

MORZE



CENA
75 gr.

TREŚĆ: 33. Rocznica Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej ● Zbrodniarze w mundurach ● Ludzie wielkiego Planu ● Pod żaglami „Młodej Gwardii” do NRD ● „Aurora” — okręt Rewolucji ● „Dar Pomorza” powraca z Odessy.

NR 11 LISTOPAD 1950

Najtrwalsza, PRZYJAŹN

Kiedy znów, jak przed rokiem 1914 i przed 1939, dymią kominy fabryk Kruppa, kiedy na Korei giną dzieci, kobiety i starcy bestialsko mordowani przez żołdaków odradzającą się pod amerykańskim sztandarem faszyzmu, oczy prostych ludzi całego świata z ufnością i wiarą patrzą na niezwykłą twierdzę postępu, sprawiedliwości i pokoju — ZSRR.

Masy pracujące Polski zdają sobie dobrze z tego sprawę i doceniają, co zawdzięcza nasz ludowa Ojczyzna Związkowi Radzieckiemu i bezpośrednio Józefowi Stalinowi. Dlatego też miesiąc pogłębienia przyjaźni polsko-radzieckiej, pokrywający się z rocznicą Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej znalazł tak szeroki oddźwięk w całym społeczeństwie naszego kraju.

Podstawy naszej przyjaźni ze Związkiem Radzieckim są najtrwalsze, jakie tylko być mogą, są wiecznotrwałe, bo wywodzą się z ustrojów obu państw, bo opierają się na szczerzej, proletariackiej, internacjonalistycznej solidarności narodu polskiego z narodami Związku Radzieckiego, bo gwarantują skuteczną obronę przed wilczyimi apetytami angloamerykańskiego imperializmu, któremu przewodzi hyeny wielkiego kapitału Wall-Street. Podstawy naszej przyjaźni wywodzą się ze wspólnej socjalistycznej ideologii mas ludowych obu krajów. Idee Lenina i Stalina, idee wyzwolenia społecznego i politycznego ludów, idee socjalistycznego rozwoju narodów, przyswiecają tej naszej przyjaźni niegasnącym blaskiem. Polskie masy ludowe osiągnęły wyzwolenie narodowe i społeczne dzięki pomocy Związku Radzieckiego, dzięki rozbiciu faszyzmu hitlerowskiego przez bohaterską Armię Radziecką, dzięki temu, że opierając się o tę pomoc, naród polski, pod przewodnictwem klasy robotniczej, zaczął w Polsce realizować wielkie idee Lenina i Stalina, budując zręby sprawiedliwego ustroju — socjalizmu. (s)



1. M/s Kiliński — przodujący statek Polskiej Marynarki Handlowej przez zastosowanie metod radzieckich, skrócił czas podróży o 6 dni oraz poczynił poważne oszczędności przez ograniczenie postojów w portach.

2. 21 października przodownicy wyszkolenia Marynarki Wojennej otrzymali honorowe oznaki „Wzorowego żołnierza”. Jednocześnie wręczono im dyplomy uznania i prezenty, ofiarowane przez Dowództwo, Ligę Morską i społeczeństwo Wybrzeża.

3. Pierwszy rok Wielkiego Planu dał obfity plon. Żniwa zakończone. Przed chłopami Wybrzeża stoi ważne zadanie: planowy skup zboża. Zrealizowanie tego zadania — to jeden krok więcej w dążeniu do dobrobytu.

4. Przychodził dźwиг. Białe, smutne jachty spoczły za chwilę w specjalnie dla nich przygotowanych zimowych leżach, aby obudzić się do nowej pracy na wiosnę.

5. Podwyższenie norm przeladunkowych w zespołach Zarządu Portów Gdańsk-Gdynia — oto czyn robotników portowych dla uczczenia 33 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej.

6. Po długiej podróży do Odessy — nasz piękny statek szkolny „Der Pomorzan” wrócił do macierzystego portu.



LIGA MORSKA W SŁUŻBIE POKOJU

W walce o pokój, o sprawiedliwość społeczną i w ścisłej współpracy i współdziałaniu z LIGĄ PRZYJACIÓŁ ŻOŁNIERZA i LIGĄ LOTNICZY SZERZY ZROZUMIENIE I PRACUJE nad pomnożeniem siły obronnej naszej Ludowej Ojczyzny na odcinku morskim i wodnym-śródlądowym dla obrony i utrwalenia pokoju. Liga Morska szerzy zrozumienie i pracę również nad pomnożeniem naszej siły gospodarczej morskiej i wodnej-śródlądowej, biorąc w ten sposób udział w wykonaniu zadań Wielkiego Planu 6-letniego, planu budowy socjalizmu w naszym kraju.

Liga Morska pogłębia szacunek i miłość dla Ludowego Wojska Polskiego i Ludowej Marynarki Wojennej, związanych niezłomnym sojuszem z Siłami Zbrojnymi Związku Radzieckiego.

Liga Morska konkretnie pracuje nad zwiększeniem i umocnieniem gotowości obronnej kraju na odcinku morskim i s/l Marynarki Wojennej poprzez prowadzenie w Kolach i Oddziałach, w sekcjach i na kursach I i II poziomu oraz dla kobiet morskich i wodnych-śródlądowych, poprzez uczynienie ze sportów wodnych i turystyki wodnej jednego z czynników podniesienia fizycznej fizycznej naszego ludu pracującego, poprzez pomoc w wychowaniu i wyszkoleniu nowych, ideowych kadr dla Marynarki Wojennej, dla naszych portów, stoczni, żeglugi i rybołówstwa.

To są te nowe, poważne zadania nowej LIGI MORSKIEJ, które wszyscy członkowie i działacze L.M., pracownicy i instruktorzy etatowi i nieetatowi muszą sobie wziąć głęboko do serca i konsekwentnie realizować. Nie wszędzie bowiem istnieją dotychczas właściwe zrozumienie celów i kierunku programowego społecznych zadań L.M. To niezrozumienie jednak musimy przełamać.

W myśl powyższych wytycznych programowych i dla realizacji nowych zadań L.M. przeprowadzić będziemy akcję wyborczą do władz terenowych jednostek L.M., od Kola do Okręgu, którą rozpoczniemy w grudniu br.

Z tych założeń wychodząc, Zarządy Główne L.M. — LPŻ, — LL, podjęły uchwałę o wspól-

pracy, współdziałania i pomocy wzajemnej na wszystkich szczeblach organizacji. Jest to WSPÓLNY NASZYM CELEM JEST MOBILIZOWANIE I AKTYWIZOWANIE CZŁONKÓW ORAZ NAJSZERZYSZYCH MAS NARODU DO WALKI O UTRZYMANIE TRWAŁEGO POKOJU NA ŚWIECIE POD PRZEWODNICTWEM ZWIĄZKU RADZIECKIEGO — TWIERDZY POKOJU. BO WSPÓLNY NASZYM CELEM JEST SZKOLENIE CZŁONKÓW ORGANIZACJI W PODSTAWOWYCH DZIEDZINACH SŁUŻBY WOJSKOWEJ DLA STWORZENIA SILNEGO ZAPLECZA LUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO, NASZYCH SIŁ LĄDOWYCH, LOTNICZYCH I MARYNARKI WOJENNEJ. I tu opieramy się na radzieckich doświadczeniach DOSFLOTU, DOSARMU, DOSAWU.

Z tych założeń wychodząc, Prezydium Głównego Komitetu Kultury Fizycznej uchwaliło, że Liga Morskiej, jak również LPŻ i LL, przysługują, w zakresie działalności w dziedzinie wychowania fizycznego i sportów o charakterze obronności kraju, wszystkie uprawnienia zrzeszeń sportowych. Jest to przełomowa uchwała, która pozwoli w Lidze Morskiej właściwie ustawić zagadnienie sportów wodnych: żeglarskich, wioślarskich, kajakarskich, pływackich.

Uzbrojeni w wytyczne programowe nowej Ligi Morskiej, powiększać będziemy po II III społecznego działania siłę obronną i gospodarczą naszego kraju. Przyczyniać się będziemy do utrwalenia pokoju. Tworzyć będziemy wierne zaplecze dla naszego Ludowego Wojska Polskiego i Ludowej Marynarki Wojennej, armii naszego ludowego państwa, siłki zespolonej z całym społeczeństwem. Tworzyć będziemy pomoc, łączący naród z armią, opierając się na doświadczeniach ZSRR, z czasów walki z rodzinną reakcją i obcą interwencją w okresie Wielkiego Października i z czasów II wojny światowej w walce z Niemcami hitlerowskimi! Wykonywać będziemy nasze zadania w imię i interesie utrwalenia pokoju w całym świecie. BO POKÓJ ZWYCIĘŻY WOJNĘ.

DR CZESŁAW PILCHOWSKI
Sekretarz Zarządu Głównego L.M.

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

LATA WIELKIEGO PRZEŁOMU

W 33 ROCZNICĘ WYBUCHU WIELKIEJ REWOLUCJI PAŹDZIERNIKOWEJ

Trzydzieści trzy lata minęły od chwili, gdy pamiętne dni Października, zrodzone z woli Partii bolszewickiej, z walki rosyjskiej klasy robotniczej, z myśli i czynu Lenina i Stalina — zapoczątkowały nową erę w dziejach ludzkości — erę Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej.

Dziś, gdy oglądamy się wstecz na lata, które nas dzielą od owych dni, widzimy, jak trudna i ciężka, jak wielka i bohaterska była droga radzieckich ludzi. Przez ogień wojny domowej, przez trudne lata okresu powojennego, przez niebywałe osiągnięcia stalinowskich pięciolatek, przez stały wzrost dobrobytu i wspaniałe zwycięstwo w Wielkiej Wojnie Narodowej — prowadziła droga do potęgi i szczęścia Kraju Rad.

Trzydziesty trzeci rok epoki stalinowskiej, rok 1950, jest dla narodu radzieckiego rokiem szczególnej wagi. Rok ten zapoczątkował realizację wielkich budowli stalinowskich na Wołdze i Dnieprze, na piaskach Turkmenii i równinach Południowej Ukrainy.

