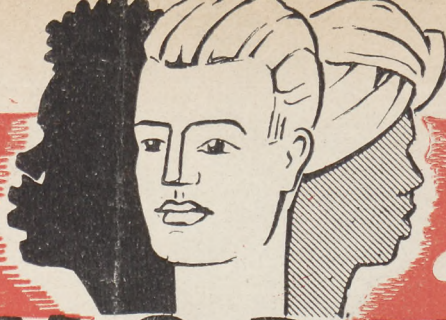




Młodzież



Świata



WALCZY O POKÓJ



W dniach od 1 do 8 września trwał w Budapeszcie II Kongres Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej. Kongres ten odbył się bezpośrednio po wielkim Festiwalu Młodzieżowym, na którym tysiące delegatów z całego świata zadokumentowało swą wolę utrzymania pokoju. Zarówno Festiwal jak i Kongres — przyczyniły się w walny sposób do dalszego umocnienia SFMD w walce o pokój i lepszą przyszłość młodego pokolenia.

Poniżej publikujemy wspomnienia jednego z uczestników Festiwalu oraz tekst Manifestu jaki na zakończenie Kongresu SFMD skierowała do młodzieży świata.

REDAKCJA

Pociąg wpadł na stację z impetem. Noc była jak czarna i mokra płachta. Konduktor krzyknął:
— Warszawa!

My, stojąc przy drzwiach śpiewaliśmy: „Naprzód, młodzieży świata!” Ale po ostatnim „wolny śpiew, wolny śpiew”... rzuciliśmy się jeden przez drugiego do drzwi. Na peronach czekali już koledzy, moknąc wytrwale od dłuższego czasu. Zaczęły się powitania, uściski i zapytania w rodzaju: „jak tam było w Budapeszcie?”

Z powodu ciężkiego plecaka wychodziłem ostatni. Korytarze pulmanowskiego wagonu, którym jechał, był już pusty. Potknąłem się o butelkę po piwie i wtedy znalazłem ów pamiętnik.

Był to szary, liniowany zeszyt, kupiony jeszcze w Polsce przed wyjazdem do Budapesztu. Niestety, był niepodpisany, a wszyscy już się rozeszli, nie mogłem więc zapytać, czyja to własność. I tak zeszyt zawędrował do mojego plecaka, jako jeszcze jedna pamiątka z Festiwalu.

Jak już powiedziałem, został on kupiony jeszcze w Polsce ale jego autor, a był to — jak wynikało z pamiętnika — chłopak, zaczął prowadzić swoje zapiski w kilka dni po otwarciu Festiwalu. A oto niektóre z tych zapisków:

PIĄTEK. Przed południem nie mamy nic do roboty. Słońce praży niemiłosiernie. Nasz tłumacz wystarał się o autobus i pojechaliśmy na zwiedzanie Budapesztu.

Nigdy nie myślałem, że tak blisko naszej kwatery (mieszkania w dzielnicy Buda) znajduje się drugie miasto z czasów rzymskich. Nazywało się ono Aquincum i było od 10 r. przed Chr. do 406 r. po Chr. stolicą Pannonii. Oglądaliśmy stary amfiteatr i muzeum w którym są pamiątki z tamtych czasów. Najwięcej podobały mi się niewielkie, drewniane organy z 228 r. po Chr., bardzo ładnie ozdobione. Ciekawa była fotografia terenu przed odkryciem szczątków miasta — na ruinach amfiteatru stały takie sobie zwykłe domki, w jednym była kawiarnia z napisem: „bor-sör-palinya” (wino, piwo, wódka). Tak, jak w tysiącach miejsc w Budapeszcie.

Nigdy nie wiadomo, po czym się chodzi...

W Peszcie (jest to nowa i okazała część miasta) oglądaliśmy pomnik Bema i parlament. Bem na pomniku wskazuje jeden z mostów i mówi: „Węgry, jeśli stracimy ten most, stracimy Ojczyznę”. Bem miał więc dwie Ojczyzny: Polskę i Węgry.

Parlament urządzony z wielkim przepychem. Jest wiele królewskich pomników, znalazłem tam i znajomych — Stefana Batorego oraz Ludwika, którego w naszej historii nazywają Węgierskim, a na Węgrzech — Wielkim. Ale mnie wrzuszała myśl, że w tym złoconym gmachu ogłoszono pierwszą ludową konstytucję Węgier i że tu przemawia premier Rakosi, którego młodzież nazywa „pajtás” co znaczy „przyjaciel”.

Obiady jadamy na Varosliget w olbrzymich salach Muzeum Rolniczego. Kogóż tu nie ma! Można spotkać Francuzów, Viet-Namczyków, Murzynów, Szkotów. Dziś właśnie jeden taki Szkot w spódniczce zaczął grać na kobzie — co za przeraźliwa melodia! Ale wszyscy bili mu brawo, nawet kelnerzy!

Nie znoszę papryki, a tu wszystko jest nią zaprawione.

SOBOTA. Dziś w czasie obiadu usiadłem naprzeciw jakiegoś Włocha. Nie znam żadnego obcego języka, ale jeden z kolegów dogadał się z nim po niemiecku. Włoch był robotnikiem i skarżył się na ciężkie warunki we Włoszech. Tam u nich nie ma mowy o wczasach, kartach przejazdowych dla pracowników, — za wszystko trzeba płacić tyle, ile płaci burżuj. Opowiadał też o strajkach i manifestacjach. Ostatnio brał udział w manifestacji przeciwko paktowi atlantyckiemu. Policja rozpedzała ich pałkami.

Kiedy opowiadaliśmy mu, że u nas każdy może iść na wyższą uczelnię, to kręcił głową i prawie nie chciał wierzyć.

Wieczorem poszliśmy na wyspę Małgorzaty. Tam jest piękny teatr pod gołym niebem. Za widownią stoi wieża, z której puszczają światło na scenę. Najbardziej podobał mi się jeden taniec, gdzie występuje kilka par z różnych zespołów narodowych i tańczą po kolei wszystkie tań-



ce. Mogłes zobaczyć greckiego partyzanta, jak wywijał krakowiaka i polską dziewczynę, jak tańczyła czardasza.

Gdyby nie papryka, wszystko byłoby w porządku.

NIEDZIELA. Dziś jest „Święto Nowego Chleba” — po naszymu — dożynki. Jednocześnie przypada rocznica uchwalenia ludowej konstytucji Węgier. Dzień ten obchodzi się bardzo uroczystie.

Byłem po południu na Angyalföld; — jest to dzielnica robotnicza. Na malej scenie tańczyły zespoły świetlicowe SZIT'u (organizacja młodzieży robotniczej). Warto było popatrzeć, z jaką wesołością i swobodą tańczyły te zespoły!

A potem nasi górale pokazali, co umieją. Trzeba było widzieć, jak ci robotnicy z Angyalföld bili im brawo i krzykali: „Lengyelek! Lengyelek!” co znaczy „Polacy! Polacy!”

Wieczorem wszyscy bawili się na placach i ulicach. Tańczyłem po raz pierwszy taki taniec, który przypomina nasze „łata ptaszek po ulicy”, a śpiewa się: „górá i doliną jedzie pociąg wiezie młodzież do Budapesztu” — oczywiście, po węgiersku. A potem tańczyłem tango z jedną małą Chinką. Na szczęście mo-

głem się z nią dogadać, bo umiała po rosyjsku. Powiedziała, że jest z Teatru Frontowego. No patrzcie, taka mała i nie boi się jeździć z występami na front.

Ten sos paprykowy, co go dali na kolację nawet mi smakowało.

SRODA. Ojej, co ja dziś miałem w drodze na obiad! Zatrzymałem się żeby kupić winogron (są bardzo smaczne i bardzo tanie) — a tu oblegli mnie węgierscy pionierzy i — żeby im autograf dać! Piszę, piszę, aż mnie ręka boli, a tych pionierów coraz więcej i każdy robi taką proszącą minkę, że nie można odmówić! Obok mnie złapali jakiegoś Murzyna. Ten Murzyn był morowy chłopak, mruga na mnie i śmieje się. Wreszcie dał nogę, a ja za nim! Oparliśmy się aż w stolówce.

Znalazł się na szczęście Franek, który umie po angielsku. Ten Murzyn pochodzi ze Złotego Wybrzeża. Opowiadał rzeczy ciekawe i smutne jednocześnie: Murzyni na Złotym Wybrzeżu to przeważnie robotnicy rolni. Pracują ciężko u białych farmerów, płatni są źle a rząd o nich nie dba. Bo chociaż w rządzie są i czarni, to nic ich nie obchodzi los czarnych robotników; wysługują się oni angielskiemu

gubernatorowi i białym władcom. Ale postępową młodzież ma swoją organizację — Związek Młodzieży Złotego Wybrzeża i walczy dzielnie z uciskiem kolonialnym.

Widziałem dziś występ mongolski w starym gmachu opery na Andrassy-utca (jest to jedna z głównych ulic Budapesztu). Trudno sobie wyobrazić czego tam nie było. Jak oni pięknie grali na swoich starożytnych instrumentach, które się nazywają morin-chor. A ich balet! Dziewczeta tańczyły z kubkami pełnymi wody na głowie i nie wylały ani jednej kropli! A taniec myśliwski

Papryki nie lubię już tylko na surowo.

SOBOTA. Dziś był wiec na górze Geleria. Na tej górze stoi piękny pomnik Wolności. Jeden Amerykanin smutno powiedział: „to jest posąg prawdziwej wolności, a nie taki jak u nas w Nowym Jorku”.

Ale do rzeczy. Wiec odbył się wieczorem przy płonącym ognisku. Połowę zбочca zajęły delegacje z całego świata, drugą połowę miejscowa ludność. Między innymi, przemawiali też przedstawiciele krajów kolonialnych i zależnych. Mówili o swojej niedoli i walce a myśmi ściskali pięści. Jak można kogoś uważać za niewolnika dlatego, że ma inny kolor skóry! Mnie się to w głowie nie mieści.

Najwięcej braw dostała delegacja Komsomotu. Przez parę minut wszyscy zebrani skandowali: „Kom-so-mol! Kom-so-mol!” i „Sta-lin! Sta-lin!” Ja krzychałem chyba najgłośniej. A potem zaczęła grać radziecka orkiestra harmonistów. Mój kuzyn Edek bardzo dobrze gra na akordeonie, ale przy każdym z członków tej komsomolskiej orkiestry może się schować!

Dziś nie było papryki. Coś dziwnego!

CZWARTEK. Nie, tego jak żyję nie widziałem! Nie mogłem spać przez to. Pierwszy raz zobaczyłem żeby tancerki płynęły po scenie. I kto? — Oczywiście Komsomol! Byłem na stadionie tramwajarzy budapeszteńskich. Różne tam widziałem występy — ale tego tańca — nazywał się „Bieriozka“ (Brzózka) — nigdy nie zapomnę. Dziewczeta w długich czerwonych spódnicach sunęły długim korowodem po scenie. Nie sunęły — właśnie płynęły, albo jeśli kto woli — jechały! Toż się trzeba napracować, żeby tak umieć! Przez ten

komsomolski występ nie zjadłem ze wzruszenia kolacji. A szkoda — był sos paprykowy!

NIEDZIELA. Mam ci los — teraz, kiedy już wiem, że „vltamos” — to znaczy tramwaj „vltagitusag” — młodzież całego świata „Köszönöm” — dziękuję, a „Szabad Nép” (Wolny Lud) to tyle, co nasza „Irybuna Ludu”, teraz właśnie gdy się rozsmakowałem w winogronach, a nawet w sosie paprykowym — trzeba wyjeżdżać! I w ogóle... Czy prędko znów spotkam moich kolegów z całego świata, z którymi tak się żyłem, którzy przez wspólne dążenia i zapatrywania stali się tacy bliscy. Takiej jedności i takiego braterstwa jak w Budapeszcie jeszcze nie widziałem.

Dziś odbyła się uroczystość zakończenia Festiwalu. Szliśmy przez ulice Budapesztu, ze śpiewem i okrzykami. Skandowaliśmy: „Stalin, Bierut, Kakosi” — i „Megredjük a békét!” — Ocalimy pokój! A cały Budapeszt — wydawało się skandował razem z nami.

Tak doszliśmy na Plac Bohaterów (stoja tam piękne kolumny). Cały plac był zatłoczony. Wtedy przemówił do nas Kakosi. Nie zrozumiałem wiele, z objaśnien kolegów wnioskuje, że mówił o tym, iż my, młodzież potrafimy ocalić pokój. I o prawda! Jeśli jest nas tyle a wszyscy — jak się przekonałem — chcą pokoju — to czy nie potrafimy swoją wspólną wolą narzucić tego pokoju?!

Więc kiedy Guy de Boisson, przewodniczący ŚFMD wygłosił tekst naszej przysięgi, która mówi, że będziemy walczyć o wolność i pokój — kiedy cały tłum, zebrany na placu we wszystkich językach świata wykrzyknął trzykrotnie: „przysięgamy” — wtedy poczułem, że stało się coś bardzo ważnego. Jak się to mówi... Aha, dziejowy moment.

PONIEDZIAŁEK. Pakujemy się. No, i już po Festivalu. Nie, Festival nie minął! My przeniesiemy jego atmosferę do nas — do kół ZMP, do miast i wsi. Niech wszyscy oddechną tym wielkim oddechem jedności i braterstwa.

Idę zaraz na obiad. Myślę, że na pożegnanie dadzą nam ten sos z papryką. Z góry się na to cieszę.

JERZY ZIELEŃSKI

Zdjęcia: Z. Czajkowski

MANIFEST ŚFMD

Chłopcy i dziewczęta wszystkich krajów świata!

II Kongres ŚFMD zwraca się do Was w imieniu 60 milionów młodzieży. Kongres nasz stwierdził, że dziesiątki milionów młodzieży, zorganizowanej w potężnym ruchu międzynarodowym, są zdecydowane ofiarnie walczyć wraz ze wszystkimi siłami demokratycznymi, żeby wygrać bitwę o pokój.

Na Światowym Festiwalu Młodzieży Demokratycznej i Studentów dziesiątki tysięcy delegatów w imieniu niezliczonej rzeszy młodzieży wszystkich ras i religii, zobowiązało się uroczystość prowadzić aż do zwycięstwa święty bój o pokój i szczęście.

Dla obrony swoich niskich interesów i utrzymania panowania nad ludami, wielcy kapitaliści z imperialistami amerykańskimi na czele gotowi są unicestwić miliony młodych ludzi oraz grożą pokojowej ludności masowymi zniszczeniami i bombą atomową.

Plan Marshalla, „pakt atlantycki”, tworzenie baz strategicznych, wzrost wydatków na zbrojenia i na militaryzację młodzieży — oto część składowa różnych agresywnych planów, skierowanych przeciwko Związkowi Radzieckiemu, krajom demokracji ludowej i wszystkim narodom miłującym pokój. Czyni się wszystko, by utopić we krwi niezmożony ruch ludów kolonialnych, walczących o swe wyzwolenie narodowe. Kaci faszystowscy w Grecji i Hiszpanii otrzymują od reakcji anglo-amerykańskiej coraz większą pomoc, by dokonać ohydnej zbrodni przeciwko ludzkości.

We wszystkich krajach uciskanych przez imperializm, w tej liczbie w USA, swobody demokratyczne są brutalnie deptane, represje dotyczą przede wszystkim masy pracujące, których sytuacja staje się coraz bardziej rozpaczliwa.

Przeciwko tym zbrodniczym zakusom powstały zwarcie setki milionów mężczyzn i kobiet, prowadzących skuteczną walkę o trwały pokój przeciwko podżegaczom do nowej wojny i ich agentom.

Siły pokoju i demokracji rosną i wzmacniają się z każdym dniem. Świadczy o tym w szczególności Światowy Kongres Obrońców Pokoju i wspaniałe zwycięstwo ludu chińskiego. Miejsce młodego pokolenia jest w potężnej, niezwykłej armii zwolenników pokoju ze Związkiem Radzieckim na czele, który wniósł decydujący wkład w sprawę zwycięstwa nad faszyzmem. Daremnie podżegacze wojenni usiłują rozbić jedność młodzieży, aby urzeczywistnić swe zbrodnicze zamiary. Zacieśnienie naszego związku uczyni nasze siły jeszcze potężniejszymi. Siły te, zjednoczone z siłami wszystkich ludów, odniosą zwycięstwo nad wrogiem naszej przyszłości.

Łączmy się, młodzi zwolennicy pokoju!

Łączmy się, młodzi robotnicy i chłopci, młodzi żołnierze, młodzi pracownicy umysłowi i studenci!

Łącz się, młodzieży wszystkich krajów bez różnicy ras i religii!

Łączmy się, by zwycięsko bronić pokoju!

Zapewnijmy sukces dnia 2 października, w którym miłujące pokój narody, zespolone jedną wolą, pragną oświadczyć podżegaczom wojennym — „NIE”.

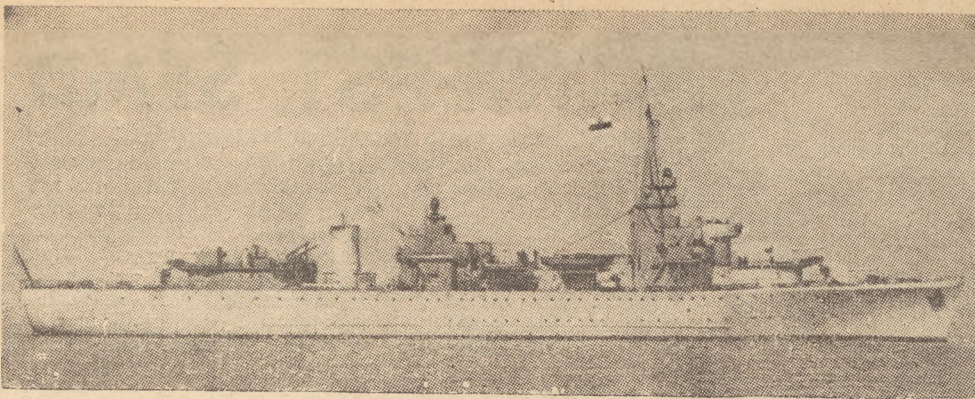
Łączmy się, aby uzyskać zadośćuczynienie słusznym żądaniom młodych robotników w ich walce przeciwko wyzyskiwaczom.

W tej bitwie o pokój, która jest bitwą o życie, młodzież musi odważnie stać na swym posterunku. Pod sztandarem ŚFMD wraz z naszymi braćmi i siostrami ze wszystkich krajów wzywamy was do walki o sprawiedliwość i wolność, o naszą przyszłość, o pokój!

Młodzieży wszystkich krajów — łącz się!

Naprzód o trwały pokój, demokrację, niezawisłość narodową i lepszą przyszłość!





O. R. P. »GRYF«

Mija 10 lat od tragicznego września, kiedy zdradzony przez sanacyjną klikę polityków i karierowiczów — naród polski, wydany został na łup hitlerowskiego najeźdźcy. Bohaterska walka żołnierza i marynarza polskiego, heroiczny czyn polskich mas pracujących z robotniczymi batalionami na czele, obroniły honor narodu polskiego. Nie przyszedł wówczas z pomocą — oczekiwany przez naiwnych — angielski sojusznik, w interesie którego leżał zabór Polski przez hitlerowskie Niemcy. Wyciągnięta do przyjaźni i współpracy i gwarantująca pomoc w razie agresji — bratnia dłoń naszego największego przyjaciela — Związku Radzieckiego — została przez klikę sanacyjną — odtrącona.

Kiedy więc 1 września nad Zatoką Gdańską zagrzmiąły pierwsze strzały — żołnierz polski stanął do walki zdradzony i osamotniony.

Masy pracujące Polski, które po ucieczce Mościckich, Beków i Rydzów ujęły pod przewodnictwem klasy robotniczej losy ojczyzny w swoje ręce potrafiły wyciągnąć z wrześniowej tragedii słuszne wnioski. Polsko-Radzieckie braterstwo broni i sojusz obu narodów umożliwiły odrodzenie Polski Ludowej silnej, przemysłowej i morskiej i zagwarantowały jej świetną przyszłość.

Wrzesień, „ten” wrzesień nie powtórzy się już w naszej ojczyźnie. Ale nauk klęski 39 roku nie wolno nam zapomnieć. Dlatego też przeczytajmy wrześniową historię ORP „Gryf” — jedno z licznych świadectw podłej zdrady „wodzów” i bohaterstwa prostego człowieka.

Największym, ale nieudanym okrętem naszej przedwrześniowej Marynarki Wojennej był stawiacz min „Gryf”, wybudowany na stoczni francuskiej w Le Havre.

Charakterystyka tego okrętu była następująca: wyporność 2 250 ton; 2 silniki spalinowe typu Sulzer po 6 000 KM każdy, szybkość do 20 węzłów; uzbrojenie: 6 dział 120 mm, 2 dwulufowe działka (40 mm) przeciwlotnicze i 4 dwulufowe NKM. Poza tym ORP „Gryf” mógł zabrać 300 min.

Małą szybkość, pewną ociężałość okrętu i bardzo słabą obronę przeciwlotniczą — miało rzekomo zrównoważyć urządzenie do wytwarzania zasłony dymnej (tzw. fumatory).

Również z powodu małej szybkości „Gryfa” nie wyposażono go ani w torpedy, ani w bomby głębinowe. Za to zasięg miał on bardzo duży, mógł bowiem okrążyć całą kulę ziemską bez potrzeby zachodzenia do portów dla odnowienia zapasów paliwa.

Ponieważ ORP „Gryf” nie był okrętem, zdolnym do zadowalającego spełnienia zadań bojowych, stawianym jednostkom tego typu, „wynaleziono” mu także inne przeznaczenie: miał służyć szkoleniu podchorążych Marynarki Wojennej i zabierać ich co roku w dalekie podróże oceaniczne.

W chwili, kiedy na Westerplatte i Puck padały pierwsze pociski i bomby niemieckie, ORP „Gryf” stał w tzw. Jamie Kuźnickiej w pobliżu Jastarni ładując miny, których dotychczas nie stawiał wcale; było zaś więcej niż wątpliwe, czy zdoła postawić je po rozpoczęciu działań wojennych. (I tak się stało: pierwszej zaraz nocy udało się „Gryfowi” postawić planowo zaledwie około 100 min. Reszta została wyrzucana do wody w czasie późniejszych nalotów, w obawie wybuchu).

Od samego świtu pierwszego dnia wojny stał się „Gryf” przedmiotem gorliwych poszukiwań niemieckiego lotnictwa i tylko

dry z lotnisk wschodniopruskich i Pomorza Zachodniego, lotnictwo niemieckie wytopiło okręt. Dowódca „Gryfa” skierował więc swoją dużą i trudną w manewrowaniu jednostkę ku Kępie Oksywskiej, spodziewając się znaleźć tam silniejszą obronę przeciwlotniczą.

Wprawdzie port gdyński, wraz z okolicą najbliższą, znajdował się pod ostrzałem artylerii głównej pancernika „Schleswig-Holstein”, ale ogień ten był rozrzucony i raczej nieskuteczny, wobec zaś bomb lotniczych, nawet przez obrońców lekceważony.

Jak wiadomo — lotnictwo polskie nie wzięło udziału w obronie wybrzeża. Dywizjon naszych wodnosamolotów został zaskoczony i rozgromiony o szarym jeszcze brzasku dnia pierwszego września we własnym swoim gnieździe — Pucku. Zresztą maszyny te były zbyt przestarzałe i w spotkaniu z o wiele liczniejszym, wybitnie nowoczesnym lotnictwem niemieckim, nie miały widoków powodzenia.

Dowództwo Obrony Wybrzeża nie mogło nawet marzyć o ściągnięciu samolotów z głębi kraju, choćby z tego względu, że było ich tam bardzo mało; a do tego wiele maszyn zostało zniszczonych na lotniskach.

Naczelne Dowództwo z góry uważało Wybrzeże za placówkę straconą, pozostawiając jego obronę jak się oficjalnie wyrażało — „na własne siły i koncepcje strategiczne”.

Nic też dziwnego, że takie stanowisko spowodowało to, że na całym Wybrzeżu, nie wyłączając nawet tzw. „rejonu umocnionego Hel”, nie było betonowych umocnień bojowych, a jedynymi bunkrami na Helu były schrony na torpedy, miny i materiały pędne!

Brak też było artylerii ciężkiej. Jedyna na Wybrzeżu bateria 4 dział o kalibrze 152 mm była niewystarczająca i nie mogła dać osłony ogniowej naszym okrętom.

Jak błędne było założenie „Naczelnego Dowództwa”, dowiodł przebieg kampanii

mgłę porannej zawdzięczał, że go ono nie odnalazło już w pierwszej zaraz godzinie.

Dopiero około 10, kiedy nad Zatokę zaczęły nalatywać na zmianę liczne esk-





wrześniowej: zaciekleść walk o Gdynię, 19-dniowa obrona Oksywia, wreszcie trwający aż do 2 października zbrojny opór Helu, atakowanego od lądu, z wody i powietrza — mają swoją wymowę, zadziwiająco tylko bezprzykładnym bohaterstwem robotników i chłopów w mundurach i bez mundurów.

*

Koło Kepy Oksywskiej spotkał się „Gryf” z tymi naszymi okrętami, które również pozostawiono w kraju, a więc z niszczycielem „Wichrem”, z 6 trałowcami i 2 kanonierkami. Okręty te, wobec trwającej możliwości nalotu, nie zakotwiczyły, trzymając się w bliskim rozproszeniu.

Po godzinie 16-ej nastąpił nowy nalot silniejszy od poprzednich. Spoza Kepy wypadły samoloty typu „Ju-87” i lotem nurkowym natarły przede wszystkim na „Gryfa”. Zadanie pozostałych okrętów było jasne: należało za wszelką cenę obronić „Gryfa”, aby mógł wykonać przewidziane na godziny nocne minowanie. Trałowce i kanonierki okrążyły go więc, „Wicher” stanął na czele i cały zespół, „plując” ku górze ze wszystkich luf, ruszył zygzakując największą szybkością w kierunku Helu. Była to pierwsza w tej wojnie bitwa powietrzno-morska.

Nalot, dokonany w trzech falach, trwał przez kwadrans. Zrzucano około 60 bomb, przy czym samoloty strzelały obficie z broni pokładowej. Dla zespołu polskiego niebezpieczeństwo było ogromne. Na „Gryfie” bowiem było 300 min galwaniczno-uderzeniowych, które w każdej sekundzie groziły rozerwaniem w drzazgi nie tylko samego minowca, ale również broniących go okrętów. (Ze słowa te nie wyrażają przesadnych obaw, dowodzi wypadek, jakim uległ dwa tygodnie później, 13. IX. 39 r. w Casablance francuski krążownik minowy „La Tour d’Auvergne”, który został rozerwany od wybuchu znajdujących się na nim min).

