

**MORZE
MARYNARZ
POLSKI**



**Nr 12
CENA 30 ZŁ
GRUDZIEŃ 1949**



GENERALISSIMUS JÓZEF STALIN

T R E Ś Ć

LIST Z WYBRZEŻA	2
JÓZEF STALIN	3
GENERALISSIMUS STALIN TWÓRCA FLOTY RADZIECKIEJ 4	
Sławomir Sierecki	
MINISTER OBRONY NAROD. MARSZAŁEK ROKOSSOWSKI 6	
STALINGRAD	7
Michał Kasprzak	
DLA DOBRA POLSKI LUDOWEJ 9	
Wacław Barcikowski	
POD ŻAGLAMI „ISKRY” DO LENINGRADU (IV)	10
Kpt. mar. F. J. Walicki	
BAWEŁNA	12
Zbigniew Górzynski	
METODA ZNIEKSZTAŁCO- NYCH OKOLICZNOŚCI	13
W. Styryjczyk	
DRUGIE NARODZINY „LECHA”	14
K. A. Męclewski	
FELIETON NIEMORSKI	15
Jan Orlewicz	
DWIE OPOWIEŚCI	16
Kpt. mar. St. Biskupski	
BAJKAL	18
Roman Wierny	
CHMURY PRZECHODZA — NIEBO POZOSTAJE	20
Oleg Erberg	
ZATONIE CZY NIE ZATONIE? 22	
Z BOCIANIEGO GNIAZDA	24

WYDAJE

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

Jesteśmy więc jak gdyby u finiszu. Tegoroczny finisz jest zaś o tyle ważniejszy, że posiada podwójne znaczenie. Tym razem bowiem kończy się jednocześnie nie tylko rok ale zarazem trzy lata.

Proszę przy tym zwrócić uwagę na bardzo charakterystyczne zjawisko polegające na tym, że owe trzy lata, o których wspominałem przeleciały tak szybko, że skończyły się właściwie w ciągu 2 lat i 10 miesięcy. O ile czytacie czasem Redaktorze gazety, wiecie już z pewnością o czym mówię. Zresztą jeśli chodzi o sprawę, którą poruszyłem to z pewnością nie możecie o niej nie wiedzieć, skoro nie tak dawno jeszcze cały kraj był pod wrażeniem napływu meldunków o przedterminowym wykonaniu planu trzyletniego. Wybrzeże swoim starym i dobrym zwyczajem nie chce być na końcu i również meldowało już o wykonaniu wyżej wspomnianego planu w poszczególnych, że tak się wyrażę sektorach. Nie jesteśmy na końcu mimo, że znajdujemy się na krańcach (tzn. na północnych krańcach kraju — przyp. mój oczywiście).

Plan trzyletni nie mógł być wykonany w ciągu krótkiego czasu — to jasne. Był on realizowany na przestrzeni setek dni spędzonych na sumiennej pracy. Inaczej mówiąc, każdy dzień pracy był częścią wykonywanego planu.

Taką częścią mogło być np. wodowanie 5 naszych rudowodowców, wodowanie pierwszego trawlera rybackiego, które odbyło się w polowie ub. miesiąca, taką częścią były również wszelkie rekordy w przeladunku, taką częścią było usprawnienie pracy w portach, taką częścią... — Nie, Szanowny Redaktorze, proszę ode mnie za dużo nie wymagać — nie ma mowy, abym się czuł na siłach wymienić chociażby jedną tysięczną owych części i cząsteczek, które w sumie złożyły się na realizację trzyletniego planu. Nawet we wszystkich moich listach pisanych w ciągu roku trudno byłoby doszukać się takiej całości, gdyż starałem się wymienić tylko najważniejsze zdarzenia. I to mocno wątpię, czy udało mi się tego dokonać.

W ciągu owych trzech lat przeladowaliśmy w naszych portach ogółem 56 milionów ton towarów, i dzięki temu wynikowi Gdańsk i Gdynia wysunęły się obecnie pod względem przeladunku na trzecie miejsce w Europie. (dla porównania mogę podać, że przed wojną porty te zajmowały „zaszczytne” szóste miejsce).

List z Wybrzeża



W okresie 34 minionych miesięcy nasza flota handlowa wzrosła do 200 000 ton, a przemysł stoczniowy, którego przed wojną nie mieliśmy wcale, zdołał zrealizować swój plan już do dnia 5 listopada bieżącego roku.

Jak powszechnie wiadomo, zasadniczą rolę przy realizowaniu planu odegrały nasze akcje, które wciąż idą w górę. Mowa tu oczywiście o akcjach współzawodnictwa, oszczędnościowej i racjonalizatorskiej.

Zacznijmy od współzawodnictwa. Akcją tą został objęty nie tylko teren Wybrzeża. We współzawodnictwie uczestniczą bowiem załogi 26 jednostek pływających, a marynarze zarówno w czasie postojów jak i dalekich rejsów wykonują najrozszybsze prace w dziedzinie konserwacji sprzętu, remontów i oszczędności.

Oszczędności uzyskiwane przez nasze jednostki podczas pobytu w obcych portach mają szczególne znaczenie ze względu na zmniejszenie wydatków dewiz. Poważne oszczędności zanotowano również w dziedzinie zużycia materiałów pędnych, głównie zaś węgla, olejów i smarów. Obliczenia za III kwartał wykazały, że tylko 14 naszych statków zaoszczędziło 5,5 miliona złotych. Statki te uzyskały oszczędności przy zachowaniu norm szybkości.

Wszystko to oczywiście nie oznacza, że system „O” objął jedynie jednostki pływające. Nie ma dnia, aby nie zanotowano poważnych sum zaoszczędzonych przez całe zespoły pracowników niemal wszystkich innych instytucji Wybrzeża.

Ostatni miesiąc ostatniego roku ale nie ostatniego planu wskazuje na to, że tempo przy finiszu bynajmniej nie osłabło i że dotarliśmy do mety w doskonałej formie, a nasza dobra kondycja wróży nam jak najlepsze wyniki w długodystansowym — sześcioletnim biegu. Nauczyliśmy się bowiem racjonalnie wykorzystywać swe siły, a ruch racjonalizatorski ogarnia coraz szersze kręgi robotników. Kto by pomyślał np., że metr kwadratowy blachy może w ciągu roku przynieść 2 miliony zysku. Nie, Szanowny Redaktorze, nie chodzi tu o handelek tym kawałkiem blachy. Oh, Błochowiak — dźwigowy portu gdyńskiego wpadł na znacznie lepszy pomysł. Wykombinował on, że metr kwadratowy owej blachy wygięty w formie łyżki, przymocowany u wylotu teleskopu taśmowca gumowego zmniejsza wy-

datnie prace trymerską i uciążliwym wysypywaniem się węgla poza burłę. Spadając z wylotu teleskopu, węgiel odbija się o podłożoną blachę, wykonuje salto mortale i ląduje przepisowo w czeluściach luku. A teraz proszę wziąć ołówki i papier do ręki i obliczyć: jeżeli wiadomo, że dzięki zastosowaniu kawałka blachy wydajność pracy wzrosła z 11,8 ton do 16,6 ton na roboczo-godzinę, to biorąc pod uwagę stawki trymerskie tudzież będąc w posiadaniu wiadomości, że w czasie roku przeladowano na taśmowcu 405.074 ton węgla, obliczyć sumę oszczędności jaką się otrzyma w ciągu roku?

Wiem, że to nie takie łatwe! Ja też z rachunków byłem zawsze bardzo słaby. Zbadawszy jednak wszelkie tablice logarytmiczne oraz przypomniawszy sobie twierdzenie Archimedesesa, stwierdziłem, że suma zaoszczędzonych w ten sposób pieniędzy wyniesie mniej więcej 2 miliony 650 tysięcy złotych, które jak powszechnie wiadomo piechotą nie chodzą.

Z całą premedytacją, jako przykład, podałem tak prosty pomysł z tym kawałkiem blachy, bo chciałbym, żeby i inni zwrócili uwagę na drzemające w nich pomysły racjonalizatorskie. Zapewniam wszystkich, że... pomysły leżą na ulicy — trzeba je tylko umieć znaleźć. A kto szuka ten z pewnością znajdzie.

Na zakończenie słów kilkoro, ale już nie o pomysłach. Fakt, o którym za chwilę wspomnę jest ze wszechmiar godny zanotowania. Mianowicie 16 grudnia odejdzie z Gdyni pierwszy statek, który zabierze stąd ładunek bezopiecznie do... Chin Ludowych.

Mam wrażenie, że fakt ten jest tak wiele mówiący, że mówi sam za siebie i jako samowystarczalny nie potrzebuje komentarzy.

A oto jeszcze jeden dowód, że tempo przy finiszu bynajmniej nie osłabło. Niedawno odbyło się uroczyste założenie stępek pod dwa kutry ratowniczo - pilotowe, Gdańskiego Urzędu Morskiego. Nowe jednostki będą służyły zarówno do holowania statków, jak i do celów ratowniczych w małych portach. Wypełnią one lukę w dziedzinie ratownictwa morskowego, która utrudniała pracę naszym rybakom.

Kończąc stwierdzam z przykrością, iż jest to mój ostatni list w tym roku. Następny napiszę dopiero drugi rok, czyli za miesiąc, z chwilą rozpoczęcia naszego nowego — sześcioletniego tym razem — rejsu.

Sciskam jak zwykle



JÓZEF STALIN

Siedemdziesięciolecie urodzin Józefa Stalina obchodzone będzie na całym świecie jako dzień wielkiego święta ludzi pracy wszystkich krajów.

Wielkim świętem będzie 70-lecie urodzin Stalina dla mas pracujących Polski, które uczczą dostojnego jubilata nowymi poważnymi osiągnięciami niemal we wszystkich dziedzinach swego życia.

Dla nas, Polaków, będzie to obchód jubileuszu wielkiego przyjaciela naszego narodu, człowieka, któremu niezmiernie wiele zawdzięcza naród polski.

„Imię Stalina — czytamy w uchwale Biura Politycznego KC PZPR w sprawie obchodu 70-lecia urodzin Józefa Stalina — nierozdzielnie wiąże się w sercach i umysłach polskiej klasy robotniczej i narodu polskiego z dwukrotnym, za życia naszego pokolenia, wyzwoleniem ojczyzny: z niewoli cara i kajzerów, z niewoli hitlerowskiej“.

Wiemy wszyscy, jak wielką pomoc okazał i nadal nam okazuje naród radziecki, kierowany przez Stalina. Pamiętamy i nigdy nie zapomnimy, że w najcięższych dla siebie chwilach walki z hitlerowskim najeźdźcą, naród radziecki dzielił się z nami bronią, uczył, szkolił i utrzymywał naszego żołnierza, że po wojnie, mimo ogromnych trudności gospodarczych, dzielił się z nami chlebem, niezależniając nas od pomocy imperialistów zachodnich, a tym samym od utraty suwerenności narodowej i państwowej.

Poszczególne etapy naszego rozwoju po wyzwoleniu, są wymownym świa-

dectwem przyjaźni, jaką okazuje nam naród radziecki pod wodzą Największego Przyjaciela Ludów Generalissimusa Stalina. Ustalenie granicy nad Odrą, Nysą i Bałtykiem, utworzenie podwalin Odrodzonego Wojska Polskiego i Ludowej Marynarki Wojennej, poparcie na arenie międzynarodowej, systematyczna, codzienna i wydatna pomoc we wszystkich dziedzinach naszego życia gospodarczego, wskrzeszenie Warszawy z ruin i zgłiszcz powojennych — wszystko to zawdzięczamy ZSRR, wszystko to nierozdzielnie łączy się z imieniem Stalina.

Czcią i miłością otaczają swego wodza i nauczyciela narody wielkiego Związku Radzieckiego. Pod wodzą Stalina i partii bolszewickiej, naród radziecki kroczył od zwycięstwa do zwycięstwa, zbudował socjalizm i tworzy ustrój komunistyczny.

Czcią i miłością otaczają Stalina — wodza i nauczyciela międzynarodowego ruchu robotniczego — ludzie pracy na całym świecie. Z jego imieniem na ustach walczyli i zwyciężali bohaterzy partyzanci i bojownicy ruchu oporu w okupowanych przez faszystów krajach Europy i Azji. Jego idea przewodzi zwycięskim, dobijającym wroga, żołnierzom Chińskiej Armii Ludowej. Jego idea przewodzi budowniczym pokojowej Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Od Oceanu Spokojnego po Łabę, setki milionów ludzi kierując się genialną nauką Stalina, buduje nowe życie, umacniając pokój i postęp. Imię Stalina prowadzi do walki klasę robotniczą we wszystkich krajach kapitalistycznych.

Wszędzie tam, gdzie trwa walka o wyzwolenie spod obcego ucisku, gdzie ludy kolonialne walcą o prawo do samookreślenia, o wolność, imię Stalina budzi wiarę w ostateczne zwycięstwo i dodaje sił do bezkompromisowej, wytrwałej i nieugiętej walki.

Prości ludzie na całym świecie przysłuchują się z napiętą uwagą każdemu słowu Stalina. Jego słowa są źródłem wiary dla każdego, komu drogą są wolność i postęp. Słowa Stalina są jednocześnie ostrzeżeniem dla wrogów ludzkości — imperialistów i podlegaczy wojennych, dowodzonych przez imperializm amerykański, usiłujący w myśl własnych ciasnych interesów i dla własnych zysków uwikłać świat w nową pożąną wojenną.

Dlatego też dzień 21 grudnia — dzień, w którym masy ludowe na całym świecie będą manifestowały swe przywiązanie do wodza i nauczyciela międzynarodowej klasy robotniczej, współtwórcy i budowniczego pierwszego w dziejach świata państwa socjalistycznego, genialnego kontynuatora nieśmiertelnego dzieła Lenina — stanie się jeszcze jedną potężną manifestacją na rzecz obozu pokoju, postępu demokracji i socjalizmu.

Na czele tego obozu stoi potężny Związek Radziecki oraz jego wódz — Józef Stalin, ten, który natchnął niezwyciężoną Armię Radziecką — siłę, która pokonała hitleryzm — i ten, którego imię mobilizuje masy całego świata do walki o pokój, do budowy nowego życia, do marszu ku socjalizmowi.

(rg)



Generalissimus STALIN

TWÓRCA FLOTY RADZIECKIEJ

Wielki współtwórca i kontynuator dzieła Lenina — Józef Stalin, w swej przysiędze nad trumną Lenina, powiedział: „A więc ślubujemy, towarzysze, że nie będziemy szczerzyć sił, aby umocnić naszą Czerwoną Armię, naszą Czerwoną Marynarkę!” Te słowa wyrażały wolę Partii, wolę całego narodu radzieckiego. Wypowiedział je najbliższy przyjaciel, uczeń i współtowarzysz wielkiego Lenina, który wraz z nim stał nad kolebką radzieckich sił zbrojnych.

Genialna myśl Józefa Stalina, jego niezłomna wola, postawa, wcielone w rewolucyjną walkę partii bolszewickiej, w twórczy wysiłek narodów radzieckich — uczyniły Związek Radziecki potężnym mocarstwem lądowym i morskim, a jego Siły Zbrojne najsilniejszymi na świecie.

Józef Stalin był od pierwszych dni władzy radzieckiej i jest po dzień dzisiejszy WODZEM, NAUCZYCIELEM I BUDOWNICZYM Radzieckich Sił Zbrojnych, a w ich składzie Radzieckiej Marynarki Wojennej, tej marynarki, na której tradycjach i doświadczeniach szkoli się kadry wojenno-morskie naszej ludowej ojczyzny.

STALIN — WÓDZ

Historia organizacji i działalności Radzieckiej Marynarki jest nierozdzielnie związana z imieniem Stalina. W latach wojny domowej Stalin był główną podporą i współbojownikiem Lenina w dziele organizacji obrony młodej Republiki Radzieckiej. W późniejszym okresie myśli i wola Stalina kierowały rozbudową Radzieckiej Marynarki, aby znów zabłysnął talentem wodza, w dniach Wielkiej Wojny Wyzwoleńczej.

W dniach wojny domowej Stalin kierował obroną Piotrogradu zarówno na lądzie jak i na morzu.

Do tego okresu należy zaliczyć także działania Floty Bałtyckiej, jak bombardowanie wybrzeży zajętych przez przeciwnika, postawienie zagród minowych, bój morski z torpedowcami i okrętami podwodnymi brytyjskiej floty interwencyjnej itd. Na Morzu Bałtyckim zatopiono wówczas 16 okrętów brytyjskich, 10 uszkodzono. Stalin osobiście kierował szturmem marynarki na forty Krasnaja Gorka i Sieraja Łoszaż.

Dowodząc obroną Carycyna Stalin kierował bezpośrednio również Flotyllą Wołżańską; nad Morzem Kaspijskim podlegała jego kierownictwu Flotylla Astra-

chańsko-Kaspijska, a na froncie zachodnim kierował operacjami Flotylli Dnieprowskiej.

W czasie odbudowy, a następnie budownictwa socjalistycznego Stalin bezpośrednio i żywo interesował się sprawami marynarki wojennej. Między innymi w honorowej księdze gości krążownika „Czerwona Ukraina“ znaleźć możemy skreślone w tym okresie przez Stalina następujące słowa: „Byłem na krążowniku „Czerwona Ukraina“. Byłem na wieczorze amatorskim. Ogólne wrażenie: nadzwyczajni ludzie, odważni, kulturalni towarzysze, gotowi na wszystko dla naszej wspólnej sprawy. Miło pracować z takimi towarzyszami. Miło walczyć z wrogami w oddziałach takich bojowników.“

Wielka Wojna Wyzwoleńcza narodu radzieckiego przeciwko Niemcom hitlerowskim była surowym sprawdzianem moralnych i materialnych sił państwa radzieckiego. Radzieckie Siły Zbrojne, pod dowództwem Generalissimusa Stalina w ciągu trzech lat same prowadziły walkę z niemiecko - faszystowskim najeźdźcą. Zwycięstwo stało się niezbitym dowodem wyższości państwowego i społecznego ustroju radzieckiego nad ustrojem państwa faszystowskiego, a więc również wojskowej organizacji państwa socjalistycznego nad wojenną machiną faszystowską. Twórcą zwycięstw był genialny wódz — Józef Stalin.

W rozkazie z dnia 22 lipca 1945 roku w ten sposób ocenił Generalissimus Stalin działania bojowe Radzieckiej Marynarki Wojennej: „...Działalność bojowa marynarzy radzieckich nacechowana była bezgraniczną wytrwałością i męstwem, wielką aktywnością bojową, mistrzostwem żołnierskim. Marynarze okrętów podwodnych, okrętów nawodnych, lotnicy morscy, artylerzyści i piechurzy — podjęli i rozwinęli wszystko, co cenne w wielowiekowej tradycji floty rosyjskiej. Na morzach — Bałtyckim, Czarnym i Barentsa, na Wołdze, Dunaju i Dnieprze marynarze radzieccy wypisali w ciągu 4 lat wojny nowe karty w księdze rosyjskiej chwały morskiej. Flota wypełniła całkowicie swój obowiązek wobec radzieckiej Ojczyzny.“

Po zakończonej wojnie obóz państw demokratycznych wszedł w okres odbudowy i utrwalania pokoju. W tym samym czasie obóz imperialistyczny zaczął coraz wyraźniej wprowadzać swą politykę wewnętrzną i zagraniczną na tory agresji i nowej wojny.

W tym poważnym okresie Marynarka Radziecka razem z całą Siłą Zbrojną Związku Radzieckiego otrzymała od swego wodza — Generalissimusa Stalina nowe zadanie bojowe — „...Czujnie strzec pokojowej i twórczej pracy radzieckiego narodu, niezawodnie zabezpieczyć interesy państwowe Związku Radzieckiego, a granice radzieckiej Ojczyzny uczynić niedostępne dla wrogów.“

W sierpniu 1947 roku Generalissimus Stalin odwiedził Flotę Czarnomorską, odbywając rejs na krążowniku „Mołotow“. Generalissimus Stalin długo rozmawiał z marynarzami i oficerami okrętu, interesował się warunkami, wyszkoleniem kadr i potrzebami floty. W ten sposób jeszcze raz potwierdziło się zawsze żywe i bezpośrednio zainteresowanie, jakie wódz radzieckich sił zbrojnych przejawia w sprawach marynarki wojennej Kraju Rad.

Dzięki kierownictwu Generalissimusa Stalina, siły zbrojne Związku Radzieckiego są dziś rękojmią pokoju, stanowią niezwyciężoną siłę, która swolm autorytetem krzyżowała i krzyżuje wszelkie agresywne plany imperialistyczne, udaremnia niekzemne knowania anglo-amerykańskich podżegaczy wojennych i ich titowskich pacholców.

STALIN — NAUCZYCIEL

Generalissimus Stalin jest twórcą nowej, radzieckiej nauki i sztuki wojennej, która rozwijała się i sprawdzała na placach boju wojny domowej i w obronie prze-

ciw obcym interwentom. Działając w myśl rozkazów Stalina, który kierował przeważnie wszystkimi ważniejszymi i decydującymi operacjami, Flota Radziecka zademonstrowała nową sztukę wojny morskiej, nieosiągalną w starej klasycznej szkole, jakiej holdują do dziś zachodni sztabowcy. Wyniesienie nauki wojennej radzieckiej na tak wysoki poziom możliwe było dzięki genialnemu, wnikliwemu umysłowi Stalina i usilnej, nieustrudzonej jego pracy.

„W okresie wojny domowej — wspomina Stalin — Lenin zobowiązał nas, młodych jeszcze towarzyszy z C. K. do „gruntownego opanowania sztuki wojennej“. W tym właśnie okresie, w artykułach i wystąpieniach Lenina i Stalina znaleźć możemy szereg wytycznych, będących faktycznie podstawą radzieckiej myśli wojennej. Na tej bazie Generalissimus Stalin rozwinął i podniósł na najwyższe szczyty naukę wojenną, która dziś nosi nazwę „stalinowskiej szkoły“.

Stalinowska nauka wojenna wyrosła na gruncie rozwijających się nowych sił społecznych socjalistycznego ustroju, nowych zadań i osiągnięć. Stalin, nie boi się podnieść ręki na to, co się przeżyło, co obumiera. Jest w dziedzinie nauki wojennej nowatorem w pełnym tego słowa znaczeniu.

Smiałe strategiczne i operacyjno-taktyczne plany Stalina, oparte na ściśle naukowych podstawach, na absolutnie realnej bazie — stanowią niezrównany wzór w dziejach sztuki wojennej.

Na zawsze w historii Radzieckiej Marynarki Wojennej pozostanie wnikliwy, opracowany podczas najazdu interwencyjnej floty brytyjskiej — leninowsko-stalinowski plan koncentracji floty, który w rezultacie ocalał Flotę Bałtycką. Mimo trwającej zimy, mimo poważnego braku załóg i paliwa, okręty Floty Bałtyckiej przeszły z Rewla do Helsinek, a następnie w trzech kolumnach, posuwając się za lodolamaczami — do Kronsztadu.

W czasie ostatniej wojny w niezwyklej sytuacji znalazła się Flota Czarnomorska, która po obsadzeniu przez nieprzyjaciela wszystkich baz straciła realne oparcie o zaplecze. Różni teoretycy wojenno-morscy głowili się wówczas nad problemem — czy okręty radzieckie ulegną samozatopieniu, czy zostaną internowane w portach tureckich. Panowie ci nie przewidzieli trzeciego rozwiązania, które przyniosły następne wypadki, kierowane genialnym umysłem Stalina. Oto okręty te przystąpiły do ofensywy, dopomagając w oswobodzeniu Noworosyjska, Krymu i Odessy!

Szereg podobnych kolejnych zwycięstw, które doprowadziły w rezultacie do klęski hitleryzmu — był niezbitym dowodem wyższości radzieckiej nauki wojennej, nad burżuazyjną „nauką“ imperializmu faszystowskiego.

Ale nowa nauka wojenna nie mogła pozostać tylko w teoretycznych rozprawach naukowych. W trosce o wyszkole-

nie nowych kadr marynarzy Generalissimus Stalin wydał specjalne zarządzenie w wyniku którego powstało wiele wojenno-morskich szkół różnych typów.

Obalone zostało ostatecznie burżuazyjne twierdzenie Mahana i Colomba, czołowych ideologów imperialistycznej myśli wojennej o prymacie marynarki wojennej, faszystowskiego teoretyka Douheta o prymacie lotnictwa czy hitlerowskiego — Guderiana o prymacie broni pancerniej. Nauka stalinowska wykazała jasno, że jedynie współdziałanie wszystkich rodzajów sił zbrojnych, ze szczególnym uwzględnieniem sił lądowych, zwartość zaplecza, „morale“ armii, słuszne podstawy społecznego i państwowego ustroju kraju walczącego, przy jednoczesnym sprawiedliwym celu prowadzonej wojny — decydują o jej wyniku.

W historii wojskowości spotykamy wielu wybitnych i utalentowanych teoretyków i dowódców, lecz żaden nie wzbogacił tak skarbcza nauki wojennej, jak uczynił to Józef Stalin.

STALIN — BUDOWNICZY

Po zakończeniu wojny domowej marynarka wojenna Związku Radzieckiego, jako siła bojowa, prawie nie istniała. Okręty Floty Bałtyckiej stały bez załóg. Najlepsze okręty Floty Czarnomorskiej zostały zatopione, pozostałe zaś uprowadzone przez interwentów i białogwardystów. Floty Północną rozgrabili angielscy interwenci, Amurską — Japończycy.

Partia bolszewicka na X Zjeździe WKP(b) postanowiła odbudować Marynarkę Wojenną. W tym celu jednak trzeba było rozbudować i przysposobić do tego przemysł radziecki. Zaolimi budowniczo- wie okrętowi, tacy jak na przykład Bohater Pracy Socjalistycznej Akauemik ZSKR A. N. Kryłow, mogli wreszcie całą swą wiedzę oddać na usługi ojczyzny. Kiedyś, nowatorskie pomysły Kryłowa, zastosowywane były ukradkiem, przed negującymi wszelki postęp i zapatrzonymi w zagranicę — dostojnikami carskimi. Teraz sam Kryłow przystąpił do planowania niezwykłych krawoznowików klasy „Kirov“. I tak jak we wszystkich dziedzinach, znów głównym motorem i siłą kierowniczą, która czuwała nad rozbudową floty był geniusz Stalina. To właśnie stalinowska polityka uprzemysłowienia kraju pozwoliła zwiększyć obronność Kraju Rad i rozbudować Marynarkę Wojenną.

