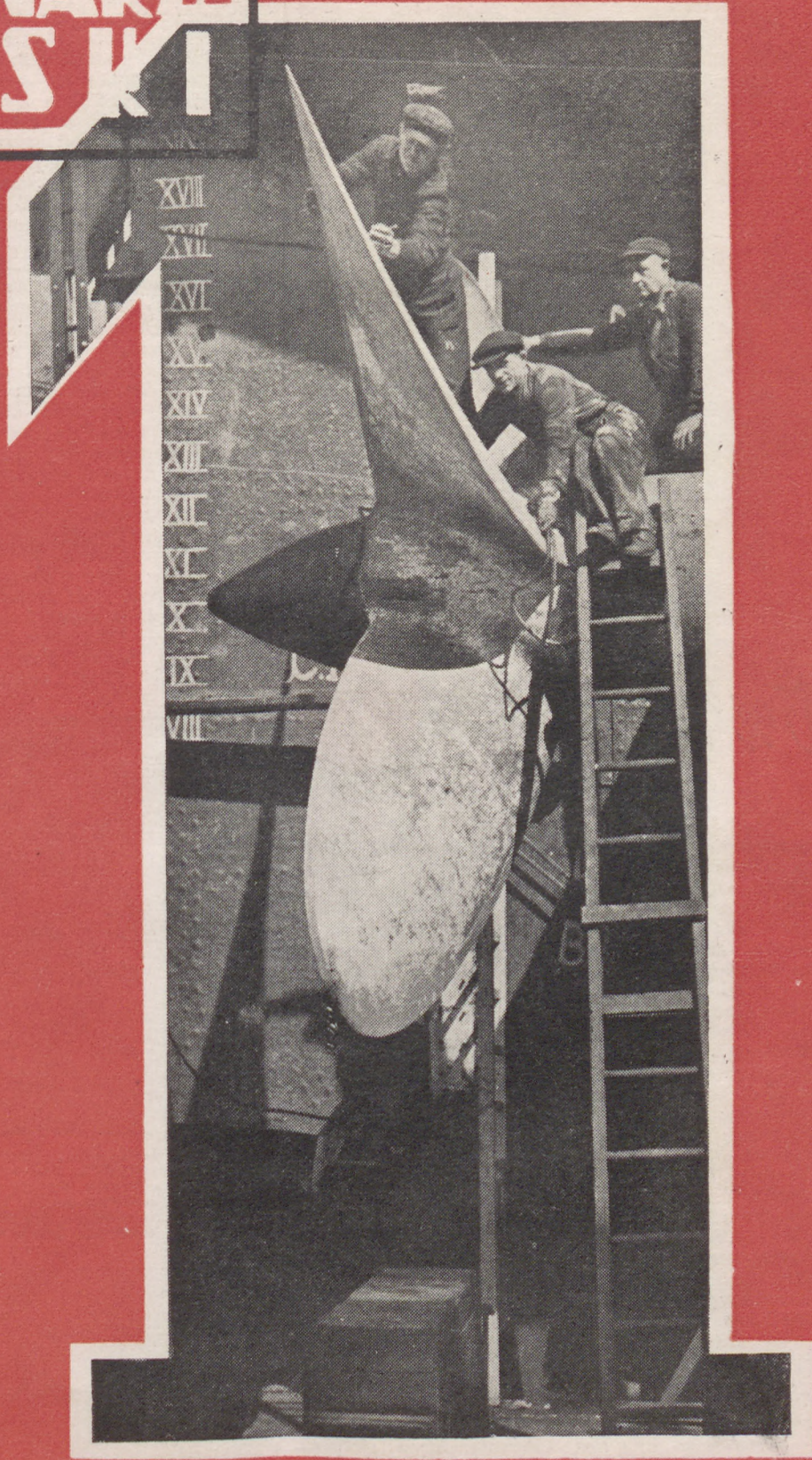




MORZE MARYNARZ POLSKI



M A J

Nr 5
CENA 30 ZŁ
MAJ 1949



Na pola woj. szczecińskiego przybyła lotna Brygada Traktorzystów ZMP z Łodzi. W skład tej brygady wchodził m. in. 9 koblet - traktorzystek, które wzięły czynny udział w wiosennej akcji siewnej.

We Władysławowie zostanie wyremontowany pomost rybacki oraz wykończona będzie świetlica i stolówka; pracownicy portu helskiego naprawią dwa mola i wykonają umeblowanie dla wyposażenia Domu Rybaka. Na Rozewiu zalesionych zostanie 50-hektarowy obszar wybrzeża; w Bązaku zostanie założona plantacja wikliny na terenie obejmującym 40 000 m kw. (nie licząc 2 ha, które mają być zalesione), a w Elblągu skromnymi środkami zostanie wyremontowana jednostka pływająca, wykończony zostanie garaż samochodowy i magazyn na materiały pędne.

Sądzę, że to na razie wystarczy. I tak bym zresztą nie wylczył wszystkich zobowiązań i wszystkich postanowień, jakie zostały powzięte na Wybrzeżu dla uczczenia Święta 1 Maja. Nawet z góry chciałbym przeprosić tych wszystkich, których nie zdołałem tutaj wymienić, ale z miejscem na artykuł jest jak z miejską komunikacją: „miejsce nie ma, wóz rusza”!

Jedziemy więc dalej. Dalsza jazda może stanowić bardzo miłą morską wycieczkę, którą będzie można odbyć z chwilą otwarcia sezonu, jaki został zainaugurowany w dniu 1 maja. W dniu tym Państwowe Przedsiębiorstwo Żeglugi Przybrzeżnej (dawniej „Gryf”) uruchomi-

ło dwa statki turystyczne „Grzyń” i „Olimpię”, z których ta ostatnia, luksusowa i świeżo wyremontowana, stanie się niechybnie ostatnim krzykiem mody dla wszystkich turystów, bawiących w nadchodzącym sezonie nad morzem. Bo i rzeczywiście — być nad morzem, a nie pływać na „Olimpii”, to prawie to samo co być w Neapolu i nie umrzeć.

Podczas, gdy na sezon turystyczny musimy jeszcze trochę poczekać, to sezon budowlany na nas czekać nie może i nie powinien. W Gdańsku roboty budowlane w porcie posuwają się szybko naprzód. Na nabrzeżu Strefy Wolnocelowej zakładane są fundamenty pod nowy magazyn i budynek podstacji kolejowej, przebudowane jest nabrzeże Kanalu Portowego oraz wykańcza się budowę magazynu i dźwigu drobnicowego. Dzięki prowadzonym inwestycjom uzyskamy nowe możliwości w eksploatacji naszych portów, czyli inaczej mówiąc „każda praca nas wzbogaca”. Jednym słowem, praca to skarb. A jaki skarb, to już zależy od okoliczności (oczywiście nie tych „lagodzących”). W porcie Szczecińskim np. w Kanale Dębickim wydobyto barwę, załadowaną drogocennymi arkuszami miedzi, ogólnej wartości około kilkudziesięciu milionów złotych. Wydobytą miedź pokryje z nadwyżką koszty oczyszczenia z wraków całego kanału, w którym oby takich skarbów znaleziono jak najwięcej. Sciskam dłoń.

List z Wybrzeża



Szanowny Redaktorze!

Iak się przeważnie przypadkowo składało, że prawie każdy mój list był niemal zawsze zaopatrzone jakimś wstępem. Ale tym razem myślę i myślę, i sam nie wiem od czego tu zacząć. Czy od tego, że to, czy od tego, że tamto. Bo i tamto ważne i to też.

Całe szczęście, że właśnie w tej chwili wpadł mi nagle ni stąd, ni zowąd pewien niezwykle pomysł. Już wiem od czego zacząć — zacznę od początku.

A początek, proszę ja Szanownego Redaktora, był mniej więcej taki: Robotnicy CZPPW (co w tłumaczeniu na język brzmi: „Centrala Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego”) zatrudnieni przy przeladunku węgla w Wisłoujściu, dla uczczenia Święta 1 Maja zobowiązali się w czasie do dnia 1 maja przeladować ponad plan, 100 tysięcy ton węgla, zwiększyć wydajność pracy o 20%, oraz zebrać ok. 100 ton odpadków użytkowych. Jednocześnie załoga Wydziału Technicznego postanowiła w tymże terminie wyremontować dwa taśmowce, które miały być oddane do użytku dopiero w końcu czerwca.

Początek jednym słowem okazał się pierwszorzędnym, a co więcej, nic nie wskazuje na to, aby dalszy ciąg i zakończenie miało być gorsze. Bo oto popatrzmy co się okazuje: we wszystkich zakładach wytwór-

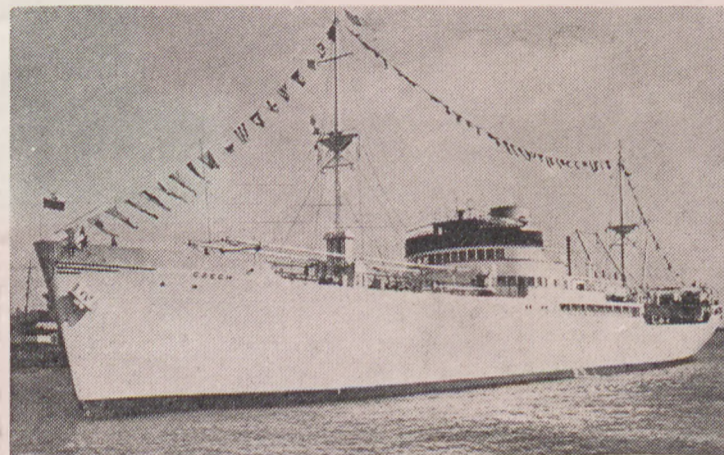
czych odbyły się narady robotnicze, na których powzięto uchwały o zobowiązaniach 1-Majowych. Weźmy dla przykładu tylko kilka przykładów, na przykład: Pracownicy Przedsiębiorstwa Robót Inżynieryjno-Morskich zakończą na miesiąc przed terminem przebudowę nabrzeża długości 83 m; załoga stoczni rybackiej w Gdyni uporządkuje i przesortuje 900 m sześć. drzewa przeznaczonego na cele budownictwa okrętowego, oraz przebuduje budynek, w którym mieścić się będzie świetlica, czytelnia, i stolówka; robotnicy gdańskiego oddziału „Portorob” przekroczą plan oszczędnościowy; robotnicy Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego zniwelują ponad 9000 m kw. terenu pod budowę magazynu i parku samochodowego, a ponadto wyremontują 3 traktory i 1 silnik dla Ośrodka Maszynowego gminy Orunia, zaoszczędzając „po drodze” 1 400 000 złotych (słownie: jeden milion czterysta tysięcy złotych) pracownicy Zjednoczonych Stoczni Polskich przepracują nadobowiązkowo 4 340 godzin, a ciż sami pracownicy z Wydziału Planowania Inwestycyjnego opracują przedterminowo, poza godzinami pracy, 6-letni plan inwestycyjny...

Czy to jeszcze mało?

Mało? No to jeszcze słów kilkoro o małych portach.



Jednostki Mar. Woj., pragnąc uczcić Święto 1 Maja, postanowiły wzmocnić swój wysiłek, aby wartość swą, jako żołnierzy i jako obywateli, podnieść na jeszcze wyższy poziom. Niektóre jednostki zadeklarowały ponadto dodatkową pracę, którą wykonano w terminie znacznie krótszym od planowanego. Na zdjęciu: jeden z oddziałów Mar. Woj. po zakończeniu pracy wraca ze śpiewem do koszar.



Nowy nasz statek m/s „Czech” przybył po raz pierwszy do Gdyni.



ŚWIĘTO PRACY ZWYCIĘSTWA i POKOJU

Tegoroczne obchody i manifestacje pierwszomajowe znamiłował jakby nowy duch. Tradycyjna doroczna manifestacja świata pracy, radosne dziś u nas święto, mobilizujące jak zwykle coraz silniej ludzi pracy do nowych osiągnięć, miało w tym roku jeszcze bardziej masowy, wręcz ogólnonarodowy charakter.

Co nowego przyniósł nam tegoroczny 1 Maj?

Przede wszystkim stał on pod znakiem całkowitego zjednoczenia ruchu robotniczego. Ogromne znaczenie tego historycznego faktu nadało charakter nie tylko samemu świętu, ale i przygotowaniom do obchodów. Mamy tu na myśli zorganizowany Czyn Pierwszomajowy — zjawisko, z którym spotykamy się w Polsce po raz pierwszy.

Już Kongres Zjednoczeniowy witała polska klasa robotnicza imponującymi osiągnięciami produkcyjnymi, ale ruch ten był raczej spontaniczny. Do 1 maja 1949 szykował się polski świat pracy w sposób już zorganizowany. Dalo to wspaniałe rezultaty nie tylko w dziedzinie podwyższenia produkcji, ale i w dziedzinie tak ważnej jak oszczędność. Stanie się to już odtąd dobrą tradycją w Polsce Ludowej i należy w tym upatrywać ogromny postęp. 1 Maj będzie u nas odtąd nie tylko manifestacją mas pracujących, nie tylko mobilizującym

przeглядem sił, lecz również wyrazem zorganizowanej potęgi świata pracy, wyrazem jego dynamiki i niewyczerpanych możliwości.

Drugą znaną cechą tegorocznego święta był krzepnący sojusz mas robotniczych i chłopskich. Czyn Pierwszomajowy ogarnął również i wieś, łączność robotników i chłopów malorolnych i średniorolnych wzmocniła się. Związek Samopomocy Chłopskiej, organizacja chłopów małych i średniorolnych, wystąpiła już tego roku jako organizator okiełznania wyzysku na wsi, jako organizator przodownictwa chłopów pracujących wsi. A sojusz robotniczo-chłopski, to według słów Prezydenta Bieruta podstawa władzy ludowej.

Trzecią cechą tegorocznych obchodów było potężne zamianowanie woli pokoju i zdecydowanej walki o pokój, będącej dziś jednym z naczelnych haseł mas pracujących całego świata. Obrona pokoju, zdecydowana wola pokrzyżowania agresywnych planów imperialistycznych podżegaczy wojennych, przekonanie, że siły pokojowe są tak potężne, iż potrafią zniweczyć spisek imperialistów — oto znamienne cechy tegorocznych manifestacji pierwszomajowych zarówno w Polsce, jak i na całym świecie.

Nic bardziej naturalnego, że te manifestacje pokojowe wiązały się z żywiołową demonstracją na rzecz naszej

przyjaźni i ideowego sojuszu z potężnym obrońcą pokoju i wolności narodów, z socjalistycznym Związkiem Radzieckim. W tegorocznych obchodach pierwszomajowych triumfowała idea sojuszu polsko-radzieckiego, która utrwała się coraz głębiej w odczuciu najszerszych mas polskich. Potężna manifestacja naszego braterstwa z socjalistycznym mocarstwem radzieckim była znamienym rysem tegorocznych obchodów pierwszomajowych w Polsce.

Rzeczą radosną i zrozumiałą był oficjalny udział Odrodzonego Wojska Polskiego w święcie majowym. Tegoroczne defilady wojskowe w dniu 1 Maja były wymownym potwierdzeniem nie tylko jedności mas ludowych i wojska, ale podkreśleniem jedności moralno-politycznej narodu niezłomnie skupionego wokół rządów ludowych.

Była to jednocześnie manifestacja gotowości obronnej Wojska Polskiego stojącego na straży niepodległości naszego kraju i nienaruszalności naszych granic.

Piękny był tegoroczny 1 Maj. Był to przegląd niepokonanych sił, jakie reprezentuje naród pod przewodnictwem światowej klasy robotniczej, przegląd sił będących poważnym ogniwem potężnego, światowego obozu postępu i pokoju ze Związkiem Radzieckim na czele.

D. J. P. L. O. Ń. S. K. I



LEŻY PRZED MNA „BIULETYN PRASOWY ZJEDNOCZONYCH STOCZNI POLSKICH”. KILKUSTRONICOWY EGZEMPLARZ WYDANY NA POWIELACZU. PRZERZUCAM JEGO KARTKI I WZROK MÓJ ZATRZYMUJE SIĘ NA TYTUŁACH POSZCZEGÓLNYCH DZIAŁÓW: BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY — REMONTY JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH — PRACE TRASERSKIE — NAPRAWY STATKÓW W PORCIE — ZOBOWIĄZANIA STOCZNI GDAŃSKIEJ — REZOLUCJE... „BIULETYN” JEST TREŚCIWA, SKONDENSOWANA FORMA UJĘCIA CAŁOKSZTAŁTU PRAC WYKONANYCH W PEWNYM OKRESIE CZASU. „BIULETYN” NIE OPISUJE I NIE ANALIZUJE. NIE JEST TO JEGO ANI CELEM, ANI ZADANIEM. ALE POZA TAKIMI BEZIMIENNYMI SŁOWAMI JAK: „POSTANOWIONO”, „WYREMONTOWANO”, „DOKONANO”, POZA TAKIMI SŁOWAMI KRYJE SIĘ WSZĘDZIE CZYN, KTÓREGO DOKONAŁ CZŁOWIEK. PORTRETÓW TYCH LUDZI NIE UJRZYMY W „BIULETYNIE”. GDYŻ MUSIAŁBY ON UROŚĆ DO ROZMIARÓW NIEZWYKŁEJ KSIEGI. ALE TEN SAM „BIULETYN” WYJAŚNIA JEDNOCZEŚNIE, GDZIE I DO KOGO NALEŻY SIĘ UDAC, ABY SPOZA BEZOSOBOWYCH SŁÓW WYJRZAŁY ŻYWE POSTACIE, KTÓRE BY PRZEMÓWIŁY, KTÓRE BY OPowiedziały. JAKA DROGA KROCZYŁA PRACA LUDZKA, ILE TRUDU I WYSIEKU TRZEBA BYŁO WŁOŻYĆ W TO, ABY WPISANIE DO „BIULETYNU” MAŁEGO SŁÓWKA: „DOKONANO” ZNALAZŁO W PEŁNI UZASADNIENIE. I WŁAŚNIE DLATEGO TRZEBA DO TYCH LUDZI PÓJŚĆ, POMÓWIĆ Z NIMI, ZOBACZYĆ ICH, I ICH DZIEŁO. LUDZIE CI, TO ŻOŁNIERZE WIELOMILIONOWEJ ARMII ROBOTNICZEJ WALCZĄCEJ O POKÓJ I DOBROBYT MAS I Z PEWNOŚCIĄ NIE POPEŁNILIBYŚMY PRZESADY, TWIERDZĄC, ŻE KAŻDY ZWARTY ODDZIAŁ ROBOTNIKÓW STOCZNIOWYCH TO DZIELNA, SIŁNA I ZWYCIĘSKA

BRYGADA POKOJU

Stanisław Biskupski

Było to w najgorętszym okresie realizowania zobowiązań pierwszomajowych. Aleksandra Makowskiego spotkałem w miejscu, gdzie jeszcze nie tak dawno opatulony belkami rusztowań stał m/s „Jedność Robotnicza”. Dziś, statek ten kołysze się już na falach basenu stoczniowego i oczekuje chwili, kiedy pierwsze dygotania wmontowanych maszyn ożywi martwy kadłub, a dźwięk syreny oznajmi początek pierwszego rejsu. Przez ten czas wznosiły się tu inne rusztowania i inne jednostki zbudowane, wyremontowane lub odnowione spływały na wodę.

Ob. Makowski stał uśmiechnięty, w roboczym kombinzonie, w cyklistówce, spod której wyskakują niesforne kosmyki ciemnych włosów.

Byłoby błędem nazywanie wywiadem rozmowę, którą mamy zamiar przeprowadzić za chwilę. „Wywiad” — to brzmi zbyt oficjalnie, a przecież rozmowa ta winna być raczej próbą zawarcia bliższej znajomości, nawiązaniem ściślejszego kontaktu.

Siadamy opodal olbrzymiej halę kadłubowni skąd dochodzi zgiełkliwy odgłos wytężonej pracy. Od czego zacząć? Przez chwilę czujemy się obaj jak starzy znajomi, którzy spotykają się po wielu latach, nie wiedząc, o czym wprawier mają mówić. Zapalamy papierosa i

ZACZYNA SIĘ OPOWIEŚĆ.

A może raczej nie opowieść. Ot, po prostu zwykła historia człowieka, jakich w Polsce jest dzisiaj wielu.

Aleksander Makowski przed wojną nie pracował na stoczni. Pierwszy raz z tego rodzaju robotą zetknął się dopiero w roku 1945, kiedy przybył do Gdyni w poszukiwaniu zajęcia. Gdynska stocznia zrobiła

początek. Dobry początek. Nie trzeba było długo czekać, aby ob. Makowski został przodownikiem pracy. Czy było to trudne? „Dla chcącego nie ma nic trudnego” — wszystko można zrobić, jeśli się naprawdę chce i rozumie sens i cel własnej pracy. A zdaje się, że ob. Makowski sens tej pracy rozumiał doskonale. Nie byłby dziś z pewnością kierownikiem brygady, liczącej blisko półtora setki ludzi, nie widniałyby na jego koncie te wyniki pracy, którymi może się dziś poszczycić, a trzeci nasz rudowłosec nie nosiłby z pewnością nazwy „BRYGADA MAKOWSKIEGO”. Ale, że stało się inaczej, było to niewątpliwie konkretne zasługi Aleksandra Makowskiego i jego brygady.

O tych zasługach ob. Makowski mówi niechętnie. Doceniam tę skromność, czy też nieśmiałość — obojętne jak to nazwiemy — i nie pytam o szczegóły. Zresztą szczegóły nie są tu może tak ważne. To, co jest najbardziej interesujące w opowiadaniu, to sposób w jaki ob. Makowski mówi o swej pracy. Widać, że ją polubił, że nią żyje.

W miarę jak słucham tego osobliwego sprawozdania, zdaję sobie sprawę, że dla takich, jak on ludzi — a takich jest przecież miliony — żaden wrzaskliwy hałas wojenny nie potrafi przygłuszyć spokojnego, opanowanego rytmu codziennej, twórczej pracy.

Ob. Makowski ma swoją brygadę. Mimo woli odczuwam straszliwą chęć „nominowania” go... generałem owej brygady — brygady pokoju. Nie mówię tego oczywiście na głos, ale w miarę jak zwiędzaliśmy stocznie, znajdowałem coraz więcej uzasadnienia dla owej „nominacji”. Wszak ów rozległy teren stoczni jest właściwie niczym innym jak polem walki. Walki, o lepszą

przyszłość, o dobrobyt mas, o pokój. Jedyną i najskuteczniejszą chyba bronią w walce o te ideały jest właśnie praca. Nie więc chyba dziwnego, że panujący na terenie stoczni zgiełk sprawla wrażenie, jak gdyby rozgrywała się tu jakaś wielka batalia.

Na porównania jednak nie ma czasu. Jest przecież jeszcze

TYLKO DO OGLĄDANIA.

że istnieje obawa, iż nie zdążymy ze wszystkim. Kończymy rozmowę i idziemy w kierunku, gdzie nad brzegiem basenu bleją szkielety rusztowań, otaczających ciemne kadłuby pełnomorskich holowników. Dojście do nich nie jest jednak łatwe. Chwilami czuję się jak w dżungli. Liany przewodów gazowych i elektrycznych tworzą fantastyczną płatannę, a na każdym kroku czyha jakaś niespodzianka. Nieostrożny krok naszego fotoreportera spowodował, że odbył on mimowolną przejażdżkę, stojąc na podstawie ruchomego dźwigu. Spotykamy tu ob. Edmunda Kotkowskiego. Kto to jest? Chęć być ścisłym, trzeba w pierwszym rzędzie powiedzieć, że jest to

PIEKARZ - CUKIERNIK.

albo że raczej był nim kiedyś, bardzo dawno — przed wojną. Taką to właśnie szkołę ukończył. Ale los lubi płatać figle. Edmund Kotkowski przyjechał raz kiedyś nad morze i od tam słońca woda bardziej mu smakowała, niż najśodsze ciastka. Wstąpił do pracy na stoczni i został wiertaczem. Od razu poszło mu jak z płatka. W grudniu na przykład, dwu wiertaczy (tzn. Kotkowski i jeszcze jeden) obsłużyło całkowicie brygadę niterów, składającą się z 5 ludzi. A może to niterzy byli wówczas jakoś nie tego... nie w formie? — Oho — akurat — niech Makowski powie! (Makowski kategorięcznie

potwierdza — każdy niter bliźniak po 350 sztuk dziennie, tak, że na jednego wiertacza przypadało blisko po 800 otworów). Aha — jeśli tak, to pięknie, bo przecież taka jedna dziureczka to nie to co... wyciskanie z ciasta pierników.

Krótko mówiąc ob. Kołkowskiej został wkrótce przodownikiem pracy, a obecnie „odgraża się”, że na tym nie koniec...

Wszelka myśl o tym, żeby przeprowadzić jakąś rozmowę na holowniku w czasie jego budowy, jest po prostu fantazją. Stukot młotów pneumatycznych, zgrzyt wiertarek i szcęk blach sprawiają, że każde wypowiedziane słowo jak gdyby roztopia się w powietrzu. Dlatego też w milczeniu przypatrzyć się mrówczej pracy brygady, której „żołnierze” obsiedli zgrabny kadłub holownika, kłując go niemilosiernie nitami, spawając, tnąc i wyrównując. Jest to zresztą nie byle jaki holownik. Termin jego wodowania związany jest z dniem 1 Maja. Może to właśnie dlatego, oprócz zwykłego wysiłku, wkłada się w tę jednostkę tyle szczegożapa, a nawet i uczucia. Ale ów „pierwszomajowy” holownik nie jest jedyńskim. Obok stoi jego bliźniak, który również spuszczone zostanie na wodę z okazji Święta Pierwszomajowego. Na razie, oba holowniki „zapinane są na ostatni nit” i nie raz jeszcze obcinacz ob. Wróblewski obetrze sobie pył z czoła, zanim holowniki, pomalowane świeżutką farbą, nie spłyną po raz pierwszy na wodę.

Szerzej z ob. Wróblewskim nie pozwolili mi mówić Makowski. Tak, wiadomo, pracownik jest pierwszorzędny — przy czterech stawkach prawie jednocześnie pracował, ale cóż zrobić, czas leci, a tu jeszcze przed nami

„TOBRUK”, „WARTA” I RUDOWĘGŁOWIEC.

Istotnie trzeba się spieszyć aby móc obejrzeć to wszystko. Wprawdzie na „Tobruk” już dziś nie zdążę, ale Makowski musi tam być. Jedziemy więc najpierw do m/s „Warta”.

