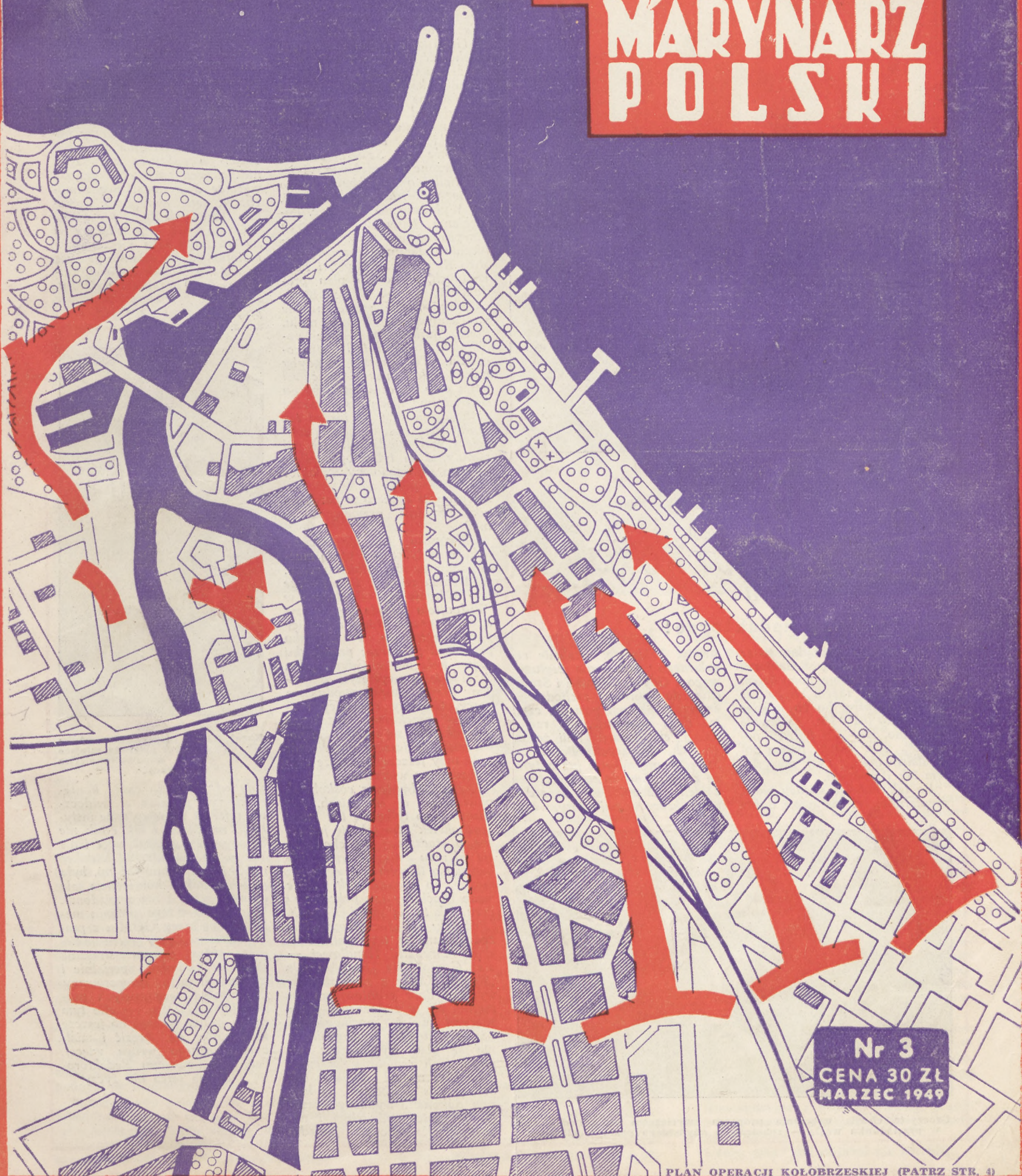
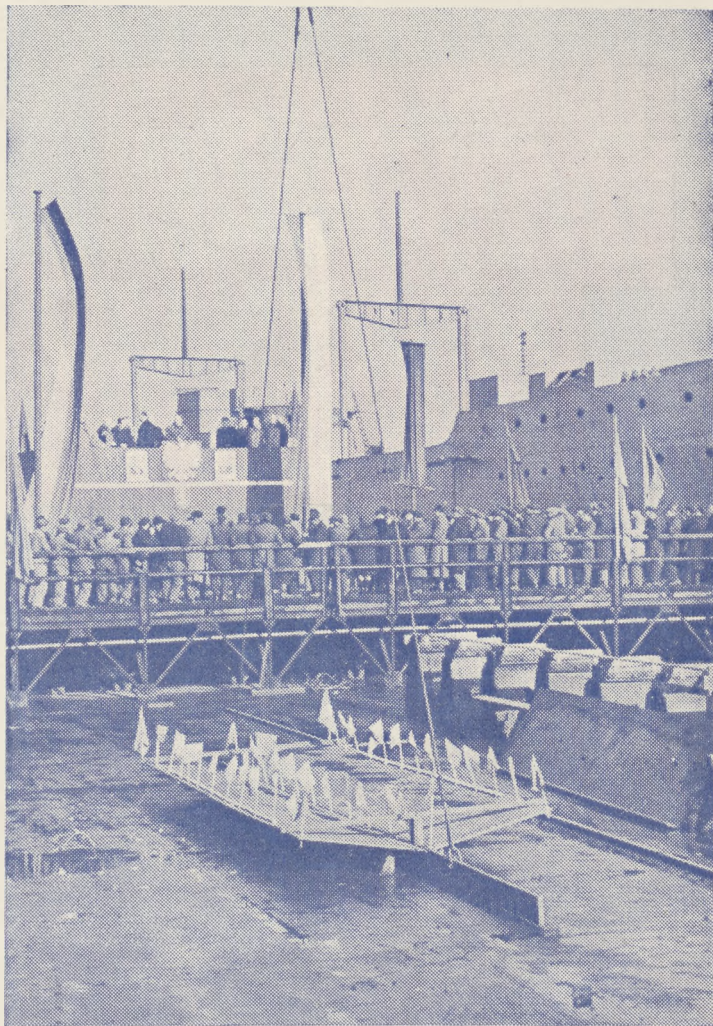


MORZE MARYNARZ POLSKI



Nr 3
CENA 30 ZŁ
MARZEC 1949



W Gdańsku odbyła się uroczystość założenia stępki pod budowę pierwszego dalekomorskiego trawlera.

się będziemy eksportować znaczne ilości drobnicy. Linia ta, na mocy porozumienia Okrętowej Żeglugi Polskiej ze Szwedzkim Towarzystwem Hollands A. B., obsługiwana będzie na zmianę (żeby nie było krzywdy) przez polski s/s „Hel” i m/s „Oksywie”, oraz szwedzki m/s „Hocken” i m/s „Falken”. Z Gdańska i Gdyni statki będą odchodzić w każdy piątek, a ze Szczecina w każdą środę. W ten sposób każda ze stron będzie zadowolona i nikt nie będzie potrzebował się krzywić, jak środa na piątek.

Dzięki tej umowie stosunki handlowe ze Szwecją zostaną rozszerzone i pogłębione. A jeśli chodzi o pogłębianie, to co do tego nie można powiedzieć, ale Wybrzeże ma szczęście. Pogłębianie basenów portowych przeprowadzane jest systematycznie i starannie. Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych, wykonało plan produkcyjny na rok 1948 w 102%, co stanowi 684 tysiące metrów sześciennych wydobytego mułu. Prace nurkowo-podwodne pochłonęły ogółem 14 135 nurkogo-dzin. To znaczy, że gdyby tylko jeden nurek pracował przez cały ten czas, musiałby on siedzieć pod wodą prawie przez dziesięć miesięcy. Ja kiedyś też nurkowałem, ale mogłem usiedzieć pod wodą zaledwie pół minuty, a tu tylko pomyśleć: zanurza się Szanowny Redaktor jak gdyby nigdy nic w styczniu, a wychodzi dopiero w październiku. Średnia przyjemność — nie?

Wszystko to nie znaczy jednak, że tylko pod wodą można dokonywać wielkich rzeczy. Nad wodą również i to jeszcze jak! Właśnie nie tak dawno w Wisłoujściu odbyła się uroczystość, w czasie której robotnicy portu węglowego w Gdańsku przekazali proporzec przechodni swym kolegom z Gdyni, jako, że ci ostatni zwyciężyli w drugim etapie współzawodnictwa pracy. Gdańscy robotnicy i owszem przekazać, przekazali wszystko jak się należy, ale powiedzieli, że jeszcze nie wieczór i, że niby jeszcze się okaże czyje będzie na wierzchu...

Wypadałoby teraz cośkolwiek powiedzieć o stoczniach. Ale właściwie to tylko się tak mówi „cośkolwiek”, bo jak się już pisze o stoczniach, to chciałoby się od razu wszystko o tym i o owym i o tamtym też. A tu nie można, bo miejsca brak. Więc może chociażby tak pokrótce w paru, jak to się mówi, słowach. Otóż tak: w stoczni gdyńskiej zadokowane są trzy statki Polskiej Marynarki Handlowej — s/s „Gopło”, s/s „Rataj” i m/s „Rysy”. Każdy z tych statków wymaga dość gruntownego remontu, ale w zestawieniu z rosnącymi wciąż możliwościami naszych stoczni wymagania te nie są zbyt wygórowane. Oprócz tych remontów przeprowadza się niemal całkowitą odbudowę s/s „Wrocław”, na którym dokonano wymiany poszycia w części podwodnej i nadwodnej. Kadłubownia ponadto

przystąpiła do wykonania nadbudówek, a warsztaty mechaniczne przeprowadzają remont urządzeń maszynowych. Szanowny Redaktor pewnie myśli, że to wszystko. Tak — akurat. A kto w takim razie dokonywał napraw na m/s „Turnia”, m/s „Oksywie”, m/s „Stalowa Wola”, s/s „Lublin”, m/s „Mazury” s/s „Ulsness”, s/s „Maland” i tak dalej i tak dalej — kto, ja się pytam? Właśnie stocznia gdyńska.

Jednym słowem można powiedzieć, że robota na Wybrzeżu wszystkim po prostu pali się w rękach. I to tak się pali, że w obawie przed pożarem władze morskie na wszelki wypadek zamówiły w Szwecji nowoczesny sprzęt dla portowych straży pożarnych. Szczecińska straż pożarna po pokryciu pierwszych niezbędnych potrzeb, otrzyma wkrótce dwa dodatkowe samochody, serię motopomp, aparatów tlenowych itp.

Co do mnie, to przydałoby mi się też jakaś taka kieszonkowa motopompa, bo ostatnio palę się ze wstydu, że tak mało stosunkowo piszę o pracach GUM-u. Ale chcąc być szczerym, muszę przyznać, że to nie jest moja wina. I owszem, GUM organi-



Karol Dahl, szyper kutra „Arka 24”, który zdobył pierwsze miejsce w II etapie współzawodnictwa pracy.

zuje od czasu do czasu konferencje tzw. prasowe, ale widocznie referent prasowy teje instytucji, uważa że i tak i tak nie byłoby o czym pisać, więc i nie ma po co zawiadamiać Redakcji „M.M.P.”. Ostatnio też np. była podobno taka konferencja, ale referent wziął i nie zawiadomił. W związku z tego rodzaju metodą współpracy GUM-u z prasą, ciśnie mi się po prostu na koniec pióra pewien strasznie śmieszny kalambur, specjalnie i z premedytacją spreparowany dla niezbyt rozgarniętych pracowników GUM-u. — Ale tym razem go nie podam, bo jeszcze ktoś gotów się obrazić i miałbym o jednego wroga więcej, czego Szanownemu Redaktorowi z całego serca nie życzę

K. Dahl

List z Wybrzeża



Szanowny Redaktorze!

Z samego początku, to ja — Szanowny Redaktorze — tak sobie pomyślałem — tym razem chyba już nic nie napiszę, bo co miesiąc nic, tylko list i list, to prawie tak samo, jak „Co tydzień powieść”. Ale zaraz potem pomyślałem inaczej i jak pomyślałem tak i zrobiłem.

Bo tak, mówiąc między nami, regularność też ma swoje dobre

strony. Takie np. ustalenie regularnego połączenia żeglującego z Gdyni, Gdańska i Szczecina do portów zachodniego wybrzeża Szwecji posiada, czyli ma duże znaczenie, dla racjonalnej eksploatacji linii żeglugowych, łączących Polskę ze Szwecją, nie mówiąc już o tym, że z tego powodu najwięcej powinien cieszyć się Szczecin, przez który w najbliższym cza-



Uroczysta chwila wręczenia proporca zwycięzcom współzawodnictwa w przeładunku węgla — robotnikom gdyńskiego portu węglowego.



Rok 1945, marzec. Wraz z pierwszymi podmuchami wiosny, na przestarzałe wybrzeże piastowskie przysłała Armia Radziecka i walcząca u jej boku Wojsko Polskie, by uwolnić tę ziemię od przeszło 8 wiekowej niemieckiej niewoli. Zniszczone falochrony porwane nabrzeża, sterczące z wody kominy, nadbudówki i maszty zatopionych statków, zawalone konstrukcje dźwigów, rozbite magazyny, spalone składy, zerwane mosty, sterczące ku niebu szyny, okaleczone wymarle miasta i porty — oto obraz sprzed czterech zaledwie lat.

Jakże odległym wydaje nam się dziś ten okres, kiedy polski robotnik i inżynier, rybak i marynarz przystąpili do wstępnych prac nad ożywieniem wybrzeża. Czyżby krótka pamięć, lub niechęć wracania myślą do owego trudnego dla gospodarki narodowej okresu zacierała obraz historycznych dni 1945 roku? Nie. Zapominamy dlatego, że tętnią życiem miasta i porty Wybrzeża, dlatego, że bez reszty pochłania nas przysłowiowe już dzisiaj polskie tempo pracy, dlatego, że budując więcej, prędzej i oszczędniej, nie mamy czasu na oglądanie się wstecz, na zestawienie i porównywanie naszych osiągnięć.

Minęły 4 lata. Spróbujmy podsumować chociażby ogólnikowo dorobek naszej gospodarki w minionym okresie.

Polskie porty, przez które w 1945 r. przewieziono zaledwie kilkaset tysięcy ton, w roku bieżącym będą zdolne przekroczyć maksymalne przeladunki, przedwojenną cyfrę około 27 mil. ton. Szczecin staje się por-

500

tem Europy Środkowej. Zespół portowy Gdańsk — Gdynia ma wszystkie dane do uzyskania praw portu bazowego. Małe porty rozwijają się z każdym dniem.

Flota handlowa po zakończeniu działań wojennych posiadała zaledwie 27 statków o łącznym tonażu 95 tys. BRT. Obecnie tonaż naszej floty wynosi około 200 tys. BRT.

Wyposażenie techniczne naszych stoczni było zniszczone w 70%, budynki w 30%. Obecnie nie tylko remontujemy i budujemy własne statki, ale przyjmujemy zamówienia od państw obcych.

Rybołówstwo, które przed wojną nie odgrywało żadnej roli, obecnie stanowi poważny dział naszej gospodarki narodowej. Zamiast jednej przedwojennej szkoły morskiej mamy obecnie 17.

O czym to świadczy?

Świadczy to o tym, że słuszną jest polityka Rządu Polskiego, który w oparciu o Związek Radziecki i kraje demokracji ludowej, odbudowuje i rozbudowuje niezależną gospodarkę narodową Polski. Świadczy o tym, że polska zjednoczona klasa ro-

botnicza, której wydajnej i pełnej samooparcia się pracy zawdzięczamy nasze osiągnięcia, rozumie i docenia wysiłki państwa.

Nie znaczy to jednak, że możemy spojrzeć na laurach. Mamy wprawdzie poza sobą najtrudniejszy okres odbudowy, ale czekają nas zadania ostatniego roku planu trzyletniego i plan sześcioletni. Winniśmy je wykonać i przekroczyć. Gwarancją ku temu jest wciąż wzrastająca — dzięki współzawodnictwu — wydajność pracy, zwiększająca się z każdym dniem liczba przodowników, oraz stosowanie ulepszeń technicznych, których wynalazcami w wielu wypadkach są sami robotnicy.

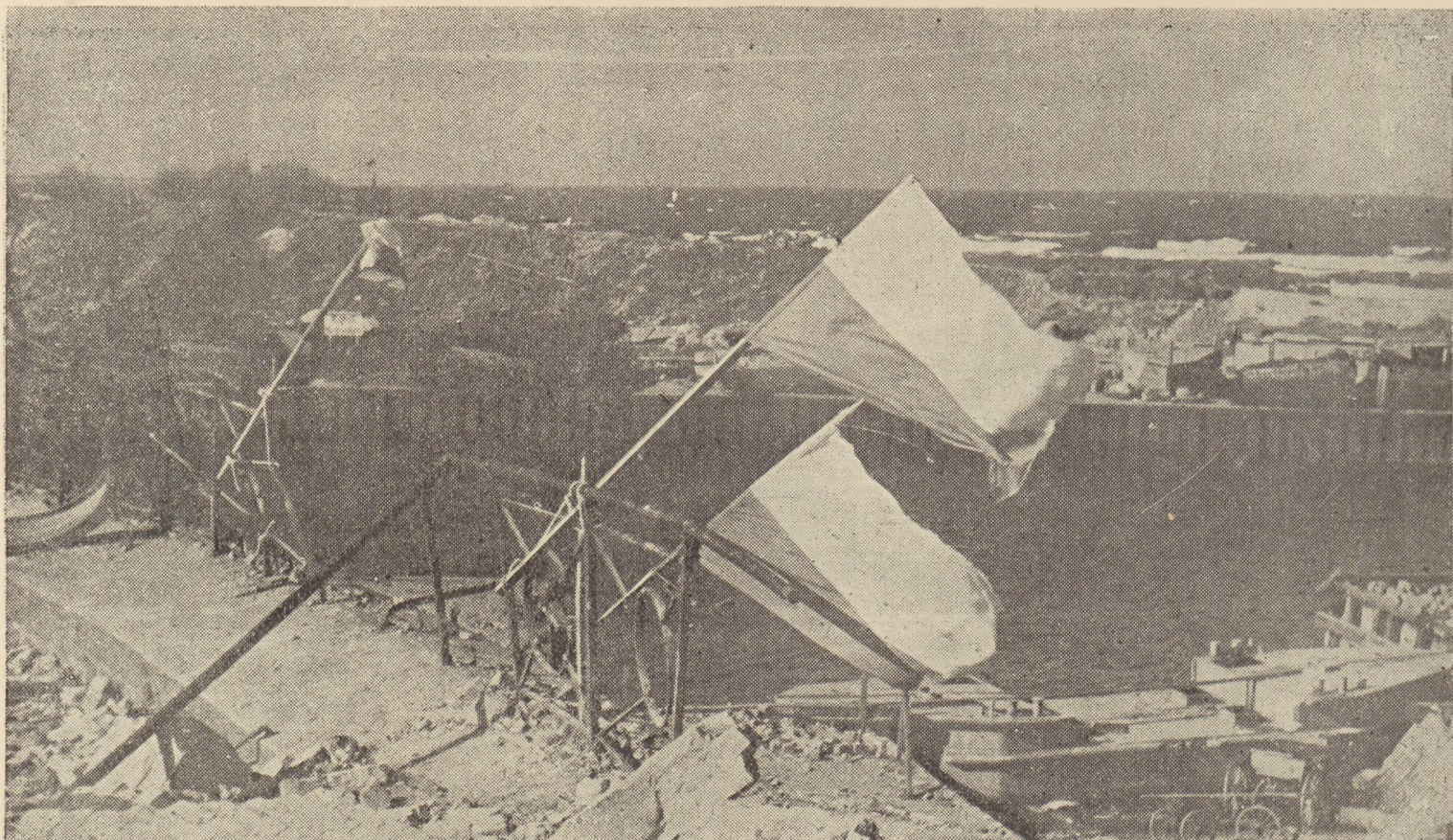
Minęły cztery lata. Ale wciąż trwają próby odrodzenia przez imperialistów angielskich potęgę agresywnych Niemiec. Nie ustają ataki na nasze ziemie piastowskie i granicę morską. Nie zawiodły natomiast w ciągu tych czterech lat wypróbowane sojusze z krajami demokracji ludowych ze Związkiem Radzieckim na czele. Moment ten ze szczególnym naciskiem podkreślić należy w okresie przybierającej na sile hysterii wojennej obozu imperialistycznego.

W oparciu o potężne i niezwykłe siły obozu demokracji rozpoczęliśmy piąty rok wyteżonej pracy na polskim Wybrzeżu.

Niestrudzenie pracuje nad realizacją planu morskiego polski robotnik.

Niestrudzenie i czujnie strzeże granic morskich naszego państwa Ludowa Marynarka Wojenna.

I tego nikt i nic zmienić nie potrafi.



KOŁOBRZEG

ROKROCZNIE MARCOWY NUMER „MORZA I MARYNARZA POLSKIEGO” JEST POŚWIĘCONY ROCZNICY WYZWOLENIA WYBRZEŻA. POWSTAŁE JESZCZE W OBOZACH NAD OKĄ HASŁO „NA BAŁTYK!” ZREALIZOWAŁA OSTATECZNIE, ROZPOCZĘTA PO PRZELAMANIU WAŁU POMORSKIEGO, OFENSywa KU MORZU. W WYNIKU TEJ OPERACJI ZDOBYTY ZOSTAŁ 18 MARCA 1945 R. KOŁOBRZEG, 28 MARCA GDYNIA, NASTĘPNIE — GDAŃSK I POMORZE SZCZECIŃSKIE. WYBRZEŻE BYŁO WOLNE. POCZESNE MIEJSCE WE WSPOMNIENIACH UCZESTNIKÓW BOJÓW O NASZE GRANICE MORSKIE, ZAJMUJE 10 DNI BEZPRZYKŁADNYCH WALK O KOŁOBRZEG W CZASIE OD 7 DO 18 MARCA 1945 ROKU. BYŁ TO PIERWSZY PORT, ODEBRANY NIEMCOM KRWIĄ I ŻELAZEM W CZASIE GIGANTYCZNEJ OFENSYWY ARMII CZERWONEJ I 1 ARMII WOJSKA POLSKIEGO W 1945 ROKU.

Są fakty, które z biegiem czasu bledną w swoim wyrazie i rozpliwają się w oceanie następujących potem wydarzeń, sądę jednak, że nie można tego powiedzieć w odniesieniu do walk o Kołobrzeg. Żołnierze 3, 4, i 6 Dywizji nigdy chyba nie zapomną tych zmagających z fanatycznie broniącym się, świadomym swojej rychłej zagłady, nieprzyjacielem, nie zapomną nigdy braterstwa broni i krwi z radzieckim żołnierzem, utrwalonego we wspólnych bojach. Żołnierze tych dywizji nie potrafią zapomnieć płonącego Kołobrzegu, tego praslowski grodu, pamiętającego czasy Bolesława Chrobrego, walk o każdą ulicę, każdy dom i każde piętro.

Jak zawsze w boju, nie wszystkim dane było upajać się zwycięstwem. Wielu towarzyszy broni, Polaków i Rosjan, padło na tym przedpolu zwycięstwa, skąd tak blisko, nieraz na rzut kamieniem, było do brzegu Bałtyku!

Ci żołnierze, których szlak zwycięstw poprowadził aż do wrót płonącej stolicy fałszyzmu, pracują dziś w każdej niemal fabryce, w kopalni, warsztacie, w biurze, w parowozowni i na roli, w Gdańsku, Krakowie, Zabrzu, Szczecinie, Warszawie i Gdyni, we Wrocławiu i Lublinie. Żołnierze ci, wraz z resztą społeczeństwa, biorą udział w innej walce o być albo nie być, w walce o pokój. Nazwa armii: naród, cel walki: socjalizm, kierunek natarcia: siły wstecznicstwa.

*

Leżą przede mną gazetki frontowe z owych dni, „Biuletyny Sławy”, wydawane przez poszczególne jednostki wojskowe, własne notatki i żołkniejące zwolna fotografie. Zdawałoby się — papier, taki sobie zwyczajny zadrukowany arkusik, jakieś postacie, czołgi, działa, konie, samoloty, utrwalone na błonie w bezruchu. A jednak to są strzępy historii. Tu mają swój początek dzisiejsze porty Gdynia — Gdańsk — Kołobrzeg i Szczecin, od tego się zaczęły dzisiejsze miliony przeladowanych w tych portach ton i tysiące statków, wpływających do nich co roku i właściwie wtedy my, żołnierze 1 Armii wraz z Armią Radziecką, położyliśmy ową stępkę pod budowę pierwszych rudowęglowców! Tu żołnierze ci otworzyli szerszej nasze symboliczne „okno na świat”.

Przypomnijmy sobie pokrótce, jak to było. Zaczęło się od rozkazu dziennego generalissimusa Stalina z dnia 5 marca 1945 r. do dowódcy wojsk frontu białoruskiego, marsz. Żukowa.

Rozkaz podaje o posunięciu się naprzód na wschód od Starogardu o 100 km w ciągu czterech dni i o dotarciu do Bałtyku w rejonie Kołobrzegu. Wymieniając zdobyte miasta: Baerwalde, Tempelburg, Falkenburg, Dramburg, Wangerin, Labes, Freienwalde, Schivelbein, Regenwalde i Koeslin, Generalissimus Stalin wyróżnił 1 Armię Wojska Polskiego, która pod dowództwem

gen. broni Popławskiego, przyczyniła się do zdobycia tych miast.

Dalszym zadaniem 1 Armii W.P. było oczyszczenie „kotła” od Kołobrzegu do Odry. Kołobrzeg stanowił wówczas ewakuacyjną bazę hitlerowską, znajdowały się w niej wyborowe oddziały pułków szkolnych, wojsk lotniczych i niedobitki oddziałów, które uniknęły zagłady na „Wale Pomorskim”. Od czasu do czasu przybywały drogą morską zbrojne posiłki ze Szczecina, te same okręty i barki ewakuowały część ludności cywilnej Kołobrzegu.