Tak więc na realnej bazie przemysłowej rozwijać się zaczynała planowa rozbudowa floty, której trzon sformował Generalissimus Stalin. On był bowiem budowniczym pierwszych zespołów Floty Czarnomorskiej, istniejącej najpierw w formie Floty Azowskiej i Floty Północno-Zachodniego Rejonu, on ocalał Flotę Bałtycką i formował Flotę Astrachańsko-Kaspijską.

Dzięki Stalinowi powstała w roku 1932 Flota Oceanu Spokojnego, w roku 1933 Flota Północna. Stalin osobiście dokonał



J. W. Stalin na pokładzie krawoznowika czarnomorskiej floty „Czerwona Ukraina“ w dn. 25 lipca 1929 roku.

przeglądu pierwszych okrętów wojennych, które przybyły na Północ.

Związek Radziecki w okresie dwóch pierwszych pięcioletek stalinowskich zbudował cztery razy więcej okrętów wojennych niż Rosja carska w ciągu dziesięciu lat poprzedzających Pierwszą Wojnę Światową.

Już przed okresem Wielkiej Wojny Wyzwolenczej Marynarka Wojenna przedstawiała groźną siłę wojenną na morskich rubieżach ZSKR. W skład floty wchodziły pancerniki, krawoznowiki, niszczyce, torpedowce, okręty podwodne, okręty dozorujące, tralowce i jednostki pomocnicze. Znacznie wzmocniona została obrona wybrzeża. Wzrosła siła lotnictwa morskiego.

Po zakończeniu wojny Generalissimus Stalin pisał: „Naród radziecki chce widzieć swoją Marynarkę Wojenną jeszcze silniejszą i potężniejszą. Narod nasz wybuduje nowe okręty wojenne i nowe bazy. Zadaniem Marynarki Wojennej jest nieustannie przygotowywać i doskonalić kadry marynarzy, w pełni przyswoić doświadczenie Wojny Wyzwolenczej, podnieść kulturę morską, dyscyplinę i organizację w swych szeregach.“

Słowa Stalina wchodzą już w życie. W ramach nowej pięcioletki odbudowy i rozwoju gospodarki narodowej, nie pominięto marynarki wojennej. Ręką pomysłowego i szybkiego realizowania postawionych zadań jest należyte uprzemysłowienie baz, a w szczególności rozwój budownictwa okrętowego.

Przodująca nauka radziecka zdolna jest pod opieką Generalissimusa Stalina zabezpieczyć wysoki poziom i nieprzerwane doskonalenie się techniki morskiej. Dziesiątki pomysłów i prac, skierowanych ku ulepszeniu techniki okrętowej, ku zwiększeniu siły radzieckiego oręża morskiego, odznaczonych zostało w ostatnich latach Premią Stalinowską.

Naród Radziecki może być dumny ze swej marynarki, która wchodząc w skład Radzieckich Sił Zbrojnych tworzy wraz z nimi niezwykłą siłę, stojącą na straż światowego pokoju. Ze stanęła ona na takim poziomie, jest to zasługa całego narodu radzieckiego, rządu i partii, zasługa WODZA, NAUCZYCIELA I BUDOWNICZEGO Radzieckiej Marynarki Wojennej — Generalissimusa Stalina.



MINISTER OBRONY NARODOWEJ

MARSZAŁEK KONSTANTY ROKOSSOWSKI

Wzruszeniem głębokiej radości i dumy powitało wojsko Polskie w swoich szeregach i na czołowym stanowisku jednego z najlepszych synów narodu polskiego, żołnierza rewolucji socjalistycznej, jednego z najświetniejszych dowódców naszych czasów, pogromcę faszyzmu hitlerowskiego, wyzwoliciela ogromnych połaci ziemi polskiej.

Wojsko Polskie i cały naród widzi w Marszałku Rokossowskim uosobienie najlepszych cnót żołnierskich i najświetniejszych tradycji polskich walk wolnościowych „za naszą i waszą wolność”. Jego walka, jako żołnierza Wielkiej Rewolucji Październikowej, stanowi najpiękniejsze wcielenie wieloletniej ideowej spójni polskiej i rosyjskiej klasy robotniczej, stanowi żywy symbol wspólnej walki postępowych sił obu narodów o wolność polityczną, przeciwko carskim i kapitalistycznym ciemnościom.

Dziś Marszałek Rokossowski wrócił do Polski Ludowej, o którą walczył jako młody robotnik warszawski, dla której nie przestawał walczyć w szeregach Armii Wyzwoleńczej, do Polski, w której kontynuować będzie walkę i pracę dla ideałów, przyświecających mu przez całe życie — dla lepszego jutra naszego narodu, dla lepszego jutra ludzkości. Naród polski wita w nim kontynuatora sławnych tradycji Tadeusza Kościuszki, Henryka Dąbrowskiego, Józefa Bema, Jarostawa Dąbrowskiego, Karola Świerczewskiego-Waltera i tylu innych wielkich Polaków, którzy rozumeli, że przyszłość i rozwój Polski są nieodłącznie związane ze zwycięstwem światowych sił postępu, którzy bili się wszędzie tam, gdzie toczyły się boje o wyzwolenie ludów.

Powołanie Marszałka Rokossowskiego — znakomitego stratega i dowódcy, zwycięzcy spod Moskwy, Stalingradu i Kurska, znad Wisły, Odry i Łaby — na stanowisko Ministra Obrony Narodowej, jest ogromnym wzmocnieniem naszego wojska, jest gwarancją dalszego, nieustającego rozwoju naszej siły obronnej w służbie Polski Ludowej, w służbie pokoju.

W dobie, kiedy po zachodniej stronie Łaby imperialiści amerykańscy usiłują rozpalić odwetowe, antypolskie dążenia pogrobowców hitleryzmu, kiedy podszechuwaną przez Waszyngton imperialiści niemieccy próbują wygrażać naszym granicom na Odrze i Nysie — staje na czele naszej siły zbrojnej człowiek, pod którego dowództwem granice te zostały wykute, który jest jednym z pogromców imperializmu hitlerowskiego. Ostudził te zapaly współczesnych hitlerowców oraz ich protektorów i przypomniał im, że granica na Odrze i Nysie jest nienaruszalną granicą pokoju — pokoju dla Polski i dla całego świata.

Kiedy pamiętnego lipca 1944 r. wojska radzieckie w ciężkich walkach z najeźdźcą hitlerowskim storsowały Bug i zaczęły wyzwalać ziemię polską — rozradowani mieszkańcy wsi i miast Lubelszczyzny, cisnąc się w podzięcie do radzieckich maszyn bojowych i samochodów, zwrócili uwagę na wysoką, smukłą postać dowódcy wyzwoleniczych wojsk, który z uśmiechem szczęścia i wyraźnym rozrzwieniem ścisłai wyciągające się do nlego dłonie.

Gdy przemówił, odpowiadając na gorączkowe słowa dziękczynienia, okazało się, że mówi piękna, czysta polszczyzna.

Polak? Tak jest, Polak, rodem z Warszawy. Polak — czołowym dowódcą wyzwoleniczych oddziałów radzieckich!

Lotem błyskawicy rozeszła się ta wieść na szlaku wyzwoleniczym armii. Setki tysięcy Polaków powtarzało sobie z dumą, że na czele wojsk radzieckich, które wyzwalają Lubelszczyznę, stoi rodak warszawski, słynny marszałek najlepszej armii świata.

Takie było powitanie Marszałka Konstantego Rokossowskiego z ziemią ojczystą — po 30 latach rozłąki.

DZIECIŃSTWO

Konstanty Rokossowski urodził się w roku 1896 w Warszawie, w rodzinie maszynisty kolejowego, Ksawerego Konstantego Rokossowskiego.

Ojciec, ciężko kontuzjowany w katastrofie kolejowej i pozbawiony jakiegokolwiek pomocy socjalnej, zmarł w roku 1904.

W 1910 roku umiera mu matka. Niespełna 14-letni chłopiec musi żegnać się z dzieciństwem, ze szkołą, z nauką, której tak gorąco łaknął. Trzeba było dzielić los robotniczego dziecka owych czasów — wziąć się do pracy i zarabiać na utrzymanie.

PIERWSZA WALKA

Młodziacy Kostek Rokossowski zaczyna pracować w fabryce trykotarskiej przy ul. Szerokiej. W poszukiwaniu solidnej kwalifikacji przerzuca się jednak wkrótce na inną robotę i rozpoczyna pracę w warsztatach kamieniarskich majstra Wysockiego na Pradze. Kiedy warsztat uzyskuje roboty przy budowie mostu Poniatowskiego na Wiśle, Kostek Rokossowski jest jednym z najrzeczniejszych kamieniarzy, obcocywujących granitowe części mostu.

Jest rok 1912. Po krwawej masakrze robotników rosyjskich nad Leną, w dalekiej Syberii, ogarnia całe imperium carskie potężna fala strajków i manifestacji. Strajkują robotnicy Moskwy i Piotrogradu, strajkuje również proletariat Warszawy, ramię przy ramieniu z robotnikami rosyjskimi przeciwko wspólnemu wrogowi — caratowi i kapitalistom.

Plomień walk ogarnia także robotników kamieniarskich. Młodziacy Rokossowski wraz z towarzyszymi pracy bierze udział w potężnej manifestacji robotników warszawskich. Następuje szarga carskich żandarmów. Pod ich ciłkami pada chorąży demonstracji. Sztandar, czerwony sztandar robotniczy, symbol nieugiętej walki o wolność, jest zagrożony!

Jednym skokiem dopada Kostek sztandaru. Nie, nie wolno go przecież oddać w ręce wroga. Chwyta za drzewce, energiczne pochlgnęcie — i oderwany od drzewca sztandar jest już w ręku Kostka, już znika pod bluzą na piersiach chłopca. W tej chwili ciężka łapa żandarma spada na jego ramie.

Następują ponure młsające w celli więziennej na Pawlaku — rozjaśnione jedynie rozmowami ze starszymi towarzyszami doli, którzy młodemu robotnikowi zaczynają objawiać prawdę walki klasowej o lepszą przyszłość ludu i ojczyzny.

WOJNA

Po wyjściu z wężenia Kostek przenosi się do Grójca pod Warszawę. Tutaj w 1914 r. zostaje powołany, jak wszyscy jego rówieśnicy w wieku poborowym, do wojska carskiego.

Zaczyna coraz lepiej pojmować, że aby marzenia jego spełniły się, trzeba obalić panowanie cara i panowanie kapitalistów, trzeba, by lud sam wziął w swoje ręce swoje losy.

Teraz dociera do świadomości Konstantego Rokossowskiego głos socjalizmu, głos Lenina i Stalina.

Cóż dziwnego, że na pierwszy zew rewolucji, Rokossowski staje w jej szeregach? Rozumie przecież, że tu na polach walk rewolucyjnych o władzę radziecką, rozstrzygają się również losy Polski. To przecież rewolucja radziecka proklamowała głośno i bez zastrzeżeń niepodległość Polski. Rozumie więc — że sprawa Rewolucji Październikowej jest sprawą ludzi pracy na całym świecie, że wyzwolenie ludu rosyjskiego z jarzma kapitalistycznego zapowiada również — wcześniej lub później wyzwolenie ludu polskiego.

POD SZTANDAREM REWOLUCJI

W dniach Wielkiej Rewolucji Październikowej Konstanty Rokossowski wraz z innymi rewolucyjnymi żołnierzami przekształca swój pułk w jednostkę Czerwonej Gwardii.

Wojska Kołczaka zostały rozbite przez Armię Czerwoną, sam Kołczak rozstrzelany w Irkucku. Ale młody kawalerzysta jeszcze prowadzi swój czerwony pułk na wschodnią stronę Jeziora Bajkalskiego, jeszcze gromi interwencyjne oddziały japońskie pod Ułan-Ude, jeszcze bierze udział w rozbięciu oddziałów kontrrewolucyjnych barona Ungerna-Sternberga na płaskach Mongolii.

STUDIA WOJSKOWE

Revolucja zwyciężyła. Armia Czerwona pokonała kontrrewolucyjne oddziały carskich generałów i burżuazji rosyjskiej oraz armie interwencyjne 14 państw kapitalistycznych. Rozpoczął się okres twórczej, pokojowej pracy Republiki Radzieckiej.

Rokossowski pozostaje w Armii Czerwonej i pracuje nad umocnieniem i rozbudową sił zbrojnych, stojących na straży państwa robotników i chłopów — dumy i nadziei mas ludowych całego świata.

W 1925 roku kończy ze znakomitymi wynikami Wyższą Szkołę Wojskową, a w r. 1929 — Wyższe Akademickie Kursy Sztabu Generalnego. Dowodzi brygadą kawalerii, potem dywizją kawaleryjską i wreszcie korpusem kawaleryjskim.

W chwili wybuchu wojny radziecko-niemieckiej Konstanty Rokossowski dowodzi korpusem pancernym w stopniu generała-majora.

W OBRONIE MOSKWI

Wykorzystując czynnik zdradzieckiego zaskoczenia oraz początkowej przewagi sprzętu technicznego potężne zagony hitlerowskie zmierzły ku sercu państwa socjalistycznego — Moskwi.

Ale w Moskwie był Stalin, a w Armii pod jego genialnym kierownictwem znakomici dowódcy, wchowankowie stalinowskiej strategii i taktyki. Wśród nich również gen. Rokossowski.

Jednym z najbardziej odpowiedzialnych odcinków w tym planie, obronę szosy prowadzącej z Wołokołamska do Moskwy powierzył Stalin 16 armii, dowodzonej przez gen. Rokossowskiego. Od połowy października do końca listopada armia Rokossowskiego bohatersko odparła wszędzie ataki potężnie opancerzonej, tak zwanej „północnej grupy uderzeniowej” nieprzyjaciela.

5 grudnia rozpoczęło się natarcie radzieckie, które doprowadziło do odrzucenia Niemców spod Moskwy.

OBRONA STALINGRADU

W czerwcu 1942 roku bohater spod Moskwy, gen. lejtnant Rokossowski zostaje mianowany dowódcą Frontu Briańskiego. Ponieważ jednak na tym odcinku panuje wówczas względna cisza, zostaje w dwa miesiące później przeniesiony przez Kwatery Główną na stanowisko dowódcy Frontu Dońskiego, przed którym stało właśnie zadanie wzięcia udziału w operacji stalingradzkiej.

19 listopada wojska Frontu Dońskiego pod dowództwem gen. Rokossowskiego ruszyły z rejonu na północ od Stalingradu ku południowi, pierwszego dnia natarcia przełamały obronę niemiecką, przebieg w ustawicznych walkach około sto kilometrów i połączyły się z jednostkami pancernymi, idącymi jednocześnie od południa. W ten sposób zgrupowanie wojsk niemieckich pod Stalingradem zostało zamknięte stalową obręczą.

Następne zadanie — rozbić i zniszczyć otoczonych wojsk — powierzył Generalissimus Stalin generałowi Rokossowskiemu. Zadanie to zostało wykonane na mistrzowsku. 2 lutego 1943 roku przedstawiciel Kwatery Główniej, Marszałek Woronow i dowódca operacji gen. Rokossowski mogli zameldować Stalinowi o całkowitym rozbiću niemieckiego zgrupowania stalingradzkiego w sile 4 korpusów piechoty i 2 korpusów pancernych oraz o wzięciu około 90 tysięcy jeńców, w tym 23 generałów i jednego feldmarszałka.

Tego zimowego poranka mógł bogroczna hitlerowców snów Stalingradu powiedzieć sobie: dziś zostań położone podwaliny pod wyzwolenie Warszawy.

BOHATER ROZSTRZYGAJĄCYCH BOJÓW

Ciełka i trudna, ale pełna chwały, była droga Konstantego Rokossowskiego do Warszawy. Od granic Polski dzielili go spod Stalingradu jeszcze 2 tysiące kilometrów, wypełnionych hitlerowskimi wojskami, najeźzonymi bunkrami, pasami obronnymi i fortami.

Jako dowódca Frontu Centralnego bohatersko wytrzymał wraz ze swymi żołnierzami w roku 1943 pod Kurskiem potężną próbę rozpaczliwej ofensywy hitlerowskiej.

Pod koniec 1943 roku gen. Rokossowski mianowany zostaje dowódcą 1 Frontu Białoruskiego. Na czele wojsk tego frontu bierze udział w wyzwoleniu Białorusi. Otacza i niszczy bobrujskie zgrupowanie hitlerowców; wyzwala Stuk, Stolpce i Nieswież, współdziała w natarciu na Mińsk, dociera do Prypeci, stąd zawraca na południe, 6 lipca 1944 roku wyzwala Kowel i na czele swych wojsk idzie niepowstrzymanie na Bug do Polski.

WŚRÓD POLSKICH ŻOŁNIERZY

Był to 1944 rok. 1 Armia podporządkowana została operacyjnie dowództwu 1. Frontu Białoruskiego i częstym gościem w jednostkach polskich był dowódca frontu.

Dumna była 1 Armia z takiego dowódcy Rodak — jednym z czołowych dowódców radzieckich, człowiek bliski Stalinowi. Łatwo wyobrazić sobie, jak przyjęli żołnierze polscy wiadomość, że to pod jego dowództwem będą forsować Bug i wyzwalać ziemię ojczystą.

(dokończenie na str. 8)



STALINGRAD



Słowo to zabłysło niczym błyskawica wolności w mrokach nocy i grozy, jaką hitlerowskie hordy rozciągnęły nad okupowanymi krajami. Stalingrad — to nie tylko klęska niemieckiego imperializmu, to równocześnie największe zwycięstwo pierwszego w świecie kraju socjalizmu, kraju wolności i sprawiedliwości społecznej.

Stalingrad stał się radością otuchą i nadzieją, stał się symbolem zwycięstwa wielkiej idei socjalizmu. Bohaterstwo żołnierza radzieckiego, walczącego pod Stalingradem, przechylilo ostatecznie szalę zwycięstwa, zadając decydujący cios hitlerowskiej bestii.

Ale nie po raz pierwszy Stalingrad odegrał tak wielką rolę. Jeszcze jako Carycyń, miasto to bronione przez Armię Czerwoną, dowodzoną przez Stalina, odegrało doniosłą rolę w walce o zwycięstwo Wielkiej Październikowej Rewolucji. Te sławne tradycje grodu Stalina znalazły godnych kontynuatorów wśród radzieckich żołnierzy i marynarzy, broniących go przed naporem hord hitlerowskich. Wraz z nazwą bohaterskiego miasta przeszły do historii i nazwiska wielkich dowódców, którzy w tej przełomowej, zwycięskiej operacji dowiedli bezwzględnej wyższości strategii stalinowskiej.

W gigantycznej operacji stalingradzkiej przejawiał się cały geniusz Generalissimusa Stalina. On to opracował plan operacji wojennych i współdziałania trzech radzieckich frontów, działających pod Stalingradem. On dawał wskazówki dowódcom frontów i zgrupowań tej miary, co marszałek Woronow i generał pułkownik Rokossowski. Stalin był też natchnieniem walczących bohatersko radzieckich żołnierzy i marynarzy, broniących Jego grodu. Jego słowa, skierowane w najcięższych dniach z Moskwy do obrońców Stalingradu, zagrzewały ich do walki, umacniały wiarę w zwycięstwo.

Jednym z największych bohaterów stalingradzkiego przełomu, którego imię okryło się chwałą światową, jest Marszałek Konstanty Rokossowski, jeden z najwybitniejszych wychowanków stalinowskiej szkoły dowódców i dowódca tej Armii, która przyniosła wyzwolenie naszej ojczyzny — nasz obecny Minister Obrony Narodowej. Przyjrzyjmy się bliżej wielkiej, stalingradzkiej operacji.

Jesienią 1942 roku pancerne dywizje hitlerowskiej armii docierały pod Stalingrad. W planach niemieckiego sztabu, zdobycie tego miasta odgrywało decydującą rolę. Tu zamierzano przeciąć wielką i ważną arterię

kommunikacyjną, Wołgę, stąd miało wyjść okrażające uderzenie na Moskwę. Na Stalingrad rzucano najlepszą, wypróbowaną w wielu bojach 6 armię.

W połowie listopada w mieście rozgorzały najcięższe walki. Żołnierze radzieccy dawali dowody bezprzykładnego wprost bohaterstwa, broniąc tygodniami oddzielnych domów i piwnic.

W tym czasie na Kremlu odbywały się ostatnie narady nad planem odciążenia, otoczenia i zmiądzenia armii, oblegającej bohaterskie miasto.

Jednym z uczestników tej ważnej narady był generał Rokossowski. Zdobył on już sobie sławę jako obrońca Moskwy, kiedy stojąc na czele 16 armii, rozbił wszystkie niemieckie ataki, zmuszając do zaniechania ofensywy na tym odcinku. Napotykać na zdecydowany opór, hitlerowskie dowództwo postanowiło wówczas uderzyć na stolicę z południa, od Stalingradu. Ale tu wojska faszystowskie spotkały się z bohaterskimi armiami, dowodzonymi przez generała Rokossowskiego. W międzyczasie bowiem Stalin powierzył mu dowództwo Frontu Dońskiego, który miał przełamać linię niemiecką i otoczyć 6 armię.

Armie generała Rokossowskiego, składające się z korpusów czołgów i kawalerii ruszyły 19 listopada do ataku i już 23 przebiły się przez linię niemiecką, spotykając się z wojskami działającymi od strony południowej pod Kałaczem. Rozkaz Stalina został wykonany: 6 niemiecka armia znalazła się w potrzasku.

Generał Rokossowski został dowódcą wojsk, mających za zadanie zlikwidowanie tej armii. Przez długie cztery miesiące trwały żaźarte boje. Potężne ciosy armii generała Rokossowskiego i artylerii marszałka Woronowa, zmusiły jednak hitlerowską armię do kapitulacji.

Pod ultimatum wystosowanym do kapitulującego sztabu 6 armii i pod raportem o zwycięstwie, wysłanym do Stalina, widniały podpisy marszałka Woronowa i generał-pułkownika Rokossowskiego.

Nastąpił przełomowy punkt wojny. Hitler stracił 330 000 żołnierzy, w tym 200 000 jeńców, 1 500 czołgów, 5 700 dział i 60 000 samochodów. Cios ten zachwiał od podstaw niemiecką machinę wojenną. Wielkie, stalinowskie dzieło pogromu hitlerowskiego najeźdźcy zostało uwieńczone pełnym sukcesem. W sukcesie tym nie miała rolę odegrała Wołżańska Flotylla. Trałowce oczyszczały wody Wołgi od zrzuconych przez wroga samoloty min, kanonierki i monitory wspierały swym ogniem bohaterskich obrońców, a transportowce pod gradem pocisków dostarczały posiłków. Marynarze Flotylli z równym poświęceniem walczyli na pokładach swych okrętów, jak i na ulicach bohaterskiego Stalingradu.

Wielkie i decydujące, stalingradzkie zwycięstwo wejście nie tylko do sławnej historii Armii Radzieckiej i Kraju Rad, ale i do historii ludzkości, jako najwspanialszy wycieczny natchnionych wielką ideą, wolnych ludzi. A wraz z nim do historii tej wejście imię jednego z największych dowódców walczących zwycięsko o wolność narodów i jednego z twórców tego wielkiego zwycięstwa — imię Marszałka Konstantego Rokossowskiego.

M I C H A Ł K A S P R Z A K

(dokończenie ze str. 7)

NA ZIEMI OJCZYSTEJ

22 lipca gen. Rokossowski na czele wojsk I Frontu Białoruskiego wyzwala Chełm. Tego samego dnia na tym pierwszym skrawku wyzwolonej ziemi polskiej konstituuje się pierwsza władza ludowego państwa — Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego. Zostają położone pierwsze fundamenty pod Polskę, o której snły pokolenia robotników polskich, o której snł również niedługo młody kamieniarz warszawski — pod Polskę bez ucisku i wycisku człowieka przez człowieka.

23 lipca wyzwolony został Lublin, potem Deblin i Puławy, potem Łuków, Siedlce, Garwolin, Mińsk Mazowiecki. W zaciętych walkach z doborowymi dywizjami SS, które stawiają rozpaczliwy opór, jednostki radzieckie, a obok nich i dywizje polskie, posuwają się naprzód i 14 września wyzwalają Pragę. Dowódca frontu staje nad Wisłą.

NAD WISŁĄ

W początkach sierpnia 8. Armia Gwardyjska, wstawiona w walki pod Stalingradem, forsuje Wisłę pod Warką i tworzy tam przyczółek, wściekle i długotrwałe atakowany przez doborowe pancerne jednostki niemieckie. W walkach o utrzymanie przyczółka wstawia się również polska 1 Brygada Pancerna.

Jednocześnie następują próby sforsowania Wisły pod Deblinem i Puławami, krwawo odparte przez nieprzyjaciela. Z kolei trwa zacięta walka o Pragę, a w dwa dni po jej wyzwoleniu dowódca frontu nakazuje rozpocząć próby sforsowania Wisły w samej Warszawie, by przyjąć z pomocą powstańcom. Artyleria Frontu udziela jednocześnie potężnej pomocy powstańcom: lawina ognia i stali spada na stanowiska niemieckie. Samoloty radzieckie dokonują noc w noc zrzutów broni, lekarstw i żywności dla powstańców. Dzieje się to, pomimo że zbrodnicze dowództwo AK odmówiło porozumienia się w tej sprawie z Armią Radziecką. Bohaterskie próby utrzymania się polskich jednostek na Czerniakowie zawiodły z powodu zdradzieckiej i kapitulanczej postawy Bora, który nakazuje powstańcom wycofać się z terenów objętych operacją.

