

Kilwater



Szkolne Koło Ligi Morskiej i Rzecznej w Szkole Podstawowej im. Władysława Rdzanowskiego w Radziejowicach

„Kilwater” w Gdyni

10 lutego 1926 roku Gdynia otrzymała prawa miejskie, a więc w bieżącym roku obchodzi swe 93 urodziny. W przeddzień tego jubileuszu członkowie Szkolnego Koła LMiR mieli okazję gościć w tym mieście. Na Skwerze Kościuszki obejrzelśmy pomnik Polski Morskiej, pod którym następnego dnia miały odbyć się centralne uroczystości z udziałem samorządu miasta, przedstawiciele Marynarki Wojennej i mieszkańców Gdyni.



Następnie zwiedziliśmy Akwarium Gdyni, które działa od 1971 r. i jest związane z Morskim Instytutem Rybackim. Jego historia sięga jednak lat dwudziestych XX wieku, kiedy to w Helu, powstało Morskie Laboratorium Rybackie. W zbiornikach tego trzypiętrowego budynku mogliśmy zobaczyć rośliny, ryby, płazy i gady żyjące w środowisku słodkowodnym lub morskim, a także poskoczki mułowe bytujące na styku lądu i wody. Okazy te pochodzą z Morza Bałtyckiego, wód Atlantyku, Północnego Pacyfiku, Indo-Pacyfiku oraz Dorzecza Amazonki. To właśnie na parterze można podziwiać naturalne środowisko Dorzecza Amazonki, a w nim między innymi elektrycznego węgorza, czerwone piranie czy zieloną anakondę – jednego z największych gatunków węży. Na I piętrze znajduje się sala zwana

Rafą Koralową, która przedstawia ryby takie jak: skrzydlice, mureny, błazenki, pławikoniki oraz morskie bezkręgowce jak jeżowce, strzykwy czy rozgwiazdy. Można zobaczyć też konika morskiego. Jest on symbolem Gdynińskiego Akwarium.

Ekspozycja zatytułowana wodne zwierzęta świata przedstawia bezkręgowce oraz rekiny, natomiast w Sali Bałtyckiej podziwialiśmy mapę dna Bałtyku z interaktywnymi oznaczeniami. O wszystkich wspomnianych okazach, ich sposobach na przetrwanie oraz średniej długości życia danego gatunku informował nas wypożyczony multimedialny przewodnik. Następnie zwiedziliśmy zacumowany do Nabrzeża Pomorskiego, Statek–Muzeum „Dar Pomorza”. Jest to trzymasztowa fregata zbudowana w latach 1909-1910, w stoczni w Hamburgu, jako statek szkolny niemieckiej marynarki handlowej. Postanowieniem traktatu wersalskiego w ramach reparacji wojennych został przekazany do Francji. W 1929 roku został zakupiony za sumę 7000 funtów szterlingów przez polski Komitet Floty Narodowej. Początkowo nazwano go „Pomorze”. Jednak po przeprowadzeniu remontu i modernizacji w duńskiej stoczni nadano mu nową nazwę „Dar Pomorza” w celu uhonorowania społeczeństwa Pomorza za wkład finansowy. 19 czerwca 1930 r. przypłynął on do portu w Gdyni. Biskup Stanisław Okoniewski 13 lipca 1930 roku poświęcił statek i jego banderę. Rodzicami chrzestnymi zostali Minister Przemysłu i Handlu Eugeniusz Kwiatkowski oraz Maria Janta-Pończyńska – żona Ministra Rolnictwa i Dóbr Państwowych. „Dar Pomorza” pod polską banderą odbył 102 szkolne rejsy pokonując pół miliona mil morskich. Jako pierwszy statek w dziejach polskiej bandery handlowej opłynął świat dookoła. Dowodziło nim sześciu komendantów, pierwszym

był kpt.ż.w. Konstanty Maciejewicz-Matyjewicz, a ostatnim kpt.ż.w. Tadeusz Olechnowicz. W dniu 4 lipca 1982 r. został wycofany ze służby, a banderę przeniesiono na „Dar Młodzieży”. Tego samego roku przekazano go Narodowemu Muzeum Morskiemu w Gdańsku.



