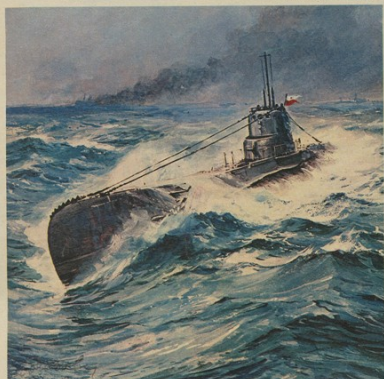


— Jak to jest właściwie z tą Panną superdokładnością? Tworzę kaskady danych znanostycznych jednostek, i choć przy tym z hydrodynamicznymi szeregami, muszę Pannę zapewne korzystać z wielu źródeł, prawda?

Tak, czasem nawet z takim samym „morskim dokumentalistą historycznym” — ale, przynajmniej dyktuję. Została Korynna ze wszystkiego co jest mi dostępne, przede wszystkim z fotografii, rysów, słownych opisów. Szukam w księgach, w piśmiennictwie, w albumach, na okładkach. Ktoś mi napisał, że dokumentalista, z którego przez korzystać, był Stanisław Witkiewicz. Często mi przede wszystkim o polską flotę wojenną i handlową, bo powyżej rzeczy nie znalazłem, a on wiedział o nich wszystko. Ze zdjęćami brytyjskiej floty, bo z korespondentami przez pracę swojej operację się muszę, i mogę wyjechać.

DALSZY CZAS NA STR. 22



Powiaty: ORP „Jezur”



Malował: ADAM WERKA



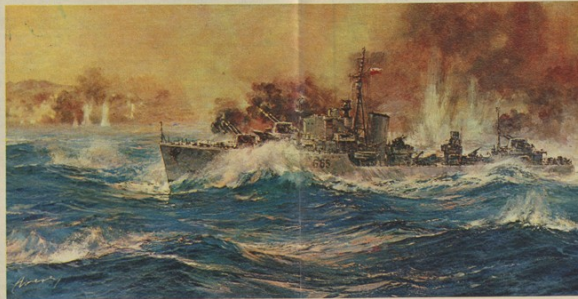
W środku: ORP „Orkan”; obok ORP „Jezur”

W XXV rocznicę zwycięstwa

Poniz: ORP „Wicher”



Od lewej: ORP „Orkan”, ORP „Jezur”, ORP „Gardland”



... który w wyniku trudnych warunków...
... w wyniku trudnych warunków...
... w wyniku trudnych warunków...

... w wyniku trudnych warunków...
... w wyniku trudnych warunków...
... w wyniku trudnych warunków...

... w wyniku trudnych warunków...
... w wyniku trudnych warunków...
... w wyniku trudnych warunków...

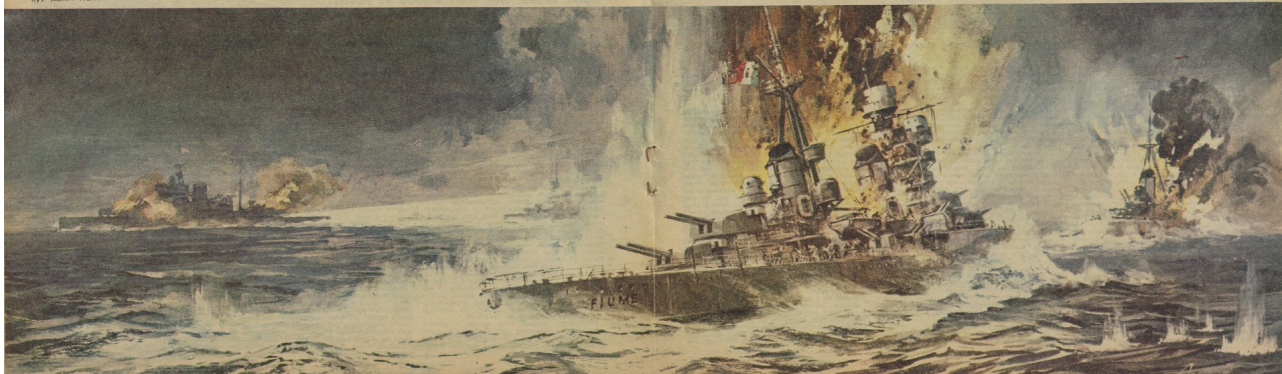
... w wyniku trudnych warunków...
... w wyniku trudnych warunków...
... w wyniku trudnych warunków...

... w wyniku trudnych warunków...
... w wyniku trudnych warunków...
... w wyniku trudnych warunków...

... w wyniku trudnych warunków...
... w wyniku trudnych warunków...
... w wyniku trudnych warunków...

... w wyniku trudnych warunków...
... w wyniku trudnych warunków...
... w wyniku trudnych warunków...