Z niebezpieczeństwa tego zdawał sobie sprawę nie tylko dowódca, ale i załoga. Mimo to, każdy marynarz, trwając w największym napięciu i gotowości na swym stanowisku, dawał z siebie wszystko aby wypełnić zadanie. Liczne ofiary nalotu nie złamały ich ducha.

Od jednej z pierwszych bomb zginął dowódca „Gryfa”, a kiedy okręt wchodził

w zasięg obrony przeciwlotniczej Helu, miał już 20 zabitych i tyluż ciężko rannych; jednak jeszcze ocalał tym razem.

W stosunku do liczby swojej załogi i zrzuconych bomb nie były to nawet straty duże. Cięższe — poniósł trałowiec „Mewa”, którego pokład dosłownie spływający krwią oraz 75% zabitych i ciężko rannych — mówiły same za siebie.

Ale dla „Gryfa” dotkliwsze od strat w ludziach okazały się wyniesione z bitwy uszkodzenia. Okręt należało poddać naprawie, w tym stanie bowiem, w jakim się znajdował, nie mógł on wykonać poruczonego sobie na noc zadania — położenia min przed bazą niemiecką w Piławie.

Z akcji tej ostatecznie zrezygnowano a „Gryf” postawiwszy około 100 min w obrębie Zatoki, znalazł się w pływającym doku w porcie wojennym Helu. Dok podniesiono, ale nazajutrz musiano go znowu zatopić, był on bowiem zbyt wyraźnym celem dla artylerii głównej pancernika „Schleswig-Holstein”^{*)} stojącego w Gdańsku.

Drugi września minął na Helu stosunkowo spokojnie. Wprawdzie Niemcy prze-

*) Drugi pancernik „Schlesien” wszedł dopiero w nocy na 10 września.

prowadzili nalot bombardujący o godzinie 18, ale — wyłącznie z dużej wysokości, tak, iż zrzucone bomby nie wyrządziły żadnych szkód.

Natomiast noc na trzeci września była pasmem licznych, następujących jeden po drugim nalotów, które rozpoczęły się po godzinie 20-ej i trwały do pół do 5-ej rano. „Gryf” swoimi „Boforsami”, wraz z „Wichrem” i obroną lądową, zwalczał nader skutecznie powietrzne ataki Niemców, którzy nocy tej stracili — wg własnych późniejszych stwierdzeń — dwanaście samolotów. (W czasie całego „Września” stracili nad Wybrzeżem 52 maszyny).

Trzeci dzień wojny zaczął się dla obrony polskiej pomyślnie od bitwy stoczonej o godz. 7-ej z dwoma dużymi niszczycielami niemieckimi klasy „Leberecht Maas”, które z rozkazu dowódcy floty, vice-admirała Luetjensa**), zbliżyły się lekko pomyślnie i rozpoczęły ogień, zapewne w przypuszczeniu, że po nocnych bombardowaniach nikt z ocalałych Polaków nie pomyśli o porze.

Ale od celnych pocisków baterii helskiej jeden niszczyciel napastniczy zatonął, drugi zaś, jak się zdaje także trafiony, uszedł w pośpiechu.

O godz. 10-ej inny niszczyciel niemiecki, który pokazał się w zasięgu dział polskich, został uszkodzony przez 152 milimetry pocisk z baterii helskiej.

Ale po godz. 14-ej tegoż dnia nastąpiło natarcie lotnicze na helski port wojenny. Nad półwyspem ukazały się na dużej wysokości eskadry niemieckie. Kiedy zaś wszystkie działa polskiej obrony przeciwlotniczej (nie było ich za dużo) zwróciły ku nim swoje lufy, wypadły nagle z lasu, lecące nisko wzdłuż mierzei inne maszyny niemieckie. Zaskoczenie się udało. Wprawdzie zabrały głos nasze karabiny maszynowe, ale 4 bomby trafiły niszczyciel „Wicher”, który też wkrótce potem zatonął, przewracając się na burtę.

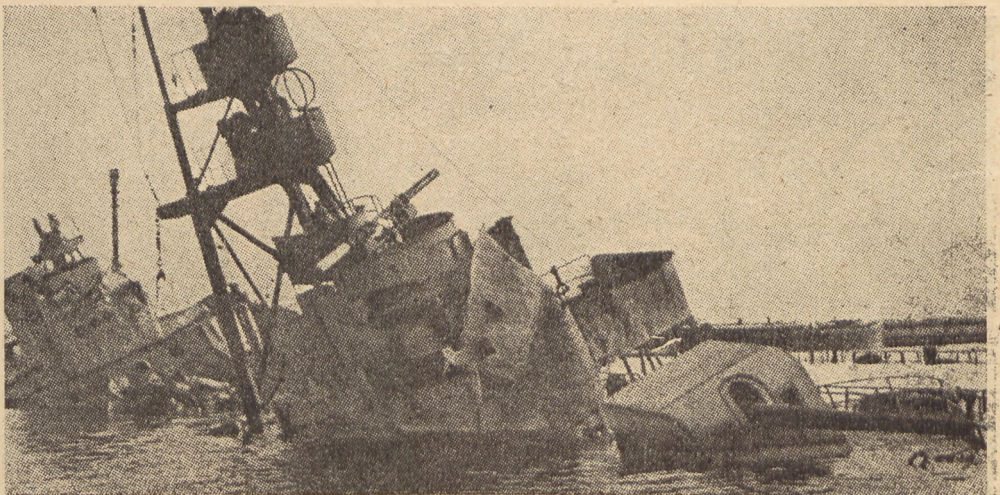
„Gryf” zaś doznał dalszych dotkliwych uszkodzeń, w efekcie których osiadł na dnie portu. Naloty na nieszczęsny minowiec powtórzono jeszcze o godz. 16-ej i 19-ej. W czasie ostatniego — jedna z bomb wszeźęła na nim pożar. Ogień dosięgnął zbiorników ropy i nie dał się już ugasić. Przez dwie doby palił się „Gryf” budząc wśród obrońców piekący żal i pragnienie zemsty.

Część artylerii minowca: dwa działa 120 mm i jeden „Bofors” zostały przez załogę z narażeniem życia przeniesione na ląd. Ustawione na betonowych podstawach, uczestniczyły później w obronie Helu.

M I E C Z Y S Ł A W Z Y D L E R

Rysunki: Sławomir Sierecki

**) Późniejszego dowódcy „Kriegsmarine”, który zginął wraz z „Bismarckiem” na Morzu Północnym.



SŁUŻBA POLSCE



SZKOLI PRZYSZŁYCH MARYNARZY

Minęło lato. Zaczął się nowy rok szkolny. Młodzież espowska zasiadła na ławkach szkolnych lub też stanęła przy warsztatach — aby pracą budować lepsze Jutro...

Minęło lato... Wszędzie — jak Polska długa i szeroka — widać było junaków SP przy pracy. Nie będziemy mówili o olbrzymiej pracy brygad SP. O tym opowiedziało Wam już — i opowie jeszcze — nasze „Razem”. „Młody Żeglarz” chce Was poprowadzić między błękitnych junaków SP, którzy w licznych Ośrodkach Przynależności Marynarskiego z zapalem pracowali — dla Polski Morskiej.

Oddajemy głos naszym korespondentom. Opowiedzą Wam oni — jak wyglądało życie junaków z Przynależności Marynarskiego „SP”.

OTO CO PISZĄ NASI KORESPONDENCI:

GIŻYCKO

Lekki wietrzyk marszczy gładką tafle jeziora. Załogi szykują łodzie do ćwiczeń. Na barkasach stawiają żagle i chociaż pełno jest ruchu i krzątania wszystko odbywa się w należytym porządku. Każdy wie co ma robić. Podciągnięte fałami żagle zawisły na masztach. Krótka komenda i barkasy wypływają szykiem torowym z portu. Spokojnie wykonuje załoga rozkazy sterników. Jednak nie od razu tak było.

— Jak przyjechałem — mówi jeden z junaków — to nie wiedziałem za co złapać. Za fał, czy za szkot, czy jeszcze za coś innego. Miałem wprawdzie teoretyczne wiadomości zaczerpnięte z „Młodego Żeglarza”, ale teoria to przecież nie praktyka. Pomogły mi one jednak bardzo, gdyż mogłem wcześniej opanować ćwiczenia na wodzie.

A ćwiczenia te już się zaczęły. Właśnie łodzie wiosłowe opuszczają basen. Płyniemy za nimi i wkrótce znajdziemy się na środku jeziora. Dokoła nas łodzie i barkasy.

Co chwila słychać głosy komendy:

— Wiosła!

— Lewa naprzód! Prawa wstecz!

— Do zwrotu przez sztag!

— Zwrot!

Komendy krzyżują się, padają coraz to z innej łodzi. Płyną one w różnych kierunkach a potem na komendę zataczają wielki łuk i kierują się w stronę portu. Wracamy. Jeszcze jeden zwrot w porcie i dobijamy do brzegu. Ćwiczenia są skończone.

Po rozładowaniu łodzi wszyscy zbierają się w świetlicy. Tu pod kierownictwem z-cy k-dta do spraw politycznych, chłopcy przygotowują się do pracy społecznej. Wszyscy są zetempowcami, ale nie wszyscy potrafią sami poprowadzić szkolenie ideologiczne. A przecież oni w przyszłości — Starsi Kół Przynależności Marynarskiego, muszą mieć oprócz wiadomości fachowych, których dostarcza im szkolenie na wodzie, także umiejętność

d. ciąg na str. 7



NA ZDJĘCIACH:

Prześliczne zdjęcia, które tu Wam Czytelnicy prezentujemy — wykonane zostały w ośrodku śródlądowym Przynależności Marynarskiego „SP” w Giżycku. Ośrodek ten — jeden z najlepszych — położony jest pośród malowniczych jezior mazurskich. Choć to tylko jeziora — czasem bywa na nich taka nielecha falka, że nie powstydziłaby się jej i Zatoka Gdańska. A jak się wspaniale żeglują przy silnym wietrze i takiej fali — to można stwierdzić choćby na zdjęciu 1.

Gdy wiatr osłabnie — barkasy niczym ogromne motyle suną cicho i wolno po jeziorze (zdj. 2) odcinając się białą żaglami od zieleni nadbrzeżnych lasów. Ale oto spokój i ciszę zakłóca miarowy chłupot wiosel. To „dziesiątki” wyszły na ćwiczenia (zdj. 3 i 4). Chłopcy wiosłują jak „złoto” ku całkowitemu zadowoleniu instruktorów.



zorganizowania i poprowadzenia pracy społecznej w swoich kołach. Tego właśnie mają się nauczyć na zajęciach politycznych. Wiedzą o tym, że im więcej skorzystają z wykładów, tym łatwiejszą będą mieli pracę w terenie. Starają się też wciągnąć w „robotę ligową”, bo będą ściśle współpracować z Ligą Morską, która im już teraz pomaga oddając do dyspozycji Ośrodek parę swoich jachtów.

Dziś w świetlicy wyjątkowy ruch. Jedni przygotowują recytację, inni pieśni, a jeszcze inna grupa opracowuje gazetkę ścienną. Chłopcy organizują oenisko poświęcone Kongresowi Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej. Odbyło się ono nazajutrz. Przybyło na nie wielu mieszkańców miasta. Szybko zajęto miejsce. Na środek placu wyszedł lektor kursu i po

krótkim powitaniu gości nawiązał do odbywającego się Kongresu w Budapeszcie i walki jaką toczy młodzież o trwałą pokój i szczęście młodego pokolenia. Popłynęły dźwięki Hymnu Młodzieżowego i Międzynarodówki. Po części poważnej nastąpił popis humoru. Goście bawili się doskonale.

Dziś już junacy mają wolne, ale jutro znów zaczną się szkolenie. Kierownik Wyszkożenia, jeden z seniorów żeglarskiego, jest zadowolony z junaków. Chłopcy są pojętni, szybko opanowali trudne ćwiczenia wykonując je z zapałem. W ogóle zapał do pracy cechuje ośrodek w Giżycku. Dlatego też jesteśmy pewni, że Starsi Kół, którzy z niego wyjdą, dadzą sobie radę na nowych placówkach i poprowadzą należycie pracę w swoich kołach. *Wube*

AKCJA LETNIA PRZYSPOBIENIA MARYNARSKIEGO „SŁUŻBY POLSCE“ W CYFRACH

Ośrodków w r. 1948 — 1 (Ustka). Ośrodków w r. 1949 — 7 (Gdynia, Gdańsk, Mrzeżyno, Giżycko, Olecko, Kruszwica, Kobyli Gródek).

Flotylla w r. 1948 — 2 szalupy. Flotylla w r. 1949 — 40 szalup, 26 jachtów, 23 bączki, 20 kajaków, 6 motorówek, 8 innych; razem — 123 jednostki pływające.

Skierowano na kursy eliminacyjne i egzaminy do szkolenictwa morskiego (PCWM) — 1953 junaków. Z tego zostało przyjętych — 668 junaków.

Przeszkolono i skierowano do Marynarki Wojennej — 440 junaków.

Wyszkolono 497 junaków — kandydatów na Starszych Kół Przysposobienia Marynarskiego

Na Kursie Kadry Przysposobienia Marynarskiego SP w Jastarni szkolił się 70 osób.

Razem Akcja Letnia Przysposobienia Marynarskiego „Służby Polsce“ objęła w r. 1949 — 2.960 osób.

NA WACHCIE

Deszcz gra po sztormowym ubraniu jak po blasze parapetu. Dwadzieścia kroków w jedną stronę, dwadzieścia w drugą. Tak czas upływa szybciej. A jest go dużo — aż cztery godziny. O wielu, wielu sprawach można pomyśleć. Na dalekiej wieży kościelnej zegar wybija „pół szklaniki”. Wzdłuż nabrzeża stoją przy pomostach nasze jednostki.

Od czarnej wody odbijają się bielą wewnątrz szalupy. Nowe, piękne, dziesięciowiosłowe, zbudowane na stocznicy w Giżycku specjalnie dla nas. Mamy także jachty, mamy po dwa mundury, mamy przytulne kwatery, miłą świetlicę, radio i wiele, wiele innych rzeczy. Szkolimy się, pływamy i wszystko to za darmo. Zupelnie darmo. A przecież jedna tylko szalupa kosztuje ponad milion złotych. Skąd więc są na to pieniądze? Z nieba nie spadły, to pewne. Te pieniądze... już wiem! To codzienny, szary trud naszych ojców, ich pot, ich dłonie i mózgi. Tą drogą wraca do nas ich wysiłek. Tę drogę utarowała Polska Ludowa, Nowa Polska. Dzięki Niej możemy uprawiać ten sport niegdyś tylko bogatym dostępny, uczyć siebie i innych na przyszłych kapitanów, na zdobywców złotych medali olimpijskich. Przecież bieżący kurs, o którym myślę, to nie koniec, lecz dopiero początek naszego szkolenia. To dopiero Starszy Kół i „młodszy żeglarz”. A w przyszłym roku? Morze czeka. „Zaruski” kołysze się na fali; a dalej, dalej... to już sternik, instruktor, może kapitan...

Ale oto dnieje. Uciążliwa ta druga wachta. — Lecz przy rozmyślaniach czas szybko leci; już słychać kroki zbliżającej się zmlany i można będzie udać się na zasłużony odpoczynek.

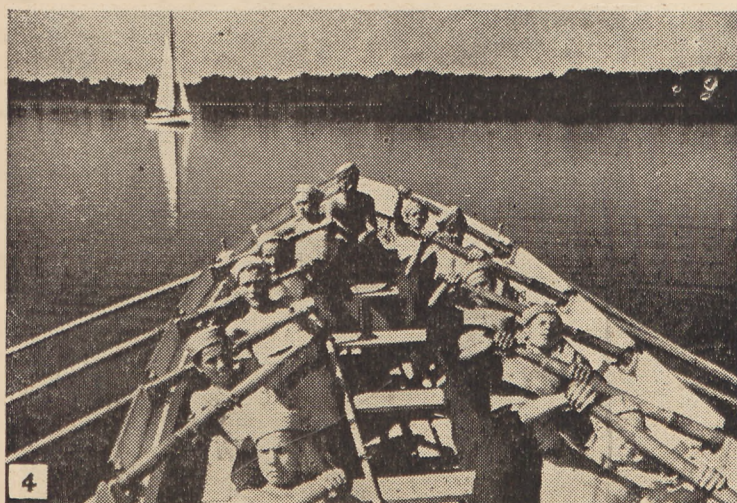
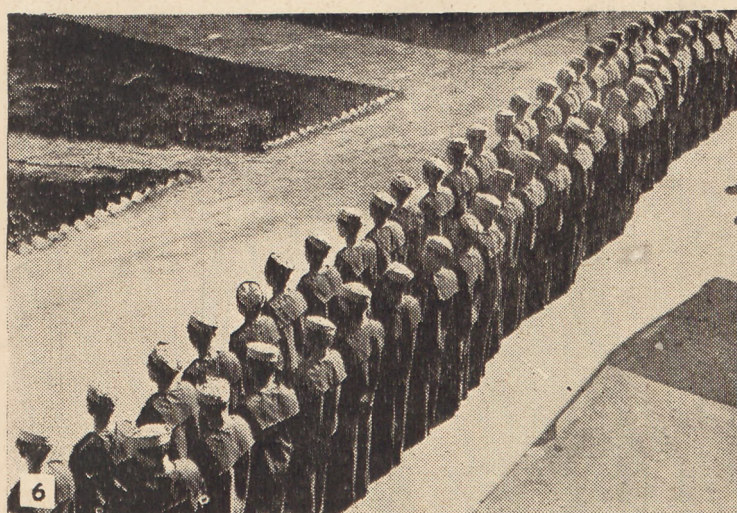
kursant JANUSZ ZIÓŁKO

Po ćwiczeniach trzeba się zabrać za „toaletę” jednostek — szalupy muszą być czyste, starannie wyszorowane (zdj. 5) i pięknie wymalowane. Odwiedzają się za to długoletnią służbą i niejedną jeszcze rocznik wiosłując na nich — dostanie odciśków na dłoniach.

Zbiórka turnusu! Długi, granatowy szereg wyprężył się w bezruchu (zdj. 6). Wiatr podwiewa marynarskie koinierze. Za chwilę chłopcy odmaszerują na popołudniowy wykład polityczno-wychowawczy.

Junacy w Giżycku nie tylko pływają i słuchają wykładów. Pamiętają także o pracy społecznej. Pomagając okolicznym rolnikom (zdj. 7) — dają dowód dużego wyrobienia społecznego co pozwala być pewnym, że wyrosną z nich nie tylko dzielni ludzie morza, ale i dobrzy Obywatele Polski Ludowej.

Wszystkie zdjęcia — S. Dąbrowiecki



W MRZEŻYNIE

Wszędzie panuje cisza. Junacy po całodziennych trudach rozkoszują się snem, który przerywa głos: — Pobudka... pobudka... wstać!

Po chwili cały budynek napęła się szumem, jakimiś bliżej nieokreślonymi głosami... Rzekłbyś: rój pszczół pracujących nad zbieraniem miodu wylatuje na swój codzienny trud.

W ten sposób zaczyna się życie w Morskim Ośrodku Przynależenia Marynarskiego P. O. „Służba Polsce” w Mrzeżynie.

Chłopcy zaczynają swoją codzienną pracę. Krótka gimnastyka i mycie w morzu lub rzece Redze, sprzątanie sal, śniadanie — i wreszcie uroczysta chwila: podniesienie bandery. A potem wykłady, ćwiczenia...

Najbardziej jednak atrakcyjną rzeczą w czasie całego dnia jest wiosłowanie. I to nie byle jakie, bo na... morzu. Na naszym polskim Bałtyku! Bajka, gdy na morzu panuje cisza. Wówczas powierzchnia jego jest spokojna, ale gdy wiatr rozhuścił masy wody, wówczas szalupa kołysze się jak łupina orzecha. Fala rzuca nią to w górę, to w dół... Na następstwa tego nie trzeba długo czekać. Wszyscy udają zuchów, czasem jednak któryś wychyla się za burtę i mówiąc popularnie „karmi dorsze”. Ale wszyscy przyjmują to na wesoło. Po trzech godzinach wiosłowania każdy jest głodny jak wilk. Bo pływaniu na świeżym powietrzu i kołysaniu w szalupie robi swoje. Wreszcie obecność na maszcie sygnałowym niebieskiej flagi z białym kwadratem w środku otwiera drogę do portu... i do smacznego obiadu.

A po obiedzie każdy z przyjemnością spędza wolny czas czy to na próbie chóru, czy też na grach sportowych. Wreszcie gwizdek kończy zabawę i udajemy się na wykłady, najpierw z wyszkolenia marynarskiego, a potem pol.-wych. Z-ca k-danta mówi nam o bohaterskiej Armii Radzieckiej, która oswoiła nasz kraj od hitlerowskich okupantów, o naszych kolegach z bratniej organizacji „Komsomołu”, o czynach polskich oddziałów kościuszkowskich na starych, piastowskich szlakach sławy. Wszyscy słuchają z wielką uwagą.

Kolacja mija szybko. Następuje apel. Daleko wiatr niesie słowa „Roty”, którą śpiewają junacy-marynarze, młodzi bu-

Kursant Stanisław Naprawa
phote.



NA ZDJĘCIACH:

Wszystkie zdjęcia, umieszczone na tej stronie, wykonane zostały w gdynskim Ośrodku Przynależenia Marynarskiego „SP”. Tutaj właśnie bazował przez całe lato s/y „Gen. Żaruski” (zdj. 1), na pokładzie którego (zdj. 2) przechodzili pełnomorską zaprawę żeglarską junacy — kandydaci na Starszych Kół Przynależenia Marynarskiego „SP”. Codziennie wczesnym rankiem nad brzegiem basenu jachtowego w Gdyni stawał na zbiórkę do zajęć — kranatowy dwuszerog kursantów (zdj. 3). Szybko i sprawnie następował podział na grupy. Część okrętowała się na „Żaruskim”, część wychodziła na morze na pięknych jachtach wypożyczonych Ośrodkowi przez Yachtklub ZMP (zdj. 4) — reszta zaś na nowiutkich szalupach — dziesiątkach, wypożyczonych przez PCWM, otrzymywała zaprawę w wiosłowaniu (zdj. 5). Stale się zmieniając — wszyscy uczestnicy mieli możliwość w ciągu trwania kursu — opanować zarówno sztukę wiosłowania jak i żaglowania na większych i mniejszych jednostkach. Spójrzcie jacy w ciągu tych paru tygodni porobili się z nich bojownicy „Żejmani” (zdj. 6). Zgłoszcie się na kurs w przyszłym roku, a będziecie tak samo dzielnie i pięknie wyglądać!

Zdjęcia: WAF — Uklejewski (5), K. Komorowski (1).

NOC PRZED EGZAMINEM

Był chmurny i wietrzny wieczór lipcowy. Gdynia huczała radością odrodzeniowego święta. Z Kamiennej Góry i z stojącego na redzie ORP „Błyskawica” raz po raz strzelały w górę rakiety, zalewając zatokę i basen jachtowy potokami mdłego, migotliwego światła.

Wśród tej rozradowanej, roztańczonej i gwarnej masy ludzkiej brakło chyba tylko nas, którzy krzątał się na nabrzeżu przygotowując jacht „Marcin” do odcumowania. Mieliśmy płynąć do Jastarni na egzamin żeglarski, który miał się odbyć nazajutrz.

Nim jednak opiszę tę naszą pamiętną noc, kilka słów o nas samych. Jesteśmy uczestnikami kursu Kadry Przynależenia Marynarskiego w Gdyni. Jest nas siedmiu. Na imię mi Zbyszek, mam dziś pierwszą, tak zwaną „psią wachtę”, a wraz ze mną pozostaną Kazik i Tadzik. Wszyscy są już na pokładzie, na swoich miejscach. Patrzmy na milknącą powoli Gdynię i czekamy rozkazu oddania cum.

Wreszcie! Westchnienie ulgi wyrwało się wszystkim z pierśi, gdy „Marcin” złapał wiatr powierchniłą foką, poskoczył w kierunku wyjścia. „Oko” zameldowało minęte resztek falochronu, sternik położył jacht więcej na burtę, załopał stawiany grot. Wzrosła znacznie szybkość jachtu, za rufą pozostał port. mineliśmy dzwoniącą leniwie boje u wejścia południowego. Wachta służbowa objęła jacht w posiadanie, kierując go w

stronę migającej w dali hel-skiej latarni morskiej.

Mimo ciepłej, letniej nocy, zrobiło się nam chłodno, to też Kazik zaproponował wciągnięcie któregoś tam z rzędu swetra. Podwinąwszy nogi, zaczęliśmy gwarzyć. O czym? O wszystkim po trochu.

