie tych podróży odwiedzili liczne miasta leżące nad Wołgą i Donem, poznali stopy, Morze Kaspijskie i morze Czarne, poznał trud rybaków i marynarzy. Z biegiem czasu, już jako młodzieniec, pływał samodzielnie z kolegami po Woldze /od 1917 roku tworzył zastęp skautowy/, przy sprzyjających warunkach pod żaglami, a często pod prąd na „burlaka” tzn. holując łódź na długiej linie idąc brzegiem rzeki całymi kilometrami. Przeżywał sztormy, mógł w czasie opadów deszczowych, marzyć, a nieraz doskwierała Mu spiekota, bo taki był wodniacki los. Zaprawiał się więc w samodzielności i znoszeniu trudów, niewygód, zmęczenia, pokonywaniu lęku przesturzeni i strachu, Wołga jest przecież wielką rzeką.

W 1914 roku ojciec W.Bublewskiego został zmobilizowany do wojska i skierowany na front turecki /jako lekarz weterynarii korpusu kawalerii/ i już do domu nie powrócił.

Pozostawił duży dom i czworo dzieci, z których Witold był najstarszym synem. Matka Wanda była przewodniczącą Komitetu Opieki nad Uchodźcami Polskimi w Carycynie. Niepowodzenie wojenne Rosji, trudności gospodarcze, wizja głodu, niezadowolenie mieszkańców, bunty wódw wojennych zmuszały do zasadniczych wyrzeczeń ze wszystkich wygód i obniżenia stopy życiowej. Rewolucja w 1917 roku zmusiła matkę Witolda do podjęcia pracy w Banku Państwowym w charakterze tłumacza języka francuskiego i niemieckiego. Wiosną 1919 roku Witold Bublewski ukończył 6 klas gimnazjum klasycznego. Po otrzymaniu cenzury wszyscy uczniowie zabrani zostali do pomocniczej służby wojskowej i skierowani w stopy. Była to wówczas wojna z wojskami generała Denikina. Carycyn padł, armia czerwona wycofała się w górę Wołgi, a kozacy zajęli miasto. Polacy mieszkający w Carycynie i jego okolicach zdecydowali się na pozostawienie wszystkich swych majątkości i powrót do kraju.

W 1920 roku rodzina Bublewskich osiadła w Wołominie pod Warszawą, a Wanda Bublewska została nauczycielem języków obcych w gimnazjum wołomińskim.

W 1924 roku nie mógł znaleźć pracy w swoim zawodzie i został wychowawcą w Bursie dla dzieci po poległych wojskowych w Warszawie /tzw. Koszary pod Mostem Poniatowskiego/. Ukończył kurs dla wychowawców organizowany przez Magistrat Warszawski.

Cieszył się dobrą opinią w Bursie R.G.O., a będąc jej wychowankiem znał klimat, warunki życia i nastroje podopiecznych. Miał doświadczenie harcerskie i wojenne, wiedział czym jest głód i walka o życie. Wśród swych wychowanków cieszył się autorytetem, imponował im i przewodził. Tam przeniosła się siedziba 39 drużyny i tam właśnie szukano różnych form wychowawczych mogących zainteresować młodych ludzi.

W 1924 roku Admirał Kazimierz Porębski stworzył Ligę Morską

i Rzeczna, która w Warszawie zaczęła organizować cykl wykładów obejmujących problematykę żeglugi rzecznej oraz zagadnienia związane przede wszystkim z eksportem węgla i zagospodarowaniem uzyskanego skrawka wybrzeża.

W lecie 1923 roku W.Bublewski zorganizował obóz nad Narwią, gdzie harcerze uczyli się obycia z wodą, a zespół zastępowych odbył wycieczkę do Gdańska i na Hel, gdzie nastąpiło spotkanie z harcerzami z Hufca Syberyjskiego z Wejherowa /Hufiec ten przygotowywał obóz morski w porcie helskim/. Tam też młodzi harcerze mieli możliwość pływania na łodziach rybackich i bezpośredniego spotkania się z „sybirakami”, którzy już mieli morskie doświadczenia. W ten sposób w porcie helskim powstał pierwszy w Polsce harcerski ośrodek morski, prowadzący czterotygodniowe kursy zapoznawcze z morzem w latach 1924-1927. Odbywało się to za pełną aprobatają dyrektora Józefa Poznańskiego - ówczesnego dyrektora Urzędu Marynarki Handlowej /późniejszy Urząd Morski/.

Witold Bublewski odbył pływanie w ramach szkolenia prowadzonego przez ten ośrodek /na jachcie „Beniowski”/.

Przeżył Witold Bublewskiego z okresu dzieciństwa zastawiły tęsknoty do wielkiej wody. W okresie tworzenia programów wychowawczych dydaktycznych W.Bublewski przywiązywał wielką wagę do tworzenia licznych, małych, przyjacielskich grup /zastępów/, zdolnych do konkretnego współdziałania, pomimo różniących ludzi cech socjalnych, czy osobowych. Chodziło tu o młodzież zarówno inteligentną jak i rzemieślniczą czy robotniczą. Wspólne przeżycia, trudy, niebezpieczeństwa wymagające indywidualnej odwagi, umiejętności i wiedzy, wytrzymalności i uporu powodowały wzajemne zaufanie i poczucie współodpowiedzialności za swe działania i podejmowane decyzje. Toteż gdy rozpoczęto organizowanie harcerskich drużyn wodniackich i morskich, wiele nastolatków zgłosiło się do harcerstwa. W 1930 roku powstał w GK ZHP referat żeglarski, a w 1931 roku było już kierownictwo Harcerskich Drużyn Żeglarskich, mające odważny program konkretnych działań.

Harcerstwo stało się największą organizacją młodzieży podejmującą problematykę rozumianą dziś jako wychowanie morskie. Jest to systematyczna, świadomie organizowana działalność zmierzająca do wywoływania u młodzieży zainteresowania problematyką morską i szeroko pojętą gospodarką wodną oraz ekologiczną. Odbywa się ono poprzez odpowiednio dobrane ćwiczenia na akwenach śródlądowych i morskich, z wykorzystaniem środowiska naturalnego, które pośrednio rzutuje na zamierzone kształtowanie osobowości młodzieży. Jak bowiem wiadomo, uczenie się zbierania doświadczeń nigdy nie jest procesem skończonym.

Działalność wodniacka z czasem stała się tak poważnym problemem, że w 1935 roku odbył się w Gdyni Walny Zjazd ZHP. W głównej mierze

Przyjaciół Harcerstwa przy Stoczni Północnej w Gdańsku. Młodzi wówczas członkowie Brygady Przyjaciół Harcerstwa zaadaptowali Mu kilkanaście starych szalup z „Batorego” na jachty szkolne. W ten sposób „Centrum” mogło co roku szkolić około 1000 młodych ludzi, w swym gdańskim ośrodku morskim.