Syn warszawskiego kolejarza, robotnik polski Konstanty Rokossowski wraca do Polski nie tylko jako jeden z czołowych dowódców Armii Radzieckiej, walczącej o wolność ludów, ale także jako dowódca dziesiątek tysięcy żołnierzy polskich, walczących o wolność swej ojczyzny.

NA PRUSY I NAD BAŁTYK

W końcu 1944 roku Marszałek Konstanty Rokossowski obejmuje dowództwo II Frontu Białoruskiego i otrzymuje zadanie współdziałania w uderzeniu na Prusy Wschodnie.

Marszałek Rokossowski rozpoczął natarcie 14 stycznia 1945 roku. W pięć dni potem wyzwolona została Miława, Działdowo i Płońsk, potem Olsztyn i Malborg, a bardziej na zachód — Toruń.

Jednocześnie lewe skrzydło wojsk Marszałka Rokossowskiego ruszyło wzdłuż Bałtyku, wyzwalałaj Elbląg, Grudziądz, wreszcie Gdynię i Gdańsk oraz Koszalin i Szczecin. W walkach o Gdynię i Gdańsk brała udział pod dowództwem Marszałka Rokossowskiego Brygada Pancerna im. Bohaterów Westerplatte.

Wspaniały szlak bojowy bohaterskiego Marszałka zakończył się na Łabie.

Marszałek Konstanty Rokossowski został przez rząd radziecki dwukrotnie odznaczony zaszczytnym tytułem Bohatera Związku Radzieckiego, pięciokrotnie orderem Lenina, sześciokrotnie orderem Czerwonego Sztandaru. Rząd polski nadał Marszałkowi Konstantemu Rokossowskiemu najwyższe odznaczenia państwowe: order Grunwaldu I klasy i Virtuti Militari I klasy z gwiazdą oraz medale: za Warszawę, za Odrę i Nysę, za Zwycięstwo. Marszałek Rokossowski odznaczony jest również mongolskim orderem Czerwonego Sztandaru, francuską Legią Honorową I klasy oraz gwiazdą „Grand Officier”, angielskim krzyżem komandorskim Łaźni i Gwiazdą, amerykańskim orderem „Legion of Merit” oraz duńskim Krzyżem Chrystiana X.

ZNOWU W OJCZYŹNIE

Z uczuciem głębokiej radości i dumy wita Wojsko Polskie w swoich szeregach i na czołowym stanowisku jednego z najlepszych synów narodu polskiego, żołnierza Rewolucji Radzieckiej, sławnego dowódcę stalinowskiej szkoły, pogromcę faszyzmu hitlerowskiego, wyzwoliciela ogromnych polaci ziemi polskiej.

Całym swoim życiem rewolucjonista i żołnierza Marszałek Konstanty Rokossowski do brzo zasłużył się sprawie wolności ludów, dobrze zasłużył się narodowi polskiemu.

WZMÓC CZUJNOŚĆ

Słowa referatu Bolesława Bieruta, wygłoszone na III Plenum KC PZPR, mówiące o wielkich osiągnięciach gospodarczych i cyfry komunikatu Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, podające wykonanie Trzyletniego Planu Odbudowy, spotkały się z gorącym i radosnym przyjęciem w masach pracujących naszego kraju. Przedterminowe wykonanie Planu Trzyletniego, w ciągu 2 lat i 10 miesięcy, jest naszym wielkim sukcesem. Prezydent Bolesław Bierut powiedział: „Z tego, czegośmy dokonali w ciągu tych trzech lat, mamy prawo być dumni jako Państwo i jako Naród, jako klasa robotnicza i jako Partia”.

Te wspaniałe sukcesy w odbudowie i rozbudowie naszej gospodarki narodowej powitane zostały z radością i uznaniem przez cały, światowy obóz pokoju i postępu, gdyż przyczyniły się wydatnie do wzmocnienia jego pokojowej siły i znaczenia. Nasze imponujące osiągnięcia są jednak wyraźnie nie w smak imperialistycznym podżegaczom wojennym, którzy za wszelką cenę usiłowali przeszkadzać nam w pokojowej, twórczej pracy, usiłowali narzucić nam swą histerię wojenną i wszelkimi sposobami starali się rozbić jedność naszego narodu. W tym celu posługiwali się oni różnymi metodami, nie cofając się przed najohydniejszymi. Na ich to „zlecenie” działał rozbijacko Mikołajczyk i jego zbrodnicze bandy, za ich dolary i funty mordowano najlepszych synów ludu polskiego. Oni to nasyłali do naszego aparatu państwowego szpiegów, sabotażystów i dywersantów.

Czym wspanialsze stają się nasze osiągnięcia, czym potężniejsze stają się siły pokoju i postępu, tym bardziej wściekle stają się usiłowania imperialistów zmierzających do siania dywersji i sabotażu w krajach demokracji ludowej. Pokonany w otwartej walce wróg, usiłuje również w naszym kraju prowadzić swą niecną robotę, wykorzystując w tym celu swych zręcznie zamaskowanych agentów, wywodzących się z „osławionej dwójki” sanacyjnej, współpracującej, zarówno przed wojną jak i w czasie okupacji z gestapo. Taką zbrodniczą agenturą, była „dwójkarska” grupa Lechowicza i Jaroszewicza.

Dywersanci kapitalistyczni wykorzystywali dla swych zradzieckich celów ślepotę polityczną i zeniły liberalizm niektórych ludzi, decydujących o składzie personalnym tvch. lub innych instytucji. Podczas obrad III, historycznego Plenum KC PZPR, napiętnowano nie jeden przykład takiej ślepoty politycznej i oportunistycznej w sprawach kadr — uprawianych jeszcze w czasach okupacji i kontynuowanych również po wyzwoleniu, przez takich ludzi jak Władysław Gomułka, Marian Spychalski i Zenon Kliszko, którzy do aparatu władzy państwowej wprowadzili wieloletnich działaczy sanacyjnych, pracowników „dwójki” i innych wywiadów.

W swej zbrodniczej działalności przeciwko krajom demokracji ludowej, imperialiści korzystają również szeroko z swojej najbardziej służalczej agentury — faszystowskiej klikki Tito. Wysługując się swym mocodawcom z Wall-Street, klika Tito nie tylko zaprzedał najżywniejsze interesy i niepodległość, bohaterskich narodów Jugosławii, lecz usiłuje także podważyć władzę ludową w krajach demokracji ludowej. Te zbrodnicze knowania zostały jednak w porę zdemaskowane przez uchwałę Biura Informacyjnego,

a następnie przez proces Rajka, który wykazał całą podłość i ohydę klikki Tito, jako agentury imperializmu.

Mimo dotychczasowych klęsk i porażek wróg nie daje za wygraną, lecz usiłuje dalej prowadzić swą niecną robotę. Wykazał to ostatni proces Petrovica w Katowicach, mówią o tym też takie fakty, jak podpalenie hali Zakładów Budowy Maszyn w Elblągu i ostatnie aresztowanie działającego w Szczecinie, pracownika francuskiego konsulatu, będącego jedynym z kierowników francuskiej szajki szpiegowskiej w Polsce, a do którego „obowiązków” należało m. in. dostarczanie informacji o polskich portach.

Te dwa ostatnie fakty nakazują zwrócić szczególnej uwagi na wzmocnienie czujności wśród mas pracujących Wybrzeża. Musimy podnieść czujność, musimy w tym celu przeprowadzić szeroką pracę uświadamiającą. Trzeba, aby każdy uświadamiał sobie, że zbudowane wielkim wysiłkiem i ofiarnością polskiego robotnika porty i statki, stocznie i zakłady przemysłowe Wybrzeża, stanowią wielką wartość, do której wróg nie może uzyskać dostępu. To też marynarze polscy muszą być szczególnie czujni zarówno w portach własnych, jak i obcych, to też każdy mieszkaniec Wybrzeża, jak każdy obywatel naszego ludowego państwa, winien wzmocnić swą czujność i strzec głęboko tajemnicy państwowej.

Trzeba pamiętać, że nawet najbliższa, zdawało by się lekkomyślna informacja, może być wykorzystana przez wroga na szkodę państwa, trzeba więc być czujnym na każdym kroku i demaskować ukrytych agentów, wrogów naszego ludowego państwa. Stojąc na straży naszych morskich granic, na straży naszych wielkich osiągnięć na morzu musimy wzmocnić swą czujność.

Pamiętajmy, że jeśli działalność naszych wrogów nie przyniosła takich skutków, jakie planowali, jeśli mimo i wbrew ich działalności, masy ludowe naszego kraju kroczą od zwycięstwa do zwycięstwa — to dlatego, że partia robotnicza, która masom tym przewodzi, posiada stare tradycje walki rewolucyjnej, że umiała ona i umie walczyć skutecznie z przejawami oportunistycznym we własnych szeregach, że umie ucylić się i wyciągać wszystkie wnioski z historycznych doświadczeń wielkiej WKP(b), że kieruje się ona w swoim działaniu niezawodną busolą przodującej nauki społecznej, marksizmu-leninizmu, że na jej czele stoją zahartowani w bojach o wyzwolenie mas ludowych działacze — krew i kość z kości ludu pracującego. To dlatego wreszcie, że za tą partią, za partią klasy robotniczej, i pod jej przewodem kroczą milionowe masy pracujące naszego kraju, które z własnego doświadczenia przekonały się, że partia zawsze prowadziła je i prowadzi drogą zwycięstw i osiągnięć.

I my marynarze Polskiej Floty i pracownicy portów, stoczni i zakładów przemysłowych Wybrzeża, my którym przypadł w udziale zaszczyt stać na straży bezpieczeństwa i potęgi gospodarczej wybrzeża polskiego — wybrzeża, którego wyzwolenie okupione zostało szczerze krwią żołnierza radzieckiego i polskiego, które odbudowane zostało gigantycznym wysiłkiem polskiego robotnika przy pomocy Związku Radzieckiego, nie pozostaniemy w tyle.

Słowa Prezydenta Bieruta o wzmoczeniu czujności znajdują w nas wiernych i konsekwentnych wykonawców. (Jw)



DLA DOBRA POLSKI LUDOWEJ

WACŁAW BARCIKOWSKI
PRZEWODNICZĄCY RADY NACZELNEJ PZZ
CZŁONEK RADY GŁÓWNEJ LM

Polski Związek Zachodni i Liga Morska w latach powojennych stosownie do programu i zadań, włożyły każda na swoim odcinku wielki wkład w odbudowę zniszczonego kraju, w utrwalenie zdobytych demokratycznych i rozkwitu Polski Ludowej.

Zarówno Polski Związek Zachodni, jak i Liga Morska, bezpośrednio po zakończeniu II Wojny Światowej reaktywowały swą działalność, odrzucając sanacyjne i endeckie koncepcje ideowo - programowe. Stanąwszy na wyraźnej platformie ludowo-demokratycznej, w sposób konkretny przyszyły z pomocą naszemu państwu w organizowaniu życia społecznego, w usuwaniu dotkliwych ran, zadanych naszej ojczyźnie przez hitlerowskie Niemcy, w budowie fundamentów Polski Ludowej z granicą na Nysie Łużyckiej, Odrze i Bałtyku, o którą walczył polski lud pracujący. Oba więc organizacjom przyswiecał jeden wspólny cel.

Polski Związek Zachodni zapisał się chlubnie w pamięci tych wszystkich Polaków, których Niemcy hitlerowskie wypędzili w pierwszych latach okupacji z ziem wielkopolskiej, pomorskiej i śląskiej, a którzy przy wydatnej pomocy organizacji mogli szybko i bez trudności powrócić do swych domów po wielkich zwycięstwach Armii Czerwonej i walczącego u jej boku Wojska Polskiego.

Wysiłki Polskiego Związku Zachodniego dały pozytywne osiągnięcia wśród milionowej rzeszy polskiej ludności, osiadłej od wieków nad Nysą Łużycką, Odrą i Bałtykiem. Gdy ludność ta po długiej niewoli wróciła do Macierzy, znalazła w Polskim Związku Zachodnim oparcie podczas wielkiego procesu odbudowy rodzimej kultury na ziemiach Nadodrzańskich i Nadbałtyckich. Polska ludność rodzima między innymi dzięki pomocy Polskiego Związku Zachodniego włączyła się w nurt naszego życia politycznego, gospodarczego i spo-

lecznego. A kiedy siły wrogie Związkowi Radzieckiemu i państwu demokracji ludowej, popierane przez Watykan, poczęły podważać nasze prawo do Ziemi Zachodnich i Nadmorskich, prawa do budowy pokojowej przyszłości i dobrobytu, Polski Związek Zachodni zajął zdecydowane stanowisko, mobilizując masy członkowskie i postępującą część społeczeństwa, do przyjęcia zdecydowanej postawy, oraz do podjęcia walki o bezpieczeństwo świata razem z całym obozem pokoju i postępu.

Polski Związek Zachodni w zakresie swojego programu położył również zaślęgi przy nawiązaniu pozytywnej łączności z wychodźstwem za granicą, szczególnie na terenie Niemiec, wysuwając skutecznie hasło powrotu do kraju i budowy Polski Ludowej.

Równie wielkie i poważne zadania wypełniła Liga Morska biorąc aktywny udział w rozbudzeniu nowego życia na Wybrzeżu, odbudowie portów, rozwoju życia kulturalnego na ziemiach nadmorskich, wyszkoleniu kadr pracowników morza. Przyczyniła się ona w znacznym stopniu do spopularyzowania znaczenia naszego Wybrzeża oraz wartości morza i morskich granic dla Polski, a podczas corocznych „Dni Morza”, jak i w wielu wydawnictwach, w stałej akcji odczytowej i szkoleniowej — wykazała naprawdę imponujące osiągnięcia Polski Ludowej na Wybrzeżu od Szczecina i Swinoujścia, poprzez Ustkę, Gdynię, Gdańsk po Elbląg i Braniewo.

Szczególą zasługą Ligi Morskiej jest jej wielki wkład włożony w rozbudzenie wśród szerokich rzesz młodzieży zainteresowania dla spraw morza, umiłowania sportów wodnych i turystyki.

W całej swej działalności powojennej Liga Morska, zrywając zdecydowanie z przedwojenną polityką kolonialną, stanęła na platformie demokratycznej w oparciu o przyjaźń między narodami, korzystającymi z wielkiego doświadczenia Związ-

ku Radzieckiego i jego niezawodną i konsekwentną polityką pokoju.

Zarówno Polski Związek Zachodni jak i Liga Morska znalazły po zakończeniu wojny wspólną platformę ożywionej działalności społecznej.

Podkreślić należy jednak, że w działalności Polskiego Związku Zachodniego jak i Ligi Morskiej zostały popełnione dość poważne błędy polityczne, szczególnie przez działaczy, związanych przed wojną z sanacją i endecją, którzy w początkowym okresie pracy świadomie weszli do naszej organizacji i pod maską „apolityczności” organizacji społecznych chcieli prowadzić reakcyjną i wrogą akcję. Niektórzy z naszych działaczy popełnili również pewne błędy z powodu niedostatecznej orientacji i przygotowania politycznego. Czujność polityczna kierownictwa P.Z.Z. i L.M. nie zawsze była dostateczna, aby temu przeciwdziałać. Toteż w obu organizacjach obserwowaliśmy poważne niedomagania natury organizacyjno - wykonawczej i politycznej.

Prowadzona dotąd współpraca Polskiego Związku Zachodniego z Ligą Morską w związku z planem 6-letnim wymaga znacznego rozszerzenia i pogłębienia. Wielkiego znaczenia nabiera przede wszystkim dalsze mobilizowanie jak najszerzszych rzesz społeczeństwa wokół zagadnień morskich, zacieśnienie współpracy między społeczeństwem a naszą Marynarką Wojenną, strażniczką pokojowej pracy Wybrzeża i Kraju, współdziałanie w budzeniu czujności narodu wobec faszyzmu niemieckiego.

Zagadnienie niemieckie nie istniałoby bez imperializmu anglo - amerykańskiego i poparcia Watykanu; dlatego walcząc z tym imperializmem, dążymy wraz z całym międzynarodowym obozem pokoju i postępu, pod przewodnictwem nieugiętego Związku Radzieckiego, do zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim krajom świata.

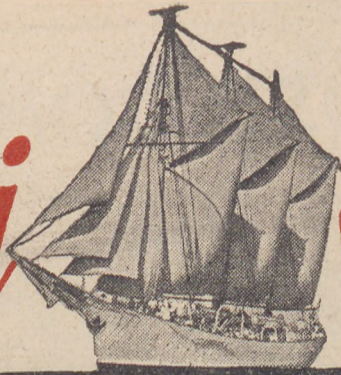
Te zagadnienia postawiły przed Polskim Związkiem Zachodnim i Ligą Morską, sprawę zmobilizowania członków w obu organizacjach, skupienia ich wysiłków wobec wielkich zadań, jakie stawia przed narodem plan 6-letni na odcinku morza i obrony morskiej kraju. Takie zaś postawienie problemu wymaga połączenia obu instytucji w jedną, silną organizację społeczną.

Zjednoczenie naszych bratnich organizacji będzie dalszym ogniwem procesu centralizacyjnego w państwie, który zmierza do najbardziej racjonalnego wykorzystania kadr ludzkich i przygotowania ich do podstawowych zadań, stojących przed Polską Ludową, a do tych zadań należy przede wszystkim rozbudowa gospodarki morskiej i obrona kraju od strony morza.

Polski Związek Zachodni i Liga Morska wykonały w ogólnych zarysach swoje dotychczasowe zadania. Ziemia nad Odrą, Bałtykiem i Nysą Łużycką zostały z niemałą ich pomocą zagospodarowane i zaludnione, polska ludność tych ziem pracuje na równi z resztą społeczeństwa, włączając się w nurt budowy socjalizmu. Jest dziś jedna Polska nad Nysą Łużycką i Odrą, nad Bugiem, Wisłą i Wartą, nad Bałtykiem, po Tatry i Karkonosze.

Stojąc wobec faktu zjednoczenia, Liga Morska i Polski Związek Zachodni świadome są wartości, jakie wnoszą przez koncentrację sił społecznych w budowę i rozwój naszego państwa ludowego, jak i wielkich zadań zjednoczonej organizacji nad zagospodarowaniem Wybrzeża i utrwaleniem granic morskich i Ziemi Zachodnich.

Pod żaglami Iskry



G D Y N I A - L E N I N G R A D - G D Y N I A

kpt. mar. F. J. Walicki

IV

CENTRALNE MUZEUM MARYNARKI WOJENNEJ ZSRR



Któregoś dnia, ale to już z całą załogą „Iskry“, z podchorążymi i kursantami, pojechaliliśmy mostem Republikańskim na drugą stronę Newy, na Wyspę Wasilewską, aby po kilku minutach jazdy samochodami, zatrzymać się u stóp dużego, pięknego budynku, podpartego rzędem białych kolumn i przypominającego swym wyglądem akropoliski Pantheon. Powitał nas tu mityczny bóg mórz i oceanów — Neptun, rozparty wygodnie, niczym na tronie, na przedniej fasadzie gmachu. Patrząc na jego spokojną, zadowoloną twarz, wykutą przed wiekami dłutem rzeźbiarza, można się było z łatwością domyślić, że bóg Neptun czuje się dobrze, siedząc nad wejściem do tego gmachu. I słusznie. Dłaczegożby się miał czuć inaczej, skoro w świątyni, której strzeże, mieści się jedno z największych morskich muzeów świata — Centralne Muzeum Marynarki Wojennej ZSRR.

Powstało ono jeszcze za czasów Piotra Wielkiego, w roku 1709, jako tzw. „Model-kamera“ i mieściło się w gmachu Admiralicji. Muzeum rozrastało się powoli, nie ciesząc się zbytnim poparciem u następców Piotra. Dopiero po Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej 1917 roku wygląd muzeum zmienił się do niepoznania. I nic dziwnego. Muzeum stało się własnością całego narodu, stało się ogromną księgą, na której stronicach wpisywać zaczął naród radowe i najslawniejsze dzieje swej floty i najpiękniejsze tradycje swych rewolucyjnych marynarzy. W roku 1940 Muzeum Marynarki Wojennej przeniesione zostało do obecnego gmachu i posiada już dzisiaj ponad 180 000 eksponatów.

★

Zwiedzając muzeum, już w hallu natknęliśmy się na szereg wspaniałych eksponatów w postaci dużych, kilkumetrowej długości, modeli okrętów dawnej floty rosyjskiej, wykonanych z najdrobniejszych szczegółami i z zadziwiającą dokładnością. Potem były szerokie schody, wysłane czerwonym sukniem, a potem przywitał nas Piotr Aleksiejewicz Romanow, odlany z ciemnego brązu, — założyciel dzisiejszego Leningradu, twórca floty rosyjskiej i jej pierwszy budowniczy. Stał smukły i wysoki u wejścia do pierwszej sali muzeum, poświęconej historii floty

rosyjskiej do roku 1917, pełnej szklanych gablotek, eksponatów i obrazów.

W sposób wyjątkowo jasny i przejrzysty opowiada ta sala o bojowej chwale rosyjskich marynarzy i o sławnych, rewolucyjnych tradycjach rosyjskiej floty. Idąc wzdłuż estetycznie urządzonego stoiska, pełnych dokumentów i pamłatek, modeli i makiet, czytaliśmy, niczym na stronach niezwykle podręcznika historii, dzieje wielowiekowych walk narodu rosyjskiego o dostęp do morza, dzieje niejednego wspaniałego zwycięstwa rosyjskich marynarzy. Jak w kalejdoskopie przesuwały się przed naszymi oczyma dzieje znamienitych zwycięstw floty rosyjskiej pod Gangućem, Czesmą i Synopą; dzieje bohaterstwa obrony Sewastopola w latach 1854-55; życiorysy i pamłatki po wspaniałych dowódcach floty rosyjskiej — Uszakowie, Nachimowie i Makarowie; po znakomitych odkrywca i podróżnikach — Kruzenszternie, Lisiańskim i Siedowie; wreszcie — po bohaterskich organizatorach i uczestnikach rewolucyjnych ruchów we flocie w latach 1905—1917, marynarzu Matuzence — przywódcy powstania na krążowniku „Potiomkin“, po lejtenancie Szmidcie i marynarzach Gładkowie, Antonience i Czasnikowie — organizatorach powstania na krążowniku „Oczakow“, i po wielu, wielu innych, nieraz bezimiennych bohaterach walk o wolność i sprawiedliwość, o nowy, socjalistyczny ustrój bez wyzysku człowieka przez człowieka.

Spośród pozostałych eksponatów, znajdujących się w pierwszej sali muzeum, na szczególną uwagę zasługuje kilkumetro-

wej długości czółno (a właściwie wydrążony pień dębowego drzewa), wydobyte 12 lat temu z dna Południowego Bugu na Ukrainie, a liczące przeszło 3 000 lat. Bezczennym eksponatem jest również słynna łódź żaglowa Piotra Wielkiego, zwana popularnie „dziadkiem rosyjskiej floty“, na której Piotr Aleksiejewicz Romanow, jeszcze jako młody chłopiec, uczył się sztuki żeglowania, a na której po 35 latach. 11 sierpnia 1723 roku, już jako car Rosji i zwycięzca nad flotą szwedzką, przyjmował defiladę swych okrętów.

Szczególną zasługą organizatorów muzeum było drobiazgowo opracowanie stoiska, poświęconych osiągnięciom rosyjskiej techniki wojenno-morskiej. Wśród wielu eksponatów o charakterze dokumentalnym widzieliśmy pierwsze przyrządy nawigacyjne, wykonane rękami rosyjskich rzemieślników, widzieliśmy model pierwszej na świecie młyny i pierwszej torpedy, których twórcą był rosyjski admirał Makarow, widzieliśmy wreszcie model pierwszego na świecie samolotu, zbudowanego przez oficera rosyjskiej marynarki wojennej, Aleksandra Możajskiego w roku 1882. Oglądaliśmy tu również stoisko, poświęcone pamięci wielkiego uczonego i budowniczego floty rosyjskiej, Akademika Nauk ZSRR — A. N. Kryłowa i pamłatkowe stoiska znakomitych ludzi nauki i sztuki, wyrosłych spośród marynarskiej braci — wynalazcy radia prof. A. S. Popowa, pisarza A. S. Nowikow-Prboja, artystów-malarzy W. W. Wereszczagina i A. A. Bogolubowa, kompozytora N. A. Rym-ski-Korsakowa i wielu innych, których



Leningrad. Centralne Muzeum Marynarki Wojennej ZSRR.



nazwisk niesposób było nie tylko zapamiętać, lecz nawet zapisać.

*

Następna sala — to historia Radzieckiej Floty Wojennej w latach 1917—1941. Wspaniałe są stoiska poświęcone udziałowi marynarzy Floty Bałtyckiej w Wielkiej Rewolucji Październikowej 1917 r. Obok barwnych wykresów i map, widzieliśmy tu doskonale wykonane modele okrętów, których nazwy związane zostały na zawsze z historią Wielkiej Rewolucji: „Aurora”, „Wiernyj”, „Zoria Swobody”, „Amur”. Tuż obok modeli — piękna makietka przedstawiająca szturm Pałacu Zimowego. Nasz przewodnik — starszy wiekiem i siewający już oficer Marynarki Wojennej zatrzymuje się dłużej przy tej makiecie. Objasnia najdrobniejsze szczegóły. I nie dziwnego, jako młody marynarz kronsztadzki sam brał udział w tym pamiętnym szturmie, będąc jednym z pierwszych żołnierzy, którym udało się wtargnąć do Pałacu i zdobyć go dla Rewolucji.

W następnym pomieszczeniu — piękny model okrętu podwodnego, wykonany z najdrobniejszymi szczegółami. To brytyjski „L-55” wysłany w latach wojny interwencyjnej przeciwko młodej Republice Radzieckiej przez głównego organizatora wyprawy na ZSRR, Winstona Churchilla, zajmującego w owym czasie stanowisko pierwszego lorda Admiralicji. Smutnie zakończyła się wyprawa brytyjskiego okrętu na radzieckie wody terytorialne. 4 czerwca 1919 roku został on zatopiony przez radziecki niszczyciel „Azart” i spoczął na dnie Zatoki Fińskiej. 9 lat leżał „L-55” na głębokości kilkunastu metrów. W roku 1928 okręt został wydobyty i wyremontowany. Robotnicy stocznioi długo zastanawiali się nad tym, jaką nazwę nadać byłemu okrętowi Jego Królewskiej Mości. Na burcie stalowego kiosku pojawił się wreszcie biały napis, jakże bardzo przypominający zarozumiałym brytyjczykom epilog ich zdradzieckiej napaści na młodą Republikę Rad — „L-55”... I do dziś dnia w spisie okrętów floty radzieckiej widnieje symboliczna nazwa obcego okrętu „L-55”, jako symbol i jako ostrzeżenie dla tych wszystkich, którzy chcieliby posłać nowe okręty na podbój Ojczyzny Socjalizmu.

