

MORZE



CENA
25 ZŁ.

W NUMERZE: Pod żaglami „Młodej Gwardii”
do NRD. ● „Iskra” cumuje w Kołobrzegu.
6 wielkich łat wybrzeża. ● Jutro rybołówstwa.

NR 10 PAŹDZIERNIK 1950



„Dar Pomorza” szkolny statek PMiL, który w sierpniu br. po raz pierwszy zawinął wraz z uczniami PSM do Odessy.

(Fot. K. Komorowski)

OD REDAKCJI

Zgodnie z zapowiedzią, do rąk naszych Prenumeratorów, Czytelników i Przyjaciół oddajemy pismo nie tylko o zmienionym tytule, lecz również w zmienionej szacie zewnętrznej i wewnętrznej. Wydanie szeregu numerów naszego miesięcznika pod wspólną nazwą „Morze i Marynarz Polski” spełniło swoją rolę. Porzucając od obecnego numeru, pismo nasze, jako centralny organ Ligi Morskiej, ukazywać się będzie pod nazwą „Morze”.

Zmiany powyższe dokonane zostały w intencji oddania do rąk Czytelnika pisma, które by godnie spełniać mogło powierzone mu zadania — popularyzowania spraw naszego morza, naszych osiągnięć, Planu 6-letniego na odcinku gospodarki morskiej, Marynarki Wojennej — narzędzia walki o sprawiedliwość społeczną i trwały pokój — realizowania na swych łamach wytycznych ideowych i programowych LM wśród szerokich rzesz społeczeństwa. Na zmianę formy miesięcznika wpłynęła również konieczność wydawania pisma w znacznie większym nakładzie i stworzenia miesięcznika o charakterze masowym.

WYDAJE
LIGA MORSKA
Redaguje:
Komitet Redakcyjny
Adres Redakcji:
Sopot, Al. Czerwonej
Armii 83, tel. 513-48
Adres Administracji:
Warszawa, ul. Widok 10
tel. 86-210



1. Kadry decydują o wszystkim. Rok szkolny w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej rozpoczął się.
2. Za chwilę nastąpi start. Modele pływające, wykonane przez młodych członków Ligi Morskiej będą walczyły o palmę pierwszeństwa.
3. Choć słońce nie grzeje już tak mocno — „szkraby” wykorzystują ostatnie chwile pobytu na kolonach.
4. W pierwszym półrocznym współzawodnictwie międzyportowym, zwyciężyli robotnicy ze społu portowego Gdańsk — Gdynia wynikiem 145,55 punktów przed Szczecinem 109,58 punktów. We współzawodnictwie oddziałowym zwyciężył zespół Gdańska.
5. Jeden z naszych pięknych szkoleniowych jachtów pełnomorskich „Zew Morza”, wyruszył we wrześniu do Leningradu. Zabrał on na swym pokładzie młody narybek naszej Marynarki Handlowej. Jednocześnie prawie z „Zewem Morza” największy jacht polski, „Młoda Gwardia” — należący do Klubu Ligi Morskiej udał się do Niemieckiej Republiki Demokratycznej.
6. W sierpniu br. na lotnisku w Gdańsku-Wrzeszczu z okazji Święta Lotnictwa Polskiego odbyły się imponujące pokazy lotnicze, manifestujące siłę naszej floty powietrznej.



NASZE OSIĄGNIĘCIA I ZADANIA

KARDE ogólnie, każdy aktywista naszej organizacji musi jasno i wyraźnie widzieć drogę, po której rozwija się nasza praca, musi mieć pewność siłowności, celowości i pożytku naszej pracy, musi widzieć jej dalszą perspektywę i rozwój. Słowem, musimy wiedzieć czy i w jakim stopniu wypełniliśmy nasze zadania.

Zjazd szczeciński spręcał jasno i wyraźnie podstawę polityczną i ideologiczną naszej organizacji, wyznaczył kierunek naszej pracy na konkretnym etapie rozwojowym naszego Ludowego Państwa, spręcał nasze cele i zadania, dał nam nowy program działania. Ale fakt złączenia dwu odrębnych organizacji, jakimi były PZ i LM, spowodował, że nie od razu po zjeździe szczecińskim mogliśmy przystąpić do realizowania nowego programu w całej rozciągłości.

Działaj, po upływie pół roku, możemy stwierdzić, że ten trudny okres pracy na ogół zwycięsko realizowaliśmy.

Dotarliśmy z nakreślonym przez Zjazd nowym programem do każdego ogólnie, zapoznaliśmy naszych członków z nowymi celami i zadaniami, którym LM służy.

A równocześnie — już zgodnie z nowym charakterem naszej organizacji — zorganizowaliśmy „Dni Morza”, przeprowadziliśmy akcje letnią, zaczęliśmy szkolić nowy aktyw, walczyliśmy o nowy styl pracy bez biurokracji i kierowania z góry.

Numując, można stwierdzić: zdobyliśmy punkty wyjściowe do systematycznej, konkretnej pracy LM.

Czym ją zainicjujemy? Kampanią wyborczą, która musi być sprawdzianem naszej go-

towości do rozpoczęcia realizacji nowych zadań w całej rozciągłości.

Chodzi bowiem o nowe kadry, o nowe samorządy, o nowy styl pracy, by już bez błędów, wahań i wątpliwości zacząć w pełni:

— szeroko szkolić naszych członków i pomagać im w zdobywaniu umiejętności, potrzebnych do obrony naszej Ludowej Ojczyzny, gdyby tego zaszła potrzeba;

— rozszerzyć zakres szkolenia zawodowego i poważnie zwiększyć strumień ludzi kierujących się do konkretnych prac w gospodarce morskiej i na tym odcinku realizujących wielki Plan 6-letni;

— uzbudzić pragnienie aktywności naszej organizacji w teoretyczne i praktyczne wiadomości, potrzebne w realizacji programu LM;

— umocnić sport i turystykę wodną i wyczynić z nich dodatkowe źródło siły i tężyzny fizycznej szerokich mas pracujących naszego kraju;

— dostarczyć poprzek przemysłowe i polityczne silne wydawnictwa najbardziej celowych i skutecznych narzędzi pracy programowo-propagandowych.

Czyli: udowodnić faktami, że Liga Morska jest istotnie organizacją nowego typu, jest organizacją wyższej użyteczności, że jej ogólna i członkowie na odcinku działalności społecznej w sposób konkretny i twórczy włączyli się do historycznego zadania Budowy Podstaw Socjalizmu w naszej Ludowej Ojczyźnie.

Edward Schubert
Wiceprezes Zar. Głównego L. M.

rybactwa



Nie było chyba w ustroju kapitalistycznym zawodu, który nie miałby swoich „odwiecznych” prawd. Prawd tych, jak twierdził najrozsądniejszy „specjalista” (zarówno ci od teorii, jak i ci z dziesięciokrotną lat praktyką) nikt i nie mógł zmienić.

Taka podstawowa „odwieczna” prawda w odniesieniu do rybołówstwa było twierdzenie, że los rybaka zależy przede wszystkim od czynników przypadkowych, na które on sam ma jedynie niewielki wpływ. Z czynników tych wymienić trzeba trzy główne, niejako pierwszoplanowe. Po pierwsze: samo morze, jego kaprysy i zmienne humory. Wiadomo było, że gdy nadchodził okres sztormów lub gdy morze zamarza, rybacy nie wychodzą na morze, nie łowią ryby, w rezultacie nie zarabiają i w ostatecznym efekcie wypadków „klepią bledę”. Po drugie: przyświstowe sześcioty, czyli tzw. „moss”. Bo także i wtedy, gdy wychodzi się na polów przy dobrej pogodzie, można ciągnąć sieć przez wiele godzin i z tak nikłym rezultatem, że nie zostaną nawet pokryte same koszty połowu.

Po trzecie wreszcie: zdrowie samego rybaka i jego rodziny. Mogą być dobre warunki połowów, sześcioty może dopisywać, ale niech sam rybak lub ktoś z jego rodziny poważnie zachoruje, a choroba wymagać będzie długiego leczenia, wtedy cały zarobek i wszystkie ewentualne oszczędności szybko się wyczerpią. Kapitalistyczna teoretyka „odwiecznych” prawd rybołówstwa nie dodawała w swoich wywodach, choć wiedzieli o tym dobrze, że nawet przy szczęśliwym zbiegu wszystkich omówionych powyżej okoliczności, egzystencja rybaka nie była i tak nigdy zapewniona.

Bo wskutek „odwiecznego prawa” popytu i podaży im więcej rybacy łowili ryby, tym niższa była jej cena i — w rezultacie — zarobki znacznie mniejsze od oczekiwanych.

W ciągu sześciu z górą lat rządu ludowej władzy wiele podobnych „odwiecznych prawd” z różnych dziedzin życia gospodarczego rozbitych zostało przez rewolucyjną teorię i praktykę.

Ale tak się złożyło, że w rybołówstwie było dotychczas inaczej. Najlepiej mówiąc o tym konkretne przykłady:

Wskutek zamrożenia portów zimą 1947 i 1948 roku, rybacy przez długie miesiące nie wychodzili na morze i nie zarabiali ani grosza.

Kuter „Gdy 21” miał przez dłuższy okres uszkodzony silnik. Załoga pozbawiona zarobków musiała zejść na ląd i szukać pracy dorywczej.

Rybak Kazimierz Konkół z Wielkiej Wsi zламаł w czasie pracy na kutrze nogę, skutkiem czego leżał przez 3 miesiące w szpitalu. Pozostali członkowie załogi musieli pokrywać już nie tylko koszty leczenia, ale i utrzymania rodziny chorego.

Tych faktów można przytaczać do woli. Czy potwierdzają one słuszność scharakteryzowanych powyżej „odwiecznych prawd” w rybołówstwie? Nie. Nie potwierdzają. Władza natomiast o tym, że rybołówstwo było dotychczas dziedziną, w której najdłuższe pokutowały złe pozostałości kapitalistycznych przeżytków. Przykłady te świadczyły o całkowitym nieuregulowaniu stosunków w pracy najmniejszych rybaków, obojętne, czy jemuś był prywatny przedsiębiorcą, czy państwowym przedsiębiorcą, czy państwowym przedsiębiorcą.

stęborstwo „Arka”. Brak było umowy zbiorowej, rybakom płacono od ilości złowionej ryby, nie przysługiwały im świadczenia ubezpieczeniowe społecznej ani wcasowy wypadek. Innymi słowy nie korzystali z żadnych zdobyczy twórczości pracy, gdyż brzmiało to jak paradoks — najemni rybacy do „świata pracy” formalnie nie należeli.

Dziś o tym wszystkim można już pisać w czasie przeszłym. Od początku sierpnia br. weszła w życie umowa zbiorowa dla rybaków. I już teraz los rodziny rybackiej w znacznej mierze niezależny został od przypadku i

przysłowiowego „szczęścia”. Przeciwnie są dla rybaków stale pobory (obok zmiennej części uposażenia, uzależnionej od wyników połowu), rozciągające się na nich w całej pełni ubezpieczenia społeczne, przewidziane płatne urlopy, wcasowy wypadek, wszelkiego rodzaju świadczenia. Jedną z „odwiecznych prawd” o rybołówstwie. Gdy rybak nie złowi ryby, gdy morze jest kapryśne lub zamrożone, albo gdy kuter jest uszkodzony — rodzina rybacka

Dokończenie na str. 6

IMPERIALIŚCI ZBROJĄ SIĘ — NALEŻY WZMOCNIĆ WALKĘ O POKÓJ

Los Harry Trumana stał się ostatnio bardziej ostry niż kiedykolwiek. Wierne wotum mu ober-Ribbentrop Wall Streetu Dean Acheson i nowokoronowany bursat amerykańskich wojaków George Marshall. Imperialiści zza oceanu i ich europejscy i azjatyccy wasale — rozpoczęli w takt wojennych tam tamów Waszyngtonu ponure widowisko przerabiania chleba i masta w armaty, zbrojenia się i prowokowania nowej zawieruchy wojennej. Sprawa jest jasna i prosta: Imperialiści dążą do nowej wojny. Zbrają się i napadają. Nie ukrywają swej bezgranicznej nienawiści do wszystkich go postępowe, piękne i sprawiedliwe. Już dawno z twarzą imperializmu amerykańskiego historia zerwała maskę obłudy i kłamstwa. Ukazała się pod nią katowska mordła faszyzmu.

Obecnie, gdy Imperialiści amerykańscy toczą bandycką wojnę przeciw narodowi koreańskiemu, gdy prowokacyjnie zrzucają bomby na lud chiński, gdy zbrają swych wasali w Niemczech zachodnich i grożą całej ludzkości nową rzęsą — musimy wzmożyć walkę o pokój, o szczęście, o przyjaźń między narodami. Siły nasze są niezwyciężone, bo niezwyciężona jest prawda i sprawiedliwość, bo niezwyciężona jest idea trwałego pokoju i postępu. Siły nasze są potężne, bo z nami jest Związek Radziecki, bo potężny jest ruch (obronę Pokoju na całym świecie, potężna jest woja setek milionów prostych ludzi wywołanych i utrzymania pokoju.

88 równoleżnik, który dzieli Koreę na dwa światy: pokoju i wojny, postępu i zbrodni, sprawiedliwości społecznej i kapitalistycznego zacofania — to coś znacznie więcej niż

geograficzne określenie przestrzeni. Ten koreański równoleżnik przebiega dziś przez wiele krajów we wszystkich częściach świata. Podział jest bardzo wyraźny: po jednej stronie — drapieżny imperializm amerykański, wojna i zniszczenie, nędza i śmierć, po drugiej — wszystkie narody milijony wolności i pokój, budujące dobrobyt, sprawiedliwość i szczęście.

Po jednej stronie — przygotowania do nowej wojny, programy zbrojeń i dozbrojenia, grabieżce rozwój gospodarczy i doprowadzające do coraz większej nędzy szerokich mas pracujących, po drugiej — na rozległych nadwozańskich równinach wyrastają dwa najpiękniejsze pomniki pokoju: dwie największe hydroelektrownie świata — Kułhazawaska i Stalingradzka.

Wielki jest rozmiar budownictwa epoki stalnowskiej. Na naszych oczach wyrastają na Woldze giganty, które dadzą więcej energii elektrycznej niż wszystkie elektrownie Włoch, Szwajcarii i Szwecji. Budowa ich świadczy o olbrzymim wroście sił twórczych narodu radzieckiego, o niewyczerpanych możliwościach i ogromnej wyższości ustroju socjalistycznego.

