

530 KILOMETRÓW

Gdyby spytać przeciętnego Polaka o tytuły polskich dzieł literackich związanych z morzem — wymieniliby zapewne tylko jeden: Żeromskiego „Wiatr od morza”. Bo też właściwie na tym się kończy. Nie znaczy to, że nie ma innych książek o tematyce morskiej i marynistycznej. Zwłaszcza w ostatnich latach wydano u nas wiele; szczególnie były to książki typu pamiętnikar-

nej w rozumieniu mowy Kaszubów, polegają na odmiennym akcentowaniu wyrazów, polikanu końcówek oraz na twardym wymawianiu głosek z unikaniem charakterystycznych dla języka polskiego zmiękczeń. Badacze nie ukrywają, że mowa kaszubska jest odbiciem języka staropolskiego.

Dodajmy, że język, którego używają Kaszubi, jest jednym z ostatnich pozostałości Kaszubszczyzny. Na tych terenach zanikły już odrębne stroje ludowe i regional-

Jednak na to pytanie odpowiedzieć niełatwo. Choćby z tego powodu, że fakty mówią zupełnie coś innego, niż tego życzyliby sobie zachodni Niemiecscy odwetowcy. Wystarczy na przykład wziąć do ręki starą niemiecką mapę i odszukać na niej nazwy miejscowości. Zbyt szeroko znane jest m. in. świadectwo historyka Ibrahima ibn Jakuba, który niedwuznacznie stwierdzał, iż miasto Wolin leży w granicach państwa Mieszka I („w błotnistych miejscowościach kraju Mszyki”). Podobne stwierdzenia można znaleźć także u historyków o wiele starszych. O Słowianach, zamieszkujących u ujścia Odry i Wisły pisał i Pliniusz Starszy (zmarł w roku 79 naszej ery), a także zmarły 40 lat później wielki Tacyt. Coś więc z tym germańskim pochodzeniem Pomorza nie wychodzi...

Odpada również inny argument, tak chętnie wysuwany od czasów Krzyżaków, a mianowicie wprowadzenie chrześcijaństwa na Pomorze. Sam redaktor książki o wymownym tytule „Der Kampf um die Weichsel” musiał przyznać, że to właśnie Polska (Bolesław Chrobry) wprowadziła na Pomorze nadwiślańskie wiarę chrześcijańską. Gdańsk zaś wraz z Pomorzem podlegał przez całe wieki biskupowi polskiemu. Pomorze nadodrzańskie zostało ochrzczone przez Krzywoustego.

Zacytujmy jeszcze XI-wiecznego kronikarza niemieckiego, Adama z Bremen: „Qui trans Oddarum, sunt Polanos” (ci, którzy zamieszkują po tamtej stronie Odry, są Polanami). Chyba wystarczy.

Mimo różnic w rozwoju obu regionów i wieloletniego pozostawiania Pomorza poza organizmem Państwa Polskiego, związki Wielkopolski z Wybrzeżem mają swoją historię. Jedną z współczesnych kart są żywe kontakty z Koszalińskiem, które rozwijają się coraz pomyślniej i ku obojmu korzyściom.

Dziś, a właściwie już wczoraj, rozpoczęły się liczne imprezy Dni Morza. Jeżeli zamierzacie zorganizować wycieczkę, porozumcie się przedtem z Komitetem Obchodu w Szczecinie. Do najciekawszych imprez niewątpliwie należy zwiedzanie portów, stoczni, okrętów wojennych i statków handlowych. Szczególnie Szczecin przygotował się bardzo starannie.

530 kilometrów polskiego Wybrzeża przeżywa swe doroczne święto.

J. B.

Rys. Peynet

skiego, wracające do przeżyć załóg polskich statków w czasie wojny, itp.

Ale z literaturą — kruch. Nietrudno chyba przyjdzie zgodzić się z Kazimierzem Wyką, który twierdzi, że „Wiatr od morza” przewyższa artystyczną wartością wszystko to, co po Żeromskim napisano.

Jest interesujące, że tak ciekawe — etnograficznie choćby zjawisko jak Kaszubszczyzna, w tak nikłym stopniu pociągało naszych pisarzy. Wprawdzie Sienkiewicz wprowadził Kaszubów na karty „Na polu chwały”, ale też powieść ta należy do jednej z najsłabszych autora Trylogii. Faktem jest, że sprawy morskie były dla literatury polskiej dość odległe.

Po wojnie wiele się zmieniło. Kraj nasz stał się naprawdę krajem morskim: miejsce wąskiego skrawka zajęła przeszło 500-kilometrowa granica nad Bałtykiem. Wzrosła też liczba ludzi żyjących nad morzem. Nie zapominajmy również o tym, że ilość wyjeżdżających rokrocznie nad morze nie stoi w żadnej proporcji do małej garstki przedwojennych letników. To wszystko, oczywiście, przyczyniło się do większego zainteresowania morzem w całym kraju. Morzem i wszystkimi jego sprawami.

I niewątpliwie odbija się też w literaturze, która powstanie i już istnieje. Działalność „Wydawnictwa Morskiego” nie oznacza wprawdzie, że już jutro pojawi się arcydzieło prozy marynistycznej — ale w każdym razie wydawnictwo to odgrywa znaczną rolę w ruchu literackim Wybrzeża. Taką samą rolę — aczkolwiek w innym zakresie — odgrywa Towarzystwo Nautologiczne, instytuty: Morski, Rybacki, Bałtycki oraz Zrzeszenie Kaszubów.

A propos kaszubszczyzny: nie od dziś zastanawiano się, czy mowa Kaszubów jest gwara, taką jak wiele innych dialektów w naszym kraju, czy też odrębnym językiem. Niektórzy przypuszczali, że język, którym mówią Kaszubi jest po prostu polszczyzną, zdefiniowaną naleciałościami niemieckimi.

Jak jednak twierdzą ludzie w tej materii miarodajni, dialektolodzy, język kaszubski, mimo tak wielkich różnic od polskiego języka literackiego, jest bardzo bliski gwarze wielkopolskiej i mazowieckiej. Trudności, na jakie natrafia mieszkalec Polski central-

ne budownictwo. Pozostał tylko język — żywy dowód łączności Kaszubów z Polską.

Osobną sprawą, którą warto z okazji Dni Morza przypomnieć, jest sprawa polskości Pomorza.

Nie trzeba chyba nikogo w kraju przekonywać, w jakim kierunku zmierza akcja rewizjonistyczna w Niemczech Zachodnich. Charakterystyczne jest jednak, że pseudoargumenty gospodarczych (w rodzaju słynnej już „rewelacji” — Wassermann), mimo że się ich nie odrzuca — nie wysuwa się też w tej akcji na plan pierwszy. Rewizjoniści główną swą uwagę skupiają na zebraniu argumentów historycznych. Nic to zresztą nowego. Zwołany w roku 1932 zjazd historyków w Getyndze odbywał się właściwie — mimo naukowego szyldu — pod jednym hasłem: „jak zdobyć dowody na to, że Pomorze jest ziemią pragermańską?”.



JACK LONDON BUDUJE KE CZ

Są to fragmenty napisanej przez Irvinga Stone'a (autora „Pasji życia”) biograficznej powieści pod tytułem: „Jack London — żeglarz na koniu”. Książka ukaże się wkrótce nakładem PIW-u.

W lecie 1905 roku, opalając się na piasku nad zaimprovizowanym basenem w Glen Ellen (w kalifornijskiej Księżycowej Dolinie), Jack London czytał gromadce letników fragmenty książki kapitana Joshua Slocuma pod tytułem „Sam żagłówką dookoła świata”. Statek kapitana Slocuma miał trzydzieści siedem stóp długości. Jack powiedział żartem, że nie bałby się opłynąć świata na stateczku mającym, dajmy na to, czterdzieści stóp długości.

Jak zwykle porywczy, Jack nie namyślał się długo, ani nie oglądał na koszty.