Dalsze sale — to obraz wspaniałego rozwoju Radzieckiej Floty Wojennej w okresie stalinowskich pięciolatek, to szereg

Leningrad, Pomnik ku czci bohaterów marynarki rosyjskiej z torpedowca „Sterie-guszej”, którzy w czasie wojny rosyjsko-japońskiej ponieśli śmierć, zatapiając własny okręt, lecz nie oddając go w ręce wroga.

niewpowtarzalnych eksponatów, przedstawiających ogromny wysiłek radzieckich ludzi, włożony w odbudowę i rozbudowę swej floty.

Patrząc na modele najnowszych okrętów wojennych, wszelkich kategorii i klas, produkowanych dziś całymi seriami na licznych stoczniach radzieckich — od Odessy po Archangielsk i od Bałtyjska po Władywostok, mimo woli przypominają się uśmiechnięte twarze marynarzy Matuzenki i Gładkowa, Czastnikowa i lejtnanta Szmida — twórców najwspanialszych, rewolucyjnych tradycji radzieckiej floty, którzy nie wahali się oddać swego życia w walce o szczęście przyszłych pokoleń.

*

Wreszcie — ostatnia sala, a raczej cały kompleks pięknych, jasnych pokoi. To najbogatszy dział muzeum: „Udział Radzieckiej Marynarki Wojennej w Wielkiej Wojnie Narodowej”, udział flot i flotylli w walce przeciwko faszystowskiemu Niemcom i imperialistycznej Japonii.

Na ścianach — w postaci obrazów i wspaniałych map, w gablotkach — w postaci bezcennych dokumentów i najdroższych pamiątek po bohaterskich uczestnikach minionych walk, — wypisana została historia Drugiej Wojny Światowej.

Wielka i zwycięska Wojna Narodowa była surową próbą wszystkich moralnych i materialnych sił państwa radzieckiego.

Załoga ORP „Iskra” oraz kursanci OSMW w towarzystwie attaché wojskowego przy Ambasadzie R.P. w Moskwie gen. Więckowskiego przed figurą Piotra I w Muzeum Marynarki Wojennej w Leningradzie.

Pod kierownictwem Józefa Stalina radzieckie Siły Zbrojne w ciągu przeszło 3 lat toczyły sam na sam walkę z niemieckim najeźdźcą. Marynarka Wojenna ZSRR brała udział niemal we wszystkich większych operacjach radzieckich Sił Zbrojnych, znajdując się już od pierwszych dni wojny w ogniu zaciekłych walk na frontach morskich, jako wierny towarzysz armii lądowej. Okręty radzieckie z powodzeniem osłaniały wybrzeża ZSRR od strony morza, nie dopuszczając do wysadzenia desantów przeciwnika na tyłach walczących armii, a silny pierścień okrętów wojennych nieprzerwanie czuwał nad bezpieczeństwem morskich szlaków komunikacyjnych.

O tym wszystkim opowiadały nam eksponaty muzeum, opowiadały niezliczone fotografie i pamiątki.

W ciężkich i długotrwałych bojach okręty radzieckie doskonale wytrzymały najcięższe próby, a załogi wykazały najwyższy poziom wyszkolenia bojowego i męstwo, czego najlepszym dowodem jest liczba 3000 okrętów przeciwnika, zniszczonych w ciągu minionej wojny przez radzieckie okręty nawodne i podwodne, przy współdziałaniu artylerii nabrzeżnej i lotnictwa morskiego.

Dziś, w okresie budownictwa pokojowego, rosną nadal i potężnieją morskie siły zbrojne Związku Radzieckiego. Marynarka Wojenna nadal pracuje nieustannie nad wzbogaceniem i pogłębieniem swej wiedzy. Wre również praca w przemyśle okrętowym, gdzie w walce o przedterminowe wykonanie nowej pięcioletki stalinowskiej, wykuwają radzieccy robotnicy siłę i potęgę swej wspaniałej floty.

I dlatego, opuszczając muzeum, wychodziliśmy pełni przekonania, że wstawiona w bojach na morzu Marynarka Wojenna ZSRR stanowi obok Armii Radzieckiej potężną i niepokonaną siłę, stojącą na straży światowego pokoju. Wychodziliśmy w przekonaniu, że historia wojenna imperialistów z tej i z tamtej strony oceanu, jeśli kiedykolwiek znalazła swój wyraz w agresywnej napaści, zakończy się równie niesławnie, jak hitlerowska kampania z roku 1941. I to przekonanie było chyba rzeczą najcenniejszą, jaką zdobyliśmy zwiedzając leningradzkie muzeum.

KPT. MAR. FRANCISZEK WALICKI



Jen ponury, smętny obrazek nie jest fragmentem żadnej starej opowieści o czasach niewolnictwa z ubiegłych stuleci, ten wstrząsający obraz można oglądać dziś, w XX wieku!

To nad falami Missisipi płyną łzawe murzyńskie pieśni, to nad jej brzegami przez dwanaście i więcej godzin, aż do zupełnego wyczerpania pracują czarni robotnicy — mężczyźni, kobiety i dzieci, zbierając plony bawełnianych krzewów dla białego plantatora, to w Stanach Zjednoczonych, w „kraju nieograniczonych możliwości“ trwa po dziś dzień nowoczesne niewolnictwo, w formie nieludzkiego wprost wyzysku!

Stany Zjednoczone są jeszcze dziś „bawełnianą potęgą“, dając około 45% produkcji światowej bawełny, ale „potęga“ ta powstała z potu i łez, a jakże często i z krwi murzyńskiego ludu. To właśnie chciwość i żądza łatwych zysków amerykańskich plantatorów bawełny, zapoczątkowała ponury okres niewolnictwa w XVII i XVIII w. Dla nich to właśnie angielscy piraci zaczęli porywać z ojczyściej ziemi afrykańskiej, setki i tysiące Murzynów, którzy stawali się niewolnikami, w rękach amerykańskich wyzyskiwaczy.

Wiele wieków upłynęło od tego czasu. Niejeden postępowy Amerykanin, jak Abraham Lincoln i inni, walczyli o prawa dla murzyńskiego ludu. Niejedna ustawa USA zajmowała się sprawą murzyńską. Ale po dziś dzień niewiele zmienił się los Murzynów w tym kraju. Do dziś są oni poniżani i wyzyskiwani, a nawet bezkarnie mordowani. Prawo „lynchu“, podstawowe prawo okresu niewolnictwa, żyje po dziś dzień w „demokratycznych Stanach Zjednoczonych A.P. W tzw. „cotton belt“ (pasie bawełnianym) po dziś dzień w straszliwych warunkach wyzysku i upośledzenia prawnego, pracuje jak za czasów nie-

BAWEŁNIANA

ZBIGNIEW GÓRZYŃSKI

Leniwie toczą się brunatne wody, szeroko rozlanej rzeki. Powoli przelewa się po jej ospałych falach smętna i rzewna, mono-tonna pieśń. Roztapiają się w upalnym żarze południa angielskie słowa murzyńskiej metodii...

Wśród ciągnących się wzdłuż brzegów, spalonych słońcem, zarośniętych białymi krzewami pól, kroczą długie szeregi pochylonych ludzi. Czarne, wychudzone grzbiety polyskują w promieniach płomiennego słońca. Ciężko oddychają znużone płuca, pot zalewa twarz, a zgięte plecy drętwieją z bólu. Ale za każdą próbą wyprostowania zoblalęgo grzbiętu, jak grzmot rozlega się trzask pejcza i gniewny głos białego nadzorcy, lub samego plantatora, uwijającego się na koniu wśród czarnych pracowników. Ledwie świt stanęli oni do tej nużącej, ciężkiej pracy, a do końca jeszcze daleko, bo słońce zachodzi późno. Nawet kilkuletnie dzieci i ciężarne kobiety murzyńskie pracują dla białego plantatora. Nie chcą umrzeć z głodu, a plantator chce nie tylko jak najszybciej, ale i jak najtaniej przeprowadzić zbiór białych krzewów.

Wrzaz ze łzami płyną gorzkie i smutne słowa pieśni o opuszczonej, ojczyściej rzece afrykańskiej Swanee River...

wolnictwa, kilka milionów Murzynów, pozostających poza wszelkim ustawodawstwem o pracy, nie mówiąc już o ustawodawstwie ochronnym i ubezpieczeniowym.

„Pas bawełniany“ przynoszący nie-szczęście ludności murzyńskiej i wielkie zyski białym plantatorom, ciągnie się na przestrzeni około 2500 kilometrów i posiada szerokość od 200 do 800 kilometrów, przebiegając przez stany: Virginie, Kentucky, Tennessee, Północną i Południową Karolinę, Florydę, Georgię, Alabamę, Missisipi, Luisianę, Arkansas, Oklahomę i Texas. Najwięcej obszarów uprawnych pod bawełnę, bo ponad 50% ogólnej powierzchni, posiada stan Missisipi, gdzie też najwcześniej, bo już w XVII w. znano tę uprawę.

Stan Missisipi nie jest jednak ojczyzną bawełny. Przywędrowała ona tu z Ameryki Środkowej, gdzie była uprawiana znacznie wcześniej, podobnie jak i w Indiach Wschodnich. Kolebką bawełny najprawdopodobniej były brzegi Oceanu Spokojnego.

Bawełna, zwana w botanice gossypium, jest dziś najważniejszą rośliną włókienniczą. Jest to roślina krzewiasta, jednoroczna, dochodząca do 3 metrów wysokości, a w stanie dzikim osiagająca wielkość drzewa. Już na 20 wieków przed nową erą w Indiach używano bawełny do wyrobu tkanin, stąd rozprzestrzeniła się jej uprawa na Mezopotamię i Egipt. W VI w. naszej ery dotarła także do Chin, gdzie mieszano ją z jedwabiem. Do Europy dostała się bawełna dzięki kupcom arabskim, ale na skutek nieodpowiednich warunków klimatycznych nie przyjęła się.

Plantacyjne uprawy bawełny znajdują się w klimacie gorącym o średniej temperaturze rocznej nie niższej niż 23 stopnie C. Poza wysoką temperaturą w granicach 19—25 stopni, bawełna wymaga pogody słonecznej i na ogół suchej. W czasie wzrostu potrzebuje jednak dużo wilgoci, natomiast deszcze w okresie przed i w czasie dojrzwania są dla niej zabójcze, gdyż wtedy pękają torebki z nasionami i włóknem.

Już na wstępie podaliśmy obrazek z plantacji bawełny w USA, podobnie wygląda też praca na plantacjach w Indiach i Egipcie. Tam dla odmiany brutalne metody wyzysku i ucisku, przeniesione żywcem z epoki niewolnictwa, stosują głównie plantatorzy angielscy.

Egipcjacy fellahowie, zatrudnieni na plantacjach, pracują i żyją w niewiele lepszych warunkach, niż za czasów faraonów. W równie prymitywnych i ciężkich

warunkach muszą oni nie tylko uprawiać i zbierać bawełnę, ale i nawadniać ją przy pomocy starych, drewnianych urządzeń. Zyski z ich pracy wpływają zaś do kieszeni angielskich i egipskich kapitalistów.

W Indiach (w Pakistanie i Hindustanie) sytuacja nie przedstawia się lepiej, gdyż mimo uzyskania pozornej niepodległości, w obu tych krajach nadal panuje angielski kapitał, a angielscy plantatorzy rządzą się na równi z bogatymi maharadzami. W Egipcie i Indiach, a zwłaszcza w Indiach, uciskane i wyzyskiwane klasy coraz bardziej uświadamiają sobie konieczność zmiany dotychczasowych stosunków przez użycie siły i coraz ostrzej występują do walki z istniejącym ustrojem. Plantacje bawełny stają się coraz częściej terenem starć.

Jeden z głównych producentów bawełny — Chiny zdołały już zerwać okowy wyzysku i ucisku. Zwycięstwa Chińskiej Armii Ludowej, powstanie Chińskiej Republiki Ludowej i Rządu Centralnego stworzyło nową erę w historii tego wielkiego narodu, erę lepszą i szczęśliwszą, erę sprawiedliwości społecznej. Chińskie plantacje bawełny przestały być źródłem wyzysku dla obcych i rodzimych kapitalistów, a stały się własnością całego narodu. Na plantacjach tych pracują dziś chińscy robotnicy, zwiększając coraz bardziej produkcję. Są oni bowiem otoczeni opieką rządu, i rozumieją, że pracują dla siebie, dla całego narodu. Wzoruując się na osiągnięciach radzieckich, chińskie plantacje bawełny będą coraz szybciej zwiększać swą produkcję i podnosić jej jakość.

Zdumiewające są osiągnięcia Związku Radzieckiego w uprawie bawełny. Już sam fakt istnienia w ZSRR plantacji bawełnianych jest imponującym sukcesem, gdyż zgodnie z opinią wielu uczonych, bawełna nie może być uprawiana powyżej 40 stopnia szerokości północnej. Użeni radzieccy opierając się na doświadczeniach Mieczurina, wyhodowali nowe, odporne i wartościowe gatunki bawełny, które mogą być uprawiane nawet powyżej 45 stopnia szerokości północnej.

W ramach gigantycznego, socjalistycznego planu zmiany przyrody, założone zostały wielkie plantacje bawełny nie tylko w republikach Środkowej Azji, lecz także na Krymie, a ostatnio i na Ukrainie. W radzieckim Turkeistanie osiągnięto bardzo rzadki rekord wydajności, zbierając bawełnę dwa razy do roku, podczas gdy na ogół zbiory bawełny odbywają się raz do roku. Dzięki wybudowaniu nowoczesnego systemu irygacyjnego na wpół pu-



stynne okolice radzieckiej Azji Środkowej stały się olbrzymimi plantacjami bawełny.

Wydajna praca świadomych i otoczonych opieką rządu robotników radzieckich i socjalistyczne współzawodnictwo — w szybkim tempie zwiększa radziecką produkcję bawełny. Wystarczy powiedzieć, że w ciągu 25 lat władzy radzieckiej produkcja ta zwiększyła się czterokrotnie!

W roku 1936 ZSRR produkował około 240 tys. ton bawełny, podczas gdy w roku 1940 produkcja ta wynosiła już około 880 tysięcy ton. W chwili obecnej ZSRR produkuje już ponad milion ton bawełny. Ten szybki wzrost świadczy najlepiej o sukcesach radzieckiej nauki i gospodarki i o świadomości radzieckiego robotnika.

A oto jak wygląda „rozwój“ produkcji bawełny w Stanach Zjednoczonych. Na wstępie parę cyfr: w r. 1915 udział USA w światowej produkcji bawełny wyniósł 65%, w 1933 już tylko 56%, a w 1939 zaledwie 45%. Obecnie procent ten jeszcze bardziej się zmniejszył, bo jak wykazują amerykańskie statystyki w r. 1940 produkcja bawełny w USA wynosiła 12 566 bal, czyli około 2,7 mil. ton, podczas gdy w r. 1945 tylko 9 779 bal, czyli niecałe 2,1 mil. ton.

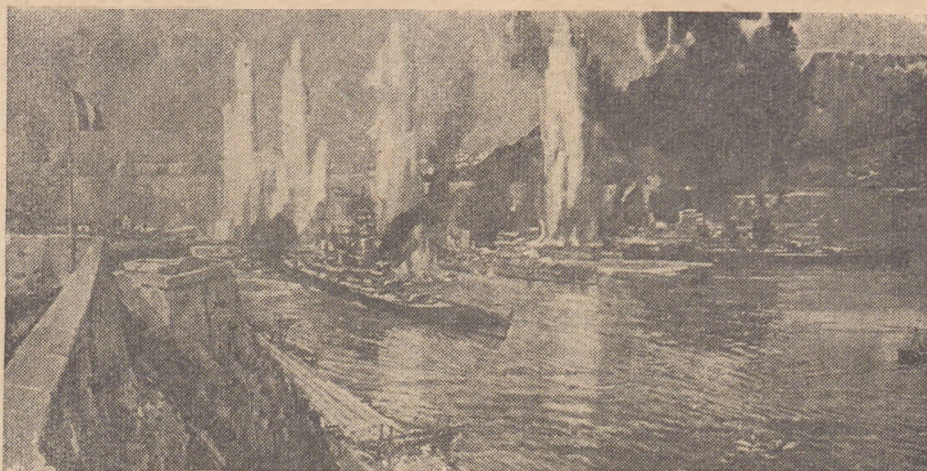
Ten gwałtowny spadek produkcji bawełnianej, pozbawiający USA monopolu światowego, spowodowany został z jednej strony przez załamanie gospodarki narodowej USA, chyłającej się ku kryzysowi, a z drugiej przez coraz aktywniejszą postawę klas wyzyskiwanych i uciskanych, głównie Murzynów, którzy już nie cną pokornie pracować dla kapitalistów i nie chcą już więcej zwiększać ich zysków. Szybki spadek produkcji, a także i obszarów uprawy bawełny w USA jest jednym z przejawów zbliżającego się i nieuniknionego kryzysu, jest rezultatem, tak wychwalanej w USA, wolnokonkurencyjnej gospodarki kapitalistycznej.

Imponujący rozwój radzieckiej produkcji bawełnianej i odradzającej się produkcji chińskiej jest dowodem wielkiej prężności i żywotności planowej, socjalistycznej gospodarki.

W wielkich kółchozach i sowchozach bawełnianych nad białymi, słonecznymi polami unosi się radosna wolna pieśń. Na piersiach tych, którzy zbierają puszyste kwiaty, nierzadko blyszczą najwyższe odznaczenia państwowe.

Tu, na kółchozowych i sowchozowych polach, bawełna przestała być przekleństwem, a stała się dobrodziejstwem. Ale i na plantacjach w USA, Indiach i Egipcie wraz z uświadomieniem klasy robotniczej i potężniejszą walką o pełne wyzwolenie polityczne i społeczne, zbliża się kres tej starej, ponurej, bawełnianej historii.

Z B I G N I E W G Ó R Z Y Ń S K I



Z TAJEMNIC ADMIRALICJI BRYTYJSKIEJ (7)

METODA ZNIEKSZTAŁCONYCH OKOLICZNOŚCI

W. STYRYJCZYK

Różne są metody redagowania komunikatów wojennych lub naświetlania jeszcze niepełnie przebrzmiałych wydarzeń. Uprzymiśniliśmy już sobie istnienie „falszyfikatów historii“ i to, że tylko w wyjątkowo rzadkich wypadkach falsyfikaty te są zrzeczne i lekkostrawne. Tak na przykład w r. 1939 bombastyczne komunikaty hitlerowskiej Kriegsmarine przez nieokiełzaną nieprawdliwość swej treści podnosiły na duchu obrońców Wyrzeża, oczywiście wbrew zamierzonemu celowi.

Znane jest „zatopienie ostatniego polskiego okrętu podwodnego“ już w czwartym dniu września, wtedy, gdy radiotelegrafist na Helu regularnie otrzymywali meldunki sytuacyjne od czterech („Orzeł“, „Sęp“, „Zbik“, „Wilk“) a piąty („Ryś“) ukrył się nawet w helkim porcie wojennym, na wóń zanurzony pod maskującymi go plandekami i galeziami podczas naprawiania zruszonej wybuchem bomby głębinowej pompy, a następnie wyszedł pewnej pięknej nocy na dalszą pracę. Kriegsmarine w rzeczywistości nie zatopiała ani jednego naszego okrętu podwodnego.

Komunikaty i naświetlenie wydarzeń przez admiralicję brytyjską mają inny posmak, inne psychologiczne podejście. Nie mijają się one ze s.anem faktycznym w tak ordynarnym stopniu. Hołdują raczej metodzie „znieskształconych okoliczności“ przy tłumaczeniu wszelkich niewyrażonych posunięć morsko-militarnych i ich skutków, których treści szary obywatel nie ogarnia samodzielnie.

Po drugiej wojnie imperialistycznej ukazała się w Anglii (1946—47) książka „The British Navies in the Second World War“. Autor, wykwintny imperialista admirał Sir W. M. James wybrał tytuł: „Marynarki Brytyjskie w drugiej Wojnie Światowej“ — chyba dlatego, aby wykazać (po wchłonięciu flot Kanady, Australii, Indii i Związku Południowej Afryki), że były one wszędzie na świecie — „ratując cywilizację“, a inne natomiast ukazywały się okresowo na horyzontach, wtedy gdy trzeba było wykonać jakiegoś wskazania admiralicji brytyjskiej o większym zakresie. Jeśli w skład operujących zespołów wchodziły „przypadkowo“ jednostki obcokrajowe, a wynik operacji był pomyślny, to fakt tej niepełnej „brytyjskości“ pomija się milczeniem.

Otóż w tej książce, gdzie autor zupełnie niespodziewanie, dochodzi do przekonania, że po początkowych niepowodzeniach „Marynarki Brytyjskiej“ jednak tradycyjnie wygrały wojnę, znajdujemy pewne wypowiedzi, które wskazują, że metoda „znieskształconych okoliczności“, używana przez admiralicję nawet autorowi nie całkiem przypadła do gustu, o czym zaznacza w wyszukiwanych zwrotach.

Mianowicie w czerwcu 1940 r. po nieudanej, a może niesumiennej próbie wyparcia hitlerowców z Norwegii, trzy niemieckie okręty wojenne „Scharnhorst“, „Gneisenau“ i „Admiral Hipper“, zatopiły w ciągu tej samej doby, wracające luzem do wybrzeży Szkocji, transportowiec armii „Orama“, lotniskowiec „Glorius“, niszczyciele „Acasta“, „Arden“, a także tankowiec i trałowiec, które przypadkowo nawinęły się na miejsce rozprawy.

Największą stratą był lotniskowiec. Pośród setek zaginionych, zginęło wielu lotników.

„Wydaje się — pisze admirał James — że wysyłanie luzem tych okrętów, bez należytej ochrony, gdy admiralicja niezaprzeczalnie wiedziała, że siły nawodne hitlerowców znajdują się w pobliżu, jest co najmniej mylną strategią. Okoliczności tej decyzji nie zostały nigdy wyjaśnione“. Admiralicja wydała z opóźnieniem tylko metny komunikat.

O imprezie u Mers el Kebir, autor jako powód odrzucenia przez admirałów francuskich ultimatywnej dyrektywy admiralicji podaje: „...ale z nielicznymi wyjątkami admirałowie Francji w tym okresie byli albo zdrajcami, albo głupcami. Admirałowi Somerville pozostała tylko taka alternatywa — rozpocząć ogień“.

Jednakże trochę dalej tenże sam autor musi przyznać, że 23 września siły zbrojne „wolnych Francuzów“ (czytaj de Gaulle'a), próbując tegoż samego w Dakarze dostały mocno w skórę, bo po Mers el Kebir opadł czynnik zaskoczenia. Zaraz następnie jednak Sir W. M. James smętnie narzeka na admiralicję, że w tej nieszczęśliwej i nieprzemysłanej wyprawie powstały straty na dwóch krążownikach i dwóch niszczycielach oraz został storpedowany pancernik „Resolution“.

Jeśli nawet ten angielski zespół nazwemy eskortą, to trudno przyczepić doń nazwę „sily zbrojne wolnych Francuzów“, co nie nastąpiłoby na pewno, gdyby wynik operacji był odmienny, czyli pomyślny. A że dostali w skórę... admiralicja na ogół notuje tę rozgrywkę bardzo pobieżnie.

Najbardziej jednak charakterystycznym przykładem stosowania metody „znieskształconych okoliczności“ przez admiralicję jest ucieczka z Brestu, 3 niemieckich okrętów wojennych.

Admirał James pisze: „Opinia publiczna została poruszona ucieczką tej trójki okrętów i rząd JKM zarządził dochodzenie, lecz wyniki jego nie zostały ogłoszone. Niepowodzenie wczesniejszego rozpoznania, wtedy gdy było już wiadomo, że okręty są w gotowości morskiej, jest dotychczas niewytłumaczalną treścią operacji“.