Po drugiej stronie — obrady ministrów spraw zagranicznych USA, Anglii i Francji — i zapowiedź utworzenia niemieckiej armii, wchodzącej w skład smarkhallizowanych sił zbrojnych Europy Zachodniej — po drugiej stronie — pokojowy rozwój Niemieckiej Republiki Demokratycznej, dalsza konsolidacja polityczna niemieckich mas pracujących, co oznacza: „Nie chcemy wojny, walczymy o pokój”, nasz Plan Sześcioletni, odbudowa

Warszawy, Nowa Huta, obrady i Polskiego Kongresu Obronców Pokoju, niechwały rozwój sił twórczych i nowe rekordy pracy górników, stoczniowców i marynarzy.

Oto fakty, symbolizujące dwie drogi w świecie współczesnym: linie kapitalizmu i linie socjalizmu, linie zależności i śmierci oraz linie życia i zwycięstwa rozumu.

Musimy wzmożyć walkę o pokój! Bo słusznie pisała jedna z naszych stołecznych gazet: „dla fotografie ilustrujące zniszczenia, jakie stęją amerykańscy gangsterzy na Korei, zbyt przypominały mury naszych miast okaleczone bestialstwem przez naloży hitlerowskie go lotnictwa, aby mogli się znaleźć ludzie, nie rozumiejący, iż stała dokonującą agresji na Korei jest ta sama siła, która przed jedenastu laty drugą otęla i obracała w ruiny miasto polskie”.

I dlatego będziemy walczyć o pokój ze wszystkimi sił. Będziemy czujni, jak nigdy dotąd. Każdą minutę naszej pracy przy wstawianiu, na roli, lub przy biurku poświęćmy sprawie pokoju. Każdą chwilę naszego życia oddamy sprawie walki o pokój. Wiemy bowiem, że zwycięstwo jest i będzie po naszej stronie, że nigdy jeszcze Polska nie była tak silna jak dziś, kiedy rządzi nią lud pracujący, kiedy posiada ona wypróbowanego, braterskiego sojusznika w najpotężniejszym państwie świata Związek Radziecki.

I dlatego niezachwiana jest nasza wiara w zwycięstwo, socjalistyczną przyszłość. Bo twarde, sprawiedliwe i nieodwracalne są prawa historii. Bo do nas należy Jutro.

FRANCISZEK WALICKI

ISKRA

CUMULE W KOŁOBRZEGU



Zelazna dyscyplina na szkolnym okręcie to bardzo poważny czynnik w zdobywaniu wyszkolenia fachowego i politycznego... — mówił właśnie pchor. Jankowski podczas zebrania Oddziałowej Organizacji Partyjnej, gdy dzwonki alarmowe poderwały nas z mesy. Szybko i sprawnie wyskoczyliśmy na pokład.

— Do spuszczenia wszystkich zagli! — grzmiał donośny głos dowódcy okrętu. Zajęliśmy swe stanowiska i miałem chwilę czasu, by spojrzeć w stronę brzegu. Dochodziliśmy do Kołobrzegu, portu, z którego wyszliśmy na morza świata. Za rufą morze. Tam szkolimy się bronić naszych północnych granic...

— Wszystkie zagle precz! Ciągnięte przez młode, silne ramiona, białe płótniska związały się w tysiące fałd i opadały w dół.

Po chwili ORP „Iskra”, hucząc pajęczyną lin, sunął na motorze w stronę wejścia do portu. Stanąwszy na dziobie przyglądałem się miastu, którego powstanie datuje się z okresu tworzenia przez pierwszych Piastów Państwa Polskiego... — Alarm! — Dzwonki dzwięczą przeraźliwie. Wchodzimy do portu.

Tam, przy cichym nabrzeżu, wróciliśmy do mesy, by kończyć zebranie. Omówili-

śmy oddanie hołdu poległym w walce o Kołobrzeg żołnierzom Armii Czerwonej i Wojska Polskiego i Międzynarodówką zakończyliśmy pracowity dzień.

Nazajutrz rano udajemy się na położony u podnóża latarni morskiej cmentarz bohaterów. Podstawa latarni morskiej była kiedyś fortem z wąskimi strzelnicami w grubych murach. Z murów tych korzystali również hitlerowcy, o czym mówią ślady kul. Na południowej stronie baszty wmurowana jest wielka tablica z napisem: „Wieczna pamięć bohaterom poległym w walce z faszystowską Germanią, — za wolność i niepodległość Związku Radzieckiego i Demokratycznej Polski”. Nad tablicą piastowski orzeł. No północnej ścianie ten sam napis w języku rosyjskim. Nad nim młot i sierp — symbol sojuszu robotniczo-chłopskiego, symbol twórczej pra-

cy. Na wschodniej stronie olbrzymia pięcioramienna gwiazda. Na zachodniej — płaskorzeźba przedstawiająca żołnierzy radzieckich i polskich pod wspólnymi sztandarami, ramię przy ramieniu. Nierozdzielny sojusz i braterstwo obu armii, scementowane wspólnie przelaną krwią!...

W kolumnie czwórkowej, na której czele kilku kolegów niosło wspaniałe wieniec z gałązek srebrnego świerku, przetykanego białymi i czerwonymi różami, przeszliśmy przez cmentarz. Przy jednym z grobów kolumna stanęła. „Dwuszerę w lewo front!” Przed nami marmurowa płyta z napisem „Major Klimenko — Bohater Związku Radzieckiego”, Major Klimenko — żołnierz Wielkiej Armii Czerwonej, który zostawił gdzieś, daleko na wschodzie rodzinny dom, i razem z innymi komu-

nistami wyzwał miasto po nięście, aby tu, na starej ziemi piastowskiej, paść w jej obronie. Na twarzach powaga i skupienie. W uroczystej ciszy złożono wieniec ze wstęgami z napisem: „Bohaterom, poległym w walce o Kołobrzeg — załoga ORP „Iskra”. Dowódca i zastępca dowódcy wygłosili krótkie żołnierskie przemówienia: „... tu, w Kołobrzegu, winniśmy sobie zdać sprawę, iż nie wolno nam zaprzepaścić spuścizny żołnierzy Armii Czerwonej i I-ej Armii Wojska Polskiego. Wolność naszą zawdzięczamy tym oto poległym“...

Była to wielka chwila.

A potem weszliśmy krętymi schodami w górę latarni morskiej, na taras, tworzący zakończenie górnej części jej podstawy. Na zachód skierowane lufy działka p-lotn. i Maksyma — oręż, którym wypierano hitlerowców z miasta i portu. Lufy te mówią szaleńcom z zachodu o naszej gotowości bojowej i naszej sile.

Weszliśmy jeszcze wyżej, gdzie znajduje się „oko” latarni — potężne soczewki, wskazujące w ciemnościach okretom właściwy kierunek. Spoglądaliśmy na północ: jedynie sina dal... Na południe — Kołobrzeg. Ruiny chowające swe rany w cieniu drzew i krzewów. Porozbijana pociskami wieża katedry, która stoi na miejscu starej, wybudowanej jeszcze w okresie Bolesława Chrobrego, panuje nad miastem. W dali forty. Stare umocnienia, na których Napoleon w marszu na wschód rozbił swe pułki. Hitlerowcy użyli ich jako chwytu propagandowego, krzycząc światu o potęgę III Rzeszy. Nie wiedzieli jednak, jak wielką potęgą jest armia o świadomej dyscyplinie, armia robotników i chłopów, armia walcząca w obronie ludzkości. Forty zostały zdobyte. Kołobrzeg znów jest polskim portem.

Bracia polegli za miasto — spijcie spokojnie. Kołobrzeg tętni pracą, uczestnicząc wraz z innymi portami w budowie nowego życia. My zaś potrafimy odeprzeć każdą próbę naruszenia tego spokojnego, rytmicznego tętna życia naszego kraju. — Odeprzeć tak, aby więcej nikt „...nie odważył się” wsadzić swego świniskiego ryja w nasz socjalistyczny ogród“.

PCHOR. A. NAREWSKI

DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO

NA PODSTAWIE DEKRETU, UCHWALONEGO PRZEZ RADĘ MINISTRÓW, A ZATWIERDZONEGO PRZEZ RADĘ PAŃSTWA, DZIEŃ 12 PAŹDZIERNIKA BĘDZIE DNIEM WOJSKA POLSKIEGO. DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO BĘDZIE MANIFESTACJĄ ŚCISŁEGO ZWIĄZKU NARODU POLSKIEGO Z JEGO SIŁAMI ZBROJNYMI, KTÓRE ZABEZPIECZAJĄ POKOJOWĄ I TWÓRCZĄ PRACĘ NAD ROZKWIĘT KRAJU I BUDOWĄ POLSKI SOCJALISTYCZNEJ.

DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO, USTANOWIONY W ROCZNICĘ BITWY POD LENINO, UŚWIĘCI BRATERSTWO BRONI I WIECZYSTĘ PRZYJAŹNI MIĘDZY WOJSKIEM POLSKIM A BOHATERSKĄ ARMIĄ RADZIECKĄ, OSTOJĄ POKOJU I SOCJALIZMU.

KOREA WALCZY

AGRESORÓW CZEKA KLĘSKA

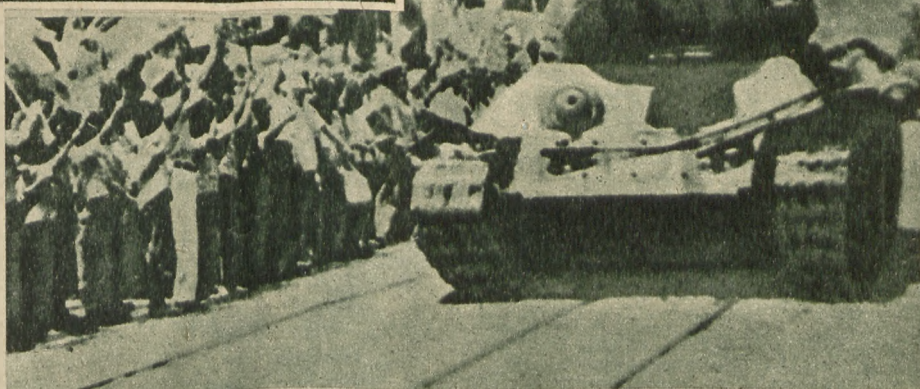
NA imię ma Jim lub John, nosi krótko przyszytą czuprynę i ubranie w kolorze khaki, ma figurę boksera i apatyczną, bezmyślną twarz. Zapytany dlaczego strzelał do bezbronných kobiet i dzieci koreańskich wzrusza ramionami i nie przestaje żuć gumy. Ma lat 21.

Mamy przed sobą typowy przykład amerykańskiego żołnierza, typowego mordercy o wszystkich cechach cywilizowanego bydlęcia. Na polecenie i rozkaz amerykańskich kapitalistów, nauczono go zabijać i torturować w imię mitów „atlantyckiej kultury”, o której bredził już idiota Forrestal, której kanony wypracowały wyuzdane kaharety Broodwayu, tajne zebrania sekty zbrodniarzy z Ku-Klux-Klanu, agendy zwerbowanych do armii najsprytniejszych gangsterów, a przede wszystkim gabinety bankierów i przemysłowców — sprzedających handlarzy śmierci. Taki bowiem jest podkład amerykańskiej „kultury”, niezdolnej ukryć swego oblicza za transparentami, głoszącymi dobrodziejstwa „coca-coli” i najlepszych gum do żucia...

„Chcecie zobaczyć bestialskie oblicze fałszywca?” — zapytuje korespondent gazety „Prawda” W. Kornilow, przebywający na Korei — „Spójrzcie więc w twarz lotnika amerykańskiego, który wyglądając z kabiny w locie koszącym mknął nad polem ryżowym wsi Jankak i strzelał z karabinu maszynowego. Kto pada skoszony śmiertelnością ogniem — żołnierz, oficer lub może zapaliła się maszyna wojskowa? Nie! Na miejscu, nad którym dopiero co przeleciał, dotykając nieomal krzaków, lotnik amerykański — leży bez życia ciała chłopca Kiem San Ira, oraz dwunastoletniego ucznia Hem Bok Silka, którzy zbierali na swym polu pomidory.

Zawiodł się jednak wódz zamętu — minister Harry Truman, zawiodł się klika wodzirejów ze swym głównym inspiratorem zbrodni — generałem Mac Arthurem na czele. Zawiodły się wiedzione przez nich, chciwe łupu bandy zwyradnialeńców spod znaku dolara. Zjednoczony w świętej sprawie obrony swej wolności i niepodległości naród koreański bohatercko przeciwstawia się agresji, czerpiąc swą siłę z niezłomnej idei tej walki, z podstawy, jaką wobec najazdu gangsterów z Wall Street przyjęli miliony prostych ludzi całego świata z narodami Związku Radzieckiego na czele.

(sier)



TAIWAN

Wyspa Taiwan ma kształt wydłużonego liścia, rozciągniętego na bezmiar wód Morza Chińskiego. Zamieszkuje ją około 3,7 milionów ludności, przeważnie Chińczyków. Przez przeszło 50 lat panował tu grabieżczy imperializm japońskich samurajów. W okresie tym wyspa nosiła przejściowo obcą nazwę: Formoza. Po kapitulacji Japonii wyspę wziął w swe macki za pośrednictwem kilku kuomintangowskich marionetek — imperializm amerykański, czyniąc z niej wypadowy bastion przeciw wyzwolającemu się spod kolonialnego ucisku ludom Azji.

Ale wolny naród chiński nie może pozwolić, aby na jego ziemi panował dolarowy okupant Chiny dla Chińczyków! Taiwan musi być wolny!

Na zdjęciu marynarze Chińskiej Ludowej Marynarki, która wyzwoliła już wiele wysp na Chińskim Morzu, między z archipelagiem Czo-Szan, Tung-Szan i wyspą Hainan.

(6)



MARYNARKA
WOJENNA

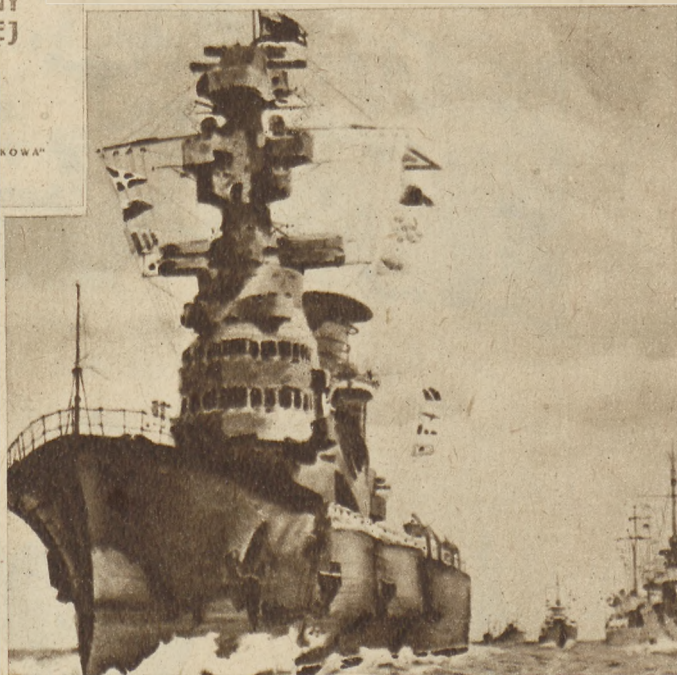
ZSRR

W OKRESIE
WIELKIEJ WOJNY
NARODOWEJ

WYDAWNICTWO „PRASA WOJSKOWA”

KSIĄŻKA

KTORĄ NALEŻY PRZECZYTAĆ



Okręty otworzyły ogień niemal jednocześnie. Głęboki bas artylerii dał się łatwo rozróżnić w ogólnej kanonadzie. Wówczas już zarówno brzeg, jak i główne siły morskie utonęły za całunem dymnych zasłon. Jakiś samotny samolot faszystowski, który nagle pojawił się nad zespołem został ostrzelany i stracony w przeciągu trzech minut!...