Był już zbyt „harcerskim instruktorem”, musiał więc odejść, ale nadal działał w HKM i pomagał indywidualnie młodym drużynowym, którzy Go stale odwiedzali.

Witold Bublewski od początku powstania „Polskiego Towarzystwa Nautologicznego” jest jego członkiem. Pełnił w nim szereg odpowiedzialnych funkcji, a w kwartalniku „Nautologia” zamieścił wiele artykułów, materiałów i recenzji, jest członkiem Kolegium Redakcyjnego.

W dniu 28 listopada 1993 roku Witoldowi Bublewskiemu nadano godność Honorowego Członka Polskiego Towarzystwa Nautologicznego.

Jak wspomina prof. W.Urbanowicz:

„Cenną inicjatywą mgr Witolda Bublewskiego jest odnalezienie oryginału aktu pierwszych zasług Polski z morzem. Oryginał tego aktu, dzieła krakowskiego artysty malarza, Henryka Uziębły, akwarela na papierze formatu 65 na 51 cm, ma postać dawnych królewskich aktów z kartuszem herbowym na tle fal morskich.

U dołu ma on napis: „ROKU PAŃSKIEGO 1920 DNIA 10 LUTEGO, NA WIECZNA RZECZY PAMIĄTKĘ ODZYSKANIA MORZA POLSKIEGO, PUCK NAD BAŁTYKIEM. Pod nim są podpisy gen. Józefa Hallera, ówczesnego ministra, a późniejszego Prezydenta R.P. Stanisława Wojciechowskiego, wiceadmirała Kazimierza Porębskiego i innych osób.”

Nie należy zapominać, że W.Bublewski udzielał się społecznie w swoim miejscu zamieszkania. Był radnym WRN w Gdańsku i w Sopocie. Wybrano go też w 35 rocznicę zakończenia II wojny światowej - Honorowym Gdańszczaninem. Posiada wiele zaszczytnych tytułów honorowych nadanych przez instytucje społeczne i naukowe. Ma ponad 30 odznaczeń wojennych i państwowych, między innymi:

- Srebrny Krzyż Zasługi - 1935 r.

- Złoty Krzyż Zasługi - 1938 r.

- Krzyż Walecznych - 1939 r.

- Złoty Krzyż z Mieczami - 1944 r.

- Rozetę z Mieczami ZHP - 1985 r. /bardzo rzadkie odznaczenie/.

Był również uhonorowany Krzyżem Komandorskim, Krzyżem Armii Krajowej, Partyzanckim i wielu innymi.

Wielką rolę spełnia Witold Bublewski w Lidze Morskiej dążąc do przywrócenia znaczenia i rangi tej ważnej organizacji społecznej, jaką w swoim czasie Liga Morska i Rzeczna cieszyła się w Polsce.

poświęcony wychowaniu morskemu młodzieży, a referat wiodący wygłosił właśnie hm Witold Bublewski. Było czym zaimponować, gdyż ZHP posiadał już jacht szkolny „Zawisza Czarny”, 10 przybrzeżnych jachtów kilowych, własny ośrodek morski w Gdyni i już wyszkoloną harcerską kadrę instruktorską.

Liga Morska widziała wśród młodzieży harcerskiej swych przyszłych ideowych działaczy i była zainteresowana ich współdziałaniem z Kółkami Ligi młodzieży szkolnej.

W 1926 roku W.Bublewski został zaangażowany do Biura Ligi Morskiej i Rzecznej w charakterze sekretarza i funkcję tę pełnił aż do chwili powrotania go do służby wojskowej. Systematycznie podnosił swe kwalifikacje morskie i zdał wymagany egzamin w roku 1933 na stopień jachtowego kapitana żeglugi wielkiej. Jako szef kierownictwa harcerskich drużyn żeglarskich w Głównej Kwaterze Harcerzy, był redaktorem Biblioteczki Żeglarskiej ZHP, wydawcą miesięcznika „Żeglarz”, autorem wielu publikacji zwartych i artykułów i opracowań związanych z problematyką wychowania morskiego i wodniactwa /w swym dorobku posiada ponad 300 publikacji/. W okresie II Rzeczypospolitej w 1939 roku ukończył Wydział Prawa i Nauk Ekonomiczno-Społecznych w Wolnej Wszechnicy Polskiej w Warszawie, a w okresie 1958-1963 studiował w Wyższej Szkole Ekonomicznej w Sopocie na Wydziale Transportu Morskiego, uzyskując stopień magistra transportu morskiego.

Po wojnie, w latach 1945-1946 był mianowany Szefem Delagatury Morskiej Biura Kontroli Prezydium Krajowej Rady Narodowej w Sopocie, a od połowy 1946 do 1948 roku Szefem Zagadnień Pomorza Zachodniego w Delegaturze Rządu do Spraw Wybrzeża, a jednocześnie pełnomocnikiem Ministra Żeglugi do aktywności małych portów. W latach 1948-1951 był Naczelnym Dyrektorem Żeglugi Bałtyckiej „Gryf” w Szczecinie. Uruchoił żeglugę na Zalewie Szczecińskim i Zatoce Gdańskiej oraz żeglugę przybrzeżną, tworząc z licznych małych przedsiębiorstw „Żeglugę Szczecińską” i „Żeglugę Gdańską”. Dalsza Jego praca to działalność na rzecz morza w: Centralnym Zarządzie Polskiej Marynarki Handlowej, Polskim Ratownictwie Okrętowym w Gdyni, Polskim Rejestrze Statków w Gdańsku. Pracował również w Biurze Konstrucyjnym w Gdańsku, na stanowisku Szefa Ośrodka Informacji Naukowo-Technicznej i Ekonomicznej Przemysłu Okrętowego.

W wieku 70 lat przeszedł na emeryturę. Nie uchylał się nigdy od pracy społecznej, była ona i jest jego pasją. Pracował w ZHP, przez wiele lat pełnił obowiązki komandora Harcerskiego Kręgu Morskiego istniejącego od 1935 roku do chwili obecnej. Po reaktywowaniu harcerstwa w 1959 roku był społecznym komendantem centrum Wychowania Morskiego w Gdyni, aż do 1969 roku.

W.Bublewski doprowadził do budowy „Zawiszy Czarnego II” jachtu, który do dnia dzisiejszego jest eksploatowany przez ZHP. Zorganizował Brygadę

W roku 1981 nadano W. Bublewskiemu tytuł Honorowego Członka Ligi Morskiej, natomiast 10 lutego 1996 roku otrzymał najwyższe wyróżnienie Ligi Morskiej - „Pierścień Hallera”.

