



Rys. Adam Werka

Dziennik pokładowy PYTEASZA

Pyteasz, wielki żeglarz, odkrywca, geograf i astronom, odbył w IV w. p.n.e. wielką podróż penetronerą „Artemis” z Massalii (dzisiejszej Marsylii), kolonii greckiej, aż do krajów północy. Między Słupami Heraklesa (Cieśnina Gibraltarska) stoczył bitwę morską z nieprzyjacielską trierą punicką. Dopłynął aż do Wielkiej Brytanii i Islandii (Thule). Opłynął Półwysep Skandynawski, dotarł do Wysp Cynowych i kraju bursztynu. On pierwszy w starożytności nakreślił i opisał wybrzeża Wysp Brytyjskich oraz dokonał wielu odkryć z dziedziny geografii, astronomii itp.

Poniżej drukujemy fragmenty „Dziennika pokładowego Pyteasza”. Książka ukaże się w nowej serii „Człowiek poznaje świat” nakładem Wydawnictwa „Iskry”.

Jedenasty dzień podróży. Podmuch z zachodu. Prąd i wiatr są nam wyraźnie przeciwnie. Podług znaków na wybrzeżu wiem, że nie ubywa nam drogi mimo wysiłków ludzi, wolę im jednak o tym nie mówić. Całe szczęście, że wiosłarze mojej „Artemis” nie widzą ani lądu, ani morza, czego nie można powiedzieć o załodze „Heraklesa”.

Jestem wyraźnie zaniepokojony. Stoimy nieruchomo — niechym strzala Zenona — między Słupami Heraklesa. Wybrałem hol, łączący nas z monerą i poprosiłem Eutymenesa, by trzymał się jak najbliżej naszej rufy. Zagłę zostały zwinęte, a reja jest na pokładzie; chodzi o to, byśmy stawiali jak najmniejszy opór przeciwnym wiatrom.

Noc. Około godziny szóstej Eutymenes dał mi znak, że pragnie się ze mną porozumieć. Przyjacieł mój zaproponował, byśmy zbliżyli się pod osłoną nocy do wybrzeży libijskich. Dojrzał bowiem z wysokości swego masztu małe okręty punickie tuż przy brzegu. Płynęły w stronę Tingis. Może bliżej wybrzeża prądy są słabsze lub przeciwnie, jak to się nieraz zdarza przy ujściu Rodanu lub w Bosforze?

Ludziom wyjaśniam, że zmieniamy kurs, chcę użyć podstepu.

Dwunasty dzień. Eutymenes miał rację. W pobliżu Tingis prąd biegnie od Morza Wewnętrznego ku Oceanowi. Nocą udało nam się przemknąć koło Tingis — nie bez trwogi patrząc na światła jego wieży.

Południe. Przed nami widać cypel dzielący nas od Oceanu. Obserwator dziobowy sygnalizuje tróję punicką z głową końską; statek płynie wprost na nas. Rozkazuję ponownie luzować hol łączący nas z Eutymenem. Nawa

panicka gotowa przypuszczać, że to łup. Los nasz jest podwójnie ze sobą związany.

Noc. Przeraziłem się, drzę jeszcze, pisząc te słowa. Triera rzuciła się na nas, jak sokół na turkawę. Na stole przede mną leży ołowiana kula z procy; wyryte jest na niej słowo, którego nie umiem odczytać. Kończąc lot, spadła u moich stóp, w chwili gdy triera, wspomaganą przez pomyślny dla niej podmuch, zbliżała się do „Artemis”. Dzieliła nas od siebie zaledwie jedna trzecia stadionu. Zrozumiałem, że triera chciała przeciąć taranem hol łączący oba nasze statki. Wszyscy słyszeliśmy wyraźnie odgłos bata, krzyki i rozkazy keleustesów, wydawane ochrypłym głosem. Eutymenes chciał przeciąć linę konopną, na której go holowali. Błagałem, by tego nie robił. Szlachetny Eutymenes! Chciałeś poświęcić się dla przyjaciela! Zostawiłem tylko jednego sternika, wszystkim pozostałym kazałem siąść do wiosła, sam służąc im przykładem. Wróciłem na pokład, aby zaczerpnąć powietrza i zobaczyć czy „końska głowa” nas dogania. W tym właśnie momencie nasza bogini natchnęła mnie cudowną myślą.

— Dawajcie szybko ołowiane pierścienie! — zawolałem. Posłałem po nie Venitata, który wyławowywał swoją byczką siłą pracując wioślni Ksantos.

— Przynieś najgrubsze pierścienie i najbardziej giętką linę konopną!

Spojrzał na mnie najpierw ze zdumieniem, a potem z ufnością, i zbiegł szybko do magazynu na żagle. Wrócił z koszem pełnym najgrubszych pierścieni, które służyły do przetrzaskania żagli. Na szyi jego, nabrzmiałej od wysiłku, wisił pęk lin. „Szybko dawaj noż!” Poleciał po duży kuchenny noż, używany do krajania mięsa.