Od pierwszych lat swego istnienia stał się Związek Radziecki, jego Partia, idea i wodzowie — Lenin i Stalin — niezawodnym drogowskazem klasy robotniczej. Silne ręce ludu pracującego na całym świecie mocno trzymają pochodnię, zapaloną przez proletariat rosyjski 33 lata temu. Dziś, światło tej pochodni świeci nad polami ryżowymi Chin Ludowych, wyzwolonych z jarzma kapitalizmu, nad budującymi socjalizm krajami Demokracji Ludowej, nad pokojową Niemiecką Republiką Demokratyczną, nad walczącymi o swą wolność i wyzwolenie ludami Wietnamu, Malajów i Indonezji. Światło tej pochodni świeci nad okopami Koreańskiej

POTĘŻNY BUR SALWY 6-CALOWEGO DZIAŁA KRAŻOWNIKA „AURORA” W CIEMNY, PAŹDZIERNIKOWY WIECZÓR 1917 ROKU WSTRZASNAŁ MURAMI PAŁACU ZIMOWEGO. OD SALWY TEJ ZADRZAŁ W POSADACH ZGRZYBIAŁA, UPADAJĄCY USTRÓJ WYŻYSKU I PRZEMOCY. I CHŁOCHA TYCH WYSTRAZAŁÓW DAWNO JUŻ PRZEBRZMIĄŁY W PIOTROGRODZKIM PORCIE, ICH WIECZNIE GROZĄCY EKSPLOZJAMI POMRUK, WZBIERAŁ I WZBIERAŁ TAM WSZĘDZIE, GDZIE ŻYJE CZŁOWIEK, KTÓRY CHCE BYĆ WOLNYM.

Armii Ludowej, będąc natchnieniem bohaterskich żołnierzy tej armii w ich sprawiedliwej walce przeciwko zwyrodniałym żołdakom Wall-Streetu. Pochodnia ta jest gwiazdą przewodnią robotniczych mas Europy Zachodniej i wszystkich kontynentów świata.

Rewolucji Październikowej — siłę, pomocy i

zwycięstwu Związku Radzieckiego dwukrotnie zawdzięcza nasz naród odzyskanie niepodległości. Po raz pierwszy stało się to w roku 1918. Rząd radziecki jako pierwszy na świecie uznał prawo Polski do całkowitej niepodległości państwowej, a odgłos rewolucji radzieckiej, która zmiotła pozostałości caratu, rozko-

łysał fale rewolucyjne w Niemczech i Austrii, niweczące siłę zaborczą tych dwóch państw kapitalistycznych wobec Polski.

27 lat później, w roku 1944, po raz drugi w historii naszego narodu państwo Rewolucji Październikowej przyniosło nam niepodległość. U podstaw tej niepodległości, u podstaw na-

szych zwycięstw i włączenia się naszego kraju do budownictwa socjalizmu leży zwycięstwo Rewolucji Październikowej, leży PRZYJAŹŃ, POMOC I PRZYKŁAD Związku Radzieckiego.

W ogniu rewolucyjnej burzy narodził się nowy ustrój radziecki, a jego pierwszym okrzykiem, pierwszym hasłem, był płomienny apel: Pokój narodom!

Minęły 33 triumfalne lata budownictwa socjalistycznego w ZSRR i dziś nadal hasło pokoju światowego jest naczelnym hasłem Związku Radzieckiego. Podobnie jak wtedy, tak i dziś, narody radzieckie stoją na czele pokojowych sił świata w obronie pokoju, zagrożonego przez obóz podżegaczy wojennych, skupiając wokół swych sztandarów całą postępową ludzkość.

I choćby aż do zachrypięcia wrzeszczeli imperialiści całego świata i ich zaprzędani duszą i ciałem sługusi w krajach zmarshallizowanych, że ruch w obronie pokoju — to propaganda radziecka — kogo przekona ich wrzask?... Ojców i matki, którzy przyglądają się pierwszemu krokom swego dziecka, nie trzeba przekonywać, że urodziło się ono dla życia, a nie dla śmierci...

Nasza epoka — to stalinowska epoka dziejów ludzkości. Nasze pokolenie — to stalinowskie pokolenie, które wychował, któremu wskazuje drogę zwycięstwa, któremu wzorem i ideałem jest genialny wódz proletariatu całego świata, nieugięty chorąży pokoju — Józef Stalin.

Chwała Wielkiemu Stalinowi, bo z jego imieniem na ustach i pod jego kierownictwem idą masy pracujące całego świata skupione wokół Związku Radzieckiego ku zwycięstwu sprawy postępu i pokoju.

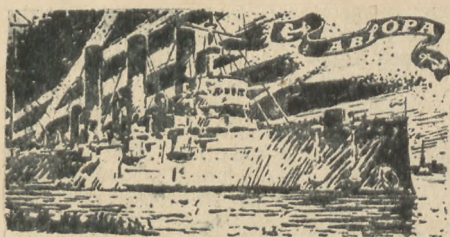


LENIN I STALIN W SMOLNYM

Nocą, 24 października 1917 roku, do Smolnego przybył Włodzimierz Iljicz Lenin, aby ująć w swoje ręce bezpośrednie kierowanie powstaniem



SALWA-KTÓRĄ USŁYSZAŁ CAŁY ŚWIAT



HUK wystrzału był głuchy, jakby przytłumiony nadzrewną mgłą, ale wszyscy poznali, że to przemówiły działa „Aurory”. Grzmot przetoczył się wzdłuż kanału, odbił o bastiony Pietropawłowskiej Twierdzy, wzruszył kamienicami Newskiego Prospektu i zgasł hen za Smolnym. Nie, nie zgasł tam... Pobiegł szerokim echem dalej, wzdłuż i w szerz całej rosyjskiej ziemi, zaszumił w tajdze i w oeszeredach Wołgi. Obiegł dookoła całą ziemię, donosząc o rozpoczęciu nowej ery w dziejach ludzkości.

W Smolnym, na stole założonym mapami tykał kieszonkowy zegarek z otwartą kopertą. Zegarek Włodzimierza Iljicza Lenina, waka-zywał godzinę dziesiątą. On sam, płomienny wódz rewolucji stał obok swego najlepszego druha i współbojownika, towarzysza swych trudów Józefa Wissarionowicza Stalina. Obydwaj patrzyli przez okna pałacowe ponad domy pierwszej dzielnicy. Na korytarzu pa-lacu zapadła cisza, aby wybuchnąć na nowo rozgorączkowanym gwarem głosów. Biwaku-jący tam żołnierze i marynarze usłyszeli grzmot działa „Aurory” i zrozumieli, że wy-buchła rewolucja...

Był późny wieczór. Dzień — 7 listopada (25 października). Rok — 1917.

X

Aby jednak mógł nastąpić ów historyczny moment rozpoczęcia ery Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej potrzeba było lat żmudnej pracy partyjnej i wielkich ofiar. Rządzie-ca Marynarka Wojenna słusznie szczył się swymi wspaniałymi tradycjami rewolucyjnymi. Trudy i ofiary nie poszły na marne. Wielka Rewolucja Październikowa zrealizowała wszystkie szczytne ideały, o które wal-czyli ramie w ramie z robotnikami ludźle w granatowych mundurach marynarskich.

Jeszcze w latach 1902—1903 powstały w Kronsztadzie pierwsze socjal-demokratycz-ne organizacje. Jednocześnie krzepła braterska współpraca robotników-rewolucjonistów z marynarzami. W Libawie, na przykład, jeszcze przed 1903 rokiem marynarze, wy-słani na stłumienie powstania, po spotkaniu z robotnikami odmówili wzięcia udziału w haniebnej akcji.

Nastroje rewolucyjne wzrastały. W 1905 roku w Libawie wybuchło powstanie, w któ-rym brali udział marynarze pięciu okrętów wojennych — w ogólnej liczbie około 400 lu-dzi. W październiku 1905 roku wybuchło po-wstanie w pododdziałach garnizonu, oddzia-łach szkolnych, flotyllach, wśród załogi ba-zy w Kronsztadzie oraz szereg innych po-wstań na okrętach floty bałtyckiej.

W tym samym okresie na Morzu Czar-nym wybuchło sławne powstanie na pokła-

dzie ciężkiego krążownika „Kulaż Potlom-kin Tawryczewski”. Powstanie to stanowiło część składową ogólnej walki rosyjskiej kla-sy robotniczej i chłopów przeciwko caratowi, obzarnikom i kapitalistom. Wystąpienie za-łogi „Potliomkina” zbiegło się z rozpoczęciem strajku robotników w wielkich centrach prze-mysłowych — Iwanowo-Wozniesieńsku, Ode-sie, Łodzi i Libawie, ze strajkami i maso-wymi wystąpieniami chłopów na Zakanka-ziu, gdzie wulką klasy robotniczej i chłopów kierował Józef Stalin.

W końcu 1911 roku bolszewicy rozwinęli we Flocie Bałtyckiej intensywną pracę, na

której rezultaty nie trzeba było długo cze-kać. W roku 1916 przygotowywano zbrojne poparcie dla rewolucyjnego wystąpienia ro-botników. W roku 1917 marynarze historycz-nego krążownika „Aurora” i innych jedno-stek morskich szli w pierwszych szeregach wraz z demonstrującymi robotnikami. Na okręcie liniowym „Pawel I” wylądował zo-stał czerwony sztandar. Flota Bałtycka zna-laża się w samym centrum wydarzeń rewo-lucyjnych.

Car został zdeponizowany, jednakże wrogowie ludu — mieniszewcy i eserowcy oszukali naród i utrzymali władzę w rękach obzarników i kapitalistów. Zbroczne krwawo ludu pracującego ulice Piotrogradu, Niżnego Nowogrodu, Tweru i innych miast, represje w stosunku do członków organizacji robotni-czych i partii bolszewickiej, próba stworzenia wojenno-obzarniczej dyktatury generała-monarchisty Kornilowa — oto położenie ca-łego kraju w okresie między lutym, a paź-dziernikiem 1917 roku.