We wszystkich instytucjach i przedsiębiorstwach, w których Witold Bublewski pracował, pozostawił jak najlepszą opinię oraz życzliwe wspomnienia podległego Mu w swoim czasie personelu i kolegów.

Kmdr por. mgr Walter PATER

GENERAL BRYGADY MARIUSZ ZARUSKI /1867-1941/

Mariusz Zaruski to postać dziś już legendarna, jedna z najwspanialszych z okresu II Rzeczypospolitej. Był oficerem kawalerii, marynarzem, żeglarzem i taternikiem, malarzem i literatem, jednym z pierwszych marynistów polskich. Większą część swego niezwykłego bogatego życia poświęcił działalności, której celem było budzenie świadomości morskiej społeczeństwa polskiego.

Urodził się 18 stycznia 1867 roku w Dumaniewie na Podolu. Był synem Seweryna i Eufrozyny z Iwańskich. Rodzina mogła poszczycić się wielkimi tradycjami patriotycznymi. Dziadek, ojciec i stryj M. Zaruskiego uczestniczyli w powstaniach narodowych 1831 i 1863 roku.

W 1885 roku M. Zaruski ukończył ośmioklasowe gimnazjum w pobliskim Kamieńcu Podolskim i wstąpił na Wydział Fizyczno-Matematyczny Uniwersytetu w Odessie, gdzie po śmierci męża przeniosła się wraz z synami jego matka. Podczas studiów brał czynny udział w działalności polskich konspiracyjnych organizacji studenckich i stowarzyszeń niepodległościowych, takich jak: Liga Narodowa, Sokół i Koło Polskich Studentów Uniwersyteckich. W latach 1891-1892 odbył jednoroczną służbę wojskową i został oficerem rezerwy kawalerii rosyjskiej. W tym okresie został oczarowany pięknem wybrzeża i urokami morza. Podczas wakacji pracował jako marynarz na rosyjskich statkach handlowych, uczestnicząc w rejsach do Egiptu, Syrii, Indii, Japonii i Władywostoku. W 1892 roku zadebiutował jako literat przekładami poezji.

Za udział w ruchu niepodległościowym wraz z grupą kolegów w 1894 roku został aresztowany pod zarzutem przygotowywania polskiego powstania zbrojnego. Przez półtora roku więziono go w Pietropawłowsku, a następnie zesłano do Archangielska. Pozostając pod wpływem piękna i grozy żywiołu morskiego wystarał się o zgodę władz na pracę na morzu. Jednocześnie z wynikiem celującym skończył szkołę morską w Archangielsku.

Przez kilka lat pracował w rosyjskiej marynarce handlowej, między innymi na brygu „Dzierżawa”, a po zdaniu odpowiednich egzaminów, jako kapitan szkunera „Nadzieja”, odbywał rejsy, głównie po Morzu Białym i Oceanie Lodowatym Północnym. Z tego okresu pochodzą jego pierwsze utwory poetyckie - sonety, ujęte w cykle zatytułowane: „Sonety morskie”, „Sonety żeglarskie” i „Sonety polarne”. Wówczas poznał też fiordy norweskie i zainteresował się wysokimi górami.

Po odbyciu kary wrócił w 1899 roku do Odessy, gdzie zawarł związek małżeński z Izabelą Kiełlińską. W 1901 roku powrócił do Polski i ku zdumieniu przyjaciół w pięć lat później ukończył studia na krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych, by realizować swą następną pasję - malarstwo.

Góry też stały się wielką namiętnością życiową Mariusza Zaruskiego. W Zakopanem rozwinął ożywioną działalność w zakresie organizacji taternictwa, turystyki i narciarstwa. Szkolił przewodników górskich, a w 1909 roku utworzył Tatrzańskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe i został jego pierwszym naczelnikiem. Osobiście prowadził wyprawy ratunkowe, ratując od śmierci wielu turystów i taterników. Również umiłowanie Tatr znalazło wyraz literacki w twórczości M. Zaruskiego.

W 1912 roku wstąpił do Związku Strzeleckiego i w Zakopanem był jego prezesem. 5 sierpnia 1914 roku, jako sierżant piechoty, wyruszył na czele kompanii zakopiańskiego Związku Strzeleckiego na wojnę, do I Brygady Józefa Piłsudskiego. 20 sierpnia wstąpił do kawalerii legionowej, którą dowodził Władysław Belina-Prażmowski. W grudniu 1916 roku mianowano go rotmistrzem i dowódcą dywizjonu.

W lipcu 1917 roku, w czasie kryzysu przysięgowego w Legionach, po dymisji pułkownika Beliny, do pałdziernika dowodził swoim 1 pułkiem. Następnie został aresztowany i przez komendę Polskiego Korpusu Posiłkowego oddany pod sąd wojenny pod zarzutem rokoszu. W grudniu, po rozprawie i zwolnieniu, objął komendę Obwodu Nowotarskiego Polskiej Organizacji Wojskowej.

W końcu 1918 roku zgłosił się do Wojska Polskiego, do dyspozycji dowódcy I Brygady Jazdy.

Następnie pełnił służbę w Ministerstwie Spraw Wojskowych i Okręgowym Inspektoracie Jazdy Dowództwa Okręgu Generalnego Warszawa. Od kwietnia do września 1921 roku ponownie dowodził 11 pułkiem ułanów, a w roku następnym był dowódcą 23 pułku ułanów w Wilnie. Latem 1923 roku pułkownik Zaruski został powołany na stanowisko adiutanta generalnego prezydenta RP. 15 sierpnia 1924 roku otrzymał awans na generała brygady.

W przewrocie majowym 1926 roku nie brał udziału; 30 czerwca przeszedł w stan spoczynku. Jeszcze do 1930 roku przewodniczył komisji regulaminów morskich w Kierownictwie Marynarki Wojennej, natomiast w 1927 roku otrzymał awans na generała brygady.

Niechętnie widziany w środowisku sanacyjnym, po przejściu na emeryturę w wieku 59 lat, zajął się głównie pracą społeczną i pisarską, a szczególnie propagowaniem problematyki morskiej i żeglarskiej. Często jeździł do różnych miejscowości, gdzie wygłaszał odczyty na temat znaczenia morza dla Polski.

Jeszcze w 1924 roku, gdy Liga Żeglugi Polskiej przekształciła się w Ligę Morską i Rzeczną, był jej czołowym działaczem i wchodził w skład Rady LMiR.

Później z niezwykłą energią i zaangażowaniem kierował, reaktywowanym w 1927 roku i istniejącym do roku 1932, drugim Komitetem Floty Narodowej organizującym zbiórki funduszy na zakup okrętów i statków dla polskiej floty wojennej i handlowej. Znaczne rozdrobnienie tej bardzo popularnej akcji wprowadziło nie przyniosło większych rezultatów, ale jednak ze środków zdobytych dzięki niej zakupione zostały: żaglowy statek szkolny „Dar Pomorza”, okręt-baza „Sławomir Czerwiński” oraz jachty „Temida I” i „Temida II”.