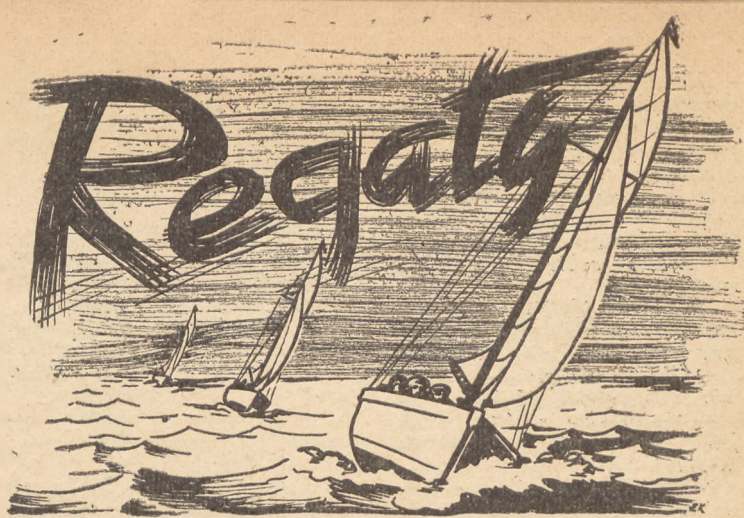
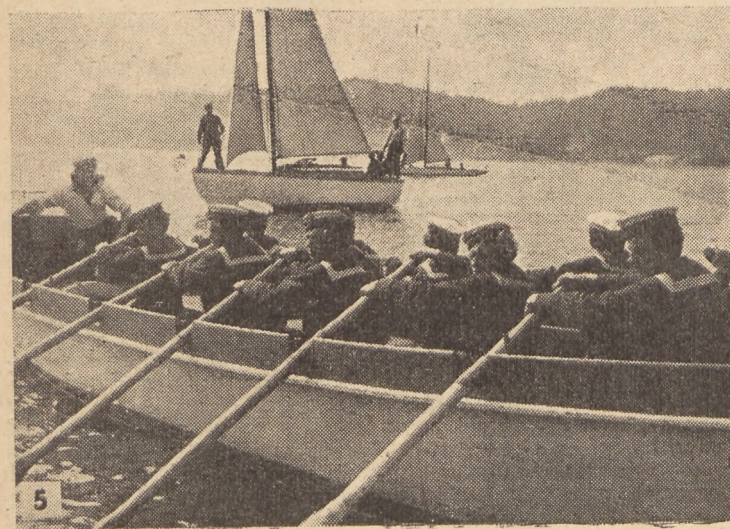
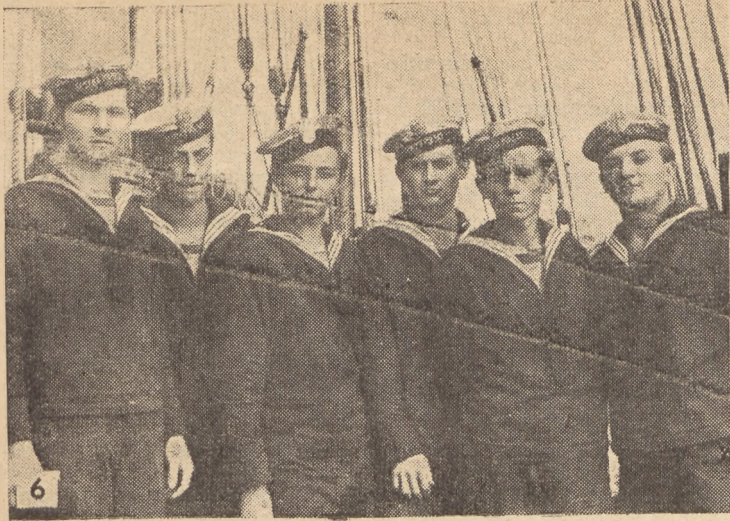
Tę przyjaćleńską gawędę rozpoczął właściwie Kazik wspomnieniem pierwszego, jakże wówczas niezdarne, pływania na „Żaruskim”. Przypomniały się nam pierwsze próby stawiania żagli, ustawiczne pomyłki w wysu-kiwaniu fałów, zdumienie zjawiające się na dźwięk słowa „szkoty” czy „sztaksie”. Tadzik wspominał pierwszą swą próbę wspinania się na wanty, kiedy to podczas przechyłu o-mal nie wylądował za burtą. Mnie natomiast przypomniały się pierwsze naprawdę „żeglarskie” bąble na rękach.

Dziś byliśmy oładny kawał czasu dalej. Dziś znaliśmy wszystko na pamięć. Niektórzy koledzy twierdzili nawet, że potrafią odpowiadać na wyrywki. Sprzet, takielunek, sygnalizacja, kod, już dawno przestały być tajemnicą.

A wczoraj? Na wspomnienie tego wczoraj. Tadek się nachmurzył. Przypomniał mu się Lublin, hufiec morski LM, stanęło przed oczyma Głzycko i pierwsze kroki w tamtejszym ośrodku. Przypomniało mu się także jego dzieciństwo, chmurne i smutne. Gdy porównywał swe ówczesne możliwości uprawiania sportów wodnych z dzisiejszym stanem rzeczy, uśmiech natychmiast wracał na

(dokończenie na str. 23)





Jachty kołysały się łagodnie na lekkiej fali. Wyglądały z daleka, jak kiwające się na wodzie kaczki. Młodzi żeglarze składali wprost na wyszorowane, lśniące czystością pokłady.

Władek Jakubowski, stary wyga żeglarski, mimo swoich osiemnastu lat — obecnie „sternik śródlądowy” — doświadczonym okiem obrzucił takielunek i załogę.

Takielunek był już dość stary, ale troskliwie i starannie utrzymany gwarantował niezawodną służbę. Młoda załoga, mimo pierwszego pobytu na żeglarskim obozie, już się jednak wyrobiła i otrząsała niezgorzej z wodą, wiatrem i osprzętem, a co najważniejsze, chętnie szła do roboty. Była karna zgrana — i — co napawało Władka dumą — patrzyła w swojego sternika jak w obraz. Rozumieli się dobrze i łatwo, tym łatwiej, że byli to robotnicarscy synowie z miasta Łodzi. Właśnie nie „z Łodzi”, po prostu, jakby się powiedziało — z Warszawy, Wrocławia czy Szczecina; bo Łódź to jest jedyne miasto w Polsce, które wymaga, żeby mówiono o nim „z miasta Łodzi”.

Chłopcy reprezentowali różne dzielnice swego miasta. Czesiek Lis mieszkał na Widzewie, Karol Widelski w Rudzie, Stach Zakrzewski na Bałutach, Maryś Jurkiewicz na Chojnach. Poznał się dopiero w pociągu podczas wspólnej podróży na kurs i oczywiście skleili się w nierozwalną „paczkę”. Kiedy jeszcze okazało się, że sternik pochodzi z pobliskich Pabianic — nie ulegało najmniejszej wątpliwości, że „miasto Łódź”, które od młodości trenuje na stawie Stefankiego — hedzie musiało zająć w ogólnej klasyfikacji międzyzałogowej jedno z pierwszych miejsc.

Dlatego Władek tak bacznie patrzył w oczy swojej załodze i czujnym wzrokiem badał każdy szczegół takielunku.

Wreszcie, widząc zadowolony, włożył rumpel w oniazzo trzonu steru, co niechybnie oznaczało, że on tu jest gospodarzem na swojej „Czajce” i krótko zakomenderował:

— Załogę staw!

Władek z przyjemnością patrzył, jak chłopcy zwinnie chwytają za faly i miarowymi ruchami rąk podciągają żagle na maszt.

— Przygotować się do oddania cumy!

— Gotowe do oddania cumy! — krzyknął Zakrzewski, kuc-

nawszy na skaczącym to w dół to w górę dziobie.

Po chwili wszystkie jachty zakwitły trójkątami białych łopoczących na wietrze żagli.

Załoga sprężyła się w czujnym oczekiwaniu na strzał, który miał być sygnałem do startu.

Wreszcie powiew wiatru przyniósł z ładu krótki i suchy szcęk zamku karabina.

Moment niepokojącego wyczekiwania, długi jak włócząca się godzina.

Wybuch na tle ciemnej zieleni lasu i łopoczący echem huk.

— Cumę oddaj! — krzyknął Władek — kładąc równocześnie ster na burtę.

Żagle szarpane przed chwilą przez wiatr i łopoczące głośno i zajadle niczym rozszczekane w wiosce psy, zamilkły natychmiast i pochylając lekko łódź



na prawą burtę, wypełniły się szybko wiatrem.

„Czajka” zatoczyła miękko prawidłowy łuk i poderwana nagłym uderzeniem szkwału skoczyła naprzód.

— Grota szkot luzuj! — rozkazał Władek i po pewnym czasie dodał: — Jeszcze luzuj!

Jak echo powtarzał Stach Zakrzewski, który trzymał szkot grota:

— Jest! Grota szkot luzuj.

— Jest! Jeszcze luzuj.

Władek wsparł się mocno prawą dłonią w rumpel i błyszczącymi oczyma wpatrywał się w tańczącą daleko na fali żółtą boję. Trzeba było zostawić ją po lewej burcie i zaraz zakręcić pod ostrym kątem i płynąć do następnej czerwonej boi.

Tuż obok, niedaleko, prawie równolegle, sunęły trzy jachty.

Jeden z nich, „Mewa”, płynący najbliżej „Czajki”, wysunął się przed nią centymetr po centymetrze.

— Brawo „Mewa”! — zawolali chłopcy z „Czajki”, kiedy ta ostatnia wysunęła się przed nich o całą długość łodzi.

Ale załoga „Mewy“, której uderzyło do głowy chwilowe zwycięstwo, zamiast podziękować, pokazała obsadzie „Czajki“ koniec swojej cumy.

Była to wyraźna obelga, gdyż oznaczała ona złośliwą chęć ni- by to holowania „Czajki“, która nie może sobie poradzić z wiatrem.

„Miasto Łódź“ poczuło się głęboko dotknięte w swoim lokalnym patriotyzmie.

— Kto to tam płynie na „Mewie“? — zapytał Władek.

— Królewskie miasto Kraków! — brzmiała napuszona odpowiedź.

— Tfu! — splunął przez zęby na zawietrzną Jurkiewicz — ale się chwala; Władek, pokażemy im, że Łódź nie jest gorsza od Krakowa!

— Zrobi się — mruknął Władek Jakubowski.

Czas jakiś pędzili prawie na sterze „Mewy“, odległość jednak nie zmniejszała się ani na cal.

— Grota szkot luzuj!

— Jest! Grota szkot luzuj!

„Czajka“ lekko zakręciła w prawo i po kilku minutach bez trudu minęła „Mewę“.

— Pokażać im sznurek? — zapytał Lis.

— Ani mi się waży — warknął Władek.

Ale zwycięstwo „Czajki“ było krótkie, podobnie jak i „Mewy“, bo wnet wyścignął ich „Bekas“, obsadzony przez znakomitą załogę warszawska nływającą przedtem dużo na Wiśle.

— Do licha mruknął Władek — patrząc z zazdrością na warszawiaków.

— Władziu — szepnął Lis — popatrz jak „Bekas“ ma ustawione żagle. Może my byśmy zrobili to samo.

Ale Władek już wiedział. Nie, nie będzie wiernie naśladował „Bekasa“. Ma swoją koncepcję. Może okaże się lepsza.

— Staszek, weź bosak i wypchnij fok za lewą burta — tak wiesz „na balona“.

Pomysł okazał się szczęśliwy. „Czajka“ szybko dogoniła „Bekasa“ i zrównała się z nim.

— Gratuluję pomysłu! — wrzeczył sternik „Bekasa“ —

— Pozwolicie, że zrobimy to samo?

— Wolalbym, żeby nie — roześmiał się Władek. — Nie mogę jednak Wam zabronić.

„Bekas“ — mimo zapowiedzi — nie wykorzystał pomysłu „Czajki“, gdyż żółta boja zbliżała się szybko, a przy niej wszystkie jachty musiały zmienić kurs.

Władek też zlikwidował „balona“.

— Grota szkot wybieraj! — rzucił rozkaz.

— Jest! Grota szkot wybieraj!

— zabrzmiała jak echo odpowiedź.

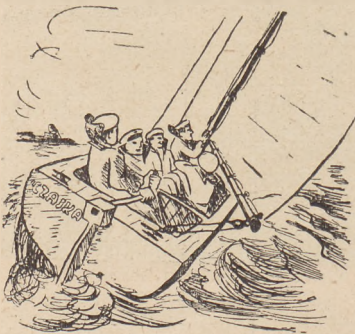
Zafurczały bloki, rumpel poszedł na burta. Łódź pochyliła się gwałtownie i wparła dziobem w nadbiegającą falę, rozbryzgując wodę na obie strony, aż w drobnych kropelkach ukazała się krótkotrwała tęcza.

Teraz zaczął się najbardziej przyjemny i emocjonujący odcinek regat. Pochylnie jachty szły ostrym kursem. Utrzymanie rumpła we właściwej pozycji i stałe korygowanie kursu połączone było z nie lada wysiłkiem fizycznym. Toteż czoło Władka wnet pokryło się grubymi kroplami potu, a ramię aż drżało z wysiłku.

Chwilę szli pierwsi. Wnet jednak tak po lewej jak i po prawej burcie dopędzili ich groźni rywale: „Bekas“ i „Mewa“.

„Bekas“ oddalił się od nich o kilkanaście metrów, żeby nie stracić wiatru, który mogłaby im zasłonić „Czajka“, „Mewa“ jednak bez skrpułów podpyływała z prawej burty.

Grozilo to „Czajce“ utratą szybkości, gdyby „Mewa“ zasło-



niła im swoim żaglem wiatr. Zejść znów z kursu, żeby do tego nie dopuścić, znaczyło stracić cenny czas.

— Zobaczymy — ścisnął zęby Władek i kazał jeszcze zluźnić szkoty.

Rozkaz był dobry, gdyż nabrali szybkości. Jednak „Bekas“ odebrał „Mewie“ honor lidera i wysforowałszy się naprzód rwał przed siebie.

Przyjemnie było patrzeć na niego. Żeby nie widoczna prościuteńka bruzda jaką tworzył za sobą, gdyby nie rozbryzgi strzelającej na boki wody — zdawałoby się, że raczej frunie tuż nad powierzchnią jeziora.

„Czajka“ szła tą bruzdą, naśladowując każdy ruch steru i żagla.

— Skoro nie możemy być pierwszymi, będziemy przynajmniej drugim.

Ale i pozostałe jachty nabrały szybkości i choć powoli ale systematycznie zaczęły zbliżać się do wysuniętej czołówki.

Kiedy Władek obejrzał się za siebie, zobaczył jak walczy z sobą o wyrwanie się w przód kilka łodzi.

Rzucił okiem na wodę i wszystko stało się od razu jasne. Przez jezioro wiatr szedł smugami. To mógł spostrzec każdy, kto umiał patrzeć. Zupełnie inaczej marszczyła się fala. Właśnie pozostałe jachty dostały silniejszy podmuch.

— Do licha! — Podrapcie maszt! — zażartował Władek, nie bardzo wierząc w ten żeglarski zabobon.

Drapanie nie bardzo pomogło, gdyż szybkość jachtu jeszcze bardziej zmalała.

— Zdaje się, że to wszystko co nadrobiliśmy, stracimy bezpowrotnie i trzeba będzie zaczynać od nowa.

— Jest! Jest! — krzyknął Jurkiewicz — Idzie!

— Idzie! — ucieszyli się chłopcy.

Z daleka, pędził szybko wiatr, znacząc swoją drogę na wodzie drobna łuska dodatkowych niewielkich falek.

— Uwaga! — krzyknął z całych rłuc Władek — luzuj!

— Jest! Luzuj!

W porę wydany rozkaz pozwolił uniknąć przykrych następstw.

Uderzenie szkwału było silniejsze, niż przewidywał Władek i sternicy dwóch pozostałych idących w przódzie jachtów „Mewa“ uratowała się przed wywróceniem jedynie doskona-

W OLECKU i KRUSZWICY

Uczestnicy kursu Przysposobienia Marynarskiego „Służby Polsce“ w Olecku — to harcerze z całej Polski, kandydaci na kierowników harcerskich podóśrodków wodnych — przyszli wyciłowawcy najmłodszego pokolenia żeglarzy. Dzień w Olecku jest podobny do dnia w każdym innym wodnym ośrodku „SP“. Wczesnym rankiem ostry głos gwizdka przerywa ciszę sal sypialnych. To pobudka! W chwilę później 50 zdrowych, opalonych junackich ciał gimnastykuje się zawzięcie na pobliskiej polance — machaniem rąk i nóg pozbywając się resztek snu. Koniec gimnastyki. Teraz następuje mycie się, ubieranie i sprzątanie rejonu. A wreszcie gorąco oczekiwane śniadanie.

W fantastycznym tempie znikają ze stołu kawałki chleba z kiełbasą. Apetyty dopisują wszystkim „śpiewająco“.

Po śniadaniu dwie godziny wykładów polityczno-wychowawczych. Jak z bicia strzelił upływa czas na słuchaniu interesującej, ze swadą wygłaszanej pogadanki o odrodzonym Wojsku Polskim. Potem ożywiona dyskusja i wreszcie —

— Zbiórka do zajęć na wodzie!

Jedna grupa ma dziś żaglowanie na jolkach, druga — wiosłowanie na barkasach.

Cwiczenia na jolkach należą do najpiękniejszych (zdj. 1) zwłaszcza przy takiej pogodzie jak dzisiaj, gdy całą powierzchnię jeziora pokrywają białe grzbiecienie

fal, a „wiatr na wantach piosenkę gra“ — jak powiada piosenka.

Przechylwszy się zgrabnie na burta — jolki zda się nie płyną a leżą ponad powierzchnią jeziora. Po chwili są już daleko, daleko na drugim jego krańcu.

Powoli, statecznie podążają za nimi barkasy. W każdym czternaście par młodych, muskularnych ramion wiosłuje równiutko, nadając coraz większą szybkość nieruchawym cielskom łodzi (zdj. 2).

Słyszysz się powszechnie twierdzenie, iż wiosłowanie najbardziej wyrabia mięśnie. Patrząc na muskuły kursantów — wydaje się być ono słuszne. Dopiero podczas obładu można się niezbitnie przekonać, iż wiosłowanie najbardziej wyrabia — apetyt.

Ale choć ćwiczącym kieszki poczynają grać dziarskiego marsza — do obładu jest jeszcze daleko.

Barkasy są już po drugiej stronie jeziora, ale nie spotkały tam jolek bo te, lawirując, zdążyły powrócić do przystani. Ćwiczą teraz przy drewnianym pomoście manewr dobijania i odbijania.

Właśnie dobija pierwsza. Chwila oczekiwania — dojdzie czy nie dojdzie? Łódź wyprowadzona pod wiatr, szybko traci rozpęd, zatrzymuje się bezzadnie o dwa



lym zwrotem pod wiatr. Najgorzej wyszedł z opresji „Bekas”, bo choć padł tam rozkaz identyczny jak na „Czajce”, zaciął im się szkot foka na kładzie i przedni tójką poszedł w strzępy.

— Szkoda Warszawiaków — westchnął Lis. — Przepadli. Przez zleżałe stare płótno.

Nie było jednak czasu na sentymenty, bo czerwona boja stawała się coraz bardziej bliska.

— Do zwrotu przez sztag!
— Jest, do zwrotu przez sztag!

— Foka szkot oddaj!
— Jest! Foka szkot...
— Grota szkot wybieraj!
— Jest! Grota szkot wybieraj!

Łódź zwróciła się jak na szpilce tuż przy samej boi. Władek aż zarumieniał się z radości i dumy.

Wiatr zrywał się coraz silniejszy, tak że chorągiewka na topie zaczęła ostro furczeć, a wanty wydawać śpiewny gwizd.

— Chyba przyjdziemy pierwsi — zaśmiał się podniecony myślą o zwycięstwie Jurkiewicz.

— Górą miasto Łódź! — wykrzyknął Stach Zakrzewski.

— I Pabianice — dodał nie bez przekąsu Władek.

— Naturalnie — zgodzili się chłopcy.

Lis jednak, zawsze przezorny, zauważył chłodno:

— Radzę cieszyć się dopiero po wygranej. Pamiętajmy wciąż kolarskie, kiedy murowanemu zwycięzcy pękły obie gumy pół kilometra przed metą.

— Wypluj to słowo! Odstukaj! Też prorok! — wykrzyk-

nęła cała załoga i Czesiek energicznie zaczął pluć na zawietrzną i stukać mokrym palcem w pokład, żeby odwrócić niebezpieczeństwo.

Przy trzeciej boi, ostatniej już, należało zrobić trudny zwrot przez rufę. Tym trudniejszy, że dokonany miał być przy dużym wietrze. Manewr wymagał wprawy i wielkiej przeczności. Władek już raz położył przy takiej okazji łódź i cały obóz śmiał się z niego, że jest specjalistą od zwrotów przez kil.

I obecnie, co tu dużo mówić, Jakubowski czuł lekkie drżenie tydek na myśl o manewrze.

Toteż sprężył się cały w sobie i zebrał myśli w kupę.

— Do zwrotu przez rufę! — wydał komendę sztucznie twardym głosem, w którym sam wyczuł jakiś fałszywy ton.

— Gotowe do zwrotu przez rufę — wołają Jurkiewicz i Widelski jednocześnie.

— Grota szkot luzuj, foka szkot wybieraj!

Teraz uwaga na rumpel.

Żeby tylko nie uderzył nagły szkwał. Ale nie, nie widać żeby nadchodził.

Manewr udał się.

Teraz nie ulega wątpliwości, że miasto Łódź, choć trenuje tylko na stawie Stefańskiego, będzie pierwsze. Władek oddycha głęboko i uśmiecha się do siebie. Jest mu lekko jak nigdy jeszcze. Chce mu się krzyczeć, śpiewać i tańczyć.

— Ale co to?

Za plecami słychać rozpaczyliwy krzyk i wołanie. Ogląda się szybko i widzi, że jeden z jach-

tów leży na wodzie całą powierzchnią żagla, a wokół niego kłębią się głowy ludzkie i podskakując śmiesznie pływają marynarskie czapki.

W pierwszej chwili myśli z satysfakcją, że ubył jeszcze jeden konkurent, że teraz nie potrzeba się nawet śpieszyć, zresztą wiadomo, że cała flotylla zatrzyma się i przyjdzie z pomocą, a wtedy już bezapelacyjnie palma



pierwszeństwa przypadnie załodze „Czajki”.

Ale po chwili czuje, że policzki palą go rumieńcem wstępu.

— Do diabła z pierwszym miejscem! — woła — Będziemy ratować towarzyszy!

I sam już nie wie jak, nie wydając żadnych dalszych komend — rozumiany doskonale przez swoją załogę, wykonuje ponowny zwrot przez rufę i po chwili pierwszy jest przy wywróconej łodzi.

— Żagle precz! —

— Jest! Żagle precz!

— Koło!

Koło ratunkowe zatoczywszy luk — pada przy jednym z pływających.

— Bosak!

Zakrzewski waha się, czy podać uzbrojony koniec bosaka, czy też odwrotnie.

Władek wyrывa mu go z ręki i podsuwa fonacemu, który go kurczowo chwycił.

— Dziękuję — słychać z wody krztuszący się i kaszlący głos.

— Głupstwo — mówi Władek i dopiero w tej chwili poznaje sternika z „Mewy”, tego samego, który na początku regat częstował go końcem cumy.

W tej chwili nadciągają jachty gotowe pomóc kolegom w ratowaniu.

— Nie trzeba! Damy sobie sami radę! Płynicie dalej.

Nie wszystkie jednak jachty chcą słuchać i robi się nagle tłok. Trzeba uważać, żeby jedna łódź nie wpadła na drugą, bo fala jest duża i istnieje niebezpieczeństwo zderzenia się burtami.

Ale już wyciągnięta wspólnymi siłami cała załoga „Mewy” jest na pokładach różnych jachtów.

— Teraz trzeba zająć się ratowaniem „Mewy” — rozkazuje Władek.

*

Wieczorem, przy ognisku, dzielono się wrażeniami z regat. W pewnym momencie sternik „Mewy” zawołał:

— Na cześć dzielnych przedstawicieli szlacheckiego robotniczego miasta Łodzi — trzykrotne hip, hip, hura!

— Hip, hip, hura! — wrzasnął z entuzjazmem cały obóz.

JAN MICHAŁSKI
(Ilustrował E. Karłowski).

metry od pomostu i po chwili zaczyna dryfować. Nie udało się. Trudno. Jeszcze jedno okrążenie i tym razem jolka przepisowo, delikatnie podchodzi do pomostu.

— Grot precz! — i dziesięciometrowa, biała płachta żagla błyskawicznie zsuwa się z masztu.

— Junak X zwinąć kilwater! — pada głos komendy.

— Jest, zwinąć kilwater! — odpowiada zafrasowany junak rozglądając się za tym „skomplikowanym instrumentem”. Huragan śmiechu przerywa poszukiwania.

— Trzeba jeszcze poduczyć się tych nazw żeglarskich — myśli junak X i zwinia zamiast kilwatera — szkoty grota.

*

Wieczorem wesoło i gwarno jest w świetlicy (zdj. 3). Marynarzy — również tych przyszłych — cechuje przecież uśmiech i pogoda. Do późnej nocy niesie wiatr po jeziorze echo marynarskiej piosenki, mieszając je z poszumem fal.

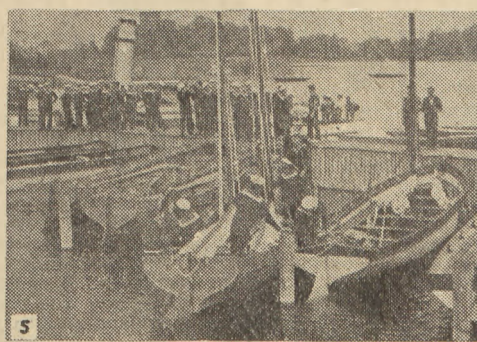
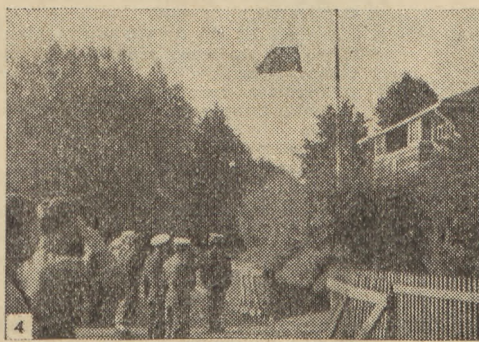
Wszystko co dobre — ma swój koniec. Nadeszła również chwila zakończenia kursu. Posmutniały miny junaków na myśl, że trzeba zostawić jole, barkasy, jezioro, lasy, ośrodek — i trzeba wrócić do domu. Rok szkolny już blisko. I gdy wyprężeni

na baczność oddawaliśmy po raz ostatni cześć espowskiej banderze opuszczanej na znak zakończenia kursu (zdj. 4) — przyrzekliśmy sobie, że wrócimy na wodę wszyscy jak jeden mąż. I to nie na tę jeziorową, zieloną i pocziwą, a na prawdziwą „słoną wodę” — na morze.

kursant BOHDAN CZARNECKI

Zdjęcia 5, 6 i 7 — wykonane zostały w ośrodku Przysposobienia Marynarskiego w Kruszwicy nad Gopłem. I tam również bieżącego lata powiewała espowska bandera, rozbrzmiewała espowska piosenka a granatowa espowska brać uganiała się pod żaglami i na wiosłach po całutkim jeziorze. Dziś cicho jest w Kruszwicy, tak jak cicho już jest i w innych ośrodkach wodnych „SP”. Spracowane jole, „dziesiątki”, barkasy — wyciągnięte na brzeg — zapadły w zasłużony zimowy sen.

