

MORZE

NR 5/474 ● ROK XXVI/XLVI
MAJ 1970 ● CENA 3 ZŁOTE

XXV ROCZNICA ZWYCIĘSTWA

Niszczyciel „Garland” w konwoju
do Murmańska (patrz str. 10 – 11)

Rys. A. Werka





NA OKŁADCE:

Maj 1942. ORP „Garland” walczy z samolotami Luftwaffe w obronie konwoju PO-16 zmierzającego do Murmańska.

Udział Polaków w zwycięstwie na morzu

CWIERC WIEKU TEMU, 10 maja 1945 roku, w angielskim porcie Weymouth uzbierany oddział polskich marynarzy wszedł na pokłady dwóch kapitulujących hitlerowskich U-bootów (U-249 i U-1029), aby wziąć pod straż ich załogi. Tym okordem zakończył się okres zmagania na morzu zapoczątkowany w Odensku 1 września 1939 roku salwą z pancernika „Schleswig-Holstein”.

Pięć i pół roku trzeba było czekać, aby ten sam okręt z wyroku dotychczasowej sprawiedliwości legł jako wrak w porcie gdańskim, pięć i pół roku kłopotliwa noc okupacji ponosiła nad naszym krajem. A jednak przez cały ten czas pozostawały wolne ścieżki Rzeczypospolitej, nie linieła noga okupanta. Były to pokłady polskich statków handlowych i okrętów wojennych. Jednostki pod białą-czerwoną banderą brały nieprzerwany udział w II wojnie światowej na morzu. Niektóre z nich ginęły, ale każdorazowa strata była na wrogu pomniejszona. Osiągnięcia naszej floty handlowej i wojennej w okresie zmagania na morzu – liczba zatopionych jednostek wroga, zestrzelonych samolotów, przeprowadzonych konwojów, przewiezionych żołnierzy i sprzętu – stanowiły nasz udział w zwycięstwie nad III Rzeszą.

Niech te kilka rysunków przypominających fragmenty walk, w których brały udział polskie okręty i statki, będąc hołdem dla ich załóg w 25 rocznicę ZWYCIĘSTWA.

1

Listopad 1942. „Batory” bierze udział w inwazji Północnej Afryki. 2000 zaokrętowanych na transatlantyku żołnierzy brytyjskich i amerykańskich ląduje w pierwszym rzucie desantowym pod Les Andalouses (na zachód od Oranu)

2

Kwiecień 1940. ORP „Orzeł” torpeduje i zatapia niemiecki transportowiec wojenny „Rio de Janeiro” u brzegów Norwegii

3

Maj 1941. ORP „Pionun” nawiązuje kontakt bojowy z „Bismarckiem” w czasie pościgu floty brytyjskiej za uciekającym pancernikiem

4

Luty 1943. ORP „Burza” w trakcie przeprowadzania atlantyckiego konwoju ON-166 atakuje z powodzeniem hitlerowski okręt podwodny „U-606”



ILUSTROWAŁ ADAM WERKA





Rys. A. Werka

Publikujemy następny fragment książki C. S. Forestera „Szczęśliwy powrót”, która – w przekładzie Henryki Stępień – ma wkrótce ukazać się nakładem Wydawnictwa Morskiego w Gdańsku. Poprzedni, zatytułowany „Kapitan Hornblower” (patrz nr czerwcowy), opowiadał jak dowodzona przez Horatio Hornblowera 36-działowa fregata „Lydia”, po 7-miesięcznej podróży z Anglii – wokół przylądka Horn – dotarła w tajnej misji do Zatoki Fonseca w Nikaragui. Obecny fragment, pochodzący z rozdziału szóstego, mówi o podstępie zastosowanym przez Hornblowera dla zdobycia znacznie silniejszej od „Lydii” fregaty hiszpańskiej „Natividad”.



