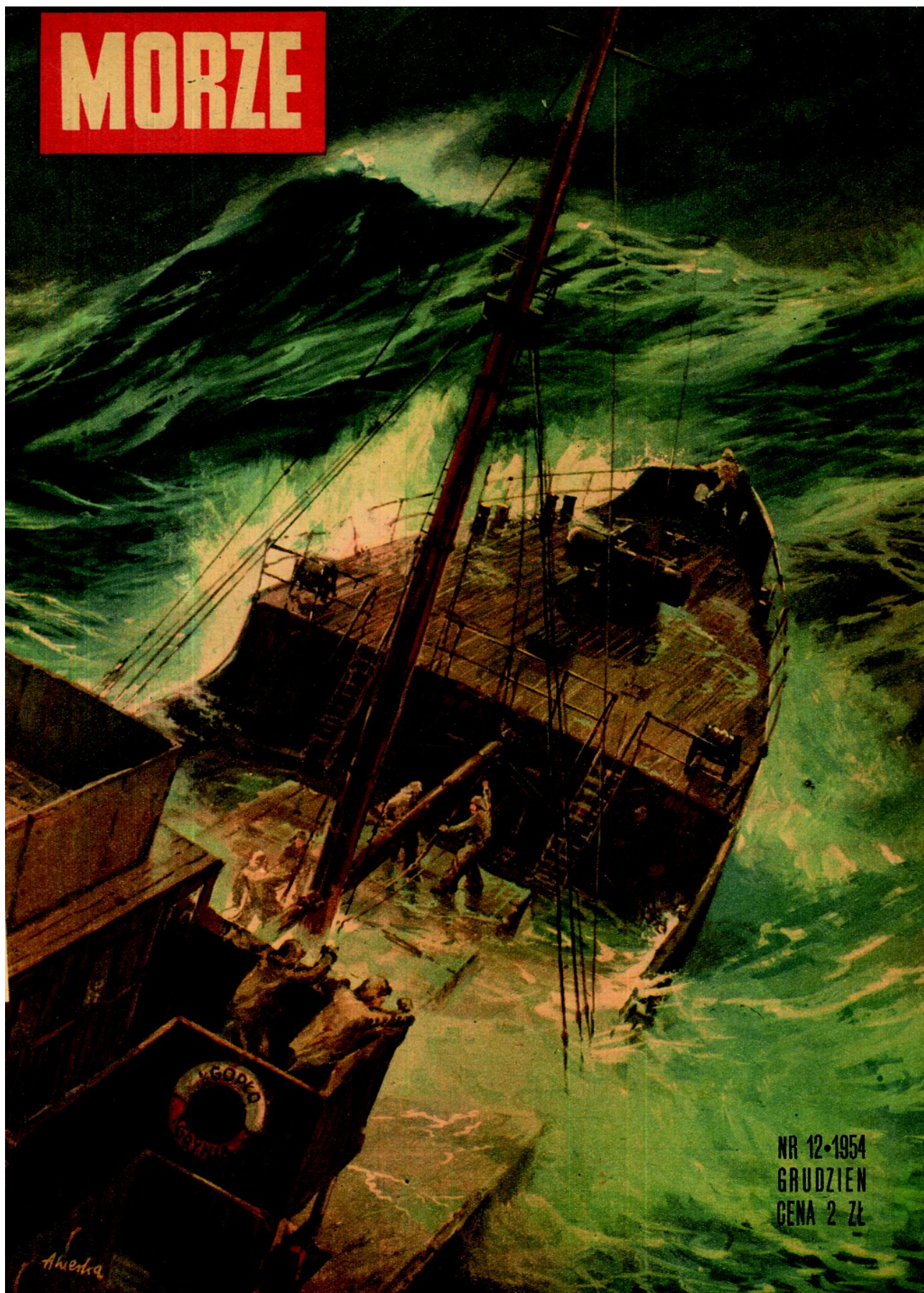


MORZE



NR 12•1954
GRUDZIEŃ
CENA 2 ZŁ



Exp. A. Werra

NIEZWYCIĘŻONA Armada

BOLESŁAW KOZŁOWSKI



na obłęd kółkami lub strzałkami oznaczono

Jeszcze pół wieku po wyprawach Kolumba i Vasco da Gamy angielscy kupcy i armatorzy pochłonięci byli konkurencyjną walką o kontynentalne rynki europejskie dla angielskiego sukna i nie interesowali się wcale szlakami oceanicznymi. Jednakże polityka dynastii Tudorów, popieranej przez rosnącą w siłę klasę kupców i właścicieli manufaktur, wyśledziła stopniowo owoce. Działając poczynkowo ostrożnie, ponieważ Hiszpania i Wenecja były jeszcze potęgami, Tudorowie usilnie i umiejętnie popierali żeglugę brytyjską drogą subwydów, a przede wszystkim za pomocą serii protekcyjno-subsydacyjnych aktów nawigacyjnych, czyli ustaw zapewniających tonalowi angielskiemu uprzywilejowaną pozycję w handlu morskim z Europą.