Niestety nie udało nam się wejść na pokład polskiego niszczyciela, Okrętu-Muzeum ORP „Błyskawica”, ponieważ w okresie zimowym jest zamknięty dla zwiedzających. Został on zbudowany w latach 1935-1936 w Wielkiej Brytanii. Od 1937 r. do momentu rozpoczęcia II wojny światowej był w służbie Polskiej Marynarki Wojennej. Następnie został skierowany do Wielkiej Brytanii. Uczestniczył w działaniach wojennych na Atlantyku, Morzu Północnym i Morzu Śródziemnym. Jego załoga zniszczyła 2 eskortowce, 2 niszczyciele, uszkodziła 3 okręty podwodne i zestrzeliła 3 samoloty nieprzyjacielskie. W maju 1946 r. został przejęty przez marynarkę wojenną Wielkiej Brytanii, a 1 lipca 1947 r. powrócił pod polską banderę. Po przeprowadzonym remoncie pełnił funkcję okrętu flagowego Marynarki Wojennej. Awaria kotłowni i zbyt duże koszty niezbędnego remontu zaważyły na dalszym losie „Błyskawicy”. Od 1969 r. pozostał w Świnoujściu znajdując zastosowanie jako stacjonarny okręt obrony przeciwlotniczej. I choć od 1 maja 1976 r. funkcjonuje jako obiekt muzealny, to jest najstarszym na świecie zachowanym niszczycielem.

W znajdującej się w pobliżu Skweru Kościuszki przystani jachtowej - Marina Gdynia organizowane są imprezy o randze europejskiej i światowej np.: Targi „Wiatr i Woda”, „Gdynia Sailing Days” oraz Złoty największych żaglowców na świecie. Posiada ona 260 miejsc cumowniczych z dostępem do wody i prądu.

W Marinie można zobaczyć luksusowe jachty oraz ich tańsze odpowiedniki. Wokół niej dzia-

ła wiele klubów żeglarskich. Została wyróżniona wraz z Plażą Gdynia Śródmieście certyfikatem Błękitnej Flagi. Ze względu na swe położenie plaża ta cieszy się w Gdyni największą popularnością. Jej szerokość wynosi 200 metrów.

Ostatnim punktem naszej wycieczki było Muzeum Marynarki Wojennej, które powstało w 1953 r., a do nowej siedziby zostało przeniesione w 2012 r. Obejrzelśmy wystawę pt. „Generał Józef Haller, bohater odrodzonej Rzeczypospolitej i odzyskanego Pomorza” oraz Zbrojnię Muzeum Marynarki Wojennej. Zgromadzono tu uzbrojenie marynarki wojennej państw europejskich od końca XIX w. aż do lat pięćdziesiątych XX w. Zobaczyliśmy egzemplarze artylerii okrętowej, miny, miotacze bomb głębinowych, rakiety oraz broń przeciwlotniczą. Szczególnie zainteresował nas przekrój torpedy.



Tytuł stałej wystawy nawiązywał do refrenu patriotycznej piosenki „Mamy rozkaz Cię utrzymać...” sławiącej przywiązanie Polaków do morza. Liczne eksponaty i multimedialne ekspozycje przedstawiały historię od czasu gdy Naczelnik Państwa Józef Piłsudski wydał rozkaz „Z dniem 28 listopada 1918 r. rozkazuję utworzyć marynarkę polską...” poprzez walki o granice i utrzymanie odzyskanej państwowości, budowę floty, baz w Gdyni, Helu i Pucku, szkolnictwa morskiego oraz czas II wojny światowej aż do związania się z Paktem Północnoatlantyckim. Z kolei wystawa „W świecie dawnych żaglowców” pozwoliła nam poznać przyrządy nawigacyjne i optyczne, modele żaglowców od średniowiecza po drugą połowę XIX w. oraz obrazy wybitnego polskiego marynisty Mariana Moskwy. Bardzo cennym eksponatem jest oryginalna Wielka Mapa Księstwa Pomorskiego sporządzona w latach 1610-1618 przez niemieckiego kartografa Eilhardusa Lubinusa w skali 1:235000. Posiada ona wy-

