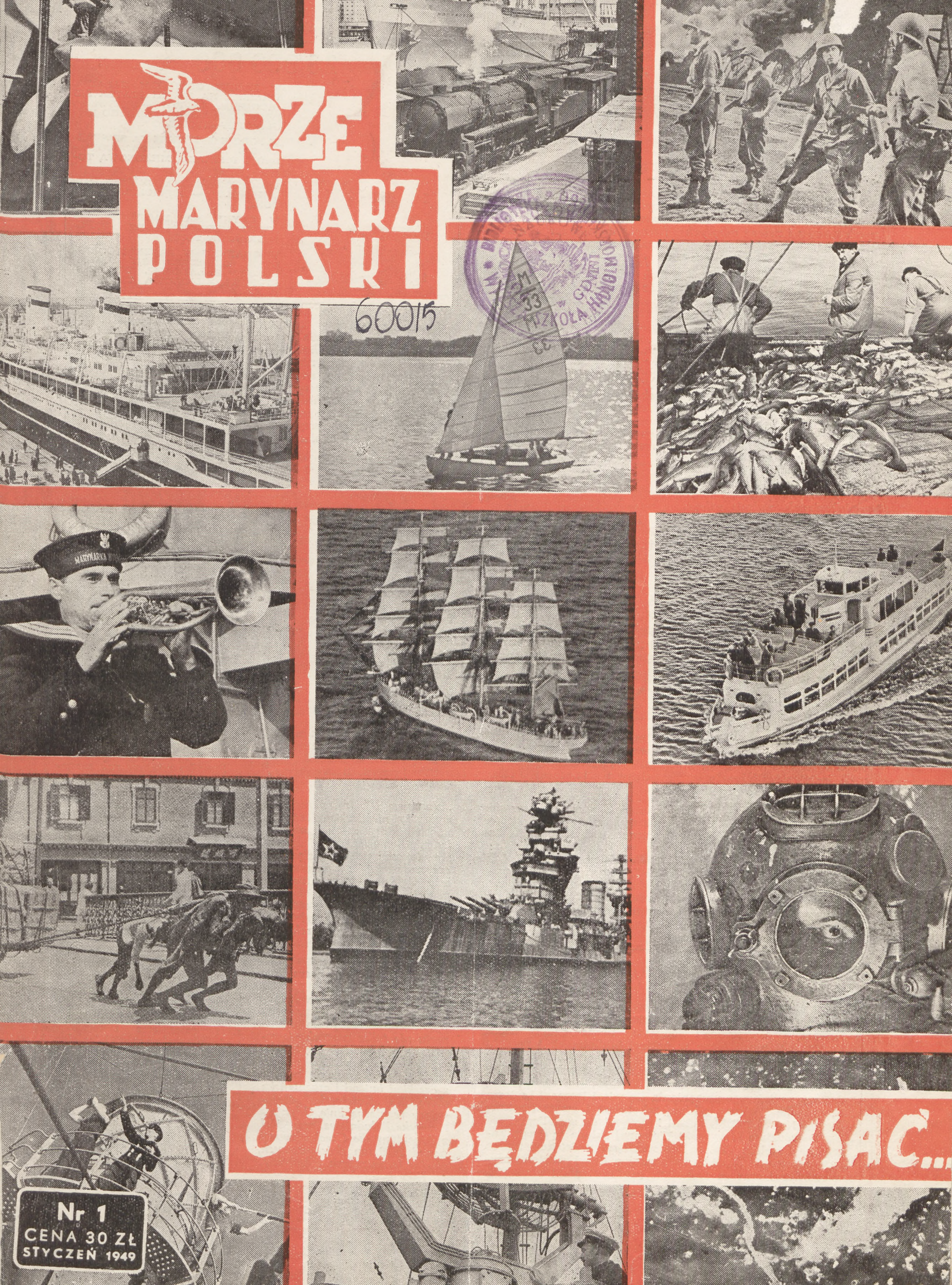


MORZE MARYNARZ POLSKI

60015

O TYM BĘDZIEMY PISAĆ...

Nr 1
CENA 30 ZŁ
STYCZEŃ 1949

List z Wybrzeża

Szanowny Redaktorze!

Ostatni okres przedostatniego miesiąca minął na Wybrzeżu pod znakiem licznych wieców i zebrań odbytych w nadmorskich zakładach pracy, a poświęconych sprawozdaniom delegatów na Kongres.

Powszechny entuzjazm i owacyjne powitania prelegentów były odbiciem nastrojów i wyrazem zainteresowań klasy robotniczej powziętymi na Kongresie uchwałami. W wielu instytucjach robotnicy powzięli rezolucje, w których podkreślają gotowość do ofiarnej i wytężonej pracy dla przyśpieszenia realizacji sześcioletniego planu gospodarczego. Aby osiągnąć ten cel postanowiono rozwinąć szerzej współzawodnictwo pracy i podnieść jej wydajność. Dzięki mobilizacji klasy robotniczej do nowych wysiłków produkcyjnych, zadania zakreślone planem z pewnością zostaną wykonane w przewidzianych terminach.

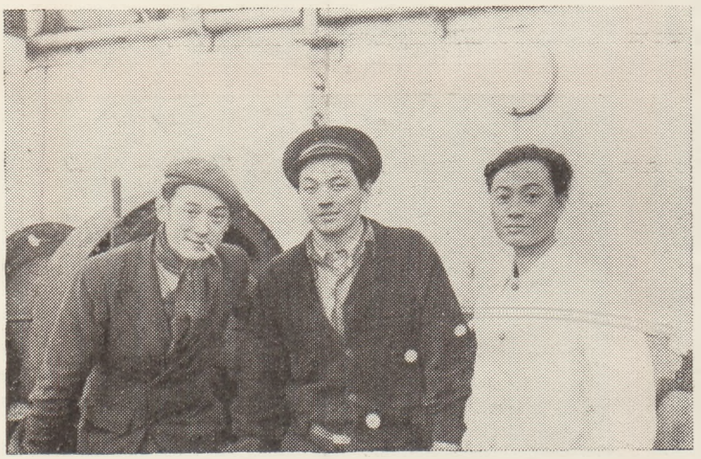
Osiemdziesiąt tysięcy ton nowego tonażu — oto wysokość produkcji naszych stoczni, którą osięgniemy w roku 1956, a trzeba wiedzieć, że stocznie nie są jedynym zakładem pracy na Wybrzeżu, który zadeklarował spotęgowanie wysiłków dla podniesienia produkcji. Przyśpieszyć realizację sześcioletniego planu postanowili również nadmorscy kolejarze z Zawiśla, pracownicy Zakładów Przemysłu Tłuszczowego „Amada", robotnicy portowi, pracownicy MZK, gdańskiej fabryki obrabiarek oraz robotnicy wielu innych instytucyj Wybrzeża.

Podobnie też jeśli chodzi o zobowiązania powzięte przed Kongresem, zostały one wykonane grubo przed terminem.

W Marynarce Wojennej poszczególne jednostki przeprowadziły własnymi środkami remonty techniczne, które zaoszczędziły Skarbowi Państwa poważne kwoty. We wszystkich jednostkach Mar. Woj. uchwały Kongresu przyjęte zostały z niezwykłym entuzjazmem, czego dowodem jest gotowość do ofiarnej, dodatkowej i nadobowiązkowej pracy.

Niezależnie od prac podjętych dla uczczenia Kongresu, oraz przy realizacji jego postanowień, poszczególne instytucje i przedsiębiorstwa na Wybrzeżu wykonują zadania wypływające z codziennych obowiązków.

Spodziewany już od roku, Nowy Rok postawił stocznię gdyńską wobec pomyślnego horoskopu. „Uran", „Neptun", „Merkury" i „Orion" — oto nazwy czterech trawlerów dalekomorskich, które oczekują obecnie remontu w wymienionej stoczni. Oprócz tych prac stocznia wykonała prace elektrotechniczne, maszynowe i pokładowe na m/s „Batory", zainstalowała radio-goniometr na „Lechistanie", a w najbliższej przyszłości dokona generalnego remontu na holowniku „Ryszard", oraz szeregu pomniejszych i „powiększych" prac.



Do Gdańska zawinął niedawno statek, którego załoga składała się w przeważającej ilości z Chińczyków. W rozmowie z polskimi robotnikami, egzotyczni goście dali wyraz swej radości z powodu zwycięstw Armii Ludowej w Chinach i szczęśliwej przyszłości ich ojczyzny

Nadchodzący rok wykorzystany zostanie nie tylko dla podniesienia sprawności technicznej naszych portów, lecz również dla podniesienia resztek wraków przebywających na dnie morza. Wydział Ratowniczo - holowniczy GAL-u z nastaniem warunków atmosferycznych przystąpi do wydobywania wraku s/s „Warszawa II" zatopionego u wybrzeży niemieckich oraz s/s „Lech", który zatonął ubiegłej iesieni. Ponieważ obie jednostki prawdopodobnie będą się jeszcze nadawały do remontu, należy GAL-owi życzyć nie tyle pomyślnych wiatrów, ile pomyślnych warunków atmosferycznych. Wiatry byłyby bowiem w takich wypadkach okolicznością niezbyt pomyślną.

Zresztą minęła już dawno epoka żaglowców, a nasza flota handlowa rozwija się i pracuje bez względu na pogodę. Jednostki nasze w wielu wypadkach wykorzystywane są dla transportu nie tylko naszych towarów, ale również często dla przewożenia towarów obcych państw, jak to miało miejsce z czeskimi butami i argentyńską skórą. S/s „Kościuszko" obsługujący regularną linię Gdynia - Ameryka Południowa, przywiózł z Argentyny dla Czechosłowacji ponad 2400 ton skór surowych, olejów technicznych i bawełny.

Taki ładunek jest bez wątpienia bardzo praktycznym prezentem noworocznym.

25 000 000

18 - VII - 1945	W PORCIE GDYŃSKIM ZAŁADOWALIŚMY NA FIŃSKI STATEK S/S „SUOMEINA NEITTO" — PIERWSZĄ PO WOJNIE TONĘ POLSKIEGO WĘGLA EKSPORTOWEGO
18 - V - 1946	W PORCIE GDYŃSKIM NA SZWEDZKI S/S „GRENADA" ZAŁADOWALIŚMY PIERWSZĄ MILIONOWĄ TONĘ.
14 - XII - 1946	W GDAŃSKU NA DUŃSKI S/S „SKANDIA" — PIĘCIOMILIONOWĄ TONĘ.
9 - X - 1947	W GDYNI NA RADZIECKI S/S „OTTO SCHMIDT" — DZIESIĘCIOMILIONOWĄ TONĘ.
1 - I - 1949	W GDAŃSKU W BASENIE GÓRNICZYM SZWEDZKI S/S „HALMSTADT" ZAŁADOWAŁ DWUDZIESTOPIĘCIOMILIONOWĄ TONĘ WĘGLA.

Jeśli jednak jest już mowa o podarkach, trudno jest nie wspomnieć o prezencie, jaki w noc sylwestrową złożyli Skarbowi Państwa gdańscy robotnicy portowi zatrudnieni przy przeładunku węgla. Jedenastu trymerów i piętnaście osób z obsługi technicznej w przeciągu siedmiu godzin załadowało trzy i pół tysiąca ton węgla na statek radziecki s/s „Omega". Jest to niebywały rekord, który godny jest najwyższego uznania.

Nowy Rok zaczął się jednym słowem pod dobrą i szczęśliwą datą. Nie znaczy to jednak, że ubiegły rok dał się tak ubiec i zdystansować, aby nie warto było o nim wspomnieć. Wręcz przeciwnie: w bilansie tego roku widnieje szereg wymownych cyfr świadczących o stałym rozwoju naszych portów i ich urządzeń przeładunkowych.

W ciągu 1948 roku zespołowi Gdańsk-Gdynia przybyło 17 nowych dźwigów, z których 15 zostało zainstalowanych w porcie gdyńskim, 2 zaś w Gdańsku. W tym samym czasie w Gdyni i w Gdańsku odbudowano blisko 3000 mb nabrzeży.

Ponadto miniony rok zaznaczył się również ożywionym ruchem we wszystkich naszych portach. W samym zespole Gdańsk-Gdynia zanotowano na wejściu 5 618 statków, wśród których reprezentowane były bandery: Argentyny, Hondurasu, Kanady, Panamy, Stanów Zjednoczonych, Turcji, Anglii, Belgii, Związku Radzieckiego, Bułgarii, Francji, Grecji, Holandii, Jugosławii, Islandii, Szwajcarii, Włoch oraz bandera „C" (aliancka).

Mam wrażenie, że Stary Rok wcale nie potrzebowałby się rumienić, gdyby ktoś pragnął zanalizować jego przeszłość. Z drugiej jednak strony te wszystkie osiągnięcia utwierdzają mnie w przekonaniu (Was chyba też — Redaktorze — nie?), że wszystkie te zadania, które postawił przed Wybrzeżem Kongres, zostaną wykonane w stu procentach.

Na razie ściskam dłoń

H. Baczkowski

PODZIĘKOWANIE

Z okazji Nowego Roku jednostki i oddziały Marynarki Wojennej otrzymały za pośrednictwem Oddziałów i Kół Towarzystwa Przyjaciół Żołnierza liczne pozdrowienia i upominki noworoczne w postaci biblioteczek i sprzętu świetlicowego.

W darach tych i pozdrowieniach marynarze, podoficerowie i oficerowie Odrodzonej Marynarki Wojennej widzą wyraz dalszego umacniania się więzi łączącej Ludową Marynarkę Wojenną z klasą robotniczą i masami pracującymi Nowej Polski, Polski kroczącej do socjalizmu.

Dowództwo Marynarki Wojennej składa tą drogą Zarządom i Kołom TPŻ najserdeczniejsze podziękowanie za zorganizowanie akcji noworocznej o dużej wartości wychowawczej oraz za nadesłane pozdrowienia i upominki.

DOWÓDZTWO MARYNARKI WOJENNEJ

CZWARTY BILANS

Gdy na zegarach bije północ, zwiastująca, że z kartek kalendarza schodzi rok stary, ustępując miejsca nowemu, wywołujemy zazwyczaj w pamięci najważniejsze wydarzenia minionego okresu rocznego i sumujemy osiągnięty w nim dorobek.

Z ostatnim uderzeniem zegara na Obserwatorium Morskim w Gdyni, zakończył się również stary rok w życiu i pracy naszych portów, rok bogaty w spuściznę, pełen twórczego wysiłku, poważnych, czasem nawet przełomowych osiągnięć. Spróbujmy więc u progu nowego okresu w krótkim przeglądzie dać choćby pobieżny obraz tego, co w ciągu roku 1948 zostało tu dokonane, co osiągnęliśmy za ten czas w dziedzinie naszej gospodarki portowo-morskiej.

Odbudowa Gdańska, Gdyni, Szczecina i wielu innych portów, rozsianych wzdłuż naszego 500-kilometrowego Wybrzeża trwała nieustannie, podnosząc coraz bardziej sprawność ich pracy i umożliwiając stały wzrost przeładunków.

W zespole portowym Gdańsk-Gdynia w roku tym liczba dźwigów powiększyła się do 114, długość nabrzeży w eksploatacji do 11 500 m. b., całkowita powierzchnia magazynów pozostających w zarządzie GUM do ok. 182 000 m². Dzięki wytężonej i skoordynowanej pracy robotników i pracowników naszego Wybrzeża zespół portowy Gdańsk-Gdynia, osiągając roczny przeładunek blisko 12 750 000 ton wysunął się wśród portów kontynentu europejskiego na trzecie miejsce. W roku 1948 do obu portów zespołu zawinęło ponad 5 600 statków, reprezentujących 23 bandery zagraniczne ze wszystkich niemal zakątków świata.

Poniżej podajemy w formie chronologicznej najważniejsze wydarzenia minionego roku w pracy naszych portów i naszej żeglugi morskiej.

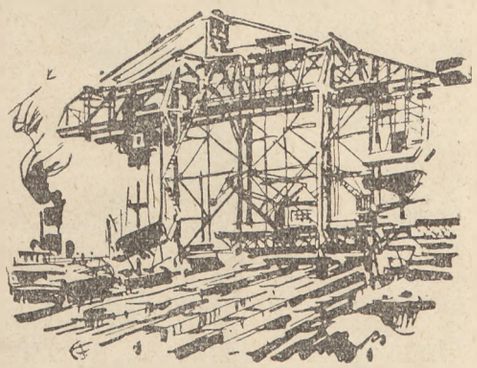
*

29 marca. — Pierwsze ekipy Przedsiębiorstwa Przeładunkowego „Portorob" przystąpiły do pracy w Gdańsku i Gdyni. Rząd prowadzi konsekwentną i nieubłaganą walkę z wyzyskiem ludzi pracy. Przez powołanie do życia „Portorobu" robotnicy portowi uwolnieni zostali od wyzysku ze strony prywatnych przedsiębiorstw spedycyjnych, stając się współgospodarzami portów. Wyniki ich pracy są obecnie wspólną własnością całego społeczeństwa.

1 kwietnia. — Świeżo odremontowany polski transatlantyk pasażerski s/s „Jagiełło" wyrusza w pierwszy rejs pod polską banderą z Genui do portów Środkowej Ameryki.

4 kwietnia. — Trzecia rocznica oswobodzenia Wybrzeża. Przełomowy dzień w historii naszej gospodarki morskiej.

Po odbudowaniu zniszczonych wojną stoczni okrętowych w dniu tym na Stoczni Gdańskiej założono stępkę pod pierwszy polski statek pełnomorski.



27 kwietnia. — Do Szczecina, który obecnie w równej mierze pracuje dla nas, jak i dla południowego sąsiada, przybyły Odrą pierwsze holowniki i barki czeskie.

14 maja. — W związku z powiększającym się w Polsce zużyciem materiałów pędnych, GAL zleca budowę dwóch tankowców o nośności ok. 11 000 DWT, aby uniezależnić się od tonażu zagranicznego. Pierwszy z nich wejdzie do służby pod koniec 1950 r., drugi zaś — na początku 1951 r.

16 maja. — Dalszy krok na drodze do zacieśnienia współpracy z Czechosłowacją. Minister Spraw Zagranicznych CSR Clementis dokonuje w Szczecinie przyjęcia strefy portowej, przeznaczonej dla Czechosłowacji.

14 czerwca. — Do portu gdyńskiego wpływa po raz pierwszy s/s „Kościuszko". Statek ten o nośności 10 400 DWT jest jedną z najnowocześniejszych jednostek polskiej marynarki handlowej. Dzięki specjalnej konstrukcji i posiadaniu urządzenia dźwigowego nośności 130 ton, przystosowany on jest do przewozu ciężkich ładunków. Statek uzyskaliśmy tytułem odszkodowań wojennych.

20 lipca. — Po ukończeniu remontu na stoczni Hobocken, z pełnookrętowym ładunkiem bawełny dla Czechosłowacji, zawinął do Gdyni po raz pierwszy s/s „Pułaski". Statek ten o nośności 9 825 DWT otrzymaliśmy tytułem odszkodowań wojennych.

21 sierpnia. — Świeżo wyremontowany przez Stocznię Gdyńską tankowiec „Rysy" o nośności 1 025 DWT wyrusza w pierwszy swój rejs pod polską banderą.

15 września. — Do Gdyni przybywa tysięczny statek z ładunkiem rudy żelaznej.

2 października. — Ciężki cios dla polskiej marynarki handlowej. W drodze z Gdyni do Londynu tonie s/s „Lech". Strata statku jest bodźcem do zwiększenia wysiłków zmierzających do odbudowy polskiej floty. By uzupełnić stratę, GAL zakupił budowany obecnie na stoczni w Danii statek-chłodnię o nośności ok. 3 200 DWT.

4 października. — Na stoczni w New Castle następuje wodowanie s/s „Puck" o nośności 1 460 DWT. Statek ten jest unowocześnioną wersją zatopionego w czasie wojny statku o tej samej nazwie.

6 listopada. — Wodowanie pierwszego statku pełnomorskiego wykonanego przedterminowo w ciągu 7 miesięcy całkowicie rękoma polskiego stoczniowca z krajowego materiału na własnych stoczniach. Statek otrzymał nazwę przodownika pracy Sołdka. W tym samym dniu w Gdyni witaliśmy nowowyprodukowaną jednostkę PMH — motorowiec „Warmia" o nośności 1 260 DWT.

30 listopada. — Wykonano roczny plan przeładunku węgla i koksu w ilości 11 milionów ton.

12 grudnia. — Zbliża się Kongres Zjednoczeniowy Partii Robotniczych. Cała Polska klasa robotnicza widząc w zjednoczeniu gwarancję pomyślnego rozwoju narodu i państwa, uczestniczy w Czynie Kongresowym. W dniu tym w Stoczni Gdańskiej na 33 dni przed terminem, następuje wodowanie drugiego rudowęglowca s/s „Jedność Robotnicza".

18 grudnia. — Trwają obrady Kongresu Zjednoczeniowego. Minister Przemysłu i Handlu H. Minc, omawiając założenie 6-letniego planu gospodarczego, stwierdza, że nadal prowadzić będziemy rozbudowę przemysłu stoczniowego i że rocznie budować będziemy 80 000 DWT nowego tonażu.

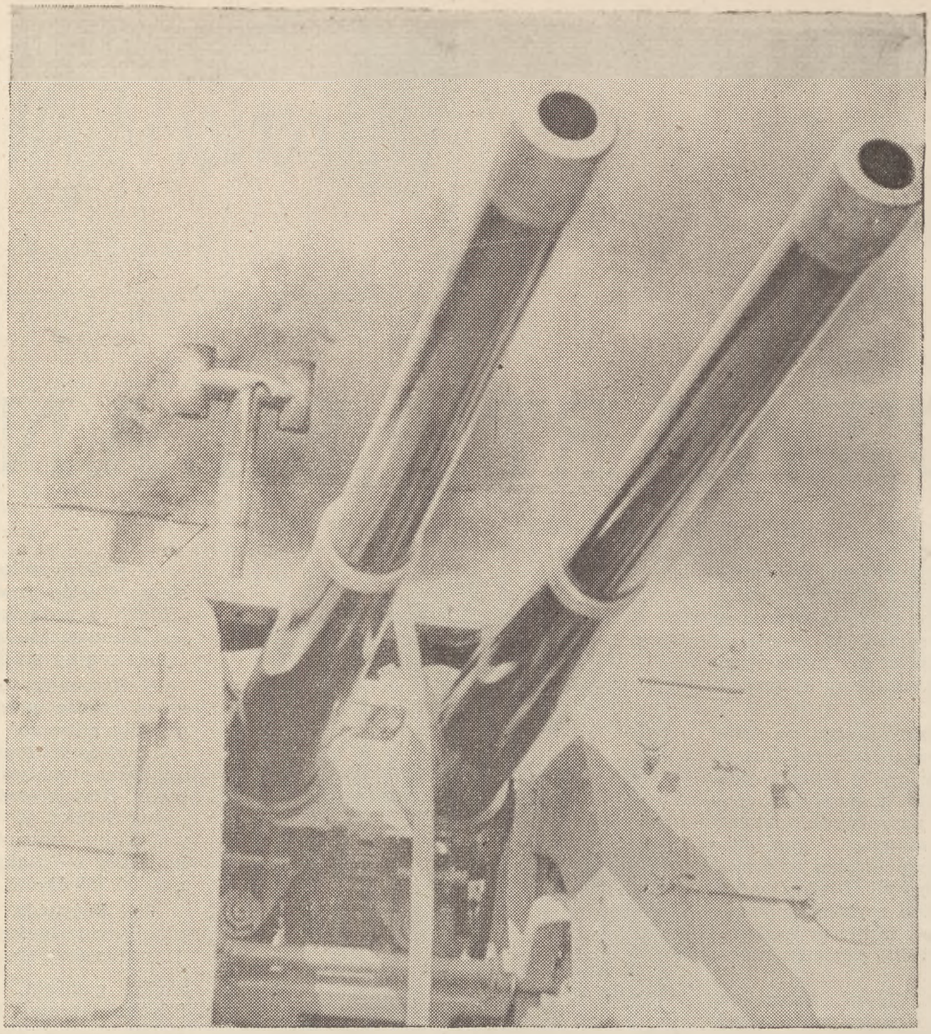
24 grudnia — Motorowiec „Mazury" — siostrzany statek s/s „Warmia", przybywa po raz pierwszy do Gdyni.