Za Henryka VIII, który dokonał wiele dla wzrostu potęgi swego kraju i był świetnym monarchą, powstała regularna angielska flota wojenna i pomyślnie rozwijał się handel morski. W tym czasie angielskie statki pływały już do portów bałtyckich, flan-

dryjskich, francuskich (pospeł słynnych win z Bordenu) oraz portugalskich i hiszpańskich.

Stracenie w r. 1567 Marii Stuart od 19 lat więzionej przez córkę Henryka, Elżbietę królową Anglii od 1558 r., przyspieszyło jedynie wybuch nieuniknionej wojny pomiędzy katolicką Hiszpanią Filipa II i Anglią protestanckich Tudorów. Nieoficjalnie wojna ta toczyła się już od dłuższego czasu. Hiszpański monopol na handel z Nowym Światem i na rabunek jego bogactw nie mógł być ze spokojem przyjmowany w Londynie, Bristolu i Plymouth. Anglicy czując się coraz pewniej na morzu podjęli próby przełamania go. Bogaty armator John Hawkins dwukrotnie wyprawił się na Antylę, aby wymieść na tamtejsze drogieczone produkty Murzynów wprowadzonych po drodze z afrykańskich wybrzeży, skolonizowanych przez Portugalczyków. W trakcie drugiej takiej wyprawy Hawkins pojął w zafarż

MORZE

„BŁYSKAWICA“

— okręt Polskiej Marynarki
Wojennej, który zapisał piękną
kartę w dziejach naszych
tradycji morskich



Rysunek Adama Werki

NR 10 • PAŹDZIERNIK
1955 ROK • CENA 2 ZŁOTE



MS „ORLOWO”

Wypełnili MARYNARSKI OBOWIĄZEK

BARBARA THOMAS
RYTUNEK ADAM WIEKA

Marynarze polscy niejednokrotnie wykazywali już dużą odwagę i ofiarność w ratowaniu rozbitków na morzu. Dość wspomnieć chociażby o sławnej akcji ratowania załogi egipskiego okrętu „Sol-lum” przez marynarzy „Czecha”. Ostatnio załoga polskiego statku m.s. „Orlowo” zyskała podziw i umiano za uratowanie marynarzy angielskiego statku „Victoria City”.

Kanał Kileński pozostał już na rufie „Orlowo”, który przed paroma godzinami dźwigał opadły boczny statek. W tym czasie w Gdyni, odbierając swój pierwszy raz, załoga z uwagą śledziła działanie urządzeń i mechanizmów, obserwowała zachowanie się statku na fal. Marynarze poznawali dopiero „charakter” swej jednostki.

Lekka fala i wiatr towarzyszyły statkowi wzdłuż wybrzeża niemieckiego, a następnie holenderskiego. Około godziny 6 rano w zapłach dźwięków okrętowego „Orlowo” pojawił się jednak wystrzał, że widocznie znacznie się pogorsza, a przy wietrze o sile 4 w g. w. szalił się gwałtowny sztorm i na powierzchni morza

trudno było coś rozpoznać. Statek miał widać białe ET-12, gdy oficer wachtowy badając horyzont przez lornetkę zauważył szary jakiejś dalszej bryły, której na tym terenie nie należało. Na morzu coś się wyczuwało. Oficer wachtowy podał odczytanie radaru. Sygnał SOS nie odezwał się więc z „Victoria City”.

Miała rzeczywiście zasłana horyzontu morza, białą białą, widać ograniczając zasięg widzialności. Polujący kadłub angielskiego statku „Victoria City” nieopodal fali, gdy z białego odcienia mu wyrył odpowiadający widokowi załogi silny wiatr i szum wody, gwałtownie wderającej się do wnętrza statku. To w burzy młody pierwszy z drugiej połowy, jak ta-

statek „Valentina Bibolini”. „Victoria City” momentalnie poczęła zmuszać się do przodu w falę. Statek ten bardzo szybko wypłynął, następnym razem po sobie w błyskawicznym tempie — radiofon nie zdołał nawet dobiec do radiostacji — omyłkowo już już fale. Sygnał SOS nie odezwał się więc z „Victoria City”.

Ratując się z tonącego statku cała załoga — 80 marynarzy — znalazła się w dwóch przestawianych szalupach. W momencie i „poścachu” zewstąpiły się statki wiatra. Wśród wiatru wciągającego w głębi statku, na dużej fali nagle światła wskazywały tylko, że na morzu kółka się szalup z ludźmi, którzy potrzeba pomocy.

