

NA STRAŻY MORSKICH GRANIC – NA STRAŻY POKOJU

**MORZE  
MARYNARZ  
POLSKI**

NR 67 CZERWIEC – LIPIEC 1950 R. CENA 30 ZŁ.



# Miliony...



**MORZE  
MARYNARZ  
POLSKI**

FOT. WAF. — JANUSZ UKLEJEWSKI

## TREŚĆ

W WALCE O POKÓJ . . . . .	3
Mieczysław Wągrowski	
W 9 ROCZNICĘ HITLEROWSKIEJ NAPAŚCI NA ZSRR . . . . .	4
Józef Wójcicki	
KONSTANTY ROKOSSOWSKI . . . . .	5
WCZORAJ I DZIŚ GDYNI-GDAŃSKA . . . . .	6
Witold Konopka	
NA STRAŻY MORSKICH GRANIC POLSKI LUDOWEJ . . . . .	8
Kpt. mar. F. J. Walicki	
O NOWE KADRY PMH . . . . .	10
Hilary Sarnecki	
LUDZIE — NAJCENNIJSZY KAPITAŁ . . . . .	11
Mgr G. Alef-Bolkowiak	
NAJPILNIEJSZE ZADANIE . . . . .	11
Jan Kawiak	
POD BANDERĄ PMH . . . . .	12
Jerzy Pertek	
ZWYCIĘSKIE LATA PORTÓW . . . . .	13
Antoni Kępa	
5 LAT RYBOŁÓWSTWA . . . . .	13
Jerzy Grajter	
LM W WALCE O POKÓJ . . . . .	14
Dr Czesław Pilchowski	
ROLA I ZADANIA PRACY ORGANIZACYJNEJ LM . . . . .	14
Edward Schubert	
SZKOLENIE, SPORT I TURYSTYKA W LIDZE MORSKIEJ . . . . .	15
Justyn Wojsznis	
WŁADYWOSTOK . . . . .	16
Andrzej Skowroński	
VIETNAM WALCZY . . . . .	17
Zbigniew Górzynski	
POD ŻAGLAMI „ISKRY“ . . . . .	18
Por. mar. Stanisław Woliński	
„REFUJ GROT...“ . . . . .	19
Stanisław Biskupski	
MODELARSTWO . . . . .	20
Jerzy Miciński	
Z WIATREM POD WIATR . . . . .	21
Barbara Thoma	
KRONIKA LIGI MORSKIEJ . . . . .	22
BIBLIOGRAFIA . . . . .	23
NA WESOŁEJ FALI . . . . .	24

### WYDAJE

Zarząd Główny Ligi Morskiej

Redaguje Komitet Redakcyjny

Redaktor Naczelny

Franciszek Jan Walicki, kpt. mar.

Adres Redakcji:

Sopot, ul. Czerw, Armii 83, tel. 513-48

Oddział w Warszawie:

Warszawa, ul. Widok 10, tel. 705-29

Adres Administracji:

Warszawa, ul. Widok 10, tel. 86-210.

...podpisów złożonych pod Apelem Sztokholmskim stały się wyrazem zdecydowanej woli narodu polskiego utrwalenia pokoju.

Podobnie jak w całym kraju, również i na Wybrzeżu trójki zbierające podpisy witane były w każdym domu gorąco i serdecznie.

Jednolity światowy front pokoju stał się potężną tamą, o którą rozbijają się wszelkie knowania podżegaczy wojennych.

Robotnicy, chłopci i inteligencja pracująca Wybrzeża swymi podpisami złożonymi pod Apelem Sztokholmskim jeszcze raz podkreślili swą solidarność z masami pracującymi całego świata, które zdecydowanie obrały drogę pokoju.

Poniżej przytaczamy kilka charakterystycznych wypowiedzi świadczących o tym, że świat pracy Wybrzeża doskonale zdaje sobie sprawę ze znaczenia walki o pokój — walki o szczęśliwe jutro milionów ludzi pracy całego świata.

„Każdy podpis pod Apel Pokoju wzmacnia obóz pokoju, stanowi poważne ostrzeżenie pod adresem podżegaczy wojennych. Jestem gdańszczaninem. Codziennie przechodząc obok ruin, jakie nam zostawiła ostatnia wojna, widzę zarazem postępującą odbudowę Gdańska w warunkach pokojowej pracy. Chcę pokoju, abysmy mogli nadal spokojnie odbudować i rozbudowywać nasz kraj cały kraj, budować coraz więcej statków, które na wszystkich morzach świata świadczą będą o naszej wzrastającej sile gospodarczej i o tym, że tworzymy nowe, piękne życie“.

*Jan Dettlaff*

Jan Dettlaff  
Robotnik-racjonalizator Stoczni  
Gdańskiej

„Nie ma chyba wśród chłopów kaszubskich rodziny, która nie odczułaby boleśnie i dooklikwie skutków minionej wojny. Groby zamordowanych w lasach piąsennickich 12 tysięcy Polaków, tysiące zabitych i zaginionych, lzy matek i sierot, zniszczenie gospodarstw — oto co przynosi wojna.“

I ja straciłem umiłowanego syna. Ponieważ chcę zachować resztę rodziny, ponieważ chcę jej dobra i coraz lepszego życia — pragnę pokoju. Pokój to odbudowa zniszczonych wsi, to ciągły wzrost dobrobytu — dlatego głosowałem przeciwko wojnie.“

Ja, podobnie jak miliony innych ludzi, składających podpis pod Apelem Sztokholmskim, nie pozwolimy, aby nasze dzieci ginęły po to, by bogacili się amerykańscy fabrykanci“.

*Jan Bożyński*

Jan Bożyński  
Gospodarz we wsi Głuchowo, pow. morski.

„Polscy pracownicy naukowcy na Wybrzeżu, po uruchomieniu zniszczonych lub obrabowanych przez hitlerowców wyższych uczelni, kształcą dziś między innymi nowe kadry budowniczych okrętów, którzy będą swą twórczą myślą pomagać w powstawaniu nowych jednostek pływających, służących nie przewożeniu broni dla przygotowania agresji, ale pokojowej wymianie dóbr między narodami.“

Każdy z nas — z polskich pracowników nauki — pragnie zdecydowanie bronić pokoju, przylączając się swym wysiłkiem w pracy do setek milionów ludzi dobrej woli na całym świecie.“

Wszyscy postępowi ludzie nauki z głębokim przekonaniem jego słuszności, położyli swój podpis pod Apelem Sztokholmskim“.

*Aleksander Rylke*

Prof. inż. Aleksander Rylke  
Dziekan Wydz. Budowy Okrętów  
Politechniki Gdańskiej.

„Jako trymer w porcie, staram się swą pracą wspólnie z milionowymi masami utrwalic drogi dla każdego z nas pokój.“

Tegoroczna manifestacja 1-majowa była najlepszym dowodem naszej woli poskromienia raz na zawsze kliki imperialistów amerykańskich. Wraz z nami stoją na straży pokoju zwycięskie i bohaterskie narody Związku Radzieckiego, Ludowych Chin i krajów demokracji ludowej. Wraz z nami walczą o pokój robotnicy portów francuskich, włoskich, holenderskich, belgijskich i angielskich — walczy klasa robotnicza i masy pracujące państw kapitalistycznych i narodów kolonialnych.“

Każda łopata węgla, rażonego przez trymera w porcie polskim, każde nasze osiągnięcie w rozwoju produkcji, — to uderzenie we wrogów pokoju i pokojowej pracy ludzi, budujących swą lepszą przyszłość. Apel Sztokholmski to jeszcze jedna możliwość zadania potężnego ciosu podżegaczom wojennym — przeto wraz z tysiącami robotników portu gdańskiego złożyłem pod nim swój podpis.“

Setki milionów takich podpisów przerażają atomowych zbrodniarzy, pokażą im jak wielu jest ludzi na świecie, którzy chcą żyć i pracować w pokoju, pokażą im jak ogromne są nasze siły“.

*Władysław Kornas*

Władysław Kornas  
Trymer — przodownik pracy.

„Młodzież zrzeszona w ZMP pragnie pokoju, by móc się uczyć, pracować i przyczynić do rozkwitu naszego kraju.“

Wzmoczoną wydajnością pracy zaprotestujemy przeciwko wojnie. Niech podżegacze wojenni wiedzą, że nikt wojny nie chce, że ludzie pracy na całej kuli ziemskiej dadzą im zdecydowaną odprawę.“

Zbrodniarzę przygotowujący nową poogę natkną się na silny opór demokratycznej młodzieży całego świata“.

*Helena Chmielówna*

Helena Chmielówna  
członek koła ZMP  
przy Zarządzie Portów Gdańsk-Gdynia.

„Każdy chyba zdaje sobie sprawę z tego, że wojna to zaprzeczenie rozwoju i postępu. Ciężkie były dla mnie lata okupacji, pamiętam je dobrze i dlatego gorąco pragnę pokoju. Wiadomo jednak, że samo pragnienie pokoju, nawet jeśli je odczuwają miliony ludzi, nie powstrzyma napastnika wojennego. Trzeba go okiełznać. Trzeba czynnie zapobiec napasći. Można to osiągnąć pomnażając gospodarczą i polityczną siłę naszego narodu, jako jednego z oddziałów olbrzymiej armii obrońców pokoju“.

*Ryszard Nazdrowicz*

Ryszard Nazdrowicz  
marynarz.





# W WALCIE O POKÓJ

**MIECZYŚLAW WĄGROWSKI**  
PREZES ZARZĄDU GŁ. LIGI MORSKIEJ

Od Szczecina po Elbląg i Braniewo, 500-kilometrową linią nadmorską znaczy się północna granica naszej ludowej Ojczyzny. Stalowe ramiona dźwigów sypią w otwarte luki statków górnolaski węgiel. Dumnie powiewa bandera polskiej floty handlowej na morzach świata.

Dźwignęły się z ruin i zgłiszcz naszej porty, odzyskane dzięki bezprzykładnemu męstwu żołnierzy zwycięskiej Armii Radzieckiej i walczących u jej boku żołnierzy polskich. Wybrzeże tętni nowym życiem. Nieprzerwanym, coraz mocniejszym rytmem pracy pulsują nasze stocznie, coraz nowe rekordy osiąga rybołówstwo.

Ofiarny i świadomy wysiłek klasy robotniczej wzmacnia potencjał gospodarczy i obronny Polski Ludowej na odcinku morskim.

Tegoroczne „Dni Morza” zbiegają się niemal z szóstą rocznicą powstania Polski Ludowej, z rocznicą Wyzwolenia, którą znamionuje zwycięskie wypełnianie zadań pierwszego roku Planu 6-letniego, zwycięskie budownictwo socjalizmu w naszym kraju oraz olbrzymi, masowy, ogólnonarodowy ruch w obronie pokoju, który ogarnął ludzkość całego świata.

Ledwie pięć lat dzieli nas od rozgromienia hitlerowskiej maszyny wojennej przez Siły Zbrojne Związku Radzieckiego.

Ignorując to doświadczenie historii

imperialiści anglo-amerykańscy znów powtarzają praktyki rozgromionej bandy hitlerowskich zbrodniarzy, forsując wyścig zbrojeń, przygotowują nową wojnę przeciwko Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej. Odpowiedzią na haniebne zakusy imperialistycznych podżegaczy wojennych jest potężny stale wzrastający, coraz bardziej aktywny i skuteczny ruch w obronie pokoju, ogarniający wszystkie kraje, wszystkie ludy skupione w gigantycznym froncie, na czele którego kroczą chorągwie pokoju i wolności narodów — Związek Radziecki.

Wspaniałe rozmach i zasięg składania podpisów pod Apelem Sztokholmskim daje świadectwo, jak awanturnicze są majaczenia anglo-amerykańskich podżegaczy wojennych, gdy setki milionów ludzi na całym świecie występuje do nieustępliwej walki o pokój.

Na Wybrzeżu akcja zbierania podpisów pod Apelem Sztokholmskim stała się wielką manifestacją wierności dla obozu pokoju, na czele którego stoi umiłowany przez prostych ludzi całego świata — Wielki Stalin.

Niezłomna wola obrony pokoju znajduje swój wyraz we wzmożonej wydajności i dyscyplinie pracy ludzi morza, w pogłębianiu braterskiej przyjaźni ze Związkiem Radzieckim, we

wzmocnionym wysiłku wychowania nowych kadr świadomych i wykwalifikowanych budowniczych naszej socjalistycznej gospodarki morskiej, realizatorów Planu 6-letniego.

Zadaniem nowej Ligi Morskiej jest szczepienie realnej i twórczej miłości do morza, realnej i twórczej, jak trud marynarza i rybaka, jak wysiłek robotnika portowego i stoczniońca.

Przyszłość Polski nad Bałtykiem wykuwa cały kraj, nie tylko na Wybrzeżu, lecz zarówno w śląskich hutach i kopalniach, w łódzkich przędzalniach, jak na polach P.G.R. i spółdzielni produkcyjnych.

Również przygotowanie nowych kadr do zawodów morskich musi być realizowane na terenie całego kraju. Przygotowanie młodzieży do zawodów morskich, przysposabianie do służby w ludowej Marynarce Wojennej, stojącej na straży pokoju i bezpieczeństwa naszych granic morskich, należy do podstawowych zadań nowej Ligi Morskiej. Masowe uprawianie sportów i turystyki wodnej winno przyczyniać się do rozwoju tężyzny fizycznej ludzi pracy, do zwiększenia gotowości obronnej kraju.

Wnosząc twórczy wkład w dzieło rozwoju gospodarczego Polski Ludowej, w dzieło umacniania jej potencjału obronnego na odcinku morskim, przyczyniamy się do utrwalania pokoju.

**MIECZYŚLAW WĄGROWSKI**



# w 9 rocznicę

## HITLEROWSKIEJ NAPASCI NA Z.S.R.R.

JÓZEF WÓJCICKI

**M**ija dziewięć lat od chwili zbójckiego napadu hitlerowskiego na Związek Radziecki, napadu który zakończył się sromotną klęską faszyzmu i zatknięciem czerwonego sztandaru w Berlinie. Zwycięstwo nad faszyzmem, odniesione przez potężny kraj socjalizmu, przez bohaterką Armię Radziecką stało się jeszcze jednym dowodem niezwykłej siły Związku Radzieckiego, pierwszego w świecie państwa socjalistycznego.

W wielkiej Wojnie Narodowej ukazała się w całej pełni wspaniała, nieugięta postawa narodu radzieckiego, walczącego w obronie swej socjalistycznej Ojczyzny, walczącego o zwycięstwo swych wielkich idei społecznych. W wojnie z hitleryzmem zdała swój bojowy egzamin socjalistyczna gospodarka radziecka, stanowiąca bazę zwycięstwa militarnego bohaterkiej Armii Radzieckiej dowodzonej przez genialnego stratega, Generalissimusa Józefa Stalina.

Wojna ze Związkiem Radzieckim skończyła się całkowitym pogromem armii hitlerowskich i, wbrew nadziejom i oczekiwaniom anglo-amerykańskich imperialistów, którzy liczyli na „wykrwawienie“, Związek Radziecki wyszedł z tej wojny jeszcze potężniejszy, wyzwalając nie tylko swoje terytorium od hitlerowskiego okupanta, ale przynosząc też wyzwolenie wielu narodom Europy.

Dzisiaj pięć lat po wojnie, po ujawnieniu szeregu tajnych dokumentów z okresu wojennego i przedwojennego i w świetle ostatnich posunięć imperialistów amerykańskich, staje się jasnym, że zarówno dojsię Hitlera do władzy w Niemczech jak i naszczuwanie Niemiec na Związek Radziecki były wyreżyserowane przez anglo-amerykańskich imperialistów i przeprowadzone przy ich wydatnej, materialnej pomocy. Kapitałiści amerykańscy powiązani licznymi węzłami z kapitalistami niemieckimi, utorowali Hitlerowi dojsię do władzy i są odpowiedzialni za jego zbrodnicze czyny. Plan ich polegał na tym, żeby z Niemiec utworzyć bastion agresji

na Związek Radziecki, a Hitlera uważali za najbardziej odpowiedniego kandydata na przywódcę krucjaty przeciwko ZSRR. Początkowo plan ten był konsekwentnie przeprowadzany. Hitler zorganizował pakt antyradziecki, z niesławną „osią“, ale z biegiem czasu poczuwszy się silnym przestał służyć interesom anglo-amerykańskich imperialistów, a zaczął realizować własne, szaleńcze zamysły o panowaniu nad światem. Wybuchła wojna której pierwszą ofiarą padła Polska. Anglo-amerykańscy imperialiści usiłowali teraz skierować agresję hitlerowską, w myśl swych dawnych planów, na wschód i kiedy 22 czerwca 1941 r. armia hitlerowska napadła na Związek Radziecki, kapitałiści zacierali ręce, spodziewając się że plany ich zostaną zrealizowane. Ale grubo się zawiedli.

Mimo, że przeciw Armii Radzieckiej rzucił Hitler przygniatającą większość swych sił, dzięki wielkiej ofiarności ludzi radzieckich, dzięki bohaterstwu żołnierzy radzieckich, dzięki socjalistycznemu ustrojowi i gospodarce i dzięki stalnowskiej strategii wojennej, Związek Radziecki obalił plany Hitlera i jego dawnych anglo-amerykańskich popleczników.

W ciężkich bojach żołnierz radziecki powstrzymał lawinę hord hitlerowskich. Pod Moskwą, Leningradem i Kurskiem armie Hitlera napotkały na opór nie do przełamania, a pod Stalingradem w r. 1943 poniosły druzgocącą klęskę, która stała się punktem przełomowym wojny. Stalingrad stał się dla ujarzmionych przez Hitlera ludów nadzieją wyzwolenia, symbolem niezwykłej siły Armii Radzieckiej — Armii Wyzwolicielki narodów. W wielkiej ofensywie armia ta rozgromiła wojska hitlerowskie i przyniosła wyzwolenie innym narodom.

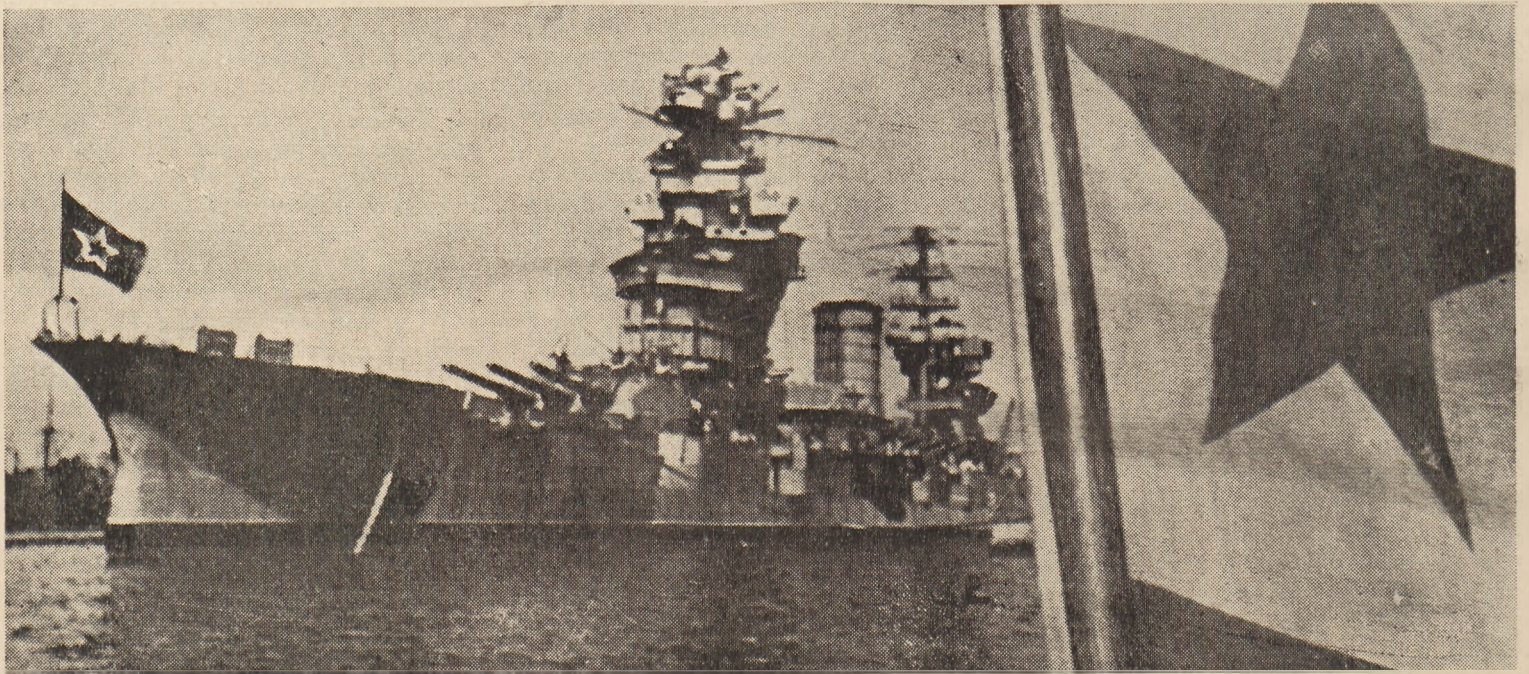
W wojnie z hitleryzmem poważny udział wzięła Radziecka Flota Wojenna, na której sławnych, rewolucyjnych tradycjach wzoruje się nasza ludowa Mary-

narka Wojenna. Radzieckie pancerniki i krążowniki ogniem swych potężnych dział wspierały wydatnie w pierwszej fazie wojny obronę skrzydłowych, ważnych pozycji frontu, pod Leningradem, Odessą i Sewastopolem. Marynarze radzieccy walczyli na pokładach i na lądzie, siejąc postrach wśród hitlerowców.

W sławnej operacji stalingradzkiej Floty Wołżańska, pozostająca pod rozkazami obecnego Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego, odegrała nie małą rolę, dostarczając pod silnym ostrzałem posiłki ludzkie i materialne bohaterom obroncom. W okresie ofensywy Flota Radziecka przeprowadziła wiele świetnych operacji desantowych rozbijając pozycje wroga. Lotnictwo morskie dokonało pierwszych nalotów na Berlin. Okręty podwodne posłały na dno dziesiątki okrętów wszelkich klas, a największy niemiecki pancernik „Tirpitz“ został właśnie storpedowany przez Bohatera Związku Radzieckiego, komandora por. Łunina.

Dzisiaj po pięciu zaledwie latach Hitler znajduje godnych siebie naśladowców, którzy niepomni swych wielokrotnych porażek, usiłują na nowo zmontować „pochód“ przeciwko Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej. W tym celu rozdmuchują oni wojenną propagandę, w tym celu pobudzają odradzanie się hitleryzmu w Niemczech Zachodnich i sami wstępują na drogę faszyzacji, grożąc światu bombą atomową, jak Hitler swoją „wunderwaffe“. Na instruktorów dla swej armii imperialiści amerykańscy przyjeżdżają generałowie hitlerowskich, tych generałów, których tak sromotnie biła Armia Radziecka. O tym właśnie powinni pamiętać podżegacze do nowej wojny. Druzgocąca klęska jaką Związek Radziecki zadał faszyzmowi winna być przestrożą dla imperialistów, marzących tak jak Hitler o panowaniu nad światem. Światowy obóz pokoju skupiony wokół potężnego Związku Radzieckiego jest gwarancją, że i te szaleńcze zamysły czeka ten sam los co zamysły Hitlera.

JÓZEF WÓJCICKI











# WCZORAJ I DZIŚ GDAŃSKA - GDYŃIA

**P**orty polskie Gdańsk—Gdynia stanowią w okresie przedwojennym punkt, w którym krzyżowały się interesy rywalizujących ze sobą imperialistów. Imperializm nie jest zdolny do rozwiązania swoich wewnętrznych sprzeczności. Każda próba ich rozwiązania prowadzi do większego jeszcze zaostrzenia. Jako przykład może posłużyć „rozwiązanie” sprawy Gdańska — Gdyni, sprawy polskiego Wybrzeża po I wojnie światowej. We władaniu polskiej burżuazji pozostał korytarz do morza a we władaniu niemieckich junkrów i kapitalistów — Prusy Wschodnie. Tak zwane „wolne” miasto Gdańsk eksploatowali kapitaliści niemieccy i angielscy, a z wybudowanej wysiłkiem polskiego robotnika, wyrosłej na jego krzywdzie, Gdyni, zyski ciągnęli kapitaliści francuscy, belgijscy i polscy. Rozerwano żywe ciało Wybrzeża, rozerwano na dwoje żywe ciało wielkiego portu nadbałtyckiego.

Z roku na rok zaostrzały się tu w Gdańsku i Gdyni sprzeczności imperialistyczne. Gromadził się materiał palny, grożący wybuchem wojny.

Nie przeszkadzało to zawierać paktów przyjaźni hitlerowskim rozbójnikom i sanacyjnym faszystom. Pierwszą ofiarą przyjaźni Piłsudskiego i Hitlera padł Gdańsk, w którym rządy, za zgodą ówczesnych władców Polski, przeszły do rąk hitlerowców na długo jeszcze przed wybuchem wojny w 1939 r.