Dla wykonania zadania ataku na Kołobrzeg dowództwo frontu wyznaczyło początkowo 3 i 6 dywizję piechoty, wspierane przez własną artylerię i czołgi. W dniu 7 marca...

BIAŁO-CZERWONY SZTANDAR NAD BRZEGIEM BAŁTYKU

Plutonowy Kazimierz Grzejek z 6 dywizji opowiada: „7 marca otrzymaliśmy rozkaz wyjścia nad morze. Niemcy pod naciskiem naszego natarcia wycofywali się szybko, nie chcąc wpaść w okrążenie. W forsownym marszu, wśród ciągłych walk, przeszliśmy 23 kilometry. Wykorzystywaliśmy wszystkie możliwe pojazdy: konie, karety ślubne, wozy, rowery, motocykle, co się dało! Prócz nieprzyjaciela przeciwko nam wystąpiła przyroda: był to okres roztopów... Pod wieczór dotarliśmy do

przedmieście Kołobrzegu od strony południowej. Nie było czasu na odpoczynek, każdemu było pilno zobaczyć nasze kochane morze! Z marszu od razu przeszliśmy do natarcia, obeszliliśmy miasto od zachodu i punktualnie o godz. 8 min. 15 osiągnęliśmy brzeg morski. Byłem w patrolu, który miał na lewym skrzydle przeczesać lasek, niemal dotykający brzegu. Nagle usłyszeliśmy szum morza. Panowała wietrzna pogoda i ujrzelśmy wreszcie wzburzone fale... Wdrapaliśmy się na wzgórze i zatknęliśmy biało-czerwony sztandar..."

Natarcie posuwa się równoległe po obu stronach rzeki Prośnicy. Najcięższe walki w obrębie miasta toczy 3 dyw. piech., 11 marca zostaje ona wzmocniona oddziałami 6 dyw., które obejmują zachodnie skrzydło natarcia, napotykając jednak na b. silny opór Niemców. Dowództwo decyduje się na wprowadzenie do akcji bitnej dywizji 4, pod dowództwem gen. bryg. Kieniewicza. Otrzymały one zadanie posuwania się wzdłuż wybrzeża po północnej stronie toru kolejowego. Wojska te przecięły swoim manewrem linię kolejową Kołobrzeg — Amstrande. Zaciekle walki o stację kolejową toczą pułki 3 dywizji, podczas kiedy oddziały 6 dyw. przebijają się przez miasto w kierunku portu i latarni morskiej. Jako pierwszy wdarł się do miasta oddział, dowodzony przez mjr. Russjana. Dowódca ten opowiadał później: „Najtrudniej było zaczepić się o samo miasto, zdobyć w nim pierwszy dom. Nacieraliśmy na odkrytym polu będąc doskonale widocznymi, podczas kiedy Niemcy siedzieli za murami domów i strzelali do nas jak do tarczy. Jednak już pierwszego dnia udało nam się zdobyć przyczółek: 8 domów, kościół i przyległy doń cmentarz."

SZTURM

Trzeciego dnia, gdy osłabła siła niemieckich kontrataków, padł rozkaz szturmu miasta. Odtąd przez siedem dni nasze dywizje wgrzały się w mury miasta, oczyszczając dom za domem, dzielnicę za dzielnicą. Tu się rozegrał klasyczny obraz współdziałania wszystkich rodzajów broni: piechoty z artylerią, czołgami, lotnictwem i radzieckimi „Katiuszami". Nasze działa strzelały na odległość kilkudziesięciu nieraz metrów, niemieccy strzelcy wyborowi usadowili się we wszystkich otworach wypalonych domów, trzeba było zdobywać piętro po piętrze poszczególnych budynków.

Zryta pociskami ziemia na przedpolu gazowni, czy mogiły cmentarza, gdzie toczył się krwawy bój, wspólna z radzieckimi żołnierzami walka o utrzymanie kościoła, czy budynków fabrycznych, zamienionych w twierdze, — to bohaterskie pomniki — świadectwa braterskich bojów.

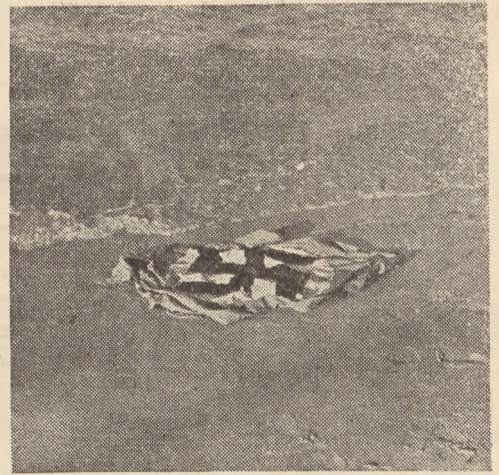
Gdy felczer Pukas, st. strz. Wysocki i strz. Gryszkiewicz znoszą z pola walki rannych żołnierzy Armii Radzieckiej, aby udzielić im pierwszej pomocy, gdy felczer Szatkowski i sierż. Kulesza wśród walących się domów ratują innych rannych żołnierzy sojuszniczej armii, to każdy ich czyn był drobnym fragmentem wspólnej walki. Leży oto przede mną jeden z takich pięknych dokumentów: list otwarty do redakcji frontowej gazety „Zwycięzimy", podpisany przez pięciu oficerów i podoficerów szpitala polowego Nr 2985. Z listu tego dowiadujemy się, że pełniąc w tym szpitalu funkcję sanitariuszki Liza Bykowa, Ukrainka z Sum, dla uratowania życia rannym polskim żołnierzom po raz piąty ofiarowała 350 cm kubicznych własnej krwi. List kończy się apelem: Wzywamy polskie kobiety, nasze żony, matki i siostry, by szły za jej przykładem."

SYLWETKI BOHATERÓW

Podporucznik Emilia Gerczak z 10 pułku, stoi przy wybitym oknie w pokoju dowódcy, plk. Petapowicza. Bezustannie gwizdzą pociski armatnie, złowrogi świst, wydawany przez miny, wstrząsa co chwila powietrzem, smród, dym, słowem piekło na ziemi. Przed chwilą właśnie podporucznik Gerczak otrzymała rozkaz szturmu nieprzyjacielskich bunkrów.

Kołobrzeski węzeł kolejowy był jednym z głównych punktów oporu wroga. Teren ten opasany był ciasną linią bunkrów i zapór przeciwczołgowych. Przez 3 dni z rzędu załamywały się tutaj ataki naszych żołnierzy. Na torach stało kilka pociągów towarowych, stanowiących wprawdzie dobrą zaporę dla atakujących, lecz równie dobrze maskowały one stanowiska nieprzyjacielskich strzelców wyborowych i gniazda ciężkich karabinów maszynowych. Na prawo wznosiły się mury gazowni, spoza których nieprzyjacieli trzymał pod ostrzałem cały pas ziemi między torami. Za torami znajdowały się dwa silne bunkry, zagradzające drogę do portu. Te właśnie bunkry Emilia Gerczak miała tego dnia zdobyć. Kilkoma skokami dopadła betonowego muru warsztatów kolejowych i otworzyła natychmiast ogień z automatu na broniących się Niemców. 3 z nich położyła trupem, kilku zraniła. Żołnierze jej plutonu natychmiast opanowali zdobyte stanowiska. Jeszcze tylko 100 metrów dzieli ich od bunkrów, ale cóż z tego, kiedy te 100 m nie posiadają żadnej zastopy! I nagle z lewa i prawa sypią się strzały, ogień ziele i z bunkrów.

Po chwili ppor. Gerczak podrywa swój pluton do szturmu, jest na jego czele. W ogniu pocisków suną fizylierzy za swym dowódcą. Nagle, szum, błysk, bliski wy-



buch miny. Silne uderzenie w głowę zwałiło z nóg kobietę-bohaterę. Próbowwała się jeszcze poderwać, usta jej wyrzuciły jakieś słowo, które brzmiało, jak rozkaz. Żołnierze rzucili się na bunkry. Mścili śmierć swego dowódcy...

KONIEC EPOPEI

Po 7 dniowych walkach ulicznych większość miasta była oczyszczona. Niemcy trzymali się jeszcze w porcie, w ostatniej linii obronnej wzdłuż toru kolejowego, poikotem biegnącego przed portem. Linie te Niemcy umocnili bunkrami, zakopanymi w ziemię czołgami, okopami z zaminiowanym przedpołem. W nocnym szturmie nasze oddziały zdobyły te pozycje. Ze szczytu twierdzy Muende nasi żołnierze ujrzeni obraz, który był ukoronowaniem ich bojowego wysiłku: z jednej strony — bezmiar wód naszego Bałtyku, z drugiej, od łądu — tłoczących się na morze jeńców niemieckich. Tego dnia musieli się oni pożegnać na zawsze z nazwą „Kołberg". Był to dzień 18 marca 1945 r.

Dla naszych żołnierzy odpoczynkiem był krotki, kserunek nowego natarcia: Berlin! Część jeńców otrzymała inne bojowe zadanie.

SIEW POKOJU

W kilkanaście dni po bitwie kołobrzeskiej, przeczytaliśmy na tytułowej stronie gazety frontowej: „Dzisiaj przystępujemy do pracy na roli. Przewiesimy na chwilę karabin, chwycimy za plug. Po długich wiekach czekania, po wiekach męki pod niemieckim butem, prastara ziemia polska doczekała się znow polskiego gospodarza. Polski chłop w żołnierskim mundurze — pierwszy przedstawiciel Narodu na wyzwolonych terenach — rozpocznie pracę. Dobrze walczył o tę ziemię, przepędził z niej już na zawsze wroga i swym trudem zapisał piękną kartę w historii naszego Państwa. A teraz będzie pracował w polu, i na pewno nie zawiedzie, jak nie zawiodł w boju".

Należało dopomóc w zasiewach, gdyż jeśli się ziemi nie zaorze, zasiew przepadnie. I tak chłop-żołnierz chwycił za plug, splunąwszy wprzód mocno w garść. Trzeba było widzieć, jak chłopcy w rogatywkach krzatali się przy narzędziach rolniczych, jak „pokrywali swym ogniem" hektar za hektarem ziemi pod zasiew i ziemniaki. W stodole wre młocka ziarna pod siew. Roześmiane twarze. Wczoraj młocili Szwabów, dziś ziarno, jutro zasieją i znow się za Szwabów wezmą!

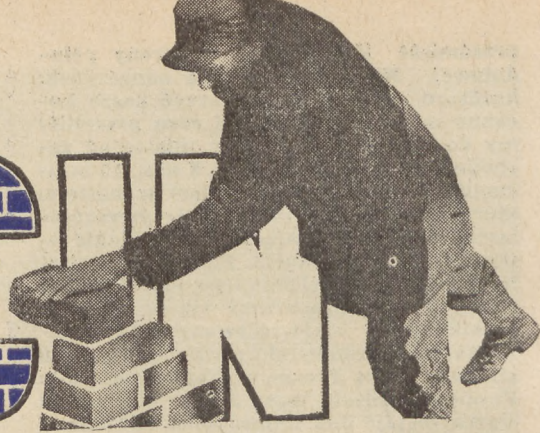
Przez miedzę, dzielącą pola, ciągnie długi korowód zaprzęgów. Obok dział, stojących na stanowiskach, przechodzą brony, plugi, wozy. Na polach ruch: żołnierze chodzą tam i назад, siejąć owies.

Jest coś niezmiernie majestatycznego w błogosławiącym jak gdyby ruchu siewcy-żołnierza, rzucającego w ziemię ziarno nowego siewu...

JÓZEF BALCERAK



SZCZECIN



Huk sypiącego się z otwartych paszcz węgla, stanowi symfonię pracy szczecińskiego portu. „Huk” — tak też nazywa się i nabrzeże portu, przeznaczone na przeładunek węgla.

Zadymione, żelazne kratownice dźwigów, przesuwające się pośpiesznie nad basenem przepelniają powietrze śpiewnym skrzypieniem. Na leniwych wodach kanału, tuż przy nabrzeżu, przycupnęły, niezłym kumoszki przy straganie, pękate, załadowane węglem, barki. Wodami Odry przywiozły ten ładunek ze śląskich kopalń. Czarne, żelazne chwytaki dźwigów raz po raz zanurzają się w kopce „czarnych diamentów”.

Z łoskotem spadają bryły węgla do luków stojącego opodal statku. Z zawieszonej w powietrzu budki wygląda wesoła twarz dźwigowego. Tam na dole tętni praca. Robotnicy portowi szybkimi ruchami łopat, rozgrzebują piramidy węgla.

Z barek i wagonów, ze szczecińskich nabrzeży wędrują miliony ton polskiego węgla w świat. Port szczeciński pracuje znów, jak przed wiekami, dla Polski, znów przysparza jej bogactw.

★

Port szczeciński jest największym naturalnym portem Bałtyku. Obszar jego wynosi około 920 ha. Położony u ujścia Odry do Jeziora Dąb i Zalewu Szczecińskiego, rozległy ten port posiada dziesiątki naturalnych basenów i kanałów utworzonych przez liczne rozgałęzienia Odry. Port szczeciński podobnie jak Hamburg, nie leży nad brzegiem morza. Szlak wodny Odroujścia, łączący Szczecin z otwartym morzem, posiada długość 60 km. Poważne znaczenie w rozwoju portu odgrywa Odra. Dogodna ta arteria wodna, w większej części uregulowana, łączy Szczecin z przemysłowymi obszarami Śląska, oraz z rolniczym zapleczem Ziemi Lubuskiej. Odrą przewożono tu w ciągu jednego roku blisko 5 milionów ton towarów tzn. 6 razy tyle co Wisłą. Jedyną wadą położenia nad ujściem Odry jest wielkie zamulenie kanałów portowych, wynoszące do 15 cm rocznie, tak że rokrocznie należy wybagrować ponad 1 000 000 metrów sześciennych mułu, by utrzymać port w stanie sprawności.

OD PRYZYSTANI DO PORTU

Wraz z powstaniem osady jeszcze przed w. X istniała niewątpliwie w miejscu obecnego portu, mniej więcej w okolicy dzisiejszych bulwarów Kolumba i Jana z Kolna, niewielka przystań, do której na swych łodziach zawijali rybacy.

Początkowo była to wyłącznie przystań rybacka, ale z rozwojem osady w gród i miasto, nabierała ona coraz bardziej handlowego charakteru. Już w początkach XIII wieku zaczęły powstawać tu śpichrze i magazyny, obsługujące przeładunek towarów, głównie zboża. Wybudowanie tzw. „Długiego mostu” łączącego wybrzeże z wyspą Łasztownią, jeszcze bardziej ożywiło pracę

przystani, która zaczęła nabierać charakteru portu. Na Łasztowni obok mostu stanął pierwszy dźwig do przeładunków ciężkich kamieni młyńskich. Do portu wpływały już nie tylko barki ze zbożem, idące w górę Odry, ale i statki obce: duńskie i szwedzkie, idące od morza rzeką Pianą i Swiną.

Z biegiem czasu założony został port w Swinoujściu, który jednak utracił na znaczeniu, na skutek dalszego wzrostu Szczecina.

W wieku XIX pogłębiono Swinę, celem ułatwienia statkom pełnomorskim w dotarciu do Szczecina. W 1892 szlak wodny prowadzący do tego portu miał 6 m głębokości.

Przekopanie tzw. Szlaku Cesarskiego, skracającego tę drogę i pogłębiającego ją do 7 m ostatecznie otworzyło Szczecinowi dogodny wyjazd na morze.

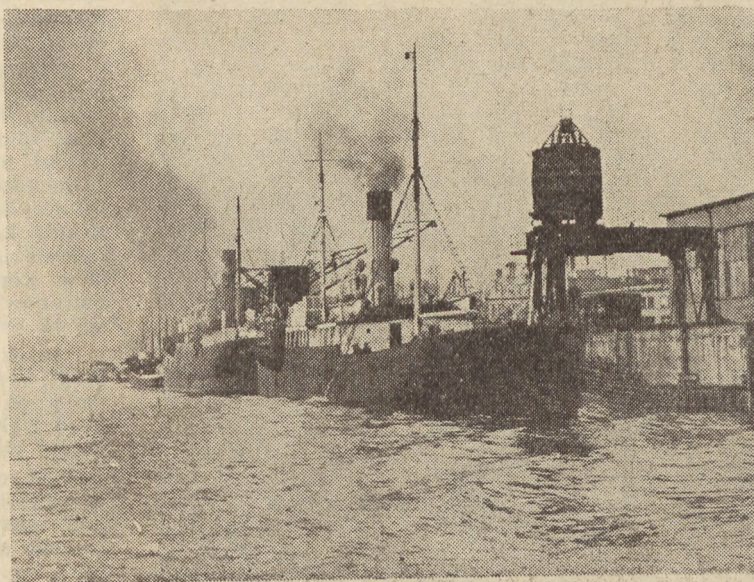
Odtąd Swinoujście odgrywało już raczej rolę awanportu. Z biegiem czasu jednak na Bałtyku zaczęły się coraz częściej pojawiać statki oceaniczne o zanurzeniu ponad 7 m, wskutek czego Szczecin tracił coraz bardziej na znaczeniu. Zbiornikowce o większej pojemności musiały zawijać nie do Szczecina, lecz do Swinoujścia i tam przeładowywać ładunek, toteż pogłębienie Cesarskiego Szlaku stało się koniecznością. Wybuch wojny światowej odsunął termin wykonania aż do 1924 r.

Prace te trwały 6 lat, jednak w tym okresie zaszyły ponownie tak poważne zmiany w żegludze morskiej, że szlak pogłębiony do 8,7 m okazał się znowu zbyt płytki dla transatlantyków. Władze hitlerowskie nie okazały jednak zbyt wielkiego zainteresowania sprawom Szczecina faworyzując Hamburg i Bremę. Szczecin połączony kanałem z Berlinem, stał się jego „podręcznym” portem, mimo że posiadał doskonale warunki rozwojowe, ze względu na małą odległość od główniejszych ośrodków handlu środkowoeuropejskiego i bogate zaplecze. Wybudowany w roku 1934/36 Port Zbożowy z elewatorami o łącznej pojemności 43 tys. ton odgrywał rolę zaopatrzeniowego obiektu Berlina.

Wieloletnie zaniedbania i błędy niemieckiej polityki morskiej odbiły się ujemnie na rozwoju Szczecina i dopiero jego powrót do Polski, otworzył przed nim nowe perspektywy.

SZCZECIN DZISIEJSZY

Port nadaje charakter całemu miastu. Piękne Wały Chrobrego i bulwary ciągnące się wzdłuż ulic Vasco da Gama i Jana z Kolna, są zarazem reprezentacyjną dzielnicą miasta. Mieści się tu, obok nabrzeża portowego, Urząd Wojewódzki, Muzeum Morskie i Urząd Morski. Stare nabrzeże pasażerskie, wykładane kamieniem, ciągnie się u podnóża Wałów Chrobrego. Zawijają tu statki pasażerskie i żeglugi przybrzeżnej. Głębokość kanałów w tym miejscu wynosi 6—7 metrów.



PORT DOLNEJ ODRY

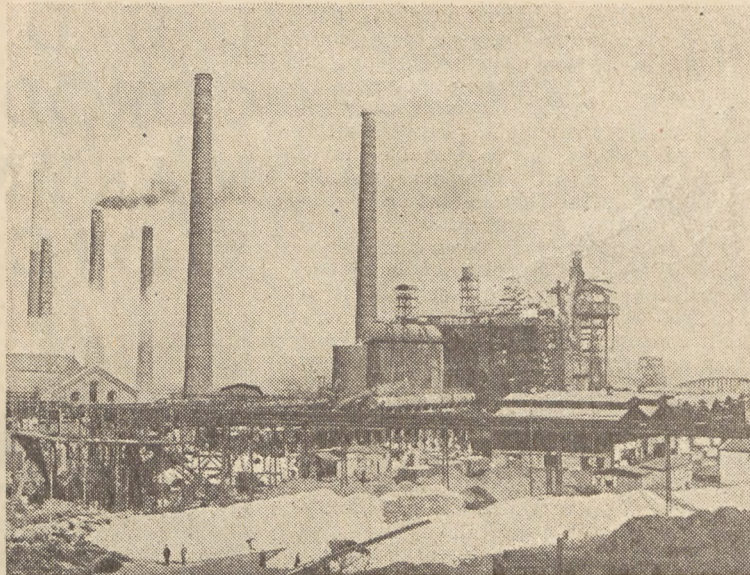
Dalej na północ rozciąga się żelbetonowe nabrzeże „Arsenal”, wyposażone w nowoczesne uzbrojenie techniczne, jak rurociągi wodne, powietrzne i acetylenowe. Nabrzeże to o długości 340 m posiada szereg torów podźwigowych i bocznicę kolejową. Ze względu na dużą głębokość basenu, wynoszącą 9 metrów, mogą przybić tu nawet duże statki.

Nieco wyżej ciągnie się nabrzeże „Odra”. Pracowały tu dawniej stocznie odrzańskie, wyposażone w liczne pochylnię i hale. Zniszczone te budynki służą dziś jako magazyny. Obok stoczni nadodrzańskiej leży małe nabrzeże betonowe „Kometa” i zniszczona stocznia „Wulkan”.

Nabrzeże „Żelechów”, leżące dalej na północ, posiada warsztaty reperacyjne Urzędu Morskiego. Część tego nabrzeża nosi nazwę „Oko” i posiada długość 160 m, a głębokość basenu 8 m. Jest to nabrzeże żelbetonowe, wyposażone w liczne magazyny.

Na pld, wschód znajduje się nabrzeże Gołęcińskie „Mak” szczególnie dobrze przystosowane do przeladunku koni i ydła. Liczne, obszerne stajnie i zagrody, zaopatrzone w bieżącą wodę, mogą pomieścić parę tysięcy sztuk bydła. Nabrzeże ciągnie się na przestrzeni 101 metrów jest przedłużone 36-metrowym pomostem.

Jednym z najbardziej ożywionych jest nabrzeże „Huk” o długości 310 m i głębokości kanału 6 m. Pracują tu liczne dźwigi przeladowujące węgiel. Bocznicą kolejową łączy nabrzeże z zapleczem. Przylegające nabrzeże „Snop” dl. 268 m posiada również bocznicę, szereg magazynów, oraz zniszczony elewator. Na nabrzeżu „Ucho”, posiadającym wiele magazynów, przewiduje się umiejscowienie przeladunków czeskiej drobnicy. Opał znajduje się huta Szeccin (Stołczyn).



Ogólny widok huty „Stołczyn”

PORT CENTRALNY

Port szczeciński posiada również kilka wysp jak „Gryfla”, „Okrętowa”, „Łasztowia” i inne, z których znaczna część jest również użytkowana. Wyspa „Gryfla” posiada powierzchnię 35 ha. Znajdują się na niej odbudowane częściowo zabudowania dawnej stoczni, oraz magazyny. Bocznicą kolejową, linie telefoniczne, wodociągi itp. łączą wyspę z resztą portu.

Bardziej na południe leży półwysp „Ewa” o nowoczesnym, żelbetonowym nabrzeżu dl. 200 m. Wznosi się tu wielki elewator zbożowy. Część wyspy została podczas wizyty min. Clementisa oddana do eksploatacji Czechosłowacji.

Dalsze nabrzeża Portu Centralnego: Strefa Wolnościowa, Nowy Port, Łasztownia, Parnica oraz Basen Kaszubski i Górnośląski stanowią bardziej zwartą całość i pod względem wyposażenia technicznego przewyższają inne części portu. Znajdują się tu dość liczne urządzenia przeladunkowe, magazyny, oraz chłodnia rybna.

Największe jednak znaczenie dla rozwoju portu posiadać będzie prowadzona obecnie w ramach rozbudowy Portu Centralnego, budowa nowych nabrzeży i kanałów w Basenie Kaszubskim. Basen ten zmodernizowany i zmechanizowany obsługiwać będzie przeladunki masowe, głównie węgla.

Prace te zakrojone są na tak szeroką skalę, iż szczegółowe omówienie ich wymaga oddzielnego artykułu, który, jako końcową część cyklu: „Szczecin, wczoraj, dziś i jutro”, zamieścimy w numerze następnym.

JOZEF WOJCICKI



PLAN PORTU W SZCZECINIE

A — Wyspa Zielona, B — Kępa Parnicka, C — Wyspa Łasztownia, D — Wyspa Grodzka, E — Wyspa Gryfla, F — Wyspa Okrętowa.
1 — Dworzec Główny, 2 — Strefa Wolnościowa, 3 — Nowy Port, 4 — Waly Chrobrego, 5 — Nabrzeże „Arsenal”, 6 — Nabrzeże „Odra”, 7 — Nabrzeże „Kometa”, 8 — Stocznia „Wulkan”, 9 — Nabrzeże „Żelechów”.
Uwaga: Nazwy powyższe podano na podstawie „Techniki Morza i Wybrzeża” (Nr 11-12).

W

jednej z baterii artylerii nadbrzeżnej od samego rana panuje ożywiony ruch. Odbywają się tu dzisiaj zajęcia praktyczne. Po pierwszym alarmie bojowym obsługi zajęły swe miejsca przy działach. Zajęciami kieruje ppor. mar. Tejchman. Właśnie w tej chwili objaśnia obsłudze najbliższego działu skomplikowany mechanizm systemu przekątnikowego.

Kim jest ppor. mar. Tejchman?

Młody, 25-letni oficer jest synem bezrolnego chłopca ze wsi Zawada pow. Brzezińskiego. Różne koleje przechodził wraz z całą rodziną. Szczególnie silnie utkwiły mu w pamięci trudne i ciężkie lata wczesnej młodości, kiedy to ojciec jego musiał przenieść się z miejsca na miejsce w poszukiwaniu stałej pracy.