30 grudnia. — Odremontowany przez Stocznię Gdyńską s/s „Kołobrzeg" o nośności 4 000 DWT przygotowuje się do wyruszenia z Gdyni w pierwszy swój rejs.

*

W zamieszczonym przeglądzie podaliśmy tylko najważniejsze wydarzenia, które, z natury rzeczy, w sposób bardzo pobieżny ilustrują osiągnięcia naszego budownictwa nad Bałtykiem. Ale nawet te nieliczne fakty, które tutaj zebraliśmy, są wymownym świadectwem wspaniałego rozwoju naszej gospodarki morskiej w oparciu o entuzjazm pracy polskiego robotnika portowego, marynarza i technika, o potężny wzrost sił produkcyjnych kraju, dokonany zespołowym wysiłkiem klasy robotniczej, o sojusz ze Związkiem Radzieckim, który umożliwił nam odzyskanie 500-kilometrowego Wybrzeża i w tak wybitnym stopniu dopomógł nam do odbudowy jego potencjału portowo-morskiego i wreszcie — o zacieśniającą się stale współpracę z krajami demokracji ludowej, przede wszystkim z bratnią Czechosłowacją.

Wyniki w 1948 r. i zarysowujące się perspektywy dalszego marszu naprzód pozwalają nam mieć pewność, że śmiałe plany, które kreślimy sobie na przyszłość, będą z nadwyżką wykonane.



ODRODZONA MARYNARKA WOJENNA

W SŁUŻBIE POLSKI LUDOWEJ

KMDR PPOR. BOHDAN KOSIŃSKI
KPT. MAR. FRANCISZEK WALICKI

Dokonujące się w Polsce przemiany społeczne zostały wzbogacone nowym, posiadającym doniosłe znaczenie, momentem rozwojowym — zjednoczeniem polskiego ruchu robotniczego.

Zjednoczenie to bowiem oznacza zwycięstwo proletariackiej, rewolucyjnej, marksistowsko - leninowskiej ideologii nad wpływami burżuazji wewnątrz ruchu robotniczego, oznacza ono dalsze, wspaniałe zwycięstwo nad istniejącymi jeszcze w Polsce Ludowej pozostałościami ustroju kapitalistycznego. To nowe zwycięstwo ideologii rewolucyjnej oznacza, że naród polski śmiało maszeruje ku lepszej przyszłości — do ustroju bez wyzysku człowieka przez człowieka, ustroju bez krzywdy i niesprawiedliwości, bez ciemnoty i zacofania — do socjalizmu.

I Kongres Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej zamknął na zawsze okres rozbicia wewnątrz polskiej klasy robotniczej, będącego przyczyną niejednej klęski narodowej. Klasa robotnicza osiągnąwszy jedność wewnętrzną wzmacnia się jako przodująca siła narodu. *„Jednoczymy się* **— powiedział Przewodniczący KC PZPR Bolesław Bierut** *— jako awangarda walki klasowej polskiego proletariatu, jako przodująca siła narodu w marszu do socjalizmu, jako polski oddział międzynarodowego frontu wolności i postępu, socjalizmu i demokracji. Jednoczymy się, aby poprowadzić Polskę naprzód do pełnej sprawiedliwości społecznej".*

Od chwili Kongresu, który zakończył swe historyczne obrady przed kilkoma tygodniami, sprawą zjednoczenia żyje cała robotniczo - chłopska Polska, wszystkie ogniwa naszego życia politycznego, społecznego, gospodarczego, żyją wszystkie ośrodki naszego życia kulturalnego i naukowego. Żyje nią również Odrodzone Wojsko Polskie — nieodłączny organ siły państwa ludowego — a wraz z nim Odrodzona Marynarka Wojenna — zbrojne ramię Polski Ludowej na morzu.

NASZE OBLICZE POLITYCZNE

Nasza Ludowa Marynarka Wojenna żyje zagadnieniami postawionymi przez Kongres Zjednoczeniowy także i dlatego, że zjednoczenie polskiej klasy robotniczej i uchwały podjęte na Kongresie dają pełną gwarancję, że nastąpi dalsze wzmocnienie siły ideowej, moralnej i materialnej Marynarki Wojennej, że Ludowa Marynarka Wojenna, jako organ aparatu państwowego Polski Ludowej, będzie w stanie wypełnić postawione jej przez lud pracujący Polski z klasą robotniczą na czele — zadania.

Skąd czerpie i czerpać będzie siłę nasza Ludowa Marynarka Wojenna?

Siłę tę czerpie i czerpać będzie z pracy i walki klasy robotniczej kroczącej na czele narodu, z doświadczeń tej pracy i walki, z rewolucyjnych i wojennych doświadczeń Radzieckiej Marynarki Wojennej, ze wzrostu świadomości politycznej i ideologicznej mas pracujących Polski, z nauki marksistowsko-leninowskiej, kierującej walką o zbudowanie ustroju socjalistycznego.

Siłę tę czerpie i czerpać będzie z rozwoju ekonomiczno - społecznego naszego kraju, z rozwoju oświaty i kultury, nauki i techniki, ze socjalistycznego współzawodnictwa pracy.

Siłę tę wreszcie czerpie i czerpać będzie z dokonywującej się konsolidacji politycznej i moralnej najszerszych mas społecznych, pogłębionej decydująco właśnie przez zjednoczenie się polskiego ruchu robotniczego, które spowodowało spontaniczne skupienie się ludu pracującego Polski wokół klasy robotniczej i jej Partii — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Siłą, która przede wszystkim gwarantuje dalszy rozwój Odrodzonej Marynarki Wojennej jest jej powiązanie z masami ludowymi, a głównie z klasą robotniczą.

„Cztery lata istnienia Polski Ludowej **— pisze gen. dyw. Marian Spychalski w artykule „W obliczu zjednoczenia"** („Nasza Myśl" Nr 12) *szczególnie uwidoczniły całemu społeczeństwu kluczową rolę klasy robotniczej w życiu naszego narodu. Pokazała*

ona, że jest źródłem inicjatywy i siły, że jest przodownikiem w walce o rozwój i postęp społeczny kraju. Zjednoczenie obu partii oznacza ukształtowanie potężnej i decydującej siły ideowej, politycznej i organizacyjnej, opartej o jedynie słuszną naukę marksizmu-leninizmu, siły zdolnej prowadzić masy pracujące naszego narodu do dalszych zwycięstw na drodze do socjalizmu".

Samo powstanie Odrodzonego Wojska Polskiego i Marynarki Wojennej wiąże się nierozerwalnie z walką wyzwoleńczą, społeczną i narodową, zainicjowaną i kierowaną przez klasę robotniczą. To starzy działacze Komunistycznej Partii Polski organizowali I Armię Polską w Związku Radzieckim, to Polska Partia Robotnicza zmobilizowała robotników i pracujące chłopstwo do walki partyzanckiej z okupantem w szeregach GL i AL, to członkowie PPR w szeregach Odrodzonego Wojska Polskiego i Marynarki Wojennej walczyli o ich demokratyczne, ludowe oblicze z wrogiem klasowym, z reakcją.

„Wzorem dla nas są wielcy żołnierze-rewolucjoniści: Jarosław Dąbrowski, Marcin Kasprzak, Stefan Okrzeja, Feliks Dzierżyński, Marian Buczek, Karol Świerczewski, Mieczysław Kalinowski, Roman Paziński, Antoni Kochanek, „Mały Franek" — Zubrzycki, Janek Krasicki i legion innych bohaterów walk o społeczne i narodowe wyzwolenie Polski. Na ich przykładach uczymy się cnót żołnierskich, umiłowania sprawy wolności i postępu; oni są dla nas wzorem prawdziwego patriotyzmu, nierozerwalnie związanego z internacjonalizmem" — powiedział pchr. Łęcki w imieniu delegacji szkół oficerskich na I Kongresie PZPR.

Z chwilą zjednoczenia się polskiego ruchu robotniczego, z chwilą utworzenia PZPR wzmaga się wielokrotnie siła kierownicza klasy robotniczej. Dzięki zjednoczeniu wzmocnił się sojusz robotniczo-chłopski, silniej i mocniej będą zwalczane przeszkody stojące na drodze do socjalizmu.

Właśnie partia klasy robotniczej, będąca sztabem klasy robotniczej i narodu, kierować będzie tym skuteczniej dalszym rozwojem Marynarki Wojennej. Dzięki wskazaniom PZPR — oficerowie, podoficerowie i marynarze, z większą bojowością walczą o podniesienie wyszkolenia politycznego i liniowego całego stanu osobowego Marynarki Wojennej na jak najwyższy poziom. Dzięki wskazaniom PZPR Odrodzona Marynarka Wojenna dzień po dniu zwiększa wysiłki nad zbliżeniem się do typu nowoczesnej marynarki wojennej — Marynarki Wojennej państwa socjalistycznego — Związku Radzieckiego.

NASZA BAZA GOSPODARCZA

Głównym i podstawowym czynnikiem każdej siły obronnej jest baza, na jakiej została ona zbudowana, jej potencjał gospodarczy. Wartość bojowa wojska zależy bowiem w dużym stopniu od siły gospodarczej kraju, od siły i możliwości aparatu produkcyjnego.

Siły militarne państw imperialistycznych, osłabiane są rozdzierającymi je wewnętrznymi sprzecznościami gospodarki kapitalistycznej, a przede wszystkim potęgującą się walką klasową między monopolistami a olbrzymimi rzeszami wyzyskiwanych ludzi pracy. Wojsko Polskie w oparciu o jedność klasy robotniczej, sojusz robotniczo-chłopski i zgodne współdziałanie całego ludu pracującego Polski, w oparciu o zdrową, planową gospodarkę narodową, są niewzruszonym fundamentem obronności naszego kraju.

Polska Zjednoczona Partia Robotnicza, walcząca o dalszy rozwój naszej gospodarki narodowej — daje nam gwarancję zupełnego wyrugowania z naszej gospodarki społecznej elementów kapitalistycznych, gwarancję dalszego rozwoju przemysłu i rolnictwa, gwarancję zbudowania takiej bazy gospodarczej, jaką powinna mieć armia i flota państwa budującego socjalizm.

Rękojmią tego jest przedterminowe wykonanie trzyletniego planu odbudowy i wspaniałe perspektywy planu sześcioletniego, gwarantującego zbudowanie trwałych fundamentów socjalizmu.

Plan 6-letni i rozbudowa naszej gospodarki narodowej — to jedna z głównych podstaw naszej siły obronnej. Rozbudowa przemysłu socjalistycznego, dobrowolne oparcie gospodarki rolnej na zasadach społecznych — to najlepsza gwarancja pełnego wyzyskania sił państwa dla potrzeb obrony. Mobilizacji takiej nie jest w stanie przeprowadzić rozpadający się ustrój kapitalistyczny, rozdzierany wewnętrznymi sprzecznościami, popadający w kryzys i szukający wyjścia w nowych podbojach i wojnach.

Siła naszego wojska, a więc i siła naszej Odrodzonej Marynarki Wojennej polega na tym, że jest to wojsko i Marynarka kraju kroczącego do socjalizmu, kraju gospodarki planowej, kraju w którym lud pracujący własnymi rękoma wznosi gmach dobrobytu i kultury. W hutach i kopalniach, w fabrykach i laboratoriach, dzięki twardej, codziennej pracy prostych ludzi, wykuwa się potęga państwa ludowego i jego siła obronna. Tam też budowana jest siła naszej Marynarki Wojennej.

Przed Odrodzoną Marynarką Wojenną wyrasta realna perspektywa rozwoju. Wyrasta nasza ludowa, naukowa koncepcja morska, wyrastają zadania w zakresie organizacji, wyszkolenia i rozbudowy Marynarki.

Siła gospodarcza Polski Ludowej daje nam pełną gwarancję osiągnięcia naszych zamierzeń.

NASZA NAUKA I SZTUKA WOJENNA

Przed Odrodzoną Marynarką Wojenną, wyrastają możliwości przyswojenia jeszcze bardziej wszystkich zdobyczy przodującej w świecie stalinowskiej nauki i sztuki wojennej i pełnego opanowania rzemiosła morskiego. Zjednoczenie polskiej klasy robotniczej stworzyło bowiem warunki dla pełnej likwidacji zacofania w dziedzinie wyszkolenia wojskowego.

„Musimy się uwolnić — **pisze w nr 11 „Naszej Myśli" gen. dyw. M. Spychalski** — *od obcego, drobnomieszczańskiego poglądu o naszym wojsku, jako o wojsku apolitycznym, o nieokreślonym politycznym obliczu. Musimy wyplenić nacjonalistyczne i szowinistyczne poglądy panujące jeszcze wśród niektórych oficerów. Stare wojsko było przez lata rządów reakcji wychowane w duchu nacjonalizmu, który wyrażał się w nienawiści do Związku Radzieckiego i Armii Radzieckiej, a także w antysemityzmie. Pozostałości tego wychowania pokutują jeszcze tu i ówdzie w naszym ludowym wojsku. Trzeba je wytępić, jak wytępić należy naleciałości starych wpływów sposobu bycia i praktyki służbowej wśród niektórych wojskowych. Niepotrzebne nam są w naszych szeregach zatęchłe, sanacyjno - prusko - austriackie zapachy, rozsiewane przez nosicieli starych manier, u których wysokie mniemanie o swych wyjątkowych wartościach łączy się z niechęcią do ideologii dążeń mas ludowych, z obojętną formalno - sołdacką postawą wobec służby. Musimy zjawiska te zwalczać, jeśli pragniemy uchronić naszych oficerów i nasze wojsko przed tymi manierami, które nieraz młodym imponują, jeśli chcemy osłonić ich przed szkodliwymi wpływami".*

Pokutują jeszcze tu i ówdzie błędne, antynaukowe i z gruntu reakcyjne, teorie o wartości anglosaskiej sztuki wojenno-morskiej. Pokutuje czołobitność wobec nauki burżuazyjnej i niedocenianie przodującej radzieckiej, stalinowskiej nauki wojennej, opartej na naukowych podstawach teorii marksizmu-leninizmu. Ostatnia wojna wykazała w sposób druzgocący dla imperialistycznych teorii wojskowych — przodującą rolę i naukowy realizm radzieckiej doktryny wojennej.

Anglo-amerykańska doktryna wojny morskiej wychodzi z mylnego założenia, że jakoby Marynarka Wojenna jest tym decydującym czynnikiem, kształtującym bieg dziejów świata, decydującym o rozwoju państw i losach narodów.

Doświadczenia dwóch wojen dowiodły, jak bezpodstawne są te teorie. Pisano o tym wiele i chcielibyśmy to tylko przypomnieć. Doktryny te były i pozostają przejawem antynaukowych tez, naginanych do interesów gospodarki imperialistycznej. Tego rodzaju teorie są teoriami burżuazyjnymi, teoriami awanturniczymi, podyktowanymi przez wewnętrzne sprzeczności ustroju kapitalistycznego państw imperialistycznych.

Radziecka nauka wojenna w odniesieniu do zagadnień Marynarki Wojennej i teorii prowadzenia wojny morskiej wyszła z zupełnie innych założeń:

„Marynarka Wojenna i lotnictwo mają nader ważny, lecz nie decydujący wpływ na ostateczny wynik wojny — **pisze na łamach „Naszej Myśli" płk N. Dmitriew.** *W warunkach współczesnej wojny światowej rozbicie głównych sił nieprzyjaciela i ostateczne zwycięstwo jest nie do pomyślenia bez wtargnięcia na terytorium nieprzyjacielskie i bez opanowania tego terytorium. Zadanie to mogą wypełnić tylko wszystkie rodzaje broni sił zbrojnych. Jedynie wszystkie rodzaje sił zbrojnych, ich współdziałanie, zwartość zaplecza państw walczących, duch moralny wojsk i narodów, trwałe podstawy państwowego i społecznego ustroju krajów, a także sprawiedliwy cel prowadzonej wojny — decydować będą o ostatecznym wyniku przyszłych wojen".*

Rozpowszechnianie oświaty i kultury wśród najszerszych mas narodu, a szczególnie wśród młodzieży robotniczej oraz drobno- i średniochłopskiej pozwoli na podniesienie wiedzy fachowej, na wyszkolenie wielkich, nowych kadr specjalistów morskich, szczerze oddanych ludowej ojczyźnie w służbie na morzu.

*

„Dalszy rozwój i umocnienie naszej siły obronnej zależy od sukcesów klasy robotniczej — kroczącej na czele mas ludowych i narodu do ustroju bez wyzysku człowieka przez człowieka — do ustroju pełnej sprawiedliwości społecznej" — **powiedział Marszałek Polski Michał Żymierski, witając I Kongres PZPR w imieniu Wojska Polskiego.**

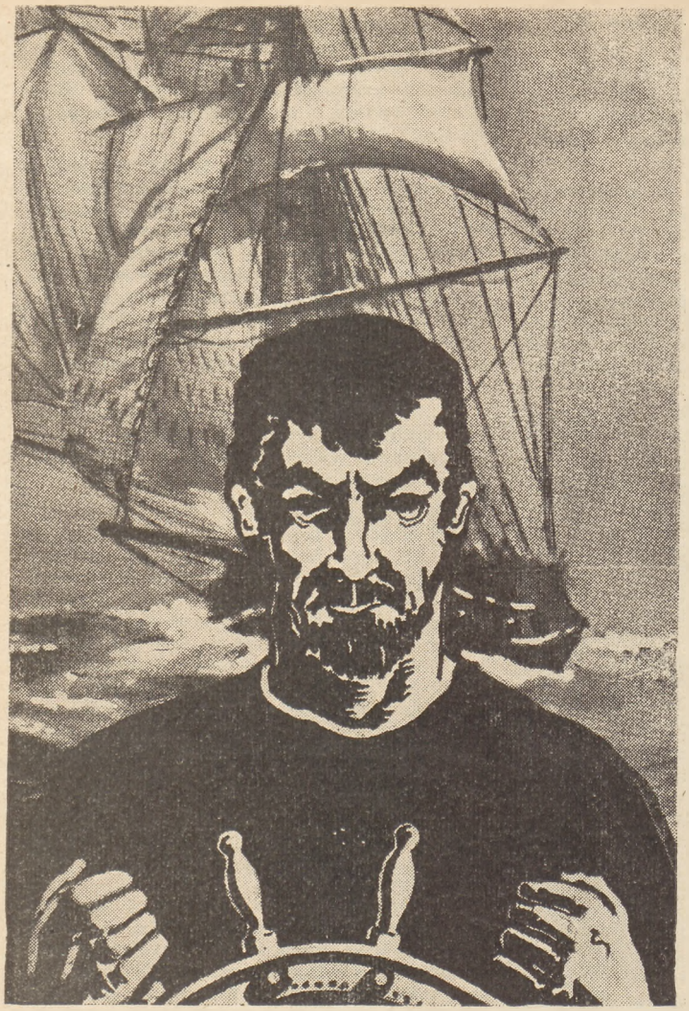
Budowanie socjalizmu, a tym samym umocnienie naszej siły obronnej możliwe jest dzięki sukcesom walczącego proletariatu całego świata, a przede wszystkim sukcesom radzieckiej klasy robotniczej kroczącej na czele ludu pracującego Związku Radzieckiego.

Oficerowie, podoficerowie i marynarze Odrodzonej Marynarki Wojennej żywią uczucia gorącej przyjaźni dla walczącego ludu chińskiego i bohaterskiej armii greckiej, proletariatu Francji i Włoch, ludowych wojsk indonezyjskich i wszystkich ludów walczących o swoją wolność. A przede wszystkim serdeczna przyjaźń i braterstwo broni łączy marynarzy polskich z marynarzami radzieckimi, z ludem ZSRR, który przoduje światu w obronie pokoju, postępu i wolności narodów.

W ten sposób wzmacnia się ogólny front antyimperialistyczny, w ten sposób wzmacnia się łańcuch sił broniących ludzi pracy przed podżegaczami wojennymi, przed groźbą nowej wojny.

Wzorując się na rewolucyjnych tradycjach radzieckiej Marynarki Wojennej, na tradycjach marynarzy z krążownika „Aurora", Odrodzona Marynarka Wojenna wiernie służy ludowi, budującemu siłę i szczęśliwą przyszłość Polski.

BOHDAN KOSIŃSKI
FRANCISZEK WALICKI



ADAM MIEROSŁAWSKI

ŻEGLARZ I REWOLUCJONISTA

MGR JÓZEF MODRZEJEWSKI

Ruchy wolnościowe, zwane powszechnie „Wiosną Ludów", które ogarnęły Francję, Niemcy, Włochy, Węgry, Austrię oraz obszary polskie, znajdujące się pod zaborami Prus i Austrii to ostatnia w Europie zachodniej i środkowej szeroka fala burżuazyjno - demokratycznej rewolucji, zmierzającej do zlikwidowania norm prawnych i instytucji społecznych, stosowanych przez feudalizm, a hamujących rozwój ekonomiczny i polityczny mieszczaństwa. Wyrazem tych dążeń były zbrojne protesty tysięcy obywateli Europy przeciwko polityce narodowej i społecznej despotycznych i samowolnych władców.

Rewolucje były spontaniczne, a więc przygotowane jedynie ideologicznie — nie zaś wojskowo. Dlatego też w zakresie organizacji, zaopatrzenia i taktyki obserwujemy przede wszystkim improwizacje, powstawanie planów doraźnych, często nawet spóźnionych wobec toczących się szybko wypadków, lub pozostających w jaskrawej dysproporcji do sił i środków, jakimi rozporządzały rewolucje.

W działaniach wojsk rewolucyjnych bierze udział wielu Polaków, często w roli wyższych oficerów, a nawet wodzów poszczególnych ruchów powstańczych. Jest to wynikiem z jednej strony tradycji walk wolnościowych w Polsce i nadziei, przywiązywanych do powszechnej „wojny ludów", mającej być drogą do zrzucenia jarzma zaborców, z drugiej zaś strony wynikiem przygotowania fachowego oficerów polskich i posiadania przez nich zdolności improwizatorskich, tak bardzo potrzebnych w danej chwili.

W ten sposób generałowie Bem i Dembiński przewodzą powstaniu węgierskiemu, a Ludwik Mierosławski, po upadku powstania w Wielkopolsce, kieruje wojskami rewolucyjnymi najpierw na Sycylii, a później w Badenii.

Przewodnictwo Polaków nie ogranicza się tylko do armii lądowej. Historia przekazuje nam wiadomość, że w roku 1848 czynione były również próby wystąpienia na morzu ze strony powstańców, a wykonawcą i autorem tych prób był Polak — kapitan marynarki handlowej Adam Mierosławski, młodszy brat wspomnianego wyżej Ludwika.

Zanim przejdziemy do naszkicowania planów wojenno-morskich w okresie „Wiosny Ludów", poświęcimy trochę uwagi samej postaci organizatora floty rewolucyjnej, oraz jego poprzedniej działalności, której ukoronowaniem w pewnym sensie jest rok 1848.

Kariera żeglarska Adama Mierosławskiego na wodach trzech oceanów może wydać się dość dziwna, jak na owe czasy. W pierwszej połowie XIX wieku nie spotykamy na ogół Polaków, jako żeglarzy na szlakach morskich. Jest to bowiem okres walk o wolność na różnych lądach i pod przewodnictwem różnych protektorów. Nikomu nie przychodzi na myśl, aby poświęcać się służbie morskiej pod obcymi banderami, skoro przecież ta służba nie wiedzie do odzyskania niepodległości. Pojedyncza wyprawa Jerzmanowskiego jest jedynym przykładem wykorzystania morza dla poparcia wysiłków Powstania Listopadowego.