...Potem ruszyły do akcji kutry. Wibracyjny, śpiewny pomruk ich motorów, wzbił się ponad ogólny jazgot bitwy. Morze zakpięło pod skrzydłami śrub, a jednocześnie ze wszystkich stron wzbily się w powietrze słupy piany. To przeciwnik próbował „namacać” okręty śmiałych marynarzy. Podobnie jak furkot łopocących na wietrze wstążek u marynarskich czapek — grały salwy działek i NKM-ów.

Plaski brzeg był już blisko... Piechurzy morscy i marynarze grup desantowych przygotowali się do skoku, do walki wręcz, do opanowania wybrzeża...

Czy był to Siwasz, albo gardziel Liinachamari — to zupełnie wszystko jedno. Wystarczy, jeśli powiemy — tak walczyli i zwyciężali radziecy marynarze w dniach Wielkiej Wojny Narodowej.

Czyż warto przypominać, że kiedy faszyci opanowali wszystkie bazy radzieckie na

Morzu Czarnym, a „neutralni komentatorzy” radzili nad tym, co wybierze pozbawiona baz flota radziecka — ulegnie samozatopieniu czy zostanie internowana w portach neutralnych, flota ta przystąpiła na skrzydłach frontu do ofensywy, pomagając wydatnie w wyparciu wroga poza granice radzieckiej ojczyzny.

Oto leży przedemną, książka, oprawiona w biały karton. Na jej okładowej stronie widnieje duża, czerwona gwiazda. Tytuł brzmi: „Marynarka Wojenna ZSRR w okresie Wielkiej Wojny Narodowej”. To właśnie treść owej książki przyniosła mi na myśl obraz opisanego poprzednio boju. Na jej kartach przedstawiono bowiem nieśmiertelne czyny radzieckich marynarzy, którzy godnie wypełnili swój obowiązek wobec ojczyzny.

Nie ma takiej marynarki, która w podobnie trudnych warunkach potrafiłaby rozgromić doszczętnie przeciwnika i osiągnąć tak wspaniałe zwycięstwo.

Wymienieni w książce ludzie to nie postaci z powieści, ale żywi marynarze radzieccy — bohaterowie.

Oto na przykład kmr porucznik Mahomed Gadżijew, dowódca okrętu podwodnego Floty Oceanu Północnego. Podwodne okręty Gadżijewa odbyły wiele wyjątkowo śmiałych wypadów bojowych przeciw wybrzeżom i bazom nieprzyjaciela, a w latach 1941—42 zatopiły 27 niemieckich okrętów wraz z wojskiem i wyposażeniem bojowym. Z liczby tej 10 okrętów zatopił sam Gadżijew (płec przy pomocy torped i płec przy pomocy ognia artyleryjskiego).

W jednej z wypraw bojowych Gadżijew zginął. Za jego wybitne męstwo przyznano mu pośmiertnie zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

Prawo wojny morskiej na liniach komunikacyjnych brzmi: niezależnie od siły ochrony, głównym obiektem pozostają zawsze transportowce, do których należy się przedzierać przez wszystkie przeszkody. Marynarze Północy znają to prawo i w walkach z zaborcą faszystowskim wspaniale je stosowali.

Czyny, o których mowa w książce opowiadają o rzeczywistym bohaterstwie i wspaniałym wyszkoleniu radzieckich ludzi morza.

O wszystkich tych czynach opowiada wspomniana poprzednio książka. Autorem jej jest admirał I.S. Isakow. Książka zawiera 128 stron druku, a tekst dopełniają mapy i szkice operacyjne. Nie jest to praca ujęta zbyt popularnie, w sensie urozmaicenia treści literackimi ubarwieniami. Autor jest przede wszystkim uczciwym i wnikliwym historykiem, przedstawiającym w prostych słowach losy wojny morskiej wokół granic Związku Radzieckiego w okresie Wojny Narodowej. Książkę tłumaczył znany literat morski Brunon Dzimicz. Wydała ją Prasa Wojskowa.

Na takich tradycjach stawy radzieckiej Marynarki Wojennej z okresu Wielkiej Wojny Narodowej wzrastają nowe kadry, zdolne do opanowania najnowszego sprzętu floty ZSRR, zdolne do odparcia każdej próby agresji na ojczystą ziemię.

ANTONI KAWECKI

JUTRO
RYBOŁÓWSTWA

(dok. ze str. 3)

nie jest skazana na niedostatek i nędzę. Chroni ją bowiem umowa zbiorowa, która jest doniosłym wydarzeniem w rozwoju polskiego rybołówstwa i wiąże ją w ogólny nurt planowej, socjalistycznej gospodarki.

Przełamana jest już również „odwieczna prawda” o konieczności „szczęścia” i „nosa” w czynie połowów.

Zastosowanie radiotelefonu umożliwiające dokładne określenie pozycji kutra na morzu, zastosowanie echosondy określającej rozmiary i położenie ławicy ryb, wreszcie zastosowanie wlotu larsena, który daje się ustawić na pożądaną głębokość, czynią połów ryb zajęciem bardzo zbliżonym do produkcji przemysłowej, zajęciem, w którym nie potrzeba

„szczęścia” i „nosa”. Zostały one obecnie zastąpione gruntownym poznanem fachu, niepazieniem narzędzi i stałym doskonaleniem się w opanowaniu naukowej metody połowu. Dawną przypadkowość zastępuje plan.

Nie ma również żadnej obawy o „kryzys zbyt obfitych połowów”. Ryba jest państwu potrzebna, państwo utrzymuje stałą cenę, skupuje każdą ilość tego cennego surowca i chroni rybaka przed wyzyskiem spekulanta.

Jedna po drugiej przysnęły wszystkie „odwieczne prawdy” kapitalistycznego rybołówstwa. Utrzymali się one — to prawda — zbyt długo. Ale już w pierwszym roku Planu 6-letniego rybołówstwo polskie weszło na nową drogę. Prowadzi ona do wielkiego jutra, w którym rybołówstwo będzie strukturalnie i organizacyjnie zharmonizowane z całym gospodarką morskiej typy socjalistycznego.

Stanisław Ostrowski

WSRÓD MŁODZIEŻY L. M. W UJŚCIU REGI

Pod Żaglami
MŁODEJ GWARDII do NRD

(Korespondencja własna)



C Kąpielisko o takiej nazwie znaj-
zy wiecie, gdzie jest Mrzeżyno?
duje się na wybrzeżu zachodnio-po-
morskim. Na mapach jednakże zna-
leż je byłoby dość trudno, bowiem nie
wszędzie jest ono zaznaczone. Nato-
miast na każdym planiku widzimy rze-
kę Regę: u jej ujścia do Bałtyku leży
Mrzeżyno.

Podczas ostatnich miesięcy letnich
ciche osiedle rybackie ożywiło się.
Gwar i radość życia wniosły kolonie
młodzieży szkolnej, obozy wypoczyn-
kowe i czasowicze. Wśród tej barw-
nej rzeszy ludzkiej często rzucały się
w oczy granatowe lub białe mundury
młodzieży Ligi Morskiej. Przyszli ak-
tywiści LM, nadali nawet ogólny ton
całemu kąpielisku.

W cichym Mrzeżynie Liga Morska
szkoli bowiem nowe kadry swych
przyszłych pracowników i aktywistów.
Zjechali oni tutaj z całej Polski, by
rozszerzyć zakres swych wiadomości,
by je pogłębić, a następnie wiedzę
morską nieść w liczne zastępy młodzie-
ży miast i wsi.

Na wyniosłej wydmie, pomiędzy uj-
ściem Regi i brzegiem Bałtyku wznosi
się wspaniały ośrodek wyszkoleniowy
LM. W nim ogniskuje się praca, któ-
rej zadaniem jest stworzenie nowych
kadr, bowiem kadry decydują o wszy-
stkim. W obliczu wielkiego Planu Sze-
ścioletniego, którego realizacja wyma-
ga tysięcy nowych wyszkolonych pra-
cowników — Liga Morska szkoli swoje
zastępy młodych ludzi morza, by w ten
sposób okazać pomoc państwu na od-
cinku gospodarstwa morskiego.

Kursiści w Mrzeżynie tworzą sześć
załóg. Dwie z nich składają się z do-
świadczonych „starych” wilków mor-
skich, którzy przeszli już przeszkolenie
w Marynarce Wojennej. Po kursie
mrzeżyńskim będą oni etatowymi pra-
cownikami Ligi Morskiej. Cztery dal-
sze załogi to młodzież, która pragnie
aktywnie pracować w Lidze Morskiej
ale honorowo, a nie na etatowych sta-
nowiskach. Kursy tego samego typu
odbywają się również w Giżycku i w
Oleku: ten ostatni przeznaczony jest
wyłącznie dla młodzieży żeńskiej.

Tak więc Liga Morska szkoli kadry
swych pracowników i aktywistów.
Praca to wdzięczna, jak stwierdzają in-
struktorzy kursu. Wśród młodzieży za-
pał jest ogromny. Niektórzy porzucili
dotychczasowe warsztaty pracy, byle
tylko specjalizować się w zagadnie-
niach morskich i budować Polskę silną
na morzu. Wszyscy przebywający w
Mrzeżynie zdają sobie w pełni sprawę
z obowiązków, jakie nakłada na nich
nasze ludowe państwo w związku z ol-
brzymią rozbudową gospodarki mor-
skiej.

Młodzież ligowa szkoli ducha i cwi-
czy ciało: szalupy wypływają na roz-
ległe wody Bałtyku często walcząc z
wichrami i sztormami. W ten sposób
kursiści przygotowują się do zwalczania
wszelkich trudności, jakie może im
przynieść życie. Są przekonani, że za-
mierzenia zrealizują, bowiem doświad-
czenia swoje czerpią z wzorów radziec-
kiego „Dosłotu”, bratniej organizacji,
która w Związku Radzieckim wyszko-
liła już dziesiątki tysięcy aktywistów.

CZESŁAW PISKORSKI

JEST 24 wrzesień 1950 r. Sila
wiatru 7 do 8. Stan morza 5 do
6. Mamy dwa rezy na grocie,
kuwer poszedł precz, hezań i fok
napięte jak blacha. Na pokia-
dzie sytuacja nie przedstawia
się tak tragicznie, jak wyobra-
załem ją sobie leżąc w koi. Mo-
rze wygląda — jak to się mówi w tego ro-
dzaju opowiadaniach — groźnie. Ale sto-
jący na oku wachtowy i jego uśmiechnięta
twarz świadczą o tym, że „Młoda Gwardia”
nie lęka się sztormu.

W zamglonej kurzawą piany dali przesu-
wają się szare sylwetki rybackich kutrów
dunskich. Zmierzają na Rønholm..

Taką pogodę spotkała „Młoda Gwardia”
na Bałtyku w czasie swego rajdu do Nie-
mieckiej Republiki Demokratycznej — na
trasie Gdańsk — Świnoujście.

Przed kilku dniami — 30 września —
szkolny jacht Ligi Morskiej podniósł cumy
i odnił od nabrzeża Ołowianki — ośrodka
LM w Gdańsku. Krótkie i serdeczne było po-
żegnanie z lądem. W krótkich i serdecz-
nych słowach sygnał młodą załogę gen. Mie-
chysław Wagrowski — Przewodniczący
Gdańskiej WRN, prezes Zarządu GLM.

Dobrze zapamiętał sobie jego słowa mło-
dzi ligowcy. Każdy z nich wiedział dosko-
nałe, że wyprawa „Młodej Gwardii” do Nie-
mieckiej Republiki Demokratycznej to nie
tylko doskonała, praktyczna zaprawa że-
glarska i przyjemność. Rejs „Młodej Gwar-
dii” miał wyraźny cel: złożenie własny
Wolnej Młodzieży Niemieckiej — FDJ przez
kadrę wyszkolenia morską LM, członków
ZMP — synów robotników i chłopów z ca-
łej Polski, dla podkreślenia dobrosąsiedzkich
stosunków dwóch narodów i wspólnych idei
w walce o pokój.

Zapadł zmrok. Na szczycie latarni rozbiły
się i rozmrugały się światła sygnałowe. Na
pokładzie „Młodej Gwardii” opuszczono ban-
dę, odepiewano Hymn Młodzieży i udano
się na spoczynek. Zaległa cisza, która pło-
czyła tylko kroki wachtowego i krecące się
po kanale zaspane holowniki i motorówki.

Świt 21 września powitaliśmy jak zwykle
podniesieniem bandery. Na szalupie zapo-
tala flaga NRD. Jeszcze ostatnia odprawa
WOP-u i już wybieramy cumy...
Do zobaczenia za dwa tygodnie!..

Z kanału wypływamy na motorach. Sto-
pujemy je, kiedy zjawiają się na masztach
żagle. Wiatr nie jest pomyślny.

Po omińnięciu wydłużonej kory Helu, wiatr
zaczyna się wzmacniać. Uwagę załogi przy-
kuwa jakiś żaglowiec, doganiający nas od
rufy. Z radością rozpoznajemy PCWM-ow-
ski „Zew Morza”, udający się w podróż do
Leningradu. Nawijają się ożywiona r. mo-
wa między obydwioma bratnimi statkami —
prowadzona oczywiście za pośrednictwem
sygnalistów.

„PRZEKAŻCIE KOMSOMOLCOM LE-
NINGRADU POZDROWIENIA OD ZAŁO-
GI „MŁODEJ GWARDII” — sygnalizuje
nasz najlepszy sygnalista koi. Szydowski.
„POZDROWIENIE WOLNA MŁODZIEŻ
NIEMIECKA OD ZAŁOGI „ZEWU MO-
RZA” — odpowiada towarzyszący nam
jacht.

Jeszcze kilka zdań i ostatnie pożegnania —
„PRZEMENNY PODRÓŻY — MŁODA
GWARDIA”... „POMYŚLNYCH WIATRÓW
— ZEW MORZA”... Już z trudem można
odezwać poszczególne znaki semaforu.
Jachty rozstają się... Morze zaślepiła mgła
i zmierzch...