Wykorzystujemy chwilową przerwę w ćwiczeniach i rozpoczynamy rozmowę, w czasie której ppor. Tejchman opowiada:

— Początkowo mieszkaliśmy w Zawadzie, gdzie ojciec mój pracował w majątku jako robotnik. Po jakimś czasie wyjechalismy do pobliskiego Tomaszowa Mazowieckiego, gdzie ojcu udało się otrzymać pracę w jednej z fabryk włókienniczych. Udało się — to rzeczywiście najlepsze określenie dla tej uciążliwej wędrówki od fabryki do fabryki w poszukiwaniu zajęcia. Ale i ta praca nie trwała długo. W krótki czas po tym zaczęła się ponowna wędrówka od biura do biura od urzędu do urzędu.

Tak przechodziły lata aż do pamiętnego września 1939 roku. Nadeszły lata okupacji, a wraz z nimi rozpoczęła się dalsza walka o byt, o życie.

Po zakończeniu wojny przez kilka pierwszych miesięcy pomagałem rodzicom, w kwietniu jednak postanowiłem pójść do wojska. Zgłosiłem się więc ochotniczo już w czerwcu 1945 roku. Skierowano mnie do Oficerskiej Szkoły Artylerii, którą ukończyłem w 1947 roku. W Mar. Woj. jestem od roku...

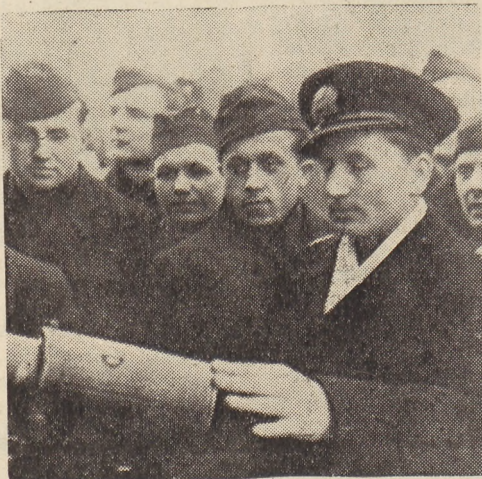
Wydawać by się mogło, że jest to wszystko, co można powiedzieć lub napisać o ppor. mar. Tejchmanie. Tak jednak nie jest. Wystarczy bowiem spędzić w baterii jeden dzień, aby się przekonać, jak pracuje ze swymi marynarzami młody dowódca.

Wykształcenie ludzi z baterii jest na bardzo różnym poziomie. Są tacy, którzy ukończyli szkołę powszechną, są inni, którzy „tyknęli” kilka klas gimnazjum, są też i tacy, którzy nie mogli się w ogóle uczyć, są wreszcie i wtórni analfabeci. Z tym, dwiema ostatnimi grupkami, aczkolwiek bardzo nielicznymi, ma ppor. Tejchman najwięcej pracy. Chce on bowiem wyrównać poziom wykształcenia fachowego i przygotowania baterii do służby. Zorganizował więc zespół najstarszych, przydzielł im „opiekunów”, których zadaniem jest praca nad szkoleniem tej grupki. Opiekę nad analfabetami zorganizował wspólnie z kołem ZMP, które kształci ich w zakresie szkoły podstawowej. Sam prowadzi zajęcia świetlicowe i gawędy, sam też opiekuje się najstarszymi marynarzami.

Wspólnie z ppor. mar. Tejchmanem pracuje starszy bosman Grzybowski. Spotykamy go przy jednym z dział, gdy szkoli właśnie obsługę w ładowaniu pocisków. Czterdziestoletni mężczyzna wiele przeszedł w swym życiu, zanim ustalił swą egzystencję. Syn niewykwalifikowanego rzemieślnika, wcześniej zapoznał się z pracą fizyczną, pomagając ojcu. Pracował w ogrodnictwie, przy budowach, w kancelarii jako pisarz, by wreszcie w 1928 roku wstąpić ochotniczo do Marynarki Wojennej. Ukończywszy Szkołę Podoficerską, pływał jako podoficer artylerii na ORP „Mazur”, na ORP „Gryf” i na ORP „Burza”.

Kilka miesięcy przed wybuchem II Wojny Światowej przeniesiono go na Hel, gdzie przebywał działania wojenne jako szef baterii ruchomej.

LUDZIE ODRODZONEJ MARYNARKI WOJENNEJ



Ppor. mar. Jan Tejchman



Ppor. mar. Roman Jakubowski



St. bosman Hlary Grzybowski

Po odzyskaniu niepodległości wrócił natychmiast do Gdyni i zgłosił się do pracy w Milicji Morskiej. W 1946 roku został powołany do służby w Odrodzonej Mar. Woj. Początkowo pełnił ją w bateriach szkolnych jako instruktor. Doceniając znaczenie stałego szkolenia się i ugruntowywania swej wiedzy przeszedł kurs oficerów artylerii, wiele czasu poświęcając jednocześnie na naukę ogólną.

Starszy bosman Grzybowski, prowadząc działalność społeczną bierze również czynny udział w pracach koła ZMP. Zorganizował też zespół artystyczny i chor marynarski. Nic dziwnego, że lubią go marynarze, bo jest dla nich nie tylko przelotnym, ale w wielu kłopotach i zmartwieżeniach potrafi zastąpić ojca.

*

Przenieśmy się z kolei na nasze jednostki pływające, do Flotyli Trałowców, które przechodzą obecnie okres zimowych przygotowań do zbliżającej się kampanii wiosennej. Jak głosi kongresowe zobowiązanie, Flotylla postanowiła wykonać zadanie na rok 1949 już w miesiącu l.pcu. Zobowiązanie to jest osiłą wykonywanych przygotowań. Najbliżej nas stoi ORP „Albatros”, jednostka najbardziej zasłużona w kampanii ubiegłego roku. Jego dowódcą ppor. mar. Roman Jakubowski jest doświadczonym, żywym z morzem oficerem. Służbę w Mar. Woj. rozpoczął od szeregowca w 1928 r. Urodzony w Krakowie, morze znał jedynie z książek i opowiadań, toteż postanowił je zobaczyć i poznać. Do celu swego dążył konsekwentnie i uparcie, jak przystało na syna górnika.

Dążąc do służby w Marynarce Wojennej porzucił pracę i wyjechał do Szwecji, gdzie ukończył Szkołę Specjalistów Morskich jako sygnalista. Zdolny i chętny do nauki, przeszedł kolejno Wyższy Kurs Sygnalizacyjny, a później Kurs Sterników, po którym został zaakrebowany na ORP „Wilia”. Wojna zastała go w Casablance. Zdecydowany walczyć z wrogiem na morzu, oparł się namowom swego dowódcy kmdr. Franckiego, który miał zamiar na lądzie przeczekać wojnę i wbrew jego życzeniom wyruszył na poszukiwania służby na okręcie.

Pływał na ORP „Burza” i na ORP „Huragan”, a później na „Kujawiaku”, „Orkanie” i „Garlandzie”. Wczesną wiosną 1946 wrócił do kraju i wstąpił do służby w Mar. Woj. na trałowcu „Albatros”. W grudniu 1947 r. otrzymał stopień oficerski. W pracy swej oparł się na wojennych doświadczeniach, z których umiał wysnuć właściwe wnioski. Widział czym żyją i jakim interesom służą floty państw zachodnich, toteż kiedy go spotykamy mówi:

— Musimy toczyć walkę z mitami o potężne floty anglosaskie, tych forpoczty, panowania imperializmu, narzędzia podboju innych narodów. Wzorujmy się na flocie radzieckiej, która niosła i niesie wolność wszystkim narodom i rasom.

Na przykładzie floty radzieckiej przekonał się, w kim mamy prawdziwego przyjaciela. Dostaliśmy od tej floty okręty i sprzęt, konieczny do normalnej pracy i rozwoju kadr Odrodzonej Marynarki Wojennej, podczas gdy Anglicy nie tylko nie dotrzykali umowy z 1939 roku, ale przez długie lata po zakończeniu wojny robili trudności w powrocie naszych zasłużonych okrętów do kraju. Przykłady te najlepiej ilustrują, kto jest naszym prawdziwym przyjacielem...

Te wojenne doświadczenia wywarły również wielki wpływ na stosunek ppor. mar. Jakubowskiego do załogi. Nie żałuje on ani czasu ani sił, by swych chłopców jak najlepiej przygotować do ciężkiej odpowiedzialnej pracy. Nic więc dziwnego, że dzięki tej pracy „Albatros” zdobył w ubiegłej kampanii pierwszą lokatę.

Troska o okręt i załogę to zasadnicze cechy postępowania ppor. Jakubowskiego. Potrafił on sobie zorganizować prace konserwacyjne w ten sposób, że nie tylko oszczędził państwu wiele tysięcy złotych, ale także zdobył pewność, że „Albatros” w czasie kampanii nie zawiedzie, że wypełni należycie wszystkie zadania.

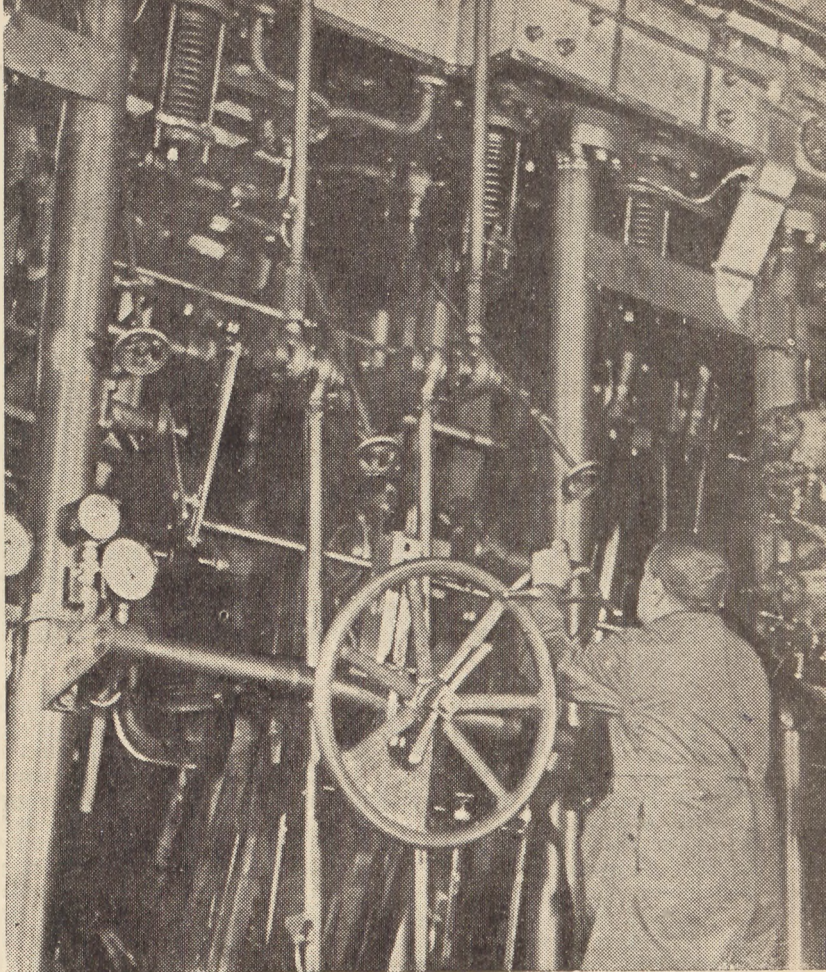
*

Tacy są właśnie ludzie nowej, Odrodzonej Marynarki Wojennej, żołnierze i wychowawcy przyszłych obrońców polskiego morza, rzesz młodych marynarzy.

PPOR. MAR. STANISŁAW WOLIŃSKI

» SERCE « SOŁDKA «

STEFAN CZYBA MA TWARDE, SZORSTKIE RĘCE. PRZEZ TRZYDZIEŚCI SIEDEM LAT, OD DZIECKA NIEMAL, PRACUJE W PRZEMYSLE METALOWYM. PRZED WOJNA PĘDZIŁ CIĘŻKI, ROBOTNICZY ŻYWOT W NIESTANNEJ WALCE O CHLEB I PRACĘ, WALCE Z WYZYSKIEM, KTÓRA WYMAGAŁA WIELE SIŁ I POŚWIĘCEŃ. DZIS STEFAN CZYBA CZUJE SIĘ MIMO SWYCH LAT JAK MŁODZIEŃCIEC, A OCZY JEGO MAJĄ RADOSNY BLASK. Z GŁĘBOKIM PRZEJĘCIEM UJMUJE W SWE STERANE, ZYLASTE RECE, DUŻE, BŁYSZCZĄCE POKRĘTŁO DŹWIGNI. KAŻDY JEGO RUCH JEST OBSERWOWANY Z NAPIĘCIEM PRZEZ LICZNE ZEBRANYCH GOŚCI, KTÓRZY PRZYBYLI, BY ZOBACZYĆ MOMENT RUSZENIA PIERWSZEJ POLSKIEJ MASZYNY OKRĘTOWEJ. METALOWE POKRĘTŁO UJĘTE KRZEPKĄ RĘKĄ OBRÓCIŁO SIĘ ZWOLNA, DAJĄC PIERWSZY IMPULS ŻYCIA. PARSKNĘŁA PARA, CISNĄCA SIĘ DO CYLINDRÓW. ZADYGOTAŁ ŻELAZNY KORPUS POTRZĘNEJ MASZYNY. RUSZYŁA...



Monter Czyba, ślusarze: Sojka, Kazidroga, Bensch, Burzyk, Kasperczyk, Słodczyk i 72 letni monter Wilk z dumą i nieukrywaniem wzruszeniem spoglądali na dzieło swych rąk. Z wyrazem uznania i szacunku ścisłali ich dłoń prof. Polak z Politechniki Gdańskiej, który opracował plany nowej maszyny. Twórczy zapał i współzawodnictwo pracy pozwoliło robotnikom polskim na osiągnięcie jeszcze jednego, wielkiego sukcesu. Wyprodukowanie pierwszej polskiej maszyny okrętowej przez Zakłady „Zgoda” jest niewątpliwie obok wodowania pierwszego rudowęglowca bodaj największym osiągnięciem naszego przemysłu stoczniowego. Nie można bowiem zapominać, że przemysł stoczniowy to nie tylko stocznie, ale i wiele in-

nych gałęzi przemysłu krajowego. Wybudowany przez Stocznnię Gdańską „Soldek” otrzyma właśnie maszynę okrętową, wyprodukowaną na Śląsku.

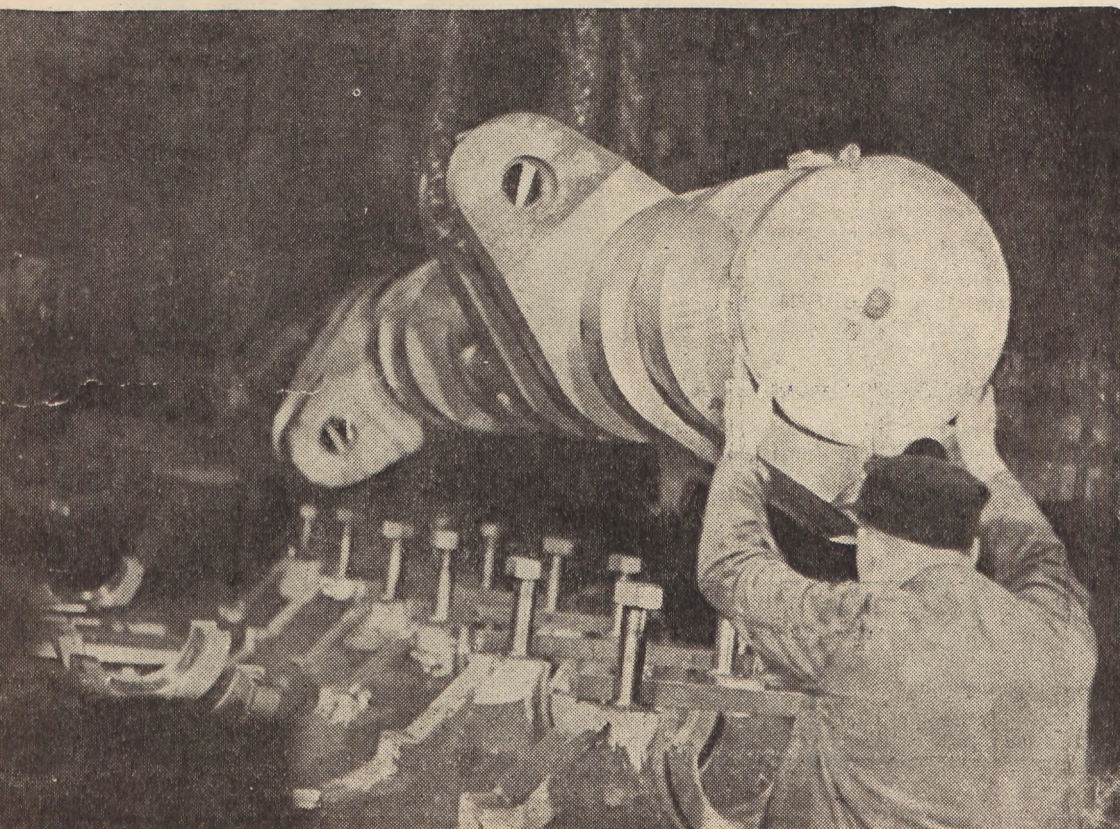
Tylko niewiele europejskich zakładów metalurgicznych zdolnych jest do zbudowania podobnej maszyny, a przed wojną trzyletnie wysiłki w tym kierunku polskich zakładów zostały bezowocne. Toteż poza robotnikami mało kto wierzył w powodzenie tej pracy. Mimo opinii „fachowców” robotnicy „Zgody” wytrwale doprowadzili jednak swe dzieło do końca. W ciągu 10 miesięcy potrafili oni dokonać tego, czego nie potrafiono w ciągu trzech lat przed wojną. Wysoka świadomość, twarda wola, oraz współzawodnictwo pracy było tajemnicą powodzenia.

Dziwili się też bardzo angielscy inżynierowie z „Lloyd'u” widząc jak polska maszyna doskonale zdaje swój pierwszy egzamin.

Ten wielki sukces nowego przemysłu krajowego jest wydarzeniem mającym pierwszorzędne znaczenie dla naszego budownictwa okrętowego. Nie wystarczy bowiem budować martwe kadłuby statków, ale trzeba dać im również „serce”. Takim, po raz pierwszy zbudowanym w Polsce „sercem”, jest silna nowoczesna maszyna o mocy 1500 KM i wadze 35 ton. Została ona wykonana poza planem pracy zakładów „Zgoda”, a w dodatku o tydzień wcześniej przed przewidzianym terminem. Zaledwie w marcu 1948 r. przystąpiono do pracy, a już 8 stycznia br. maszyna była gotowa.

Jednym z najbardziej zasłużonych w budowie tej maszyny jest monter Czyba, któremu też przypadł zaszczyt jej uruchomienia. Stefan Czyba wraz z gronem przodowników pracy przez wiele miesięcy pracował usilnie nad budową i montażem nowej maszyny, wkładając w nią całą swą ambicję i doświadczenie. Przed wojną w tych samych zakładach prowadzone były, zakończone niepowodzeniem próby, wyprodukowania podobnej maszyny, jednak robotnicy wierzyli w swój sukces. Pracowali przecież teraz nie dla właściciela fabryki, lecz dla własnego narodu. Chcieli dorównać polskim stocznicom i dać sprawne serce pierwszemu polskiemu rudowęglowcowi. Wytrwała praca została uwieńczona powodzeniem. Słusznie mogą być dumni robotnicy zakładów „Zgoda”. Dzięki ich pracy, dzięki pracy polskich stoczniovców i wielu gałęzi przemysłu, polska flota handlowa uzyskuje coraz poważniejszą, szerszą bazę rozwoju.

Nowe polskie statki wyposażone we własne, polskiej produkcji, maszyny okrętowe, coraz częściej pojawiać się będą na wszystkich morzach świata. Polski przemysł stoczniowy stanie się najważniejszym odcinkiem gospodarki morskiej i podstawą rozwoju naszej floty i handlu morskiego.



VIET-NAM

ROMAN WIERNY

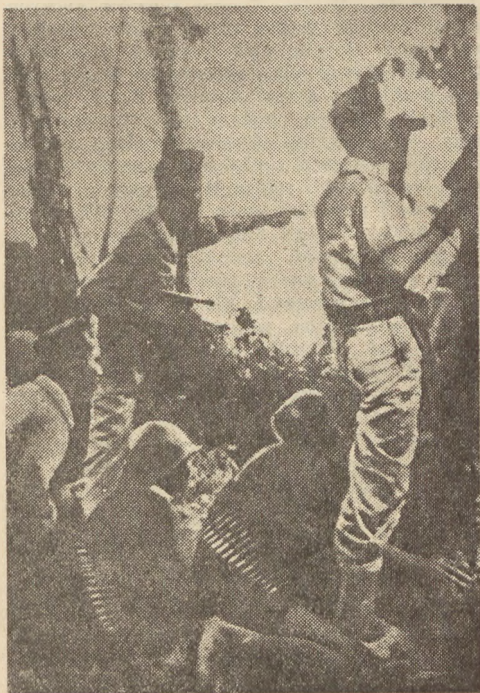
Przed ostatnią wojną francuskie Indochiny składały się formalnie z czterech protektoratów: Annamu, Tonkinu, Kambodży, Laosu i jednej kolonii — Kochinchiny. Faktycznie jednak wszystkie te kraje o przeszło 20 000 000 ludności stanowiły jedną wielką kolonię kapitału francuskiego, który niepodzielnie panował na tych terytoriach.

Nie jest rzeczą przypadku, że Indochiny obfitujące w bogactwa naturalne, jak węgiel, cynk, ołów, fosfaty itp., były minimalnie uprzemysłowione. Leżało to w interesie kapitalistów metropolii, którzy dążyli do jednostronnego rozwinięcia gospodarki tego kraju.

W Indochinach Francuzi zwrócili główną uwagę na produkcję ryżu i osiągnęli w tej dziedzinie poważne rezultaty. W Kochinchinie np. $\frac{3}{4}$ uprawnej ziemi wykorzystano pod uprawę ryżu przy wyraźnym zaniedbaniu innych dziedzin życia gospodarczego. Niedorozwinięty przemysł uniemożliwiał odpływ ludności wiejskiej do miast, co w rezultacie przyczyniło się do silnego rozdrobnienia własności na wsi. Pauperyzacja ludności wiejskiej przyczyniła się z kolei do wzrostu potęgi finansowej miejscowych bogaczy, którzy korzystali z taniej siły roboczej.

RUCHY WOLNOŚCIOWE

W 30 latach naszego stulecia wzmaga się silnie ruch wolnościowy. Żywiłowe powstania chłopskie i praca propagandowa



grup inteligiencko-mieszczańskich, przekształcają się w regularną masową działalność partii politycznych. Powstaje tzw. Kuomintang annamicki, do którego wchodzi partie mieszczaństwa, bogatego chłopstwa i inteligencji annamickiej.

Od 1930 r. kierownictwo proletariatu obejmuje powstała z trzech grup Partia Komunistyczna Indochin. Realna baza jej działalności była dość silna. Liczba bowiem robotników przemysłowych sięgała w tym okresie około 300 000, a liczba robotników rolnych zatrudnionych na plantacjach ryżu dochodziła do 1 000 000. W latach 1930—37 partia komunistyczna przeprowadza szereg dobrze zorganizowanych strajków i kampanii politycznych, co w znacznej mierze zwiększyło jej popularność.

OKUPACJA JAPOŃSKA

Kapitulacja Francji umożliwiła okupację Indochin przez silną jeszcze wówczas Japonię. Za zgodą, współpracującego z Niemcami, francuskiego rządu Vichy w 1940 r. wojska japońskie wkroczyły do Tonkinu, zajmują istniejące tam bazy wojskowe i lotnicze oraz budują nowe.

W lipcu 1941 r. po zawarciu układu pomiędzy Japonią a rządem Vichy o „wspólną obronę Indochin” wojska japońskie, mimo sprzeciwu niektórych garnizonów francuskich i oddziałów annamickich, okupują południową część kraju. Japończycy od razu przystąpili do eksploatacji gospodarczej Indochin. Już w 1940 r. cały eksport ryżu musiał być skierowany do Japonii. Okupanci japońscy zaleli rynek Indochin swoimi towarami i zajęli dominujące stanowisko w życiu gospodarczym kraju. W dalszych latach sytuacja miejscowej ludności pogorszyła się jeszcze bardziej.

W okresie zerwania z Francją, Japończycy wobec trudności transportowych, aby zaopatrywać swą armię okupacyjną, musieli popierać miejscowe górnictwo i przemysł metalurgiczny. Dzięki temu rozwinęła się, wciąż przybierając na sile robotnicza klasa Indochin.

POWSTANIE VIET-NAMU

Wspomnieliśmy już o walkach partyzantów annamickich przeciwko okupacji japońskiej w 1940 r.

Utworzona w rok później Liga Niepodległości Indochin nadała temu ruchowi zorganizowaną formę. W skład ruchu obok

Płoną miasta i wsie Viet-Namu podpalone zbrodniczą ręką białych najeźdźców, z którymi uparta, wytrwała walkę o wyzwolenie społeczne i polityczne prowadzą vietnamscy patrioci. Na zdjęciu z lewej: partyzanci vietnamscy w akcji bojowej. Po prawej: płonące wsie — rezultat brutalnych pacyfikacji wojsk okupacyjnych.