Było to w czasach, gdy minister Piłsudskiego — Józef Beck marzył o skromnej choćby roli jednego z uczestników wspólnej wyprawy kapitalistyczno - hitlerowskiej Europy przeciw Związkowi Radzieckiemu. Jak wiadomo, zamiary te nie mogły być zrealizowane, a cenę tej polityki zapłaciła Polska utratą niepodległości.

Niektórzy politycy burżuazyjni z Eugeniuszem Kwiatkowskim na czele próbowali występować w roli budowniczych Gdyni.

**WITOLD KONOPKA**  
I Sekretarz Kom. Woj. PZPR w Gdańsku

Wspaniałymi osiągnięciami wita naród polski tegoroczne „Dni Morza”. Pracownicy morza — robotnicy portowi i marynarze, stocznicy i rybacy — budują fundamenty socjalistycznej gospodarki morskiej. Pierwszy rok wielkiego, Sześcioletniego Planu Gospodarczego zapoczątkowany został na Wybrzeżu poważnymi sukcesami pracy, rozszerzeniem ruchu współzawodnictwa i racjonalizatorstwa.

Najlepszym przykładem naszych osiągnięć i możliwości na odcinku gospodarki morskiej stały się sukcesy rosnącego z dnia na dzień i potężniejszego zespołu portowego Gdynia-Gdańsk. Artykuł poniższy poświęcamy właśnie Gdyni i Gdańskowi, potężnemu zespołowi portowemu Polski Ludowej — dumie polskiego robotnika.

W rzeczywistości sanacja i jej działacze nie tylko doprowadzili do wydania Gdańska hitlerowcom ale i doprowadzili do bezpośredniej zguby Gdyni, do katastrofy narodowej w 1939 r.

Wyzwolenie Wybrzeża w 1945 r. oznaczało nie tylko przegnanie hitlerowców, oznaczało zarazem i przecięcie tego węzła sprzeczności imperialistycznych, jaki istniał przed wojną w Gdańsku i Gdyni. Wyzwolenie oddziały Armii Radzieckiej, oswabdzając Gdańsk i Gdynię, stworzyły przesłanki dla wejścia tych miast w skład Polski Ludowej, dla usunięcia z Wybrzeża wyzyskiwaczy — kapitalistów zagranicznych, dla niedopuszczenia do władzy pomocników tych zagranicznych kapitalistów — rodzimej burżuazji.

Dziś, w pięć lat później Gdańsk i Gdynia coraz bardziej zrastają się w jeden organizm. Szereg przedsiębiorstw, szereg zakładów użyteczności publicznej zostało już zjednoczonych. Od 1 stycznia 1950 r. pracuje już jedno przedsiębiorstwo, port Gdańsk—Gdynia.

Sopot przed wojną znany był tylko jako siedziba ruletki międzynarodowej, jako miejsce spotkań przedstawicieli oligarchii

finansowej, miejsce ich szacherek i przetargów. Dziś staje się pomostem rzuconym między Gdańskiem i Gdynią — wielką dzielnicą mieszkalną. Wspólnymi siłami ludności pracującej Gdańska, Gdyni i Sopotu rozwija się kuźnia siły Polski socjalistycznej na morzu.

Zjednoczone, wyzwolone z eksploatacji zagranicznych kapitalistów polskie Wybrzeże, nieodłączna część naszej Ojczyzny, odbyło olbrzymią drogę rozwoju.

W życiu narodów, w życiu wielkich miast okres 5 lat stanowi niewiele.

Porty kapitalistyczne budowały pokolenia. Współczesne pokolenie mieszkańców miasta kapitalistycznego, dziś, w epoce upadku kapitalizmu, niewiele już w nim zmienia. Starzeją się domy, starzeją się zakłady przemysłowe i urządzenia portowe. Jeżeli miasto zostaje dotknięte klęską, np. zniszczeniem wojennym, mijają lata, a niewidoczne są rezultaty odbudowy. Występuje to jaskrawo w Londynie, chociaż płyną doń bogactwa wyciśnięte z narodów kolonialnych.

5 lat to chwila zaledwie w życiu narodów, ale bywają chwile, w których dzieje się więcej niż kiedykolwiek w ciągu długich miesięcy i lat.

Ubiegłym pięcioleciem otworzyliśmy okres głębokich, rewolucyjnych przemian w życiu naszego narodu. Tylko w warunkach zwycięstwa klasy robotniczej, zwycięstwa demokracji ludowej, postępującego zwycięstwa systemu gospodarki socjalistycznej mogliśmy dokonać tego, czego dokonaliśmy w ubiegłych latach to jest pchnąć naprzód odbudowę Gdańska, odbudować port w Gdyni i Gdańsku, odbudować i rozbudować przemysł, handel, szkolnictwo, wyższe uczelnie itp.

W 1945 r. Gdańsk był w gruzach, z urządzeń portowych Gdyni niewiele co zostało. Wystarczy przejść się po naszych nabrzeżach i po naszych ulicach, by zobaczyć to, co zostało dokonane.



W 1949 r. wydaliśmy na budownictwo przemysłowe, mieszkaniowe i komunikację 1040 proc. w stosunku do cyfr z 1945 r. W r. 1950 planujemy wzrost budownictwa w stosunku do 1949 r. o około 30 proc. W r. 1948/49 powstały z gruzów między innymi osiedla robotnicze jak Pohulanka Kartuska, Wrzeszcz-Północ, Wzgórze Focha w Gdyni. Wzniesiliśmy już domy na pierwszej ulicy na Starym Mieście w Gdańsku na ul. Ogarniej.

W 1949 r. było o 50 proc. więcej mb. nabrzeży w eksploatacji niż w r. 1947. Ogólna powierzchnia hangarów (magazynów) w portach wzrosła w okresie planu trzy-letniego w Gdańsku i Gdyni łącznie o 55 proc. Nie można obliczyć procentu wzrostu urządzeń dźwigowych w stosunku do 1945 r. Z tej prostej przyczyny, że w lipcu 1945 r. w portach nie mieliśmy żadnego pracującego dźwigu. By pokazać tempo w jakim montowaliśmy w każdym rejonie naszego portu w Gdańsku i w Gdyni wiele dziesiątków dźwigów w ciągu ubiegłych lat, warto porównać cyfrę pierwszego i ostatniego roku planu 3 letniego: w Gdańsku ilość dźwigów przez te trzy lata wzrosła o 66 proc., w Gdyni o 115 proc.

Odbudowa nabrzeży i falochronów prowadzona jest przez polskie przedsiębiorstwa, polskich robotników i inżynierów. Niedawno wyłączono ostatnią firmę zagraniczną zatrudnioną w tej dziedzinie.

Port nasz jest gotów wykonać każdorazowe zadanie państwa polskiego i staje się coraz bardziej portem nie tylko polskim ale i portem służącym potrzebom gospodarki państw sąsiadujących, państw demokracji ludowej.

Burżuazja polska deklamowała o sile Polski na morzu. Jej gadanina nosiła charakter utopijno-reakcyjny. Propaganda burżuazji była reakcyjna, bo wychwalała imperializm i jego system kolonialny oraz torowała drogę dla eksploatacji gospodarki morskiej naszego kraju przez kapitalistów zagranicznych, co szczególnie jaskrawe formy przyjmowało np. w towarzystwach żeglugowych. Propaganda burżuazji była utopijna, czyli nie wspólnego nie mająca z rzeczywistością, bo głosiła jakieś obietnice zdobycia kolonii za morzami, które miały za cel tylko odwrócić uwagę ludu pracującego od nieszczęść, jakie zwała burżuazja na kraj.

Klasa robotnicza i masy pracujące Polski w ciągu ubiegłych pięciu lat, dzień po dniu budowały siłę naszych portów, siłę naszej Ojczyzny na morzu.

Przed wojną, jak wiadomo, Polska nigdy nie budowała okrętów morskich. W ubiegłym roku oddaliśmy pierwsze dwa pełnomorskie statki „Soldek” i „Jedność Robotnicza”. W 1950 r. oddamy do eksploatacji nie dwa a wiele statków; wodować



będziemy dziesiątki większych i mniejszych jednostek.

W 1946 r. mieliśmy 3 polskie linie żeglugowe, dziś mamy 12 linii w tym szereg transoceanicznych. Od 1946 r. do 1950 r. znacznie wzrósł tonaż floty i nastąpiło dalsze jej przystosowanie do potrzeb naszej gospodarki narodowej.

W r. 1949 złowiliśmy 1400 proc. ryb w stosunku do tej ilości, jaką złowiliśmy w 1945 r. Ostatnio notujemy przeciętną połowów dziennie 300—400 ton. W ub. miesiącu osiągnięto najwyższe połowy, bo 720 ton. Ilość kutrów w porównaniu do 1945 r. zwiększyła się o 100 proc., łodzi motorowych o 188 proc. Nasza flotylla trawlerowa wzrosła w 1949 r. w stosunku do 1946 r. siedmiokrotnie. W 1946 r. na naszych dalekomorskich statkach połowowych pływali cudzoziemcy, dziś, 95 proc. załogi, to polscy rybacy.

Można byłoby mnożyć te fakty, które świadczą o rosnącej sile Polski na morzu, o rosnącej sile Gdańska — Gdyni.

Kto tego dokonał? Dokonał tego robotnicy, marynarze, rybacy, inżynierowie i technicy, mieszkańcy Gdańska, Gdyni i Sopotu, bohaterscy budowniczowie i przedownicy pracy.

Polski lud pracujący jest dziś gospodarzem swoich miast i wsi nie tylko dlatego, że taka była jego wola i dążenia. Mógł on te dążenia urzeczywistnić dzięki temu, że w pamiętne dni 1945 r. oddziały Armii Radzieckiej dowodzone przez dzisiejszego mi-

nistra Obrony Narodowej Polski Marszałka K. Rokossowskiego, wyganiając hitlerowców z Gdańska, Sopotu i Gdyni były nie tylko naszym wielkim sojusznikiem w walce o wyzwolenie narodowe, ale i naszym wielkim sojusznikiem w walce o wyzwolenie społeczne.

Na ścianach naszych domów widać do dnia dzisiejszego tu i ówdzie napisy: „min niet” — „min nie ma”. Na niektórych widać podpis: „lejtendant Wołkow”. Nie wiemy, w której z republik Związku Radzieckiego jest teraz lejt. Wołkow i jego saperzy, ale gdziekolwiek oni są, przesyłamy im nasze wyrazy wdzięczności, nasze pozdrowienia.

Lejt. Wołkow i jego żołnierze na rozkaz Stalina nie tylko zdobywali Gdańsk i Gdynię dla Polski Ludowej, ale po wyzwoleniu miasta usuwali z domów mieszkalnych z narażeniem życia miny po to, by szybciej w miastach naszych mogła się rozpocząć twórcza praca i pokojowe życie.

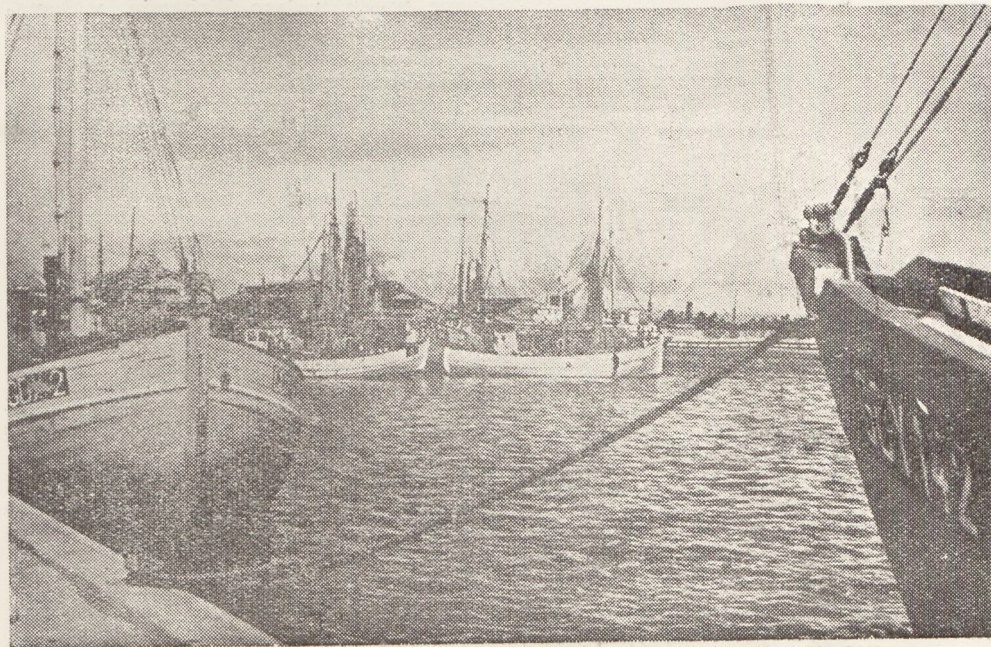
Dokonałiśmy nie mało, ale czekają nas znacznie większe i znacznie trudniejsze zadania. Chcemy zbudować fundamenty socjalizmu, chcemy zbudować socjalistyczny, potężny ośrodek nad morzem.

Bolesław Bierut na III Plenum KC partii mówił, że osiągniemy to tylko w ostrej walce klasowej, tylko pod warunkiem naprężenia sił, tylko pod warunkiem pełniejszego oparcia się o klasę robotniczą i masy pracujące, tylko pod warunkiem zastrzeżenia czujności rewolucyjnej, tylko pod warunkiem mobilizacji energii mas ludowych na podstawie rozwoju prawidłowej krytyki i samokrytyki.

Trzeba, byśmy w piątą rocznicę wyzwolenia widzieli nie tylko nasze osiągnięcia, ale widzieli i niewykorzystane możliwości. A te niewykorzystane możliwości są w każdej fabryce, w każdym zakładzie pracy, na każdej budowie, w porcie i jego zapleczu, w każdym urzędzie i instytucji. Niewykorzystane dotąd możliwości, to nie tylko maszyny, czy części maszyn, których nie uruchomiono, ale i nowe metody pracy, których nie potrafiliśmy jeszcze zastosować, ale i rozmach ruchu współzawodnicztwa pracy, które nie zawsze umiemy rozwijać. Niewykorzystane dotąd możliwości, to setki i tysiące ludzi z głębi mas ludowych, których można i trzeba wysunąć na odpowiedzialne, kierownicze stanowiska, na różnych szczeblach, których zdolności i talenty pozostają jeszcze niewykorzystane.

Niezmierzone są siły twórcze narodu, kroczącego twardo pod kierownictwem naszej partii, narodu, który maszeruje pod sztandarem Stalina, pod sztandarem walki o pokój i socjalizm.

W I T O L D K O N O P K A







# NA STRAŻY MORSKICH GRANIC POLSKI LUDOWEJ

**O**d chwili zakończenia wojny w Europie minęło przeszło pięć lat. Z ruin i zgliszcz wojennych, ofiarą i świadomą pracą klasy robotniczej ożywiłyśmy nasze porty, dźwignęliśmy flotę, stocznie i rybołówstwo. Uczucie prawdziwej radości i dobrej pojętej narodowej dumy, ogarnia każdego z nas, gdy przyglądamy się naszym wspaniałym osiągnięciom, podziwiamy je i kształtujemy w trudzie pracy codziennej nową treść naszej socjalistycznej Ojczyzny. Ale dłuższy nawet okres czasu nie zdoła zatrzeć w pamięci tych gorących dni 1944 roku, w których pod ciosami dziesięciu genialnych, druzgocących uderzeń stalinowskich, zmiażdżony został front hitlerowskich najeźdźców, a wielka ofensywa Wyzwolenia ruszyła na zachód na ogromnej przestrzeni tysięcy kilometrów od lodowatych wód Morza Barentsa do słonecznych wybrzeży Morza Czarnego.

Dziś, gdy w okresie „Dni Morza”, w przeddzień 6 rocznicy powstania nowej, Odrodzonej Polski Ludowej, mówimy o naszej ludowej Marynarce Wojennej — myśl nasza mimo woli cofa się wstecz, do tych historycznych chwil, w których nad wodami lubelskiej Bystrzycy, w październiku 1944 roku — powstał jej pierwszy załazek — Samodzielny Morski Batalion Zapasowy.

Utworzony dnia 28. 10. 44, liczył pod koniec listopada tegoż roku 19 oficerów, 121 podoficerów i 120 marynarzy — i w ślad za zwycięską ofensywą Armii Radzieckiej i walczącym u jej boku Wojskiem Polskim, posuwał się ku upragnionym wodom Bałtyku.

Gdy pod ciosami żelaznej pięści Wojsk II Frontu Białoruskiego, walczącego pod dowództwem Marszałka Konstantego Ro-

KPT. MAR. FRANCISZEK WALICKI

kossowskiego, padały — jedna po drugiej — twierdze hitlerowskiego okupanta: Mława, Działdowo, Płock, Olsztyn, Malbork i Toruń — i kiedy odzyskały wolność — Elbląg, Grudziądz, Gdynia i Gdańsk, Kołobrzeg, Koszalin i Szczecin — Marynarka Wojenna Polski Ludowej uzyskała



realną możliwość swego startu, możliwość rozpoczęcia swego właściwego formowania się i dalszego rozwoju.

Nielatwe zadania stały wtedy przed Marynarką Wojenną. Do najważniejszych z nich należało bez wątpienia zapewnienie pełnego bezpieczeństwa żeglugi na naszych wodach przybrzeżnych, a zatem rozminowanie ogromnych przestrzeni morskich. Zadanie to wykonywały zespoły trałowców radzieckich, nie szczędząc wysiłku, trudu i poświęcenia, aby wykryć i unieszkodliwić pola minowe, gęsto rozsiane wzdłuż całego Wybrzeża, w szczególności zaś u wylotu naszych największych portów.

Wykonanie tego zadania, do którego dołączyło się wkrótce zadanie rozpoczęcia normalnego szkolenia młodych kadr marynarskich, mogło nastąpić jedynie w wypadku posiadania odpowiedniego sprzętu morskiego, odpowiednich okrętów i instruktorów-fachowców.

I wtedy, podobnie jak przy tworzeniu na dalekiej ziemi radzieckiej pierwszych dywizji nowego Wojska Polskiego — Związek Radziecki wyciągnął do nas swą pomocną i przyjacielską dłoń. Otrzymaliśmy nowoczesny sprzęt wojenny, otrzymaliśmy wszelką pomoc. 5 kwietnia 1946 roku flota nasza wzbogacona została przez szereg nowoczesnych jednostek morskich różnych kategorii, przekazanych nam przez bratnią Marynarkę Wojenną ZSRR.

Rozpoczął się nowy okres w życiu i rozwoju Marynarki Wojennej. Po raz pierwszy w historii naszego narodu ukazały się na wodach Bałtyku okręty wojenne Polski Ludowej.

Gdy wspominaliśmy te dni — mimo woli przypominają się nam początki przedwo-



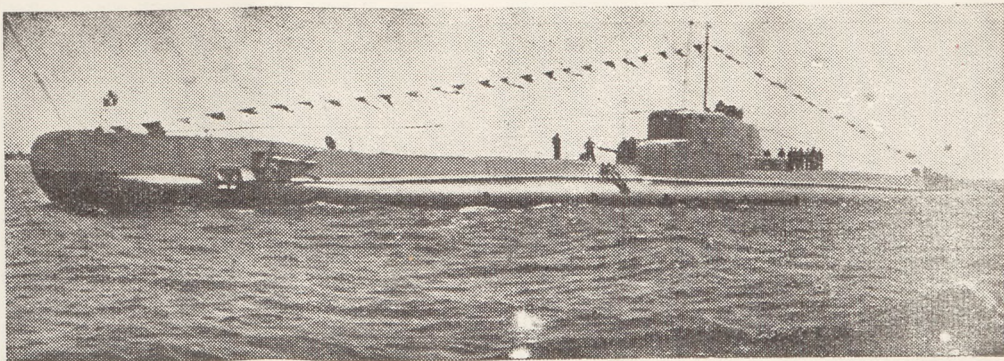
jennej Marynarki, której pierwsze kroki skierowane były przeciwko rewolucyjnym masom pracującym Związku Radzieckiego, przeciwko tym, których walka z caratem i burżuazją przywróciła niepodległość Polsce.

Armia przedwrześniowa, wbrew szumnym frazesom rządów sanacyjnych, była narzędziem tłumienia strajków i rozłamywania manifestacji robotniczych i chłopskich, utrzymania w ryzach wyzyskiwanych robotników i chłopów, była narzędziem ucisku mas pracujących i ucisku innych narodowości. Jak cały ówczesny aparat państwowy, była podporządkowana interesom kapitalistów i obszarników, była armią utrwalenia władzy kapitału.

Toteż nie dziwnego, że koncepcja rozbudowy siły zbrojnej na morzu w okresie międzywojnia opierała się przede wszystkim na wroгим stosunku do Związku Radzieckiego.

★

Nasze wojsko, a więc i Marynarka Wojenna jako składowa część sił zbrojnych, wyrosło z ludu w ogniu walki o wyzwolenie narodowe i społeczne, zorganizowane i walczące pod przewodem sił rewolucyjnych klasy robotniczej, zawdzięczające swe powstanie, udział w zwycięstwie i postęp powojenny pomocy Związku Radzieckiego, wzorom i doświadczeniom Armii Radzieckiej — jest wojskiem nowym, zbrojnym ramieniem Polski Ludowej, organem



naszej władzy ludowej, służy interesom i sprawie mas pracujących.

Skąd czerpie i czerpać będzie siłę nasza Ludowa Marynarka Wojenna — wykonując postawione jej przez naród polski — zadania?

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

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

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

Na pokładach jednostek pływających na placach ćwiczebnych i w salach wykładowych — Marynarka Wojenna wszczepia

młodemu pokoleniu marynarzy najlepsze tradycje miłości Ojczyzny, bohaterstwa, odwagi i mestwa. Łącznie z bojowymi tradycjami Polski walczącej z hitlerowskim okupantem o swe polityczne i społeczne wyzwolenie, łącznie z tradycjami Ludowego Wojska Polskiego — kształtuje Marynarka Wojenna nowy typ twardych, świadomych politycznie i nieustępliwych ludzi morza.

W okresie pokojowego rozwoju Polski Ludowej — nasza Marynarka Wojenna otrzymała, obok doniosłego zadania szkolenia młodych kadr marynarskich, zadanie stałego dozoru naszych wybrzeży i zapewnienia bezpieczeństwa drogom morskimi.

To odpowiedzialne i trudne zadanie wykonuje nowa Marynarka Wojenna w szarym trudzie powszednich dni. Prace trałowe, związane z rozszerzeniem torów wodnych do naszych portów, a wykonywane przez Flotę Trałowców, składającą się z okrętów, przekazanych nam przez bratni Związek Radziecki, prowadzone są bez przerwy, w najtrudniejszych niejednokrotnie warunkach atmosferycznych.