Po wyjściu na mostek kapitan „Orlowo” Jerzy Osowski nie

od razu mógł się zorientować, że tuż obok na mierzwi walczy o życie koleś — marynarze. Stępnym śpiem niewyrażnym narys jakichś bryl przypominał. Jedynym przyciskiem podglądającym czy też skupioną flotylę rybaków przetrzymali statki dwadzieścia statków. Na wysławianym sygnał radiowy i świetlny — nie było jednak odpowiedzi.

„Orlowo” ruszył w stronę widocznej grupy statków. Załoga bacznie śledziła powierzchnię wody. Nagle w odległości nie więcej niż kilkadziesiąt metrów dwa światła, a po chwili rozległy się na pokładzie okrzyki: — To szalupa! Pełne ludzi! Złazcie do pomocy! Nie wahać!

Mylili i zrywką błyskawicą przebiegły przez głowę kapłana Osowskiego, ci ludzie potrzebują pomocy. Trzeba podołać, gdyż szalupa nie dopłyną do

statku. Przedewszystkiem jest jednak niebezpieczeństwo, gdyż wiatr, prąd, wody i fale grożą zerwaniem z rufy wystającego jeźdźcy z wody statku. Fala może być decyzyjną. Decyzja mogła zapadnąć na „Orlowo” tylko jedna: ratować. Statek podszedł do szalupy, gromadząc każdej chwili zatonieć.

Do polskich Linii Oceanicznych, dołata wieczorem depesza, że „Orlowo” uratowało całą załogę angielskiego statku „Victoria City”, składającą się z 17 Anglików, 18 Holendrów i 27 Pakistańczyków. Rozbitków odwieziono do najbliższego portu Emden w Niemieckiej Republice Federalnej.

Gdy po wyjściu „Orlowo” z Emden udało się radiostacji Gdynia-Radio polczyć kolo-

nicznie ze statkiem, kapł. Osowski chętnie opowiadał o ratunku o nowym statku — o szarym, jednakże żałując, że nie miał więcej informacji, umiarkując, że byli to zwykli marynarze obywateli.

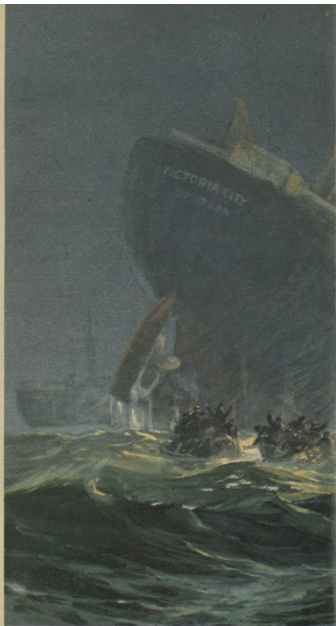
Podszedłszy do rozbitków, załoga natychmiast przystąpiła do ratowania. Pomoc rozbitkom w wydostaniu się po linach na pokład „Orlowo”. Niektórzy byli bardzo wypocpani, inni uderzeni w wodę, gdy silny prąd dźwigał ich na wrak „Victoria”. Gdy bratnicy na pokład ostatniego rublika, rufa dochodziła już do tonącego statku.

— Kto wyróżnił się w akcji

ratowniczej? — powtórzył pytanie kapitan. — Przede wszystkim ten, który w tak trudnych warunkach zdołał egzaminu doskonałego, okazał się dobrym jednostką, bardzo zwinną i posłuszną w manewrach. A to było bardzo ważne. Totum jestem widzieć, że to nie było podłobowe statki tylko do wypływu Burum, u której wybrzeży statku na miedlinie. Holenderska postawa marynarzy z „Orlowo”, którzy mimo ciężkich warunków atmosferycznych nie wahali się przyjąć z pomocą zagrożonej załogi tonącego statku — spotkała się z wielkim uznaniem ludności Emden. W porcie portu statku „Orlowo” bardzo serdecznie, a przez polewacza sporo miejsca na informacje o akcji ratowniczej, przeprowadzonej przez polskich marynarzy.

gdy wiatr z SW wzmożił się do 8 w. B.