Na wiosnę przyjdą nowi junacy, ożywią się sale i korytarze, zakołyszą się na wodzie świeżo odmalowane jachty i szalupy. Rozpocznie się nowa akcja letnia — akcja, która obejmie swym zasięgiem jeszcze większe rzesze młodzieży niż tegoroczna. **BACZCIE O CZYTELNICY — ABY I WAS W WODNYCH OŚRODKACH „SP” NIE ZABRAKŁO!**



M/s „CZECH” - NOWOCZESNY CHŁODNICOWIEC

rysunek wykonał S. Woźniak; tekst opracował Jotem

Jednym z najnowszych nabytków Polskiej Floty Handlowej — jest piękny motorowy drobnicowiec — m/s „Czech”. Statek ten należy do jednostek specjalnych zwanych chłodnicami. Ładownie jego są ściśle odizolowane od otoczenia a specjalne urządzenia chłodnicze pozwalają na utrzymanie w ich wnętrzu niskiej temperatury. Chłodnicowiec służy do przewozu towarów łatwo psujących się, przede wszystkim żywności takiej jak np. mięso, jaja, masło, owoce, ryby itd.

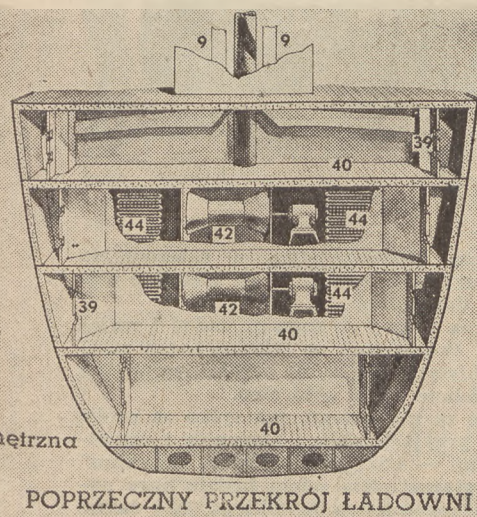
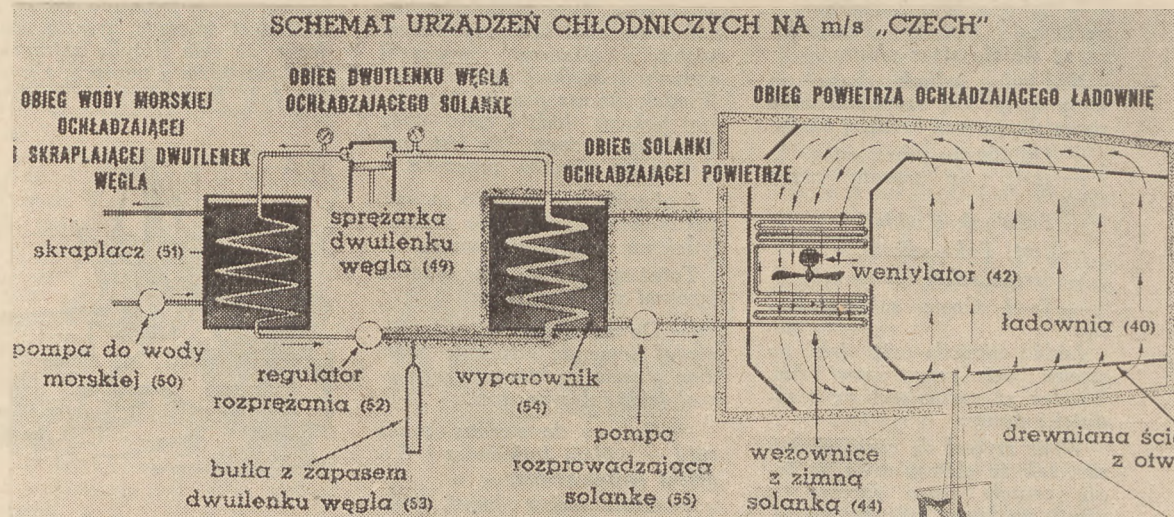
„Czech” nazywał się do niedawna „California Express”. Zbudowano go w r. 1934 w Szwecji dla norweskiego armatora, zajmującego się przewozem bananów do Europy. Jako „bananowiec” pływał „Czech” pod norweską banderą aż do początku bieżącego roku. Po zakupieniu go przez Rząd polski (na miejsce stracone w roku ubiegłym na minie „Lecha”) „Czech” poddany został odpowiednim przeróbkom, polegającym na dostosowaniu ładowni do przewozu mięsa oraz nabiału — i prawie niezwłocznie wszedł do eksploatacji. Do Gdyni zawinął „Czech” po raz pierwszy 5 kwietnia br.

Jest to dwusrubowy motorowiec posiadający dwa silniki Diesla o mocy 2300 KM każdy. Pozwalają one na osiągnięcie szybkości 15-16 węzłów. Długość „Czocha” wynosi 107 m, szerokość 6 i pół m. Tonaż — 3649 BRT, 2219 NRT i 3150 DWT. Próżni ładunku „Czech” może pomieścić w luksusowych kabinach — dwunastu pasażerów. Jeśli chodzi o urządzenia przeladunkowe, to oprócz ośmiu bombów statek rozporządza dwoma 2 tonowymi elektrycznymi dźwigami pokładowymi.

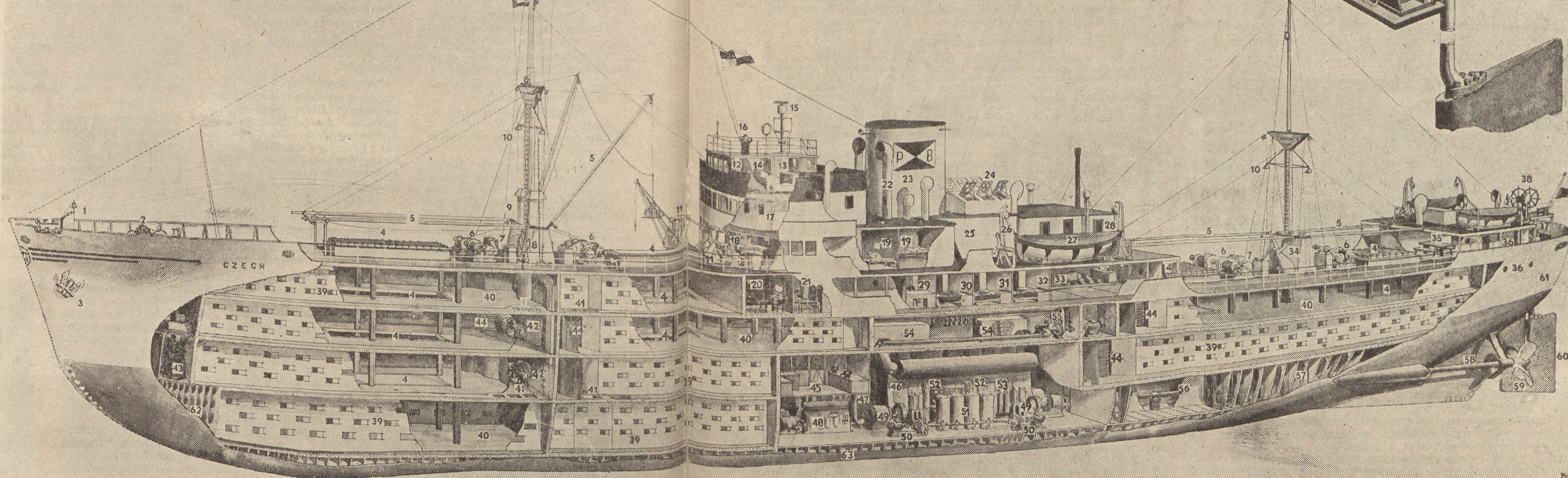
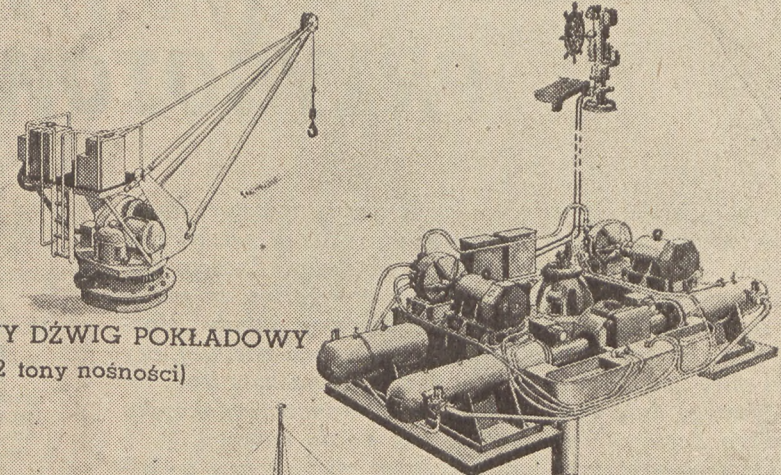
Działanie instalacji chłodniczej na m/s „Czech” wygląda z grubsza następująco: specjalna sprężarka (49) spręża gaz — dwutlenek węgla (CO₂) i wciąga go do cienkich rur, którymi dwutlenek węgla wędruje poprzez skraplacz (51). W skraplaczu na skutek oziębiającego działania przepływającej tam stałej wody morskiej pompowanej przez odpowiednią pompę (50) — dwutlenek węgla zaczyna się oziębiać oraz skraplać i jako tzw. para nasyciona dociera do regulatora rozprężania (52). Tam, dostawszy się nagle do rur o większym przekroju — dwutlenek węgla gwałtownie się rozpręża i zamieniając przy tym w ciecisz. Jako ciecz wędruje dalej poprzez tzw. wężownicę (54) gdzie w szybkim tempie paruje zamieniając się z powrotem na gaz. Ciepło potrzebne na przeprowadzenie zamiany na gaz, dwutlenek węgla pobiera od znajdującej się w wyparowniku solanki, którą znacznie na skutek tego oziębia. W postaci gazu dwutlenek węgla wraca do sprężarki i tam znowu zostaje sprężony, wtłoczony w cienkie rurki wędruje do skraplacza, rozpręża się, zamienia w ciecisz, trafia do wyparownika, paruje oziębiając solankę, wraca do sprężarki itd. itd. — stale w kółko. Drobną ubytek dwutlenku węgla, powstały na skutek nie szczelności rur itp. — uzupełnia się od czasu do czasu z butli (53).

Zostawmy cyrkulujący w kółko dwutlenek węgla i zajmijmy się solanką, którą dwutlenek węgla pozabawiając ciepła przy swej zamianie w gaz — oziębił do temperatury ok. minus 10^o Celsjusza. Normalna woda dawno by już zamarła, ale solanka mając temperaturę zamrażania znacznie niższą — pozostała w stanie ciekłym. Izolowanymi rurami wędruje ona teraz do ładowni, gdzie przepływa przez wężownicę (44) oziębia z kolei powietrze. Po czym, nieco cieplejsza (odebrała ciepło powietrza oziębiając je) wraca do wyparownika, tam znowu się oziębia, wędruje do wężownicy, oziębia powietrze itd. itd. — również w kółko.

Zimne powietrze — specjalne wentylatory (42) rozpraszają po ładowniach — przy czym i powietrze krąży w kółko: z jednej strony wpływa poprzez otwory w drewnianej wewnętrznej ścianie ładowni (39), z drugiej — wypływa i wraca do pomieszczenia gdzie są wężownice, oziębia się ponownie i znowu wędruje do ładowni. Otwory w drewnianej ścianie można zamykać i w ten sposób regulować dopływ zimnego powietrza, a zatem i temperaturę wewnątrz ładowni.



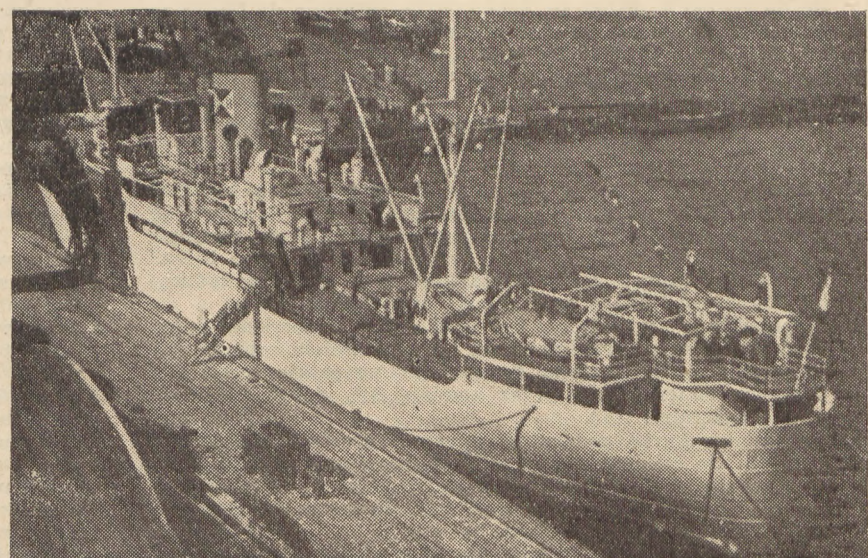
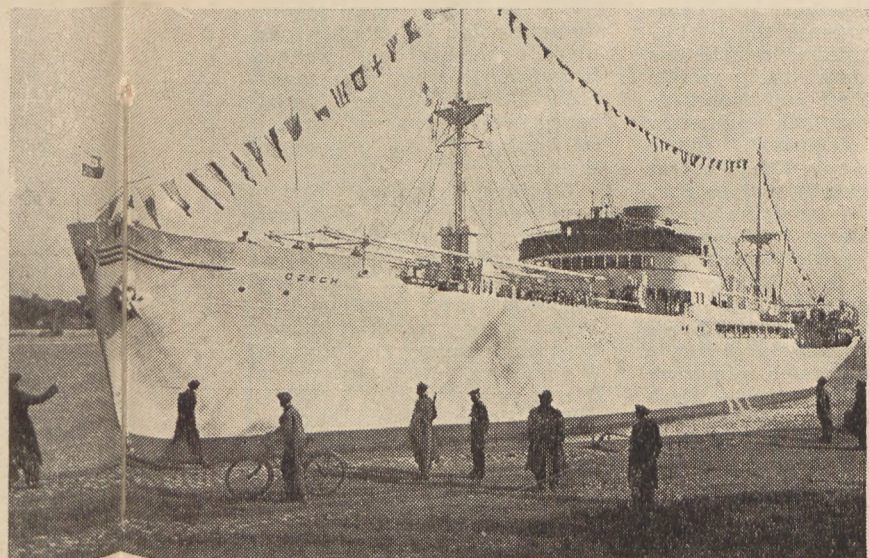
ELEKTRYCZNO - HYDRAULICZNE URZĄDZENIE STEROWE

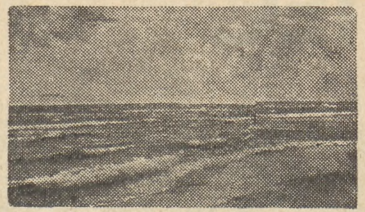


- W ładowniach „Czocha” znajdują się również tzw. ozonatory (41), które pochłaniają wszelkie zapachy wewnątrz pomieszczeń. Jest to b. ważne przy przewozie żywności.
- OBJASNIENIA SZCZEGÓŁOWE PRZEKROJU:**
1. zejście do magaz. dziobowego i dzwon okrętowy
 2. elektryczna winda kotwiczna
 3. kotwica
 4. luk ładowni
 5. bomby ładunkowe (no 3 tony nośności)
 6. elektryczne windy ładunkowe
 7. rozruszniki wind ładunkowych
 8. zapasowa kotwica
 9. odwietrzniki
 10. reflektory oświetleniowe do prac nocnych
 11. elektryczny dźwig pokładowy o nośności 2 ton
 12. sterownia
 13. kabina nawigacyjna
 14. ekran radaru nawigacyjnego

15. antena radarowa
16. kompas główny
17. pomieszczenie kapitańskie
18. salon pasażerski
19. szpital
20. kabina pasażerska klasy pierwszej
21. kabina pasażerska klasy turystycznej
22. nawienik
23. komin
24. luk świetlny maszynowni
25. szyb maszynowni
26. szlupbelki
27. szalupa ratunkowa
28. kabiny oficerów pokładowych
29. biuro okrętowe
- 30-32. kabiny oficerów-mechan.
33. kuchnia
34. śruba zapasowa
35. messa załogi
36. pomieszczenia mieszkalne załogi
37. elektryczny kabestan
38. ręczny ster awaryjny
39. drewniana ścianka wewnętrzna z zasuwanyimi otworami do re-

40. ładownia
41. ozonatory
42. wentylator
43. komora łańcuchowa
44. wężownica z zimną solanką
45. warsztat
46. lewoburtowy motor główny
47. prawoburtowy motor główny
48. agregat
49. sprężarka do dwutlenku węgla
50. pompa do wody morskiej
51. skraplacz
52. regulator rozprężania
53. butle z zapasem dwutlenku węgla
54. wyparownik
55. pompa rozpraszająca solankę
56. tunel wałowy
57. zbiorniki ropy
58. wał śrubowy
59. śruba lewoburtowa
60. ster
61. maszyna sterowa
62. wzmocnienia przeciwlodowe i zbiorniki halastowe
63. dno podwójne.





KURS



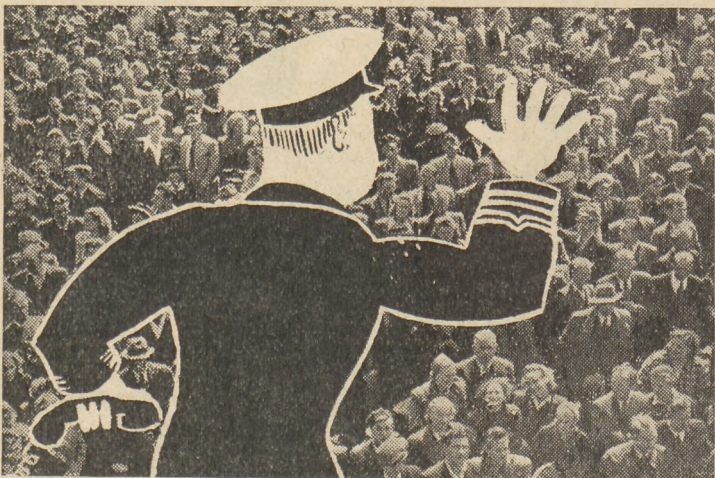
PRZYGOTOWAWCZY

SENSACJA!!!

Kiedy rozeszła się wieść o kursie przygotowawczym w „Młodym Żeglarzu” — do lokalu redakcji zaczęli tłumnie napływać zainteresowani czytelnicy. Zaczęto nas zasympywać pytaniami: czy kurs przygotowuje do mających się zacząć egzaminów do Państwowej Szkoły Morskiej, czy kurs przygotowuje na kapitana żeglugi wielkiej, czy trzeba mieć „małą maturę” aby dostać się na kurs itp.

Pewnego dnia było tak tłoczno, że komitet redakcyjny „Młodego Żeglarza” nie mógł dostać się do redakcji.

Żeby położyć kres fantastycznym pogłoskom i wyjaśnić, co to jest kurs przygotowawczy, ogłaszamy jego krótki regulamin.



REGULAMIN

1. Kurs przygotowawczy jest przeznaczony przede wszystkim dla młodzieży, która zamierza poświęcić się pracy na morzu i pragnie dostać się do szkolnictwa morskiego. Mogą na kurs zgłaszać się także wszyscy czytelnicy bez względu na płeć, wiek i wykształcenie, o ile zechcą w ten sposób pogłębić swoje wiadomości o morzu.
2. Celem kursu przygotowawczego jest przyswojenie uczestnikom najważniejszych wiadomości o morzu przez wskazanie im najdostępniejszych źródeł i uporządkowanie materiału przerobionego.
3. Przyjęty na kurs zostaje automatycznie (a więc bez oddzielnego zawiadomienia o przyjęciu) każdy, kto nadesłanie do redakcji „Młodego Żeglarza” w terminie do 20 października zgłoszenie na załączonym formularzu, wyciętym z niniejszego numeru oraz opracuje odpowiedzi na pytania.
4. Kursanci obowiązani są opracowywać tematy podawane co miesiąc w „Młodym Żeglarzu” i nadsyłać odpowiedzi na pytania, stosując się ściśle do podawanych wskazówek i dotrzymując wyznaczonych terminów. Nieprzestrzeganie tego powoduje skreślenie z kursu.
5. Kursanci muszą się przygotować na następujące koszty: wydatek 35 zł co miesiąc na numer „Młodego Żeglarza”, z którego wycina się formularz, wydatek 10 zł co miesiąc na kartę pocztową. Pożądane jest, aby kupili choć kilka broszur zaleconych do czytania; mogą to robić na spółkę lub korzystać tylko z egzemplarzy wypożyczonych.
6. Nieprzerwany udział w kursie i dobre odpowiedzi dają pierwszeństwo w przyjmowaniu do szkolnictwa morskiego, oczywiście o ile zostaną dopełnione wszystkie warunki przyjęcia (skierowanie przez komisję SP, dobre zdrowie, zdanie egzaminu itp.).
7. Pod koniec kursu przygotowawczego, uczestnikom kandydującym do szkolnictwa morskiego, rozesłane zostaną formularze podań do PCWM różniące się kolorem od formularzy dostępnych dla nieuczestników, a to celem odróżnienia i zapewnienia pierwszeństwa.
8. Udział w kursie uczestników nie kandydujących do szkol-

nictwa morskiego — daje pierwszeństwo w skierowaniu na kursy wykształcenia marynarskiego SP, o ile wszelkie warunki przyjęcia zostaną dopełnione.

9. Każdy uczestnik kursu ma prawo co miesiąc zadać 1 związane pytanie w sprawach związanych ze szkolnictwem morskim, lub materiałem objętym tematami przerabianymi na kursie. Odpowiedzi udzielane będą zbiorowo.
10. Nie wolno kursu uważać za nic innego, jak tylko za próbę nawiązania ściślejszego, przyjacielskiego stosunku i współpracy między czytelnikami — tzw. „zapaleńcami morskimi” a redakcją „Młodego Żeglarza”. Dla wielu będzie kurs pomocą w dostaniu się do szkolnictwa morskiego. Ale żadne zaświadczenia o odbyciu kursu, legitymacje dla uczestników itp. nie są przewidziane.

KOMENTARZ DO REGULAMINU

Po przeczytaniu regulaminu łatwo się można zorientować, że udział w kursie przygotowawczym kandydatów do szkolnictwa morskiego jest pożądany ze względu na ich własne dobro. Jasne jest, że PCWM przyzna pierwszeństwo młodzieży, która złożyła dowód swoich zainteresowań morskich i wytrwale dokształcała się w wiedzy o morzu, przygotowując się tym samym do egzaminu wstępnego, na którym oprócz pytań z przedmiotów szkolnych — padają też pytania na tematy morskic.

Rzucającym się w oczy wyrazem tego pierwszeństwa będą specjalne formularze podań dla uczestników kursu przygotowawczego, które zostaną wydane pod koniec kursu. Mając w ręku takie podanie — komisja dokonująca doboru uczniów od razu będzie wiedziała: „Ten kandydat przygotowywał się już od września 1949 r. widąc, że naprawdę szczerze interesuje się morzem”.

Żeby bez przeszkód brać udział w kursie — należy zapnumerować „Młodego Żeglarza”.

Jeżeli zaś ktoś z Was jest w tak ciężkich warunkach, że nie może mieć na własność co miesiąc nowego numeru „Młodego Żeglarza” i będzie go czytał w świetlicy, nie wycinając formularza — niech ponumerowane odpowiedzi prześle na kartce pocztowej, podając po stronie adresowej wszystkie dane zgłoszenia, rozmieszczone tak jak na właściwym formularzu.

TEMAT I — WYBRZEŻE

Kurs przygotowawczy rozpoczynamy wycieczką na Wybrzeże. Ponieważ chcemy zwiedzić szybko całe Wybrzeże — nie skorzystamy z pociągu, jako zbyt powolnego i przyziemnego środka lokomocji, ani też z samolotu, który jest dla nas za drogi. Po prostu wybierzemy najszybszy sposób zwiedzania: mapę. Znajdziecie ją w atlasie szkolnym, albo wiszącą na ścianie klasy. Powie nam ona o całości Wybrzeża, oglądanego z lotu balonu wzniesionego bardzo wysoko. To dla nas jest trochę niedogodne, bo pragnęlibyśmy przyjrzeć się w zbliżeniu skupiskom ludzkim na Wybrzeżu. Jest i na to sposób. Trzeba zajrzeć do poprzednich tegorocznych numerów „Młodego Żeglarza”, gdzie znajdziemy opis Gdańska (nr 1/2), Gdyni (nr 3), małych portów (nr 4) i Szczecina (nr 5) lub do „Morza i Marynarza Polskiego”, gdzie Szczecinowi poświęcony jest dłuższy artykuł w numerach 2, 3 i 4/49, a zespołowi trójmiasta Gdańsk — Sopot — Gdynia obszerna praca w 3 ostatnich numerach 6/7, 8 i 9. Kto może — niech przeczyta broszurę inż. Szymborskiego „Wybrzeże polskie”, wydaną w r. 1949 przez wydział turystyki Ministerstwa Komunikacji (cena 100 zł). Nie zaskodzą też zajrzeć do podręcznika geografii Polski

lub nauki o Polsce współczesnej.

A teraz — zanim jeszcze zagniemy interesować się szczegółami — spróbujmy z wielkiej wysokości spojrzeć na morze, po którym płyną statki z towarami i kutry rybackie, zagarniające w sieci ławice ryb. Przesuńmy wzrokiem wzdłuż Wybrzeża, zatrzymując się dłużej na portach, gdzie gromadzą się towary czekające na przewóz, gdzie przetwórnice rybne przetwarzają dostarczone przez rybaków połowy, gdzie na stoczniach powstają nowe statki. Spójrzmy też na złocisty pas plaży, ciągnącej się wzdłuż brzegów. Iluż to wczasowiczów — strudzonych ludzi pracy odpoczywa w słońcu nabierając sił do przyszłego wysiłku.

Wróćmy do mapy. Powie nam ona, ile razy zwiększył się brzeg morski Polski Ludowej. Zmierzy dawne Wybrzeże od Orłowa po rzekę Piaśnicę wraz z brzegiem Helu od strony zatoki i morza oraz porównajmy go z nowym Wybrzeżem, zwiększonym w kierunku wschodnim i zachodnim, licząc tylko brzegi otwartego morza, bez brzegów zalewów.

Przyjrzyjmy się, ile polskich rzek wpada do Bałtyku. Wybrzeże musi być połączone silnie z resztą kraju, musi stano-

wię z nim jedną całość. Jednym z głównych łączników są szlaki komunikacyjne wodne i lądowe. Policzmy, w ilu punktach na Wybrzeżu kończą się linie kolejowe oraz na jakich odcinkach przebiegają one tuż przy morzu.