28 września 1950 r., o godz. 12.00 ukaznę
się przed dziobem „Młodej Gwardii” ląd.
To wyspa Wolin. Po pięciu dniach sztormo-
wania, pojawienie się na kursie lądu wzbud-
za prawdziwy entuzjazm załogi.

W nocy, pośród dziesiątków rozniebur-
zonych boi (zielone boje to wraki) wchodzimy
do Świnoujścia, żagle spuszczaając dopiero
głęboko w gardzieli kanału portowego...

Pierwszy etap podróży za nami..

ŚLAWOMIR SIERECKI





Wartość produkcji przemysłu kłaczowego wzrosła o 180%, przemysłu drobnego — miejscowego o 500%. Produkcja okrętów wzrosła o 800%. Wydajność przeładunkowa portów zwiększyła się dwukrotnie. Tonaż floty przekroczy 300%. Połowy ryb morskich wzrosną ponad trzykrotnie. Budownictwo mieszkaniowe osiągnie wskaźnik — 600...

Długą tabelę można by ułożyć z cyfr, procentów i wskaźników ciskających się pod pióro. Cyfry te, to obraz rozwoju naszej gospodarki morskiej w okresie Planu 6-letniego.

W cyfrach tych zawiera się polityczna, społeczna i gospodarcza treść przemian, które dokonują się na morskim odcinku walki o nowe, socjalistyczne jutro.

W 1945 roku ruszył pierwszy dźwig w zrujnowanym porcie i wpłynął do kanału pierwszy statek. Marynarze radzieccy pomogli uruchomić dźwig i wprowadzili statek przez oczyszczone ichtalowymi przejściami w polach minowych.

Dzisiaj porty nasze żyją mocnym rytmem pracy. Grupa kilkuset robotników, z okresu pierwszych miesięcy po wyzwoleniu, rozrosła się do kilkudziesięciotysięcznego oddziału, który pod kierunkiem partii podjął walkę o od-

naszego województwa. W małych portach nastąpi daleko idąca modernizacja i mechanizacja prac przeładunkowych. Wysiłek fizyczny zostanie całkowicie zastąpiony pracą maszyn i urządzeń. Pozwoli to nam przyspieszyć ponad dwukrotnie produkcję usług portowych i obniżyć koszt tych usług o ponad 25%.

Nasze stocznie, które w okresie przedwojennym w ogóle nie produkowały statków, będą pod koniec Planu Sześciolatniego oddawać do eksploatacji jeden pełnomorski statek co dwa tygodnie, nie licząc statków rybackich.

Już dzisiaj polski inżynier i robotnik w praktyce udowodnił wyższość naszej gospodarki nad kapitalistyczną. Statki budowane w naszych stoczniach są naszej konstrukcji i ożywiają rytm maszyn, skonstruowanych i produkowanych w kraju.

Trzykrotny wzrost floty, to 3,5 razy większa ilość towarów przewiezionych naszymi statkami, to potężny instrument w rękach naszego handlu zagranicznego, to niezłomne zabezpieczenie się w dużym stopniu od polityki polityki krajów kapitalistycznych, to wzrost dochodu narodowego.

Trzykrotny wzrost połowów ryb, które już pod koniec planu trzyletniego przekroczyły ponad 300% cyfry przedwojenne, wyświadczy, że ten odcinek gospodarki morskiej rozwija się pomyślnie, umacniając naszą bazę zaprzęgu. Umożliwi to wzrost spożycia ryb z 2,7 kg na głowę ludności rocznie do ponad 6 kg.

Te gigantyczne, realne i dzisiaj już wykonywane zadania wielkiego planu zmieniają całkowicie oblicze naszych portów i miast, oblicze całego Wybrzeża.

Dwukrotny wzrost liczebny klasy robotniczej wymaga, zwłaszcza w trójkątach i przylęgach, nowych warunków bytowania. Transport, warunki mieszkaniowe i zaopatrzenie muszą przygotować się do obsługi tej wielkiej rzeszy pracujących.

Zadanie to spełni rozbudowana komunikacja miejska w ośrodkach przemysłowych. Nowe linie tramwajowe, trolejbusowe i autobusowe połączą nawet najdalej od zakładów pracy leżące osiedla robotnicze. Kolej elektryczna Pruszcz — Wejherowo i nowa podwójna trasa Gdańsk — Gdynia, rozwiążą zagadnienie zwiększonego ruchu pasażerskiego, a nowe linie kolejowe zapewnią transport surowców i towarów.

Budowa 28 tysięcy nowych i remont 140 tysięcy istniejących izb mieszkalnych zmieni radykalnie warunki bytowania rodzin robotniczych. Zostanie zaspokojony głód mieszkaniowy. W ramach Planu 6-letniego odbudujemy Stary Gdańsk w jego pięknej starej szacie, przy zastąpieniu wszystkich zdobyczy nowoczesnego budownictwa

mieszkaniowego. W pięknych domach odbudowanego Gdańska znajdzie pomieszczenie 11 tysięcy mieszkańców. Zieleńce, żłobki, przedszkola, szkoły, muzea, biblioteki, kina, teatry i domy kultury powstaną tam, gdzie dzisiaj jeszcze panoszą się ruiny i gruzy.

Sieć sklepów uspołecznionego handlu rozwiąże zagadnienie zaopatrzenia.

Przebudowa struktury gospodarczej i społecznej naszego województwa, stworzenie na Wybrzeżu wielkiej bazy produkcji dóbr i usług, pracującej w harmonijnym powiązaniu z całością gospodarki narodowej, uwielości nie produkcji, a tym samym podniesienie stopy życiowej klasy robotniczej — wszystko to stawia budowniczym podstaw socjalizmu w gospodarce morskiej twarde wymagania.

Wizja mechanicznego przeładunku, nieprzerwanego potoku ryb spływających po transporterze ze statku do chłodni i do wagonu, wizja dziesiątków nowych statków corocznie wodowanych na stoczniach, bieli kamieniczek Starego Miasta w Gdańsku i kolei elektrycznej — ucieleśnią się tylko wtedy, gdy Plan 6-letni będzie należycie zrozumiany przez każdego robotnika, gdy zostanie przełożony na język maszyny i suwnicy.

WIELKICH

WYBRZEŻA

budowę gospodarki portowej i w walce tej zwyciężył.

Dzisiaj można mówić o cyfrach Planu 6-letniego, jak o sprawie jasnej i zrozumiałej, mówić nie tylko przy biurkach nad stosami papierów, lecz na naradach załóg robotniczych, nie tylko w sferze projektów i przypuszczeń, a w atmosferze entuzjazmu mas i konkretnych zadań produkcyjnych.

Oddział polskiej klasy robotniczej Wybrzeża otrzymał wielkie zadania. Aby zbudować podstawy socjalizmu w Polsce należy podnieść produkcję przemysłową na naszym terenie o 180%. Oznacza to dla wielu zakładów pracy podwojenie, a nawet potrojenie ilości produkowanych towarów.

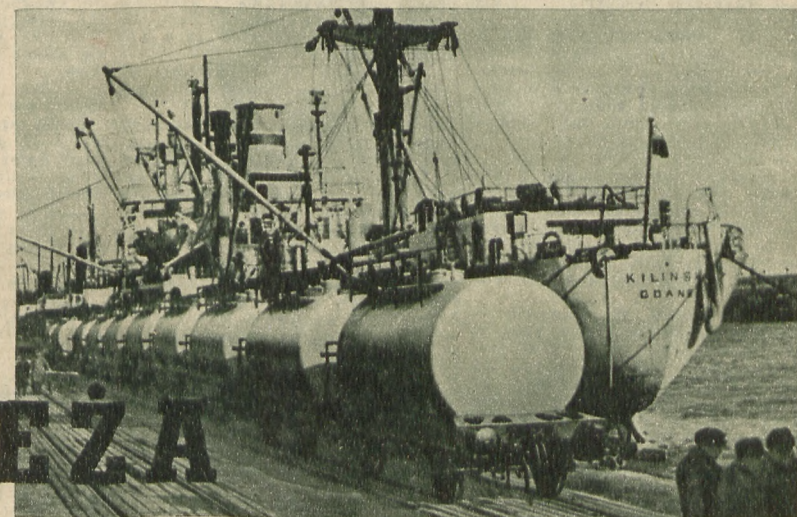
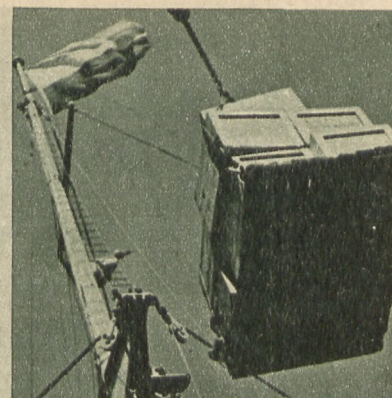
Osiągnięcie zakreślonych planów — to zwiększenie wydajności pracy, włączenie do produkcji wszystkich rezerw materiałowych, wykorzystanie w jak największym stopniu wszystkich maszyn i urządzeń, modernizacja i mechanizacja tych urządzeń i nowe metody pracy, oparte na doświadczeniach przodującej radzieckiej gospodarki morskiej.

Obok rozbudowy istniejących zakładów powstanie w okresie sześciolatnia 19 dużych zakładów produkcyjnych i kilkadziesiąt mniejszych na terenie

„WARUNKIEM NASZEGO ZWYCIĘSTWA JEST ŚWIADOMY TWÓRCĄ PLANU 6-LETNIEGO. TRZEBY CZYNAJĄC — ZNAĆ PLAN I PROGRAM BUDOWNICTWA SOCJALIZMU. ABY KAŻDY CZŁOWIEK PRACY W POLSCE STAŁ SIĘ ODDANY SPRAWIE BUDOWY SOCJALIZMU, BOJOWNIKIEM I OFIARNYM REALIZATOREM PLANU 6-LETNIEGO“.

ABY KAŻDY CZŁOWIEK PRACY W POLSCE STAŁ SIĘ ŚWIADOMY, ABY KAŻDY — OD DZIECKA SZKOLNEGO PO SOCJALIZMU. ABY KAŻDY CZŁOWIEK PRACUJĄCY W POLSCE BYŁ BOJOWNIKIEM I OFIARNYM REALIZATOREM PLANU 6-LETNIEGO“.

BOLESŁAW BIERUT



nad małą rzeczką

JULIUSZ ZNAMIEROWSKI

PO co ten bukszpryt z tyłu? To nie bukszpryt, to wytyk. Ale gdzie. Wytyk jest z boku, na żaglowcach, do podnoszenia łodzi.

— A to nie jest wytyk. To jest bukszpryt z tyłu.

— Bukszpryt jest tylko z przodu.

— No właśnie. To poco to? — spytał mężczyzna w średnim wieku, wskazując na poziomą beleczkę, wylęgającą poza rufę niezbyt zgrabnego modelu żaglowca.

— Dla zacementowania łali szotów bezana. Przecież to konieczne.

— Jol.

— Kecz. Patrzy gniazdo bezanmasztu leży za trzonem steru.

— No to właśnie jest Jol.

— Kecz! Człowieku... — zaczął już ze zdenerwowaniem drugi mężczyzna w średnim wieku, ze znaczkiem Ligi Morskiej w klapie marynarki.

— Nie kłóćcie się, panowie — przerwał im starszy mężczyzna w marynarskiej kurtce z czarnymi dystynkcjami na rękawie. — To jest najlepsza ilustracja tego, co ja zawsze mówię. Mamy szkolić kadry, przygotowywać ludzi do pracy na morzu, ale kto to ma u nas robić? Proszę: skoro wy, nasi jedyni specjaliści od zagadnień morskich nie możecie się z sobą zgodzić, czy to Jol, czy Kecz.

— Jol i Kecz, panie prezesie.

— Właśnie mówię. Toż to obrzydliwa opanowanie! — przygotowywać ludzi do niebezpiecznej pracy na morzu, i kto to może u nas zrobić.

— Możemy już zaczynać, obywatelu prezesie! — zapytał ktoś z obecnych.

Starszy mężczyzna rozejrzał się po sali: — Możemy.

Zebrań zajęli miejsca za długim stołem, na którym stał wspominany już niezbyt zgrabny model żaglowca, i rozpoczęło się zebranie obwodowego zarządu Ligi Morskiej.

— Okręg I.M. proszę obywateli — zaczął prezes — poleca nam zbadanie możliwości uruchomienia w naszym mieście kursu przygotowawczego I.M. Zaleca nam też, abyśmy w oparciu o własne możliwości terenowe zorganizowali ośrodek turystyki i sportów wodnych, oraz ośrodek modelarstwa.

Tu prezes, uśmiechając się ironicznie, obruszył wzrokiem wszystkich zebranych.

— I oto jest, proszę panów, typowy przykład lekkomyślnej pracy zza biurka. Pracy, oderwanej od terenu. Pomijam już to, że jedyna nasza rzeczka ma trzy metry szerokości i dwadzieścia centymetrów głębokości... po deszczu. Pomijam to, że w całym mieście i powiecie na palcach policzyć ludzi, którzy widzieli rzeczny statek, nie mówiąc już o morskim okręcie. Ale kto, pytam się, może szkolić u nas kadry? Słyszeliśmy przed chwilą, jak się spierali z sobą pan magister Kobliński i pan inspektor Wilezak. A przecież magister Kobliński spędził nie jedno wakacje nad morzem, pływał na różnych tam okrętach, parowcach i statkach, przed wojną ukończył nawet kurs kadetowy i ma stopień szelagarsa morskiego. Inspektor Wilezak po wyswoleniu przez całe dwa lata mieszkał w jednym z naszych mniejszych portów morskich i przyczyniał się do jego uruchomienia i do odbudowy jego taboru pływającego. Ja sam areasta nierzaz byłem nad morzem i widziałem w świetle Morza. W Pucku i dwa razy na Helu. Mogę więc powiedzieć, że dość dobrze poznałem

całą romantykę, ale jednocześnie i niebezpieczeństwo odpowiedzialnej pracy ludzi morza. Ale pomimo tego śaden z nas, bądź co bądź w naszym powiecie jedynych specjalistów morskich, nie może się podjąć tak ogromnie odpowiedzialnej pracy, jak wysuwanie i szkolenie nowych kadr. A jeśli my tego nie możemy zrobić, to ktoś to u nas może zrobić?

— To może by się swróciło do Okręgu o Instruktorów! — zapytał ktoś z zebranych.

— Do Okręgu o Instruktorów! Skąd. Przecież nie tak dawno Okręg prosił o podanie kandydatów na kurs instruktorów I.M. Oni sami ludzi nie mają i jeszcze ich potrzebują od innych.

— A dla czego nikt od nas nie wyjechał?