Ponadto w latach 1931-1932 Zaruski był naczelnym redaktorem dwutygodnika, a następnie miesięcznika „Polska Flota Narodowa” - organu Stołecznego Komitetu Floty Narodowej. Pismo to miało charakter zbliżony do magazynu morskiego, a jego zasadniczym zadaniem było informowanie społeczeństwa o potrzebie budowy polskiej floty wojennej i handlowej oraz szeroka popularyzacja spraw morskich. Jednym z osiągnięć pisma było też opublikowanie licznych opowiadań i reportaży marynistycznych, które ukazywały się niemal w każdym numerze.

Po przekształceniu się LMiR w Ligę Morską i Kolonialną generał Zaruski stał się jednym z czołowych działaczy tej organizacji. Od 1936 roku był przewodniczącym Wydziału Wychowania Morskiego Młodzieży - jednego z pięciu wydziałów programowych Zarządu Głównego LMiK. Był inicjatorem i gorącym propagatorem polskiego żeglarstwa morskiego. Jego zasługi w tym zakresie trudno przecenić. W miesięczniku „Młodzi! Na morze” wydanym w 1937 roku przez Okręgową Sekcję Młodzieży LMiK w Krakowie zaproponował ciekawe formy zbliżenia społeczeństwa polskiego do morza. Uważał, że główny wysiłek powinien zostać skierowany na pracę z młodzieżą. Należy jej zapewnić szerokie możliwości uprawiania jachtingu morskiego. Ze względu jednak na to, że koszty uprawiania tego sportu są wysokie, trzeba zorganizować flotylę handlowych statków żaglowych, na których, za niewielką opłatą, młodzież będzie mogła odbywać dalekie podróże morskie, pracując w charakterze marynarzy.

W 1923 roku Mariusz Zaruski był współzałożycielem Yacht Klubu Polski i został jego pierwszym komandorem oraz inicjatorem zakupu pierwszego pełnomorskiego jachtu „Witeź”, na którym odbył pierwsze jachtowe wyprawy żeglarskie po Bałtyku. Od 1925 roku prawie corocznie podejmował wyprawy na jachtach morskich i propagował owe podróże podczas odczytów i spotkań oraz na łamach prasy i w książkach.

Należał do tej, nielicznej w skali kraju, ale niezwykle aktywnej grupy ludzi, dla których ówczesny niewielki dostęp do morza, jaki miała Polska, wystarczył do odkrycia, przetomowej w dziejach państwa, wizji Polski morskiej i którzy to doceniali. Dla morskiej pasji generała Zaruskiego oznaczało to działalność w zakresie rozwoju żeglarstwa morskiego.

Mobilność do... 32...
Bogdan...
33

Zdaniem Zaruskiego żeglarstwo morskie miało odgrywać rolę szczególną: mianowicie miało przekształcić lądową świadomość narodową Polaków na morską oraz stanowić szkołę charakterów dla młodzieży, spełniając, nie zastąpioną innymi formami, rolę wychowawczą. Napisał: „Pływałem, /.../, mokłem i marłem na pokładach jachtów nie po to, ażeby z Was uczynić sportowców /.../ lecz dlatego, ażebyście Wy, /.../ poznali morze, /.../ bezcenną wartość, bez której nie ma życia dla /.../ Polaki”.

Od 1929 roku swoje losy i działalność związał z harcerstwem polskim, które prowadził na morze, organizując kursy żeglarskie i zagraniczne rejsy morskie. Często publikował artykuły na łamach „Żeglarza” - oficjalnego organu Kierownictwa Harcerskich Drużyn Żeglarskich, wydawanego w Warszawie w latach 1936-1939. W tym czasie Związek Harcerstwa Polskiego za jeden z najważniejszych kierunków swej działalności uznawał żeglarstwo morskie i śródlądowe. Według Zaruskiego harcerstwo miało najlepsze warunki do uprawiania żeglarstwa sportowego na morzu. Był przekonany, że poprzez rozwinięte żeglarstwo sportowe Polacy będą mogli poznać i pokochać morze.

ZHP w 1934 roku zakupił szkuner, który po adaptacji na szkolny statek harcerski otrzymał nazwę „Zawisza Czarny”. W latach 1935-1939 Mariusz Zaruski był jego kapitanem. W ten sposób szkuner otrzymał kapitana najlepszego, jakiego można było wymarzyć, a Zaruski - statek i załogę, o jakich marzył. W tym okresie „Zawisza Czarny” odbył szesnaście rejsów zagranicznych z blisko siedmiuset żeglarzami, wszystkie pod dowództwem Zaruskiego. Ostatnia podróż zakończyła się 2 sierpnia 1939 roku.

Tytułowany oczywiście „generałem”, a nie „kapitanem”, Mariusz Zaruski był kapitanem wyrozumiałym i pogodnym, a jednocześnie wymagającym i surowym. Uczył poznawać i kochać morze, poprzez uprawianie żeglarstwa zaś - zrozumieć potrzebę posiadania morza oraz rozwijania różnych dziedzin gospodarki morskiej.

Mariusz Zaruski, który między innymi napisał pierwszą w WP instrukcję - Regulamin jazdy konnej dla kawalerii - jest autorem kilkunastu książek i wielu artykułów. Ich tematami, obok osobistych wspomnień z żeglugi na między innymi „Iskrze”, „Witeziu” i „Zawiszy Czarnym”, są - we wspomnieniach i relacjach tatrzańskich - piękno i potęga gór. Jednakże szczególnie różnorodnie i wszechstronnie zajmował się problematyką morską. Jeszcze w 1902 roku wydał „Sonety morskie”, a w 1904 roku napisał pierwszy polski podręcznik żeglugi morskiej. Do jego najbardziej znanych prac należą: „Na morzach dalekich” /1920/, „Żegluga jachtem przez Bałtyk” /1925/, „Na skrzydłach jachtów” /1933/, „Wśród wichrów i fal” /1935/, „Z harcerzami na (Zawiszy Czarnym)”, /1937/. Ukazywał w nich znaczenie posiadania dostępu do morza i problematykę żeglugi morskiej, a szczególnie sprawy żeglarstwa, nawigacji, sygnalizacji oraz organizacji pracy na jachtach morskich.