W dziesięć dni po powrocie do Glen Ellen napisał do pół tuzina największych magazynów we wschodnich stanach starając się pozyskać poparcie dla wyprawy, które by się wyraziło w brzęczącej monecie. „Statek będzie miał czterdzieści pięć stóp długości — pisał. Byłby troszkę krótszy, ale w żaden sposób nie mogłem zmieścić łazienki. Opłynęłam w październiku. Hawaje będą naszą pierwszą przystanią, stamtąd ruszymy w wędrówkę po Morzach Południowych przez Samoa, Nową Zelandię, Australię, Nową Gwinię, Filipiny — do Japonii. Potem Korea, Chiny i znowu południe: Indie, Morze Czerwone, Śródziemne, Czarne, Bałtyk, przez Atlantyk do New Yorku, a potem wokół przylądka Horn do San Francisco. Niewątpliwie jedną zimę spędzę w Petersburgu, bardzo też możliwe, że z Morza Czarnego dotrę Dunajem do Wiednia. Popłynę w górę Nilu i Sekwany; nie widzę przeszkód, by dożeglować aż do Paryża i przycumować do brzegu Sekwany z dziobem zwróconym ku Notre Dame, a rufą do Morgue. Nie będę się wcale spieszył; obliczam, że wycieczka potrwa co najmniej siedem lat”.

Choć nie brakowało w Zatoce San Francisco godnych morza statków, które można było kupić za godziwą cenę, Jack odrzucił tę myśl; będzie żeglował na nowo zbudowanym statku. Byli w San Francisco wytrawni konstruktorzy okrętów, ale Jack chciał wypłynąć tylko na statku własnego pomysłu. Byli też w stocznjach nad Zatoką biegli budowniczowie statków — nie, Jack będzie właścicielem statku, który sam zbuduje.

Postanowił zaprojektować coś takiego, co by stanowiło przełom w historii statków żaglowych, tak przecież było ze wszystkim w jego życiu. Wpadł na pomysł keczu, to jest kompromisu między jolem a skunerem, który będzie miał zalety obydwu — przyznawał jednak szczerze, że sam nigdy keczu nie widział, ani na nim nie żeglował i że wszystko co na ten temat wie, zawdzięcza tylko teorii.

Pograżył się w szczegółowych studiach budownictwa okrętowego, rozważając rozmaite problemy, na przykład jaki motor jest najlepszy, dwu, trzy, czy też czterotaktowy, czy do zapalania motoru używać magneto, czy baterii, jaki kabestan należałoby wybrać, jakim systemem umocować olinowanie. Był zawsze pojętnym i dociekliwym uczniem, toteż w ciągu paru tygodni wiele się dowiedział o nowoczesnym budownictwie okrętowym.

Roscoe Eames w dniach swojej chwały pływał na łodziach żaglowych po Zatoce San Francisco. Z racji tych doświadczeń Jack go zaangażował i płacił mu sześćdziesiąt dolarów miesięcznie, w zamian za co Roscoe miał zabrać plany do San Francisco i dopilnować budowy „Snarka”. Tak bowiem nazywał się fantastyczny zwierz w poemacie pt. „Polowanie na Snarka”. Jack obliczył, że koszt budowy „Snarka” wyniesie siedem tysięcy dolarów.

Roscoe zakupował materiały, przyjmował do pracy robotników, wynajmował miejsce w

(Dokończenie na str. 2)



Franciszek Fenikowski

Pod Redłowską Kępą

Pod górą z błękitu w osadzie rybackiej
jest domek z ganeckiem jak koncha różowy,
to tu, gdy zmierzch wygnał nad Kępę chmur
gacki,
to tu, kiedy w oknie blask lampy naftowej
pod kloszem złociście jak księżyc rozgorzał
lwi cień Żeromskiego nad kartą się schylał,
to tu szumił nocą wiatr stony od morza
wśród sosen na wzgórzu, w ogródku badylach.

Dziś wierzby ogromne przy mostku na Kaczej
szeszczą i takie dygocą na dragach
i pchają kołowrót oriołwscy rybacy,
by czołna w strąd wciągnąć gdy burza nadciąga,
a niebo, co w rude wplątało się sieci,
przymyka wieczorem szerniałe powieki
i tylko na morzu z masztu statku świeci
latarnia jak gwiazda podróży dalekiej.

JACK LONDON BUDUJE KECZ

Dokończenie
ze strony pierwszej

stocznii, i wreszcie zawiadomił Jacka, że kil pod „Snarka” zostanie położony rankiem 18 kwietnia 1906 roku. W przeddzień tej daty Jack niezwykle dużo mówił o swej wyprawie. „Jako chłopiec — powiedział — czytałem książkę Melville'a pod tytułem „Typee” i spędziłem nad nią długie chwile marzeń. Od razu postanowiłem nieodwołalnie, że cokolwiek się stanie, gdy dorosnę i nabiorę sił, też się wyprawę do Typee”. Nad ranem Jack obudził się czując, jak podłoga drży pod łóżkiem, pomyślał jednak, że pewnie śnił o dolinie Typee i z podniecenia rzucał się we śnie. Kiedy wreszcie zaświtało, osiodłał Washoe Wasala, wjechał na szczyt góry Sonoma i ujrzał San Francisco w płomieniach. Wrócił galopem do kolonii Storczyk, pociągami pojechał do Oakland, przepłynął się promem do San Francisco, zrobił zdjęcia i wysłał telegraficznie do magazynu „Collier's”.

Do wielu tragedii wywołanych trzęsieniem ziemi i pożarem San Francisco, przybyło jedno, mniejsze nieszczęście: kil pod „Snarką” nie mógł być położony. Zakupione materiały spaliły się; robotników nie można było dostać; huta została zrównana z ziemią, a sprzętu zamówionego w New Yorku nie sposób było przywieźć do San Francisco. Przez wiele tygodni budowa „Snarka” nie postąpiła ani o cal naprzód. Jack zostawił Roscoe, żeby ruszył z budową, gdy tylko będzie to możliwe, a sam wrócił do Glen Ellen. Napisał wówczas kilka swych najświetniejszych opowiadań z Klondike, między innymi: „Miłość życia”, „Prawo białego człowieka”, „Historia Keesha”, „Nieoczekiwane”, „Negore tchórz”.

W połowie lata Jack stwierdził, że wpakował już dziesięć tysięcy w „Snarkę”, a jeszcze połowy roboty nie widać. Wydał do ostatniego dolara wszystkie pieniądze, jakie zdołał zebrać.

Wydawcy zaalarmowani w lutym listami Jacka, obojętnie odnieśli się do jego prośby o zaliczkę na reportaż z wyprawy. Ludzie mówili, że Jack London co miesiąc robi cud i tylko w ten sposób zdobywa pieniądze na utrzymanie czternastu osób żyjących na jego koszt i opłacenie robotników, zatrudnionych przy budowie „Snarka”.

„Snark” miał odplynieć 1 października — do tego dnia Jack ułokował w nim piętnaście tysięcy dolarów, ale dopiero połowa roboty była wykonana. Teraz okazało się, że jeśli ma dalej budować statek, musi zaciągnąć pożyczkę hipoteczną na dom, który kupił matce.

Aby nie Jackowi nie było oszczędzone, „Cosmopolitan”, od którego wydebił cztery tysiące zaliczek, obwieścił czytelnikom w serii zapowiedzi na całą stronę, że wysyła Jacka Londona w podróż dookoła świata na „Snarku” i będzie zamieszczał jego reportaż. „Z wszystkich stron — pisał London — podwyższono mi ceny, szarpano mnie i zrywano umowy, kiedy ludzie się dowiedzieli, że wydają nie własne pieniądze, tylko korzystam z funduszy bogatego magazynu”.

„Snark” miał być gotowy na 1 listopada, potem na 15, potem na 1 grudnia. W przystępnie rozpacz Jack przyjechał do Oakland, odesłał Roscoe, żeby w domu studiował nawigację, i osobiście objął nadzór nad ukończeniem budowy. Przyjął do pracy czternastu ludzi, płacił im wyższe stawki, robocizna bowiem podróżowała po trzęsieniu ziemi, i dawał premie po dolarze za każdy dzień szybkiej roboty. Aby podoląć tym ciężarom, musiał zaciągnąć pożyczkę pod zastaw swego rancha. Mimo niesłychanych nakładów, 15 grudnia Jack stwierdził, że do końca roboty jest tak samo daleko jak było 1 października; jeszcze raz musiał odczytać zapowiedzianą datę wyjazdu.