miary 2,21 x 1,25 m, co na tamte czasy było wielkim osiągnięciem. Widnieje na niej również drzewo genealogiczne książąt pomorskich. Podczas zwiedzania muzeum można było odczuć z jakimi trudami musieli mierzyć się żołnierze Marynarki Wojennej.

Oskar Obląkowski
fot. G. Haude

źródło: <http://www.muzeummw.pl>
https://pl.wikipedia.org/wiki/Akwarium_Gdyńskie

Historia Gdyni

Pierwsze informacje o Gdyni możemy spotkać w dokumencie z 1253 roku. Była to wówczas wioska rybacka należąca do zakonu cystersów z Oliwy. Następnie była własnością Jana z Różęcina, który z kolei podarował ją zakonowi kartuzów sprowadzonemu przez siebie do Kartuz. W 1429 roku kartuzi wprowadzili wiele zmian, takich jak ustanowienie wspólnego sołtysa dla Gdyni i Garbówka, powiększenie obszaru Gdyni poprzez włączenie sąsiednich terenów, obowiązek opłat w gotówce zamiast dostarczania ryb, czy podwojenie czynszu dla pobudowanej przez mnichów gospody. W 1634 roku planowano wybudowanie przy Gdyni portu wojennego. Jednak do realizacji tego planu nie doszło. Gdynia należała do kartuzów przez prawie 400 lat. W 1772 roku na skutek I rozbioru Polski, aż do końca I wojny światowej tj. przez około 150 lat, znajdowała się pod pruskim panowaniem.

Pierwszym polskim wójtem Gdyni został w 1919 roku Jan Radtke. Ze względu na swe położenie Gdynia zaczęła rozwijać się jako nadmorskie letnisko, chętnie odwiedzane przez Polaków. 10 lutego 1920 roku, na mocy ustaleń traktatu wersalskiego przyznano Polsce 140 km wybrzeża. Stała się wówczas miejscem budowy portu morskiego. Inżynier Tadeusz Wenda (1863-1948) został jego głównym projektantem, a popierali go admirał Kazimierz Porębski oraz Juliusz Rummel, zasłużeni działacze Ligi Morskiej i Rzecznej. W dniu 23 września 1922 roku Sejm podjął uchwałę o budowie portu w Gdyni. Nabrała ona rozpędu w 1926 roku, gdy ministrem przemysłu i handlu został inżynier Eugeniusz Kwiatkowski. Był on inicjatorem rozbudowy Gdyni ponieważ władze w Wolnym Mieście Gdańsku miały wrogi stosunek do Polski. Tymczasowy port otwarto w kwietniu 1923

roku, a pierwszy pełnomorski statek, SS Kentucky pod banderą francuską przyплыł do Gdyni w sierpniu tego samego roku.



13 sierpnia 1923 r. pierwszy oceaniczny statek SS Kentucky w porcie.