W doku stoi piękny, odremontowany i odmalowany motorowiec. W zestawieniu z kadłubem, ludzie krzający się u dołu wyglądają jak mrówki. Pracują tu teraz głównie uszczelniacze (tzn. ci, z których Makowski jest najbardziej zadowolony). Praca niewdzięczna i odpowiedzialna. Właśnie odbywają się próby. Na dno uciska od wewnątrz woda, poddana ciśnieniu, a robotnicy pieczołowicie sprawdzają, czy któryś z nitów nie przepuszcza. Oto np. Kazimierz Florczyk wygląda właśnie jeden z nitów.

Dobrze osadzony nit, to jeden z warunków bezpieczeństwa statku, toteż uszczelniacz Pliszczyński Wojciech pracę swą musi wykonywać drobiazgowo i dokładnie.



Aleksander Makowski (z prawej) w rozmowie z brygadziwą Pawłem Niekraszewiczem.

Robi to z widoczną wprawą, chociaż dawniej z tego rodzaju robotą niewiele miał wspólnego. Przed wojną w poszukiwaniu chleba wyjechał do Francji, gdzie pracował w fabryce samochodów w Metz. Dziś pracuje na miejscu w kraju. W stoczni czuje się doskonale, co stara się podkreślić stałym przekraczaniem normy. Mówią, że u niego to weszło już w zwyczaj.

Walenty Pawłowicz jest przodownikiem pracy i szczęśliwym „brygadziwą” zgranego i zdyscyplinowanego oddziału uszczelniaczy. Mówi tak: „E! Wiele tam nas — Redaktorze — nie opisujcie — niech nas praca sama chwali, a nie gazety...”

Praca już pochwaliła, a „gazety” robią to właśnie w tej chwili.

Kiedy rozmawialiśmy, stojąc pod olbrzymim cielskim kadłubem, zjawili się malarze i wyrazili obawę, że chyba nie nadażą z malowaniem. Uszczelniacze odpowiedzieli im, że „niechaj na głowie stają”, ale robota musi być na czas zrobiona. Termin, to jest termin.

Nie wiem, czy „stawano na głowie”, ale o ile mi wiadomo termin był terminem.

Został nam jeszcze rudowęglowiec. Czarty z kolei. Ten sam, który Święto Pierwszomajowe uczcił spłynięciem na wodę. Brygadziwą jest tu Paweł Niekraszewicz (ten, co to mieszkając w wiosce pod Wilnem nigdy nie snił o tym, że będzie budował okręty). Młody stosunkowo człowiek w krótkim czasie opanował fach, podniósł swoje kwalifikacje i dziś jest już na kle-

rowniczym stanowisku. Prowadzi odpowiedzialną pracę przy dwu rudowęglowcach jednocześnie. Jeden z nich przyoblekł się już całkowicie w stalową skórę poszycia i cierpliwie znosi ostatnie poprawki, ciężca, próby.

CZY TO BYŁOBY JUŻ WSZYSTKO?

Ależ skądże! Zwiedzanie stoczni i bliższa znajomość ze wszystkimi działami pracy wymagałyby dłuższego czasu. Przewędrowaliśmy zaledwie przez jedną brygadę, rozsiadając się po całym terenie stoczni, a przecież takich brygad jest znacznie więcej. I to nie tylko tu — na stoczni gdańskiej, — ale i w całej Polsce. Wszystkie one pracują z jednakowym zapałem i z jednakowym zrozumieniem, że praca daje nam największą siłę, że jest ona formą walki o pokój — „wojny przeciwko wojnie”. Wspaniałe wyniki tej pracy są gwarancją, że walka ta będzie zwycięska.

Kiedy wracając ze stoczni miałem głowę zapełnioną wrażeniami widzianych obrazów, i echem przeprowadzonych rozmów, zdałem sobie sprawę jak z bliska wygląda wprowadzanie w czyn planów, zobowiązań i postanowień, które zawiera uchwalona przez robotników stoczniowych Wybrzeża chociażby taka

REZOLUCJA

„MY, PRACOWNICY WYDZIAŁU BUDOWY OKRĘTÓW. CHCĄC UCZCIĆ NAJWIĘKSZE NASZE ŚWIĘTO, JAKIM JEST 1 MAJ, ZOBOWIAZUJEMY SIĘ NA TEN DZIEŃ WODOWAĆ DWA HOLOWNIKI MORSKIE ORAZ ZAŁOŻYĆ STĘPKĘ POD DRUGI MOTOROWIEC TYPU „LEWANT” NOŚNOŚCI 4 000 T, NIECH CZYN TEN ŚWIADCZY O OGROMNEJ NASZEJ RADOŚCI Z POWODU ZDOBYCZY, JAKIE OSIĄGNIĘLIŚMY DZIĘKI USTROJOWI PANUJĄCEMU W NASZEJ POLSCE LUDOWEJ, A ZARAZEM NIECH BĘDZIE ŚWIADCTWEM NASZEGO POKOJOWEGO NASTAWIENIA I PRACY DLA POKOJU, GDYŻ NIE BUDUJEMY ANI ARMAT, ANI BOMB ATOMOWYCH, ALE PRODUKCJĄ NASZĄ PODNOSIMY STOPĘ ŻYCIOWĄ CAŁEJ KLASY PRACUJĄCEJ W POLSCE”.

Dumni jesteśmy ze swych stoczniowców, tak, jak oni dumni mogą być ze swych wspaniałych osiągnięć.

STANISŁAW BUSKUPSKI



ZSRR

SOCJALISTYCZNE MOCARSTWO MORSKIE

Sukcesy, jakie Związek Radziecki osiągnął w trzecim roku pięcioletki powojennej mają historyczne znaczenie dla rozwoju radzieckiej gospodarki narodowej. Zdołaliśmy nie tylko osiągnąć przewidziany w planie poziom produkcji, na okres ubiegłych trzech lat, ale poważnie go przekroczyć. Z każdym dniem nieustannie wzrasta jakość wyprodukowanych towarów.

W parze z ogólnonarodową gospodarką ZSRR szła i idzie radziecka Żegluga Morska.

W roku 1948 plan przewozu towarów drogą morską został wypełniony w 100% a w porównaniu z rokiem 1947 ilość przewiezionych towarów wzrosła o 10,9%. Plan przeładunku towarów w portach podległych Min. Żeglugi wypełniono na 112%, przekraczając w ten sposób cyfrę przeładunków z roku 1947 o 38,2%.

Znacznemu usprawnieniu uległa również praca portów. Złożyły się na to przede wszystkim: zmechanizowanie w 85% pracy w portach, po drodze maksymalne skrócenie czasu postoju statków. Osiągnięcia te z kolei przyczyniły się do poważnego zwiększenia wydajności pracy i zmniejszenia kosztów własnych przedsiębiorstw żeglugowych.

Na specjalne podkreślenie zasługuje fakt wydatnego zmechanizowania pracy przeładunkowej w portach. Wystarczy przypomnieć, że przed wojną zdołaliśmy zmechanizować prace związane z przeładunkiem, jedynie w 66%, a plan na rok 1950 przewiduje doprowadzenie mechanizacji wspomnianych prac do 77%. W ten sposób osiągając cyfrę 85%, przekroczyliśmy nie tylko poziom przedwojenny,

Tradycyjnym zwyczajem Święto Pierwszomajowe jest jednocześnie tym dniem, w którym klasa robotnicza dokonuje przeglądu swych sił i bilansu całorocznej pracy. Tegoroczne Święto, masy pracujące obchodzą pod hasłem walki o pokój. Wyrazem tej walki, jaką klasa robotnicza Polski Ludowej prowadzi przeciwko rozhysterizowanemu podżegaczom wojennym z tej i z tamtej strony oceanu, jest praca — stałe podnoszenie jakości produkcji, żywiołowy rozwój współzawodnictwa, rozszerzanie akcji racjonalizatorsko-oszczędnościowej. W swym marszu ku socjalizmowi, klasa robotnicza Polski Ludowej siłą swą czerpie z przebogatyń doświadczeń Związku Radzieckiego — pierwszego na świecie państwa socjalistycznego. ZSRR jako potężne mocarstwo morskie wychowało w ciągu lat kadry przodowników pracy, którzy stali się wzorem dla milionów rzesz robotników. Współzawodnictwo pracy, akcja racjonalizatorska, nowatorska i system oszczędnościowy — oto czynniki, dzięki którym Związek Radziecki może się poszczycić wspaniałymi osiągnięciami. Zamieszczony poniżej artykuł, którego autorem jest

MINISTER ŻEGLUGI MORSKIEJ Z.S.R.R.
N. N O W I K O W

omawia najważniejsze zadania floty handlowej Z.S.R.R. w roku bieżącym, reasumując jednocześnie dotychczasowe osiągnięcia radzieckiej gospodarki morskiej.

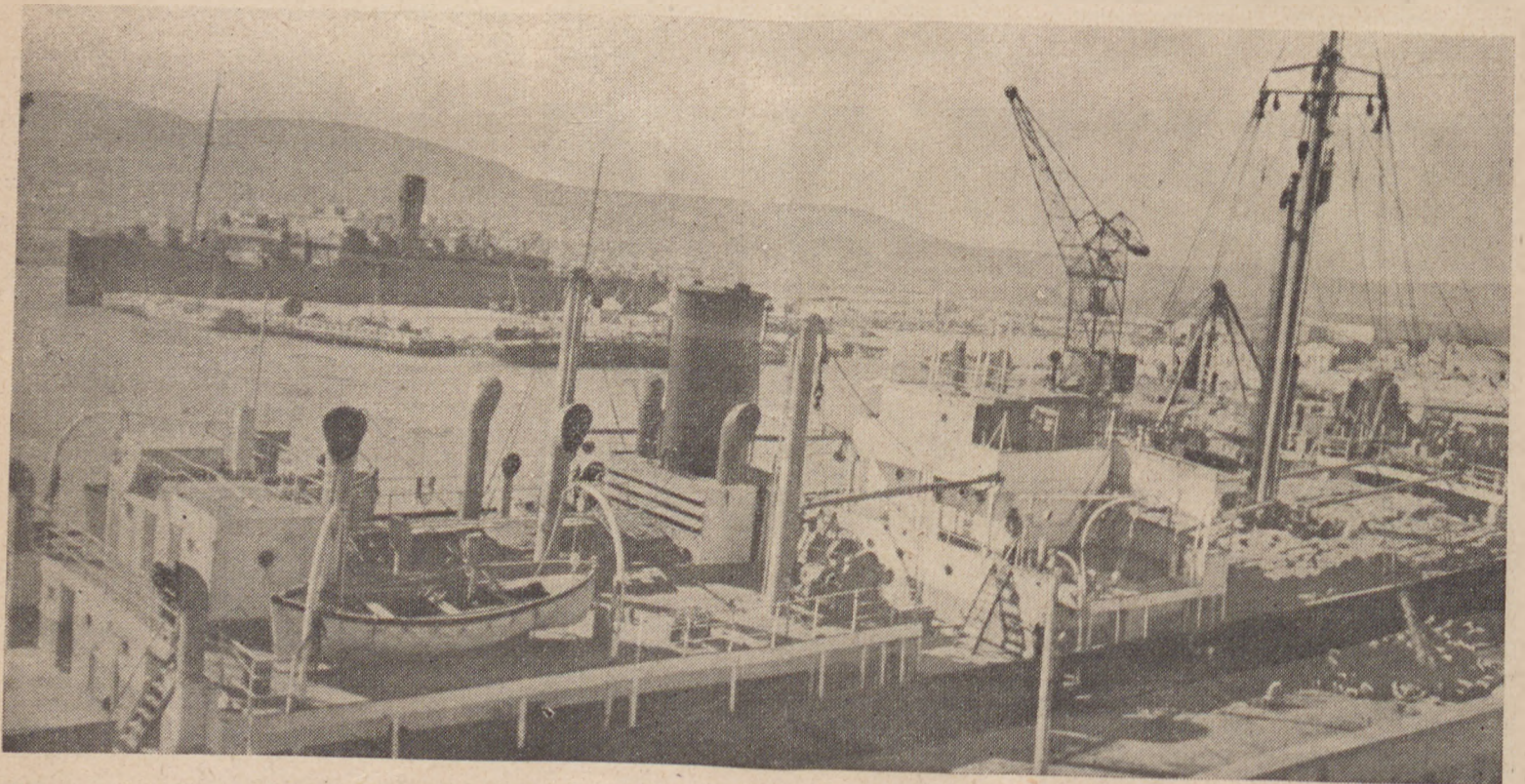
ale i plan przewidziany na rok 1950. Warto przy tym podkreślić, że takie porty jak Noworosyjsk, Nikołajewsk, Zdanow, Ryga i Kaliningrad są prawie kompletnie zmechanizowane.

Sprawną pracą portów w znacznej mierze przyczyniła się do ulepszenia pracy floty i terminowego wykonania planu przewozu towarów drogą morską. W świetle wymienionych faktów i cyfr, nie ulega wątpliwości, że wkład pracowników Min. Żeglugi ZSRR w ogólnonarodową gospodarkę jest ogromny i że wraz z całym na-

rodem przyczyniają się oni do przedterminowego zrealizowania prac zakreślonych planem powojennej pięcioletki. Nie oznacza to jednak, że można poprzestać na dotychczasowych osiągnięciach. Radziecką Flotę Handlową czeka poważna i odpowiedzialna praca. Przewóz towarów w roku bieżącym musi osiągnąć taki poziom, który pozwoli na poważne skrócenie czasu potrzebnego na realizację ogólnonarodowego planu gospodarczego.

Plan ten przewiduje, że w r. 1949 ilość przewiezionych ładunków wzrośnie w porównaniu z rokiem ubiegłym o 15,1%. Zwraca się przy tym uwagę na to, że cyfra ta musi być osiągnięta drogą maksymalnego wykorzystania morskiego tonażu i skrócenia czasu trwania rejsów naszej floty. W związku z powyższym w roku bieżącym szczególnie nacisk zostanie położony na maksymalne przedłużenie okresu eksploatacji każdej jednostki. Walka o niezmarnowanie żadnego dnia, żadnej godziny, w okresie pracy statków, będzie decydowała o pomyślnym wykonaniu planu przewozów. W celu skrócenia czasu trwania rejsów należy dążyć do tego, by zakres prac remontowych, wykonywanych siłami samej załogi stale wzrastał. Czyszczenie kotłów i mechanizmów winno się odbywać w czasie trwania rejsu. Należy popularyzować i wcielać w życie progresywne metody pracy w dziedzinie eksploatacji statków. Duże znaczenie posiada również racjonalna eksploatacja floty, polegająca na unikaniu zbytecznych rejsów, właściwym wykorzystaniu pojemności i nośności statku, maksymalnym skróceniu czasu, w którym statek nie bywa eksploatowany.

Wcielanie w życie tych zasad zależy w dużej mierze od pomysłowości i inicjatywy pracowników Głównych Urzędów Mor-



skich. Dlatego też w roku bieżącym czeka ich duża, naprężona i wdzięczna praca. W pracy tej pomogą im marynarze i robotnicy, którzy z prawdziwym entuzjazmem wykonują przyjęte na siebie zobowiązania wobec Partii i Ojczyzny. Wśród robotników i marynarzy mamy wielu przodowników pracy i doskonałych specjalistów, którzy dają wspaniały przykład właściwego pojęcia współzawodnictwa, będącego gwarancją wykonania i przekroczenia nakreślonego planu pracy. Mamy wiele doskonałych załóg, które mogą służyć jako godny do naśladowania przykład: do takich należą załogi statków: „J. Stalin”, „Molotow”, „Rajnis”, „Beria”, „Werchojańsk”, „Kirow” i wiele innych.

Przez szeroką popularyzację i stosowanie doświadczeń tych załóg możemy w znacznej mierze przyczynić się do pomyślnego zrealizowania planu na rok 1949.

Plan ten przewiduje również zwiększenie wydajności na każdą tonę naszego tonażu o 19%, przy czym norma ładunków w skali rocznej winna wynieść 473 tony na statek na dobę. Oznacza to, że norma ta winna wzrosnąć w porównaniu z rokiem ubiegłym o 23% (dla zbiornikowców o 10%).

Poważną rolę w rozwijaniu równomiernej i rytmicznej pracy żeglugi odgrywają regularne linie żeglugowe. Dla przykładu warto podać, że statek „Janis Rajnis” należący do Urzędu Morskiego Litewskiej Republiki, przy przewożeniu węgla na regularnej linii, zaoszczędził około 23% przewidzianego czasu na każdy poszczególny rejs. Jest to niewątpliwie poważne osiągnięcie, które stało się możliwe, dzięki właściwej eksploatacji statków na regularnych liniach. W 1949 roku regularne linie odegrają bardzo ważną, a być może nawet decydującą rolę w zwiększeniu okresu eksploatacyjnego każdej jednostki. Kierownictwo Urzędów Morskich winno zdać sobie sprawę z tego, że każdy dodatkowy dzień pracy statku to poważna wygrana.

Na pomyślne wykonanie planu przewozów drogą morską w roku bieżącym poważnie wpłynie stosowanie przyspieszonych metod przy załadowywaniu i wyladowywaniu statków.

Maksymalne zmechanizowanie robót załadunkowych w naszych portach, winno być jednym z zasadniczych zadań jakie powinna wykonać administracja portowa. Należy przy tym zwrócić uwagę na mechanizowanie nawet najdrobniejszych prac.

W 1949 roku poważnie rozwiną się również pasażerskie linie żeglugowe. Zgodnie z planem statki kursujące na Morzu Czarnym i na wodach basenów Dalekiego Wschodu obsłużą w roku bieżącym o 21% pasażerów więcej, aniżeli w roku ubiegłym. Pasażerskie linie żeglugowe Dalekiego Wschodu otrzymają szereg nowych komfortowych jednostek, które na pewno przyczynią się do znacznego udogodnienia podróży pasażerom.

Wymogi stawiane flocie handlowej w 1949 roku, polegające między innymi na zwiększeniu okresu eksploatacyjnego dla poszczególnych jednostek, bezwzględnie wpłyną na wydatne zwiększenie tempa pracy przemysłu stoczniowego. Okres trwania remontu zarówno drobnego jak i kapitalnego będzie musiał ulec skróceniu. Niezależnie od tego plan 1949 roku przewiduje dalszy wzrost produkcji wszystkich podległych Ministerstwu Żeglugi stoczn. I tak dowojenny poziom globalnej produkcji przemysłu stoczniowego zgodnie z planem ma być przekroczony na 122,9%. Terminowość wykonania zamówień będzie ściśle przestrzegana.

W 1948 roku Żegluga Morska postawiła sobie za cel dalsze niżenie kosztów przewozu i prac związanych z załadunkiem i wyladunkiem towaru. Na tym odcinku możemy się pochwalić pewnymi osiągnięciami. Koszt własny wspomnianych prac zmniejszono o 20%. Przewidywany, zgodnie z planem, koszt własny przewozu miał wynosić 5,17 kopejki za tono-milę w rzeczywistości zaś wynosił 5,08 kopejki za tono-milę.



Gospodarka morską, która wskutek zwycięstwa spowodowanych drugą wojną światową w ciągu ostatnich kilku lat była deficytowa, w roku bieżącym da państwu ponad 90 milionów rubli dochodu. Osiągnięcie tej sumy stanie się realne przy oszczędnej i wzorowej gospodarce.

Na podstawie napływających meldunków od załóg statków i administracji portów można stwierdzić, że twórczy zapał do pracy i patriotyzm marynarzy i pracowników portowych przyczynią się do wykonania i przekroczenia opracowanych planów pracy. Załogi maksymalnie skracają czas trwania rejsów, co pozwala im na przewiezienie dodatkowych setek ton towarów i zaoszczędzenia państwu milionowych sum pieniężnych.

Poważną rolę w zwiększeniu oszczędności odgrywa realizowanie nowatorskich pomysłów robotników i inżynierów. W roku 1948 wpłynęło przeszło 2 000 projektów. Zastosowanie w praktyce jedynie 500 z nich dało państwu przeszło 10 000 000 rubli oszczędności. Na zorganizowanej niedawno wystawie wynalazków i ulepszeń realizowanych w Żegludze Morskiej mieliśmy możliwość przekonać się że pracownicy nasi wykazują dużą pomysłowość i inicjatywę. Ich wynalazki mają na celu przyspieszenie realizacji planu powojennej pięcioletki. Dlatego też każdy zakład pracy winien roztoczyć szczególną opiekę nad nowatorami, zaś każdy cenny projekt winien być od razu wcielany w życie.

Z dużym zapałem i twórczym entuzjazmem pracują narody radzieckie nad reali-

zacją planu gospodarczego na rok 1949, nad przedterminowym wykonaniem pięcioletki. Nowe, coraz lepsze i doskonalsze formy przybiera współzawodnictwo socjalistyczne i jego najwyższą formą — ruch stachanowski. Również w Żegludze Morskiej mnożą się nowe wspaniałe przykłady wzorowej, stachanowskiej pracy. Nieustannie rozwija się twórcza inicjatywa robotników portowych, techników i inżynierów naszej żeglugi. Z uczuciem dumy i szacunku wymieniane są w poszczególnych basenach, portach i stoczniach nazwiska nowatorów, których inicjatywa i pomysłowość wpłyną na szybszy rozwój gospodarki morskiej.

Na czołowych miejscach wśród nazwisk przodowników pracy widnieją nazwiska kranisty Bieźpałego, mechanika Ochońko, kranistów Buriak, Turdzeladze, Suchotieptow, i wielu, wielu innych.

Osiągnięcia przodowników pracy winny się stać udziałem szerokich mas robotników, i marynarzy zatrudnionych w Żegludze Morskiej.

Jak widać z powyższego Żegluga Morska ma wszelkie dane dla realizacji planu czwartego roku pięcioletki stalinowskiej. Obowiązkiem partyjnych i zawodowych organizacji jest mobilizowanie wszystkich marynarzy, robotników i pracowników Żeglugi Morskiej do realizacji tych ogromnych zadań, jakie przewiduje plan 1949 roku.

N. N O W I K O W

(opracował R. G.)



ISTNIEJE NA ŚWIECIE SPORO TEORII, OKREŚLAJĄCYCH WOJNĘ JAKO ZJAWISKO SPOŁECZNE I PRZYPISUJĄCYCH JEJ TAKIE CZY INNE WŁASCIWOŚCI. POGLĄDY TE JEDNAK MOŻNA I NALEŻY PODZIELIĆ ZASADNICZO NA DWA PODSTAWOWE KIERUNKI, WYRAŻAJĄCE DWIE PRZECIWKIEM SOBIE IDEOLOGIE: WSTECZNĄ IDEOLOGIĘ OBUMIERAJĄCEGO SPOŁECZEŃSTWA KAPITALISTYCZNEGO I IDEOLOGIĘ SPOŁECZEŃSTWA POSTĘPOWEGO — IDEOLOGIĘ SOCJALISTYCZNĄ. W SPOŁECZEŃSTWIE BURŻUAZYJNYM ISTNIAŁY I ISTNIEJĄ LICZNE „NAUKOWE” TEORIE WOJNY, STWORZONE PRZEZ POZOSTAJĄCYCH NA USŁUGACH BURŻUAZJI TEORETYKÓW. SENS TYCH TEORII SPROWADZA SIĘ ZAWSZE DO TENDENCJI ZASZCZEPIENIA SPOŁECZEŃSTWU PRZESWIADCZENIA O KONIECZNOŚCI WOJNY I NIEMOŻLIWOŚCI JEJ UNIKNIĘCIA BEZ WZGLĘDU NA CHARAKTER USTROJU SPOŁECZNEGO I ISTNIEJĄCE W NIM WARUNKI SPOŁECZNO-EKONOMICZNE. TEORIE TE — LANSOWANE DZIŚ PRZEZ ANGLOSASÓW — DOTYCZĄ W SZCZEGÓLNOŚCI ZAGADNIEŃ WOJNY MORSKIEJ I OPIERAJĄ SIĘ NA AWANTURNICZYCH, ANTYNAMIENIOWYCH I Z GRUNTU FAŁSZYWYCH ZAŁOŻENIACH, JAKOBY TYLKO MARYNARKA WOJENNA, A WIĘC SIŁY MORSKIE, BYŁY TYM DECYDUJĄCYM CZYNNIKIEM, KTÓRY KSZTAŁTUJE BIEG DZIEJÓW ŚWIATA I DECYDUJE O ROZWOJU PAŃSTW I LOSACH NARODÓW. DOŚWIADCZENIA DWÓCH WOJEN, A PRZEDE WSZYSTKIM WSPANIAŁE ZWYCIĘSTWA ARMII RADZIECKIEJ, OPARTE NA STALINOWSKIEJ NAUCE WOJENNEJ, DOWIODŁY, JAK BEZPODSTAWNE SĄ TE TEORIE, BĘDĄCE PRZEJAWEM ANTYNAMIENIOWYCH TEZ, NAGINANYCH DO INTERESÓW GOSPODARKI PAŃSTW IMPERIALISTYCZNYCH, ROZDZIERANYCH WENWĘTRZNYMI SPRZECZNOŚCIAMI USTROJU KAPITALISTYCZNEGO. TYPOWYM PRZYKŁADEM TYCH BŁĘDNYCH TEORII JEST AMERYKAŃSKA „TEORIA SIŁY MORSKIEJ” A. T. MAHANA — GŁÓWNEGO TEORETYKA AMERYKAŃSKIEJ IDEOLOGII WOJENNEJ.

Krach teorii Mahana

KOMANDOR JÓZEF URBANOWICZ

Teoria Mahana o decydującym wpływie i znaczeniu siły morskiej w kształtowaniu historii oraz jego strategiczne koncepcje wojny na morzu — stworzyły epokę w burżuazyjnej myśli wojennej i odegrały decydującą rolę w ideologicznym kształtowaniu się imperialistycznej ekspansji i w rozwoju amerykańskiego imperializmu.

Alfred Thayer Mahan żył w latach 1840—1914, a okresem jego największej twórczości były lata 1880—1905. A. T. Mahan żył więc i działał w tym okresie, w którym koncentracja przemysłu i kapitału w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej osiągnęła ten szczyt rozwoju, na jakim powstające monopole zaczęły odgrywać decydującą rolę w życiu gospodarczym kraju.

Sprzyjające warunki naturalne i historyczne przyczyniły się do szybkiego rozwoju ekonomiki amerykańskiej. W końcu XIX stulecia Stany Zjednoczone przekształcają się w najlepiej rozwinięty przemysłowo kraj i pod tym względem wysuwają się na czoło wszystkich krajów kapitalistycznych.

Wysuwając się na pierwsze miejsce w światowej produkcji przemysłowej USA podrywają monopol Anglii na światowych rynkach i zaczynają prowadzić aktywną działalność w kierunku wzmocnienia swojej pozycji na arenie międzynarodowej. W tym okresie kończy się również kolonizacja zachodnich obszarów USA, tzw. „Dzikiego Zachodu” i zamyka się kontynentalna eks-

pansja USA, która odbywała się w szczególności pomysłowych warunkach, prawie bez wojen.