Gazety zamieszczały satyryczne wierszyki o panu Londonie kunktatorze; przyjaciele Jacka zakładali się z nim, że nie wyruszy w wyznaczonym terminie.

Ekonom Jacka z rancha Hilla pierwszy wygrał na Nowy Rok zakład z Jackiem, a wygrana przez niego suma powiększyła koszty budowy „Snarka”, wynoszące już dwadzieścia tysięcy dolarów. „Potem zakłady nabrały szalonego tempa. Przyjaciele otoczyli mnie jak zgraja harpii zakładając się ze mną o każdy termin, jaki tylko wyznaczyłem. Byłem lekkomyślny i byłem uparty. Zakładałem się, zakładałem i nie przestawałem płacić”.

Podróż „Snarka” została tak rozreklamowana przez amerykańskie pisma, że London dostawał z całych Stanów Zjednoczonych tysiące listów, których autorzy prosili, by zabral ich z sobą.

„Lekarze, chirurdzy i dentyści zgłaszali się tłumnie rezygnując z pensji; chcieli wybrać się ze mną w podróż reporterzy, służący, kucharze, rysownicy, sekretarki, inżynierowie, konstruktorzy, elektrycy, emerytowani kapitanowie żegluga, nauczyciele, studenci, parobcy, gospodynie domowe i marynarze”. Jednej tylko prośbie Jack nie zdołał się oprzeć. Był to list napisany na siedmiu stronach przez chłopca z Topeki, w stanie Kansas. Chłopak nazywał się Martin Johnson. Jack zapytał go telegraficznie: „CZY UMIESZ GOTOWAĆ?” Martin Johnson odezwał się: „SAM SIĘ PAN PRZEKONA”, i natychmiast postarał się o pracę w kuchni greckiej restauracji w Topeka. W styczniu przyszły badacz Afryki był już w Oakland, gotów do drogi na „Snarku”, ale „Snark” nie był gotów. Dniem i nocą „Snarka” otaczał tłum dowiecujących gapiów.

Zdając sobie sprawę, że w San Francisco nigdy nie ukończy budowy statku, Jack postanowił pożeglować na nieudanym „Snarku” do Honolulu i tam dokończyć budowę. Ledwie powziął tę decyzję, „Snark” zaczął przeciekać. Naprawa trwała dwa dni. Kiedy wreszcie można było wziąć „Snarkę” na szynę, aby go spuścić na wodę, dostał się między dwie barki, które go nieźle zgmiotły. Robotnicy przeciągnęli statek na szynę i zaczęli spuszczać na wodę, ale szyny nie wytrzymały i „Snark” zarył się rufą w mulistym dnie. Przez cały tydzień dwa razy dziennie, w czasie przypływu dwa holowniki parowe ciągnęły „Snarkę” usiłując wydostać go z błota. Kiedy Jack uciekł się do pomocy kabestanów, mechanizm transmitujący energię motoru rozleciał się na drobne kawałki, tryby się starły i kabestan wypowiedział służbę. Zrozpaczony Jack włączył motor o mocy siedemdziesięciu koni, ale motor rozwalął swą podstawę z kutego żelaza (która przyjechała z dalekiego New Yorku) stanął dęba, zerwał wszystkie druty i umocnienia, przewrócił się na bok, do niczego już niezdatny.

Do tej pory London utopił w zatopionym statku dwadzieścia pięć tysięcy dolarów. Najbliżsi przyjaciele usiłowali przekonać go, że przegrał z kretelem, najlepiej więc będzie, jeśli machnie ręką na „Snarkę” i zrezygnuje z podróży. Zapewniali go, że żegluga na tym statku, jeśli w ogóle zdoła wypłynąć na morze, to czyste samobójstwo. Jack wołał: „Nie mogę się poddać!” Dzień za dniem pienił się ze złości na robotników, którzy partaczyli robotę, na dostawy wybrakowanych materiałów, kupców nachodzących go z rachunkami, gazety kpiące z niego w żywe oczy.

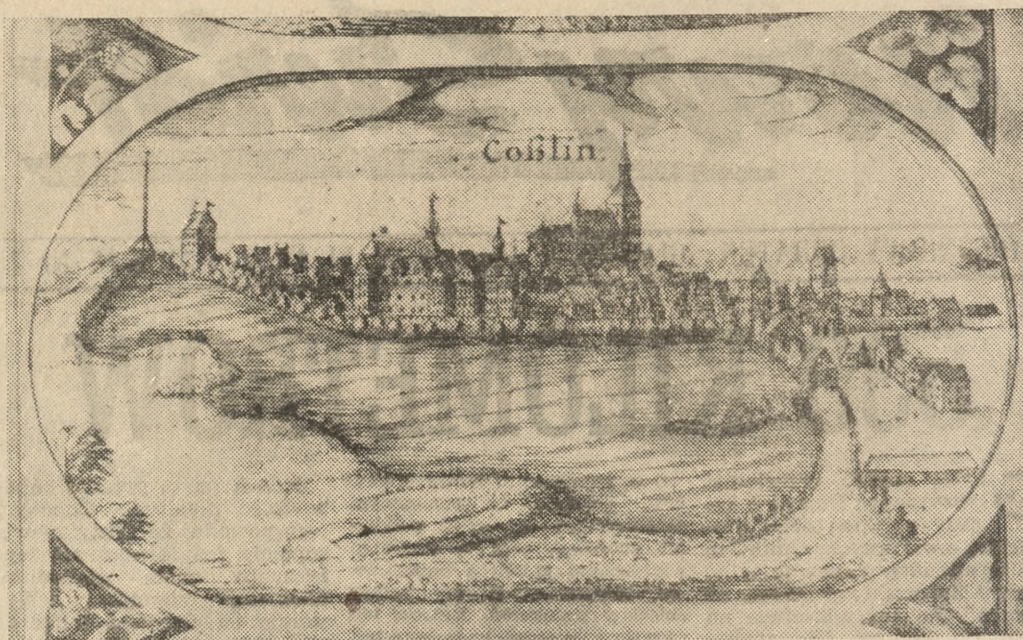
Nadszedł wreszcie kres długiej mordegi; mieli odplynieć w sobotę, 20 kwietnia 1907 roku. W sobotę rano Jack wkroczył na pokład z książeczką czekową, wiecznym piórem, bloczkiem i prawie dwoma tysiącami dolarów w gotówce, tyle bowiem udało mu się wydostać tytułem zaliczek od wydawcy i magazynów. Tak uzbrojony czekał na ostateczne rachunki od stu piętnastu firm, które sprawiły, że wyjazd o tyle miesięcy się spóźnił. Zamiast dostawców, którzy mieli przyjeść po zapłatę, zjawił się komornik sądowy i na maszcie „Snarka” przybił obwieszczenie stwierdzające, że statek został obłożony aresztem z tytułu 232 dolarów, które Jack winien był niejakiemu Sellersowi. „Snark” był teraz więzieniem i nie mógł ruszyć się z miejsca; Jack biegał jak szalony po mieście próbując znaleźć wierzycieli, szeryfa, prezydenta miasta i jakoś załatwić sprawę. Wszyscy wyjechali na niedzielę.

W poniedziałek rano znów usiadł na pokładzie „Snarka” i na prawo i lewo obdzielał wierzycieli banknotami, złotą monetą i czekami, a gniew i gorycz tak przesłoniły mu oczy, że nie mógł sprawdzić specyfikacji, upewnić się, czy w ogóle coś się należy i czy rachunek nie został już raz pokryty. Kiedy podsumował wszystko co wydał, stwierdził, że „Snark”, którego motor o sile siedemdziesięciu koni został przytroczony na dnie statku jako balast, którego mechanizmy przenoszące energię kwalifikowały się na złom, łódź ratunkowa przeciekała, a motor szalupy nie działał, z którego farba zdążyła już obłezć — kosztował go trzydzieści tysięcy dolarów.