Następnie powstał port towarowy, rybacki, pasażerski oraz stocznia. Gdynia otrzymała prawa miejskie 10 lutego 1926 roku. Liczyła wówczas 12 tysięcy mieszkańców tymczasem w 1921 roku, podczas pierwszego spisu ludności, wykazano 1268 mieszkańców. W 1929 roku wybudowano gmach Poczty Głównej, a w 1930 roku uruchomiono pierwszą regularną linię pasażerską Gdynia-Nowy York. Tadeusz Wenda kierował portem do 1932 roku, a następnie został naczelnikiem wydziału Techniczno-Budowlanego Urzędu Morskiego w Gdyni. W 1934 roku Gdynia była już najnowocześniejszym portem w Europie oraz największym portem pod względem wielkości przeładunków na Bałtyku. W tym okresie nastąpił ogromny wzrost mieszkańców. Z 83 tys. mieszkańców w maju 1936 roku stan ludności 1939 roku wzrósł do 127 tysięcy. Ten gwałtowny wzrost liczby mieszkańców spowodowany był napływem pracowników z całego prawie kraju. Trudno uwierzyć, że w przeciągu 10 lat z małej wioski rybackiej powstało miasto z bogatym życiem kulturowym i naukowym oraz bogatą infrastrukturą. Gdynia stała się dumą międzywojennej Polski.

Gdy we wrześniu 1939 roku miasto dostało się pod niemiecką okupację. Niemcy zmienili jego nazwę na Gotenhafen. Prawie całą polską ludność wysiedlono wówczas w inne rejony okupowanego kraju. Gotenhafen była dla nich portem, w którym aż do alianckich nalotów w 1944 roku mogli czuć się bezpiecznie. Była to ważna baza niemieckiej floty podwodnej, natomiast pod koniec wojny stała się punktem

ewakuacyjnym dla wojska i ludności cywilnej uciekającej przed zbliżającą się Armią Radziecką.

Podczas II wojny światowej znacznemu zniszczeniu uległ port, natomiast miasto tylko w niewielkim zakresie. Choć w 1945 roku miasto liczyło zaledwie 74 tys. mieszkańców to dynamiczny rozwój portu oraz pozostałej infrastruktury sprawił, że Gdynia znalazła się na czele najszybciej rozwijających się polskich miast.



fot. Grażyna Haude

W grudniu 1970 roku Gdynia była miejscem protestów stoczniovców oraz mieszkańców miasta przeciwko istnjącemu politycznemu porządkowi. Dla upamiętnienia tych wydarzeń wzniesiono przy Urzędzie Miasta 23-metrowy krzyż oraz w pobliżu Stoczni Gdyńskiej Pomnik Ofiar Grudnia 70.

Obecnie Gdynia liczy ponad 246 tysięcy mieszkańców i zajmuje 135,14 km². Jest miastem na prawach powiatu, położonym w województwie pomorskim. Wraz z Gdańskiem i Sopotem wchodzi w skład Trójmiasta. Jest największym polskim miastem niebędącym miastem wojewódzkim.

Natomiast port morski w Gdyni jest po Gdańsku i Szczecinie trzecim co do wielkości portem morskim w Polsce. W 2018 roku przeładunek wynosił 21,2 mln ton towarów. Jest to głównie drobnica kontenerowa, zboże, węgiel i koks. Planowane są następne inwestycje, a mianowicie poszerzenie wejścia do portu ze 100 do 140 m oraz budowa nowej obrotnicy dla największych statków.

Emilia Trzaskowska

źródło: https://pl.wikipedia.org/wiki/Historia_Gdyni

Twórca gospodarki morskiej

Eugeniusz Kwiatkowski urodził się 30 grudnia 1888 roku w Krakowie. Jego ojciec był

prawnikiem i pełnił funkcję urzędnika kolei krakowskiej. Dzieciństwo spędził w Czernichowcach pod Zbarażem. Uczęszczał do gimnazjum we Lwowie, a następnie w Bąkowiecach koło Chyrowa. Gdy miał piętnaście lat, zmarł mu ojciec. Świadectwo dojrzałości otrzymał w roku 1907. Następnie studiował na Politechnice Lwowskiej, na Wydziale Chemii Technicznej. Związał się wówczas z młodzieżowymi organizacjami niepodległościowymi Zet i Zarzewie. Był też członkiem Polskich Drużyn Strzeleckich. W związku z obawami matki o jego aktywność polityczną i niepodległościową, dalsze studia podjął na uniwersytecie w Monachium. Do Lwowa powrócił w 1913 r. i odbył praktykę w Gazowni Miejskiej.