Opierając się na potężnej przemysłowej i surowcowej bazie, po opanowaniu rynku wewnętrznego, amerykański kapitał monopolistyczny kieruje się na drogę ekspansji zewnętrznej.

Na przełomie XIX i XX stulecia zakończony zostaje podział świata między wielkie mocarstwa kapitalistyczne. Sytuację międzynarodową tego okresu charakteryzuje gwałtowne zaostrzenie się konkurencji pomiędzy mocarstwami kapitalistycznymi.

Na skutek nierównomiernego rozwoju państw kapitalistycznych w tym okresie w liczbie najsilniejszych państw obok Stanów Zjednoczonych pojawiają się Niemcy i Japonia, rozwój przemysłowy których postępuje szybciej niż rozwój Anglii i Francji. Walce o nowy podział świata towarzyszy wyścig zbrojeń, prowadzący nieuchronnie do zbrojnych konfliktów.

Drogi zewnętrznej ekspansji amerykańskiego imperializmu przechodziły przez morza i oceany. Jedyną siłą polityczną, która mogła zabezpieczyć powodzenie USA w konkurencyjnej, imperialistycznej walce i która mogła być gwarantem dostępu towarów amerykańskich na rynki światowe, mogła być siła w postaci potężnej floty wojennej. W związku z tym imperializm amerykański stał się aktywnym uczestnikiem wyścigu zbrojeń na morzu wśród państw, które rozpoczęły już walkę o nowy podział świata. W Stanach

Zjednoczonych powstają koncepcje i prądy, domagające się zbudowania stałej, potężnej floty wojennej, jako głównego narzędzia amerykańskiej polityki zewnętrznej.

Wyżej wymienione przyczyny powodowały konieczność utrzymywania pierwszorzędnej marynarki wojennej przy istnieniu tylko nielicznej armii lądowej. One właśnie spowodowały taki podział sił zbrojnych, który był główną zasadą amerykańskiej polityki wojennej. Militarizm amerykański osiągnął swoją najbardziej fundamentalną formę w „morskiej sile zbrojnej”.

Z tego wypływa również podstawowa idea amerykańskiej doktryny wojennej, która do II Wojny Światowej wyrażała się w formule: „flota, która nie ma sobie równych”.

Zasada ta była przeciwstawieniem brytyjskiej koncepcji panowania na morzu, wyrażającej się w utrzymywaniu marynarki wojennej równej dwóm najsilniejszym marynarkom innych państw.

W tych dwóch sformułowaniach doktryn wojennych są odzwierciedlone dwie różne koncepcje polityczne: angielska — opierająca swoją politykę na zasadzie „równowagi sił”, osiągająca ten cel drogą stałych manewrów politycznych, za pomocą wojskowo-politycznych sojuszków, dlatego też nie opierająca się na równoczesnej przewadze nad większością swych konkurentów; amerykańską politykę cechuje natomiast „izolacjonizm”, unikanie stałych przymierzy i liczenie dlatego na

swoje własne siły. Lecz takie sformułowanie „izolacjonizmu” jaskrawie wykazuje rzeczywistą istotę teorii: przytłaczająca potęga wojenna w rzeczywistości tworzona była nie dla izolacji, lecz dla zabezpieczenia imperialistycznych dążeń i dla walki z przeciwnikiem.

Mahan tworząc i rozwijając w swoich licznych pracach teorię siły morskiej, dobrze wiedział czyje „społeczne” zamówienie wykonuje. Opierając swoją „naukę” na geopolityce, na wzajemnym stosunku pomiędzy przestrzenią i polityką, A. T. Mahan zdobył dla siebie „zaszczytny” tytuł pierwszego naukowego geopolityka naszych czasów.

Podstawową tezę teorii siły morskiej Mahana, było twierdzenie, że panowanie na morzach, a szczególnie wzdłuż morskich linii komunikacyjnych, nakreślonych interesami państw i narodowym handlem, jest głównym elementem potęgi i rozkwitu narodów, z kolei zaś panowanie na morzach przy pomocy morskiego handlu i wojenno-morskiej przewagi, oznacza przeważający wpływ polityczny w świecie.

Mahan nie był pierwszym teoretykiem strategicznej koncepcji teorii siły morskiej. Analogiczne koncepcje strategiczne wysunięte zostały już w roku 1880, w Anglii, przez admirała Philippa Colomba. Jednak nie Anglik Colomb, lecz Amerykanin Mahan uznany został za „apostola” brytyjskiej potęgi morskiej i podniesiony do roli „bohatera narodowego” Anglii. Tłuma-

czy się to bardzo prosto — zjawiska tego nie spowodowały strategiczne koncepcje Mahana, lecz wsparte tendencyjnie dobranymi faktami historycznymi socjalno - polityczne koncepcje, które mocno przypadły do serca angielskim imperialistom. Faktami tymi tłumaczy się także to, że po dzień dzisiejszy prace Mahana są wykorzystywane w USA jako podstawowe materiały wojenno-morskiej polityki.

Twory Mahana zawierają uzasadnienia i usprawiedliwienia zaborczej, kolonialnej polityki imperialistycznej. W wojenno - politycznej „filozofii” Mahana można odnaleźć również teorie anglosaskie „rasowej przewagi” nad innymi narodami, historię istnienia brytyjskiego imperium z jego morską siłą i wpływającym z tej siły rzekomym dobrobytem państw i narodów.

W jego koncepcjach ideologicznych znajdujemy usprawiedliwienie brytyjskiego kolonialnego panowania, zgodnie z którym długoletni ucisk kolonialny jest nie tylko prawnie uzasadniony, lecz nawet niezbędny dla samych narodów uciskanych i odbywa się on w interesie całego cywilizowanego społeczeństwa.

Wartość mahanowskich teoretycznych twórców dla amerykańskiego imperializmu polegała na ścisłym połączeniu anglo - amerykańskiego rasizmu, usprawiedliwiającego zaborczą politykę — z teorią siły morskiej jako głównego wojenno - politycznego narzędzia, za pomocą którego mogła być realizowana taka polityka. Uzupelniona w późniejszym okresie mnóstwem „dowodów” niezbędności agresywnych wojen imperialistycznych, teoria Mahana stworzyła silne narzędzie ideologiczne, które dało socjalno-polityczną bazę amerykańskiej doktrynie wojennej.

Mahan zbadał sześć głównych, według niego, elementów — mających wpływ na morską potęgę państw, a mianowicie: 1) — geograficzne położenie kraju; 2) — fizyczna struktura jego wybrzeża; 3) — rozmiary terytorium; 4) — liczebność ludności; 5) — charakter narodowy; 6) — charakter rządu.

Za jeden z elementów morskiej siły uważa Mahan geograficzne położenie państwa. Najbardziej dogodnym położeniem państwa z punktu widzenia rozwoju morskiej siły, według tej teorii, jest położenie państwa na wyspach, ponieważ otoczone wodami nie potrzebuje w zdobywaniu nowych terytoriów uciekać się do pomocy wojsk lądowych i może wobec tego skoncentrować swój wysiłek na rozwoju swojej morskiej potęgi.

Dogodne położenie geograficzne, według Mahana, stwarza w kraju sprzyjające warunki dla agresji i dlatego też agresję rozpatruje on jako przywilej niewielu krajów (przede wszystkim USA i Wielkiej Brytanii), obdarzonych przez przyrodę niezbędnymi warunkami geograficznymi i odpowiednią siłą materialną.

Następnym niezbędnym elementem siły morskiej jest odpowiednio przystosowanie linii brzegowej kraju, czyli jego struktura fizyczna. Za główną wartość terytorium kraju uważać należy, według Mahana, długość jego linii brzegowej i istnienie dobrych, wygodnych portów. Z kolei zaś długość linii brzegowej może przekształcić się w źródło siły lub słabości kraju w zależności od ilości ludności. Ilość ludności powinna być proporcjonalna do linii brzegowej, której musi bronić. Rozwój siły morskiej kraju zależy nie tylko od absolutnej ilości ludności, lecz także, i to przede wszystkim, od tej jej części i ilości, która ekonomicznie jest związana z morzem i może być w ten lub inny sposób wykorzystana dla budownictwa marynarki wojennej i pełnienia służby na okrętach.

W tym celu Mahan radził stworzyć potężną marynarkę wojenną w czasie pokoju oraz rozwijać handel morski.

Mahan rozumiał siłę morską jako narzędzie imperialistycznej polityki, siłę zbrojną kapitalistycznego imperium, które nie może istnieć bez kolonii. Dlatego też włączył do liczby niezbędnych elementów siły morskiej kolonizatorską politykę. Fakt ten wykrywa z całą jasnością ekspansywną treść teorii Mahana.

Pojmując państwo jako organizm, który został obdarzony przez przyrodę określonymi i stałymi geograficznymi właściwościami terytorialnymi i że naród obdarzony jest określonymi, niezmiennymi cechami, Mahan przypisywał dużą wagę znaczeniu i roli rządu w morskiej „karierze” kraju.

Twierdzi on, że system rządzenia państwem musi przyczynić się do wzrostu potęgi kraju, a przede wszystkim do wzrostu siły morskiej. Demokratyczny system rządzenia uważał Mahan za nieodpowiedni dla stworzenia morskiej siły i podkreślał przewagę „despotycznej władzy”. Rozumni rząd — zdaniem Mahana — rozwija handel, przemysł maszynowy, podtrzymuje system kolonialny i odgrywa dużą rolę w tworzeniu siły morskiej państwa.

Rząd, przygotowując się do wojny, powinien organizować wojenno-morskie bazy w najdalszych zakątkach świata. Główne zadanie rządu polega na tym, że powinien on stworzyć w czasie pokoju odpowiednie warunki dla rozwoju militarizmu.

Mahan rozpatrywał sześć elementów siły morskiej jako wieczne, niezmiennie podstawy, określające charakter wojenno - morskiej strategii państwa.

A oto jak wygląda w praktyce „teoria siły morskiej” A. T. Mahana. Najnowocześniejsze pancerniki, traflone celnymi bombami, potrafią płonąć jak zwykłe zapalki, mimo, iż właśnie one — w myśl twierdzeń amerykańskich awanturników wojennych — „kształtują bieg dziejów świata”. My jednak wlemy, że historię świata nie kształtują pancerniki. Wlemy bowiem, że od praw artylerii silniejsze są prawa historii.

Geograficzne położenie, struktura fizyczna wybrzeża i wielkość terytorium — według Mahana, są naturalnymi i przyczynowymi podstawami morskiej potęgi państwa. Czynniki ekonomiczne — wielki handel, wielki przemysł maszynowy, szeroki system kolonialny, tworzą wieczystą podstawę potęgi państwa kolonialnego i w zupełności są zależne, według Mahana, od woli rządów.

Rozpatrując ekonomiczne przesłanki wojennej potęgi kraju, Mahan popełnił charakterystyczną dla burżuazji „omyłkę” — stawiając wymianę towarową przed produkcją przemysłową.

Mahan rozpatruje siłę morską nie jako cel sam w sobie, lecz jako uniwersalny środek dla osiągnięcia przez państwo imperialistyczne światowej hegemonii.

Wychodząc z tych wszystkich założeń należy mahanowską koncepcję siły morskiej i jej strategiczną doktrynę rozpatrywać nie jako wąską wojskowo - techniczną teorię, lecz przede wszystkim jako ramowy wojenno - polityczny program utworzenia amerykańskiego imperium kolonialnego.

Teoria siły morskiej Mahana zawiera w sobie wszystkie elementy pseudonauki. Geograficzne czynniki wg Mahana określają także charakter zewnętrznej polityki, to jest: niezbędność morskiej ekspansji, rodzaj siły zbrojnej, za pomocą której taka polityka jest realizowana, a także ofensywną strategię wojenną. W morskiej ekspansji, uzasadnionej położeniem geograficznym i we flocie wojennej, polityka zewnętrzna znajduje konkretny wojenny wyraz i „logicznie” jest powiązana za pośrednictwem geografii ze strategią wojenną. Z tego wynika uzasadnienie wykorzy-

stania politycznej siły państwa w celu rozszerzenia terytorium drogą gwałtu.

Uprzywilejowana siła monopolistycznego kapitału w połączeniu z korzystnym położeniem geograficznym daje „prawo” na ekspansję jednemu krajowi i odbiera podobne „prawo” innym krajom, które nie posiadają tak dogodnych warunków geograficznych.

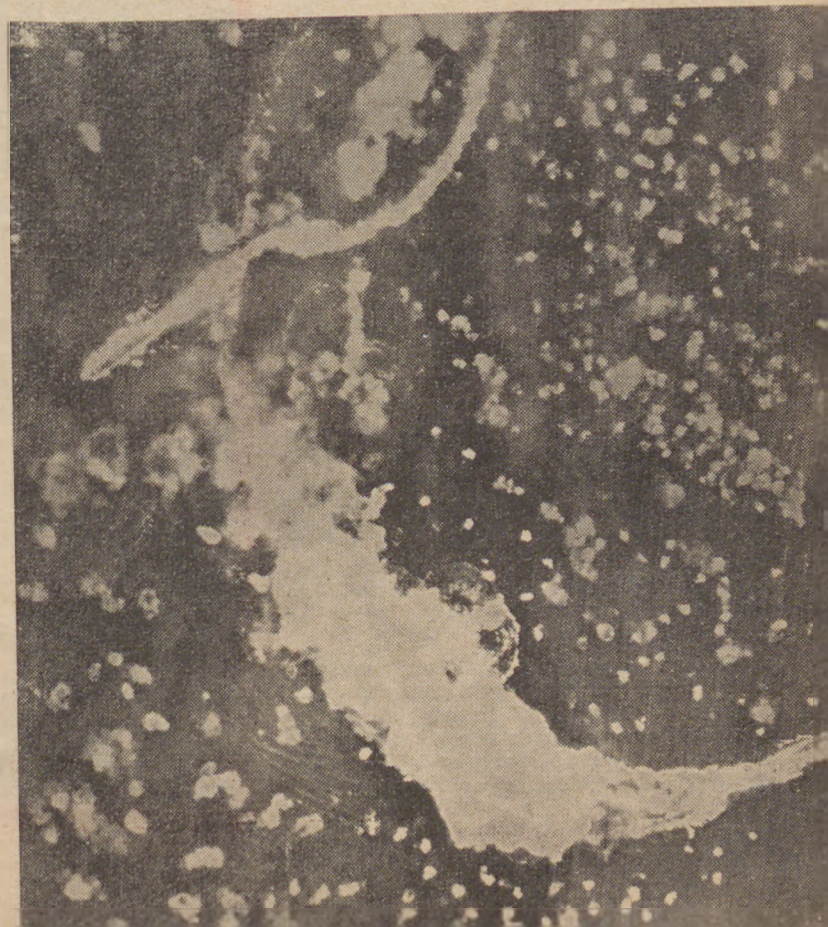
Istota metody mahanowskiej polega nie na wyprowadzeniu polityki zewnętrznej z geograficznego położenia kraju, lecz na wykorzystaniu i przystosowaniu czynników geograficznych dla uzasadnienia celów politycznych, określonych z góry interesami burżuazyjnej klasy rządzącej.

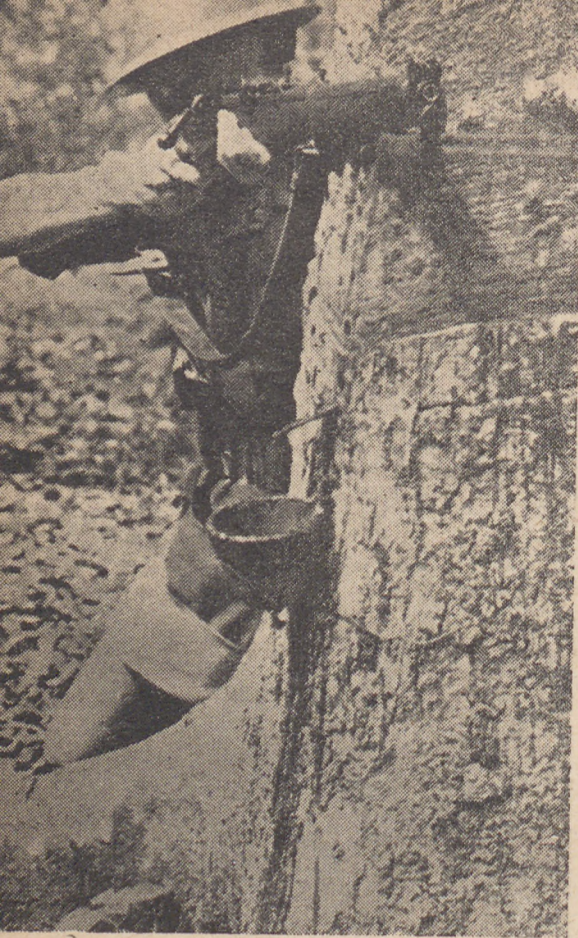
Teoria przemocy, jako element postępu ludzkości, uzasadniona geograficznym położeniem USA i uzupełniona bez ogródek interesami monopolistycznego kapitału, z usprawiedliwieniem zastosowania brutalnej siły i rasizmu, zatwierdzająca prawo doszczętnego wyniszczenia mniej szczęśliwych rywali — wypełnia treść wojennej ideologii siły morskiej Mahana.

Ale doświadczenia dwóch wojen — jak już wspomnieliśmy we wstępie — a w szczególności wspaniałe i druzgocące zwycięstwa Armii Radzieckiej, oparte na prawdziwej nauce wojennej i strategii — zadały kłam wszystkim burżuazyjnym teoriom prowadzenia wojny. Wraz z nimi poniosła zupełną klęskę i „teoria siły morskiej” Alfreda Thayera Mahana, człowieka, który głosił, że „pancerniki kształtują bieg dziejów świata i stanowią o rozwoju narodów i państw”.

Ale o tym — następnym razem.

JÓZEF URBANOWICZ





MALAJE

W WALCE O WOLNOŚĆ I GODNOŚĆ CZŁOWIEKA

JÓZEF WÓJCICKI

W GĘSTYCH DŻUNGLECH I ROZLEGŁYCH GAJACH MALAJÓW TOCZY SIĘ ZACIĘTA I NIEUBLĄGANA WALKA O ISTNIENIE NARODU MALAJSKIEGO. JEGO WYZWOLENIE I NIEPODLEGŁOŚĆ. CORAZ SILNIEJSZE I LICZNIJSZE GRUPY PARTYZANCKIE ŁĄCZĄ SIĘ W ZWARTĄ, REGULARNĄ ARMIE LUDOWĄ, A WSZYSTKIE PARTIE I ZGRUPOWANIA NARODOWE ZJEDNOCZYŁY SIĘ W POSTĘPOWYM OBOZIE DEMOKRACJI, RZUCAJĄC HASŁO WALKI, AŻ DO PEŁNEGO ZWYCIĘSTWA. NAJCIEŹSZE BOJE TOCZĄ SIĘ W DŻUNGLECH WOKÓŁ MIASTA KUALA-LUMPUR. MIASTO TO, POŁOŻONE W CENTRUM KRAJU, ODGRYWA WAŻNĄ ROLĘ GOSPODARCZĄ I KOMUNIKACYJNĄ, TOTEŻ CORAZ WIĘKSZE SIŁY WOJSK BRYTYJSKICH RZUCANE SĄ DO WALKI, CELEM STŁUMIENIA, LUB PRZYNAJMNIEJ ZLOKALIZOWANIA POWSTANIA. MIMO UŻYCIA NOWOCZESNYCH ŚRODKÓW WALKI, OD CZOŁGÓW DO SAMOLOTÓW BOMBOWYCH WŁĄCZNIE — NIE UDAŁO SIĘ BRYTYJCZKOM OSIĄGNAĆ NAJMNIEJSZYCH NAWET SUKCESÓW. RUCH POWSTAŃCZY PRZYBIERA NA SIŁĘ, ROZTACZAJĄC CORAZ TO WIĘKSZE KRĘGI. LUD MALAJSKI UWIERZYŁ W SWE SIŁY. PRZEKONAŁ SIĘ BOWIEM, ŻE BRYTYJSKI LEW NIE JEST WCALE TAKI STRASZNY, GDY SIĘ DOŃ PODCHODZI Z BICZEM W RĘKU. TYM BARDZIEJ, ŻE NIE GRZESZY ON ODWAGĄ... BOI SIĘ MALAJSKIEJ DŻUNGLI.

S mukła, kruczowłosa Hu Li-mo raz po raz odwraca młodzieńczą, smukłą twarz ku zachodzącemu słońcu, i z westchnieniem ulgi wyprostowuje nienawykłe jeszcze do pracy plecy. Hu Li-mo po raz pierwszy przyszła bowiem do pracy na „chewę”. Ma zaledwie 14 lat, ale w ostatniej epidemii cholery straciła matkę i starszą siostrę, więc musiała szukać pracy. A gdzie młoda, malajska dziewczyna dostanie pracę jeśli nie na „chewie” Brzuchaty mr. Brown obejrzał ją pobieżnie i otaksował, tak jak kupiec szacuje marną szkapę. Powiedział tylko „ten pens” — co znaczyło 10 pensów na dzień. Tyle akurat kosztuje obiad malajski, składający się z garstki ryżu i manioki. Niski, opasły Chińczyk o chytrych, przebiegłych oczach wpisał nazwisko dziewczyny do grubej księgi i z tą chwilą Hu Li-mo przestała być wolną, wesołą dziewczyną malajskich dżungli, a stała się niewolnicą angielskiego plantatora i sługą jego chińskiego rządu. Od wschodu do zachodu słońca będzie teraz pracować na „chewie”, a resztę dnia spędzać w brudnym i mrocznym baraku. „Cóż, taki los czeka wszystkie młode malajskie dziewczęta — myśli Hu Li-mo, i zaraz dodaje w duchu: — ale to się zmieni gdy tylko wróci kochany Lou Ti-wo”...

Lou Ti-wo jest ojcem młodej dziewczyny. Kiedy przyszli Japończycy, opuścił on rodzinę i wioskę, by w dżungli, z bronią w ręku, walczyć z najeźdźcą. Malajska grupa partyzancka, w szeregach której walczył, była jedną z największych, toteż o jej zwycięskich bitwach opowiadano legendy. Skończyła się wojna — ale nie dla wszystkich. Anglicy, którzy tak panicznie niedawno uciekali z Singapore i całego półwyspu, teraz rzucili swe wojska przeciw partyzantom malajskim, którzy za swą bohaterską walkę z japońskim najeźdźcą domagali się wolności dla malajskiego narodu. Otrzymali w zamian kajdany i więzienia. Znow włączyli się do walki partyzanckie oddziały, znow w dżunglach rozgorzał bój o wolność.

O tym wszystkim właśnie myślała przez chwilę młoda dziewczyna, prostując zbolęły, ociekający potem, grzbiet. Ostry głos Chińczyka — nadzorecy i krótki świst bata napęlił ją przerażeniem. Bała się strasznie bata. Widziała plecy ojca poora-

ne cięgami angielskiego pejcza. Nieraz śniły się jej te krwawe blizny. Była młoda i dumna. Jeszcze nikt jej nie uderzył. Skuliła się więc w przestachu i gorączkowo zaczęła oczyszczać kauczukowe krzewy. „Chewa” składała się z wielu, równych działek, zasadzonych młodymi drzewkami kauczuku. Wymagały one starannej opieki i wiele pracy. Kilka, a może i kilkanaście tysięcy takich drzewek rosło na „chewie”, a każde z nich przedstawiało dla mr. Browna większą wartość, niż malajska dziewczyna — z jednego drzewka można

było w ciągu roku zebrać około 2,5 kg. kauczuku i sprzedać go za dolary Amerykanom. Drzewka kauczukowe rosną dość gęsto, tak że na 1 hektar przypada ich około 300 sztuk. Z 1 hektara uzyskuje więc angielski plantator blisko 700 kg., drogiego kauczuku. Tak to krew i pot malajskich robotników przemieniała się w rękach mr. Browna w gęstą, gumową żywicę, a w końcu w grube pęki dolarów.

Pochylone w pracy smagłolice dziewczęta, posuwały się powoli w równym rzędzie od działki do działki. Jedne oczysz-

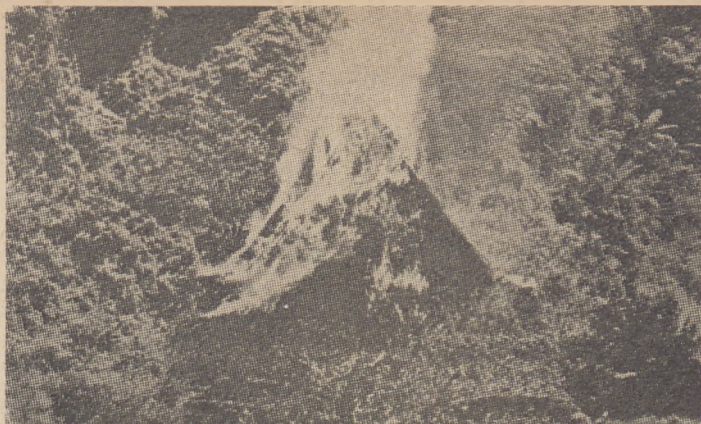


czają pnie i gałęzie od szkodników, inne znów zbierały spływający gęsty sok do przywiązanych na pniach puszek. Nieco dalej malajscy robotnicy nacinali młode drzewka. Głębokie bruzdy nacięć świadczą o wieku drzewa. Nacina się je bowiem raz do roku. Z otwartej szerokiej blizny spływają powoli krople drogocennej żywicy do zwisającej, rozgrzanej słońcem puski. Tych drzew właśnie i tych kropel kauczuku bronią angielscy żołnierze, nie wahając się często przed ohydny mordem niewinnych kobiet i dzieci, aby tylko utrzymać źródło bogactwa. Działa, samoloty, karabiny maszynowe i... noże dzikich wojsk najemnych, stoją na straży angielskich „chew”. Niewiele to jednak pomaga. Co raz to któraś plantacja idzie z dymem. Ruch partyzancki potężnieje i rozszerza się.