Adam Mierosławski jest jednak wyjątkowym człowiekiem, który umie pogodzić służbę Polsce ze służbą na morzu. Tkwi w nim niespożyta energia życiowa, która pozwala mu na dwustronną działalność. Niedługie jest życie tego niezwykle aktywnego człowieka (ur. w 1815 r., umiera w r. 1851), na przemian powstańca i marynarza. Pierwszy z nich jednak zawsze zwycięża, gdy rozbrzmiewa hasło czynu zbrojnego. Na obu terenach swej działalności jest zawsze szczerym demokratą, co zaznacza szczególnie w roku 1848 we Francji, jak również swym ustosunkowaniem się do ludów kolorowych, które traktuje jak równe sobie, bez megalomanii rasowej czy narodowej.

Pierwszy czyn zbrojny Adama Mierosławskiego jest zarazem jego pierwszym samodzielnym czynem i związany jest z Powstaniem Listopadowym. Jako piętnastoletni młodzieniec ucieka z Korpusu Kadetów w Kaliszu i wstępuje do artylerii. Szybko otrzymuje stopień podoficerski, a za waleczność odznaczony zostaje srebrnym krzyżem zasługi. Na szańcach Woli pod dowództwem generała Sowińskiego broni do końca Warszawy i ranny w nogę, dostaje się do carskiej niewoli. Po częściowym wyleczeniu ucieka do Prus, skąd udaje się do Strassbourga, aby zatrzymać się wreszcie w mieście portowym Nantes. Tak kończy się pierwsza kampania wolnościowa młodego Adama.

W roku 1832 rozpoczyna się drugi okres w życiu Mierosławskiego. Zdecydowawszy się na wstąpienie do marynarki handlowej, musi zrezygnować, jako zbyt młody, ze szkoły morskiej, nie rezygnując natomiast z planów zaokrętowania się na jakiś statek, odpływający z Nantes. A do tego trzeba było prawdziwej determinacji. Młody entuzjasta ma wątłą budowę fizyczną, słabe zdrowie, niski wzrost i osłabione nerwy. Widzą to wszyscy kapitanowie statków i kolejno, przez trzy miesiące, odmawiają przyjęcia go na pokład swych jednostek. Ale wreszcie zwycięża wytrwałość. Statek, odpływający do wyspy Bourbon (dzisiejsza Réunion, na zachód od Madagaskaru), zabiera ze sobą siedemnastoletniego Polaka, jako chłopca okrętowego. Rozpoczyna się dla Mierosławskiego druga wielka próba wytrwałości, tym razem fizycznej i psychicznej. Służba jest bardzo ciężka i zmusza do nadmiernych wysiłków w zakresie obowiązków służbowych i do znoszenia ostrych docinków ze strony załogi. Ale i ten egzamin wypada dla młodego Adama celująco.

Po powrocie do Nantes zostaje Mierosławski wciągnięty na listę załogi statku, odpływającego na Sumatrę (Indonezja) po ładunek pieprzu. W czasie rejsu powrotnego przechodzi Mierosławski trzecią wielką próbę morską. W pobliżu wyspy Bourbon wybucha na statku epidemia febry. Choruje i Adam, ale wychodzi z niej cało. Trzecia część załogi jednak umiera, a pozostali muszą wypełniać obowiązki za zmarłych.

Z kolei postanawia przejść szkołę dyscypliny w marynarce wojennej. W tym celu

zgłasza się jako ochotnik na okręt francuski „Algéciras" i odpływa 5 grudnia 1835 r. pod dowództwem admirała Maçon'a do Ameryki Środkowej. Rejs mija bez przeszkód, toteż po powrocie do Brest, a następnie do Nantes, Adam Mierosławski zaokrętowany zostaje, już jako porucznik, na statek „Courier de Bourbon".

Rozpoczyna się okres regularnych rejsów. Statek z polskim porucznikiem kilkakrotnie opływa Afrykę, udając się do kolonii francuskich w Indiach (Pondichéry i Kalkuta). Niewielu Polaków pływało tymi szlakami. W 1480 r. towarzyszył Portugalczykom Żyd poznański Gaspar da India, trzy wieki później była to droga Beniowskiego z wiernym mu do końca Urbańskim. Niewiele nasuwa się więc nazwisk związanych z Polską.

Po opuszczeniu służby na „Courier de Bourbon". Adam Mierosławski obiera Ocean Indyjski, jako teren swej własnej działalności handlowo - morskiej, a wyspę Bourbon, jako bazę zaopatrzenia.

Statek Mierosławskiego przeszedł wiele huraganów na Oceanie Indyjskim, tajfunów na Morzu Chińskim i niejedno tornado u wybrzeży Afryki. Wśród krajowców radził sobie zdecydowaniem, ludzkością i uczciwością. Rozeszła się więc sława imienia Polaka na Dalekim Wschodzie, która zmuszała wszystkich do szacunku. Korsarzy nie obawiał się. Wykazał im znakomite zdolności szermiercze i determinację, która dochodziła do tego stopnia, że był zdecydowany niekiedy wysadzić swój statek razem z sobą, aby udowodnić napastnikom na jego pokładzie, iż nie boi się śmierci.

W marcu 1841 r. wyruszył Mierosławski z wyspy Bourbon do Francji, ale rejs przerwał w Kapsztadzie, gdzie w czasie wyładowywania części ładunku, zakupił opuszczony statek „Le Cygne de Granville". Zrezygnował więc z kontynuowania dalszej podróży, która przy sprzyjającej pogodzie trwała zwykle około 75 dni i zajął się naprawą własnej jednostki, a po jej wymalowaniu powrócił do St. Denis.

Spełniły się młodzieńcze marzenia syna ziemi mazowieckiej. Miał własny statek, ślepo posłuszną jego rozkazom i rozentuzjazmowaną powodzeniem swego kapitana, załogę. Wyrusza najpierw do Kalkuty, po czym udaje się w kierunku południowym, aby zająć się handlem, połowem wielorybów, fok i pereł. Śmiała myśl podsuwa mu plan rejsu naokoło świata wraz z bratem, ale ten odmawia, zajęty działalnością polityczną.

W międzyczasie zachodzi fakt, który staje się punktem zwrotnym w karierze żeglarskiej i rewolucyjnej Mierosławskiego. W czasie jednego z długich rejsów odkrywa na nowo dwie wysepki, położone mniej więcej w połowie drogi z Afryki do Australii — St. Paul i Nowy Amsterdam. Odnalazł je po raz pierwszy Franciszek Alba w r. 1552, wspomina jeszcze o nich Antoni van Diemen, ale następnie zostają zapomniane, a tym samym bezpańskie.

Nowy Amsterdam jest wysepką skalistą, niedostępną dla statków i nieurodzajną, St. Paul natomiast posiada wygodny port dla statków, polujących na wieloryby i foki. Dlatego też polski odkrywca zajmuje w r. 1843 tę wysepkę, na której wywiesza flagę francuską i proponuje rządowi francuskiemu objęcie jej, jako swoją posiadłość.

Poczynania Mierosławskiego wywołują protesty ze strony admiralicji brytyjskiej, zazdrosnej o każdy punkt oparcia dla swej żeglugi. Presja ta, zamiast wywołać rezygnację, sprawia odwrotny zgoła skutek. Polski kapitan oświadcza w liście skierowanym do gubernatora wyspy Bourbon, który miał przejąć obie wyspy, że „raz zatkniętej chorągwi nie zwinie, a jeżeli kto bądź użyje siły przeciw niemu, natenczas wywiesi polską flagę i pod nią się zagrzebie". Tak przemówiła dusza żeglarza polskiego.

Zmuszony pływać pod banderą francuską, gdyż ojczystej nie uznawano, zmuszony do posługiwania się flagą francuską na wysepce, gdyż nie mógł występować w imieniu nieistniejącego politycznie kraju, jednak walczyć i zginąć wolał Mierosławski pod znakiem biało-czerwonym.

Anglicy zrezygnowali wkrótce ze swych pretensji, a na St. Paul zaczęli napływać koloniści francuscy, wśród których znalazła się Rozalia Cayeux, późniejsza żona Adama.

Tymczasem zbliżają się chwile Wielkiej Rewolucji. Odgłosy jej dają się słyszeć nawet na Oceanie Indyjskim, gdzie następuje zmiana nazwy wysepki Bourbon na Réunion, która to nazwa utrzymuje się do dzisiaj. Spóźnione gazety donoszą kapitanowi polskiemu o wypadkach, w których czynny udział bierze jego brat Ludwik. Zapada błyskawiczna decyzja. Adam Mierosławski pozbywa się połowy, tak bronionej niedawno, wysepki St. Paul i wyrusza do Europy z żądzą walki i z poważną sumą pieniędzy, którą zamierza ofiarować na rzecz Rewolucji.

Po przybyciu do Paryża spotyka się Adam Mierosławski z Ludwikiem, który właśnie powrócił z Poznania po upadku Powstania Wielkopolskiego i wybierał się na Sycylię, aby tam objąć dowództwo nad wojskiem powstańczym.

Obaj Mierosławscy udają się do Włoch odpowiednio zaopatrzeni i przygotowani do walki. Powstanie na Sycylii jest ruchem przeciwko Bourbonom i zmierza do usunięcia wpływów francuskich z Italii południowej. Francuzów jednak wspiera flota neapolitańska i działania wojenne postępują opornie.

Udział kapitana Adama Mierosławskiego w „Wiośnie Ludów" jest wielostronny. Jako doświadczony żeglarz, znawca spraw wojenno-morskich i pionier kolonialny, który oparł się nawet Anglii, otrzymuje przede wszystkim propozycję od władz rewolucyjnych na Sycylii, aby zorganizować flotę wojenną, złożoną z lekkich okrętów. Chodzi mianowicie o akcję zwalczania żeglugi zaopatrzeniowej w Zatoce Neapolitańskiej, która to żegluga zaopatrywała wojska bourbońskie, zwalczające na Sycylii ruch powstańczy. Ubezpieczeniem tej żeglugi były okręty neapolitańskie.

Adam Mierosławski przystępuje więc w grudniu 1848 r. do organizowania rewolucyjnych sił morskich. Niestety, nie udaje mu się posunąć powyższego planu poza stadium przygotowawcze. Brakuje przede wszystkim pieniędzy, współpracy sycylijskich władz powstańczych i zgodności. Zniechęcony Polak porzuca swoje zapoczątkowane dzieło i opuszcza wyspę, nie czekając na zakończenie działań.

Powtarza się tu stara zasada, że o ile można improwizować w zakresie armii lądowej, o tyle bardzo trudne jest to czynić w odniesieniu do floty wojennej, która wymaga systematycznej rozbudowy.

Druga próba morska naszego żeglarza-rewolucjonisty ma znacznie mniejszą skalę. Tym razem chodzi o przewiezienie z Marsylii do Dalmacji na pokładzie uzbrojonego statku, brata Ludwika oraz oficerów polskich i ochotników francuskich, którzy chcą przedostać się na Węgry i wziąć udział w tamtejszym ruchu. W tym celu porozumiał się Mierosławski z Kossuthem i „Centralizacją Towarzystwa Demokratycznego Polskiego".

Planowi powyższemu przeszkodził upadek rewolucji sycylijskiej. Adam wyprawia się do Catanii, gdzie ratuje od niewoli rannego Ludwika i uwozi go do Marsylii.

Nie mogąc działać na morzu, decyduje się Adam na wzięcie udziału w kampanii lądowej w Badenii. Powstanie tamtejsze wezwało Ludwika Mierosławskiego na swego wodza, brat pośpieszył więc z nim razem, wraz z legionem polskim, finansując całe przedsięwzięcie. Adam, zatrudniony w sztabie generalnym, otrzymuje zadanie fortyfikowania miast, budowania mostów na Renie i wysadzanie ich w czasie odwrotu powstańców.

O działalności lądowej kapitana Adama Mierosławskiego dowiadujemy się z ówczesnych zapisek historycznych: „Osobliwie zadziwiał wszystkich inżynierów niemieckich wielkimi przedpiersiami z wozów, wypchanych pierzem, bawełną, wełną i jedwabiem, którymi jednej nocy całe wybrzeże mannheimskie Neckaru obwarował, a które 48 godzin najgwałtowniejszej kanonady wytrzymawszy, zwrócone zostały właścicielom prawie nieuszkodzone..." Kiedy zaś korpus wojsk pruskich pod dowództwem generała Hirschfelda dotarł w pościgu za powstańcami do mostu nad Renem „...Adam Mierosławski tylko co na czas ostrzeżony, z pięcioma pionierami wskakuje do łodzi, podpływa mimo gradu kul aż po pokład mostu i pod nogami zdumionego nieprzyjaciela zrywa całą przeprawę..."

Po zdobyciu Karlsruhe wzywa Mierosławski całą ludność do sypania szańców obronnych, co wywołało pewne niezadowolenie u mieszczan niemieckich, niechętnych realnemu wkładowi w dzieło rewolucji. Miasto opuścił po buncie wojsk badeńskich przeciw kierownictwu, dla ratowania legionu polskiego i brata z obszaru zajętego już przez wojska pruskie.

Po upadku powstania badeńskiego planuje Mierosławski jeszcze jedną próbę morską. Pragnie dostać się na Adriatyk, aby wziąć udział w powstaniu węgierskim. W tym celu wynajmuje w Nantes statek i czyni przygotowania do podróży. Dowiaduje się jednak o upadku ruchu wolnościowego na Węgrzech.

Nie znajdując pola do swej działalności w Europie wobec zwycięstwa przeciwników, wraca Mierosławski na wyspę Réunion. Kupuje w St. Denis za resztę pieniędzy dwumasztowy statek i podejmuje znów rejsy do Golkondy, Australii i do wybrzeży Archipelagu Malajskiego.

Ostatnia, dwuletnia działalność polskiego żeglarza na Oceanie Indyjskim jest bardzo żywa i łączy się niewątpliwie z rozczarowaniem, jakie przyniosły mu wypadki rewolucyjne. Nie mogąc w nich odegrać takiej roli, jaką zakreślała mu energiczna natura, próbował znaleźć zadowolenie w trudnych i dalekich rejsach.

W czasie jednego z nich stracił Mierosławski swój statek, chcąc ratować nieznanych rozbitków, których spotkał niedaleko skalistego wybrzeża jednej z wysp.

Zrujnowany i pozbawiony możności żeglowania, wpadł na pomysł marszu przez Australię. Zrezygnował z niego jednak, gdyż powierzono mu kierownictwo nad statkiem angielskim „Brigh Planet". Przez pewien czas przebywał na wyspie Mauritius, gdzie uzyskawszy pieniądze, kupił statek „Le Pilot". Po zwerbowaniu załogi w liczbie tylko czterech ludzi, popłynął do zachodniej Australii. W czasie drogi powrotnej zmarł na pokładzie 6 maja 1851 r. Powody śmierci nie są znane i istnieje uzasadnione przypuszczenie, że został zamordowany w celach rabunkowych przez załogę.

*

W ten sposób zamyka się niedługi okres, niezwykle żywej działalności polskiego żeglarza - rewolucjonisty. Jest to niewątpliwie jedna z najciekawszych postaci pierwszej połowy XIX wieku, godna pióra historyka i literata. Wprawdzie żaden z pisarzy świadomie nie zajął się tą postacią, ale bezwiednie szkicował ją Józef Conrad Korzeniowski, dając kreację Toma Lingarda w „Ocaleniu" i „Fantazji Almayera". Adam Mierosławski jest bowiem klasycznym typem Polaka-żeglarza i Polaka-rewolucjonisty. Tkwi w nim wyraźnie romantyk, żądny z jednej strony szalonych przygód, z drugiej zaś oddany idei wolności, braterstwa ludów i równości wszystkich ludzi, bez względu na narodowość, rasę i kolor skóry. Jako pionier kolonialny daje się poznać od strony nie krwawego zdobywcy, lub pozbawionego skrupułów moralnych białego „nadczłowieka", lecz przyjaciela ludności tubylczej egzotycznych lądów i kupca, przestrzegającego surowo zasad uczciwości.

JÓZEF MODRZEJEWSKI

DROGA NA GROUND

ADAM KRZEPKOWSKI

Decydując się na uczestnictwo w wyprawie dalekomorskiej po śledzie, rzeczywiście nie bardzo zdawałem sobie sprawę z tego, czym są połowy na Morzu Północnym dla załogi, dla statku — no i dla nas samych, zwykłych „szczurów lądowych", którzy proszą o „śledzika w śmietanie" albo w oliwie, nie zastanawiając się skąd śledź wziął się w sklepie czy restauracji. Łatwo wytłumaczyć sobie, że importujemy, że łowimy sami, ale, wierzcie mi, oba te zagadnienia nie wyglądają tak prosto, jak się o nich mówi.

Pozostawiając sprawę importu jako otwartą, dobrze byłoby przynajmniej wszystkim „zjadaczom śledzi" opowiedzieć jak łowimy sami tę cenną i smaczną rybę.

Najlepsze śledzie łowi się na Morzu Północnym i na wodach islandzkich od początku lipca do grudnia i w tym czasie też flotylle dalekomorskie wszystkich państw zajmujących się rybołówstwem na wielką skalę wyruszają na połowy. Ruszyła też i wielka flotylla „Dalmoru" — jednego z największych w Europie przedsiębiorstw połowów dalekomorskich — która rozporządza 26 czynnymi statkami rybackimi. Trzonem tej flotylli są duże trawlery: statki specjalnie budowane do dalekich wypraw, szybkie, silne, zdolne do pracy niemal bez względu na pogodę.

Trawler przed sezonem śledziowym, zanim wyrusza z portu na wyprawę, uzupełnia cały swój sprzęt, zapasy paliwa, smarów, wody do picia i lodu, który będzie potrzebny do konserwacji ryb w czasie połowu i powrotu z wyprawy. Bierze się w kraju również prowiant dla całej załogi: masło, wędliny, mięso, szynki, jaja, chleb — wszystko w ilości, która musi wystarczyć na trzy tygodnie, tyle bowiem co najwyżej trwać może wyprawa.

W ROKU 1945 — 38 polskich kutrów i 329 łodzi rybackich złowiło 2 705 ton ryby. Jest to 180 wagonów-chłodni, czyli prawie 6 pociągów towarowych. Wartość tej ryby wyniosła 92 587 000 złotych.

W ROKU 1946 — łowiło już 6 trawlerów dalekomorskich, 198 kutrów i 1 289 łodzi. Złowiono 23 348 ton ryby o wartości 575 635 000 złotych. Z tej ilości ryby można by zestawić prawie 52 pociągi towarowe po 30 wagonów-chłodni.

W ROKU 1947 — czynnych było 27 trawlerów dalekomorskich, 246 kutrów i 1 779 łodzi. Łącznie złowiły one 39 488 ton ryby o wartości 1 274 601 000 zł. Do załadowania tych ryb potrzeba by użyć 88 pociągów towarowych, złożonych z 2 632 wagonów-chłodni. Ustawione na jednym torze, zajęłyby długość ponad 24 kilometry.

W ROKU 1948 połowy przedstawiają się następująco: (bez m-ca grudnia) 31 trawlerów, 342 kutry i prawie 2 000 łodzi rybackich złowiło 45 744 tony ryby. Stanowi to ponad 3 000 wagonów, które zajęłyby tor długości niemal 28 kilometrów, czyli odległość między Gdynią a Nowym Portem.

Wreszcie gdy wszystko jest w porządku, statek „klar" i po odprawie celnej, zdejmujemy cumy i ruszamy na tysiącmilowy rejs po śledzie.

Z Gdyni jazda na łowiska Morza Północnego — jak mówią rybacy „droga na ground" — trwa przeciętnie 70 godzin czyli prawie trzy doby, w czasie których czuwa na pokładzie tylko wachtowy oraz skiper (szyper, kapitan statku) lub jego zastępca - szturman, natomiast innym członkom załogi nikt nie przeszkadza wypoczywać przed oczekującymi ich trudami.

Wyżywienie na statku rybackim jest bardzo dobre, nawet denerwujące Anglików i Norwegów, u których system kartkowy nadal jest w pełni stosowany. Cała jednak załoga rozpoczęła drugi dzień podróży od wymyślania kucharzowi. Po prostu tylko dlatego, że nie było nic lepszego do roboty; pogoda doskonała, lekki wiaterek z Nord-Ost, maszyna pracowała równym rytmem bez zarzutu. Polska część załogi twierdziła, że kawa jest za mało słodka, a Holendrzy narzekali, że tak słodki napój wzmaga pragnienie i nie nadaje się do picia „pod" smażonego dorsza.

Wypłynęliśmy wreszcie na Morze Północne i zaczęliśmy się interesować wiadomościami, które skiper wyławiał przez radiofon (radio-telefon — urządzenie nadawczo-odbiorcze, pracujące na krótkich falach, w którym zamiast głośnika i mikrofonu jest słuchawka telefoniczna). Przyznaję szczerze, że początkowo trudno mi było z pokrzykiwań skipera zrozumieć o co mu właściwie chodzi, jednak w końcu, przy pomocy skomplikowanych tłu-

maczeń dowiedziałem się: „stary" nastawił radiofon na umówioną długość fali, aby dać znać rodzinie w Yimuiden, że już wypłynął i, że wszystko jest w porządku. Ponieważ radio domowe ma tylko głośnik odbiorczy, skiper powtarzał swe pozdrowienia kilka razy, dopóki nie upewnił się, że zostały w domu usłyszane. Następne pokrzykiwania były rozmową z kolegami po fachu, z których jedni łowili, a inni wracali już z połowu. W zasadzie rozmowa ta miała na celu zdobycie wiadomości o rezultatach połowów "konkurencji", o stanie morza, ławic ryb itd. W ogóle jednak rozmowa dwóch skiperów przez radiofon najczęściej nie nadaje się do powtórzenia w druku, ze względu na jej intymno-prywatny charakter i „mocne", dosadne wyrażenia w jakimś międzynarodowym dialekcie angielsko-irlandzko-niemiecko-szwedzko-holenderskim. Poza tym jeden chce się dowiedzieć co złowił drugi, obaj — zdaje się — niemiłosiernie kłamią, a dopiero ocena tych „informacji" jest wiadomością, którą można wykorzystać przy wyborze łowiska („ground'u").

Kiedy skiper zabrał się do echo-sondy (sonda akustyczna albo echo-sonda — przyrząd do mierzenia głębokości za pomocą fal dźwiękowych dużej częstotliwości) wiedzieliśmy, że rozpocznie się połów. Wiadomo bowiem, że ławice ryb pływają na pewnych głębokościach, unikając mielizn i zbyt wielkich głębin, a czasem stanowią tak zwartą masę, że sonda reaguje na ławicę podobnie jak na dno morza.

Badanie to trwało parę godzin. „Stary" wchodził na pokład, patrzył na wodę, na niebo, ściemniające się, ale bezchmurne, znowu wracał do radiofonu i sondy aż wreszcie uznał, że połów można rozpocząć. Na dobrą sprawę nic nie wskazywało na to, że pod nami ciągną śledzie. Skiper wysłał wachtowego Kenny, aby obudził całą załogę i po paru sekundach na rufie rozległo się donośne: „Get up, time!", po którym słychać było protesty wypoczywających marynarzy.

Załoga w nieprzemakalnych strojach, natłuszczonych kapturach, rękawicach szybko klarowała sieć pod okiem szturmana. Skiper przywiązał linką ster, wyczekując odpowiedniego momentu, aby dać sygnał rozpoczęcia połowu.