Wszystkim Łudziom Morza, Czytelnikom
i Sympatykom naszego pisma serdeczne
Życzenia Świąteczne i Noworoczne
składa Redakcja

MORZE

NR 12/469 • ROK XXV/XLV •
GRUDZIEŃ 1969 • CENA 3 ZŁ



nalistami. Ochrzania wtedy czo-
wieka, aż uszy spuchną.
Na pokład wchodzi oficer
tym polemizowano jednak, do-
wodząc, że w takiej interpreta-

Kucharski.
— Siedemnasta — dowódca dy-
wizjonu spogląda na zegarek. —
określenie jako epitet równo-
znaczny z określeniem — krwawy

Dla ludów europejskich, które
w ciągu 250 lat znajdowały się

awy na orzęgu powitać obcych
Oni zaś, opuściwszy żagle, zbli-

rys. Adam Werka



STANISŁAW BERNATT
Ilustr. ADAM WERKA

Wielkie zapalniki



Surwyż także palenia trzonu i rozrzenia przy sobie zapalek bądź zapalniczek, nie zawsze jest przestępstwem na pokładach zbiornikowców. Przed kilką laty w amerykańskim porcie naftowym Benias podał się do palenia, wskazywał zbiornikowca, jednemu z marynarzy, który szedł po chlebie do noża, wypalał na pokład zapalniczkę. Uderzenie o pokład spowodowało eksplozję i śmierć. W międzyczasie okoliczności stały się w pełni jasne. Zmarł nie ten, kto przestępstwo popełnił, ale ten, kto został ranny. W 1964 roku, na wielkim zbiornikowcu o pojemności 2100 BRT, podczas postoju w amerykańskim porcie w San Francisco, jeden z robotników użył słabego kłosa do odgrzewania śniegu. W jednej chwili kłosa ten wystrzelił mu się z ręki i wpadł do jednego z zbiorników. Wystrzał był słabym, śmierć 3 ludzi i całkowita strata statku.

Ze względu na to, iż na ołtarzu wielkości zbiornikowców leżą największe potęgi finansowe świata, o eksplozjach zbiornikowców i pożarach na nich agencje informacyjne i redakcje wielkich dzienników w krajach kapitalistycznych, albo w ogóle nie pisały, albo pisały nader krótko i powściągliwie. Konkretnym naftowym największym statkiem na tym, by w świecie nie było zbyt głośno o niebezpieczeństwach na zbiornikowcach. Dlatego te doniesienia na Zachodzie nawet do literatury młodzieżowej. Tak np. w zachodnio-niemieckiej książce pt. „Kurs Persepolis” (Kierunek — Złota Persepolis), wydanej w Stuttgartu w 1971 r., umieszczono pod nr. 16 całkowicie nieprawdziwe twierdzenie, iż „pożary na zbiornikowcach przetrwały się

tak rzadko, że długo trzeba wstawić starych, aby znaleźć coś na ten temat”.

Niestety, rzeczywistość wygląda zupełnie inaczej. Cyfrowanie wypadków eksplozji i pożarów na zbiornikowcach na ostatnich kilką lat osiągnął zbyt wielkie miejsce. Ograniczamy się zatem do niektórych z roku ubiegłego i do pierwszego półrocza roku bieżącego.

1960

8 sierpnia w Zatoce Oman eksplozja liberyjskiego zbiornikowca „WORLD SKY” (1262 BRT), zginęło 36 ludzi.

28 października u brzołów Wyp Bahrein eksplozja norweskiego zbiornikowca „POLYANA”, według jednej wersji zginęło 12 ludzi, według drugiej — 24.

26 października eksplozja w amerykańskim białymorskim zbiornikowcu „CAMPANEL”, który był w drodze z Hiszpanii na Zjednoczone, zginęło 4 ludzi.

14 grudnia w Cieśninie Bostonskiej eksplozja i pożar, wskutek czego, na japońskim zbiornikowcu „PETAR ZOKANIC” (1500 TDW, rok bud. 1960) i na francuskim zbiornikowcu „WORLD HARMONY” 3500 TDW, zginęło 30 ludzi.

22 grudnia w porcie Amsterdam eksplozja norweskiego zbiornikowca „ABT”, wybuch spowodował śmierć jednego marynarza i ciężkie poparzenia kilku innych.

ostatnie dni grudnia w odległości 300 Mm od brzołowy Brazylii patrolował waleczek amerykański „ZUBAIR”. W akcji ratowniczej 7 robotników uległo ciężkim poparzeniom.

15 czerwca wybuch w amerykańskim zbiornikowcu „ORCHER” płynącym wzdłuż

„MARY ELLEN CONWAY” znajdujący się w pobliżu katastrofy.

1961

7 lutego w pobliżu Malty eksplozja w amerykańskim norweskim zbiornikowcu „BERGHEUS”, jeden zabity, kilku ciężko poparzonych.

23 lutego w doku u wylotu rzeki La Plata eksplozja argentyńskiego zbiornikowca „FLORENTINO AMERIGHI”, zginęło 8 robotników. Wybuch rozrwał kadłub na dwie części, a wstrząs odrzucił w Buenos Aires odległość o 60 km.

24 marca na 70 kilometrów rzeki La Plata eksplozja i pożar na argentyńskim zbiornikowcu „SIELLNAVE” (1322 BRT) wskutek odgrzewania z silniczkami, zginęło kilka członków załogi.

16 kwietnia w porcie Kachalut eksplozja liberyjskiego zbiornikowca „KWANG LUNG” (2400 BRT), 8 zabitych i 50 rannych.