— Bo nikt się nie zgłosił. Nie mieliśmy odpowiednich kandydatów. Zgłosili się co prawda dwie dziewczyny z licencją pedagogiczną, ale — dodał prezes z uśmie-

czliwą szczególnego charakteru i poświęcenia. W warunkach naszego miasta i powiatu my ani takich ludzi nie możemy znaleźć, ani nie możemy ich szkolić. Jeśli zresztą znalazłby się jednostki, zawsze możemy posłać je do Okręgu. Byłoby lekkomyślnością nakłaniać ludzi do pracy na morzu, bez wyboru, i mogłoby to przynieść tylko szkodę, a nie pożytek. Gdyby każdy powiat chciał wysuwać i szkolić kadry morskie, wkrótce zabrałoby się morza dla wszystkich. Nie, proszę obywateli, u nas kadr morskich nie ma.

X

— Janek, widziałeś, jak pysznie wygląda Bartek w mundurze górniczym! — wołał Walek Sikora do swego przyjaciela — Zupełnie tak, jak... jak...

— Jak co, pałoi — roześmiał się Janek Sędziak, młody ZMPowiec.

— Jak... Jak... jak ten... no wiesz, ten co statek nim nazwali. Janek spoważniał — Jak Patro-wskii? E, do tego to jeszcze Bartkowi daleko, bardzo daleko. Ale i to może być. A ty ciąglem o tych swoich niekach myślisz?

— A ty o swoim dole z węglem! — Pewnie. Bo to mocna, chiopska robota, i potrzebna, i zarobek dobry. A do twojej to ponoć już i baby się biorą.

— E, nie będziemy się kłócić. Co ty urobisz, ja będę wozil, i tak będzie dobrze. Tylko, że z tą moją



rys. Beata Słuszkiewicz

chem — czy widział kto kiedy kobliet-majtki!

Parę osób się roześmiało. — Tu nie ma tak wiele do śmiechu — odeswał się starszy robotnik, przysłuchujący się dotychczas obradom w milczeniu. — W Związku Radzieckim kobliet są kapitanami statków.

— W Związku Radzieckim, obywateli — obruszył się prezes — wypędzono nas w budowie nowego ścicia o 35 lat i my nie możemy tego okresu tak odrzucić przeskoczyć. Praca na morzu jest bardzo odpowiedzialna i wymaga od

roboty, to jakoś jeszcze nie idzie.

— Dlaczego, nie idzie? — Bo to widzisz, najpierw, powiadają, trzeba iść na kurs przygotowawczy Ligi Morskiej. A to jest aż w województwie. Jakby był w powiecie, powiadają starzy, to sobie idź. Ale do województwa daleko, do domu nie przyjdiesz, w robotę nie pomożesz. A jak się po tym kursie nie nadasz? To stracony czas i pieniądze. Jak otworzą kurs w powiecie, to sobie idź, powiadają!

— A w powiecie otworzą!

— Diabla tam. Byłem w powie-

cie, ledwie się kogoś z tej Ligi Morskiej doszukałem, a ten do mnie: czego tu szukasz? Dla ciebie jednego kursu otworzymy! Idź do województwa. Ja mu na to, że nie mogę. A on na to, że jak ja nie pójdę, to mała szkoda. Pojdą inni: ludzi nie brak.

— No pewnie, że dla ciebie jednego kursu nie otworzą.

— Gdzie tam jednego. W samej naszej wsi jest pięciu. Chłopaki nie chcą już w domu siedzieć, i nie tylko pchają się do tych twórczych kopali.

— Już się zaangażowali!

— E, co tam zaangażowali. Do ZMP, tak jak ty, nie należę i więc się na tym nie rozumiem. Jakżeśmy się ze Staskiem Szypulą wzięli do roboty, to i inni się zwiedzieli i przystali do nas.

— Do jakiej roboty?

— Masz czas! No to chodź z nami. Sam zobaczysz. Mamy dzisiaj nasze zebranie.

Poszli w górę rzeczki, wijącej się między łukami. Gdzieś niedaleko, dla skrócenia drogi, przechodzili ją wpiaw, kierując się na starą, półrozwaloną szopę, widną z daleka. Brzegi rzeczki trochę się tu podnosiły, tworząc niezbyt szeroki jar. Niedaleko szopy rzeczka przegradzała prowizoryczną tamę z polnych kamieni. Powyżej tamy rzeczka rozlała się do brzegów jaru, tworząc niewielki, głęboki staw. Koło szopy, przy brzegu był niewielki pomost z jakąś drewnianą konstrukcją.

— Co to jest? — zapytał Szypuła, gdy podeszli bliżej.

— To taki... przystanek do wiosłowania — powiedział Walek Sikora — Wiesz, to było tak: przaczytaliśmy w jednym z pism morskich jakieś zasady wiosłowania na morskich łodziach, i postanowiliśmy się tego u nas nauczyć. Zbudowaliśmy tu, o, to देखi, taką jakby burtę łodzi, tu są dwie ławki, dółki i wiosła. Spierzchniętym kamieniami wóde i możemy teraz wiosłować. Co prawda, przy tym wiosłowaniu nie posuwamy się naprzód, ale przyjdzie pewnie czas, że będziemy wiosłowali na prawdziwych łodziach.

— Jak się masz, Janek — zawołało kilka głosów, gdy podeszli do szopy.

— Co, przeszedłeś do nas od tych górników?

W najjaśniejszym kącie szopy Sędziak zobaczył dość duży, niewykonywany jeszcze model kutra rybackiego. Wszystkie części były starannie odrobione, w okienkach sterówki widnieć było nawet prawdziwe szyby. Obok, rozpięte gwoździami na desce, leżały plany modelu, wycięte z jakiegoś prasy. Dalej widnieć było proste narzędzia, furby, pedzle, trochę białych i sznurków.

— To nasza „stocznia“ — powiedział któryś z chłopców — Dziś właśnie mieliśmy pierwszą próbę pływalskości.

Janek Sędziak popatrzył na zebranych chłopców z zadumą i rzekł do siebie coś, czego wtedy nie zrozumiał.

— I my też ich nie zauważyliśmy.

Potem zasiedli w około i długo do późnego wieczora o czymś rozmawiali.

X

Tym razem na zebranie obwodowego zarządu Ligi Morskiej przyszedł kilku nowych ludzi. Przyszedł przedstawiciel powiatowego zarządu ZMP, był też delegat Okręgu I.M. z województwa. Rozmawiali przed zebraniem z tym robotnikiem, co to kiedyś mówił o koblietach radzieckich, dowodzących statkami, i z paroma jeszcze członkami zarządu. Na zebranie to przyszedł również Walenty Sikora i ZMPowiec Jan Sędziak z jego wsi. Przynieśli z sobą niewielką wrzynkę, którą właśnie zaczęli rozpakowywać.

Prezes zganił zebranie, witając przybyłych gości. Gdy przyszedł Sędziak i Sikora, widnieć było, że nie bardzo wie, jak się do nich zwrócić.

(dokończenie na str 14)

NA NOWYCH DROGACH

O modelarstwie pisaliśmy już kilkakrotnie. Zamieszczaliśmy przy tym plany prostych lub skomplikowanych modeli, co spotykało się zawsze z wielkim zainteresowaniem wśród Czytelników. Na terenie całego kraju młodzież budowała swe modele według tych planów, często próbując nawet na podstawie zamieszczanych zdjęć i ilustracji — opracowywać samodzielnie inne ich konstrukcje.

Ale cel dydaktyczny, cel szkoleniowy modelarstwa nigdy nie mógł przybrać charakteru zorganizowanego i masowego, dopóki publikacje w pismach morskich nie zostałyby skoordynowane z planem organizacyjnym szkolenia w tym kierunku. Dotąd była to więc po prostu partyzantka.

Liga Morska wstąpiwszy na nowe tory swej pracy, realizując zadania postawione na Zjeździe Szczecińskim, przystąpiła już do uregulowania tego tak ważnego zagadnienia — i w tym celu, w sierpniu br. zorganizowany został w ośrodku szkoleniowym LM w Gdańsku na Ołowiance I Kurs Instruktorski Modelarstwa Szkutniczego.

Dział pływających modeli jachtów żaglowych wykonał trzydzie-

ści kilka jachtów typu „Brzdąc” w/g projektu inż. Czarneckiego — w technice wykonawczej z papier-mache, jako łatwej, taniej i dającej się szybko wykonać.

w/g planów inż. Tillera systemem „scharpie” (piaskodenka), ze sklejki oraz siedem typu „Merlin” (36) częściowo jako modele warstwicowe. Drobek ten, biorąc pod uwagę krótki czas trwania kursu, należy uważać za poważny.

Znacznie mniej liczna grupa modelarstwa motorowego wykonała cztery ślizgowce o napędzie na lotniczy motor spalinowy (z tego dwa duże) oraz dwa modele redukcyjno-pływające poławiaczy min typu „Czajki” z napędem na motorki elektryczne.

Pozostałe informacje o kursie zebraliśmy z toku rozmów z kursantami. Stwierdziliśmy z prawdziwą przyjemnością, że ci młodzi i weseli chłopcy, przeważnie ZMP-owcy rozumieją bardzo dobrze cel dla którego na kurs przybyli — że mimo wszystkich zastrzeżeń, odcienie ich wieku i przygotowania, będą w swych Okręgach LM według swych możliwości, dzielnymi propagatorami modelarstwa.

Pod koniec trwania Kursu Wydział Wyszko-

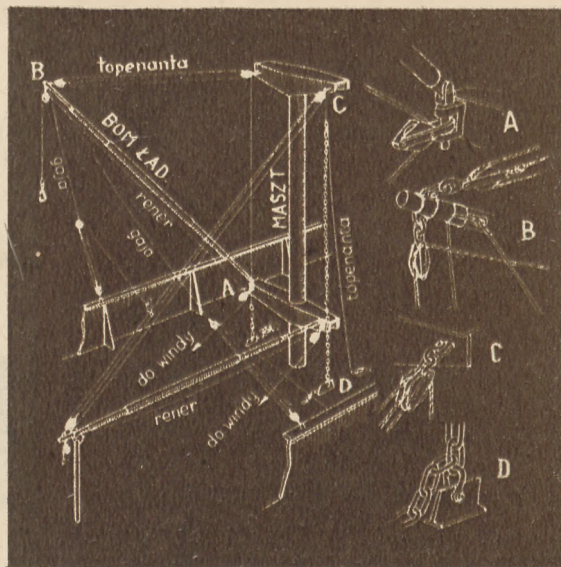
łowania na Ołowiance. Uchwalone na konferencji wnioski przedstawione zostaną Zarządowi Głównemu LM przez Wydział Wyszko-

łowania — by po ich zatwierdzeniu wejść w życie. Reasumując — modelarstwo skutnicze w Polsce znalazło się obecnie w sytuacji o jakiej nigdy dotąd nie mogło marzyć. Prawda, że zaczynamy właściwie od niczego, a raczej nawet obciążeni balastem niezbyt fortunnie dotychczas prowadzonych początków, — balastem, którego musimy się jak najrychlej pozbyć, aby przejść na nowe tory pracy. Ale czujemy pełne zrozumienie i poparcie naszej organizacji — Ligi Morskiej i wszystkich władz, interesujących się problemem szkolenia morskiego. Wiemy już częściowo nawet z doświadczeń, że modelarstwo skutnicze

zyskało silne podstawy organizacyjne, finansowe, a i kwestia materiałowa załatwiona zostanie w najbliższym czasie zadowalająco.

A więc początek został już dokonany. Teraz tylko czuć należy nad dalszym konsekwentnym realizowaniem wynisniętych zadań i postulatów.

Mgr M. BOCZAR



BOM ŁADUNKOWY

Każdy modelarz konstruując modele redukcyjne ma do czynienia z bomami ładunkowymi. Sprawiają one często niemały kłopot, zwłaszcza przy modelach budowanych w większej skali, dokładniejszych, nie bardzo wiadomo jak bomy zamocować i otaklować, zwłaszcza zaś kiedy nie wiadomo nawet do czego konkretnie one służą i jak pracują. Nie należy artykułki, uzupełniony zamieszczonym obok rysunkiem, powinien dać na to wyczerpującą odpowiedź.

Każdy nieomal statek handlowy zaopatrzony jest we własne urządzenia przeładunkowe, przy pomocy których może on załadować, walczyć, wyładowywać różnorodnie towary przede wszystkim drobnicę. Urządzeń tych używa się do przeładunku przy nabraniu (np. w razie braku lub niedostatecznej ilości dźwign portowych oraz do przeładunku dokonywanego w porcie lub na redzie z innych względów na inne jednostki pływające (np. lichtugi). Urządzenia przeładunkowe statków służą również do takich czynności jak podnoszenie pokryw luków, spuszczenie na wodę szalup itp. Dla tego ostatniego powodu oraz dla obsługi wodopławców, załadunku amunicji etc. — urządzenia podobne spotykane są również na okrętach wojennych.

Istnieją zasadniczo dwa rodzaje pokładowych urządzeń przeładunkowych: dźwigi, zbilżone wyglądem do portowych, choć oczywiście znacznie mniejsze i nie tak ruchliwe (patrz np. model chłodnicowca „Głazek” w 7—8 n-rze „Młodego Żeglarsza”) oraz powszechnie używane bom ładunkowe.

Łość i jakość pokładowych urządzeń przeładunkowych zależą od przeznaczenia oraz wielkości

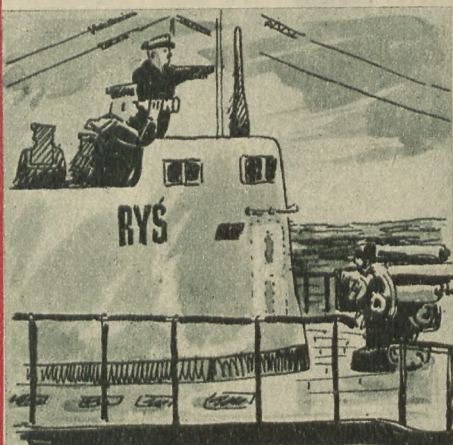
statku. Największą ilość własnych urządzeń przeładunkowych posiadają duże drobnicowce, przy czym jakkolwiek dźwigi pokładowe spotykane są coraz częściej — przeważają w wyposażeniu bomy ładunkowe. Łość bomów na oceanicznym drobnicowcu waha się od kilkunastu do kilkudziesięciu (np. „Kościerzka” posiada 24 bomy), przy czym rozmieszczone one są tak, aby każdy luk obsługiwać mogły przynajmniej dwa, a jeszcze lepiej cztery bomy.