Tego samego roku Eugeniusz poślubił Leokadię z Glazerów, z którą miał czworo dzieci. Podczas I wojny światowej walczył w Legionie Wschodnim oraz w Legionach Polskich. Zajmował się też pracą konspiracyjną w Polskiej Organizacji Wojskowej. Pełnił również funkcję zastępcy dyrektora Gazowni Lubelskiej. Następnie jako docent wykładał chemię węgla kamiennego i gazu na Politechnice Warszawskiej. W okresie wojny polsko-bolszewickiej pracował w sekcji chemicznej Głównego Urzędu Zaopatrzenia Armii przy Ministerstwie Spraw Wojskowych.

W 1921 wystąpił z wojska w stopniu porucznika i podjął pracę na stanowisku dyrektora technicznego w Państwowej Fabryce Związków Azotowych w Chorzowie.



Naczelnym dyrektorem tego zakładu był wtedy Ignacy Mościcki (późniejszy prezydent RP). W ciągu czterech lat Eugeniusz Kwiatkowski doprowadził fabrykę do rozkwitu. W latach 1924-1926 pełnił funkcję prezesa Polskiego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Województwa Śląskiego. W latach 1926-1930 pracował na stanowisku ministra przemysłu i handlu, natomiast od 1930 do 1931 r. był posłem w Sejmie Śląskim. W latach 1931-1935 był dyrektorem Państwowych Fabryk Związków Azotowych w Chorzowie i Mościcach.

Od października 1935 r. do 30 września 1939 r. Eugeniusz Kwiatkowski pełnił funkcję wice-

premiera i ministra skarbu.

Zasłynął jako autor koncepcji rozwoju handlu morskiego i budowniczy portu w Gdyni. Od 1937 roku patronował jednemu z największych przedsięwzięć ekonomicznych II Rzeczypospolitej, a mianowicie Centralnemu Okręgowi Przemysłowemu.

17 września 1939 r. wraz z rządem opuścił Polskę i do 1945 r. był internowany na terenie Rumunii. Jego prośba o przyjęcie do armii polskiej we Francji została odrzucona przez premiera Władysława Sikorskiego, pod zarzutem osobistej odpowiedzialności jako członka władz za klęskę 1939 roku. Po zakończeniu wojny wrócił do kraju i w latach 1945–1948 pełnił obowiązki Pełnomocnika do spraw Odbudowy Wybrzeża. Po krytyce ze strony emigracji politycznej i opozycji w kraju, zaangażował się w odbudowę gospodarki morskiej.

W latach 1947-1952 był posłem na Sejm Ustawodawczy. W czasie pobytu na Wybrzeżu mieszkał w Sopocie. Tam włączył się w działalność harcerską, pełnił również funkcję przewodniczącego Zarządu Okręgu ZHP.



M/S Piłsudski przy Dworcu Morskim w Gdyni

W roku 1948 został odsunięty od działalności politycznej i przeniesiony na przymusową emeryturę. Zakazano mu przebywania na Wybrzeżu oraz w Warszawie. Zamieszkał wówczas w Krakowie. Po 1956 roku zajął się pracą naukową z dziedziny chemii, ekonomii i historii. Wykładał historię gospodarczą świata w Wyższej Szkole Handlu Morskiego w Gdyni i na Uniwersytecie Jagiellońskim. W 1973 roku opiniował plany budowy Portu Północnego.

W następnym roku za wkład w rozwój polskiej gospodarki morskiej oraz ogólnej teorii ekonomii Uniwersytet Gdański uhonorował go tytułem doktora honoris causa. Zmarł 22 sierpnia 1974 r. i został pochowany w Krakowie na

Cmentarzu Rakowickim.