Ograbiony, wyśmiany Jack, na którym ludzie postawili już krzyżyk i machnęli na niego ręką, uznawszy go za bezadzielnego romantyka i głupca, wciągnął sweter Jimmy Hoppera z kalifornijskiej drużyny piłki nożnej na top masztu i własnoręcznie podniósł kotwicę. A potem z nawigatorem, który nie znał się na nawigacji, mechanikiem, który pojęcia nie miał o maszynach, kucharzem, który nie umiał gotować, „Snark” przepchał się przez Ujście, przebiegł Zatokę i minawszy cieśninę Złote Wrota — wypłynął na Ocean Spokojny.

Przełożył i opracował:

Kazimierz Piotrowski



Równocześnie z Dniami Morza obchodzimy Dni Koszalina. Jak wiadomo, nasze miasto utrzymuje żywy kontakt z woj. koszalińskim. Dni Koszalina są okazją do zacieśnienia tych obopólnych kontaktów.

U góry — widok Koszalina według sztychu, umieszczonego na mapie Pomorza Zachodniego, wykonanej przez Lubina w roku 1618 (ze zbiorów muzeum w Słupsku).

Fot. — J. Piątkowski

„Nowy Świat” rozmawia z Janem Bartoszewiczem, który był kapitanem pierwszego statku handlowego pod polską banderą.

Było to w roku 1918

Rocznicy narodzin polskiej floty handlowej nie obchodziliśmy w 1958 r. i po zostaliśmy ona w zapomnieniu, gdyby nie zbliżająca się 40 rocznica podniesienia bandery wojenno-morskiej na pierwszym polskim okręcie „Pomorzanie” (1920 r.).

Tymczasem już o dwa lata wcześniej, na Morzu Czarnym, na statku „Czajura”, późniejszy kapitan Polskiej Marynarki Wojennej — Jan Bartoszewicz podniósł banderę odrodzonej handlowej marynarki polskiej i nazwał statek S/S „Polonia”. Uroczystość ta odbyła się w porcie Białym na Morzu Czarnym. Jan Bartoszewicz był oficerem carskiej floty czarno-morskiej, a następnie uczestniżył w Rewolucji Październikowej. Dziś zasłużony kapitan mieszka w Gdyni i wspomina ze wzruszeniem te wydarzenia.

Starania przedstawicieli polskiej placówki dyplomatycznej w ZSRR na czele z późniejszym konsulem Pstrokońskim oraz późniejszym szefem misji Mikułowskim o uzyskanie statku do przewozu repatriantów zakończyły się pomyślnie. Władze radzieckie zwolniły zarekwirowany statek pełnomorski „Czajura”, należący do Rybskiego. Była to stara jednostka, używana do transportu ropy naftowej do Anglii. W czasie wojny mieścił się na niej sztab X Oddziału Transportowców, którym dowodził późniejszy admirał Marynarki polskiej, Juliusz Górski. Traf chciał, że tego samego Górskiego wyciągnęłam z morza podczas ataku łodzi podwodnych, dowodząc wówczas jednym z torpedowców eskadry czarnomorskiej.

Gdy statek „Czajura” przekazywano organizacjom polskim, nie miał on jednej kotwicy, pozabawiony był urządzeń nawigacyjnych, a maszyny, nieużywane od dłuższego czasu wymagały remontu.



Z myślą o ojczyźnie — opowiada kpt. Bartoszewicz — nadszedł statekowi nazwę „Polonia” a obok tej nazwy — na rufie — wymalowali nazwę portu macierzystego — Gdańsk. Byliśmy przekonani, że właśnie to miasto będzie polskim portem. Niemal natychmiast się również nad tym, jaką wybrać banderę dla odrodzonej Marynarki Handlowej. Zdecydowaliśmy się wreszcie na biały prostokąt ze skrzyżowanymi amarantowymi pasami i białym orłem na amarantowym polu.

Wreszcie nadeszła upragniona chwila — wszystko było gotowe do podróży. W porcie Białym zgromadził się tłum Polaków, którzy odprowadzali swych najbliższych, udających się do kraju. Na uroczystości przybyli przedstawiciele władz radzieckich i placówek innych państw. Orkiestra wprowadziła nie było, lecz potężnie zabrzmiał hymn narodowy, odśpiewany ze łzami w oczach przez zgromadzonych i załogę statku.

Byłem naprawdę wzruszony — wspomina kpt. Bartosze-

wicz. — Drżącą ręką dałem sygnał okrętowej syreny. Flaga poszła na maszt przy akompaniamencie syren wszystkich okrętów, znajdujących się wów czas w porcie. W chwilę potem „Polonia” wyszła z basenu. Lecz nasze kłopoty nie skończyły się. Trzeba było szukać środków na utrzymanie statku. Cóż było robić... Mimo grożącego pasażerom niebezpieczeństwa i wbrew przepisom, musieliśmy zabrać ładunek ropy naftowej i cementu. Poza tym „Polonia” nie posiadała dokumentów, które by były honorowane w obcych portach. Potrzebne papiery udało się nam uzyskać... podstępem, w rumuńskim porcie Sulina, uznanym wówczas za port między-narodowy — wspomina z humorem kapitan.

Zameldowaliśmy się w kapitancie, lecz tam nikt naszej bandery nie znał. Po wyjaśnieniu, że jest to statek Rzeczypospolitej Polskiej, zyskaliśmy ogólną sympatię. Historyjka o ciężkiej sztormowej przeprawie „Polonii”, przepełnionej repara-tantami i przyznaniem się ze skrupuła do urojonej własnej winy, rozczuliło urzędników. Opowiadanie wydało się tak wiarogodne, że otrzymałem dokumenty. Pewne zastrzeżenia wzbudził tylko port macierzysty — Gdańsk, o którym wiadomo, że jest „wolnym miastem”. Udało się jednak przekonać dowództwo, że Polska ma w nim swoją strefę.

Zdobyte w ten sposób papiery służyły jeszcze „Polonii”, pierwszemu naszemu okrętowi, przez długi okres czasu, gdy pod dowództwem kpt. Bartoszewicza przemierzał morza i oceany. Niedługo potem polska morska bandera zawisła na szeregu innych statkach. Zmiana bandery na obecną nastąpiła dopiero kilka lat później.

Rozmawiał: H. B.

GRAFIKI EUGENIUSZA ROSIKA

„Małe wystawy indywidualne” eksponowane w Klubie Studenckiego Tygodnika „Od nowa” zyskały sobie już dobrą renomę. Czwarta — kolejna — prezentuje 16 grafik Eugeniusza Rosika. Artysta należy do pokolenia powojennego; mimo to, posiada już w swym dorobku twórczym znaczne sukcesy osiągnięte w salonach krajowych i za granicą. Brał udział w wielu wystawach ogólnopolskich i zagranicznych, m. in. w Japonii, w Mińsku i Kijowie, Wiedniu, Charleroi i Brukseli. Wystawa w klubie „Od nowa” jest przeglądem jego najnowszych osiągnięć.

Eksponując prace Rosika charakteryzuje jeden krag tematyczny — człowiek. Konwencja w której tworzy, mieści się na granicy kubizowania o dużym ładunku ekspresji i „zimnym” przekazaniu nastrojów. Te elementy stanowią w zasadzie i wytyczają kierunek poszukiwań artysty. Deformacje, które stosuje, zachowały wiele z realistycznego widzenia, dzięki te-

mu znakomicie komunikują treści. Konstrukcja jednak jest zasadniczym elementem jego twórczości i pozostaje nadrzędną w stosunku do kompozycji, linii i waloru.

Kompozycja zamyka się w ramach ściśle określonej formy, zawsze zwartej i uwydatniającej rytmikę linii i waloru. Artysta wypełnia przestrzeń płaszczyzną, które godzą ze sobą poszczególne plany kompozycji.

Rysunek w grafikach Rosika występuje zarówno jako kontur zamykający formę jak też i szczegóły dekoracyjny, choć nie ornamentacyjny. Tutaj artysta jest bliższy malarstwu.