Mariusz Zaruski wszedł też w skład komitetu redakcyjnego „Jednodniówki Ligi Morskiej i Rzecznej” wydanej w 1926 roku przez Oddział LMIR w Katowicach z okazji 299 rocznicy zwycięstwa floty polskiej pod Oliwą. Publikował artykuły również w „Przeglądzie Gdynińskim”, ukazującym się w latach 1930-1931, periodyku poświęconym zagadnieniom sportowym, gospodarczym i morskim polskiego wybrzeża. Należał do współpracowników ogólnopolskiego dwutygodnika ilustrowanego „Od naszego morza” wydawanego dla młodzieży w latach 1930-1933 w Grudziądzu przez Pomorski Oddział Okręgowy Chrześcijańsko-Narodowego Nauczycielstwa Szkół Powszechnych. Dewizą tego czasopisma było hasło: „Cała Polska frontem do morza”.

Na początku sierpnia 1939 roku generał opuścił Gdynię i pojechał do Warszawy, bezskutecznie starając się o powrót do czynnej służby wojskowej. Z płonącej Warszawy wyjechał do Lwowa. Po zakończeniu działań wojennych w 1939 roku został przez władze radzieckie uwięziony we Lwowie. Następnie wywieziono go do Chersonia, gdzie zmarł w więzieniu 8 kwietnia 1941 roku.

Generał brygady Mariusz Zaruski odznaczony był Srebrnym Krzyżem Virtuti Militari, Orderem Odrodzenia Polski III i IV Klasy, Krzyżem Niepodległości, czterokrotnie Krzyżem Walecznych, dwukrotnie Złotym Krzyżem Zasługi oraz odznaczony zagranicznymi, w tym francuską Legią Honorową 3 Klasy.

Był człowiekiem o wielorakich zainteresowaniach i rozległych horyzontach myślowych, a zarazem o niezwyklej vitalności oraz energii fizycznej i psychicznej. Pozostawił po sobie bogaty dorobek czynów i myśli

MIESIĘCZNIK „MORZE” WZNAWIA SWÓJ PRZERWANY REJS...!

Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Bogusław LIBERADZKI:

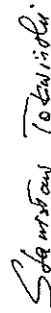
„Z prawdziwą radością przyjęłem wiadomość o uwieńczonych sukcesem zabiegach Polskiego Związku Żeglarskiego oraz Fundacji Rozwoju Żeglarstwa i Wychowania Morskiego i wznowieniu wydawania miesięcznika „Morze”. Posiadający ponad 70-letnią tradycję miesięcznik „Morze” - stojąc na gruncie polskiej racji stanu - pełnił doniosłą rolę w służbie kultury gospodarki narodowej. Był propagatorem wielu inicjatyw gospodarczych oraz dzieł literackich plastycznych.”

z oprac. maszyn.



Prezes Polskiego Związku Żeglarskiego Stanisław TOLWIŃSKI:

„Morze” było przewodnikiem dla wielu setek tysięcy młodych i dorosłych Polaków. Mimo wielu zmian w czasie, postaramy się kontynuować idee starego, dobrego „Morza”. Redakcji wznowianego miesięcznika życzę stopy wody pod... i silnych, ale pomyślnych wiatrów.



Prezes Polskiego Związku Żeglarskiego

**Drodzy nauczyciele i uczniowie,
Członkowie szkolnych Kół Ligi Morskiej,
Uczestnicy Olimpiady Geograficznej i Olimpiady Nautologicznej**

Wznowienie wydawania czasopisma „MORZE” posiadającego ponad 70-letnią tradycję i statych czytelników w całej Polsce jest wielkim wydarzeniem w świecie ludzi morza. Niezwykle popularne kiedyś czasopismo może znów trafić do rąk młodych czytelników.

„MORZE” jest doskonałym źródłem wiadomości oraz informacji o sprawach morza, ludzi morza i gospodarki morskiej.

„MORZE” - to najlepsza i najskuteczniejsza pomoc w organizacji seminariów i konkursów wiedzy o morzu a także w przygotowaniach do Olimpiady Geograficznej i Olimpiady Nautologicznej.

**Prezes Zarządu Głównego
Ligi Morskiej**



Bronisław KOMOROWSKI

ZACHĘCAMY DO CZYTANIA I PRENUMERATY

**Korporacja TIGOR SA
Agencja Wydawnictw i Reklamy**

Warszawa

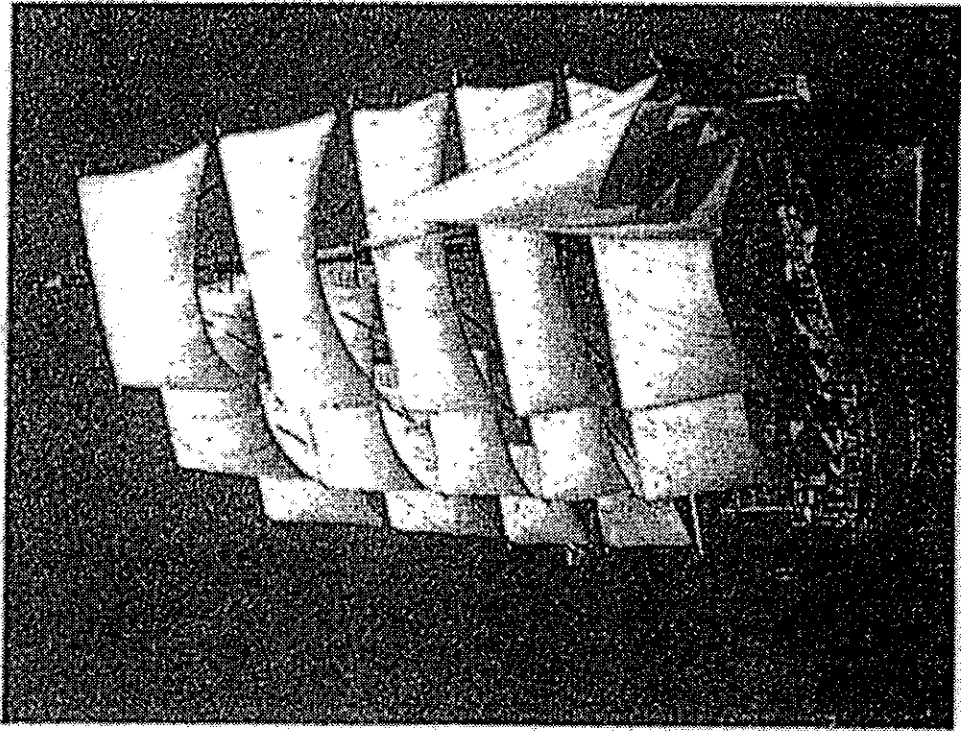
BIG SA I Oddział W-wa

Nr 420013-03248001

Oto fragmenty zamieszczonych w pierwszym i drugim numerze „Morza” artykułów i reportaży.

MORZE

Ukazuje się od 1924 r.