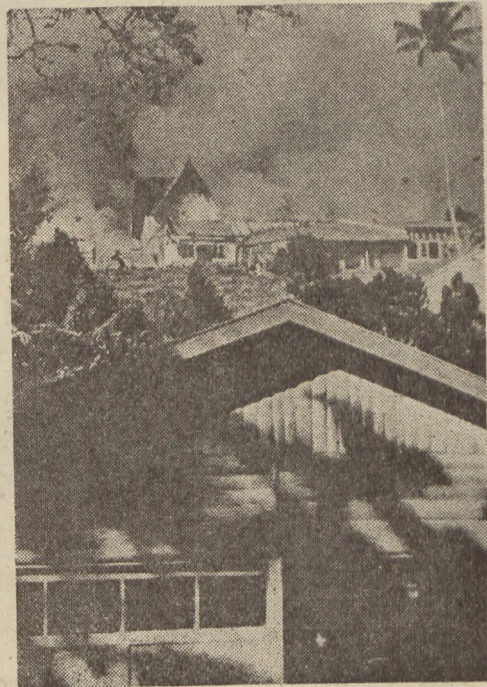
partii komunistycznej weszły: annamicka partia narodowa, partia Nowego Annamu i inne ugrupowania robotnicze i chłopskie oraz związki zawodowe i organizacje społeczne. Program Ligi przewidywał zwołanie demokratycznego Zgromadzenia Narodowego, które by opracowało konstytucję niepodległych Indochin i uchwaliło szereg reform, jak nacjonalizacja banków, rozbudowa przemysłu, konfiskata ziemi kolaborantów i japońskich faszystów.

Japończycy zaniepokojeni działalnością Ligi, przejęli administrację i 9 marca 1945 r. ogłosili niepodległość Annamu. Opublikowały przy tym deklarację, w której cesarz Bao Daj rzekomo wyraził życzenie współpracy z Japonią.

Liga nie zaprzestała jednak walki. 20 sierpnia tegoż roku Liga Niepodległości Annamu, która przyjęła nazwę Viet-Namu, skłoniła cesarza do ustąpienia. 2 września 1945, 20 milionowy naród Viet-Namu proklamował na terytoriach byłych francuskich protektoratów Annamu, Tonkinu oraz kolonii Kochinchiny, niezależną Republikę Demokratyczną. Jednocześnie pod groźbą represji zażądano od królów Laosu i Kambodży zrzeczenia się tronu i umożliwienia ludności wypowiedzenia się w sprawie przystąpienia do Związku Indochin. Był to jednak błąd taktyczny. Zagrożeni królowie zamiast przystąpić do Związku Indochin, związali się z wojskami francuskimi, które w trzy tygodnie po proklamowaniu niepodległości tj. 23 września wkroczyły do kraju.

PLAN UNII

24 marca 1945 r. francuskie ministerstwo kolonii ogłosiło deklarację, w myśl której Indochiny utworzyły razem z Francją i innymi krajami zamorskimi tzw. Unię Francuską. Indochiny miały stanowić federację pięciu państw z własnym



rzędem, odpowiedzialnym przed gubernatorem i pozbawionym prawa prowadzenia polityki zagranicznej. Innymi słowy autonomii w ramach Unii. Rząd Viet-Namu zgodził się na pozostanie w ramach tej Unii pod warunkiem niesprowadzania jego niepodległości do zera.

Być może, komuś nasunie się pytanie: co skłania annamiicki ruch narodowy do pozostania w ramach Unii Francuskiej? O odpowiedź nie trudno. Znane jest powszechnie zainteresowanie Stanów Zjednoczonych krajami Dalekiego Wschodu. O tym jak wyglądają te zainteresowania i jakie tendencje ukrywają się za amerykańską troską o „niepodległość ludów kolonialnych” lub, jak to określił prezydent Truman w swym wystąpieniu w dniu objęcia urzędu prezydenta w USA — „pomoc krajom gospodarczo zacofanym”, naród wietnamski przekonał się na przykładzie sąsiadujących z nim Chin. Zupelne zerwanie Indochin z Francją postawiłoby je wobec jeszcze bardziej groźnego imperializmu amerykańskiego.

VIET-NAM KRWAWI

Od 23 września 1945 r. minęło przeszło 40 miesięcy. Trzy i pół roku trwają bohaterskie walki narodu wietnamskiego o urzeczywistnienie bojowej dewizy republiki: „Niezależność, Wolność, Szczęście”.

Wiele gabinetów zmieniło się w międzyczasie w rządzie francuskim. Nie zmieniła się jednak polityka kolonialna Francji. Co więcej, francuska misja „cywilizacyjna” w Viet-Namie do złudzenia przypomina hitlerowską okupację Francji. Oto przykład: w okupowanym przez Francję mieście wietnamskim zabity został żołnierz francuski. Oprawcy z karnej ekspedycji mszcząc się za śmierć zabitego schwytyli pracujących na polu niewinnych chłopów, przywiązali ich do ciężarówek i ciągnęli po ziemi tak długo póki nieszczęśliwcy nie skonali. Nie jest również przypadkowym udział 15 tys. byłych hitlerowskich żołnierzy i oficerów w „Legionie Cudzoziemskim” walczącym w Viet-Namie.

Francuscy kolonizatorzy nieufni prawdopodobnie w siłę swego oręża, prowadzą równocześnie grę polityczną. Jeszcze w marcu 1946 r. Francja formalnie uznała niezależność Viet-Namu oraz Demokratyczny Rząd dr Cho-Szi-Mina, a we wrześniu w Fontainebleau zostało nawet podpisane porozumienie w sprawie zaprzestania działań wojennych. Był to tylko manewr potrzebny do uspokojenia francuskiej opinii publicznej. W końcu 1946 r. znów rozgorzały walki, a wiosną 1947 r. imperialiści francuscy zaczęli rokowania z byłym cesarzem Bao Dajem odnośnie przywrócenia mu tronu.

14 miesięcy przewlekły się rokowania. W tym okresie Francuzi czynili co mogli by stworzyć Bao Dajowi realne oparcie w kraju. Gdy próby te nie zostały uwieńczone powodzeniem dla zachowania pozorów mających świadczyć o tym, że Bao Daj cieszy się poparciem ludności utworzono marionetkowy rząd ze znanym ze swych sympatii dla Petain'a generałem Ksuanem na czele. Następnie w zatoce Along najwyższy komisarz Francji w Indochinach Bollaerte podpisał z Bao Dajem tzw. francusko-wietnamskie porozumienie, na mocy którego Francja uznała „niezależność” Viet-Namu.

W rządzie tym nie ma ministra spraw zagranicznych. Viet-Nam nie posiada też własnej armii i nawet nieliczne sily polityczne podlegają Francuzom.

Będący w trudnej sytuacji finansowej rząd francuski zmuszony jest w dalszym ciągu szukać pomocy u jego zaoceanicznych mocodawców, którzy chętnie uzbrajają francuskie wojska kolonialne. Warto przy tym przytoczyć zdumiewające wprost swym cynizmem wywody na ten temat sekretarza Akademii Francuskiej George Duhamela, w których zawarte jest credo francuskich quislingowców: „na świecie — twierdzi Duhamel — istnieją tylko dwa wielkie konflikty — z komunizmem i z rasami kolorowymi. W obu wypadkach Francja i USA stoją ramie przy ramieniu. Lecz my jesteśmy biedni, a wy bogaci i dlatego powinniście nam pomagać...”

Bogaci nie kazali dwa razy sobie powtarzać tego samego. Znany reakcjonista amerykański Bullitt uszczęśliwił już Indochiny swoją wizytą i opracował plan „pomocy”.

Wątpliwym jest jednak czy „rząd” Ksuana nie mający poparcia w narodzie zdoła wykonać powierzone mu zadania. Angielska gazeta „Times”, która całą duszą sprzyja kolonizatorom francuskim, zmuszona jest przyznać, że utworzony przez Bollaerta rząd jest marionetkową organizacją związaną z Francuzami i pozbawioną wpływów we własnym narodzie.

W tym samym czasie opierający się na Lidze Niepodległości Viet-Namu rząd dr Cho-Szi-Mina kieruje nieustanną walką o wyzwolenie narodowe. Rząd ten dysponuje przeszło 100 000 armią. Partyzanci i oddziały młodzieży okazują pomoc regularnym wojskom ludowym. Wielkie sukcesy osiągnęła Republika również w dziedzinie stabilizacji ekonomiki, rozwoju nauki i literatury.

Naród francuski odnosi się ze szczerą sympatią do bohaterskiej walki narodu wietnamskiego. Żołnierze francuskiej armii okupacyjnej często przechodzą na stronę wietnamską. Niedawno nakładem „Biblioteki Francuskiej” ukazała się książka pt. „Prawda o Viet-Namie” będąca zbiorem dzieł demokratycznych pisarzy i dziennikarzy francuskich, którzy byli w Viet-Namie i widzieli wszystkie okrucieństwa francuskiej armii kolonialnej.

Naród wietnamski śmiało spogląda w przyszłość. Wie on, że jego walka stanowi część składową ogólnej walki o pokój i demokrację. Sukcesy sąsiedniego ludu chińskiego jeszcze bardziej wzmacniają pewność Wietnamszczyków w ich ostateczne zwycięstwo.

ROMAN WIERNY



VIET-NAM
Nazwa Viet-Nam dosłownie oznacza Kraj Południa. W II w. po Chr. kraj ten zdobyli Chińczycy i przezwali go An-Namen czyli Pokonanym Południem. Dziś kwestia nazwy nie budzi już zastrzeżeń. Zdecydowały o niej zwycięskie walki ludności Indochin, zmagającej się z zaborczym Imperializmem japońskim i francuskim. Chińska nazwa An-Namen zostanie jedynie smutną kartą w dziejach tego bohaterskiego narodu.

PRZYGODA palestyńska

M/S LEWANTA

STANISŁAW BISKUPSKI

MIMO, ŻE NIEKTÓRE FRAGMENTY OPowieści, którą za chwilę przeczytacie, wyglądają nieco fantastycznie, są one w gruncie rzeczy prawdziwe. Rzadko który statek w czasie jednego normalnego rejsu w swym dzienniku okrętowym mógłby zanotować tyle niecodziennych zdarzeń, co właśnie m/s „Lewant”. Statek ten miał szczęście. Pewnie — szczęściem tym nie była fatalna w swych następstwach awaria, nie były też nim bomby arabskich samolotów. Nie był fantastyczny rejs pół-wraaku do Istanbuhu, nie była możliwość nagłego zatonięcia na skutek... ale nie streszczajmy opowieści! Przyznajmy jednak, że właśnie fakt, iż po tylu niebezpiecznych przygodach mogliśmy znowu ujrzeć „Lewanta” w jego macierzystym porcie — Gdyni — świadczy, że statek ten naprawdę miał szczęście. A że szczęściu temu w wybitny sposób pomagała załoga — to już jest zupełnie inna sprawa wynikająca zresztą jasno z samego przebiegu zdarzeń.

— I co by się stało w takim wypadku? — zapytałem kapitana m/s „Lewant”, Schreibera, kiedy właśnie kończył on rozmowę z kolegą z innych statków, opowiadając im historię ostatniego rejsu.

— Co by się stało? — powtórzył moje pytanie. — Dobrze, powiem panu i o tym, ale zaczniemy może od początku — dobrze?

W oficerskiej mesie było cicho i spokojnie. Wskazówki elektrycznego zegara bezszelestnie posuwały się po tarczy. Przez małe okienka widać było okrętowe dźwigi wyładowujące do magazynów przywieszony ładunek. Siedziałem na wskazanym miejscu i zacząłem notować:

„Noc z 29 na 30 kwietnia zapowiadała się od samego wieczora nieszczególnie. Postój na redzie, który wypadł akurat na noc, nie mógł nikomu sprawić radości, a jeśli się doda, że noc ta miała być jedną z tych, które nie wróżą spokojnego snu, to mocno popsute humory załogi staną się całkowicie usprawiedliwione. Oczywiście początkowo nikt sobie nie zdawał sprawy, że noc ta będzie miała decydujący wpływ na dalsze losy rejsu. Nikt zresztą nie trawił czasu na tego rodzaju, pozbawione przyczyn, rozmyślenia. Postój — a więc postój. Zgrzytnęły łańcuchy i kotwice z pluskiem osunęły się na kamieniste dno palestyńskich wybrzeży. Zapadał zmierzch i zarysy portu w Tel-Awivie zacięły się w coraz bardziej gestniejącym mroku. Wiatr od strony morza porывał ciemne zwaly wody, gonil je, pedzil i jak gdyby ze złością ciskał w burty coraz mocniej kołyszacego się statku. Szedł sztorm. Nocą, wichur wzmożił się jeszcze bardziej.

M/s „Lewant” był jednym z tych statków, które bezpośrednio no wojnie rozpoczęły służbę na naszych liniach żegluzowych, przywożąc pierwsze transporty towarów. Przeładunek w tych latach odbywał się nieraz przy zniszczonych nabrzeżach i za pomocą pływającego dźwigu. M/s „Lewant” jest drobnicowcem zbudowanym w stoczni szwedzkiej w 1930 r. Posiada on następujące dane: długość 93 m, szerokość 13 m, zanurzenie 6 m, 1923 BRT, 970 NRT, 1240 DWT, moc maszyn 2000 KM, 1 śruba, szybkość 12 węzłów, 2 pokłady, wzmocnienia przeciwlodowe na dziobie, załoga składa się z 29 osób. Statek obsługuje regularną linię do portów Bliskiego Wschodu.

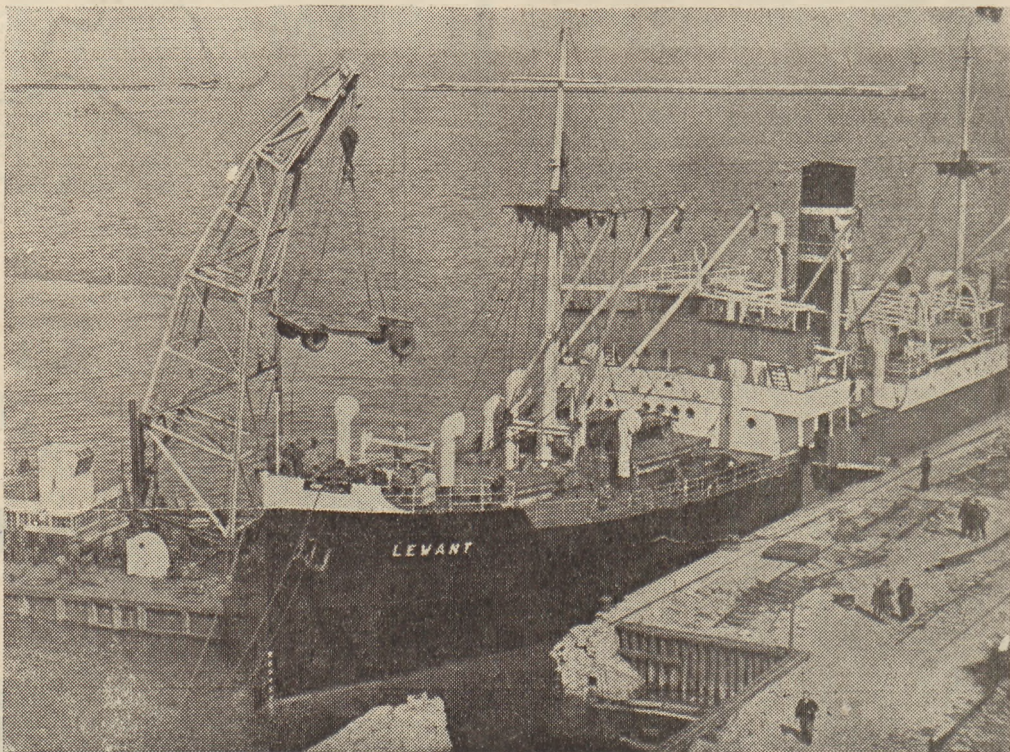
Rozhuśtane morze pienilo się i szumiało. Około godziny trzeciej nad ranem nastąpił moment krytyczny. Fale atakujące statek urwały łańcuchy kotwiczne i m/s „Lewant” pozbawiony możliwości oparcia się naporowi wody i wiatru, zaczął gwałtownie dryfować w stronę lądu. Każda dalsza sekunda groziła katastrofą. Należało czym prędzej uruchomić maszyny i starać się wypłynąć na pełne morze. Po chwili też równomierne dygotanie maszyn okrętowych wskazywało na to, że „Lewant”, zebrawszy swe siły, ruszył do walki z żywiołem.

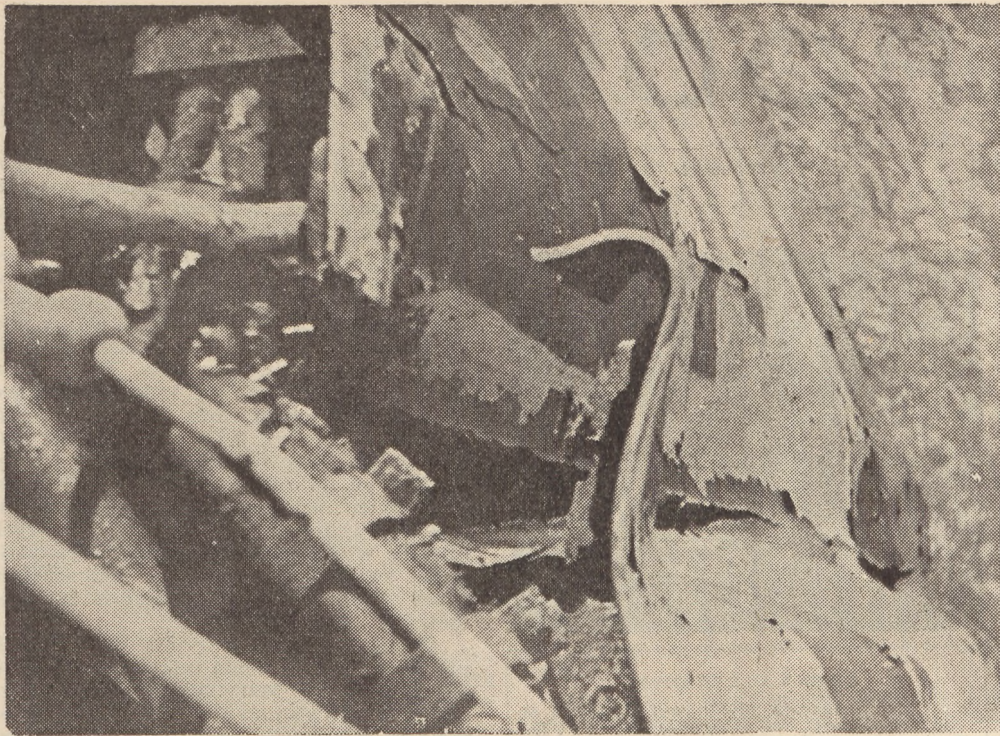
Wiatr nie ustawał ani na chwilę i m/s „Lewant” płynąc już nie kołysał się, a dokonywał wprost akrobatycznych ewolucyj: bądź to wdrapywał się na szczyt wyrastających przed dziobem gór wody, bądź też, opadał w rozwarte, głębokie

przepaście. I nagle — nastąpiło to, czego początkowo nikt nie mógł zrozumieć. Podczas jednego z kolejnych opadań w dół, coś potężnego wstrząsnęło kadłubem, statek drgnął i w tejże chwili do IV i V ładowni z szumem poczęła się wdzierać woda. Sytuacja stała się jeszcze groźniejsza. Aby ratować statek od zatonięcia, skierowano go natychmiast ku pobliskiej mieliźnie.

Nazajutrz tajemnice tragicznej nocy stały się jasne. Okazało się, iż „Lewant” opadając całym swym ciężarem uderzył dnem o podwodną skałę, nie zaznaczoną na mapie. Zresztą w warunkach normalnych głębokość jej zanurzenia była wystarczająca, aby mogły nad nią swobodnie przepływać statki. Wskutek uderzenia „Lewant” został przełamany w okolicy IV ładowni, przy czym pęknięcie ciągnęło się na przestrzeni po 11 stóp na każdej z burt, oraz wszedł obydwu pokładów.

W tych warunkach o dalszym rejsie nie mogło być mowy. Należało rozpocząć remont. Znacznie łatwiej jest jednak to powiedzieć, niż zrobić. Na mieliźnie, rzecz jasna, nie mogło być żadnych urządzeń mogących ułatwić pracę. Naprawę można było przeprowadzić jedynie własnymi środkami. Ale i tych „własnych środków” nie było zbyt wiele. Jedyną bodaj nadającą się do tego rzeczą były stalowe szyny, które stanowiły część ładunku frachtowca. Szyny te stały się głównym i za-





Fatalne skutki awarii: widok z góry na jedną z burty, w poprzek której ciągnie się szeroka szczelina powstała na skutek uderzenia o podwodną skałę. (Zdjęcie dokonane nazajutrz po katastrofie).

sadniczym elementem dokonywanego remontu. Wprawdzie zawiadomiono w międzyczasie duńskie towarzystwo ratownicze „urzędujące” na tych wodach, ale ponieważ widoki na rychłą pomoc były zbyt słabe, rozpoczęto prace „domowym sposobem” nie czekając na pomoc. Siódmego maja, a więc w przeszło tydzień po awarii przybył z ramienia towarzystwa ratowniczego holownik „Freja”. Remont kontynuowano odtąd ze zdwojoną energią i z pewnością zakończono by go w krótkim stosunkowo czasie gdyby...

Piętnastego maja 1948 roku sporadyczne utarczki żydowsko-arabskie przemieniły się w otwartą wojnę. Wojna wolnościowa, jak ją nazywają Żydzi, rozpoczęła się nagłym atakiem wojsk arabskich, którym mężnie stawiały czoła oddziały Haganah.

Mimo rozgorzałych na wybrzeżu walk, prace remontowe na „Lewancie” posuwały się w szybkim tempie naprzód. Nazajutrz, po wybuchu wojny w pobliżu Tel-Awivu ukazały się dwa samoloty, których znaki rozpoznawcze w postaci zielonych kółek na skrzydłach i kadłubie wskazywały na ich egipską przynależność. Załoga statku, korzystając ze swej neutralnej pozycji na terenie objętym walką, ze spokojem śledziła ewolucje samolotów, kiedy te zatoczyły nagle łuk, zniżyły się i w tejże chwili niespodziewanie dla wszystkich dwie bomby eksplodowały w bezpośredniej bliskości statku, raniąc w rękę starszego oficera W. Mohuczego.

Pragnąc uniknąć w przyszłości podobnego wypadku, kapitan Schreiber wysłał natychmiast na adres rządu egipskiego ostry protest przeciwko pogwałceniu neutralności. Zamiast odpowiedzi w parę dni później dwa podobne samoloty, rzuciły ponownie bomby, których ofiarą tym razem padł raniony w głowę smarownik Jarzyna. Dopiero po tym fakcie nadeszła z Kairu odpowiedź, wyjaśniająca jakoby „inkryminowane” samoloty były pochodzenia arabskiego, a nie egipskiego. Nie miało to w danym wypadku już większego znaczenia, bowiem przerażeni pierwszym bombardowaniem Duńczycy wycofali się natychmiast wraz z „Freją” na bardziej spokojne wody.

M/s „Lewant” ponownie został zdany na własne siły. W tej sytuacji oczekiwanie czyjejs pomocy stawało się niepotrzebną stratą czasu. Trzeba było znowóż sięgnąć

do owych „własnych środków” i spróbować wykorzystać je tak, jak tylko było to możliwe.

I znowóż rozpoczęła się mozolna praca tym trudniejsza że prowadzona przy braku nie tylko odpowiedniego materiału, ale nawet narzędzi. Wreszcie 26 maja po 40 godzinnej bezustannej pracy statek mógł spłynąć z mielizdy, do której to operacji wykorzystano własne kotwice.

Tejże nocy przybyła nie grzesząca zbytnią odwagą „Freja” i zaofiarowała swe usługi przy holowaniu „Lewanta” do Haify. W porcie tym pozostawiono część ładunku dokonano dalszej prowizorycznej naprawy. Wobec braku odpowiednich urządzeń, o gruntownym remoncie nie mogło być mowy. Tym niemniej, korzystając z nieco szerszych możliwości zdołano dodatkowo wzmocnić kadłub.

Następnym portem, do którego miał pójść „Lewant” był Istambuł. Nie trzeba chyba dodawać, że oryginalny wygląd frachtowca, sprawiał niezwykle wrażenie, wzbudzając powszechnie sensację, podziw i... niewiarę w to, żeby „takie coś” mogło samodzielnie utrzymać się na wodzie, płynąc w określonym kierunku wioząc ładunek do portu przeznaczenia. W istocie „Lewant” był w tym czasie mocno podobny do jakiegoś pół-wraku, statku-widma skleconego w fantastyczny i przedziwny sposób. Przeprowadzony prowizoryczny remont nie był bowiem w gruncie rzeczy żadną naprawą i miał raczej charakter zabiegu profilaktycznego przeciwko całkowitemu przetamaniu się statku.

Przybycie do Istambułu pozwoliło „Lewantowi” dokonać zasadniczego obwiązku każdego szanującego się frachtowca — dostarczenia ładunku odbiorcy. Pozostawała jeszcze droga powrotna, która mimo wszystko nie przedstawiała się w zbyt różowych barwach. Trzeba było wybrać trasę, która choć w części mogłaby zagwarantować jako tako spokojny rejs. Należy stwierdzić, że w tych warunkach, w jakich znajdował się statek, żadne wody

A oto prowizoryczny „opatrunek” dokonany przez załogę statku „domowym sposobem”. Kadłub statku został wzmocniony przy pomocy stalowych szyn przymocowanych do poszycia śrubami. W takim stanie „Lewant” odbywał killkumiesieczny rejs po Morzu Śródziemnym, aby wreszcie zawinąć do stoczni w Trieście, dla dokonania gruntownego remontu.

nie mogły być dla niego zbyt spokojne. Niebezpieczeństwo sztormu pociągałoby za sobą również i konieczność ciągłego manewrowania, a tym samym osłabiania i tak nadwężonej konstrukcji „Lewanta”. Tym niemniej, nie mogąc przeprowadzić remontu w żadnym z dotychczas odwiedzanych portów, trzeba było pokonać ów rejs, aby wreszcie załatać dziury i odremontować poszycie.