W okresie tym marynarze rosyjscy po-nownie zadokumentowali swą wierność na-rodowi. Jeszcze w lipcu, gdy Rząd Tymcza-sowy wymierzył zabójcze strzały w spokoj-ną demonstrację robotników, żołnierzy i ma-rynarzy w Piotrogradzie — na ogólnym ze-braniu załogi krążownika „Aurora” przy-jęto rezolucję, która została opublikowana w bolszewickiej gazecie „Prawda”:

„Klasa robotnicza zawsze może liczyć na pomoc rewolucyjnej floty”.

Dalsze wydarzenia udowodniły, że mary-narze dotrzymali swego przyrzeczenia.

Kiedy 6 listopada (24 października) gru-pa żołnierzy zdemolowała drukarnię organu partii bolszewickiej, wiadomość o tym poru-szyła całe miasto. Wszyscy zrozumieli, że nadechodzi chwila działania.

Tego dnia z radiostacji krążownika „Aurora” nadano pierwszą depeszę o przy-gotowaniu do zbrojnego powstania. Była to pierwsza w historii próba wykorzystania ra-dia przez proletariat rozpoczynający rewolu-cję.

Już od rana krążownik „Aurora” stanął na Nowie, małe lufy swych dział skierowa-ne na Pałac Zimowy — siedzibę kontrrewolucyjnego Rządu Tymczasowego.

W tym samym czasie z wojenno-morskiej bazy w Kronsztadzie wyszła flotylla okrę-tów wojennych z krążownikiem „Oleg” na czele. Załogi wszystkich okrętów wypowie-działy się po stronie bolszewików.

Marynarze piotrogrodzcy zajęli port wo-jenny z radiostacją oraz gmach Nowej Ad-miralicji.

Komitet wojskowo-rewolucyjny opar-co-wał ostateczny plan działań. Postanowiono posłać Rządowi Tymczasowemu ultimatum, żądając poddania się do godziny 4-ej wieczo-rem. W czasie pertraktacji zapadł mrok, a ciszę ploszyły tylko pojedyncze wystrzały. Nadeszła wreszcie odpowiedź — odmowna...

O godzinie 9-tej wieczorem z Pietropawłowskiej Twierdzy dano umówiony sygnał. Z dział „Aurory” wyrzuciła krawa blyska-wica i gruchnął strzał. Rozpoczął się szturm na Pałac Zimowy, rozpoczęła się Wielka Ra-wolucja Październikowa. Pała tej Rewolucji — jak echo wystrzału „Aurory” wstrząsnęła całym światem i zawałła stare, przegniłe imperia, wracając wolność wielu uciskany-m dotąd narodom.

GRZEGORZ ZAGÓRSKI

Włodzimierz Majakowski

Z POEMATU „WŁODZIMIERZ ILJICZ LENIN”

Kiedy
odmierzam
dni, którem przeżył,
szukając
gdzie gorejący wątek,
ten sam październik
staje jak świeży,
dwudziesty piąty —
to był początek.
Z ostrzy bagnetów
trzaskanie iskier,
marynarz
bomby
niby piłki miota.
Pod Smolnym,
jak pod zjatrzonym
mrowiskiem,
w taśmach nabołów
straż przy kulomiotach.
— Was
przywołuje
towarzysz Stalin.
To tam,
na prawo,
drzwi
trzecie.
— Towarzysze,
nie zwlekać!
Ruszajcie dalej.
Do aut pancernych,
na pocztę jedźcie!
— Robi się!
odszedł
i w mrok się worał,
i tylko
na wstążce
marynarskiej
pod lampą
zabłysło — „Aurora”.

ZBRODNIARZE W MUNDURACH

Na ulicach amerykańskich miast pojawiły się jaskrawe plakaty, nawołujące do wstępowania do armii, marynarki i lotnictwa. Tekst ich brzmi jednakowo: „Czy chcesz zobaczyć dalekie kraje, nosić piękny mundur, otrzymywać dobre wyżywienie i wyuczyć się zawodu? — Wstąp do wojska amerykańskiego!”

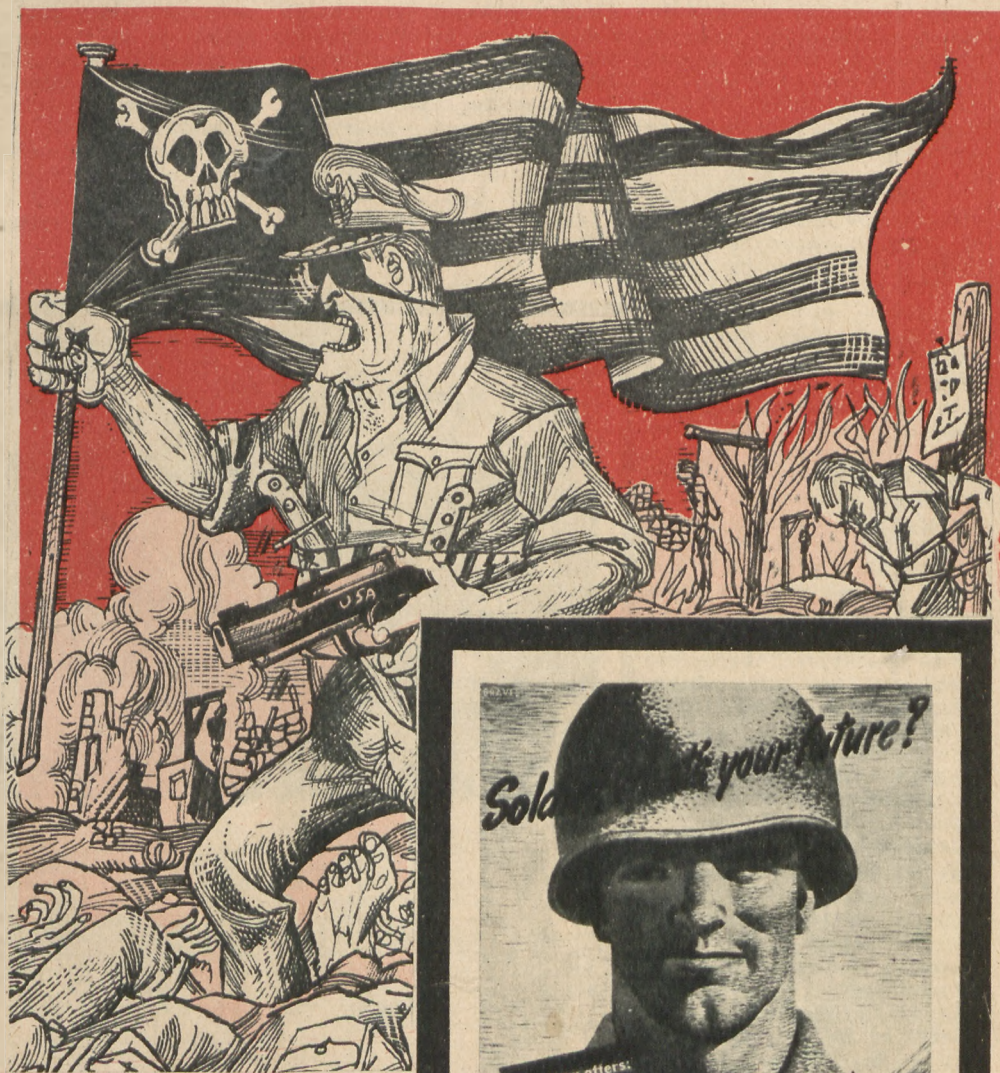
Tak wygląda brudna, ohydna propaganda, uprawiana przez amerykańskie koła rządzące na rzecz armii najbardziej krwiożerczego imperializmu. Nie wielu Jimów i Jacków zatrzymuje się jednak przed werbunkowymi plakatami. Pod sztandary armii morderców nie garną się dobrowolnie nawet tak liczni w Ameryce bezrobotni. Zgłaszający się, to przede wszystkim wykolejeńcy, zbiegli z Europy kolaboracjoniści, gangsterzy, którzy dopiero tutaj — w armii, marynarce i lotnictwie USA mogą zlegalizować swój proceder. Morderstwa, grabieże, gwałty, tortury, obozy koncentracyjne — oto „kultura atlantycka”, którą niosą pod sztandarami w gwiazdy i pasy bandyci w mundurach, gdziekolwiek staną oni swym okutym butem okupanta.

Dzisiejsze gazety amerykańskie nie starają się nawet ukryć tych ponurych faktów, robiąc z nich krzykliwą propagandę. Zdjęcie krwawego satrapy gen. Mac Arthura, pochylonego nad trupem zamordowanego partyzanta koreańskiego, zamieściły wszystkie pisma amerykańskie.

Amerykańskie tygodniki prześcigają się w pokazywaniu potwornych egzekucji i zbrodni dokonywanych przez amerykańską armię zboczonych morderców. Płonące szpitale, zburzone domy kultury i szkoły — oto pomniki „kultury atlantyckiej”, oto piętno cywilizowanego barbarzyństwa, „made in USA”.

Polityczny aparat armii, lotnictwa i marynarki USA, składający się z tzw. „oficerów oświatowych” i wojskowych kapelanów, pilnie pracuje nad rozwiązaniem w amerykańskim wojsku zbrodniczych instynktów. Dochodzi do tego, że kapelani amerykańscy aprobują i dostarczają swym żołnierzom pornograficzne ilustracje, „aby nie upadł duch wśród żołnierzy”.

Umierający imperializm chwytą się najdzikszych i najbardziej wyrafinowanych metod, aby przedłużyć na chwilę swój nieuchronny zgon. (s)



O jakiej to „karierze” żołnierza amerykańskiego i jakim „zawodzie” mówi ów werbunkowy plakat? Chyba o karierze gangstera, a zawodzie płatnego mordercy — tak bowiem świadczą o tym czyny amerykańskich zbrodniarzy spod znaku „stars & stripes”.





SYNOWIE LUDU POLSKIEGO OFICERAMI MARYNARKI WOJENNEJ

„Na was, marynarzy Ludowej Marynarki Wojennej spadła wielka odpowiedzialność — strzeżenia naszych morskich granic. Musicie być czujni, musicie zdobywać coraz to nowe umiejętności, iść naprzód razem z życiem, uczyć się na wskazaniach wielkiej nauki marksizmu-leninizmu, na przykładach bohaterów Armii i Marynarki Wojennej ZSRR, u-macniając hart ducha, siłę woli i bojową postawę. Każdy oficer powinien swoim przykładem wychowywać dobrą załogę. Musicie strzec zdobyczy Polski Ludowej, strzec pokoju...”