U podstaw twórczości artysty spoczywa niewątpliwie zrozumienie przedmiotowości, z pewnym dużym kultem dla konstrukcji i wyraźną niechęcią dla anegdoty, choć tej nieraz używa podświadomie. (Np. „Wojtek” — rysunek tu- szem).

artystów przekazujących egzaltowane zachwyty nad pięknem świata. Ten dystans określa go więc jako człowieka — krytyka, człowieka z dużą odwagą eliminowania wszelkich emocji w twórczości, fałszywych — według niego — prawdziwości natury. Podpatrywanie człowieka, przedmiotu, istnienia pewnych zjawisk, myślenie o nich — nie jest napiętowaną marzycielskim bliznem złudzeń. Artysta stara się potwierdzić ich odrębność bytu, ich realność, z dużym wstrętem dla schematyzmu plastycznego. Jedyne co powtarza się w grafikach Rosika to „obsesja” pionów. Wszystko jest nienaturalnie wydłużane, uciekające wwyż.

Wystawa należy niewątpliwie do najciekawszych wydarzeń plastycznych tegorocznego sezonu.

B. A. KONARSKI

Wystawa otwarta jest do końca czerwca. Na reprodukcji — korkoryt pt. „Zamyślony”.



DROGA ŚW. WAWRZYŃCA

Droga morska rzeki Św. Wawrzyńca, której uroczyste otwarcie odbędzie się w dniu 26 czerwca, jest jednym z największych osiągnięć techniki XX wieku.

Od Zatoki Tysiąca Wysp, gdzie rzeka Św. Wawrzyńca opuszcza jezioro Ontario aż do miasta Cornwall, na odcinku około 180 km, wodami jej biegnie granica między Kanadą i Stanami Zjednoczonymi. Na tym odcinku i dalej w dół biegu rzeki aż do miasta Montreal, rzeka Św. Wawrzyńca jest usiana niebezpiecznymi wodospadami, które zupełnie uniemożliwiają swobodną żeglugę. Dlatego dla użytku barek i większych łodzi floty rzecznej zbudowano już dawno na pewnych odcinkach rzeki niewielkie kanały i śluzy. Jednak dla wszystkich morskich statków handlowych i pasażerskich Montreal do chwili obecnej był końcowym portem wylądunkowym. Nic więc dziwnego, że Kanadyjczycy już od początku naszego stulecia dążyli do dalszej rozbudowy systemu kanałów i śluz, szczególnie na odcinku między państwem oddzielającym ruchliwy szlak wodny Wielkich Jezior.

Projekty pełnej przebudowy niebezpiecznych miejsc na rzece i wyrównania głębokości wszystkich kanałów i śluz przedstawione przez Kanadę, musiały — z uwagi na odcinek stanowiący między państwową granicę — uzyskać aprobatę Stanów Zjednoczonych. Koszt budowy był poza tym tak wielki, iż przekraczał możliwości finansowe Kanady.

Inicjatywa Kanady nie spotkała jednak w Stanach zgodnej opinii. Prywatne przedsiębiorstwa kolejowe i transportowe północno-wschodnich stanów zgłosiły ostre sprzeciw. Przemysł węglowy stanu Pensylwania oraz wielkie koncerny portowe miały północno-wschodniego wybrzeża Stanów obawiały się również, że z chwilą pełnej regulacji rzeki Św. Wawrzyńca utracą swoich klientów. Podjazdowa walka wypływająca z kolizji interesów rozmaitych sfer gospodarczych Stanów Zjednoczonych prowadzona była przez wiele lat. Wreszcie w 1951 r. Kanada, która w okresie ostatnich dwudziestu lat wyrosła na potęgę gospodarczą, ogłosiła, że sama przystępuje do rozpoczęcia robót regulacyjnych na rzece Św. Wawrzyńca. Równocześnie zmieniła się gospodarcza sytuacja w Stanach Zjednoczonych.

Intensywna eksploatacja amerykańskich rud żelaza okręgu Wielkich Jezior na potrzeby wojenne i zbrojenio-we spowodowała wyczerpywanie się zasobów sławnych kopalni Mesabi, Marquette czy Gogebi, położonych we względnej bliskości największego go amerykańskiego okręgu przemysłu stalowego Środko-

wego Zachodu i amerykańscy producenci stali coraz więcej surowca zaczęli sprowadzać z kanadyjskich, nowo odkrytych złóż rudy żelaza na półwyspie Labrador. Rozwój przemysłu w mieście Massena, (w stanie Nowy Jork) wymagał też coraz większych ilości energii hydroelektrycznej, jako tańszej od energii wytwarzanej przez siłownie cieplne. Stan ten sąsiadujący z Kanadą importował już z prowincji Ontario w Kanadzie pewne ilości energii, lecz dopiero budowa wielkich siłowni na rzece Św. Wawrzyńca mogłaby zapewnić wystarczające zaopatrzenie w energię. To wszystko ostatecznie przezwyciężyła i w 1952 r. Stany Zjednoczone i Kanada podpisały układ o wspólnej budowie urządzeń regulacyjnych na rzece Św. Wawrzyńca oraz budowie wspólnych siłowni hydroelektrycznych wykorzystujących spiętrzenia wód w śluzach i sztucznych kanałach rzeki.

Ważną zaletą drogi morskiej rzeki Św. Wawrzyńca jest jednakowa, sięgająca 8,2 m głębokość wszystkich kanałów. To znaczy, że 80 proc. floty handlowej świata będzie mogło zawijać bezpośrednio do miast Toronto, Hamilton, Cleveland, Chicago i Duluth jako do portów oceanicznych. Komunikacja wodna na rzece Św. Wawrzyńca i kanałach odbywać się może tylko przez 7 miesięcy w roku, gdy powierzchnia wód wolna jest od lodów. Mimo długich przerw zimowych był to naj-



Sluzy kanału Welland omijającego wodospady Niagary. Kanał ten ma 8,2 m głębokości i do jego poziomu dostosowane są wszystkie kanały na rzece Św. Wawrzyńca. Kanał Welland łączy jezioro Erie z jeziorem Ontario.

ruchliwszy szlak komunikacji wodnej na świecie. Obecnie przepustowość wzrosła czterokrotnie.

Najważniejszymi produktami przewozu będzie pszenica eksportowana z prerii na cały świat i ruda żelaza, przewożona z wnętrza Labradoru do stalowni amerykańskich.

Koszt obecnie ukończonej inwestycji sięga 1 miliarda dolarów. Jednakże budownictwo drogi morskiej Św. Wawrzyńca spodziewają się że w ciągu najbliższych 50 lat opłaty pobierane za przejazdy wyrównają wydaną sumę.

M. Jarochońska

Dał nam przykład KAPITAN LIND

Mimo tytułu, nie jest to rzecz o morzu. Zresztą — przeczytajcie.

W księdze z roku 1314, nawiązującej do sposobu odżywiania się Greków, czytamy, że najwyraźniej „owocem czynią krew wodnistą i skłonną do gnicia”. Pierwsi zwrócili uwagę na wartościowe właściwości owoców dzikich, a brodacze żeglarze szeregów wód. Nękać ich począł w czasie dalekich wypraw skorbut, wywołany jednostajnością odżywiania i zbierający bogate, śmiertelne żniwo.

Jak do tego doszło i ratunek znaleziono w surowych owocach — dokładnie nie wiemy. Ale już w 1061 roku okręty Wschodnio-Indyjskiego Towarzystwa Żeglugowego zaopatrywano regularnie w zapasy cytryn i pomarańczy, a w 200 lat później wychodzi w Wielkiej Brytanii ustawa o wprowadzeniu soku cytrynowego do codziennych racji żywieniowych marynarzy. Wreszcie dzielny i skądinąd kapitan Lind pisze śmiały traktat, poparty opisem wielu doświadczeń, o prewencyjnym i leczniczym znaczeniu spożycia owoców i jarzyn — w odniesieniu do skorbutu.

Wszystko to jednak były ciągle jaskółki, które bynajmniej wiosny owocowo-warzywnej na stołach naszych, znanych ze smakoszostwa przodków — nie czyniły. Dopiero wiek XX i jego rewolucyjne odkrycia przyniosły naukową rehabilitację pogardzanych u nas owoców. Odkrycie istnienia witamin zapewniło na długie wieki, aż po dzień dzisiejszy, niezmiennie

powodzenie świeżych owoców i jarzyn na stołach wszystkich narodowości. Owocem cennym zaczęto głównie dla ich wysokiej zawartości witaminy C.