WŚRÓD WICHRÓW I LODU

Dookoła Bieguna pod żaglami

TEKST ■ GRAZYNA MURAWSKA

Troje Polaków i Francuzka na starym, drewnianym jachcie, spędzi kilka sezonów wśród mgieł i lodów Arktyki. Żeglując podczas krótkiego lata będą badali stan otaczającej ich natury: wody, lodowców, powietrza, morskiej i lądowej fauny i flory.

Trasa wyprawy, która ma szansę stać się sensacją eksploratorską schyłku XX wieku, prowadzić będzie Wokół Bieguna Północnego. Jeszcze nikt nie dokonał takiego wyczynu. Ba, w powszechnej opinii jest to niemożliwe.

Janusz Kurbiel, pochodzący ze Śląska inżynier górnictwa, podróżnik, żeglarz i odkrywca /trzykrotny laureat nagrody „Rejs Roku”/, jest jednak przekonany, że to się da zrobić.

Kurbielowi we wszystkich wyprawach towarzyszy żona Joelle. Córka normandzkiego lotnika, psycholog z uniwersyteckim dyplomem, poliglotta /znawczyni narzęczy eskimoskich/.

Horyzont

„Iskra dookoła świata”

„ISKRA” jako pierwsza poniosła polską banderę wojenną w rejście dookoła świata wokół trzech przylądków - Dobrej Nadziei, Południowo-Wschodniego i Hornu. 57-osobową załogą dowodził komandor Czesław Dyrzcz.

„Iskra” opuściła Gdynię 18 kwietnia 1995 roku, do portu macierzystego powróciła po 300 dniach żeglugi, 10 lutego br. Na trasie liczącej przeszło 37 774 mile morskie okręt zawiąnął do 19 portów na pięciu kontynentach. Na Oceanie Indyjskim i Oceanie Spokojnym żegluga odbywała się w uciążliwych warunkach, wśród długotrwałych sztormów: na Pacyfiku „Iskra” przeżyła dwa potężne uderzenia huraganu. Trudy żeglugi wynagradzały załodze krótkie postoje w portach - powitania z całym ceremoniałem wojskowym, przyjęcia, kontakty ze słuchaczami szkół morskich. Szczególnie gorące powitanie przygotowała Polonia australijska w Port Darwin, Fremantle, Melbourne, Hobart i Sydney, wzruszające były spotkania z weteranami II wojny światowej.

ORP „Iskra” - okręt szkolny Akademii Marynarki Wojennej. Trójmasztowa barkentyna, zbudowana w roku 1982 w Stoczni Gdańskiej według projektu mgr inż. Zygmunta Chorenia. Długość z buksprytem 49 m, szerokość 8 m, maksymalna powierzchnia żagli - 1045 m kw. Główny maszt wznosi się 34,5 m nad linią wodną. Załoga stała - 18 osób, załoga szkolna - 45 podchorążych i 5 wykładowców.

WYJŚCIE Z CIENIA

Czy morze bogaci?

TEKST ■ PRZEMYSŁAW KUCIEWICZ

Czy powiedzenie "Ład żywi, morze bogaci", ukute w czasach, gdy praca na ładzie kojarzyła się głównie z ciężkim mozołem rolnika a udane, morskie wyprawy sypały złotem, pozostaje dziś aktualne?

Gospodarka morska z pewnością nie jest automatem do robienia pieniędzy, ale to maszyna, która właściwie ustawiona i obsługiwana potrafi obficie sypanąć złotem.



Miasto z morza - marzeń

TEKST ■ KRYSZYNA WEISS

Budowa Gdyni - nowoczesnego miasta i portu - w polskich warunkach była fenomenem, możliwym tylko dzięki ludziom, którzy mieli wyobraźnię, odwagę, opracowali genialną koncepcję i zrealizowali ją, mimo ryzyka.

Wystarczyło dziesięć lat, aby Gdynia przetransformowała się w duże i nowoczesne miasto.

Kto jest kim w Marynarce Wojennej?

Dowództwo Marynarki Wojennej z siedzibą w Gdyni

- Dowódca MW RP: wiceadmirał Ryszard Łukasik

- Szef sztabu: kontradmirał Jędrzej Czajkowski

Zastępcy dowódcy:

- szef szkolenia: kontradmirał Romuald Krzyżelewski

- szef logistyki: kontradmirał Jerzy Buczma

FLAGOWIEC POLSKIEJ FLOTY

Miss Polonia

TEKST ■ KRYSZYNA POHL ZDĘBICA ■ MAREK CZASNOŚC

Rok temu, 1 czerwca, największy, najnowocześniejszy, najnowszy polski prom „Polonia” rozpoczął regularne rejsy na linii Świnoujście-Ystad. Zbudowała go norweska stocznia Langsten Group.

REDAKCJA PROPONUJE

Operacja Żagiel 2001 W Gdyni?

TEKST ■ ZENON GRALAK

The Cutty Sark Tall Ships Races - zwane u nas Operacjami Żagiel, są dziś najokazalszymi imprezami żeglarszy morskich całego świata.

Idea propagowania wartości żeglarstwa w kształtowaniu charakterów młodych ludzi oraz budowania międzynarodowego braterstwa i przyjaźni w trakcie organizowanych corocznie Operacji Żagiel - wielkich spotkań żałog żaglowców i jachtów oraz regat do wybranych portów różnych krajów, podjęta przez STA przed 40 laty, zdobywała coraz więcej zwolenników, stając się coraz bardziej powszechną. Dziś powiedzieć można, że jest to wielki, społeczny ruch obejmujący wszystkie kontynenty, dziesiątki tysięcy młodych ludzi uczestniczących w przeżywanym wielkiej przygody na setkach żaglowych jednostek wielu bander świata, spotykających się na Operacjach Żagiel.

Operacja Żagiel 2001 powinną uszczelniać jubileusz 75-lecia Gdyni. Już czas podjąć starania.

Pomoc przychodzi z łądu

Nowoczesna telekomunikacja
dla ludzi morza



Kto wie, ilu jeszcze pasażerów uratowano by z tonącego „Titanica”, gdyby już wtedy, w 1912 roku, w eterze prowadzono ciągły nadzór na falach bezpieczeństwa? Sygnały z „Titanica” odebrał wprawdzie radiooficer ze statku „Carpathia”, ale był to zwykły przypadek. Katastrofa brytyjskiego parowca, w której śmierć poniosły 1503 osoby, dała początek międzynarodowym porozumieniom w sprawie unormowania działalności radiokomunikacji morskiej.