17 maja eksplozja i pożar na francuskim zbiornikowcu „NOVICE LE MACU” (1604 BRT), po wypłynięciu z Recife w drodze do Rio de Janeiro, cała załoga przeżyła, brzołowy zbiornikowca „PRESIDENTE WENCESLAU”.

23 maja na wysokości portu Azulo eksplozja włoskiego zbiornikowca „VAREGGOTTI”, zginął jeden marynarz.

1211 czerwca w zatoce St. Nazaire pożar na amerykańskim zbiornikowcu francuskim „ZUBAIR”. W akcji ratowniczej 7 robotników uległo ciężkim poparzeniom.

15 czerwca wybuch w amerykańskim zbiornikowcu „ORCHER” płynącym wzdłuż

wschodnich brzołowy Afriki, ciężko rannych 2 ludzi.

Znaczący należy, że powyższe zestawienie nie dotyczy katastrof zbiornikowców spowodowanych pęknięciem kadłuba, wejściem na statki ich maszyn, uszkodzeniem mechanizmów sterowych itp. Podane są tylko katastrofy spowodowane eksplozjami lub pożarami, które stały się w każdym pojedynczym zbiornikowcu i powstrzymały ropę lub benzynę, gazów tych jest najmniej o panującą temperaturę. Podczas upałów, rzecz jasna, gazów tych powstaje najwięcej.

A jak zabezpiecza się zbiornikowce przed katastrofami? Odm. na jednostkach tego typu dla się przede wszystkim o odpowiednią wentylację zbiorników i o uniesienie szkodliwych parów płynnych gromadzących się tam gęsto. Dzięki tym łatwym sposobom gazów kieruje się ze zbiorników specjalnymi przewodami do systemu maszyn składowych, skąd porusza się i rozpręża pod ciśnieniem. Poza tym, przy pokładzie morza, dwiema się na zbiornikowcach pokrywy postęgowych zbiorników, by przepływać powietrze, sterowane ruchem statku (nowoczesne zbiornikowce posiadają dużą szybkość), usual niebezpieczne gazy.

Na zbiornikowcach nie wolno używać narzędzi stalowych, z których przez uderzenie mogą być wyrzucane iskry. Stosowane są wyłącznie narzędzia z brzoł lub beryli, nie dające isker nawet przy uderzeniu nimi w stal. Nie wolno też używać stalówek, dopuszczane są jedynie lin i włókien roślinnych i z tworzyw sztucznych. Wskazane niebezpieczeństwo stanowią na zbiornikowcach gwałtowne podnoszenie i obniżanie obrotów.

Żalę i osoby przybywające na pokład obowiązują obowiązek o płonieniu, mrozie lub kłopotliwej podnoszeniu.

Poszczególne zbiorniki na zbiornikowcach nie posiadają jednakowej pojemności, ponieważ ich rozmieszczenie zależy od kształtu kadłuba statku w danym miejscu. Z powodu nierówności pojemności zbiorników powstaje konieczność kontrolowania poziomu pary płynnych podczas załadunku bądź wyładunku. W celu stwierdzenia poziomu pary w poszczególnym zbiorniku zapala się specjalną latarkę elektryczną, która dzięki specjalnej izolacji jest gąsiennicą, ewentualne iskrenie latarki nie może spowodować wybuchu gazu.

Nawet najpoważniejsi i w świecie dziennym niewiedzący lądziek statku na zbiornikowcach niebezpieczeństwo. Na każdym zbiornikowcu wiecie pełni się nieustannie służba pracownicza. Wskazano imiało się co 8 godzin. Chociaż wiecie ubrań w asbestowe kombinizony i maski pod robocznym światłem, a nawet w specjalnych maskach, co w szale pogotowia na wypadek pożaru lub eksplozji. Do obowiązków należy też należy posiadać swobodę uwagi na przestępcach obywateli przepisów bezpieczeństwa (na stan gotowości uratowania służących do gazowania i tłumienia ognia).

Na poręczach pomostu pokładowego łączącego nadbudówki umieszczone są zazwyczaj — co 10 metrów — rowy czerwonych węzłów przeciwpodstawowych. Trzykrotnie do wyznaczenia strumienia pary i rowy gąsiennic planowe i prostokątne znajdują się na szparach,

podkładach podłogowej i rurowej nadbudowy zbiornikowców.

Najwięcej uwagi poświęca się do instalacji napełniającej parę pod wielkim ciśnieniem poszczególnych zbiorników i planów zawartości i do instalacji ewakuacyjnej oparów w maszynowni oraz w daleko pompy przy pomocy dwulitrowego waga.

Pierwsza instalacja działa w ten sposób, iż do każdego zbiornika doprowadzony jest przewód na parę bardzo silnie sprężoną. W wypadku napełnienia się w zbiorniku oparów ropy bądź benzyny (i wystąpienia szpary ognia) poprzez luk, trzeba odciągnąć na poziomie odpowiedni zawór, co spowoduje, że strumień pary wlewa się do wnętrza zbiornika i odciąga w podstawę szpary ognia do powietrza: oparów ropy i samej ropy bądź benzyny.