A teraz przebiegniemy przez skupiska ludzkie na Wybrzeżu. Podzielić je można na kilka kategorii: porty I klasy — wielkie miasta liczące 100 do 200 tysięcy mieszkańców, ośrodki wielkiego ruchu statków, przeładowujących miliony ton towarów, z rozwiniętym przemysłem, stoczniami, ośrodkami życia kulturalnego; porty II kl. — mniejsze miasteczka kilkunasto lub kilkutyśięczne, gdzie odbywa się przeładunek niewielkich ilości towarów, skupia się lokalny przemysł, związany zwłaszcza

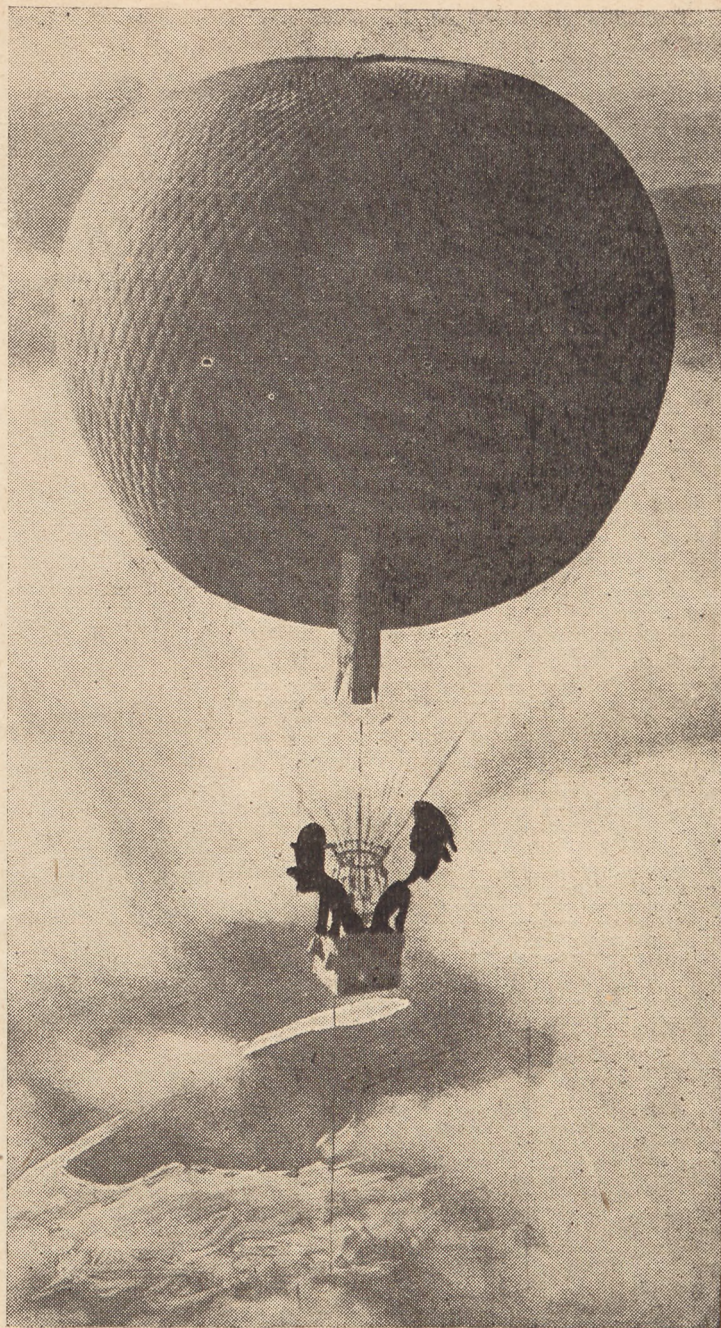
z rybołówstwem; porty III klasy — niewielkie, przeznaczone wyłącznie dla rybaków; miejscowości bez portów, wyposażone czasami tylko w przystań spacerową, będące uzdrowiskami i wreszcie — liczne wioski rybackie, liczące od kilkudziesięciu do paru set mieszkańców.

Spróbujmy ułożyć listę miejscowości wszystkich kategorii i ocenić w przybliżeniu ich ogólne zaludnienie. Skoro już to zrobimy — pomyślimy, czym się ich mieszkańcy zajmują. Zarysuje się przed nami wielki warsztat pracy morskiej, którego częścią wielu z nas chce się stać.

To był pierwszy etap. A teraz możemy odpowiedzieć na 5 pytań umieszczonych po odwrotnej stronie poniższego blankietu:

CO NALEŻY WIEDZIEĆ

- I. Do zawodów morskich przygotowują następujące szkoły, wchodzące w skład PCWM:
 - 1) Państwowa Szkoła Jungów (PSJ) w Gdyni — a) z rocznym kursem nauczania dla 16—18-letnich po 7 kl. (kształci załogi) lub po 9 kl. (przygotowuje do PSM) oraz — b) z 3-letnim kursem dla najzdolniejszych 15—17-letnich po 7 kl. (również przygotowuje do PSM).
 - 2) Państwowa Szkoła Rybaków Morskich (PSRM) w Gdyni dla 16—18-letnich po 7 kl. kształci załogi dalekomorskich statków rybackich na kursie rocznym, a oficerów na statki rybackie na kursie trzyletnim.
 - 3) i 4) Państwowa Szkoła Morska (PSM) w Gdyni (wvzd. mechaniczny) i w Szczecinie (wvzd. nawigacyjny) kształci oficerów mar. handlowej, przyjęcia tylko po ukończeniu PSJ (1).
 - 5) Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego (PLBO) we Wrzeszczu dla 16—20-letnich po 9 kl. kształci techników.
 Po ukończeniu 11 kl. można dostać się na Wydz. Budow. Okrętów Politechniki Gdańskiej lub do Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Sopocie. O terminach i warunkach przyjęć w roku 1950 do szkół PCWM i szkół wyższych zawiadomi „Młody Żeglarz” na wiosnę 1950 r.
- II. Do ochotniczej służby w Marynarce Wojennej przyjmowani są 18—20-letni po 7 kl. Do Oficerskiej Szkoły Mar. Woj. — 18—21-letni po 9 kl. O terminach i warunkach przyjęć w roku 1950 zawiadomi „Młody Żeglarz”.
- III. Warunkiem przyjęcia do szkół PCWM 1) — 4) jest prawidłowa budowa ciała, dobry stan zdrowia, wzrost co najmniej 158 cm, waga powyżej 50 kg, normalny słuch (szent z odległości 8 m) i wzrok (1,0 na każde oko bez korekcji), zdrowe lub wyleczone uzębienie oraz brak jakichkolwiek upośledzeń organizmu. Podobne wymagania dotyczą służby w Mar. Woj.
- IV. Kandydaci do I. i II. winni niezwłocznie zgłosić się do Kół Przygotowania Marynarskiego „Służby Polsce” celem przejścia wstępnego przeszkolenia oraz zapisać się na korespondencyjny kurs przygotowawczy w „Młodym Żeglarzu”.
- V. Przy egzaminach wstępnych do szkół PCWM, duży nacisk kładzie się na matematykę, fizykę, język polski, naukę o Polsce i świecie współczesnym. Dlatego już od początku roku szkolnego musicie na te przedmioty zwrócić baczną uwagę, jeżeli zamierzacie w roku 1950 przystąpić do egzaminów.



UWAGA! RUBRYKI DO WYPEŁNIENIA — NA ODWRÓTIE, SPOSÓB POSTĘPOWANIA — PONIŻEJ

JAK WYSLAĆ ZGŁOSZENIE

Skoro już zdecydowaliśmy się na udział w kursie przygotowawczym — zabieramy się do wysłania niniejszego zgłoszenia. Po namyśle, pogrzebawszy w książkach i wymierzwszy co trzeba na mapie — mamy już gotowe odpowiedzi na wszystkie pięć pytań. W sprawie pytania 5 trzeba pójść aż na dworzec kolejowy i obejrzeć mapę kolejową, bo w atlasie nie ma szczegółów. Z pytaniem 3 też będą kłopoty, bo kto tam wie, gdzie ilu ludzi mieszka. Przyjmijmy jednak pewne przybliżenie i odpowiedź gotowa.

Odpowiedzi piszemy atramentem wyraźnie i zwięźle, unikając niepotrzebnych słów. Oczywiście przedtem opracowujemy brulion na kartce. Teraz kolej na wpisanie nazwy województwa, w obrębie którego mieszkamy. Widocznie w redakcji „Młodego Żeglarza” będą segregować kartki województwami. Potem bardzo wyraźnym piśmem kaligrafujemy nazwisko (najpierw) imię (po nazwisku) i adres. Wreszcie wpisujemy do sześciu rubryk ankiety informacje o sobie, które ułatwią redakcji ocenę odpowiedzi. Trzeba się przedstawić kierownictwu kursu.

Skoro załatwiliśmy się z odwrotem — wycinamy dokładnie formularz wg linii i szykujemy klej. **PRZEDTEM TRZEBA PRZECZYTAĆ NINIEJSZE UWAGI DO KOŃCA, BO ZA CHWILĘ ZNIKNA, ZAMAZANE KLEJEM.** Formularz załamujemy na linii oddzielającej odpowiedź od informacji osobistych, czyli na krawędzi czerwonego pola. Potem znowu prostujemy i pokrywamy po całej stronie klejem, koniecznym roślinnym. Bierzymy kartkę pocztową z nadrukowanym czerwonym znaczkiem za 10 zł i kładziemy stroną przeznaczoną na korespondencję z prawej strony formularza dokładnie na czerwonym polu, nie przesuwając w lewo

poza linię załamania. Powierzchnia kartki pocztowej jest nieco większa od naklejonej części formularza. Lewą część formularza zaginamy wzdłuż załamania i skleamy ze stroną adresową kartki w miejscu, gdzie wpisuje się zwykle nadawcę.

Teraz na kartce piszemy adres: „MŁODY ŻEGLARZ”, GDYNIA, AL. ZJEDNOCZENIA 3, KURS PRZYGOTOWAWCZY. Adres nadawcy znajduje się na formularzu. Kartka gotowa do wysyłki.

Trzeba uważać, żeby kartka przylegała ściśle do załamania formularza.

A teraz zapewne spytacie po co to wszystko?

Otóż aby ułatwić szybkie sprawdzenie odpowiedzi — trzeba je mieć na ustalonym formularzu. Odpowiedzi Wasze będą gromadzone i przechowywane do końca kursu. Formularz musi być więc jednakowego formatu i szywny, żeby nadawał się do przechowania w kartotece. Drukowanie takich formularzy na sztywniejszym papierze byłoby za drogie. Znaleźliśmy więc wyjście. Sztywność da kartka pocztowa, a formularz każdy uczestnik kursu sam naklei. Z jednej strony będą odpowiedzi, z drugiej dane personalne, a wszystko dotrze do nas za jedne 10 zł. Pomyślcie, ile byłoby roboty z otwieraniem wszystkich kopert, układaniem najróżniejszych formatów papieru, czytaniem obszernych odpowiedzi. Stosując nasz system — wyzbijamy się tych kłopotów i zmuszamy Was do krótkich, zwięzłych odpowiedzi, bo na długą pisaninę nie będzie miejsca.

Aby nikt nie mógł pomieszać szyków — ogłaszamy — że zgłoszenia i odpowiedzi nadesłane w innej niż opisana powyżej formie (w listach itp.) nie będą brane pod uwagę.

Gdy płynąć do Baku mijają się wczesnym rankiem wschodni cypel Półwyspu Apsze-ronskiego, zza snujących się nad wodą pasem mgły wylaniają się nagle wysokie, smukłe wieże, wyrastające z morza. Przypominają one do złudzenia normalne wieże szybów naftowych, spotykanych na polach naftowych całego świata. Mimo woli nasuwa się obserwatorowi pytanie: Czyżby nafta? Tyle mł od brzegu?

Odpowiedź krótka: Tak! To nafta z morskiego dna. A oto jej dzieje:

NA SZTUCZNYM ŁĄDZIE

Nieprzebrane, bogate złoża naftowe okręgu bakińskiego od 80 lat dają nieprzerwanie tysiące ton ropy naftowej dziennie. Bez przerwy płynie z jego szybów wartki potok „płynnego złota”, potwierdzając stale tezę o ogromie tego podziemnego bogactwa.

Ponieważ jednak nie tylko nauka ale i technika idzie milowymi krokami naprzód, a równocześnie zwiększa się stale zapotrzebowanie na produkty, pochodzące z przeróbki ropy naftowej — radzieccy naftciarze pomyśleli o szukaniu nowych, nieznanych jeszcze złóż. Na mapie geologicznej tej części Kaukazu poczęli więc pojawiać się coraz to nowe pola roponośne. Na pustych, niezamieszkałych dotychczas obszarach wyrastał coraz gęściejszy las wież wiertniczych.

— Co to ma jednak wspólnego z morzem? — zapytacie.

— Bardzo wiele. Bo oto las szybów, już kilka dziesiątek lat temu dotarł w swej wędrówce nad brzeg morza, i tu, zatrzymał się niezdecydowanie. Nieraz zapewne ówczesni naftciarze i geolodzy stawali na brzegu i zastanawiali się czy roponośne złoża rzeczywiście się tu kończą. Zaczęli się domyślać, iż niektóre z nich idą dalej, pod wodę, przeprowadzali nawet pierwsze, sporadyczne badania...

Lecz tu księga nauki pokazała jeszcze jedną białą, niezapisaną kartę, prosząc o jej wypełnienie. Dopiero radzieccy uczeni wyzwanie przyjęli i walkę o tę podwodną naftę wygrali.

Stwierdzili oni, że w Zatoce Illicza ołbrzymie pole naftowe kończy się daleko w morzu. Postanowiono więc ujarzmić tę podwodną naftę przy pomocy sztucznych wysepek z normalnymi wieżami wiertniczymi, właśnie takimi, jakie mijają się w drodze do Baku.

Podczas gdy radzieccy geolodzy szukali podwodnych złóż naftowych i oznaczali ich położenie, naftciarze, technicy i inżynierowie badali równocześnie sposoby eksploatacji tych złóż przy pomocy sztucznych wysepek z szymbami. Na obu odcinkach zwyciężył człowiek radziecki.

Lecz ludziom nauki było tego mało. Dla nich było to zapełnienie tylko części strony. Ich nie zadawały szyby, eksploatujące podwodne przedłużenia pól lądowych tak, jak nie zadawały ich pojedyncze wysepki na żelbetonowych słupach, czy małych lecz mocnych pontonach. Oni chcieli w końcu zapisać historię podwodnej nafty na reszcie miejsca w księdze nauki. Chcieli stawić na morzu szyby, tam gdzie z ładu nie schodziło żadne pole naftowe!

Gdy te, zdawałoby się fantastyczne projekty przedłożono władzy radzieckiej — troskliwemu opiekunowi nauki i techniki — zostały one, po szczegółowej analizie zatwierdzone, wyasygnowano na ten cel odpowiednie kwoty, urządzono laboratoria i pracownie naukowcom

i inżynierom, nauka i technika ruszyły wspólnie na podbój podwodnej nafty.

Pierwsze badania, przeprowadzone w tym celu wykazywały, że nawet na głębokości kilku dziesiątów metrów spotkać można przebogate złoża ropy. Już w roku 1934 radzieccy geolodzy opracowali wspólnie z naftciarzami metody eksploatacji tych złóż, lecz wyniki były zrazu nikłe.

Dopiero osiągnięcia lat późniejszych, zastosowanie najnowocześniejszych aparatów do badania dna morskiego, pozwoliły osiągnąć pierwsze poważniejsze sukcesy.

GEOLOGIA W SKAFANDRACH

Niestety, wojna przerwała działalność radzieckich uczonych i dopiero w roku 1945 po jej

NAFTA



NA DNIEM MORZA

zakończeniu, Radziecka Akademia Nauk wznowiła prace badawcze. Wtedy to wyruszyła na Morze Kaspijskie pierwsza ekspedycja „geologów w skafandrach”, celem dokładnego zbadania morza u wybrzeży Azerbejdżanu, i opracowania sposobu wydobywania tam nafty.

Na specjalnym statku badawczym, doskonale zaopatrzonym w najnowocześniejsze aparaty i urządzenia, ekspedycja spędzała długie tygodnie i miesiące na morzu, badając dno nieznanie i tajemnicze. Tylko zimowe sztormy spędzały ich na ląd, do niewielkiego domku, opodal latarni morskiej na cyplu Półwyspu Apsze-ronskiego. Tak minęły lata 1946 i 1947.

Nie brano już próbek dna przy pomocy aparatu Eckmana. Teraz uczeni, ubrani w kostiumy nurków, przemierzali dno w miejscach, gdzie pobrane próbki wskazywały najmniejszy choćby ślad roponośnego podłoża. Elektryczne lampy rozpraszają mrok podwodny, a drobne pęcherzyki powietrza wskazywały drogę wędrujących „geologów w skafandrach”. Równocześnie zaś na pokładzie statku, koledzy geologa-nurka notowali pilnie na mapie podawané telefonicznie wyniki obserwacji.

Tak mijają tygodnie i miesiące. Ustalono, że najlepiej rozpocząć badania od ładu, od brzegu, aby je później prowadzić coraz głębiej. Toteż coraz częściej „geologicznie”

STATEK STAWAŁ NAD MIELIŻNĄ

Marynarze zawsze omijali płycizny, zarówno te, pełne drobnitkiego, białego piasku, jak i te, wiele groźniejsze — skaliste. Normalnie mogła ich tam zapełnić tylko burza morską, a wtedy nie wróżyli sobie nic dobrego. Toteż, gdy pewnego razu statek geologów stanął w miejscu, w którym na mapie oznaczono mieliżnę, załoga usiłowała protestować. Włączono sondę akustyczną. Po odczytaniu głębokości — geolodzy długo musieli tłumaczyć przesydanym marynarzom, że trzeba jeszcze ćwierć mili dalej. Dali się oni w końcu przekonać, bo czegoż się nie robi dla nauki i stateczek wolno ruszył aby stanąć dopiero w miejscu, gdzie miał niespełna pół metra wody między kilem a dnem. Poszła na dno kotwica, a na pokładzie ukazał się znówu nurkowiec, tym razem w innych kostiumach.

ŁUDZIE ŻĄBY PRZY PRACY

Przypominali w nich wielkie zielone żaby. Szybko schodzili do wody i badali, badali, badali... Uciekały przed nimi ryby i wszelkie inne stwory wodne, lecz oni, zaabsorbowani dnem i jego budową, nie zwracali na nie uwagi.

Tym razem dno przypominało w miniaturze tereny roponośnych pól na lądzie. Były tu góry i doliny, wąwozy i lasy wodorostów. Ludzie żaby pełzali wolno po dnie i badali, badali, badali...

Gdy wracali na pokład, puste pola na mapie zapełniały tajemnicze znaki i cyfry. Tajemnicze tylko dla zwykłego śmiertelnika, lecz nie dla naftciarzy. Ci szli dalej naprzód. Poczęli stawiać na wodzie wieże na fundamentach żelbetonowych lub na pontonach, zakładali świdy, wiercili. Szli coraz dalej w morze, prowadzeni przez niewielki badawczy stateczek.

Milligramowe rusztowania wież wiertniczych zaczęły wyrastać właśnie tam, gdzie w pobliżu — na brzegu — brak było pól roponośnych. Powstawały szeregami sto, dwieście, trzysta metrów od brzegu, odchodziły dalej, pół mili, milę i więcej. Bo radzieccy geolodzy znaleźli wreszcie sposób na oddpienie pod wodą „płynne złoto”, obudzili je i uśpieli w ręce innych ludzi — radzieckich naftciarzy. Ci, nie bacząc na brak ładu pod nogami, nie bacząc na burzę i sztormy, rozpoczęli, dobywać je na powierzchnię.

Tym razem nie tylko radziecka Nauka zapełniła resztę strony w swej księdze. Obok stanęły też znaki Techniki kraju zwycięskiego socjalizmu. A na powierzchni morza płynię z dna nieprzerwanym strumieniem „płynne złoto” — nafta...

ST. WOLIŃSKI

1. Na czym polega znaczenie morza?

2. Ile razy zwiększyła się długość naszego brzegu morskiego w porównaniu z r. 1939?

3. Na ilu Polaków wypada 1 mieszkaniec Wybrzeża?

4. Wylicz najważniejsze związane z morzem zajęcia ludności Wybrzeża.

5. W jakich miejscowościach nadmorskich kończą się linie kolejowe? Między jakimi miejscowościami linia kolejowa biegnie przy morzu?

6. Zwięźle pytanie kursanta na temat związany z kursem przygotowawczym lub szkoleniem morskim.

województwo		Nr
-------------	--	----

.....
nazwisko i imię

.....
adres

ZGŁOSZENIE NA KURS PRZYGOTOWAWCZY

- (Tu zlicać)
-
czy zamierza kandydować do szkolenictwa morskiego, do jakiej szkoły?
 -
czy odpowiada wymaganiom co do zdrowia, wagi, wzrostu?
 -
czy należy do Koła Przystosowania Marynarskiego „Służby Polsce” i jakiego?
 -
data urodzenia:
 -
do jakiej szkoły i której klasy uczęszcza lub w jakim zawodzie pracuje?
 -
zawód ojca (matki), jeśli rolnik — ile ha ziemi?

CO CZYTAĆ?

Rozebraliśmy się z morzem aż do następnych wakacji. Ciężko było odjeżdżać z Wybrzeża. Ale — wrócimy za rok, i dlatego nie wolno nam przerywać z nim łączności. Zainteresowanie, które budzą w nas sprawy morskie, trzeba stale podsycać jednocześnie zaspakając. Do tego pomoże nam lektura morska, a zwłaszcza czytanie czasopism, co pozwoli trzymać rękę na pulsie życia morskiego.

Dla wielu wystarczy „MŁODY ŻEGLARZ”, przynoszący co miesiąc sporą garść wiadomości znad morza. Są jednak wśród nas mroscy zapaleńcy, którzy chcieliby o wiele więcej wiedzieć, niż to może podać pismo dla młodzieży.

Nie powinni oni spocząć, dopóki świetlica, do której uczęszczają, nie zaopatrzy się w odpowiednie czasopisma morskie. Jak tego dokazać? Wystarczy zebrać grono zainteresowanych i wspólnie wystąpić z właściwym wnioskiem. Jeżeli się nie uda — trzeba zebrać się w kilku i założyć zespół czytelnicy, prenumerując za składkowe złówki wybrane przez zespół czasopisma. A jest w czym wybierać...

MORZE MARYNARZ POLSKI

Wielu zna dobrze ten miesięcznik. Nie jest to czasopismo specjalne, jednokierunkowe, ale wszechstronne, dostępny dla każdego, barwny i urozmaicony przegląd spraw morskich o tak szerokiej skali tematów jak nasz „Młody Żeglarz”. Różnica między obu pismami jest jednak zupełnie wyraźna. „Młody Żeglarz” opracowuje treść specjalnie łatwo i przystępnie, stosownie do potrzeb młodych czytelników. „Morze i Marynarz Polski” nie jest do tego obowiązkane jako popularne pismo dla dorosłych. Dlatego też doskonale się uzupełniają. Starzy (ale niekoniecznie wiekiem) czytelnicy „Młodego Żeglarza”, którzy zdobyli zasadniczą orientację w sprawach morskich — znajdują tu okazję do poszerzenia i pogłębienia swoich wiadomości. A ponieważ przywykli do ładnej szaty graficznej „Młodego Żeglarza” — tym łatwiej ocenią piękne i staranne opracowanie naszego „starszego kolegi” i zasmakują w jego lekturze.

„MORZE I MARYNARZ POLSKI” ukazuje się od stycznia 1948 roku, po połączeniu „MORZA” z „MARYNARZEM POLSKIM”. Dotychczas ukazało się 18 zeszytów. Adres administracji: Warszawa Al. Jerozolimskie 55, konto PKO I-8000, prenumerata półroczna 160. — zł, cena pojedynczego numeru 30. — zł.

PRZEGLĄD MORSKI

Kwartalnik ten jest organem Marynarki Wojennej, stąd też wynika jego zasadnicze nastawienie na tę właśnie dziedzinę. Ponieważ Marynarka Wojenna Polski Ludowej nie zasklepia się w ciasnej specjalności, ale żyje sprawami obchodzącymi nas wszystkich — przeto znajdziemy w „Przeglądzie Morskim” odbicie całej naszej rzeczywistości.

Kto chciałby zostać w przyszłości oficerem Mar. Woj., a więc zapewne już teraz interesuje się okrętami, uzbrojeniem morskim, sprzętem technicznym, właściwym naświet-

leniem historii wojen morskich, a zwłaszcza ostatniej, oraz kroniką bieżącą marynarek wojennych — ten znajdzie w „Przeglądzie Morskim” jasne, przystępne, autorytatywne naświetlenie tych zagadnień.

Trzeba jednak zdać sobie sprawę, że do lektury tego kwartalnika można przystępować dopiero wtedy, gdy się ma wyraźne zainteresowanie oraz elementarne wiadomości wstępne. W innym wypadku to wartościowe i doskonałe redagowane pismo wyda się mało interesujące i trudne.

„PRZEGLĄD MORSKI” ukazuje się jako kwartalnik od stycznia 1947 roku. Dotychczas wydano 10 zeszytów o objętości przeszło 100 stron każdy. Adres administracji: Gdynia ul. Waszyngtona 44, konto PKO XI-181, prenumerata półroczna 500. — zł, cena 1 zeszytu — 250 zł.

Jantar

Zastrzeżenia, dotyczące czytania „Przeglądu Morskiego”, rozciągają się na kwartalnik naukowy Instytutu Bałtyckiego „Jantar”. Do czytania tego pisma zabierające się dopiero po skończeniu co najmniej 9 klas — i pod warunkiem, że zainteresowania Wasze idą w kierunku humanistycznym, t. zn. że macie zamiłowanie do historii, polonistyki, geografii, nauki o Polsce współczesnej i zagadnień ekonomiczno-społecznych.

„Jantar” ogłasza systematyczne opracowania z dziedziny historii, geografii, ekonomii na tematy związane z Bałtykiem i naszej łączności z tym morzem.

W kwartalnych przeglądach kronikarskich omawia najważniejsze wydarzenia z zakresu kultury i gospodarki morskiej. Przynosi też recenzje książek naukowych oraz przeglądy bibliograficzne. Dla odpowiednio przygotowanych instruktorów może być wielką pomocą w pracy Kół Przysposobienia Marynarskiego „SP”.

„JANTAR” ukazuje się od lipca 1946 roku. Dotychczas wydano 11 zeszytów w tym kilka podwójnych. Adres administracji: Gdańsk, ul. Elżbietańska 3. Prenumerata roczna 410. — zł, cena numeru pojedynczego 110. — zł, podwójnego — 210. — zł.