★

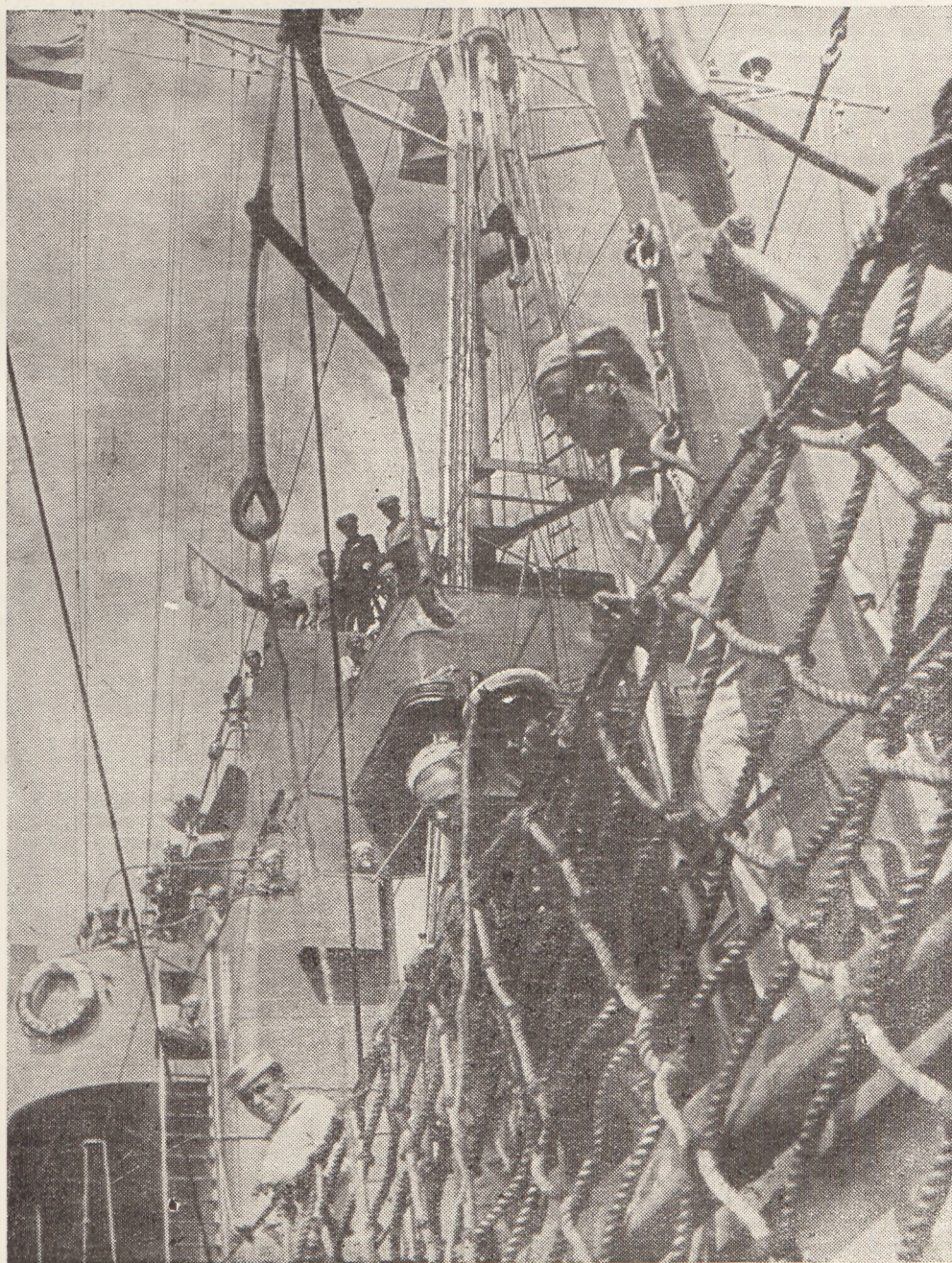
W ciągu pięciu lat rosły i krzepły kadry naszej ludowej Marynarki Wojennej, wychowywane w duchu wierności i szacunku dla ludu pracującego miast i wsi, szkolone na wzorach i doświadczeniach Radzieckiej Marynarki Wojennej — siły zbrojnej wielkiego sojusznika, ostoji naszej niepodległości — Związku Radzieckiego, który kroczy w awangardzie narodów milujących i walczących o pokój i postęp.

Pomna ofiarnie przelanej krwi w walce o narodowe i społeczne wyzwolenie — Marynarka Wojenna żywi uczucia serdecznej przyjaźni dla zwycięskiego ludu chińskiego i bohaterskich wojsk wietnamskich, dla mas pracujących Francji i Włoch, dla wszystkich ludów walczących w szeregach potężnego obozu pokoju, na czele którego stoi wielki Stalin.

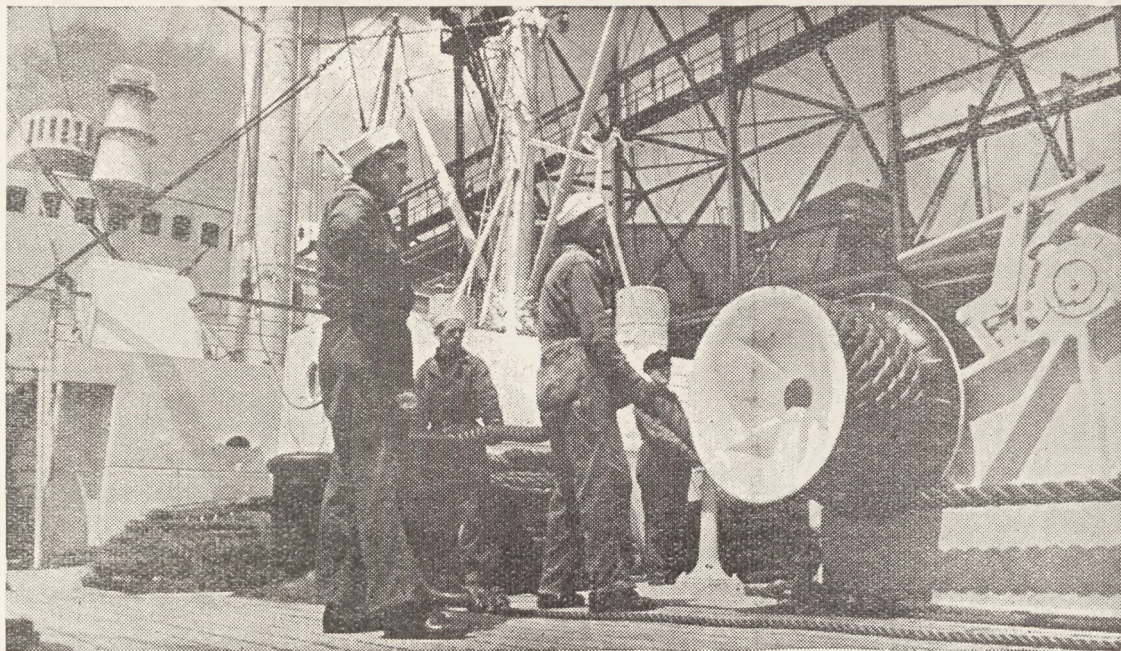
Nasze siły zbrojne, a więc i Marynarka Wojenna nie służą celom grabieżczym i zaborczym, lecz ochraniają wolność i niepodległość naszego państwa ludowego, pracę pokojową robotnika i chłopca polskiego, nasze zdobycze społeczne i warunki dalszego postępu społecznego.

Czerpiąc z bojowych tradycji naszej klasy robotniczej, ludowego Wojska Polskiego i postępowych dziejów naszego narodu, pogłębiając braterstwo broni z niezwykłymi siłami zbrojnymi Kraju Rad, wzmacniając z dnia na dzień swój potencjał obronny — Marynarka Wojenna twardo stoi na straży bezpieczeństwa morskich rubieży Polski Ludowej, na straży wolności i pokoju.

K P T . M A R . F . J . W A L I C K I







# O NOWE KADRY POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

HILARY SARNECKI

Wielki rozwój życia gospodarczego kraju, jaki obserwujemy w okresie 5 lat od chwili wyzwolenia, objął również flotę handlową. Odrodzona marynarka handlowa podwoiła w tym okresie swój tonaż w porównaniu ze stanem przedwojennym, dochodząc do około 220 000 ton DW.

Wybitną pomoc w rozwoju naszej floty handlowej okazał Związek Radziecki, któremu zawdzięczamy otrzymanie 17 statków handlowych i holowników w ramach reparacji wojennych z byłej niemieckiej floty handlowej. Ustrojowe zmiany, jakie zaszły w Polsce Ludowej, stworzyły możliwość oparcia rozwoju floty handlowej przede wszystkim o własne budownictwo okrętowe, a koncentracja masy ładunkowej w ręku Państwa i wybitny wzrost naszych obrotów w handlu międzynarodowym stworzyły ekonomiczne podstawy uzasadniające słuszność dalszej rozbudowy floty.

Obecnie posiadana przez nas flota handlowa, mająca możliwość przewozu zaledwie 10% własnej masy towarowej idącej przez nasze porty i mająca duże możliwości obsługi ładunków zaprzyjaźnionych z nami krajów demokracji ludowej, przede wszystkim Czechosłowacji i Węgier, stanowiących nasze naturalne zaplecze gospodarcze, jest stanowczo niewystarczająca. Dlatego też z wielką radością i dumą została przyjęta uchwała Kongresu Zjednoczonego PZPR i decyzja Rządu dalszego rozbudowania floty handlowej i potrojenia jej stanu z roku 1949 osiągając 600 000 ton DW.

Jednym z naczelných zagadnień, jakie musimy rozwiązać chcąc zrealizować zaszczytne zadania postawione przed nami w Planie 6-letnim przez Partię i Rząd, jest sprawa kadry.

Sytuacja we flocie na odcinku kadr, zarówno pływających jak i lądowych, jest trudniejsza niżeli w innych gałęziach gospodarki narodowej. Okres wojny mocno przerzedził kadry marynarskie, dużo marynarzy i oficerów zginęło podczas działań wojennych walcząc z niemieckim faszyzmem na morzach świata. Część kadr marynarskich, szczególnie oficerów i administracji floty została zagranicą, otumaniona wrogą propagandą i kłamliwym przedstawianiem sytuacji w kraju. Grupa ta zdeklasowana stacza się coraz niżej, idąc na najbrudniejszą robotę obcych wywiadów, zdradzając własną ojczyznę za judaszowe srebrniki lub też zasila szeregi sutenerów, złodziei i innych wyrzutek społeczeństwa. Niewielka garstka z tej grupy pracuje w innych zawodach, zarabiając ledwie na życie.

Kadry marynarskie, które powróciły do kraju z zagranicy oraz te, które okres okupacji przetrwały w kraju, jak również te, które potrafiły wychować już w okresie wojennym, są na ogół w swej większości zdrowe. Jednakże okres bezpośredni po wojnie, kiedy marynarze mieli prawo przywozić nieograniczone prawie ilości towarów z zagranicy i sprzedawać je po dowolnej cenie w kraju, stworzył możliwości olbrzymich zarobków, wypaczając zawodowo i moralnie wielu marynarzy i częściowo ich deklasując

i odrywając niektórych od klasy robotniczej.

Okres ten jest za nami: dzięki pomocy Partii i Związków Zawodowych udało nam się przekonać marynarzy o błędnej drodze i zmienić tę sytuację. Dlatego też mówimy całkowicie wyraźnie, że olbrzymia większość kadr marynarskich jest zdrowa, związana z Polską Ludową, pracuje ofiarnie i z dużym wysiłkiem dla podniesienia gospodarczej mocy naszej ojczyzny. Niewielka garstka tych, którzy nie potrafili przełamać jeszcze w sobie naleciałości kapitalistycznych i dalej grzęzną w demoralizacji, będzie stale maleć. Część z nich potrafimy przekształcić i włączyć w nasze szeregi, część zaś, która nie zechce zrozumieć nowego stylu życia i pracy będziemy zmuszeni wyeliminować z floty.

Szpecially trudna jest we flocie sytuacja na odcinku kadr oficerskich, gdzie odczuwamy duży brak wykwalifikowanych kadr, w szczególności oficerów pochodzących z klasy robotniczej. Sytuację pogarsza fakt, że w okresie pierwszych lat powojennych nie potrafiliśmy wprowadzić zdecydowanej polityki kadr i nie wprowadziliśmy do kadr floty dostatecznej ilości synów robotników i chłopów. Nie potrafiliśmy również postawić we właściwy sposób szkolenia zawodowego i politycznego, szczególnie wychować sobie dostatecznej ilości ludowych kadr oficerskich dla floty.

W świetle tej sytuacji uchwały III i IV Plenum KC PZPR mają szczególnie znaczenie dla floty handlowej. Trzeba nie tylko zapłacić luki powstałe z powodu naszej nie-

dostatecznej aktywności na odcinku kadr, ale również nie pozostać w tyle ze względu na olbrzymie zadania, jakie przed nami stoją.

Głównym czynnikiem, który może rozwiązać trudną sytuację na odcinku kadr we flocie handlowej jest szkolenie. Szkolenie zawodowe i polityczne zdolnych i oddanych Polsce Ludowej marynarzy, podwyższenie ich wiedzy teoretycznej i praktycznej i śmiało awansowanie zdolnych i przeszkolonych marynarzy na oficerów. Prowadzone od blisko 1½ roku kursy zawodowe na oficerów są niewątpliwie poważnym krokiem na odcinku szkolenia kadr we flocie. Są one jednak daleko niedostateczne w stosunku do potrzeb, jakie mamy w marynarce handlowej. Dlatego też trzeba zagadnienie szkolenia rozwinąć, postawić na wyższy szczebel i wzorując się na szkolnictwie Związku Radzieckiego — umasowić.

Umasowienie szkolenia kadr oficerskich, marynarskich oraz kadr dla administracji nie oznacza zagrożenia dotychczas zatrudnionych we flocie i administracji. Przewodniczący KC PZPR — Bolesław Bierut wyraźnie powiedział w swoim referacie wygłoszonym na IV Plenum KC PZPR, że „w pełni należy wykorzystywać wszystko co zdrowe ze starych kadr, związanych szczerze i bezpowrotnie z budową socjalizmu, ale i jednocześnie beztępośnie zwalczać i dobijać wszystko, co jest agenturą wroga”.

W świetle tego sformułowania będziemy w PMH w pełni wykorzystywać doświadczenie i pracę ludzi już, i to nie od dziś, „wpracowanych”, należycie ją doceniając, przy równoległym i intensywnym, szeroko zakrojonym szkoleniu nowego narybku, celem sprostanienia wymogom, jakie stawia przed nami rozbudowa naszego tonażu w Planie 6-letnim.

Współpracując ze starymi kadrami i korzystając z napływających przeszkolonych już uzupełnień będziemy walczyć stale i wytrwale o nowy typ człowieka, wolnego od przesądów i zaściankowości, myślącego kategoriami przodującej nauki marksistowsko-leninowskiej i stosującego ją w codziennym życiu i pracy. Stąd na równi ze szkoleniem nowych kadr będziemy nadal szeroko szkolić stare kadry na wzorach przodującej nauki i techniki radzieckiej, mającej również na odcinku transportu morską 32-letnie bogate doświadczenia, których stopniowe wprowadzanie i zastosowanie na odcinku pracy PMH dało już poważne rezultaty.

W walce o nowy typ pracownika PMH będziemy demaskować i tępić wszelkie wrogi Polsce Ludowej obce elementy, ceniąc jednocześnie i awansując tych wszystkich, dla których praca dla socjalizmu jest nie tylko kwestią nakazu naszej epoki, ale i kwestią honoru.

H. S A R N E C K I



# LUDZIE — NAJCENNIJSZY KAPITAŁ POLSKIEGO PRZEMYSŁU OKRĘTOWEGO

MGR G. ALEF-BOLKOWIAK  
DYREKTOR EKONOMICZNY  
Centralnego Zarz. Przem. Okrętowego

W porywającej przebudowie podstaw politycznych i ekonomicznych Polski Ludowej specjalne miejsce zajmują zagadnienia morskie. Dzięki bohaterskiej Armii Radzieckiej i walczącego u jej boku Wojska Polskiego odzyskał 500 km. wybrzeża morskiego wraz z nowoczesnymi portami Gdańskim, Gdynią i Szczecinem.

Gdy prawie na tlejących jeszcze zgłiszczach wojennych rozpoczynała się praca nad podniesieniem atrakcyjności naszych portów, gdy rybacy polscy obejmowali w wieczyste posiadanie Bałtyk i tworzyli podstawy nowej bazy żywnościowej i nowego produktu eksportowego, to na odcińku budownictwa okrętowego przez dłuższy czas pokutowała teoria konserwatywnych fachowców, zgrupowanych dookoła „morskiego specjalisty” Kwiatkowskiego, teoria o niemożliwości budowy statków pełnomorskich w Polsce — gdyż miał to rzekomo uniemożliwić brak fachowców, brak doświadczeń i brak tradycji w tej dziedzinie.

„Fachowcy” ci nie umieli względnie nie chcieli patrzeć w przyszłość, nie wierzyli w olbrzymi potencjał tkwiący w polskiej klasie robotniczej.

Rząd Polski Ludowej i Partia nie zważając na ironiczną krytykę „doświadczonych fachowców” postawiły przed klasą robotniczą Polski zadanie budowy pełnomorskich statków. Twórczy entuzjazm mas robotniczych i zdrowego, kroczącego w jednym szeregu z klasą robotniczą elementu inżynierskiego i technicznego z powodzeniem przełamał zmurzałe przesady.

Już w drugiej połowie 1949 r. zanotowano w rejestrach morskich pierwszy pełnomorski rudowęglowiec całkowicie wykonany w kraju. Pierwszy ten statek nosi nazwę przodownika i nowatora Stoczni Gdańskiej trasera Sołdka. Wkrótce za

s/s „Sołdek” opuszczają stocznice dalsze statki tego samego typu: s/s „Jedność Robotnicza”, s/s „Brygada Makowskiego”, s/s „1 Maj”; na wykończeniu znajdują się s/s „Pstrowski” i s/s „Wieczorek”.

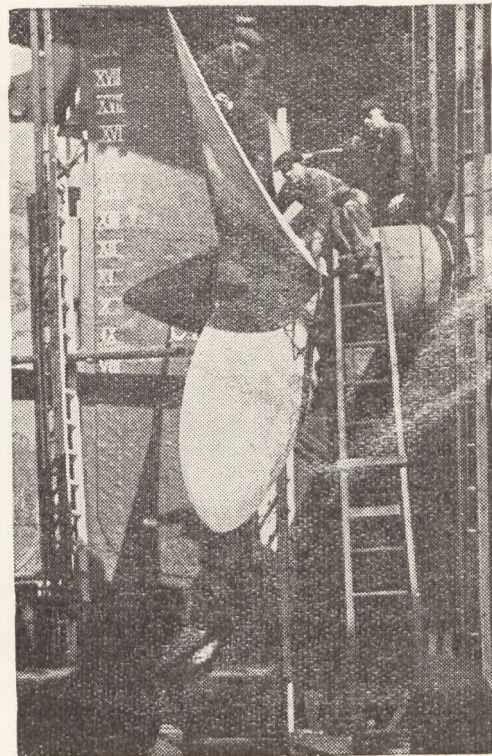
Na polskich stocznicach w krótkim czasie wyrosły nowe kadry fachowców okrętowych. Została stworzona tradycja bohaterów pracy i racjonalizatorów, która przyświeca młodzieży garnącej się do szczytnego zawodu budowniczych potęgi morskiej Polski Ludowej.

Nazwiska Sołdka, Makowskiego, Dobaja, Belaua, Brzezińskiego, Radomskiego, inżynierów Reca, Górskiego, Sawickiego, Klotta, Gospodarowicza i wielu innych partyjnych i bezpartyjnych robotników i inżynierów, którzy twórczym wysiłkiem przyczynili się do stworzenia nowego polskiego przemysłu stocznioowego mimo krąkania niedowiarków są widomymi potwierdzeniem tezy o nieograniczonych możliwościach tkwiących w klasie robotniczej Polski budującej przyszłość dla siebie.

Plan Sześcioletni stawia przed naszymi stoczniami olbrzymie zadania. Po raz pierwszy w historii Polski został nakreślony tak śmiały plan rozbudowy własnej floty.

W ostatnim roku Sześciolletniego Planu produkcja okrętowa winna przewyższać dwudziestokrotnie stan produkcji z roku 1948 (rok założenia pierwszych stępek pod rudowęglowce). W tym samym okresie ilość robotników wzrośnie dwukrotnie — dwukrotnie też wzrośnie wydajność pracy.

Dzięki planowi rozbudowy potężnego przemysłu okrętowego w Polsce, otwierają się szerokie możliwości dla młodzieży polskiej zdobycia atrakcyjnego i tak pociągającego zawodu budowniczych okrętów. Garnie się do tego zawodu młodzież z całej Polski. Stają przed nimi otworem szkoły i licea budowy okrętów, wydziały



budowy okrętów na Politechnice Gdańskiej — kursy przeszkoleniowe na poszczególnych stocznicach.

Zagadnienie kadr, nowego masowego przyplwyu młodzieży do stoczni staje się zasadniczym zagadnieniem dla naszego młodego przemysłu budowy okrętów. Do stoczni musi przyjść nowa zmiana — muszą przyjść przyszli Sołdkowie, Makowscy, Dobajowie — którzy by ramieniem z już mającymi swoją szczytną tradycję robotnikami stocznioowymi rozbudowywali nasz przemysł. W realizacji szerokich zadań stocznioowców w Planie Sześciolletnim duży udział musi wziąć młodzież polska, która swoim młodzieńczym entuzjazmem i zapałem wesprze robotnika i technika stocznioowego zjednoczonych w budowie podstaw socjalizmu w Polsce.

MGR G. ALEF-BOLKOWIAK

## NAJPIŁNIEJSZE ZADANIE

JAN KAWIAK

... mogli tylko „spece portowi”. Nowowysunięci kierownicy, brygadziści wprowadzają nowe formy pracy w przeładunkach. Dzięki nim porty mogą poszczycić się dużymi osiągnięciami we współzawodnictwie, rozpowszechnieniem ruchu racjonalizatorskiego i zastosowaniem nowych metod w pracy. Dzięki tym nowym formom wydajność w portach w porównaniu z rokiem 1948 wzrosła przeciętnie o 60%.

Za mało jednak wysuwaliśmy robotników na kierownicze stanowiska. Wysunięci nie mieli opieki, nie przeszkalano ich, przez co musieli zwalczać duże przeszkody i trudności w terenie przez nieznajomość częstokroć podstawowych rzeczy, jak administrowanie, organizacja pracy itp.

Obecnie, w świetle uchwał IV Plenum KC, przed organizacją partyjną portów stanęły następujące zadania: 1. zorganizować jak najszersze szkolenie ideologiczne, 2. zorganizować szkolenie zawodowe

od najniższych szczebli, 3. zorganizować szkolenie dla brygadzystów portowych, 4. zorganizować kursy szkoleniowe dla robotników którzy awansowali na kierownicze stanowiska, 5. zorganizować szkolenie dla inteligencji technicznej; szkolenie to powinno obejmować zagadnienia ideologiczne, planowania, współzawodnictwa i racjonalizatorstwa, 6. zorganizować szkolenie korespondencyjne, które pozwoli na korzystanie z niego wszystkim pracownikom, 7. organizować szkolenia przy miejscach zamieszkania a nie jak dotychczas było praktykowane, w zakładach pracy.

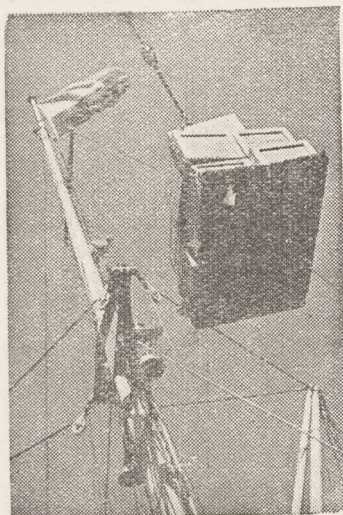
Szkoleniem i wysuwaniem kadr powinny zająć się administracja, Rady Zakładowe i organizacja partyjna, a samo szkolenie powinno być skoncentrowane i organizowane w związkach zawodowych. Jest to potrzebne dlatego, aby nie było dwukierunkowości i aby obejmowało ono jak najszerszy

wachlarz pracowników. Dobrze zorganizowane szkolenie pozwoli nam ujawnić wiele nowych talentów ukrytych wśród mas. Pozwoli nam także wysuwać kobiety na kierownicze stanowiska, co dotychczas w portach nie było praktykowane. A wiemy z doświadczeń Związku Radzieckiego, że bardzo dużo stanowisk kierowniczych zajmują kobiety i wywiązują się ze swych zadań na równi z mężczyznami.

Zagadnienie szkolenia i zagadnienie wysuwania nowych kadr są tym ważniejsze, że jesteśmy w okresie wykonywania planu 6-letniego i z każdym rokiem nasza gospodarka morska staje się nową gospodarką, praca z każdym dniem staje się bardziej zmechanizowana.

Uchwały IV Plenum Komitetu Centralnego PZPR dopomogą nam w budowaniu nowych kadr, przez awansowanie oddolne i szkolenie.

JAN KAWIAK



Czwarte Plenum KC oraz Czwarte Plenum Komitetu Wojewódzkiego postawiło przed organizacją partyjną portów zagadnienie rozpracowania sprawy kadr, oraz szkolenia kadr. Już po III Plenum KC w portach zaczęto śmiało wysuwać od dołu na kierownicze stanowiska. Doświadczenie wykazało, a potwierdziły to wyniki pracy wysuniętych, że nieprawdą jest jakoby portami kierować





# Pod banderą POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

**D**wadzieścia lat czasu trzeba nam było w okresie międzywojennym, by przystąpić w kraju do budowy pierwszego pełnomorskiego statku handlowego. Po zakończeniu minionej wojny, która — jak żadna inna przedtem — wyniszczyła kraj i naród, wystarczyły trzy lata odbudowy do podjęcia pracy w dziedzinie budownictwa okrętowego. Co więcej! — W okresie tych trzech lat dźwignięte z gruzów i zgłiszcz stocznie nasze i powstający przemysł okrętowy wykonały dziesiątki mniejszych i większych remontów statków, by już z rozmachem przystąpić do właściwego dzieła: budowy nowych jednostek.