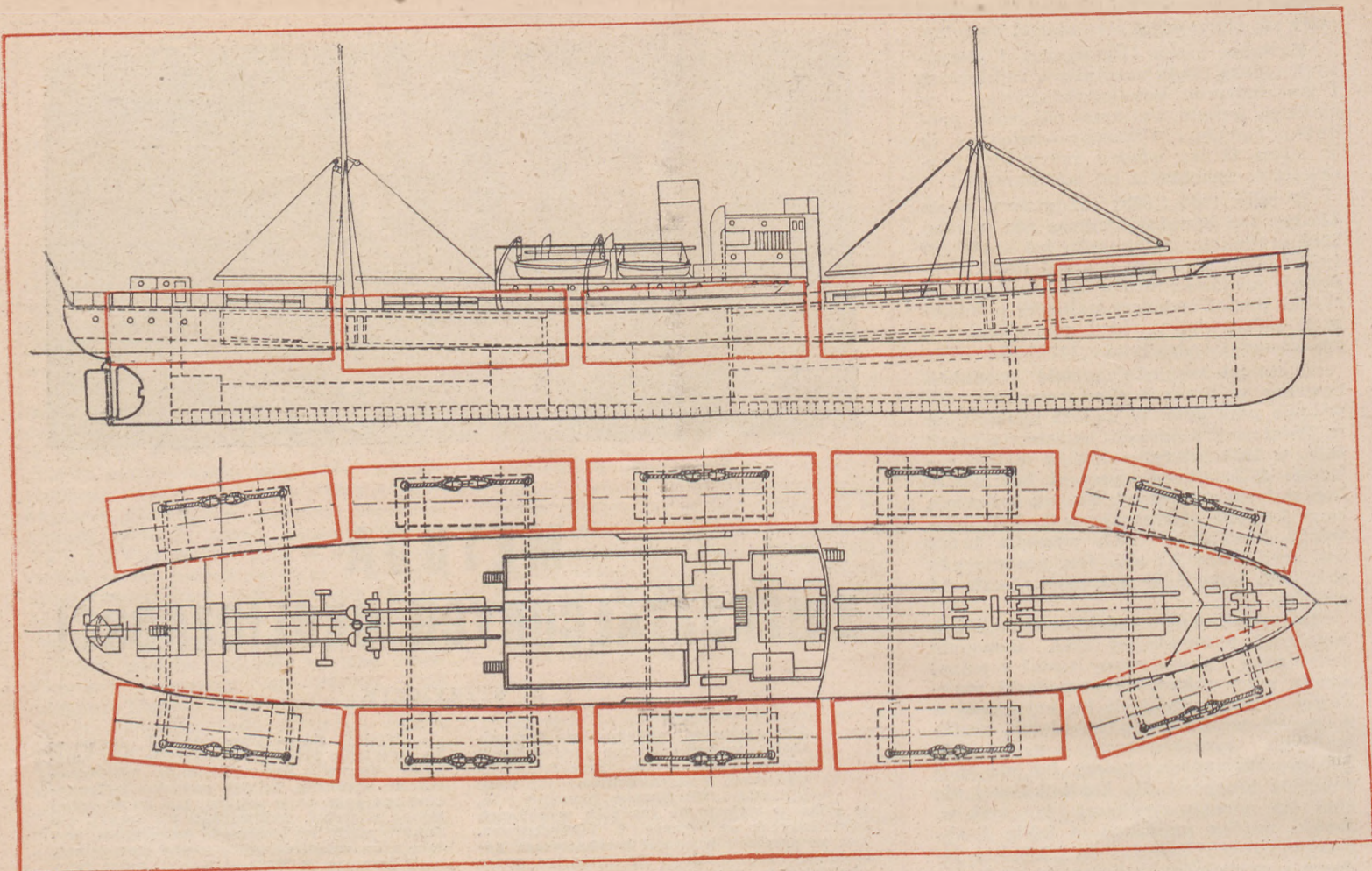
Bo przecież ofiarności dowódcy poszczególnego zespołu lotniczego lub niszczyciela próbującego uszkodzić okręty, mknące przez kanał La Manche i uznane przez ogół za wrogie, wcale nie ujawnia faktycznych zamiarów admiralicji.

Przykładów posługiwania się przy komunikowaniu szerszemu ogółowi nie zanadto chwalebnych posunięć militarnych, metodą znieskształconych okoliczności, jest wiele. Siła wyższa („Act of God“) służy za wytłumaczenie w rzadszych wypadkach, gdy znieskształcenie tych okoliczności jest niemożliwe, jak powiedzmy okoliczności dyskretniejszej obrony Hong-Kongu, Singapuru i Krety.

Taka jest tradycja admiralicji, która stosuje od wieków kulturowaną nieszczerłość i nadal nie uprztamnia sobie, że powstałe w okresie tworzenia imperii kolonialnych przesłanki Colomby i Mahana nie są, ze względu na wzrost uświadomienia ludów tubylczych, obecnie ani realne, ani — co dla admiralicji jest bardziej konkretne — płatne.

Strona moralna tych przesłanek jest dla niej oczywiście obojętna. A szczególnie dla jej wszechwładnego departamentu Naval Intelligence czyli Wywiadu Marynarki Brytyjskiej.

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



DRUGIE NARODZINY >LECHA<

K. A. MĘCLEWSKI

40

ostatnim dniu października do nabrzeża pilotowego w porcie gdyńskim podpływał powoli największy nasz holownik „Swarożyc”. Wracał on z pomyślnie przeprowadzonej akcji ratowniczej przy polskim statku „Lech”, który w ubiegłym roku na skutek najechania na minę zatonął u duńskich wybrzeży. Powrót „Swarożycy” stał się niecodzienną uroczystością dla całego polskiego świata marynarskiego. Podniesienie „Lecha” przez polską ekipę ratowniczą było wielkim wydarzeniem nie tylko dla nas, Polaków, ale i dla wielu starych, zagranicznych fachowców ratownictwa morskiego, którzy nie czuli się na siłach podjąć się tej trudnej i niebezpiecznej pracy.

Ratownictwo morskie jest jednym z najciekawszych i najtrudniejszych działów pracy na morzu. Dwa momenty odgrywają tu szczególną rolę: wielkość i ciężar wydobywanego obiektu, którym jest zwykle statek o wadze wahającej się od kilkuset do kilku tysięcy ton, — oraz głębokość, na jakiej spoczywa na dnie morza zatopiona jednostka. Ruszyć z dna ciężar o wadze kilku tysięcy ton, podnieść go o kilka lub kilkanaście metrów w taki sposób, by dał się odholować na stocznię i dla przeprowadzenia naprawy, oto cel pracy ratowników morskich.

Dla tak skomplikowanych prac, zespół ratowniczy musi się składać z ludzi o różnym wykształceniu fachowym i szczególnie wielkim doświadczeniu. Na tego rodzaju ekipę ratowniczą, która wypływa na miejsce, gdzie znajduje się wrak, składa się kierownik ekipy — zwykle kapi-

tan żeglugi wielkiej, inżynier, kilku zdolnych nurków oraz techników.

Po stwierdzeniu miejsca, w którym znajduje się zatopiony statek, z pokładu holownika ratowniczego wchodzi pod wodę nurek — najważniejsza bodaj osoba w ratownictwie. Bez osoby tej inżynier kierujący pracą byłby ślepy i bezradny. Nurek pod wodą ustala dokładnie położenie wraku — czy leży on na burcie, czy na stępce, oraz stwierdza rodzaj i ilość uszkodzeń. O wszystkich spostrzeżeniach



Tak do niedawna jeszcze wyglądał wrak „Lecha”, zanim polska ekipa ratownicza rozpoczęła prace nad jego wydobyciem. Rysunek u góry przedstawia schemat rozmieszczenia zbiorników, które na planie zaznaczone są kolorem czerwonym.

informuje przez telefon ekipę holownika, a po wyjściu z wody wykorzystuje swoją wyszkoloną pamięć i przerysowuje na papier to, co widział w czasie pobytu na dnie.

Po tych wstępnych pracach kierownik ekipy ratowniczej decyduje się na rodzaj zabiegu ratowniczego, jaki w danym wypadku powinien być zastosowany. Są tu dwie możliwości. Gdy jednostka posiada otwory w kadłubie, mniejsze lub większe, a jest bez ładunku, — stosuje się zwykle „załatanie” otworów, wypompowanie wody — i wtedy statek sam wypływa na powierzchnię. Wszystkie prace pod wodą wykonuje nurek, któremu dostarcza się pod wodę drzewo, żelazo i wreszcie cement, który mocną pokrywą zamknie oszalowany otwór i uniemożliwi ponowne wdarcie się wody. Gdy wszystkie otwory są już uszczelnione, — wtedy do kadłuba statku wprowadza się węże gumowe i wypompowuje się wodę. Kadłub statku nabiera powietrza i z wolna wynurza się na powierzchnię. Ten rodzaj pracy zastosowano przy statku „Andros” w Swinoujściu, przy „Aleksandrze” w Szczecinie oraz w wielu innych wypadkach.

Inny tok pracy musiano zastosować przy podniesionym ostatnio „Lechu”, który na skutek najechania na minę, zatonął u wybrzeży Danii. Wyrwa, uczyniona przez minę, była bardzo duża, ponadto kadłub wraz z ładunkiem ważył ok. 1 800 ton. Ten olbrzymi ciężar podniesiono przy pomocy pontonów, czyli wielkich zbiorników.

Taki sposób podnoszenia wraków wygląda nieco inaczej, niż opisany powyżej.

ZJEDNOCZENIE POLSKIEJ WSI

„Jednoczenie się stronnictw chłopskich w Polsce stanie się jeszcze jednym ogniwem braterskiej Jedności naszego narodu w imię utrzymania pokoju oraz budowania podstaw socjalizmu. Wspólnie z polską klasą robotniczą realizować będziemy w codziennym trudzie, głoszone przez Wielką Rewolucję Socjalistyczną hasła pokoju, wolności i braterstwa ludów, w przekonaniu, że praca nasza doprowadzi do ustroju pełnej sprawiedliwości społecznej, do zwycięstwa socjalizmu w Polsce”. — Tak brzmiały słowa pisma Komitetu Centralnego Jedności Ruchu Ludowego, skierowane w 32 rocznicę Rewolucji Październikowej do wodza światowego obozu pokoju i postępu, do Generalissimusa Józefa Stalina, którego 70 rocznicę urodzin obchodzi uroczyste cała postępową ludzkość.

Zjednoczenie ruchu ludowego, jakie dokonało się oficjalnie w ostatnich dniach listopada na Kongresie w Warszawie już od dawna dojrzewało w masach chłopskich znajdując swój wyraz w samorządnej oddolnej akcji współdziałania wiejskich organizacji Stronnictwa Ludowego i Odrodzonego Polskiego Stronnictwa Ludowego. Wiele polska od pierwszych dni wyzwolenia przez Armię Radziecką i Odrodzone Wojsko Polskie, od pierwszych dni Polski Ludowej dążyła do jedności, walcząc z wszelkimi próbami rozbicia jej przez wroga, pozostając na obcym żołądce elementów mikołajczykowskia i kutackie. Dzięki rosnącej świadomości politycznej, dzięki trzeźwemu rozsądkowi chłopskiemu i zdecydowanej postawie jaką zajęły masy średnio i matorolnych chłopów, inspirowana przez anglosaskich kapitalistów „misja” pana Mikołajczyka nie powiodła się.

Nauczony wieloletnimi doświadczeniami pracujący chłop polski potrafił wyciągnąć słuszne wnioski z historii lat przedwzrostkowych, zrozumiał, że jedynie w sojuszu z klasą robotniczą potrafi ostatecznie pozbyć się jarzma obszarniczko-kutackiego, że jedynie przyjaźń ze Związkiem Radzieckim może zagwarantować utrzymanie i rozwinięcie tych dobrodziejstw, jakie płyną dla niego z reformy rolnej i wielu przejawów pomocy ze strony władzy ludowej. Wyżyskiwani przez obszarników i kutaków, bezrolni, mało i średniorolni chłopci przekonali się w ciągu ostatnich lat, że tylko zjednoczenie szeregów w oparciu o siłę polskiej klasy robotniczej, potrafi zmusić elementy kapitalistyczne na wsi do kapitulacji, potrafi ostatecznie rozprawić się z wszelkimi formami ucisku i wyzysku.

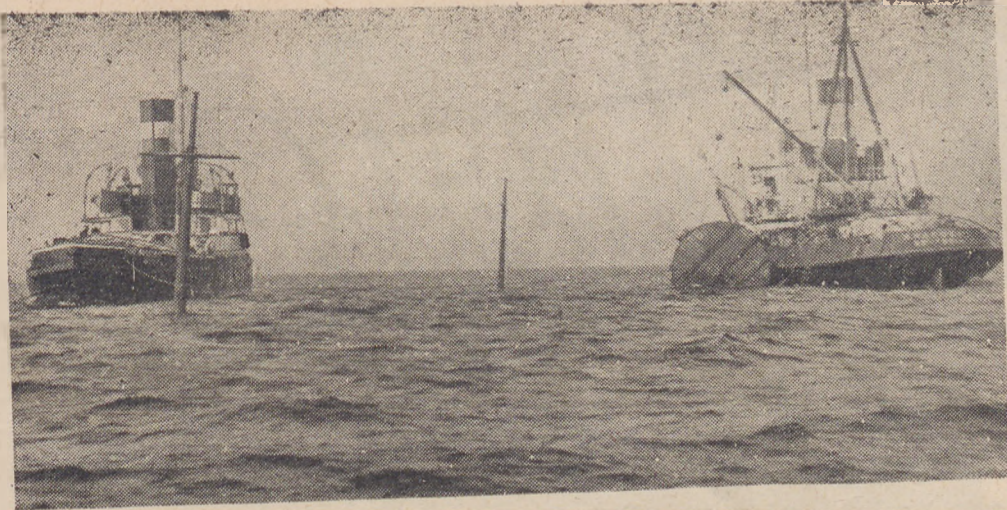
Mimo mikołajczykowskiej polityki usypiania czujności i zacieranania walki klasowej na wsi, biedni i średni chłopci, przekonali się na własnej skórze, że walka ta trwa nieustannie i że aby ją wygrać, muszą wyczerpać wszystkie siły. Przeprowadzenie nowych wyborów do gminnych władz Samopomocy Chłopskiej i Spółdzielni Gminnych, usunięcie z nich bogaczy wiejskich, było pierwszym sukcesem mas chłopskich.

Chłopci pracujący dobrze zdają sobie sprawę z tego że w „jedności siła”, ale nauczani doświadczeniem, wiedzą też, że nie każda jedność, nie każde zjednoczenie daje siłę biedocie wiejskiej. Takie na przykład „zjednoczenie”, jakie w ruchu ludowym przeprowadził przed wojną pan Mikołajczyk, zwiększyło jedynie siły obszarników i kutaków, a biednemu chłopstwu przyniosło jedynie pod oszukańczymi hasłami, jeszcze większy wyzysk i ucisk. To mikołajczykowskie „zjednoczenie” wiele nauczyło pracujących chłopów, pozwalając im ostatecznie przejrzeć obłudną, zdradziecką grę „działaczy” ludowych a la Mikołajczyk.

Pragną oni obecnie zjednoczenia wsi polskiej, ale nie z elementami obszarnicznymi i kutackimi, lecz właśnie przeciwko nim. Przekonali się też, że tylko przy pomocy klasy robotniczej, mogą osiągnąć całkowite zwycięstwo, jak to wykazała już reforma rolna, wybory do władz ZSCh i Spółdzielni, oraz organizacja pierwszych spółdzielni produkcyjnych. Właśnie wokół budowania pierwszych form socjalistycznych na wsi, wokół organizowania spółdzielczości produkcyjnej, zjednoczone masy mało i średniorolnych chłopów skupiają największą uwagę i przykładają najwięcej sił, rozumiejąc, że tylko ta forma gospodarki uspołecznionej pozwoli na całkowite i trwałe usunięcie wyzysku ze wsi i na podniesienie jej z zacofania gospodarczego i kulturalnego.

Zjednoczenie ruchu ludowego dokonane na tych nowych podstawach i w oparciu o sojusz z klasą robotniczą jest wydarzeniem o przełomowym znaczeniu dla wsi polskiej, która dotrzymując kroku miastu, wstępuje na drogę prowadzącą do socjalizmu.

JAN ORLEWICZ



Pierwsza faza prac ratowniczych: na zbadać uprzednio miejsce położenia „Lecha”, po przygotowaniu sprzętu i wykonaniu koniecznych obliczeń przybyły holowniki ratownicze; — z lewej stol „Posejdon”, z prawej „Swarożyc”, który u swej burty ma jeden z niezatopionych jeszcze pontonów. Nad wodę wystają maszty „Lecha”. Stropy zostały już założone pod kadłubem.

W pierwszym rzędzie nurkowie zakładają pod statkiem wielkie, stalowe liny, zwane w języku fachowym stropami. Jest to praca bardzo żmudna, gdyż wprowadzenie stropów pod kadłub i ułożenie ich we właściwy sposób, jest bardzo trudne i wymaga nieraz kilkuset godzin pracy pod wodą. Po założeniu stropów, sprawdzone na miejsce pontony, napełnia się po kolei wodą i zatapia, po czym nurkowie przymocowują je do wystających spod kadłuba stropów. Gdy wszystkie pontony są już zamocowane i otaczają wieńcem kadłub, rozpoczyna się wydobywanie statku. Polega ono na tym, iż do pontonów włącza się ściśnione powietrze, które wypycha wodę. Pontony stają się lekkie i wyciągają tkwiący na stropach statek na powierzchnię.

Prowadzona ostatnio przez polską ekipę ratowniczą pod kierunkiem kpt. Poinca praca przy podniesieniu „Lecha” była bardzo ciężka, ale została uwieńczona powodzeniem, mimo, iż było to jedno z najtrudniejszych zadań, wykonanych kiedykolwiek przez polskie ekipy ratownicze.

O wartości i kosztowności pracy przy wydobywaniu statków mówi najlepiej fakt, że za podniesienie statku „Ingerois”, leżącego na mieliźnie w porcie gdyńskim, a więc na terenie zamkniętym i zabezpieczonym od zmiennej, morskiej pogody, firma duńska „Switzer”, ciesząca się opinią jednej z najstarszych firm, otrzymała od armatora norweskiego aż 27 tysięcy funtów szterlingów!

Firma „Switzer” nie chciała się jednak podjąć podniesienia „Lecha”, który leżał na obszarze zaminowanym i na pełnym morzu. Polacy nie ulegli się tych

trudnych warunków pracy — i to było ich pierwszym sukcesem. Warto tu podkreślić, że stropy, — liny stalowe o średnicy 70 mm, — zostały wykonane całkowicie w Polsce i świetnie zdały egzamin: — były mocne, elastyczne i nierozciągliwe. Dość powiedzieć, że również i wykonania tych lin nie chciały się podjąć ani Dania, ani dysponująca rozbudowanym przemysłem metalowym Szwecja.

W Polsce też wykonano pontony, które zostały zastosowane przy podnoszeniu „Lecha”.

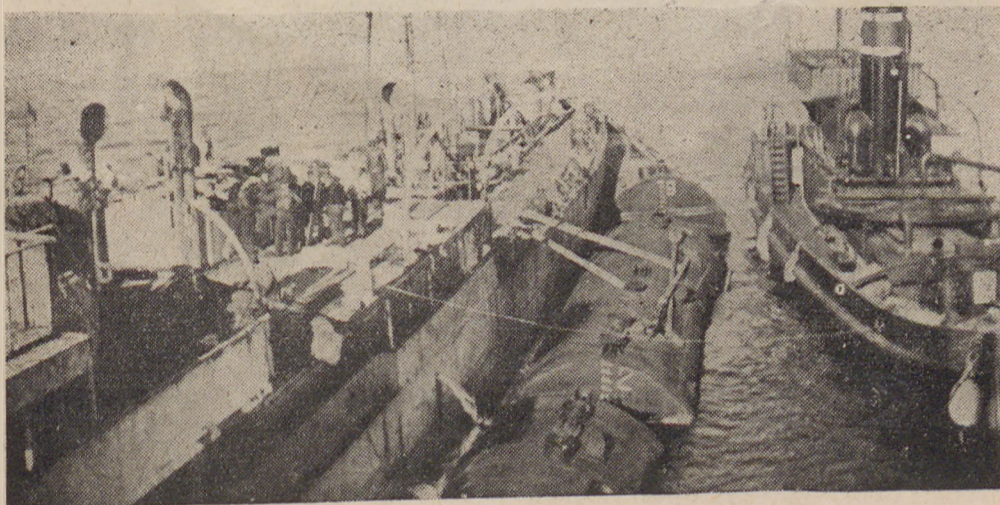
A oto, co o końcowej, zwycięskiej fazie prac przy „Lechu” opowiada kapitan holownika ratowniczego „Posejdon”, Konstanty Gawor:

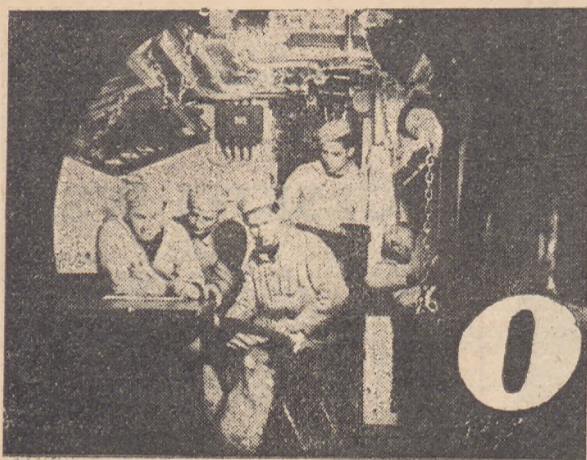
— „Lech” zrobił nam wszystkim niespodziankę. Z 20-metrowej głębi wyskoczył do góry jak korek! Ukazanie się tego statku na powierzchni wywołało wśród ekipy ratowniczej nieopisaną radość. Niezwykle założono hol i o zmierzchu, na najbardziej uczęszczanym szlaku żegludowym świata, ruszył niecodzienny korowód, budzący olbrzymie zainteresowanie załóg raz po raz mijających nas statków. W środku czarny „Lech”, obok dziesięć pontonów połączonych węzłami do pompowania powietrza z holownika „Swarożyc”, a na przodzie holujący „Posejdon”. W oświetleniu silnych reflektorów z holowników, wyglądało to, jak jakieś bajeczne, „pływające miasteczko”.

Przez podniesienie „Lecha” polska ekipa ratownicza zdobyła nowe, wielkie doświadczenie, które stało się jeszcze jednym dowodem naszego wszechstronnego rozwoju w gospodarce morskiej.

K. A. M E C L E W S K I

„Lech” na krótko po wyjściu z wody. Kadłub wraku otoczony jest wieńcem pontonów, napełnionych sprężonym powietrzem. W takim stanie „Lech” został przecholowany na miejsce płytsze dla wypompowania wody z nieuszkodzonej części statku. (Wszystkie zdjęcia kpt. Poinca).





Dwie OPowieści

Kpt. mar. Stanisław Biskunski

Tego ranka słońce wstało jak gdyby wcześniej. Tak się przynajmniej Władkowi zdawało, kiedy budząc się zauważył, że ojciec jego był już ubrany i gotów do wyjścia.

Wladek zazwyczaj wstawał jednocześnie z ojcem. Obu im matka szybko szykowała jakieś takie śniadanie, składające się z gorącej herbaty i kawałka chleba. Ojciec ruszał do pracy, a Wladek, będąc najstarszym w rodzinie, zakrzętał się koło gospodarstwa. „Gospodarstwo” — Wladek nieraz gorzko uśmiechał się na myśl o tym, że ową nędzną krowinę i jedną, odnajętą izbę nazywano w domu gospodarstwem.

Młodsze rodzeństwo: — Stasia, Zenek i Stefka — wstawało zazwyczaj trochę później. W każdym bądź razie ojciec ich z pewnością zbliżał się już wtedy do zabudowań dworskich majątku Wielopolskich.

Jakże dobrze znał on tych parę kilometrów drogi, które codziennie odmierzał, idąc do pracy w majątku. Droga ta, wydeptana była stopami jego ojca i dziadka. I gdyby nawet sięgnąć myślą chociażby w najdalszą przeszłość, którą pamięć ludzka może uchwycić, trudno byłoby odpowiedzieć na pytanie, jak długo już i ile pokoleń rodziny Urbańskich odbywało poprzez lata tę samą codzienną wędrówkę od swych nędznych domowisk do pałacowych zabudowań Wielopolskich. Służba na dworze była ich dziedzictwem i przekleństwem zarazem. Przechodziły lata i zimy, orki i żniwa, a zdawało się, że nic nie będzie w stanie odmienić losu rodziny Urbańskich.

Wprowadził najstarszemu synowi Władkowi udało się jakoś ukończyć 7 oddziałów szkoły powszechnej, wprowadził chłopak był zdolny i sprytny, rwał się do wszystkiego, ale cóż robić, kiedy roboty żadnej nie było, a o dalszym kształceniu się nie mogło być nawet mowy.

— Jakoś to będzie — pocieszał się stary Urbański idąc tego dnia do roboty. Cóż — margrabia Zygmunta Wielopolski okazał się człowiekiem bardzo „wrozumiałym” — nie dawniej jak wczoraj „awansował” go na fornała. „Awans” ten napał Urbańskiego nowymi nadziejami, kiedy myślał o przyszłości swych dzieci...

Wladek nie podzielał ojcowskiego zdania. Chciał być czymś więcej niż fornałem. Zdawał sobie sprawę, że osiągnięcie tego „czegoś więcej” nie będzie rzeczą łatwą. Był w tym czasie już starszym młodzieńcem i rozumiał wiele krzywd, których był sam świadkiem. Wiedział też, że nad całym krajem nadciągają groźne chmury, które wkrótce też rzuciły potworny cień na cichą dotychczas wioskę Chroberz w Kielecczyźnie, gdzie zamieszkiwali Urbańscy.

Wladek poszedł na wojnę.

Tych kilkanaście dni spędzonych może nawet bardziej na tułaczce, niż wśród

walk, przeleciały tak szybko, że Władkowi wydało się to koszmarnym, nierzeczywistym snem, kiedy wracając z wrześniowej kampanii zastał rodzinną wioskę zatłoczoną oddziałami wrogiego wojska.

W majątku Wielopolskich, którego współgospodarzami stali się odtąd Niemcy, Wladek jakiś czas pracował jako robotnik rolny. Ale ambitny charakter Władka nie mógł znieść pracy w tak upokarzających warunkach. Duch buntu przeciwko przemocy stawał się coraz silniejszy...

Spokojna dotąd wioska Chroberz i jej okolice przeistoczyły się w niebezpieczny teren dla Niemców. Najpierw ktoś zniszczył w gminie dokumenty, później rozbito gorzelnię, wreszcie zginęło bez wieści kilku konfidentów, którzy stanowili główne źródło informacji władzy okupacyjnej.

Na terenie wioski Chroberz rozpoczął akcję oddział Batalionów Chłopskich. Oddział ten zorganizował i wyszkolił Władysław Urbański, syn fornała z majątku Wielopolskich.

Tymczasem ruch oporu w całym kraju rósł w siłę. W 1943 roku oddział „Franka” z „Brygady Krakowskiej” AL zyskał zdolnego i odważnego dowódcę plutonu. Dowódcą ten nosił pseudonim „Iskra”.

Wladek celowo obrał sobie taki pseudonim. Nieraz sam myślał o sobie, jak o Iskrze, którą tłumiono przez wiele lat, nie dając jej możliwości zabłysnąć jasnym płomieniem. I teraz w owych potyczkach i walkach pod Modzawami, Skalbierzem, Nowym Korczynem, wszędzie tam walczył o to, aby oprócz niego również i wiele innych tłuczonych dotąd, podobnych jemu, „iskier” mogło w przyszłości zapłonąć różnie i wesoło...