W połowie lipca robotnicy i inżynierowie stoczni w Trieście z podziwem kiwali głowami, kiedy na dok wciągano straszliwie okaleczony statek, przypominający... odrutowany garnek. Ale wszystkich zatrudnionych przy remontowaniu „Lewanta” oczekiwała jeszcze nowa niespodzianka, której zresztą w tym czasie nawet i sama załoga nie miała pojęcia. W trakcie przeprowadzenia naprawy, która polegała na wstawieniu całkowicie nowego dna i wymianie studwudzistu płyt poszycia stwierdzono, że olbrzymie, ośmiotonowe koło zamachowe było pęknięte w czterech miejscach! „Lewant” więc odbył rejs z Tel-Awivu do Istambułu a następnie do Triestu, mając tak niebezpieczne uszkodzenie. Przy zbyt intensywnym manewrowaniu, koło to mogło w pewnej chwili pęknąć i...”

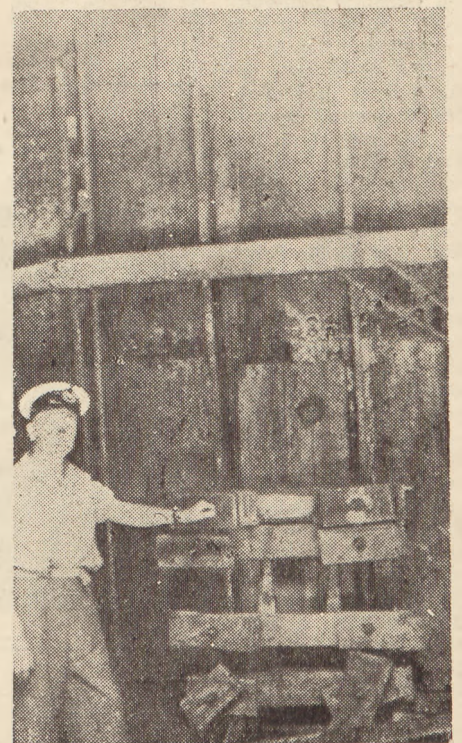
— I co by się stało w takim wypadku — wróciłem do swego pytania z początku rozmowy, czując iż opowieść zbliża się ku końcowi.

Kapitan Schreiber rozłożył ręce.

— Cóż — kapitan uśmiechnął się — w takim wypadku chyba byśmy nie rozmawiali ze sobą, tak jak teraz — bo proszę sobie wyobrazić, że tych osiem ton stali robiących normalnie 100 obrotów na minutę, nagle się rozpada i siła odśrodkowa wyrzuca te „kawaleczki” na burty i dno... doprawdy średnia przyjemność. Ale jeśli do tego nie doszło, to zdaje mi się, że nie byłoby pozbawione słuszności twierdzenie, że jednak... „Lewant” miał szczęście...

Ale „Lewant” miał nie tylko szczęście. Miał przede wszystkim dobrą, zgraną i zdolną do poświęceń załogę. I mam wrażenie, że to właśnie miało decydujące znaczenie w tej całej historii...

STANISŁAW BISKUPSKI



BROŃ PODWODNA

40

artykule niniejszym nie znajdziecie, drodzy Czytelnicy, ani sensacji, ani czegoś, co by Was z miejsca potrafiło zainteresować. Jest to bowiem artykuł techniczny, napisany sucho i być może nieciekawie. Opowie on Wam o broni podwodnej — prosto i bez zbytecznego balastu literackiego. A jednak przeczytajcie go do końca. Warto bowiem wiedzieć co to jest broń podwodna i jakim celom służy. Zresztą znajdziecie tu i takie rzeczy, o których z pewnością nie wiedzieliście przedtem..

Broń podwodna — to bynajmniej nie okręty podwodne, tak jak sądziliście zapewne dotąd. Prócz przymiotnika „podwodny” nie ma ona z tymi okrętami nic wspólnego. Broń podwodna zajmuje w Marynarce Wojennej szczególne miejsce. Jest to bowiem broń, która obok artylerii, odgrywa niesłychanie ważną rolę w walce na morzu, znajdując szczególne zastosowanie zarówno na okręcie, jak i w lotnictwie morskim.

Broń podwodna zajmuje się wykorzystaniem wszelkich ofensywnych i defensywnych środków walki, jakie mogą być zastosowane na powierzchni i pod powierzchnią wody w stosunku do nawodnego lub podwodnego przeciwnika, i dzieli się — ze względu na dużą różnorodność środków technicznych — na kilka podstawowych grup: 1 — sprzęt zwalczania okrętów podwodnych, 2 — sprzęt torpedowy, 3 — sprzęt minowy, 4 — sprzęt trałowy.

Szczupłe ramy niniejszego artykułu nie pozwolą nam, niestety, na szczegółowe omówienie każdej grupy, tym niemniej, przynajmniej w ogólnych zarysach, postaramy się zapoznać naszych Czytelników z podstawowymi elementami broni podwodnej.

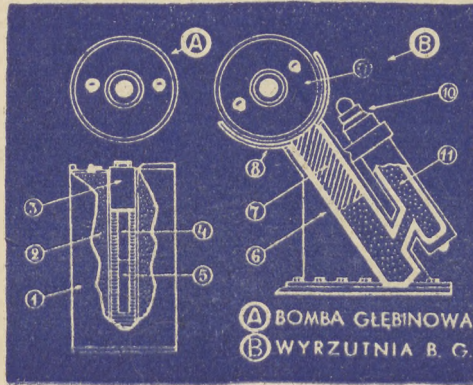
SPRZĘT ZWALCZANIA OKRĘTÓW PODWODNYCH

Do sprzętu zwalczania okrętów podwodnych należą przede wszystkim bomby i pociski głębinowe, oraz sprzęt pomocniczy, w postaci wyrzutni B.G., zwykłych lub wielokrotnych miotaczy pocisków głębinowych, oraz wszelkiego rodzaju aparatów podsłuchowych. Sprzęt ten znajduje się na okrętach prawie wszystkich kategorii (do krawężników włącznie), jak również użyty być może przez samoloty.

Bomby głębinowe (B.G.) — to najgroźniejszy wróg okrętu podwodnego. Działanie tych bomb — wybuchających na zasadzie hydrostatycznego ciśnienia wody, na dowolnej z góry nastawionej głębokości — okazało się najskuteczniejszym środkiem walki z okrętami podwodnymi, co niejednokrotnie potwierdziły doświadcze-

Opracował

KPT. MAR. FR. J. WALICKI



BOMBA GŁĘBINOWA

1 — Kadłub bomby głębinowej (długość 84 cm, średnica 44 cm, waga 200 kg), 2 — ładunek materiałów wybuchowych, 3 — przyrząd zapalający, 4 — detonator, 5 — zapalnik, 6 — lufa miotacza B.G., 7 — trzon kołyski, 8 — kołyska B.G., 9 — bomba głębinowa, 10 — mechanizm odpalający, 11 — komora wybuchowa.

nia minionej wojny. Budowa bomby głębinowej jest bardzo prosta. Składa się ona z zamkniętego cylindra metalowego — wypełnionego materiałem wybuchowym — i z umieszczonego wewnątrz mechanizmu zapalającego, powodującego wybuch bomby na żądanej głębokości od 15 do 400 metrów. Rzucanie bomb głębinowych odbywa się pojedynczo lub seriami, bądź to przez

zwykle zepchnięcie bomby z pokładu (rufy) okrętu, bądź też przy pomocy specjalnego urządzenia, zwanego wyrzutnią. Ta ostatnia pozwala na rzucanie bomb w jednym, lub kilku kierunkach, na odległość kilkudziesięciu metrów. Celem ulepszenia metod rzucania bomb głębinowych wprowadzono w czasie ubiegłej wojny tzw. wielokrotne miotacze typu „OŚMIORNIKA”, wyrzeliwujące kilka B.G. przed dół celu, na odległość kilkuset metrów. Tym samym celem służy również pocisk głębinowy (P.G.), które jednak eksplodują na zasadzie uderzeniowej, a więc dopiero po zetknięciu się z celem. Wyrzucanie tych pocisków odbywa się przy pomocy specjalnych miotaczy, z których miotacz wielokrotny typu „Jeż” wyrzeliwuje kilkanaście pocisków jednocześnie przed dół okrętu na odległość kilkuset metrów.

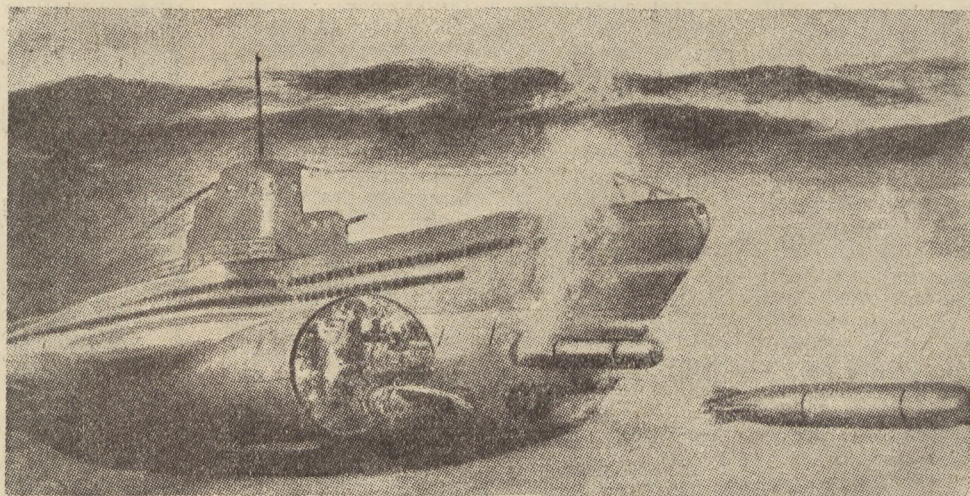
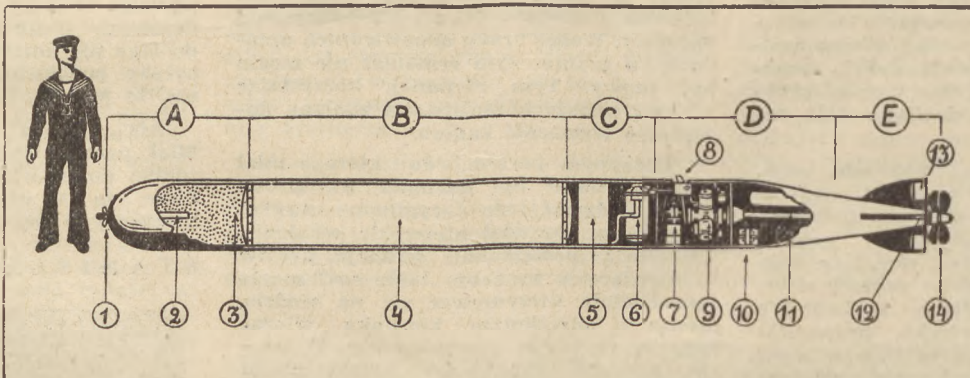
Celem wykrycia okrętów podwodnych przeciwnika i ustalenia miejsca ich pobytu — używa się w Marynarce Wojennej specjalnych aparatów podsłuchowych, z których najbardziej znany jest „ASDIC”, działający, albo jako odbiornik fal dźwiękowych poruszającego się w wodzie celu, albo też jako nadajnik i odbiornik fal elektromagnetycznych, wysyłanych w kierunku celu i odbijających się od niego.

SPRZĘT TORPEDOWY

Sprzęt torpedowy — to podstawowy i najważniejszy oręż broni podwodnej. Składa się on z wszelkiego rodzaju torped, aparatów torpedowych i urządzeń kierowania ogniem torpedowym tj. celowników i centrali.

Główną bronią tego sprzętu jest torpeda — jeden z najmniejbezpieczniejszych i najskuteczniejszych przeciwników okrętu nawodnego. Torpeda jest to konstrukcja stalowa o dużym ładunku materiałów wybuchowych, mogąca poruszać się w wodzie w dowolnym kierunku, w zależności od uprzedniego nastawienia jej skomplikowanych mechanizmów. Kaliber torped waha się od 400 do ponad 600 mm, przy długości od 5 do 8 m i wadze od 750—2 200 kg. W przedniej części torpedy, zwanej głową, znajduje się materiał wybuchowy o wadze od 150 do 300 kg. Koszt nowoczesnej torpedy można porównać z kosztem 10 samochodów ciężarowych. W zależności od napędu, który może być motorowy, turbinowy, lub elektryczny, szybkość torpedy waha się w granicach od 30 do 60 węzłów, a jej zasięg od 1 000 do 40 000 metrów.

Po odpaleniu torpedy ze specjalnie w tym celu skonstruowanego aparatu, znajdującego się nad powierzchnią lub też pod powierzchnią wody, bądź też po zrzuceniu



TORPEDA MORSKA

A — Głowa bojowa torpedy, B — zbiornik sprężonego powietrza, C — komora zbiorników naftowych, D — rufa torpedy, E — krzyżulec. 1 — Zderzak z bezpiecznikiem, 2 — detonator, 3 — ładunek materiałów wybuchowych, 4 — zbiornik sprężonego powietrza, 5 — zbiornik wody, 6 — zbiornik nafty, 7 — przyrząd głębokości, 8 — starter, 9 — silnik, 10 — żyroskop, 11 — wały, 12 — stery głębokościowe, 13 — stery kierunkowe, 14 — śruby.

jej przez ścigacz lub samolot, torpeda nie porusza się po powierzchni wody, lecz przy pomocy własnego napędu płynie pod powierzchnią, na głębokości dającej się dowolnie regulować i wahającej się w granicach od 1 do 10, a nawet 20 m. W zanurzeniu tym utrzymuje torpedę specjalny mechanizm, zwany przyrządem głębokości. Wybuch torpedy następuje bądź to przez zderzenie się z celem, bądź też wskutek podniety magnetycznej, wywołanej przez cel. W tym ostatnim wypadku wybuch wywołany jest zderzaniem elektromagnetycznym, zaopatrzonym w dwustopniowy wzmacniacz z lamp katodowych.

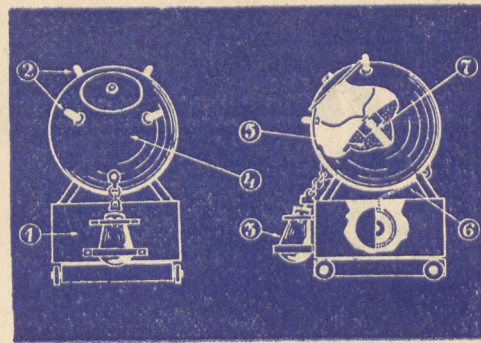
Najczęściej spotykanym typem tej broni są torpedy o napędzie powietrzno - naftowym lub powietrzno - spirytusowym. W okresie minionej wojny powstało jednak szereg nowych typów tej broni, a przede wszystkim torpedy elektryczne (zwykle i o samo-naprowadzaniu akustycznym), torpedy spadochronowe, torpedy kierowane (lotnicze i brzegowe), torpedo - miny, oraz torpedy dalekosiężne.

Torpedy elektryczne posiadają, zamiast zbiornika powietrza — dużą baterię akumulatorów, zamiast zaś motoru lub turbiny — silnik elektryczny. Torpeda elektryczna samo - naprowadzająca się akustycznie posiada w głowie bojowej dwa oscylatory czułe na fale dźwiękowe i kilkulampowe urządzenie radiowe, które zamienia fale dźwiękowe na drgania elektromagnetyczne, wzmacnia je, moduluje, prostuje i ostatecznie powoduje zamknięcie obwodów elektromagnesów, skierowując przez to torpedę na żądany cel. Torpeda spadochronowa jest to torpeda używana przeciwko portom lub konwojom, a działalność jej polega na krążeniu po powierzchni wody po linii rozkręcającej się spirali, aż do chwili zderzenia się z celem,

o co w basenie portowym lub w konwoju nie jest trudno. Torpeda kierowana z lądu jest torpedą elektryczną, połączoną z wybrzeżem przy pomocy kabla o długości ok. 6000 m. Torpeda kierowana z samolotu jest to również torpeda elektryczna, połączona jednak kablem z niedużą bojką, wyposażoną w odbiorniczonadawczy aparat radiowy i zrzuconą z samolotu wraz z torpedą w odległości ok. 6000 m od konwoju, lub innego celu. O ile torpeda porusza się złym kursem — samolot nadaje odpowiedni sygnał do bojki, ta zaś przekazuje go torpedzie, która z kolei odpowiednio skręca w kierunku właściwego celu. Torpedo - mina jest torpedą, wystrzelianą z portu w kierunku pewnego toru wodnego, dla zamknięcia przejścia. Z chwilą skończenia się jej przebiegu, torpeda tonie, stając się miną magnetyczną. Torpeda dalekosiężna jest to torpeda, przeznaczona dla atakowania nieprzyjacielskich portów lub red i posiada zbiornik powietrza lub baterię akumulatorów dwukrotnie dłuższą. W torpedy tego rodzaju wyposażone są przeważnie ścigacze dla strzelania spoza horyzontu, do odległości nawet 40 000 m.

Specjalny rodzaj torped stanowią torpedy kierowane przez ludzi. W okresie minionej wojny kraje walczące skonstruowały kilka ciekawych typów tej broni, używając ją jednak tylko w sporadycznych wypadkach, uzależnionych od wybitnie dogodnych warunków.

W broń torpedową uzbrojone są przeważnie wszystkie okręty wojenne do pancernika włącznie. Szczególnie niebezpieczną bronią staje się jednak torpeda w ręku dobrze wyszkolonego dowódcy okrętu podwodnego, lub dobrego lotnika. Przekonało się o tym w czasie minionej wojny wielu marynarzy, których okręty i statki poszły na dno od jednego tylko, lecz celnego trafienia torpedą.



MINA UDERZENIOWA

1 — Kotwica miny, 2 — czopy ołowiane, 3 — przyrząd hydrostatyczny ustawiania miny pod wodą, 4 — kadłub miny, 5 — ładunek materiału wybuchowego, 6 — min-lina, 7 — detonator.

SPRZĘT MINOWY

Do sprzętu minowego należą miny oraz urządzenia do ich stawiania w postaci torów minowych na jednostkach nawodnych i wyrzutni minowych na jednostkach podwodnych.

Mina morska składa się z kadłuba o kształcie kulistym, sferycznym, walcowatym lub ich kombinacji, wewnątrz którego znajduje się ładunek materiałów wybuchowych o wadze od 100 do 1000 kg. jak również przyrząd zapalający, którego działanie następuje w pewnych ściśle określonych warunkach. Ze względu na charakter użycia min, dzielimy je na 3 zasadnicze rodzaje: 1) dennne — posiadające pływalność ujemną, które stawia się jedynie na wodach płytkich, 2) zakotwiczone — posiadające pływalność dodatnią i urządzenia celem zakotwiczenia, 3) dryfujące — posiadające również pływalność dodatnią i pływające po wodach nieprzyjacielskich, a w szczególności kanałach, w których istnieją prądy (z wyjątkiem Browna).

Ze względu na sposób wywołania detonacji istnieje kilka rodzajów min morskich, a mianowicie: a) miny uderzeniowe — gdzie działanie przyrządu zapalającego, a zatem i wybuch, spowodowane jest wstrząsem lub uderzeniem, b) miny akustyczne — gdzie zamknięcie się relais i odpalenie następuje wskutek wibracji śrub okrętowych lub maszyn, c) miny magnetyczne — gdzie zamknięcie się relais i obwodu prądu odpalającego następuje pod wpływem siły pola magnetycznego, d) miny ciśnieniowe — gdzie zmiana ciśnienia wystarczającego do odpalenia następuje pod wpływem różnicy poziomów fali, posuwającej się za statkiem lub okrętem.

Niektóre miny zaopatrzone są w urządzenia samoniszczące, powodujące wybuch miny po z góry przewidzianym czasie.

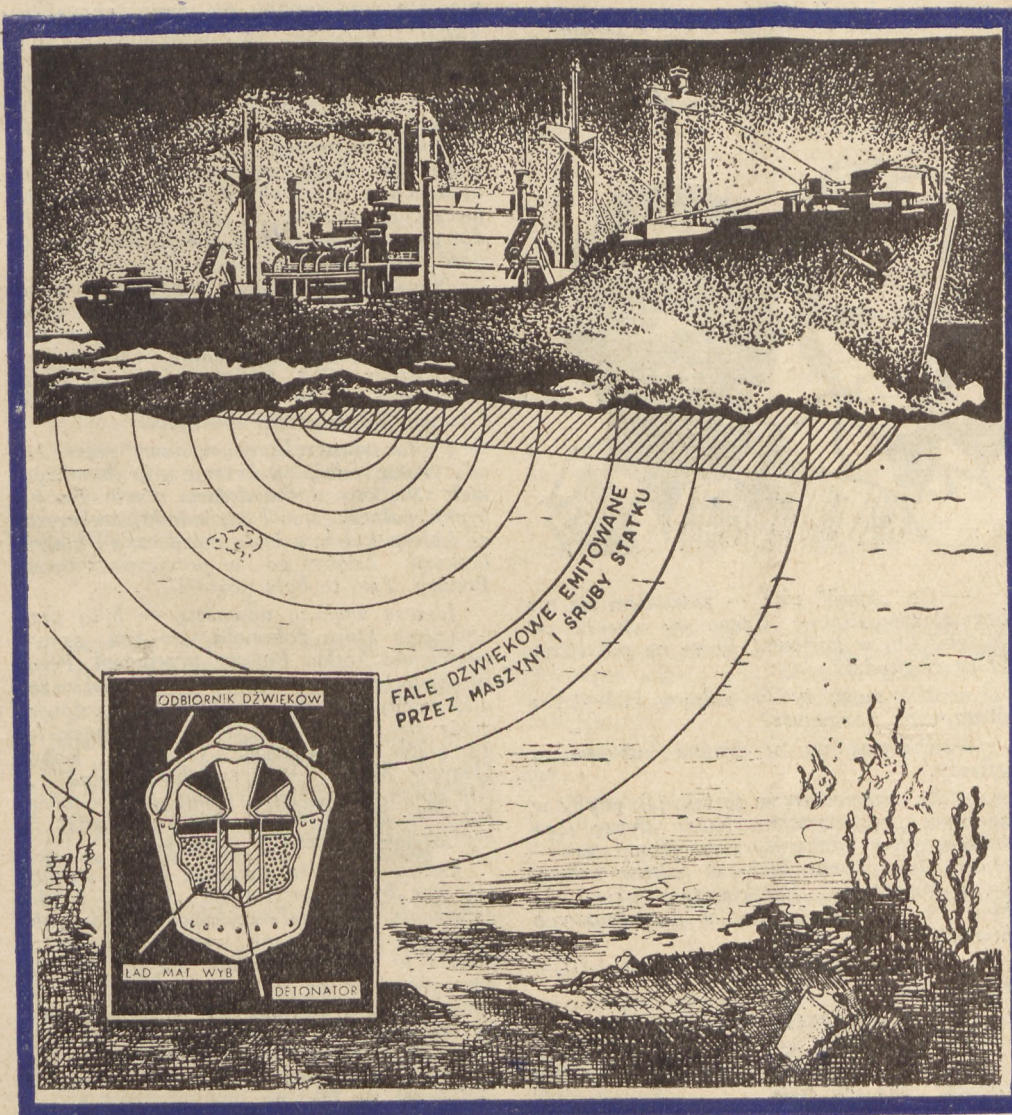
*

Czwartą wreszcie i ostatnią grupą sprzętu, wchodzącego w skład broni podwodnej, jest sprzęt tralowy. Jest to jednak temat zbyt obszerny, aby go zmieścić w szczyplych ramach niniejszego artykułu. Zagadnieniu temu poświęćmy specjalny artykuł w jednym z najbliższych numerów naszego pisma.

KPT. MAR. FRANCISZEK JAN WALICKI

MINA AKUSTYCZNA I JEJ DZIAŁANIE

Oto zbliża się statek załadowany sprzętem wojennym. Port przeznaczenia jest już niedaleko, ciemna noc ogranicza działalność nieprzyjacielskiego lotnictwa i wszystkie znaki na morzu i niebie wróżą pomyślne zakończenie podróży. Ale na dnie morskim w okolicy portu już od kilku dni czatują na swą zdobycz niepozorne na oko miny akustyczne, rozrzucone tu przez przeciwnika. Statek jest coraz bliżej. Z chwilą gdy do wrażliwego „ucha“ miny dobiegnie szum maszyn i śrub zbliżającego się statku — martwa na pozór mina srogo się zemści na intruzie, który zakłócił jej spokój. Zatkaj uszy, drogi! Czytelniku! Za kilka sekund nastąpi wybuch...



Ozarna duży

opowiadanie

W. BILL - BIEŁOCERKOWSKI

Norweg Nils, o przezwisku Ponury, był palaczem na angielskim statku handlowym. Był to starszy już, małowymny człowiek. Długi, spalony żarem i wyschnięty pracą palacza, rzekłbyś, swoim ponurym wyglądem zdolny był sprowadzić chmurę w najjaśniejszy dzień. Rzadko kto widział go uśmiechniętego. Nawet i uśmiech jego wyśmiewał się kwaśny.

Życie tego człowieka było jednostajne. W porcie, gdy miał pieniądze szybko je przepijał w pierwszej lepszej knajpie, gdy ich nie miał, laził bez celu po pokładzie statku. W otwartym morzu — wachta, podwachta, praca przy kotłach — wszystko to wykonywał automatycznie. Zdawało się, że tak samo automatycznie jadł, pił i spał.