3 kwietnia 1948 roku na pochylni Stoczni Gdańskiej dokonano założenia stępki pierwszego rudowęglowca, później — w krótkich odstępach czasu założono stępki pod budowę czterech następnych jednostek tego samego typu. Siedem miesięcy później rudowęglowiec został spuszczonej na wodę i otrzymał nazwę „Sołdek”, przybierając nazwisko jednego z najbardziej przy jego budowie zasłużonych ludzi, nazwisko przodownika pracy, traserza Stanisława Sołdka. Na opróżnionej po wodowaniu „Sołdka” pochylni założona została stępka szóstego i ostatniego statku tej samej serii. Po „Sołdku”, na 33 dni przed terminem wodowano drugi rudowęglowiec, który na cześć Kongresu Zjednoczonego partii robotniczych otrzymał nazwę „Jedność Robotnicza”. W roku 1949 spuszczone na wodę pozostałe jednostki, nazywając je: „Brygada Makowskiego”, „1 Maja” oraz „Pstrowski” i „Wieczorek”. Z powyższej serii większość jednostek odbyła już pomyślnie wszystkie próby i weszła do czynnej służby niosąc w świat świadectwo umiejętności i zdolności polskiego robotnika, majstra i inżyniera.

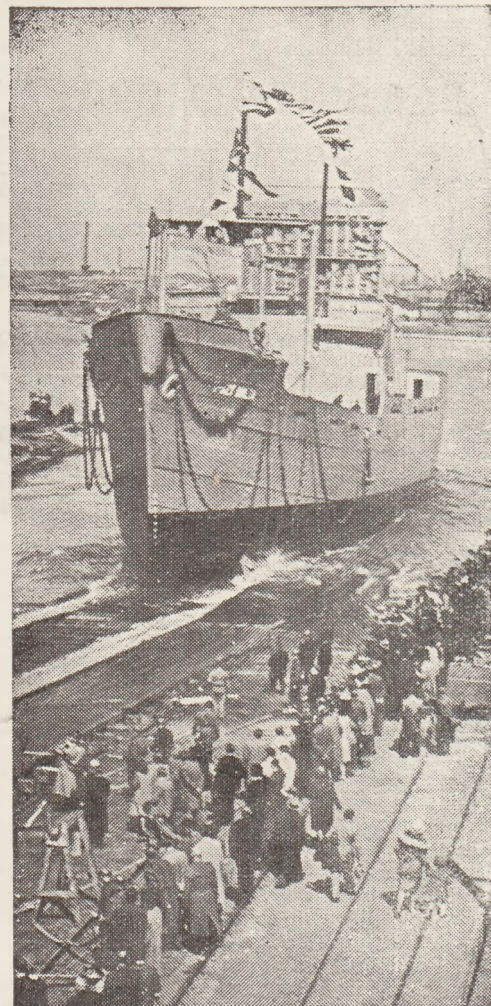
Oprócz tej serii średniej wielkości rudowęglowców, przeznaczonych w zasadzie do rejsów na Bałtyku z ładunkiem eksportowanego z Polski węgla i importowanej do Polski rudy, plan budowy naszej floty przewiduje w ramach Planu Sześciol-

letniego budowę licznych dalszych jednostek różnych kategorii i typów. A więc będą to motorowe drobnicowce, tramy, frachtowce, rudowęglowce, holowniki oraz dalekomorskie trawlery. W sumie przedstawiać to będzie nieomal połowę posiadanego obecnie tonażu.

Powyższy plan wskazuje wyraźnie, że w tworzeniu naszej nowej floty handlowej nie będzie nic przypadkowego, tak jak to miało miejsce w okresie międzywojennym. Unikniemy tej przypadkowości dzięki temu, że inicjatywę w tworzeniu tej floty wzięło w swe ręce państwo ludowe. Tylko na zdrowych fundamentach może powstać wielki i silny gmach naszej gospodarki morskiej, a te zdrowe i niezbędne podwaliny stawiamy rozbudowując stocznie i przemysł okrętowy, tak byśmy w przyszłości nie potrzebowali być zależni od zagranicznego budownictwa okrętowego, byśmy nie potrzebowali kupować statków za dewizy, które zużyć trzeba w pierwszej mierze na zakup tych surowców, których sami nie posiadamy.

W dążeniu do realizacji tych celów czeka nas jeszcze długa droga do przebycia i niemały trud do pokonania. Osiągnięcia dotychczasowe napawać nas mogą słusznym zadowoleniem i najlepszymi nadziejami na przyszłość. Począwszy od roku ubiegłego zaczęliśmy powiększać naszą flotę handlową o jednostki wybudowane w kraju i dzięki temu — możemy jak najlepiej dostosować ją do naszych potrzeb. W ten sposób rozpoczęliśmy jednocześnie długotrwały okres modernizacji naszej floty. Należy tu również podkreślić coraz większe rozbudowywanie sieci morskich linii komunikacyjnych, łączących nasze porty z portami całego świata i coraz większy ich zasięg. Regularne linie okrętowe łączą Gdynię, Gdańsk i Szczecin nie tylko z europejskimi portami, ale i z portami obu Ameryk, Afryki i Azji! Bandera polska już dziś dociera do najbardziej odległych zakątków świata!

Powyższe krótkie omówienie rozwoju polskiej floty handlowej nie byłoby pełne, gdyby pominięto zasługi tych ludzi, któ-



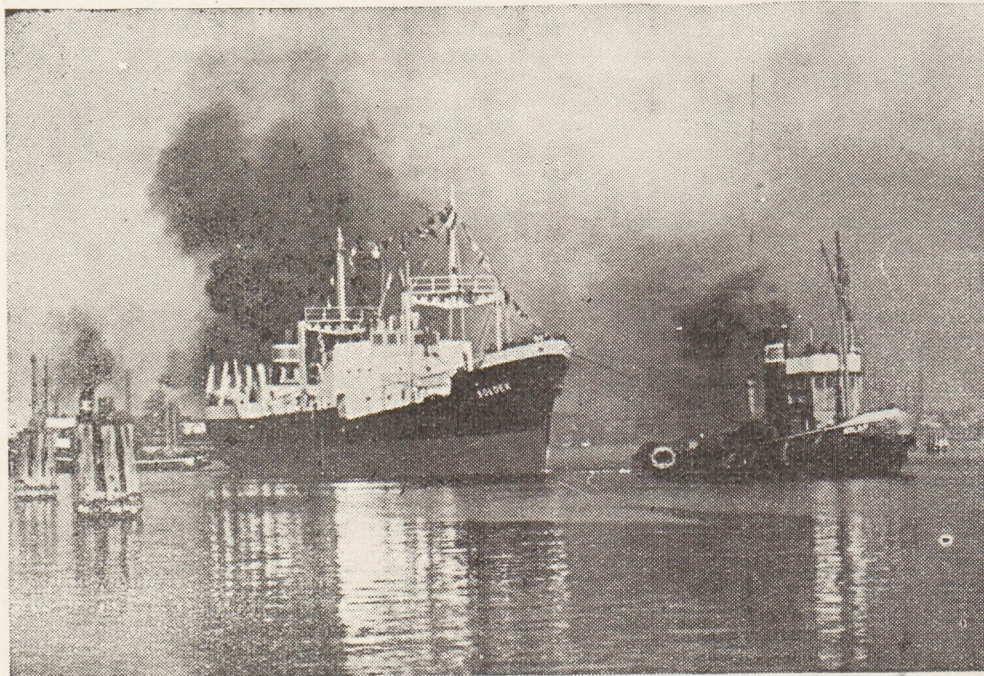
rzy w twórczej i radosnej pracy flotę tę budują.

Mimo woli nasuwa się pytanie kimże są ci ludzie, którzy w owym najtrudniejszym, bo pierwszym okresie zdołali dźwignąć nasz przemysł stoczniowy do takich wyżyn? Zawiodłoby się ten, kto by sądził, że są to starzy praktycy budownictwa okrętowego. Owszem, niejeden pracował w budownictwie okrętowym, bądź u nas — na małą skalę — w Modlinie i Gdyni, bądź też w Gdańsku, gdzie cudów się nie nauczył, bo mu na to nie pozwolono. Ale tradycji tak ważnych w ciągłości pracy na morzu nie posiadaliśmy. I mimo tego, czy może właśnie na przekór temu, budujemy takie statki, że przedstawiciele Lloydu nie tylko nic im nie mogą zarzucić, ale głową kręcą i dziwią się, skąd to się bierze i jak to się dzieje...

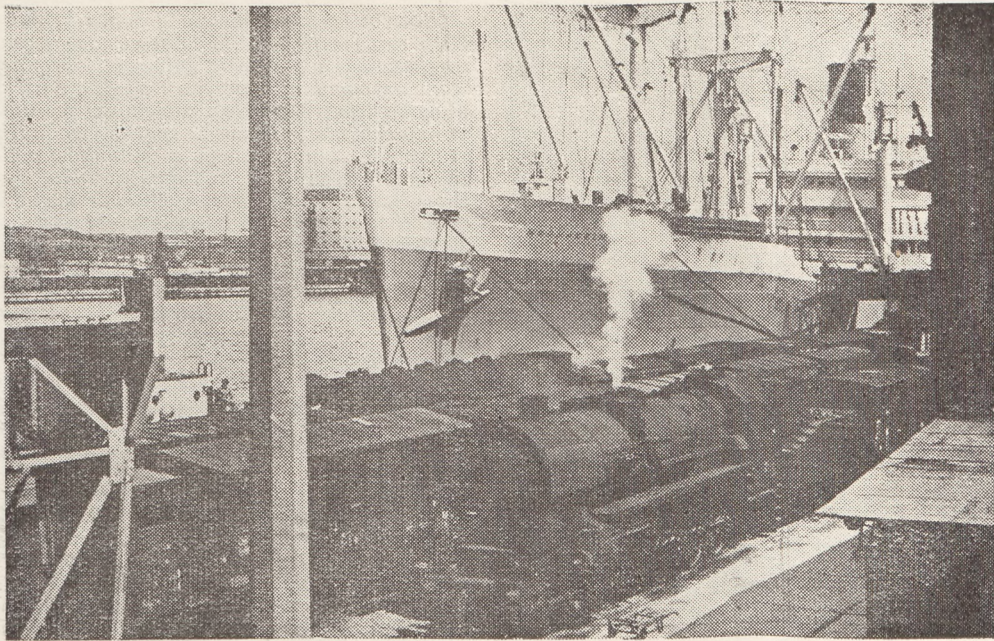
Ale o to zapytać by trzeba twórców tych pięknych statków. Nadmistrza Józefa Tomaszewskiego, Stanisława Sołdka, brygadzystę Aleksandra Makowskiego, który pierwszy raz znalazł się na stoczni w 1945 roku, przodowniczkę Marię Baranowską i wielu, wielu innych im podobnych. Tylko w to, czy odpowiedź zadowoliliby pytającego, należy bardzo wątpić. Bowiem w odpowiedzi nie byłoby nic nadzwyczajnego, żadnej magii i żadnych cudów. Po prostu: kto chce pracować dla Polski Ludowej, kto zdaje sobie sprawę z tego, że jego praca przyspiesza nasz marsz ku socjalizmowi, ten może wykonać i wykona to, co sobie nakreślił. Mało tego: ten dąży by wykonać więcej, i — jak okazuje praktyka — wykonuje więcej. Wciąż więcej, wciąż szybciej i wciąż lepiej.

I dlatego nasze nowe, piękne statki noszą nazwiska Sołdka, Makowskiego i innych przodowników pracy. I dlatego niejedyn jeszcze statek, z dziesiątków i setek jednostek naszej przyszłej floty, nazwany będzie imieniem swego twórcy: traserza, nitiera, montera, wiertacza, stoczniowca, konstruktora. I nikt nie powie, że można by znaleźć nazwy lepsze.

J E R Z Y P E R T E K  
(Fot. K. Komorowski)







## ZWYCIĘSKIE LATA NASZYCH PORTÓW

ANTONIKĘPA

**P**atrząc dziś na nasze wielkie porty morskie — Gdańsk - Gdynię i Szczecin, oceniając włożony w nie ofiarny wysiłek robotniczych rąk i mózgów, wystarczy porównać stan jaki zastaliśmy w 1945 roku lub to, co zostawiła przed wojną gospodarka sanacyjna, aby w pełni zrozumieć ten olbrzymi postęp, jakiego dokonaliśmy w ciągu krótkiego 5-letniego okresu pracy. W ciężkim i trudnym wysiłku nad zdwignięciem z gruzów wyzwolonych przez Armię Radziecką i Wojsko Polskie naszych portów, przyszedł nam z pomocą Związek Radziecki.

Ekipy techniczne radzieckiej Marynarki Wojennej, które przybyły na nasze Wybrzeże wkrótce po zakończeniu działań wojennych, odminowały wody portowe i usunęły największe wraki, dzięki czemu umożliwiły nam uruchomienie portów już w lipcu 1945 roku. Wkroczyliśmy w etap drugi, krok po kroku usuwając zniszczenia wojenne. Odbudowaliśmy tory kolejowe, oczyściliśmy baseny, uruchomiliśmy dźwigi, odbudowaliśmy magazyny, eksportowaliśmy pierwsze tony śląskiego węgla. Ten trudny etap odbudowy pokonałszy zwycięsko. Już po trzech latach pracy, mniej więcej z końcem 1948 roku, zarówno liczba magazynów portowych, jak dźwigów i czynnych nabrzeży portowych równała się stanowi przedwojnemu.

W tym czasie, kiedy nad odbudowane magazyny zaczęły wyrastać stalowe szkielety wciąż nowych dźwigów, a w luki statków zaczęły wędrować miliony ton przeładowanych towarów, zwróciliśmy naszą uwagę na nasz najdalej na zachód wysunięty port — Szczecin. W ciągu dwu lat nie tylko odbudowaliśmy port szczeciński, ale nawet dokonaliśmy nowych inwestycji, które stawiają go obecnie w rzędzie portowego rówieśnika Gdańska i Gdyni.

Nowy wielki dworzec, nowy basen przeładunkowy masowych i nowe nabrzeża szczecińskie są realnym świadectwem naszej żywotności i pracowitości, niezadawalającej się przejęciem stanu poprzedniego, ale szukającej nowych rozwiązań i sposobów dalszego rozwoju gospodarki morskiej.

Jeszcze na niektórych odcinkach zespołu portowego Gdańsk-Gdynia prowadzone są uciążliwe prace przy odbudowie, w niektórych punktach jeszcze nie zaleczyliśmy wszystkich ran zadanych naszym portom

przez wojnę, ale naszą naczelną zasadą i celem jest już dziś nie odbudowa, lecz rozbudowa wszystkich portów, podniesienie ich zdolności przeładunkowej i technicznego wyposażenia i stałe podnoszenie tempa przeładunków.

Sprawy portów nie ujmowaliśmy jednostronnie i nie poprzestawaliśmy na odbudowie technicznej strony portowych warsztatów. Robotnicy nasi w oparciu o doświadczenia ojczyzny socjalizmu — Związku Radzieckiego, odbudowując porty przeorwali do gruntu ich dotychczasową organizację zmieniając je z aparatu służącego dla zysku kapitalistów a wyzysku robotników, na potężny instrument gospodarki socjalistycznej. Prace przeładunkowe wyrwano z rak prywatnych przedsiębiorców, przekazując je w ręce przedsiębiorstwa robotniczego, które zgodnie z założeniami socjalizmu wszelkie zyski obraca na korzyść tych, którzy je wypracowują. Ostatnim odcinkiem tej drogi było ujednoczenie dyspozycji portowej i przez utworzenie przedsiębiorstwa „Zarząd Portu Gdańsk-Gdynia“, przelecie przez państwo większości usług portowych, a więc prac holowniczych, przeładunkowych, obsługi maszynowej, oraz podporządkowanie jednemu gospodarzowi — państwu — odcinków dawniej wrodrebnionych, jak np. portów drzewnych i węglowych.

Nowe, robotnicze, ujednoczone przedsiębiorstwo polskich portów osiąga pierwsze sukcesy, zwiększając szybkość przeładunków. Nazwy szybkościowo obsługiwanych statków tworzą już listę kilkudziesięciu pozycji, z których każda wniosła do skarbu państwa dewizowe wpływy za skrócenie czasu postoju w porcie. Ten etap końcowy w łańcuchu zmian organizacyjnych i społecznych, wiedzie nasze porty prostą drogą na czoło portów europejskich, nie tylko pod względem ilości przeładowanych towarów, ale również pod względem szybkości obsługi statków i dbałości o przeładowany towar.

Woda jest zwiędłem, który potrafi skruszyć najtwardszą skałę i skruszyć najlepsze żelazo. Ręce polskiego robotnika są jednak twardsze, gdyż potrafią sobie podporządkować nawet tak potężny żywioł jakim jest morze i przetworzyć je w uległe narzędzie pracy, stanowiące ważne ogniwo w naszej walce o dobrobyt, w naszym marszu ku socjalizmowi.

ANTONIKĘPA

## PIĘĆ LAT POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA

JERZY GRAJTER

Tak się złożyło, że Dni Morza w roku 1945 były właściwie momentem wyjściowym dla rybołówstwa morskiego po Wyzwoleniu. Od owej bowiem daty rozpoczęły działać pierwsze, jakże nieliczne jeszcze jednostki rybackie, by dostarczyć wygodzonemu, wyćienzonemu wojną i niewolą krajowi wysokowartościowego pożywienia — ryby.

W roku bieżącym rybołówstwo morskie posiada już za sobą pięcioletni okres pracy, który postaramy się tu podsumować omawiając pokrótce dynamikę rozwojową tej ważnej dziedziny gospodarczej.

Na przelomie czerwca i lipca 1945 roku rybołówstwo morskie praktycznie nie istniało. Cała flotyła wyruszająca w owe dni na pierwsze połowy liczyła zaledwie dwa kutry i kilku naprędcę wyreperowanych łodzi wiosłowo-żaglowych. Zdeństwowane stocznie wymagały długotrwałych remontów. Porty i nabrzeża były zrujnowane. Nie było chłodni, fabryki lodu, konserw i mączki rybnej były nieczynne. Transport i odbiór surowca rybnego organizował się „ad hoc“. Ponadto statkom rybackim i ich załogom groziło niebezpieczeństwo min, a popularne łowiska z nieoznaczonymi wrakami zatopionych statków stanowiły często pułapkę przyczyniającą wiele strat w sprzęcie rybackim.

Taki był start rybołówstwa morskiego pięć lat temu. Niejednemu mogło się wówczas wydawać, że sprawa na długie lata przedstawia się beznadziejnie tym bardziej, że brak było również wykwalifikowanych kadr. Pomylili się jednak ówczesni pesymiści mierzący zagadnienie pojęciem dawnej kapitalistycznej gospodarki.

Polska Ludowa doceniając znaczenie rybołówstwa, jako jednej z poważniejszych dziedzin gospodarki narodowej, od pierwszych dni po wyzwoleniu otoczyła je opieką i zapewniła mu stały planowy rozwój. Do ceniono również pracę rybaka i zapewniono mu pomoc pośrednią i bezpośrednią. Należyce pojęto problem zagospodarowania Wybrzeża, wydzielając napływającym z głębi kraju rybakom-osadnikom sprzęt, gospodarstwa a nawet działki rolne. Umożliwiono wspaniały rozwój pełnomorskiego rybołówstwa bałtyckiego przez szybką rozbudowę taboru i planowe szkolenie załóg. Powołano do życia i rozbudowano rybołówstwo dalekomorskie, równoległe do rozwoju flotyli rybackich i wzrostu ich połowów odbudowywały się chłodnie, fabryki i przetwórnice rybnego surowca, rozwijał się transport.

Osiągnięcia rybołówstwa morskiego w ciągu minionych pięciu lat są ogromne. Dla pobarcia tego twierdzenia przytoczymy tu kilka charakterystycznych cyfr i zestawień.

Od momentu rozpoczęcia połowów w roku 1945 do końca ub. roku złowiono o 20 proc. więcej ryb niż w całym międzywojennym dwudziestoleciu. Obecny stan ilościowy rybaków morskich stanowi ponad 250 proc. stanu z roku 1939, zaś o tempie rozbudowy taboru świadczyć może to, że w samym tylko roku 1948 weszło do eksploatacji więcej kutrów niż w ciągu 17 lat okresu 1922—1939. Warto przypomnieć, że nowobudowane kutry to jednostki nowoczesne o 4-pach kadłuba i mocy silników racjonalnie przystosowanych do potrzeb, tzn. zasięgu i rodzaju połowów.

Państwo rozwija wśród rybaków szeroko zakrojoną akcję kulturalno-oswiatową, tworząc w każdym większym ośrodku „Domy Rybaka“.

Praca wielkich państwowych przedsiębiorstw połowowych oparta na doświadczeniach radzieckich dała liczne dowody wyższości pracy zespołowej nad indywidualną oraz uwidoczniła korzyści płynące ze wspólzawodnictwa pracy. W ciągu minionego pięcioletcia zwalczono przesąd o niemożności planowania w rybołówstwie. Dziś rybak uczestniczący w tworzeniu planu, walczy o jego wykonanie i stara się go przekroczyć.

Doniosłe znaczenie w planowym rozwoju rybołówstwa posiada szeroko rozwinięta sieć centrali zaopatrzenia dostarczająca rybakom bogaty asortyment sprzętu rybackiego. Rybacy indywidualnie i zbiorowo mogą nabywać na bardzo dogodnych warunkach spłaty ratami jednostki taboru rybackiego.

W ciągu minionych pięciu lat zarysował się też stopniowy rozwój uspołecznionych form pracy w tworzących się na terenie Wybrzeża rybackich spółdzielniach pracy. W r. 1945 powstały dwie takie spółdzielnie. Obecnie jest ich rosnących wzdłuż brzegu morza i nad Zalewami Szczecińskim i Wiślanym aż dwadzieścia.

Reasumując należy stwierdzić, że rybołówstwo morskie w stosunkowo krótkim okresie czasu przeżyło olbrzymią drogę rozwojową.

W pierwszym półroczu roku bieżącego rybołówstwo morskie wykazało swe dobre przygotowanie do wykonania nałożonych nań zadań, wypływających z Planu Sześciolatniego. Pozwala to z kolei spokojnie snuć plany na dalsze półrocza, które nas będą zbliżały do zwycięskiego zakończenia „szesnastki“.

JERZY GRAJTER





## ZJEDNOCZONA LIGA MORSKA WE FRONCIE WALKI O POKÓJ

DR CZESŁAW PILICHOWSKI  
SEKRETARZ ZARZ. GŁÓWNEGO L.M.

**D**okonane na Zjeździe w Szczecinie zjednoczenie Ligi Morskiej i Polskiego Związku Zachodniego postawiło przed nową Ligą Morską szerokie zadania realizacji nowej treści i nowych form pracy. Treść i formy pracy Ligi Morskiej wypływają z konieczności mobilizacji społeczeństwa celem zwiększenia siły gospodarczej i obronnej Polski Ludowej na morzu, jako jednego z ważnych odcinków walki o trwały pokój.

Ziemię Odzyskaną, po Odrę i Nysę Łużycką, ponad 500-kilometrowy dostęp do morza, od Swinoujścia po Elbląg, wyzwolone przez bohaterską Armię i Flotę Radziecką i walczące u ich boku Wojsko Polskie, stanowią po pięciu latach odbudowy dokonanej przez demokrację ludową, klasę robotniczą i masy pracujące — nierozzerwalną część Polski Ludowej. Scalenie organizmu ziem nadodrzańskich i nadbałtyckich, scalenie organizmu morza w jeden organizm Polski Ludowej jest jednym z najwspanialszych osiągnięć obozu demokracji ludowej i naszej klasy robotniczej, dokonanych dzięki serdecznej przyjaźni i braterskiej pomocy Związku Radzieckiego.

Polska Ludowa weszła w okres budowy podstaw socjalizmu i realizacji pierwszego roku Planu Sześcioletniego. Polska Ludowa walczy wspólnie z krajami demokracji ludowej i z wszystkimi siłami postępu, skupionymi pod przewodnictwem Związku Radzieckiego, ości i twierdzy pokoju, o utrwalenie pokoju na całym świecie, o zwycięstwo idei postępu i wolności narodów nad obłąkańczymi i zbrodnictwami planami wojennymi imperializmu anglo-amerykańskiego. W tym obozie razem z nami walczy i pracuje Niemiecka Republika Demokratyczna. Z punktu widzenia najwyższych interesów Polski i obozu pokoju fakt współdziałania narodu polskiego i demokratycznych sił narodu niemieckiego w walce o zwycięstwo idei pokoju, fakt uznania przez Niemiecką Republikę Demokratyczną naszej granicy zachodniej jako granicy pokoju i przyjaźni — otwiera historyczny przełom w stosunkach europejskich i polsko-niemieckich, stanowi rekwizyt bezpieczeństwa Polski od Zachodu, stanowi niezbędny wkład w dzieło pokoju światowego, jest jednym z czynników rozbicia zbrodnictw planów imperializmu anglo-amerykańskiego, podtrzymującego i rozbudawającego w Niemczech Zachodnich rewizjonizm, militarizm i nacjonalistyczny szowinizm neohitlerowski.

W walce o dalszy postęp społeczny i o trwały pokój wbrew planom imperializmu anglo-amerykańskiego — kierunek i program pracy b. LM i b. PZZ musiał ulec gruntownemu przepracowaniu i — wobec wykonania wyjściowych zadań obu organizacji w okresie odbudowy kraju — został skierowany na realizację nowych zadań bliskich obu byłym organizacjom na odcinku morza i 500-kilometrowego dostępu do morza.