Rys. ADAM WERKA



MORZE

NR 3/615 • ROK XXXVIII/LVIII
MAJ 1982 • CENA 30 ZŁ



rys. ADAM WERKA

MORZE

NR 4/616 • ROK XXXVIII/LVIII
CZERWIEC 1982 • CENA 30 ZŁ



Dni Morza '82

Morze

Następca „Stefana Batorego“?
patrz w numerze

MORZE

NR 2(624) • ROK XXXIX/LIX
LUTY 1983 • CENA 30 ZŁ



MORZE

NR 2/636
LUTY 1984

• ROK XL/LX
• CENA 30 ZŁ

W NUMERZE M. IN.:

- Rozmowa z kapitanem Milenuszkinem
- Huras — o żaglóplacie Walkera
- Mąka — o współczesnych piratach
- Wadowski — o zaułkach Zanzibaru
- Wspomnienia kpt. Lewandowskiego



MORZE

NR 5 (651)
MAJ 1985

• ROK XLI/LXI
• CENA 30 ZŁ

PL ISSN 0137 — 2823
NR INDEKSU 36 549



Malował ADAM WERKA

Werka

MORZE

NR 6 (664) • ROK XLII/LXII
CZERWIEC 1986 • CENA 50 ZŁ

- Żaglowy wycieczkowiec „Gwarek”
- Tajna operacja „Jaywick”
- Zaginione bez wieści
- Dużo o wielorybach

ISSN 0137 2823 NR INDEKSU 36549

„WCZASY POD BANDERĄ”

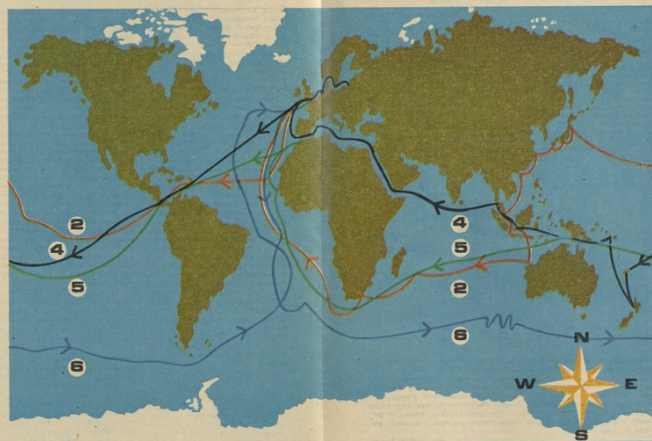


Od czasu podróży Magellana doświadcza głębi mniemania prawie pięć wieków. Dłsi na wokółziemskich szklanych żeglujących spotykał morską masę czy kontenerowca. Czy wśród nich stąkał białoczerwawo zarówno male jachty z jednoosobowymi żaglowcami, jak i wielkie bandery, nie poświęceniż jest nasz Admirał.

Wielki świat wyprzedził siebie. Tędyż ich podróży, oznaczone cyframi widnieją pod konkursową mapą. Na oznaczonych literami rysunkach Adama Werka przedstawiono „bohaterów” wokółziemskich wypraw. Rozwiązanie konkursu polega na połączeniu w parę cyfrowych oznaczeń tuż z odpowiedziami na literowymi oznaczeniami statków, oraz podaniu nazw przedstawionych w konkursie statków. Wskazanie prawidłowych par oznacza zwycięstwo. Wskazanie błędnych oznacza przegraną. Wskazanie prawidłowych odpowiedzi rozstrzygnięto nagrodą ufundowaną przez armatorów.

ul. Wąszyńskiego 1, 81-963 Gdynia. Wskazanie prawidłowych odpowiedzi rozstrzygnięto nagrodą ufundowaną przez armatorów.

Z wielu polskich jednostek, które opływały świat wybrałymi sześć. Trasy ich podróży, oznaczone cyframi widnieją pod konkursową mapą. Na oznaczonych literami rysunkach Adama Wierś przedstawiono „bahatorów” wólbńskich wyprow. Rozwiązanie konkursu polega na połączeniu w pary cyfrowych oznaczeń tras z odpowiedziami imi literowymi oznaczeniami statków, oraz podaniu nazw przedstawionych jednostek. Odpowiedzi prosimy przysłać na kartach pocztowych do dnia 31 stycznia 1988 roku pod adresem: redakcja miesięcznika „Morze”, ul. Waszyngtońska 34, 81-963 Gdynia. Wśród autorów prawidłowych odpowiedzi rozstrzygniemy nagrody ufundowane przez armatorów.