Był człowiekiem pełnym dziwactw. Krążyły pogłoski, że przeszłość jego obfitowała w ciężkie przeżycia, ale nikt nie wiedział, co to właściwie było.

Jak to się często zdarza, los, jak gdyby chcąc splatać figła, łączy z sobą ludzi o zupełnie różnych charakterach. Jednym z współtowarzyszy jego pracy, był Murzyn Joe, młody, dwudziestopięcioletni, o atletycznej budowie chłop na schwał. O ile Norweg był ponury, o tyle Murzyn był pełen radości życia i skłonny do żartów. Murzyn milczał tylko we śnie. A właściwie i wtedy nieraz uśmiechał się. Korzystał z każdej okazji, aby się pośmiać. Było w nim coś z usposobienia dziecka. Zabawnie było patrzeć, jak śmiejąc się bez przerwy, rozmawiał z Ponurym, a ten odpowiadał mu skąpym pomrukiem.

A jednak głośny Joe nie należał do ludzi dokuczliwych. Za wyjątkiem marynarza Andy, Amerykanina, cała załoga odnosiła się do czarnego Joe przynajmniej. Był szalenie dobroduszny. „Good chap” — „pocziwy chłop”, tak go nazywaliśmy. I dlatego wprost niezrozumiała, bezpodstawna była dla nas ukryta, a czasem i otwarta nienawiść Amerykanina Andy do Murzyna. Wiedzieliśmy o tym, że w Stanach Zjednoczonych odnoszą się nieludzko do Murzynów. Podobny stosunek do czarnych zaobserwowaliśmy i w Ameryce Południowej. No i tutaj, na angielskim statku, nie można było nie dostrzec pewnego odcienia wstępu do Murzynów ze strony dowództwa — Anglików.

Ale Murzyn był niezastąpiony w robocie, — z tym trzeba się było liczyć. Lubilem patrzeć na niego w czasie pracy. Każdy jego ruch był obliczony, energiczny i dokładny. Dowodził kotłem, zmuszając ogień raz do żwawego trzasku, kiedy indziej — do smutnego szumu, lub wątlęgo tlenia. Jego potężne muskuły, całe czarne błyszczące ciało, poruszało się energicznie i bez przerwy. To była solidna praca, w swoim rodzaju sztuka.

Tak, Joe był pocziwym chłopcem. I tu, w kubryku, my, prości ludzie różnych narodowości (ręcz często spotykana w angielskiej flocie handlowej) związani jedną pracą, dalecy byliśmy od tego, żeby o człowieku sądzić według koloru jego skóry, są-

dziiliśmy, że o człowieku po prostu stanowi charakter. Murzyn Joe był dobrym chłopcem, a Amerykanin Andy — złym, porywczym i chelpliwym. W swoim kraju był trzecim oficerem, na nasz statek przybył przypadkowo. Upił się raz w Rotterdamie, a gdy wytrzeźwiał, ze statku jego nie pozostało śladu. Widać wypompował się zdrowo na brzegu, skoro zmuszony został do zaciągnięcia się na angielski statek, jako zwykły marynarz.

Zrazu pokorny, szukający pochlebstw, stopniowo, oswoiwszy się z położeniem, na każdym kroku zaczął podkreślać swój stopień i wyższość Yankesa nad innymi narodowościami. Ale najbardziej nienawidził Murzyna. Korzystał z każdej sposobności, aby poza oczami poniżyć Joe'go. Na otwartą walkę z nim nie decydował się: Murzyn wyglądał na silacza.

Nic nie mówiliśmy Joe'emu o wrogości Andy, lecz, jak sprostaliśmy, sam domyślał się jej — niewątpliwie przeżywał ją. Widać to było po zakłopotaniu, jakiego doznawał, ilekroć odwiedzał nasz marynarcki kubryk. Andy zazwyczaj nie odpowiadał na jego powitania i z każdym dniem stawał się wobec niego coraz bardziej bezczelnym. Prawdopodobnie zakłopotanie Murzyna przyjmował za nieśmiałość.

— Czy nie czas nam zamknąć gębę temu Yankesowi? — spytałem raz Greka, Janulisa.

— Niech mu sam Joe zamknie paszczę — odpowiedział Janulis. — To będzie mocniej.

„Eech, doczeka się ten Yankes” — pomyślałem.

...Po kilku dniach, gdy Ponury zaszedł do naszego kubryku, Andy nieoczekiwanie napadł na niego:

— Jak możesz ty, biały, pracować na jednej wachcie z Murzynem? Nie wstyd ci?...

— Wstyd?! zapytał Ponury.

— Przecież to Murzyn!

— No, i co z tego?

— Przecież to nie człowiek, a zakala!

Ponury mruknął zagniewany:

— Jeśli chodzi o zakalę, spojrzij lepiej na siebie, — mówiąc to, odwrócił się i wyszedł.



— Co, „zjadł” cię? — zaśmiałem się nie bez złośliwości. — Czego ty chcesz od Joe'go? On w kotłowni, ty — na pokładzie. O co ci chodzi?

— Nie mogę żyć w jednym kubryku z Murzynem, rozumiesz?

— Przecież on w drugim kubryku, u palaczy.

— Za przepierzeniem to tak, jak gdyby w ogólnym pomieszczeniu. Kiedy słyszę jego śmiech, jego gdakanie, cały płonę! Ja — oficer, Amerykanin, biały, w jednym kubryku z Murzynem! Przekleństwo jakieś! Ja bym mu pokazał u nas w Południowych Stanach!

— Ty mu pokaż tutaj... — powiedziałem z uśmiechem.

— Ja z Murzynami nie rozmawiam.

— Boisz się!

— Z Murzynami nie biję się, żeby nie dotykać ręką ich ciała.

— A co zrobisz, jeżeli Murzyn dotknie twego ciała? — śmiejąc się, spytał Janulis.

— Rozłożę go łomem, nie brudząc rąk.

Żelazne drzwi kubryku otworzyły się z hałasem. Na progu stał Joe, obnażony po pas. W lewej ręce trzymał bańkę z wodą do picia: szykował się do wachty. Milcząc przez minutę, patrzył wyzywająco na Andy'ego, swoimi czarnymi płonącymi od wściekłości oczami. Po raz pierwszy widziałem taki wyraz twarzy u Joe'go. Nie było w niej już nic z łagodności dziecka. To był wzrok tygrysa, gotującego się do skoku.

Andy zbladł. W pełnej napięcia ciszy rozległ się głos Joe'go:

— Wszystko słyszałem. Bierz łom, łopatę, nóż, bierz co chcesz i wychodź na pokład. Ja — z gołymi rękami.

Oczy Andy'ego wyrażały przestרח. Cofnął się.

— No! — groźnie podniósł głos Joe i wszedł do kubryku.

Zamieniliśmy się z Janulitem spojrzenia, nie wiedząc, co uczynić. Sprawa przybierała poważny obrót.

W tym momencie do kubryku pośpiesznie wszedł Ponury.

— Rzuć Joe, nie paskudź swoich rąk — krzyknął. — Płuń na to!

— Masz rację — odparł Joe, i zrobiwszy jeszcze jeden krok, splunął...

Andy wzdygnął się. Murzyn splunął mu w twarz! Zdawało się, że zaraz rzuci się na Joe'go... Lecz minęła chwila, druga... Andy trwał w bezruchu. Murzyn spokojnie odwrócił się doń plecami i skierował ku wyjściu.

— Na wachcie! Na wachcie! — przynaglił go Ponury. — Zaraz będzie gong.

Gdy obaj znikli, Janulis zachichotał:

— Oo, widzisz, to było jak się należy. Nie brudząc rąk...

— Drogo mi za to obaj zapłacą, — ochryple mruknął Andy.

Zdawało się, że zakrztusił się od duszającej go złości. — Zapłacał — powtórzył.

Janulis i ja uśmiechnęliśmy się ironicznie. Do jego groźby nie przywiązaliśmy wagi.

Ale omyliliśmy się.

Życie na statkach, znajdujących się na pełnym morzu — to bezustanna praca, pełna napięcia walka z żywiołem przy braku wszelkich rozrywek. A jeśli wziąć pod uwagę, że statek cały czas kołysząc się po oceanach i morzach, dokonywał dalekich męczących rejsów, nic dziwnego, że wylądowanie nerwowe w porcie nieraz nosiło dość dziki charakter.

Na oceanie wszelka istota, nie mająca bezpośredniego kontaktu ze statkiem, papuga, kot, czy małpka, były wydarzeniem niezwykłym w życiu marynarzy. Zabawiali się nimi, naiwnie jak dzieci, w krótkich godzinach odpoczynku. Na naszym statku nawet i takich przyjemności nie było.

I oto wyruszyliśmy w nowy rejs. Nie zdążyliśmy odbić od brzegu, gdy do wszystkich zakątków statku dotarła nowina: w kubryku palaczy zjawił się młody, srebrzystego koloru kotek, z białą mordeczką i białymi łapkami. Zdobył go w porcie nasz palacz Ponury. Tak, to była nowość!

Jeszcze większą nowością — było przeobrażenie które dokonało się na samym właścicielu kotka. Ponury przemówił, Ponury uśmiechnął się. Gdybym go nie znał wcześniej, nigdybym nie uwierzył, że człowiek może się tak zmienić. Jego przydomek już do niego nie pasował. Otrzymał nowy: „Happy Mama” — „szczęśliwa mama”. A gdy pytano go: „Hello, mama, jak się miewa baby”? on — śmiejąc się, opowiadał jakiś zabawny epizod z życia kota.

Ledwo mógł się doczekać końca wachty, tak mu było śpieszno do „baby”, a idąc na wachcie, zanudzał wszystkich prośbami, aby pilnowali kotka i nie wypuszczali go na pokład w czasie sztormu. Za to pozwalał nam zabawiać się kotem, z uśmiechem zadowolonia przypatrując się wycyznom swego wychowanka. Kotek był bardzo żywy i zabawny. Z jego psot śmieliśmy się tak, że w szafie dzwoniły naczynia. A najgłośniej śmiał się Joe.

...Tylko Andy nie lubił kotka. I kiedy „baba” przybiegał do nas, Amerykanin rzucał na niego pełne wściekłości spojrzenia.

— Patrzysz na niego jak wąż-dusiciel na królika, — powiedziałem doń kiedyś.

— Biega po łózkach i roznosi pchły, — ze złością odpowiedział Andy.

— Kłamiesz! — wtrącił się Janulis. — Nienawidzisz go, bo nie lubisz Nilsa. Wiem... Nikogo nie lubisz. Nilsa za to, że ten lubi Joe'go, Joe'go za to, że czarny... A ty, czy choć raz pomyślałeś nad tym, dlaczego ciebie nikt nie lubi? Nie wiesz? Choć jesteś biały, duszę masz czarną!...

— Racja — potwierdziłem.

Andy nic nie odpowiedział. Ostatnimi czasami w ogóle zlagodniał. Ale oczy miał jakieś niedobre...

W kubryku alarm. Nils z rozpaczą pędzi po pokładzie, zaglądając we wszystkie kąty i dziury. Pomaga mu Joe. Znikł kotek. Nawet Andy wyraża ubolewanie. Ale poszukiwania nie dają żadnych rezultatów. Wszystkie ładownie wypełnione i kot mógł zniknąć tylko za burtą. Ale jak się to stało? Pogoda spokojna, statek zbliżał się do tropiku.

— Prawdopodobnie kotek wskoczył na burtę i wpadł do wody, pod śrubę, — za wyrokował Andy.

— Czemu on ma takie złodziejskie oczy? — pomyślałem.

*

W nocy obudziłem się nagle. Dziwnie! Zazwyczaj nikt i nic, prócz ręki i głosu wachtowego, nie mogło podnieść mnie z łóżka. Nie budziłem się nawet w czasie sztormu, gdy statek drżał całym swym żelaznym kadłubem, kiedy wszystko wokół skrzypiało, trzeszczało, huczało. Ale teraz ocean był cichy i spokojny, a lekkie fale kołysały wprost do snu. Co się stało? Senne oczy błędziły po kubryku. Andy i Janulis mocno spali. Wszystko w porządku. Co za lichy!

I tak nie rozumiejąc, co było przyczyną mego przebudzenia, już chciałem przewrócić się na drugi bok, gdy usłyszałem szept i lkanie za przepierzeniem.

Łzy na statku są zjawiskiem niezwykłym i dlatego właśnie zbudziłem się. Nils lkał. A Joe szeptał coś do niego.

— Zabij go, Joe. Zabij! To on utopił mego kotka.

— Nie bądź głupi, Nils. To ci nic nie ulży. Znajdę ci innego kota, słowo honoru...

— Nie chcę innego!

— No, śpijmy. Za godzinę wachta.

— Nie pójdę!

— Chcesz, żeby nagrodzili cię „czarną pieczęcią” w księżce żeglarskiej?

— Diabli z tym! Nie mogę pracować.

— Nic, nic... Jakoś to będzie. Śpijmy.

Usnąłem, ukolysany ich szeptem, a kiedy zerwałem się na wachtę, ujrzałem, jak przeszły obok mnie dwie postaci. Z obojętnym, rzekłbyś martwym wyrazem twarzy, sunął Nils, a za nim, energicznie popychając go, szedł Joe.

*

Przewisko „Ponury” jeszcze bardziej teraz pasowało do Nilsa. Zachowywał się tak, jakby stracił język. Twarz jego wyrażała przynębnienie...

Bardziej jeszcze dziwna i niepojęta przemiana nastąpiła w Murzynie. Z każdym dniem twarz jego wydłużała się, nie śmiał się już, jak kiedyś. Uśmiechał się tylko, a raczej próbował się uśmiechać, lecz widać było, że uśmiech ten był wymuszony. To nie był dawny silacz Joe.

— Co się stało? Jesteś chory? — pytaliśmy Murzyna.

— Wszystko w porządku — odpowiadał od niechcenia.

— Dlaczegoś tak schudł?

— Pewnie z upału. Tropik.

— A dlaczego inni palacze tak nie chudną?

— Nie wierzone mu. Za tym coś się kryło.



... W pełnej napięciu ciszy rozległ się głos Joe'go: — Wszystko słyszałem...

Chciałem dotrzeć do sedna rzeczy i pewnej nocy udałem się do kotłowni. Gdyby istniało na świecie piekło, to niewątpliwie żar i duszność nie byłyby w nim większe, aniżeli tam. Z pieców wydobywały się języki ognia i w jego tańczącym świetle ujrzałem czarne, obnażone ciało. Joe obsługiwał sam wszystkie 9 pieców. Pod wentylatorem, bez ruchu leżał Ponury. Murzyn pracował za niego. Statek znajdował się na wodach tropikalnych, więc śmiało można było powiedzieć, że Joe wykonywał pracę za czterech.

Nazajutrz, wykorzystując moment, podszedłem do Ponurego.

— Czy ty na serio chcesz, aby Murzyn wyzionął tutaj ducha? — spytałem go.

Ponury spojrzał na mnie tępym wzrokiem.

— Joe w niedługim czasie zacznie płuć krwią — powiedziałem — a gruźlica dla Murzyna, jak ci wiadomo, pewna śmierć... Baba z ciebie, nie marynarz! Nie wstyd ci?

Ponury patrzył wciąż na mnie. Lecz tym razem wzrok jego miał jakiś inny wyraz...

*

W kilka dni potem znów spuściliśmy się do kotłowni. Białe, obnażone po pas ciało Ponurego migotało przy piecach. Pod wentylatorem, z rozłożonymi bezsilnie rękami leżał Joe.

Jasnym było, że Nils długo nie wytrzyma...

Naradziliśmy się z pozostałymi palaczami. Wszyscy zdecydowali przyjść z pomocą Nilsowi i Joe'mu, oczywiście w ścisłej tajemnicy przed dowództwem.

...Każdy z palaczy urywał sobie godzinę snu, by pomóc Ponuremu.

*

...Statek wypłynął wreszcie z tropikalnych wód, powietrze stało się bardziej rześkie. Joe pracował już normalnie, znów uśmiechał się, znać było, że nastąpił w nim jakiś przełom.

— Wytrzymał chłop, — nie patrząc w oczy, mówił Ponury. Widać było po nim, że poczuwał się do winy.

Statek kierował się z wolna do amerykańskiego portu Baltimore. W miarę zbliżania się do kontynentu, Andy stawał się coraz bardziej podniecony.

— Facet zamierza wyokrętować się — zauważył Janulis. — Dawno czekał na tę okazję.

— No i diabli z nim!

— Zauważyłeś, jakim wzrokiem obrzucił on Ponurego i Joe'go?

...W drugim dniu postoju statku w porcie, kiedy grupa marynarzy wróciła z lądu, do kubryku wpadł młody marynarz. Był błądy.

— Co się stało?!

— Zabili! — ledwo dysząc krzyknął marynarz.

— Kogo?! Kto?! Gdzie?!

Oto, co powiedział marynarz:

— Do baru weszło trzech Amerykanów... Z nimi Andy. Po chwili zniknął. Amerykanie podeszli do Joe'go: „Co ty tu robisz, niedźny Murzynie?” „Tu nie Południowe Stany — odparł im Joe. — I ja nie jestem amerykańskim „kolorowcem”. „Ale jesteś Murzynie!” Wszyscy trzej rzucili się na niego. Joe wyrzucił jednego z nich kuflem od piwa. Wtedy pozostali Amerykanie także napadli na Joe'go.

— No, a Ponury?! Gdzie on był?

— Ponury w pewnej chwili zasłonił Joe'go sobą i powiedział, że po jego trupie...

Marynarz zamilkł i spojrzał na nas swymi pełnymi przerażenia oczyma.

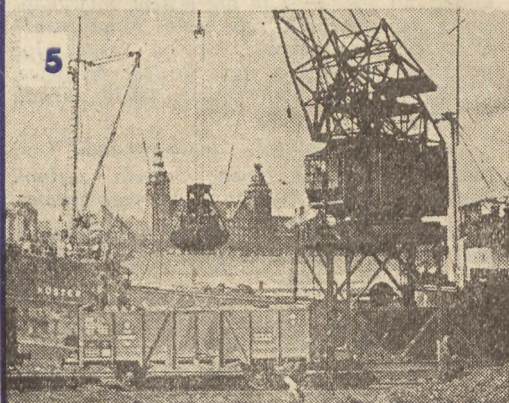
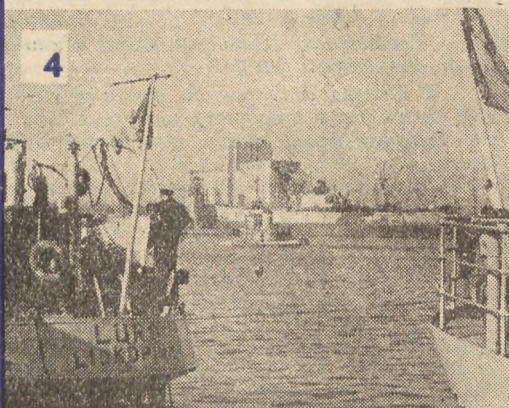
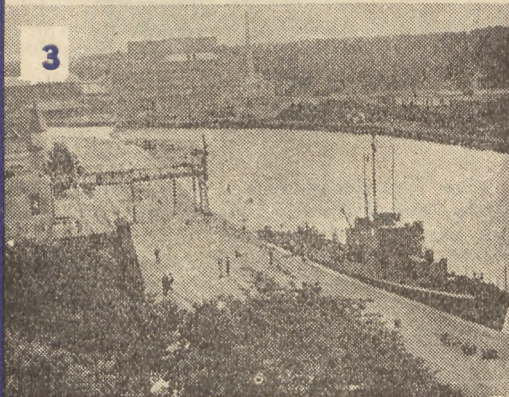
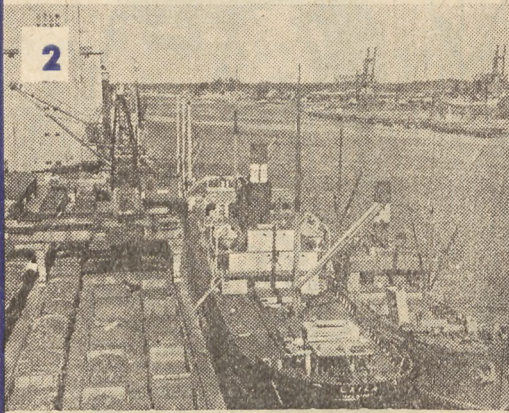
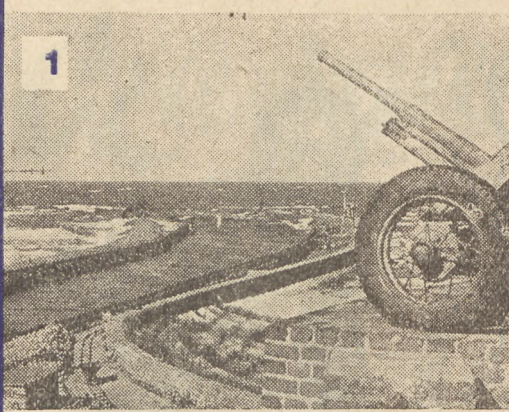
— No, i co dalej?...

— No, i... po jego trupie...

Marynarz odwrócił się.

W kubryku zapanowała ponura cisza...

W. BILL - BIEŁOCERKOWSKIJ
(Tłumaczył J. B.)



2

ZGODNIE Z ZAPOWIEDZIAMI KONTYNU-
UJEMY NASZ DOROCZNY

WIELKI KONKURS MORSKI

Zamieszczone obok zdjęcia (1-5) przedsta-
wiają fragmenty pięciu portów polskich
morskich, rysunki zaś po stronie prawej
(A-E) przedstawiają plany tych samych
portów, umieszczone jednak w innej kolej-
ności, niż zdjęcia. Zadaniem Uczestników
Konkursu jest więc nie tylko odpowiedzieć
na pytanie:

CO TO ZA PORTY?

lecz także określić, którym zdjęciem odpo-
wiadają poszczególne plany.
Odpowiedź zatem na poszczególne pytania
wyglądać będzie, jak następuje (przykład,
którego nie ma w konkursie):

1 - Swinoujście - D
czyli, że pierwsze zdjęcie od góry (oznaczo-
ne cyfrą 1) przedstawia port w Swinoujściu,
natomiast plan tego portu oznaczony jest
literą D.

Na zamieszczonym poniżej kuponie konkur-
sowym należy wpisać odpowiedź, a następ-
nie przesłać wycięty kupon do Redakcji na-
szego pisma: Warszawa, ul. Widok 10, z ad-
notacją „Konkurs Morski“. Termin nadesła-
nia ostatniego kuponu (kuponu Nr 3) upły-
wa z dniem 30 kwietnia 1949 r. (decyduje
data stempla pocztowego).

Między uczestników Konkursu, którzy na-
deślą w podanym terminie prawidłowe roz-
wiązania, zostanie rozlosowanych następu-
jących

100 NAGRÓD

- 1-3: Po jednym pierwszorzędym KA-
JAKU.
- 4-55: Po jednym bezpłatnym PRZEJEZ-
DZIE STATKIEM PZP „GRYF“ na
trasie GDYNIA - SZCZECIN (ewent.
SZCZECIN - GDYNIA) i z powrotem.
- 56-100: Po jednej wartościowej książce Wy-
dawnictwa „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 Warsza-
wie, ul. Widok 10, w obecności Komitetu
Konkursowego, w skład którego wejdą
przedstawiciele Zarządu Głównego LM, Do-
wództwa Mar. Woj., Wyd. „Prasa Wojsko-
wa“ i Redakcji.

Rozstrzygnięcie Konkursu podamy w nu-
merze 6 (czerwcowym) naszego miesięcznika.

A więc zaczynamy...

CO TO ZA PORTY?

KUPON KONKURSOWY Nr 2

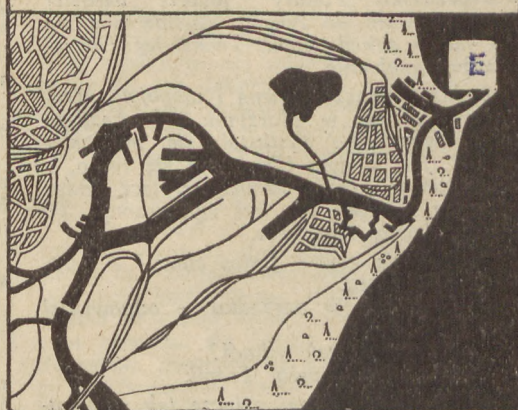
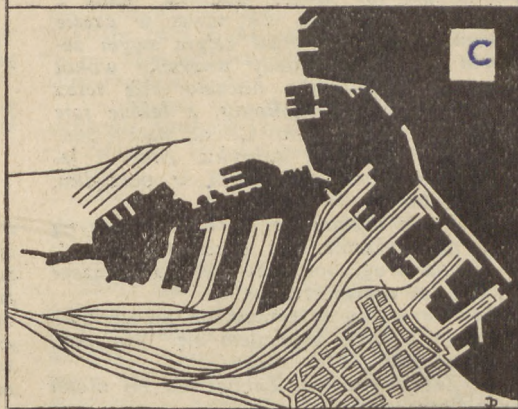
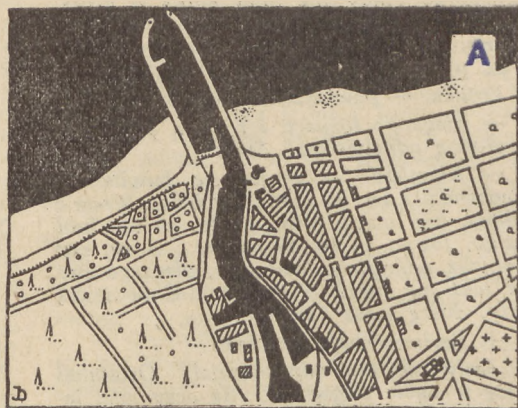
Pot.	Nazwa portu	Plan
1		
2		
3		
4		
5		



Imię i nazwisko:

Adres:

WYPEŁNIJ — WYTNIJ — WYŚLIJ



TORPEDOWA SALWA

Zwiad już niejednokrotnie donosił o niezwykłym ożywieniu pływającym od pewnego czasu w tej części szcherów. Pod opieką szańcanych okrętów, pełniących służbę patrolową, przeciągały tędy tajemnicze transporty, złożone z całych karawan łodzi i barek.