## ROLA I ZADANIA PRACY ORGANIZACYJNEJ LIGI MORSKIEJ

EDWARD SCHUBERT  
VICEPREZES ZARZ. GŁÓWNEGO LM

**W**alny Zjazd Szczeciński dał nam jasną, konkretnie zarysowaną perspektywę rozwoju ideowego i programowego Ligi Morskiej, wskazał poprzez Deklarację Ideową i referat programowy drogi, którymi winniśmy kroczyć dla osiągnięcia zamierzonego celu.

Stąd wypływa najważniejsze zadanie dla całej Ligi Morskiej, dla aktywów LM i wszystkich członków — organizacja walki o wcielenie w życie uchwał Zjazdu Szczecińskiego i podniesienie poziomu pracy organizacyjnej do poziomu zadań programowych, postawionych przez Zjazd.

Praca organizacyjna posiada niezmiernie ważne znaczenie.

Na XVII Zjeździe WKP(b) Generalissimus Stalin powiedział: „Gdy dana jest słuszna linia, gdy dane jest słuszne rozwiązanie zagadnienia, powodzenie sprawy zależy od pracy organizacyjnej, od organizacji walki i wcielenia w życie linii partii, od właściwego doboru ludzi, od kontroli wykonania uchwał organów kierowniczych. W przeciwnym razie powstaje ryzyko, że słuszna linia partii i słuszne uchwały mogą być poważnie narażone na szwank. Co więcej, gdy dana jest słuszna linia polityczna, praca organizacyjna decyduje o wszystkim, również i o losie samej linii politycznej, o jej realizacji, albo jej bankructwie”.

Rozwój i rozkwit naszej gospodarki morskiej, rosnące siły Polski Ludowej na morzu, zwiększanie i umacnianie gotowości obronnej kraju na odcinku morskim i sił Marynarki Wojennej, przyswajanie umiejętności wojskowo-morskich, uczynienie ze sportów wodnych i turystyki wodnej jednego z czynników podniesienia tężyzny fizycznej naszego ludu, wychowywanie nowych ideowych kadr dla Marynarki Wojennej, dla naszych portów, stoczni, żeglugi i rybolowstwa, jest nieodłącznym warunkiem wykonania planu 6-letniego, jest czynnikiem rozwoju siły obronnej naszej Ojczyzny, a tym samym umocnienia pokoju. Udział w realizacji tego programu wymaga od nowej Ligi Morskiej poważnego wysiłku i mobilizacji sił społecznych. Poprzez pracę w tym kierunku, chcemy i będziemy służyć sprawie utrwalenia pokoju, wzrostowi sił, dobrobytu oraz socjalistycznemu budownictwu Polski Ludowej.

Z nową treścią naszej pracy w Lidze Morskiej łączą się nowe jej formy. Z tego musimy zdać sobie dokładnie sprawę. Wzrosnąć musi w naszej organizacji dyscyplina pracy i odpowiedzialność za jej wykonanie. Powstać musi systematyczna i konkretna realizacja nowych zadań. Musimy stale zapoznawać z zagadnieniami morskimi i wodnymi szerokie warstwy społeczeństwa. Z młodzieży uczynie musimy przyszłych budowniczych siły Polski Ludowej na morzu, obrońców naszych granic morskich, czujnych i odpornych ideowo na wszelkie podszepty wrogich, imperialistycznych agentów.

Założenia ideowo-polityczne, zadania programowe, nowa treść i nowe formy pracy Ligi Morskiej muszą być własnością całej naszej organizacji, wszystkich naszych członków. Młodzi i starsi, ludzie morza i ludzie zapleczka, marynarze Marynarki Wojennej i Handlowej, pracownicy portów, stoczni, rybacy i pracownicy wszystkich innych dziedzin naszej gospodarki — jak pięknie powiada nasza Deklaracja Ideowa — wszyscy Polacy, oddani sprawie morza będą przekuwać umiłowanie morza w realną pracę i wysiłek dla Polski Ludowej, dla budowy Polski postępu i sprawiedliwości społecznej, dla zwycięstwa i utrwalenia pokoju na całym świecie.

DR CZESŁAW PILICHOWSKI

Znaczy to również, że dla realizacji nowych zadań należy umieć znaleźć nowe formy i metody organizacyjne. Znaczy to dla nas, że musimy przekształcić LM w sprężystą, aktywną i operatywnie pracującą organizację. Znaczy to, że biurokracja, odrywanie się od terenu, upajanie się liczbami członków bez pokrycia w ich aktywności, brak krytyki i samokrytyki jako zasadniczej dźwigni podnoszenia naszej pracy na wyższy poziom, to nie tylko zła praca. To praca szkodliwa, to mniej czy więcej świadoma próba przeszkodzenia nam w realizacji naszych celów.

Powodzenie sprawy zależy od należytej organizacji walki o wcielenie w życie linii naszej organizacji.

Znaczy to, że bez inicjatywy naszych ogniw i ich aktywistów zmierzających do jak najlepszego wykonania zarządzeń i wskazówek władz naczelnych organizacji, bez związania się z terenem, bez uczucia się od terenu, żadne ogniw nie wykona swego zadania. Trzeba nie tylko umie realizować otrzymane z góry zarządzenia, ale wzbogacać je o nowe formy i dostosowywać do lokalnych warunków, umieć usuwać i pokonywać trudności hamujące ich wykonanie.

Powodzenie sprawy zależy od właściwego doboru ludzi.



Znaczący to, że przed zarządami wszystkich ogniw stoi wielka i odpowiedzialna praca wyszukania i wychowania nowych kadr działaczy i pracowników ze środowiska robotniczego, chłopstwa pracującego i młodzieży ZMP.

Zasadnicze znaczenie sprawy kadr dla pracy społecznej i gospodarczej naświetlił na ostatnim plenum KC PZPR jej Przewodniczący — Prezydent Bolesław Bierut. Jest rzeczą niezmiernie ważną, by zarządy i działacze naszej organizacji przyswoili sobie nauki stąd wynikające i kierowali się nimi w pracy naszej organizacji. Byłoby niepowetowanym błędem, gdybyśmy nie umieli uczyć się na doświadczeniach partii przodującej klasie robotniczej i całemu narodowi — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Powodzenie sprawy zależy od kontroli wykonania uchwał i wskazań organów kierowniczych.

Znaczący to, że trzeba ostatecznie skończyć z dotychczasowym stanem bierność zarządów, często ograniczających swą pracę do zebrań i dyskusji. Ścisła i planowa kontrola działalności, krytyka i samokrytyka, usuwanie błędów i niedociągnięć, wyciąganie wniosków z osiągnięć bez zrozumiałości i bez spożywania na laurach, częste inspekcje, bezpośrednie kontakty, odprawy i narady, konkretne posunięcia — oto co powinno dominować w pracy Zarządów.

Bierność organizacyjna i ciasnota biurokratyczna są niejednokrotnie wykładnikiem wrogości i nie wolno nam dopuścić do tego, by mogły podważyć lub opóźnić wypełnienie zadań, które przed zjednoczoną Ligą Morską postawił Walny Zjazd w Szczecinie.

Sprężyste, dobrze pracujące ogniwka terenowe z operatywnymi Zarządami, to podstawowy warunek pełnej realizacji celów i zadań naszej organizacji i właściwa gwarancja uaktywnienia naszych członków.

Poprzez sumienną i zdyscyplinowaną pracę ogniw terenowych i aktywną działalność naszych członków na ideowej platformie demokracji ludowej, w oparciu o masę pracującą naszego kraju — przyczynimy się do umocnienia siły i bezpieczeństwa naszego państwa ludowego, do utrwalenia i zabezpieczenia pokoju.

EDWARD SCHUBERT



## SZKOLENIE, SPORTY I TURYSTYKA W LIDZE MORSKIEJ NA NOWYCH DROGACH

JUSTYN WOJSZNIŚ  
CZŁONEK PREZYDIUM ZARZ. GŁ. LM

**N**owy statut i deklaracja ideowa postawiły nowej Lidze Morskiej nowe zadania. W świetle tych zadań organizacja wśród swych członków i szerokiego kół społeczeństwa ma prowadzić akcję uświadamiającą o zagadnieniach obrony kraju, w szczególności na odcinku obrony morskiej oraz organizować ćwiczenia i kursy, związane z zadaniami obronności kraju, przy czym należy szeroko krzewić wśród młodzieży sport wodny jako jedną z podstawowych zapraw do służby na morzu.

Codzienna praca nad rozwojem tężyzny fizycznej, masowe uprawianie sportów wodnych i turystyki wodnej na morzu, jeziorach i rzekach, systematyczne szkolenie, nabywanie i pogłębianie wiedzy i umiejętności ogólnie- i wojskowo-morskich stanowi jeden z zasadniczych działań pracy Ligi Morskiej.

Aby móc wykonać te zadania ogniw organizacyjnych Ligi Morskiej winny w swojej pracy położyć nacisk na organizowanie sekcji, które mogą powstawać przy Kółkach, grupach Kół lub przy Oddziałach i mają na celu bądź pogłębianie wiedzy w określonym zakresie jak np. ogólnej wiedzy o morzu i gospodarce morskiej, lub wiedzy wojenno-morskiej, bądź szkolenie specjalistów jak np.: sygnalistów, radiotelegrafistów, motorzystów, pływaków, wioślarzy, żeglarzy i modelarzy.

Pracą takich sekcji winni kierować przewodniczący oraz instruktor fachowy, przy czym instruktorzy winni się rekrutować zarówno spośród etatowych pracowników Ligi Morskiej jak i z rozbudowanej kadry instruktorów nieetatowych, pracujących nie zawodowo.

Aby stan taki osiągnąć należy uaktywnić jak największą ilość działaczy Ligi Morskiej oraz najszersze rzesze członków organizacji i przyciągnąć do czynnej pracy w Lidze Morskiej rezerwistów ludowej Marynarki Wojennej, postępowych pracowników morza i żeglugi śródlądowej oraz demokratycznych przedstawicieli sportów wodnych.

Należy również podjąć i rozszerzyć konkretne poczynania w zakresie wychowania fizycznego, sportów wodnych, tu-

rystyki i przysposobienia wojskowo-morskiego.

W zakresie sportu prace należy tak prowadzić, by umożliwić jak najszerszej ilości członków zdobycie odznaki „Sprawny do Pracy i Obrony” poprzez wykonanie odpowiednich ćwiczeń związanych z wodą.

Turystyce trzeba nadać nową treść, eliminując jej bezmyślne formy i opierając ją na zasadach wychowawczo-społecznych. Musi ona rozwijać przywiązanie dla Polski Ludowej i zrozumienie jej osiągnięć.

Duży nacisk należy położyć na zagadnienie budowy sprzętu wodnego, przystani i przeprowadzanie remontów własnymi siłami. Prace takie mają wielkie znaczenie wychowawcze i szkoleniowe, a rozwinięcie własnej inicjatywy i przedsiębiorczości w tym kierunku przyczyni się jednocześnie do masowego rozwoju sportów wodnych i turystyki.

Trzeba mieć rozmach w pracy szkoleniowej, jeśli się chce, by żaglówki, łodzie i kajaki znalazły się na wszystkich jeziorach i rzekach Polski Ludowej.

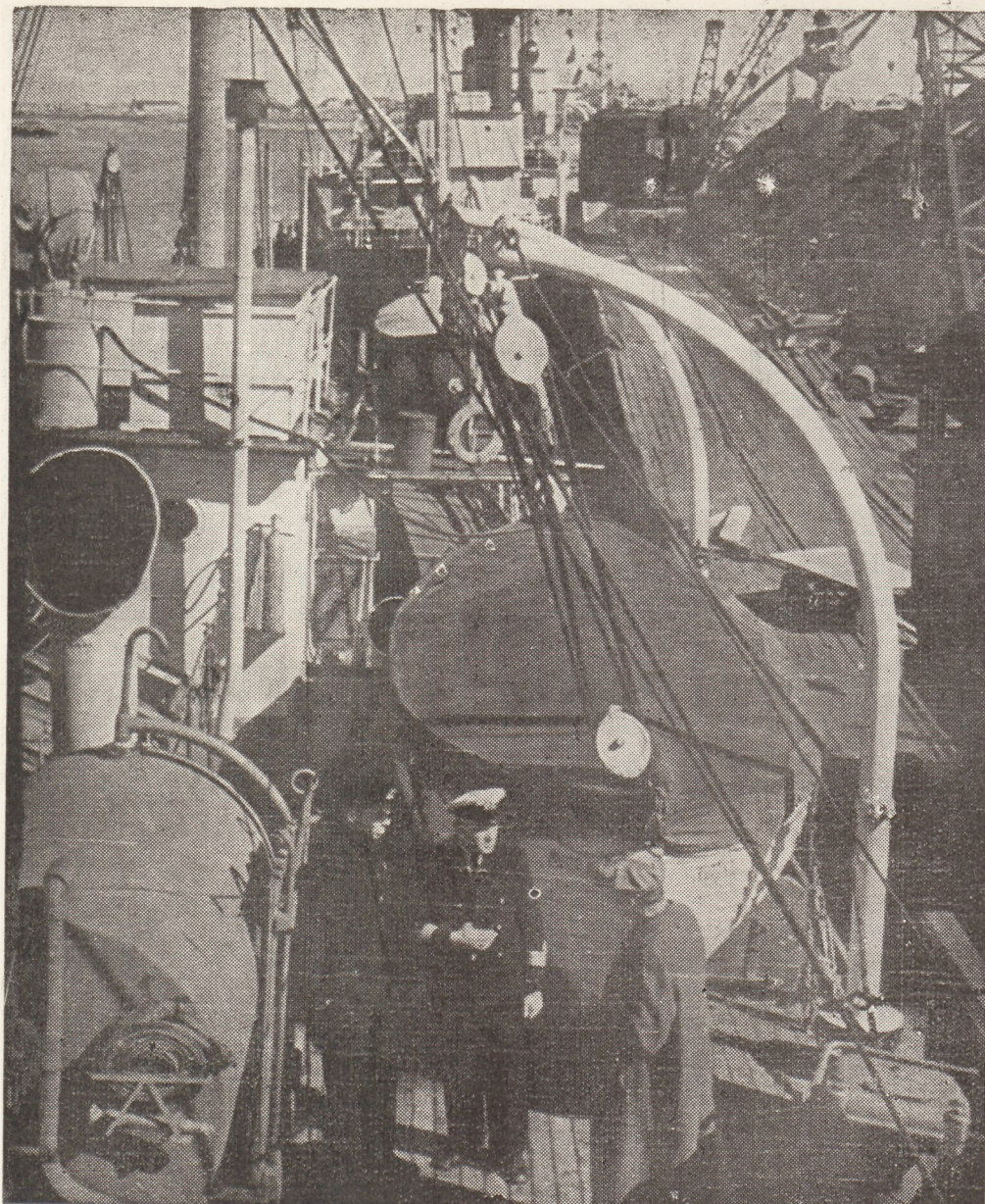
Szeroko rozgałęziona budowa ośrodków wodnych oraz sprzętu wodnego związana nie z odległymi od miejsca zamieszkania wodami, lecz z najbliższymi, umożliwiającymi pracę codzienną, stworzy podstawę do powszechnego szkolenia i powszechnego uprawiania sportów wodnych i turystyki.

Wspólny wysiłek członków Kół i Zarządów Oddziałów Ligi Morskiej, licznych sekcji dadzą w rezultacie masowy rozwój szkolenia, sportów i turystyki.

Wprowadzenie stałego roku szkoleniowego i jednolity plan pracy dla całej organizacji oraz jednolita metodyka pracy i nasylenie jej konkretnymi materiałami, przyczynią się nie tylko do rozwoju tężyzny fizycznej społeczeństwa, ale i do zwiększenia siły obronnej i gospodarczej kraju, do przygotowania ideowych, wytrwałych i ofiarnych kadr dla Marynarki Wojennej i gospodarki morskiej Polski Ludowej.

JUSTYN WOJSZNIŚ





# Władywostok

ANDRZEJ SKOWROŃSKI

(Korespondencja własna)

Gdy statek nasz minął Zatokę Piotra Wielkiego i wszedł do portu, zapadł mrok. Na okolicznych wzgórzach, na których rozłożył się Władywostok, migotały tysiące świateł. Światełka okalające nabrzeże i ślizgające się po powierzchni wody wydobywały z mroku zarys zatoki, a wzburzona przez śruby statku woda lśniła jak płynne złoto. Widok ten pozwolił mi ocenić trafność nazwy, jaką nadali tej zatoce jej odkrywcy — rosyjscy marynarze. Nazwali ją oni Złoty Róg. Rzeczywiście wyglądała jak wielki, wspaniały mieniący się złoty róg.

Łśniący w powodzi świateł port przywitał nas wznoszącymi się w górę ramionami dźwignów i hukiem pracujących transporterów. Jak okiem rzucić — widać las masztów i kominów okrętowych. Obok wysmukłych sylwetek kurtów tłoczyły się masywne kadłuby holowników żeglugi przybrzeżnej. Powietrze przeszywał potężny bas okrętowych syren, zgrzyt dźwignów, gwizd lokomotyw, warkot ciężarówek i jednostajne dźwięki dzwonów okrętowych wybijających czas.

Pomimo nocy praca w porcie nie ustawała. Zębate, metalowe paszce chwytaków dźwignowych opuszczały się młarowo nad górą węgla i po kilku minutach unosiły się szybko w górę dźwigając tony węgla, przeznaczonego dla Wysp Kurylskich. Nieco dalej dźwigił ładowały na statki traktory dla południowego Sachalinu.

Taśmy transporterów przesuwwały się nieustannie niosąc na statki mocne, równo zbite skrzynie. Był to ładunek leków, motorów i maszyn, przeznaczony dla Kołomy, Kameczatki i dalekiej Czukotki.

Przy jednym z nabrzeży kołysał się ogromny statek wielorybniczy „Aleut“. Była to prawdziwa pływająca fabryka przetwórcza. Po długiej wędrówce po wodach Dalekiego Wschodu „Aleut“ przywiózł do portu zapasy cennego wielorybiego tłuszczu i mięsne konserwy. Tułiły się do niego maleńkie statki wielorybnicze, na ich pokładach wyraźnie rysowały się sylwetki harpunowych dział.

Zbiornikowiec, który wszedł przed nami do zatoki przywiózł naftę z szybów naftowych południowego Sachalinu, inny, przybywający również z południowego Sachalinu statek wyładowywał ciężkie bele papieru, wyprodukowanego w tamtejszych papierniach.

Jeden z transporterów wyładowywał produkcję pływającej fabryki „Wślewołod Sybircew“. Ten ogromny statek-przetwórnia wrócił przed kilku dniami z Morza Ochockiego, gdzie produkował wspaniałe dietetyczne konserwy krabowe. Nieco dalej wyładowywano worki z tak zwanym miękkim złotem. Mieszczyły się w nich maleńkie, delikatne jak puch futerka kameczackiego sobola, futra niebieskich lisów z Wysp Komandorskich i lisów białych z okolic podbiegunowych, futra lisów i wiewiórek z okolic dolnego biegu rzeki Amur, fok z Sachalinu i z okolic „Primoria“.

Ciężko sapiąc odchodził od nabrzeża potężny lodolamacz. Zdażał on na północ, aby tam w Cieśninie Beringa lub w pobliżu Wysp Wrangla torować drogę statkom, kursującym wzdłuż Wielkiej Drogi Północnej.

W dzień i w nocy we pracach we Władywostockim porcie. W dzień i w nocy zgrzytają kotwiczne łańcuchy, skrzyplą pokładowe windy, ryczą syreny, gwizdają lokomotywy.

Na mapie wiszącej na ścianie kabiny kapitana naszego statku, Władywostok oznaczony był dużym, czerwonym kółkiem. We wszystkich niemal kierunkach rozchodziły się od tego punktu równe czerwone linie. Linie te prowadziły na wschód do brzegów Kamczatki i USA, na północ do Wysp Kurylskich, Sachalinu, Czukotki i przez Ocean Lodowaty aż do Murmańska, na południe — do brzegów Chin, Indii, Afryki i dalej przez Morze Śródziemne, Gibraltar, La Manche, Skagerrak i Bałtyk aż do Leningradu. Są to szlaki statków radzieckich, których macierzystym portem jest Władywostok.

Gdy patrzyłem na ruch panujący w porcie, na zapał, z jakim pracowali w nim radzieccy robotnicy i marynarze — stanęły mi przed oczami te czerwone linie. Zrozumiałem, dlaczego ten zapomniany i zaniedbany niegdyś port rozwija się wspaniale i co pozwoliło mu stać się gospodarczą bazą Dalekiego Wschodu.

★

Miasto i port Władywostok powstały dopiero dziewięćdziesiąt lat temu. Założyli je marynarze. W lecie 1860 roku do zatoki „Złoty Róg“ zawinął rosyjski okręt wojenny „Mandzur“, z którego pokładu wyokrętowano na brzeg oddział piechoty morskiej, liczący czterdziestu ludzi. Brzeg był wówczas bezludny. Jedynie gdzieś tam można było spotkać pojedyncze chaty, w których zamieszkiwali w okresie letnim chińscy rybacy przybywający tu na połów trefangów. Dookoła rozciągała się dziewicza tajga, rosnęły w niej wiekowe cedry, dęby, lipy, kłony i jodły.

Marynarze wzięli się do roboty. Wycinali drzewa, karczowali pnie, budowali domy; potem wzniesli twierdzę i założyli port.

Nowe miasto położone nad brzegiem zatoki zaczęło się szybko rozwijać. Pionierzy-marynarze poszerzali i umacniali port. Prowadzili przy tym jeszcze inne prace. Jeden z nich na przykład, oficer floty rosyjskiej — Niewielski zajął się na własną rękę badaniem wód Dalekiego Wschodu i dokonał przy tym wielu znamienitych odkryć geograficznych. On to właśnie — jak wiadomo — pierwszy udowodnił, że Sachalin nie jest półwyspem lecz wyspą, on pierwszy też dotarł do ujścia rzeki Amur i założył tam miasto Nikolajewsk. Mieszkańcy Władywostoku pamiętają po dziś dzień imię admirała Zawojko, który jesienią 1854 roku na czele garstki marynarzy odparł atak potężnej floty anglo-francuskiej na port Pietropawłowsk na Kamczatce i zmusił ją do odwrotu. Znana jest również historia sławnego krążownika „Wariaż“, który w 1904 roku podjął w pobliżu portu Władywostoku nierówną walkę z czternastoma japońskimi okrętami. U stóp pomnika bohaterskiej załogi „Wariaż“ kwitną kwiaty pielęgnowane przez radzieckich marynarzy.

W pobliżu leżącego w parku mlejskim wzgórza stoi pomnik Sergo Łazo. Był to dowódca działających w okresie wojny domowej 1920 roku partyzanckich oddziałów Syberii i Dalekiego Wschodu. Łazo został schwytany i w okrutny sposób zamordowany przez japońskich interwentów. Najmłodszy pomnik ku chwale floty rosyjskiej wzniesiono we Władywostoku w 1945 roku. Widnieje na nim napis „Wieczna chwała bohaterom - marynarzom floty Oceanu Spokojnego — którzy padli w walce z japońskimi imperialistami o honor i zwycięstwo naszej ojczyzny“.

★

We Władywostoku, który swój rozwój podobnie jak i cały Daleki Wschód zawdzięcza Rewolucji Październikowej, wszystko jest związane z morzem. Nie ma w tym mieście domu, w którym by nie było marynarza, robotnika lub pracownika portowego.

Większość uczonych pracujących we Władywostoku zajmuje się badaniem mórz Dalekiego Wschodu i Oceanu Spokojnego. Pracują oni nad wszystkimi zagadnieniami związanymi z morzem: badają przyplawy i odpływy, okresy pojawienia się i znikania lodów, zasolenie wody, życie morskich wodorostów i zwierząt. Ekspedycje naukowe organizowane co roku mają za zadanie nie tylko wzbogacić wiedzę uczonych. Mają one też wyraźny cel praktyczny. Dają marynarzom i rybakom wyruszającym na morze wszystkie potrzebne podczas żeglugi wiadomości.