Wszyscy marynarze są zainteresowani rezultatem połowu (otrzymują procent), nic więc dziwnego, że w tej chwili gdy stary namyśla się, a bosman zawiązuje na końcu włoka węzeł — każdy pilnuje swej pracy i z uwagą czeka na polecenia. Od zawiązania dobrego węzła na włoku dużo zależy. Musi to być węzeł mocny ale jednocześnie dający się rozwiązać jednym pociągnięciem wtedy, gdy worek z rybami znajdzie się nad pokładem. Linkę, którą wiąże się węzeł, smaruje się mydłem, a bosman zwykle sprawdza prawidłowość wiązania bardzo uważnie.

W końcu, gdy wszystko jest gotowe, skiper krzyczy:

— Net overboard! (sieć za burtę!).

— Net overboard! — powtarza bosman.

— Go! — pokrzykują Holendrzy.

— Hoop! — pomagają sobie Polacy.

Maszynista „podkręca" na większe obroty i statek nieco przyspiesza; z bębnów odwijają się dziesiątki metrów stalowych lin, które przez tzw. szubienice idą w morze.

Włók jest rodzajem worka, trzeba więc utrzymać go w odpowiedniej rozpiętości do czego służą tzw. drzwi, umieszczone na skrzydłach worka. Dwoje tych drzwi są pod takim kątem przymocowane, że przy ruchu statku rozwierają sieć. Następnie trzeba, dalej wypuszczając sieć, wyrównać długość lin, a w końcu spiąć klamrą tuż przy burcie.

Trałowanie zostało rozpoczęte. Parę godzin wypoczynku wykorzystaliśmy na przedyskutowanie pytania: „będą ryby czy nie", przy czym coraz bardziej podzielona opinia skłaniała się ku przypuszczeniu, że w najlepszym razie złowimy kupę zielska, minę i ogon samolotu — co zdarzyło się przed trzema laty „temu kulawemu Irlandczykowi z Grimsby".

Ponure rozważania przerywa wrzask od strony wejścia:

— Holling time! Go on!!

— No, zobaczymy!

— Jak stary każe wyciągać, to pewnie czuje, że „full" (pełna).

Wachtowy „zbija klamrę", uwalniając liny, które rozchodzą się; statek robi zwrot tak, żeby obie liny ciągnięte były przez windę równolegle.

Coraz więcej liny nawija się na bębny, a my stoimy przy burcie wpatrzeni w morze, z którego za chwilę ma się wyłonić worek, a w nim według naszych życzeń, 5 ton śledzi! Winda pracuje bardzo szybko, z wody wychodzą drzwi, orczyki, wreszcie sama sieć.

— Winda stop!

Teraz — w świetle reflektorów — trzeba sieć wyciągać ręcznie przez burtę statku na pokład, dopóki nie dobierzemy się do samego worka. Trochę pomaga winda, a trochę kołysanie się statku, na które nikt teraz nie zwraca uwagi. Wybieranie sieci jest bardzo ciężką pracą fizyczną i nie zawsze załoga pokładowa daje sobie radę; tak też i teraz muszą pomagać jej mechanicy „z maszyny". Ciągniemy wszyscy z wysiłkiem, aby jak najprędzej przekonać się jaka jest zawartość worka. Nagle z ust wszystkich rozlega się okrzyk radości:

— Oooo!

Worek jest tuż pod powierzchnią wody. Pełno w nim migotliwych na pozór malutkich rybek, zbitych w jedną masę. Sieć utkana jest łebkami śledzi, które usiłowały przedostać się na wolność, nie chcąc zrozumieć zaszczytnego powołania jakim jest niewątpliwie fakt żywienia tysięcy ludzi.

Worek wyciągamy na pokład za pomocą dźwigu, bosman wprawnym ruchem pociąga linkę rozwiązującą węzeł i lawina ryb wypada na deski pokładu między prowizorycznie ustawione przegrody. W masie śledzi tu i ówdzie widać wielkie żarłoczne ryby innych gatunków: małe żarłacze, „mopsy", koty morskie, turboty podobne do ogromnych flądr, obrzydliwy, guzowaty „zając morski", kraby, raki i inne jakieś stwory nieprawdopodobnych rozmiarów i kształtów. Jeden z takich potworów, z półżywym jeszcze śledziem w ogromnej, znakomicie uzębionej paszczy, szalał na wierzchu tego kłębowiska ryb, aż wreszcie odbiwszy się potężnym ogonem machnął kozła w powietrzu i wyskoczył za burtę. Nie szkodzi — i tak byśmy go wyrzucili do wody: nam potrzebne są teraz tylko śledzie i tyle innych ryb, ile potrzeba kucharzowi.

Jeśli tak dalej pójdzie — myślimy sobie wszyscy — za 3—4 dni luki będą pełne i można będzie wracać do domu, mając na pokładzie ładunek stu ton śledzi, na które czekają w kraju. Będzie też niezła wypłata...

— O-ho! La, la, la — pomrukiwaliśmy wszyscy refren piosenki „o szczęśliwym chłopcu ze Stavorgen", a cała międzynarodowa załoga polskiego trawlera czekała znowu na „holling time".

ADAM KRZEPKOWSKI

RADZIECKA MARYNARKA WOJENNA

WCZORAJ, DZIŚ I JUTRO

Władza radziecka od pierwszych dni swego istnienia poświęciła wiele uwagi sprawom armii i floty, dzięki czemu, już w 1932 roku mogła powstać potężna flota na Oceanie Spokojnym, a w rok później Flota Północna. Pięciolatki, które przyśpieszyły uprzemysłowienie kraju stworzyły dogodne warunki do budowy okrętów wojennych o najwyższej jakości. W ciągu dwu pierwszych pięciolatek zbudowano około 500 okrętów — to znaczy tyle, co w ciągu dziesięciu lat carskich rządów.

W początkach Wielkiej Wojny Narodowej w skład floty wojennej Związku Radzieckiego wchodziły jednostki bojowe wszelkiego typu. Flota ZSRR składała się więc z okrętów liniowych, krążowników, niszczycieli, okrętów podwodnych, kutrów torpedowych, trałowców, oraz jednostek pomocniczych. Z potężną flotą współdziałało lotnictwo morskie, artyleria nadbrzeżna i artyleria przeciwlotnicza. Dzięki doskonale zorganizowanemu współdziałaniu — flota ZSRR w pełni mogła wykonać wszystkie zadania powierzone jej przez Naczelne Dowództwo.

Od pierwszych dni walk Marynarka Wojenna Związku Radzieckiego okazała się wiernym towarzyszem Armii Lądowej. W początkowym etapie wojny, flota, wykonując swoje zadania powstrzymała ofensywę hitlerowskich wojsk na skrzydła armii lądowej. Dzięki temu Niemcom nie udało się ani na północy, ani też na południu zrealizować żadnej z zamierzonych operacji desantowych. W tymże okresie obrona radzieckich morskich baz odegrała ogromną rolę w unicestwianiu planów hitlerowskich sztabów.

Marynarze wraz z żołnierzami oddziałów lądowych dokazywali cudów wytrwałości i bohaterstwa, przeciwstawiając się naporowi wroga w Odessie, Sewastopolu, Kerczu, Chanko oraz innych portach.

Flota Bałtycka przeprowadziła cały szereg operacji morskich i lądowo-morskich, współdziałając przy tym z armią lądową i powietrzną. Szczególnie doniosłą rolę odegrała ona w paraliżowaniu planów hitlerowskiej armii, dotyczących „decydującego szturmu" Leningradu. Artyleria okrętowa i nadbrzeżna, współdziałając razem z artylerią lądową okazała wielką pomoc oblężonemu miastu, a operacje desantowe siały panikę i postrach wśród szeregów najeźdźcy. Dziełem radzieckich marynarzy jest ponad sto desantowych operacji wśród których desant na Teodozję, na półwysep Kercz oraz słynny desant noworosyjski odbiły się głośnym echem, budząc wszędzie podziw dla bohaterstwa ich uczestników i uznanie dla sprawnej organizacji.

Na łamach prasy radzieckiej ukazał się ostatnio wywiad z Głównodowodzącym Morskimi Siłami Zbrojnymi ZSRR admirałem JUMASZEWEM. Wywiad ten zamieszczamy poniżej.

Załogi radzieckich okrętów podwodnych w wielokrotnych wypadach mimo niezwykłych przeszkód pojawiały się często na głębokich tyłach wroga i działając na oddalonych szlakach komunikacyjnych zatapiały niemieckie transporty wojenne. Operacje te pod względem pomysłowości i brawury, nie mają sobie równych w historii morskich bitew.

Niszcząc transporty nieprzyjacielskie, okręty podwodne ubezpieczały jednocześnie własne szlaki komunikacyjne, dzięki czemu mogły być dostarczane na czas wszelkie transporty z zaopatrzeniem dla frontu. Jednostki Floty Ładożańskiej zaopatrywały mieszkańców Leningradu w żywność, ewakuowały ludność, urządzenia fabryczne, dowoziły broń, amunicję i materiały pędne. W ten sposób w latach 1941 — 42 zdołano ewakuować z oblężonego Leningradu ponad 800 tysięcy kobiet, starców i dzieci, przewieźć ponad milion ton cennego ładunku dla frontu i miasta, ok. 16 000 sztuk bydła, 140 parowozów i ponad 2 500 wagonów.

Niemniejszą pomoc okazała flota w okresie rozwijającej się ofensywy. Z chwilą pojawienia się na wybrzeżach Zalewu Fińskiego oddziałów armii lądowej, dla współdziałania z nimi wyszły na morze lżejsze jednostki floty. Ataki okrętów i lotnictwa skierowane były głównie przeciwko bazom morskim przeciwnika. Złotymi zgłoskami w historii wojny zapisały się walki wyzwoleńcze na wyspach Archipelagu Moonsundskiego, jak również operacje przy zdobywaniu wojennej bazy morskiej Pillau osłaniającej od morza Koenigsberg (obecnie Kaliningrad — red.), uparcie bronionej przez oddziały faszystowskie. Desant radzieckich marynarzy na półwyspie Frisch-Narung przyśpieszył rozbicie sił wroga. Dzięki akcji radziec-

kich kutrów torpedowych i okrętów podwodnych, które zablokowały Półwysep Krymski, odstępujący przeciwnik nie mógł wykorzystać zajętych baz morskich.

W tymże czasie tzn. od 8 kwietnia do 12 maja 1944 r. Marynarka Wojenna ZSRR zatopiła 191 okrętów wroga, a ponadto ok. 70 jednostek zostało uszkodzonych. Flota Czarnomorska, współdziałając z armią lądową w Rumunii, po zajęciu morskich baz i portów posuwała się od ujścia w górę Dunaju, wspierając ogniem swej artylerii, działania lądowych oddziałów radzieckich.

Tego rodzaju współdziałanie było charakterystyczną cechą operacyj na morzu Barenca, na Newie i Bałtyku, na Morzu Czarnym i Azowskim, na Wołdze, Dnieprze, a w końcu i na Oceanie Spokojnym. Akcje te pozwoliły również na udoskonalenie współdziałania wewnątrz samych sił morskich, co z kolei podniosło poziom wyszkolenia Marynarki Wojennej ZSRR na jeszcze wyższy szczebel sztuki wojennej.

Generalissimus Związku Radzieckiego, Józef Stalin w swoim rozkazie do oddziałów Armii Radzieckiej i Floty Wojennej ZSRR z dn. 22 lipca 1945 r., oceniając rolę radzieckich sił morskich w walkach w obronie ojczyzny pisał:

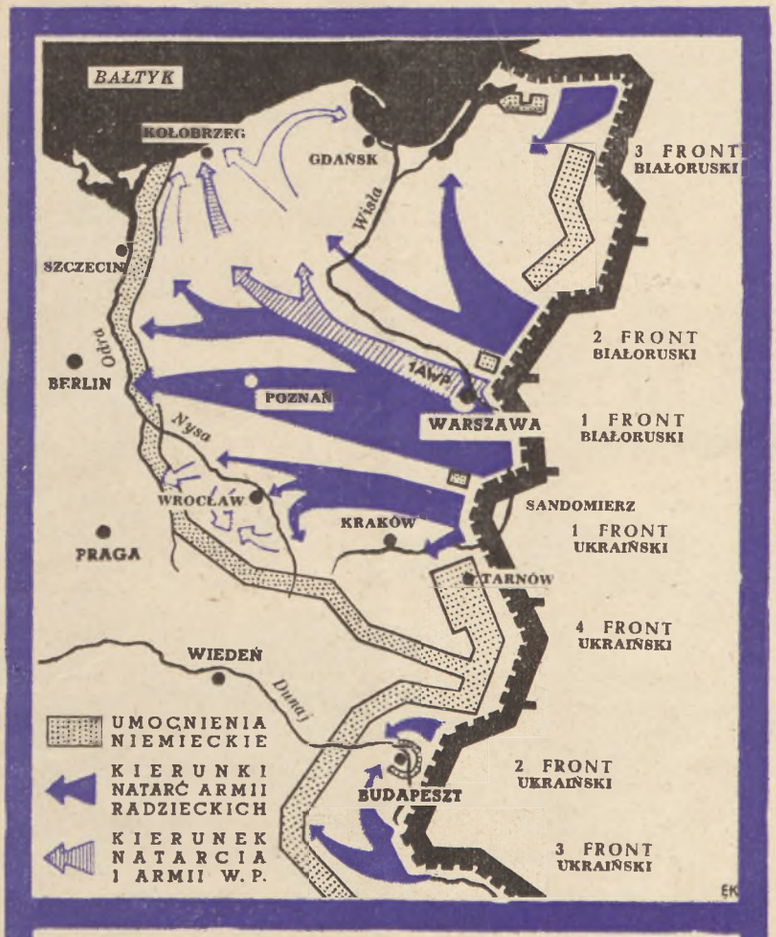
„W WIELKIEJ WOJNIE NARODOWEJ PRZECIWKO FASZYSTOWSKIM NIEMCOM, FLOTA WOJENNA NASZEGO PAŃSTWA BYŁA WIERNYM POMOCNIKIEM CZERWONEJ ARMII.

W OKRESIE OBRONY I OFENSYWY CZERWONEJ ARMII, FLOTA NASZA UMIEJĘTNIE UBEZPIECZAŁA SKRZYDŁA CZERWONEJ ARMII, OPIERAJĄC SIĘ O WYBRZEŻE MORSKIE WYRZĄDZAŁA POWAŻNE SZKODY FLOCIE PRZECIWNIKA I ZABEZPIECZAŁA NASZE SZLAKI KOMUNIKACYJNE. DZIAŁALNOŚĆ RADZIECKICH MARYNARZY BYŁA NACECHOWANA MĘSTWEM, UPOREM, WYSOKĄ AKTYWNOŚCIĄ BOJOWĄ I MISTRZOSTWEM WOJENNYM.

MA MORZACH BAŁTYCKIM, CZARNYM I BARENCA, NA WOŁDZE, DUNAJU I DNIEPRZE, RADZIECCY MARYNARZE W CIĄGU CZTERECH LAT WOJNY WPISALI PIĘKNE STRONY DO KSIĘGI ROSYJSKIEJ CHWAŁY MORSKIEJ. FLOTA DO KOŃCA WYPEŁNIŁA SWÓJ OBOWIĄZEK WOBEC RADZIECKIEJ OJCZYZNY".

Tak jak i w Armii, również i we Flocie bohaterstwo było zjawiskiem codziennym. Jest to zasługą ustroju radzieckiego, który wychował już niejedno pokolenie ludzi odważnych i w każdej chwili gotowych do wielkich czynów dla dobra ojczyzny. — 352 855 marynarzy radzieckich nagrodzonych zostało orderami i medalami, 513 marynarzy otrzymało wysoki tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, 7 oficerów Marynarki Wojennej zostało Dwukrotnymi Bohaterami Związku Radzieckiego. Bohaterskie czyny dokonane przez marynarzy radzieckich są znane wszystkim.

W pamięci narodów radzieckich nigdy nie zatrą się niezwykłe czyny oficera politycznego N. Filczenkowa, marynarzy: W. Cybulko, J. Parszyna, J. Kranosielskiego, D. Odincowa, W. Kałużnego, st. mar. J. Gołubca, bohaterskich lotników B. Safonowa, N. Czełnkowa, A. Mazurenko, odważnych „podwodników" J. Fisanowicza, N. Łunina, E. Osipowa i innych.



OFENSYWA WOLNOŚCI

W CZWARTĄ ROCZNICĘ WYZWOLENIA POLSKI

Lato 1944 roku. Potężną wstęgą stali i ognia parł na zachód front radziecko — niemiecki. „Niezwyciężone" oddziały hitlerowskie cofały się setki, tysiące kilometrów bezskutecznie próbując gdzieniegdzie stawiać opór.

Front oparł się na Wiśle. Na polskiej ziemi zakończyła się jedna ofensywa, przygotowywano drugą, w wyniku której Polska wróciła na kartę Europy jako wolne, niepodległe państwo. Była to ofensywa niezwykła, niespodziewana i brzemienna w sukcesy Armii Radzieckiej, ofensywa, która za jednym zamachem rozbiła nie tylko armię niemiecką, przekreśliła mit o niemieckiej strategii, ale która w pierwszym rzędzie przyniosła wolność wielu narodom Europy: Polakom, Czechom i Słowakom, Węgrom, Rumunom, narodom Jugosławii i Albanii, dając im możność budowania własnych państw na nowych zasadach — państw ludowych.

Ta historyczna ofensywa rozpoczęła się dnia 12 stycznia 1945 r. niespodziewanym wypadem jednostek marsz. Koniewa znad Wisły pod Sandomierzem. W dwa dni później ruszyły wojska marsz. Żukowa, z którymi szły również oddziały I Armii W. P. Dnia 16 stycznia nastąpił szturm Warszawy, a następnego dnia miasto było już wolne.

Front pękł natychmiast. Szerokie, śmiałe, doskonale opracowane manewry oskrzydlające niszczyły ugrupowania niemieckie jedne po drugich, zamieniając tę bezładną ucieczkę wojsk hitlerowskich w ostatnią drogę hitlerowskiej ideologii wojennej. Zwyciężyła radziecka nauka wojenna, nauka stalinowska, zwyciężyła radziecka organizacja. Historyczna ta ofensywa, rozpoczęta nad Wisłą, stała się tryumfem sztuki wojennej bohaterskiej Armii Radzieckiej, armii wolności i pokoju.

Nieocenione usługi w udoskonalaniu zdolności bojowej załóg okrętów oddała praca polityczna prowadzona przez organizacje partyjne i polityczne floty. Bez ich ideowo - wychowawczej i organizacyjnej działalności nie do pomyślenia byłby masowy heroizm marynarzy radzieckich i wzrost ich świadomości politycznej. W walkach Wielkiej Wojny Narodowej, komuniści floty, przyświecając osobistym przykładem, prowadzili masy bojowników do bohaterskich czynów. W ich postaciach, marynarze widzieli wzór prawdziwej, głębokiej i nieograniczonej miłości ojczyzny.

Młodsze pokolenia, które po wojnie weszły do służby we flocie, kształcą się, korzystając z doświadczeń swych wielkich poprzedników. Mają one możność tym lepszego ugruntowywania swej wiedzy, że przemysł stoczniowy, zajmujący w pięciolatce jedno z czołowych miejsc dostarcza coraz to nowsze i doskonalsze okręty. Nauka morska i technika z dnia na dzień wzbogacają się w coraz to wspanialsze osiągnięcia. Nie jest bynajmniej dziełem przypadku fakt, że wśród Laureatów Stalinowskich Premii znajduje się tak wielu przedstawicieli Floty.

W szkoleniu kadr marynarzy radzieckich kładzie się nacisk nie tylko na jak najlepsze opanowanie wiedzy morskiej, lecz również na kształcenie przymiotów charakteru oraz rozwój fizyczny. Ćwiczenia przeprowadzane w najbardziej skomplikowanych sytuacjach i w najtrudniejszych warunkach atmosferycznych pozwalają oficerom Marynarki Wojennej ugruntować posiadaną wiedzę i rozwiązywać nawet najtrudniejsze zadania bojowe.

Rozwój wojennej techniki morskiej wymaga ciągłego pogłębiania wiadomości i stałego doskonalenia zasad taktyki. W warunkach współczesnych bowiem, wychowanie kadr marynarskich musi być realizowane drogą stałej, codziennej i metodycznej pracy nad podnoszeniem dyscypliny, usprawnianiem organizacji i rozszerzaniem świadomości politycznej.

Marynarka Wojenna Związku Radzieckiego jest otoczona miłością wszystkich narodów ZSRR i dlatego też każdy marynarz jest dumny z tego, że pełni służbę w jej szeregach. Naród radziecki, partia i rząd dokładają wszelkich starań, aby stworzyć warunki dla jak najlepszego rozwoju morskich sił zbrojnych. Do roku 1950 flota otrzyma cały szereg nowych wspaniałych jednostek. Budownictwo okrętowe w tym czasie wzrośnie o 250% w porównaniu z rokiem 1940.

„Naród radziecki — pisał w swym rozkazie z dnia 22 lipca 1945 r. — Generalissimus J. Stalin — chce widzieć swoją flotę jeszcze silniejszą i potężniejszą. Naród nasz stworzy dla floty pierwszorzędne warunki dla nauki i pracy".

Zadanie floty polegające na stałym podwyższaniu kwalifikacji marynarzy i oficerów, na przyswajaniu sobie doświadczeń z minionej Wielkiej Wojny Narodowej, na podnoszeniu dyscypliny — będzie wykonane. Obecny wysoki poziom wyszkolenia marynarzy radzieckich i doskonały sprzęt techniczny, którym oni rozporządzają, jest gwarancją, że Flota Wojenna ZSRR będzie w przyszłości czujnie ochraniać granice Związku Radzieckiego i otoczy opieką twórczą, pokojową pracę jego obywateli.

(oprac. R. G.)

Poniżej zamieszczamy fragment interesującej powieści „Daleko na morze", której autorem jest znany radziecki pisarz LEW KASSIL.

Jak myślicie — kto pierwszy na okręcie otrzymuje wiadomości o wszelkich zdarzeniach na świecie? Kto pierwszy dowiaduje się, gdzie i jaka jest pogoda, jakie są upały w Afryce, ile stopni mrozu panuje za północnym kołem podbiegunowym, o czym mówili ministrowie w Londynie, ile osób zostało bez pracy w Ameryce i kto wygrał wczoraj w Moskwie, Spartak czy Dynamo? Do kogo najpierw dochodzą wszelkie wiadomości?

Oczywiście, że do naszego radiotelegrafisty — wesołego i rozmownego radiotelegrafisty. Ma cenne nawyki i dobry słuch. Pracuje w maleńkiej kabinie na górze, głowę ma ściśniętą klamrami słuchawek, oczy ma otwarte, ale nic nie widzi oprócz swego aparatu. Uszy ma przykryte czarnymi miseczkami, mimo to wszystko słyszy. Palce obracają rękojeści, naciskają na klucz aparatu. I gawędzi nasz radiotelegrafista z całym światem. Wszystko słyszy, wszystkim odpowiada. Słyszy Moskwę i Londyn, Sewastopol i Paryż. Zamieni słówko z okrętem płynącym koło brzegów Ameryki Południowej, to znów zanotuje rozkaz dany okrętowi z Moskwy, to wreszcie pośle ukłony znajomej radiotelegrafistce stolicy.

Ti-ti-ti-, ta-ta-ta, śpiewają skwiercząc dalekie sygnały w jego maleńkiej kabinie. I każdego, z kim rozmawia, nasz okrętowy radiotelegrafista, poznaje po głosie, po... charakterze pisma. Ten spokojny, powolny — to Londyn. Prędki, wojowniczy, cieniutki — Odessa, głośny, równy, gęsty — to Moskwa.