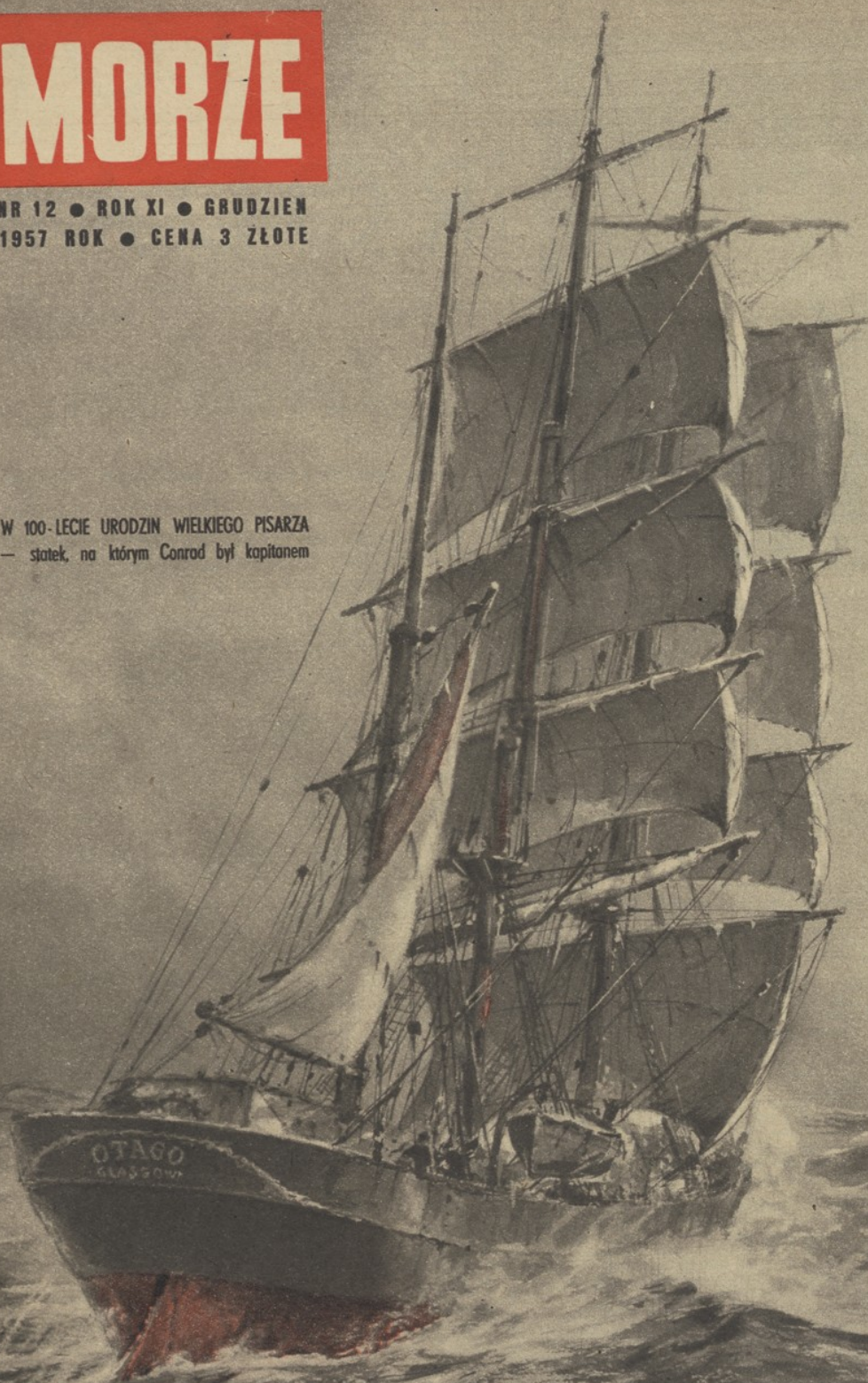
Kilku koleżki nie oszczędzali także wstępnego statku „Valentina Bibolini”. Z pomocą przetrwali co prawda na miejscu awarii ratownicy holenderscy, nie udało im się podłobowe statki tylko do wypływu Burum, u której wybrzeży statku na miedlinie. Holenderska postawa marynarzy z „Orlowo”, którzy mimo ciężkich warunków atmosferycznych nie wahali się przyjąć z pomocą zagrożonej załogi tonącego statku — spotkała się z wielkim uznaniem ludności Emden. W porcie portu statku „Orlowo” bardzo serdecznie, a przez polewacza sporo miejsca na informacje o akcji ratowniczej, przeprowadzonej przez polskich marynarzy.



MORZE

NR 12 • ROK XI • GRUDZIEŃ
1957 ROK • CENA 3 ŻŁOTE

W 100-LECIE URODZIN WIELKIEGO PISARZA
— statek, na którym Conrad był kapitanem



126

Handwritten signature

MORZE

NR 2 • ROK XII • LUTY
1958 ROK • CENA 3 ZŁOTE



Zatonięcie pasażerskiego statku „Lusitania” po storpedowaniu przez niemiecki okręt podwodny w czasie I wojny światowej należy do największych katastrof morskich w historii.
(str. 8–9)

rys. A. Werka

MORZE

NR 10 • ROK XIV • PAŹDZIERNIK
1999 • CENA 3 ZŁOTE



ATOMOWY LODOŁAMACZ „LENIN”

Rys. ADAM WERKA