...Różnie i wesoło uśmiechają się do mnie oczy kapitana marynarki Władysława Urbańskiego.

— A dalej? — pytam, aby wysłuchać dalszego ciągu przerwanej na chwilę opowieści.

— Dalsze losy to znowuż jak gdyby nowa karta w moim życiu: wyzwolenie przez Armię Radziecką, Centralna Szkoła Oficerów Polityczno - Wychowawczych, no i... Marynarka Wojenna, a ściślej: Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej...

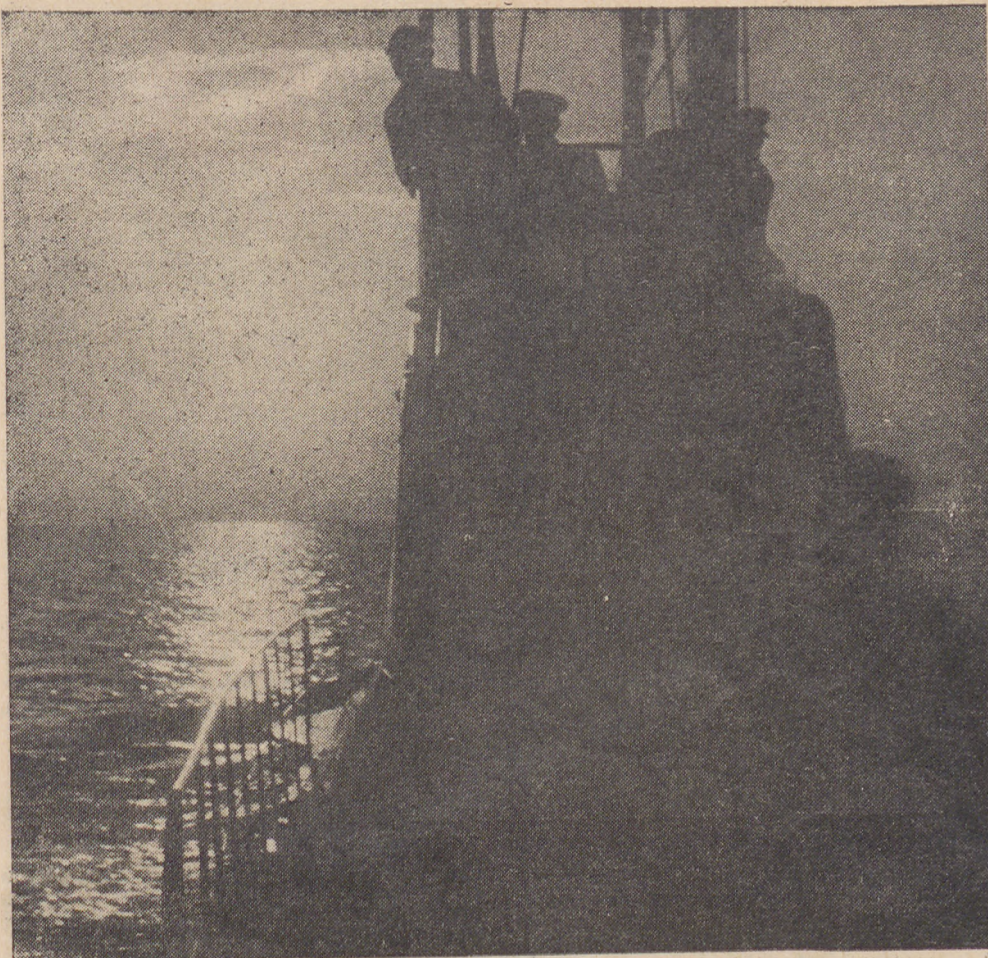
Kapitan marynarki Urbański nie opowiada mi o ogromie swego wysiłku, jaki musiał włożyć w to, aby dorównać innym, bardziej zaawansowanym kolegom. Nie trudno to jednak sobie wyobrazić. W chwili, kiedy wstępował on do OSMW posiadał przecież zaledwie 7 oddziałów szkoły powszechnej, a w przeciągu tych kilku lat musiał zdać maturę oraz gruntownie opanować wiedzę fachowo - wojskową. Nie należało to do rzeczy łatwych. Ale i nie było to też i niemożliwe. Bo przecież jednak Urbański zwycięsko przebrnął przez owe trudności. Właśnie parę miesięcy temu został promowany na oficera Marynarki Wojennej.

Naukę w Szkole umiał doskonale połączyć z pracą społeczną, którą rozwijał jak najszerzej. Był sekretarzem partyjnej organizacji podstawowej, pełniąc jednocześnie funkcję przewodniczącego Sądu Koleżeńkiego oraz prezesa KPS. Praca społeczna zawsze daje dużo zadowolenia.

— Nie wyobrażam sobie dziś oficera, który by nie pracował społecznie — mówi kapitan mar. Urbański. — Każdy oficer nowego typu powinien być wszechstronnie wyszkolony, powinien posiadać głęboką wiedzę ideowo-polityczną, wysoką kulturę taktyczno-morską a jednocześnie po-



Kpt. mar. Władysław Urbański przy periskopie.



Dzień i noc pełnił straż Odrodzona Marynarka Wojenna. Na zdjęciu: jeden z okrętów podwodnych w czasie ćwiczeń.

winen być najlepszym marynarzem na okręcie. To znaczy, że musi on umieć wykonać każdą pracę lepiej niż najbardziej doświadczony bosman okrętowy, czy też marynarz - specjalista. Zdają sobie sprawę, że tylko w takim wypadku będą mogli osiągnąć należyty autorytet na swym okręcie. Wiem o tym, że zdobycie tych wszystkich cech nie jest rzeczą łatwą i będzie wymagało ode mnie jeszcze wiele wysiłku, ale dołoży wszelkich starań, aby zostać pełnowartościowym dowódcą nowego typu. Spróbuje, czy to mi się uda...

Znając kapitana Urbańskiego, mam wrażenie, że nie omylę się jeśli wyrażę przekonanie, że uda mu się to na pewno!

★

— Czy kiedykolwiek — na przykład będąc jeszcze chłopcem — marzyliście o tym, by pełnić służbę na morzu?

Pytanie takie postawił kpt. mar. Pietraszkiewicz przy naszym pierwszym spotkaniu w krótki czas po tym, jak kpt. Pietraszkiewicz, niedawny prymus Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej, objął swą służbę na okręcie podwodnym. Oczywiście miałem wyraźny cel w postawieniu takiego pytania. Byłem bowiem przygotowany na to, że za chwilę usłyszę odpowiedź, że tak, że kpt. mar. Pietraszkiewicz już dawno marzył o tym, aby poświęcić się pracy na morzu. I że oto teraz marzenia jego wreszcie zostały zrealizowane. Będzie miał ułatwione zadanie — myślałem. Cóż bowiem może być prostszego, jak napisanie artykułu o człowieku, którego marzenia zostały spełnione. Wbrew oczekiwaniom na pytanie moje otrzymałem krótką i zdecydowaną odpowiedź: „Nie, nie marzyłem nigdy...”

W pierwszej chwili nie wiedziałem jak zareagować na tę odpowiedź i może to śmieszne, ale poczułem żal do kpt. Pietraszkiewicza, że jednym krótkim zdaniem zburzył cały mój miśternie zbudowany artykuł, którego zarysy w mej myśli były już niemal całkowicie wyraźne.

Kpt. mar. Pietraszkiewicz będąc chłopcem, przed wojną nie marzył o służbie na morzu. Ale czy w tym rzeczywiście tkwi coś nadzwyczajnego? Przecież robotnik w tamtych czasach również nie mógł nawet

marzyć o tym, żeby zostać dyrektorem w instytucji, w której pracował. I czy ktośkolwiek w ogóle, z upośledzonych i zaniedbanych warstw mógł marzyć o awansie społecznym? Przecież nawet najbardziej wymaginowane marzenia muszą mieć zawsze jakieś realne podstawy.

Takich realnych podstaw kpt. mar. Pietraszkiewicz nie mógł mieć w swe młodości. Miał 16 zaledwie lat, kiedy wybuchła wojna, która chłopięce marzenia siłą faktu musiała przestawić na bardziej bliskie i codzienne tory.

W 1944 roku po wyzwoleniu przez Armię Radziecką rodzinnych stron Pietraszkiewicza, wstąpił on do szeregów I Armii Wojska Polskiego i wraz z nią w oddziałach IV Dywizji odbył chlubny szlak bojowy od Warszawy do Berlina. Po zakończeniu wojny skierowany został do Marynarki Wojennej, wstąpił do Oficerskiej Szkoły i tu dopiero „zasmakował“ w morskiej służbie. Poświęcił się nauce bez reszty, dzięki czemu zdobył pierwszą lokatę, zostając prymusem Szkoły. Po promocji został skierowany do służby na okręcie podwodnym.

Staliśmy właśnie na jednym z nabrzeży portu wojennego, tonącego w lepkiej, gęstej i wilgotnej mgle jesiennej. Długie i wąskie kadłuby okrętów podwodnych wstrząsane regularną pracą motorów dieslowskich drżały, jak gdyby dygocąc z zimna. Spojrzałem na rozplywające się we mgle kształty okrętów i chciałem właśnie postawić nowe pytanie, kiedy kpt. mar. Pietraszkiewicz sam zaczął mówić:

— Przyznam się, że jak dotąd najbardziej lubiłem wszelkie szybkie jednostki, ale od czasu, kiedy tu jestem przekonałem się, że służba na okręcie podwodnym ma jeszcze większy „smaczek“. Nie jestem co prawda tu od dawna i na razie przechodzę okres zapoznawania się z załogą i samym charakterem służby, która różni się wiele od służby na jednostkach nawodnych, ale to jedno mogę powiedzieć, że już dziś nie zamieniłbym pracy na okręcie podwodnym na służbę nawet na najszybszych jednostkach. Na swym okręcie czuję się naprawdę świetnie. Kiedy w czasie ćwiczeń patrzę nieraz przez peryskop, przypomina

mi się, gdy będąc jeszcze na froncie pełniłem służbę na punkcie obserwacyjnym. Tylko, że wówczas w miejsce peryskopu miałem przed sobą lornetkę nożycową... Ale i tu i tam czułem się równie dobrze.

★

Na nowym stanowisku widziałem nie tylko kpt. Pietraszkiewicza. Widziałem prawie wszystkich promowanych nie tak dawno oficerów. Wszyscy oni pracują z równym zapałem i ambicją. Każdy z nich zdołał już poznać swój okręt i załogę.

Oczywiście trudno by było „podpatrzeć“ całodzienną ich pracę. Wiem jednak, że praca ta nie kończy się na zajęciach na pokładzie, lub w sali wykładowej. Obecowanie z marynarzami poza ćwiczeniami, rozmowy z nimi, a nierazko porada lub nawet konkretna pomoc wzmacniają coraz bardziej więzy łączące dowódców z ich podwładnymi.

I jeszcze jedno co daje się łatwo zauważyć, to fakt, że żaden z nowopromowanych oficerów po zakończeniu nauki w Szkole nie „osiadł na laurach“ w mniemaniu, iż wszystko już umie. Wręcz przeciwnie: każdy z nich wiele czasu poświęca na pogłębianie zdobytej w Szkole wiedzy. Zdają oni sobie bowiem sprawę, że stałe podnoszenie poziomu wykształcenia bojowego i politycznego, coraz lepsze poznawanie i opanowywanie broni i sprzętu, nieustanne przyswajanie zdobytych przodującej na świecie stalinowskiej nauki i sztuki wojennej oraz wzorowanie się na doświadczeniach Marynarki Radzieckiej — to najpewniejsza droga do osiągnięcia cech wzorowego oficera i dowódcy.

I dlatego właśnie kiedy widzi się pracę i wysiłki nowopromowanych oficerów, można być pewnym, że będą oni dobrymi dowódcami. Będą takimi mimo, że wielu z nich w swej młodości nie mogło nawet marzyć o służbie na morzu.

KPT. MAR. ST. BISKUPSKI

Kpt. mar. Henryk Pietraszkiewicz w czasie pełnienia służby na okręcie.





BAJKAŁ



ROMAN WIERNY

— Daleko jeszcze?
— Zaledwie piętnaście kilometrów — odpowiedział uprzejmy konduktor zapytującym go co chwila podróżnym.

Pasażerowie dalekobieżnego pociągu, idącego do Buriat - Mongolii z niecierpliwością oczekiwali momentu, kiedy z okien wagonu ujrzą położone w pobliżu granicy ZSRR i Mongolskiej Republiki Ludowej, jezioro Bajkał.

Pociąg, pędząc przez malowniczy krajobraz, minął wreszcie jeden z licznych zakrętów, jak zwinny wąż przesunął się przez wykuty w skale tunel i wreszcie oczom podróżnych ukazała się gładka płaszczyna ogromnego jeziora.

Potężne masywy górskie stanowiące obramowanie malowniczego jeziora zwolna, wraz z zapadaniem zmroku, stawały się brunatne, ciemne i tylko szczyty ich jarzyły się jak rozpalone żelazo w ostatnich promieniach gasnącego słońca.

Pejzaże uroczego Bajkału były tematem opisów i opowiadań wielu rosyjskich i radzieckich pisarzy. Antoni Czechow w swoich wspomnieniach z podróży pisze: „Spacer nad jeziorem był cudowny. Uroczego Bajkału nie zapomnę do końca mego życia. Nie darmo mieszkańcy Syberii nazywają go nie jeziorem a morzem“.

Ale „morzem“ nazywają Bajkał nie tylko mieszkańcy Syberii. Każdemu, ktokolwiek je zobaczy, przychodzi na myśl także właśnie określenie. Powierzchnia Bajkału jest bowiem większa od Belgii i prawie taka duża jak cała Szwajcaria. Bajkał jest jedynym jeziorem na świecie, którego głębokość sięga aż dwóch kilometrów! Objętość jeziora wynosi 23 tysiące kilometrów sześciennych i mogłoby ono pomieścić w sobie wody dwudziestu trzech mórz tej wielkości co Morze Aralskie. Znany profesor radziecki, Wereszczagin obliczył, że gdyby można było zamknąć wszystkie rzeki i górskie strumienie zasilające Bajkał w wodę, to wypływająca z niego rzeka Angara, której szybkość prądu dochodzi do piętnastu kilometrów na godzinę, opróżniłaby jezioro dopiero po czterystu latach.

Do Bajkału wpada 336 rzek, a wypływa jedynie Angara. Miejscowa ludność nazywa ją „piękną córą starego Bajkału“. Niektórzy ze względu na ogrom wód, jakie Angara zabiera u sędziwego Bajkału nazywają ją także „rozzutną córą“. Na odcinku około dziesięciu kilometrów, poczynając od źródła, siła prądu Angary jest tak wielka, że mimo panujących tu w zimie ostrych mrozów, nigdy rzeka ta nie zamarza.

W wodę zasila Bajkał żeglowna rzeka Sielenga, która wypływa z gór położonych na terytorium Mongolii. 83 procent swoich wód Bajkał zawdzięcza tej właśnie rzece. Do rzek mniejszych, wpadających do Bajkału należą: Barguwin, Górna Angara, Turka i inne. Drugim z kolei źródłem zasilającym w wodę jezioro Bajkał, są opady, które dają średnio około tysiąca kilometrów sześciennych wody rocznie. Niemalą rolę w zwiększaniu zapasów wodnych Bajkału odgrywają również źródła wytryskujące z jego dna. Dno Bajkału z jego licznymi wzniesieniami nosi w sobie wyraźne ślady geologicznych przemian i

katastrof. Szczyty tych głębinowych gór nanosi się na mapy i wiele z nich posiada swoje nazwy.

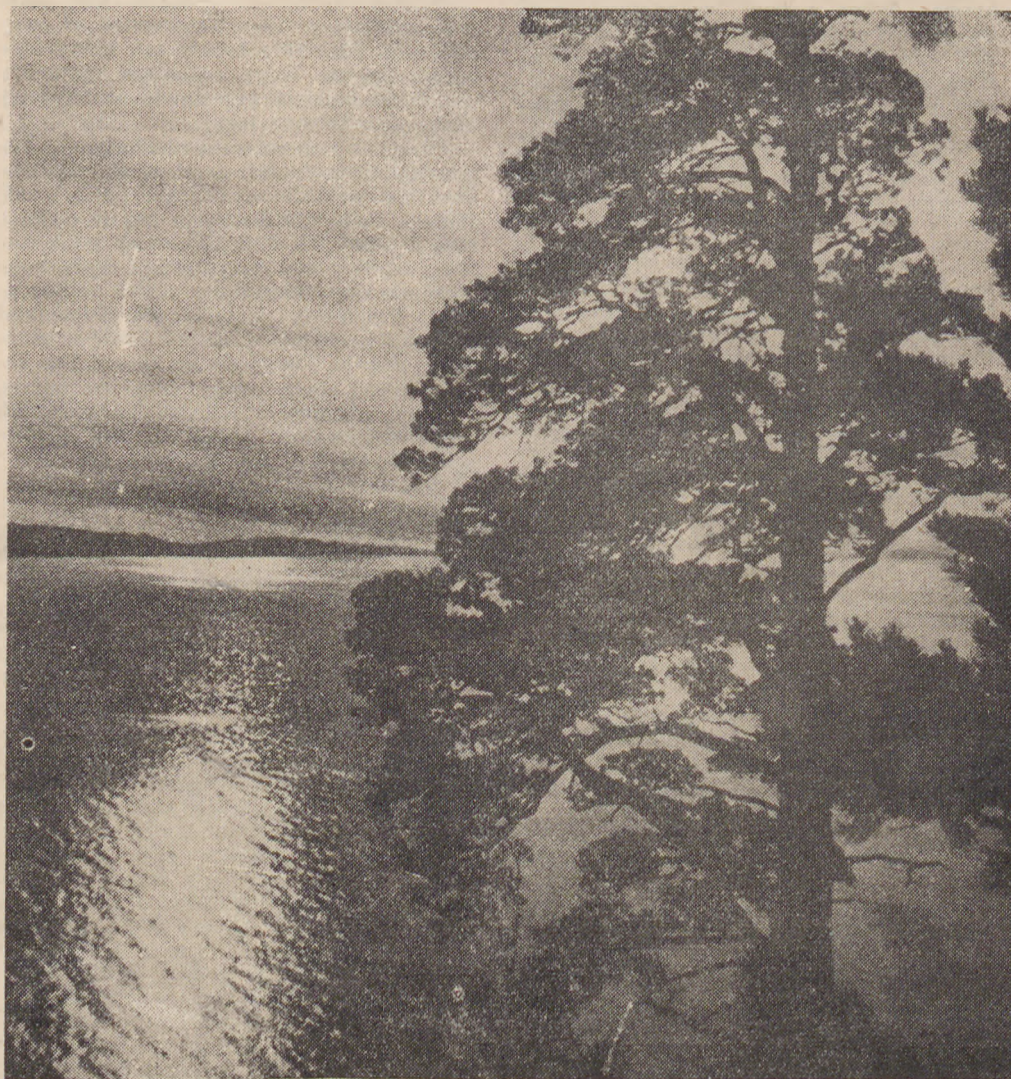
Jezioro nigdy nie nagrzewa się do dna. Temperatura wody zmienia się jedynie w górnych warstwach i to nie głębiej jak na 200 metrów. Ponad tę głębokość zmiany są tak nieznaczne, że praktycznie nie należy ich brać pod uwagę. Poniżej 1 000 metrów temperatura jest stała i panują tu wieczne ciemności.

Ciekawym jest również fakt, że nawet

na głębokości 1 600 metrów woda posiada około 80 procent tlenu. Zjawisku temu zawdzięczać należy istnienie życia nawet na tej głębokości.

Bajkał zamarza bardzo późno i również późno wyzwala się z lodowych okopów. Dopiero w połowie maja zaczynają topnieć lody południowej części jeziora. Północna część Bajkału pozbywa się lodów dopiero w czerwcu.

Bajkał jest jeziorem koncentrującym uwagę licznych przyrodników i geografów.





Radzieccy badacze jeziora nie ograniczają się jedynie do jego poznania i starają się powiązać rezultaty swych prac naukowych z możliwościami jego gospodarczego wykorzystania.

U brzegu południowej części jeziora, a u podnóża ciągnących się tu gór, położona jest nieduża wioska, Listwiennicznaje. W wiosce tej mieści się bajkalska limnologiczna stacja naukowa Akademii Nauk ZSRR. Stacja ta zajmuje się wszechstronnym badaniem fauny i flory wód jeziora. Powstanie i rozwój tego naukowego centrum w dalekim, zabajkalskim kraju jest nierozdzielnie związane z nazwiskiem długoletniego dyrektora prof. Wereszczagina. Pod jego kierownictwem wyrosli doświadczeni badacze Bajkału i autorzy licznych prac w dziedzinie limnologii czyli nauki o jeziorach.

Skład fauny i biologiczne cechy poszczególnych grup organizmów żyjących w Bajkale, wybitnie wyróżniają to jezioro spośród licznych jezior świata. Z tysiąca ośmiuset roślin i zwierząt zamieszkujących w jeziorze, około 50% jest takich, które nigdzie indziej na świecie nie występują. Do takich ssaków należą np.: bajkalska foka oraz popularna tu „gołomianka”. „Gołomianka” jest to nieduża, na wpół przezroczysta ryba, lekko różowego koloru z długimi, przypominającymi skrzydła nietoperza płetwami. Ryba ta jest bardzo tłusta i żyje na głębokości do 1000 m. Charakterystyczną cechą „gołomianki” jest to, że nie wyrzuca ikry, lecz rodzi żywe rybki. Często zdarza się, że fale wyrzucają na brzeg całe stada nieżywej „gołomianki”. Uczni zjawisko to tłumaczą tym, że ryba ta, żyjąca na wielkiej głębokości i przy niskiej temperaturze wo-

dy, ginie przy podnoszeniu się w górne warstwy jeziora, gdzie temperatura jest o wiele wyższa.

Do niezwykle użytecznych ryb Bajkału należy przedstawiciel szlachetnej rodziny łososiowych, piękny omul. Podczas zimy omul żyje na głębokości pół kilometra. Wiosną, gdy rozwijają się drobne organizmy służące mu za pokarm, przybija do brzegów. Dziesiątki i setki kilometrów idzie omul poprzez Bajkał w głąb dużych rzek i małych rzeczułek. Idzie tak gęsto, że rybacy mogą go chwycić rękoma. Łowienie ryb udających się na tarło jest jednak surowo zabronione. W październiku po złożeniu ikry, wychudzony i niesmaczny omul wraca do Bajkału.

Za czasów carskich nikt nie dbał o ochronę omula. Bezmyślnie i dziko łowiono go, zanim zdążył złożyć ikrę. Taki sam los dzieliły zresztą i inne ryby jeziora. Władza Radziecka położyła kres tej rabunkowej gospodarce, i już w 1933 roku nad wpadającą do Bajkału rzeką Wielką powstała pierwsza na świecie sztuczna wylęgarnia omula. Wśród tajgi, którą zamieszkiwały jedynie niedźwiedzie i w której tylko czasem zjawiał się na nartach myśliwy, wyrosło piękne osiedle. Obecnie, w ramach pięcioletniego planu odbudowy gospodarki narodowej, buduje się nową, jeszcze większą wylęgarnię. Będzie ona bardziej nowoczesną i zaspokoi potrzeby nieustannie rozwijającej się tu gospodarki rybnej.

Wspomniałem już o bajkalskiej focie. Warto dodać, że futro jej posiada srebrzysto-brązowy kolor i służy miejscowej ludności jako odzież zimowa. Cenniejszym jednak od futra jest jej tłuszcz. Foka bajkalska zwana również nerpą waży przeciętnie od 50—130 kg i daje od 30 do 40 kg tłuszczu. Nerpa żywi się rybami, lecz mimo to pod wodą nie może wytrzymać dłużej niż 15 minut. Najchętniej żywi się byczkami i gołomianką. W czasie zimy nerpa urządza sobie legowisko na lodzie. Celem zdobycia pokarmu, przebija w lodzie niewielki otwór.

Warto jeszcze wspomnieć, że wśród zarośli i wodorostów na dnie licznych zatok Bajkału wśród kamieni i piasku żyją tysiące dennych organizmów. Jest to królestwo raków, w których specjalna odmiana nosi nazwę blokoplawów.

Uczni od dawna interesowali się tym, w jaki sposób w słodkowodnym Bajkale pojawiły się tak oryginalne i jedyne na świecie zwierzęta, ryby i rośliny. Sprawa ta do dziś dnia nie jest definitywnie rozstrzygnięta i stanowi temat licznych dyskusji naukowych. Twórca jednej z hipotez, prof. Wereszczagin twierdzi, że zasadniczą przyczyną oryginalności tej fauny i flory leży w przeszłości geologicznej jeziora. „Bajkał — pisze uczony — jest jak gdyby żywym muzeum rozmaitych form świata zwierzęcego i roślinnego, któ-



re żyły w przeciągu różnych geologicznych epok. Morskie okazy znajdujące się w Bajkale zachowały się po oddzieleniu się Bajkału od morza. Ponadto formy te — pisze dalej profesor — mogły tu przeniknąć w okresie, kiedy morza Oceanu Lodowatego rozpościerały się prawie w tym miejscu, gdzie obecnie Angara wpada do Jenisieju”.

Uroczy Bajkał, którego fragmenty widzieliśmy w pięknym filmie „Pieśń Tajgi”, jest ośrodkiem zainteresowania nie tylko uczonych i turystów. Wspomniałem już na wstępie, że uczeni radzieccy starają się powiązać swoje prace naukowe z możliwością wykorzystania Bajkału dla celów gospodarki ogólnokrajowej. Z roku na rok mnożą się tu nowe osiedla i w dzikich niegdyś miejscowościach powstają nowe wioski, bogate gospodarstwa kolektywne i duże przedsiębiorstwa przemysłu rybnego. Małe niegdyś rybackie osiedle Ust-Barguzin przekształcono w centrum rybnego przemysłu kraju oajkalskiego i dobrze prosperujący port. Na bezludnym do niedawna wybrzeżu wyrosły duże przystanie, zainstalowano dźwigi, nowoczesne portowe urządzenia i wybudowano nowe magazyny.