Ponure uderzenie gongu przetoczyło się po „chewie”, obwieszając koniec pracy. Co prawda słońce już dawno schyliło się za dżunglą, ale tu przecież nie ma inspektorów pracy i mr. Brown może łatwiej wyzyskiwać Malajów niż robotników angielskich w jednej ze swoich fabryk. Nie wiedziała jednak o tym Hu Li-mo, nie wiedziała w ogóle, że mogą istnieć tacy inspektorzy pracy. Z trudem wyprostowywała zbolale plecy, poprawiając skąpą przepaskę na biodrach. Tropikalny klimat sprawia, że ludność malajska poza niewielkimi przepaskami na biodrach nie nosi ubrania. Nic dziwnego, przecież zaledwie kilkaset kilometrów dzieli Malaje od równika. Ale nawet i o tym nie wiedziała Hu Li-mo, nie było przecież szkoły dla tubylców, nikt nimi się nie opiekuje, lecz stara się wyzyskać. Otarliży pot z czoła ruszyła młoda dziewczyna ku barakom. Po raz pierwszy chód jej nie był lekki, lecz ociążały, a na twarzy zamiast uśmiechu pojawił się smutek. Tak samo zaszępane były też twarze innych. Właściwie to i praca na dziś się nie skończyła, bo teraz trzeba obrobić pole maniokowe przy baraku, które stanowi jedyne źródło pożywienia, dla zatrudnionych na plantacji. Maniok jedzą na śniadanie, obiad i kolacje. Zupełnie z manioku, placki z manioku i wiele innych, nie różniących się właściwie potraw. Tylko rzadko z „łaski” białego pana otrzymują trochę zepsutego ryżu. Okrutne metody wyzysku i krwawe kary za najmniejsze niedbalstwo lub nieposłuszeństwo, a przy tym głodowe wyżywienie i śmiesznie niska płaca — oto co przynieśli „kulturalni” i „cywilizowani” synowie dumnego Albionu”. Toteż coraz częściej powtarzają się wypadki ucieczki z „chewy” do dżungli, coraz więcej Malajów przylacza się do grup partyzanckich, coraz wyraźniej rozumie ludność tubylcza, że tylko nieublagana walka z angielskim i amerykańskim najeźdźcą (bo ci pojawiają się tu coraz częściej) przyniesie pełną wolność Malajom.

Nieraz w długich, nocnych rozmowach zastanawiają się młodzieńcy i dziewczęta malajskie — czy zawsze tak było? Skąd wzięli się w ich kraju Anglicy i Amerykanie i dlaczego nie chcą opuścić ich kraju? Nieraz też starzy, wysuszeni dziadowie opowiadają, jak było przedtem i jak to wszystko się zmieniło gdy przyszli biali. Opowiadają o rodach i władzy rodowej wśród plemion malajskich, opowiadają o

Ciężka i pełna ofiar jest droga narodu malajskiego do wolności. Oto dwa charakterystyczne obrazy z dzisiejszych Malajów: U góry — wojska brytyjskie przeprowadzają pacyfikację wsi malajskiej w dżungli w okolicach miasta Kuala — Lumpur (na zdjęciu widać chatę malajską podpaloną przez wojska ekspedycyjne); u dołu — ciało dziewczyny malajskiej, rozstrzelanej przez wojska brytyjskie za udzielanie pomocy powstańcom.



tym, że już wtedy książęta również wyzyskiwali ludność, ale było to niczym w porównaniu z tym co wprowadzili Anglicy. Opowiadają jak to Anglicy przybyli na półwysep i że nie chcą stąd odejść, gdyż mają tu wielkie bogactwa, tanich robotników no i Singapore.

Malaje leżą na wąskim półwyspie, będącym przedłużeniem kontynentu południowo-wschodniej Azji. Od północy Półwysep Malajski łączy się z Indiami przez Burmę i z Chinami przez Sjam. Część półwyspu należy do Burmy, część do Sjamu, południowy cypel był do niedawna angielską kolonią, a teraz formalnie dla wygody Anglików, kolonia ta nosi nazwę: „Zjednoczone Stany Malajskie”, lub „Federacja Malajska”, jak komu wygodniej, bo i tak w istocie obie nazwy są puste. Obszar Malajów (tak bowiem nazywać będziemy „Malajską Federację”) jest niewielki, ale posiada duże znaczenie strategiczne. Cypel półwyspu wychodzi na cieśninę Malacca, za którą leży wyspa Sumatra, a nieco z boku Borneo. Wszystkie drogi żeglowne z Indii do Chin, Japonii i Ameryki, z Oceanu Indyjskiego na Pacyfik prowadzą właśnie przez Cieśninę Malacca, nad którą położone jest Singapore. Poza tym miastem, znajdują się tu jeszcze miasta Ipoh, Malacca i Kuala Lumpur. Wokół tego ostatniego miasta grupują się właśnie w dżunglach silne oddziały partyzantów malajskich walczących o wyzwolenie kraju. Ludność tych obszarów liczy ogółem ok. 6 milionów mieszkańców, z tego Malajów 2,25 miliona, Chińczyków 2,4 mil.

l i kilkaset tysięcy Hindusów. Samo Singapore liczy około 650 000 mieszkańców. Gęstość zaludnienia jest więc tu bardzo duża. Ten wielomilionowy naród wyzyskiwany jest przez niewielką grupę angielskich kolonizatorów, liczącą około 10 tysięcy. Amerykanów jest tu zaledwie ok. 500, lecz zaczynają oni odgrywać coraz większą rolę, a nawet wypierać Anglików, gdyż są to przeważnie delegaci amerykańskich trustów gumowych.

Anglicy dość wcześnie zainteresowali się bogatym krajem, leżącym nad cieśniną, odkrytą przez wielkiego podróżnika Magellana. Jednak dopiero w 1819 r. wraz z wylądowaniem znanego kolonizatora Stamforda Rafflesa Anglicy zabrali się na serio do całkowitego podporządkowania sobie wszystkich plemion półwyspu. Wkrótce też wszyscy Sultani i ich państewka znalazły się pod panowaniem i kontrolą Wielkiej Brytanii. W r. 1874 na mocy tzw. Traktatu z Pangkoru Brytyjczycy zawładnęli całym półwyspem. Usadowiwszy się w tak ważnym punkcie, zaczęli się umacniać, budując szereg twierdz. Najważniejszą z nich było Singapore nad cieśniną Malacca. Wkrótce powstał tu wielki port, przez który przechodziły coraz większą strugą towary południowej Azji i wysp Indonezji, a więc ryż, trzcina, kauczuk, herbata itd.

Dla zabezpieczenia tej ważnej drogi i swych interesów na Dalekim Wschodzie Anglicy w ciągu 15 lat rozbudowali umoc-

(dokończenie na str. 17)





RYBOŁÓWSTWO MORSKIE NA NOWYM ETAPIE

ADAM KRZEPKOWSKI

Jomek Budziszów odziedziczył po ojcu chałupę, która trzymała się ledwo ledwo suchego piasku oraz łódź z łatanym żaglem i dychawicznym silnikiem. W Jomkowej rodzinie zawsze była bieda. Nie można jej było wypędzić z domu nawet przy wspólnej, wytrwałej pracy wszystkich pracujących na wspólne gospodarstwo. A to ceny za ryby były za małe, a to połowy nie dopisywały; brakowało pieniędzy na kupno haczyków na reperację motoru, często nie było też na spłacenie długów, które ojciec musiał zaciągać, aby przetrzymać trudniejsze okresy, lub kupić sieci zabrane przez sztorm. Ba, jakże często prócz ryby, chleba i odrobiny machorki, nie było czym zaspokoić głodu! A przecież „stary” nie marnował zarobku, piwa nawet nie pił, nie mówiąc o wódce!

Jomek od dziecka miał twarde życie. Do szkoły niewiele chodził. Wcześniej stwardniały mu ręce i twarz poorana się bruzdami od wiatru, wody słonej i zadumy, w której troska o rodzinę pierwsze zajmowała miejsce.

Kiedy „staremu” się zmarło, Jomek „był już stary chłop”, po wojsku, żenić się chciał, w lepszej chałupie mieszkać i łowić ryby dobrym, nowym kutrem. Ale skąd mu do kutra, kiedy nie starczało i na naprawę łodzi, którą trzeba było samemu łatać.

Złe było, ale przyszło jeszcze gorsze. wojna i — Niemcy...

Wojnę też przetrwał Jomek cudem jakimś i nawet starą ojcową łódź uratował, chociaż nie bardzo się już ona nadawała do pracy na morzu. Ale jeszcze raz naprawił

wszystko, co dało się naprawić, powymieniał niektóre części z wraków zalegających port i zaczął odbudowywać swoje gospodarstwo.

Połowy były znakomite. Ryby w bród: i dorsze, i śledzie, i łososie — a wszystko z początku pokupne. Coś się jednak nagle popsuło — cena spadła. Wkrótce ryby nie było komu sprzedawać, albo oddawać prawie, tak mało ceniono pracę i dobro wydobyte z morza.

Niezupełnie tak to co prawda było w czasie pierwszego „kryzysu dorszowej nadprodukcji” — ale tak to sobie rybak wyobrażał.

* * *

Rzeczywiście, nadmierna podaż ryby przy trudnościach jej rozprzodzenia spowodowała nierównomierne nasycenie rynku. Wiele ton z trudem złowionego dorsza, a nawet innych cenniejszych ryb, wyrzucano w morze albo przerabiano na mączkę. Potem poprawił się transport, zwiększono sprzedaż, rozpoczęto eksport i produkcję konserw, ale kiedy już zdawało się, że sytuacja będzie opanowana — jak na przekór ryba „gdzieś odeszła” wraz z marzeniami o dobrobycie rybackim.

Różnie wiodło się rybakom, pełno jednak było powodów do narzekania na połowy, sprzęt, i ceny złowionej ryby. Ale wszystkim wszędzie było ciężko, gdyż odbudowa kraju zniszczonego przez wojnę nie była łatwa. Państwo starało się zapewnić rybołówstwu możliwie najlepsze warunki pracy i rozwoju, nie było jednak pieniędzy na zakup różnych potrzebnych towarów za granicą, a przemysł własny nie zdążył się jeszcze odbudować na tyle, aby za-

spokoić rosące zapotrzebowanie coraz większej floty. Słabo były też wyposażone porty wyładunkowe i stocznie, w których przeprowadzano remonty, za mało było chłodni, fabryk lodu, sieciarni, wytwórni haczyków, lin itd. Rybacy łódkowi stanowili biedotę swego zawodu a członkowie załóg, pracujący najemnie na cudzych kutrach, byli proletariatem, wykorzystywanym przez bogatszych o kuter i sprzęt. Obiektywnie trzeba jednak przyznać, że i większość rybaków kutrowych, właścicieli lub dzierżawców, daleka była od dobrobytu już to na skutek zmienności połowów, już to przez konieczność czynienia dużych wkładów inwestycyjnych po stratach itd.

Wreszcie przyszła radykalna zmiana sytuacji, wprowadzona uchwałą Rady Ministrów z dn. 8 marca 1949 „w sprawie zwiększenia połowów rybołówstwa morskiego i pomocy dla rybaków morskich”. Uchwała ta, realizowana jako „Akcja R” jest punktem zwrotnym w rozwoju powojennego rybołówstwa i bez wątplenia doprowadzi do poprawy sytuacji wszystkich rybaków, zapewniając jednocześnie całemu społeczeństwu korzyści z tej, dotychczas mało eksploatowanej dziedziny pracy.

Jomek Budziszów, który ma w swym dobytku tylko łódź motorową, nie bardzo wierzył z początku w nowe zarządzenia, bo nie wyobrażał sobie, żeby „tak bez niczego” podatek obniżyli i dali jakąś pomoc. W baraku, gdzie mieści się Związek Rybaków, długo siedział i konferował z sympatycznym sekretarzem — ale gdy wyszedł — trudno go było poznać. Znikła gdzieś troska z Jomkowej twarzy, a na ustach zjawił się dawno niewidziany gość — uśmiech. Bo też i było się z czego radować. Przed rybakami Wybrzeża — otworzyły się nowe horyzonty, — nowe drogi ku lepszej przyszłości i dobrobytu.

* * *

Przyjrzyjmy się jednak bliżej nowej uchwale Rady Ministrów w sprawie rybołówstwa, zaczynając od zagadnienia podatków, jako dziedziny najbardziej dotychczas zagmatwanej

Wprowadzony uchwałą nowy system podatkowy znacznie poprawia sytuację wszystkich rybaków i daje szansę redukcji świadczeń przez wykonanie połowów ponad planowych. Rybacy kutrowi opłacają podatki w zależności od wartości połowu, oraz dokonują wpłat na Społeczny Fundusz Oszczędnościowy Rybołówstwa (SFOR), przy czym suma obu tych obciążeń waha się w granicach 0,3% — 10%, według klas, ustalonych przez Komisję na podstawie oznaczonej zdolności połowowej. Komisje takie składają się z przedstawicieli Morskiego Urzędu Rybackiego, czynnika społecznego i rybaków, gwarantują więc obiektywną, nikogo nie krzywdzącą klasyfikację, zwłaszcza, że uwzględniają wielkość i stan kutra, stopień zużycia silnika, wyposażenie w sprzęt, odległość bazy od łowisk itd. Większość kutrów będzie należała do klas C i B, w których trzeba złowić 141—190 i 191—250 ton ryb rocznie. Podatek, w procentach od wartości połowu wynosi 4% (C) i 5% (B), do którego dolicza się 2% i 3% wpłat na SFOR. Na wpłaty te zaliczane są jednak wydatki poniesione przez rybaka, z tytułu spłat bądź to dzierżawy kutra, przekazanego przez Państwo, bądź też sumy wydatkowane na kapitalny remont kutra i silnika lub na zakup silnika. Wszelkie zaległości podatkowe mogą być rozkładane na dogodnie raty bez liczenia odsetek za zwłokę, a nawet, gdy chodzi o biedniejszych rybaków, lub najemnych członków załogi, całkowicie umarzane.

Z jeszcze większą pomocą przychodzi uchwała właścicielom łodzi motorowych i wioślowo-żaglowych. Dla tej licznej grupy najbiedniejszych rybaków ustalono minimalne opłaty ryczałtowe od 250 do 1000 zł miesięcznie, w zależności od rozmiarów łodzi i strefy połowowej. Małe 6-metrowe łodzie wioślowo-żaglowe są w ogóle zwolnione od podatku dochodowego.

Proletariat rybacki — członkowie załóg, traktowani są jako sezonowi robotnicy najemni i z tego tytułu opłacają specjalnie niski podatek, o 1/3 mniejszy od pracowników niesezonowych. Wymiary wpłat na SFOR, naznaczone członkom załóg przed 1. 1. 1949 ulegają umorzeniu.

Dalej wspomnieć należy, że uchwalono 40% obniżki od zasadniczych stawek podatkowych dla rybaków kutrowych, bazujących na terenie województwa szczecińskiego i powiatu Lęborskiego, co jeszcze bardziej poprawi sytuację odbudowującej się tam gospodarki rybackiej.

Powiedzieliśmy, że tabor kutrowy zostanie podzielony na klasy, które nakładają na rybaka obowiązek wykorzystania oznaczonej zdolności połowowej. Jest to zadanie niezmiernie trudne i wymagające ogromnej pracy zaszerogowania ok. 350 kutrow i 2 tysiące łodzi, ale da w końcu możliwość najbardziej realnego planowania połowów. Na tej podstawie ustalony plan, będzie raczej dolną granicą odłowu, gdyż jeśli tylko będzie dość ryby, połowy powinny być większe. Już teraz nawet wielu rybaków zловиło wyznaczony „kontyngent” roczny i pracuje ponad plan, na dodatkowy zysk. Przekroczenie planu jest premiowane i objęte ulgami podatkowymi: od 5—20% nadwyżki połowów daje 10—25% obniżki stawki; ponad 20% nadwyżki — 30% ulgi. Oczywiście najemni członkowie załóg na kutrach, które przekroczy plan odłowu, korzystają również z ulg podatkowych jako przodownicy pracy, zależnie od procentowego przekroczenia norm.

Ogromną część wydatków każdego rybaka stanowił zawsze koszt sieci, których gubiono 10—15 na kuter w ciągu roku. Jeżeli dodamy, że włók kosztował 100 tys. zł, a kompletna sieć aż 300 tys. zł, to stwierdzimy, że były to sumy wielkie, poważnie obciążające budżet rybaki. Obecnie Morska Centrala Handlowa przewiduje znaczną obniżkę cen sieci a SFOR ułatwi uzyskanie środków na ich zakup. Fundusz Oszczędności służy bowiem celom inwestycyjnym obejmującym remonty oraz uzupełnienie taboru i sprzętu. Ponadto przewidziane są znaczne fundusze rezerwowe, które będą wypłacane w wypadku klęski sztormów.

Powyższy komentarz niektórych punktów uchwały, dotyczących bezpośrednich korzyści, jakie wynikają dla rybaka z jej zastosowania, nie byłoby pełne, gdybyśmy nie poruszyli jeszcze zagadnienia struktury rybołówstwa. Chodzi tu przede wszystkim o sprawę własności jednostek rybackich, zwłaszcza kutrów, oraz o sytuację prywatnych posiadaczy, którzy obawiali się wywłaszczenia, czy włączenia do przedsiębiorstw państwowych lub spółdzielczych. Uchwała Rządu nie zawiera żadnego punktu na podstawie którego można by spodziewać się kroków, zmierzających do ograniczenia samodzielności rybaków — właścicieli.

Minister Rapacki, komentując szczegółowo uchwałę, stwierdził dobitnie, że nie ma mowy o przymusowym łączeniu kutrów prywatnych w jakiegokolwiek organizacji połowowe i Rząd nie przewiduje akcji u-

państwowienia kutrów, będących własnością prywatną.

Przeciwnie, zostawiając rybakom największą swobodę wyboru formy pracy, uchwała gwarantuje dogodniejsze warunki spłat za kutry budowane lub wydobyte i wyremontowane przy pomocy kredytów. Za kutry przejmowane na własność rozłożono spłaty na okres ponad 5 letni, umniejszając należność o sumy wkładów, jakie poniósł użytkownik przy wydobyciu i odbudowie kutra.

Poza tym inwestycje państwowe obejmują całe rybołówstwo, wszystkie dziedziny pracy i wszystkie porty, co przyniesie poprawę warunków eksploatacji dla wszystkich użytkowników. Należy z naciskiem powtórzyć, że jedynym celem ustawy jest rozwinięcie rybołówstwa w wielką gałąź gospodarczą, a nie likwidowanie prywatnego stanu posiadania. **Jest natomiast zupełnie zrozumiałe, że Państwo nadal będzie popierało zespołowe formy pracy w ramach własnych i spółdzielczych przedsiębiorstw połowowych, oraz że specjalną opieką będzie otaczało biednych rybaków łodziowych i najemnych członków załóg.**

Władze rybackie zdają sobie jednak sprawę, że poza dobrymi chęciami i wysiłkiem rybaków o wynikach połowów decydują także inne, niemniej ważne czynniki. Dlatego też inwestycje tegoroczne, które wzrosły o 40% w porównaniu do roku 1948 i ponadto powiększone o 569 mil. zł, skierowane będą na te zagadnienia, których rozwiązanie pośrednio lub bezpośrednio wpłynie na ułatwienie połowów. Zostanie więc zorganizowana baza remontowa, wyposażona w odpowiednie urządzenia i warsztaty; przyspieszeniu ulegnie budowa chłodni w portach rybackich ze Swinoujściem na czele; małe porty oraz wydzielone dla rybołówstwa obszary w portach dużych będą doinwestowane, aby skrócić do minimum czas ładunku, remontów i zaopatrzenia statków.

Na koniec pozostawiliśmy zwrócenie uwagi na jeszcze jeden fakt, szczególnie godny podkreślenia, fakt będący wykładnikiem dążeń Rządu do pełnego i szybkiego rozwoju ekonomicznego kraju. Oto w dobie wielkich, codziennych oszczędności systemu „O” przeprowadzamy dwie akcje, na które rzucono miliardowe dodatkowe kredyty. Są to „Akcja H” i „Akcja R”. Obie wymagają dużych wysiłków i nakładów finansowych, ale zmierzają do zwiększenia wewnętrznej podaży tłuszczów i mięsa, aby wszechstronnie zaplanowane oszczędności gospodarcze mogło przeprowadzać społeczeństwo syte, dostatecznie zaopatrzone w niezbędne artykuły żywnościowe.

*

Jomek Budziszów będzie miał co jeść i będzie dbał o swój sprzęt, aby jak największej złowić ryb, na które czeka całe społeczeństwo. I wreszcie, po latach niedostatków i pracy na cudzy dobrobyt będzie mógł sobie kupić nową łódź, albo szyprować na nowym kutrze, który da mu Państwo Ludowe.

A D A M K R Z E P K O W S K I

Felieton niemorski

NIE WYPUŚCIMY STERU Z RĄK

Kongres Pokoju, który odbywał się w Paryżu w drugiej połowie ubiegłego miesiąca znalazł szczerych i oddanych zwolenników wśród mas pracujących całego świata. Wyrazem tego jest m. in. i pełne poparcie, jakiego udzieliły Związki Zawodowe Marynarzy wielu krajów, nie wyłączając Europy Zachodniej. Mimo licznych prób rozbicia tych związków od wewnątrz przez „socjalistyczne” agendy kapitalistów anglosaskich, marynarze w swej przeważającej części, nie dają się wyrwać z obozu walki przeciwko podległości wojennym. Brytyjskie Związki Zawodowe Marynarzy, zdołały się przeciwstawić zdradzieckiej polityce Labour Party i rozbijackim metodom TUC-owców (Kongres brytyjskich związków zawodowych). Jeśli się zważy, że Anglia stała się dziś główną bazą wypadową imperializmu amerykańskiego i że panoszą się tam coraz wyraźniej tak dobrze nam znane faszystowskie metody rządzenia, to trzeba przyznać, że postawa przeważającej części angielskich marynarzy jest wyrazem dążeń mas ludowych zarówno Anglii, jak i wszystkich krajów świata.

Nie tak dawno marynarze amerykańscy, solidaryzując się z resztą opinii postępowego świata, wystąpili w masowym strajku przeciwko grabieżczym metodom wyzysku. Nasi marynarze z „Batorego” i innych statków, zawiązujących do portów amerykańskich, pamiętają dobrze ponury widok martwych portów amerykańskich, objętych strajkiem. Kilkadziesiąt dni trwał ten całkowity zastój, powodujący olbrzymie straty amerykańskich armatorów. Nie po raz pierwszy już marynarze amerykańscy występują solidarnie przeciw wyzyskowi kapitalistycznemu, nie dając się okiełznać drakońskimi prawami antystrajkowymi Tafta-Hartley’a. Dziś marynarze amerykańscy występują coraz ostrzej przeciwko polityce wojennej rządu i przeciw własnym zdradcom klasy robotniczej w CIO (Amerykańskie Związki przemysłowe).

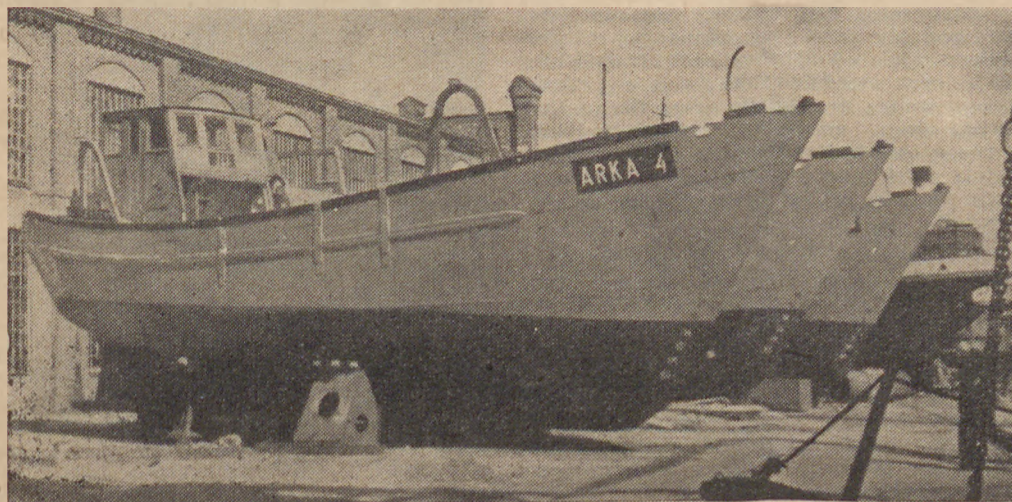
Mimo usilnych starań nie udało się rządowi anglosaskim oddzielić międzynarodowy front walki o pokój od frontu wewnętrznego, nie udało się złożyć żelaznej kurtyny między Anglią a Polskę, USA a Grecję. I oto obserwujemy jak z dnia na dzień coraz wyraźniej powstaje wspólny front mas ludowych, walczących z grozą wojny, walczących z rozhisteryzowanym obozem wstecznicstwa i wojny. Marynarze greccy i chińscy walczą o te same cele, co marynarze amerykańscy, choć ich metody są odmienne, gdyż inne jest natężenie walki.

Marynarze greccy są czołową grupą walki z monarcho-faszystami. Aresztowanie ich przywódcy, wywołało wielkie oburzenie nie tylko w Grecji, ale i wśród marynarzy całego świata, którzy w licznych listach do Trygve Lie domagali się zwolnienia tego wybitnego bojownika sprawy robotniczej. Marynarze chińscy nie tak dawno dali dowód swego oddania sprawie pokoju. Oto załoga największego krążownika floty Czang-Kai-Szeka powstała przeciw swemu dowódczemu, przechodząc wraz z okrętem na stronę Chin Ludowych. Z dzielną postawą marynarzy indonezyjskich walczących o wyzwolenie swego kraju solidaryzują się masy ludowe całego świata, solidaryzują się także marynarze holenderscy, odmawiając ładowania i prowadzenia statków z transportami wojsk, wysłanymi do Indonezji.

Grecja i USA, Chiny i Anglia, Indonezja i Holandia — oto tereny aktywnej działalności marynarzy na rzecz pokoju, na rzecz zwycięstwa i del sprawiedliwości społecznej, oto fragmenty ogólnoświatowej „wojny przeciwko wojnie”. Również i marynarze włoscy i francuscy niejednokrotnie dawali dowód swej solidarności z ogólnoświatowym ruchem robotniczym, występując do strajków i zdecydowanej akcji przeciw wszelkim próbom ograniczenia swobód obywatelskich i podżeganom do wojny. Pełne poparcie tym ruchom postępowej części marynarzy krajów zachodnich, okazują masy marynarskie Związku Radzieckiego i państw demokracji ludowych. Marynarze francuscy pamiętają dobrze, jak w ciężkie dni strajku powszechnego, marynarze polscy zorganizowali zbiórki na rzecz pomocy, jak „Śląsk” przywiózł im w darze wiele ton cukru i żywności.

Potężniejący ruch postępowych Związków Zawodowych Marynarzy na całym świecie nabiera coraz większej spójności i mocy, stając się jednym z odcinków światowej walki o pokój. W wyniku Kongresu Pokoju w Paryżu również i na tym odcinku wzmaga się konsolidacja sił postępu i demokracji. Kongres Paryski stał się nie tylko potężną manifestacją pokoju, ale ponadto nieprzebytą zapora dla rozpetanej, szaleńczej polityki wojennej kilki imperialistów.