Rys. A. WERKA



Z teki
polskich
marynistów

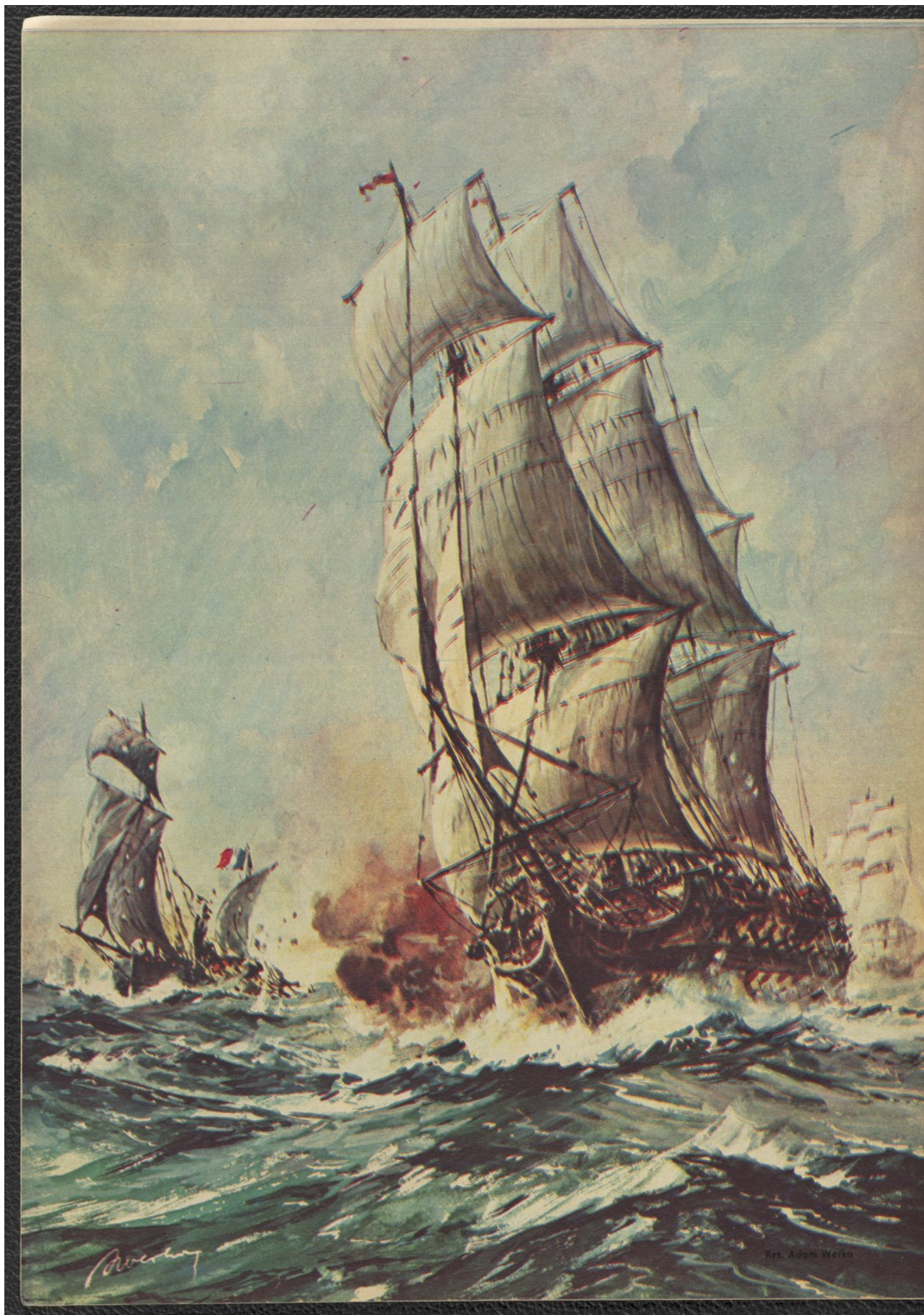
**ADAM
WERKA**





Noworoczny upominek

— od redaktora „AN” dla wiernych Przyjaciół tego działu stanowi zamieszczona wyżej reprodukcja obrazu Adama Werki, przedstawiającego słynny kliper „Cutty Sark” pod pełnymi żaglami. Najlepsze życzenia na Rok 1971!