Kiedy okręt nasz płynął przez ocean, radiotelegrafista pierwszy dowiedział się o zbliżającej się burzy. Radio zawiadomiło z wybrzeża: „Strzeżcie się, sztorm idzie!" Radiotelegrafista zakomunikował natychmiast o tym dowódcy. Dowódca okrętu wydał rozkaz o natychmiastowym przygotowaniu się do sztormu. Wszystko zostało zamocowane linami, przykręcone śrubami. W oczekiwaniu burzy, luki obciągnięto grubym brezentem. Wkrótce pojawił się wiaterek, zagrało morze. Z początku zakłębiły się białe baranki, później potoczyły się coraz większe fale. Mknęły po morzu, podobne do rycerzy na koniach, zakutych w srebro: na hełmach białe pióropusze z piany, a z tyłu jak gdyby niebieskie płaszcze. Wkrótce też zaszło słońce, zczerniało morze, a biel piany stawała się coraz jaskrawszą. Ogromne bałwany jak groźne olbrzymy, szły, biegły, garbiąc się, wygrażając, trzęsąc siwymi kosmatymi głowami i kładąc się twarzami na pokład. Po chwili w miejsce olbrzymów — nadpłynęły potężne wodne góry. Z ich wierzchołków waliła się piana na podobieństwo śnieżnej lawiny. Sztorm na morzu!

Okrętem zaczęło rzucać, zalewać aż po kominy. Bolesne przeciągi krążyły w pomieszczeniach. Każdy okręt w takim wypadku wyje po swojemu. Każda śrubka skrzypi różnorodnie. Przez wszystkie szczeliny naszego okrętu zaczęła sączyć się woda.

Radiotelegrafista siedział w swojej kabinie, trzymając się rękoma za stół. O mało nie zrzuciło go z krzesła. Ale radiotelegrafista słucha jak rozmawiają okręty na mo-

rzu. Gdzieś słychać muzykę. Z pewnością na dalekim brzegu, gdzie pod stopami jest twarda ziemia, dokoła mocne ściany i dach nad głową.

W pewnej chwili radiotelegrafista usłyszał daleki, cichy sygnał. Z początku nie wierzył swoim uszom — zdawało mi się — pomyślał. Potem zacisnął zęby, przymrużył oczy, nie oddychał. Nie! To prawda! Nie omylił się. „Tiu-tiu-tiu, ti-ti-ti-, tiu-tiu-tiu, radiotelegrafista poznał od razu ten sygnał. Takim językiem na morzu przemawia tylko nieszczęście, śmiertelne nieszczęście. Trzy kropki, trzy kreski, trzy kropki. Oznacza to: „Ratujcie nasze dusze!".

I od razu zapanowała cisza w słuchawkach radiotelegrafisty. Umilkły wszystkie okręty na morzu, wszystkie stacje na wybrzeżu. Słuchają!.

Słuchał i nasz radiotelegrafista. I usłyszał, jak jakiś obcy okręt prosił o pomoc. Fala złamała mu ster, a w dodatku motor stanął. Burza pędziła go na skały. A na okręcie znajdują się pasażerowie, kobiety, dzieci... Zginą! Nikt się w taką burzę nie zdoła uratować, jeśli okręt rozbije się o skały. Radiotelegrafista chwycił ołówek, zanotował dane i pobiegł zameldować dowódcy okrętu. Kapitan już od rana nie schodził z pomostu. Stał koło sternika, wpatrując się w morze. Wysłuchał radiotelegrafisty, spojrzał, zamyślił się i zdecydował...

Odnaleziono szybko miejsce na mapie, gdzie ginął statek. Było to w rejonie szczególnie niebezpiecznym: dookoła głazy, podwodne kamienie. Tutaj i w cichą pogodę nietrudno było o nieszczęście, a podczas burzy i do tego jeszcze nocą, — pewna zagłada!.

T - a - k — powiedział wolno dowódca — ciekawe, kto nas będzie ratował, jeśli sami tam usiądziemy? A przecież nasi marynarze nie porzucą ludzi w nieszczęściu. Na to nasz charakter nie pozwala. Będziemy ratować!

Zarządzono alarm dla całej załogi. Szturmani obliczyli ile czasu potrzeba, aby dojść do tragicznego miejsca. Dowódca okrętu rozkazał ruszyć całą naprzód, a radiotelegrafista pobiegł do swej kabiny, nałożył słuchawki i wystukał Morse'm: „Trzymajcie się, idziemy na pomoc".

Ale statek nie odpowiadał. Z pewnością woda zalała maszyny i uszkodziła radio.

O świcie zameldowano, że widać światła statku. Rzeczywiście: Na ogromnych, spienionych falach kołysał się olbrzymi kadłub, znoszony coraz bardziej na ostre, zdradzieckie skały. Przybyliśmy w porę. Jeszcze pół godziny, a byłoby za późno. Na pokładzie statku widać było ludzi, witających nas radośnie, oczekujących bliskiego ratunku. Ale jak tu ratować? Blisko podejść nie można, fala może bowiem spowodować wzajemne zderzenie, spuszczenie zaś szalupy w taką pogodę, jest z góry skazane na niepowodzenie. Zaleje, wywróci i rozbije. Postanowiono więc wziąć tonący statek na hol i ciągnąć za sobą na otwarte morze, jak najdalej od skał. Ale jak tu znowu podać ciężką linę na tonący statek, kiedy odległość jest zbyt duża, a podejść blisko nie można?

Postanowiono do końca długiej linki przywiązać woreczek z piaskiem, a jeden z marynarzy podjął się przerzucenia rzutki na pokład tonącego statku. Niestety — wyciągnięta na kształt węża lina przeleciała kilkadziesiąt metrów i z pluskiem wpadła w spienione fale. Wówczas z kolei zgłosił się palacz. Wziął ciężarek, rozkręcił i rzucił. I tym razem jednak lina nie dotarła do celu. Kiedy sytuacja wydawała się beznadziejna, zjawił się nagle pomocnik palacza, wysoki, młody chłopak.

— Pozwólcie no mnie, może akurat ja się tu przydam?

Wśród załogi przeszedł szmer powątpiewania. — Gdzież tobie do tego... odezwały się głosy.

— Zobaczymy — odezwał się chłopak — przed wojną wraz z bratem byliśmy drwalami. Nieraz waliliśmy sosny i na najwyższe drzewa zarzucaliśmy sznur z pętlą...

Ten argument okazał się przekonywujący.

Dano młodzieńcowi ciężarek. Wziął linkę stanął przy relingu, zamachnął się i z całej siły rzucił... Wzbiła się nad falami i jak czarna rakieta spadła na kadłub tonącego statku. Marynarze pochwycili ją, wciągnęli, owinęli hol, na gruby żelazny pachołek. Ale siła fal na morzu jest ogromna. Nadbiegła fala i lina pękła jak struna, uderzając stalowym końcem pomocnika palacza. Upadł bez przytomności. Palacz pospieszył mu z pomocą. Po chwili jednak oprzytomniał i powstał. Jego prawa ręka mocno krwawiła.

— Trzeba — powiedział — wziąć grubszą linę, jeszcze raz rzucę...

— Przecież masz rękę bezwładną.

— To nic, lewą potrafię rzucać nie gorzej niż prawą...

Wziął ciężarek do lewej ręki. Właśnie, kiedy miał rzucić, bosman nagle krzyknął: „kładź się!" i w tej chwili potężna fala przewaliła się przez pokład okrętu. Pomocnik palacza wstał, otrząsnął się i podszedł do relingu.

— Strzeż się — uprzedzano go — dokąd idziesz?

Stanął i wskazał ręką w kierunku tonącego statku.

— Patrzcież, tam dzieci giną, szkoda ich, sumienie nie da spokoju...

I rzucił — tym razem lewą ręką. Marynarze na obcym statku chwycili za linę, pociągnęli ją. Nasz okręt wziął statek na hol i poprowadził go na odkryte morze.

W czasie holowania mechanicy zdołali naprawić uszkodzenia i uruchomili maszynę. Morze uspokoiło się. Kapitan obcego statku przybył na szalupie, aby podziękować naszemu dowódcy za ratunek. Pragnął także zobaczyć tego siłacza, który potrafił w taką burzę, stojąc przy relingu, dorzucić linę. Przedstawiono kapitanowi pomocnika palacza. Kapitan podał mu rękę ale chłopak, mając prawą zabandażowaną, lewą ręką uścisnął dłoń cudzoziemca.

Rys. art.-mal. N. Szeberstow

Zrobił to widocznie dość sumiennie, gdyż kapitan zmarszczył się i potem z lekka pocierał palce.

Naszego dowódcę i marynarzy zaproszono w odwiedziny na obcy statek. Poszliśmy. Spotkano nas tam z muzyką. Pasażerowie wybiegli na pokład wymachując kapeluszami, ściskali nam ręce, obejmowali, całowali. Niektórzy proponowali podarunki i pieniądze. Nasi odmówili.

— Dziękujemy, nam nic nie potrzeba. Myśmy ratowali was nie dla pieniędzy. Po prostu tak nas wychowano, tak nakazuje nam sumienie...

Cudzoziemscy marynarze oprowadzili nas po swoim statku. Wielki był i ładny. Przygrywała na nim muzyka.

Nasi marynarze mieli chęć zejścia na niższy pokład, ale kapitan nie chciał ich tam wpuścić.

— Na dół — powiedział — nie chodźcie, nie ma tam dla was nic ciekawego. Jesteście przecież białymi ludźmi, a tam są różnokolorowi: Murzyni, Chińczycy, my nie wpuszczamy ich na górę.

— Dobrze, a białych dokąd wpuszczacie? — zapytał nasz dowódca.

— Biały człowiek może na statku chodzić, gdzie zechce, odpowiedział kapitan.

— Wobec tego puśćcie nas na dół.

W końcu, aczkolwiek niechętnie, zezwolono nam zejść pod pokład.

Było tam brudno, ciasno i tak duszno, że nie było czym oddychać. Marynarskie kabiny zaśmiecone, koje były wąskie i niewygodne.

Stary mechanik uratowanego statku po cichu powiedział naszemu palaczowi:

— Wiecie dlaczego maszyna podczas burzy stanęła? Dlatego, że jest stara. Już dawno trzeba było ją odremontować, lub nową zainstalować. A właściciel wolał zamiast tego upiększyć restaurację — palmy kupił i miękkie dywany.

— Jednym słowem — odparł nasz palacz — ścielili miękko, a o mało nie wyszło twardo, bo na kamieniach...

Po zwiedzeniu statku nasi marynarze powrócili na swój okręt.

— Tak — stwierdzili — u nich ładnie, ale tylko z zewnątrz.

Syreny statków zahuczały na pożegnanie. Ruszyliśmy w różne strony.

Wieczorem radiotelegrafista usłyszał, jak wszystkie radiostacje nadawały: „Radzieccy marynarze uratowali okręt pasażerski!..."

Z początku usłyszał to w języku francuskim, potem po włosku. Mówili o tym Czesi i Norwegowie. Mówiła również o tym angielska radiostacja. Potem długo jeszcze mówili w różnych zakątkach świata, we wszystkich językach o bohaterskim wyczynie naszych marynarzy.

Dopiero późno w nocy, odezwała się jakaś daleka, zamorska radiostacja. Podane przez nią informacje były zgoła fantastyczne.

Słuchając ją można było wywnioskować, że to nie nasi marynarze uratowali cudzoziemski okręt, a na odwrót — cudzoziemcy pomogli nam w nieszczęściu.

Słysząc to, nasz radiotelegrafista splunął i zerwał słuchawki z uszu.

— S.O.S.! Ratujcie nasze dusze... — od takich kłamstw!.

KOREA

WSCHODNI PRZYCZÓŁEK AZJI

Czesława Walicka

Sim miał dopiero 17 lat, gdy wywieziono go z Sejsinu do Japonii wraz z transportem robotników koreańskich. Było to w roku 1942, a więc 7 lat temu. Przed trzema laty Sim powrócił do kraju, ma dziś 24 lata i sporą dozę życiowych doświadczeń. Te ostatnie nauczyły go najwięcej. Dlatego może, wbrew całej propagandzie, z jaką zapoznał się podczas pobytu w Seulu — stolicy południowej Korei, przekroczył przed dwoma laty granicę strefy amerykańskiej i znalazł się w rodzinnym Sejsinie.

Gdy rozmawiałam z nim na temat sytuacji w kraju, a było to w sierpniu r. ub. w Warszawie, w czasie międzynarodowej Konferencji Młodzieży Pracującej — żuł gumę. I może właśnie dlatego zdziwiły mnie jego słowa, jakimi określał swój negatywny stosunek do władz amerykańskich w południowej Korei, jakimi wyrażał swoją chłopską nienawiść do wszystkiego co amerykańskie.

— A jednak żujesz amerykańską gumę — drogi Simie. Czyż nie jest ona dobra i tania?...

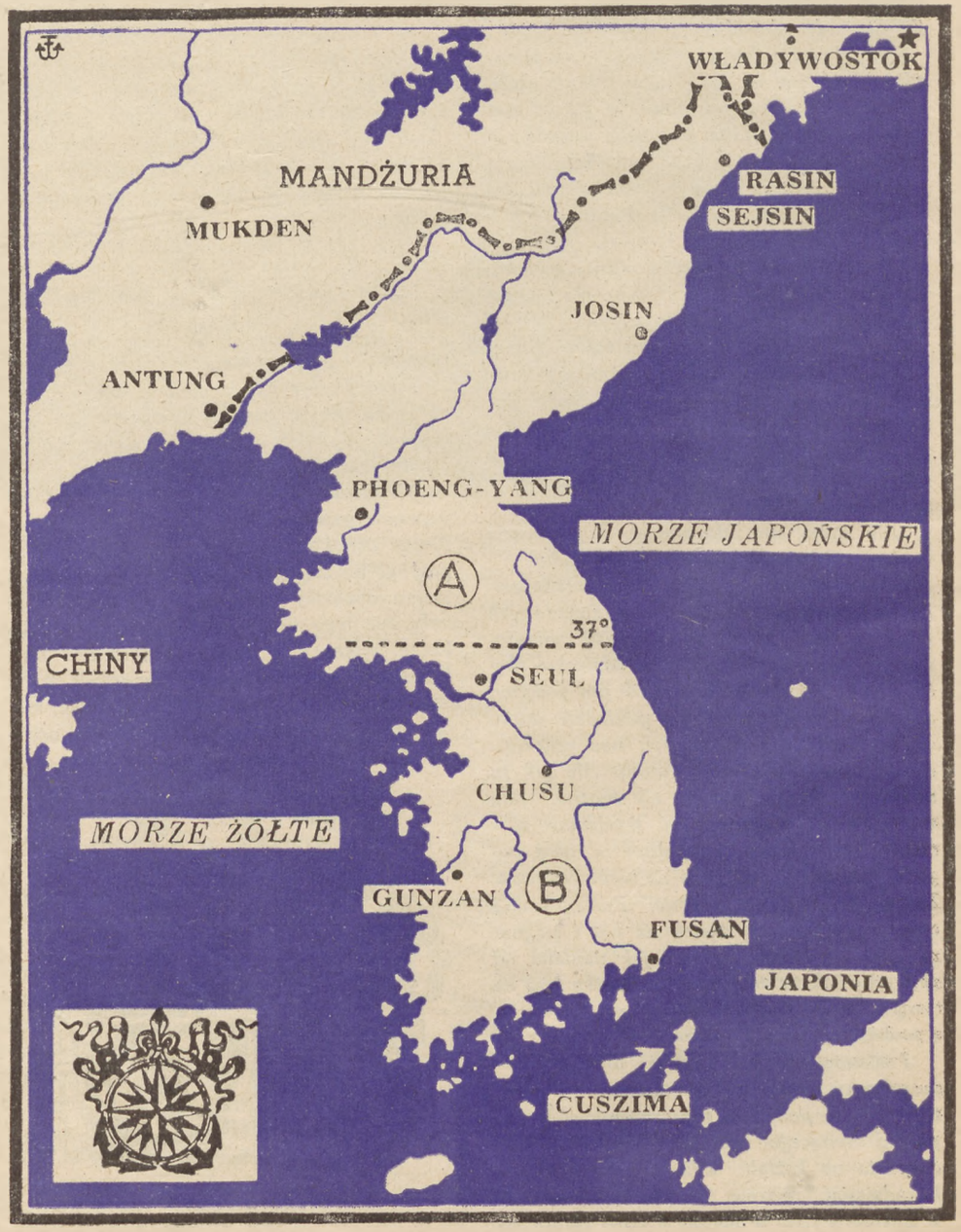
Ale Sim miał już gotową odpowiedź. Zanim jednak do tego dojdziemy, zanim usłyszycie odpowiedź Sima —

KOREA — WSCHODNI PRZYCZÓŁEK AZJI
Linia graniczna, biegnąca wzdłuż 37 równoleżnika i dzieląca Koreę na dwie części — północną i południową — to granica dwóch światów: świata wolności i niewoli, swobody i ucisku, dobrobytu i nędzy. O tym wszystkim dowiecie się z artykułu, o ile nie przestraszycie się, że jest długi. I doczytacie go do końca.

OTWÓRZCIE ATLAS

Powie on wam wiele rzeczy o dalekiej ojczyźnie błękitnych chryzantem. Przekona was także i o tym, jak bardzo mało wiecie o kraju, o którym się tak bardzo dużo mówi.

Korea, — to nazwa **półwyspu** i nazwa **kraju.** Położona we wschodniej części Azji, wrzyna się głęboko w niespokojne wody Morza Japońskiego i Żółtego, od północy zaś graniczy z Mandżurią i ZSRR. Stolicą kraju jest miasto **Seul,** najważniejszymi portami — **Rasin, Sejsin** i **Fusan.** O ile dodamy do tego, że jest tam ruda, bawełna i złoto, że obszar kraju wynosi **220 000** km kw., a liczba mieszkańców **30** mil. — będziemy mieli wystarczający obraz Korei. Lecz aby poznać jakiś kraj, trzeba poznać przede wszystkim jego dzieje.



HISTORIA KOREI

— to historia odwiecznych intryg, niepokojów i walk. Już w końcu XVI wieku przeżyła ona dwa najazdy japońskich samurajów, które doszczętnie spustoszyły kraj i zostawiły po sobie nieśmiertelny pomnik hańby i przekleństwa — **„Wzgórze Uszu"...** Znajduje się ono w mieście Kioto i pozornie nie różni się od innych wzgórz. Ale tylko pozornie — bowiem jedno jest tylko takie wzgórze w tym kraju. **Tu bowiem, w czasie swych zaborczych wypraw, pogrzebali japońscy najeźdźcy dziesiątki tysięcy uszu i nosów odciętych koreańskim chłopom.** Taki jest początek historii tego kraju. Dalsze dzieje Korei — to dzieje dobrych i złych ludzi, bogactwa i nędzy, chwały i klęsk. Tylko jeden motyw był wciąż niezmienny — była nim walka z japońskim najeźdźcą. Pomimo przelanych potoków krwi, wysiłki Japończyków, zmierzające do zawładnięcia Koreą nie zostały w tym okresie uwieńczone sukcesem.

Na arenę dziejów Dalekiego Wschodu wchodzą Chiny. I od tej chwili historia Korei staje się historią walk japońsko-chińskich.

KTO ZWYCIĘŻY?...

Obaj przeciwnicy są silni i bezwzględni. Obaj wiedzą, że kto ma Koreę — ma Daleki Wschód, a kto ma Wschód — ma Azję... Zmienne były losy tych walk. Rok 1895 przyniósł ostateczną klęskę Chin. Była to również i klęska Korei. Od tej bowiem chwili stopa japońskiego najeźdźcy nie schodzi już z żyznych pól tego kraju. W roku 1905 zaborczy imperializm japoński odnosi nowy sukces. **Korea staje się faktycznie japońską kolonią.**

W niemałym stopniu przyczynia się do tego stanowisko Ameryki. Imperializm amerykański rozpoczynał wtedy swą walkę o kolonie i obojętnym mu był los małych narodów. Ważniejszą rzeczą niż człowiek, jego honor i wolność był kilogram filipińskiego kauczuku. **Toteż z prawdziwym zadowoleniem zgodziły się Stany Zjednoczone na przyznanie Japonii pełnej swobody działania na Korei w zamian za „carte blanche" na Filipinach.**

Po krwawym zdławieniu narodowego ruchu niepodległościowego włączona zostaje Korea w skład japońskiego imperium.

Rok 1910 zamyka pierwszy okres koreańskich dziejów, okres niepodległości, walki i klęski.

BANZAJ!

Metody, jakie stosowali Japończycy przy tłumieniu wolnościowych dążeń narodu koreańskiego, polegały na niszczeniu ludności tubylczej i zamienianiu jej w naród niewolników. W okresie japońskiej okupacji stała się Korea jednym z najuboższych i najbardziej zacofanych krajów.

Ze względu na wyjątkowe położenie geograficzne i strategiczne zamieniony został Półwysep Koreański przez Japończyków na przedpole ich imperialistycznych dążeń w stosunku do najbliższych sąsiadów. Wybudowano tu wiele lotnisk, a szereg portów (Juki, Rasin, Sejsin) zamieniono na potężne bazy morskie. Stąd właśnie armie japońskie uderzyły na Mandżurię i północne Chiny.

Tyle o Korei wczorajszej.

A DZISIEJSZA?...

Dzisiejsza Korea zaczęła się jesienią 1945 roku. Powstała ona dzięki pokonaniu koalicji faszystowskich hitlerowskich Niemiec i faszystowskiej Japonii — przez Zw. Radziecki, dzięki wyzwoleniu Korei przez Armię Radziecką.

Całkowite rozbicie armii kwantuńskiej i wojsk japońskich w północnej Korei, które nastąpiło jesienią 1945 r. dzięki wspaniałym operacjom Armii Czerwonej i działalności Radzieckiej Marynarki Wojennej — doprowadziło do zupełnego oswobodzenia Korei od znienawidzonych najeźdźców i otworzyło przed umęczonym narodem szeroką bramę do wolności i całkowitej niepodległości państwowej.

A DALEJ?...

Uchwały, powzięte w grudniu 1945 r. na Moskiewskiej Konferencji Trzech Ministrów Spr. Zagr. przewidywały utworzenie na Korei Tymczasowego Rządu Demokratycznego, opartego na zasadzie porozumienia wszystkich partii demokratycznych. Na mocy tych uchwał opracować miano również porozumienie o opiece nad Koreą w okresie do 5 lat, ze strony czterech mocarstw — ZSRR, USA, Wielkiej Brytanii i Chin, celem współdziałania w politycznym, gospodarczym i społecznym postępie narodu koreańskiego i stworzenia warunków dla przywrócenia całkowitej niepodległości państwowej. Prace, utworzonej w tym celu wspólnej radziecko - amerykańskiej komisji dla spraw Korei, składającej się z przedstawicieli d-twa wojsk amerykańskich okupujących południową część kraju, oraz d-twa wojsk radzieckich w północnej Korei — nie dały jednak żadnych rezultatów.

Aby odpowiedzieć na pytanie, dlaczego tak się stało, należy zacząć z innej — jak to się mówi — beczki.