Eugeniusz Kwiatkowski uważany jest za jednego z najbardziej zasłużonych ludzi dla rozwoju Gdyni. To dzięki niemu w 1926 r. budowa portu ruszyła w błyskawicznym tempie, a miasto dla międzywojennej Polski stało się „oknem na świat” i powodem do dumy. To on przyczynił się do powstania polskiej floty handlowej i uwolnił nasz kraj od opłacania obcych armatorów. Z jego inicjatywy powstała też Dalekomorska Flota Rybacka.

Jego imieniem nazwano statek Polskich Linii Oceanicznych, ulice, niektóre szkoły oraz Koła Ligi Morskiej i Rzemieślniczej.

Emilia Trzaskowska

źródło: https://pl.wikipedia.org/wiki/Eugeniusz_Kwiatkowski
<https://www.historiaposzukaj.pl/>

Historia Marynarki Wojennej

Udział Polski w bataliach morskich sięga roku 1463, kiedy to połączona flota gdańsko-elbląska zwyciężyła flotę krzyżacką w bitwie na Zalewie Wiślanym. Rozwój polskiej floty wojennej zawdzięczamy Zygmuntowi I Staremu. W 1517 roku została utworzona polska flota kaperska, która uczestniczyła w wojnie litewsko-moskiewskiej trwającej od 1512 do 1522 r. oraz w wojnie polsko-krzyżackiej w latach 1519-1521. Została jednak zlikwidowana w 1522 r. W 1561 roku, ponownie zorganizowano flotę kaperską, zwaną flotą strażników morza. Pierwszy polski urząd morski - Komisję Morską powołano w 1568 r. Należała do niej organizacja floty kaperskiej, a od 1570 r. tworzenie polskiej marynarki wojennej. Opracowano pierwszy polski regulamin służby okrętowej. W roku 1571 okręty polskiej floty kaperskiej zostały uprowadzone z Pucka do Kopenhagi przez flotę duńską. Podjęto próby stworzenia regularnej marynarki wojennej i wybudowano kilka jednostek. Dopiero w 1601 roku zaczęto budować królewską flotę morską, czyli pierwsze zawodowe siły morskie. Prowadzono działania przeciwko Rosjanom i Szwedom. Największym sukcesem sił morskich było zwycięstwo nad Szwedami, odniesione w 1627 r. w bitwie pod Oliwą. Pierwsza polska uczelnia morska – Szkoła Majtków została założona w 1780 r. w Nieświeżu.

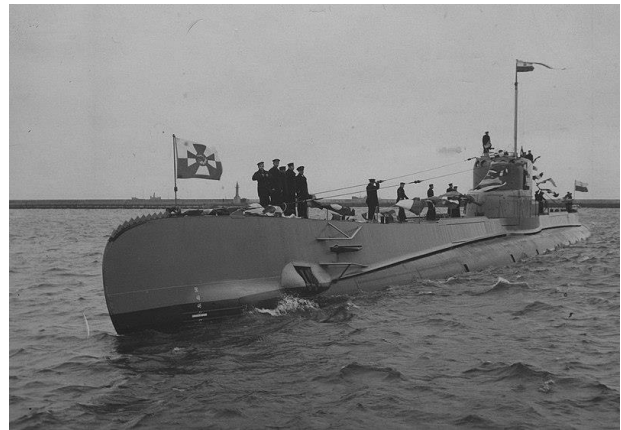
Niepowodzeniem kończyły się wyprawy morskie w czasie, gdy Polska znajdowała się pod

zaborami. Po odzyskaniu niepodległości przystąpiono do budowy polskiej marynarki wojennej. 28 listopada 1918 r., w rocznicę bitwy pod Oliwą, Naczelnik Państwa Józef Piłsudski wydał rozkaz utworzenia Marynarki Polskiej, mianował również pułkownika marynarki Bogumiła Nowotnego szefem Sekcji Marynarki Wojennej przy Ministerstwie Spraw Wojskowych. W latach dwudziestych XX wieku w skład floty wchodziły przede wszystkim poniemieckie torpedowce i trałowce. Szybki rozwój nastąpił w latach trzydziestych. Wtedy flota została uzupełniona o niszczyciele, okręty podwodne i okręty minowe takie jak trałowce i stawiacze min oraz samoloty rozpoznawcze.