Znacznie mniej bomów posiadają statki pasażerskie, przy czym bomy używane są tu głównie do przeładunku poczty i bagażu. Jednostki przeznaczone do przewożenia towarów masowych mają bomów za ledwie kilka, zwykle po dwa lub po jednym na luku Załadunek i wyładunek statków wożących towary masowe odbywa się prawie zawsze przy pomocy urządzeń portowych i bomy nie są tu tak potrzebne. Zresztą ich wydajność dorównująca przy przeładunku drobnicy wydajności dźwign portowych — przy towarach masowych jest minimalna. Dlatego też zdarzają się masowce, które własnych urządzeń przeładunkowych zupełnie nie posiadają. Nie posiadają urządzeń przeładunkowych również i zbiornikowce, poza jednym lub dwoma homami, służącymi do manipulowania ciężkimi końcówkami rurociągów, tłoczącymi ropę.

Nośność czyli zdolność dźwigu bomów ładunkowych jest bardzo różna i waha się od 1 do 180 ton. Interesującą przedstawia się zestaw bomów o różnej nośności na dużym drobnicowcu. I tak np. „Kościerzka” na 24 posiadane bomy posiada jeden ogromny 18-tonowy, służący do przeładunku lokomotyw, tendrów wagonów itp. Jeden 30-tonowy oraz 22 o nośności od 3 i pół do 15 ton.

(m-w)





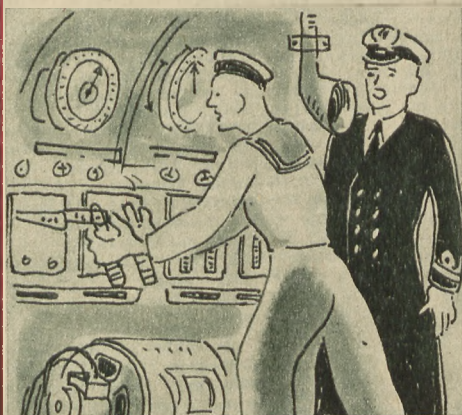
Na powierzchni okręt podwodny nawiguje podobnie jak wszystkie okręty nawodne. Napędzany jest silnikami spalinowymi. Urzeczywistnia się na powierzchni wody zawdzięcza zapasowi powietrza, zawartego w balastach, wielkich zbiornikach ciągnących się wzdłuż kadłuba. Oficerowie wachtowi i załoga pomostu znajdują się za ambrazurą kiosku, bezustannie obserwując horyzont i wypatrując nieprzyjaciela.



Wewnątrz naciskotrwalego kadłuba, mającego kształt cygara, życie płynie normalnym tokiem. Te same przywileje (np. korzystanie z jednej kuchni) i wszystkim równo grożące niebezpieczeństwa, stwarzają warunki najbardziej koleżeńskiego bytowania, jakie sobie można wyobrazić. Widoczne na rysunku grodzie — zamknięte przez wodoszczelne drzwi — są podstawową zasadą bezpieczeństwa okrętu.



Alarm bojowy! Na posterunki do zanurzenia załoga wachtą nawigacyjną schodzi do wnętrza kadłuba; jako ostatni opuszcza kiosk dowódcy, zatrzaskując za sobą wodoszczelny właz, ostatni nie zamknięty jeszcze otwór okrętu. Motory Diesla są zastopowane, uruchamia się motory elektryczne. Nie ma już żadnego połączenia ze światem zewnętrznym.

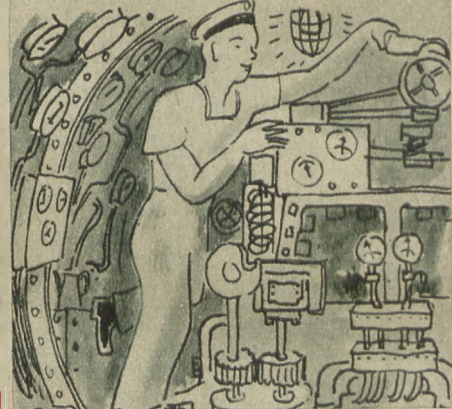
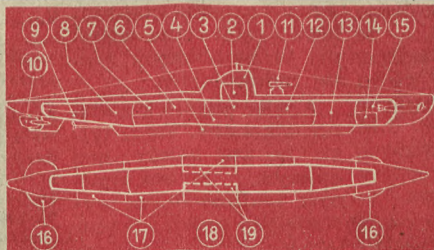


W płynącym na powierzchni okręcie podwodnym klapy dennie zbiorników balastowych są otwarte, zawory powietrzne — zamknięte. Woda nie wchodzi do balastów, gdyż ciśnienie znajdującego się w nich powietrza nie wypuszcza jej do wnętrza. W celu zanurzenia okrętu otwierają się zawory powietrzne; balasty dzikobowe i rurowe napełniają się wodą.

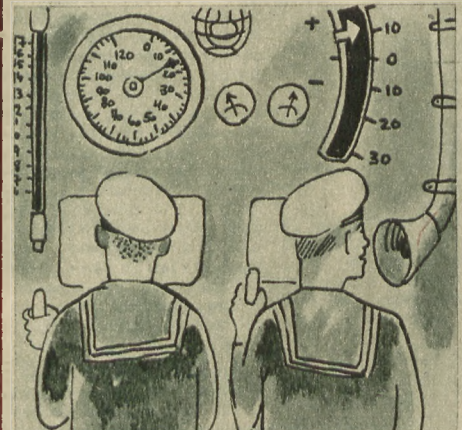
OKRĘT PODWODNY I JEGO ZAŁOGA

Jednym z najgroźniejszych i niezbędnych przedstawicieli floty wojennej — jest OKRĘT PODWODNY. Seria niniejszych rysunków ma za zadanie zapoznanie Czytelników w równie przystępny, jak — mamy nadzieję — ciekawy sposób, z budową, wyposażeniem i zasadami działania okrętu podwodnego, oglądanymi przez pryzmat skomplikowanych czynności, wykonywanych przez JEGO ZAŁOGĘ.

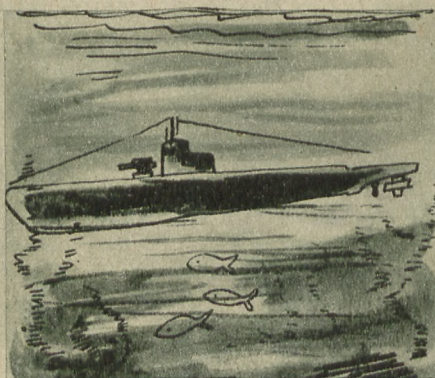
- 1) pomost; 2) kiosk; 3) centrala; 4) akumulatory; 5) stępka; 6) silniki spalinowe; 7) silniki elektryczne; 8) pomieszczenie rurowe; 9) zbiornik trymowy; 10) ster kierunkowy; 11) działło; 12) pomieszczenie środkowe; 13) magazyn torped; 14) zbiornik trymowy; 15) przedział torped; 16) stery poziome (głębokości); 17) balasty; 18) kadłub wewnętrzny (naciskotwały); 19) zbiornik regulacyjny.



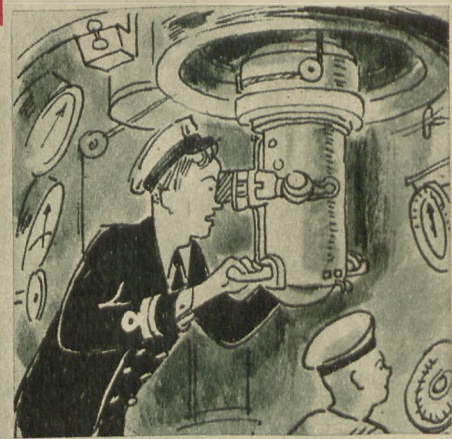
W przedziale maszyn rozpoczynają działać motory elektryczne, czerpiące energię z olbrzymich baterii akumulatorów, rozmieszczonych wzdłuż całego okrętu na dnie jego naciskotrwalego kadłuba. Dzięki nim okręt może ze zmniejszoną szybkością na przebieg około 24 godzin nawigować pod wodą. Później nalaadowanie baterii odbywa się za pomocą silników spalinowych podczas marszu okrętu na powierzchnię.



Skomplikowane przyrządy ułatwiają nawigowanie okrętu pod wodą. Widoczne na rysunku zegary, zwane manometrami, pozwalają kontrolować osiągnięte przez okręt podwodny zanurzenie oraz orientują w sterowaniu sterami poziomymi (głębokościowymi). Trym, czyli przechył okrętu na dziób lub rufę, kontroluje się przyrządem podobnym do wahadła.

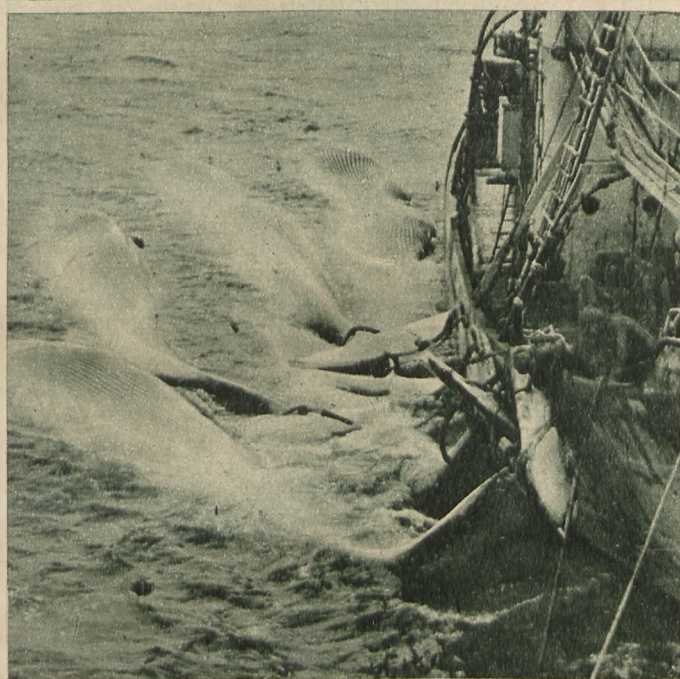


Równowaga okrętu podwodnego w zanurzeniu jest rzeczą bardzo subtelną i stanowi główny czynnik bezpieczeństwa okrętu pod wodą. Równowagę tę utrzymuje się przy pomocy sterów głębokościowych, których działaniem uzupełnia się napełnianiem lub opróżnianiem balastów dodatkowych (trymowych), w miarę stwierdzania trymu okrętu pod wodą.

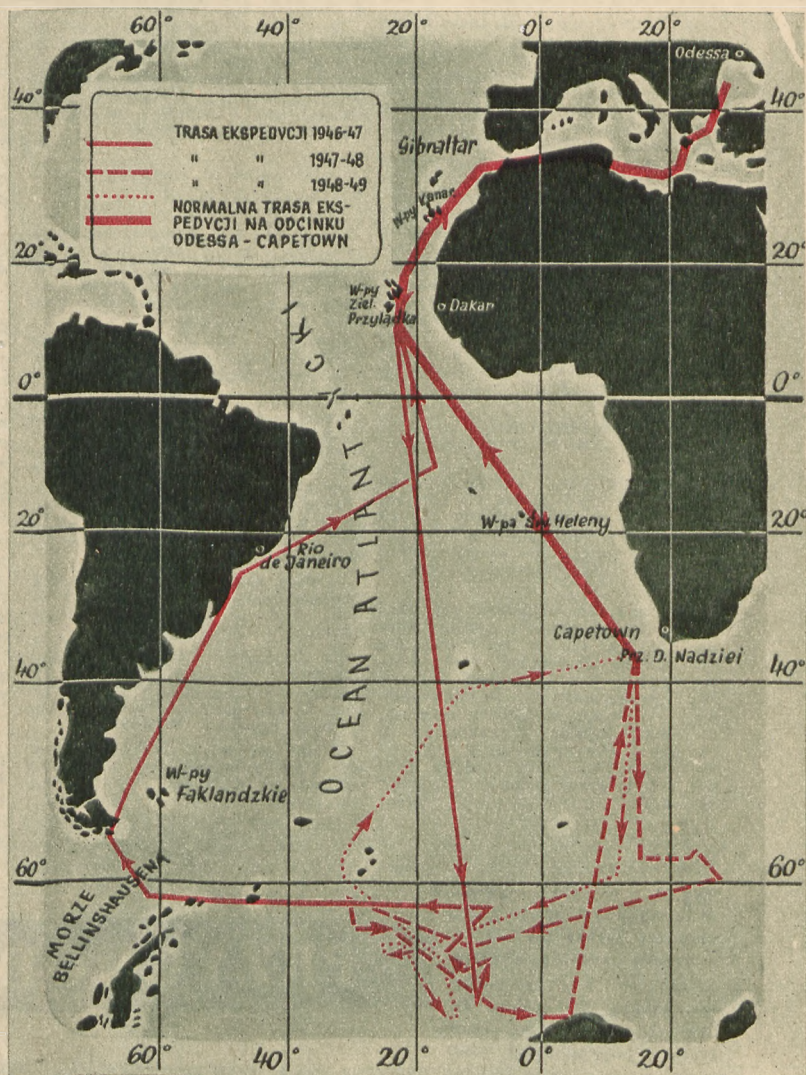


Przy przeciętnym zanurzeniu na około 15 metrów istnieje związek optyczny z powierzchnią: oko peryskopu wytykane przez wodocę, jedynego człowieka, który może widzieć co się dzieje na powierzchni wody. Wytknięcie peryskopu połączone jest jednak z pewnym niebezpieczeństwem, gdyż pozostawia on na wodzie ślad torowy. Wysuwa się go więc tylko w konieczności, np. podczas celowania całym okrętem do strzału torpedowego.

SZLAKIEM RADZIECKIEJ SŁAWY



Wieloryby tylko zewnętrznie są podobne do wielkich, niezgrabnych ryb. W rzeczywistości należą one do gatunku zwierząt ciepłokrwistych, oddychają płucami, rodzą żywe potomstwo i karmią je „własną piersią”. Wieloryby — to największe zwierzęta świata. Długość ich dochodzi do 33 metrów, a waga do 150 ton. Równa się to wadze 30 słoni lub 2.500 ludzi. Serce wieloryba waży około 800 kg, a język 3 tony. Nie ma na świecie istoty żywej, któraby mogła dorównać wielorybowi pod względem wielkości, ciężaru lub siły. A jednak człowiek zwyciężył wieloryba.



C hłodne i niegościnne są wody dalekiej Antarktydy. Odważnych żeglarzy witają one prawie zawsze silnymi sztormami, gęstą mgłą i pływającymi górami lodowymi. A jednak ani sztormy, ani mgła, ani góry lodowe nie odstraszały radzieckich wielorybników od zapuszczania się w tamte strony i przebywania przez długie miesiące w pobliżu brzegów Antarktydy — szóstej części świata odkrytej 130 lat temu przez znakomitych rosyjskich żeglarzy — Bellinghausena i Łazariewa.