WUJ SAM. DEMOKRACI I „DEMOKRACI"

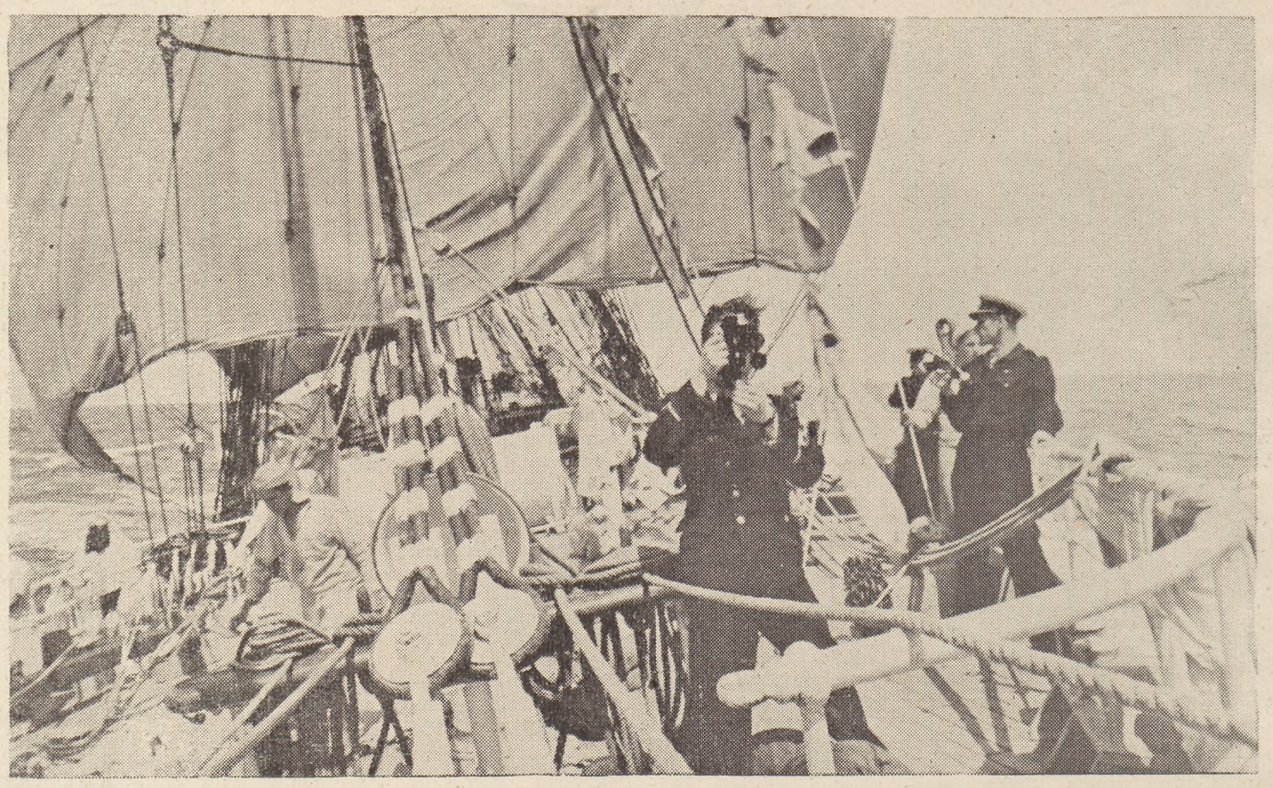
Wewnętrzną sytuację Korei po jej oswobodzeniu charakteryzuje duża aktywność polityczna szerokich mas ludowych z jednej strony, oraz ożywiona działalność reakcyjnych i antydemokratycznych ugrupowań — z drugiej. Za plecami tych ostatnich kryje się złowrogi cień Wuja Sama, który w przerwach między obliczaniem kosztów wysłanej do Grecji amunicji, a rozdzielaniem ministerialnych tek w 16 podopiecznych państwach Europy, — coraz częściej spogląda na Koreę — nową bazę swych imperialistycznych dążeń.

Naród koreański czujnie śledzi intrygi reakcyjnych niedobitków japońskich i Wuja Sama. Z pogardą obserwuje działalność tych ugrupowań, których program polityczny jest programem zdrady narodowej. Tylko bowiem mianem zdrajców nazwać można nieliczną klikę koreańskich obszarników, przemysłowców i spekulantów, którzy współpracowali swego czasu z japońskim okupantem, a dziś —

(dokończenie na str. 22)

QUO VADIS KOREA?

Takie obrazki widzi się codziennie w południowej Korei. Biedna chłopka z Korei nie uśmiecha się, tuląc chorowite dziecko, nie uśmiechają się też jej bracia i siostry, prowadzący ten prymitywny pług, którym wciąż jeszcze trzeba orać ziemię obszarników. Chłopi południowej Korei zazdroszczą swym braciom, mieszkającym na północ od 37 równoleżnika, gdzie już dawno przeprowadzono reformę rolną, gdzie ponad milion ha ziemi rodzi już tylko dla tych, którzy ją sami uprawiają. Chłopi południowej Korei oczekują chwili, gdy zniknie z ich ojczyzny umundurowany businessman z „New Korea Company", gdy wraz z amerykańskim żołnierzem zniknie raz na zawsze gwałt i wyzysk, ucisk i nędza. Kiedy to nastąpi?



OD SŁOŃCA I GWIAZD DO RADARU

I.

KPT. MAR. JÓZEF GÓRNY

Mówiąc o najbardziej zamierzchłych czasach w historii nawigacji umówmy się z góry, że nie będziemy się sprzeczać o to, czy Noe na swojej arce prowadził nawigację. Widocznie spełnił tak doniosłą rolę w dziejach ludzkości, że potomni zapomnieli przekazać nam wiadomości, jakich przyrządów używał do prowadzenia swojej nawigacji. Nie będziemy także kruszyć kopii o to, gdzie mamy się doszukiwać kolebki sztuki żeglarskiej, bo dziś nam jest właściwie wszystko jedno, czy było to w Azji czy w Afryce. Z jednym się zgodzimy, że żegluga jest młodsza od ludzkości. Historia zamierzchłych dziejów nie jest tak bardzo dokładna i jasna, aby wymieniać daty i nazwiska ojców nawigacji. Pewnym jest jednak, że nie była ona bardzo podobna do dzisiejszej, jak życie i obyczaje dzisiejsze, różnią się od dawnych.

Rozwój nawigacji odbywał się według zasady zawartej w przysłowiu, które mówi, że potrzeba jest matką wynalazków. Ludzkość przez długie wieki nie wypuszczała się na „szerokie wody". Żeglowano najpierw po rzekach, później wzdłuż wybrzeży. Choć więc żegluga była uprawiana od bardzo dawna i spełniała doniosłą rolę, to trudno się doszukiwać w owych czasach podobnych pojęć do dzisiejszych, gdyż nie było wtedy potrzeby prowadzenia statków przez oceany. Nawiasem mówiąc, ludzkość nie była już pierwszej młodości, kiedy się przekonała, że można przez ocean gdzieś dojechać. W owych więc czasach przybrzeżnej żeglugi, nawigacja była z pewnością nie mniejszą sztuką niż dzisiaj, ale nie wymagała tak wymyślnych przyrządów. Polegała prawdopodobnie na dobrym wykorzystywaniu pogody i dokładnej znajomości brzegów. Trudno jest rozgraniczyć wyraźniejsze epoki w dziejach nawigacji, bo i dziś na morzach świata możemy obserwować statki rozmaitych typów, jak i sposoby prowadzenia nawigacji od najbardziej prymitywnych do ultranowoczesnych. Nie będziemy więc upierać się przy konkretnej dacie rozpoczęcia Wielkiej Żeglugi. Choć wiemy że epoka okrętów wiosłowych skończyła się zasadniczo koło 9 w. p. Chr., to z pewnością niedobitki jej dotrwały późniejszych czasów. Nie możemy także zapominać, że świat nigdy nie szedł z postępem równomiernie.

PIERWSZE LATARNIE

Jeżeli zatrzymamy się na chwilę na tych czasach kiedy nawigowano jedynie przy brzegu, to dojdziemy do przekonania, że już wówczas musieli ludzie zastosować latarnie morskie. Największą sławę między nimi zyskała sobie latarnia morska, którą Ptolemeusz Filadelfijski kazał zbudować na wyspie Pharos w roku 285 p. Ch., aby ułatwić wejście do portu w Aleksandrii. Latarnia wzięła nazwę od wysepki, na której została zbudowana i dała z kolei swe imię wszystkim budowanym później, bo słowem pochodzącym od Pharos, przyjęto nazywać latarnie morskie w wielu językach. Tak jak z licznych ale niezgodnych ze sobą opisów starożytnych wynika, musiała mieć ona wysokość około 135 m. Ognisko z drzewa, które palono na szczycie dawało podczas dnia dym, widoczny z odległości jednego dnia podróży ówczesnych okrętów. Gorzej było w nocy, bo światło ogniska niewiele było różne od światła gwiazd. Tak czy inaczej Pharos posłużyła za model następnym budowniczym. Dalsze metamorfozy latarni morskiej polegały właściwie na ulepszaniu samego źródła światła. Z biegiem czasu i z pojawieniem się zdobyczy technicznych, stosowano je na latarniach. Ognisko z drzewa zastępowano palnikami oliwnymi, naftą, wreszcie elektrycznością. Zastosowano reflektory i pryzmaty skupiające. Idea pozostała ta sama. Wysoka budowla, dobrze widoczna z morza, z punktem świetlnym na szczycie, ustawiona w miejscach charakterystycznych albo „czułych" dla żeglugi.

Drugim przyrządem nawigacyjnym, który swymi narodzinami sięga czasów średniowiecznych, jest kompas magnetyczny. Tak samo jak w wielu innych sprawach, zdania są podzielone co do tego, gdzie mamy szukać początku kompasu. Być może, że w Chinach, bo tam już w zamierzchłych czasach był podobny przyrząd używany. Nie był to wprawdzie morski kompas, bo zbudowany był na wozie w kształcie figurki ludzkiej, z wyciągniętą prawą ręką, pokazującą południowy kierunek; był jednak magnetyczny. Podstawą do budowy tych przyrządów był magnetyt, — tlenek żelazawo - żelazowy, a więc rodzaj rudy, jak dziś go nazywamy, a w owych czasach — tajemniczy cudowny kamień, który miał tę własność, że mając swobodę ruchów w płaszczyźnie horyzontalnej ustawiał się wzdłuż linii północ-południe.

PRZYGODA PEWNEGO PASTERZA

Nie zabierając palmy pierwszeństwa Chińczykom, którzy mogą się szczycić nieprzeciętnym poziomem kultury, wydaje się, że początków kompasu morskiego należy szukać, używając języka polityków, w basenie Morza Śródziemnego. Nie bez znaczenia będzie w tym względzie fakt istnienia starożytnej legendy, opiewającej przygody pewnego pasterza na wyspie Krecie. Pasterz ów miał buty, z pewnością innego kształtu niż żołnierskie, ale także podkute gwoździami i kij pasterski okuty na końcu żelazem.

Pewnego dnia poczuł, że stracił siłę w nogach. Z trudem nogi od ziemi odrywał, nie mówiąc już o jego lasce, która znacznie przybrała na wadze. Choć z Krety pochodził, musiał być niezwykle inteligentnym pasterzem, bo zdjął buty, kij odrzucił i „na bosaka", lekki już teraz jak piórko, zaczął kopać w tym miejscu. Po niedługiej chwili odkrył zagadkowy kamień, który mu tyle kłopotu sprawiał. Był to rzeczywiście magnetyt.

Z całą pewnością na morzu, zaczęto wykorzystywać magnetyt dość wcześnie, choć dowiadujemy się dopiero że w 14 wieku kompas radykalnie zmienił nawigację.

Igła stalowa potarta pewną ilość razy o magnetyt nabiera cech magnetycznych. Igła owa i tarcza papierowa, znana dawnym żeglarzom jako „Róża Wiatrów" była zaczątkiem kompasu magnetycznego. Trzeba tu dodać, że „Róża Wiatrów" owych czasów nie była podobna do dzisiejszej, na której nawet rumby są już właściwie anachronizmem. Było na niej oznaczone osiem głównych kierunków skąd wieją przeważające wiatry. Nazwy ich brzmiały z romańska: Tramontano, Greco, Levante, Scirocco, Ostro, Africo albo Libeccio, Ponento i Maestro. Północ była oznaczona kształtem włóczni lub strzały albo literą „T" od Tramontano.

DZIWNY „KAPRYS" IGŁY MAGNESOWEJ

Podobno, genialnym rewolucjonistą nawigacji był niejaki Flavio Gioja z Amalfi, który w roku 1302 zbudował pierwszy morski kompas. Odtąd wszedł kompas w powszechne użycie, choć dobrze nie zdawano sobie sprawy na jakiej zasadzie działa. W dniu 13 września 1492 roku na pokładzie „Santa Maria" zapanowała wielka konsternacja wśród żeglarzy otaczających Kolumba. Stwierdzili bowiem, że igła kompasowa, która zwykle odchylona była nieco na wschód od kierunku północnego — odchyliła się w kierunku zachodnim i to nawet znacznie.

Odkrywcy nowych ziemi, nie mieli pojęcia o deklinacji magnetycznej. Kompas magnetyczny prowadził żeglarzy świata przez morza i był ulepszany. Jedną igłę zmieniono w nim na system igieł, podziałkę Róży poprzez rumby zmieniono na stopnie. Kiedy na morzach pokazały się stalowe okręty, odkryto nowe zakłócenia jego wskazań, pochodzące od magnetyzmu okrętowego — dewiację. Nauczono się ją obliczać czyli określać, nauczono się ją zmniejszać — czyli kompensować. Na temat dewiacji napisano całe dzieła.

Kompas magnetyczny, do dzisiejszego dnia jest na większości okrętów (i samolotów) nieodzownym i podstawowym instrumentem obok mapy morskiej, najważniejszy dla prowadzenia nawigacji.

CZY ZIEMIA JEST PLACKIEM?

Wspomnieliśmy o mapach, które spełniają w nawigacji zasadniczą rolę. Gdzie szukać ich początku? Przypuszczalnie w starożytnym Egipcie, gdyż tam najprawdopodobniej, najwcześniej rozwinęły się nauki o ziemi i niebie. Z pozostałych po naszych starożytnych przodkach wiadomości, wiemy, że wyobrażali oni sobie naszą planetę w odmiennej formie niż my. Być może wyda nam się dziś nieco dziecinne, uważać ziemię za pewnego rodzaju placek, nakryty kopułą nieba. Wybaczmy to naszym przodkom, bo i my z pewnością wydamy się niejednokrotnie śmieszni następnym pokoleniom.

Pierwszy przyrząd nawigacyjny — sonda do mierzenia głębokości — (według starego sztychu)

Wybitny europejski podróżnik wieków średnich Marco Polo (1254—1324) musiał mieć dość dobre pojęcie o geografii i chyba niezłą mapę, kiedy wyruszał na swe wielkie odkrywcze podróże.

Pewnie, że obok danych nawigacyjnych, mapy zawierały rozmaite ciekawe obrazki i podobizny strasznych potworów morskich — ale taka była wtedy moda. Jak wiele przyrządów nawigacyjnych, które w nieco zmienionej formie przetrwały do dni dzisiejszych, tak i mapa morska powstała na przełomie wieków średnich i nowożytnych. Jak w wielu dziedzinach życia ludzkiego tak i w żegludze, wiek piętnasty stanowił okres przełomowy. Ludzi ówczesnych ogarnęła gorączka zdobywania świata. Kupcy i królowie, prześcigali się w finansowaniu badań odkrywczych. Geografia była najbardziej ulubioną i pasjonującą nauką. Henryk Żeglarz, książe Portugalii, założył swój prywatny uniwersytet niedaleko Sagres, który stał się nieoficjalną akademią geografii dla całej Europy. Mapa wykonana przez mistrza Pedro, nadwornego kartografa księcia, osiągała zawrotne ceny.

Niedługo po tych czasach, bo już w następnym wieku szesnastym, kartografia nowożytna doczekała się swojego ojca. Był nim Gerard Merkator (1512—1594) Holender, a podobno z pochodzenia Gdańszczanin. On to wymyślił nowy sposób rzutowania powierzchni ziemi na płaszczyźnie, od jego nazwiska nazwany „rzutem Merkatora". Na siatce Merkatora prostokątnej, buduje się do dnia dzisiejszego mapy morskie.

Kapitalne znaczenie „rzutu Merkatora" polega na tym, że można na takiej mapie kreślić kursy jako linie proste (loksodroma) przecinające południki pod tym samym kątem.

Kompas magnetyczny i mapa morska w „rzucie Merkatora" są to bazy, na których opiera się dzisiejsza nawigacja.

POCZĄTKI WIELKIEJ ŻEGLUGI

Mając te bazy świat wyruszył na wyprawy odkrywcze i podboje. Rozpoczęła się „Wielka Żegluga" po oceanach.

Kiedy powstał log? Log jest to przyrząd do mierzenia szybkości statku. Najstarszy typ jego, „log rzeczny", przetrwał do dzisiejszych czasów. Ma on postać trójkątnej deszczułki przymocowanej w specjalny sposób do log-liny, na której w odpowiednich odległościach zawiązano szereg węzłów. Mierzenie szybkości polega na tym, że deszczułkę wyrzuca się do wody za rufą a log-lina na skutek szybkości luzuje się. Ilość węzłów wyluzowanych w jednostce czasu, da nam szybkość statku.

Nie trzeba chyba dodawać, że w czasach Kolumba, zamiast stopera używano piaskowej klepsydry. Kiedy więc log powstał — trudno dociec. Na pewno jednak w czasach wielkich odkryć musiano go koniecznie i rozsądnie używać.

Kiedy żeglarze zdobywcy oderwali się od brzegów, będąc wiele dni albo i miesięcy w morzu, musieli kontrolować przebieg podróży. Znaki na lądzie dawno znikły, wiatry i prądy miotały ich statkami. Jedynymi znakami jakie im pozostały były na niebie gwiazdy w pogodną noc a w dzień — słońce.

Astronomia jest starą nauką i powstała przypuszczalnie w starożytnym Egipcie. Zastosowanie jej w nawigacji musiało nastąpić już w czasach nowożytnych. Zadaniem które miano przy pomocy astronomii rozwijać, było znalezienie pozycji statku, czyli szerokości i długości geograficznej.

Znalezienie szerokości geograficznej nie nastręczało większych trudności. Można ją było obliczyć, mierzyć wysokość słońca nad horyzontem w czasie kulminacji (to jest w południe), albo z wysokości Gwiazdy Polarnej — czy też Krzyża Południa na półkuli południowej. Trzeba było jedynie wymyślić przyrząd do mierzenia wysokości.

NARODZINY SEKSTANTU

Najstarszym takim przyrządem o którym wiemy, musiało być chyba „astrolabium". Było to koło z podziałką stopniową, zaopatrzone w pion i celownik ruchomy przez który obserwator patrzył na ciało niebieskie. Oś obrotu celownika była w środku koła. Takim to instrumentem mierzono wówczas wysokość ciał niebieskich. Instrument ten z biegiem czasu ulegał ulepszeniom i poprzez kwadrant, oktant, doszedł do sekstantu, którym dziś się posługujemy, mierząc wysokości ciał niebieskich z dokładnością dziecięciu sekund kątowych.

Gorzej było z obliczeniem długości geograficznej. Do obliczenia długości geograficznej potrzebna jest znajomość dokładnej różnicy czasu miejscowego w miejscu obserwacji, i na zerowym południku. (Podówczas był nim południk Ferro). Potrzebny był jednym słowem instrument do mierzenia czasu.

Rozpisano konkursy, ofiarowano wielkie nagrody. Szukanie rozwiązań ogarnęło umysły mędrców i prostaczków.

Dość powiedzieć, że chronometr został zbudowany przez stolarza poddanego JKM króla angielskiego. Chronometr czyli miernik czasu to przyrząd (zegar), który mógł w warunkach morskich dokładnie mierzyć czas. Z chwilą zastosowania go, zostały stworzone warunki do prowadzenia nawigacji na wielką skalę. Narodziła się nawigacja w pojęciu nowożytnym.

Wszystko co potem nastąpiło, było jedynie ulepszeniem żelaznych zasad i podstaw nowożytnej nawigacji. Opowiemy o tym w następnym artykule.

KPT. MAR. JÓZEF GÓRNY

JUŻ W NASTĘPNYM, TJ. LUTOWYM NUMERZE NASZEGO CZASOPISMA ZAMIESCIMY PIERWSZĄ CZĘŚĆ. OD DAWNA ZAPOWIADANEGO

WIELKIEGO
KONKURSU
MORSKIEGO

W ramach tego Konkursu zamieścimy 30 różnych fotografii i rysunków, przedstawiających fragmenty polskich portów, statki naszej floty handlowej, jednostki Marynarki Wojennej, obrazki z życia naszych stoczni, rybołówstwa i żeglarstwa. Zadaniem Waszym — Czytelnicy — będzie odgadnąć, co przedstawia dana fotografia lub rysunek.

Ilustracje zamieszczone zostaną w trzech kolejnych seriach — po 10 sztuk — w numerze 2 (lutowym), 3 (marcowym) i 4 (kwietniowym). Przy każdej z trzech serii znajdziecie również kupon konkursowy, który należy wyciąć, wypełnić i przesłać do Redakcji miesięcznika „Morze i Marynarz Polski", Warszawa, ul. Widok 10, z adnotacją: „Konkurs Morski". Termin nadesłania ostatniego kuponu upływa z dniem 30 kwietnia 1949 r. (decyduje data stempla pocztowego).

Między uczestników Konkursu, którzy nadeślą w podanym terminie, na zamieszczonych kuponach, prawidłowe rozwiązania, zostanie rozlosowanych następujących

100 NAGRÓD

1 — 3: Po jednym pierwszorzędnym KAJAKU.

4 — 55: Po jednym, bezpłatnym PRZEJEŹDZIE STATKIEM PŻP „Gryf" na trasie GDYNIA — SZCZECIN (ewent. SZCZECIN — GDYNIA) i z powrotem.

56 — 100: Po jednej wartościowej książce Wydawnictwa „Prasa Wojskowa", lub też po rocznej (ewent. półrocznej) prenumeracie miesięcznika „Morze i Marynarz Polski".

Losowanie nagród odbędzie się w Redakcji „Morza i Marynarza Polskiego" w Warszawie, ul. Widok 10, w obecności Komitetu Konkursowego, w skład którego wejdą przedstawiciele Zarządu Głównego Ligi Morskiej, Dowództwa Marynarki Wojennej, Wydawnictwa „Prasa Wojskowa" i Redakcji.

Rozstrzygnięcie Konkursu podamy w numerze 6 — czerwcowym — naszego miesięcznika.

CZYTELNIKU!

Z ogólnej ilości **100 nagród** z pewnością otrzymasz jedną.

WEŹ UDZIAŁ W KONKURSIE!

TSE-TSE PRZYNOSI ŚMIERĆ!

JANUSZ MICHEJDA

Był piękny słoneczny poranek, kiedy „Barbara“ przybijała do nadbrzeża w porcie gdyńskim po swoim pierwszym afrykańskim rejsie. Spora grupka ludzi radośnie witała schodzących po trapie marynarzy. Stęsknione rodziny wyszukiwały wzrokiem swych mężów, braci i synów, by po chwili porwać ich w objęcia, ściskać i cieszyć się z ich powrotu. Bo przecież m/s „Barbara“ wrócił do portu macierzystego po blisko 7-miesięcznej podróży.

Starszy marynarz Wojciech Sroka długo obcałowywał witającą go żonę i dwoje małych „berbeciów“, ciągnących go co chwila za szerokie, marynarskie spodnie. A jednak starszy marynarz Sroka nie był w pełni szczęśliwy. Zresztą wystarczyło na niego spojrzeć. Był bardzo wychudzony, oczy latały mu niespokojnie, twarz poszarzała...