Dowódca okrętu podwodnego komandor podporucznik Zajcew otrzymał rozkaz zbadania podejrzanego odcinka. Proste na pozór zadanie wydawało się początkowo wprost niewykonalne. Pierwsza obserwacja wykazała, że dostęp z morza jest zaminowany i to w sposób niezwykle zawikłany. Nieprzyjacielskie jednostki, przechodząc przez pole minowe wykonywały sześć zwrotów — sześć zygzaków. Oczywiście okręty nawodne mogły wykonywać ten manewr z łatwością, ale w jakież sposób okręt podwodny mógł przejść tak skomplikowanym kursem?

Zająwszy stosunkowo dogodnie i bezpiecznie stanowisko podwodnicy czekał. Cierpliwie obserwowano przechodzące transporty, szczególną uwagę zwracając na te, które przychodziły od strony morza. Po czwartym dniu obserwacji było już sporo „znajomych”. Dwa trałowce „Otto” i „West” wracały przeważnie razem, aczkolwiek życie na każdym z tych okrętów miało zupełnie odrębny charakter. O ile załoga „Otto” nie opuszczała swych stanowisk bojowych od czasu wejścia do zatoki, o tyle zachowanie się załogi „West” napawało Zajcewa znacznie większą dozą nadziei. Oby jak najwięcej tego rodzaju nieprzyjacielskich okrętów! Jeszcze przed podejściem do pola minowego, załoga trałowca, odpoczywała sobie na „całego”. Marynarze siedzieli swobodnie na nadbudówkach, grali w karty, popijali herbatę, słowem — sielanka. No cóż, może i nie należy się dziwić — na trałowcu miejsca mało, w dodatku pomieszczenia są ciasne i niewygodne, zrozumiałe więc, że załoga tego okręciuka większą część czasu wolną spędziła na pokładzie, rozkoszując się świeżym, morskim powietrzem.

Na piąty dzień Zajcew niespodziewanie zanucił piosenkę. Oczywiście nie

Tematem poniższego opowiadania, którego autorem jest znany pisarz radziecki

A. PUNCZENOK

są przeżyła załogi radzieckiego okrętu podwodnego podczas jednej z akcji w okresie II-ej Wojny Światowej. Opowiadanie to zostało przetłumaczone ze zbioru noszącego nazwę „Pro morskiju plechotu.”

na cały głos, ale tak, cicho, cichuteńko, ot po prostu raczej zamruczał niż zanucił. Słyszano go wprawdzie wszędzie, ale to pewnie dlatego, że śpiewał wciąż tę samą melodię a nawet to samo zdanie: „Ach za czym eta nocz, tak była chorosza...”. Słowa te brzmiały rozmaicie. Raz gniewnie, innym razem żalśnie, to znowuż smętnie, lub tęsknie, jak gdyby opanowały go nagle jakieś dalekie wspomnienia.

Szósty dzień obserwacji przeszedł pod znakiem następującego wydarzenia. Po obiedzie dowódca oznajmił:

— Podwodnik musi posiadać cierpliwość zegarmistrza. Ale co byście zrobili, gdyby ktoś z was otrzymał chociażby takie zadanie: — zbadać mechanizm, nie otwierając koperty zegarka?

Wieczorem w przedziale dziobowym Zajcew przeprowadzał pogadankę. Na aparacie torpedowym wisiła lampka, a tuż obok rozłożono mapę, na której czerwoną nitką zaznaczono linię frontu. Dowódca opowiedział o przebiegu działań na froncie. Wieści niestety nie były radosne. To prawda, że przeciw-

trzone. Wzrok wszystkich utkwiony był raczej w twarzy dowódcy, jak gdyby chciano z niej wyczytać to wszystko, co zostało niedopowiedziane. Z kolei kmdr ppor. Zajcew wyjaśnił na czym będzie polegać ich zadanie.

— Zadanie trudne, bardzo trudne. Cóż jednak zrobić. — Musimy jakoś dotrzeć do tego gniazda os. Jedyną możliwością, to iść w zanurzeniu śladem torowym, za jednym z tych trałowców. Za „Otto” byłoby trudniej, ale gdyby tak, jako ostatni szedł „West”? Trzeba będzie czekać na taki wypadek — kiedyś się wreszcie doczekamy. Tylko cierpliwości, cierpliwości i jeszcze raz cierpliwości. Podwodnik wszak musi mieć cierpliwość zegarmistrza...

Starszy bosman Krupienia podniósł się.

— Pozwólcie komandorze...

— Pytanie?

— Tak jest.

— Proszę, słucham.

— A gdyby tak spróbować pójść za „Otto”?

Zajcew spojrzął na twarze marynarzy i zrozumiał. — Tak, to pytanie stawiał nie tylko sam Krupienia. To samo pytanie malowało się na twarzach wszystkich. I wszyscy czekali na jego odpowiedź. Odpowiedź dowódcy. Zapadło głuche milczenie. Przez tubę głosową, ze środkowego przedziału, dochodziło monotonne tykanie zegara. Krupienia poprawił na mapie szpileczkę, po czym jak gdyby z goryczą zaczął mówić.

— Ech, ziemia, nasza, sowiecka ziemia, dla wszystkich nas jest ona ojczyzną. Każdy jej centymetr, każdy krzaczek, każdy kamień — swój, drogi, rodzimy. Czekać, tak — można i czekać, ale ostatnim razem linia frontu o, tu była, a teraz... —

machnął niecierpliwie ręką — pozwólcie usiąść?

Zajcew nie odpowiedział. Nie patrzył na mapę. Bo i cóż. Krupienia nie pokazywał na niej nic nowego i nadzwyczajnego.

— Sprawa niezwykle ryzykowna — odpowiedział w końcu. — Trzeba by pomyśleć, ale uprzedzam: tutaj potrze-



rys. Zborowski

nik ponosił olbrzymie straty, ale cóż, kiedy czerwona nitka w ciągu jednego tygodnia przesunęła się znowuż na wschód. Załoga słuchała dowódcy pochmurnie, ale i uważnie. Zwłaszcza w tej chwili, gdy przestawiał on na mapie dwie szpileczki, nieco bliżej Moskwy i Leningradu. Chociaż prawdę mówiąc na mapę prawie że nie pa-

bną jest taka dokładność, takie współdziałanie...

Tym razem pogadanka przeciągnęła się na dłuższy czas.

*

Kiedy właściwie okręt przeniknął do środka nieprzyjacielskiej zatoki, nikt z tego dokładnie nie zdawał sobie sprawy. Tak samo jak trudno byłoby określić, kto w tym oddał największe usługi. Podstuchowiec Czollaria dawał tak dokładne namiary, że bez żadnego błędzenia okręt przebył pod wodą minową zagrodę, w ślad za nieprzyjacielskim tratowcem „Otto”. Nic więc dziwnego, że ziomek Czollariego oficer nawigacyjny Żużunadze chętnie podkręcając węża, powiedział:

— Oho, nasi z Suchum „nie nawalają”.

Trzeba przyznać, że i sternik Pankratow trzymał okręt na wyznaczonym kursie z dokładnością do ćwierć stopnia, podczas gdy dokładność do pół stopnia uważana jest powszechnie za „jubileuszową”. Jakżeż więc ziomek Pankratowa, bosman Pronin i motorzysta Sawczenko nie mieliby się chętnie

— A nasi — z Chersonu — nawalają — co?

Kucharz Czornych nie miał na okręcie ziomek, ale przygotował tak wspaniałą kolację, że dowódca „wziął próbę”, potem zjadł kolację, otrzymał receptę i rozprawczy się z nią, napisał kartkę do kucharza: „Luch Czornych! — Jeżeli jest jeszcze sałatka, to za godzinkę mogłbym jeszcze”.

No i jak tu ustalić, kto się zasłużył najwięcej?

Okręt ostrożnie podnosił się ku powierzchni i peryskop poszedł w górę. Zapadał zmierzch. Po zatoce sznurowało kulka kutrow i łodzi. Zajcew wyraźnie zmarszczył się, licząc je. Osiem! A na każdej z nich po kulka par oczu. Z tyłu, za rufą, w samej najwyższej części zatoki, dwa okręty zaciągały własne zagrody sieciowe.

— Ciekawa sytuacja — mruknął Zajcew.

Ale mówiąc prawdę nie było w tym nic ciekawego. Zdawało się, że okręt wpadł w pułapkę. Wyjść stąd mógł jedynie tak, jak i wszedł — śladem torowym, któregoś z okrętów, kiedy znowu się zagrodowa zostanie rozwarta dla przejścia jakiejś jednostki. Ale przecież kiedy torpedy eksplodują i transport wyleci w powietrze, to po kiego diabła nagle zagrody otwierają? Przeciwnie, wówczas przedsięwzięte będą wszelkie środki, aby nikogo z zatoki nie wypuścić do czasu, póki okręt podwodny nie zostanie odkryty.

— Wszystko jedno będziemy torpedować — zdecydował Zajcew.

(dokończenie w numerze następnym)

ŚLADAMI NASZYCH ARTYKUŁÓW

JESZCZE O „POŚWIŚCIE“

W związku z art. „Historia 15 godzin“ — zamieszczonym w nr 10/48 naszego pisma, otrzymaliśmy szereg listów od naszych Czytelników. Wobec niemożliwości zamieszczenia całej korespondencji, zmuszeni jesteśmy ograniczyć się jedynie do opublikowania listów najbardziej charakterystycznych lub też do przytoczenia ich najistotniejszych fragmentów. Poniżej zamieszczamy list naszego Czytelnika z Warszawy.

REDAKCJA

Jacht położył się na burcie, trudno, fakt jest faktem.

Pierwsza myśl — co się dzieje z jachtem?

Idzie na dno, czy nie? Bierze wodę, czy nie? Ucieknie spod nóg, czy zostanie? To są pierwsze myśli, które zjawiają się w głowie sternika. Sternik obejrzał jacht i stwierdził brak talszki z balastem. Jak widzę z końca artykułu jacht został wyrzucony na brzeg, a więc był drewniany — to jest bardzo ważne. Sternik powinien sprawdzić, co się dzieje z otworami śrub fałszki, które przechodzą przez kilson jachtu. Wyleciały, czy nie? Dadzą się pozostałe po nich otwory zatkać czy nie? A może są tak szczelnie związane z drzewem, że siedzą dość mocno. Może te śruby były dycytowane na pakury, może na minię, może na gorąco lub na cement? Jachtu nie widziałem.

Natomiast sternik, który bierze trzy niewiasty i jednego chłopca na załogę, musi znać jacht i wiedzieć, że Zatoka Gdanska ma przeciętną średnicę około 40 km. Sternik powinien znać historię urywanych kilów, były takie wypadki, co prawda — jak mi się zdaje nie u nas. Jacht był w takim stanie, że utrzymywał się na wodzie — a więc w pierwszym rzędzie trzeba pomóc, a żeby utrzymał i swoją załogę.

W artykule nie ma wzmianki o najgorszej sytuacji, jaka mogła zajść a mianowicie, że jacht zrobił kompletny zwrot przez kil, spowodowany ciężarem drugiego ramienia, jakim jest ciężar metalowego takelunku rozpiętego na długim ramieniu masztu. Na to też znalazłaby się odpowiednia rada w głowie przytomnego sternika, chyba że jacht znajdowałby się na Amazonce, otoczony przez piraję lub na oceanie w jakimś wyjątkowym punkcie rojącym się od rekinów nie pozwalających nurkować pod pokład.

Zostać na jachcie.

Jeżeli tylko trzyma się na powierzchni wody, to bezwzględnie zawsze zostać! A tym bardziej, jeżeli nie grozi jakiejś nadzwyczajnej rozbicie. Sternik powinien pamiętać o prądach panujących w zatoce Gdanskiej. W jednym wypadku wolno było tym ludziom płynąć do lądu — jeżeli ich pokład skończył im się pod nogami i poszedł na dno, ale w żadnym innym nie powinni opuścić pływającego kadłuba jachtu.

Ratowanie i przygotowanie jachtu do przetrwania.

Zasadnicze pytanie: czy na jachcie była siekiera, czy nie? Jeżeli była, to niepotrzebne ofiary, jeżeli nie było — to też było można sobie poradzić. A więc ratujemy jacht, ratujemy a nie uciekamy — bo jeszcze nie tonie!

Dobry pływak z pływającymi materiałami (jak deski, podłogi czyli z całą tratwą) płyń na koniec masztu i tu stara się umieścić jego top na tej tratwie, gdy tymczasem reszta załogi stara się, o ile może trzymając się szkotów, cumek, pomóc kadłubowi, a żeby top poszedł wyżej, gdyż tamtemu jest ciężko wcisnąć tę

tratwę pod ten top. Tratwę przywiązujemy do topu. W ten sposób mamy krytą zabezpieczoną od kompletnego zwrotu przez kil.

Wszelkie części luźne balastujące jacht, po odpowiednim zastanowieniu się wyrzucić lub nie. Należy wszystko dobrze i szybko przemysleć i wykorzystać. Było jeszcze widno. Jeżeli siekiera była i można ją było wziąć w rękę — to pół biedy. Pierwsza rzecz w takim wypadku — to siekierę należy dobrze uwiązać na linkę do jachtu, a teraz rąbać i nie pomylić się co najpierw. Najpierw maszt, a nie wanty, bo zwiększymy ciężar długiego ramienia całego układu. No a dalej, to już normalna kolej roboty: (przyciągnięcie masztu, jacht stanie na kilu) i zacznie być wszystkim weselej na duszy. Drugi wypadek: nie ma siekiery! Ciężko będzie! Jeden z tratwą na top! Potem znow do środka jachtu i poszperać, powinno się coś znaleźć twardego (żelaznego) i ostro zakończzonego lub jakieś cęgi kombinerki (fit, finka) i cały wysiłek skierować na to, a żeby zdjąć wanty przy koronie, a dalej resztę metalowego takelunku z masztu. W każdym bądź razie skasować o ile możliwości i za wszelką cenę to długie ramię ciężkiego metalu utworzone z want, sztagu i salingu. Wtedy sam maszt pod wpływem już choćby samej fali zacznie się luzować i będzie na pewno możliwość pozbyć się uszczelniaczy wieńca masztu (stopa nigdy nie bywa szplintowana w gnieździe — no różnie na świecie bywa. Najtragiczniejsze by było jeszcze to, a żeby taki szplint był zanitowany na dole). W każdym bądź razie łatwiej jest zobaczyć 3—4 m powierzchni kadłuba, wystającego 25—50 cm nad powierzchnię, aniżeli głowę 20 cm wystającą 5 cm nad powierzchnię wody.

Jacht trzeba opuścić.

Na jachcie powinna być oliwa, a trochę smaru (tawotu) zawsze powinno się znajdować, a to nam będzie bardzo pomocne przy pokonaniu większej trasy pływackiej. Skoro musimy już płynąć to należy w takim wypadku nasmarować całe ciało, ciepłota nie ucieka, a tym samym organizm nie wyczerpie się tak szybko.

Na jachcie muszą być: Rakiety, siekiery, kamizelki, kolo (luksus), składany Berton, oliwa w bańce.

Sternik musi mieć taki stosunek do załogi i vice versa, że co on zarządzi jest święte, a tam na pewno było wiele gadania i wiele zdań, jednym słowem brak dyscypliny. To jest dobre w Łazienkach na hamburce, ale nie na jachcie pełnomorskim.

Wszystko co tu napisałem nie jest oparte na jakiejś literaturze, ale na praktyce. Wybudowałem sporo żaglówek, prowadziłem stocznię w PPW w Warszawie, byłem instruktorem żeglarskim przed wojną, pływalem na swoim pierwszym jachcie po Bałtyku, wybudowałem stalowy jacht 50 m żagla „Piast”, prowadziłem przez cały sezon przystań na Wiśle, prowadząc jednocześnie remonty łodzi. Jako pływak pływalem po 10—15 km na Wiśle, byłem instruktorem i ratownikiem w wojsku, pływalem sporo po Zatoce i proszę mi wierzyć, że wczułem się w sytuację tych ludzi. Oni nie powinni jeszcze wsiadać na taki jacht. To nie dla nich.

Co radzić na przyszłość?

Krótko — bardzo ostra selekcja sterników. Nie znam „Poświstu”, ale jeżeli to był jacht z rewindykacji, to ponosi również część winy klub macierzysty jachtu za niedokładne jego sprawdzenie. Proszę zwrócić uwagę: kil urwał się właściwie przy spokojnej żegludze, a to dużo mówi.

Inż. Tadeusz Gajewski

RAMOWE WYTYCZNE PLANU PRACY

Opracowany przez Zarząd Główny Ligi Morskiej plan pracy na rok bieżący jest niewątpliwie jeszcze jednym krokiem, zmierzającym do scementowania całej organizacji i nadania jej jeszcze bardziej sprężystego charakteru. W odróżnieniu od lat ubiegłych, w których Zarząd Główny korygował zgodnie z założeniami statutowymi plany pracy poszczególnych okręgów LM oraz organizował akcje o charakterze ogólnokrajowym np. Dni Morza, w roku bieżącym plan pracy został opracowany centralnie i obowiązuje wszystkie ognia na terenie kraju. Nie oznacza to bynajmniej, że nie były brane pod uwagę sugestie ogniw terenowych. Wprost przeciwnie przed opracowaniem planu pracy dla organizacji jako całości, Zarząd Główny przestudiował nadesłane na ten temat wypowiedzi z terenu i na ich podstawie opracował plan centralny.

W odróżnieniu od lat ubiegłych plan pracy został przedyskutowany na konferencji, w której wzięli udział przedstawiciele zainteresowanych ministerstw, partii politycznych, KCZZ, P. O. Służby Polsce, ZNP, GUKF i organizacji społecznych. Konferencja miała na celu:

1. Poinformowanie wymienionych instytucji i organizacji o przewidywanych w planie pracy akcjach LM w roku bieżącym.

2. Uzgodnienie z zainteresowanymi resortami poszczególnych instytucji, partii i organizacji, niektórych wspólnych akcji, których realizacja przewidziana jest w roku bieżącym.

3. Uzyskanie informacji o pomocy, jakie zainteresowane instytucje, partie i organizacje będą w stanie okazać LM w zainicjowanych przez nią akcjach.

Warto podkreślić, że na zwołanej konferencji plan pracy LM spotkał się z ogólnym uznaniem. Wszyscy delegaci obiecali współpracę i pomoc.

Na drugiej z kolei konferencji, która odbyła się przy udziale aktywistów ligowych okręgów LM, oraz kierowników biur tych okręgów, plan pracy został przedyskutowany w świetle możliwości terenowych. Dyskusja wykazała całkowitą realność planu i możliwość jego wykonania przez ognia LM.

Zadanie podstawowe planu omówimy w numerze następnym. Poniżej podajemy uwagi Zarządu Głównego LM o realizacji planu w r. 1948 oraz ramowe wytyczne planu pracy na rok bieżący.

Liga Morska przystępując do realizowania swoich programowych i statutowych celów i zadań wg nakreślonego rocznego planu pracy robi to na podstawie szczegółowej analizy, wyników i osiągnięć, jak również błędów i niedociągnięć działalności całej organizacji w roku 1948.

Plan pracy w roku 1948 zrealizowany został nie we wszystkich punktach. Wykonano jednak najważniejsze zadania, umożliwiające Lidze Morskiej pozytywną pracę dla rozwoju Polski Demokratycznej.

Zerwano z reakcyjnymi tendencjami nawrotu do tradycji i metod przedwojennej LM i K usuwając równocześnie z szeregu LM ich nosicieli.

Opracowano demokratyczne podstawy ideowe LM, wytyczono zadania, ustalono środki realizacji, które pozwalają LM

wziąć czynny udział w mobilizacji społeczeństwa dla wykonania wielkiego planu morskiego, części ogólnonarodowego planu gospodarczego.

Wzmocniono organizację przez uaktywnienie spójni między ogniwami i członkami LM.

Rozpoczęto kroczyć po drodze demokratycznej, wytyczonej przez rezolucję Rady Głównej w dniu 9. V. 48 r.

W roku 1949 cała praca LM będzie nacechowana elementami zdążającymi do:

Mobilizacji opinii publicznej, wskłku społecznego i społecznych środków materialnych w przedterminowym wykonaniu 3 letniego planu morskiego, integralnej części ogólnonarodowego planu gospodarczego;

współdziału w tworzeniu nowego dorobku kulturalnego mas ludowych i nasyceniu go elementami morskimi; popierania, pobudzania współzawodnictwa pracy we wszystkich gałęziach gospodarki morskiej i związanym z nią działach przemysłu państwowego;

zaznajamiania społeczeństwa z czteroletnimi osiągnięciami naszej gospodarki morskiej, wynikami i realizacją trzyletniego planu, założeniami planu sześciolletniego, uświadamianiu o nierozdzielnej łączności zlem nadmorskich i gospodarki morskiej z resztą kraju i ogólną gospodarką narodową;

systematycznego zaznajamiania społeczeństwa z istotnymi celami imperia- lizmu anglo-amerykańskiego, szerzenia zrozumienia solidarności dla ruchów narodo- w. Wyzwoleńców ludów kolonialnych;

połączenia przyjaźni z narodami Związku Radzieckiego i krajami Demokracji Ludowej ze szczególnym u-

względnieniem popularyzacji wzajemnych stosunków handlowych, wymianą usług portowych i żeglugowych, rozwojem floty i rybołówstwa, wzajemną wymianą doświadczeń i osiągnięć naukowo-badawczych.

Wypełnienie tych założeń pozwoli na pogłębienie zasad ideowych LM w oparciu o wytyczne programowe Demokracji Ludowej.

Prężność organizacyjna i aktywność ma stworzyć podstawy do właściwego oddziaływania organizacji na szerokie masy i wprowadzić je w zagadnienia morskie.

Postawione w planie pracy zadania wymagają nie tylko wzmoczonego wysiłku lecz także zwiększenia kadr aktywistów. Realizacja planu zapewni ich dokształcenie i uaktywnienie.

Realizując nakreślony plan pracy, Liga Morska w roku 1949 budować będzie razem z masami pracującymi pod przewodnictwem klasy robotniczej fundamenty socjalizmu w Polsce.

Za bardzo istotne zadanie w roku 1949 Zarząd Główny Ligi Morskiej uważa doprowadzenie do tego, aby i inne organizacje i instytucje prowadziły propagandę zagadnień morskich.

Zarząd Główny Ligi Morskiej będzie realizował swoje zadania w ścisłej współpracy z Ministerstwem Żeglugi i Dowodztwem Marynarki Wojennej.

Zarząd Główny i terenowe ognia LM współpracować będą z Radami Narodowymi, organizacjami politycznymi, zawodowymi i społecznymi, zwłaszcza z Polskim Związkiem Zachodnim, instytucjami i władzami państwowymi, „SP”, ZMP, ZHP, Filmem Polskim, Polskim Radiem i prasą w kierunku jak najszerszego uwzględnienia w ich pracy zagadnień morskich.

KRAJOWY KONKURS MODELARSKI L. M.

W celu zilustrowania czteroletniego dorobku zespołów modelarskich Ligi Morskiej i uaktywnienia ich działalności — Zarząd Główny L.M. organizuje w skali krajowej konkurs modeli, wykonanych przez poszczególne zespoły.

Zespoły modelarskie, które zamierzają wziąć udział w konkursie powinny przesłać do Zarządu Okręgu L. M. specjalne ankiety, otrzymane w zarządach L. M., które do 15 marca br. będą przesłane do Komisji Konkursowej przy Zarządzie Głównym. Wykonane i zgłoszone modele muszą być nadesłane do Okręgów w terminie do 1 maja br. i zaopatrzone w plany i opisy wykonanych prac.

Najlepsze prace zostaną nagrodzone. Modele po zakończeniu konkursu będą zwrócone wykonawcom. (w)

SPIS MODELI, KTÓRE MOŻNA NADSYLAĆ NA KONKURS:

1. Łódź rybacka morska — wiosłowo-żaglowa.
2. Kuter pełnomorski.
3. Łódź śródlądowa rybacka rzeczna.
4. Łódź śródlądowa rybacka jeziorowa.
5. Kajaki dowolnego typu.
6. Kajaki żaglowe.
7. Łódź żaglowo - wiosłowa (Austriola, B.M.).

8. Jola.
9. Jacht morski:
 - a) turystyczny o ożaglowaniu słup gafflowy,
 - b) regatowy o ożaglowaniu słup bermudzkie,
10. Jacht o ożaglowaniu:
 - a) kuter,
 - b) jawl,
 - c) kecz,
 - d) szkuner dwumasztowy.
11. Statek o ożaglowaniu:
 - a) szkuner trzymasztowy,
 - b) bryg,
 - c) brygantyna,
 - d) bark,
 - e) barkentyna,
 - f) fregata.
12. Statki historyczne.
13. Okręty wojenne:
 - a) liniowe,
 - b) krążowniki,
 - c) niszczyciele,
 - d) torpedowce,
 - e) stawiacze min,
 - f) okręty podwodne,
 - g) lotniskowce,
 - h) trałowce.
14. Rudowęglowiec.
15. Poszczególne części konstrukcji.

21 LUTY

Przeładowując książki o dalekich wyprawach morskich i zaciętych walkach białych „zdobywców” z „dzikimi” tubylcami — często nie uprzytomniamy sobie nawet, że walki mieszkańców Ameryki — czerwonoskórych Indian z białymi były walką ludzi wolnych z ciemnymi, walką o wolność i niepodległość.