ORP „WARSZAWA“

MORZE

NR 9/490 • ROK XXVII/XLVII
WRZESIEŃ 1971 • CENA 6 ZŁ



„Darowi Pomorza”

zyczymy

silnych wiatrów

w „Operation Sail 1972”

Rys. Adam Werka

MORZE

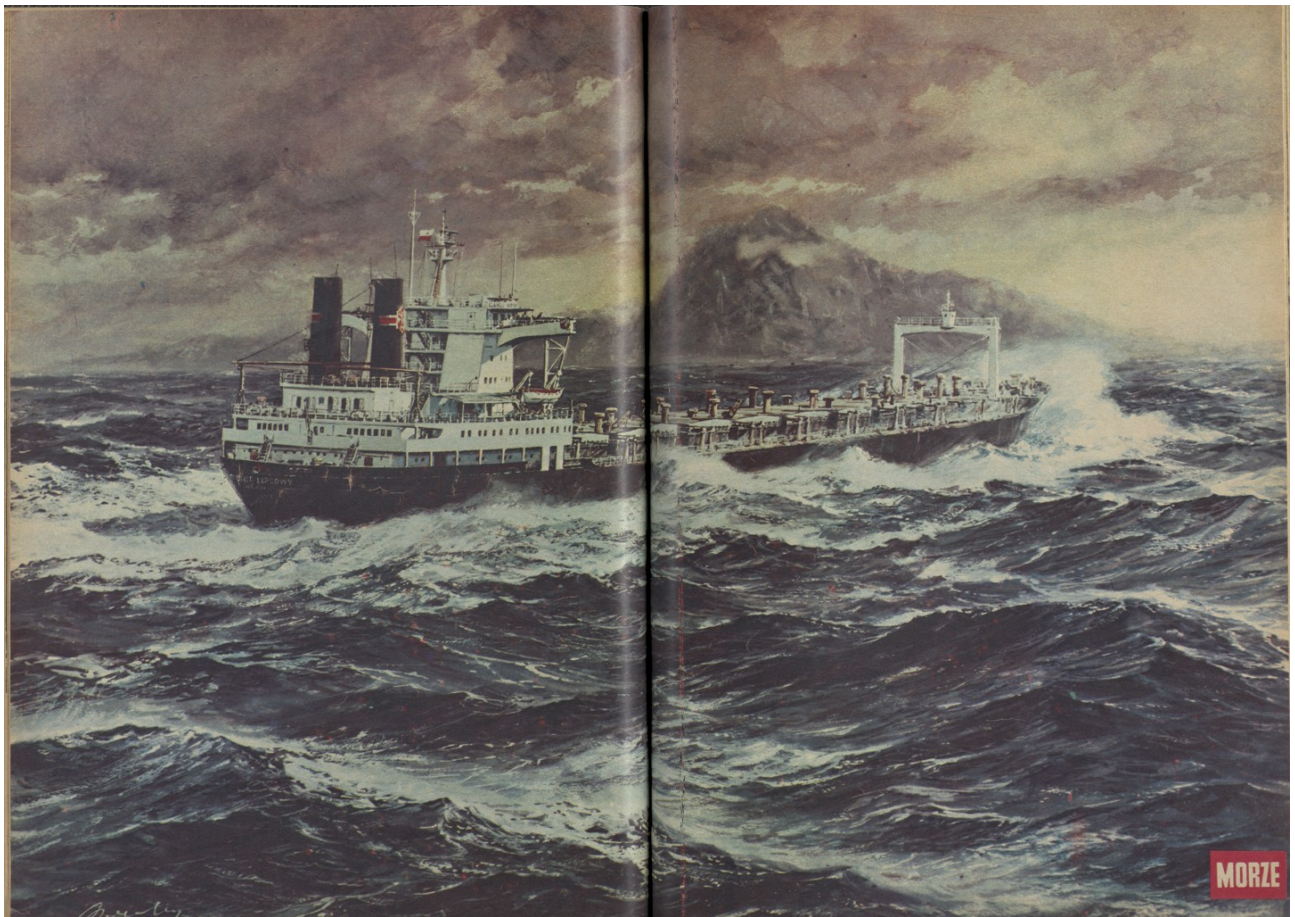
NUMER 500

R O K XXVIII XLVIII

LIPIEC 1972 - CENA 6 ZŁ

- „Operation Sail 1972”
- Baranowski -
z pokładu „Poloneza”
- Centkiewiczowie
piszą o Amundsenie
- Okrety
Marynarki Wojennej PRL
- Werka prezentuje
„Manifest Lipcowy”
- Wolniewicz -
wędkowanie
na Morzu Karaibskim
- Wadowski
o pieśniach żeglarskich