Podczas II wojny światowej polska flota stanęła do walki ze zdecydowanie lepiej wyposażoną flotą niemiecką. Jeszcze przed wybuchem wojny, niektóre polskie okręty zostały skierowane do Wielkiej Brytanii. A mimo to, przy łącznym stanie posiadania 27 okrętów Polska Marynarka Wojenna zatopiła 12 nieprzyjacielskich okrętów, w tym 5 okrętów podwodnych i 41 statków handlowych. Uszkodziła 24 okręty, w tym 8 okrętów podwodnych i zestrzeliła 20 samolotów. Polskie okręty walczyły na Oceanie Atlantyckim oraz Morzu Śródziemnym, Północnym i Arktycznym. Brały udział w długotrwałych konwojach oraz w desancie na wybrzeżu Normandii. Spośród 4.000 służących w marynarce, życie straciło 400 marynarzy. Choć większość polskich okrętów została zatopiona, to niektórym udało się przedostać do Wielkiej Brytanii oraz Szwecji. Wszyscy znamy historię torpedowego okrętu podwodnego ORP „Orzeł”, który mimo braku map i ksiąg kodo- wych podjął brawurową ucieczkę z Tallinna, kontynuował patrol na Bałtyku, a następnie przedostał się do Wielkiej Brytanii. Niestety na przełomie maja i czerwca 1940 r. z niewiadomych przyczyn zaginął wraz z całą załogą podczas patrolu na Morzu Północnym.

Od chwili zajęcia kraju przez wojska niemieckie oraz żołnierzy radzieckich, okręty Marynarki Wojennej były jedynym wolnym terytorium państwa polskiego z możliwością posiadania bandery.

W latach 1939-1947 Marynarka Wojenna działała w ramach polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie, w ich skład wchodziły okręty wydzierżawione od Wielkiej Brytanii. Były to głównie niszczyciele i okręty podwodne.



ORP „Orzeł” po raz pierwszy wpływa do Gdyni

Po II wojnie światowej do kraju powróciły jednostki pływające będące własnością Polski, jednak tworzona wówczas Marynarka Wojenna była podporządkowana władzy Związku Radzieckiego. Wszystkie najważniejsze stanowiska zajmowali radzieccy oficerowie. W 1945



roku na siedem etatów admirałskich, tylko dwa powierzono Polakom. Byli to kmdr Jerzy Kłossowski - szef Oddziału Marynarki Wojennej i kmdr Adam Mohuczy - zastępca szefa Sztabu Głównego Marynarki Wojennej (na zdj.).

W latach pięćdziesiątych XX wieku marynarkę dopadły stalinowskie represje. W sfingowanych procesach ukarano 150 marynarzy, spośród których ponad 20 zostało straconych na podstawie sfałszowanych dowodów za rzekomy spisek komandorów. Kmdr Adam Mohuczy zmarł 7 maja 1953 roku w więzieniu w Sztumie.

Obecnie nadal trwa restrukturyzacja Marynarki Wojennej. Jej zadaniem jest obrona interesów państwa na polskich obszarach morskich, morska obrona wybrzeża oraz udział w lądowej obronie wybrzeża we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych.

Kacper Kociszewski

[https://pl.wikipedia.org/wiki/ORP_Orzeł_\(1938\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/ORP_Orzeł_(1938))

https://pl.wikipedia.org/wiki/Marynarka_Wojenna

https://pl.wikipedia.org/wiki/Historia_Marynarki_Wojennej

Skład redakcyjny: członkowie Szkolnego Koła Ligi Morskiej i Rzeczej z klasy IIIB gimnazjalnej / Młodzieżowy Klub Korespondentów „Kilwater”

Opiekun: p. Grażyna Haude