CYKL: Polacy na morskich szlakach

ERAZM KRETKOWSKI

Wśród pierwszych żeglarzy, jacy tłumnie rzucili się na niedawno odkryty przez Vasco da Gama szlak wodny dookoła Afryki do Indii, nie zabrakło i Polaków. Był to przeważnie poszukiwacz przygód, żądni ujrzenia ciekawych egzotycznych krajin wschodnich lub też misjonarze, których powołanie pedziło do nawracania nieznanymi „pogan”. Nie małą zachętą dla różnego rodzaju awanturników było i to, że krajinę wschodnią, a w szczególności Indie słynęły z legendarnych bogactw, gdzie łatwo było obłowić się złotem, perłami czy drogiymi kamieniami.

Jednym z pierwszych, a może nawet pierwszym Polakiem, jaki drogą morską wypuścił się do dalekich Indii był Erazm Kretkowski. Był to jeden z najbardziej oświeconych ludzi w Polsce w początku XVI wieku, ale równocześnie duch niespokojny, żądny sławy i przygód — typowy przedstawiciel swojej epoki. Zanim wyruszył na daleki szlak wodny do Indii, wiele podróżował po Europie, zahaczając prawdopodobnie o wyspy i krajinę wschodnio-środkiemorskie. Wiadomo na przykład, że przebywał w Egipcie. Na ogół o życiu Erazma Kretkowskiego posiadamy skąpe wiadomości. Nie wiadomo nawet, gdzie i w którym roku urodził się.

Poznawszy Europę i zakosztowawszy podróży po Morzu Śródziemnym, Kretkowski postanowił wypuścić się na dalsze wody. Nie było to rzeczą łatwą w ówczesnych czasach. Na dalekie szlaki morskie można było wyruszyć tylko na statkach hiszpańskich lub portugalskich. Udaje się więc nasz uczonego humanista na Półwysep Iberyjski. Próbuje dostać się na statek odchodzący do nowo odkrytych Indii Zachodnich (Ameryki), ale Hiszpanie zazdrośnie strzegą przed obcymi drogi do nowej złotodajnej krajiny. Udaje się do Portugalii z zamiarem pożegławania do Indii Wschodnich — krajiny niemiełej słynnej z nieprzełomionych bogactw.



Po tygodniu oczekiwania, Kretkowski znalazł się wśród członków załogi galeonu portugalskiego. Niebawem wyruszone na morze. Podróż dookoła Afryki była długa i jednostajna. Po drodze nie było portów czy przystani. Trzymało się z dala od brzegów. Każdej chwili można było oczekiwać pogoni korsarzy. Ich statki stale kręciły się u wybrzeży afrykańskich.

Początkowo trudno było Kretkowskiemu przyzwyczaić się do brutalnego marynarskiego otoczenia. Dzięki jednak posiadanemu wykształceniu i znajomości

geografii, już po dwóch tygodniach nasz rodak zdobył szacunek wśród załogi, Kapitan wyciągał go często na dysputy, a nawet zlecał prowadzenie diariusza* okrętowego. Kretkowski poznał sztukę nawigacji i w ostatnich tygodniach podróży był wielce pomocny kapitanowi.

Po siedmiu miesiącach żeglugi, galeon portugalski znalazł się na wodach Indii. Skierował się do Kalkuty, a później do innych portów. Nowy nieznaną kraj pagód i stoni wywarł na uczonego humaniście mocne wrażenie. Prawdopodobnie utrwalił swoje przeżycia na piśmie, jakkolwiek te opisy nie dochowały się. Nie wiadomo też, jak długo przebywał w Indiach i czy powrócił również drogą morską dookoła Afryki czy też krótszą lądową-morską przez Arabię, Egipt i Morze Śródziemne. Umarł w 1558 roku w Padwie. Jego podróże odbiła się głośnym echem w całej Europie. Nasz wielki poeta złotego wieku polskiej literatury, Jan Kochanowski, wierszem sławił czyny Kretkowskiego. Wprawdzie nie był Kretkowski żeglarzem w pełnym znaczeniu tego słowa, ale ponieważ posiadał wielką znajomość warunków ówczesnej nawigacji i był członkiem załogi w długiej, dalekiej podróży morskiej, można go za żeglarza uważać. Był poza tym prawdopodobnie pierwszym Polakiem, który przepłynął z Europy do Indii na szlaku morskim Vasco da Gama.

* Dziennika.

BOLESŁAW KUŹMIŃSKI

GOSPODARKA MORSKA

Trzeci z serii poważnych kwartalników zainteresuje tylko tego, kto zamierza kształcić się w kierunku ekonomicznym a więc nęca go studia w Wyższej Szkole Handlu Morskiego w Sopocie lub Akademii Handlowej w Szczecinie.

Jednak nawet dla takiego czytelnika mogą być za trudne artykuły ekonomiczne i materiały z dziedziny gospodarki morskiej, o ile nie zetknął się w praktyce z życiem gospodarczym Wybrzeża.

Natomiast bez wątpienia wiele skorzysta się czytając stale działający w każdym numerze „Gospodarki Morskiej”: sprawy morskie w świecie, problemy morskie w prasie krajowej, kroniki, recenzje i przeglądy statystyczne.

„GOSPODARKA MORSKA” ukazuje się od kwietnia 1948 roku. Dotychczas ukazało się 5 zeszytów. Adres administracji: Gdańsk, ul. Elżbietańska 3. Prenumerata roczna wynosi 600. — zł, cena 1 zeszytu — 180. — zł.

TECHNIKA MORZA

WYBRZEŻA

Przyszli technicy i inżynierowie mogą zapoznać się z budową statków i budownictwem portowym z „Techniką Morza i Wybrzeża”. Ale nie tylko oni powinni stać się czytelnikami tego ciekawego pisma. Redakcja jego wprowadziła zwyczaj poświęcania numeru jednemu tematowi, ujmując go z wielu punktów widzenia nie tylko pod względem technicznym. Dotychczasowe zeszyty specjalne, poświęcone portom polskim, stocziom, odbudowie miast Wybrzeża i ostatnio Szczecinowi, są źródłem niezwykle interesujących wiadomości.

„TECHNIKA MORZA I WYBRZEŻA” ukazuje się od listopada 1946 roku. Dotychczas wydano 16 zeszytów, w tym wiele podwójnych. Adres administracji: Gdańsk — Wrzeszcz, Al. Wojska Polskiego 17, konto PKO XI-54 171. Cena zeszytu pojedynczego 150. — zł, podwójnego 250. — zł.



o i co, ojciec? — zapytał Julio wchodzącego.
 Ale Angelico nie odpowiedział synowi, tylko ciężko usiadł na jedynym w izbie rozklekotanym krześle. Zwieszona głowa i opadłe w dół ramiona świadczyły o zupełnym załamaniu się tego człowieka.
 — Nie przyjęli cię? — ponowił zapytanie Julio.

Angelico nie podnosząc głowy odpowiedział cicho:

— Nie!
 — Dlaczego? Czyżbyś już był za stary? Przecież jeszcze niedawno pracowałeś i chwalił cię wszyscy, że jesteś taki mocny.

Angelico przysunął się do syna i szepnął:
 — No, chyba wiesz. Mocny to ja jestem bardzo, ale zanadto gardłowałem przeciwko kapitalistom i wyszkolowi robotników, żeby się to mogło podobać tym różnym pieskom faszyzmu. I to się mści.

— Więc co będzie?
 — Nie wiem. Ale tak sobie myślę, że są szczęśliwe narody, gdzie nie ma zmyry bezrobocia, gdzie jest co włożyć do ust i na grzbiet, gdzie buduje się specjalnie mieszkania dla ludzi pracy, a w dawnych jaśniepańskich pałacach urządziła się domy dziecka, domy wypoczynkowe dla robotników i małorolnych...

— Czy to prawda, ojciec, że są takie państwa, gdzie zdolna, a uboga młodzież może skończyć wyższą szkołę?

— Tak. Słyszałem o tym. Ale mówią o tym tylko na ucho. Niebezpiecznie to rozgłaszać. Tam wszyscy mają bezpłatną szkołę i młodzież często dostaje jeszcze stypendia albo pełne utrzymanie. A najzdolniejszych kieruje się na uniwersytety i politechniki.

Julio oparł się rękoma o stół i słuchał z błyszczącymi oczyma opowiadania ojca.

— A dlaczego u nas jest inaczej? Dlaczego jesteśmy obdarci i głodni? Dlaczego ja nie mogę się dalej uczyć, choć chcę tego bardzo i wszyscy mówią, że jestem zdolny i pracowity?

Ale nie zdążył mu odpowiedzieć ojciec, bo przez otwarte drzwi wpadła do izby dziewczyna bosa i w krótkiej sukieneczce. Była chuda, ale mimo to piękna i zgrabna.

— Przyniosłam wam coś dobrego — wykrzyknęła radośnie — trzymając ręce za sobą. Zgadnijcie co?

— Pewnie znalazłaś zdechłego szczura — zażartował Julio.

— A nienrawda — odpowiedziała z oburzeniem i pokazała puszkę konserw.

— Skąd to masz? — zapytał ojciec.

— Dostałam.

— Od kogo? — wykrzyknęli razem.

— O, iacy jesteście ciekawli. Wszystkie jedno nrzecież.

— Nie wszystko jedno. Mów prawdę. Zebrałaś?

Dziewczyna spuściła oczy.

— Nie zebrałam, — powiedziała cichym głosem — poprosiłam tylko.

— Kogo?

— Żołnierza amerykańskiego.

— I dał ci tak darmo?

— Darmo. Obiecał mi nawet dać jeszcze czekoladę, jeżeli go pocałuję wieczorem w parku przy fontannie.

— Nie pójdziesz tam! — twardo powtędził ojciec. — Masz dopiero czternaście lat. Jeżeli chcesz to pójdziemy wszyscy razem i oddamy temu żołnierzowi konserwę i jeszcze mu podziękujemy za troskliwość!

— Nie będziecie mieli sił — rozplakała się dziewczyna. — Jedliście już coś? Bo ja ledwo trzymam się na nogach z głodu. Ale wy je-

ścieście mężczyźni i umiecie wciąż głodować, a ja nie. Mnie zaraz mdli, jak poczuje zapach jedzenia i boję się, że upadnę. Stale tylko narzekacie na kapitalistów, ale nie umiecie sobie z nimi poradzić. A oni mszczą się na was i wyrzucają was z fabryk. Co więc robicie aby w końcu choć raz się najęść?

* * *

Julio nie poszedł już do szkoły, o której marzył, a na którą nie mógł sobie pozwolić. Angelico za zegarek, który był jeszcze kupił w młodości, zdobył dla syna „posadę” u szypira stateczku rybackiego.

Teraz Julio codziennie pędził do przystani, skąd w towarzystwie innych rybaków wypływał na połów. Kiedy wiał nieprzychylny wiatr, trzeba było pracować strasznie ciężkimi wiosłami wiele godzin, a później jeszcze brać udział w połowach.

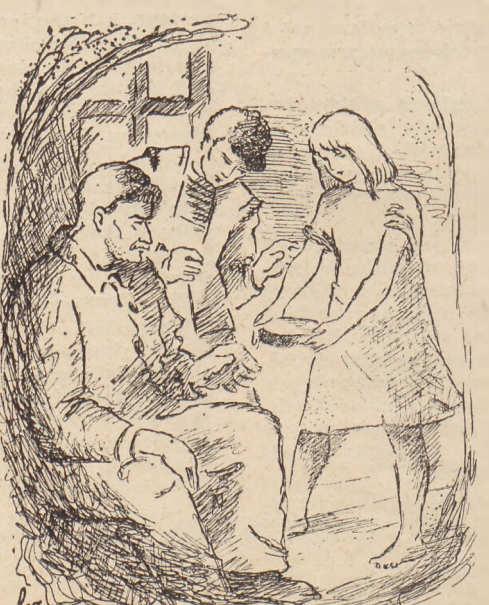
Pogoda nie obchodziła właściciela flotylli łodzi rybackich, bo przecież on mieszkał w eleganckiej willi i w czasie słoty jeździł wykwinowym autem. Był tylko obecny przy powrocie łodzi, kiedy to osobiście raczył nadzorować przyjmowanie towaru.

Ci, którzy wykonywali dla niego pracę, dostawali za swój trud drobną część połowu i ilość pieniędzy wystarczającą na powrót tramwajem do domu.

Julio pracował teraz na utrzymanie trojga osób, bo ojciec wciąż był bezrobotnym. Od czasu do czasu udało mu się co prawda wkręcić za z trudem zdobytego papierosa do portu i pracować przy wylądowaniu zagranicznego statku, ale zarobek starczał tylko na kiepskie wino dla niego samego.

Julio niewiele nawet miał teraz czasu na rozmowę z ojcem, gdyż był tak potwornie zmęczony, że nierzadko, nie jedząc posiłku, jaki z przyniesionych przez niego ryb sporządzała siostra — nie rozbiierając się, walał się na tapczan i zasypiał.

Kiedyś zetknął się z grupą marynarzy polskich, którzy pływali na statku „Sobieski”. Mieli wolny dzień, więc wybrali się na zwiedzanie miasta. Zaproponowali chłopcu, żeby był ich przewodnikiem i obiecali mu za to zapłacić. A że Julio też miał wyjątkowo kilka godzin do swojej dyspozycji, więc się skwapliwie zgodził na propozycję. Chodziło mu i o zarobek, ale przede wszystkim chciał się dowiedzieć od naocznych świadków, jak to jest tam, „za żelazną kurtyną”.



Marynarze byli dobrze ubrani i odżywieni, a nie mieli w sobie nic zarozumiałości angielskiej, ani aroganckiej i hałaśliwej buty amerykańskiej, więc z tym większą ochotą Julio pokazywał im piękne zakątki miasta, czekając cierpliwie na moment, kiedy zamiast odpowiadać na pytania, będzie mógł je zadać.

Znalazła się ku temu okazja, bo na zakończenie marynarze zaprosili chłopca do restauracji.

Najpierw — na zapytanie marynarzy — Julio opowiadał im o sobie, o ojcu i siostrze, o szkole, która jest dla niego nieosiągalna, o głodzie i bezrobociu i o twardym, nieludzkim patronie.

A potem zaczął sam pytać.

To, czego się dowiedział, wydawało się zupełnie nie do wiary. Chyba ci marynarze kłamali, bo to przecież jest niepodobiestwem, że cały przemysł znajduje się w ręku państwa, a dyrektor fabryki jest tylko funkcjonariuszem jak każdy inny i że coraz częściej dyrektorem jest po prostu zdolny robotnik. Że w Polsce przeprowadzono zaraz po wojnie reformę rolną i nie ma tam ani jednego obszarnika. Że chorzy leczą się bezpłatnie, że szkołę bezpłatną może ukończyć każde uzdolnione dziecko, a dla robotników zatrudnionych w przemyśle otwiera się popołudniowe politechniki, że prawie każde dziecko z miasta wyjeżdża bezpłatnie na kolonię letnią, że cały świat pracy ma prawo korzystać i coraz szerzej korzysta bezpłatnie z dwutygodniowych wywczaśów w miejscowości, do jakiej ma ochotę jechać, że zburzona w straszliwy sposób przez faszystowskich okupantów Polska buduje się w takim tempie, iż marynarze, którzy no rocznym pływaniu za granicą przewieźdają do kraju na urloń, nie mogą poznać ulic w niektórych miastach — tak się rozbudowały.

Długo w noc nie mógł zasnąć Julio — mały, wieczny głodny i obdarły włoski rybak — myślał o tym dalekim kraju, który, być może, urodził się w fantazji polskich marynarzy po kilku szklankach mocnego wina.

* * *

— Nie mówcie dziś — mówili starzy marynarze. — Nadchodzi burza.

— Tak, tak — dorzucił dozorca magazynu, były rybak. Najlenszy barometr w całym Włoszech — moje kości — wskazują na zmianę pogody w ciągu niedługiego czasu.

— Trzeba zatelefonować do naszego patrona. Przecież pływamy na jego statku. Niech on zdecyduje — powiedział Julio.

Wkrótce zajął limuzyną właściciel statków.

Popatrzał na niebo i na zatokę. Niebo było pochmurne, woda jednak w zatoce wyglądała na wzburzoną.

— Cóż, boicie się? — zapytał zapalając grube cygaro — Znajdźmy odważniejszych. Ludzi chwala Bogu nie brak.

— Pewnie — pomyślał Julio. — Ludzi głodnych, którzy muszą zarobić na kawałek chleba nie brak. A statki są grubo asekurowane. Jeżeli nawet utoną — patron zarobi i kupi nowe.

— Płyniecie, czy nie? — powtórzył właściciel. — Jeżeli rzeczywiście będzie burza, to wypłacę wam specjalną premię.

Rybaczy spojrzeli no sobie. Obietnica premii była kusząca. Nigdy jeszcze nie dostali premii.

— A dużo tego będzie? — ośmielił się zapytać jeden z rybaków.

— Zależy od połowu. Przywieziecie więcej ryb, dostaniecie większą premię. Ale tylko w wypadku burzy.

— No, to płyniemy i módlmy się o burzę — zażartował ktoś z załogi.

* * *

Przyszła bez specjalnej modlitwy. Zjawiła się tak nagle, że zajęci połowem nie spostrzegli nawet, jak dostali się w jej wir.

— Wyciągać sieci — rozkazał szyper łodzi, na której pracował Julio.

Rzucili się do kołowrotu. Zaledwie jednak zakręcili nim kilka razy, wicher wzmógł się do tego stopnia, że trzeba było zaprzestać roboty.

Fale zaczęły rosnąć w oczach i wnet pokazały się na ich grzbietach zielono-białe grzebienie, które z szumem przebiegały wzdłuż łodzi, wlewając do niej nieco wody.

— Do wiosł! — zakomenderował szyper.

Mała załoga chwyciła za ciężkie wiosła. O stawianiu żagli nie mogło być nawet mowy.

Julio widział co prawda, jak dwie łodzie z tej samej flotyli płyną pod żaglami, ale nie bardzo wiedział, czy to jest dobrze czy źle.

— Dwóch do wylewania wody — krzyknął od steru szyper.

Skąpa odzież rybacka wnet była mokra i lepiała się do ciała. Szczególnie było to przykre przy wiosłowaniu. Omdlewały ręce, mimo iż były przywykłe do ciężkiej pracy galerników. To pochylane, to prostowane grzbiety bolały tak, jakby miały pęknąć. Wiosłowanie na wzburzonym morzu nie jest rzeczą łatwą. Czasami całe wiosło grzęzło w wodzie, czasami jej wcale nie dotykało i wtedy trzeba było uważać, żeby nie zlecieć z ławki.

Właściwie nie pływali nigdzie. Zatracił się jakikolwiek kierunek. Rybacy wiedzieli jedno — trzeba przetrwać burzę, nie wolno dopuścić do tego, by stanąć bokiem do fali, bo natychmiast grzebień przykryje łódź — i to już będzie oznaczało koniec.

Przyszła noc. Ciemna, upiorna noc, która nie wróżyła niczego dobrego.



— Premia murowana — zakpił jeden z marynarzy.

— W postaci większej części złowionych przez nas ryb.

— Które wyrzuciliśmy za burtę — odparł Julio.

— To była zbrodnia wysłać nas dziś na morze — krzyknął szyper.

— A ja myślę — odparł stary rybak zawycząc milczący — że łodzie naszego patrona są już stare i zmuszały i należy się im żeby zatoneły. Wtedy patron otrzyma premię asekuracyjną i każe zrobić nowe.

— A my? — zapytał Julio.

— My możemy utonąć razem ze statkami. Kogo to obchodzi, że nasze dzieci zdechną z głodu.

* * *

Dopiero około południa zobaczył Julio, trzymający się obu rękami wywróconej łodzi, wynurzającą się zza horyzontu sylwetkę dużego jasno pomalowanego statku.

— Żeby tylko spostrzegli! — modlił się po cichu Julio. — Żeby wytrzymać!

Burza już się uspokoiła. Grzywacze groźne do niedawna i nakrywające co chwilę głowę rybaka zniknęły, pozostawiając tylko na powierzchni morza białe piany.

— Żeby tylko wytrzymać! — szeptały zbielejące z zimna i natężenia usta. — Płynię wprost na mnie, powinien zauważyć!

* * *

— Patrz, to chyba ten chłopak, który nas oprowadzał po mieście — wykrzyknął jeden z marynarzy, kiedy nieprzytomnego Julia wyciągnięto na pokład „Sobieskiego”.

— Czy będzie żył, panie doktorze? — zapytał drugi marynarz.

Doktor przytknął słuchawkę do piersi Włocha i słuchał.

— Będzie zdrow — odpowiedział stannowczo.

Wreszcie Julio otworzył oczy. Czuł jeszcze zamęt w głowie i ogromne osłabienie. Był jednak na tyle przytomny, że rozpoznał twarze swoich znajomych marynarzy Polaków. Uśmiechnął się do nich bladymi wargami i ledwo dosłyszalnym głosem szepnął.

— Czy weźmiecie mnie ze sobą?

— Weźmiemy, weźmiemy na pewno. Będziesz wolnym człowiekiem i będziesz mógł uczyć się tak jak tego pragniesz. Kapitan zgodził się zabrać ciebie do Polski. Nie usłyszysz już więcej wyrazów: bezrobocie, nędza, wyzysk.

— A mój ojciec i siostra?

— Przyjdzie czas, że też będą wolni i zapomną o głodzie i ucisku.

Mówili z taką siłą i wiarą, że Julio poczuł, jak jego zmęczone serce żywiej zabiło. Po raz pierwszy w życiu odetchnął głęboko i swobodnie — jak wolny człowiek wobec wolnych i równych sobie ludzi, którzy mówili do niego jak do brata.

M. I. CHALSKI
(ustrowała — B. Siuszkiewicz)



LEOPOLD GÓRSKI



WOJCIECH TOMCZAK

ZASZCZYTNIIE ODZNACZENI

UO dniu 22 lipca b. r., w piątą rocznicę Wyzolenia, Prezydent Rzeczypospolitej Bolesław Bierut nadał ludziom zasłużonym w tworzeniu nowej Polski order „Budowniczych Polski Ludowej” i „Sztandaru Pracy”.

W ten sposób Polska Ludowa wyróżniła szczególnie zasłużonych, ludzi, których nazwiska pozostaną na zawsze w pamięci Narodu. Wśród odznaczonych są również ludzie pracy Wybrzeża: marynarz Stachyra, dyrektorzy „Portorobu” — Tomczak i Kawiak, dźwigowy Liberacki, mistrzowie stoczniowi: Tomaszewski, Dziennik i Górski.

Kim są ci ludzie? Czym się odznaczyli?

FRANCISZEK STACHYRA jest starym, doświadczonego marynarzem. Od pierwszych chwil swego marynarskiego życia walczył o prawa marynarzy i robotników. Po słynnym przed wojną strajku na s/s „Kościusko”, został skazany na 3 lata więzienia. Gdy zaś wyszedł, nie zaprzestał swej pracy politycznej. Po wojnie Stachyra stanął do pracy najpierw w Zw. Marynarzy, a później na m/s „Gen. Walter”. Otrzymał order „Sztandaru Pracy” I klasy.

Przykładem człowieka, któremu Polska Ludowa umożliwiła awans społeczny, jest JAN KAWIAK, dyrektor oddziału przedsiębiorstwa przeładunkowego „Portorob”. Jeszcze przed rokiem Jan Kawiak był robotnikiem portowym i pracował na nabrzeżu Rotterdamskim w porcie gdańskim. Dziś, dzięki inicjatywie, pracowitości, zdolnościom organizacyjnym, kieruje pracą 2 000 ludzi. Jest jednym z organizatorów pracy zespolowej w naszych portach. Odznaczony orderem „Sztandaru Pracy” I klasy.

Drugim robotnikiem, który drogą awansu społecznego został dyrektorem oddziału „Portorobu” jest WOJCIECH TOMCZAK, twórca ulepszonych metod przeładunkowych. Stary pracownik portowy, mający za sobą 21 lat doświadczenia, potrafił sobie zorganizować pracę gdy był robotnikiem, potrafił to doskonale jako dyrektor. Skrócenia czasu za- i rozładunku statków z drobnicą, skrócenie czasu postoju statków w porcie, rozszerzenie współzawodnictwa, stała troska i zwiększenie bezpieczeństwa pracy, organizacja gospodarki magazynowej, ulepszenie metod i troska o przeładunki masowe, oto zakres działalności dyr. Tomczaka. W uznaniu zasług dla Polski Ludowej otrzymał on order „Sztandaru Pracy” I klasy.

Wśród robotników dźwigowych naszych portów wyróżnił się stale od dłuższego już czasu dźwigowy JÓZEF LIBERACKI z portu węglowego w Gdańsku. Zwyczajca wielu etapów współzawodnictwa pracy, potrafi nie tylko szybko, ale i dokładnie pracować. Zatrzaszczył się o jakość swej pracy, eliminując uszkodzenia wagonów i dając tym przykład innym. Jego rekord — przeładowanie 72 wagonów rudy w ciągu trzech zmian — do dziś nie został pobity. Liberacki wzorowy dźwigowy, otrzymał order „Sztandaru Pracy” I klasy.

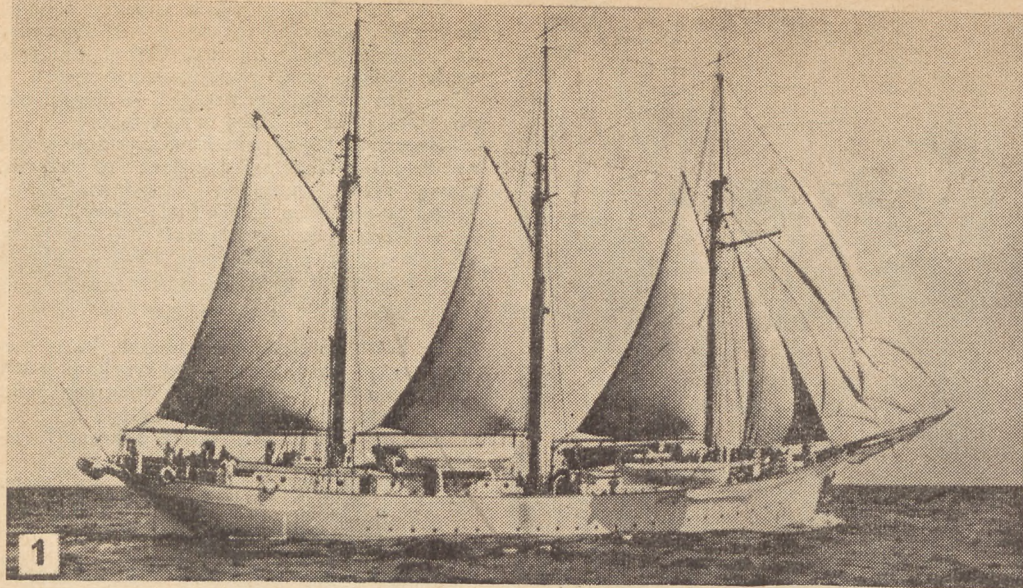
Nie zabrakło odznaczonych i na naszych stoczniach. Są nimi nadmistrzowie JÓZEF TOMASZEWSKI, LEOPOLD GÓRSKI oraz JAN DZIENNIK, wszyscy ze Stoczni Gdańskiej. Remont „Krakowa”, odbudowa „Warty” wodowanie „Soldka” i pięciu następnych rudowęglowców, założenie stępek pod „Lewanty”, a obok tego remonty bieżące wykonane na 2 200 jednostkach morskich i przybrzeżnych, to w dużej mierze dzieło tych trzech ludzi. Wszyscy oni zostali odznaczeni orderem „Sztandaru Pracy” II klasy.