Kiedy słuchamy radia, albo czytamy gazety, dowiadujemy się, że narody ciemne walczą o swoją wolność. Padają nazwy krajów... Chiny, Viet-Nam, Malaje, Indie, Burma, Indonezja... Wszędzie leje się krew, wszędzie giną dziesiątki tysięcy bezbronnych ludzi, walczących przeciw samolotom i czołgom, przeciw maszynom, którymi ciemni pragną ich zgnieć.

Niejednokrotnie słyszymy, że kapitaliści, właściciele koncernów, wyszukują dla siebie bogactwa jakiegoś kraju, okradają prawych właścicieli tych bogactw, wyszukują ich pracę nie dając im warunków do rozwoju i egzystencji, przekształcają ich w niewolników XX wieku. Mimo woli zadajemy sobie pytanie: „Jak to! — przecież wszyscy ludzie rodzą się równi, przecież wszyscy mają jednakowe prawo do tego, aby żyć?”

A jednak wystarczy przypomnieć sobie straszne lata, krwawej hitlerowskiej okupacji, wystarczy wspomnieć o tysiącach dzieci polskich wywiezionych z Zamojszczyzny, zabranych od swych matek i ojców, skazanych na poniewierkę i poniżenie, to mimo woli zaciskamy pięści i przysięgamy sobie w duchu, że właśnie my pomożemy im wszystkim, że całych sił dołożymy, aby wszyscy ludzie żyli zgodnie, aby nigdy nie było krwawych wojen, aby nigdy żaden naród nie uciskał drugiego.

Tak uważa zupełnie słusznie każdy prosty człowiek, tak uważa cała postępową młodzież całego świata zorganizowana w Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej (SFMD).

Dzień 21 lutego związany jest właśnie z największymi dotychczas wysiłkami młodzieży demokratycznej w walce z imperializmem i uciskiem kolonialnym. 21 lutego 1946 roku marynarze indyjscy, będący w służbie brytyjskiej, wszczęli powstanie zbrojne przeciwko Anglikom. Przeniosło się ono do Bombaju i do innych portów w Indiach. Z marynarzami połączyli się robotnicy i młodzież. We wszystkich większych miastach zorganizowano strajki robotnicze, w Bombaju wzniesiono barykady, w Kalkucie wystąpili studenci.

W rok później, 21 lutego 1947 r., w Kairze — w Egipcie 20 000 studentów manifestowało na ulicach, żądając wolności i opuszczenia ich kraju przez wojska angielskie; w Aleksandrii studenci wraz z robotnikami urządzili strajk ogólny; podobnie wyewoluowała sytuacja w Sudanie. 21 lutego 1948 r. na ulicach Kalkuty odbyła się wielka manifestacja 50 000 młodzieży, a wraz z nią manifestowali przedstawiciele młodzieży komunistycznej Francji, Anglii, Austrii, ZSRR i walczącej młodzieży krajów Azji południowo-wschodniej.

Dlatego to Rada SFMD postanowiła, żeby dzień 21 lutego obchodzono jako Międzynarodowy Dzień Solidarności z młodzieżą walczącą z uciskiem i wyzyskiem kolonialnym.

Młodzież narodów uciskanych całego świata walczy o swe słuszne prawa. W tej walce całym sercem jesteśmy po ich stronie.

Eka



ОГОНЕК

Z radością powitaliśmy w najpopularniejszym czasopiśmie radzieckim „Ogoniok” artykuł B. Zirnowa pt. „Młodzi budowniczo- wie Polski”, poświęcony młodzieży polskiej i odbudowie naszego kraju. W poruszanym temacie nie brakło zagadnień odbudowy naszych wielkich portów, a wśród zamieszczonych zdjęć znalazł się zarówno młody wychowanek PCWM, jak i marynarz z „Marynarki Wojennej” na tle koła ratunkowego ORP „Błyskawicy”, które to zdjęcie poniżej reprodukuje.



КРАСНЫЙ ФЛОТ

„W tych dniach podczas sztormu, wyruszył z Baku do Astrachania, spalinowiec „Walery Czkałow”. Statek ten posiada długą historię:

Przed 40 laty, w roku 1908, w zakładach kołomońskich wybudowano pierwszy na świecie spalinowiec morski „Dielo” (obecnie „Walery Czkałow”). Statek został zbudowany w stoczni rosyjskiej, znajdujące się na nim silniki wewnętrznego spalania i mechanizmy były produkcji krajowej. Podczas prób, spalinowiec wykazał wielkie zalety. Już podczas swej pierwszej żeglugi letniej spalinowiec „Dielo”, odbył przeszło 40 rejsów między Baku i Astrachaniem, przewiózł dziesiątki tysięcy ton ładunków.

Rosyjscy konstruktorzy okrętów w dalszym ciągu rozwiązywali coraz bardziej skomplikowane zadania techniczne, budo-

wali nowe spaliniowce morskie. Ze stoczni rosyjskich, w ślad za spalinowcem „Dielo” spuszczone na wodę zachowane do naszych dni statki, noszące obecnie nazwy: „Chłop”, „Starosta Kalinin”, „Robotnik”, „Przodownik”, „Galileusz” i in.

Na początku XX wieku Rosja stała się ojczyzną pierwszych na świecie spalinowców morskich. W oparciu o doświadczenie rosyjskie w Europie zachodniej budownictwo statków tego typu rozpoczęło dopiero w r. 1911, gdy spalinowce rosyjskie pływały już po Morzu Kaspijskim”.

BULLETIN HYDROGRAPHIQUE INTERNATIONAL

Szwedzki żaglowiec motorowy „Albatros” o pojemności 1 400 t. opuścił niedawno port Goeteborg, udając się w 15 miesięczną podróż oceaniczną. Na pokładzie jego znajduje się szwedzka ekspedycja batymetryczna, zadaniem której jest zbadanie podłoża dna oceanów, oraz osadów dennych, przy pomocy przyrządu do brania próbek gruntu, nowoskonstruowanego w ostatnich latach w Szwecji. Żaglowiec jest ponadto zaopatrzonej w specjalną, samopiszącą sondę akustyczną, zdolną wykonywać pomiary głębokości do 7 500 m. W pierwszej połowie swej podróży, odbytej na trasie Madera — Panama ekspedycja stwierdziła — na podstawie wykresu sondy akustycznej dna oceanu — że duże głębokości Atlantyku znacznie odbiegają od spodziewanej wielkości. Duże różnice między poszczególnymi głębokościami, w wielu wypadkach bardzo raptowne — wskazywałyby na istnienie prostopadłych wzniesień, dochodzących w wielu miejscach do kilkuset metrów. Natomiast w Morzu Karaibskim — na trasie Martinika — Panama — nierówności dna morskiego są dużo mniej widoczne. Ekspedycja położyła duży nacisk na zebranie próbek osadowego złoża dna morskiego przy pomocy specjalnego aparatu. Próbkę zebrano od 10 do 15 metrów w głąb osadu. Na podstawie wielowiekowych obserwacji, dowiedziono, że dno oceanu Atlantycznego podnosi się na skutek osadów o 8 mm co tysiąc lat, a ponieważ dolną warstwę osadu znalezione na głębokości 15 m, stąd wynikałoby, że powstała ona prawie dwa miliony lat temu, tzn. w końcu epoki trzeciorzędu, gdy temperatura wody oceanu była znacznie wyższa niż w epoce czwartorzędu.

Zebrane próbki zostały przestane do Szwecji, celem dokładnego zbadania i przeprowadzenia specjalnych studiów.

Następnie „Albatros” udał się w dalszą podróż na Pacyfik, kierując się wzdłuż wysp Galapagos.

Od Administracji

Przypominamy wszystkim naszym Czytelnikom i Prenumeratom, że wszelkie zamówienia i opłaty za prenumeratę jak również dawne egzemplarze należy kierować p. a. Wydawnictwa MON „Prasa Wojskowa” — Centr. Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55 — PKO-I-8900



MORSKIE STATKI HANDLOWE

Nakładem Instytutu Bałtyckiego ukazała się książka Mariana Krynickiego pt. „Morskie Statki Handlowe”. Tytuł książki być może odstraszy wielu czytelników. Nie mając przygotowania fachowego zrezygnują z tej lektury, w przekonaniu, że jest przeznaczona dla specjalistów od spraw morskich. Dlatego już na wstępie należy wyjaśnić, że takie podejście byłoby niesłuszne.

W przedmowie do książki czytamy: „Szerokie rzesze czytelników pozbawione są popularnej lektury, która by ukazywała statek morski w jego właściwej postaci, „istoty chodzącej po morzach“ i wyjaśniała tysiące interesujących okoliczności, składających się na całokształt zagadnień technicznych żegluga morskiej”.

Z prawdziwą satysfakcją należy stwierdzić, że cel ten autor osiągnął. Książka, której treść stanowi historia i rozwój morskiego statku handlowego, książka, z której dowiadujemy się zarówno o pierwszych statkach Fenicjan i Greków, jak i o możliwościach zastosowania energii atomowej w napędzie statków, jest napisana tak prosto i tak ciekawie, że czytamy ją jak najbardziej frapującą powieść marynistyczną.

Książkę tę z równym zainteresowaniem przeczyta stary i młody, robotnik i inteligent, uczeń, profesor, marynarz i stocznio-wiec.

Szczególne uznanie należy się autorowi za to, że książka, której brak odczuwa nasz rynek wydawniczy, ukazała się właśnie w okresie, kiedy zainteresowanie sprawami

morskimi i wybrzeża wzrasta z każdym dniem.

Nie ma dziś w Polsce ludzi, którym obce są sprawy naszego Wybrzeża. Dziś każdy w Polsce wie, że nasze porty rozwijają się w rekordowym tempie, że tonaż floty handlowej przekroczył stan przedwojenny, że polski przemysł stoczniowy produkuje statki nie tylko dla siebie, ale i dla zagranicy.

Ale nie wszyscy być może należycie doceniają ogromne osiągnięcia naszej floty morskiej, lub też zdają sobie sprawę z tej kolosalnej wartości, jaką w majątku narodowym stanowi polska flota handlowa. Wierzymy że książka Krynickiego pomoże każdemu, kto do niej zajrzy, i odcieniu tych zagadnień.

Książka zawiera również szereg tabel ilustrujących rozwój światowej floty handlowej, zestawienie największych statków handlowych świata, oraz spis polskich pełnomorskich statków handlowych i ich charakterystykę.

Całość jest bogato i ładnie ilustrowana.

Nie ulega wątpliwości, że popularno-techniczna książka Krynickiego zapełniła istniejącą dotychczas lukę w tej dziedzinie literatury morskiej. Kolejne, coraz większe nakłady, będą najlepszym dowodem uznania dla pracy autora, i sprawdzianem zainteresowań społeczeństwa poruszoną w niej tematyką.

ROMAN GLAUBERMAN

Wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego

MARIAN KRYNICKI

MORSKIE STATKI HANDLOWE

INSTYTUT BAŁTYCKI 1948



Plan operacji kołobrzesckiej.

(rys. Jerzy Dąkiewicz)

TREŚĆ

LIST Z WYBRZEŻA	2
PIĘCSET	3
KOŁOBRZEG	4
Kpt. rez. Józef Balcerak	
SZCZECIN (cz. II)	6
Józef Wójcicki	
LUDZIE ODRODZONEJ MARYNARKI WOJENNEJ	8
Ppor. mar. Stanisław Woliński	
„SERCE SOŁDKA”	9
Jan Orlewicz	
VIET-NAM WALCZY	10
Roman Wierny	
PALESTYŃSKA PRZYGODA M/S „LEWANTA”	12
Stanisław Biskupski	
BRON PODWODNA	14
Kpt. mar. Franciszek Walicki	
CZARNA DUSZA (opowiadanie)	16
W. Bill-Bielocerkowski	
KONKURS MORSKI (II)	18
TORPEDOWA SALWA	19
A. Punczenok	
JESZCZE O „POŚWIŚCIE”	20
Inż. Tadeusz Gajewski	
KRONIKA LIGI MORSKIEJ	21
FELIETON NIEMORSKI	22
Eka	
PRZEGLĄD PRASY	22
BIBLIOGRAFIA	23
Z BOCIANIEGO GNIAZDA	24

PRZEGLĄD MORSKI Nr 8 (133)

Sumiennie, fachowo i rzetelnie redagowany jest „Przegląd Morski” — kwartalnik Marynarki Wojennej. Jako czasopismo par excellence morskie, wykazuje duże walory pod względem czysto fachowym, nie zaniedbując położenia nacisku na stronę ideowo-wychowawczą.

Dobór artykułów najwybitniejszych autorytetów w sprawach wojenno-morskich świadczy o rzeczowym podejściu do tych zagadnień przez Redakcję. Wystarczy bowiem przejrzeć spis artykułów, zamieszczonych w omawianym przez nas numerze, aby zorientować się, że dobór piór jest bez zarzutu. Nazwiska takie jak: Admirał Floty I. S. Isakow, płk. N. Dmitriew, czy też komandor Stanisław Mieszkowski, mówią same za siebie. Dodać należy, że praca admirała floty I. Isakowa jest po mistrzowsku przetłumaczona przez kontradmirała Włodzimierza Steyera.

Ostatni 100-stronicowy numer „Przeglądu Morskiego” wydany jest na wysokogatunkowym papierze i w pięknej szacie graficznej.

Treść numeru otwiera artykuł gen. dyw. inż. Mariana Spychalskiego pt. „Nowe Zadania” — omawiający stanowisko Odrodzonego Wojska Polskiego wobec przemian społecznych, zachodzących w kraju. Armia nasza jest bowiem armią nowego typu, ściśle związana z masami ludowymi i stojąca na straży ich interesów, a więc bezpośrednio, w odróżnieniu od armii burżuazyjnych, biorącą udział w życiu kraju.

Spśród innych artykułów na czołowym miejscu znajduje się „Marynarka Wojenna ZSRR w Wojnie Ojczyźnianej”. Jest to dookończenie obszernej pracy admirała floty I. S. Isakowa, w przekładzie kontradmirała

W. Steyera. — Całość tej pracy drukował w kolejnych numerach „Przegląd Morski”, należałoby jednak oczekiwać jej wydania książkowego. Zapewniłoby to istniejącą lukę w naszej literaturze wojenno-marynistycznej.

Artykuł płk. N. Dmitriewa pt. „Kraich burżuazyjnej teorii wojny morskiej” porusza niezwykle aktualną tematykę istoty wojny morskiej. Zagadnienie to jednak podane w ogólnych zarysach domaga się koniecznie szerokiej dyskusji i wszechstronnej oświetlenia.

Dalszy ciąg pracy komandora Mieszkovskiego pt. „Zarys rozwoju artylerii morskiej” ukazuje w przystępny i jasny sposób ostatnią fazę rozwoju artylerii morskiej od początku dwudziestolecia do dnia dzisiejszego — z jednoczesnym uwzględnieniem perspektywy przyszłości.

Artykuł komandora ppor. Węglarza pt. „Konwojowanie” — zdradza wszechstronną znajomość tematu nie tylko ze strony teoretycznej.

„Okrętowa turbina spalinowa” — to ścisły opis konstrukcji i działania nowego rodzaju napędu na jednostkach morskich.

Numer zamyka bogaty „Przegląd Prasy”, „Kronika” i „Bibliografia” — dział prowadzone równie starannie w swej formie, jak i doborze tematów.

Tym, którzy nie mieli możliwości zapoznania się z wyżej omawianym czasopiśmie, warto przypomnieć, że ukazuje się ono kwartalnie i wychodzi w formie książkowej. Cena egzemplarza w prenumeracie rocznej 250,— zł. Redakcja i Administracja mieści się w Gdyni, przy ul. Waszyngtona 41.

JAN KUROPATWIŃSKI



WYDAJE
Liga Morska i Marynarka Wojenna
Redaguje Komitet Redakcyjny
Redaktor Naczelny
Franciszek Jan Walicki, kpt. mar.
Redakcja techniczna
Stanisław Biskupski, kpt. mar.
Adres Redakcji:
Warszawa, Włok 10, tel. 86 210
Oddział na Wybrzeżu:
Gdynia, Sw. Płotra 12, tel. 43-00
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa”

CO SEKUNDE

CZTERY LITRY WODY...

...wypijają statki zagraniczne zawijające do portu gdyńskiego. Miesięczny eksport wody słodkiej wynosi średnio 10 000 ton, które dostarczane są do okrętowych zbiorników ze studni artezyjskich rozsiłanych na terenie całego portu gdyńskiego.



Jak widać z tego słodka woda Gdyni ostadza życie niejednej zalodze podczas dalekich rejsów wśród słonych mórz i oceanów.

Już ludzie jaskiniowi

...zauważyli, że pień drzewa pływa i że lżej o wiele jest holoować ten sam pień po wodzie niż ciągnąć go z ziemi. Dzisiaj my, mądrzejsi o te drobne setki wieków, wiemy, że z powodu różnego skupienia cząsteczek i w zależności od współczynnika tarcia oraz szybkości i powierzchni poruszanego przedmiotu inny opór stawiają ciecze, inny gazy a jeszcze inny



ciała stałe. Statek płynąc musi przełamać opór, który powstaje przez tarcia cząsteczek wody między sobą i o zanurzoną powierzchnię kadłuba. Tarcie zamienia się w ciepło. Ciepło nagrzewa statek i otaczającą go wodę. Dlatego statek można nazwać piecem ogrzewającym morza. Ciepło jest formą energii. Energia jest niezniszczalna. Daje się tylko nieograniczenie zamieniać z jednego rodzaju na drugi, z potencjalnej na kinetyczną, z kinetycznej na cieplną i odwrotnie. Spróbujcie, Czytelnicy, odpowiedzieć na pytanie czy nie dałoby się zbudować statku napędzanego przez energię cieplną pobieraną z morza i w zamian za to studzącą go. Odpowiedź znajdziecie w następnym numerze miesięcznika „Z Bocianego Gniazda”.

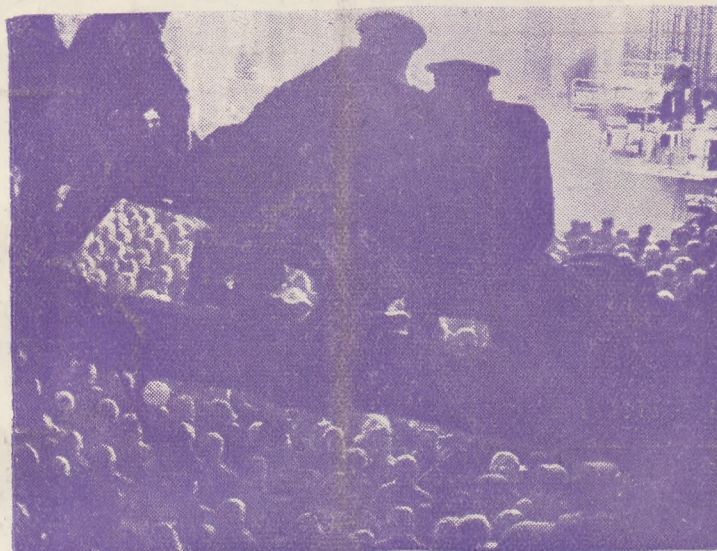
PRACA NURKA

...jest pracą niezwykle wyczerpującą. Największą głębokość, jaką może osiągnąć nurek w skafandrze pancernym jest 200-300 metrów. Poławiacze perel nurkują bez ubrań ochronnych osiągają maksymalną głębokość 30 m. Znacznie większą odporność na wzrost ciśnienia wykazują niektóre stworzenia. Zaby poddane ciśnieniu 500 atmosfer mogą żyć przez 10 minut, a ślimaki wytrzymują przez dwie godziny nawet ciśnienie 700 atmosfer.



PREMIERA w KADŁUBOWNI

— Przepraszam, gdzie premiera? — W kad-lu-bow-ni? A więc w hali wypełnionej remontowanymi wrakami, wśród dźwigów i kranów, maszyn i innych narzędzi codziennej pracy robotnika stoczniowego? — Tak, właśnie w kadłubowni gdyńskiej stoczni odbyła się premiera sztuki Galicja i Isajewa „Tu mówi Tajmyr”, którą wystawił Teatr „Wybrzeże”. Niezwykła to była premiera. Trzeba było widzieć radość w oczach tych dwu i pół tysiąca widzów zajmujących miejsca nie tylko na krzesłach i ławkach, ale i na „stalowej galerii” kratownic, ażeby w pełni zrozumieć praktyczny sens hasła „Sztuka dla mas”. Trzeba było widzieć ten niemal uroczysty nastrój w jakim



czyniono „zakulisowe” przygotowania, kiedy w jednym miejscu już powstawała scena a kiedy w innych częściach kadłubowni trwała jeszcze mozolna praca, rozlegał się stukot pneumatycznych młotów, zgrzyt maszyn i skrzypienie dźwigów.

Entuzjastyczne przyjęcie, z jakim spotkał się zespół teatru, państwowego „Wybrzeże”, było najlepszą nagrodą, którą obdarzono artystów za ich pracę i wysiłki w dostarczaniu kulturalnej rozrywki dla świata pracy.

1 wieloryb = 25 stoni = 150 wołów

Poławianie wielorybów rozpoczęło się w Rosji już w 1610 roku, aczkolwiek na szeroka skalę przemysł wielorybniczy rozwinął się dopiero przy władzy radzieckiej począwszy od r. 1932 gdy wielorybnicza flotylla z „Aleutem” na czele rozpoczęła swą pracę w Arktyce.

W dalekowschodnich morzach do największych zwierząt należy błękitny wieloryb, którego długość dochodzi do 33 metrów, a waga do 120 ton, co odpowiada wadze 25 stoni lub 120-150 wołów. Z jednego takiego wieloryba można otrzymać 50 ton tranu.

W wodach Dalekiego Wschodu żyją ponadto jeszcze inne gatunki wielorybów jak grenlandzki, japoński, szary, mały pasiasty, humpak, kaszalot, tępogłowy itp.

KARNAWAŁ NA WYBRZEŻU



„Cała naprzód...”
(rys. mar. E. Karwowski)



PALMY ROSNĄ

...także i w Afryce. Ale te co widzicie na zdjęciu przyozdabiają kaukaskie wybrzeże Morza Czarnego. W rozsiłanych tu licznie uzdrowiskach przebywają na czasach robotnicy i kolchoźnicy, studenci, uczniowie, lekarze, inżynierowie z całego Związku Radzieckiego, korzystając ze słońca, zdrowego powietrza i morza. Gorące lato, brak zimy (róże kwitną w styczniu) i piękna, bogata przyroda stwarzają wspaniałe warunki do przyjemnego wykorzystania urlopu. Nic też dziwnego, że statki żeglugi przybrzeżnej przez okrągły rok są przepełnione pasażerami, utrzymując stałe połączenia komunikacyjne oraz wożąc liczne wycieczki na Morze Czarne.

KTO CHORUJE na morską chorobę

Grubą przesadą jest twierdzenie jakoby na chorobę morską najłatwiej zapadały osoby mało obyte z morzem. Jest wiele dowodów stwierdzających, że nawet najwytrawniejsi marynarze przyzwyczajeni do jednego statku chorują przy przejściu na statek inny, natomiast ci, którzy mieli z morzem stosunkowo mało do czynienia często chorobę tę przechodzą bardzo lekko, lub też nawet wcale nie chorują. Pośród wielu teorii analizujących przyczyny tej choroby, najbardziej prawdopodobne wydaje się twierdzenie, że jest ona skutkiem zaburzeń narządów równowagi.

Dla pocieszenia „wilków morskich” możemy dodać, że na podstawie doświadczeń i obserwacji stwierdzono, że nawet mewy, których obycie z morzem nie może chyba ulegać żadnym wątpliwościom, również zapadają na chorobę morską podczas przesiadywania na statkach.

ROZWIĄZANIE KONKURSU

W związku z zamieszczeniem w poprzednim numerze naszego miesięcznika konkursem na najslabszy dowcip morski, Redakcja nasza nie otrzymała 9 878 listów

OD WSZYSTKICH CZYTELNIKÓW Z KRAJU I ZAGRANICZY.

Ten charakterystyczny objaw wskazywałby na to, że wszyscy nasi Czytelnicy znają tylko najlepsze dowcipy morskie. Ale tego rodzaju mniemanie jest całkowicie błędne. A to oczywisty dowód: jeden z naszych Czytelników przysłał nam taki dowcip

ZEGLUGA ŚRÓDLADOWA

„Pewnego razu dwóch ślepych płynęło łódką po jeziorze. Jeden z nich wioślował, drugi zaś, który był ślepy tylko na jedno oko — sterował. W pewnej chwili ślepemu, który wioślował, wypadło wiosło i to w taki sposób, że uderzyło w pozostałe oko sternika, wybijając je całkowicie. Ten, złapawszy się za oko, krzyknął: „Już koniec!” Na to wioslarz, myśląc że już brzeg, wysiadł z łodzi, mówiąc: „Już”. Słysząc to drugi niewidomy także pomyślał, że to już brzeg i też wysiadł”.

Jasne, że dowcipu tego w żadnym wypadku zamieścić nie możemy. W tym stanie rzeczy — Jury postanowiło nie przyznawać nikomu pierwszej nagrody, a wobec braku drugiej nagrody postanowiono ją podzielić pomiędzy pozostałych Czytelników i zobaczyć co z tego wyjdzie. Z dumą możemy już dziś zakomunikować, że jak dotąd nic z tego nie wychodzi. Jak się bowiem okazało...

WIĘKSZOŚĆ CZYTELNIKÓW

wzięła (i jeszcze bierze) udział w konkurencyjnej imprezie występującej rzekomo pod nazwą „WIELKI KONKURS MORSKI” (p. str. 18). W związku z tym życzymy Czytelnikom pomyślnego rozwiązania owego konkursu i miłych wycieczek kajakiem, wygranym na tymże konkursie.