J A N O R L E W I C Z





MAURYCY BENIOWSKI

Mgr Józef Modrzejewski

Dwudziestego trzeciego maja 1771 roku wyruszył z portu Bolszereck na Kameczatce okręt, wiozący grupę spiskowców z bohaterem poematu Słowackiego, Beniowskim, na czele. Okręt „Św. Piotr i Paweł” zjednoczył załogę składającą się z Polaków i Rosjan, którym przyświecała wspólna idea walki z tyranią rządów carskich i z nadużyciami administracji kolonialnej. Jest to jeszcze jednym niezbitym dowodem braterstwa ludów słowiańskich, które w latach następnych przerodziło się w okres wspólnej walki. Tego samego dnia w piętnaście lat później, zginął Beniowski na wyspie Madagaskar jako wódz Murzynów występujący przeciwko niehumanitarnym metodom kolonizacyjnym państw europejskich. Dzień powyższy jest więc godną zapamiętania datą w dziejach protestu ludów kolorowych przeciwko wyzyskowi i tyranii białych.

W ten sposób przypadła Beniowskiemu zaszczytna rola prekursora przemian społecznych, które w pełni zrealizowane zostały dopiero w XX wieku. Beniowski jako wybitna indywidualność jest postacią ogromnie ciekawą, dzieje jego mają ów niezastąpiony urok egzotycznej przygody, a równocześnie dostarczają dużą ilość materiału naukowego. Doniosłe odkrycia geograficzne, wojny kolonialne nie dadzą się w żadnym wypadku zmieścić w obrębie jednego zagadnienia, dlatego też na razie zajmijmy się tylko podróżą Beniowskiego.

Ucieczka zesłańców politycznych z Kameczatki odbywała się drogą morską i w warunkach niezmiernie trudnych, spowodowanych brakiem map morskich, niezajomością wysp, lądów i portów. W pierwszej połowie XVIII wieku w wyniku wyprawy Beringa stwierdzono, że Azja w swych północnych regionach nie łączy się z Ameryką.

Beniowski pierwszy przepływa cieśninę dzielącą owe lądy. Wyprawa jego dociera do Zatoki Newtona na Alasce. Morze Północne było więc dobrze znane Beniowskiemu. W następnym etapie podróży

odwiedził on wyspę Kodjak i wyspy Aleuckie, koło południowego wybrzeża Alaski, oraz Kuryle. Warto zaznaczyć, że słynna wyprawa żeglarza angielskiego Cooka odbyła się dopiero w 1778 roku tj. o całe siedem lat później. Beniowski przedsięwziął długi morski rejs przez Pacyfik na niewielkim okręcie trzymasztowym, przystosowanym jedynie do żeglugi na dalekiej północy, między brzegami syberyjskimi (Ochock—Bolszereck). Okręt prowadzony wzdłuż wschodniego wybrzeża Japonii odwiedził po drodze zatokę Kami, Archipelag Lin-Czu i Formozę. W następnym etapie podróży Beniowski skierował się na zachód do Macao, portugalskiego portu w Chinach.

Zimny prąd morski płynący ku południowi pomagał dzielnemu okrętowi w uciążliwej drodze. Liczne wyspy stały się również wielkim ułatwieniem. Pomimo to, trudności podróży były olbrzymie. Spowodował je brak odpowiednio sprawdzonych map, nadających się dla żeglarzy. Brak żywności, słodkiej wody i nawalnice morskie nekwały załogę „Św. Piotra i Pawła”, dlatego słusznie można uważać podróż od cieśniny Beringa do południowych Chin za wielką wyczyn żeglarski.

Zniszczony, nie nadający się do dalszej podróży okręt sprzedano w Macao. Załoga zajęła z kolei dwa statki francuskie na których przedsięwzięto nową wyprawę. Droga wodna prowadziła przez Ocean Indyjski około przylądka Dobrej Nadziei, przez Atlantyk do Lorient w Bretanii. Nadzieja uciekinierów pokładana w Beniowskim spełniła się, 40 osób wylądowało we Francji.

Przydały się więc dawne podróże Beniowskiego i jego znajomość żeglugi. Już w roku 1758 pływał on pod banderą gdańską na Bałtyku i Morzu Północnym. W czasie rejsu dojrzewała w nim myśl, aby zorganizować osadę handlową na Formozie, gdzie koloniści byłiby pod protekcją jakiegoś mocarstwa europejskiego. Możliwa byłaby więc wymiana produktów z tubylcami i podniesienie ich kultury rolnej. Beniowską nie chciał ujarzmienia i wyzysku kolorowych, ale zgodnej z nimi

współpracy. Godnym podkreślenia jest fakt, że odmawiał mocarstwu protegującemu zgody na podbój i na handel „żywym towarem”.

Projekt uczynienia z Formozy osady handlowej, zaczął Beniowski wprowadzać w życie zaraz po przybyciu do Francji. Rząd Ludwika XV zgodził się, lecz w odniesieniu do Madagaskaru, ponieważ Formoza wydawała mu się zbyt odległa. Ekspedycja odbyła się, lecz niestety Beniowskiego uzależniono od woli gubernatorów wyspki Ile - de - France. Władcom tym, Beniowski wydał się groźnym konkurentem, toteż nie omieszkał on zrobić wszystko, aby popsuć mu szyki.

Przez trzy lata realizował Beniowski swoje projekty. Warunki zmuszały go niejednokrotnie do kompromisów, lecz mimo to, zdołał on osiągnąć największy sukces. — poparcie wszystkich mieszkańców Madagaskaru, którzy obwołali go wodzem. Jeszcze raz udał się Beniowski do Francji, gdzie chciał oczyścić się z zarzutów gubernatorów Ile - de - France. Pzyznano mu słusność, lecz zabroniono prowadzenia rozpoczętej akcji. Francja nastawiona była na zdobywanie kolonii, nie na ekspansję kulturalną.

Niewyczerpana energia każe Beniowskiemu kontynuować dalsze plany. Uzyskał więc poparcie Kazimierza Pułaskiego w memoriale zgłoszonym Kongresowi amerykańskiemu w roku 1777, wreszcie pomoc finansową lorda Magellana i kupców amerykańskich umożliwiła mu ostatnią podróż. Niestety w czasie niej Beniowski pada ofiarą intrygi francuskiej administracji kolonialnej, która przekupuje kapitana okrętu „Intrepide” i tłumacza Mayeur'a. Kapitan uciekł z wyspy z częścią ładunku pod pozorem niebezpieczeństwa, drugi sieje panikę wśród murzynów, obwieszając im, że flota z wielkim wojskiem płynie przeciwko ich białemu wodzowi.

Śmierć Beniowskiego w roku 1786 wynikała wskutek bezwzględności urzędników kolonialnych, ich chciwości i żądzy władzy.

MGR JÓZEF MODRZEJEWSKI



Maurycy Beniowski w/g sztychu z XVIII w.

Zadania postawione przez Krajową Radę Oszczędnościową przeprowadza się na Wybrzeżu różnymi metodami, specyficznymi dla portów, rybołówstwa, stoczni i innych działów gospodarki morskiej.

Realizacja zadań oszczędnościowych na terenie Wybrzeża idzie nie tylko po linii walki z marnotrawstwem czasu, materiałów i pieniędzy przy jednoczesnej realizacji zdobycy ruchu racjonalizatorsko-nowatorskiego i współzawodnictwa pracy, ale zmierza do tego celu również drogą odpowiednio przeprowadzanych inwestycji. Brak tych inwestycji był dotychczas powodem pewnych utrudnień w rozwoju i normalnej pracy naszego rybołówstwa, stając się niekiedy nawet palącą kwestią.

Jedną z pierwszych odpowiedzi był głos naszych stoczniovców. Po dokładnym i szczegółowym podsumowaniu wyników dotychczasowej pracy, okazało się, że w bardzo wielu wypadkach popełniono szereg drobnych błędów, których usunięcie pozwoli na poczynienie poważnych oszczędności.

Szczególne znaczenie nabrała na terenie stoczniowym akcja racjonalizatorska. Ludzie, którzy przeprowadzili już niezliczoną ilość prac remontowych na statkach polskich i zagranicznych, którzy wybudowali już pierwsze polskie statki i zdobyli poważny zasób doświadczenia — widząc własne błędy i niedociągnięcia, starają się je usuwać. Nie brak też wśród robotniczych pomysłów wartościowych projektów, dzięki którym w poszczególnych działach zanotować już można poważne osiągnięcia.

Wspomnę tu choćby o ob. Tomaszu Maliku, kierowniku jednego z działów wręgowi Stoczni Gdańskiej, który udoskonalił przyrząd do przeginania wręgów. Ostatnio, gdy stocznia nabiera coraz większego rozpędu w budowie nowych jednostek pełnomorskich, wręgownia nie zawsze mogła wykonać w terminie ciężące na niej zadania. Dzięki pomysłowi ob. Malika bolączka ta została usunięta, uzyskano przyspieszenie tempa prac o około 60%.

Poza tym postanowiono przeprowadzić we wszystkich działach usprawnienie produkcji, zwalczać niepunktualność i marnotrawstwo czasu, biurokratyzm i marnotrawstwo materiałowe, szczególnie w gospodarce metalami kolorowymi. Dużo uwagi postanowiono poświęcić usprawnieniu i racjonalniejszemu wykorzystaniu własnego transportu. W ten sposób stocznie polskie zaoszczędzą w roku bieżącym ponad 576 milionów złotych.

Odmiennie przedstawiają się zagadnienia oszczędnościowe w naszym rybołówstwie morskim i należy je właściwie podzielić na dwie zasadnicze grupy. Pierwsza z nich, związana jest z budową i remontami jednostek pływających, druga zaś z przetwórstwem rybnym.

Kwestia remontów kutrów i łodzi rybackich stała się kwestią niezwykle palącą szczególnie na terenie stoczni gdyńskiej. Posiada ona zbyt szczupły dział remontów, przez co wiele kutrów przeprowadza naprawy, nawet najpoważniejsze, we własnym zakresie, bądź też i to częścię, ogranicza się do usuwania najkorniejszych usterek. Konsekwencją takiego postępowania są zawsze poważne i bardzo kosztowne remonty po wejściu na stocznie. Wszystkich tych wydatków można uniknąć właśnie przez rozbudowę działu remontowego, a inwestycja ta wielokrotnie się opłaci, przyczyniając się do większej rentowności naszego rybołówstwa i do wykonania zadań, związanych z aprowizacją kraju.

Poza tym poważne oszczędności zostaną poczynione w dziedzinie zbytu ryb i przetwórstwa rybnego. Na podstawie kilkuletnich doświadczeń powierzono Centrali Rybnej zbyt surowca i całej produkcji fabryk konserw. Efektywną oszczędnością jest tu zmniejszenie aparatu administracyjnego — dystrybucyjnego a także obniżka cen konserw rybnych, z drugiej zaś strony centralizacja skupu pozwoli na na-

Znajdujemy

1 0 0 0 0 0 0 0 0 0
1 0 0 0 0 0 0 0 0 0
1 0 0 0 0 0 0 0 0 0
1 0 0 0 0 0 0 0 0 0
1 0 0 0 0 0 0 0 0 0

Miliony

ZUPEŁNĄ NIESPODZIANKĄ DLA WSZYSTKICH STAŁ SIĘ FAKT, ŻE ZNAJDUJEMY DZIŚ MILIONY, O KTÓRYCH SAMI DOTĄD NIE WIEDZIELIŚMY. WSZĘDZIE TAM, GDZIE AKCJA „O” ZOSTAŁA PODJĘTA SUMIENNIE, SYSTEMATYCZNIE I RACJONALNIE, ZNALAZŁY SIĘ NIERAZ OLBRYZMIE SUMY, KTÓRYCH UZASADNIONE WYDATKOWANIE WZBOGACA NAS SAMYCH, OSZCZĘDZAMY NIE SPORADYCZNIE, LECZ STAŁE, CODZIENNIE, Z GODZINY NA GODZINĘ. I DLATEGO TEŻ AKCJA „O” PRZESTAŁA BYĆ AKCJĄ, A STAŁA SIĘ SYSTEMEM. NAWET TAM WSZĘDZIE, GDZIE W PIERWSZEJ CHWILI PRZEPROWADZENIE JAKIEJKOLWIEK OSZCZĘDNOŚCI WYDAWAŁO SIĘ NIEMOŻLIWE ZNALEZIONO SPOSOBY REDUKCJI WYDATKÓW, NIE PRZYNOSZĄC USZCZERBKU PRODUKCJI, A NAWET POTĘGUJĄC JĄ PRZEZ RACJONALNE WYKORZYSTANIE POSIADANYCH ŚRODKÓW. SYSTEM „O” OBJĄŁ DZIŚ CAŁY KRAJ, A WYKOPYWANIE SKARBÓW STAŁO SIĘ NASZYM CODZIENNYM ZAJĘCIEM.

łyżte rozprowadzenie ryb w kraju, przez co uniknie się ryzyka psucia się połowów.

W dziedzinie przeładunków walka o oszczędność toczy się na dwu różnych odcinkach: w dziale przeładunków węglowych i w przeładunkach wszystkich pozostałych towarów, jakie przechodzą przez nasze porty. Zajmijmy się najpierw przeładunkiem węgla.

Prowadzi je Dział Przeładunków Morskich CZPPW. Różnego rodzaju akcje oszczędnościowe znane są na terenie tego przedsiębiorstwa już od roku 1947 i były z powodzeniem realizowane na terenie portów węglowych. Na podstawie bogatych doświadczeń przeprowadzono dotychczas cały szereg innowacji i usprawnień, dzięki którym podniosła się w poważnym stopniu wydajność przeładunków.

Wyniki tej akcji nie kazały na siebie długo czekać. Gdy w 1946 roku na jednego pracownika przypadało 218 ton przeładowanego węgla, to w roku następnym już 250, a w roku 1948 nawet 271. Jednocześnie zdołano zaoszczędzić około 190 milionów złotych.

Obecnie, w nowych warunkach przewiduje się zaoszczędzenie około 144 mil. złotych co zostanie osiągnięte drogą zwiększenia wydajności pracy i jej usprawnienia. Dużą pomocą w tej akcji okaże się szkolenie zawodowe robotników. Z drugiej zaś strony przez likwidację przerozów personalnych w aparacie administracyjnym można będzie powiększyć obsadę grup operacyjnych.

Poza tym duży nacisk kładzie się na należyte wykorzystanie sprzętu i środków transportowych, zużycie energii elektrycznej i światła. Przez narady wytwórcze postanowiono udostępnić pracownikom inicjatywę w organizacji i planowaniu pracy, co niewątpliwie nie pozostanie bez wpływu na jej wyniki.

W drugim dziale — w dziale przeładunkowym pozostałych towarów, kierowanym przez „Portorob” podjęto walkę o oszczędność w nieco inny sposób.

Tu bowiem największy nacisk położono na należytą organizację pracy, odpo-

wiednie wykorzystanie magazynów, zakup sprzętu pomocniczego, jak wózki, sztaplarki, wyciągarki itp. Równocześnie robotnicy warsztatowi „Portorobu” stwierdzili, że niektóre z tych urządzeń można wykonać we własnym zakresie, przy minimalnym nakładzie kosztów.

Wielkie znaczenie posiada dla „Portorobu” punktualne rozpoczynanie i kończenie pracy przez poszczególne brygady, unikanie wszelkich niepotrzebnych przerw, istniejących dotychczas również na skutek zbytnej biurokracji. Obecnie, po przeniesieniu niektórych biur centrali w poblizkie miejsca pracy, do portu, pozwoli na oszczędzenie wielu tysięcy złotych, traconych przez płacone godzin nieproduktywnych.

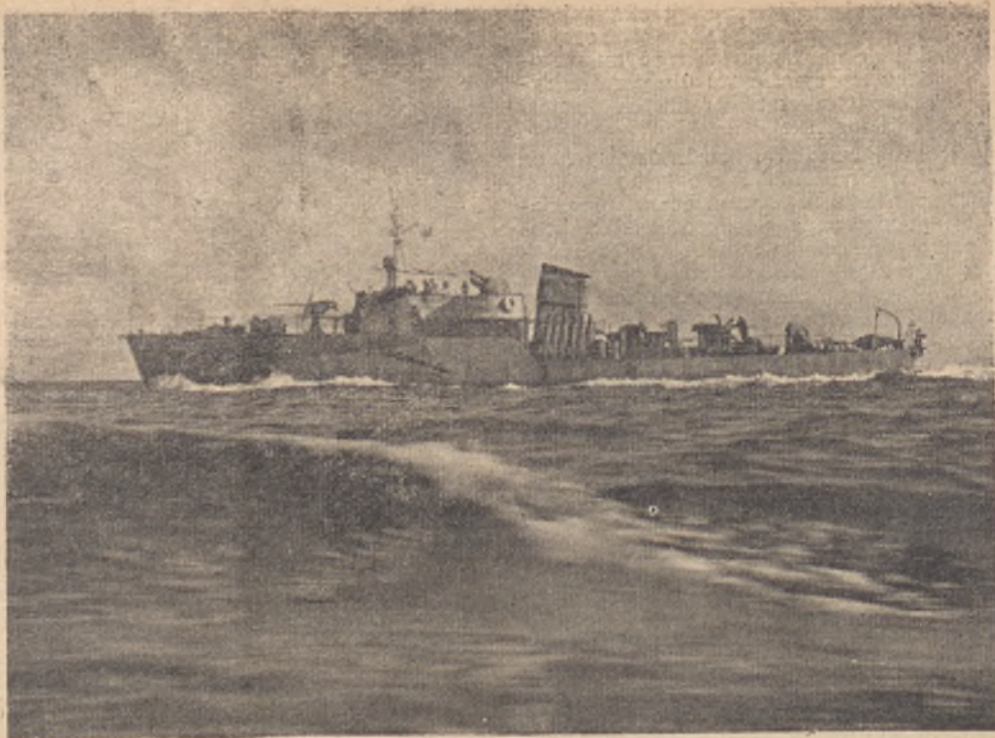
I tu, w „Portorobie”, podobnie jak w innych instytucjach Wybrzeża, wiele uwagi zwraca się na rozszerzenie współzawodnictwa pracy, nie pojedynczego, ale masowego, na realizację pomysłów nowatorskich i robotniczych projektów usprawnienia pracy.

Pełna realizacja wszystkich tych założeń pozwoli pracownikom „Portorobu” na zaoszczędzenie w ciągu bieżącego roku około 35 mil. złotych.

Walkę o oszczędność podjęli nie tylko stoczniovcy, rybacy, czy robotnicy portowi. Podjęli ją na Wybrzeżu także robotnicy budowlani, kolejarze i metalowcy innych dziedzin, podjęli pracownicy administracji portowej i przedsiębiorstw handlowych, zwalczając biurokrację i przestroty personalne. Wszystkie ich poczynania dadzą niewątpliwie w efekcie końcowym wiele milionów złotych.

MILIONY TE LEŻĄ NA ULICY — TRZEBA TYLKO UMIEĆ JE ZNALEZĆ. SYSTEM „O” OBJĄŁ DZIŚ CAŁY KRAJ, A ODNAJDYWANIE SKARBÓW STAŁO SIĘ NASZYM CODZIENNYM ZAJĘCIEM.

STANISŁAW WOLINSKI



TRALOWANIE

OKRĘTY * SPRZĘT * LUDZIE

KPT. MAR. JÓZEF GÓRNY

Rokrocznie, z nastaniem pierwszych dni wiosny, w basenie portu Marynarki Wojennej rozpoczyna się ożywiony ruch. Szare okręty przychodzące przy nabrzeżach, jak gdyby budzą się z zimowego letargu i napętlają się szumem i gwarem rozlicznych głosów. Jesteśmy w przededniu wiosennej kampanii. Lato, które dla wielu ludzi ładu jest okresem urlopów, dla ludzi morza, a dla Marynarki Wojennej w szczególności, jest okresem najtrudniejszych ćwiczeń i najbardziej wytężonej pracy. To wszystko, czego nauczono się w okresie zimy w salach wykładowych, zostanie pogłębione właśnie teraz, podczas praktycznych zajęć na pokładzie okrętu. Kurs wykreślony ołówkiem na mapie w czasie wykładu o nawigacji, zmienia się teraz w ściśle określony kierunek, w którym popłynie okręt, kierowany przez oflicera nawigacyjnego, obliczenia teoretyczne nabiorą realnych kształtów, a schematy urządzeń i sprzętu przemienią się w prawdziwy sprzęt i w prawdziwe urządzenia.

Nie więc dziwnego, że to właśnie „wiosenne ożywienie” panujące w porcie Marynarki Wojennej jest każdorazowo wyrazem radosnego nastroju tych wszystkich, którzy pójdą na morze, aby skonfrontować teorię z praktyką.

Ale ćwiczenia to jeszcze nie wszystko. Obok nich istnieją również poważne i to bardzo poważne zadania, które trudno nazwać ćwiczeniami, skoro ich wykonywanie jest połączone z szeregiem niebezpieczeństw. Wprawdzie mija już cztery lata od zakończenia ostatniej wojny, ale wody morskie wciąż jeszcze kryją w swych głębinach wiele przeróżnych niespodzianek. Są to przede wszystkim pola minowe, których usunięcie jest właśnie obowiązkiem Marynarki Wojennej.

Zadanie to wykonują tralowce, małe, pomalowane na kolor bojowy okręciaki, mające na pokładzie wiele dziwnych urządzeń. Na pewno spotkacie je w lecie, kiedy przyjedziecie zaczerpnąć szerokiego morskiego oddechu do naszych nadmorskich miejscowości. Po to, abyście wiedzieli, dlaczego wymykają się one wczesnym rankiem i wracają o zmroku, aby łatwiej Wam było zadawać im pytania, na które będą Wam uprzejmie odpowiadać, że- byście wreszcie nie dziwili się dlaczego marynarze najchętniej rozmawiają o pogodzie, postaramy się opowiedzieć Wam pokrótce, na czym polega praca tralowców.

Najpierw jedno wyjaśnienie. Tralowanie, a więc słowo, które dało nazwę tym małym okrętom, oznacza — płynąć, ciągnąć za sobą jakiś przyrząd. Mogą to być miny, ale mogą być również ryby w sieci. Wyjaśnienie to przyda Wam się po to, aby uzmysłowić sobie, na czym polega sama czynność tralowania.

Zanim wgłębimy się w dalsze szczegóły, należałoby przypomnieć sobie coś niecoś o minach morskich, a więc o zasadniczym

przedmiocie zainteresowania tralowców. Przede wszystkim, trzeba stwierdzić, że jest ich kilka rodzajów. A nawet ściślej będzie, jeżeli powiemy dużo rodzajów. Na ogół jednak jest to przedmiot, kształtem swoim zbliżony do kuli, o średnicy co najmniej jednego metra, w którym umieszczono kilkaset kilogramów materiału wybuchowego. Powodem wybuchu miny może być, albo bezpośrednie zetknięcie się z okrętem, albo zjawienie się okrętu w pobliżu miny, który będąc zbudowany ze stali przedstawia sobą wielki magnes i działa na czuły zapalnik magnetyczny umieszczony w minie. Równie dobrze może spowodować wybuch wibracja wody, wywołana pracą śruby okrętowej. Wszystkie te powody składają nas do podziału min na trzy zasadnicze rodzaje: uderzeniowe, magnetyczne i akustyczne. Dodać tu jeszcze trzeba, że na ogół miny uderzeniowe albo kontaktowe, pływają utrzymując się na kilka metrów pod powierzchnią wody tak, aby były trudne do wykrycia. Inne natomiast miny leżą na dnie morskim, rzucone na płytszych miejscach i czekają na swą zdobycz, choć mogą być również zakotwiczone podobnie jak uderzeniowe.

Mając na uwadze rodzaj min, które mamy wylawiać albo usuwać, dostosowujemy do tego odpowiednie przyrządy — czyli trały. Mamy więc trzy zasadnicze rodzaje trałów: trały do min uderzeniowych, trały magnetyczne i akustyczne.

Zanim jednak tralowiec przystąpi do tralowania, musi się sam do tego nieco przygotować. Musi jednym słowem pomyśleć o własnym bezpieczeństwie. Osiąga to swymi niewielkimi rozmiarami, a przede wszystkim bardzo małym zanurzeniem, które sprawia, że jest mało prawdopodobne, aby dotknął miny, bo te zwykle zanurzone są głębiej. Przy pomocy specjalnych urządzeń niszczy swój własny magnetyzm okrętowy, aby nie być powodem wybuchu min magnetycznych.

Trudno się uniezależnić od min akustycznych, ale zanim tralowiec rozpocznie swą pracę na polu minowym, tralowanie min akustycznych będzie już przeprowadzone innymi sposobami. Po takim przygotowaniu można dopiero przystąpić do tralowania. W zależności od tego jakiego rodzaju miny mają być zniszczone, zostaną użyte odpowiednie trały.

Przypuśćmy, że w pierwszym rzędzie tralowiec będzie miał do czynienia z minami uderzeniowymi. Jak więc wygląda trał do min uderzeniowych? Jest kilka rodzajów tych przyrządów. Wszystkie jednak działają podobnie. Zasadniczą częścią trału jest mocna lina stalowa. Holowana przez okręt posuwa się ona w wodzie na pewnej głębokości i obejmuje sobą pewną przestrzeń wody — powiedzmy inaczej pas wody szerszy lub węższy, równoległy do kursu okrętu. Jeżeli napotka na swej drodze linę kotwiczną, na której pływa mina uderzeniowa, albo ją zaczepi i będzie ciągnąć za sobą, albo urwie, albo też przetnie i mina wtedy wypłynie na powierzchnię wody. Różne rodzaje trałów działają rozmaicie. Należy także zaznaczyć, że każdy z poszczególnych trałów jest inaczej holowany. Jedne muszą być holowane przez dwa okręty, inne przez jeden tralowiec, przy czym w takim wypadku jeden koniec liny jest umieszczony na pokładzie, podczas gdy drugi koniec na skutek szybkości i specjalnego urządzenia, odchyła się na pewną odległość od toru wodnego tralowca i w ten sposób zagarnia wspomniany już przez nas pas wody.

Cóż robi się z miną, która poderwana lub podcięta wypłynęła na powierzchnię i swym obrosłym muszelkami obliczem uśmiecha się do marynarza złośliwie, podskakując na fali? Nie można jej przecież tak zostawić, bo jest niemniej niebezpieczna, choć jest teraz dobrze widoczna. Minę taką rozstrzeliwuje się z bezpiecznej odległości. Może się wydać to dziwne, ale ta bezpieczna odległość nie jest tak wielka, wynosi zaledwie stokilkadziesiąt

(dokończenie ze str. 11)

metrów. Drugi sposób niszczenia podciętej miny, o wiele lepszy, choć mniej może przyjemny, polega na tym, że podpływa się do miny łodzią, umocowuje na niej ładunek wybuchowy zaopatrzonej w lont i „wysadza się minę w powietrze”. Zbytecznym jest chyba dodawać, że w tym wypadku trzeba się z nią obchodzić dosłownie „jak z jajkiem”.