JAN KAWIAK



JÓZEF TOMASZEWSKI



O. R. P. „ISKRA”

Służba na „Iskrze” nie jest lekka, ale to nic dziwnego. Jest ona przecież przygotowaniem do przyszłej, odpowiedzialnej pracy młodych oficerów Mar. Woj. Toteż instruktorzy „dbają” o poziom zajęć podchorążych, którzy wykonują dosłownie wszystko, od najprymitywniejszych do najbardziej skomplikowanych zajęć. Zapytacie, od czego zazwyczaj te zajęcia zaczynają.

Jak zwykle pobudka... a później, po śniadaniu... Ale popatrzcie, Młodzi Czytelnicy. Zabrzmiał sygnał alarmu manewrowego — odkotwiczenie! — Zadudniły bosc stopy po pokładzie i wachta służbowa stanęła w pogotowiu przy potężnym kabestanie. Zabrzmiał gwizdek, nogi wparły się w pokład, wygięły się opalone grzbiety, kabestan drgnął, zaklekotał, zadzwoniły ogniwa ciężkiego łańcucha (zdj. 2). Wreszcie: stop! Kotwica w kluzie!

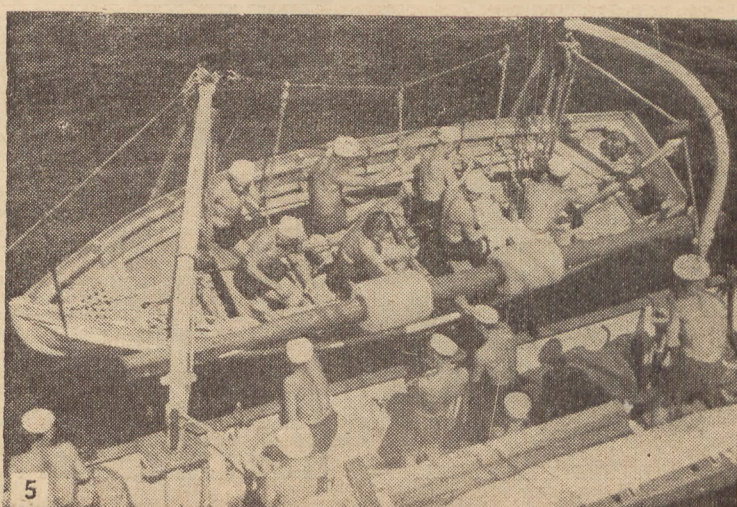
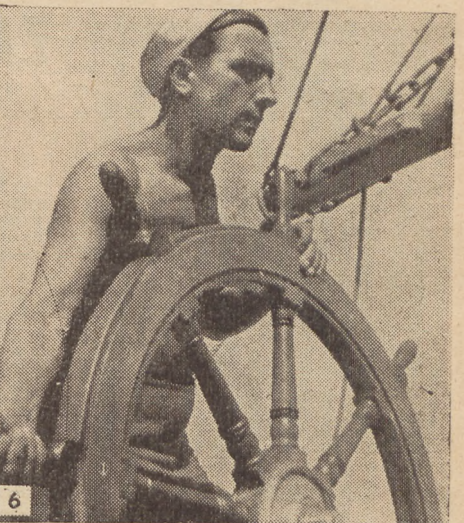
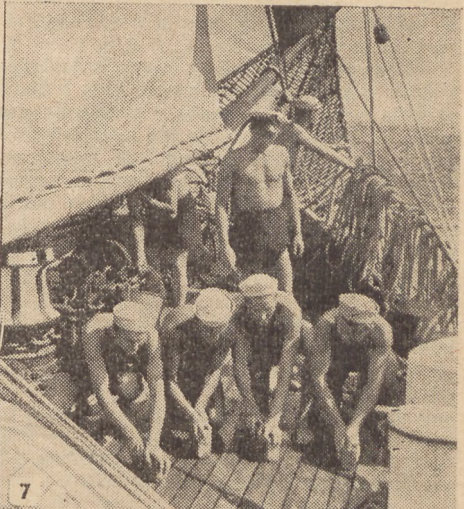
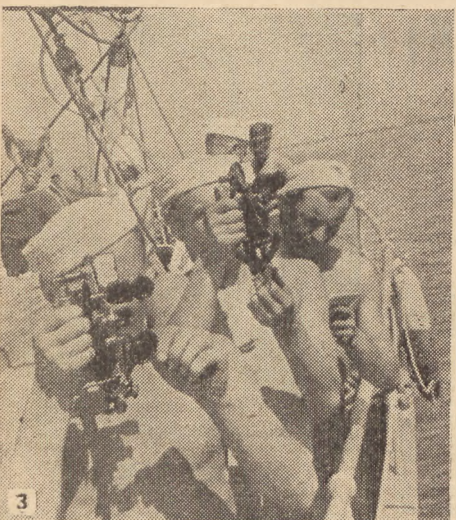
Piękna słoneczna pogoda i południowo-zachodni wiatr sprzyja pływaniu pod żaglami. Postawiono fok, grot i bezan. Załopotaliw sztakście, przygotowano topse do postawienia. „Iskra” minęła Hel i wyszła na Bałtyk. Podchorążowie otrzymali nowe zadanie: ustalić położenie okrętu według słońca, które poczęto „łapać” specjalnym przyrządem, zwanym sekstantem (zdj. 3). „Łapiący” podają wyniki obserwacji kolegom, którzy na ich podstawie po żmudnych wyliczeniach wykreślają na mapach położenie okrętu (zdj. 4). Naraz... — Alarm szalupowy! —

I znów tupot nóg po pokładzie, załoga lodzi zajmuje swoje miejsca, skrzypią bloki przy szlupbelkach, szalupa opada coraz niżej, aż do powierzchni wody. Ćwiczenie powtarza się kilkanaście razy, aby każdy z członków załogi nauczył się i zapamiętał swe miejsce i czynności podczas alarmu szalupowego (zdj. 5).

Gdy poszczególne wachty zajęte są ćwiczeniami lub nauką, jest na pokładzie człowiek, głuchy na to co się dzieje wokoło, a słuchający jedynie rozkazów dowódcy okrętu lub oficera wachtowego. To sternik, wpatrzony w kompas (zdj. 6). Ujął muskularną ręką szprychę koła i poruszając je wolno, baczny, aby okręt trzymał się nakazanego kursu. Jest tak zaabsorbowany, że nie widzi nawet zajętych „podstawową” pracą pokładową kolegów, którzy zgrupowani na rufie, śródokręciu i boku, cegielkują z uwagą pokład pod okiem wszędobylskiego bosmana (zdj. 7). Wiedźcie, o miłośnicy służby na okręcie, że cegielkowanie, to pierwsza i podstawowa umiejętność, że bez niej nie można zostać dobrym marynarzem, a tym bardziej dowódcą. Tak przynajmniej twierdzą bosmani!

Toteż jeśli kiedyś będziecie płynęli „Panna Wodną” czy „Barbarą” na Hel i spotkacie na kursie ORP „Iskrę” (zdj. 8), jeśli na wantach zobaczycie roześmianych, opalonych podchorążych, pamiętajcie, że na tym właśnie okręcie zaczynają oni uczyć się swej odpowiedzialnej służby obrońców polskiego Bałtyku.

Zdjęcia: WAF — Ukłejewski (7) Komorowski (1)



NA MORSKIM HORYZONCIE

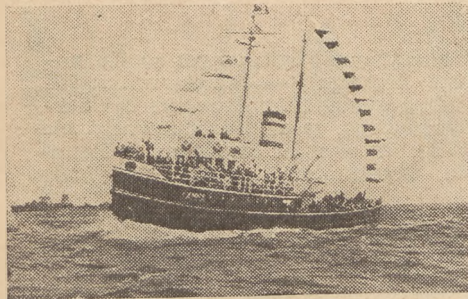
NASI MORSZY SĄSIEDZI

Ostatnio opuścił Bałtyk w drodze na Morze Czarne nowoczesny motorowiec „Witiaz”, który wiezie na swym pokładzie ekspedycję naukową oceanografów radzieckich.

Statek ten, nazwano „Witaziem” na cześć słynnego „Witazia” admirała S. O. Makarowa, którego rejsy badawcze dały tak wiele cennego materiału nie tylko oceanografii rosyjskiej ale i światowej.

Na pokładzie urządzono szereg specjalnych laboratoriów i pomieszczeń na zbiory naukowe. Nowego typu kotwice i odpowiednie łańcuchy pozwolą na zakotwiczenie na takich głębokościach, które są dla statków handlowych za wielkie, szereg zaś specjalnych aparatów udostępni uczonym prowadzenie badań w sposób na wskroś nowoczesny.

W listopadzie 1948 roku wyszedł z Murmańska radziecki statek „Komsomolec” udający się do portów Dalekiego Wschodu. Załoga statku złożona z młodych marynarzy — komsomolców, zwiedziła wiele portów leżących na trasie rejsu: norweskie, francuskie i włoskie w Europie, dalej porty afrykańskie i azjatyckie. Nie raz młodzi marynarze musieli walczyć ze sztormem i huraganową wichurą, wychodząc zawsze zwy-



Statek żeglugi przybrzeżnej „Anna”, który zatonał na redzie portu gdynieńskiego.

cięsko z zapasów. Dowiedli tym, że są tak samo dobrymi marynarzami jak ci, którzy już dawno pływają po morzach.

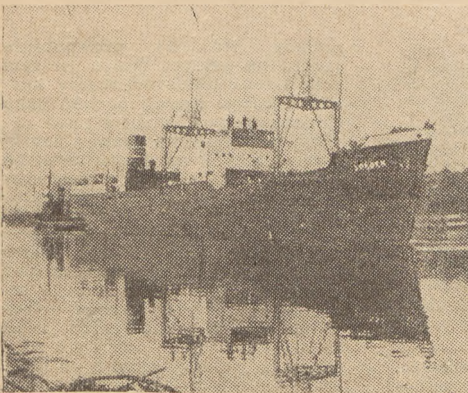
Odesa witała niedawno uroczyste powrót wielorybniczej floty „Sława”, która przez wiele miesięcy polowała na wodach Antarktydy na wieloryby. W rejsie tym była również zakreślona na „Sławie” grupa radzieckich badaczy krajów polarnych, która przyniosła bogate wyniki badań.

Powrót floty przerodził się w wielką, uroczystą manifestację na cześć dzielnych marynarzy, myśliwych i uczonych, którzy w bardzo trudnych warunkach podczas polarnych burz i sztormów, pracowali z wielkim samozaparciem.

Trzecią wyprawę „Sławy” prowadził dyrektor floty — Solanik.

STATKI I ŻEGLUGA

Nasza żegluga przybrzeżna poniosła w lipcu poważną stratę: na skutek zderzenia z tureckim parowcem „Odenis” zatonał 26 lipca na redzie portu gdynieńskiego statek żeglugi przybrzeżnej „Anna”. Natychmiastowa akcja ratownicza przeprowadzona przez znajdujący się w pobliżu holownik Marynarki Wojennej

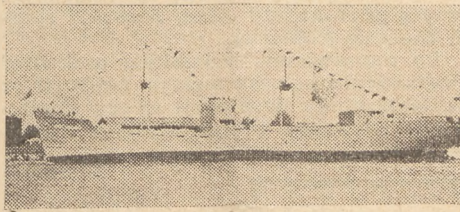


Pierwszy pełnomorski statek całkowicie polskiej produkcji s/s „Soldek” — przed wyruszeniem w swój dziewiczy rejs.

„Mistrz” — pozwoliła na ratowanie większości z spośród 61 pasażerów znajdujących się na pokładzie „Anny”. Utonęło 7 pasażerów oraz 4 członków załogi. Obecnie trwają prace mające na celu wydobycie „Anny” i przeholowanie jej na stocznię. Ekipa nurków ze statku ratowniczego „Smok” zdołała podłożyć pod kadłub „Anny” stalowe stropy i przy pomocy dźwigu pływającego postawić wrak na stępcę. Obecnie

ekipa ratownicza oczekuje na specjalne zbiorniki, które zostaną zatopione obok „Anny” i przymocowane do niej stropami. Po wypompowaniu wody — zbiorniki wypłyną, unosząc między sobą wrak na powierzchnię.

Zbiorniki, na które oczekuje się w Gdyni, użyte zostały ostatnio do podniesienia, metodą opisaną powyżej, wraku statku „Lech”, który zatonał na minie jesienią ubiegłego roku. Po kilkumiesięcznej uciążliwej pracy przeprowadzanej na pełnym morzu w miejscu wypadku, nurkowie przybyli na holownikach „Herkules”,

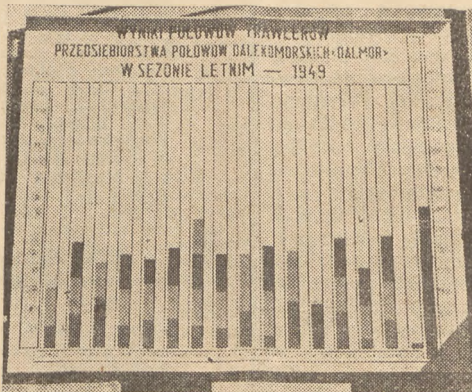


Ostatni z serii sześciu rudowęglowców „Józef Wieczorek” po spuszczeniu na wodę.

„Swarożyc” i „Posejdon” zdołali podłożyć pod wrak „Lecha” odpowiednią ilość stropów, poczym przy pomocy przyholowanych ze Szczecina zbiorników został on 21 września podniesiony z dna i przeprowadzony na pobliską mieliznę. Po wyładowaniu towarów, które da się jeszcze częściowo uratować (blacha cynkowa, wosk) i po uszczelnieniu kadłuba — „Lech” przeholowany zostanie na stocznię dąńską w Nakszkow, która podjęła się odbudowy statku. Zbiorniki użyte przy podniesieniu „Lecha” zostały wykonane na Stoczni Szczecińskiej z pozostawionych przez Niemców części kadłubów okrętów podwodnych. Te same zbiorniki będą użyte do wydobycia „Anny”.

STOCZNIE

Sobota 24 września była dniem wielkiego triumfu polskich robotników i inżynierów: w dniu tym pierwszy statek pełnomorski zbudowany całkowicie na polskiej stoczni — rudowęglowiec „Soldek” wyruszył w swój dziewiczy rejs.



Sezon śledziowy trwa! Na wielkiej tablicy wywieszanej w gdynskim porcie rybackim stale rosnące w górę kolorowe słupki — obrazują na bieżąco stan współzawodnictwa w połowach, pomiędzy poszczególnymi trawlerami.

Szereg prób przeprowadzonych podczas tego rejsu wykazało, iż statek jest udany, wykonany solidnie i fachowo a wszystkie jego urządzenia działają bez zarzutu. Doskonale działająca maszyna napędowa — całkowicie skonstruowana i wykonana w kraju — pozwoliła na osiągnięcie w czasie prób szybkości 11,7 węzła. Już w najbliższych dniach s/s „Soldek” oddany zostanie do normalnej eksploatacji, zaś w krótkich odstępach czasu po nim obejmować będą służbę pod białoczerwoną banderą następne jednostki z tej serii.

Dziesiątego września spłynął na wodę szósty i ostatni z serii rudowęglowców klasy „Soldek”. Statek ten zbudowany na tej samej pochylni co i prototyp serii s/s „Soldek” — otrzymał nazwę „Józef Wieczorek” ku czci zamordowanego podczas okupacji przez Niemców — górnik, wybitnego działacza śląskiego. Matką chrzestną statku była Helena Wysocka pracownica kopalni „Wieczorek”. W uroczystości wzięła również udział żona zamordowanego działacza. Spuszczenie na wodę rudowęglowca „Wieczorek” stało się jeszcze jedną okazją do podkreślenia ścisłej łączności Śląska z Wybrzeżem i współpracy robotników stoczniowych z górnikami.

RYBACTWO

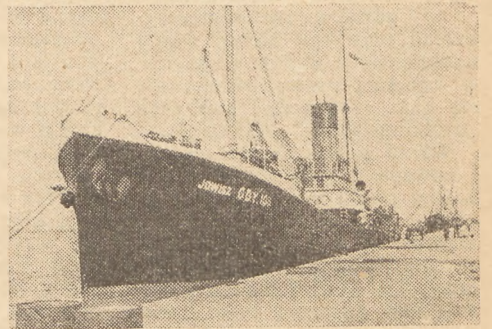
Sezon śledziowy trwa! Nasze trawlerzy nie marnując ani dnia przeprowadzają intensywne połowy. Wyniki połowów są zupełnie zadawalające i nadzieja na przekroczenie zaplanowanych

cyfr — jest coraz bardziej realna. W zorganizowanym pomiędzy trawlerami współzawodnictwie — na czolowych miejscach utrzymują się jednostki z polskimi szyprami i całkowicie polskimi załogami — „Saturn” i „Saturnia”. Mają one połowy nie gorsze, a często lepsze niż trawlerzy, którymi dowodzą doświadczeni szyprowie — Holendrzy. A zatem — „nie święci garnki lepią” — chwila całkowitego spolszczenia polskiego rybołówstwa dalekomorskiego nie jest już tak daleka. Wielka w tym zasługa „Dalmoru”, który wszelkimi możliwymi sposobami stara się przyspieszyć ten moment. Ma także w tej akcji swój zaszczytny udział PCWM, które szkoli za-

pod koniec sierpnia przybył po raz pierwszy do kraju zakupiony w maju od francuskiego armatora nasz największy obecnie trawler — „Jowisz”, który polował dotąd dorsze aż na Morzu Białym. Po zamianie załogi francuskiej na polską „Jowisz” przystąpił do połowów śledzia na Morzu Północnym. Posiadając radiostację o dużym zasięgu przejął on obowiązek pośredniczenia w rozmowach pomiędzy innymi polskimi trawlerami znajdującymi się na łowiskach a radiostacją w Gdyni. W ten sposób oszczędzi się pokązną sumę dewiz, płaconych dotąd za pośrednictwo stacjom radiowym zagranicznym.

SZKOLNICTWO MORSKIE

Lato to okres bezpośredniego zetknięcia się uczniów szkół morskich z morzem. Część uczniów kierowana jest na praktyki na jednostki



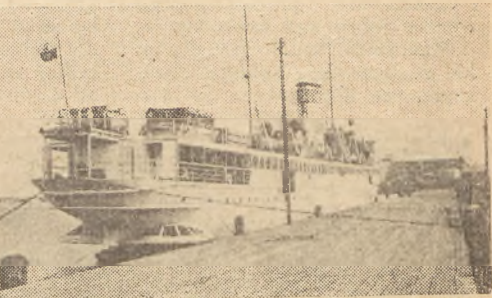
Nowa jednostka polskiej floty dalekomorskiej „Jowisz” przybył w końcu sierpnia po raz pierwszy do kraju.

floty handlowej, część odbywa pływania na statkach szkolnych.

I tak w początkach września powrócił do Gdyni z kilkumiesięcznej podróży na Atlantyk i Morze Śródziemne — statek szkolny PMH „Dar Pomorza”. W rejsie wzięli udział uczniowie Szkoły Morskiej w Szczecinie szkolącej oficerów-nawigatorów.

W ciągu drugiej połowy sierpnia, odbył swój pierwszy zagraniczny rejs „Zew Morza” — statek szkolny Państwowej Szkoły Jungów. Pod dowództwem dyrektora PCWM — Józefa Michalowskiego, z załogą złożoną z absolwentów VIII turnusu Szkoły Jungów — „Zew Morza” odwiedził Kopenhagę i Goeteborg, gdzie spotkał się z „Darem Pomorza”.

W szkołach podległych Państwowemu Centrum Wychowania Morskiego, rozpoczął się w połowie września nowy rok szkolny. Stały wzrost Polskiej Floty Handlowej i Rybackiej stwarza rosnące zapotrzebowanie na załogi oraz pracowników stoczniowych. W roku bieżącym do szkół PCWM przyjęta została rekordowa ilość uczniów. W związku z tym powiększa się także flotta jednostek szkolnych PCWM. Ostatnio Ministerstwo Żeglugi przekazało do użytku szkolnictwa morskiego były kaboatażowiec s/s „Beniowski”. Ciche, wymarłe pokłady sędziwego weterana, który w bieżącym



Kaboatażowiec s/s „Beniowski” — w służbie szkolnictwa morskiego, przycumowany na przeciwcikwo gmachu PCWM.

roku z powodu wysokich kosztów eksploatacyjnych nie był przez żeglugę przybrzeżną wykorzystywany — zaroiły się gromadami młodych chłopców pragnących związać swe życie z morzem. Przycumowany w Basenie nr. 1 portu gdynieńskiego — „Beniowski”, pomimo chwilowego unieruchomienia, pełni pożyteczną służbę.

MORSKA KRONIKA „SŁUŻBY POLSCE”

KONIEC AKCJI LETNIEJ

Sierpień był ostatnim miesiącem szkoleniowym w Morskich i Śródlądowych Ośrodkach Przysposobienia Marynarskiego „SP”. Po blisko 4-tygodniowej pracy junacy złożyli egzamin ze zdobytych umiejętności. Oprócz kwalifikacji, uprawniających do prowadzenia pracy w Kółach P. Mar., otrzymali oni także stopnie — „żeglarza” lub „młodszego żeglarza”. Nowomianowani Starsi Kół Przysposobienia Marynarskiego, rozjechali się do domów, aby na swoim terenie pogłębiać pracę espowską.

DOKSZTAŁCANIE KADRY

W Jastarni zorganizowany został Ośrodek weryfikacyjny Głównego Urzędu Kul-

tury Fizycznej (GUKF), w którym weźmie udział cała Kadra Wyszkożenia Marynarskiego PO. „Służba Polsce”. Kurs ma na celu podniesienie wiadomości fachowych instruktorów żeglarstwa morskiego i śródlądowego. W ramach kursu odbędą się pływania na s/y „Gen. Zaruski”, który przez cały wrzesień będzie służyć Kadrze.

„ZARUSKI” JUŻ PŁYWA

Po miesięcznej kuracji, spowodowanej awarią gdynską, s/y „Gen. Zaruski” opuścił Stocznnię Północną.

Po naprawieniu wszystkich uszkodzeń i wstawieniu nowego masztu, popłynął on do Jastarni do dyspozycji Obozu Żeglarzkiego Głównego Urzędu Kultury Fizycznej.

JESZCZE „PIONIERY”

Warsztaty Szkatulnicze Nr 1 P.O. „Służba Polsce” w Krakowie budują nową serię około 40 łodzi żaglowych typu „Pionier”, które zostaną rozesłane do poszczególnych Ośrodków Przysposobienia Marynarskiego. W przyszłym roku projektowana jest budowa dalszych łodzi żaglowych tego typu. Okazały się one bowiem bardzo praktyczne.

REGATY W WARSZAWIE

W połowie września odbędą się w Warszawie regaty żeglarskie. Będą to pierwsze regaty, w których weźmie udział „Służba Polsce”. Koledzy nasi będą startować na „Pionierach”.

NA SREBRNYM EKSTRANIE

NA MORSKIM SZLAKU

Wojna z Niemcami trwa. Na dalekiej północy Związku Radzieckiego, gdzieś na zachodnim wybrzeżu półwyspu Kola, wśród nadbrzeżnych wzgórz i kamieni, w zupełnej pustce, ulokowała się baza szybkich, kąśliwych „drobnoustrojów” — ścigaczy.

Wśród załóg panuje spokój i powaga. Dzielni ci ludzie, w każdej chwili gotowi oddać życie za swą wielką Ojczyznę, złączeni są jedną myślą i wolą — nie dopuścić Niemców na radzieckie wody i bić ich wszędzie tam, gdzie się tylko nadarzy po temu sposobność. Nie odczuwają oni ani samotności ani odosobnienia. Prości, silni pełni życia i wiary w zwycięstwo — ludzie ci tworzą jedną, zwartą rodzinę.

Jest jednak oficer, dowódca jednego ze ścigaczy — kpt. Borowski — który żyje swym odrębnym, własnym życiem. Kolega Borowskiego — Maksymow — stara się poznać naturę młodego marynarza, zbliżyć go do grona jakie tworzą, lecz bezskutecznie. Nurtujące Borowskiego myśli i pragnienia występują na wierzch dopiero w czasie przyjęcia na cześć moskiewskiej artystki Goriolowej, która przybyła do nich z koncertem. Podobala się ona wszystkim, szczególnie Borowskiemu, którego drażni obojętność artystki. Ambitny, niepopohamowany i zły z porażki ujawnia swe właściwe oblicze człowieka żadnego osobistej sławy i zaszczytów, przekładającego własne dobro nad dobro ogółu.

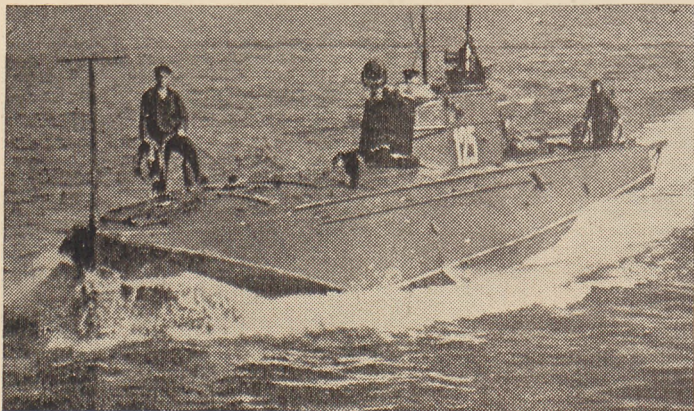
Maksymow śmiało potępia takie postępowanie kolegi i towarzysza, co doprowadza do kłót-

ni między przyjaciółmi, a następnie rodzi u Borowskiego chęć odwetu. Sposobność się nadarza, bo oto zwiad sygnalizuje zbliżenie się nieprzyjacielskiego konwoju. Alarm wyrывa Maksymowa i Borowskiego na morze z zadaniem wspólnego zniszczenia wroga. Tu właśnie Borowski postanawia przeprowadzić operację samodzielnie, postanawia raz nareszcie się wybić. Podaje więc Maksymowowi fałszywą pozycję spotkania i nie czekając jego przybycia, rusza do ataku. Niemcy spostrzegają niebezpieczeństwo, operacja się nie udaje, a załoga ścigacza Borowskiego ponosi dotkliwe straty.