Corocznie statki radzieckiej floty wielorybniczej „Sława” opuszczają swój macierzysty port — Odesę, udając się daleko na Południe w pogoni za wielorybami. Wielkimi osiągnięciami może się pochwycić Związek Radziecki na tym odcinku, szczególnie w dziedzinie unowocześnienia techniki połowów.

„Sława” — to olbrzymi statek — przetwórnia o wyporności 30 000 ton. To już

właściwie nie statek, a prawdziwa fabryka na oceanie. Gdy tylko któryś z ośmiu myśliwskich kutrów wielorybnych, jakimi rozporządza „Sława” przyholowuje zabita przez siebie ofiarę — silne, stalowe liny wyciągają cielsko wieloryba na obszerny pokład. Tu wieloryb zostaje pokrajany na części, te zaś z kolei wędrują do potężnych gardzieli maszyn do mielenia, umieszczonych pod pokładem „Sławy”. W specjalnych kotłach wytapia się tu wysokogatunkowy tłuszcz, z mięsa zaś wyrabia się doskonałe konserwy.

Ciężka i odpowiedzialna jest praca radzieckich wielorybników. Z dala od ojczyzny wykonują oni powierzone im przez naród zadania, dostarczając swemu krajowi dziesiątki tysięcy ton wysokogatunkowego tłuszczu i przyczyniając się tym samym do wzrostu pokojowej siły i potęgi Kraju Rad.

(jg)

KRONIKA LIGI MORSKIEJ

WIELKIE ZMIANY NAD MAŁĄ RZECZKĄ

(dokończenie)

Kurs żeglarski L.M. dla kobiet

W Śródlądowym Ośrodku Szkoleniowym L.M. obok kursów dla młodzieży męskiej odbył się pierwszy w dziejach polskiego żeglarskiego kurs dla kobiet — działaczka młodzieżowych L.M. Był on prowadzony przez instruktorki-kobiety.

W okresie trwania kursu prowadzono intensywne szkolenie fachowe w zakresie wiedzy marynarskiej pracy organizacyjnej i społecznej w L.M. Na łodziach wioślarstwo-żaglowych i jolach żaglowych członkinie L.M. praktycznie poznały sporty wodne. Kursantki — córki robotników i chłopów, powiększają nam młody, morski aktywność i niewątpliwie przyczynia się do szerszego zainteresowania kobiet w Polsce Ludowej, sprawami morskimi.

REGATY WIOŚLARSKO-ŻAGLOWE W MIKOŁAJKACH

W czasie rejsu szkoleniowego floty L.M. z Głębka do Rucian, odbyły się w Mikołajkach regaty szalupowo-wioślarskie i żeglarskie. W regatach wzięły udział jednostki Ligi Morskiej, AZS i CWKS.

W regatach wioślarskich szalup pierwsze miejsce zajęła załoga L.M. na Ds 45 ze sternikiem kol. Zdziko Januszem. Kol. Zdziko Janusz jest „starym” aktywnym uczestnikiem Marynarskiego Pow. Org. Służba Polsce i był wraz z innymi przodownikami „S.P.” przyjęty przez

Prezydenta ob. Hosiława Bieruta w Belwederze.

W biegu żeglarskim szalup pierwsze miejsce zdobyła załoga Ds 49 również z Ligi Morskiej. Regaty jachtów wygrał AZS na jachcie „Sowa”. Regatom przysięgała się ludność miejscowa oraz liczni czasowicze.

Oddział sportów wodnych Ligi Morskiej przy pracy

Dnia 17 bm. odbyło się nadzwyczajne walne zebranie Jacht-Klubu „Gryf”, na którym zebrani powzięli decyzję o przekształceniu się w Oddział Sportów Wodnych Ligi Morskiej.

Zebranie zagal v-komandor Goerst witając obecnych i powołując prezydium.

Następnie v-komandor Goerst przedstawił cele nadzwyczajnego zebrania Jacht-Klubu „Gryf” stwierdzając, że Jacht-Klub włącza się również do akcji masowego szkolenia w sportach wodnych, prowadzonego przez Ligę Morską. Zdał on również sprawozdanie z ostatnich trzech miesięcy pracy Klubu.

Z kolei skarbnik Zarządu Okręgowego L.M. wygłosił dłuższy referat o Lidze Morskiej i jej zadaniach w Polsce Ludowej.

Po dyskusji zebrani powzięli uchwałę, iż Jacht-Klub „Gryf” włącza się na podstawie § 49 statutu L.M. do Ligi Morskiej jako Oddział Sportów Wodnych.

Walne zebranie powzięło decyzję upoważniającą dotychczasowy Zarząd do dalszego kontynuowania pracy.

— I... witam również młodych obywateli z powiatu — powiedział w końcu.

Oni tymczasem rozpakowali wykończony już, lśniący nową farbą model kutra rybackiego i postawili go na stole. Niezbyt udany model żaglowca wyglądał przy nim jeszcze niegrzecznie.

— Działające obrady — ciągnął dalej prezes — poświęcone są sprawie kadr. Głos ma...

— To ja już to powiem pokrótce — zaczął ów starszy robotnik — Mówiliśmy, że nie ma kadr.

Kadr tych nie widzieliśmy. Mówiliśmy, że nie może być ośrodka turystyki i sportów wodnych, bo za płytka woda, że nie może być ośrodka modelarskiego, bo nikt statku nie widział. Tymczasem pięciu chłopaków z jednej wsi naszego powiatu potrafiło pokonać i to, że woda za płytka, i to, że nie widzieli statku. Zbudowali swój „przekład do wioślowania”, w przekonaniu, że oni, chłopacy synowie, będą wioślować na prawdziwej morskiej łodzi, i potem żądali dowodów prawdziwości morskimi statkami. Tej możliwości nie potrafili zobaczyć nasz obwodowy zarząd L.M. Dlatego nie dostrzegł też i kadr w naszym powiecie.

A dlaczego tak było? Bo niektórzy ludzie u nas nie pojęli słów Prezydenta Bieruta, że „my” to nie tylko wspaniały świat, lecz

przede wszystkim to wielki teren pracy. Tak sam, jak fabryki i kopalnie, i tak samo stanowiący własność jednego prawowitego gospodarza: ludu pracy, robotników i chłopów. I ludzie ci nie pojęli, że właśnie gospodarka na morzu należała do synów tych chłopów i robotników, a nie do garstki prawdziwych, czy nie prawdziwych „specjalistów” i młotników „romantyki” morza. Dlatego też nie mogli, a może i nie chcieli dostrzec nowych kadr w naszym powiecie.

— Jak to myślimy nie chcieli? — zapytał się prezes, zaczynając się zdenerwowania. Jakże — Myślimy wszystko, wszystko robili w najlepszej wierze. Tylko, proszę ohywateli, w trosce, w poczuciu odpowiedzialności... doceniając doniosłość zagadnienia nie można było postępować pochopnie. A jeśli dzisiaj praca nasza jest niedoceniona — zakończył wodząc spójrzaniem po zebranych i oczekując głosów sprzeciwu — to najlepiej będzie, jeśli zrezygnuje ze swego stanowiska, które...

— I my też tak myślimy, że to będzie najlepiej — rozległo się na sali.

Przed Walkiem Nikorą i jego kolegami otworzyły się na ościerni drzwi szkolenia morskiego.

JULIUSZ ZNAMIEROWSKI

No, w tym tygodniu przychodzi dźwig i wyciągamy jachty na ląd — oznajmia kapitan przystani klubowej i z tymi słowami kończą się piękne dni żeglugi „pod białymi skrzydłami” napelnionymi własnym, a szczerząc się smutne dni pracy nad konserwacją całego sprzętu.

Jak winny wyglądać te wszystkie prace przy konserwacji sprzętu, aby jacht był zdolny do żeglugi jak najdłuższej i swym wyglądem zasługiwał zawsze na nazwę jachtu?

Co zapowiedzi kapłana, że dźwig już zamówiony, przystępujemy do remontowania jachtu, tzn. zdejmujemy maszt wraz z całym olinowaniem. Maszt przenosimy do pomieszczenia magazynowych. Nam kadiub zostaje wyciągnięty przez dźwig na kajo, osadzony na samolotach i zalewany od mostów finansowych wędłoję do hangaru lub przykryty szczelnym daszkiem, wypadku stwierdzenia wylabiepczających przed opadami, pozostaje przez siebie na nabrzeżu.

Dalsze prace podzielimy na trzy części: konserwację żagli, masztu i samego kadłuba.

Zaczniemy od ŻAGLI. Wyważone na powietrzu w

PRZYCHODZI DŹWIG...

stoneczny dzień, żagle przegładamy gruntownie i naprawiamy wszelkie uszkodzenia, jak również młej, gdzie żagle po sezonie pracy jest słabszy. A następnie przysysyamy na nowo rakasy, szluzgacze, karabiny, sprawdzamy u mocowania remizek i rogu faliowego. W wypadku braku maszyn do szycia żagli, poważniejsze reperacje powierzamy żaglomistrzowi. Wyważone i zreperowane żagle składamy starannie i umieszczamy w nieprzemakalnym worku. Każdy worek winien mieć napis orientujący, jaki żagle i z jakiego jachtu pochodzi. W czasie zimy należy parę razy sprawdzić stan żagli w workach i w wypadku stwierdzenia wylabiepczających przed opadami, pozostaje przez siebie na nabrzeżu.

MANST po przeniesieniu go do magazynu rozbieramy, tzn. zdejmujemy ze wszystkich liny, przyczepiając do każdej deszczulkę z

smarnujemy lekko towotem, szelki. Wykonania tej pracy roślinne suszymy. Wszelkie okucia, bloki i łożyska rozkładamy, do szelki sprawdzając, a no jest potem usunąć nawet cykliną. Spuszczamy z żagla wodę wyjmujemy zbiorniki, wymiatujemy pompy. Goly kadłub pokrywamy daszkiem i tak pozostaje do wiosny. Przygotowując wiosną do pracy zdejmujemy daszki i zaczynamy od zeskrobania farby, która odpada. Szczeliny między plankami uszczelniamy na nowo gremplem, potem szpachlujemy. Jeżeli jacht posiada już zhyt grubą warstwę farby — usuwamy ją bądź opalając palnikiem, bądź smurujemy na 24 godzinny preparat składający się w 2/5 z mydła i w 3/5 pokostu po 24 godzinach farba łatwo daje się usunąć. Z kadłubów mahoniowych zeskrobujemy lakier cykliną i od razu cienko pokostujemy, aby w razie deszczu mahoni nie zezarniał w miejscach wszystkich części podwodną, zacieków. Szpachlując nasuując przyrośnięte mu-

łowa musi być zawsze kładzona na lekki podkład pokostu, gdyż inaczej odpadnie. Na malowanie wybieramy dzień stoneczny, przy temperaturze co najmniej +100. Malujemy cienką warstwą dwa do trzech razy, czekając z powtórny malowaniem, aż poprzednia warstwa farby wyschnie. Pokład uszczelniamy gremplem, a następnie szpachlujemy szpachlą. Najlepszym sposobem uszczelnienia pokładu jest obicie go woskowanym płótnem, a następnie pomalowanie. Sprawdzamy urządzenie wnętrza, odnawiamy je, wmontowujemy zbiorniki na wodę i oczekujemy, aż znów kapitan przystąpi oznajmi:

— No, w tym tygodniu przychodzi dźwig i spuszcza jachty na wodę. Konieczny wówczas pościel. sznie wszelkie prace, na parę godzin przed opuszczeniem jachtu na wodę malujemy część podwodną patentem przeciw obrastaniu przez morskie żyłatka i znów zaczynamy wesołe dni żeglugi pod białymi skrzydłami.

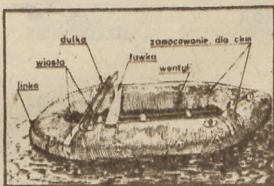
BARBARA THOMA

FORSOWANIE RZEK

ODPOWIEDZI
REDAKCJI



Jest świt... Przeciwniegi brzeg rzeki rysuje się szarą ilnią za tumanem rozścielonych nad szuwarami mgieł. Gdzieś opodal odezwał się nagle ptak. I znowu wokół zapanała cisza. Na tamtym brzegu znajduje się nieprzyjaciel. Rzeka musi zostać sforsowana, przeciwniegi brzeg opanowany. Zaraz powinna rozpocząć się przygotowania zawczasu akcja desantowa...



prawowym, oraz porą roku, przeprawy dzielmy na: desantowe, czołowe, mostowe, przeprawy wpław, w bród i po lodzie.

Przeprawa po lodzie jest zasadniczym sposobem przeprawy wojska w warunkach zimowych, przeprowadzić się po lodzie mogą wszystkie rodzaje broni. Przy dostatecznej grubości lodu plechota przeprowadza się normalnie, inne rodzaje broni przeprowadzają się przy pomocy specjalnie ułożonych nawierzchni z desek, żerdzi, okrągłaków itd. Najmniejsza grubość lodu po którym można się przeprowadzić wynosi 4 centymetry.

Przeprawa wpław stosowana jest jedynie na wąskich rzekach (o szerokości do 60 m) o słabym prądzie.

Wpław przeprowadzają się ludzie i konie przy czym temperatura wody nie może być mniejsza niż 10 do 12° C.

Zasadniczym sposobem przeprawy wojska ze sprzętem na płytkich rzekach (głębokość od 0,6 m do 1 m w zależności od szybkości prądu)

du) jest przeprawa w bród.

Największą zdolność przelotową zapewnia przeprawa mostowa tj. przeprawa przez rzekę po zbudowanym ze środków etatowych lub stałym moście. Normalna nośność mostów wynosi od 6 — 60 ton. Przy forsowaniu rzek stosuje się głównie mosty pontonowe budowane ze środków etatowych jak również z materiałów podręcznych. Kładki buduje się na rzekach o szerokości nie przekraczającej 120—180 m i o prądzie do 1 m/sek.

Innym rodzajem przeprawy przez rzekę jest przeprawa czołowa, w której środkami przewożymy się członami budowane z łodzi zarówno etatowych jak i podręcznych, z pontonów, beczek itp., z pomostem w zależności od posiadanych sprzętu. Człon napędzane są przy pomocy silników przyczepnych lub holowane za pomocą holowników, mogą się one poruszać również przy pomocy liny przeciągniętej przez rzekę. Przeprawa na wioślach możliwa jest jedynie przy słabym prądzie.