Tak by pokrótce przedstawiało się trałowanie min uderzeniowych. Jak natomiast postąpimy trałując miny magnetyczne?

Oczywiście zachodzi tu znaczna różnica. Różnica przede wszystkim w samym trałowaniu. Trał magnetyczny nie musi miny chwycić. Nie potrzebuje jej w ogóle dotykać. Ma tylko wywołać dostatecznie silne pole magnetyczne, aby leżąca na dnie lub też zakotwiczona mina magnetyczna eksplodowała. Trał magnetyczny jest więc niczym innym, jak tylko silnym elektromagnesem, zasilanym prądem z okrętu. Holuje się go za rufą w odległości około 200 m. Techniczne rozwiązania oczywiście są różne.

Dodajmy tu jeszcze, że miny magnetyczne są tak zbudowane, aby zagadnienie trałowania było bardziej skomplikowane. Zapalniki ich powodują wybuch dopiero po pewnej ilości kolejnych impulsów. Wypadnie więc trałującemu okrętowi przechodzić z trałem nad tą samą miną wiele razy, zanim spowoduje jej wybuch. Często się zdarza w ostatniej wojnie, że stosowano miny podwójnego działania - magnetyczno-akustyczne. Dlatego przeprowadza się zwykle trałowanie jednocześnie dwoma trałami: trałem magnetycznym i akustycznym. Na czym polega ten ostatni? Jest to przyrząd, który przy pomocy urządzenia napędzanego przeważnie prądem elektrycznym wytwarza silne vibracje, mające w spotęgowanej formie naśladować pracę śruby okrętowej w wodzie. Innymi słowy, jest to silna mechaniczna grzechotka.

Trał akustyczny holowany zwykle jednocześnie z magnetycznym daje impuls dla zapalnika akustycznego miny i w ten sposób powoduje jej wybuch.

Omówimy teraz z grubsza stronę techniczną trałowania. Żeby dać nieco pełniejszy obraz tej pracy morskiej postaramy się jes-

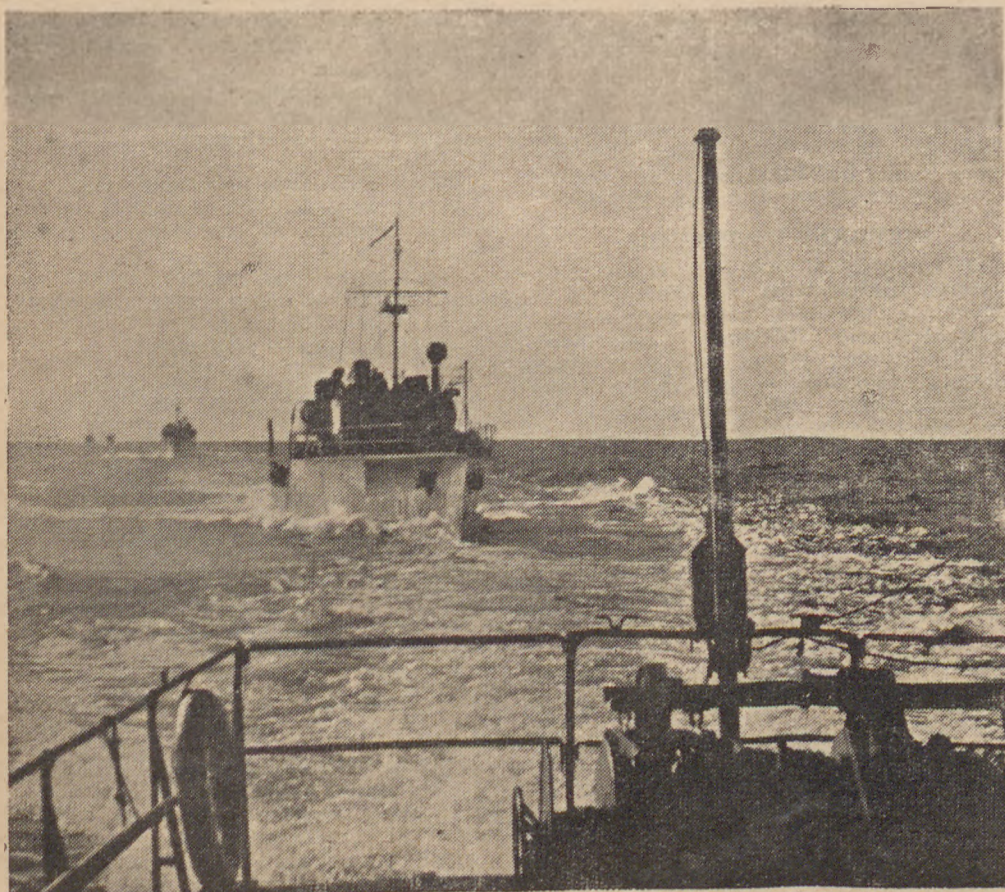
cze kilka słów powiedzieć, jak to wygląda na morzu.

Przypominamy sobie jeszcze z minionej nie tak dawno wojny, notatki prasowe o tym, że „tam i tam nieprzyjaciół postawił pola minowe”. Istnieją więc pola minowe, które obejmują większą lub mniejszą ilość min postawionych w taki, czy inny sposób. Położenie tych pól jeżeli jest w ogóle znane, to jedynie z pewnym przybliżeniem. Jeżeli więc przeprowadzamy trałowanie, to musimy to robić na przestrzeni wykraczającej w każdą stronę od znanego nam położenia pola minowego. Musimy więc przetrałować obszar, który by z nadmiarem pokrywał pole minowe. Zaczniemy trałować z jednego brzegu i chodząc z trałem „raz przy razie”, dojdziemy do drugiego brzegu pola minowego. Aby nie trałować niepotrzebnie za dużo, lub nie zostawiać miejsc nietrałowanych, musimy sobie miejsce naszej pracy zaznaczyć. Robimy to przy pomocy tak zwanych „wiech”. Wiechy — to jeden ze znaków używanych na morzu, który składa się z ciężarka kotwiczonoego, liny kotwicznej, pływaka i samego znaku kolorowego umieszczonego na tyczce i umocowanego na pływaku.

Pas przetrałowany oznacza się takimi wiechami, aby następnym pasem trafić na właściwe miejsce. Żeby dopełnić obrazu, wspomnieć jeszcze musimy o pogodzie. Aby trałowanie było dobre i dokładne, jak również żeby było wygodnie trałować — trzeba to robić przy dobrej pogodzie. Dobra pogoda, to mały wiatr, a więc i mała fala, to jakaś widoczność, aby można zobaczyć znaki, to wreszcie temperatura nie schodząca poniżej zera, żeby trały nie obmarzały.

Teraz już, będziecie mogli sobie Czytelnicy, wyobrazić choć trochę jak wygląda trałowanie. Jest to praca żmudna i jednostajna, niebezpieczna i mało efektowna, bo efekty w postaci wybuchów min, odbywają się dość daleko w morzu i „we własnym gronie”, a więc nie jest to dla widzów żadną rewelacją. Jeżeli więc zdarzy się Wam spotkać naszych „saperów morskich” w Ustce czy Kołobrzegu, radzimy nie unawiajcie się z nimi na plaży, bo z góry wiadomo, że jeśli będzie ładna pogoda, to z pewnością będą w tym czasie na morzu.

K P T. M A R. J Ó Z E F G Ó R N Y



nienia Singapore. W r. 1938 baza ta otrzymała nowy wielki pływający dok, mogący podnieść okręty wojenne do 50 tys. ton! Dzięki niemu okręty brytyjskie nie potrzebowały iść na dok aż na Malte, odległą o blisko 7 tysięcy mil. Nie pomogły jednak twierdze i działa, doki i pancerniki. Przygotowana na wieloletnie oblężenie baza w Singapore poddała się Japończykom w krótkim czasie. Anglicy chętnie wycofali się ze swej „niezdobytej twierdzy” i cały ciężar walki z najeźdźcą spadł na barki ludu malajskiego. Wielkie sukcesy partyzantów malajskich zyskały im sławę w całym świecie. Coraz skuteczniej zwalczały oni Japończyków i w momencie kapitulacji byli jedynymi włodarzami swego kraju. Niedługo to jednak trwało. Pod pozorem rozbrajania Japończyków i pomocy partyzantom, znów powróciły wojska brytyjskie.

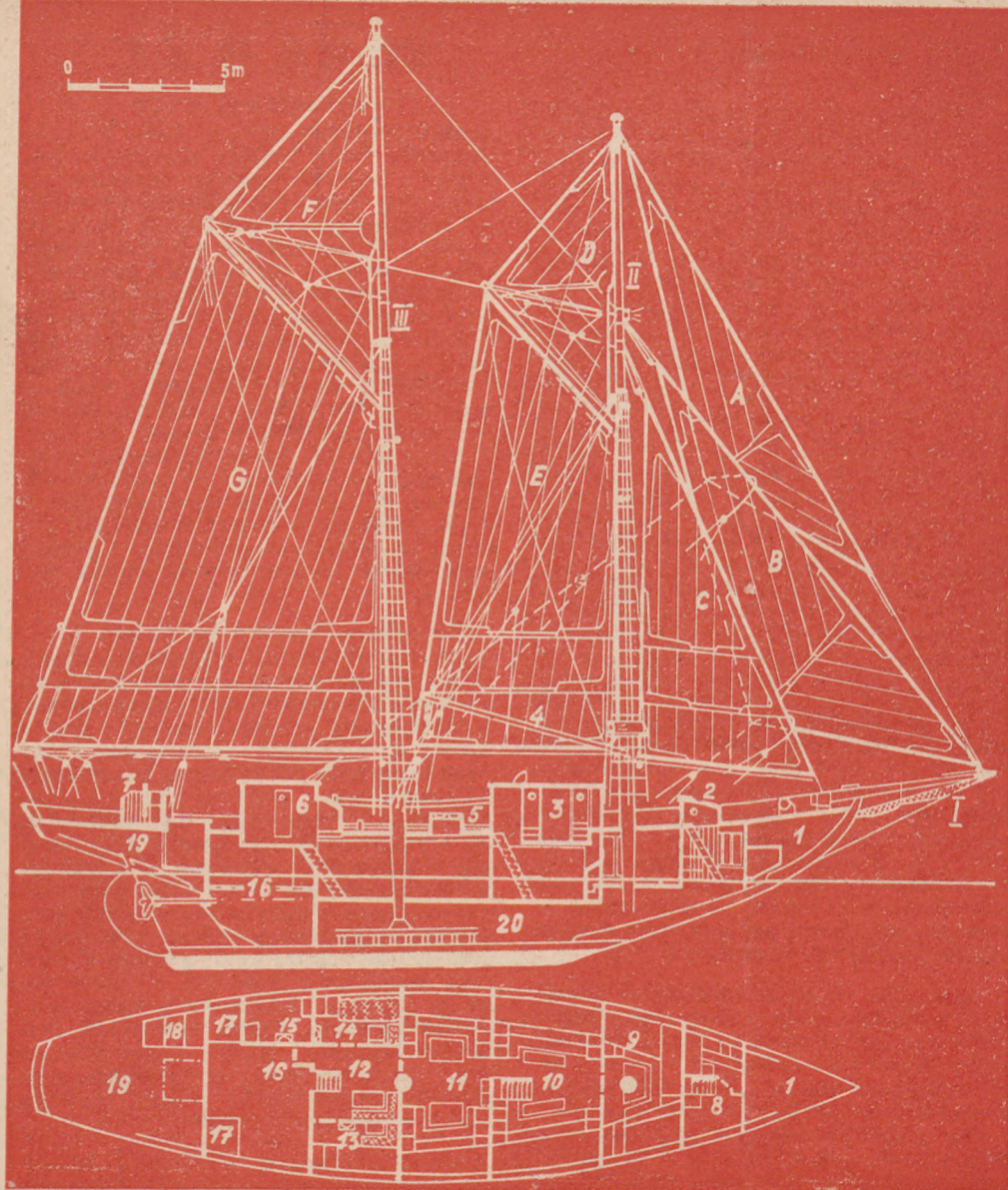
Początkowo Anglicy próbowali zdusić rosnący ruch wolnościowy narodu malajskiego, jednak widząc siłę partyzantki, zastosowali jak zwykle, chytrą grę polityczną w myśl zasady „divide et impera”. Zapewniwszy duże korzyści sultanom poszczególnych księstwek zdobyli sobie ich sympatię i 1 lutego 1948 r. powołał tzw. „Federację Malajską”. Udzielni sultani, pozostający na brytyjskim żołdzie, podpisali umowę, zaprzeczającą kraj Anglikom. Lud malajski jednak nie dał się zwieść. Jego postępowe siły związane z partyzantką i międzynarodowym ruchem wyzwolenia kolonialnym, stanęły do otwartej walki o pewne wyzwolenie narodowe i społeczne. W odpowiedzi na to Anglicy zastosowali najsurowsze środki represji. Przede wszystkim zamknęto Malajską Partię Komunistyczną, która kierowała walką wyzwolenczą, a następnie rzucono wojsko przeciw partyzantom i bezbronnej ludności.

Znów jak za czasów Japońskiej okupacji zawrzały walki w dżungli. Znów setki niewinnych kobiet i dzieci spłonęło w podpalonych przez Anglików wioskach, znów krew narodu malajskiego poleła się strumieniami. Anglicy nauczyli się wiele od Japończyków, a często nawet przewyższają ich swym okrucieństwem. Ostatnio na przykład sprowadzają oni na wioski malajskie oprócz eskadr bombowych również oddziały dzikich Dajaków słynnych „łowców głów” z północnego Borneo. Anglicy i Dajakowie prześcigają się nawzajem w morderstwach dokonywanych na bezbronnej ludności, przy czym nawet dzieci Dajakowie, zaczynają powoli rozumieć po czyjej stronie jest słusność i coraz częściej przechodzą na stronę powstańców malajskich.

Smutna jest dola Hu Li-mo i tysięcy podobnych jej dziewcząt malajskich i chłopców, sprzedanych w niewolę angielskim plantatorom, ale płonące bungalowy „białych panów” i zgłiszczą kauczukowych „chew” wieszczą zbliżający się szybko koniec „złotej ery niewolnictwa XX wieku”. Już bliska jest chwila gdy ojciec młodej malajskiej dziewczyny, wróci z dżungli do własnego, naprawdę własnego domu. Wróci wraz z tysiącami innych partyzantów, bohaterów malajskiego ludu.

I znów smukła Hu Li-mo będzie radosnie i lekko stąpać po oczyszczonej wolnej ziemi, a na jej młodzieńczej, smagłej twarzy znowu zakwitnie uśmiech wesela i radości. Każdy dzień walki malajskich, chińskich, indonezyjskich i wietnamskich partyzantów zbliża ten wielki moment, zbliża chwilę wyzwolenia ludów kolonialnych. Przyjdzie czas gdy nie tylko dżungle, ale i lasy bambusowe, i kauczukowe „chewy”, i pola ryżowe — wszystko to będzie własnością malajskiego narodu.

J Ó Z E F W Ó J C I C K I



I — Bukszpryt, II — fokmaszt, III — grotmaszt. A — Latacz, B — kliwer, C — sztafok, D — topsel foka, E — fok, F — topsel grota, G — grot, 1 — Forplik, komora łańcuchowa. 2 — zejście do pomieszczeń dziobowych, 3 — kuchnia, natryski, W. C., 4 — bom szalupowy, 5 — jedna z dwóch szalup ratunkowych, 6 — kabina nawigacyjna, radio, 7 — ster, 8 — magazyn bosmański, kabina kucharza i pomocnika, 9 — pomieszczenia załogi (6 koi), 10—11 — pomieszczenia uczniowskie (po 12 koi), 12 — mesa oficerska, 13 — kabina kapitana (2 koi), 14 — kabina oficerska (3 koi), 15 — kabina gościnna, 16 — motorownia, 17 — zbiorniki paliwa, 18 — spiżarnia, 19 — żagielkoja, 20 — zenna, zbiorniki na wodę.

»ZE W MORZA«

JERZY MICIŃSKI

ZE SMĘTKIEM NA UDRY

Po szarym niebie tłukły się ciemne chmurzyska, niosąc ze sobą gwałtowne poddmuchy wicheru i rzęsiste krople deszczu. Na morzu, za ochronnym pasmem wydm — srożył się zaciekle sztorm. Nawet spokojna zwykle toń rzeki nastroszyła się niepokojąco krótką falą, smaganą co chwila nagłymi porywami wiatru. Ukryły się wśród szumiących i dygocących drzew pociemniałe domki i wille Dziwnowa.

Odwieczny władca Pomorza — złośliwy Smętek — wściekał się! Siekł fale rzeki gwałtownymi porywami szkwałów, gwizdał zaciekle w kominach, chichotał po kątach, wypadał nagle zza węglę, łamał gałęzie, sypał piaskiem z plaży i judził skłębione morze przeciw wąskiemu skrawkowi stałego ładu.

Jedyną jasną plamą na tle powszechnej szarości — był statek. Piękny, smukły, nieskazitelnie biały. Rozpostarł się wygodnie na ogromnych „saniach” i sterował nieruchomo na brzegu rzeki — zamyślony i spokojny.

Bo właśnie chodziło o niego. O niego to wściekał się Smętek, przyzywając wszystkie zle moce!

— Niedoczekanie! — wył szaleńczo i za wszelką cenę usiłował przeszkodzić ludziom, którzy niebaczni na deszcz i wichurę — uwijali się wokół białego kadłuba.

NIUDANE WODOWANIE

O ile pamiętam — było to w sobotę 21 września 1946 roku. W ośrodku PCWM w Dziwnowie panował uroczysty nastrój: nadszedł dawno oczekiwany dzień spuszczenia na wodę pięknego kadłuba szkolnego statku żaglowego — jaki w chwili zakończenia wojny objęto w posiadanie na miejscowej stoczni rybackiej.

Przez całe lato — od samego świtu — zjawiały się na stoczni oddziały granatowo ubranych chłopców z Ośrodka. Skrobano burty statku, zakładano brakujące klepki, likwidowano przestrzeliny, uszczelniano poszycie i pokład, malowano. Praca szybko postępowała naprzód. Wszyscy pracowali chętnie i z zapałem; wiedzieli przecież, że statek jest dla nich. Dla młodzieży.

Aż wreszcie nadszedł ów dzień najważniejszy, dzień spuszczenia statku na wodę.

Z dalekiego Gdańska i Gdyni przyjechali goście. Skupili się wokół kadłuba, na łączce przy stoczni. Podziwiali piękną linię statku i czekali. Czekali chłopcy przybyli w komplecie z Ośrodka, czekała grupa kielichowych mieszkańców. Uroczystość przeciągała się.

Na domiar złego — pogoda zepsuła się fatalnie. Gwałtowny, przejmujący wiatr i ulewny deszcz utrudniały pracę. Zza pobliskiego pasma wydm nadbrzeżnych — słychać było ryk rozszalałego morza.

„Sanie”, z leżącym na nich kadłubem szkunera, jeszcze poprzedniego dnia posunięto na sam skraj wody. Zdołano to zrobić z trudem cal po calu — przy pomocy lewarów i wielokrzązków.

Dziś od rana do pracy wprzęgnięto samochód. Od spodu pod „sanie” umocowano linę, której drugi koniec przewieziono szalupą na przeciwległy brzeg rzeki. Tam, poprzez talię, pociągnie ją auto.

Zaczynamy!

Poprzez rusztowanie przechodzi stęk, trzeszcza spojenia, całość zaczyna niedostrzegalnie prawie — posuwać się ku wodzie.

— Idzie! Idzie! — wrzeszcza rozgorączkowany entuzjaści.

Poszedł — ale niewiele. Do późnego popołudnia kadłub przesunął się na tyle, że stępka zanurzyła się nieco w wodzie, a fale poczęły lizać pióro prowizorycznego steru. Ale dalej — ani rusz!

Zbliżał się wieczór. Odjechali goście.

W Ośrodku, po kolacji, szybko zalega cisza: wspaniale śpi się po całodniowym wysiłku.

A na dworze szaruga. To triumfuje złośliwy Smętek. Udało mu się. Na razie!

W PRZYMIERZU ZE SŁOŃCEM

Niedzielnny poranek wstał słoneczny i rześki.

Przy szkunerze ruch od świtu. Zmienia się położenie lin od wielokrzązków, zmienia ustawienie lewarów. Wraz z „Dżemsem” ciągnąć będzie linę „Chevrolet” — i to nie przez jedną, a przez kilka tali.

— No, bracie, teraz ci już nic nie pomoże!

O dwunastej wszystko gotowe.

Tartartartar... terkocze zapadka hamulca przy lewarze.

— Hej raaz! Hej raaz! — pokrzykują energicznie chłopcy!

Zatrzeszczało rusztowanie.

— Huraaa!

Statek sunie rufą na środek rzeki!

Pływa wspaniale. Na pokładzie uśmiechnięta gromada. W czarodziejski sposób zjawia się wino.

— Za pomyślność statku! Będzie on służył przyszłym marynarzom. nazwijmy go zatem „Zew Morza”!

— No, Smętku — przegrałeś!

ZAWADIACKA WYPRAWA

Staliśmy przy oknie gdyńskiej centrali PCWM i spoglądaliśmy w ciemność, która ogarnęła morze. Był już późny wieczór.

— A więc znowu nie przypłynęli!

Już prawie dwa tygodnie minęło od dnia, kiedy kuter PCWM — „Gdy — 84” wyszedł w rejs do Dziwnowa, aby przeprowadzić na holu kadłub „Zewu Morza”. Wyszedł 13 listopada — a dziś był już dwudziesty piąty...

Może jutro się zjawia. Dziś jest już późno — nie będą się przecież tłukli po nocy.

— Są! Są!

Rzeczywiście — przegapiliśmy widocznie chwilę, kiedy wchodzili do basenu — bo światła pozycyjne pykającego zajadłe kutra widoczne są już tuż, tuż, przy przeciwległym nabrzeżu. Za nim jakaś jasna, niewyraźna w mroku masa.

— Tak, to oni!

W ciepłym, jasnym kubryku kutra ciasno i gwaro. Krzyżują się pytania i odpowiedzi. No i jak tam? Czemu tak długo? Jak szło? Jak radziliście sobie ze sztormem?

Starali się odpowiadać wszystkim na raz.

A więc wyszli z Gdyni przy sztormowej pogodzie, zachodzili po drodze na Hel, do Władysławowa i Ustki, aż wreszcie 11 listopada w samo południe przycumowali w Dziwnowie u burty szkunera.

Silne wiatry, mgła i śnieżyce zatrzymały ich przez cztery dni. Jedli, spali, gadali. Dopiero 20 listopada pogoda się polepszyła. Mając wiatr południowo-wschodni — wyruszyli w drogę powrotną. Szkuner na długim holu. Ustawiono na nim prowizoryczne maszty i zaimprovizowano ożaglowanie z posiadanych w Ośrodku żagli do barkasów. Zawsze coś.

Wiatr i fale teżały. Nadeszła noc. Obeszedszy pola minowe przebijali się ciężko pod falę, w kierunku brzegu. Po dwunastu godzinach forsownej żeglugi zrobili zaledwie 6 mil. Rankiem postawili wszystkie żagle na kurtze oraz szkunerze i próbowali przebijać się dalej, na czysty wschód.

Pomimo gwałtownych szkwałów, zarówno kuter jak i szkuner doskonale trzymały się fali. Hol obciążony 800-kilogramowym łańcuchem kotwicznym — nie szarpał. Konzystając ze zmiany kierunku wiatru — zespół nabral nieco szybkości, a w południe znajdował się już o pół mil na północ od Darłowa. O ósmej wieczorem przycumowano w Ustce. Połowa drogi minęła szczęśliwie.

Kiepska pogoda przerwała rejs aż do niedzieli. Wyszedł z portu po południu, starając się dostać do Gdyni przed nadejściem nizu, sygnalizowanego przez stację meteorologiczną. Wiatr wiał z południa i stale się wzmacniał. Początkowo robili 7 mil na godzinę, później jednak wraz ze zmianą kursu, szybkość posuwania się zmalała.

W poniedziałek o 1 w nocy zespół znalazł się na trawersie Rozewia. Na wysokości Jastarni postawiono wszystkie żagle, a od Szwedzkiej Górki poczęto halsować celem obejścia cypla helskiego. Po czterech, nadzwyczaj uciążliwych godzinach lawirowania minęli szczęśliwie cypel — no i oto są w Gdyni.

Ano — są.

NA STOCZNI

Przez cały rok — od jesieni 1946 do jesieni 1947 nic się z „Zewem Morza” nie działo. Nie było pieniędzy. Drugą trudność i to najbardziej zasadniczą, stanowił brak planów. Trzeba je było sporządzić, a następnie uzgodnić z Polskim Rejestrem Statków, pod którego nadzorem szkuner miał być wykończony. Poza tym brak było motoru i odpowiedniego drzewa na masz-

ty (w końcu zrobiono je ze stali). Tak nadeszła jesień 1947 roku.

Wykończenia „Zewu” podjęła się Stocznia Północna.

Któregoś pogodnego ranka przeholowano delikwenta do Gdańska. Stutonowy dźwig pływający z łatwością ustawił kadłub szkunera na ładzie. Aż śmiech brał kiedy pomyślało się o kłopotliwym wodowaniu w Dziwnowie.

Na brzegu, podparty rusztowaniem, wśród licznych innych jednostek przebywających na stoczni — szkuner zmalował i stracił na powadze.

— Takie chuchro — zawyrokował wielki kabotażowiec „Beniowski” — i odwrócił się z pogardą w przeciwną stronę.

— Ale za to próchno się nie sypie — odciął „Zew” niezwłocznie.

— No, no — dajcie spokój — wtrąciła się pojednawczo „Diana”, też z żeglugi przybrzeżnej.

— To niech się nie czepia — mruknął szkuner — i z wyniosłą miną powrócił do swoich ulubionych marzeń — o tyń, co to będzie, gdy już zacznie samodzielnie pływać...

Któregoś dnia zabrano się do „Zewu” na dobre. Pokład i wnętrza zapełniły się robotnikami ze stoczni. Wstawiono silnik pomocniczy, ustawiono wał i założono śrubę. Urządzono maszynownię, postawiono gródz przeciwożniową, założono urządzenie sterowe i pióro steru.

Z równą łatwością jak i uprzednio — dźwig pływający uniósł szkuner do góry i osadził z powrotem na wodzie.

Teraz przyszła kolej na potężne maszty, stengi, nadbudówkę kabiny nawigacyjnej, bukspryt, szturwał wraz z osłoną, pompę zenzową i mnóstwo innych równie ważnych rzeczy.