Instalacja na dwulitrowy waga tłumia i gasi ogień bardzo skutecznie pod warunkiem, że uruchomiona została bezwzględnie. W przypadku pożaru dwulitrowy waga, którymi się dysponuje, są dwulitrowe działy. Płynny dwulitrowy waga przyczyniający jest w stałowych butlach pod ciśnieniem 80 do 70 atmosfer. Po rozprężeniu tworzy on rodzaj śniegu, a następnie powraca do stanu gazowego przy czym występuje się bardzo niska temperatura (minus 78,5 stopni C) parafizacja płomienia.

W odniesieniu do ogólnie liczby zbiornikowców i liczby szkodliwych obrotów refleksyjnych eksplozji i pożarów na zbiornikowcach jest oczywiście niemożliwe, aby — bądź co bądź — katastrofy tego rodzaju się zdarzały i dowodzi, że stosowane środki ostrożności i zapobiegawcze są jeszcze niedostateczne.

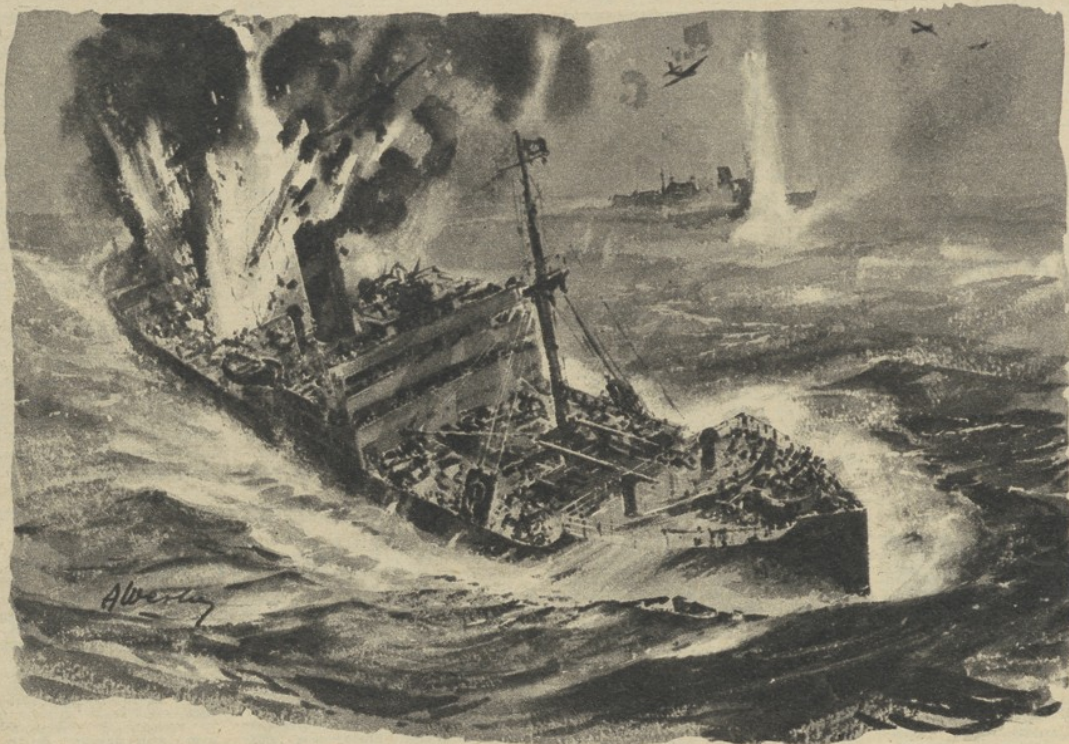
Tak wyobraża sobie nasz rysownik Adam Werka nowy
prototyp trampa motorowego – 14 500 DWT – budo-
wanego obecnie na pochylni Słoczní Szczecińskiej

MORZE

NR 4/377 • ROK XVIII/XXXVIII •
KWIECIEŃ 1962 • CENA 3 ZŁOTE •



Hekatomba pod Helem



Rys. Adam Werka

III Rzesza rozpadła się w gruzy. Wojska radzieckie szturmem zdobywały bałtyckie porty, z których uciekające niemieckie oddziały drogą morską na różnych statkach usiłowały uciec na zachód. Wiele z tych statków zatopiono od min, torped i bomb. Tak np. STEUBEN pociągnął za sobą na dno 2 700 ofiar, WILHELM GUSTLOFF — 5 200, GOYA — 7 000 ludzi.

Stosunkowo mało znane jest zatopienie w październiku roku 1944 niemieckiego transportowca BREMERHAVEN o niespełna 30 km (18 Mm) od Helu. Zginęło wówczas 441 ludzi.

WOJSKA radzieckie dotarły w tym czasie do brzegów Bałtyku w rejonie Kłajpedy, odcinając w Kurlandii wielotysięczną armię niemiecką. Jedyne połączenie tych sił z zaplecem stanowiły konwoje statków, idące z portu w Windawie do Gdyni, Gdańska i innych portów zachodniego Bałtyku. Statki płynące na wschód wiozły odciętym armiom sprzęt i zaopatrzenie; wracając transportowały rannych i zdrowych żołnierzy oraz cywilnych uciekinierów różnorodnego autoramentu — członków grup roboczych organizacji TODT, rodziny, urzędników administracji cywilnej itp.