PRY

W wielkich słownikach angielsko-polskich znaleźć można wśród wielu znaczeń słowa clip także specyficzne znaczenia używane w Ameryce: the clip — pod, wielka predkość i to clip — podzić. Nie spotyka się tego słowa w języku literackim, mimo że ma ono starą tradycję. Rozpoznać można się jednak w postaci rzeczownika the clipper, oznaczającego pojazd nie tylko wodny, poruszający się z dużą predkością. Od połowy XIX wieku wyraz ten stał się powszechnym angielskim terminem określającym dudy statek żaglowy, budowany w ten sposób, aby mógł osiągnąć wielkie predkości, a więc po polsku jakby „predkościowiec”. The clipper nie został jednak u nas tak przetłumaczony, lecz spolszczony jest jako „kliper”. Posługujemy się tym terminem w znaczeniu węższym, stosowanym jedynie w zakresie terminologii okrętowej, odnoszącym się do określonego, nie istniejącego już typu żaglowca z drugiej połowy ubiegłego stulecia.

Gdzie była ojczyzna kliprów?

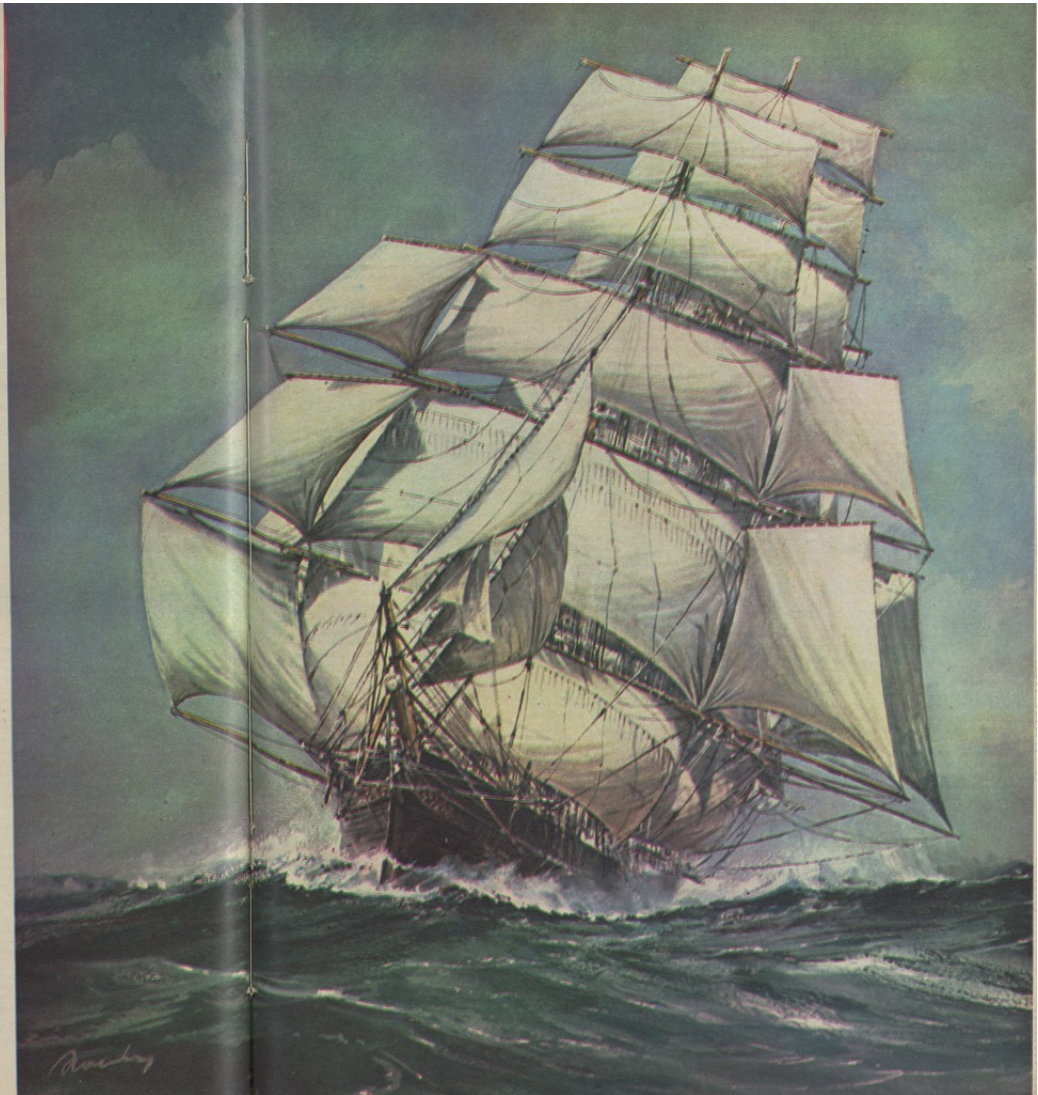
Już w XVIII stuleciu Amerykanie celowali w budowaniu szybkich małych żaglowców, używanych do przemysłu, korsarstwa, handlu niewolnikami, a także w partyzantce morskiej przeciwko flocie Wielkiej Brytanii. Z czasem zaczęto tam budować także szybkie statki rybackie. Wszystkie te rodzaje żaglowców, bez względu na ich przeznaczenie i typ ożaglowania, nazywali kliprami.