W okresie istnienia Władzy Radzieckiej w pobliżu Bajkału i nad samym Bajkałem powstało ponad 50 rybactkich osiedli, 13 fabryk konserw rybnych i szereg placówek kulturalnych, naukowych i społecznych. Wśród tych osiedli przoduje miasteczko Omokto-Iniundi. Nazwa tego miasteczka, która w tłumaczeniu na język polski oznacza Nowe Życie, wydaje się być symbolem nowego, twórczego, radzieckiego życia nad brzegami zapomnianego niegdyś Bajkału.

ROMAN WIERNY



„CHMURY PRZECHODZĄ — NIEBO POZOSTAJE”



OLEG ERBERG

Na oceanie od dłuższego już czasu uporczywie utrzymywał się sztit. Trzymasztowy szkuner „Aktinia” zwinął żagle i przeszedłszy na pracę motoru, już trzy doby uganiał się po oceanie w poszukiwaniu ryb — tumaków. Trzeciego dnia o zmierzchu natrafiliśmy wreszcie na ich ślad.

W przodzie, przed nami daleko, aż po horyzont rozciągały się gęste kłęby mgły, ubarwione czerwienią zachodzącego słońca. „Aktinia” stanęła w dryf, aby z nastaniem poranka rozpocząć połów. Kapitan początkowo wyraził obawę, że gęstniejąca mgła może wszystko popsuć, ale spokojniejszy na barometr szybko się uspokoił. Przy bezwietrznej pogodzie, mgła kłębiła się w miejscu, unosząc się w kształcie purpurowych języków, wysoko, ku ciemniejącemu niebu i roztopiając się w górze bez śladu. Zanim słońce utonęło w oceanie, wybito szklanki i z grot-masztu opuszczono radziecką banderę.

Po gorącym, upalnym dniu i szybkim zapadnięciu zmroku, nastąpiła rześka, chłodna noc i wolni od zajęć ludzie wylegli na pokład. Nisko nad oceanem zapłonęło blade światło księżyca, kładąc na spokojnej powierzchni srebrzysty trap, ciągnący się aż do burty szkunera.

Było już około północy, kiedy załoga rozeszła się do kubryków. Nie chciało mi się czegoś spać i postanowiłem zostać na pokładzie. Przyłgnąwszy do wantów, spoglądałem na gęstniejącą mgłę i wsłuchiwałem się w monotonny pisk łał, uderzających o burtę i jednostajny odgłos pracujących pomp, które nieprzerwanie dostarczały świeżej wody do brezentowego basenu, gdzie trzymaliśmy morskie okonie, służące nam jako przynęta przy połowie tumaka. Wzrok mój długo i bezcelowo błądził po zamglonej powierzchni oceanu, aż w końcu poczułem, że powoli zaczynam drzeć. W pewnej chwili zdawało mi się, że wśród mgły zobaczyłem niewyraźne zarysy niedużego statku, który dryfował podobnie, jak i nasza „Aktinia”. Jednakże wachtowny, którego natychmiast wezwałem, mimo iż obserwował przez lornetkę nic szczególnego nie zauważył. Być może, że mgła w tej chwili zgęstniała jeszcze bardziej.

Nazajutrz o świcie podnieśliśmy banderę i rozpoczęliśmy połów. W ciągu nocy mgła wyraźnie zrzedniała, co pozwoliło nam na zbliżenie się do miejsca, w którym stada tumaków uganiały się za makrelami. Wyciągnęliśmy sieć i opuściliśmy ją wzdłuż burty. Następnie wylawialiśmy z brezentowego basenu okonie i wrzucaliśmy je za burtę tuż przed siecią. Okonie, które już od kilku dni przebywały w zupełnej ciemności, oslepione porannym słońcem, nie uciekały i całymi stadami utrzymywały się opodal sieci. Łakome tumaki rzuciły się na żywą

przynętę ułatwiając tym samym pracę rybakom, którzy owe dwa i trzymetrowe ryby wyciągali na pokład.

W ciągu dnia mgła znikła nieomal zupełnie i w pewnej chwili tuż przed nami ukazał się nieduży statek, dryfujący w odległości około jednej mili od nas. Była to motorowa łódź rybacka, której narodową przynależność trudno było ustalić ze względu na to, że na jej jedynym maszcie brak było bandery. Od czasu do czasu obserwowaliśmy łódź przez lornetkę, ale na jej pokładzie nikt się nie zjawiał. Wydawało się, iż statek jest całkowicie opuszczony i bezudny. Kapitan postanowił spuścić motorówkę. Wziął on ze sobą okrętowego mechanika, pełniącego obowiązki sekretarza partii na „Aktinii”, dwu marynarzy oraz mnie. W tym składzie wyruszyliśmy w kierunku nieznanego statku. Po piętnastu minutach podaliśmy się do niego od ruy. Wprawdzie chińskiego pisma nikt z nas nie znał, mimo to jednak nazwę portu macierzystego zdołaliśmy jakoś odcyfrować. Port nosił nazwę Kiuun i znajdował się u północnych wybrzeży Formozy.

Kapitan przyłożył dłoń do ust i krzyknął po angielsku:

— Kto tam na łodził — Odezwać się!

Echo odbite o burtę poniosło w przestrzeń jego słowa. Nikt jednak się nie odzywał. Obeszliśmy więc łódź dookoła i zauważyliśmy, że była ona przestrzelona w kilku miejscach. Postanowiliśmy wejść na pokład. Był on tak mocno zasmarowany naftą, że musieliśmy stąpać bardzo ostrożnie w obawie przed poślizgnięciem się. Na ruy leżały rybackie sieci, spiątane i dawno nieużywane. Z łuku załatywała obrzydliwa woń gnijącej ryby. Wejście do kubryka było zabite bambusowymi matami. Przy wejściu na mostek nawigacyjny, mechanik zauważył wyschnięte na słońcu ślady krwi, a u nasady masztu odkryliśmy głębokie nacięcia zrobione nożem. Nacięć tych było dwanaście. Zagłębiliśmy do nadbudówki, do łuku, zeszliśmy do maszynowni, ale nigdzie nie spotkaliśmy ani jednego człowieka.

— Prawdopodobnie to jakaś piracka łódź — stwierdził mechanik, starszy już człowiek, który za młodych lat pływał na wszystkich morzach Dalekiego Wschodu — rybackie sieci są tu tylko dla zamydlenia oczu. Przypomina mi się, jak pewnego razu w dwunastym roku spotkałem się z chińskimi piratami, kiedy pływałem jeszcze jako palacz na parowcu...

— Nie — sprzeciwił się jemu kapitan — bardziej już prawdopodobne, że łódź ta znajdowała się w rękach przemytników, i że natknęła się na patrolowiec policji portowej. Po zabraniu załogi, prąd południowy mógł zagonić tutaj ten statek... — w tej chwili kapitan się zamyslił. — Ale właściwie... — ciągnął on dalej — nie mogę tylko tego zrozumieć, co mogło przeszkodzić policji we

wzięciu na hol tej łodzi i sprowadzeniu jej do portu...

Zamierzaliśmy już odchodzić z opuszczonego statku, kiedy jeden z marynarzy zameldował kapitanowi, iż wydało mu się, że w pobliżu słomianych mat posłyszał jakiś szmer.

— Z pewnością szczury — powiedział kapitan — wszak one są tu teraz jedynymi gospodarzami.

Mimo to jednak skierowaliśmy się we wskazane miejsce i zaczęliśmy odgarniać leżącą słomę ryżową. Pod jedną z mat znaleźliśmy na wpół nagiego człowieka w jednych spodniach. Był to stary Chińczyk. Jego ciało szczerniało od słońca schudło tak bardzo, iż sprawiał on wrażenie wyschniętej mumii sprzed trzech tysięcy lat. Brązowa skóra tak ściśle przylegała do twarzy, że robiła wrażenie niemal przezroczystej, a na wystających kościach wyglądała jak blade-żółty wosk. Dolna warga była pogryzioną zębami i spuchniętą. Wychudzone ręce niezdarne się poruszały, jak u lalki w chińskim teatrze cieniów.

Starzec nie unosząc opuszczonych powiek wymamrotał coś niewyraźnie i wydało nam się, że prosił o wodę. Konającego już ułożyliśmy na słomianej macie i przenieśliśmy na motorówkę.

★

Mniej więcej po kilku miesiącach jeden z władcywostockich szpitali nadesłał mi zeszyt zawierający opis rozmów, przeprowadzonych ze znalezionym Chińczykiem, który w tym czasie wyzdrowiał i wyjechał już do swej ojczyzny. Zapiski te uporządkowałem chronologicznie i przedstawiam je obecnie Czytelnikom:

„Nazywam się Siao Er. Mam 62 lata. Urodziłem się na wyspie Formoza na osiem lat przed przyjściem Japończyków. Kiedy Japończycy przyszli i zaczęli rabować wszystko co najlepsze, ojciec powiedział mi: „Chmury przechodzą i odchodzą, ale niebo pozostaje.” Ojciec wierzył, że Japończycy prędko stąd odejdą. Jednakże Japończycy nie zamierzali odchodzić. Zamknęli oni chińskie szkoły i zabronili drukować chińskie gazety i książki.

Ojca mego wygnano ze skrawka ryżowego pola po to, aby ustawić na nim bałerię dział. Ojciec mój zmuszony był iść na służbę do nowych, japońskich gospodarzy. W tym roku, kiedy poszedłem do szkoły, na wyspie naszej zapanowała epidemia cholery.

Pamiętam mój pierwszy dzień w szkole. Nauczyciel Japończyk kazał mi za sobą powtarzać zdania po japońsku: „jestem biednym chłopcem chińskim. Zanim przyszedł tu Japończycy nie umiałem niczego. Teraz mój wielkoduszny nauczyciel uczy mnie wielu mądrych rzeczy”. Trudno mi było wymawiać japońskie słowa i nauczyciel wobec całej klasy wypróbował na moich piętach

swój nową bambusową pałkę. Po powrocie ze szkoły zastałem nasz dom w ogniu. Razem z nim paliło się jeszcze kilka domów. Japońscy żołnierze otoczyli i oblewali je z hydrantów. Myślałem, że oblewają oni wodą, lecz była to nafta. Żołnierze strzelali do tych, którzy próbowali uratować swoje rzeczy od pożaru.

Dopiero potem dowiedziałem się jak to wszystko się stało. Mój ojciec leżał chory wskutek tego, że został poparzony parą podczas pracy w cukrowni. Japońska policja doniosła, że ojciec był chory na cholera. Dom nasz został spalony, a w nim spalono żywcem mojego ojca. Sąsiednie domy palono po to, żeby nie „roznieść zarazy”. Po śmierci ojca zostałem sam. Dziesiątki lat pływałem na rozmaitych statkach. Morze jednak nie ciągnęło mnie nigdy. Marzyłem wciąż o tym, aby tak jak ojciec, pracować na roli.

W tym czasie Japończycy napadli na Amerykanów i Anglików. Nie wierzyliśmy w zwycięstwo Japonii i nie chcieliśmy jego. Wojna początkowo przyniosła nam rozczarowanie. W krótki czas po rozpoczęciu działań wojennych, Japończycy na naszą wyspę przywieźli pod straż angielskiego gubernatora Singapore, a w niedługi czas potem i amerykańskiego gubernatora Filipin.

Ale od tego dnia, kiedy w naszej miejscowości spadły pierwsze amerykańskie bomby zrozumieliśmy, że szczęście wojenne odwróciło się od Japończyków.

Witaliśmy Amerykanów mając wielkie nadzieje. Wierzyliśmy w to, że Amerykanie zwrócą nam to wszystko, co Japończycy zagrabili w ciągu pięćdziesięciu lat. Ale szybko też rozczarowaliśmy się. Amerykanie zawładnęli fabrykami, handlem, młodych naszych chłopców werbowali do swej armii, a nas, starców, wyganiano do pracy, za którą tylko obiecywano zapłatę. Pewnego dnia zapytałem któregoś z amerykańskich dozorców:

— Po co budujecie lotniska, jak gdybyście mieli zamiar zostawać tu na dłużej?

— Myślimy przysłać tu nie po to, aby odchodzić — odpowiedział mi — będziemy tu bronić Ameryki.

— A któż zamierza na was napadać przez naszą wyspę — zapytałem.

— Ach ty żółty potworze! — odpowiedział, — zamachnąwszy się ręką.

Na drugi dzień podczas sprawdzania obecności, nie wyczytano mojego nazwiska.

Musiałem opuścić rodzinną miejscowość. Pożegnałem się z rodziną i wyruszyłem do Kiilun.

Tu zebrałem kilku rybaków i wspólnie odkupiliśmy od jednego z kupców starą łódź. Z całej naszej załogi jedynie Czao umiał obchodzić się z motorem. Fu Tan, starszy już mężczyzna, nigdy przedtem nie był rybakiem. Za młodu biegał on po ulicach Tajpe z riksą, na której woził japońskich urzędników i angielskich kupców. Ale od czasu, kiedy złamał on nogę, sprzedał tę riksę i pracował jako robotnik portowy. Z czasem jednak boląca noga sprawiła, że musiał szukać lepszej pracy i dłuższy okres pływał jako marynarz w żegludze przybrzeżnej. Dwaj pozostali członkowie załogi długonogi Sin Weń i Ma Iń-czu byli doświadczonymi rybakami, ale tylko na połowach rzecznych.

Po wyjściu z Kiilun poszliśmy około 150 mil na północ i rozpoczęliśmy połów. Ponieważ załoga nasza była nieliczna, pełniłem jednocześnie funkcję szypa, sternika oraz kierowałem sprawnym wyrzucaniem sieci. Na trzeci dzień, długonogi Sin Weń poczuł się nagle niedobrze. Natychmiast zwolniłem go z pracy, aby wypoczął w kubryku. W jakiś czas potem zeszedłem sam do niego. Leżał na koi bez ruchu z przymkniętymi oczyma. Skóra na jego piersi była koloru fioletowego. Usta miał wyschnięte i wydłużony nos. Palce i paznokcie były zupełnie sine. Spytałem go, czy czegoś potrzebuje.

— Zimno — odpowiedział ledwo dosłyszalnym szeptem — zimno...

Po obiedzie oznajmiłem załodze, że jeśli do wieczora Sin Weń nie poczuje się lepiej pójdziemy w powrotny kurs na Kiilun. Wiedziałem o tym, iż wszyscy sądzą, że Sin Weń nie był przyzwyczajony do pływania na morzu i, że zachorował na zwykłą morską chorobę, dlatego powiedziałem:

— Sin Weń prawdopodobnie się czymś zatrul. Po powrocie do portu oddamy go do szpitala.

Wieczorem znów odwiedziłem chorego. Zmiana jaka w nim zaszła w ciągu paru tych godzin przeraziła mnie. Oczy miał zapadnięte, twarz zupełnie posiniała, oddychał szybko. Wybiegłem na pokład i natychmiast nakazałem kurs powrotny, chociaż zdawałem sobie jasno sprawę, że nie zdążymy już odwieźć biednego Sin Wenia. Po dwugodzinnym rejsie, w czasie którego wydobyliśmy z naszej łodzi całą, jaka była tylko możliwa, szybkość, zauważyliśmy światła statku, idącego kontrkuresem. Biliśmy w gong, aby nas zauważono. Po jakimś czasie zbliżyliśmy się już na taką odległość, że można było słyszeć nie tylko nasz gong, ale i słowa, które Fu Tan wykrzykiwał po angielsku. Wkrótce w mrokach nocy rozległ się szum motorówki. Spuściliśmy trap i na pokład wszedł człowiek w białym chałacie, z którym później Fu Tan zamienił parę słów, prowadząc go

do kubryka. Nie minęły jednak dwie minuty, jak obaj wrócili z powrotem. Fu Tan zaczął szybko objaśniać to, co mówił lekarz. Kazał on, żebyśmy zwłoki Sin Wenia zaszyli w wysmarowane naftą płótno i przyczepili do nich coś ciężkiego, aby mogły szybko pójść na dno. Później trzeba było zamknąć i izolować kubryk, pokład starannie wysmarować naftą, a posiadaną wodę do picia przegotować.

Lekarz wydosłał z walizeczki jakiś płyn, starannie nim wymył ręce, po czym rzekł:

— Każdę wam uczynić to samo, kiedy będziecie wyrzucać zwłoki.

— Poproszę dla was przez radio jakąś pomoc lekarską... — dodał będąc już w motorówce.

— Nie trzeba! — krzyknąłem. — Nie róbcie tego, nie wzywajcie nikogo!

Odpowiedzi jednak nie dosłyszałem. Być może szum motoru zagłuszył moje słowa...

Kontynuowaliśmy rejs na Kiilun. O świcie Ma Iń-czu podszedł i nie patrząc na mnie, powiedział, że Sin Weń nie potrzebuje już żadnej pomocy.

Czao zatrzymał motor i zapanowała głucha cisza. Trzy rekiny, które już od dłuższego czasu szły w ślad za nami teraz niemal tłukły się o burty naszej łodzi. Wraz z Fu Tanem nasmarowaliśmy płótno naftą, zaszyliśmy w nie długie ciało Sin Wenia i do nóg jego przywiązaliśmy zapasową kotwicę. Ma Iń-czu uderzył raz w gong. W tym czasie Czao wyrzucił za burtę wędkę ryby, aby odwrócić uwagę rekinów. Wyciekawszy na odpowiedni moment, podniosłem ciało towarzysza i opuściłem je za burtę nogami w dół. Fu Tan przerzucił kotwicę. Od upadku ciężkiej kotwicy jeden z rekinów uderzył o burtę i w tej chwili rzucił się w głębinę za ciałem Sin Wenia.

Teraz już nie mieliśmy potrzeby spieszyć się. Postanowiliśmy jednak pójść do portu, ażeby zdezynfekować statek, uzupełnić zapasy paliwa i nabrać świeżej wody do picia. Fu Tan zmienił mnie przy sterze. Z przerażeniem patrzyłem jak za rufą dwa ostre grzbiety rekinów cięły spokojną powierzchnię wody. Patrzyłem dokoła, nigdzie jednak nie mogłem odnaleźć śladu trzeciego rekina. Podszedłem do Fu Tana.

— Jak myślisz — spytałem go po jakiejś chwili — czy ten lekarz słyszał to, co do niego krzychałem?

— Nie — pochmurnie odpowiedział Fu Tan — a gdyby nawet usłyszał i tak nic by z tego nie było. Wszystko jedno zawiadomilby Kiilun i wszystkie inne porty.

— Nie trzeba było nikogo wolać — powiedziałem — postąpiłem zbyt gorączkowo. — Weź na chwilę ster — powiedział nagle Fu Tan — jest mi tak jakoś duszno i w głowie mi się kręci.

Twarz jego była matowo-błada. Ale widocznie w tej chwili i ja sam również pobladłem, gdyż mój towarzysz zapytał:

— Siao, co z tobą — jesteś bładny jak ściana...

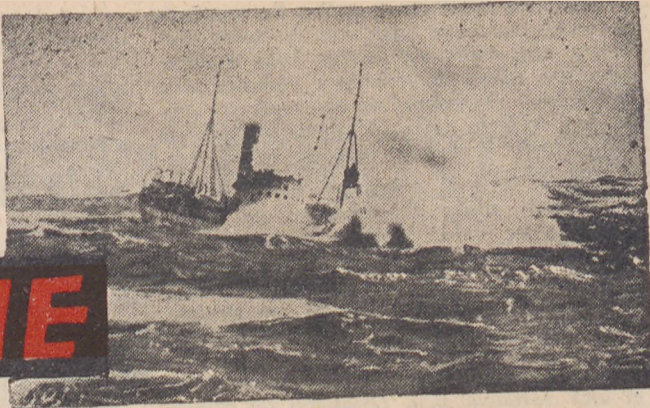
(Dokończenie w n-rze nast.)



Rys. P. Karacencow

Zatonie

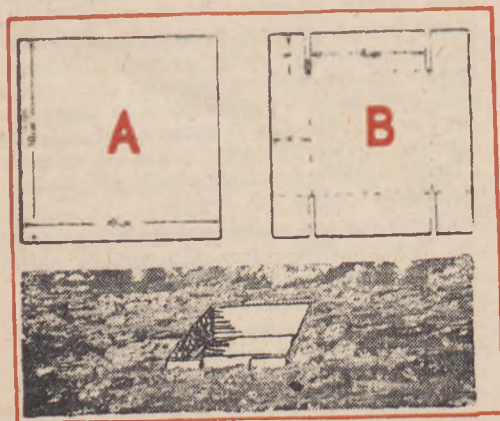
Czy NIE ZATONIE



Nie sądź, Czytelniku, że umieszczony w tytule pytanie zadaje sobie marynarz. O nie — marynarz wchodzi na statek pełen zaufania i spokojnie przeżywa na nim sztormy na rozkołysanym morzu, nie trapiąc się takimi wątpliwościami. Marynarz wie bowiem, że zanim zbudowano jego statek to decydujące pytanie zadał sobie konstruktor, który tak obliczył swój projekt, że wypadła mu jednoznaczna i kategoryczna odpowiedź: nie zatonie.

Aby i nam wolno było dojść do tego przekonania, musimy najpierw zdać sobie sprawę z zasadniczego faktu, a mianowicie:

DLACZEGO STATEK PŁYWA?



Zróbmy proste doświadczenie. Oto dwa jednakowe, kwadratowe kawałki jednodymilimetrowej blachy aluminiowej „A” i „B” o wymiarach 10×10 cm. Łatwo obliczyć objętość każdej z tych blaszek. Równa się ona $0,1 \times 10 \times 10 = 10 \text{ cm}^3$. Ponieważ ciężar właściwy aluminium wynosi 2,7, więc masa każdej blaszki równa się 27 gramów. Na blaszce „B” robimy 4 nacięcia po 2 cm, a potem zaginamy brzegi i łączymy je na rogach tak, aby powstało otwarte, szczelne pudełko, mierzące na krawędzi 6 cm, z bokami o wysokości 2 cm. Z kolei obie blaszki wkładamy ostrożnie do wody. „A” pójdzie natychmiast na dno, a „B” dzięki swojemu kształtowi utrzyma się na wodzie, choć przecież oba te przedmioty o jednakowej masie 27 g będą podlegały tej samej sile ciężkości.

— Dlaczego więc przy zetknięciu się z wodą zachowują się one tak odmiennie? Odpowiedź jest jasna: — bo siła wyporu każdej z nich jest inna.

— A co to jest siła wyporu?

— Jest to reakcja płynu z siłą równą własnemu ciężarowi dążyć będzie do powrotu na swoje miejsce i wyparcia stamtąd intruza. Oczywiście zwycięży silniejszy. Blaszka „A” o objętości 10 cm^3 wyparła tyleż wody, tj. 10 gramów. Na blaszkę „A” działa więc siła wyporu 10 gramów i siła ciężkości 27 gramów. Siła ciężkości przeważa i blaszka opada na dno. Natomiast „B” dzięki swojemu kształto-

wi wypiera więcej wody. Śledzimy w zwolnionym tempie zanurzenie się naszego pudełeczka. Oto zagłębia się na $\frac{1}{4}$ cm, wypierając $6 \times 6 \times \frac{1}{4} = 9 \text{ cm}^3$ wody. To za mało, żeby przeciwdziałać sile ciężkości — zanurza się więc dalej. Przy $\frac{1}{2}$ cm siła wyporu równa się 18 gramom. Jeszcze za mało, siła ciężkości jest wciąż większa. Dopiero przy zanurzeniu na $\frac{3}{4}$ cm siła wyporu osiągnie 27 g i zrówna się z siłą ciężkości. Nasz statek przestaje się zanurzać i zaczyna swobodnie pływać. Ale ma jeszcze dużo zapasu. Zachowując rezerwę $\frac{1}{4}$ cm „wolnej burty”, można go zanurzyć jeszcze o 1 cm, a więc włożyć na niego dodatkowo 36 gramów równo rozłożonego ładunku.

Tak właśnie trzeba budować statek. Jego kadłub musi wypierać tyle wody, żeby nie tylko zrównoważyć ciężar użytego na jego budowę materiału, lecz także zapewnić możliwie dużą nośność ładunkową zwaną tonażem martwej wagi z angielskiego DWT (Dead Weight Tonnage), zachowując przy tym rezerwę wolnej burty.

Ale cóż to się dzieje? Przez niedokładnie sklepany narożnik do pudełka zaczyna sączyć się woda i wskutek tego zaczyna ono powoli tonąć. Gdybyśmy natychmiast nie dokonali naprawy otwór w kadłubie unicestwiłby jego siłę wyporu uzyskaną odpowiednim kształtem i zrównał ją z wyporem „A” tj. 10 gramów, co spowodowałoby zatoniecie.

Płynie stąd nauka dla konstruktora. Takie sytuacje trzeba przecież przewidzieć i na prawdziwym statku. Aby go uratować wtedy przed zatonieniem, kon-

struktor dzieli wnętrze statku na przedziały wydoszczelnionymi przegrodami, czyli grodziami. Skoro woda wtargnie do wnętrza przez wybity przypadkiem otwór — zaleje tylko jeden przedział, a wypór pozostałych utrzyma statek na powierzchni.