Borowski zrozumiał niewłaściwość swego postępowania, lecz nie ma odwagi wystąpić z samoskarżeniem. Dopiero po pewnym czasie, dręczony wyrzutami sumienia, piętnowany przez ogół i współtowarzyszy, którzy się odeń odsuwają, załamuje się i przyznaje do winy.

Koledzy widzą jego upadek moralny, potępiają postępowanie, lecz pełni wyrozumiałości podają mu pomocną dłoń, ratując od ostatecznego upadku. Borowski uzyskuje w niedługim czasie możność rehabilitacji w czasie jednej z kolejnych operacji. Uzdrawia to młodego człowieka; pojmuje on, że siła leży w gromadzie, we wspólnej pracy całej grupy w której się żyje; uzdrowiony — postanawia pracować inaczej i lepiej niż poprzednio.

„Na morskim szlaku” to film, który każdy powinien zobaczyć, bo każdy znajdzie w nim coś dla siebie; to film, który jest nie tylko wartościową lekcją życia, ale i wartościową rozrywką.



ROZWIĄZANIE

KONKURSU WAKACYJNEGO

W „Konkursie Wakacyjnym” ogłoszonym w 7/8 numerze „Młodego Żeglarza” — wzięło udział 751 Czytelników. Jak zaznaczyliśmy, konkurs był bardzo łatwy — nic też dziwnego, że aż 651 odpowiedzi nie zawierało błędów (87%). W wyniku losowania następujących pięćdziesięciu uczestników konkursu otrzymało nagrody książkowe:

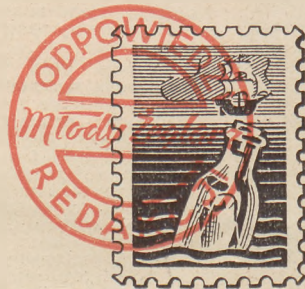
Stanisław Magdziński, Gd. Wrzeszcz; Lidia Zalewska, Szczecin; Jerzy Hurnik, Wronki; St. Szwed, Piława; Janusz Marysz, Gd. Wrzeszcz; Mieczysław Waszczyński, Ostrów Wlkp.; Witold Danowski, Ustka; S. Smoczkiewicz, Jarostaw; Stanisław Grzywacz, Chodzież Wlkp.; Jerzy Lutnik, Gd. Oliwa; Jacek Szczudło, Kraków; Tadeusz Szymański, Gdynia-Ortowo; Marian Rurek, Jesień; Romuald M. Cennikowski, Toruń; Alojzy Bitor, Koszalin; Bolesław Albrzykowski, Kraków; Franciszek Pańszczyk, Biały Dunajec; Tadeusz Sobierajski, Pizanszyn; Andrzej Łalon, Stalowa Wola; Jacek Baszkowski, Sopot; Maciej Piątkowski, Warszawa; Michał Wołoszka, Lubliniec; Jan Urbanowicz, Nakoń/Notecią; Ryszard Milewski, Gdynia; Edward Jąderek, Płock; Edmund Krzemieński, Brzeziny Śl.; Władysław Tonakiewicz, Szczecin; Janusz Zimmer, Szczecin; Lucjan Sitkiewicz, Będziszyn; Andrzej Tomkiewicz, Kościan; Bogumił Nowak, Szkaradowo; Andrzej Świecik, Płock; Jacek Kuligowski, Boniewo; Stanisław Augustyn, Tarnów; Szymon Szulc, Dziedowice; Tadeusz Listkowski, Dziedowice; Jan Pochwała, Sołec; Józef Zytko, Gdańsk; Stefan Cieślak, Bochnia; Wojciech Tomaszewski, Solonica Zdrój; Zdzisław Więcek, Gdynia; Janina Gmańska, Kurów k/Lubliń; Jacek Dzwonkowski, Zgierz; Wiesław Galus, Sułkowice; Edward Wieland, Krosno Odrzańskie; Tomasz Jarzębowski, Warszawa; Eugeniusz Kamiński, Bydgoszcz; Władysław Podlesny, Rzeszów; Marek Baicz, Warszawa; Andrzej Podnalicz, Kraków.

Nagrody rozesłane zostaną pocztą, w ciągu najbliższych dni.

★

Prawidłowe rozwiązanie „Konkursu Wakacyjnego” powinno brzmieć:

A — 4 (węgiel — statek do ładunków masowych), **B** — 5 (ropa — zbiornikowiec), **C** — 6 (s.eci, beczki itp. — trawler rybacki), **D** — 7 (pasażerowie — statek pasażerski), **E** — 2 (łatwopsująca się żywność — chłodnicowiec), **F** — 1 (statek z holcem za burtą — holownik), **G** — 3 (wagony pasażerskie — prom kolejowy).



niający Was do prowadzenia jachtu na pełnym morzu (w tym celu trzeba ukończyć szereg kursów i odbyć szereg pływów jako członek załogi). Musicie mieć dewizy na konieczne zakupy zagranicą — a tych nie dostaniecie, bo Państwo ma je na konieczne potrzeby a nie na indywidualne przyjemności. I tu dochodzimy do sedna sprawy: nie otrzymacie pozwolenia na rejs, gdyż Wasza podróż nie przyniesie Państwu żadnego pożytku. Co innego zagraniczne rejsy ćwiczebne — odbywane rokrocznie przez nasze jachty (np. teraz szereg z nich znajduje się zagranicą) a co innego — awanturnicza eskapada. Książkę Garnuszewskiego „Budowa Okrętu” możecie nabyć w księgarniach wgl. w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni, ul. Czerwonych Kosynierów 83.

Wiesław Malinowski, Grodziec. Z wypłynięciem „własną jednostką pływającą na środek Bałtyku a z Bałtyku na inne morza” — nie jest sprawa taka prosta jakby się to mogło Wam zdawać. Nie wystarczy zapewnić, iż nie będziecie — „prowadzić kontrabandy i różnego niedozwolonego handlu”. Wasza żagłówka (bo taką „jednostkę” prawdopodobnie macie) musi być zdolna do żeglowania po morzu. Inaczej nie wypuszczą jej władze portowe. Musi ona posiadać certyfikat wystawiony przez Polski Związek Żeglarski. Wy sami musicie mieć dyplom upraw-

Rajmund Janowski, Łódź. Ukończenie OSMW zobowiązuje do odsłużenia szeregu lat w Marynarce Wojennej. Kwalifikacje uzyskane w Marynarce Wojennej, upoważniają do otrzymania odpowiedniego dyplomu w PMH. Owszem — nasza flota wojenna posiada w swoim składzie okręty podwodne.

NOC PRZED EGZAMINEM

(dokończenie ze str. 8)

usta. Przecież wszystkie jego dziecięce marzenia dziś się spełniły!

Gdy to powiedział, uśmiechnęliśmy się obaj z Kazikiem. Były to przecież i nasze marzenia i nasza rzeczywistość!

Spojrzałem na zegarek i zdumiałem się. Dochodziła trzecia, na wschodzie chmury rzędy, niebo lekko blade i trzeba było zrobić zwrot aby dojść bejdewindem aż na wysokość Jastarni.

— Do zwrotu przez sztag!

Od tego zwrotu zaczęła się przedegzaminacyjna gorączka, poprzedzana wspólną repetycją. Poszły w ruch języki. Mówiliśmy o typach jachtów, o osprzęcie, o żaglach i ich używaniu, o mapach morskich, sygnalizacji, o komendach podczas zwrotów, o wykreślaniu kursów i ustalaniu położenia na morzu. Słowem egzamin przed egzaminem, przerywany dopiero zmianą wachty.

Myslicie może, że rozmowa się urwała? Gdzie tam! Koje wydały się zbyt twarde, przegadaliśmy więc resztę nocy, ku utraپieniu wachty służbowej.

Myslicie może, że mieliśmy przedegzaminacyjną treję? Skądże znowu!

Zaprawa na „Zaruskim”, codzienne kilkugodzinne krążenie po zatoce na barkasach, wykłady wytrawnych instruktorów, kazały się wyzbyć nie tylko wszelkich obaw ale i tremy! Byliśmy pewni, że nie przyniesiemy ujemy Ośrodkowi

i naszej espowskiej banderze. Boć motorem naszego postępowania było i jest nie innego, jak gorące umiłowanie Bałtyku i chęć powiększenia rzeszy „zapaleńców morza”.

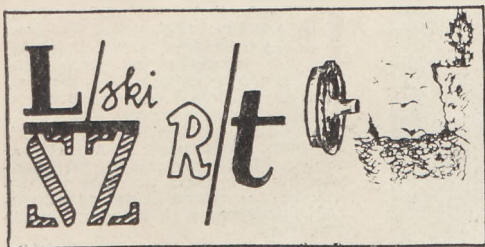
Egzamin oczywiście zdaliśmy. Wróciliśmy do Gdyni zmęczeni lecz radośni, powiększyliśmy bowiem grono „żeglarczy morskich” o 17 espowców — tylu nas zdawało z gdyńskiego ośrodka. Jak jeden mąż przyrzekliśmy sobie złożyć w roku przyszłym następnym egzamin — na „sternnika”.

Kursant Zbigniew Wilk

ROZRYWKI UMYSŁOWE

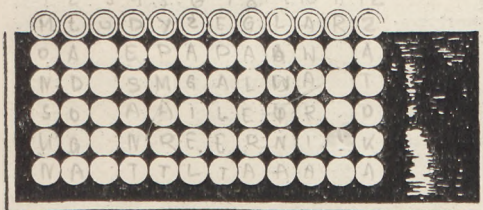
(red. A. Nowakowski)

REBUS I



LOGOGRYF

W pionowe rzędy podanej figury wpisać 12 wyrazów sześcioliterowych o poniższych znaczeniach. Zaznaczony rząd poziomy da rozwiązanie. Znaczenie wyrazów: 1) Wiatr wiejący w północnej części Oceanu Indyjskiego, spowodowany różnicą temperatur oceanu i kontynentu azjatyckiego. 2) Wielkie jezioro na północy Związku Radzieckiego. 3) Wielkie zbiorowiska wód. 4) Wyszalenie sił zbrojnych drogą morską lub po-



wietrzną na obszarze opanowanym przez przeciwnika. 5) Statki pływające w zegludze nieregularnej, nie mające wyznaczonej stałej trasy. (wspak). 6) Mocne płótno, rozpinane na masztach statków i łodzi, w które dmie wiatr, poruszając w ten sposób daną jednostkę. 7) Naramiennik na mundurze wojskowym. 8) Średniowieczny okręt wojenny, poruszany za pomocą wiosel. 9) Masy śnieżne, zsuwające się z gór. 10)

Uszkodzenie statku, 11) Okręt służący w czasie wojny do niszczenia floty handlowej przeciwnika na morzach położonych daleko od głównego terenu walki. 12) Odnoża morsa.

REBUS II



Rozwiązania zadań nadsyłać należy do dnia 20. X. 1949 r. pod adresem redakcji, z dopiskiem na kopercie „rozrywki umysłowe”. Za dobre rozwiązanie przynajmniej jednego z tych zadań przyznanych zostanie

5 NAGROD KSIĄŻKOWYCH

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NR 6.

KRYŻÓWKA. Poziomo: galon, blask, sekvens, akr, zle, ekspert, armator, ser, mat, turbany, aktor, wraki.

Pionowo: galar, one, lin, kuter, trawler (wspak), Kaszmir, Elektra, sztormy, Ustka, otoki, udo, Ner.

ZAGADKA: Pilot.

LOGOGRYF: Morze — okno na świat (mat, oko, rak, zew, era, Oka, kil, nit, osa, nów, akt, spi, war, Ina, alt, ton).

Za dobre rozwiązanie zadań z n-ru 6 nagrody książkowe otrzymują:

- Grzegorz Grudzień, Mszczonów woj. warszawskie
- Bohdan Bienkowski, Lublin m. Fabryczna 39.
- Leszek Malański, Łódź 1 ul. 11 Listopada 21.
- Andrzej Iwanicki, Częstochowa, ul. Kilińskiego 21 m 6.
- Władysław Godek, Kłodzko, ul. Wojska Polskiego 20 m 2.

LEKTURA MORSKA

Tadeusz Peiper „KRZYSZTOF KOLUMB ODKRYWCA” — wyd. „Czytelnik” 1949 rok (VI tom Klubu Dobrej Książki) str. 265, cena 400 zł.

Uzupełnieniem opowieści Wandy Wasilewskiej, „Kryształowa Kula Krzysztofa Kolumba”, o której pisaliśmy w numerze czerwcowym, jest „Krzysztof Kolumb Odkrywca” T. Peipera.

Peiper maluje Kolumba jako odkrywcę. Kolumb pierwszy realnie wykazuje — wbrew ogólnie przyjętym mniemaniu — że ziemia jest kulista, że można ją opłynąć dookoła.

Ale Peiper pisze nie tylko o Kolumbie — odkrywcy. Z każdej karty książki wyciera Kolumb jako człowiek — człowiek głęboko i precyzyjnie myślący, odważny, czuły na cudzą niedolę i lzy, brzydzący się imperialistycznymi metodami podbojów siał.

Jakżeż nędznie prezentują się przy jego postaci król i królowa hiszpańska — para perfidnych oszustów. Jak mizer nie przy tym synu prostego rzemieślnika z małego miasteczka, przedstawia się chciwa, żądna mordu i grabieży, przewrotna i kłamliwa, bez wyższych aspiracji i ambicji, często bez honoru — szlachta hiszpańska.

Wielki odkrywca — oszukany i odarty z zaszczytów i sławy, uboższy niż kiedykolwiek, schorowany i opuszczony przez możnych — umiera w nędzy.

Ale historia jest ścisła i konsekwentna. Gasną przy proletariackim nazwisku Kolumba diamentami błyszczące ongiś imiona władców hiszpańskich: Ferdynanda i Izabelli. Jeśli się o nich wspomina, i to z pogardą, to tylko przy okazji i w związku z Kolumbem. Gdyby nie on — świat nie wiedziałby o ich istnieniu.

A Kolumb? Nie ma w cywilizowanym świecie człowieka, który by nie znał tego nazwiska i nie chylił przed nim czoła.

SŁOWNICZEK TERMINOLOGII MORSKIEJ

użytej w treści numeru

BĄCZEK — mała łódeczka wiosłowa lub motorowa (do 4 m dl.) służąca do komunikacji z ładem. Używana przeważnie w jachtingu.

DRYF — inaczej „znos”. Zboczenie statku z wyznaczonej drogi pod wpływem prądu lub wiatru.

GALEON — żaglowy okręt wojenny XVI wieku. Posiadał charakterystyczne wysokie nadbudówki na dziobie i na rufie. 60 takich okrętów wchodziło w skład „Wielkiej Armady” hiszpańskiej. 7 z nich miało powyżej 1 000 ton.

GALEONICY — skazańcy polityczni, kryminalni względnie jeńcy wojenni, używani jako wioslarze na galerach, statkach wiosłowych, względnie wiosłowo-żaglowych XIII — XVII stulecia.

KABESTAN — winda kotwiczna o osi pionowej.

KILWATER — ślad na wodzie za rufą płynącego statku.

KLUZA — okuty otwór w burcie statku na dziobie lub rufie, przez który wypuszcza się łańcuch kotwiczny wzgl. podaje cumy.

„OKO” — marynarz stojący na dziobie statku i meldujący o wszystkich zauważonych przeszkodach przed dziobem statku.

REGATY — inaczej wyścigi statków, jachtów żaglowych, motorowych lub łodzi wiosłowych.

RUMPEL — drążek drewniany lub metalowy służący do poruszania steru na małych jednostkach. Na większych jednostkach ster poruszany jest kołem sterowym.

SEKSTANT — (sekstans) optyczny przyrząd służący do pomiarów wysokości różnych ciał niebieskich nad linią horyzontu (podaje kąt zawarty między kierunkiem na ciało obserwowane a płaszczyzną horyzontu).

SKAFANDER — gumowe wodoszczelne ubranie nurka.

SONDA — oznakowana linia z ołowianym ciężarem na końcu służąca do mierzenia głębokości. Obecnie używa się sond akustycznych, które głębokość w danym miejscu mierzą szybkością przebiegu impulsów głosowych między dnem statku a dnem morza.

SZKOTY — (wzgl. szoty) liny służące do ustawiania żagli pod odpowiednim kątem do wiatru.

SZKUTNIK — rzemieślnik budujący statki drewniane.

SZLUPBELKI — (żurawiki łodziowe) belki metalowe stojące parami przy burcie statku — służące do opuszczania i podnoszenia szalup ratunkowych

SZKWAŁ — gwałtowne lecz krótkie uderzenie wiatru, występujące przeważnie na czole burzy.

SZTAKSLE — trójkątne żagle rozpinane na dziobie statku, a na fregacie także na sztagach między masztami.

TOPSEL — górny żagiel na szkunerach.

TRAWERS — kierunek prostopadły do kursu (drogi) statku. Zależnie od burty — lewy wzgl. prawy trawers.

ZEJMAN — dosłownie „człowiek morza” inaczej — w gwarze morskiej — dobry marynarz.

Wydaje: Komenda Główna P. O. „Służba Polsce” przy współudziale PCWM, Marynarki Wojennej i Ligi Morskiej. Redaguje: Zespół Redakcyjny. Adres redakcji: Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 16-20.

Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO: Warszawa Nr I — 8668.

JEST ZALEDWIE JEDNA SZANSA NA MILION

— iż statek płynący poprzez kanał La Manche — natrafi na minę. Tak przynajmniej zapewnia Brytyjska Admiralicja. Kanał, jakkolwiek mocno w czasie ubiegłej wojny zaminowany — wielokrotnie był oczyszczany i kontrolowany. Praktycznie — niebezpieczeństwo min na tym jednym z najruchliwszych obszarów żeglugowych świata, zostało zredukowane nieomal do zera. Nieomal — albowiem właśnie owa jedna szansa spośród miliona przypadła ostatnio w udziale belgijskiemu promowi pasażerskiemu, który 21 lipca wyleciał w powietrze natrafiwszy na minę w pobliżu Dunkierki. Prom nazywał się „Princess Astrid“ i kursował pomiędzy Ostendą, Dunkierką i Calais. Dzięki szybko zorganizowanej akcji ratunkowej i dzięki zdyscyplinowanemu zachowaniu się pasażerów — przeważnie turystów — uratowani zostali wszyscy podróżni w liczbie 205 osób. Zginęło natomiast pięciu członków załogi. Próby odholowania „Princess Astrid“ na mieliznę — nie udaly się. Zatonęła na dość płytkiej zresztą wodzie (patrz zdjęcie). Katastrofa belgijskiego promu — przywodzi na myśl inne — jakżeż liczne jeszcze — wypadki zatonięcia statków, na minach rozsianych po wszystkich morzach. Pamiętamy tragiczny koniec statku pasażerskiego „Kopenhaga“,



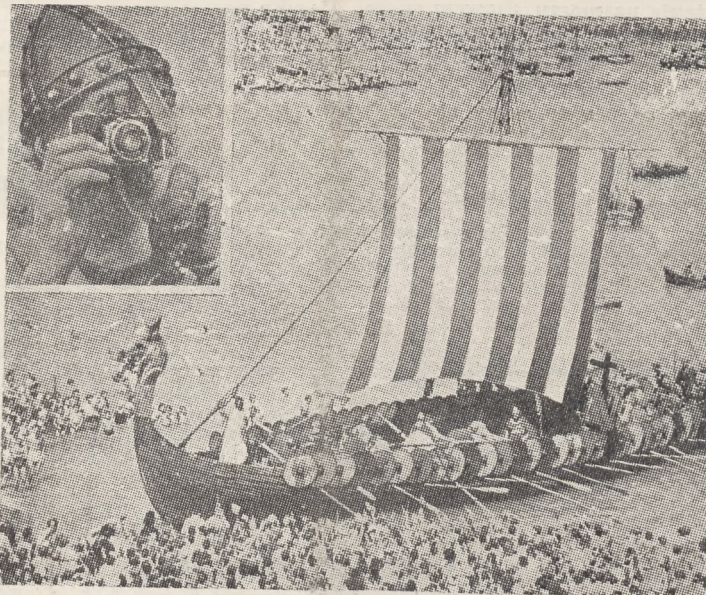
pamiętamy zatonięcie naszego polskiego „Lecha“. Statystyki żeglugowe rokrocznie podają w rubryce statków straconych na minach — dziesiątki jednostek, dziesiątki tysięcy ton.

Okazuje się, że owa „jedna szansa na milion“ to jeszcze jednak zbyt dużo. Od krwawych zmagania na świecie upływa pięć lat — a ukryte w głębinach wód niebezpieczeństwo, w dalszym ciągu czyha na statki i życie ludzkie. Wymierzone w przeciwnika — obróciło się przeciwko wszystkim. I nie ma sposobu aby je z miejsca całkowicie zniweczyć. Uczyni to dopiero czas.

Długo jednak jeszcze grozić będzie żegludze owa „milionowa szansa“ — szansa śmierci i zniszczenia. Tragiczna spuścizna minionej wojny.

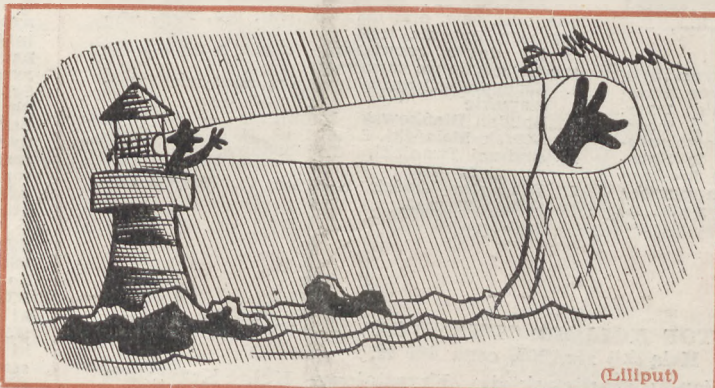
A przecież istnieją obłąkańcy, którym wojny jest jeszcze za mało!

ZABAWA W WIKINGÓW



W Danii kosztem 6 000 funtów szterlingów, zbudowano wg zachowanych wzorów i rysunków — wierną kopię statku Wikingów. „Hugin“ — tak się ów statek nazywa — liczy 21 metrów długości, 7 i pół szerokości, wyporność jego wynosi 15 ton. Napęd — 32 wiosła i żagiel o powierzchni 40 m². Dla uczczenia tysiącpięćsetletniej rocznicy wielkiego najeźdu Wikingów na dzisiejszą Wielką Brytanię, dzielna załoga 43 „Wikingów“ — we wspaniałych historycznych strojach, uzbrojona po uszy w miecze, włócznie i tarcze — wyruszyła na zdobycze rejs. Wodzem wyprawy był 54 letni Eric Kiersgaard z zawodu... dentysta.

Podróż trwała 10 dni. Na wszelki wypadek wyprawę eskortowały... duńskie okręty wojenne. Rankiem dziesiątego dnia ujrzano w oddali zamglony brzeg. „Wikingowie“ poczęli szykować się do lądowania. Przyplanano miecze, chwytano tarcze i włócznie. Do starcia zbrojnego jednak nie doszło, bowiem wyprawę oczekiwali na brzegu — tłumy wiatującej publiczności oraz burmistrz z chlebem i solą. Wspaniałych „Wikingów“ fotografowano na wszystkie strony — ci zaś odwzajemniali się tym samym (patrz zdjęcie). Obecnie „Hugin“ wraz ze swą załogą odbywa turnée po całej Wielkiej Brytanii. „Inwazja Wikingów“ — okazała się tym razem zupełnie niegroźna.



(Liliput)



POLINEZYJCZYCY BYLI PIERWSI

Dwukadłubowe łodzie mieszkanców Polinezji — tzw. katamarany (rys. powyżej) — znane są od zamierzchłych czasów. Odnaczają się one dużą szybkością i doskonałymi zaletami nawigacyjnymi. Szczególnie godna podkreślenia jest ich ogromna stateczność. Na katamaranach Polinezyjczycy od prawieków odbywają podróże pomiędzy bardzo znacznie nieraz od siebie odległymi archipelagami wysp Pacyfiku.

Niejakiego mr. Gar Wood zastosował zasadę katamarana przy budowie swego prywatnego jachtu (zdjęcie poniżej). Dwukadłubowa ta jednostka jest podobno wyjątkowo stateczna, zwrotna a przy tym — w stosunku do mocy posiadanych silników — bardzo szybka (26 węzłów). Mister Gar Wood jest niezwykle dumny ze „swego“ pomysłu i twierdzi, iż konstrukcja dwukadłubowa znajduje zastosowanie przy budowie oceanicznych liniowców pasażerskich przyszłości. Pozwoli bowiem m. inn. na osiągnięcie szybkości większej niż to jest możliwe przy kształtach obecnych.

Konstrukcja dwukadłubowa — to konstrukcja polinezyjskiego katamarana. A zatem i biali władcy kolonialni mogą się tego i owego nauczyć od zacofanych i ciemnych — jak im się wydaje — ludzi kolorowych.



„JAK WACEK SKIBA ZOSTAŁ MARYNARZEM“ — Przykro nam, Czytelnicy, że nasz mały konkurs na wierszyk do poprzedniego odcinka historii Wacka Skiby spalił na panewce: przysłane nieliczne wierszyki okazały się tak słabe, że nie publikujemy ich. Komunikujemy tylko, iż nagrodę pocieszenia — książkową — przyznano Jerzemu Ostrowieckiemu z Wierchucina, ul. Kościelna 3. Piąty odcinek historii Wacka Skiby, to udany egzamin do Państwowej Szkoły Jungów w Gdyni. Z objaśnień rezygnujemy, rysunki mówią same za siebie.

Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 360.— zł, półroczna — 180.— zł, kwartalna — 90.— zł.

Rękopisów nie zamówionych Redakcja nie zwraca.
Druk w Z.G. „P.W.“ w Gdyni. Nr 963 Kłisze wykonano w Zakł. Graf. „P.W.“ w Gdyni.