29 października z Windawy odpłynął kolejny transport. Nieco już sędziwy statek BREMERHAVEN (5355 BRT, rok budowy 1921) zabrał na swój pokład 3170 ludzi — wielokrotnie więcej, niż można było załadować na statek tej wielkości. Obok 1515 rannych i 156 zdrowych żołnierzy Wehrmachtu, statek wioził 200 SS-manów, 511 członków organizacji TODT i 680 uciekinierów cywilnych — w tym wiele kobiet i dzieci. Resztę stanowiła załoga statku i artylerzyści pokładowej broni

przeciwlotniczej. BREMERHAVEN był bowiem normalnym, uzbrojonym transportowcem wojennym. Oślonę statek stanowiły dwa nowoczesne duże trałowce — „M 155” i „M 453”, używane również jako jednostki eskortowe. Dla bezpieczeństwa transportu obrano kurs odmienny od normalnych szlaków. BREMERHAVEN wraz z ośłoną popłynął miał na zachód, niemal pod same brzegi szwedzkiej wyspy Gotland, a następnie po zmianie kursu o 90° wprost na południe — aż do samej Gdyni. Liczono na to, że w rejonie, gdzie normalnie nie spotykało się niemieckich konwojów, nie będzie też radzieckich samolotów, patrolujących rejony przybrzeżne.

Początkowo przewidywania Niemców okazały się słuszne. Około godziny dziesiątej wieczorem mały konwój wykonał zwrot o 25 mil od brzegów szwedzkich, a o szóstej rano przebył już połowę odcinka trasy, wiodącej na południe. W kilka godzin później — około południa — spodziewano się wejść do portu w Gdyni. O 6,45 niemiecki dowódca konwoju nadał radiogram, powiadamiający dowództwo, że o godzinie dwunastej będzie w pobliżu cyp-

la Helu i prosi o dodatkową osłonę przy wchodzeniu do portu.

Radziecki nastuch radiowy nie próżnował. Już po trzech kwadransach na trasie konwoju ukazał się radziecki samolot wywiadowczy, a po kilku minutach drugi. Maszyny trzymały się poza zasięgiem niemieckiej artylerii przeciwlotniczej. Po kilku minutach zniknęły w chmurach. Ale zadanie było spełnione — transport był odkryty i umiejscowiony. W tym czasie nasilił się wiatr i przy całkowicie pokrytym chmurami niebie poczęła się tworzyć na morzu wysoka fala. Od pojawienia się radzieckich samolotów upłynęły dwie godziny. Konwój posunął się już znacznie na południe. Od Helu dzieliło go jeszcze około stu mil.

Gdy piątka śmigłych „IL-ów” wyskoczyła z chmur była godzina 9.32. Niemiecka artyleria otworzyła huraganowy ogień ze wszystkich dział i działek. Mimo to radzieckie maszyny w brawurowym ataku przeszły tuż nad masztami niemieckich jednostek ślepiąc po pokładach ogniem broni pokładowej. Uprzednio jeszcze od samolotów oderwały się ciemne kształty. W jazgocie działek i trzasku NKM-ów rozległa się podwójna potężna detonacja: dwie bomby trafiły w luk tylną ładowni BREMERHAVEN. Z łomotem runął zwałowy maszt. Stup dymu podniósł się natychmiast z kadtuba transportowca. Druga seria bomb wbiła potężne gejzery tuż obok burty jednego z trałowców eskorty. „IL-y” znalazły jeszcze czas, by w ponownym nawrocie ostrzelać

raz jeszcze pokłady okrętów, po czym zniknęły w chmurach.

Na niemieckich jednostkach jęczyli ranni i krzyczeli zszokowani. Ruś BREMERHAVEN okryła gęstą chmurą dymu, przetykana ciemnym odblaskiem płomieni. Na statku próbowano walczyć z pożarem. Akcję utrudniały jednak masy amunicji do działek przeciwlotniczych, leżące na pokładzie przy ogarniętych pożarem stanowiskach. Wybuchające w ogniu pociski uniemożliwiały dostęp do płonących pomieszczeń. Ranni w rozbitej ładowni ginęli bezradnie w dymie i żarze. Jeden z trałowców zamierzał się włączyć do akcji gaszenia ognia i próbował podejść do burty BREMERHAVEN. Wysoka fala zmusiła go jednak do zaniechania tego zamiaru.

BREMERHAVEN posuwał się wprawdzie jeszcze o własnych siłach, kierować nim dało się już jednak tylko za pomocą steru awaryjnego. Mimo to jednak dowódca statku nie zarządził ewakuacji. Ograniczono się do wystawienia do Gdyni telegramów z prośbą o przysłanie jednostek ratunkowych i holowników.