Rysunki: ADAM WERKA



27. X. 1929 - 6. II. 1971 Setúbal/Moita-Moita-Praty. Dadoj Nadejé-Singapore-Nagoya-Sydney-Cile. Coopta-Praty. Man. Amsterdam-Gdyisa.
18. IX. 1934 - 1. IX. 1935 Gdynia-Rapahanga-Santa Cruz-Madeira-Puerto Rico-Diego Garcia-Lima-Buenos Aires-Santiago de Chile-Santiago-Manágua-Singapore-Gdynia-Buenos. Praty. Luta-Durbo-Wyso Sz. Heliny-Wyso Whitehead/Lutalnia-Antwerp-Gdyisa.
19. XI. 1937 - Gdynia-Paraná-La Paloma-Rio de Janeiro-Praty Luta-Antwerp-Melbourne-Habara.
20. VI. 1929 - 20. V. 1980 São Paulo.
21. VI. 1929 - 20. V. 1980 São Paulo.

[illegible]

POLSKIE OKRETY WOJENNE Rysował i opisał: **MAREK SUDOWA** **MORZE**

ORP „Orkan”

NISZCZYCIEL



MAREK SOROKA

Young America" był zawsze szczególnym i dobrze zarabiającym statkiem. Zbudowany w 1853 r., w okresie burzliwego rozwoju kliprow, przez słynnego nowojorskiego konstruktora Williama H. Webba, kosztował 140 tysięcy dolarów. Budowę nadzorował kapitan David S. Babcock, który został też pierwszym dowódcą klipra. Babcock był wyjątkiem wśród ówczesnych kapitanów. Szlachetnie urodzony, pracę na morzu podjął nie dla pieniędzy, lecz z żeglarskiej pasji. Był doskonałym kapitanem, potrafiącym nie tylko perfekcyjnie prowadzić żaglowiec, lecz również umiejętnie postępować z załogą, co ułatwiło mu osiągnięcie szeregu wartościowych, szybkich przelotów.

"Young America" był statkiem mocno przazaglowanym. Jak większość kliprow amerykańskich, wyposażony był, na wszystkich trzech masztach, w trumse (najwyższe żagle rejowe, nad bombramsłami). W późniejszym okresie zredukowano mu ozaglowanie i dano podwójne marsle.

Drugim, po Babcocku, kapitanem "Young America" był George Cummings. Równie doskonały w żeglarskim fachu, znacznie jednak różnił się charakterem od dżentelmeńskiego Babcocka. Dowództwo objął w ósmej podróży klipra, w 1864 r. Znany był z tego, że nie zwykł opuszczać bandery przed okretami brytyjskimi. Wzięło się to stąd, że w listopadzie 1863 r. krążownik konfederatów "Alabama", podniósłszy banderę brytyjską, zdobył i następnie zniszczył dowodzony przez Cummingsa kliper "Winged Racer".

Najbardziej dramatyczny epizod w długiej morskiej służbie "Young America" zdarzył się na przelomie lat 1868/1869. Kliper płynął z Nowego Jorku do San Francisco, tradycyjnym szlakiem wokół przylądka Horn. 3 grudnia, na Atlantyku, żaglowiec został dogoniony przez gwałtowne "pampero" (silny, chłodny wiatr, wiejący w rejonie argentyńskiej pampy, przeważnie z kierunków południowo-wschodnich). Żaglowiec pod naporem nawalnicy przechylił się tak mocno, że kpt. Cummings rozkazał odrabiać zewnętrzne tarcie (ściągać linowe służące do mocowania i naciągania want), wychodząc ze słusznego założenia, że lepiej stracić maszt niż doprowadzić do wywrótki. Zawodzenie szalejącego wiatru tłum trząsk pękających drzew. Łamie się stęga stermasztu, wkrótce padają ofiarami "pampero" bramstęga grotmasztu i bombramstęga fokmasztu. W ładowniach klipra szyną kolejowe. Jest to wszak okres intensywnej budowy linii kolejowych, przecinających bezdroża Ameryki. W panujących, sztormowych warunkach, wobec gwałtownych przechyłów statku, jest to ładunek niezwykle niebezpieczny. Oberwanie się zamocowań i przesunięcie środka ciężkości to szybka i pewna śmierć. Połowa kadłuba, skutkiem stałego naporu wiatru, stale znajduje się pod wodą. Podejrzewano już nawet, że doszło do przesunięcia szyn.

Przez 24 godziny nie słabną ataki wściekłego "pampero". Przez całą dobę, na zalewanym wodą pokładzie, załoga walczyła z rozszałym żywiołem, zmieniając się przy pompach pracujących bez przerwy, męcząc wielokrotnie się za burzą częścią takielunku. Wszyscy byli wyczerpani fizycznie i na skraj wytrzymałości nerwowej. "Young America" przeżywał krytyczne chwile – do płynnej granicy, poza którą opanowuje ludzi histeria i panika było niebezpiecznie blisko. Załoga w każdej chwili mogła odmówić wykonywania rozkazów, mimo całej irracjonalności takiej postawy. Trzeba wyjątkowej siły charakteru, opanowania i doświadczenia, by zachować zimną