Słowa Z-cy Dowódcy Marynarki Wojennej kmdr. Urbanowicza, skierowane do opuszczających mury Oficerskiej Szkoły Mar. Woj. absolwentów, głęboko zapadły w ich pamięć. Ci młodzi oficerowie musieli pokonać niemałe trudności, przyszli bowiem do szkoły wprost z warsztatów pracy czy nawet z frontu, często nie posiadając odpowiedniego wykształcenia. Któż bowiem w Polsce sanacyjnej, będąc robotnikiem czy małym chłopem mógł zdobyć średnie — nie mówiąc już o wyższym — wykształcenie? Ileż takich talentów zmarnowało się w przedwrześniowej Polsce, nie posiadając warunków do rozwijania swych zdolności?

Dzisiaj władza ludowa umożliwia wszystkim dostęp do zdobycia wiedzy, otwierając tysiące szkół różnych typów i otaczając opieką kształcącą się młodzież.

Ludzie, którzy wstąpili do OSMW zdają sobie sprawę z tego, co mają do zawdzięczenia Polsce Ludowej. Dlatego też z całym sercem przystąpili do nauki, pokonali wszelkie trudności, uzupełnili braki w wykształceniu, i dzięki wyłożonej pracy, silnej woli oraz doskonałej opiece i trosce ze strony dowództwa, ukończyli Oficerską Szkołę stając się

pełnowartościowymi, doskonale wykwalifikowanymi oficerami Ludowej Marynarki Wojennej.

Przypatrzmy się im bliżej. Oto prymus szkoły por. mar. Aleksy Parol syn tokarza z Żyrardowa, który osiągając doskonałe wyniki w nauce udowodnił, że polski robotnik do wszystkiego jest zdolny. Jego świadomość polityczną kształtował ojciec, doświadczony rewolucjonista i działacz KPP. Syn jego wyrastał w ducha nienawiści do kapi-

talistów i całego sanacyjnego ustroju, który był przyczyną nędzy i zafobania mas pracujących.

W roku 1945 młody Parol wstąpił do PPR, by w jej szeregach walczyć o nową Polskę. Następnie ochotniczo poszedł do wojska, skąd skierowano go do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej. Tutaj od samego początku wyróżniał się jako najzdolniejszy uczeń i doskonały organizator, umiający zachęcić kolegów do pracy, pomagający w nauce słabszym, organizujący pogadanki, odczyty i kółka samokształceniowe.

Drugi — to por. mar. Michał Ejsmond, syn średniorolnego chłopca z Białorusi Zachodniej, uczestnik walk o wyzwolenie Ojczyzny. Jako

jeden z pierwszych por. Ejsmond wstąpił do tworzącego się na ziemiach radzieckich Wojska Polskiego. Ukończył następnie szkołę podoficerską w stopniu sierżanta i został skierowany do IV Dywizji Piechoty im. Jana Kilińskiego. Razem z tą dywizją walczył o Warszawę, Bydgoszcz, Wał Pomorski i Kołobrzeg. Pod Kołobrzegiem został ciężko ranny.

Po wojnie w 1946 roku wstąpił w stopniu chorążego do OSMW, gdzie był jednym z pierwszych uczniów. Swoim przykładem mobilizował kolegów do wyłożonej pracy i osiągnięcia jak najlepszych wyników w nauce. Jest inicjatorem ruchu łączności wojska ze wsią w swej jednostce. Pod jego kierownictwem rozwinęło się kółko artystyczne, które znane dziś jest w wielu wioskach Wybrzeża i zakładach pracy z licznych występów.

Obaj z por. mar. Parolem przez cały czas pobytu w szkole byli motorem pracy świetlicowej. W czasie praktyki letniej okazali się oni jednymi z najzdolniejszych oficerów-mechaników, pełniąc samodzielnie odpowiedzialne funkcje na okrętach.

Takich jak oni jest jeszcze wielu. Ppor. mar. Zychowski — sekretarz OOP i st. kursu, ppor. mar. Gozdur i Rek — obaj aktywni partyjni i wzorowi żołnierze, dzięki którym poziom nauki był stale wyrównany. Takim jest ppor. mar. Pawliszyn — żołnierz I Dywizji Kościuszkowskiej, który przeszedł cały szlak bojowy od Lenino do Berlina, walcząc mężnie o wyzwolenie ojczystej ziemi. Takich jest wielu.

Wszystkie te przykłady świadczą o głębokim wyrobieniu politycznym oraz o wysokim morale, jakie powinno cechować każdego oficera Ludowej Marynarki Wojennej. Służba bowiem na morzu wymaga od każdego wszechstronnej wiedzy fachowej oraz umiejętności dowodzenia ludźmi, a cechy te posiadają wszyscy nowopromowani oficerowie.

MAT RYSZARD NOWAK



We wszystkich jednostkach Ludowej Marynarki Wojennej w dniu 21 października br. dowódcy jednostek wręczyli przodownikom wykształcenia bojowego i politycznego odznaki „Wzorowego Żołnierza”. Następnego dnia odbyła się w Gdyni, w sali teatru „Wybrzeże”, uroczystość zakończenia letniego okresu wyszkoleniowego, na którą przybyli przodownicy wykształcenia bojowego i politycznego odznaczeni odznaką „Wzorowy Żołnierz”, wyżsi oficerowie Dowództwa Mar. Woj., delegacje Zarządu Głównego i Zarządów Okręgowych LM, przodownicy pracy i delegacje jednostek Wojsk Lądowych, Lotnictwa oraz Marynarki Handlowej.

Po części oficjalnej, na którą złożyli się przemówienia kmdra Urbanowicza, delegata LM, przodownika pracy ze stoczni oraz jednego ze wzorowych marynarzy — przodownika wykształcenia, załoga najlepszego okrętu i przodujące działy okrętowe Mar. Woj. obdarowane zostały cennymi nagrodami, ufundowanymi przez Dowództwo Mar. Woj., Ligę Morską i społeczeństwo Wybrzeża. Bogatą część artystyczną wypełniły występy zespołów świetlicowych Mar. Woj., zespołów Zw. Zaw. Transportowców z Włocławca oraz artystów teatru „Wybrzeże”.

Tego samego dnia w godzinach popołudniowych, Dowódca Marynarki Wojennej kontradmirał Czerokow gościł w Domu Oficerów Mar. Woj. im. „Marynarzy „Aurory” — 10 najlepszych marynarzy i podoficerów, odbywając z nimi serdeczną rozmowę (na zdjęciu u góry).

(OG)

Ludzie Wielkiego Planu



Andrzej Konieczny ma miłą wesołą twarz. Od kilku dni — drogą awansu — pełni funkcje sekretarza Rady Zakładowej Zarządu Portów, Gdańsk—Gdynia, oddział drobnicowy. W porcie pracuje od roku 1930. — Jak przedstawiają się wyniki waszej pracy w ostatnim etapie? — zapytuje.

— Ano, jakoś poszło, chociaż te 240% normy nie przyszło mi tak łatwo — odpowiada ob. Konieczny. — Aby wyrobić tę normę, trzeba było prawie bez przerwy pracować przez 8 godzin. A trzeba wam wiedzieć, że sztawerka jest najcięższą formą pracy robotnika portowego. Noszenie 100 kilowych worków wymaga i siły fizycznej i dużej wyprawy. Jestem jednak przekonany, że każdy z nas, podchodzący do pracy uczciwie może wyrobić 200, a nawet więcej procent normy.

Jesteście chyba zadowoleni z przeniesienia was do Rady — pytam.

Konieczny uśmiecha się. — Wiecie — i tak i nie. Z jednej strony wiem, że mogę dużo dobrego zrobić, znam pracę w porcie i jej niedociągnięcia, ale z drugiej... żal mi trochę mojego dawnego zajęcia, przyzwyczaiłem się przez tyle lat...

Konieczny jest aktywistą Komitetu Obronców Pokoju ZPGG. Niedawno wrócił z Warszawy z Ogólnopolskiego Kongresu. Pytam go — co sądzi o wojnie.

— Za nic w świecie więcej wojny — pada odpowiedź. — Wojna nie dobrego przynieść nie może, tylko klęski, nędzę i głód. Chcę, aby nasze dzieci miały jasną, dobrą przyszłość. Dlatego walczę i walczyć będę zawsze o trwały pokój, walczyć o lepsze wykonanie planów produkcyjnych, o socjalizm. (ao)

-O! Jest właśnie Liszko! — wykrzyknął III oficer Jan Gołabek, wciągając do kajuty, w której siedzieliśmy na „Kilińskim” i rozmawialiśmy o ostatnim jego rejsie, smukłego chłopca. — To sekretarz naszej Organizacji Podstawowej, Roman Liszko — przedstawił.

— On Wam to najlepiej wytłumaczy...

Duże, głęboko osadzone oczy 18-letniego chłopca patrzyły na mnie badawczo, z zastanowieniem.

— Jak to się stało i co było bodźcem, że statek nasz w jednym rejsie z 26 miejsca we flocie przesunął się na czoło listy?... Jak osiągnęliśmy taki sukces, że statek wrócił 6 dni przed terminem, zachodząc dodatkowo do dwu portów?... Wystarczyło, że ludzie zrozumieli, że nie pracują dla pana X czy Y, aby nabijać mu kieszenie. Zrozumieli, że pracują dla siebie, a każda chwila skróconego postoju w obcym porcie — to zaoszczędzone pieniądze, które pozostając w kraju, pomnażają dobrobyt. Zrozumieli to wszyscy — kapitan, oficerowie, cała załoga stawała do pracy przy ładunkach w porcie, nie patrząc na zegar. Wszyscyśmy zrozumieli, że w wykonywaniu planu 6-letniego każda chwila zaoszczędzona jest droga. Mamy już wykonane około 150% normy. Co prawda przechodzimy na nowe normy i słusznie. Jesteśmy w stanie je podwyższyć. Wobec lepszej organizacji pracy, uświadomienia społecznego i wyższego poziomu technicznego stare normy są dla nas za niskie. Ale i nowe normy przekroczymy. Musimy iść stale naprzód — to nasza droga do dobrobytu. (bt)

Jedną z najpopularniejszych postaci Stoczni Gdańskiej jest niewątpliwie Witold Belau — tokarz. Nie ograniczwszy swej pracy do osiagania coraz lepszych wyników — zaczął on studiować prasę naukową. I tu zetknął się z postacią słynnego radzieckiego szybkościowego skrawacza — Borkowskiego. Postanowił zastosować na Stoczni podobną formę pracy, a celem pogłębienia wiedzy fachowej wyjechał do Poznania, by tam w Poznańskich Zakładach im. Stalina — pod kierownictwem pierwszego szybkościowego skrawacza Mateli — nabyć odpowiedniej praktyki.