W połowie XIX wieku zdolny konstruktor statków John W. Griffiths z Nowego Jorku zaprojektował specjalnie pomyślany kształt kadłuba dla żaglowca przeznaczanego do handlu z Chinami. Projekt został zaakceptowany i pierwszy wielki kliper handlowy „Rainbow” zbudowano w Nowym Jorku w 1845 roku. Teoretyczne uzasadnienie tego pomysłu umieścił Griffiths w napisanym przez siebie podręczniku budowy statków, wydanym w 1851 r. „Rainbow” okazał się statkiem znakomitym, bijącym wszelkie dotychczasowe rekordy predkości. Innowacja szybko się rozpowszechniła i już od 1850 r. Anglicy rozpoczęli budowanie podobnych kliprów, skutecznie konkurujących z konstrukcjami zza oceanu.

Dlaczego odbywały się rezerwy „berbałowców”?

Klipry amerykańskie stały się podstawowym środkiem przewozu poszukiwaczy złota w okresie kalifornijskiej „gorączki złota”. Opanowały także szlak do Chin. Anglicy natomiast skierowali klipry przede wszystkim na szlak australijski, w związku z kolonizowaniem tego kontynentu, a także z wybuchem podobnej gorączki złota. Początkowo posługiwali się kliprami zamawianymi w Stanach Zjednoczonych, a po 1850 roku oddawane były do eksploatacji na tym szlaku klipry produkcyjne angielskie.

→
Rys. Adam Werka



Nowa edycja »Miniatur Morskich«



„Zawisza Czarny”



„Bluenose”



„Fram”



„Sir Winston Churchill”

„Miniatury Morskie” był najpopularniejszą, najpowszechniej czytana i kolekcjonowaną serią Wydawnictwa Morskiego. Wychodził w latach 1958—1971. W tym okresie ukazały się 172 zeszyty, na ogół 12 tytułów rocznie, w łącznym nakładzie 11,2 miliona egzemplarzy. W okresie rozkwitu poczytności nakład wynosił 120 000, potem 90 000, 60 000 aż spadł do 40 000 egzemplarzy w latach 1970/71, seria została zawieszona.