Od wielu lat prowadzi się zakrojone na szeroką skalę badania nad zawartością tego kwasu w różnych gatunkach owoców i jarzyn.

Zgodnie z opinią naukowców — najobficiej zaopatrzonym w witaminę C owocem jest niepozorny owoc dzikiej róży, nie nadający się niestety do spożywania na surowo. Zawiera on do 7,5 promila kwasu askorbinowego; u nas najbardziej bogate są gatunki „Rosa canina” i „Rosa rugosa”. Istnieje jednak i takie dzikie róże, rozpowszechnione zwłaszcza na Syberii i w Skandynawii, które zawierają aż 50 promil witaminy C. Taki skandynawski lub syberyjski różany maleńki owoc byłby zatem w stanie zaspokoić dzienne zapotrzebowanie człowieka na tę witaminę. Owoc dzikiej róży są w użyciu przy produkcji różnych przetworów owocowych oraz preparatów leczniczych. Warto więc do nich częściej sięgać.

Drugie miejsce w C-witaminowej konkurencji zajmują czarne porzeczki (do 3 promil zawartości), także niestety niezbyt u nas popularne z uwagi na swój przykry nieco zapach i smak. Są one jednak znacznie bogatsze w witaminę od porzeczek czerwonych i białych oraz od agrestu. Instytut Sadownictwa w Skierniewicach wyhodował już ponoć „krzyżówkę” czarnej porzeczki, która smakuje i pachnie tak samo jak jej białe i czerwone

Bałtyk — koniec świata

— Na wspomnienie, aby pamięć wielkiego wydarzenia nie szczyła, litościwy Skrybo...

Oglądałem się, a to jakowyś żebrak, mnich i nie mnich, brodaty i wychudzony, że diabli za życia mogli grać na jego piszczelach, wyciągał czapkę w moją stronę:

— Daj choć pół grosza praskiego...

— Nie mam, pobożny człowieku. Toć nie wiesz, że u nas w XX wieku ceny są jak szalki na wadze? Jadąc nad morze z monety się splukałem, że ino mi kościelnym przy pobliskiej świątyni w Oliwie, którąście wy, husyci, przedwcześniej spalili, się zostac.

Zaraz też kupa, kupa wołów mnie otoczyła. Poniekąd rzy z nich już nieśli flaszki i banki napełnione wodą, a inni nie bacząc na wstyd ludzki, jako że kąpielówek nie znali, rozdziewali się i do morza wchodził. Pryskali i modlili się, namaszczając wodą ciała, a jeszcze inni w portkach tylko a koszuła tańczyli i dudy im przygrywały. Cyrk to jakowyś — albo rozum im podpiekało? — pomyślałem.

— A bańki mi nie wylej, bo do Pragi chce ją zanieść na dowód, żeśmy byli na końcu świata, gdyby mi w domu wierzyć nie chcieli! — jeden z wołów mnie ostrzegł.

— Na końcu świata? Lude, co wygadujecie?

— Obcy człowieku. sam wódz Jan Czapka, co nas wiodł przeciw Krzyżakom tu nad Bałtyk, dziś pasując na rycerzy mówił, że to już koniec świata i woda, iś nam dalej wzbrania.

— A mnie się zdawało, że ciębie widział — zagadnął mnie inny. Jechałem, bracie, wśród polskich wołów, z którymi dołączył do nas szlachetny Piotr Szafraniec, albo byłś wśród wołów Sędziwoja z Ostroga wielkopolskiego, który pod Gorzowem siły nasze swoimi pomnożył.

**Rzemieniny
dyszłem
przez historię**

— Mylisz się bracie — wtrącił zezowaty. Widziałem go przy boku księcia Bogustawa ze Słupska, który także razem z nami, ludem czeskim, przeciwko panom, kościolowi i zakonowi zbuntowanym, siedział na Chojnicach.

Tak mnie Czesi zagadywali, i nie dali przyjsć do słowa. Po prawdzie byłem świadkiem, jak 12 miast Nowej Marchii bramy przed tym wojskiem w siłę 7 tysięcy pieszych i 350 wołów bojowych — otworzyło. Jak w Tczewie tych rodaków, co to przeciwko własnemu ludowi jako najmięci u Krzyżaków walczyli, na stosie niby czarownicy palili. By-

łem też wśród tych „bożych wojowników”, bo tak siebie nazywali, gdy wspomniane Chojnice oblegali. Czterech ludzi tam na moich oczach w bagnie się topiło, że litościwi chojnicczanie linę z murów spuścili i tak wrogów do siebie wyciągnęli, w łaźni wykąpili i przyodzień dali, a nawet z miasta wypuścili, za co komturowi Jan Czapka stu jeńców z wdzięczności odesłał.

Dla mnie dziwni to byli wojownicy. Królowi Władysławowi, niepokojąc Zakon, pomagali, wielmożom Kościoła sen z oczu stracali, miasta, których zdobyć nie mogli, pomijali, nierzadko głodowali sami, przyzymieriali, bo nie zawsze, idąc przez Prusy żywoność z Wielkopolskiej naszej dostawali. Słów złych nie wymawiali, a Boga w sobie więcej mieli, niż miał go sam biskup Zbigniew Oleśnicki, który pałał ku nim nienawiścią.

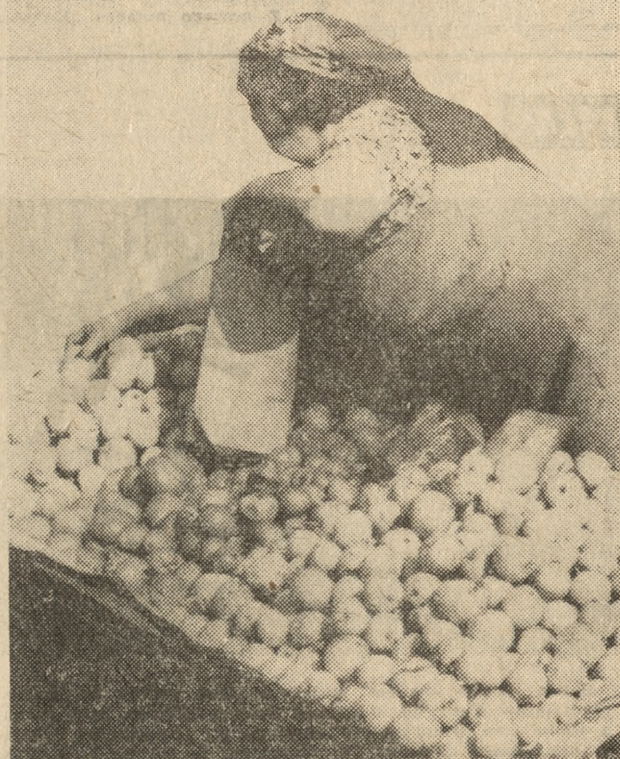
— No, bracie, daj choć pół grosza na wspomnienie pamięci tych wydarzeń, przyjaźni ludu czeskiego i polskiego sklejonych, a wodą z Końca Świata poświęconych.

Co-m miał zrobić? Dałem jednego „augustyna”. Odebrał. Podejrzyliwie popatrzał i schował.

*

Pisał, popasający w roku 1433 dla tych, co na Święto Morza nad Bałtyk w roku 1959 pojadą.

Skryba



„kuzynki”. Zanim jednak ów „krzyżówkowy” czarny przysmak rozpowszechni się na naszych stołach, warto by może zachęcić jakoś nasz przemysł do produkcji soków i napojów orzeźwiających z tego owocu. Niemcy mają już swoje czarno-porczechowe „Sinalco”. Czesi mają „Perlivu owocenkę”, a my?

Teraz musimy Was z kolei rozczarować: truskawki, nasz niewątpliwie ulubiony owoc deserowy, wyjątkowo słabo zaopatrzone są w witaminę C (0,7 promila). A więc jeśli je kupujecie, to próbujcie odnaleźć gatunki zwane „Purpuratką” lub „Afryką”. Są to truskawki najbardziej nasycone czerwienią. Jak zaś wykazały badania naukowe, właśnie te najbardziej czerwone owoce są najbogatsze w witaminę.