Wróciwszy na Stocznę — Belau rzucił hasło stosowania szybkościowego skrawania na swym dziale. Osiągnął wspaniały wynik — 650 metrów na minutę.

Spotkałem go na stoczni. Stał przy swojej tokarce w szarym, zaoliwionym kitlu. Kiedy spytałem go o jego pracę — zaczął mówić o niej z entuzjazmem człowieka, kochającego swój warsztat. Mówił o trudnościach, jakie napotykał w realizowaniu swego projektu. Nieprzystosowanie tokarek, brak odpowiednich noży — to wszystko musiał pokonać. Pytam go o plany na przyszłość.

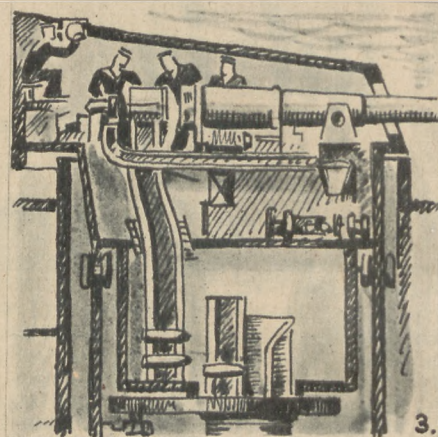
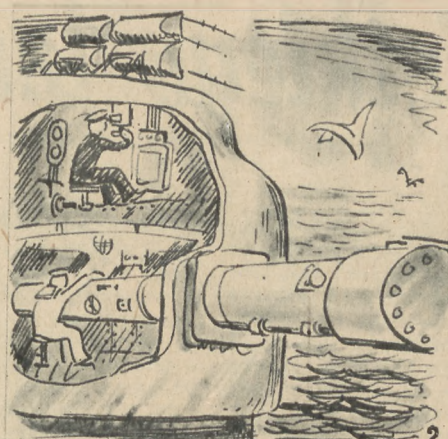
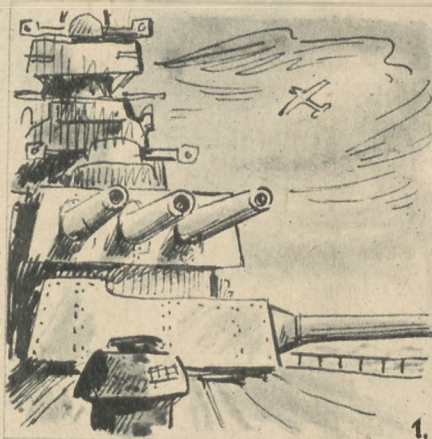
— Chcę się uczyć! Pogłębiecie posiadanych wiadomości da mi możliwość osiągnięcia jeszcze lepszych wyników.

Marzenia Belaua ziściły się. Jest obecnie na kursie doskonaleniowym, by wróciwszy z niego — wypełnić powzięte zobowiązanie skrawania 800 metrów na minutę, zobowiązanie przedterminowego wykonania Planu 6-letniego. (cm)

Gdy w przypadkowej rozmowie zapytałem Jana Kobierskiego, szypa kutra „Arka 18”, o wykonanie planu odnośnie rybołówstwa — twarz jego spaloną przez słońce, wiatry i słoną wodę — spoważniała...

— Widzicie z rybą — to nie takie proste. Inni mogą łatwiej mówić, że wykonają swój plan z nadwyżką i łatwiej mogą podnosić normy, bo dawne stały się za niskie przy stale podnoszącym się poziomie technicznym, ulepszeniach, zrozumieniu zespołowości pracy i zapale. Ale z nami jest trochę ciężiej. Oczywiście nie mówię tego w znaczeniu dawnych teorii o „przysłowiowym szczęściu”, czyli tzw. „nosie” w łowieniu. Nie! — Przy obecnym wyposażeniu technicznym i współpracy naukowców — zadanie mamy ułatwione. Mimo, że rybę w tym roku wiatry i prądy wypędziły z bliskich terenów i mimo wyjątkowo silnych sztormów — plan wykonamy i to dobrze. Wyjdziemy za rybą na dalsze łowiska, na inne tereny, bo wiemy, że na złowioną przez nas rybę czekają ludzie pracy na lądzie. To bogactwo naszego Bałtyku musimy mu wydrzeć mimo sztormów, by i z naszej strony przybyła cegielka w wielkim planie 6-letnim, który prowadzi nas wszystkich do dobrobytu. (kg)

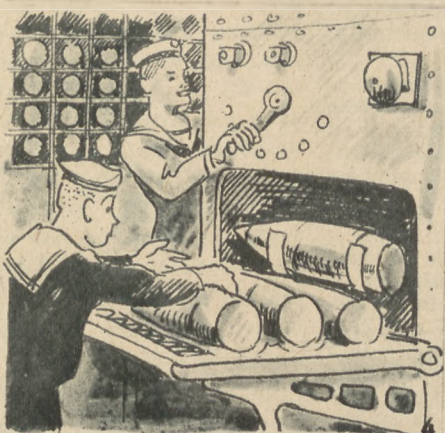




Wodnosamolot zwiadowczy ciężkiego krążownika, biorącego udział w poszukiwaniach nieprzyjacielskiego okrętu, który działa na linach komunikacyjnych i niszczy statki handlowe, wykrył nieprzyjaciela i bezwzględnie przekazuje dowódcy krążownika azymut oraz przybliżoną odległość do celu.

Dalocelownik — czajne oko artylerii — potwierdza meldunek i dokładnie określa przy pomocy radarów lub dalmierzy kierunek i odległość. Oficer kierujący ogniem ocenia elementy celu: szybkość i kurs celu w stosunku do własnego okrętu. Skrupulatnie notuje się również warunki chwili: wiatr, temperaturę i ciśnienie.

W tym samym czasie czyni przygotowania do boju cały zespół ludzi, obsługujących ciężką artylerię okrętową, która niedługo już będzie mogła otworzyć ogień do nieprzyjaciela. Obsługa wieży działowej czyni przygotowania do oddania strzału. Wszystkie czynności artyleryjskie wykonywane są jednocześnie i bez zwłoki.



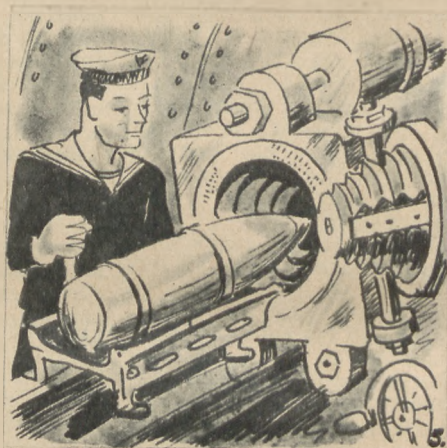
W głęboko położonych komorach amunicyjnych widać pracę. Marynarze tzw. wolnych zawodów, jak kucharze, stolarze, trębacze, wykonują pod kierownictwem artylerzysty pociski z pólek i przy pomocy dźwignów elektrycznych dostarczają je do dział. W ślad za pociskami wysiła się worki z prochem.

CIĘŻKA ARTYLERIA OKRĘTOWA

ARTYLERIA W BOJU

Od szeregu wieków, bo od wczesnego średniowiecza, artyleria była — i jest nadal podstawową bronią flot wojennych, stanowiąc zasadnicze uzbrojenie okrętów nawodnych. W niniejszej serii przedstawiamy czytelnikom artylerię ciężkiego krążownika oraz ludzi, którzy ją obsługują.

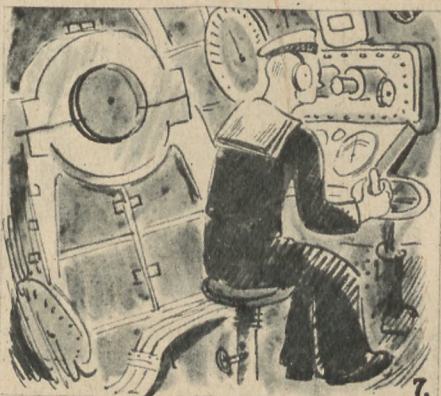
1) działa artylerii głównej, 2) automatyczne działka przeciwlotnicze, 3) dalocelownik, 4) dalmierze, 5) lekkie działka przeciwlotnicze, 6) Katapulta — aparat do wyrzeliwania w powietrze wodnosamolotu okrętowego.



Samoczynnie wyrzucony z podnośnika pocisk trafia na korytko ładownicze, a stąd — przed otwartą komorę dział, gdzie chwytą go stalowe ramie i dosyła w położenie załadunku, czyli na sam koniec komory prochowej w lufie. Za nim podąża w workach lub łuskach ładunek prochowy. Zamek z trzaskiem rygluje komorę prochową.



Jednocześnie w centrali artyleryjskiej kilku nastu marynarzy wprowadza nakazane elementy do wielkiego liczydła. Przy pomocy skomplikowanych elektro-mechanicznych kufkulatorów zbiera się tutaj wszystkie dane ogniolowe i w formie gotowych komend przesyła się je bez zwłoki drogą elektryczną do wież działowych.