Najcharakterystyczniejszym rodzajem przeprawy jest przeprawa desantowa. Stosuje się ją wówczas gdy czas lub środki nie pozwalają na zorganizowanie innego rodzaju przeprawy. Jako środki przeprawowe stosuje się tutaj tratwy z materiałów etatowych i podręcznych (na rzekach o słabym prądzie i przy szerokości nie przekraczającej 100 — 120 m) oraz łodzie i pontony (patrz rys.) na średnich i szerokich

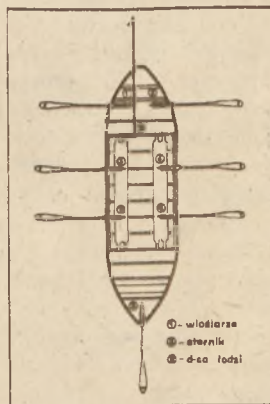
rzekach. Przeprawa odbywa się na wioślach, za pomocą silników, wzdłuż liny, za pomocą bosaków.

W celu zamaskowania przeprawy w warunkach bojowych poza stosowaniem przepraw pozornych stosuje się na szeroką skalę zasłony dymne. Należy tutaj rozróżnić dwa oddzielne działania dymów, a mianowicie oślepienie nieprzyjaciela i maskowanie działań własnych. przy czym w obu tych wypadkach dym może jednocześnie i maskować i oślepić.

W czasie przeprawy zasłona dymna winna być wytworzona co najmniej na szerokości dwukrotnie przekraczającej szerokość właściwego frontu forsowania.

Postarałem się dać tutaj krótki przegląd oraz charakterystykę najczęściej stosowanych rodzajów przepraw, co rzecz jasna nie wyczerpuje całokształtu zagadnienia, które samo w sobie jest bardzo szerokie i rozległe.

KMDR PPOR.
E. FEDOROWICZ



Łódź gumowa (u góry i ponton (po prawej u dołu) to podstawowe i najczęściej używane rodzaje sprzętu służącego do forsowania rzek.

Karol Zimnyski — Wrocław, Czechosłowacka Żegluga na Odrze, Drąszew Władysław — Kolonia — Wysłałamy Wam Informator PCWM, w których znajdziecie wszelkie dane, odnośnie rodzajów istniejących szkół morskich i warunków przyjęć. Narodowość czechosłowacka nie stanowi żadnej przeszkody w przyjęciu do którejkolwiek ze szkół morskich.

Dobrzyński Marian i Warka — Oświęcim, Smolak Andrzej — Gniezno — Informator PCWM, jak już kilkakrotnie pisaliśmy, wysyłamy po nadesłaniu znaczka pocztowego za 5.— zł.

Zimmer Czesław — Poznań — Niestety uszkodzone oko wyklucza możliwość przyjęcia do Marynarki Wojennej jak i do szkół morskich. Odnośnie prawa noszenia munduru żeglarskiego — to jako członek klubu żeglarskiego macie do tego prawo. Rodzaj oznaki na czapkę — ustala każdy klub dla siebie. Stopnie żeglarskie oznaczają się na rękawach czarną taśmą; dotyczy to jednak dopiero stopni oficerskich.

Koch Halina — Częstochowa, Adamczyk Zdzisław — Suchedniów, Piotrowski Tadeusz — Bydgoszcz, — Danych, o które zapytaliśmy, podać Wam nie możemy, gdyż stanowią one tajemnicę wojskową.

Kasprzak Witold — Warszawa — Informator wysłałamy. Państwowa Szkoła Żegluga Śródlądowej mieści się w Elblągu, ul. Związku Jaszczurczego Nr 22.

UWAGA PRENUMERATORZY

W związku z przejęciem kolportażu i prenumeraty naszego pisma przez PPK „Ruch” komunikujemy, że w celu uniknięcia przerw i opóźnień prosimy prenumeratorów o wpłacenie należności na prenumeratę, najpóźniej do dnia 30 każdego miesiąca poprzedzającego miesiąc prenumeraty. Za datę nadania wpłaty uważa się datę stempla pocztowego na pokwitowaniu. Wpłaty należy dokonywać bezpośrednio na konto P.K.O. 1-18848/110 „Morze” PPK „Ruch”, Dyrekcja Prenumeraty, Warszawa.

Na odwołanie blankietu należy wyraźnie napisać imię, nazwisko i adres zamawiającego oraz podać Rość zamówionych egzemplarzy, określić jakiego rodzaju, czy jest to przedłużenie dotychczasowej, czy też nowa prenumerata.

Warunki prenumeraty:
kwartalnie 70.—
półrocznie 140.—
rocznie 280.—
Jednocześnie komunikujemy, że Administracja pisma mieści się Warszawa, ul. Włoch 19.

PORTOWE ŚWIATŁA ŁŚNIA...



„Szary świt wpełzał przez brudne szyby tingel-tangli. Uszamiłające dźwięki tanga odbijały się od ścian. Krwawy Jim tańczył eklektyczne holero. Nie wiedział, że to ostatni tańiec w jego życiu. W dali ryczały syreny statków...”

Westchnęłam. Co za piękna książka. Jakże bujne, fantastyczne i tajemnicze musi być życie portu. Pod wrażeniem przeczytanej książki wyszłam na miasto. Bezwiednie skierowałam swe kroki w stronę dzielnic portowej. Miasto tętniło życiem. Autobusy, auta, trolleybusy, ludzie śpieszący z pracy. Powoli zapalały się latarnie, oświetlały sklepy wystawy...

Jestem już na miejscu. Szukam krzykliwych lokali, przewracających się, pijanych marynarzy. Nic... cisza, tylko w dali błyszczą światła portu, ryczą „książkowe” syreny. Specjalna, zaczęłam przechodzić nareszcie „korytarz” krokiem wilka morskiego.

— Przepraszam pana — to zdaje się ulica X...!

— Aha, a ho co! — Proszę pana, czy mógłby mi pan wskazać, gdzie znajdują się tutaj te słynne lokale: „Pod tańczącą łwem”, „Continental”, „Pod złotym okrętem”!

Właśnie proszę pana chciałabym zobaczyć jak... „Wilki” spojrzeli na mnie jak na wariatkę. — Obywatelka, przepraszam, dziękuję... — spytał. — Przecież mi się nagle zrobiło i zaczęłam tłumaczyć, że przecież chciałam tylko poznać to „noce życia” w porcie, folklor i w ogóle...

— Było to kiedyś, było — rozmarzył się nagle „wilk” — coś pamiętam. Przejdę po tej ulicy nie było można. A jak przychodziła się bota, to z dziesięć razy karetka pogotowia musiała o bracać. A najgorsze to już byli ci, co to mieli te, no... jak ją tam... kulturę atlantycką. Ile to razy przyskakiwały tutaj szyby... Oj obywatelko, to były czasy!

Tu „wilk” ciężko westchnął.

— No, a teraz — spytałam — czy to zabronione!

— Widzę, że obywatelka naprawdę chyba, przepraszam za pardon, urwała się z tamtego świata. Toż rozjeżdżycie się. Spodziewałam się, że będziecie chcieli wsłuchać tu popularniaka pod świetlik wody sodowej! Do tego... w soboty nie dają, pierwszego i piętnastego też nie. A zresztą chłopcy przestali pić, bo

by ich zaraz koledzy wyśmiali i na oślej tablicy wywiesili. A do pracy trzeba punktualnie, nikt przecież za bumelanta nie chce zostać. Tak, obywatelko — zmienili się czasy, zmienili. — I oddali się chwilowym krokiem, mówiąc coś tam jeszcze swym osobliwym żargonem marynarzskim, który dziwnie przypominał Czerniaków i Wołkę...

Zostałam sama. Rozjeżdżałam się w koło i zobaczyłam ciche ulice, czyste, przyjemne gospody. Tak... zmienilo się życie. Zmienili się i ludzie. Oby zmienili się także, niektórzy autorzy, wydawcy, a najważniejsze kierownicy księgarń, którzy na swoich półkach pleczolowicie przechowują bzdurowe tracące nie tyle myśkę, ile karygodną opieszałość.

A przy tym — niech znikną wreszcie z półek księgarskich opowiadania o „tingel-tanglach” o krwawych Jimach i Johnach. Niech zniknie kłamstwo o naszych portach, o naszych marynarzach, budujących nowe spokojne życie.

(ao)

SZACHY NA MORZU

Turniej szachowy marynarzy radzieckich, zorganizowany przez towarzystwo sportowe „Wodnik” trwał 120 dni.

Uczestnicy turnieju — szachiści 25 statków, żeglujących na Morzu Bałtyckim, Czarnym, Kaspijskim, po Oceanie Spokojnym itd. przekazywali posunięcia drogą radiową.

Podczas turnieju uczestnicy przebyli wiele mórz i oceanów, lecz partie szachowe nie zostały przerwane ani na jeden dzień.

Po uporczywej walce zwyciężyli szachiści okrętów Morza Czarnego.

...I ślad po nim zaginął



Rzecz dzieje się w roku 1920, w końcowej fazie wojny interwencyjnej w Związku Radzieckim. Noworossyjsk znajduje się jeszcze w posiadaniu wojsk Denikina, ale sytuacja jest krytyczna i białogwardziści przygotowują ewakuację miasta drogą morską. Jednym z wykorzystanych do tego celu statków jest pasażerski parowiec „Orzeł”. Jego kapitan sprzyja władzy radzieckiej, jednakże pod presją białych, którzy z zimną krwią rozstrzelują część załogi statku, zmuszony jest wyprowadzić statek z portu. „Orzeł” wyszedł na morze i jest to ostatnia o nim wiadomość: od tam nikt więcej statku nie ujrzał i wszelki ślad po nim zaginął...

Powyższy wątek stanowi treść opowiadania, jakie w dziesięć lat później ukazuje się w odcinkach na łamach piśmiennictwa „Epronowiec”. Z obywatelką zainteresowaniem śledzą tę opowieść nurkowe jednego z radzieckich statków ratowniczych, i ciekawość zbieg okoliczności sprawia, że w kulminacyjnym jej momencie otrzymują polecenie wypłynięcia na morze i podjęcia poszukiwań zatopionego statku, którym ma być zaginiony „Orzeł”.

Wersja ta potwierdza się, gdy po wielu trudach nurkowie odnajdują zatopiony statek i wydobywają jego papiery. Z papierów tych nurkowie, wśród których znajduje się syn kapitana „Orla”, poznają dzieje statku do chwili jego zatonięcia. Bohaterski kapitan Czysliakow postanowił wydrzeć statek z rąk białogwardzistów, zatapia więc go po zabezpieczeniu oliwą urządzeń maszynowych, w nadziei, że odnaleziony i wydobyty z dna morza „Orzeł” służyć będzie Związkowi Radzieckiemu. Przewidywania jego znajdują potwierdzenie, a ukoronowaniem zasług dzielnego kapitana jest nazwanie wydobytego statku jego imieniem.

Ciekawa pointa akcji polega na tym, że autorem opowiadania umieszczanym na łamach „Epronowca” okazuje się lekarz pokładowy statku ratowniczego, z pokładu którego nurkowie wydobywają „Orla”, i że dopiero wydobyte papiery okrętowych i poznanie tajemnicy zaginięcia „Orla” umożliwia autorowi dokończenie jego frapującej opowieści.

Film „S/S „Orzeł” zaginął” nakręcony został w roku 1940 przez wytwórnię Sojuzdetfilm. Jego ciekawa treść i zawarte w niej akcenty dydaktyczne, zwarta konstrukcja i doskonałe sceny z akcji podwodnej, która wypełnia znaczną część filmu, pozwalają zaliczyć go do rzędu dobrych filmów morskich, godnych polecenia szczególnie dla młodzieży.

Jeszcze do obsłużenia dwa telefony.

Pierwszy pan z kolejki z lewej strony:

— Proszę pani, czy na sobotę...

Pierwszy telefon dzwoni, panią podnosi słuchawkę, przeprasza pierwszego pana z lewej kolejki:

— Orbis — Gdynia, słucham...

— ... — długo, długo słucham...

— Co!!! Ale, co my teraz zrobimy! Przecież centrala nadesłała kartę diagramową na wagon sygnalny na 48 miejsc i wszystkie są sprzedane! Jak mogą przysłać wagon z 24 miejscami sygnalnymi, to chyba pomyłka...

— ... — długo, długo słucham...

Nie. Nie nie poradzę. Wszystkie miejsca sprzedane. Nie wiem kto zawinił i nie wiem co macie ze wszystkich pasażerami robić — odkłada słuchawkę.

Pierwszy pan z lewej kolejki ponawia pytanie:

— Proszę pani, czy na sobotę może dostać...

Drugi telefon dzwoni, paniąka przeprasza znowu pierwszego pana z lewej kolejki:

— Orbis — Gdynia, słucham...

— Pociąg do Warszawy... Zaraz panu podam...

— Proszę pani, czy mogę dostać bilet do wagonu sygnalnego III-ej klasy na sobotę, na pociąg...

Pierwszy telefon nie dał mi jednak skończyć i zadzwonił, Paniąka podnosi słuchawkę:

— Orbis — Gdynia, słucham...

Drugi telefon zadzwonił, paniąka przeprasza na chwilę pierwszy telefon i podnosi słuchawkę drugiego telefonu:

— Orbis — Gdynia, słucham...

Pierwszy pan z lewej kolejki kończy pośpiesznie:

— ... odchodzący o godzinę 20,35 do...

Pierwszy pan z prawej kolejki:

— Niech pani rzuci te telefony, przecież jedna osoba nie może się rozewrzeć gdzie kierownik...

Przecież to już w pół do dwunastej... Paniąka do słuchawki drugiego telefonu z przerażeniem i błaganiem o litość w oczach w stronę kolejki:

— Co!!! Samolot odlatuje od dzisiaj pół godziny wcześniej! To za półtorę godzinę odlot, a pasażerowie nie wiedzą... No, parę minut czekania nas nie zbawi, nikt nie zdąży, miejsca wszystkie sprzedane... Nie mogliście zawiadomić przed sprzedażą biuletowi... Nie, nie mam głowy i nie wiem kto to będzie płacił...

Odkłada słuchawkę i podnosi słuchawkę pierwszego telefonu, ale ktoś tam zemdlał czekając i nie odpowiada. Pierwszy pan z lewej kolejki zaczyna znowu swoje pytanie w temple dwóch karabinów maszynowych:

— Proszę pani bilet sygnalny III-ej klasy na sobotę do Warszawy...

— Niestety nie ma już wolnych miejsc, na żaden pociąg do Warszawy. Pierwszy pan z lewej kolejki mdleje z wyjątkiem po 4-ro godzinnym czekaniu i braku słów.

Pierwszy pan z prawej kolejki:

— A ja proszę panią bilet na samolot na...

Pierwszy telefon dzwoni, paniąka podnosi słuchawkę:

— (patrz wyżej). (bt)

„W ORBISIE”

DŁUGA lada i za nią zmęczona twarz paniąki, a przed nią i przed nią 50 osób ustawionych w wachlarzową kolejkę: z prawej — nieszczyśliwi, którzy chcą swe życie powierzyć samolotowi, a z lewej — podobni, ale z cierpliwością czekający na wykupienie biletów do wagonów sygnalnych. Paniąka za ladą ma smutne oczy i