★

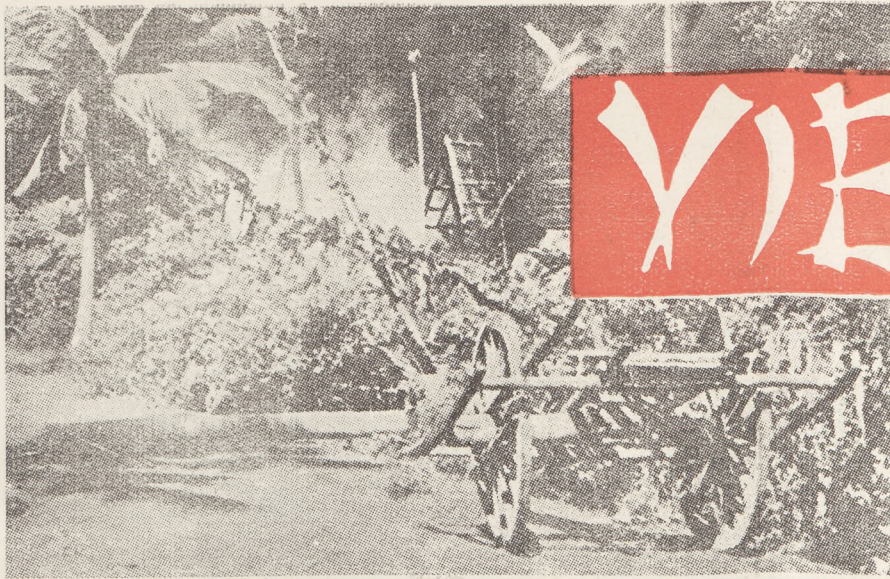
Władywostok jest stolicą tak zwanego Przy-morskiego Kraju — zaczynającego się w okolicach Kamczatki i ciągnącego się wzdłuż brzegu Morza Japońskiego aż do Cieśniny Tatarskiej. Jest to kraj urodzajnych pól, dziewiczych tajg i wspaniałych bogactw naturalnych. Ziemia ta jeszcze do niedawna dzika i niezbadana zawdzięcza swój rozwój władzy radzieckiej i nieustraszonej pracy uczonych radzieckich, a przede wszystkim słynnego badacza i pisarza Arseniewa, którego imię nosi dzisiaj muzeum Krajoznawcze we Władywostoku. Zgromadził oni wspaniały materiał naukowy, który pozwolił na przekształcenie tego kraju w potężny ośrodek gospodarki socjalistycznej ZSRR. Sładami Arseniewa idą setki odważnych i energicznych ludzi, kontynuują i pogłębiają zainicjowaną przez niego pracę.

Geologowie w dolinach rzek, w górach i niedostępnych jeszcze do niedawna miejscowościach szukają złota, węgla i cennych rud. Architekci wznoszą nowe miasta, budują kopalnie, fabryki i kombinaty. Lekarze, nauczyciele i agronomowie budują nowe życie w bezludnych do niedawna okolicach.

Prawie wszyscy ci dzielni i ożywieni patriotycznym duchem ludzie, niezależnie od tego, którzy prowadzą ich przyszłą drogę, pierwsze swe kroki stawiają w porcie Władywostoku, — zwanym dumnie przez jego mieszkańców — Leningradem Dalekiego Wschodu.

ANDRZEJ SKOWROŃSKI





# VIETNAM

**W** błotnistych dżunglach, pionących chęwach i polach ryżowych Vietnamu od przeszło trzech lat toczy się walka o wielką sprawę, walka o niepodległość, o wolność ludu wietnamskiego. Przeciwno francuskim ciemiężcy- cielom imperialistycznym, przeciwko uzbrojonym po zęby korpusom ekspedycyjnym, złożonym w poważnej części z dawnych esesowców, od przeszło trzech lat walczą nieugięcie oddziały partyzantów Vietnamu, przekształcone ostatecznie w regularną Armię Ludową. Z tej nierównej i ciężkiej walki lud wietnamski wychodzi jednak zwycięsko. Zaprawione w walce z japońskim okupantem oddziały Armii Ludowej, odnoszą coraz większe sukcesy, wypychając okupacyjne wojska francuskie z coraz to nowych miast i rejonów kraju.

Imperialiści francuscy i nie tylko francuscy grubo się przeliczyli, spodziewając się szybko go zduszenia ruchu wolnościowego w Vietnamie. Po przeszło trzech latach walki do celu tego jest znacznie dalej niż to było na początku. Mimo prób dywersji ze strony byłego sprzymierzeńca japońskich okupantów, marionetkowego cesarza Bao Daja, wokół rewolucyjnego Frontu Narodowego kierującego walką z francuskimi imperialistami, skupił się cały naród i dzięki temu, imperialiści ponoszą w Vietnamie klęskę za klęską.

Armia Ludowa odnosi coraz poważniejsze sukcesy i obecnie panuje już na obszarze zamieszkałym przez 26 mil. ludności i wynoszącym około 90 proc. terytorium kraju. Na północnej granicy kraju stanęła braterska armia zwyciężskich Chin Ludowych. Rząd niepodległego Vietnamu, na czele z przywódcą ludu Ho Chi Minhem, został uznany przez ZSRR i Chin Ludowych. Oznacza to dalsze wzmocnienie pozycji wolnego Vietnamu, zarówno na odinku wojskowym jak i politycznym.

W haniebnej próbie zduszenia we krwi ruchu wolnościowego w Vietnamie imperialiści francuscy nie cofali się przed żadnymi środkami. Faktem jest, że francuski korpus ekspedycyjny składa się z samych kryminalnych elementów, a w dużej części z byłych hitlerowców i zwolnionych przez władze francuskie jeńców japońskich. Hitlerowscy esesmani ze względu na swą zbrodniczą praktykę są najbardziej cenionym przez imperialistów elementem, toteż w korpusie ekspedycyjnym odgrywają oni główną rolę, występując jako instruktorzy i dowódcy. Ich bestialstwo nie zna żadnych granic. Według wypróbowanych hitlerowskich wzorów, palą oni osady, rozstrzelują i wywożą ludność.

Nie udało się jednak imperialistom zastraszyć, ani tym bardziej złamać bohaterskiego ludu walczącego o niepodległość swego kraju. Odwrotnie, gwałty i okrucieństwa korpusu ekspedycyjnego spotęgowały wysiłki całego ludu i przyspieszają klęskę okupanta. Już dziś sytuacja korpusu ekspedycyjnego liczącego przeszło 130 tys. żołnierzy, jest wprost katastrofalna. Utrzymuje on z wielkim trudem jedynie starannie obwarowane ośrodki jak Sajgon, Hue i Hanoi.

Nic też dziwnego, że w takiej sytuacji na pomoc imperialistom francuskim ruszyli amerykańscy. Co prawda już od dawna rząd USA wysyłał do Vietnamu broń, jednak dostawała się ona przeważnie w ręce Armii Ludowej. Widząc zbliżającą się nieuchronnie klęskę korpusu ekspedycyjnego w Vietnamie, imperialiści amerykańscy zawarli z rządem francuskim „układ”, na mocy którego faktycznie rząd USA przejmie od Francji okupowaną przez korpus ekspedycyjny część Vietnamu i będzie prowadzić dalszą walkę już o własne interesy. Jak poważne i rozległe są te interesy, wystarczy wspomnieć że Vietnam posiada duże złoża tak cennych surowców jak antracyt, cynk, wolfram itd. Istnieją tu także wielkie plantacje kauczuku, ryżu, herbaty, trzciny cukrowej itd. Wystarczy też przytoczyć fakt, że wielki koncern gumowy Michelin jest, a raczej był, właścicielem największych plantacji w Indochinach, a Bank Indochiński, będący nieoficjalną filią Wall Street miał monopół na eksploatację bogactw mineralnych, by zrozumieć, dlaczego z taką zaciekleścią i okrucieństwem prowadzi walkę przeciw narodowi Vietnamu kapitaliści francuscy i amerykańscy.

Słusznie podkreślono w deklaracji KC Komunistycznej Partii Francji, że obecnie, po układzie z USA, żołnierze francuscy wysyłani przymusowo do Vietnamu przez reakcyjny, sprzedajny rząd francuski, walczyć będą i przelewać krew teraz już nie tyle w interesach kapitalistów francuskich, co amerykańskich.

Żołnierze francuscy, podobnie jak masy pracujące w Francji nie chcą walczyć, ani za rodzimych, ani za obcych kapitalistów przeciwko walczącemu o wolność narodowi Vietnamu.

Trzeba pamiętać, że obecny rząd francuski nie reprezentuje narodu, który na wezwanie Francuskiej Partii Komunistycznej stanął do ostrej walki przeciw „brudnej” wojnie w Vietnamie, manifestując swe sympatie i całkowite poparcie dla walczącego ludu Vietnamu.

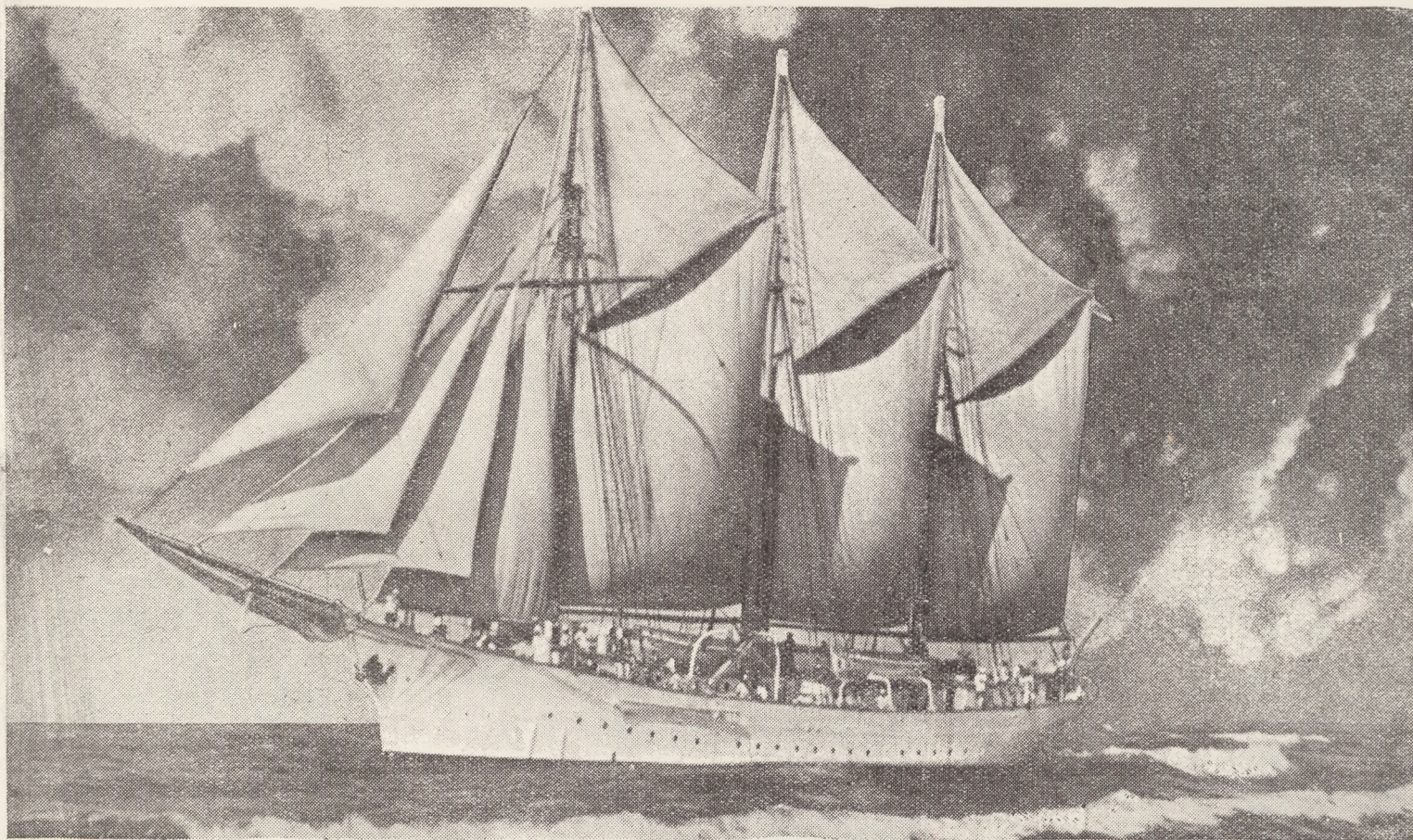
Robotnicy francuscy, ten przodujący oddział narodu, wielokrotnie zrywali się do strajków, wymierzonych przeciwko kontynuowaniu „brudnej wojny”. Wysyłani do Vietnamu żołnierze francuscy odmawiają posłuszeństwa, a transporty wojskowe przeznaczone dla korpusu ekspedycyjnego miesiącami tułają się po stacjach kolejowych lub leżą w portach na skutek akcji bojkotowej kolejarzy, robotników portowych i marynarzy francuskich.

Bohaterska walka ludu wietnamskiego i walka mas pracujących w Francji stanowią dziś jedno, nierozdzielne ogniwo światowego obozu pokoju i postępu kroczącego pod przewodnictwem potężnego Związku Radzieckiego. Przykład zwyciężskich Chin Ludowych wskazuje niezbicie, że walka ludu wietnamskiego o wolność zakończy się zwycięstwem.

Z B I G N I E W G O R Z Y Ń S K I







## POD ŻAGLAMI „ISKRY”

**J**est piękny, czerwcowy ranek. Lekka morka ledwie marszczy taflę basenu, w którym odbija się śnieżno-biała sylwetka okrętu szkolnego. „Iskra” kończy ostatnie przygotowania przed kampanią letnią — pracowitym okresem szkolenia praktycznego. Załoga krząta się nieustraszenie starając się zapiąć wszystko, jak to się zwykło mówić — „na ostatni guzik”.

Gdy tak patrzę na krzątanicę załogi, na tchnące świeżością farby maszty, burty i nadbudówki — przypomina mi się opowieść o „Iskrze” z roku 1947, jaką usłyszałem z ust jednego z marynarzy w chwili powrotu okrętu do kraju. Była to opowieść o końcu pierwszego życia „Iskry”. Powiedział mi wówczas mój rozmówca, że okręt rozpoczyna w kraju swój drugi żywot, lepszy i piękniejszy od tego, tak smutnie zakończono. Dlatego też, dziś, stojąc na nabrzeżu, myślę o całym życiu „Iskry” — i o tym pierwszym i o tym drugim, — dziś coraz lepszym. Aby je dobrze zrozumieć, cofam się pamięcią wstecz...

\*

ORP „Iskra” zbudowana została na stoczni Foxholl w Holandii w 1917 roku. Pierwsze dziesięciolecie minęło jej na przewożeniu najróżniejszych ładunków towarowych, była bowiem statkiem handlowym. Dopiero w 1927 roku zakupiła ją polska Marynarka Wojenna i przebudowała na okręt szkolny.

Już w roku 1928 rozpoczęła „Iskra” swoją pracę w służbie Marynarki Wojennej. Do chwili wybuchu wojny zwiędzia wiele portów, będąc stałym gościem na Atlantyku i Morzu Śródziemnym. Wojnę spędziła w Gibraltarze, pełniąc rolę okrętu-bazy mieszkalnej dla załóg brytyjskich ścigaczy. Brudna i zaniedbana, niszczała z roku na rok coraz bardziej. Tak skończyła swój pierwszy, przedwojenny żywot...

\*

Przyszło lato 1947 roku. Specjalna ekipa Ludowej Marynarki Wojennej otrzymała wówczas rozkaz sprowadzenia okrętu do kraju. „Iskra” stała wówczas w Portsmouth, w stanie gorzej niż oplakany. Ekipa nasza nie załamała jednak rąk, a przeciwnie zabrała się

### POR. MAR. STANISŁAW WOLIŃSKI

z zapalem do pracy. Dzięki temu, wieczorem 1 lipca 1948 roku „Iskra” wróciła po wieloletniej tułaczce do kraju, rozpoczynając swój drugi żywot, u siebie w domu.

\*

„Iskra” jest pięknym, trzymasztowym szkunerem. Kilkaset metrów kwadratowych powierzchni żagli pozwala jej rozwijać przy pomyślnym wietrze szybkość 12 węzłów. Choć jest żaglowcem, nie pozostaje bezradna na morzu w czasie ciszy. Silnik okrętowy doskonale zastępuje żagle. Toteż podchorążowie mogą szkolić się bez przerwy.

Gdy „Iskra” wróciła do kraju, wiele trzeba było włożyć trudu aby wrócić jej dawną świetność. Od czegoż jednak zapal i twórcza energia naszych młodych marynarzy? Dzięki tym młodym rękóm, okręt szybko odzyskał swój normalny wygląd. Piękna i zgrabna, lśniąca nieskazitelną bielą burt, nadbudówek i żagli, wyruszyła „Iskra” w roku ubiegłym w swoją pamiętną podróż do bohaterskiego Leningradu, mając na pokładzie młodych podchorążych ludowej Marynarki Wojennej.

Pobył w gościnie u mieszkańców miasta-bohatera, niezwykle serdeczne przyjęcie, jakiego okręt doznał ze strony marynarzy ra-

dzieckich, pozostaną na zawsze w pamięci uczestników.

\*

Dziś, w czerwcowy ranek O.R.P. „Iskra” lśni bielą. Załoga krząta się na pokładzie czyniąc ostatnie przygotowania przed kampanią. Okres prac nad przywróceniem „Iskrze” jej dawnego stanu i wyglądu był niezwykle pracowity. Wiele prac remontowych załoga okrętu wykonała samodzielnie. Listę tych prac otwiera kosztowna i trudna konserwacja kadłuba, szczególnie zaś części podwodnej. A dalej? Dalej prace konserwacyjne i naprawa takielunku, żagli, remonty łodzi, motoru i agregatów przy wybitnym współudziale załogi, kontrola, czyszczenie i cementowanie zbiorników na wodę, czyszczenie zbiorników paliwa, kontrola i uzupełnienie urządzeń nawigacyjnych, malowanie pomieszczeń i tp. Oszczędności, osiągnięte w ten sposób sięgają kilkuset tysięcy złotych!

W ramach zobowiązań 1 majowych załoga stała przepracowała ponad 600 godzin, przygotowując swój okręt do kampanii letniej. Pracowali rzetelnie wszyscy i nie wystarczy tu wymienić mata Kucharskiego czy Wawrowskiego, st. mar. Kaczmarka, Bertmana czy mata Rzewnickiego. Nie wystarczy też mówić o załodze maszynowej st. bosm. Wojdy. Tu trzeba mówić o całej załodze! O wszystkich ludziach z „Iskry”.

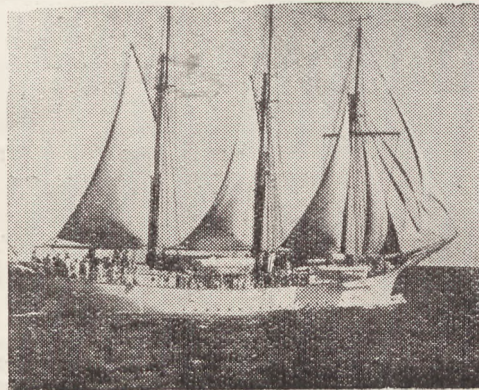
Ludzie ci nie zapomnieli też o podnoszeniu własnego poziomu ideologicznego i fachowego. Istniejące na okręcie koło samokształceniowe przyczyniło się waleń do podniesienia poziomu załogi.

ORP „Iskra” posiada także swych racjonalizatorów, którzy wykonali szereg udoskończeń technicznych podnosząc w ten sposób sprawność okrętu.

\*

Tak więc „Iskra”, dzięki swej załodze naprawdę „zapięta na ostatni guzik”, śmiało oczekuje przybycia podchorążych. Dlatego więc gdy ją zobaczycie jaśniejącą białą plamą na tle zatoki lub idącą pod żaglami na pełnym morzu, bądźcie pewni, że „Iskra” wykona każde zadanie celująco!

POR. MAR. STANISŁAW WOLIŃSKI





# „Refuj grot...”

## Z WIZYTĄ NA KURSIE SZKOLENIOWYM DLA INSTRUKTORÓW LIGI MORSKIEJ

STANISŁAW BISKUPSKI

Już samo tło, lub nazwijmy to inaczej: „oprawa sceniczna” — stwarzała prawdziwie morską atmosferę. Tak przynajmniej było owego deszczowego dnia majowego, kiedy motorówką „Przodownik” szliśmy po lekko sfalowanym morzu, kierując się ku bielejącym w dali żaglom jachtów. Bo proszę sobie tylko wyobrazić: z lewej ciemniała sylwetka ORP „Błyskawicy”, nieco dalej białą swego kadłuba kontrastował z „Błyskawicą” zgrabny i piękny „Dar Pomorza”, a tuż obok sunął puszczając z komina kłęby dymu (zupełnie jak na obrazku) dalekomorski trawler wracający z dalekich łowisk — kto wie może z Islandii. I wśród właśnie tego grona, tak popularnych i znanych niemal wszystkim jednostek, uwijały się białoskrzydłe jachty, unosząc na swych pokładach uczestników kursu szkoleniowego dla instruktorów Ligi Morskiej.

„Przodownik” sterowany wprawna ręką kierownika wyszkolenia kpt. Jacewicza dobił lekko do burty „Towarzysza” i wkrótce znalazłem się na pokładzie wśród kursantów, wykonujących akurat manewr „człowiek za burtą”. Instruktor kpt. Stankiewicz podaje temat ćwiczeń obserwując jednocześnie ich wykonywanie. — „Fok lewo na wiatr” — „lewe baksztagi wybierać, prawe luzować”... Kandydat na sternika żeglugi jachtowej spokojnie i pewnie podaje komendy załodze, która powtarzając je jak echo wykonuje odpowiednie czynności. W sąsiedztwie uwijają się inne jachty wykonujące manewry określone programem dnia. Całe to „towarzystwo”: „Mars”, „Saturn”, „Jurand II”, „Morka”, „Mercury”, „Pluton” i „Syriusz” zajęte było znojnym trudem kształcenia instruktorów Ligi Morskiej.

Obserwując wykonywane ćwiczenia trudno jest nie zauważyć owego sumiennego stosunku do szkolenia, jaki jest widoczny u wszystkich tych chłopców, którzy... O! Stop! Tu z tymi „chłopcami” tro-

chę przesadziłem. Ob. Kocięcki mógłby się słusznie na mnie obrazić, że jego, 39-letniego mężczyznę nazywam „chłopcem”. Ob. Kocięcki Bolesław jest z zawodu nauczycielem. Morze zna dobrze z lektury i z opowiadań, ale dopiero... dwa lata temu ujrzał je na własne oczy. Aby zdać sobie sprawę jakie wrażenie wywarło na nim morze wystarczy spojrzeć na Kocięckiego z jakim zapałem refuje grotu lub wyciąga „człowieka zza burty”. Są na kursie oczywiście i młodszy kandydaci na instruktorów, których nazwanie „chłopcami” z pewnością nie byłoby nieuszanowaniem ich osoby. Jest więc Komorowski Antoni (na zdjęciu) — syn robotnika ze Śląska, jest Józwiak Roman z Poznania, jest i Binduga Leopold — syn kolejarza z Rzeszowa. Wprawdzie temu ostatniemu nauka nie idzie zbyt łatwo, ale nie brak mu chęci i szczerego zapału. Zresztą o tych słabszych dba „kursanckie” koło ZMP, które zorganizowało samopomoc koleżeńską, dbając o wyrównanie poziomu i podciągając słabszych kursantów do „czołówki”. A program szkolenia, nie jest tak szczupły — jakby się mogło komuś wydawać. Wiadomości teoretyczne z dziedziny budowy jachtów, teorii manewrowania, sygnalizacji, meteorologii, nawigacji, locji, regulaminu jachtów szkolnych, prawa i obowiązki załogi, wiadomości ogólne o Polsce współczesnej, ćwiczenia praktyczne z manewrowki — oto w ogólnych zarysach „menu”, który każdy kursant musi przelknąć w krótkim, bo 4-tygodniowym okresie trwania nauki.

Ten przebogaty program kursów bynajmniej nie odstrasza jego uczestników, a nawet wręcz przeciwnie — zachęca do pogłębienia posiadanej dotąd wiedzy. Niektórzy kursanci są etatowymi pracownikami Ligi Morskiej, wielu zaś pragnie dopiero takimi zostać, a jak widać z postępów w szkoleniu — ich życzenia będą prawdopodobnie spełnione.

Kursy dla instruktorów LM zorganizowała rzecz oczywista Liga Morska. Ale



bądźmy sprawiedliwi. W tym przedsięwzięciu LM nie była osamotniona. Przyszła jej z pomocą i Marynarka Wojenna, która na czas trwania kursów delegowała swego oficera na funkcję komendanta, którym jest kpt. mar. Pastuszuk, a i Główny Komitet Kultury Fizycznej nie odmówił swego poparcia i użyczył swych instruktorów, którzy z zamilowaniem i z poczuciem pełnej odpowiedzialności pełnią swe funkcje.

W czasie krótkiego pobytu na kursach rozmawiałem z wieloma jego uczestnikami i instruktorami. Jedno co pojawiała się stale w owych rozmowach i co było jak gdyby wspólną cechą wszystkich — to fakt, że niemal wszyscy ci ludzie dopiero po wojnie mogli zawrzeć z morzem bliższą znajomość. W czasie pięciu lat powojennych wyrastały nowe kadry morskich ludzi, którzy przed wojną o morzu mogli co najwyżej marzyć. Te nowe młode kadry w pełni doceniają to, co im dała Polska Ludowa i pracą swą starają się dziś spłacić swój dług wdzięczności. Kim są ci ludzie, którzy tak bardzo pragną się oddać pracy na morzu? Myliłby się ten kto by przypuszczał, iż są tu ludzie, których jedynie okoliczności lub czezy „romantyzm” pchnął ku morzu. Spójrzmy na przekrój socjalny uczestników kursu.