Rok po tragedii powstała Międzynarodowa Konwencja o Bezpieczeństwie Życia na Morzu, która po licznych modyfikacjach przetrwała do naszych czasów. Do przestrzegania wszystkich międzynarodowych przepisów zobowiązała się również Polska, a zadania wynikające z umów, między innymi właśnie ciągły nadzór na międzynarodowych częstotliwościach bezpieczeństwa, realizują od początku swego istnienia stacje brzegowe Gdynia-Radio, Szczecin-Radio i Witowo-Radio. Radiostacje nadają również ostrzeżenia nawigacyjne i prognozy pogody, specjalnie opracowane przez PIHM, a zimą - komunikaty o oblodzeniach. Pośredniczą w kontaktach między wzywającymi pomocy lekarskiej na morzu a dyżurnym lekarzem na lądzie.

Wszelkie sygnały o zagrożeniu przekazują natychmiast do Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego.

Radiokomunikacja morską jest specyficzną dziedziną telekomunikacji, zapewniającą łączność radiową ze statkami na morzach i oceanach świata. Od tego, jak sprawna jest łączność i jak szybko w razie tragedii nadchodzi pomoc z łądu, zależy często życie ludzi.

Podczas którejś grudniowej nocy Gdynia-Radio odebrała sygnał wołania o pomoc ze statku płynącego na jeziora kanadyjskie. Ktoś z załogi miał atak serca. Statek nie dotarł jeszcze w zasięg amerykańskiej stacji brzegowej, a wraz z kolejnymi sekundami zmniejszała się szansa na uratowanie życia marynarza. Pracownikom Gdyni-Radio udało się nawiązać łączność z Coast Guard, amerykańską strażą przybrzeżną, i ta natychmiast wysłała po chorego helikopter. Pomoc nadeszła w samą porę.

Wiele nowych możliwości w dziedzinie łączności ze statkami na morzach i oceanach stwarza nowoczesna technika telekomunikacyjna. Aby zwiększyć bezpieczeństwo żeglugi, skuteczność alarmowania o niebezpieczeństwie i prowadzeniu akcji poszukiwania i ratowania, Międzynarodowa Organizacja Morska IMO opracowała Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa GMDSS /Global Maritime Distress and Safety System/, wykorzystujący najnowsze systemy telekomunikacyjne: od łączności na falach ultrakrótkich po łączność satelitarną.

Jako datę oficjalnego rozpoczęcia funkcjonowania systemu przyjętego 1 lutego 1992 rok. Według międzynarodowych ustaleń z 1988 roku, w okresie przejściowym, tj. do lutego 1999 roku, będą funkcjonowały dwa systemy: dotychczasowy i obecnie wprowadzany GMDSS. Zgodnie z Konwencją o łączności obszar mórz i oceanów podzielono na 4 strefy, w zależności od rodzaju i zasięgu łączności radiowej.

Do Polski jako państwa nadbałtyckiego i sygnatariusza Konwencji należało przede wszystkim uruchomienie przybrzeżnej strefy bezpieczeństwa A-1. Jest to obszar w radiotelefonicznym zasięgu stacji brzegowej w paśmie morskim VHF /kanał 70 i 16/, w którym musi być zapewniona ciągła łączność alarmowa za pomocą cyfrowego selektywnego wywołania CSW.

W ślad za podpisaną przez rząd Rzeczypospolitej Polskiej Konwencją - decyzją Zarządu Telekomunikacji Polskiej S.A. z kwietnia 1993 roku - powołano specjalny zespół do modernizacji działania klasycznej radiokomunikacji morskiej, w którego składzie znaleźli się specjaliści z Zakładów Radiokomunikacji i Teletransmisji w Gdańsku i Szczecinie, przedstawiciele Państwowej Agencji Radiokomunikacyjnej oraz Biura Techniki i Usług Radiokomunikacyjnych i Satelitarnych w Dyrekcji TP S.A. Słowem - Telekomunikacja Polska S.A. zobowiązała się, bez względu na koszty, do wybudowania systemu łączności alarmowania w niebezpieczeństwie. Prace nad uruchomieniem systemu GMDSS wzdłuż linii brzegowej Polski zakończyły się na początku tego roku.

System GMDSS, w którym zastosowano najnowocześniejsze urządzenia i rozwiązania techniczne z cyfrowym selektywnym wywołaniem, uprosi, przyspieszy i zapewni zdecydowanie większą skuteczność akcji ratowniczych na morzu. Każdy przeszkolony członek załogi statku znajdującego się w niebezpieczeństwie będzie mógł wezwać na polecenie kapitana pomoc poprzez naciśnięcie przycisku alarmowego. Nadajnik GMDSS automatycznie wyśle zakodowany cyfrowo sygnał, którego odbiór, również automatycznie, potwierdzi stacja brzegowa, alarmując jednocześnie Centrum Ratownicze Polskiego Ratownictwa Okrętowego. W przyszłości wszystkie systemy ratownicze muszą stworzyć jednolity system ochrony wybrzeża przed nieszczęściami.

Na polskim Bałtyku, rozpoczęła się weryfikacja 25-30 milowych zasięgów łączności radiowej. Stacje brzegowe wyposażone zostały w nowe nadajniki i odbiorniki kanałów 70 i 16, nowe anteny i systemy zasilania. Sieć stacji powiększono ponadto o obiekty UKF w Rowokole i Krymicy Morskiej, pokrywając wody przybrzeżne od Świnoujścia do Bałtyjska.

Zapewnienie skutecznej łączności w razie zagrożeń w strefie A-1 stanowi swoistą wizytówkę państwa, do którego strefa ta należy. Jest też miarą troski o zdrowie i życie ludzi, także obywateli innych krajów, którzy korzystają z gościnny naszych wód przybrzeżnych. Bo nawet leniwy z natury Bałtyk może stać się groźnym żywiołem. Świadczą o tym ostatnie tragedie promów „Heweliusz” i „Estonia”. W takich dramatycznych chwilach jedyna pomoc, na jaką może liczyć człowiek, przychodzi z łądu

1. PIERWSZEJ RĘKI

Po upadku gdańskiego Wydawnictwa Morskiego i kilku innych oficyn, które przed laty sprzyjały marynistyce, polscy autorzy nie mają dostępu do rynku księgarskiego. Autorzy nie odwołują się jednak pór (a raczej nie wyłączyli komputerów), i czekając na lepsze czasy publikują swoje dziełka w każdy dostępny sposób. Najczęściej własnym sumptem i pracą, w minimalnych nakładach, rozprawdanych między przyjaciółmi... Powstała już w ten sposób, przyznajmy - przedziwna u schyłku XX wieku, biblioteka BIAŁYCH KRUKÓW MARYNISTYKI. Będziemy, w miarę naszych możliwości, zapoznawać Czytelników „Morza” z interesującymi pozycjami tego księgozbioru. Może nasza inicjatywa spotka się także z zainteresowaniem wydawców? Będziemy radzi każdej informacji na ten temat...