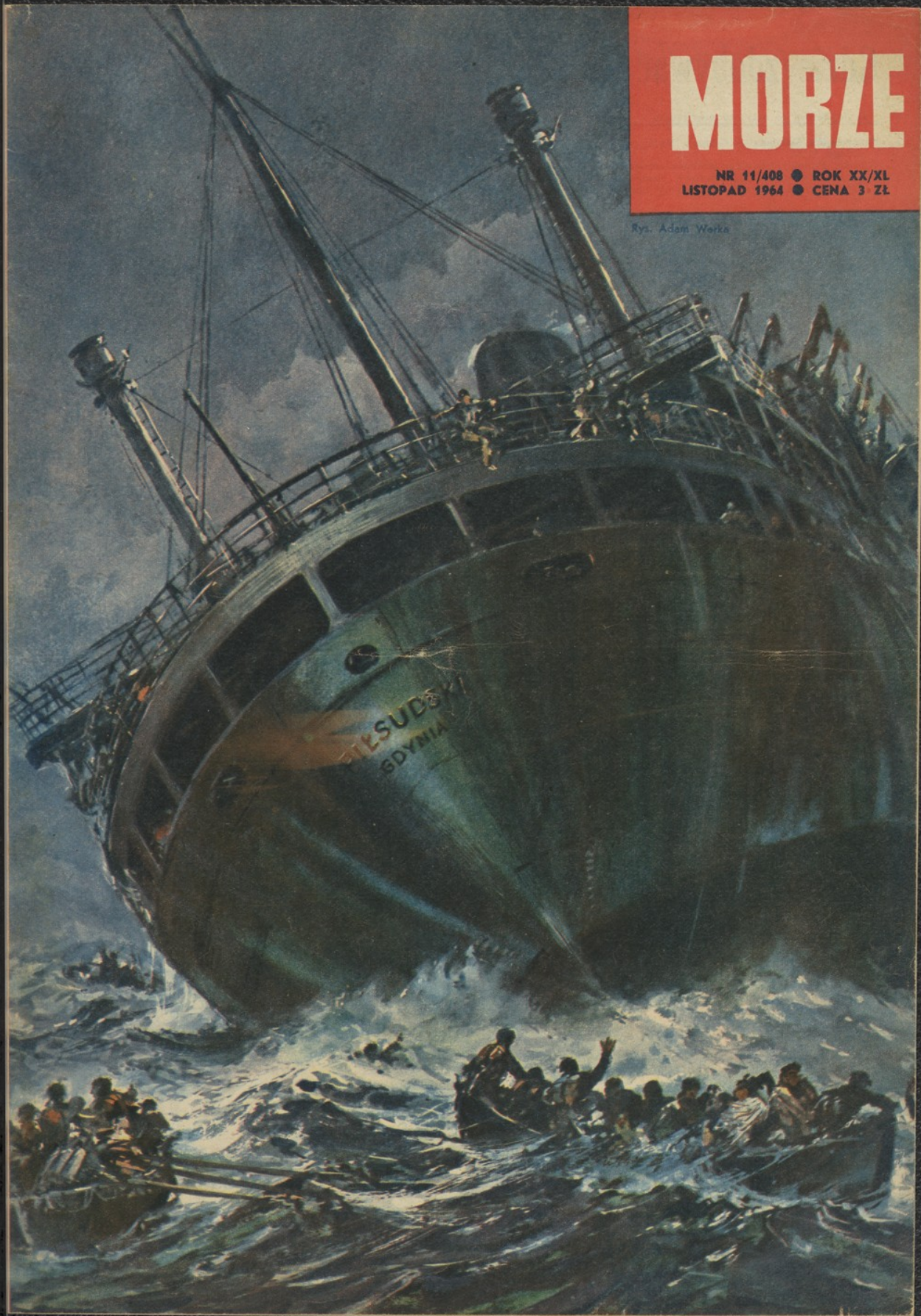
Położenie BREMERHAVEN pogarszało się coraz bardziej. Pożar nie dawał się opanować. Ster awaryjny musiano unieruchomić. Ludzie nie mogli już przy nim wytrwać. Tymczasem dowódca odrzucał wszelkie propozycje eskortujących trałowców przyjszcia z pomocą lub przejmowania ludzi. Uważał, że ludzie nie są zagrożeni.

Pożar prawdopodobnie uda się stłumić. Płonące luki muszą się po

MORZE

NR 11/408 • ROK XX/XL
LISTOPAD 1964 • CENA 3 ZŁ

Rys. Adam Worak



Tych kilka minut...

KUCHARSKI stoi na pomoście z lornetką przy oczach i obserwuje z uwagą powierzchnię morza i niebo, od dziobu na prawo aż do rufy. Z lewej burty tak samo wypatruje celu drugi sygnalista, starszy marynarz Czyżyk. Obaj najpilniej badają niebo, bo przecież stamtąd, z góry, grozi największe niebezpieczeństwo.

Wyszli z portu zaraz po piątej, jak tylko przeleciały te trzy niemieckie samoloty. Od tej pory krążą nieustannie po redzie. Inne trałowce robią to samo: czekają. Nikt nie wie na co. W pobliżu kręci się jedyny kontrtorpedowiec, jaki pozostał na wodach polskich — „Wicher”. Manewruje wolno, jak przywódca stada, gotów w każdej chwili do podjęcia walki.

Dopiero po kilku godzinach takiego szwendania się dotarła na „Mewę” wiadomość o wybuchu wojny. Kucharski słyszał, jak radiotelegrafista meldował dowódcy o zaatakowaniu przez Niemców Westerplatte i o zbombardowaniu lotniska w Pucku. Wtedy zrozumieli co znaczy dobiegające od strony Gdańska dudnienie, które przedtem brali wszyscy za ćwiczenia artyleryjskie.