W wieży celowniczej odczytuje krąg i elewację, by za pośrednictwem motorów hydroelektrycznych ustawić dział w żądanym kierunku i podniesieniu. Na komendę oficera kierującego ogniem salwa zostaje elektrycznie odpalona i pociski lecą w czasie kilku dziesiątych sekund do miejsca, w którym teoretycznie znajduje się cel.



Jeśli wszystko zostało dobrze obliczone, a komendy — bezbłędnie wykonane, to oficer kierujący ogniem po kilku poprawkach ognia stwierdzi z zadowoleniem w swej lunecie „nakrycie” celu, a nawet trafienia. Po kilku dalszych trafieniach dowódca ciężkiego krążownika będzie mógł zameldować zniszczenie nieprzyjaciela.

Groźny jest w październikowe dni Bałtyk. Nie znają go takim wczasowiczom i letnikom, zalegającym w upalne dni tarasy domów wypoczynkowych i złote piaski plaży. Zielono-błękitna gładź morza, odbijająca kolor nieba, zmienia się wówczas nie do poznania.

W taki właśnie sztormowy wieczór październikowy, gdy czarne, plujące pianą, góry wodne biły falochrony Nowego Portu, w wąską gardziel portowego kanału wszedł smukły, biały jacht i zaciemniał wprost Kapitanat Portu. Z mroków deszczowej nocy wytrysnął snop reflektora, przesunął się wzdłuż burt statku, wzdłuż jego nagich masztów, oświetlił pokład pokryty kłębówiskiem lin, wśród których widoczne były ociekające wodą sylwetki ludzi, i spoczął na smukłej rufie z napisem „MŁODA GWARDIA — GDAŃSK”.

Był to w istocie ów znany nam wszystkim, śliczny jacht Ligi Morskiej, ten sam, który przed trzema tygodniami zegnaliśmy życząc mu szczęśliwej podróży. Owe przysłowowe szczęście zależne jest jednak tylko w znikomej części od przypadku, głównym jego twórcą jest bowiem człowiek, dla statku więc — jego załoga.

Trudne warunki podróży, jakie napotkała w swym rejsie „Młoda Gwardia“, zostały pokonane, porty przeznaczenia osiągnięte, misja spełniona, zadania wykonane.

* * *

„Rejs pokoju“ — tak nazywali w swej gazetce ściennie zredagowanej w czasie podróży, nasi żeglarze podróż do NRD. Trasa tego rejsu wiodła z Gdańska poprzez Swinoujście, wokół kredowych oсыпisk wyspy Rugii, do ujścia rzeki Warny i portu Warnemuende. Stamtąd w górę rzeki do miasta portowego Rostock, i napowrót na pełne morze, by zawinąć do historycznego miasta i portu Stralsund. Droga do niego wiodła po krzywej bezpiecznego tra-



Pod Żaglami MŁODEJ GWARDII do NRD

SLAWOMIR SIERECKI

Specjalny wystawnik „Morza“

wersu między polami młynowymi i wybagrowanymi kanałami wśród łąk piaszczystych i wysp, które były kiedyś siedzibą sławnego pirata bałtyckiego Klausa Stötebeckera, straconego później na rynku w Hamburgu. Po opuszczeniu zielonych wybrzeży i strzelistych wież Stralsundu, szlak podróży prowadził cieśniną oddzielającą wyspę Rugię od kontynentu europejskiego. Cieśnina kończy się na samotnej wysepce Greifswalder Oie, której mrugające oko latarni ostrzega marynarzy przed zdrażliwymi szkierami i mieliznami. Od Greifswalder Oie do Gdańska prowadzi jeszcze daleka droga, dla statków poruszanych siłą maszyn wytyczona trzema żalamanymi kursami, których kąty żałamań znajdują się nieopodal Darłowa, i Helu. Inaczej jest jednak z żaglowcami zdanymi na warunki atmosferyczne. Nic dziwnego, że wykresy kursów statków żaglowych przypominają często kabalistyczne figury. Tak było również z „Młodą Gwardią“ kiedy pokonując przeciwnie wiatry musiała wyznaczone jej porty osiągać po skomplikowanym halsowaniu.

Jak powiedziałem jednak poprzednio, zadanie postawione załodze tego statku zostało wypełnione.

W poprzedniej korespon-

dencji naszkicowałem losy „Młodej Gwardii“ w jej rejsie z Gdańska do Swinoujścia, jednak dopiero od Swinoujścia, a ściślej rzecz biorąc — kiedy mineliśmy mrugające oko Greifswalder Oie, strzelisty cypel Arkony i niebezpieczne okolice boji Gellen, rozpoczął się najciekawszy etap podróży. Wówczas bowiem dopiero, 1 października o godzinie 2.00 stanęliśmy u ujścia rzeki Warny. Dobrze pamiętam ten moment, gdy po wyjściu na pokład ujrzałem w zamglonej otchłani nocy szereg mrugających świateł — białych, czerwonych i zielonych. Tam leżało Warnemuende. Owe zielone światła pochodziły od boj, jakimi oznacza się zatopione wraki... Niebezpieczeństwo ewentualnego nadziania się dziobem na zatopiony statek spowodowało, że zdecydowano poczekać do rana...

* * *

Chcąc opisać miasto i port Warnemuende powinno się właściwie zacząć od olbrzymiej stoczni zbudowanej od fundamentów w okresie powojennym. Zaczę jednak od czego innego, od tego, co pierwsze narzuciło się do zapamiętania w moim notatniku, co utożsamiało się z obliczem portu, miasta i całego kraju. Była to nowa młodzież niemiecka.

Pamiętam dokładnie ten las sztandarów na nabrzeżu, te

dziesiątki, setki młodych, uśmiechniętych twarzy, niebieskie koszule i zielone wiatrówki Związku Wolnej Młodzieży Niemieckiej (Freie Deutsche Jugend) i skandowany okrzyk: „Es lebe Stalin, Bierut, Wilhelm Pieck!“...

Tak, a potem na drugim miejscu wrażeń, stawiam stocznice w Warnemuende, która zatrudnia dziś 6 tysięcy pracowników, i na której rosną wielkie pełnomorskie statki. Kiedyś stał tu portowy drewniany barak, obok którego reperowano uszkodzone kadłuby rybackich kutrów. W warsztacie tym pracowało kilkudziesięciu ludzi. Barak ten stoi do dziś, jednak zachowano go tylko jako dokument historyczny. Obok bowiem wznoszą się gigantyczne budowle żelbetonowych hal i warsztatów oraz wspaniałe urządzone szkoły, gdzie na ścianach sal wykładowych napisano wielkimi literami cytaty wielkich ludzi — bojujących o wolność, o sprawiedliwość społeczną, o pokój. Przybysza wita tam cytata Lenina, z jego mowy do młodzieży radzieckiej: „Uczyć się, uczyć i jeszcze raz uczyć...”

Kiedy odpływaliśmy z Warnemuende, jakiś młody pionier zawiązał mi na szyi swą niebieską chusteczkę i ściskając moją dłoń powiedział owe hasło, którym witano i żegnało nas na każdym kroku: „Freundschaft“ — „Przyjaźń“ — i dodał jeszcze od siebie dwa słowa: „na zawsze“...

Nie wiem, jak się nazywał, ani jak było mu na imię, może właśnie dlatego urosł w moich oczach do symbolu odradzających się nowych Niemiec.

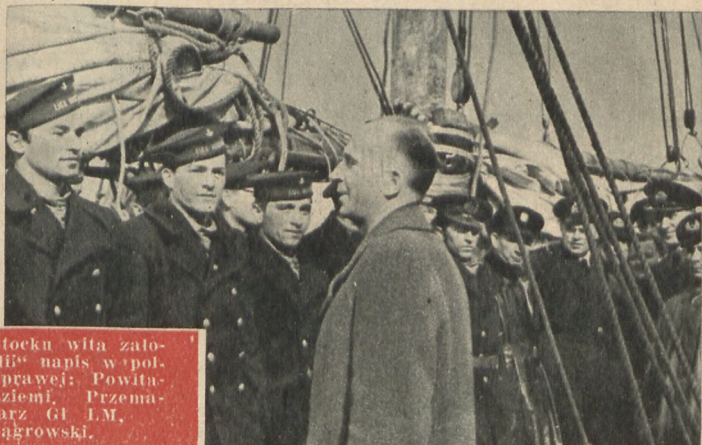
Bądź zdrow nieznaną przyjacielu! Utrzymamy tę przyjaźń na pewno, obronimy ją i utrwalimy — tak, jak powiedziałeś na zawsze...

* * *

Rostock powitał nas czerwienią sztandarów, dźwiękami „Międzynarodówki“ i transparentem w polskim języku o znamiennej treści — „Nasze głosy 15 października łączą nas w trwałą i serdeczną przyjaźń“. (c.d. na str. 10)



Po lewej: W Rostocku wita załogę „Młodej Gwardii“ napis w polskim języku. Po prawej: Powitanie na rodzinnej ziemi. Przemawia Prezes Zarządu Głównego, gen. M. Wągrowski.



Morze Czarne

Jedno z najdziwniejszych mórz



Czternaście mórz omywa brzegi Związku Radzieckiego, ale chyba najbardziej osobliwym z tych mórz jest Morze Czarne. Mimo, że położone jest na południu kraju, w pewnych porach roku jest ono najbardziej burzliwe i zimne. W rejonie północno-wschodnim, a szczególnie w okolicach Noworosyjska, zimowe wiatry wieją tak silnie, że częstokroć wywracają całe pociągi, zatapiają w porcie statki i powodują niepowetowane szkody.

Mimo burz i innych niedogodności, Morze Czarne odgrywa ważną rolę w gospodarce Związku Radzieckiego. Przez morze to przechodzi większość handlu morskiego, stanowi ono główną drogę eksportu produktów rolnych z Ukrainy, produktów kolonialnych z Kaukazu, wyrobów metalurgicznych z południowych rejonów przemysło-

wych. Porty takie jak Odessa, Noworosyjsk, Nikołajew, Batum, Poti, Tuapse, skupiają jedną trzecią całego transportu morskiego ZSRR.

Ale może najbardziej charakterystyczną właściwością Morza Czarnego jest całkowita martwota jego wód już na głębokości ok. 200 m.