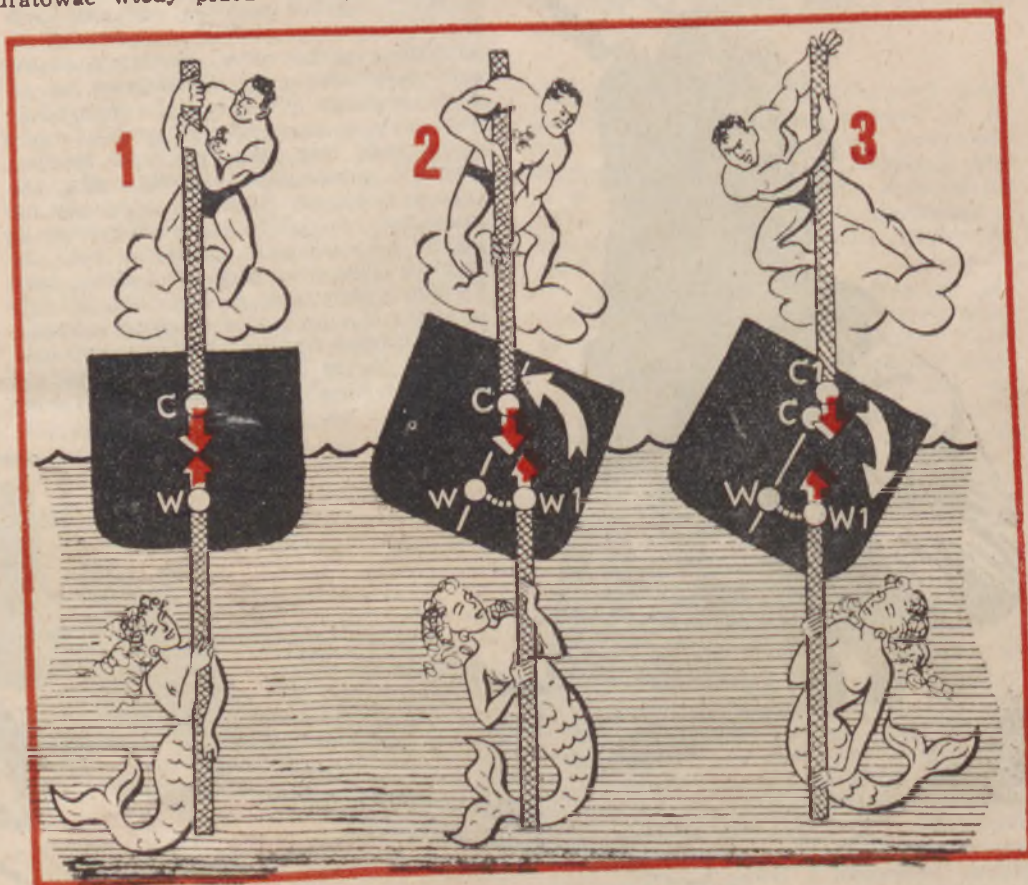
JAK SIĘ MIERZY STATKI?

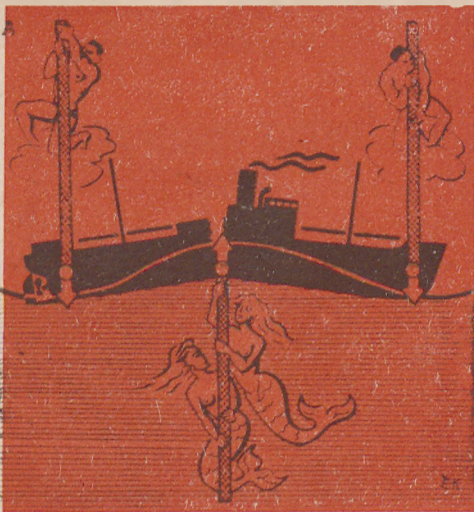
Wolno nam przypuszczać, że w kraju Liliputów pudełko nasze uratowane od zatonienia, znalazłoby zastosowanie jako otwarta barka do przewożenia mniej cennych ładunków po spokojnych wodach śródlądowych.

Gdyby jednak jego właściciele chcieli użyć go w żegludze morskiej, mając na oku jego mocną, metalową budowę — musieliby dokonać kilku niezbędnych przeróbek, którym poświęcimy nieco uwagi.

Trzeba by dać mu pokład, aby fale nie zalewały wnętrza, na pokładzie należałoby ustawić wygodną nadbudówkę w kształcie sześcianu o krawędzi co najmniej 2 cm, w której mieściłaby się sterownia oraz mieszkanie kapitana i lilipuciej załogi, a wreszcie wstawić mu silnik dla zapewnienia własnego napędu. Na motorownię i magazyn paliwa trzeba by odgrodzić przynajmniej $\frac{1}{4}$ przestrzeni pod pokładem, a więc 18 cm^3 .

Po tych przeróbkach zmniejszyłaby się nośność statku o ciężar pokładu, nadbudówki, silnika i przegrody motorowej, co wyniosłoby przypuszczalnie 10 g. Obecnie nośność wynosić będzie tylko 26 g, przy czym nośność handlowa będzie mniejsza, bo przecież trzeba załadować także paliwo dla silnika i żywność dla załogi.





Przez dodanie nadbudówki wzrosła pojemność brutto tj. objętość zakrytych wewnątrz statku, która na naszym przykładzie wynosi 72 cm³ pod pokładem i 8 cm³ w nadbudówce, a więc razem 80 cm³.

Gdy od tej liczby odejmiemy kubaturę przestrzeni zajętej na motorownię i mieszkania załogi (tj. 18 cm³ i 8 cm³, razem 26 cm³), to otrzymamy kubaturę wewnątrz przeznaczoną do ładunku (w naszym przykładzie 54 cm³), co nazywamy pojemnością netto lub użytkową.

Na prawdziwych statkach pomiarów pojemności brutto (BRT) i netto (NRT) dokonuje się w międzynarodowej jednostce tonie rejestrowej, która równa się 100 stóp sześciennych, czyli 2,83 m³. Nośność statków określa się w zwykłych tonach wagowych (1000 kg).

Ładując statek nie wolno przekroczyć jego nośności pod groźbą narażenia go na zatonięcie. Natomiast przy ładunkach lekkich może się zdarzyć, że objętość przyjętego na statek towaru jest większa niż pojemność netto. Bywa to przy ładunku koksu lub drzewa. Oczywiście część towarów nie mieści się w ładowniach i musi być złożona na pokładzie.

JAK WYPROSTOWAĆ STATEK Z PRZECHYŁU?

Kiedy na rozfalowanym morzu statek odchyła się o 40° i więcej od pionu, wygląda to nader groźnie. Ale nie bójcie się o niego. Konstruktor zapewnił mu pomoc siły wyporu. Żeby jej działanie możliwie najdobitniej uzmysłowić umówimy się, że jej symbolem będzie sympatyczna syrena jako przedstawicielka środowiska wodnego, które daje tę siłę wyporu. Na symbol siły ciężkości oberzemy sobie atletę ciężkiej wagi. Przyjrzyjmy się teraz, jak ta para zachowa się wobec statku.

Najpierw nasz statek, oglądany w przekroju, ustawiony jest prosto (rys. 1). Siła ciężkości zaczepiona jest w środku ciężkości całej masy statku, a więc na płaszczyźnie przechodzącej symetrycznie przez środek statku. Jest to punkt C, w którym atleta wywiera na masę statku nacisk pionowo w dół.

Siła wyporu zaczepiona jest w środku ciężkości bryły wodnej o objętości i kształcie zanurzonej części kadłuba. Jest to punkt W, w którym syrena napiera na statek pionowo do góry. Równe siły skierowane przeciwnie znoszą się i statek swobodnie pływa.

Przy przechyle (rys. 2) punkt C nie zmienia swego położenia, gdyż masa statku jest ta sama niezależnie od ustawienia. Natomiast zmieni się kształt bryły wodnej wypartej przez zanurzoną część kadłuba i punkt W ulegnie przesunięciu do miejsca W1.

Cała rzecz w tym, żeby punkt W1 znalazł się po stronie przechyłu poza pionem punktu C. Wtedy nacisk syreny i atlety działa korzystnie, powodując wyprostowanie statku.

Nieszczęście zdarzy się dopiero wtedy, gdy na statku przez niedopatrzenie zostaną załadowane wysoko jakieś duże ciężary, przez co położenie punktu C zostanie przesunięte do góry do C1 (rys. 3). Przy przechyle nie uda się przenieść punktu W1 poza linię pionową przechodzącą przez C1. Nacisk atlety będzie pogłębiał przechył, a syrena nie podeprze statku, wręcz odwrotnie — ułatwi wywrócenie. Widzimy z tego, że nie wystarczy wysiłek konstruktora, nadającego podwodnej części kadłuba statku taki kształt, żeby przy przechyle punkt W1 zawsze znalazł się na zewnątrz i siła wyporu mogła statek wyprostować. Jego obliczenia może pokrzyżować złe rozmieszczenie ładunku, powodujące zbytne przesunięcie do góry środka ciężkości. O tym marynarz musi pamiętać.

Zadanie konstruktora nie jest skończone. Musi on jeszcze przewidzieć.

CO GROZI STATKOWI NA FALI.

Przy ustawieniu dziobem lub rufą do fali pojawia się nowe niebezpieczeństwo.

Wyobraźmy sobie moment, kiedy grzbiet fali przechodzi przez środek statku a dziób i rufa zawisły nad dolinami, zanurzając się tylko niewiele w wodzie, która spod nich uciekła.

Na obu tych końcach kadłuba siły wyporu gwałtownie maleją, natomiast zyskują przewagę siły ciężkości podczas, gdy w części środkowej, znacznie więcej zanurzonej sytuacja wygląda odwrotnie. Taki układ sił grozi przełamaniem statku na dwoje, jak to widać z rysunku.

Za chwilę wszystko się zmienia. Grzbiet fali przesunął się do dziobu, rufa zanurza się w następnym grzbiecie a dolina wypada na śródkręcie. Teraz dziób i rufa jakby „zawisły” na zwiększonych siłach wyporu, a nacisk siły ciężkości środkowej części kadłuba dąży do przełamania konstrukcji w odwrotnym kierunku (rys. B). Za chwilę sytuacja znowu się zmieni i statek będzie tak łamany bezustannie od dołu i od góry dopóki morze się nie uspokoi.

Co na to poradzi konstruktor? Po prostu zaprojektuje tak mocne wiązania z odpowiednio grubych belek stalowych i blach poszycia, że dzięki ich wytrzymałości wszelkie siły łamiące nie będą mogły zrobić najmniejszej szkody statkowi.

Wysiłek myśli konstrukcyjnej wspartej o zasób wiedzy fachowej składa się na to, że nie zatoni statek, który z teoretycznych wyliczeń i rysunków w twardej rękach stoczniovców przemienia się w stal.

Czyż może być większa nagroda dla jego twórców, zarówno tych, którzy go tworzyli na rysownicy, jak i tych, którzy go na traserni, w kadłubowni, na pochylni przekształcali w materialną rzeczywistość — jak radosna świadomość, że ich dzieło pełni dzielnie służbę morską?

Trzeba by o to zapytać twórców „Soldaka” ...

SEL



Odpowiedzi Redakcji

P. Kowalczyk — Bielsko — Nadesłane opowiadanie napisane jest niezłe, jednak tematycznie nam nie odpowiada. Radzimy spróbować napisać coś na temat bardziej realny.

Anna Choderek — Bochnia — Materiałów do Waszego wypracowania szkolnego niestety nie posiadamy.

Bogucki Stefan — Zamość — Na skutek rocznej wędrowki ziemi dookoła słońca i nachylenia osi ziemskiej, na terenach podbiegunowych zaobserwować można zjawisko nocy i dni polarnych. W okresie nocy polarnej — słońca nie widać zupełnie, w czasie zaś dnia polarnego zatacza ono kręgi, nie zachodząc. Określenie „białe noce”, o które zapytujecie, odnosi się do terenów bardziej oddalonych od biegunów. W czasie nocy słońce na tych terenach wprawdzie zachodzi, ale na bardzo krótko. Odblask światła słonecznego powoduje, że w ciągu całej nocy jest zupełnie jasno.

Za przesłane nam pozdrowienia dziękujemy.

Olzowski Jan — Nowy Sącz — W sprawie przyjęć do Marynarki Wojennej informacji udzieli Wam miejscowa R.K.U. Modelu ORP „Wicher” nie posiadamy.

Myśliwiec Czesław — Brzeg n/Odrą — 1) ORP „Kaszub” zatonął jeszcze na 10 lat przed ostatnią wojną na Zatoce Puckiej na skutek wybuchu kotła. 2) OORP „Ślązak”. „Krakowiak” i „Podhalanin” wycofane były ze służby jeszcze przed 1939 rokiem. 3) ORP „Mazur” został zatopiony przez samoloty niemieckie w 1939 roku na Zatoce Puckiej. Wszystkie szczegóły o dziejach okrętów naszej floty wojennej w czasie ostatniej wojny, znajdziecie w książce J. Pertka p.t. „Wielkie dni malej floty”. Na resztę pytań nie możemy udzielić Wam odpowiedzi, gdyż są objęte tajemnicą wojskową.

K. Mikołajski — Kraków — W sprawie nieotrzymania przez Was Nr 6/7 i 8 naszego pisma — prosimy wrócić się do Centralnego Kolportażu w Warszawie, Aleje Jerozolimskie 55, który zajmuje się rozprawianiem naszego pisma.

Z kolei odpowiadamy na Wasze pytania: 1) wraki s/s „Lecha” i s/s „Anny” zostały już podniesione przez polskie ekipy ratownicze. Po wyremontowaniu przez nasze stocznie, statki te wejdą ponownie do służby. 2) O losach gdańskiego statku „Oberpräsident Delbrück” nie mamy żadnych wiadomości. 3) S/s „Katowice” zatonął w czasie sztormu. 4) W Szczecinie swego czasu został wydobyty przez polskie ekipy ratownicze wypalony wrak jednego z zatopionych statków. Wrak ten został przeholowany do stoczni gdyńskiej i poddany remontowi. Po całkowitym odbudowaniu statek ten będzie oddany do służby i będzie nosił nazwę s/s „Wrocław”.

Na pozostałe pytania nie możemy udzielić odpowiedzi, gdyż dane te są objęte tajemnicą państwową.

Bosjerski Zygmunt — Kalisz — W niektórych miejscach na dnie morskim znajdują się duże złoża rudy magnetycznej. Wywołują one na statkach przepływających nad tymi miejscami odchylenia igły kompasowej. Miejsca te właśnie nazywamy terenami zaburzeń magnetycznych. Na Bałtyku spotykamy takie tereny m. in. koło wyspy Bornholm i w Zatoce Fińskiej.

Bukiewicz Leon — Białystok — Dokładny wykaz powieści morskich, jakie zostały wydane w latach 1945 — 1949 znajdziecie w miesięczniku p. o. „Służba Polsce” — „Młody Żeglarz” Nr 7/8.

Miewski K. — Łobez — pisze: „Sądzę, że większość Czytelników poprze moją prośbę, by Redakcja umieszczała więcej artykułów o rejsach naszych jednostek floty handlowej, pływających na wszystkich liniach żeglugowych kuli ziemskiej...”

Względniając słuszne życzenia naszych Czytelników — już w następnym numerze naszego pisma zamieścimy ciekawy reportaż z ostatniego rejsu s/s „Gen. Walter” do Indii.

Uwaga Czytelnicy „M. M. P.”!

Do Redakcji naszej wpłynął list ob. Swijas Władysława, w którym zwraca się do nas i do wszystkich Czytelników naszych z gorącą prośbą o przesłanie mu starych książek, roczników czasopism i t.p. Ob. Swijas jest biednym, samotnym chłopcem, sierotą, a w dodatku chorowitym. Bardzo lubi czytać, lecz nie ma pieniędzy na kupno pism lub ich prenumeratę.

Zwracamy się więc do naszych Czytelników z apelem aby w miarę możliwości spełnili prośbę Władka Swijasza.

Zapewne w waszych mieszkaniach znajduje się sporo starych i zabierających tylko miejsce czasopism. Prześlijcie je na adres: Swijas Władysław, wieś Harbutowice, poczta Suwałkowiec Nr 188, woj. krakowskie lub też na adres naszej Redakcji.

Redakcja nasza pragnie zainicjować powyższą akcję — przesyła ostatnie numery „Morza Marynarza Polskiego”, oraz szereg egzemplarzy innych czasopism

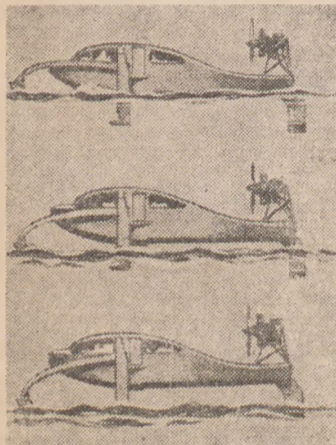
"HYDROFIN"

Gdy w muzealnych zbiorach oglądamy pierwsze łodzie Wikingów, galery i galeony — dzisiejszy statek motorowy, pokonujący w ciągu paru dni przestrzeń oceanów — wydaje się nam szczytem osiągnięć współczesnej techniki. Mimo to poszukiwania za nowymi środkami lokomocji trwają nadal. Oto jeden z konstruktorów po paru próbach, przeprowadzanych od 1942 roku, zbudował jednostkę o długości 30 stóp, mogącą zabrać 12—15 pasażerów. Jak widzimy połączony on w swym „Hydrofinie” (bo tak nazwał zbudowany przez siebie nowy typ jednostki morskiej) cechy statku i samolotu. Kształt kadłuba i silnik ze śmigłem przypominają nam samolot. Hydrofin jednak nie może latać w powietrzu jak wodnopłatowiec, lecz startując z wody, unosi się tylko lekko kadłubem ponad powierzchnią wody, utrzymując przez cały czas bieżący, kontakt z wodą przy pomocy 5 „nóg”. „Nogi” te mają amortyzatory, które łagodzą wstrząsy przy „wchodzeniu” jednostki na fale, a „stopy-pływaki” są również ruchome i pilot reguluje nimi zanurzenie jednostki.

Ponieważ „Hydrofin” nie zanurza się w czasie bieżącego kadłubem w wodzie, ma do pokonania dużo mniejszy opór, aniżeli statki — dzięki czemu może rozwijać dużą szybkość.

Próby, przeprowadzane na ośmiu „Hydrofinach” dały wyniki pozytywne. „Hydrofin” rzeczywiście „wchodzi” łagodnie na fale, jest jednostką szybką, tania w budowie, a według zapewnień konstruktora, tylko największe fale Atlantyku mogłyby przerwać jego podróż.

Nowy model statku morskiego, posiada duże walory i może znaleźć zastosowanie w sporcie i turystyce, jako szybka i tania jednostka przybrzeżna. Jednak na najbardziej mocnym „Hydrofinie” podróż na pełnym morzu przy sztormie zakończyłaby się prawdopodobnie „potamaniem nóg i rąk”, a dalsze losy pasażerów z pewnością nie byłyby do pozazdrożczenia. (ht)



Na rysunku: Trzy kolejne fazy startu „Hydrofina”.

ŚLIZGOWE CZÓŁNO POLARNE

W szkole rzemieślniczej metalowców nr 5 (Moskwa) wykładowca fizyki, zorganizował kółko młodych techników. 25 najlepszych uczniów z zamontowaniem konstruuje i buduje pod jego kierownictwem modele różnych maszyn.

RYSUNEK BEZ PODPISU



DŻONKA MA 3000 LAT

Wprawdzie jak dotąd nie zdolano ostatecznie stwierdzić, gdzie wcześniej rozpoczęto budowę statków żaglowych — w Chinach, czy w starożytnym Wschodzie, tym niemniej, porównując konstrukcje dżonek do konstrukcji statków fenickich — łatwo jest zauważyć niektóre wspólne cechy pozwalające dopatrywać się wpływu starożytnego Wschodu na chińskie budownictwo okrętowe.

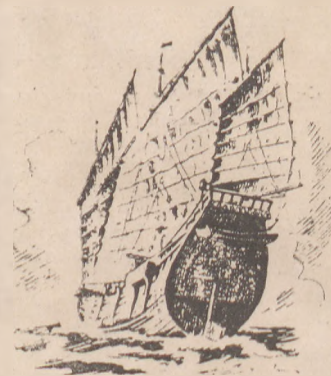
Dżonki malowane były i maluje się je do dzisiaj — w podobny sposób jak statki fenickie i egipskie, mające na każdej burcie namalowane oko, nazywane w Egipcie „okiem Ozyrysa”. Są to jednak tylko przypuszczenia.

Dżonka w ciągu stuleci niewiele zmieniała swoją formę „pływającej pagody” — o wysokiej, podobnej do sandała, rufie. Mimo jednak swojego niezwykłego kształtu, dżonki nie tylko śmiało wypływały na pełne morze, ale odbywały dalekie rejsy.

Zagłę sporządzone były z masy, albo słomy ryżowej, do usz-

tywnienia ich zaś — służyły po przeczone pręty bambusowe.

Dżonka budowana w charakterystyczny sposób przetrwała długie tysiąclecie i do dzisiejszego dnia jej oryginalną sylwetkę łatwo można spotkać w dalekich portach chińskich (sier.)



RADIOTELEFONEM... Już po wydrukowaniu numeru, Redakcja „Z Bocianiego Gniazda” otrzymała w ostatniej chwili wiadomość, iż następny numer „Morza Marynarza Polskiego” wśród wielu innych interesujących artykułów, ilustrowanych jak zwykle licznymi zdjęciami, zawierać będzie m. in. również reportaż z rejsu do Indii naszego statku „Gen. Walter”. Wszyscy Czytelnicy, którzy nabędą egzemplarze „Morza Marynarza Polskiego”, automatycznie otrzymają gratisowo bogato ilustrowany tzw. miesięcznik „Z Bocianiego Gniazda”, który zostanie specjalnie dołączony do wyżej wspomnianego numeru. Przypominamy też, że z dniem 1 stycznia 1950 roku najłatwiej, najlepiej i najwygodniej jest odnowić prenumeratę obydwu miesięczników na cały nadchodzący rok.

133 DNI NA TRATWIE

Niezwykły rekord ustanowił marynarz chiński Pun-Lin, przebywając przez 133 dni samotnie na oceanie, w czasie ostatniej wojny. Wiele napisano opowieści, przeważnie zmyślonych o rozbitkach, a jednak żadna z nich nie może być porównana z historią 133 dni, jakie spędził na tratwie Pun-Lin.

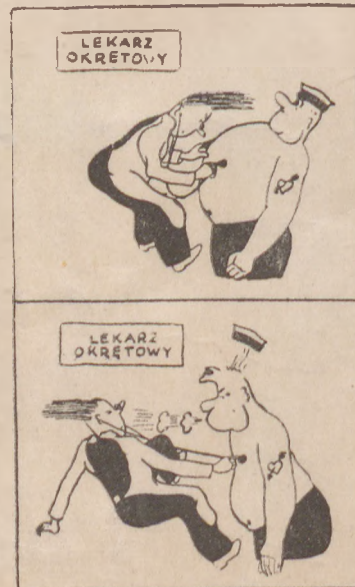
Było to w roku 1942. Statek, na którym Pun-Lin był stewardem został storpedowany a Pun-Lin zdołał uratować swe życie jedynie dzięki niezwykłej pomysłowości i wytrzymałości. Z kilku pustych beczek, przy pomocy liny, udało mu się zmontować tratwę. Posiadana żywność i wodę od razu rozdzielił na 50 dni, ale okazało się, że tych ciężkich i beznadziejnych dni było znacznie więcej.

Pomysłowy Chińczyk nie dał jednak za wygraną. Z drucianej sprężynki od latarki elektrycznej, zrobił haczyk i po przyłączeniu

do linki, zrobił z tego wędkę. Na haczyk zakładał przyłączone do tratwy młeczaki i w ten sposób udawało mu się od czasu do czasu złowić piskorza. Jego pomysłowość poszła jednak dalej. Oto wyjął z tratwy gwóźdź, zrobił z niego większy haczyk i używając piskorza na przynętę, łowił większe ryby. W ten sposób dzięki szeregowi podobnych pomysłów, utrzymał się przy życiu przez 133 dni.

W tym czasie jego mała tratwa zrucana falami oceanu, przepłynęła tysiące mil i od wybrzeży Afryki dotarła do Brazylii. Dzielny Chińczyk dał dowód wielkiej pomysłowości i wytrzymałości.

WDECH...



WYDECH...

RYBA CZY SOWA?



W pierwszej chwili trudno jest uwierzyć, że zdjęcie powyższe przedstawia rybę — „Jeżowca”, którego wygląd wcale nie przypomina innych mieszkanek głębin morskich.

PIERWSZA NA ŚWIECIE

Inżynierowie i technicy Instytutu Techniczno-Badawczego w Odessie ukończyli niedawno budowę modelu maszyny parowej I. I. Polzunowa.

W latach sześćdziesiątych wieku XVIII jeden z przedstawicieli rosyjskiej nauki w zakresie techniki, doskonały konstruktor i technolog I. I. Polzunow przystąpił do budowania pierwszej na świecie maszyny parowej. Dzieła tego dokonał na 20 lat przed uruchomieniem maszyny James'a Watt'a.

Zanim Polzunow przystąpił do skonstruowania swej maszyny, poświęcił on wiele czasu na dokładne opracowanie poszczególnych jej części, rozwiązując pomysłowo szereg trudnych problemów. W lipcu 1766 roku maszyna jego rozpoczęła pracę.

Laureat Nagrody Stalinowskiej prof. W. W. Danilewski odnalazł w archiwach szkice i dokumenty dotyczące wynalazku Polzunowa i na ich podstawie morscy inżynierowie-mechanicy Odesskiego Instytutu przystąpili do odtworzenia modelu. Po dokładnym przestudiowaniu szkiców i dokumentów wykonano wierną kopię maszyny Polzunowa, używając do tego tych materiałów, którymi mógł rozporządzać wynalazca w swojej epoce. Model maszyny tej, składający się z kilkuset szczegółów został przekazany do Muzeum Technicznego w Moskwie.

(„Morskiej Floty”)

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Jerzy M. K. — Wrocław — Cieszymy się, że nasz apel o współpracę nie minął bez echa. Wasze rysunki nie są beznadziejne czego dowodem jest fakt, że jeden z nich reprodukuje myśli i nadzieje w nadziei, iż z pewnością znajdą się Czytelnicy, którzy zorientują się w jego treści. Najważniejszy i najtrudniejszy zawsze jest początek. Ponieważ zaś początek zrobiliście — więc z pewnością dalsza współpraca pójdzie jeszcze lepiej.

Kazimierz P-ski — Łódź — Dziękujemy za słowa uznania



SZACH-MAT