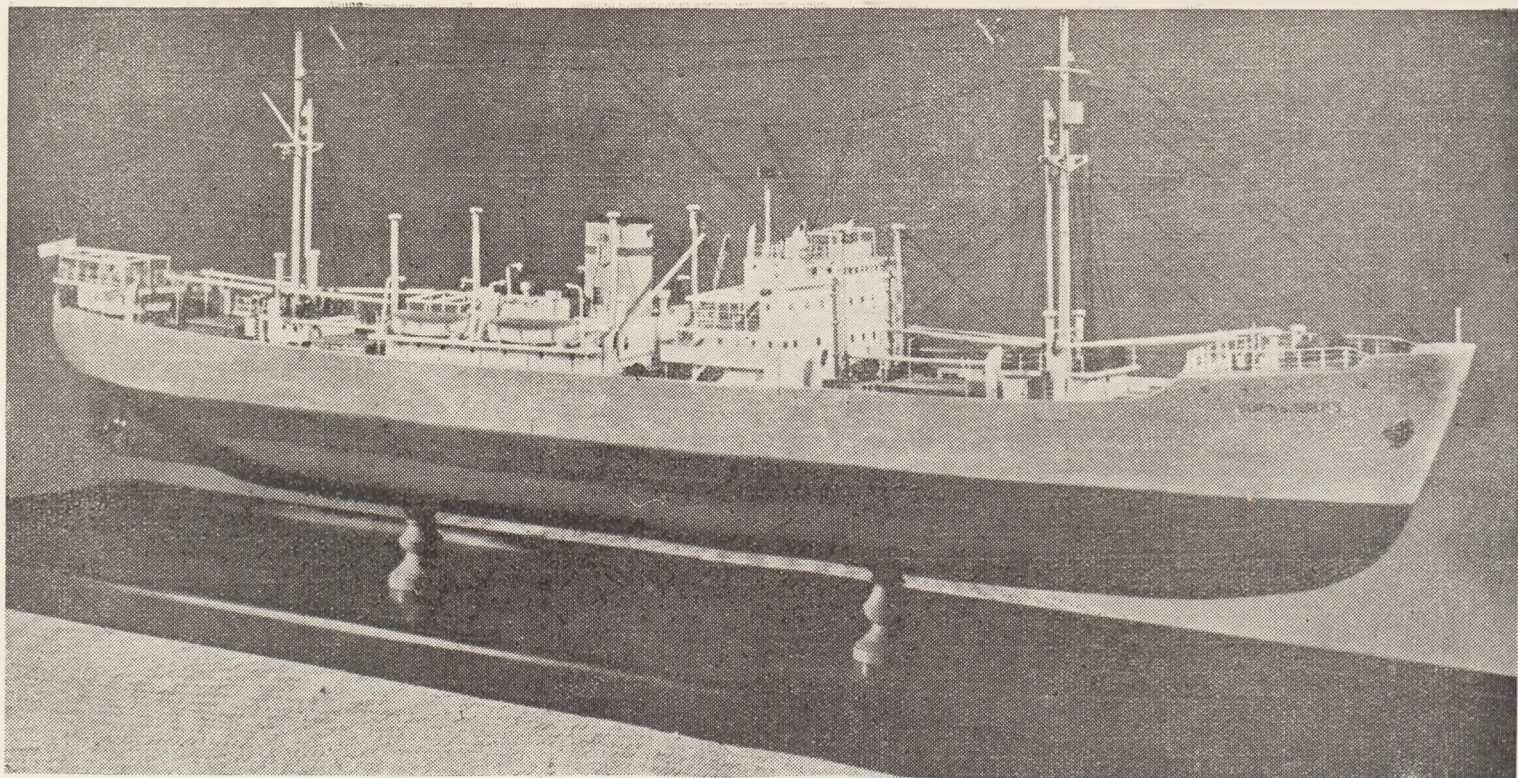
Jest tu słusarz ze stoczni i student, uczeń i nauczyciel, szofer i urzędnik, chłop i rzemieślnik. Są wśród nich ci wszyscy, którym ustrój Polski Ludowej umożliwił naukę i szkolenie w umiłowanym przez siebie zawodzie. Wszyscy ci żeglują dziś po falach Bałtyku stanowiąc jedną, zgraną, harmonijną załogę, która swą pracą, swą wiedzę, swe umiejętności i zdolności pragnie poświęcić temu, aby płynąc kursem — socjalizm — w twórczej pokojowej pracy nad wychowywaniem nowych kadr pracowników morskich, szczęśliwie dobieć do celu. Na ten ich prawdziwie Wielki Rejs może być tylko jedno najlepsze żeglarskie życzenie: POMYŚLNYCH WIATRÓW!

STANISŁAW BISKUPSKI

Fot. K. Komorowski







# MODELARSTWO

JERZY MICIŃSKI

**M**odelarstwo okrętowe przynosi tym, którzy je uprawiają wiele korzyści: wprowadza w świat pojęć o morzu i jego sprawach, ułatwia opanowanie dziesiątków fachowych zwrotów i słów, uczy rozróżniać typy oraz rodzaje statków i okrętów, zapoznaje z historią żeglugi, pozwala z łatwością zrozumieć pracę żagli i śruby, daje wgląd w tajniki budownictwa okrętowego.

Modelarstwo okrętowe nie jest u nas popularne. Jest może mniej rozpowszechnione niż modelarstwo lotnicze. A przecież — jeśli mamy zmieniać lądową psychikę społeczeństwa na morską — to modelarstwo bardzo się może w tej pracy przydać. W Związku Radzieckim — który powinien być dla nas przykładem i w tej dziedzinie — modelarstwo okrętowe jest uprawiane masowo i stoi na bardzo wysokim poziomie. Kluby pionierów w planach swej pracy w bardzo szer-

rokiem zakresie uwzględniają ten rodzaj przydatnej rozrywki.

Modelarstwo okrętowe jest dziedziną znacznie obszerniejszą niżby się komuś postronemu na pozór mogło wydać. Rozróżniamy przede wszystkim dwa zasadnicze rodzaje modeli: pływające i niepływające. Modele pływające podzielić można z kolei na żeglowne modele jachtów oraz modele redukcyjne. Pierwsze z nich są to jednostki specjalnie budowane do regat czyli wyścigów modeli — posiadają przeto odpowiedni kształt, proporcje oraz wymiary. Dzieli się — podobnie jak jachty prawdziwe — na klasy, zależnie od wielkości, budowy i powierzchni żagli.

Pływające modele redukcyjne są to wierne kopie prawdziwych statków — żaglowców oraz jednostek z napędem mechanicznym. Mogą one samodzielnie poruszać się po wodzie (na żaglach względnie przy pomocy mechanizmu sprężynowego lub motor-ka uruchamiającego śrubę), lecz ich „zalety nawigacyjne” nigdy nie dorównają zaletom specjalnie dla regat budowanych jednostek żeglownych.

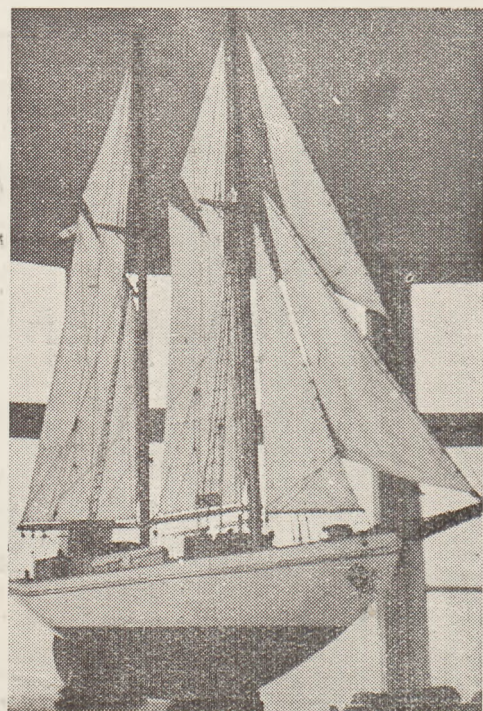
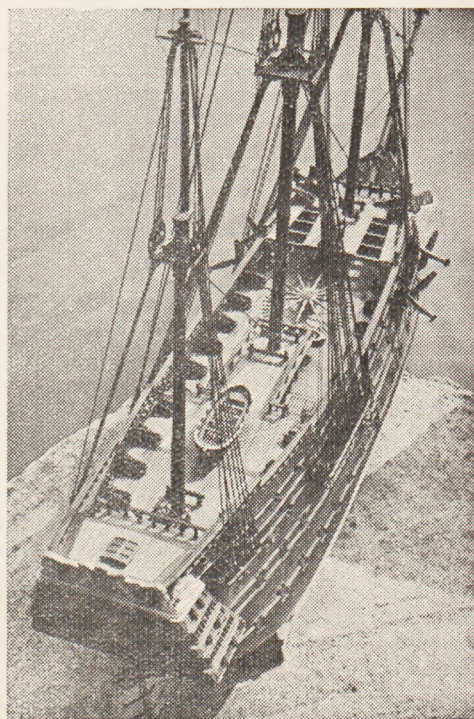
Wśród modeli niepływających również rozróżnić można kilka grup: będą to przede wszystkim, podobnie jak i wśród pływających modele redukcyjne, z jak największą wiarnością odtworzone miniatury statków istniejących dawniej lub obecnie. Ich przeciwieństwo — to modele fantazyjne, nie posiadające odpowiedników w rzeczywistości. Zaliczymy tu więc wszystkie modele statków „własnego pomysłu”.

Modele niepływające mogą być wykonane dwojako: z częścią podwodną kadłuba lub bez niej.

Osobna grupa — to modele będące pomocami szkolnymi — w szkołach morskich wzgl. uczelniach kształcących fachowców z dziedziny budownictwa okrętowego. Modele

takie mogą być często, dla poznania konstrukcji prawdziwych statków, rozbierane na części. Często są to wiernie wykonane przekroje jednostek pływających. Bywają modele w tej grupie — na których można uruchamiać poszczególne mechanizmy. Na modelach żaglowców można stawiać i opuszczać żagle, brasować reje itp. Małe, proste modeliki ustawione na odpowiednim stole plastycznym służą do nauki prawa drogi. Często też dla ćwiczeń uczniów wykonuje się niektóre fragmenty statków w małej skali np. zespoły wind i bomów ładunkowych, fragmenty dziobów z windami kotwicznymi, kotwicami, stoperami itp. Wszystkie urządzenia na takich modelach pracują, tak jak prawdziwe.

Tyle o rodzajach modeli. O różnorodności materiałów, jakie mogą być używane do ich budowy, o narzędziach, skali i innych szczegółach pomówimy w następnym numerze.



Oto dwa modele, mogące stanowić prawdziwie piękną ozdobę świetlicy Łigi Morskiej. Przy pewnej wprawie każdy członek L. M. może własnymi siłami wykonać niemiernie piękne modele jednostek pływających.



## Z WIATREM POD WIATR

BARBARA THOMA

Żagiel, jako siła napędowa łodzi, znany był już w czasach starożytnych — wówczas umiano go jednak wykorzystywać tylko w żegludze z wiatrem. Na przestrzeni wieków pierwotny żagiel uległ szeregowi ewolucji i gdy w średniowieczu odkryto możliwość żeglowania również pod wiatr — żaglowce znalazły szerokie zastosowanie w żegludze handlowej, aż do ubiegłego wieku, gdy z kolei ustąpiły miejsca parowcom. Obecnie żagiel jest raczej rzadkim zjawiskiem na morzu. Znajduje zastosowanie jedynie na statkach szkolnych, jachtach oraz jednostkach rybackich, jako napęd rezerwowy.

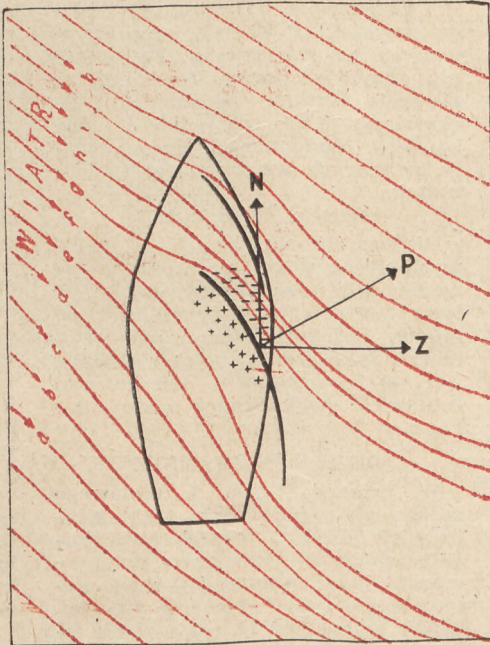
O ile żeglowanie przy wietrze z rufy jest rzeczą zrozumiałą — o tyle żeglowanie pod wiatr budzi zawsze pewne wątpliwości. Że jest to możliwe praktycznie łatwo się przekonać obserwując manewry jachtów, płynących w różnych kierunkach: pod wiatr, z wiatrem, czy przy wietrze z boku. Teoretyczne wyjaśnienie tego faktu oparte jest na wynikach badań nad opływem powietrza wokół przedmiotów stałych, czyli aerodynamiką.

Ponieważ wiatr nie zawsze wieje w tym kierunku, w którym my zdążamy, a raczej częściej spotykamy się z koniecznością żegluga pod wiatr, dążeniem naszym jest opanowanie w takim stopniu sztuki manewrowania żaglami, by maksymalnie wykorzystać siłę przeciwnego wiatru do posuwania się w pożądanym kierunku.

Jak więc musimy przystosować żagiel i manewrować nim, aby ten efekt osiągnąć?

W tym celu szyjemy żagiel z wąskich pasów płótna tzw. brytów, układając je w ten sposób, aby przy rozpięciu żagla na drzewcach powstało nieduże wybrzuszenie, upodabniając go w obrysie do skrzydła ptaka.

A teraz spójrzmy na rysunek. Obrazuje on nam jacht żeglujący pod ostrym kątem do wiatru, czyli tzw. kursem bajde-wind. Przy takim kursie żagiel główny tzw. grot przyciągamy do linii diametralnej jachtu tak, aby nie łopotał i pracował na wietrze całą swą powierzchnią. Struga wiatru napotkawszy na swej drodze przeszkodę, w tym wypadku nasz żagiel, stara się go opłynąć z obu stron. Widzimy, że w strudze tej cząsteczki powietrza płyną początkowo równoległe do siebie. Napotkawszy żagiel rozsuwają się na dwie strony: część z nich (c—f) przepływająca po stronie nawietrznej żagla (wklęsłej) zostaje zahamowana przez opór dolnej płaszczyzny żagla i zwalnia tempo przepływu. Żagiel odczuje to jako nacisk od strony nawietrznej (miejsce oznaczone plusami). Odwrotne zjawisko wytwarza się po stronie zawietrznej (wypukłej) żagla. Pozostałe strugi (g—i) omijając żagiel będą zmuszone zmienić nieco swój kierunek, a jednocześnie nie mogą swobodnie rozprężyć się w bok, ze względu na opór sąsiednich płynących strug — w czołowej części żagla zgęszczają się. Ponieważ w tylnej części żagla powstawać będzie pustka, zgęszczone cząstki powietrza zwiększą swą szybkość przepływu, aby tę pustkę wypełnić — co wywoła z kolei zmniejszenie ciśnienia (miejsca oznaczone minusami), czyli tzw. „zasysanie“. Nacisk ze strony nawietrznej, a zasysanie ze strony zawietrznej składają się na siłę parcia wiatru na ża-



giel (P), działającą prostopadle do płaszczyzny żagla. Siłę tę możemy rozłożyć na dwie składowe: Z — siłę znoszącą, pod wpływem której jacht posuwa się w bok, czyli dryfuje i druga: siłę N — która nadaje jachtowi ruch do przodu. Dzięki specjalnym kształtom jachtu, a przede wszystkim jego części podwodnej, kadłub stawia bardzo znaczny opór sile Z, dając przewagę sile N — co w efekcie pozwala jachtowi na żeglowanie w kierunku ukośnym do wiatru.

Aby działanie siły poruszającej jacht do przodu przy żegludze pod wiatr wykorzystać do maksimum — przed żaglem głównym ustawiamy mały żagiel ukośny — fok. Ponieważ siła zasysania stanowi nieraz 70% ogólnego działania wiatru na żagiel — ustawivszy fok — ochramiamy pole zasysające grota przed szkodliwym dla nas działaniem tworzących się po stronie zawietrznej wirów. Fok ustawiamy w ten sposób, aby między nim, a grotem (patrz rysunek) uzyskać wąską szparę, przez którą będzie musiał przecisnąć się prąd powietrza, opływający nawietrzną stronę foka. Ten prąd powietrza ściągając się przy tylnym liku (brzegu) foka, gwałtownie się rozpręży po jego ominięciu, porywając sąsiednie cząsteczki powietrza i wytwarzając tam obszar mniejszego ciśnienia. Zjawisko to nazywamy „działaniem dyszowym“ foka.

Wykorzystując więc w ten sposób prawa aerodynamiki, przy odpowiednim ustawieniu żagli, możemy na jachcie posuwać się w dowolnym kierunku. Oczywiście nie znaczy to, że jacht żegluga wprost pod wiatr. Istnieje tzw. kąt graniczny, wahaający się dlań od 33° — 35°, pod którym to kątem jacht nie może się posuwać pod wiatr, gdyż siła dryfująca przeważałaby siłę posuwu do przodu. W wypadku konieczności dojścia do celu leżącego na kursie w tym kącie granicznym — osiągamy cel halsując, czyli zbliżając się zakosami.

BARBARA THOMA

## AMBICJE GÓRNIKA

Poznałem go daleko od macierzystych brzegów, bo na Oceanie Atlantycznym, kiedy to przed załogą naszego statku trampowego otworzyła się perspektywa blisko trzytygodniowej włości. Był czarny, niski, o atletycznej budowie i ciepłym, szczerym wejściem. To wejście pozwoliło mi na bliższe poznanie Józefa. Szybko nabraliśmy do siebie zaufania i polubiliśmy się. Józef był z zawodu górnikiem, przez wiele lat pracował w kopalni węgla. Przed wojną służył przez cztery lata w Marynarce Wojennej, potem powrócił do swego zawodu górnika. W czasie okupacji utworzył wraz z kilkoma innymi górnikami kómkórkę bojową kopalni. Gdy przed swą ucieczką Niemcy wydali górnikom rozkaz zatopienia kopalni, grupa Józefa z narażeniem życia nie dopuściła do tego zbrodnictwa i tym samym uratowała warsztat pracy.

W dwa lata po wojnie, Józef powrócił nad morze. Zaproponowano mu pracę „czwartego mechanika“.

Przyjął od razu. Na naradach technicznych w czasie naszego rejsu, jakoś zawsze chwalono Józefa, choć był on „tylko“ czwartym mechanikiem. Dbałość, z jaką otaczał na każdą część maszyny, dyscyplina pracy — wszystko to przemawiało za tym, że Józef powinien przy najbliższej okazji awansować.

Po powrocie do kraju okoliczności rozłączyły nas. Nie widzieliśmy się przez dwa lata. Zupełnie przypadkowo spotkałem go kiedyś na jego nowym statku s/s „Kościuszkę“, gdzie pełnił już funkcję trzeciego mechanika. W jakiś czas później, biorąc udział w próbnym rejsie „Soldka“ ujrzałem go w maszynowni tego statku.

— A więc zerwaliście ostatecznie z kopalnią węgla? — spytałem półzartem. — Ależ skąd! — odpowiedział mi śmiejąc się. — Czy zapomniałiście, że my wozimy na naszym statku węgiel i rudę? Myślę, że z węglem łączyc mnie będzie, jak to się mówi, dożgonny sojusz!

Przed kilkoma dniami spotkałem jednego z marynarzy z „Soldka“. Spytałem o Józefa.

— Józef przeszedł na inny statek — usłyszałem w odpowiedzi.

— Jak to? — spytałem zdumiony. — Więc jednak zerwał swoją przyjaźń z węglem!

— Gdzie tam! — powiedział marynarz. — Awansował na drugiego mechanika i przeszedł na inny rudowęglowiec. Na „Jedność Robotniczą“! Zasłużył sobie, chłop. Gdziekolwiek pracuje, jest dla wszystkich wzorem marynarza.. No i — człowieka.

JÓZEF BALCERAK





## KRONIKA LIGI MORSKIEJ

## OKRĘG BIAŁOSTOCKI

Okręg Białostocki brał czynny udział w święcie państwowym 1 Maja. Liga Morska wystawiła 80-osobową kolumnę w mundurach marynarskich. Kolumnę LM zamykało auto wiozące model statku m/s „Batory”.

W parę dni po Zjeździe Połączonym PZZ i LM w Szczecinie Komitet Zjedn. Okręgu Białostockiego Ligi Morskiej przystąpił do reorganizowania Oddziałów LM jak: Łomża, Suwałki, Olecko, Gołdap, Elk, Augustów.

W końcu maja br. Okręg Białostocki rozpoczął prace wstępne do obchodu „Dni Morza”. W tym celu odbyło się w dniu 14. V. 1950 r. zebranie organizacyjne Obywatelskiego Komitetu Obchodu „Dni Morza”, na którym zostały wybrane trzy sekcje: finansowa, propagandowa i organizacyjna. W tegorocznych „Dniach Morza” Liga Morska zapozna szerokie rzesze białostoczczyzny z zagadnieniami morza oraz przeprowadzi szeroką kampanię wycieczek do ośrodków LM jak Olecka i Augustowa.

## OKRĘG KIELECKI

Wszystkie oddziały i koła LM wzięły aktywny udział w przygotowaniach do święta robotniczego 1 Maja. W dniach od 20. IV. do 1 maja staraniem LM wyświetlone zostały w świetlicach huty „Białogon” i „Ludwików” przy Państwowej Elektrowni i Tartakach Nr 1 i 2, liczne filmy krótkometrażowe o tematyce morskiej. W pochodzie 1 majowym wzięli udział wszyscy członkowie LM. Maszerowała także grupa umundurowanych członków kursu żeglarskiego z modelami okrętów i statków, a pochod zamykały 2 udekorowane samochody. Duże zainteresowanie wzbudziła łódź żaglowa, ciągnięta przez chłopców z kursu żeglarskiego. Niesiono transparenty z napisem „Sojusz Robotniczo-Chłopski — to gwarancja wykonania planu na odcinku morskim”.

## OKRĘG KRAKOWSKI

Młodzież LM wzięła liczny udział w pochodzie 1 majowym w Krakowie i innych miastach województwa. W Krakowie grupa LM, niosła na czele duży napis „POKÓJ”, za nią szły oddziały umundurowane Przysposobienia Marynarskiego. Na samochodach wieszono kajaki i orzechy, a w budowie wraz z warsztatem skutniczym. Część kursantów maszerowała w mundurach granatowych, a część w białych roboczych. Koła LM maszerowały również w kolumnach poszczególnych zakładów pracy.

## OKRĘG OLSZTYŃSKI

Załoga Ośrodka Wodnego LM w Olsztynie nad jeziorem Krzymym podjęła czyn 1-majowy, w którym zobowiązała się do dnia 1. V. 1950 r. odremontować 7 jednostek żaglowych i 5 wiosłowych. Sternicy wchodzący w skład kapitanatu zobowiązali się w tym sezonie przeszkolić 100 młodych żeglarzy, oszczędzając 86 400 zł. Załoga żeńska te-

żoż Ośrodka zobowiązała się wyreperować i wyprać wszystkie żagle, oszczędzając 28 000 zł.

W dniu 1 Maja odbył się pochód ulicami miasta Olsztyna. Liga Morska delegowała do kolumny młodzieżowej ZMP 98 osób umundurowanych po marynarsku. Po południu odbyło się uroczyste, oficjalne otwarcie sezonu żeglarskiego na przystani LM oraz podniesienie bandery. Następnie odbyły się regaty, w których wzięło udział 18 jednostek.

## OKRĘG POMORSKI

W Toruniu w ramach 1 majowych uroczystości nastąpiło wodowanie pięciu jednostek pływających typu „Pionier”, którym nadano imiona przodowników pracy z Pomorza. Jako czyn 1 majowy Oddział LM w Inowrocławiu przygotował całkowicie swój ośrodek wodny, dokonując jego otwarcia.