Badania wykazały, że poniżej tej głębokości wody Morza Czarnego zanieczyszczone są roztworem siarkowodoru. Dotychczas z całą pewnością nie wytłumaczono tego zjawiska. Jedni przypuszczają, że gazy dostają się przez jakąś szczelinę w dnie, inni, że są to skutki rozkładu chemicznego organizmów, spadających z górnych warstw wody.

Głębiny Morza Czarnego są nieruchome. Zjawisko to tłumaczy się jednakowym zasoleniem górnych i dolnych warstw wody. Mniej słone wody górne, jako lżejsze, nie mogą opadać w dół, o wody dolne, jako daleko bardziej słone, są cięższe i nie mogą podnosić się do góry.

Niezwykle ciekawe są przepływy wód przez Cieśninę Bosforu. Występują tam jakgdyby dwie rzeki, płynące w przeciwnych kierunkach. Dnem płynie prąd wody słonej z Morza Śródziemnego do Czarnego, górą zaś prąd wody napół słonej z Morza Czarnego do Śródziemnego. Prąd ten jest bardzo silny i jadąc statkiem przez Bosfor ma się wrażenie, że jedzie się po rzece. O sile tego prądu może świadczyć trudność, z jaką nawet dwóch wioślarzy daje sobie radę płynąć pod prąd. Jest on silniejszy, aniżeli prąd Wisły pod Warszawą.

Mimo, że głębiny Morza Czarnego pozbawione są życia, górne warstwy wody i miejsca przybrzeżne płytsze roją się od istot żywych, chociaż pod względem fauny, Morze Czarne jest na ogół ubogie. Użytkowych ryb pojawia się kilkanaście gatunków. Zdarza się dość często spotkać stada delfinów, trafiają się i rekiny mniejszych gatunków. (B. K.)



Pod Zaglami
MŁODEJ GWARDII d. NRD

(Dokończenie ze str. 9)

Stralsund — to miasto historycznych zabytków, wspólnie młodzieży i gigantycznej stoczni, która co cztery dni spuszcza na wodę śliczny, dalekomorski luger. Na tej stoczni właśnie nasi chłopcy z załogi „Młodej Gwardii” mogli zobaczyć najnowszy i największy statek NRD, noszący symboliczną nazwę „Vorwaerts”. Na tej stoczni właśnie oddano do użytku odradzającej się Republice flotyllę lugrów o znamiennych nazwach: „Rosa Luxemburg”, „Ernst Thaelman”, „Karl Liebknecht”...

Miasto Stralsund goi swe rany wojenne. Poznaliśmy zapał jego mieszkańców i wierzymy, że uda się im spełnić to, co orzekła jego Rada Miejska: „Przeszłość nie każe o sobie zapomnieć — rzuca ona blaski i cienie na tereźniejszość, ale nad przyszłością tego miasta powinno świecić zawsze słońce”. Spełnienia tego życzyliśmy naszym niemieckim przyjaciółom przy lampce reńskiego wina z podnóży symbolicznej dziś Lorelei, w stylowych salach tradycyjnej Ratskeller.

Kiedy opuszczaliśmy Stralsund, zamieniając ostatnie uściski dłoni, jakaś blondwłosa, trzynastoletnia dziewczynka w niebieskiej bluzce FDJ wpisała mi do notesu parę słów na pamiątkę. Odczytałem je dopiero na statku, gdy brzegi NRD zniknęły już za mgłą horyzontu.

„Jeśli urodziłeś się niewolnikiem — nie jest to Twoją winą. Winą Twoją będzie dopiero, jeśli umrzesz niewolnikiem. — Goethe...”

W sztormowy wieczór październikowy do Nowego Portu, w gardziel Wistoulscia wpłynęła „Młoda Gwardia”, smukły biały jacht, na którego salingu powiewała oflarowana załodze przez młodzież niemiecką niebieska flaga FDJ ze złotym napisem w dwóch językach: „Przyjaźń — Freundschaft”.

SŁAWOMIR SIERECKI



„Z okazji wymiany odznak ZML i FDJ życzę naszej niemieckiej koleżance najlepszych osiągnięć w nauce, w pracy, w walce o pokój...” — pisze sympatycznej Gertrudzie koł. Piątek z załogi „Młodej Gwardii”



AURORA

Okret REWOLUCJI

...SWIT ZBIJZAŁ SIĘ WOLNO, JAKBY OCIĄGAJĄC SIĘ Z ODSŁONIĘCIEM SKRYTEJ W MROKACH NOCY TAJEMNICY. WRAZ Z PIERWSZYMI PROMIENIAMI BRZASKU NA LENIWE WODY NOWY NADPŁYNĘŁA OD STRONY KRONSZTADTU „AURORA” — JUTRZENKA...



Na pokładzie „Aurory” trwały ostatnie przygotowania. Stalowe paszczki działy przesuwały się wolno w ślad za strumieniem światła, rzuconego poprzez mgłę okrętowym reflektorem.

Gdzieś na końcu reflektorowej smugi zamajaczyła ciemna sylweta Zimowego Pałacu. Wyłoty łuf zamaryły w niemej groźbie. Ale na otwarcie ognia było jeszcze za wcześnie.

Marynarze „Aurory” chcą przyłożyć się do fali nacierających gwardzistów, ale powstrzymuje ich rozkaz dowodzącego krążownikiem z ramienia Komitetu komisarza Bielyszewa. Jeden tylko z marynarzy wysłany został do Instytutu Smolnego, gdzie mieścił się sztab Rewolucji, aby donieść, że działa „Aurory” wymierzone są na Pałac Zimowy.

W pałacu tym, wśród labiryntów pokoi i kory-

tarzy kryli się ministrowie Rządu Tymczasowego, kierujący akcją kontrrewolucyjną w Piotrogradzie. Dlatego Pałac Zimowy musiał być zdobyty.

Komitet rewolucyjny na „Aurorze” otrzymuje ze Smolnego rozkaz z wykazem sygnałów: — dwie białe rakiety — prowadzone są rozmowy z Rządem Tymczasowym, jedna biała — Kiereński poddał się, i... jedna czerwona — działa „Aurory” powinny natychmiast przemówić!

Czas jednak powoli upływa, a żadnych sygnałów nie ma. Z miasta dochodzą odgłosy wystrzałów karabinowych.

Pod osłoną zmroku przybywa na pokład „Aurory” łącznik z Instytutu Smolnego. — Ja do komisarza Bielyszewa — mówi. — Komisarzu Bielyszewie, ja z oddziałów Babina, wysłany do was przez Wojenno-Rewolucyjny Komitet, żeby oznajmić, że o godzinie 9 z Pietropawłowskiej Twierdzy wystrzelą zielone rakiety i zapalą czerwone światło. Na ten sygnał „Aurora” odda

strzał... ślepym pociskiem. Niech wszyscy usłyszą. Ten strzał będzie sygnałem do ostatecznego szturm na Pałac Zimowy.

Bielyszew wysłuchał uważnie meldunku i spojrział na zegarek. Była za dwadzieścia dziewięć. Krótki uścisk ręki i komisarz skierował się na pomost.

* * *

Na pomoście tkwił nieruchomo Bielyszew, nie spuszczaając oka z posuwających się wolno wskazówek swego zegarka. Stojący obok niego wachtowy co chwila spoglądał niespokojnie w kierunku niskącej w mroku Pietropawłowskiej Twierdzy, skąd miał być dany sygnał.

...a poniżej, na pokładzie krążownika z rosnącym napięciem czekała na ten sam moment cała załoga „Aurory”, marynarze - rewolucjoniści. Zdawali sobie oni sprawę, że zbliża się moment największej wagi nie tylko dla nich, nie tylko dla całej Rosji, ale i dla całego świata.



Ładowniczy dawno wsunął pocisk do stalowej paszeczki działa wymierzonego na Pałac Zimowy.

Nagle ciemny firmament nieba przerwała rozpryskująca się kaskada zielonych iskier rakiet. W ślad za raketą pojawiło się na murach twierdzy umówione czerwone światło...

...A stary bosman trzymający wachnię, po raz pierwszy w życiu zapomniał o swym obowiązku: nie sięgnął ręką do dzwonu, by podać komendę — „Ogień!”.

— Różnij! — krzyknął na cały głos Bielyszew.

Ostry rozkaz potoczył się z pomostu do obsługi działa. Potężny huk 6-calowego działa wstrząsnął powietrzem.

— Urrra! Urrra! — naczem echo rozległ się w ciemnej dali rosnący bojowy okrzyk. Oddziały Rewolucji runęły do szturm na Pałac Zimowy.

Marynarze „Aurory” obserwowali niezwykle i podniecający widok tego wspaniałego szturm.

Komenda Bielyszewa: — Załadować ostre pociski! — oderwała ich na chwilę od burt. Nie zaistniała jednak jeszcze potrzeba strzelania na ostro.

— A żal... — wzdychał działowy trzymający w pogotowiu rękę nad głową, gotów do drżenia znaku „Ogień!”.

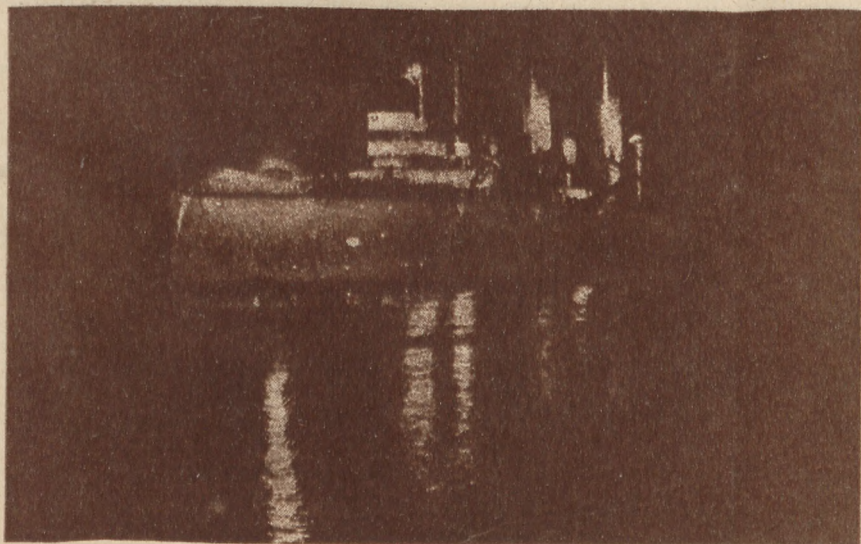
W strudze reflektorowego światła ukazała się nagle blisko brzegu ciemna postać, wymachująca trzymanym w ręku karabinem.