Szczecinianin, kapitan ż.w. Włodzimirz Grycner, należy do wiele popularnych i wszechstronnych wilków morskich. Prawdziwy z niego człowiek renesansu... Armatorzy/grupy PŻM/ powierzają mu najnowocześniejsze statki - jak np. „Clipper Eagle”, który poprowadził w dziewiczy rejs przez Atlantyk. Marynarze wielbią go za opiekuńczy stosunek do załogi. Sympatycy marynistyki zaczytują się jego opowieściami z mórz i oceanów.

Marynarska pomoc

TEKST ■ KPT. Ż.W. WŁODZIMIERZ GRYCNER

Na środku Oceanu Atlantyckiego, po kilku sztormowych dniach, nagle nasz rozpedzony 60-tysięcznik, ms. „Huta Katowice” zaczął ostro hamować. Pomocy wzywał jacht holenderski...

STOCZNIA SZCZECIŃSKA

Nowy przebój: Zbiornikowce

TEKST ■ KRYSZYKA POPL

Kilka dni po sierpniowym wodowaniu „Engen Rainbow”, na pochylni Odra Nowa została położona stępka pod następny zbiornikowiec dla tego samego armatora. Zamówił on w stoczni trzy takie jednostki. Na czwartym zamówienie złożył Shell australijski. Na temat budowy piątego trwają rozmowy z armatorem z Nowej Zelandii.

Kilka lat temu Szczecińska postawiła na średniej wielkości kontenerowce do przewozu od 900 do 1750 kontenerów. Przyniosły jej międzynarodową renomę i czołowe miejsce w światowym rankingu.

-Kontenerowce okazały się strzałem w dziesiątkę - stwierdza Andrzej Żarnoch, dyrektor działu marketingu i sprzedaży Stoczni Szczecińskiej.

- Jednakże rynek dyktuje konieczność poszerzenia oferty. Na świecie jest duże zapotrzebowanie na zbiornikowce o nośności od 40 do 45 tysięcy ton do przewozu produktów naftowych, chemikalów. Chcemy to wykorzystać i w przyszłości zamierzamy budować rocznie dwa tego typu statki. Jestem przekonany, że zbiornikowce staną się takim samym stoczniowym przebojem, jak kontenerowce. Za sukces uważam wygraną przetargu na budowę zbiornikowca dla Shella. Uchodzi on za najbardziej wymagającego i opiniotwórczego armatora. Posiadanie jego referencji ma ogromne znaczenie dla stoczni.

Śledząc obecne sukcesy stoczni aż trudno uwierzyć, że jeszcze cztery lata temu zamierzano ją zlikwidować.

W RANKINGU STOCZNI budujących najwięcej statków, Szczecińska zajmuje **PIERWSZE MIEJSCE** w Europie i piąte na świecie.

RATOWANIE BALTYSKI

Podmorskie parki

Bałtyku i Rąfy Koralowej porównywać nie można. Chociaż pod jednym względem Rafa ustępuje podwodnym akwenom naszego morza.

Jej bogaty świat to zjawisko typowe dla mórz tropikalnych. Natomiast Bałtyk jest niepowtarzalny. Jedynie na świecie ni to morze, ni to jezioro. Organizmy, które tu żyją, wciąż znajdują się na pograniczu stresu. I choćby z tego jednego powodu wymagają wyróżnienia i ochrony.

Zatoka Pucka była „zatkana śpiewających traw”. Porastały ją łany podwodnych łąk, trawy morskiej, widlika, morskoczynu, agar-agaru, rdestnicy. Niczym krzewy prezentowały się na piaszczystym dnie iglaste kiście wywótcznika.

A jakie tu było bogactwo ryb! Doliczono się ich sześćdziesięciu gatunków, wśród nich tak rzadkich, jak iglicznia i sola. Dzisiaj dominują tu rybie chwasty: ciernik i cierniczek.

WYSTAWA KRAJ

Tysiąc lat samotności

1000 LAT WYSTAWY

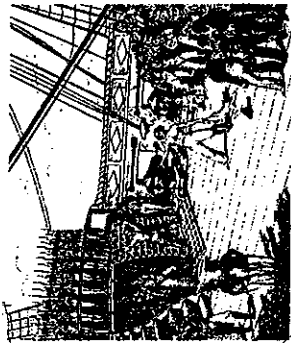
Jedną z atrakcji wystawy jest rekonstrukcja statku, który w 1000 lat temu przetrwał samotność na wodach Bałtyku. Statki te były budowane przez Alana Coma-Boyle'a w powiecie „Sielat” w anabaptyckiej diecezji (rozstawione przez Alana Coma-Boyle'a w powiecie „Sielat” w anabaptyckiej diecezji). Zalicz się do nich i stań się częścią historii w Cielinie Coma, odbudujcie one głowę wsi wsi wsi wsi.

Na tych, zapomnianych przez Boga i ludzi okrucinach skalnych, sto kilkadziesiąt lat temu odkryto stwory, o których sądzono, że wymarły jakieś... osiemdziesiąt - sto milionów temu. Były to hatterie - jedyne żyjące na Ziemi przedstawicielki rzędu gadów ryjogłowych przez Maorysów zwane tuatarami.

NAUTYKWARIAT

Jak wykonywano karę chłosty?

TEKST ■ GRAŻYNA MURAWSKA



„Rozległy się gwizdki bosmańskie i okrzyki:

- Wszyscy na pokład! Do kary chłosty!

Ze skazańca zdarto koszulę,

Kolejny rozkaz: - Przywiązać go!

- Jesteś dezerterem i zdrajcą króla!

Czy masz coś do powiedzenia?

- Kara wynosi sześć razy po sześć batów.

Bosman! Czyń swoją powinność!!!

...Po zakończeniu chłosty bosmani odciepli skazańca i odnieśli do lazaretu, gdzie lekarz natarł mu rany solą, co spowodowało nowe jęki, ale oczyszczałoto plecy i po kilku tygodniach wychostany mógł stanąć do pracy...”

TESTUBA KOŁOWA

Statkiem do Mocin i Gdańska

TEST ■ SZYBKA BIURKWA



Ten interes jest jeszcze do wzięcia - mówi kpt. ŻW Ryszard Ignatowicz, gdy oglądamy plansze projektu odbudowy bocznokolowca „Nostalgia” /ex. „Goniec”, ex. „Nur”, ex. „Traugutt”, ex. „Ania”/.

Z rysunków jawi się elegancka sylwetka statku z marzeń kapitana, od lat przejętego ideą wznowienia stylowej żeglugi po Wiśle. Retro /dzięki topatom napędu kołowego, obudowanym malowniczymi amboramii/, a jednak nowoczesna

Los ostatnich wiślanych bocznokolowców jest przesądzony. Za kilka lat rozsypią się

Wybór treści i opracowanie E.Marszałek