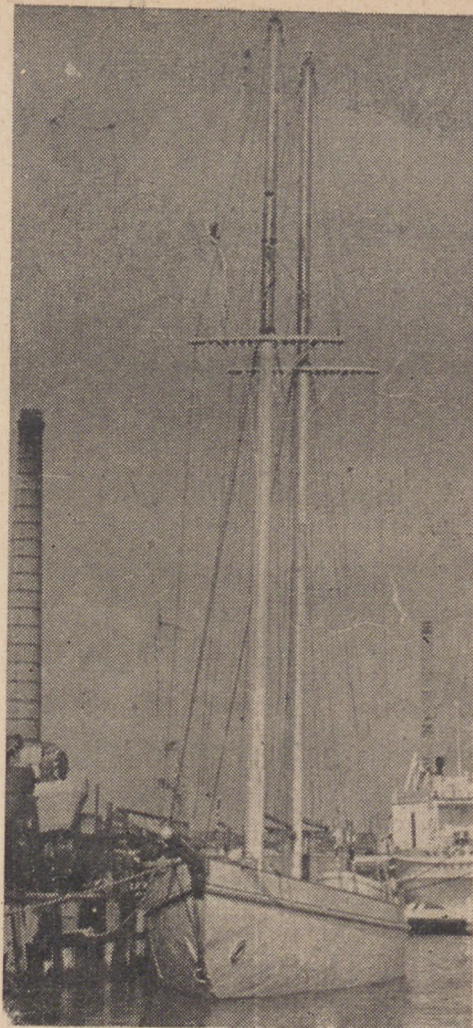
Warsztaty szkutnicze Stoczni wykończyły dla „Zewu” dwie szalupy ratunkowe. W warsztatach gdyńskich uszyto żagle. Poczęto zakładać takielunek.

I znowu minęło lato. Wczesną jesienią 1948 „Zew” rozpoczął pierwsze samodzielne pływania. Trzeba było wypróbować silnik i ster. Boże — co to były za pływania — po kanale portowym tam i z powrotem. Ale najważniejsze, że były samodzielne.

Okazało się, że statek jest zwrotny i szybko reaguje na ster. Natomiast silnik niedomagał i śruba była za mała. Odlano nową — zamieniono. Z silnikiem majstrówie też doszli w końcu do ład.

Pod koniec 1948 roku „Zew Morza” wychylił nosa poza falochrony portu gdańskiego; wrócił samodzielnie do Gdyni, pod motorem naturalnie.

I znowu przycumowano go w starym miejscu. Stalowe, kremowe kolumny jego masztów górowały teraz zdecydowanie nad skromnymi maszcikami kutrów rybackich. Można było nieco odsapnąć po stoczniowym umęczeniu.



JUŻ W TYM SEZONIE

Gdyńska Stocznia Rybacka nie miała jeszcze takiego klienta: tuż przy wyciągu dla kutrów, rufą do nabrzeża przycumował biały smukły, żaglowiec. To „Zew Morza” zjawił tu się jeszcze w styczniu br., aby poddać się ostatnim zabiegom.

Urządzono wnętrza — zakończono instalację świetlną, wentylację, oraz centralne ogrzewanie.

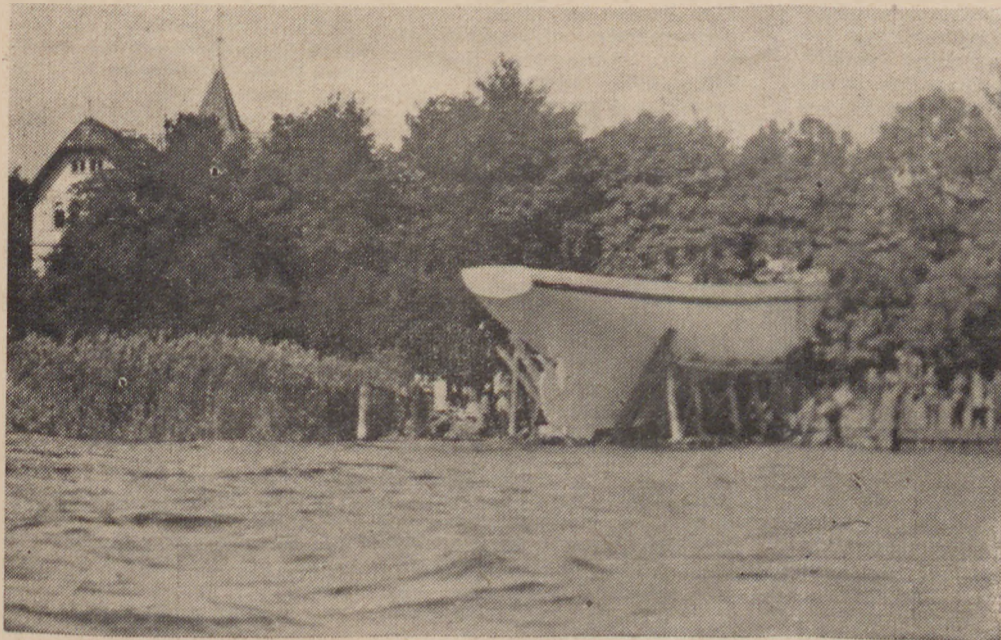
Statek, który posiada pojemność około 114 NRT i wymiary — 31 m długości całkowitej, 6,5 m szerokości, oraz 3 m zanurzenia — podzielony jest na osiem przedziałów. W pierwszym od dziobu znajduje się komora łańcuchowa, w drugim magazyn bosmański oraz kabina kucharza i pomocnika, w trzecim mieści się kabina załogi stałej, posiadająca 6 koi. Czwarty i piąty przedział to pomieszczenia uczniowskie na 12 koi każdy. Dalej idą — mesa oficerska, kabina kapitana (2 koje) oraz kabina oficerów (3 koje). Przedostatni przedział to obszerna motorownia z ustawionym pośrodku silnikiem Herkules - Diesel o mocy 160 KM. Są tu również zbiorniki paliwa. Z boku znajduje się niewielka kabina gościnna. Na koniec — zagaliojka oraz spiżarnia wraz z podręczną chłodnią. Na pokładzie znajdują się dwie nadbudówki: w pierwszej od dziobu znalazły pomieszczenie — kuchnia, natrysk i WC; w drugiej — mieści się kabina nawigacyjna oraz radiostacja. Powierzchnia żagli — 365 m².

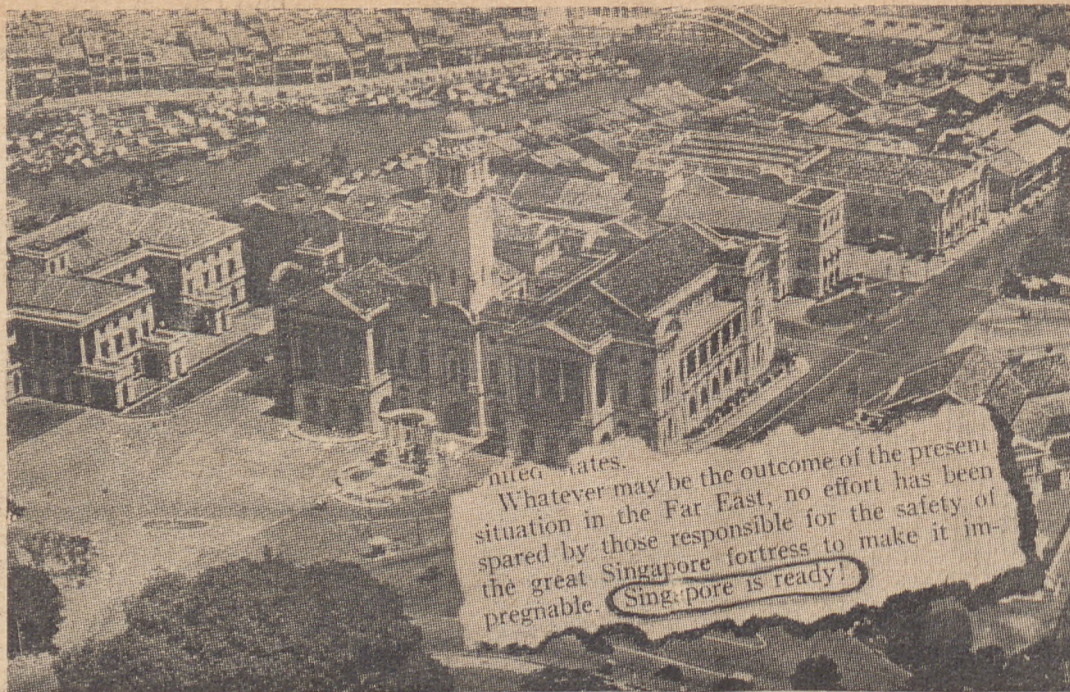
Obecnie czeka „Zew” wielka emocja — pierwszy próbny rejs pod żaglami. Jak się będzie on zachowywał? Czy będzie szybki, zwrotny, posłuszny i bezpieczny?

Już w tym sezonie rozpocznie „Zew Morza” swoją pierwszą kampanię szkolną. Na jasnym jego pokładzie — młodzi, dzielni chłopcy — przyszli marynarze i oficerowie otrzymywać będą pierwszą zaprawę żeglarską.

Bliski już jest dzień, w którym „Zew Morza” wyruszy w swój pierwszy szkolny reis. Chwila ta będzie świetnym całej polskiej młodzieży, bowiem „Zew Morza” dla niej jest przeznaczony i jej będzie wiernie służyć.

JERZY MICIŃSKI





„Jakikolwiek może być wynik obecnej sytuacji na Dalekim Wschodzie, nie szczędzono i nie szczędzi się wysiłków, aby przez wprowadzenie odpowiednich czynników dla zwiększenia bezpieczeństwa potężnej twierdzy Singapore, uczynić ją niezdytą. Singapore jest gotów!” — pisał w 1941 roku H. G. Minnigerode, h. wicekonsul USA w Singapore, na lamach pisma „The National Geographic Magazine”.

Z TAJEMNIC ADMIRALICJI BRYTYJSKIEJ (2)

MIT TWIERDZY KOLONIALNEJ

W. S T Y R Y J C Z Y K

W okresie międzywojnia 1919—1939 jednym z najbardziej wspieranych przez Admiralicję „szeptów” reklamowych — szeptów, bo o inwestycjach tego rodzaju, zbyt głośno mówić nie wypada, było wychwalanie zapobiegliwości lordów admiralicji, skrzętnie ubiegających się o miliony f. st. na rozbudowę arcytwierdzy kolonialno-morskiej — Singapore.

Rzeczywiście, ten Singapore, rozmieszczony na południowym cyplu półwyspu Malakka, zajmował, jak każda karczma na rozdrożu, kluczową pozycję obserwacyjną. Zręby żelazo-betonu, kanały, odcinające go od półwyspu, tarasy skalne, działa jak najbardziej szybkostrzelne i dalekonośne, schrony podziemne, miały stworzyć z tego gwarne i upalne wśród tropikalnej roślinności zakątki targów wschodnich jakis azjatycki super Gibraltar.

Na szer. półn. 1° 17' i długości wsch. 103° 51' rozprzeszczenił się ten morski karawanseraj na twardej wyspie połączonej z zaplecem, malajskim ksiąstwem Johore groblą z szosą i torsem kolejowym przez wykopany kanał, zamieszkały przez blisko pół miliona kolonizatorów i autochtonów Azji (w r. 1948 — 425 912), oczywiście w stosunku 1 do 20, uwzględniając garnizon.

Awanport jest rozległy i naturą zabezpieczony od niepokód morskich. Port dobrze uzbrojony technicznie. Składnice mogą zmieścić 245 000 ton towarów. Tajfuny i mnsy nie przerywały tu snu żegla-

rzem, tym bardziej załogom liniowców transoceanicznych.

W latach międzywojnia ograniczono tereny wycieczkowe, ogrodzono znaczne obszary i marynarze wiedzeli tylko, jak tarasowało wykańczano nadbrzeżny skalniak, Usunięto z miasta i okolic azjatyckich Prusaków — poddanych mikada. Co piąty tramp wylądowywał cement. City londyńska była szczerze przekonana, że admiralicja buduje tu zrab, który przetrzyma wszelką nawałnicę i przeczeka każdy okres czasu do chwili ponownego nabrania tchu przez Albion.

Mit o niezwalczoności tak kosztownej twierdzy singaporskiej z ogromnymi zapasami, przewidzianym pomimo to zaopatrywaniem drogą powietrzną, z przydzielonym potężnym odsekiem okrętów floty wojennej, dla umysłów zachodnich miał rzeczywiście pozory realności. Koszty co prawda wzrosły jeszcze dlatego, że trzeba było dać milionową łapówkę jakimś kapitalistom ze Sjamu, którzy raptem domyślili się, że przekopanie kanału w poprzek półwyspu okaże się wyjątkowo popłatne. Droga morska do Mórz Chińskich byłaby znacznie skrócona, ale Singapore znalazłby się gdzieś na ubożcu od głównych linii komunikacyjnych morskich.

Szeptano coraz głośniej na pokładach pod banderą angielską na 7 morzach: „Wsadzono grubą, bardzo grubą forę, ale za to Gibraltar, to forteczka w porównaniu z chlubą samodzielnego wyczynu „senior service” czyli starszej siły zbrojnej — marynarki królewskiej — twierdzą imperialną Sin-

gapore”. Admiralicja zazdrośnie uważała, aby inna siła zbrojna nie wyrwała jej prymatu tej twórczości imperialnej i mało uwzględniała wnioski wojska i lotnictwa: przyjdą na gotowe, gdy będą potrzebni, na razie niech podziwiają z zapartym tchem.

Nad tym co myśleli o przekształceniu Singapore malajowe Malakki w ogóle nie zastanawiano się.

A czasu admiralicja miała wiele bo od 1922 do 1942 roku.

I przyszła wojna. Nadeszła wtedy chwila — sprawdzian wartości wieloletnich wysiłków pupilki churchillowskiej — starszej siły zbrojnej.

Ocena wypadła drożgocąco.

Zaznajomimy się prosto z kilkoma momentami krótkiego, aż za bardzo krótkiego okresu wytrzymałości nieporównanej twierdzy Singapore, według dokumentów japońskich i anglosaskich i zanotujmy sobie, że mała forteczka morską Polską — Hel wytrzymała 32 dni, walcząc ze stale liczniejszym od swej załogi przeciwnikiem.

Japoński admirał, dowódca dywizji krążowników liniowych, składającej się z 4 do 37 000 ton trzydziestego z czymś wezłowych okrętów „Kongo”, „Haruna”, „Hiei” i „Kiriszima” pisze w pamiętniku: „Musiałem wysłać „Kongo” i „Haruna” na dozоровanie wschodniego wybrzeża półwyspu Malakka z zadaniem zwalczania brytyjskich dreadnaughtów „Prince of Wales” (świadka z topienia Hood’a) i „Repulse” z bazy singaporskiej, o ile c’ nie zostaną zatrzymani przez otnictwo lądowe z nowozdobytych na Półwyspie Malajskim lot-

nisk. Straciły one pierwszą dekadę grudnia na wyczekiwanie, że okręty te wyruszą walczyć z naszymi desantami na Malakę, lub Indochiny. Lecz Brytyjczyków nigdy nie zauważono. Japońskie lotnictwo lądowe odniosło swe pierwsze zwycięstwo i bez żadnej pomocy posłało na dno te dwa dumne okręty Albionu”. Była to wiele mówiąca przestroga dla twierdzy Singapore.

Desanty japońskie niepowstrzymanie parły na południe, aby w ostatnim dniu stycznia 1942 r., po minięciu Johore ukazać się nad kanałem — rowem twierdzy singaporskiej.

I wtedy ujawnił się fenomenalny błąd lądowych konstruktorów z admiralicji: działa najcięższej i ciężkiej artylerii mogły ze swolch tarasów zwalczać każdego przeciwnika morskiego, ale lądowego, niestety, nie. Sektory w kierunku północnym były ślepe... Japończycy musieli o tym wiedzieć.

Singapore rzeczywiścietrzymał się krócej od Helu i to dwa razy krócej. General Fuller padaje (w książce „Druha Wojna Światowa”), że oblężenie Singapore rozpoczęło się 31 stycznia 1942 r. o godzinie 8 rano, po wysadzeniu przez obrońców grobli z szosą, łączącą wyspę z półwyspem. Na wyspie znajdowało się wówczas 70 000 wojska, z czego około 20 000 ludzi z oddziałów rozbitych w toku przedniej kampanii malajskiej. Garnizon był doskonale zaopatrzony w żywność i wodę i — jak pisze Fuller — „wyglądało, że twierdza, z tym co ma, łatwo wytrzyma co najmniej 6 miesięcy”.

4 lutego rozpoczęła bombardowanie Singapore przybyła na przeciwległy brzeg cieśniny Johore japońska artyleria. W nocy na 9 wojska japońskie przeprawiły się przez cieśninę i wylądowały na wyspie. Już 15 lutego o godz. 19 podpisano kapitulację. Do niewoli poszło 70 000 ludzi, z czego wynika — pisze Fuller — że wojska brytyjskie nie bardzo „nadstawiały karku”.

Tak zakończyła się najbardziej upodobniająca się do żywiołowej kleski, kampania W. Brytanii od r. 1781 (wojna ze S. Z. Północnej Ameryki) — kończy Fuller, zaś, Cyvil Falls w swoich pracach o 2 Wojnie Światowej twierdzi: „Bwia to jedna z najbardziej poniżających klesk sił zbrojnych Wielkiej Brytanii. Tym bardziej, że liczebnie siły Japończyków na wyspie były wyraźnie mniejsze od brytyjskich...”

Ambicja i wyniosłość dumnej admiralicji doznała bolesnego uszczerbku. „Starsza siła zbrojna” — skompromitowała się i na płycie brzowej wmurowanej w katedrze Św. Pawła w Londynie po przewróceniu się monitora „Captain” z naganą sądową lordom admiralicji „za upór z braku wiedzy”, młodsze siły zbrojne mogą teraz kazać dograwerować: „ponowiona za Singapore”, bo już lordowie powinni byli wiedzieć, że sama technika, chociażby najprzemysłniejsza, bez ludzi którzy wiedzą o co walczą, niczego nie dokona.

W. S T Y R Y J C Z Y K

KAŻDY CZŁONEK LIGI MORSKIEJ

PRENUMERATOREM „MORZA I MARYNARZA POLSKIEGO”

WIELKI KONKURS LIGI MORSKIEJ

Doceniając znaczenie prasy ligowej i jej rolę w wychowaniu i uaktywnianiu członków Ligi Morskiej, Zarząd Główny LM postanowił w okresie od kwietnia do 18 czerwca włącznie zorganizować akcję popularyzowania wydawnictwa „Morze i Marynarz Polski”. Wyniki tej akcji zostaną ogłoszone w okresie „Dni Morza”.

Rezultatem wspomnianej kampanii ma być zwiększenie liczby prenumeratorów o 25 500. W związku z powyższym ustalone zostały cyfry o jakie powinna wzrosnąć prenumerata w poszczególnych Okręgach LM.

I tak:

1. Białystok	—	500	egz.
2. Gdańsk	—	1 000	„
3. Kielce	—	1 500	„
4. Kraków	—	2 500	„
5. Lublin	—	500	„
6. Łódź	—	3 500	„
7. Olsztyn	—	500	„
8. Bydgoszcz	—	1 500	„
9. Poznań	—	2 000	„
10. Radom	—	1 500	„
11. Rzeszów	—	500	„
12. Szczecin	—	1 500	„
13. Katowice	—	4 000	„
14. Warszawa	—	1 500	„
15. Wrocław	—	1 500	„
16. Jelenia Góra	—	1 500	„

W lutym bieżącego roku oddział Ligi Morskiej w Warszawie zwrócił się z apelem do wszystkich ogniw organizacyjnych na terenie kraju w sprawie prenumeraty miesięcznika „Morze i Marynarz Polski”. Akcja ta dała wprawdzie pewne rezultaty ale nie przyczyniła się do umasowienia prenumeraty. Dlatego też akcja zjednywania prenumeratorów zorganizowana w ramach akcji przygotowawczej do „Dni Morza” winna się stać akcją uderzeniową. Należy dążyć do tego, aby każdy członek LM był prenumeratorem „Morza i Marynarza Polskiego”.

Dla ułatwienia pracy aktywistom ligowym Zarząd Główny LM przesłał centralnie pocztówki zamówieniowe oraz specjalne blankiety PKO. Po ich wypełnieniu aktywista przesła je na adres Zarządu Gł. LM Warszawa ul. Widok 10. Zarząd Główny z kolei przekaże zamówienia Centralnemu Kolportażowi „Prasy Wojskowej”. Pośrednictwem Zarządu Głównego LM przy załatwianiu spraw prenumeratury ma na celu czuwanie nad biegiem akcji.

W celu maksymalnego zainteresowania ogniw organizacyjnych wspomnianą akcją Zarząd Główny LM ogłasza konkurs z nagrodami ogólnej wartości około 900 000 zł. Podział nagród będzie następujący:

Okręgi LM otrzymają 5 nagród ogólnej wartości 285 000 zł.

Obwody LM otrzymają 15 nagród ogólnej wartości 250 000 zł.

Oddziały i Koła oraz indywidualni członkowie LM otrzymają nagrody ogólnej wartości około 400 000 zł.

Nagrody dla Okręgów:

1 nagr. 1 obraz i 3 kajaki	wart. 100 000 zł
2 nagr. 1 obraz i 2 kajaki	wart. 75 000 zł
3 nagr. 1 obraz i 1 kajak	wart. 50 000 zł
4 nagr. 1 obraz i 1 kod	wart. 35 000 zł
5 nagr. 1 obraz	wart. 25 000 zł
ogólna suma 285 000 zł	

Nagrody dla Obwodów:

1 nagroda kajak żaglowy, 2 nagr. kajak turyst., 3 nagr. kajak turyst., 4 nagr. 1 obraz, 5 nagr. 1 obraz, 6 nagr. 1 obraz, 7 nagr. kod 40 literowy w lepszym wykonaniu, 8 nagr. kod 40 literowy w lepszym wykonaniu, 9 nagr. kod 40 literowy, 10 nagr. kod 40 literowy, 11 nagr. kod 40 literowy, 12 nagr. komplety książek, 13 nagr. komplety książek, 14 nagr. komplety książek, 15 nagr. komplety książek.

Warunki uzyskania nagród:

Dla Okręgów: do pierwszej nagrody mogą pretendować Okręgi, które uzyskają wyznaczoną im ilość prenumeratorów. W wypadku gdy kilka Okręgów uzyska prawo do pierwszej nagrody o pierwszeństwie rozstrzygnie stosunek ilości członków w Okręgu do uzyskanej ilości nowych prenumeratorów. Następne nagrody zostaną przyznane w miarę wypełnienia warunków konkursu.

Kontyngenty prenumeraty dla Obwodów opracują Okręgi, przyznanie nagród odbędzie się na analogicznych warunkach jak i dla Okręgów LM.

Nagrody dla Oddziałów i Kół oraz nagrody indywidualne będą przyznawane w myśl następującej zasady:

1. Za zjednanie 5 rocznych prenumerat — 1 wartościowa książka.
2. Za zjednanie 10 rocznych prenumerat — 2 wartościowe książki.
3. Za zjednanie 15 rocznych prenumerat — 2 wartościowe książki plus oprawiony komplet naszych wydawnictw.
4. Za zjednanie 20 rocznych prenumerat — te same nagrody co za 15 oraz specjalny dyplom uznania.

Dyplomy uznania będą przyznawane również Okręgom, Obwodom, Oddziałom i Kółom.

Uwagi dodatkowe

Dwie prenumeraty półroczne traktowane będą jako jedna prenumerata roczna. Za ważne będą uważane te prenumeraty, które będą opłacone.

Termin nadsyłania danych miłą z dniem 18 czerwca, obowiązuje data stempla pocztowego. Wyniki konkursu będą ogłoszone w okresie „Dni Morza”. Nagrody będą wydawane poczynając od 1 lipca 1949 r.

Protokół Komisji Konkursowej oraz nazwiska aktywistów LM którzy zostaną wyróżnieni w wspomnianej akcji będą opublikowane w miesięczniku „Morze i Marynarz Polski”.

KONKURS NA WIERSZ MARYNISTYCZNY

Zarząd Główny Ligi Morskiej przystępuje do współdziałania w tworzeniu nowego dorobku kulturalnego mas ludowych i nasyceniu go elementami morskimi ogłasza konkurs otwarty na wiersze marynistyczne.

Treścią wierszy ma być życie, praca i rozrywka rybaków i marynarzy w porcie i na morzu. Objętość wiersza winna wahać się w granicach 6 — 10 czterowierszowych lub sześciowierszowych zwrotek.

Prace konkursowe w 2 egz. składać należy do dnia 31 maja 1949 r. (włącznie) w Zarządzie Głównym Ligi Morskiej (Wydział Propagandy) Warszawa, ul. Widok 10. Prace konkursowe zaopatrzone godłem winny być przesłane w kopercie (z zaznaczeniem „Konkurs na Wiersze Marynistyczne”) wewnątrz której będzie znajdować się druga koperta zamknięta również zaopatrzona godłem zawierająca imię, nazwisko i adres autora.

Ustala się następujące nagrody: I nagroda — zł 50 000, II nagroda — zł 35 000, III nagroda — zł 20 000.

Jury składać się będzie z przedstawicieli: Ministerstwa Kultury i Sztuki, Zarządu Głównego Ligi Morskiej, Związku Literatów Polskich.

KONKURS NA NOWELĘ MARYNISTYCZNA

Jednocześnie z konkursem na wiersze marynistyczne Zarząd Gł. LM ogłasza konkurs na nowelę.

Treścią noweli ma być życie i praca rybaków, marynarzy lub ludzi pracujących na Wybrzeżu (na tle rozbudowy i rozwoju portów).