Dwie najbardziej poczytne serie — wojenna i żeglarska — cieszyły się całkiem powodzeniem i są kontynuowane w odrębnych tym razem już książkowych seriach: „Wojny morskie” — „Sławni żeglarze”. W 1972 ukazała się pierwsza pozycja z serii „Wojen morskich” — „Bój o Atlantyk” druga („Wojna za kręgiem polarnym”) w 1973 r. Książki z tej serii opierają się na wydanych „Miniaturach” — serii „Epizody wojen morskich”, uzupełnionych nowymi opisami i wstawkami — komentarzami. Seria „Sławni żeglarze” ma już swój pokaźny dorobek, na który składają się książki autorów polskich i tłumaczenia

„Miniatury morskie” zostały wznowione w 1973 r. w zmienionej koncepcji tematycznej, która wiąże się z perspektywami rozwoju działalności morskiej; będą obejmować najważniejsze aktualne wydarzenia osiągnięcia w technice, gospodarce morskiej i sporcie. Będą się ukazywać w formie broszur, wzbogaconych barwnymi planszami, na których zamieszczone będą najciekawsze żaglowce (barwny portret wykonany przez Adama Werkę, rysunek, krótka historia żaglowca). Plansze będą miały formę pocztówek — z myślą o kolekcjonerach.

W ten sposób Czytelnicy „Miniatur” uzyskają możliwość zgromadzenia kolekcji najsłynniejszych żaglowców. W najbliższym czasie złożą się na nią: „Cutty Sark”, „Lwów”, „Dar Pomorza”, „Royalist”, „Bluenose”, „Fram”, „Opty”, „Zjaw III”, „Danmark”, „Towarzystwo”.

MORZE

NR 5/534 ● ROK XXXI/LI
MAJ 1975 ● CENA 6 Zł

9 MAJA
DZIEŃ
ZWYCIĘSTWA





Rys. Adam Werka

AKCJE RATOWNICZE S/S „WISŁA”

JAROSŁAW RUSAK

26 marca 1941 r. „Wisła” uratowała część załogi patrolowca kanadyjskiego HCMS „Otter”. Czyn ten rozstrząsał Polską Marynarkę Handlową w całej Kanadzie. Przebieg akcji ratowniczej opisany został w raporcie dowódcy statku, kpt. ż.w. Pawła Traczewskiego, przesłanym do Polish Steamship Agency w dniu 27 marca 1941 r.: „Mam zaszczyt zawiadomić, że będąc w drodze z USA do Halifaxu, dnia 26 bm. około 8.30 rano w pobliżu st. lat. Sumbro spotkałem wojenny okręt patrolowy objęty pożarem, z załogą opuszczającą pokład. Panowała zła pogoda, ze sztormowym wiatrem z SW i wysoką falą. Pierwsza szalupa, do której mogłem podejść, mająca około 15 ludzi, była uderzona o burtę statku i przewrócona falą tak, że niestety zdołano wydobyć z niej na pokład tylko troje ludzi. Usiłowa-

ła zmarłych zostały oddane na kuter wojenny.

Uważam za swój obowiązek zaznaczyć, że postawa ratowanych ludzi była godna najwyższej pochwały. Będąc na małych szalupach i tratwie na pół pogrążonej w wodzie, śpiewali i w spokoju oczekiwali na swoją kolej wyratowania. W równej mierze załoga mego statku z odwagą i narażeniem życia ratowała ludzi w nieszczęściu. O powyższym zawiadomiłem miejscowe władze wojskowe oraz konsul R. P. w Montrealu”. Kopię raportu otrzymało Kierownictwo Polskiej Marynarki Wojennej w Londynie.

Podobnej treści informacja została wpisana również do dziennika okrętowego „Wisły”. Uzupełnia ona raport kapitana informacją, że uczestniczący w akcji ratowniczej brytyjski okręt podwodny wyłowił dziewięciu lu-

MORZE



MORZE

NR 9/574 • ROK XXXIV/LIV
WRZESIEŃ 1978 • CENA 6 ZŁ



Wierzy

Malował
ADAM WERKA

MORZE

NR 6/583 • ROK XXXV/LV
CZERWIEC 1979 • CENA 6 ZŁ

Rys. ADAM WERKA

30-15
DNI MORZA 1979

ŚWIĘTO MARYNARKI WOJENNEJ PRL



Rys. ADAM WERKA