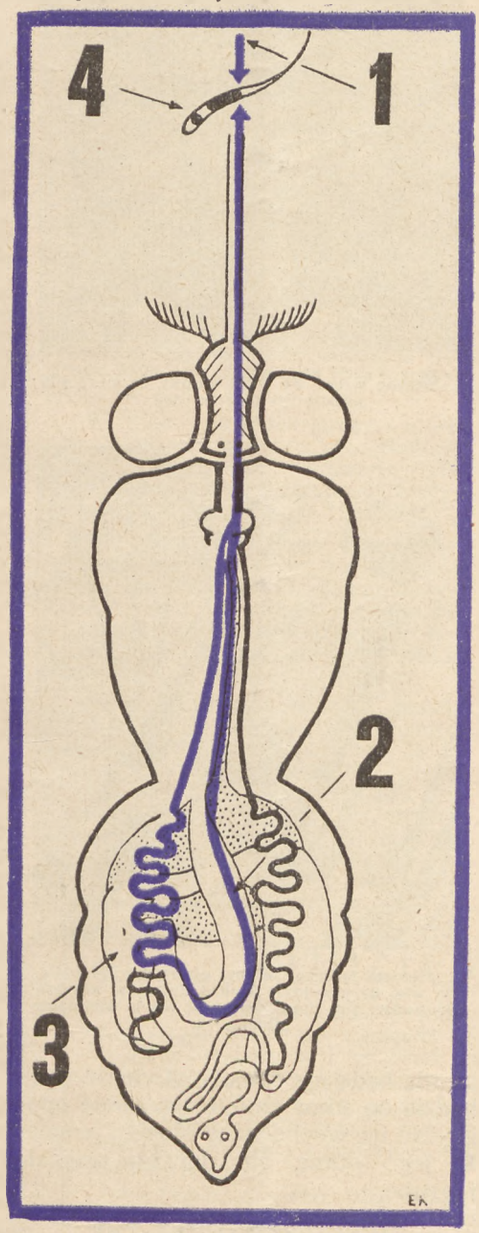
W domu, na Chylonii, gdy już nacieszono się powrotem ojca i męża, przyszły pierwsze refleksje, że źle wygląda, że jest chory, że nie potrafi się śmiać i żartować, że w ogóle jest jakiś inny...

Tak — starszy marynarz Sroka czuł to dobrze, że jest inny. Ostatnio chorował, miał napady gorączki, chudł, słabł na oczach. Czuł, że w duszy coś mu się zmieniło; przestaje go interesować otoczenie, przestaje nawet kochać swój statek, swoją „Baśkę“, jak zawsze mawiał. Coraz częściej i coraz bardziej chce mu się tylko spać, spać, spać...

SPAĆ, SPAĆ, SPAĆ...

To wszystko wie dobrze starszy marynarz Sroka, nie wie tylko, że jest chory na jedną z najstraszliwszych chorób tropikalnych — na śpiączkę. Nie wie również, że na początku rejsu w Afryce, złośliwa, mała i śmiercionośna mucha wsączyła mu pod skórę zarazki, które od tej chwili opanowują coraz bardziej jego mocny i silny organizm, niosąc mu zwolna nieubłaganą zagładę. Tego starszy marynarz Sroka nie wie...

Zresztą — nie ma w polskiej flocie handlowej ani m/s „Barbara“, ani starszego marynarza Sroki, chorego na śpiączkę. Wszystko to się nie zdarzyło na szczęście — ale...



Oto wędrówka groźnej „trypanosomy“ w ciele muchy „tse-tse“: 1 — wraz z krwią ofiary, chorej na śpiączkę dostaje się „trypanosoma“ do wnętrzności muchy „tse-tse“ i rozpoczyna długą wędrówkę. 2 — w ciągu 20—34 dni zarazek przechodzi różne formy rozwojowe, aż wreszcie... 3 — usadowiwszy się w gruczołach ślinowych, gotów jest do zaatakowania nowej ofiary. 4 — „trypanosoma“.

W Afryce lata sobie złośliwa mucha, która roznosi i wsącza pod skórę ludzi mordercze mikroby. To wszystko co przeczytaliście wyżej nie zdarzyło się, ale zdarzyć się może, bo mamy dużą i będziemy mieli jeszcze większą flotę handlową, której statki pływając po wszystkich morzach świata, zawijają do portów, w których czyhają na załogi nieznane u nas całkiem choroby tropikalne. I właśnie dlatego postanowiliśmy w naszym jedynym popularnym piśmie morskim zapoznać Czytelników, a w szczególności załogi naszych statków z najpospolitszymi z tych chorób i z walką z nimi.

TRYPANOSOMA GAMBIENSE

Przedstawiamy pasożyta, wywołującego u ludzi niebezpieczną chorobę, zwaną śpiączką. Jest to pierwotniak o pięknie brzmiącym łacińskim nazwisku *„trypanosoma gambiense“*. Żyje on sobie i działa tylko w Afryce i to głównie na zachodnim jej brzegu, chociaż pojawia się także i w Afryce Centralnej, a nawet nad Białym Nilem. Jest mały, tak mały, że gołym okiem niesposób go dostrzec. Nie byłoby mu łatwo zaatakować człowieka, przedrzeć się przez pancerz ochronny jego skóry, gdyby nie miał w tym mimowolnego pomocnika. Jest nim po prostu mucha, zwana popularnie *„tse - tse“*, a w naukowej łacinie nosząca nazwę *„glossina palpalis“*, lub *„morsitans“*, czy też *„rhodeniense“*, przy czym te drugie nazwy zależą od okolicy, w której żyją te owady. Zarazek śpiączki nie mógłby przenosić się z człowieka na człowieka, gdyby nie owe muszki. A mucha, jak to mucha: ugryzie młodego chłopca, śpiącego pod krzakiem, na którym odpoczywała, wessie trochę jego krwi, pofrunie dalej i nie zdaje sobie sprawy z tego, że razem z krwią chłopca pożarła wiele, wiele zarazków śpiączki, bo młody chłopiec chorował. Teraz musi minąć 20 — 34 dni, by zarazek, wędrując w ciele muchy przeszedł różne formy rozwoju i usadowiwszy się w jej ślinie był gotów do zaatakowania no-

wej ofiary. Okazja nadarzy się łatwo: oto Murzynka z Kongo idzie po wodę. Mucha „tse - tse“ jest głodna. Siada na nagim ramieniu kobiety, wbija jej w skórę swe ostre żądło, wessie nieco krwi i wstrzyknie Murzynce kropelkę swej śliny. Wystarczy lekkie machnięcie ręką, aby odpędzić dokuczliwą muchę, lecz przebiegła „trypanosoma“ jest już w ciele człowieka, już dostała się do krwi, już zaczyna swą niszczycielską działalność.

SAMBO I TSE-TSE

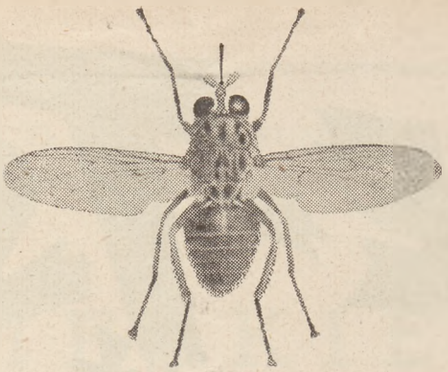
Młody, murzyński rybak Sambo mieszka w Angoli. Jest przystojnym, muskularnym mężczyzną. Ślicznie śpiewa i jest ulubieńcem kobiet w swej rodzinnej wsi. Pewnego popołudnia wyruszył razem z kolegami na połów. Na szeroko rozlanej rzece rosną spokojnie wodne krzaki. Sambo lubi po pracy zatrzymać swą łódź w cieniu nadbrzeżnych krzewów, patrzyć na zachód słońca i śpiewać pieśni o mądrości i bohaterstwie swych przodków. Miejsce to jednak lubi bardzo i mucha „tse - tse“. Ona też lubi wodę i rośliny rosnące nad jej leniwymi falami. Gdy Sambo śpiewa, mucha korzysta z okazji... Sambo nawet nie poczuł ukłucia. Wraca do wsi i zadowolony z życia, dumny ze swej siły, pozuje do zdjęcia. Nieszczęśliwy nie wie, że zły, mały pasożyt szykuje się do generalnego natarcia na ustrój biednego Samby. Nie wie, że wcześniej, czy później, mimo siły swych mięśni i wielkiego rozumu, odziedziczonego po przodkach, przegra walkę z małym niewidocznym stworzonkiem.

ZACZYNA SIĘ WALKA

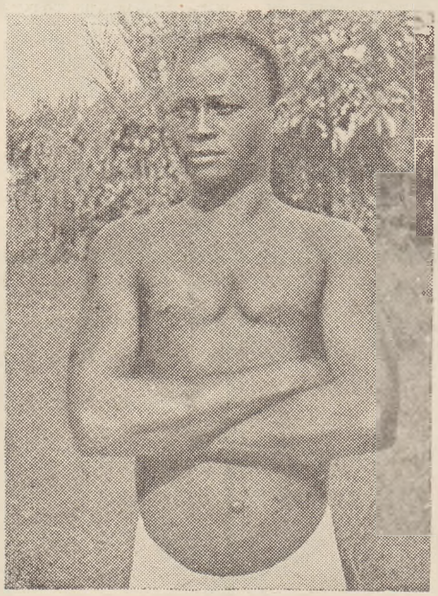
Nadchodzi pierwszy okres choroby. Sambo jest zdrów, wesoły, dalej łowi ryby i może wiosłować jak dawniej, bez zmęczenia, całymi dniami. Lecz jeżeli weźmiemy próbkę jego krwi i obejrzymy ją pod mikroskopem, dostrzeżemy wówczas „trypanosomy“ żywe i rozmnażające się bezustannie.

Aż wreszcie przyjdzie dzień, gdy Sambo poczuje się chory. Będzie miał nagłą, wysoką gorączkę, będzie leżał bez ruchu i patrzył smutnie w niebo kilka dni. Wreszcie spoci się potężnie i znów pozornie wróci do zdrowia. Niestety za trzy lub cztery tygodnie gorączka się powtórzy, a z biegiem czasu wracać będzie coraz częściej. Sambo nie wie co to jest, lecz nie może już tak dobrze wiosłować, bo co tydzień ma dziwne napady gorączki, po których słabnie coraz bardziej. Potem zauważy, że jego kształtna szyja zaczyna grubieć i tracić swą smukłą linię. Następuje obrzmienie gruczołów szyjnych, charakterystyczne w drugim okresie choroby.

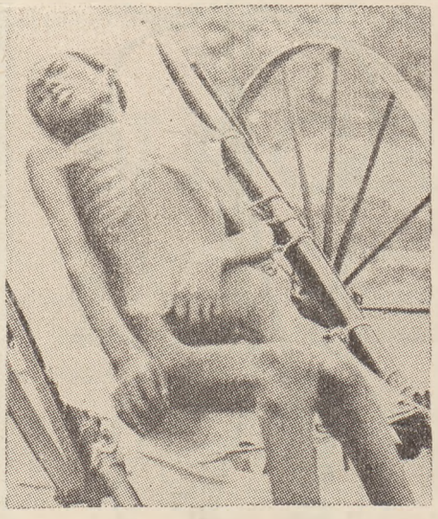
(W tym samym czasie u ludzi białych pojawiłyby się czerwone, swędzące plamy na skórze). Oczy Sambo nie będą się chciały otwierać i nie będzie on nimi mógł radośnie spoglądać na wschodzące słońce: powieki jego staną się dziwnie ociężałe i grube.



„Glossina palpalis“
(w 3-krotnym powiększeniu)



„...Sambo wraca do wsi i dumny ze swej siły pozuje do zdjęcia. Ale...“



„...nie wie jeszcze, że jest chory na śpiączkę, nie wie, że przyjdzie kiedyś dzień, w którym nie będzie już mógł podnieść się o własnych siłach...“

ZWYCIĘSTWO TSE-TSE

Aż wreszcie nastąpi trzeci i ostatni okres walki, dawniej mocnego organizmu Samby, z małymi żyjątkami. Pasożyt z krwi wędruje do płynu mózgowo - rdzeniowego i zaatakuje centralny układ nerwowy. Okres ten może trwać od trzech miesięcy do trzech lat. Sambo nie będzie mógł już utrzymać się na nogach, łatwo będzie tracił równowagę. Mimo to, że odżywia się dobrze, zacznie chudnąć w zastraszający sposób, mięśnie jego staną się cienkie i wiotkie. Nie będzie miał dość siły, aby podnieść się samodzielnie ze swej maty. A poza tym Sambo widzi, że myśl jego, dawniej tak jasna i wesoła, wkracza na całkiem inne drogi. Nic go już nie obchodzi, życie go nie pociąga, przeciwnie śmierć ciągnie z nieprzepartą siłą. Sambo często myśli o samobójstwie, lecz nie ma dość energii, aby myśl tę wprowadzić w czyn. Chce mu się poza tym bardzo spać. I Sambo śpi w nocy i w dzień, chudnąc coraz więcej i więcej, nie chce jeść, nie chce myśleć, chce tylko spać. I wreszcie przyjdzie dzień, może za pół roku, może za dwa lata, gdy przyjaciele znajdą go kiedyś cicho śpiącego na macie, lecz tym razem nie da się go już obudzić. Dzielny, mocny Sambo nie żyje, zabity przez małe, lecz jakże potężne „trypanosomy“.

*

Czy możemy wyleczyć śpiączkę? Ależ tak, oczywiście! Jeżeli tylko dość wcześnie ją rozpoznamy i jeżeli chory podda sią systematycznemu leczeniu. Nawet w drugim okresie śpiączka jest jeszcze uleczalna.

Ale naszym naczelnym zadaniem jest nie tylko walka z chorobą, lecz przede wszystkim zapobieganie zakażeniu w ogóle.

I dlatego:

1) Pamiętaj, że będąc w Afryce Zachodniej jesteś stale narażony na atak muchy „tse-tse“, która może ci przynieść śpiączkę.

2) Aby temu zapobiec noś odpowiedni ubiór ochronny, w postaci siatek (moskitier), długich spodni i koszul z rękawami — nawet w wypadku, gdyby ci było bardzo gorąco.

3) O ile jednak poczułbyś, że coś cię ugryzło, i że mogłaby to był właśnie mucha — przeczekaj 5 — 10 dni i udaj się do lekarza, celem mikroskopowego zbadania swej krwi.

4) Gdybyś tego nie uczynił, a po upływie paru tygodni poczułbyś pierwsze objawy choroby (atak nagłej gorączki, bóle głowy, dreszcze i brak apetytu) natychmiast udaj się do lekarza. Wiedz bowiem, że śpiączka, choć łatwo wyleczalna w początkowym okresie — może Ci przynieść śmierć.

Aby wroga zwyciężyć, trzeba go przede wszystkim poznać. A wtedy nie powtórzy się tragedia nieistniejącego marynarza Sroki i biednego murzyńskiego rybaka Sambo z afrykańskiej Angoli.

I dlatego to wszystko napisałem.

JANUSZ MICHEJDA

LIGA MORSKA — PRZODOWNIKOM PRACY

Porwani ogólną falą entuzjazmu jaki ogarnął polskie masy pracujące na wieść o Kongresie Zjednoczeniowym, członkowie Ligi Morskiej na terenie całego kraju, aktywnie uczestniczyli w akcji przedkongresowej.

Liga Morska jako organizacja społeczna Polski Ludowej, zdała jeszcze jeden egzamin swej dojrzałości politycznej.

Szczególnie wymowny jest charakter imprez organizowanych przez ogniwa Ligi Morskiej.

W referatach poświęconych Kongresowi, podkreślano doniosłość momentu zjednoczenia i jego rolę w ugruntowaniu socjalizmu w naszym kraju. Referenci stwierdzali, że zbudowanie socjalizmu, to gwarancja przekształcenia Polski, z kraju rolniczo-przemysłowego, w przemysłowo-rolniczo-morski i, że moment ten nakłada na członków Ligi Morskiej, obowiązek nieustannego i konsekwentnego uaktywniania swych szeregów celem mobilizowania społeczeństwa i społecznych środków materialnych dla przyspieszenia wykonania wielkiego planu morskiego.

Celem, zadokumentowania zrozumienia dla wspaniałych osiągnięć polskiego robotnika, którego ofiarnej i pełnej samozaparcia pracy zawdzięczamy piękny rozwój naszej gospodarki narodowej i osiągnięć Polski na morzu, którego przysłowiowe już dzisiaj, polskie tempo pracy, wprowadza w podziw nie tylko przyjaciół, ale i wrogów, zarządy Ogniw na terenie kraju rozdały cenne podarunki przodownikom pracy, kroczącym w awangardzie klasy robotniczej. Na pozostały program uroczystości składały się część artystyczna i rozrywkowa.

Ze względu na ogrom materiału nie jesteśmy w stanie opublikować szczegółów dotyczących przebiegu akcji na terenie kraju, dlatego też ograniczymy się tylko do niektórych wcześniej nadesłanych sprawozdań.

Na masówce robotniczo-rybackiej zorganizowanej z inicjatywy LM pod przewodnictwem v. min. Żeglugi, dr K. Petrusewicza, w teatrze „Wybrzeże" **w Gdyni,** pod hasłem „Zjednoczona Partia Robotnicza gwarancją wykonania planu morskiego" wyróżnionym zespołom rozdano, ufundowane przez Ligę Morską nagrody wartości **100 000 zł.** I tak:

1. Zespół Związku Rybaków otrzymał dla swojej świetlicy w „Domu Rybaka", aparat radiowy „Aga".

2. Zespół „Stoczni Rybackiej" i firmy „Arka" — zegary ścienne.

3. Zespoły MIR-u, MUR-u i Dalmoru — 20 sztuk drzeworytów Rolicza.

4. Zespół Zjednoczenia Rybaków — 4 komplety ubrań nieprzemakalnych.

Na terenie **Okręgu Śl. Dąbrowskiego w Bytomiu,** na urządzonym wieczorze obdarowano 16 przodowników pracy, górników, członków LM, cennymi podarunkami.

W Sosnowcu, na terenie tegoż Okręgu, obdarowano 23 przodowników pracy przemysłu węglowego i metalowego.

W Radomiu (Okręg Radomski) na poranku artystycznym, po części oficjalnej rozdano nagrody książkowe oraz roczniki „Morze - Marynarz Polski" i „Młodzież Morska", przodownikom fabryk: „Stemar", „Marwil", „Brygiewicz", Telefonów T4, Odlewni Glinice, Odlewni „Rubinsztajn", RZO Nr 112, PMT, SBP, Państwowej Przetwórni Produktów Warzywnych Nr 61 i Państwowego Browaru.

Fragment z wieczorku artystycznego w Bytomiu zorganizowanego staraniem zespołu Koła LM przy Szkole Przemysłowej

W wielu zakładach pracy, które mają własne świetlice jak „Rottenberg", „Chmielarz", akademie były urządzane przy współudziale miejscowego Oddziału Ligi Morskiej.

Na terenie **Okręgu Dolno-Śląskiego,** we Wrocławiu, na urządzonym przez Okręg LM, wieczorze artystycznym, wręczono nagrody 50 przodownikom pracy, piętnastu zakładów przemysłowych na terenie miasta i okolicy.

Na upominki złożyły się: kajaki, książki beletrystyczne o tematyce morskiej, prenumeraty roczne „Morza i Marynarza Polskiego", oraz karty honorowe, uprawniające do bezpłatnego korzystania z taboru jak: kajaki, łodzie, motorówki, przez cały sezon 1949 r.

W Kielcach odbyła się akademia, na której wręczono upominki 80 przodownikom pracy, dziesięciu zakładów przemysłowych na terenie miasta. Nagrody stanowiły: albumy morskie, modele okrętów, książki marynistyczne, roczniki „Morze i Marynarz Polski".

W Szczecinie w teatrze Polskim, podczas Ludowego Wieczoru Artystycznego rozdano upominki świetlicom morskich zakładów pracy. Na upominki złożyły się: duży model statku, 3 teki fotografii Wybrzeża wraz z rocznymi prenumeratami „Morza — Marynarza Polskiego", biblioteki marynistyczne, obrazy malarza Powidzkiego. Na podarunkach widnieją napisy: „Dar Ligi Morskiej w Szczecinie w dniu Zjednoczenia Klasy Robotniczej".

Okręg Ligi Morskiej **w Krakowie.** Na akademii poświęconej Kongresowi wręczono cenne upominki i nagrody przodownikom pracy Warsztatów Portowych w Płaszowie. Przedstawiciel Dyrekcji Dróg Wodnych, dziękując Okręgowi LM stwierdził, że przodownicy pracy są dumni z wyróżnienia ich przez społeczeństwo, że będą nadal pracować nie szczędząc sił.

Okręg Ligi Morskiej w Warszawie. Na akademii poświęconej Kongresowi wręczono cenne nagrody przodownikom pracy Portu Czerniakowskiego. Ponadto powzięto uchwałę nazwania jolki, imieniem pierwszego przodownika pracy Portu, a 4 kajaki dalszymi nazwiskami przodowników. Należy zaznaczyć, że udział młodzieży w uroczystościach był bardzo poważny.

W sprawozdaniach nadesłanych przez ogniwa terenowe warto podkreślić wspólną cechę jaką nosiły zorganizowane przez nie uroczystości, akademie, wieczorki lub poranki artystyczne — entuzjazm, radość i gotowość do pełnej samozaparcia pracy. Nie jest to dziełem przypadku ani chwilowego nastroju. Jest to uzewnętrznienie myśli i uczuć narodu wyzwolonego z pęt niewoli i wyzysku, narodu budującego nową, jasną, radosną przyszłość.

PODZIĘKOWANIE

Z okazji Nowego Roku jednostki i oddziały Mar. Woj. otrzymały od Zarządu Głównego, Zarządów Okręgowych i Obwodowych oraz Kół L. M. liczne życzenia i upominki noworoczne.

Marynarze, podoficerowie i oficerowie Odrodzonej Marynarki Wojennej widzą w nich wyrazy dalszego umacniania się więzi łączącej Ludową Marynarkę Wojenną z klasą robotniczą i masami pracującymi oraz robotniczo-chłopską i postępową młodzieżą Nowej Polski, Polski kroczącej do socjalizmu.

Dowództwo Mar. Woj. składa tą drogą Zarządowi Głównemu, Zarządom Okręgów i Obwodów oraz Kołom L. M. najserdeczniejsze podziękowanie za nadesłane pozdrowienia i upominki oraz życzy Władzom i Kołom L. M. dalszej i owocnej pracy nad krzewieniem w naszym społeczeństwie zrozumienia morskiej polityki Polski Ludowej.

DOWÓDZTWO MARYNARKI WOJENNEJ

KOREA

(dok. ze str. 15)

dla zachowania swych posiadłości i stanowisk — wdziewają szaty „demokratów" i „ludowców".

Atmosferę polityczną Korei usiłuje zagmatwać również **grupa emigracyjnych awanturników, przybyłych na pomoc swym miejscowym pobratymcom.** Poszczególni politykierzy w rodzaju przybyłego z USA leadera reakcyjnej części emigracji **Sin Man-ri,** nie gardzą żadną demagogią i uciekają się do wszelkiego rodzaju prowokacji, skierowanych przeciwko narodowi koreańskiemu.

CIEŃ WUJA SAMA

Ugrupowania, o których mówiliśmy powyżej, a których terenem działalności jest południowa Korea, cieszą się niezwykłym poparciem okupacyjnych władz amerykańskich, co, oczywiście, hamuje przebieg demokratyzacji kraju i paraliżuje wykonanie uchwał moskiewskich.

Południowa Korea przekształcona została w kraj bezprawia, a prześladowania i rozwiązywanie demokratycznych ugrupowań społecznych, oraz aresztowania i mordowanie patriotów koreańskich stało się prawie jedynym zajęciem separatystycznego rządu marionetkowego Li-Syn-Mana, utworzonego przez władze amerykańskie na południu.

Przeszło rok temu, 28 października 1947 r. na zebraniu komitetu politycznego Zgromadzenia Generalnego ONZ delegat ZSRR — A. Gromyko zaproponował wycofanie z Korei z początkiem 1948 r. okupacyjnych wojsk amerykańskich i radzieckich, a tym samym stworzenie najdogodniejszych warunków, umożliwiających Koreańczykom utworzenie własnego rządu bez pomocy i udziału sprzymierzonych. Niezależnie od tego propozycje radzieckie przewidywały zaproszenie na okres omawiania sprawy koreańskiej przez Zgr. Gen. ONZ przedstawicieli narodu koreańskiego, celem wysłuchania ich własnych propozycji.

Pod wyraźnym naciskiem Stanów Zjednoczonych oba projekty zostały odrzucone.