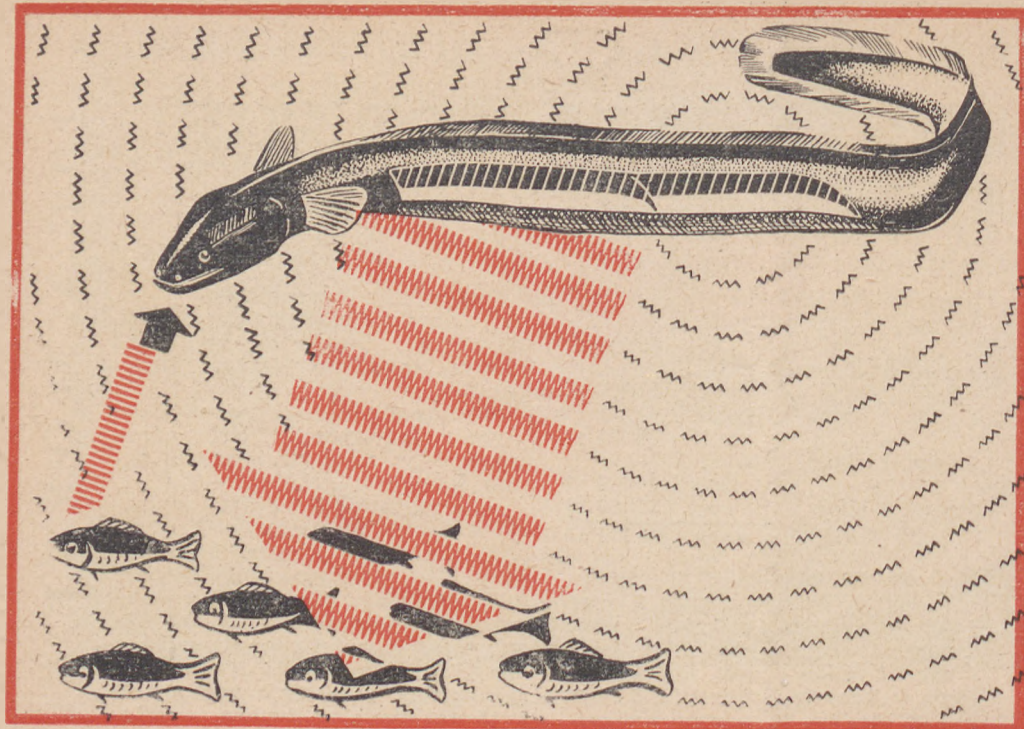
Objętość noweli winna wahać się w granicach od 4 500 — 7 000 słów.

Prace konkursowe w 2 egzemplarzach składać należy do dnia 31.5.49 włącznie, w Zarządzie Głównym Ligi Morskiej Wydział Propagandy, Warszawa, ul. Widok 10. Nowele zaopatrzone godłem winny być przesłane w kopercie (z zaznaczeniem „Konkurs na Nowelę”), wewnątrz której będzie znajdować się druga zamknięta koperta również zaopatrzona godłem, zawierająca imię i nazwisko i adres autora.

Uchwała się następujące nagrody: I nagroda — zł 75 000, II nagroda — zł 50 000, III nagroda — zł 35 000.

Jury składać się będzie z przedstawicieli: Ministerstwa Kultury i Sztuki, Zarządu Głównego Ligi Morskiej, Związku Literatów Polskich.

Skład imienny Jury ogłoszony zostanie w prasie.



Dziwy podmorskiego świata

ELEKTRYCZNE WĘGORZE, DRĘTWE I SUMY – WĘGORZE Z RADAREM – ŻYWE BATERIE – UWAGA: WYSOKIE NAPIĘCIE! – „RAASZ“, CZYLI GRZMIĄCA RYBA – PŁYWAJĄCA ELEKTROWNIA I INNE DZIWY.

ZBIGNIEW KOSYCARZ

Może się to komuś wydać nieprawdopodobne, jednak faktem jest, że z rybami elektrycznymi człowiek zapoznał się właśnie przez świat już bardzo dawno. Można by nawet zaryzykować twierdzenie, że z elektrycznością i jej właściwościami człowiek zapoznał się właśnie przez świat ryb. Świadczą o tym dość wymownie staroegipskie malowidła lub też wiadomości zawarte w dziełach starożytnych i średnio-wiecznych pisarzy.

Grecki filozof, Tales z Miletu był pierwszym, który zwrócił uwagę na niezwykle właściwości bursztynu sprowadzanego aż znad dalekich brzegów Bałtyku. Od greckiej też nazwy bursztynu — „elektron” wywodzi się dzisiejsza nazwa elektryczności.

Oczywiście nie zamierzamy w niniejszym artykule omawiać tę bez wątpienia interesującą dziedzinę fizyki, tym niemniej pragniemy do tego zagadnienia podejść od strony morza a ściślej... od strony ryb morskich.

Prawdopodobnie mało kto zdaje sobie sprawę z tego, że w morzach, jeziorach i rzekach żyją ryby posiadające specjalne narządy elektryczne. Najsilniejsze tego rodzaju właściwości posiada tzw. węgorz elektryczny (*Eloetroporus electricus*) żyjący w wodach stojących Brazylii i Wenezueli, następnie drętwa (*Torpedo mormorata*), spotykana na Oceanie Atlantyckim oraz sum elektryczny (*Malapterurus electricus*) mieszkańiec rzek afrykańskich.

Narządy elektryczne ryby, którymi zdobywa ona pokarm składają się z trzech zasadniczych części tj. ośrodków elektrycznych mózgu, z nerwów, prowadzących do narządu elektrycznego oraz z właściwego

narządu elektrycznego, wytwarzającego prąd. Wyładowanie następuje pod wpływem impulsów nerwowych, mających swoje źródło w mózgu.

Długość węgorza elektrycznego dochodzi do 2,5 m, grubość zaś do 30 cm. Posiada on nagą skórę, pokrytą śluzem barwy ciemno oliwkowej z żółtawymi plamami na grzbiecie i czerwonym brzuchem. Przebywa tylko w wodach ciepłych (Ameryka Południowa), a najczęściej w błotnistych zatokach. Niedawno w bagniskach Meraja przy ujściu rzeki Amazonki przeprowadzone zostały badania nad życiem tych osobliwych ryb.

W wyniku tych badań okazało się, że węgorz elektryczny jest postrachem innych ryb. Rażąc prądem nawet najsilniejsze z nich, potrafi być również niebezpieczny nawet i dla ludzi. Szybko nastę-

pujące po sobie wyładowania elektryczne mogą sparaliżować człowieka i spowodować jego utonięcie. Ponadto węgorz elektryczny posiada swego rodzaju radar. Wysła on impulsy o napięciu 50 volt i częstotliwości 50 impulsów na sekundę. Impulsy te o zasięgu ok. 35 metrów po natrafieniu na przeszkodę (w danym wypadku ryba), wracają z powrotem do źródła, z którego wyszły. Źródłem tym jest „antena” mieszcząca się na głowie węgorza, która w razie potrzeby wysyła impulsy o napięciu dochodzącym do 600 volt, zabijając w ten sposób przeciwnika.

Posiadając własny „radar” węgorz może dowolnie zależnie od swego uznania regulować napięcie wyładowań elektrycznych. Narządy elektryczne węgorza znajdują się po obu stronach czoła wzdłuż 4/5 części ciała. Są to dziwnie zbudowane płytki mięśniowe, ułożone jedna nad drugą. Każda z płytek, które śmiało można uważać za ogniwo elektryczne, posiada małą różnicę potencjałów. Znaczna ich ilość bo około 6000, powoduje powstanie wysokiego napięcia od 300 do 600 volt. Zazwyczaj pierwsze wyładowanie węgorza jest najsilniejsze, następne są słabsze aż w końcu zapas energii elektrycznej wyczerpuje się całkowicie. Na przeciąg kilku godzin węgorz jest niezdolny do walki, bo nie posiada prądu.

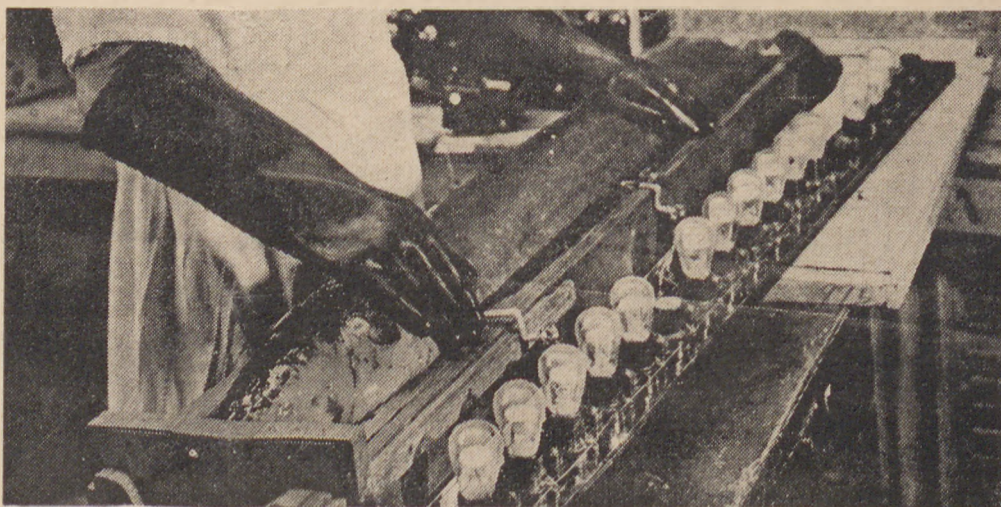
Do ciekawszych ryb elektrycznych należy jeszcze zaliczyć drętwe, należącą do rodziny płaszczyk, odznaczających się płaskim, szerokim ciałem, o dużych przednich płetwach. Są to ryby mało ruchliwe, żyjące zazwyczaj na dnie, ukryte do połowy ciała w piasku dna morskiego. Narządy elektryczne drętwy położone są w średniej części ciała między grzbieciem, a płetwami. Składają się one z dużej ilości komór stanowiących po prostu ogniwa galwaniczne, tworzące razem rodzaj żywej baterii. Drętwa osiąga półtora metra długości, 1 metr szerokości i 30 kg wagi.

W starożytności znano również krewniaka naszego suma elektrycznego (*Malapterurus electricus*) którego Arabowie do dzisiejszego dnia nazywają „grzmiąca rybą” (raasz”). Długość tej ryby dochodzi do 50 cm. Przebywa ona przeważnie w wodach Nilu oraz w szeregu innych rzek afrykańskich. Wyładowania elektryczne u tej ryby są stosunkowo słabe i ryby te mogą staczać zwycięskie boje jedynie z przeciwnikami znacznie słabszymi od siebie.

Intrygująca od wieków zagadka tajemniczych ryb została dzisiaj rozwiązana. Podczas przeprowadzonych ostatnio badań nad życiem elektrycznego węgorza, uczeni umieścili węgorza brazylijskiego w ebonitowej wannie zaopatrzonej w odpowiednie kontakty i elektrody. Jak się okazało węgorz ten potrafi zasilić wcale okazałą instalację elektryczną, a nawet zapalić około 200 żarówek (na zdjęciu poniżej).

Należy mieć nadzieję, że dalsze badania doprowadzą do odkrycia jeszcze wielu interesujących zjawisk, nad zrozumieniem których głowiło się już niejedno z minionych pokoleń.

ZBIGNIEW KOSYCARZ





PRZEGLĄD MORSKI NR 9 (134)

W końcu marca na półkach księgarskich ukazał się nowy numer kwartalnika Marynarki Wojennej — „Przegląd Morski” Nr 9. Należy stwierdzić, że zarówno tematycznie, jak i treściowo numer ten stoi wyżej od poprzednich.

Trzonem tematycznym pisma jest bez wątpienia artykuł komandora Józefa Urbanowicza pt. „Niektóre zagadnienia burżuazyjnych teorii wojny w świetle nauki”. Treścią artykułu jest analiza burżuazyjnej ideologii wojennej od jej źródeł. Autor cytuje tutaj Clausewitza i Nietschego i przeprowadza ostrą, dialektyczną krytykę faszystowskich założeń niemieckiego militarizmu, aby przejść następnie do ogólnej burżuazyjnej myśli wojennej, która swoją reasumację znalazła w amerykańskiej teorii siły morskiej — A. T. Mahana.

Artykuł da się podzielić zasadniczo na dwie części, z których jedna omawia burżuazyjne założenie teorii wojny w ogóle, podczas gdy druga zajmuje się specjalnie doktryną morską Mahana. Duże obciążenie tematyczne, które prowadzi w konsekwencji do posługiwania się skrótami myślowymi dla utrzymania zawartości formy, może mniej przygotowanemu czytelnikowi stworzyć pewną trudność w szybkim opanowaniu wszystkich zagadnień poruszonych w artykule. Ponieważ jednak omawiane zagadnienie znajduje swoje tak konkretne odbicie po raz pierwszy w „Przeglądzie Morskim”, a ściślej się wyrażając — w całej polskiej literaturze marynistycznej — autor jest całkowicie wytłumaczony.

Z tematem poruszonym przez kmr. Urbanowicza winien bezwarunkowo zapoznać się nie tylko każdy oficer Marynarki Wojennej lub Handlowej, ale także wszyscy publicyści i literaci-maryniści, jak również, winien on

być spopularyzowany w uczelniach morskich, gdzie zagadnienie Marynarki Wojennej traktowane jest nie dość jasno.

Drugim artykułem o poważnym „ciężarze gatunkowym” — jest praca Akademika A. N. Kryłowa, w tłumaczeniu W. Styryczyka — pt. „Rozwój teorii okrętu”. Wprost wierzyć się nie chce, że w naszej literaturze fachowej nie posiadamy jeszcze dotąd pełnego tłumaczenia dzieł A. N. Kryłowa, jednego z największych budowniczych okrętów, jakich znają dzieje.

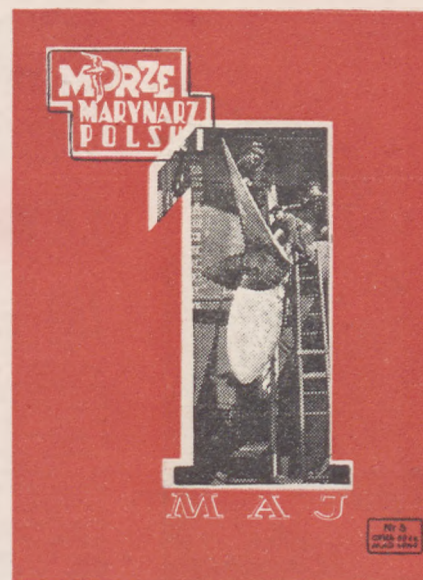
Z innych artykułów wymienić należy pracę o charakterze rocznicowym — „Lenin — twórca sił zbrojnych ZSRR”, oraz krótki artykuł P. Musiakowa, redaktora oficjalnego organu marynarki radzieckiej „Krasnyj Flot” — „Na straży morskich granic Związku Radzieckiego”.

Komandor ppor. Z. Węglarz daje tym razem ściśle techniczny artykuł pt. „Wybuch podwodny i jego skutki”. Treść artykułu dopełnia 5 wykresów i 9 tablic.

Z artykułu S. Siereckiego — „Marynarka wojenna Ludowej Hiszpanii w wojnie domowej” — dowiaduje się czytelnik zupełnie nieznanymi epizodów wojny morskiej w czasie najazdu faszystowskiego na Hiszpanię.

Por. mar. Nasilowski w swym artykule „Sprzęt optyczno mierniczy w marynarce wojennej” daje krótki i popularnie ujęty przegląd stosowanych obecnie dalmierzy.

Treść numeru dopełnia niezwykle bogaty i interesujący Przegląd Prasy, a następnie Kronika, Wiadomości Lotnicze i Bibliografia. Numer bogato ilustrowany i tym razem znacznie większej objętości od poprzednich, stali czytelnicy powitają z pewnością z pełnym zadowoleniem.



Okładkę projektował C. Zborowski
Fot. K. Komorowski

TREŚĆ

LIST Z WYBRZEŻA	2
ŚWIĘTO PRACY, ZWYCIĘSTWA I POKOJU	3
J. D. Płoński	
BRYGADA POKOJU	4
Stanisław Biskupski	
ZSRR — SOCJALISTYCZNE MOCARSTWO MORSKIE	6
Min. Żeglugi ZSRR — N. Nowikow	
KRACH TEORII MAHANA	8
kmr. Józef Urbanowicz	
MALAJE	10
Józef Wójcicki	
RYBOŁÓWSTWO MORSKIE NA NOWYM ETAPIE	12
Adam Krzepakowski	
FELIETON NIEMORSKI	13
Jan Orlewicz	
MAURYCY BENIOWSKI	14
Mgr Józef Modrzejewski	
ZNAJDUJEMY MILIONY	15
Stanisław Woliński	
TRALOWANIE	16
kpt. mar. Józef Górny	
„ZEW MORZA”	18
Jerzy Miciński	
MIT TWIERDZY KOLONIALNEJ	20
W. Styryczyk	
KRONIKA LIGI MORSKIEJ	21
DZIWY PODMORSKIEGO ŚWIATA	22
Zbigniew Kosycarz	
BIBLIOGRAFIA	23
Z BOCIANIEGO GNIAZDA	24

WOJSKOWA AGENCJA FOTOGRAFICZNA

(W. A. F.)

WYDAWNICTWO M. O. N. „PRASA WOJSKOWA”

WYKONUJE

Zdjęcia fotograficzne, prasowe, fotoreportaże, plansze, wystawowe, na terenie wojska, T. P. Ż. Ligi Kobiet w wojsku, Z. M. P. i innych organizacji.

Zamówienia przyjmuje na Warszawę i prowincję:

Adres — WARSZAWA, KRAKOWSKIE PRZEDMIĘSCIE 11.
tel. 88 350-52; 80 582-83 — wewn. 47.

WYDAJE

Liga Morska i Marynarka Wojenna

Redaguje Komitet Redakcyjny

Redaktor Naczelny

Franciszek Jan Wallch, kpt. mar.

Redakcja techniczna

Stanisław Biskupski, kpt. mar.

Adres Redakcji:

Warszawa, Widok 10, tel. 88 210

Oddział na Wybrzeżu:

Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00

Wydawnictwo „Prasa Wojskowa”



M/S „LEWANT“



LEWANT CONTRA LECHISTAN

Uszyscy Ci, którzy zaglądnęliby na pokład m/s „Lewant“, w czasie jego ostatniego rejsu na Morzu Śródziemnym, z pewnością nabraliby przekonania, że statek przygotowuje się do jakiejś niezwykłej uroczystości. Załoga obdarowana przez bosmana mieszaniną farb, pędzłami, mydłem i szmatami pucowała statek i to z takim zapamiętaniem, że trzeci oficer i radiooficer zachęcani owym przykładem zabrali się do malowania windy kotwicznej i innych urządzeń pokładowych. Wewnątrz „świeżo malowanego“ statku panował w tym czasie niemięjszy rumor. Kierownik działu hotelowego wraz z kucharzem, chłopcami hotelowymi i stewardem kuczali chłodnie, mięsę i pomieszczenia rezerwowe, w maszynowni remontowano sprężarkę, oliwiono maszyny, przeprowadzono drobne naprawy. Na całym statku nie było miejsca, które by nie zostało doprowadzone do należytego porządku. Powodem tej krzątalinny nie była jednak żadna spodziewana uroczystość, a całą załogę „Lewantu“ postawiła na nogi, właściwie tylko jedna, jedyna... depesza. Depeszę tę nadał m/s „Lechistan“ w czasie, gdy oba te statki, wymieniając między sobą powitalny ukłon, przepływały w pobliżu Gibraltaru. Za pośrednictwem depeszy załoga „Lechistanu“ wzywała do współzawodnictwa kolegów z „Lewanta“. Wezwanie zostało przyjęte. Na zebraniu całej załogi postanowiono przeprowadzić wszystkie prace objęte ramami współzawodnictwa i prac tych dokonano jeszcze w czasie trwania rejsu.

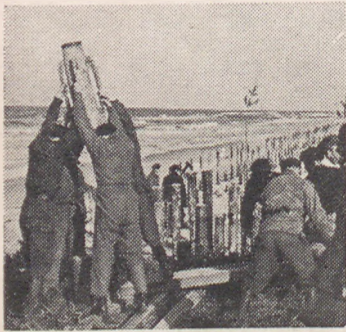


M/S „LECHISTAN“

Odznaczony jubilat

Słynny radziecki lodolamacz „Jermak“, który w czasie ostrej zimy 1947/48 gościł również i w naszych portach, został ostatnio odznaczony „Orderem

KONSERWY I KONSERWACJA



Nie wszystko, co dotyczy słowa „konservacja“ odnosi się do konserw. Przykładem tego jest powyższe zdjęcie, które przedstawia prace konserwacyjne prowadzone na naszym wybrzeżu. Aby zapobiec szkodom, wyrządzonym przez fale, brzegi morskie umacniają się przy pomocy specjalnych barykad budowanych z drewnianych słupów lub też przez zalesianie. Tego rodzaju prace przeprowadzone są na tych odcinkach naszego wybrzeża, które są najbardziej podatne na uszkodzenia.

„MARTA“

Stocznia Północna w Gdańsku przystąpiła niedawno do budowy specjalnej łodzi pomiarowej służącej do dokonywania pomiarów przybrzeżnych i kanałowych. Łódź ta, zbudowana z drzewa, zostanie wyposażona w sześciocylindrowy silnik o mocy 70 KM. Motorówka otrzyma ster systemu Kitchena umożliwiający zmiany kursu przez odpowlednie rozchylenie, względnie zamknięcie skrzydeł sterowych. Ponadto, łódź zostanie wyposażona w specjalne urządzenia pomiarowe składające się z nadajnika, odbiornika, transmitera, oraz aparatu rejestracyjnego.

Gdyby z wszystkich mórz wyparowała cała woda, to sól, która by pozostała, mogłaby pokryć powierzchnię zewnętrznie sześciokrotnie większą od obszaru całej Europy.

Lenina“. Najwyższa Rada ZSRR nadała to odznaczenie w dowód uznania za pracę wykonaną przy przeprowadzaniu statków przez zamrożone szlaki żeglugowe. Lodolamacz „Jermak“, który pracuje na dalekiej północy od przeszło 50 lat, był pierwszym statkiem, który otworzył szlaki żeglugowe na dalekiej północy.

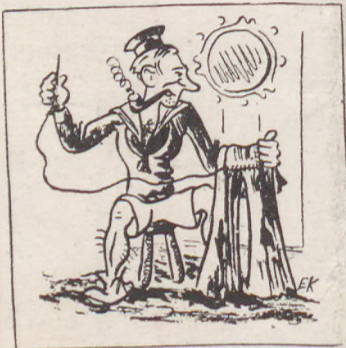
Bicz z piasku...

...mógł ukreślić dotychczas tylko Mefisto, któremu tak trudne zadanie zlecił kiedyś Pan Twardowski. Obecnie dla techników sprawa ta jest znacznie łatwiejsza. Wynaleziono bowiem „grupe krzemowców“ (silicone) umożliwiającą nam wyrabianie z piasku wielu części okrętowych, opon samochodowych i lotniczych, doskonałych izolatorów, podstaw do maszyn i innych elementów. Konstruktorzy statków i pojazdów mechanicznych spodziewają się zastosować nowy surowiec w bardzo szerokim zakresie produkcji części, jeśli tylko usprawnią system masowego otrzymywania krzemowców. Szczególnie korzystne może być zastosowanie wyjątkowo wytrzymałych podkładek kruszcowych do silników okrętowych, których wibracje zostaną zredukowane do minimum.

Nylon wyrabiany jest z węgla „silicone“ z piasku; połączenie obu tych materiałów syntetycznych z małą ilością kauczuku lub bakelitu daje tworzywo, które można wykorzystać niemal we wszystkich gałęziach przemysłu.

Ale o tym wszystkim, rzecz jasna, nie mógł wiedzieć Pan Twardowski. W przeciwnym bowiem wypadku z pewnością nie proponowałby Mefistofelesowi wykonanie tak prostego zadania, które dziś może wykonać prawie każde laboratorium chemiczne.

„REMONT RUFY“



rys. st. mar. E. Karłowski

POCZTA... NABITA W BUTELKĘ

Historia żeglarskiej poczty butelkowej obfituje w wiele ciekawych momentów i początkami swymi sięga odległych czasów. Już Kolumb w swym dzienniku żeglarskim podaje, że obawiając się zatonięcia swego statku podczas drugiej wyprawy morskiej, przekazał wiadomości o tym w specjalnym naczyniu wodoszczelnym wyrzuconym do morza.

Labourysta Emris Hews, przemawiając w izbie Gmin przed zniesieniem kar cielesnych w marynarce wojennej, podkreślał przy tym, że angielska marynarka wojenna jest jedyną na świecie, gdzie praktykuje się jeszcze takie kary.

Butelkowa poczta była chroniona przez prawo międzynarodowe. Znalezione butelki przekazywano najbliższej władzy administracyjnej, która z kolei dostarczała je konsulowi względnie innemu przedstawicielowi państwa, do którego należał statek przesyłający wiadomości.

W r. 1802 pocztą butelkową posługiwano się przy pierwszych badaniach prądu Golsfstrumu. Spisób ten okazał się praktyczny nawet przy ustalaniu szybkości tego prądu morskiego. Jedną z butelek wyrzuconych ze statku „Marco Polo“ przebyła pokazną przestrzenią morską, pokonywując 8,3 mil morskich dziennie.

Jan. R. Rąbca

12000 METRÓW POD WODĄ

Wprawdzie do głębokości takiej jeszcze żaden człowiek nie dotarł, to jednak prawdopodobnie już w najbliższej przyszłości ów świat głębin przestanie być dla nas tajemnicą. Zawdzięczać to będziemy załodze radzieckiego statku oceanograficznego „Witiaz“. Statek ten stanowi pływające laboratorium naukowe, w którym pracuje ponad 46 uczonych. M/s „Witiaz“ wyposażony jest w doskonałe urządzenia, pozwalające zanurzać przyrządy naukowe na głębokość 12 000 metrów. Zebrane materiały opracowywane są na pokładzie statku.

Statek otrzymał swą nazwę od słynnej korwety „Witiaz“, na której wybitny żeglarz rosyjski S. Makarow dokonał w latach 1886—1889 podróży dookoła świata.

Wiosy dęba stają...



...na myśl o tym, jak wiele się traci, kiedy się nie jest stałym prenumeratorem miesięcznika „Morze Marynarz Polski“. Tylko stała prenumerata gwarantuje regularne otrzymywanie pisma. Następny „światomorski“ numer „M.M.P.“ ukaże się w zwiększonej objętości, w pięknej szacie graficznej i zawierać będzie szereg aktualnych artykułów i reportaży na tematy morskie.

Podwodna szarańcza

Podwodne urządzenia portowe budowane na konstrukcjach drewnianych narażone są często na uszkodzenia, które powodują drobne żyjątka podmorskie. Żyjątka te drażą drewniane słupy, wskutek czego po jakimś czasie słupy te muszą być wymieniane na nowe. W walce z „podwodną szarańczą“ bardzo pomocne okazały się miniaturowe bomby głębinowe. Po wielu próbach okazało się, że po wybuchu ładunku żyjątka te ginęły, a konstrukcje drewniane wskutek tej operacji bynajmniej nie ucierpiały. Jest dość prawdopodobne, że sposób ten będzie używany również przy oczyszczaniu podwodnej części kadłubów statków, co jak dotąd wymagało dużo kosztów i pochłaniało wiele czasu.

Wszelkie tego rodzaju próby ze statkami, muszą być oczywiście przeprowadzane w największą ostrożnością, tym niemniej należy przypuszczać, że będą one uwieńczone pomyślnym rezultatem.

Jak widać z tego miniaturowe bomby głębinowe mogą stać się dużą pomocą dla człowieka, w walce z podwodnymi szkodnikami.