Okolo czternastej spokój nagle prysł. Kilkadziesiąt niemieckich samolotów przez jakieś dwadzieścia minut kołowało się nad Oksywem. Drzazgi leciały z okrywającej baterii. Nad portem pojawiła się chmura czarnego dymu. Palili się składy i zabudowania komendy portu wojennego. Widzeli to dobrze z pokładu „Mewy”.

Teraz znowu panuje cisza. Na czystym, bladym niebie świeci znużone słońce. Jest ciepło i ładnie, jak to często bywa w Polsce w końcu lata. Fala wojny uderzyła o brzeg i cofnęła się. Cisza.

Dowódca „Mewy”, kapitan Lipkowski jest spokojny. Wysoki, szeroki w barach, jak na specjalistę-nurka przystało; ubrany nienagannie, jakby się szykował na ląd. Spód jasnych brwi sterczy długi, mięsisty nos, który zyskał mu przezwisko „Struś”. Nazywają go tak nie tylko marynarze, ale i koledzy oficerowie. Stoi przy osłonie pomostu i rozmawia z dowódcą dywizjonu trałowców, komandorem podporucznikiem Boczkowskim, szczupłym, średniego wzrostu oficerem, który na „Mewie” obrał sobie tego dnia stanowisko dowodzenia. Obok nich stoi zastępca dowódcy okrętu, podporucznik Sokółowski. Jest drobniejszy, niższy od swego dowódcy, trochę jakby przygarbiony.

— „Wicher” podniósł sygnał! — rozlega się przejęty głos Czyżyka.

Znowu mnie uprzedził — myśli z niechęcią o koleźce Kucharskim. No, ale dobrze, że nie przegapili. Struś tego nie lubi. Nie daj Boże, żeby on zauważył coś przed sygnalistami. Ochrzaniania wtedy człowieka, aż uszy spuchną.

Na pokład wchodzi oficer

wachtowy, podporucznik Mielczarek. Melduje się dowódcy dywizjonu. Ten głową wskazuje w kierunku dowódcy okrętu.

— Niech pan rozkoduje ten sygnał, poruczniku — Lipkowski pokazuje ręką „Wichra”.

Wyszukanie w książce manewrowo-sygnałowej odpowiedniego zestawu liter nie trwa długo.

— Panie kapitanie, dowódca „Wichra” wzywa dowódcę dywizjonu do siebie na odprawę — melduje porucznik.

Komandor Boczkowski ożywia się.

— Dobij do burty „Wichra” — mówi do Lipkowskiego.

Po chwili „Mewa” zmienia kurs. Idzie wprost na śródkrecie kontrtorpedowca, dobija do burty „Wichra” i komandor Boczkowski przechodzi na jego pokład. Trałowiec odchodzi i czeka w pobliżu. Z kierunku Jastarni zbliża się stawiacz min „Gryf”.

Kapitan Lipkowski zapala papierosa i odwraca się na swym krześle w stronę Kucharskiego.

— No, jak tam, mat Kucharski. Jak samopoczucie? — pyta.

— W porządku, panie kapitanie — mówi Kucharski.

Nie tak znowu „w porządku”, ale co mu będzie gadał?

— W porządku — powtarza. — Nam tu nic, ale tam — wskazuje głową w stronę Gdyni. — Bomby na nich lecą, panie kapitanie.

— No, na razie sama Gdynia nie ucierpiała. Zbombardowali tylko Oksywie — mówi Lipkowski. — A wy macie kogoś w Gdyni, Kucharski?

— Ma, panie kapitanie — wyręcza Kucharskiego Czyżyk. — Przyjechała do niego dziewczyna. Aż spod Krakowa...

Struś zamyśla się.

— Nie martwcie się — mówi. — Na pewno nie dostała się na Oksywie. Z dojazdem tam chyba teraz ciężko — Lipkowski odwraca się znowu w kierunku dziobu.

Fajny chłop ten Struś — myśli Kucharski i przykłada do oczu lornetę. Obserwuje dokładnie, żeby czegoś nie przegapić. Wcale nie jest pewien, czy Irena nie dostała się na Oksywie. Niestety, to sprytna dziewczyna...

Podporucznik Mielczarek wyciąga papierosa, odpala od Lipkowskiego. Jest błąd i skupiony.

— Coś długo siedzi stary na tym „Wichrze” — mówi. — Już chyba dwadzieścia minut mija... Żeby nas samoloty nie zaskoczyły... Stoimy tu wszyscy w kupie...

Po kilku minutach sygnał z „Wichra” wzywa ich znowu do jego burty. Podchodzą szybko. Komandor Boczkowski przechodzi na „Mewę”, macha ręką, żeby od razu odbijać. Wchodzi na pomost.

— No, panowie, zaczynamy działać — zapala papierosa. — Wykonujemy plan „Rurka”. Wacek, dobij do „Czajki”.

Jaka znowu rurka? — dziwi się Kucharski.