KOREA NA NOWEJ DRODZE

9 września r. ub. odbyło się plenarne zebranie Najwyższego Zgromadzenia Ludowego Korei, na którym obecni byli przedstawiciele wszystkich ugrupowań politycznych, zarówno z Korei północnej, jak i południowej. Zgromadzenie wybrało Prezydium, na którego czele stanął znany działacz demokratyczny **Kim Du Bon** i uchwaliło konstytucję republiki.

Tegoż dnia, dotychczasowy przewodniczący Komitetu Ludowego Korei północnej — **Kim Ir Sen** — wybrany został premierem nowej republiki i stworzył rząd Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, w skład którego weszli przedstawiciele wszystkich podstawowych organizacji politycznych i społecznych Korei północnej i południowej.

Zgromadzenie uchwaliło skierowanie do rządu Stanów Zjednoczonych i ZSRR — pisma, w którym zwróciło się z prośbą o równoczesne i natychmiastowe wycofanie wojsk okupacyjnych z Korei.

Prezydium Rady Najwyższej ZSRR zdecydowało przychylić się do powyższej prośby, wyrażając jednocześnie nadzieję, że to samo uczyni rząd USA.

Ewakuacja wojsk radzieckich rozpoczęła się w drugiej połowie października r. ub.

Naród koreański przyjął z głęboką wdzięcznością postanowienie rządu radzieckiego. Demokratyczna opinia publiczna całego świata oceniła uchwałę radziecką jako nowy przejaw pokojowej polityki Związku Radzieckiego, której główną zasadą jest prawo małych narodów do wolnej i niezawisłej egzystencji.

Feliet n niemorski

POKŁOSIE KONGRESU

I Kongres Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej mamy już za sobą. W całym kraju toczy się wielka kampania wieców i zebrań sprawozdawczych. W całym kraju lud pracujący entuzjastycznie przyjmuje uchwały Kongresu.

Ta radość i zapał, ten entuzjazm, który ogarnął masy robotnicze, chłopskie i inteligencji pracującej świadczy dobitnie, jak wielka jest siła idei jedności w masach polskiego ludu pracującego. Świadczy to również o tym, że miliony bezpartyjnych robotników, chłopów i inteligentów pracujących ufają Zjednoczonej Partii i pragną ją mieć za swego przewodnika.

Świadczy to o tym, że polski lud pracujący uważa Kongres Jedności za swój Kongres, a partię która na nim powstała, za swoją Partię.

Świadczy to o tym, że wszyscy ludzie pracy rozumieją olbrzymie znaczenie obrad i uchwał Kongresu, rozumieją, że Kongres miał przełomowe historyczne znaczenie dla rozwoju naszego Narodu.

Otwiera on nową kartę dziejów polskiego ruchu robotniczego i zarazem nową kartę dziejów narodu polskiego.

Wytycza on program działania Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, wskazuje jasno klasie robotniczej i masom pracującym cel, do którego dążymy — ustrój socjalistyczny — i drogę, po której będziemy kroczyli do tego celu — drogę szybkiego rozwoju naszej gospodarki, drogę rosnącego dobrobytu mas pracujących, drogę ograniczenia i wypierania w walce klasowej resztek klas kapitalistycznych.

Wielki Kongres Jedności uzbroił Partię w niezawodny oręż walki klasowej — teorię marksizmu — leninizmu, pomnażając przez to wielokrotnie siły klasy robotniczej, Kongres ustalił w wytycznych deklaracji ideowej, jasny, marksistowsko-leninowski program działania.

Kongres ustalił jasno zadania gospodarcze zmierzające do przedterminowego wykonania Planu 3-letniego.

Kongres ustalił wytyczne planu sześcioletniego, planu, który przekształci nasz kraj — w kraj dobrobytu, twórczej kultury, w kraj radosnego życia.

Kongres uchwalił statut Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, statut, który, tak jak deklaracja ideowa, wyrósł z najlepszych rewolucyjnych doświadczeń i rewolucyjnych celów Partii, statut marksistowsko-leninowski, który stwarza najlepsze podstawy ku temu, aby PZPR była awangardą polskiej klasy robotniczej, awangardą polskich mas ludowych w walce o realizację programu Partii, w walce o socjalizm.

Kongres zespolił jeszcze mocniej wszystkich ludzi pracy w jedną, wielką rodzinę budującą nowe, szczęśliwe życie, pomnożył siły i świadomość klasy robotniczej, jej sojusznika — biednego i średniego chłopa i całego ludu pracującego.

Obradom Kongresu towarzyszyły gorące i bratnie życzenia przybyłych do Warszawy przedstawicieli międzynarodowego ruchu robotniczego z 30-tu krajów świata. Mówili oni o ciężkiej walce klasy robotniczej w krajach, znajdujących się jeszcze w jarzmie kapitalizmu. Mówili o twórczych osiągnięciach i jasnych perspektywach krajów demokracji ludowej. Wszyscy oni brali za wzór bohaterską, rewolucyjną i zwycięską drogę, którą wytyczyła sławna partia Lenina i Stalina, Komunistyczna Partia ZSRR, Partia pierwszego socjalistycznego państwa w świecie.

Kongres witał najgoręcej słowa o naszej przyjaźni z wielkim krajem socjalizmu, witał najserdeczniej słowa o wielkim wodzu bratnich narodów ZSRR, o wielkim wodzu i nauczycielu międzynarodowego proletariatu, o genialnym kontynuatorze dzieła Marksa, Engelsa i Lenina — o Józefie Stalinie.

Kongres umocnił i pogłębił w polskiej klasie robotniczej zasady międzynarodowej solidarności klasy robotniczej, zasady rewolucyjnego, proletariackiego internacjonalizmu, bez którego nie ma prawdziwego patriotyzmu.

„Zlewają się z sobą u nas w jeden potężny nurt dwa wielkie źródła siły ideowej naszego ruchu; idea dźwignięcia wzwyż naszej Ojczyzny, z ideą spójni międzynarodowej wszystkich pracujących w walce o pokój, w walce o zwycięstwo demokratycznego frontu antyimperialistycznego na całym świecie" (Bolesław Bierut).

Znaczenie Kongresu Zjednoczeniowego nie tylko dla klasy robotniczej ale i dla całego narodu najlepiej wykazuje ten fakt, że zmobilizował on masy pracujące do walki i wzmożonego wysiłku produkcyjnego. Wspaniały Czyn Kongresowy klasy robotniczej i jej obecna walka o realizację uchwał Kongresu — to najbardziej przekonywujący dowód, że polskie masy ludowe dobrze rozumieją sens zjednoczenia.

„Uchwały Kongresu — jak powiedział na zakończenie obrad Prezydent Bierut — pomnożą siły, świadomość, wiarę, entuzjazm klasy robotniczej. Uchwały Kongresu dadzą pewność jutra, spokojnej i owocnej pracy, gwarancję rosnącego dobrobytu chłopom pracującym. Uchwały Kongresu podniosą na duchu, natchną wiarą i nowym zapałem pracy olbrzymią większość narodu!."

MARIAN WADECKI

JESZCZE O WUJU SAMIE, SIMIE I GUMIE DO ŻUCIA

Rząd amerykański zajął stanowisko **negatywne,** demaskując tym samym swe prawdziwe zamiary w stosunku do Korei.

Ludność Korei południowej, okupowanej przez wojska amerykańskie, nie mogąc znieść ucisku władz okupacyjnych i terroru marionetkowego „rządu", powstała przeciwko okupantom i zajęła szereg miejscowości. Było to w październiku r. ub., a skąpe wiadomości, nadchodzące z Korei — nie pozwalają na razie dokładnie ocenić sytuacji w kraju objętym rewolucją wyzwoleńczą. Jedno w każdym razie można ustalić: wzniosłe frazesy imperialistów na forum ONZ — zdemaskowane zostały przez naród koreański, który twardo stanął w obronie swoich praw, w obronie własnego kraju, wolności i prawa do samostanowienia.

Nie wiemy jeszcze, jakie będą dalsze losy Korei, tak jak trudno jest dziś określić, jak długo grasować będą na żyznych polach tego kraju biali najeźdźcy spod znaku „stars and stripes"... Wiemy jednak, co o tym myśli naród koreański, twardo stojący na straży wolności, demokracji i pokoju. Wiemy, gdyż doskonale nam to określił Sim — młody robotnik z Sejsinu.

„Amerykańska guma do żucia ma ładne opakowanie i jest słodka, gdy ją bierzemy do ust. Ale im dłużej żujemy, tym bardziej traci swój smak i tym więcej nabiera goryczy..."

Sim ma na pewno rację...

CZESŁAWA WALICKA

MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

ZSRR

Pracownicy przemysłu stoczniowego w Sewastopolu postanowili zwiększyć dochody przedsiębiorstwa o 1 milion rubli w ciągu roku. Jak wynika ze sprawozdań, dzięki poczynaniom zespołu pracowniczego zaoszczędzi się około 1 tony metali kolorowych oraz blisko 1,5 miliona rubli.

W obecnej chwili liczba racjonalizatorów i wynalazców tego przedsiębiorstwa wynosi około 360 osób.

⚓

W połowie grudnia 1948 r. zakończyły się rozpoczęte w sierpniu ub. r. pertraktacje pomiędzy Związkiem Radzieckim a Włochami.

W myśl wstępnego porozumienia podpisanego w Moskwie w dniu 6 listopada ub. r., Włochy zobowiązały się przekazać 33 okręty.

Przekazanie ich nastąpi w 5 oddzielnych grupach począwszy od 15 stycznia 1949 r.

⚓

Społeczeństwo m. Leningradu i Flota Bałtycka czynią przygotowania do obchodu przypadającej w styczniu br., stuletniej rocznicy urodzin wybitnego dowódcy floty rosyjskiej i uczonego wice-admirała S. O. Makarowa.

W Towarzystwie Geograficznym, Instytucie Badań Arktycznych, na Wydziale Geograficznym Uniwersytetu Leningradzkiego im. Żdanowa, oraz w Domu Oficerów im. S. M. Kirowa odbędą się akademie, poświęcone tej rocznicy.

⚓

Na stoczni „Krasnoje Sormowo" im. Żdanowa (która obchodzi w tym roku stulecie swego istnienia) pierwszy statek objęty planem 1949, wybudowano w ciągu 11 dni (od 9 do 20 grudnia ub. roku), czyli 15 razy prędzej aniżeli przed wojną.

RUMUNIA

W ciągu roku 1947 marynarka handlowa rumuńska morska i śródlądowa przewiozła 2 785 000 ton ładunków w tej liczbie 1 976 tys. ton ropy naftowej, 206 tys. ton zbóż, 165 tys. ton drzewa i 384 tys. ton towarów różnych.

CHINY

Gazeta „Dagunbao" komunikuje, że 118 rekrutów rządowych wojsk chińskich skierowanych do portu w Nankinie, okupowało statek i podniosło czerwoną flagę.

HOLANDIA

Holenderskie Ministerstwo Morskie podało do wiadomości preliminarz wydatków na rok 1949, który wynosi 319 mil. guldenów czyli o 42 miliony więcej, aniżeli w roku ubiegłym.

⚓

Jedna z większych stoczni holenderskich Rotterdamske Droogdok Maatschappij — zakupiła w Anglii i sprowadziła do Rotterdamu pływający dok o nośności 32 000 ton. Stocznia ta posiadała dotychczas 7 doków, z których 3 największe miały nośność po 10 000, 12 000 i 15 000 ton.

FRANCJA

Federacja transportowców francuskich wchodząca w skład CGT (franc. zw. zawod.) solidaryzując się ze strajkującymi procawnikami doków Algeru, zleciła swoim członkom nie wykonywać robót załadunkowych, lub wyładunkowych na statkach przychodzących, lub wychodzących z Algeru.

INDIE

Rząd Indii przystępuje do budowy w zatoce Cuth o 240 mil na południe od Karachi wielkiego portu morskiego w Kandla, którego zdolność przeładunkowa obliczona będzie na początek na 3 miliony ton.

Skrzynka pocztowa

Wszystkim naszym Czytelnikom, Prenumeratorom i Sympatykom pisma — dziękujemy serdecznie za nadesłane życzenia świąteczne i noworoczne

Redakcja i Administracja

★

W. Bednarski, Tomaszów Lub. Prosimy zwrócić się w tej sprawie do Centralnego Kolportażu, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.

L. Łopiński, Oliwa. W spawie żądanych numerów prosimy zwrócić się do Centralnego Kolportażu, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.

M. Szymański, Byłoń, pow. Aleksandrów. Prenumerata roczna naszego pisma wynosi zł 300,— wraz z przesyłką pocztową, półroczna zł 180,—, kwartalna zł 85,—. Zamówić ją można pod adresem podanym L. Łopińskiemu, wpłacając równocześnie odpowiednią kwotę pieniężną na konto PKO Warszawa Nr I — 8 000. W drugiej sprawie: radzimy po ukończeniu szkoły powszechnej uczyć się dalej w gimnazjum ogólnokształcącym lub mechanicznym, po ukończeniu którego można ubiegać się o przyjęcie do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni (wydz. mechaniczny) lub w Szczecinie (wydz. nawigacyjny) i zostać oficerem — nawigatorem lub mechanikiem w Marynarce Handlowej.

B. Antkowiak, Zielona Góra. Adresów interesujących Was szkół nie znamy i nie wiemy, czy chodzi Wam o takie na Wybrzeżu, czy też na terenie całego kraju.

Radliński J., Warszawa. Podajemy Wam żądane adresy: ob. Balcerek Józef, Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Grunwaldzka 15, Polskie Radio (Wydz. Programowy). Sierecki Sławomir, Gdynia, ul. Waszyngtona 44, III p. Redakcja „Przeglądu Morskiego".

OD ADMINISTRACJI

W związku z licznymi zapytaniami Czytelników, Administracja zawiadamia, iż są jeszcze do nabycia następujące numery „Marynarza Polskiego":

Rocznik 1946

Nr. 1, 2, 3 po zł 15,—
Nr 4/5, 6 po zł 20,—
Nr 7. 8, 9, 10 po zł 15,—

Rocznik 1947

Nr. 11, 12, 13, 14, 15 po zł 15.—
Nr 16, 17, 18, 19, po zł 20.—
Nr 20/21 — 30,— zł.
Nr 22 do 30 po zł 20.—

Wysyłkę w/w numerów oraz prenumeraty i pojedyńczych numerów miesięcznika „Morze i Marynarz Polski" przeprowadza Centralny Kolportaż „Prasy Wojskowej", Warszawa, Al. Jerozolimskie 55 dokąd należy przekazywać odpowiednią należność przekazem pocztowym względnie na konto PKO I-8000.

TREŚĆ

LIST Z WYBRZEŻA 2

CZWARTY BILANS 3

ODRODZONA MARYNARKA WOJ. W SŁUŻBIE POLSKI LUDOWEJ 4
Kmdr ppor. Bohdan Kosiński
Kpt. mar. Franciszek Walicki

ADAM MIEROSŁAWSKI ŻEGLARZ I REWOLUCJONISTA . 6
Mgr Józef Modrzejewski

DROGA NA GROUND 8
Adam Krzepkowski

MARYNARKA WOJENNA ZSRR WCZORAJ, DZIŚ I JUTRO . 10

S.O.S. (fragment powieści) . . . 12
Lew Kassil

KOREA — PRZYCZÓŁEK AZJI . 14
Czesława Walicka

OD GWIAZD DO RADARU (cz. I) . 16
Kpt. mar. Józef Górny

KONKURS MORSKI 18

TSE-TSE PRZYNOSI ŚMIERĆ . 19
Janusz Michejda

KRONIKA LIGI MORSKIEJ . . 21

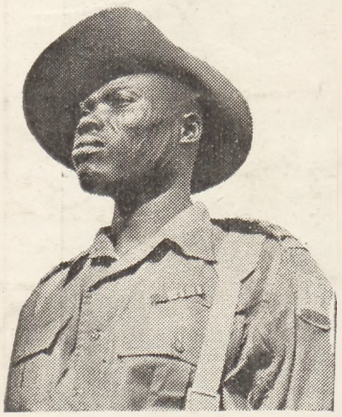
FELIETON NIEMORSKI . . . 22
Marian Wadecki

KRONIKA ZAGRANICZNA . . 23

Z BOCIANIEGO GNIAZDA . . 24

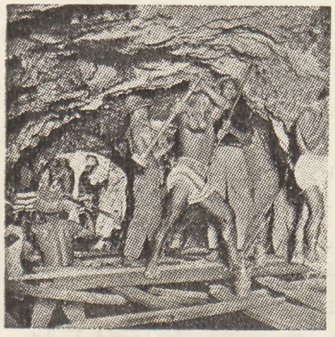
WYDAJE
Liga Morska i Marynarka Wojenna
Redaktor Naczelny
Franciszek Jan Walicki, kpt. mar.
Redakcja techniczna
Stanisław Biskupski, kpt. mar.
Adres Redakcji:
Warszawa, Widok 10, tel. 86 210
Oddział na Wybrzeżu:
Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa"

TEN ŻOŁNIERZ KOLONIALNY...



...walczył do niedawna w obronie cudzej ojczyzny. Walczył dobrze. Kilkakrotnie na polach bitew odznaczył się niezwykłą odwagą, bohaterstwem i pogardą śmierci. Mówiono mu wówczas, że po wojnie, kiedy powróci do domu, za czyny swoje zostanie nagrodzony odpowiednim traktowaniem i pracą, która da mu nie tylko utrzymanie, ale przyniesie mu szereg innych korzyści.

Murzyn zrobił swoje, ale Murzyn nie może jeszcze odejść. Musi być przecież „nagrodzony".



Oto widzimy go w chwili, gdy wraz ze swymi towarzyszami broni w najbardziej prymitywnych warunkach wykuwa czarne diamenty dla białego ciemięzcy, dla którego musi pracować aż do utraty sił.

Skóra tego Murzyna jest czarna. Tak czarna, jak sumienie jego białego „chlebodawcy", ale o wartości człowieka decyduje nie kolor jego skóry, lecz kolor... sumienia.

BOCIEK NIEGO GRZECHOTKA

CZY WIECIE CO TO JEST?

Z pewnością musi to być jakaś wytwórnia. Ale jaka? Fabryka obuwia, czy konserw rybnych? Fakt, że zdjęcie powyższe zamieszczone zostało w czasopiśmie morskim, wskazywałby na to, że mamy tu do czynienia raczej z rybami. Domysły takie byłyby jednak mylne, — to co widzimy powyżej to nic innego jak fragment gdańskiej szlifierni bursztynów, której wyroby tak często podziwiamy na wystawach sklepowych.

NA WIOSŁACH POD WODĄ

Zapewne uśmiechniecie się — okręt podwodny poruszany wiosłami? Tak, ale to było ponad 110 lat temu! Nie znano wtedy jeszcze odpowiedniego motoru elektrycznego. Okręt ten, a raczej łódź podwodna, pierwsza tego rodzaju, zbudowana była według projektu rosyjskiego generała adjutanta Aleksandra Andrejewicza Szyldera na Aleksandrowskiej stoczni w Petersburgu. W dnie tej łodzi, w specjalnie skonstruowanych na ten cel otworach znajdowały się 2 ciężary, po 40 pudów każdy (640 kg), umocowane linami do kabestanów wewnątrz statku. Przez opuszczanie ich lub podnoszenie oraz przez równoważenie wagi dla pozostawania pod wodą dodano specjalne zbiorniki balastowe na wodę. 4 długie wiosła, poruszane przez załogę, nadawały jej szybkość 180 sążni na godzinę. Dla obserwacji powierzchni morza zastosowano pierwowzór dzisiejszego peryskopu. Była to miedziana rura z umieszczonymi w zagięciach lustrami. Załogę stanowiło 12 osób.

Ap.

PÓŁ WIEKU

Łamania, kruszenia, niszczenia — ma za soba lodołamacz „Jermak". W r. 1948 minęło 50 lat od spuszczenia na wodę lodołamacza „Jermak", pierwszego w świecie, w nowoczesnym tego słowa pojęciu, mocnego lodołamacza oceanicznego. W pierwszych miesiącach 1899 roku „Jermak" przechodził pierwsze swe próby w lodach Fińskiego Zalewu, wykazując w pełni swe zalety. Twórcą „Jermaka" był wiceadmirał Makarow, znany na całym świecie ze swych prac o wojenno-morskiej taktyce, budownictwie okrętowym, oceanografii i innych. Jednak do roku 1917 „Jermak" dzięki intrygom wysoko urodzonych oficerów floty carskiej, zazdroszczących pochodzącemu z ludu Makarowowi sławy, był zatrudniony jako pomocnicza jednostka portowa na Bałtyku. Wraz z podniesieniem czerwonej bandery na rufie zmienił on swe przeznaczenie i stał się słynnym na całym świecie. W dużej mierze dzięki niemu powstała Wielka Droga Północna. On to przez swe polarne rejsy przyczynił się do poznania Arktyki. On wreszcie wyratował i wyprowadził z lodów dalekiej północy dziesiątki statków i ekspedycji. I dziś nadal, mimo iż stoi za nim wielka flota młodszych nowocześniejszych, silniejszych radzieckich lodołamaczy, pod dowództwem kapitana Sorokina (w 1947 r. obchodził Sorokin 50 lecie służby w Arktyce) staje w pierwszym szeregu do walki z lodami. W ciężką zimę 1947 r. Gdynia widziała go parokrotnie w swoich basenach, śpieszącego na pomoc statkom zakutym w lody.

Ap.

KOBIETY w służbie na morzu

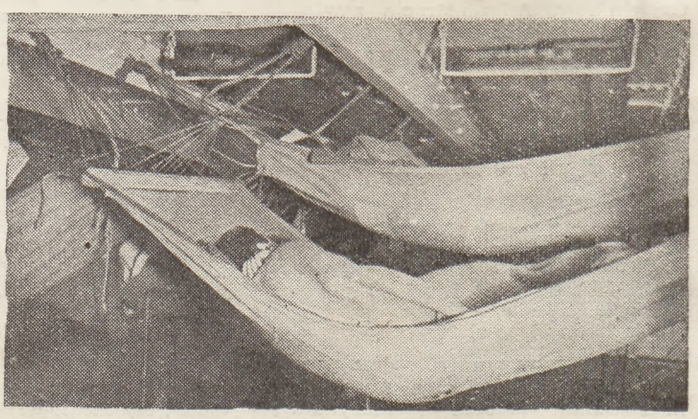
Min. Żeglugi otrzymuje od kobiet duże ilości pytań i zgłoszeń o pracę w zawodach morskich. W związku z tym Dział Prasy i Informacji Min. Żeglugi ustalił po porozumieniu z Departamentem Kadr, że w obecnej chwili — poza aparatem urzędniczym, tylko bardzo ograniczona ilość kobiet zatrudniona jest w instytucjach podległych Min. Żeglugi.

Z zawodów, w których kobiety są zatrudnione w ograniczonej ilości, należy wymienić dział hotelarsko - żeglugowy; pozostałe kobiety pracujące w zawodach morskich, to głównie niewykwalifikowany personel pomocniczy.

Przemysł stoczniowy nie zatrudnia kobiet w dziale produkcyjnym ze względu na charakter pracy, wymagającej dużego wysiłku fizycznego. W innych zawodach technicznych, jak dotychczas, pracują nieliczne kobiety tylko jako kranistki portowe.

RYSUNEK BEZ PODPISU

CI MOGĄ SPAĆ SPOKOJNIE...



...gdyż już zawczasu odnowili prenumeratę „Morza-Marynarza Polskiego" na rok 1949...

Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 300 zł., półroczna — 160 zł., kwartalna — 85 zł. — Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO-Warszawa I-8000. — Fotografie: W.A.F., S.I.B., K. Komorowski, J. Uklejewski, Z. Kosycarz. Drukowano w Z.G. „P.W." Nr 4 w Gdyni. Nr 12. Klisze wykonano w Zakł. Graf. „P.W." w Gdyni. Rękopisów niezamówionych Redakcja nie zwraca. W-1593