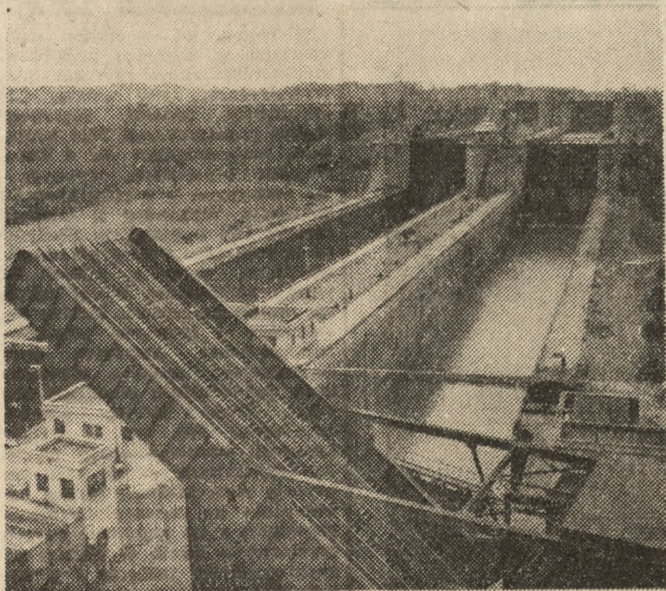
Pomówmy też o jabłkach. Są wśród tych wielogatunkowych owoców zupełnie — jak ziemniaki — pozbawione witaminy C; ale są też takie odmiany, które kwasu askorbinowego mają więcej niż owoce cytrusowe (cytryny, grejp-

fruty, pomarańcze). Najbardziej upodobała sobie witaminą C jabłko gatunku Kalwili białej, gromadząc się w jednym takim owocu w ilości 0,5 promila. O angielskim docenianiu wartości jabłek świadczy ich wierszowiec „An apple a day, is a doctor away” (w wolnym przekładzie brzmi to mniej więcej „Jedno jabłko dziennie, a doktor będzie zbędny”). U nas, niestety niektóre mamy wolą walczyć o cytryny dla swych pociech, nie wiedząc, iż równie zdrowe są zwykłe, polskie jabłka. Na marginesie uwaga: sok jabłkowy traci zawyżając swe witaminowe wartości, chyba że jest produkowany specjalną kanadyjską metodą, tzn. w atmosferze gazu obojętnego.

A jakie jeszcze owoce i jarzyny zaopatrzone są w witaminę C? Zapamiętajcie: bruksekla, papryka, a także — w niewielkich ilościach — poziomki i żurawiny, maliny, jeżyny i brusznice.

A zatem — według wskazań kapitana Linda: do owoców!

Opr.: KAJ



Droga morska rzeki Św. Wawrzyńca posiada i nowo wybudowanych śluz. Tak jak to jest w zwyczaju w kanadyjskiej prowincji Quebec, nazwy śluz zaczerpnięte są z kalendarza świętych katolickich. Śluzy Św. Lamberta położone są na wschodnim krańcu przebudowywanego odcinka rzeki i dlatego w głębi widać kanał równoległy do biegu rzeki, który łączy żeglownym szlakiem „drogę morską” z portem Montreal.



— A ktio tio?...

Czy mańkuctwo jest dziedziczne?

Jak stwierdzają lekarze, na świecie jest obecnie coraz więcej mańkutów. Obliczają nawet, że na każde 100 osób — 5 posługuje się chętniej lewą ręką niż prawą. Dlaczego?

Ostatnio specjaliści brytyjscy stwierdzili na podstawie badań, że cecha ta jest dziedziczna. Zwrócili następnie uwagę na to, że przymuszanie mańkuta do posługiwania się prawą ręką powoduje trudności w nauce i w wykonywaniu czynności zawodowych.

Możliwe, że mańkuctwo wiąże się z układem naszego organizmu, który nakazuje centrom umieszczonym w lewej połowie mózgu, kierować czynnościami prawej strony ciała — może jest to skutkiem jakichś nie znanych jeszcze medycynie zaburzeń w tym układzie. W każdym razie lekarze zalecają: „pozwólcie dzieciom pracować taką ręką, jaką chcą...” (K)



Jak jej też poszło? Emocje naturalne nasi młodzi Czytelnicy mają już za sobą. Przed nimi — zasłużone wakacje. Przyjemnego wypoczynku!...

Traszk

PRZYGODA

Spojrzał prawdzie w oczy — i guz mu wyskoczył.

O SUMIENIU

DDT podobno w cenie — kogoś gryzie znów sumienie!

Włodzimierz Scisłowski

SZANUJ ZIELEŃ
ZIELEŃ ZDOBI
DAJE ZDROWIE



Z nowego numeru „Kaktusa”

ALCARET
HISTORIA
dekawoski
ALCARET

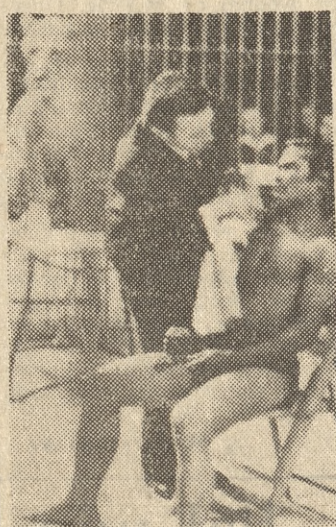
MYSZKI — w powiecie gnieźnieńskim, nie wiadomo z jakich mysek się narodziły. Bo w Polsce mamy ich aż 3 rodzaje: te co Popiela zjadły, dalej — prawdziwe białe i szare i wreszcie te, które można jedynie zobaczyć po systematycznym picu wódki. Gnieźnieńskie Myszkę weszły także do historii. W roku 1649 jeden z poddanych Suchożewskiego uciekł do tej wsi. Właściciel już chciał go siłą odebrać, ale młynarze zebraли grupę w sile 150 ludzi i napadli oddział Suchożewskiego. I jeszcze na drogę za nim wołali:

— Ej, dałby tu Bóg Chmielnickiego, nauczyłby tych panów jako to szarpać chłopa!

Gdyby ten szlachcie nie złożył skargi w Poznaniu, nie wiedzielibyśmy o sympatiach chłopów tych okolic do ruchów wolnościowych na Ukrainie.

NACŁAW pod Kościanem ma już poza sobą przeszło 740 lat. W r. 1298 wieś tę biskupowi dał książę Henryk. Nie wiem, co było dalej, bo w r. 1400 Jagiełło wieś Nacława darował miastu Kościan. A rodowód nazwy? Może być od Nadstawia, Nasława, Nacława... Nie wiem.

NADARZYCE pod Wrześnią w r. 1363 były podzielone na części. 30 lat później należały do Szaszk. Nadarzy (a więc nazwa od właścicieli Nadarzewów). Musiała to być osada rozczłonkowana. Oto nazwy: Nadarzyce — Kopciowe, Nadarzyce — Kielbasice, Nadarzyce — Konieczne, Nadarzyce — Paduchy, Nadarzyce — Pośrednie...



Nie lada fantazji i odwagi wykazał fryzjer z Chenneviere (Francja) Raymond Amalvy, który założył się, że ogoli w klatce z dzikimi zwierzętami młodego pogromcę. Jak widać na zdjęciu — zakład wygrał. Fot. — CAF

Rozwiązanie arytmografu

Brzmi ono: „W „Koziołki” gra stary i młody, co tydzień wielkie nagrody”.

Ciekawe książki otrzymają przez pocztę:

1) Wanda Szymczak Poznań, ul. Grunwaldzka 17; 2) Paweł Hederzyński Poznań, ul. Chociszewskiego 50/18; 3) Józef Maćkowiak Poznań, ul. Dąbrowskiego 16; 4) Marian Wojtyński Poznań 26, ul. Niecała 3a/15; 5) Maria Bromka Poznań 31, ul. Wilczak 24/1; 6) Andrzej Kozłowski Poznań, ul. Dąbrowskiego 3/5; 7) Michał Smigielski Poznań, ul. Grunwaldzka 17/4; 8) Aleksandra Janicka Poznań, ul. Chociszewskiego 15/3; 9) Gabriela Waltrówna Poznań, ul. Reymonta 7; 10) Chwiałkowski Poznań, ul. Mottego 1/2; 11) Majchrzakowa M. Bogdanowa, poczta Gołańcz; 12) Dziwak Miejska Górka, Rynek 5; 13) J. Szulakiewicz Mosina, ul. Farbiarska 8, 14) K. Napierała Grodzisk Wlkp., ul. 27 Stycznia 8; 15) B. Ciechowicz Kostrzyn n/O KFG i P.

fantazja CZY RZECZYWISTOŚĆ?