## OKRĘG POZNAŃSKI

W ramach czynu 1 majowego członkowie robotniczego Jacht Klubu Ligi Morskiej w Kiekrzu wykonali przedterminowo prace przy remoncie łodzi, niwelacji terenu, naprawie pomostu i remoncie ośrodka, dzięki czemu już 14 maja został otwarty sezon żeglarski na jeziorze Kiekrz. Podczas otwarcia Robotniczego Jacht Klub LM urządził propagandowe pływanie na jachtach dla 24 pracowników — przodowników pracy, między innymi z Zakładów im. Józefa Stalina. Celem umożliwienia światu pracy zapoznania się ze sportami wodnymi Zarząd Okręgu przystąpił do organizowania ośrodków turystycznych LM. Pierwszy taki ośrodek w Kiekrzu został już oddany do użytku. Dalsze ośrodki powstaną w Zielonej Górze, Powidzu, Obornikach, Rzęźnie, Pile i Zbąszyniu.

## OKRĘG RADOMSKI

Tegoroczny udział Ligi Morskiej w pochodzie i uroczystościach 1-majowych na terenie Radomia miał szczególnie okazały przebieg. W połączonym pochodzie członkowie Ligi

## SZCZECIŃSKI OKRĘG L. M. PRZED SEZONEM TURYSTYCZNYM

Wybrzeże polskie posiada dwa rejon, które chętnie są zwiedzane przez nasze społeczeństwo i gdzie napływ turystów jest szczególnie duży: są to okolice Gdańska i Szczecina.

Rozległy Zalew Szczeciński (przeszło 600 km<sup>2</sup>) jest miejscem bardzo ciekawym krajoznawczo; Zalew Szczeciński jest oddzielony od Bałtyku dwoma wyspami z których jedna, wyspa Wolin, należy do Polski.

Turyści chętnie zwiedzają wyspę Wolin, przy czym po większej części udają się oni tam ze Szczecina statkiem. Biorąc te fakty pod uwagę Liga Morska postanowiła uruchomić schroniska turystyczne na tej najważniejszej trasie krajoznawczej zachodniego wybrzeża tj. w Szczecinie i Międzyzdrojach.

W Szczecinie utworzono schronisko w przystani Ligi Morskiej w Go-

Morskiej stanowili dużą i bardzo atrakcyjną grupę, gdyż za sztandarem i kolumną bander, szła grupa rybaków z 30 metrową siecią, dalej maszerował pluton tutejszego Przysposobienia Marynarskiego LM z hasłem „Niech żyje Ludowa Marynarka Wojenna”. Grupę zamykały 4 łodzie gumowe, niesione przez młodzież. Wieczorem członkowie LM wzięli masowy udział w akademii.

## OKRĘG RZESZOWSKI

W Okręgu Rzeszowskim prócz Sanu nie ma żadnej większej rzeki spławnej. Wisłok jest rzeką górską — na wiosnę przy opadach deszczowych wzbiera dość gwałtownie, na skutek czego głębokość rzeki dochodzi do trzech metrów. W porze letniej poziom wody opada dość silnie i na niektórych odcinkach odkryte dno pełne żwiru utrudnia rozwój sportu kajakowego. Wobec powyższego Zarząd Okręgu LM postanowił rozpatrzyć zagadnienie budowy tamy na Wisłoku, celem podniesienia poziomu wody. Nadto Zarząd Okręgu postanowił na Wisłoku wybudować przystań i pływaliwo, w której prowadzona będzie stała nauka pływania dla młodzieży.

Zadaniem Okręgu Rzeszowskiego Ligi Morskiej w tej chwili jest usuwanie zaległości organizacyjnych i wstąpienie na nowe tory pracy, wzorując się na młodzieży radzieckiej zorganizowanej w DOSFLOT.

## OKRĘG ŚLĄSKI

W masowych pochodach 1 majowych na Śląsku wzięły liczny udział koła LM. W Katowicach kolumnę Ligi Morskiej stanowili członkowie Kursu Przysposobienia Mar. i Kół Szkolnych niosąc wiele pięknych modeli statków. Przed trybuną wypuszczono białe gołębie jako symbol pokoju. Szczególnie dobrze wypadły grupy LM w pochodzie 1 majowym w Gliwicach i Opolu. Na 25 przystaniach wodnych LM na Śląsku podniesione zostały bandery, na znak otwarcia sezonu i spuszczone na wodę liczny tabor pływający.

lęcinie (północna dzielnica Szczecina); może ono pomieścić 25 osób, a w ciągu lipca będzie rozbudowane na 50—70 osób. Koszt noclegu od 100—200 zł.

W Międzyzdrojach uruchomiono jeden obiekt turystyczny na 200 osób, do którego turyści napływają już od końca maja. Pierwsze wycieczki przybyły z P.G.R-ów.

Drugi obiekt w Międzyzdrojach — to schronisko skromnie wyposażone na 50 osób. Otwarte ono zostanie w pierwszych dniach lipca.

Zarząd okręgu organizuje również schroniska w Mrzeżynie, Kołobrzegu i Darłowie. Ze względu na trudności wyposażeniowe zostaną one otwarte dopiero w ciągu lipca.

Ogólnie można powiedzieć, że w ciągu bieżącego roku na zachodnim wybrzeżu czynnych będzie 5 schronisk turystycznych LM. (cp)



# PRZEGLĄD MORSKI Nr 13

## KWARTALNIK MARYNARKI WOJENNEJ

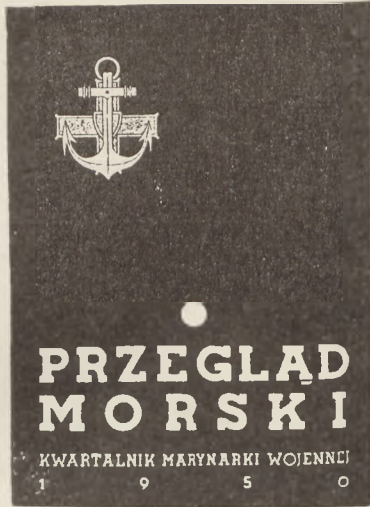
### Odpowiedzi Redakcji

Ostatni, 13 numer „Przeglądu Morskiego”, który ostatnio pojawił się na półkach księgarskich — otwiera czwarty rok istnienia tego pisma. Sumiennie, fachowo i rzetelnie redagowany jest „Przegląd Morski” — kwartalnik Marynarki Wojennej. Zgodnie z tradycją, również i ostatni numer pisma wydany został starannie i w pięknej szacie graficznej.

My, marynarze — wojenni i handlowi — z prawdziwą przyjemnością i zrozumiałą satysfakcją bierzemy do rąk każdy numer „Przeglądu Morskiego”. Znajdujemy w nim bowiem to wszystko, czego chcielibyśmy się dowiedzieć o najistotniejszych problemach wojenno-morskich, o najnowszych osiągnięciach w dziedzinie techniki, o rewolucyjnych tradycjach i zwycięstwach radzieckiej Marynarki Wojennej. „Przegląd Morski” — jako pismo kwartalne — nie zaspakaja oczywiście wszystkich naszych potrzeb; stanowi jednak bardzo poważny czynnik w zaznajamianiu nas z zagadnieniami wojenno-morskimi. I dlatego lubimy „Przegląd Morski”, kupujemy go, czytamy i studiujemy.

Ostatni, 115-stronicowy i bogato ilustrowany numer kwartalnika otwiera artykuł z-cy d-cy Mar. Woj. kmdr. J. Urbanowicza, napisany z okazji 5 rocznicy wyzwolenia Wybrzeża. W artykule swym autor wskazuje na zasadnicze cechy, kształtujące ideową treść nowej, Ludowej Marynarki Wojennej i przeciwstawia jej charakterystycznym cechom marynarki przedwrześniowej.

Na temat 5 rocznicy wyzwolenia Wybrzeża pisze również kpt. mar. Pietraszkiewicz, nakreślając w swym artykule ogólny przebieg operacji radzieckich sił zbrojnych i walczącego o jej boku Ludowego Wojska Polskiego w dniach oswojania Wybrzeża. Ze specjalną



uwagą autor opisuje akcje wojsk dowodzonych przez Marszałka Konstantego Rokossowskiego, które w operacjach tych odegrały decydującą rolę.

Z innych prac, zamieszczonych na łamach ostatniego numeru, na uwagę zasługuje dłuższa praca zbiorowa Jaglina, Siłajewa i Pronina pt. „Flota Północna w Wielkiej Wojnie Narodowej”. Artykuł zaznajamia polskiego czytelnika z historią powstania Floty Północnej, a przede wszystkim z jej działaniami w okresie minionej wojny. Praca godna uważnego przeczytania i przestudiowania.

Dalszą część numeru stanowi źródłowy artykuł S. Wyszynjeł-polskiego — kandydata Nauk Ekono-

micznych ZSRR — na temat „zagadnienia wolności mórz w epoce imperializmu”, w tłumaczeniu B. W. Święcieckiego, a stanowiący przedruk z czasopisma „Sowietskoje Gosudarstwo i Prawo”. Artykuł demaskuje prawdziwe stanowisko imperialistów w odniesieniu do problemu wolności mórz, wyrażające się polityką kontroli, przeciwstawiając im koncepcję radziecką, wywodzącą się z demokratycznych i pokojowych przesłanek, z poszanowania suwerenności, interesów i bezpieczeństwa wszystkich nadmorskich państw, bez względu na ich wielkość.

W ramach stalego popularyzowania prac znakomitego rosyjskiego uczonego i budowniczego floty — Aleksiego Kryłowa — „Przegląd Morski” zamieszcza dłuższy artykuł pt. „Zgony pancerników”, w tłumaczeniu W. Styrylczyka.

Ciekawy przyczynek do historii radzieckiej Marynarki Wojennej w okresie budownictwa pokojowego w latach pierwszych pięćdziesiąt lat stalinowskich, znajdujemy w artykule gen. mjr. D. Kornijenk i kpt. I rangi W. Milgramowa w tłumaczeniu kmdr. S. Mieszkowskiego.

Dział techniczny reprezentuje obszerna, bogato ilustrowana praca kmdr ppor. Lecha Kobylińskiego pt. „Badanie Modeli Okrętowych”.

Numer zamyka bogaty „Przegląd Prasy” (krajowej i zagranicznej), Wiadomości Lotnicze, Kronika i Bibliografia.

Tym, którzy nie mieli możliwości zapoznania się z wyżej omawianym czasopiśmie, warto przypomnieć, że ukazuje się ono kwartalnie i wychodzi w formie książkowym. Cena egzemplarza w prenumeracie rocznej 250.— zł. Redakcja i Administracja mieści się w Gdyni przy ul. Waszyngtona 44.

ANTONI MALWIAK



### Z MORSKIEJ LITERATURY RADZIECKIEJ

„NASZE MORZE” — morskie wypisy literackie — zebrane przez E. D. Wilszniewską. (Wydawnictwo wojskowe Ministerstwa Sił Zbrojnych ZSRR 1949). Jest to imponujący 600-stronicowy dowód właściwego podejścia do zagadnienia popularyzacji morza, podejścia jakiego w wielu przejawach obserwujemy u naszego potężnego sąsiada — ZSRR.

Na tę, rzeczywiście świetnie opracowaną książkę o morzu, składa się — w historycznej chronologii uporządkowany — długi szereg urywków i wyjątków wybranych z najlepszej prozy radzieckiej. Utwory literackie przepieciono wierszami morskimi licznymi poetów rosyjskich, którzy opiewali żywioł oblewający kilkunastu morzami wielką ich ojczyznę. Tak więc czytujemy się w poezje Puszkina, Artemowa, Łomcłosowa,

Wiaziemskiego, Lermontowa, Foleżajewa, Niekrasowa, Tichonowa, Majakowskiego, Azarowa i wielu wielu innych.

Niemniej długi szereg prozaików — pisarzy morskich reprezentują: Tolstoj, Danilewski, Dal, Paustowski, Staniukowicz, Gonczarow, Nowikow-Prjobj, Stiepanow Siemionow, Zonin, Zdanow, Kawerlin, Sobolew, Pierwiencow, Wieficzko, Katakaw, nie wymieniaczając tym długim szeregiem nazwisk nawet części tych, których prace umieszczono w „Naszym Morzu”.

Charakterystyczny i godny podkreślenia, a jak na nasze stosunki — najdalej idącego naśladownictwa — jest fakt, iż przytaczająca i znaczna większość spośród nich, to marynarze, lub co najmniej ludzie, którzy pokończyli szkoły morskie albo dłuższy czas pływali na dalekich morzach, poznając je gruntownie, zanim zdecydowali się o nich pisać... Do

tych ostatnich należał Gonczarow, który jako literat i pisarz brał udział w podróży dookoła świata zorganizowanej w ekspedycji adm. Putjatina w roku 1852. Szkoły morskie ukończył Del i Staniukowicz, poświęcając się później pracy piersarskiej zawodowo. Siemionow, Nowikow i inni byli marynarzami.

Książka jest podzielona na trzy części. Pierwsza jest przeglądem morskiej historii Rosji i obejmuje więcej niż połowę całości wypisów. Poprzez barwne i ujmujące opisanie, śmiało morskie wyprawy i poczynania rosyjskie, epopeę bałtycką Piotra I, Wojny Czarnomorskiej i Dalekiego Wschodu, podkreślenie roli bohaterów admirałów — Sieniawina, Uszakowa i Nachimowa, aż po Marynarkę Wielkiej Rewolucji i Wielką Wojnę Narodową 1941—1945. W całości — bardzo pożyteczna i starannie wydana książka.

N A U T A

### OD REDAKCJI

Wszystkich Prenumeratorów i Czytelników naszego pisma powiadamy, że od dnia 1 lipca 1950 roku Redakcja nasza będzie się mieściła w Sopocie, przy ul. Czerwonej Armii Nr 83. Tel. 51-348.

W Warszawie pozostaje Oddział Redakcji, który mieścić się będzie przy ul. Widok Nr 10. Tel. 70-529.

W sprawach prenumeraty, kolportażu itp. należy się zwracać do Administracji naszego pisma: Warszawa, ul. Widok Nr 10. Tel. 86-210.

Czesław Czerniawski — Toruń — Nadesłane opowiadanie jest dobre i tematycznie nam odpowiada. Zostanie ono wykorzystane prawdopodobnie w jednym z najbliższych numerów naszego pisma. Prosimy o dalszą współpracę.

Przygodzki Jerzy — Zary — Adres Redakcji miesięcznika „Młody Zeglarnik”: Gdynia, Aleja Zjednoczenia Nr 3. Informator wysłałmy.

Królak Eugeniusz — Czornów W. Łomno — Bardzo nas ucieszył Wasz list, w którym przebiega szczerze zainteresowanie sprawami związanymi z morzem. Mamy nadzieję, że plany swe zrealizujecie i zostaniecie fachowym i wartościowym pracownikiem morza. Prenumerowanie naszego pisma należy załatwić przez Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „Ruch” wpłacając odpowiednią sumę na konto PKO — I 15677 z zaznaczeniem, na jaki cel dokonacie wpłaty. Również w ten sam sposób należy załatwić prenumeratę miesięcznika „Młody Zeglarnik” wpłacając pieniądze na konto PKO — XI — 5494. Za miły i serdeczny list dziękujemy i przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

Staniak Bronisław — Bydgoszcz — S/s „Jedność Robotnicza” w początkach stycznia już powrócił ze swego pierwszego rejsu. Zdał wówczas całkowicie egzamin sprawności. Jako tramo kursuje na różnych liniach, ostatnio utrzymując połączenie między Polską a Belgią. Wzbudza tam duże zainteresowanie jako dzieło rąk polskiego robotnika. Informatory wysłałmy — za pozdrowienia dziękujemy.

Urbanek Jerzy — Jezar k/ Mysławie — Port bazowy — to port uznany za główny węzeł żeglugowy. Na oceanicznych szlakach, wiodących do pobliskich portów bazowych stosuje się jednolitą, najniższą stawkę opłat przewozowych podczas gdy przewóz do portów niebazowych jest znacznie droższy. Klej rybny wyrabia się ze skóry oraz pecherzy ryb. Niektóre gatunki kleju rybnego są wysoko cenione i używane do celów specjalnych jak sklejanie szkła i brylantów. Natomiast skóry wielu gatunków ryb doskonale nadają się do garbowania i podobnie jak skóry jaszczurek i węży używane są do wyrobów obuwia, rękawiczek, torebek oraz celów zdobniczych.

Kocmer Lech — Marzenin, pow. Września — Jachty, budowane specjalnie do odbywania podróży morskich, a więc z głównym naciskiem na możliwość wygodne urządzenie wnętrza — zaliczamy do klasy turystycznej. Przeciwnieństwem ich jest klasa regatowa jachtów, do której zaliczamy jachty regatowe, czyli wyścigowe, przy budowie których nacelnym zadaniem jest osiągnięcie jak największej szybkości bez względu na wygodę załogi. Przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

Gorkowski Aleksander — Tczew — Wrakiem nazywamy kadłub zatopionego statku, wystający nad powierzchnię lub znajdujący się pod powierzchnią wody. Jeżeli znajduje się w miejscu uczeszanym i stanowi niebezpieczeństwo dla żeglugi, oznaczony jest zieloną boją, a w nocy daje o sobie znać zielonym, przerywanym światłem. Stalki załadowane drzewem często nie toną, jednak zdemolowane, niezdolne do dalszej żeglugi, opuszczone przez załogę i unieszone po morzu, przedstawiają niebezpieczeństwo dla żeglugi, jako wraki pływające. Zbiornikowcem nazywamy statek przystosowany do przewożenia materiałów płynnych. Na dalsze pytania odpowiedź znajdziecie w Nr. 3/1950 „MMP”. Dziękujemy za słowa uznania i przesyłamy wzajemne pozdrowienia.





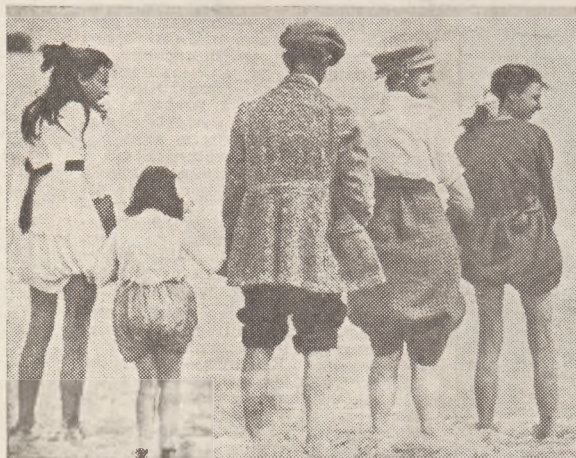
— Czy ta ryba, którą zjadłem, była świeża?  
— Nie, a bo co?

„Morze — Marynarz Polski”  
(Nr 5/1950) donosi:

Gdybyśmy wody wszystkich mórz i oceanów zamknęli w jednym olbrzymim naczyniu, to objętość tego naczynia musiałaby wynosić dwa miliardy kilometrów kwadratowych.  
Z czego łatwo wywnioskować że powierzchnia wspomnianego naczynia musiałaby wynosić dobrych parę kilometrów sześciennych.



... Widzisz, on dawniej był stewardem na statku...



Pierwsi wczasowicze (p. zdjęcie powyżej) przybyli już na Wybrzeże. W związku z początkiem sezonu zamieszczamy poniżej aktualny felieton pt.:

## JAK BYĆ GOŚCINNYM?

Wszyscy wiemy doskonale, że sezon letnich wczasów, to okres, w którym niejednokrotnie jesteśmy zmuszeni wykazać swe zdolności mobilizacyjne, a w szczególności umiejętność szybkiego przekształcenia spokojnego domowego ogniska w dom wypoczynkowy, uzdrowisko lub sanatorium dla tzw. dawnych dobrych znajomych. Nie będzie więc od rzeczy zastanowić się nad niektórymi problemami związanymi z tą sprawą, aby uniknąć zawczasu opinii egoisty, sobka lub chociażby nawet zwykłej świni.

Wszystko zaczyna się przeważnie od listu. Otwierasz kopertę i patrzysz przede wszystkim, kto jest nadawcą. W końcu listu zauważasz mniej więcej takie zdanie: „... a więc całuję cię serdecznie, twój kochający Telesfor”. Parę najbliższych dni poświęć na przypomnienie sobie kto to jest ten Telesfor i skąd go znasz i po gorących dyskusjach z najbliższą rodziną, stwierdzasz, że to pewnie ten niski blondyn, z którym kiedyś jechałeś tramwajem i który w ścisłości nadepnął ci na odcisk. Telesfor pisze więc, że przeprasza, iż tak długo nie dawał znaku życia o sobie, ale był zajęty interesami, a teraz kiedy jest już nieco wolniejszy, szalenie jest ciekaw jak się urządziłeś, jak się żyje i w ogóle co słychać. Nadmieniamy poza tym, że strasznie ci zazdrości, że ty możesz mieszkać nad morzem, a on nie, że wyobraża sobie jak to u ciebie musi być teraz pięknie, a u niego nie, że pewnie się

opalasz, a on nie, że chodzisz na plażę, a on nie.

Oczywiście wzruszasz się jego niedolą i w ślad za tym wysyłasz mu kartkę „Pozdrowienia znad Bałtyku”, w której możesz napisać mniej więcej tak: „mój drogi, wyobrażam sobie jak ci musi być przykro siedzieć w tym mieście, bo i u nas deszcz leje całymi dniami. Nic, tylko deszcz i deszcz. Po prostu całymi dniami deszcz. I to nie pada, a leje jak z cebra. Takiego lata podobno nie pamiętają najstarsi. Diabli już biorą i zwirować można od tego deszczu. Wy w dużym mieście to przynajmniej macie jakieś rozrywki. A tu nie, tylko deszcz. Miałem już zamiar wyjechać w góry, ale od 2 miesięcy dzieci mają koklusz, świnkę, a poza tym i ja od czasu jak mieszkam nad morzem, jestem stale przeziębiony. Ale oczywiście, jeśli byś chciał koniecznie przyjechać no to trudno, przyjeżdż, o ile się nie obawiasz strasznej drożyzny, która tu panuje”.

W 99 wypadkach na sto przekonasz się, że większość twych znajomych jest źle wychowana i wcale się nie zna na subtelnosciach. Od Telesfora jeszcze w tym samym tygodniu otrzymasz depesze, w której doniesie ci, że przyjeżdża, wiezie ze sobą oba parasole, płaszcz nieprzemakalny i podręczną apteczkę.

I rzeczywiście nazajutrz witasz w swym mieszkaniu jakiegoś draba. Okazuje się z pewnością, że ów Telesfor, o którym myślałeś, to wcale nie ten Telesfor, i że dopiero ten Telesfor który przyjechał to właśnie autentyczny Telesfor.

Ponieważ znajomi naszych znajomych, są naszymi znajomymi, możesz się wkrótce spodziewać przyjazdu 1) ciotecznej siostry Telesfora, 2) jego ciotki, cierpiącej na ischias, 3) koleżanki biurowej Telesfora, która przez pomyłkę jest maszynistką, a w gruncie rzeczy jest urodzoną artystką, 4) około pół tuzina młodzieńców z własnym składanym kajakiem, oraz z gotowym pomysłem przekształcenia twojego pokoju w indyjski wigwam szczepu Komanczów, 5) wszystkich innych, których wyżej nie wymieniłem.

Jasne, że w tych okolicznościach nie jesteś w stanie pomieścić wszystkich w swym mieszkaniu, wobec czego, pragnąc nie utracić opinii gościnnego, przenosisz się do pobliskiego hotelu i w spokoju wykorzystujesz swój urlop. (bis).

## WIELKI KONKURS

najmniejszego miesięcznika.



Redakcja najmniejszego miesięcznika ZBG pragnąc na okres wczasów dać godziwą rozrywkę wietlitsyemnym rzeszom swych Prenumeratorów, Czytelników i Wielbieli ogłasza niniejszy, wspaniały, niecodzienny, rzadko spotykany KONKURS NA PODPIS do rysunku, który zamieszczamy powyżej. W konkursie może brać udział młodzież obojga płci powyżej 3 lat, jak również osoby starsze, których granic wieku ze względów niezrozumiałych nie podajemy. Poza tym w konkursie mogą wziąć udział również blondyni (dynki), szatyni (tynki), bruneci (netki), i inni (inne). Najdopodobniejsi otrzymają doskonałą nagrodę książkową, którą będą mogli załączyć do swej biblioteczki. Termin nadsyłania odpowiedzi do dn. 1 lipca 1950 roku



... Między nami wszystko skończone...

## OGŁOSZENIA DROBNE

CZYSZCZĘ ze wszystkiego nie zostawiając suchej nitki. Planowo, regulamie. Oferty sub: „Marshall and Co”.

SZTUKI MAGICZNE: jak mydląc oczy i odwracać kota ogonem, jak robić z igły widły, bujać słońca w kaszington”

rafce i tysiące innych sztuczek nauczyc szybko wypróbowaną metodą: „Głos Ameryki”.  
AGENCI wywiady na stanowiska dyplomatów i odwrotnie — poszukiwani. Najchętniej od zaraz. Zgłoszenia: „Biały Dom — Wasyngton”



.... A więc jak Ci już pisałem jestem tu na okręcie właściwie najważniejszy...