— Siedemnasta — dowódca dywizjonu spogląda na zegarek. —



rys. Adam Werka



Rys. Adam Werka

JERZY ROS

WIKINGOWIE

WE Francji zwano ich Normanami — czyli ludźmi z Północy. W Anglii, bez względu na to z jakiej części Skandynawii przybywali — Duńczykami. W Irlandii — tych, którzy przybywali z Norwegii, nazywano Fingalami, tj. „jasnowłosymi cudzoziemcami”, w odróżnieniu od tych, którzy przybywali z Danii i których zwano Dugbalami, tj. „ciemnowłosymi cudzoziemcami”. Niemcy zwali ich Askemanami, w Bizancjum znani byli pod imieniem Waranów, a na Rusi — Waregów. Sami zaś nazywali siebie — Wikin-gami.

Na temat pochodzenia tej nazwy istnieje parę teorii etymologicznych.

Jedna z teorii twierdzi, że słowo „viking” pochodzi od skandynawskiego „vic” — fiord. Tak więc „viking”, albo jak przyjęło się w polskim języku — wiking — to „człowiek fiordów”. Inni lingwiści skłonni są jednak wywodzić tę nazwę od okręgu Vicken, leżącego w pobliżu Oslo. W tej wersji słowo to oznacza „zalew”, a więc Wiking byłby pierwotnie człowiekiem żeglującym po zalewach. Z poglądem tym polemizowano jednak, dowodząc, że w takiej interpreta-

cji byłby to również i pokojowo nastrojony żeglarz: kupiec lub rybak. Wiking zaś był piratem, rzeźbionikiem morskim, sprzedającym w jednym miejscu to, co gdzie indziej zagrał.

Były również próby wyprowadzenia tej nazwy od staroangielskiego słowa „wic” (łacińskie vicus) — co oznaczało faktorię lub obóz warowny, ale uzasadnienie takie nie uzyskało aprobaty. Inna teza, prezentowana przez szwedzkiego uczonego F. Askebera, wywodziła słowo „viking” od skandynawskiego „vikja” — co oznacza odłączyć się lub powracać. Wikingowie byli bowiem ludźmi ruszającymi na wyprawy i porzucającymi dom oraz rodzinne strony. Z czasem termin ten utracił pierwotne znaczenie i zyskał nowy sens: urobiono z niego rzeczownik określający pirata i czynność, pojęcie wyprawiania się „na zbroj” — na wiking.

Określenie: wiking miało początkowo w Skandynawii wydźwięk junacki, z czasem jednak nawet w swojej kolebce nabrało znaczenia negatywnego. Już niektóre sęgi z XIII w. traktują to określenie jako epitet równoznaczny z określeniem — krwawy

zbroj, rzeźbionik. To, co w epoce barbarzyńskiej stanowić jeszcze mogło przedmiot dumy i chwały wojowniczej, z czasem stało się pospolitą zbrodnią. Z rozbójnictwa morskiego i pirackich rajdów zaczęli czerpać korzyści możni: konungowie, jarlowie i bogacęca się elita, a ciężary tych ekspedycji spadały na masy: na wolnych kmieci, zmuszonych do świadczeń i do uczestnictwa w tych wyprawach.

Wikingowie nie ograniczali się tylko do rajdów na ziemie położone poza Skandynawią, ale napadali również i na pobratymców. Dowodzą tego m. in. archeologia. I tak np. w Upplandii znaleziony został nagrobek „Asura syna jarla Hakona, który strzegł brzegu przed Wikingami”. Nagrobek ten potwierdza fakty, znane również i z innych źródeł, że Wikingowie nie szczędzili pobratymców. Tak więc przymus świadczeń osobowych na rzecz wypraw, z których korzyści ciągnęli możni, i stan zagrożenia własnych siedzib — sprawiły, że nawet w skandynawskiej kolebce bohaterski sens słowa „viking” począł z czasem ulegać zmianie.

Dla ludów europejskich, które w ciągu 250 lat znajdowały się

w zasięgu normandzkich rajdów określenie to było synonimem krwawego, okrutnego najeźdźcy. U schyłku VIII, w IX i na początku XI wieku Europa przyjmowała agresję normandzką, jał przyjmując się klęskę żywiołową lub plagę. Modlono się po kościołach, błagając niebiosa: „...i o furii Normanów chroń nas, do bry Boże!”

Na europejską arenę dziejów wojownicy w brązowych hełmach zdobnych piórami, rogami lub kruczymi skrzydłami, uzbrojeni w dwuręczne topory bojowe i miecze, wkraczają dramatycznie...

Był letni, czerwcowy dzień 79 roku, gdy pobożni mnisi irlandzcy i szkoccy, żyjący w ascetycznym odosobnieniu na Świętej Wyspie — Lindisfarne, u wybrzeży Północnej Umbrii, zobaczyli niezwykle łódzie, zbliżające się ku nim pod czerwonymi, prostokątnymi żaglami. Statki, jawiac się w tym ustronnym zakątku północno-wschodniej Anglii, którym dobrowolnie odizolowali się od świata, należały do wydarzeń niecodziennych. Kilku bractw pospieszyło więc na dół, aby na brzegu powitać obcych. Oni zaś, opuściwszy żagle, zbli-

Wszystkim Łudziom Morza, Czytelnikom
i Sympatykom naszego pisma serdeczne
Życzenia Świąteczne i Noworoczne
składa Redakcja

MORZE

NR 12/469 • ROK XXV/XLV •
GRUDZIEŃ 1969 • CENA 3 ZŁ