PRAWO GRAWITACJI ZAGROŻONE?

Opracował: A. Trepka

Na początku pisaliśmy o obserwacjach, dotyczących największej tajemnicy XX wieku, a mianowicie tzw. „latających talerzy”. W dalszym ciągu nie zamierzamy sugerować Czytelnikom, że „latające talerze” istnieją naprawdę. Wokół tej sprawy przed kilku laty robiono wiele szumu, i niejedna relacja — co mogliście sami zauważyć — brzmiała zbyt nieprawdopodobnie. Toteż odpowiedź na pytanie postawione w tytule pozostawiamy naszym Czytelnikom.

Obecnie rozpoczęliśmy referować poglądy uczonych na ten temat. Są one sprzeczne, jak wszystkie poglądy wokół tej sprawy. Oto jak usiłuje się wytłumaczyć tajemnicę szybkości „latających talerzy” oraz swobodę ich poruszeń, którym — jak podkreśla większość obserwacji — towarzyszy cisza. Są to zjawiska nieznane współczesnej nauce.

Każde ciało poruszające się w atmosferze wywołuje hałas. Kiedy szybkość ciała przekroczy prędkość głosu — moment ten zaznaczony jest podwójną, potężną detonacją. Nawet bezsensowne działanie silnika wprawiającego maszynę w ruch nie wyeliminuje fal dźwiękowych, spowodowanych jej ślizganiem się w warstwach powietrza. Tymczasem „latające talerze” poruszają się bezszelestnie.

Francuz Plantier usiłuje wytłumaczyć to hipotezą, że pole siły napędowej „latającego talerza” porusza się razem z nim w przestrzeni.

Każdy znany nam statek powietrzny jest zawsze pociskiem, gwałtownie przebijającym nieruchome warstwy powietrza, co powoduje rozgrzewanie się i hałas. Pasażerowie statku ulegają prawom inercji i dotkliwie odczuwają nagłe przyspieszenie lotu.

W przeciwieństwie do tego — w myśl teorii Plantiera — powietrze, otaczające maszynę przesuwa się razem z nią, a jej pasażerowie również są poddani działaniu pola. Aparat więc może przemierzać nawet dolne warstwy atmosfery z szybkością, która byłaby zdolna zamienić w parę każdy ze znanych nam pierwiastków, a jego pasażerowie nie będą odczuwać żadnych przykrych sensacji ani słyszeć hałasu.

W tym wypadku osłabienie pola siły na skutek awarii byłoby tragiczne w skutkach: maszyna ulegnie zderzeniu z murem nieruchomego powietrza i rozsypie się w proch przy towarzyszeniu osłabiającej detonacji. „Trudno wytłumaczyć ludziom, którzy 7 stycznia 1954 r. o godz. 4,27 w Dieppe i okolicach zostali wstrząśnięci i osłepieni tajemniczą eksplozją w powietrzu — pisał Raymond Cartie na łamach „Paris Match” z 16. II. 1954 r. — że nie była to właśnie taka katastrofa”.

Uczony francuski prof. Michel, skłania się także ku poglądom wyrażonym przez Plantiera, uznając że hipoteza „energii kosmicznej” powodująca przesuwanie się pola siły razem ze statkiem, prawdopodobnie stanowi podstawową siłę napędową „latających talerzy”.

„Istnieje zapewne sposób wyzwolenia tej energii — pisze prof. Michel. — W punkcie jej działania powstanie wówczas lokalne pole siły, które da się dowolnie kierować i zmieniać co do swego

natężenia. Można je porównać z polem magnetycznym występującym między dwoma biegunami magnesu”.

Hipotezy usiłujących wyjaśnić owe „pogwałcenie zasad grawitacji” jest sporo. Newton podał zaledwie opis zjawiska. Einstein atakował je wielokrotnie, nawet stworzył wzory wyjaśniające — ale istota grawitacji pozostała „czarną magią”. Wiele się tu wyczuwało intuicyjnie; wiele konkretnych poszlak sugerowało, że grawitacja musi posiadać ściśle powiązanie z elektrycznością i magnetyzmem. Zaczęto poszukiwać cząstki, przenoszącej ciążenie, analogicznie do innych zjawisk (np. elektryczność przenoszona jest przez elektron, światło — przez foton). M. in. znany radziecki fizyk D. D. Iwanienko zajął się poszukiwaniem tej właśnie cząstki, nazwanej przez siebie grawitonem. Stworzył szereg równań, w myśl których grawitony po bardzo długim czasie zamieniają się w promieniowanie elektromagnetyczne. Iwanienko starał się udowodnić, że grawitony zanikają w pewnej, bardzo wielkiej zresztą odległości od ciała wysyłającego je. W tym wypadku Ziemia nie podlegałaby przyciąganiu dalekich galaktyk — począwszy od jakiejś krytycznej odległości.

Czyżby ta hipoteza znana była pilotom tajemniczych pojazdów już jako prawo naukowe na podstawie którego odkryli nieznane nam środki napędowe, pozwalające poruszać się w atmosferze wbrew prawom grawitacji?

(Dalszy ciąg za tydzień)

Żaglowce — giganty



W pogoni za wielkimi szybkościami w żegludze myśl konstruktorów znów zaprzęta idea wykorzystania siły wiatru. Oto oryginalny projekt żaglowego statku pasażerskiego. Nad kadłubem, umieszczonym na 4 kierowanych pływakach, wybudowano dwa żagle o profilu skrzydeł samolotu, wykonane z lekkiego metalu lub z plastiku. Skrzydła te są połączone u góry pomostem; wewnątrz skrzydła mieści się winda, za pomocą której można się dostać na pomost. Kabiny pasażerskie i ładownie towarowe rozplanowano wewnątrz trzypokładowego kadłuba, stanowiącego jednocześnie podstawę obu żagli. Dwie turbiny gazowe, znajdujące się tuż u nasady skrzydeł, obracają śruby pędne. Aerodynamiczny profil żagli zapewnia dużą zdolność nośną, pozwalającą na znaczne odciążenie pływaków i na uzyskanie dużych szybkości — około 40 węzłów na godzinę. Stery poziome i pionowe typu lotniczego służą do kierowania statkiem.

Jeśli pierwsze eksperymenty dokonane ze statkiem tego typu spełnią pokładane w nich nadzieje, niedługo będziemy świadkami pojawienia się na wodach oceanów skrzydlatych okrętów.

(E. M.)

FILM



Scena, jakby żywcem wyjęta z „Quo vadis”. Ta walka gladiatorów rozgrywa się przed kamerą filmową jako jedna z wielu scen filmu amerykańskiego pt. „Spartacus”. Grają w nim sławni aktorzy: Ch. Laughton, L. Olivier oraz Kirk Douglas w roli tytułowej. Ten gigantyczny „Spartacus” nie wiele jednak ma wspólnego z historią buntu niewolników w r. 73—31 (przed n. erą) i jest dziełem artystycznie mocno chybionym.



O filmach „zapachowych” mówiono już kilka lat temu. Obecnie film taki rozpoczął realizować Mikke Todd (junior), syn zmarłego producenta. Poszczególne sceny filmu będą ilustrowane zapachami, i to nie tylko wytwornych perfum Diany Dors (w roli głównej — na zdjęciu), lecz także zapachem ryb, ośłów, a nawet krwi, jako że film będzie „kryminałem”. W sumie — ok. 200 zapachów.



W pogodne dni ilość wędkarzy nad Wartą przekracza zapewne liczbę ryb, niedobitych jeszcze przez ścieki fabryk

Fot. — H. Dera