— Hej tam na „Aurorze”! Więcej nie strzelać. Nasi w Pałacu Zimowym!

— Niech żyje Radziecka Władza! — rozlega się z pomostu nabrzmiały radością głos komisarza Bielyszewa.

— Niech żyje Radziecka Władza! — odpowiadają gromkim krzykiem marynarze z pokładu „Aurory”...

JERZY ZBOŻYŃSKI



ŻEGLARSTWO lodowe

Skończył się sezon żeglarski. Opustoszały gwarne dotąd przystanie, a prawidłowo zabezpieczone jachty czekają nadejścia wiosny i nowego sezonu. Dla żeglarzy zaczął się okres szkolenia teoretycznego, z pewnością nie mniej ważnego, niż szkolenie praktyczne. A jednak i w zimie da się żeglować — i to nie wcale gorzej niż w lecie. A może nawet lepiej?!

By móc powiedzieć choćby parę słów o żeglarskim lodowym, musimy zacząć od opisu ślizgu lodowego. Z zamieszczonych obok ilustracji, konstrukcja ślizgu na pozór wydaje się całkiem prosta. Kadłub, na pierwszy rzut oka, żywo przypomina kajak. Osadzony on jest na długiej, bo zwykle około czterometrowej, belce-płozownicy. Na zewnętrznych krańcach płozownicy widzimy płozy boczne, zaś na rufie ślizgu — płozę sterową. Na tych okutych metalem płozach ślizg spoczywa na lodzie. Płozą rufową może mieć

różnego rodzaju urządzenia, służące do kierowania ślizgiem. Na naszej ilustracji jest to koło sterowe, podobne do samochodowego, równie dobrze jednak spełnia tę rolę, u jednostek popularnych, zwyczajny rumpel. Specjalnie mocno osadzony maszt, zaopatrzony w saling, usztywniony jest sztagiem przednim i tylnym, łączące ją z płozownicą.

Zwrócić tu należy uwagę na konieczność szczególnie solidnego wykonania ślizgu w najdrobniejszych nawet szczegółach. Przy dużych szybkościach osiąganych na ślizgu powstają opory, które stawiają sprzętowi istotnie wielkie wymagania — i tego nie wolno lekceważyć! Podobnie i żagiel ślizgu sporządzany być musi ze znacznie silniejszego materiału, niż analogicznej powierzchni żagiel przeznaczony dla jachtu rzecznej. Przyjęte typy ślizgów mają



ozaglenie od 10 do 25 m² i są, na tej zasadzie, podzielone na klasy, w których mogą startować. Ilustracja nasza, na przykład, przedstawia monotyp międzynarodowy o ozagleniu 15 m kwadr. Odrębną klasę stanowią ślizgi wolno-konstrukcyjne, dające możliwość eksperymentowania, dla uzyskiwania rekordowych szybkości.

Poruszyłem powyżej sprawę uzyskiwanych na ślizgu szybkości. Jakie szybkości właściwie można na nim osiągnąć? O szybkościach tych mówi się zazwyczaj z pewną dozą przesady, bowiem przesadą jest twierdzenie, iż ślizg uzyskuje stałe szybkości w okolicach 100 km na godzinę, jak to twierdzą zazwyczaj początkujący sportowcy, entuzjaści ślizgu. Uzyskiwanie na ślizgu szybkości 100 km na godzinę, a nawet więcej jest bowiem możliwe, lecz zdarza się na ogół dość rzadko w specjalnie korzystnych warunkach, tak wietrznych jak i lodowych, i to albo na ślizgach dużych, albo na skomplikowanych jednostkach, budowanych specjalnie do uzyskiwania dużych szybkości. Przy tym wszystkim i to jest najwęższe: szybkości te uzyskują tylko wytrawni żeglarze lodowi! Normalnej budowy ślizg (jak nasz monotyp 15 m kwadr.) osiąga — w normalnych warunkach — przy poprawnym jego prowadzeniu — szybkość w granicach od 40 do 60 km na godzinę.

Szczupłe ramy niniejszego artykułu nie pozwalają, niestety, na zapoznanie czytelników z teorią żaglowania na lodzie i dlatego zainteresowanych odsyłamy do podręcznika, który świeżo opuścił prasę drukarską, wydany przez Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa”. W tym „Krótkim podręczniku Jachtu Lodowego”, pióra M. Osińskiego, znajdziecie odpowiedź na wszystkie nasuwające się

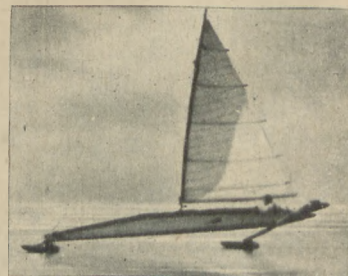
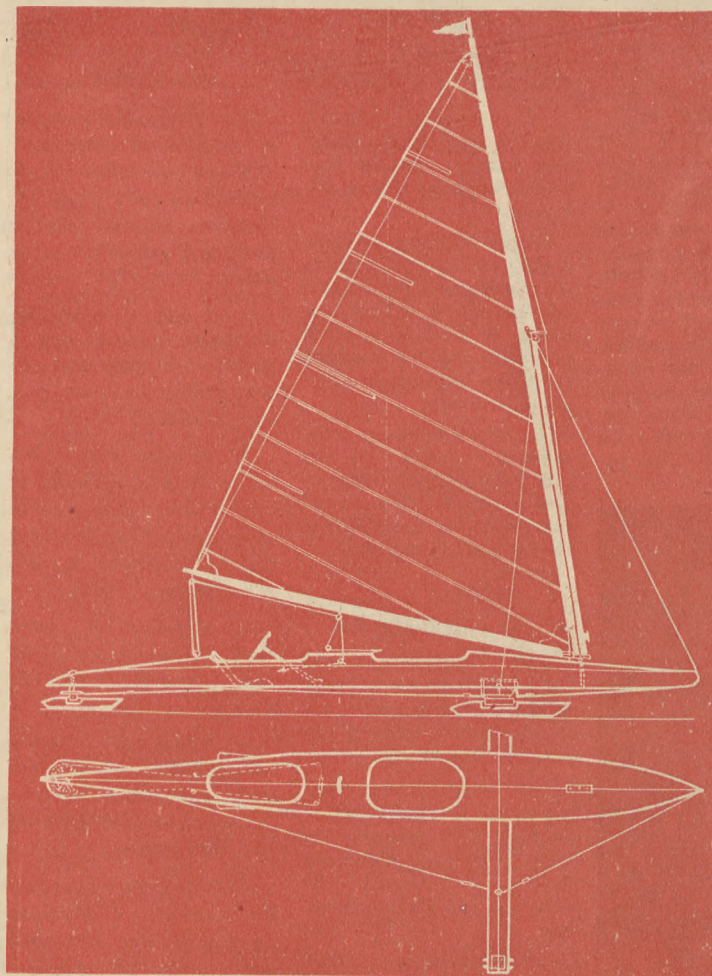
wam zapytania z tej dziedziny.

Polska, po odzyskaniu poljezierza mazurskiego, rozporządza jednymi z najpiękniejszych w Europie terenami do uprawiania jachtu lodowego, a Augustów i Chojnice, kolebki tego sportu u nas, są również o pełnych walorach. Zima w naszym klimacie bywa wprawdzie dosyć kapryśna, lecz zawsze liczyć możemy na 40 do 50 dni w roku, w których warunki lodowe pozwolą nam na używanie tego pięknego sportu.

Nie zwlekaj drogi przyjacielu, każdego dnia szkoda. Masz wszystkie warunki po temu, by — biorąc swój urlop w porze zimowej — zacząć! W licznych ośrodkach państwowych stoi do twej dyspozycji sprzęt i urządzane są kursy, na których nauczyć się możesz zasad uprawiania tego zaiste pięknego, i ze wszechmiar polecenia godnego, sportu!

Odradzamy natomiast, przynajmniej początkującym, zacyzania na własną rękę. Budowany po amatorsku ślizg nie jest — zazwyczaj — w stanie sprostać zadaniom, jakie mu się stawia: jest on po prostu za słaby. Jedno nieprawidłowo wykonane złączenie części drewnianych, jedno zbyt słabe lub niewłaściwie wykonane okucie, mogą być — przy szybkościach, które osiąga ślizg — powodem niepotrzebnych wypadków i spowodować zniechęcenie do uprawiania jachtu lodowego. O to zaś chyba nikomu nie chodzi!

Emelbe



Z BUDKI KRANISTY

Ile ton przeladowuję na godzinę? Na to pytanie nie łatwo jest odpowiedzieć, bo nie tylko ilość węgla przerzucanego z wagonu, czy też barki na statek — świadczy o zwyczajnie we współzawodnictwie pracy. Nam nie chodzi tylko o to, by przeladować jak najwięcej węgla, ale również ważnym jest by przeladunek jakościowo stał na właściwym poziomie. Ot — patrząc na chwytak dźwigu; prowadzę go powoli, ale on musi posuwać się pewnie, musi tak opaść na wagon, by nie uszkodził bocznych ścian. Chwytnak trzeba całkowicie napędląć węglem, a następnie przenieść ponad ładownię statku, opuścić jak najniżej i tak zrzucać ładunek, by trymerzy mieli jak najmniej pracy. Przy tego rodzaju załadunku unika się rozkurzu, węgiel się nie kruszy, towar nie traci na wartości...

Stępień przerwał na chwilę wyjaśnienia. Ze swej budki kranisty patrzył na statek i wprawą ręką manipulował poszczególnymi przekładniami. Chwytnak płynął spokojnie w powietrzu, by wreszcie już bez kołowania otworzyć się nad ładownią przy nabrzeżu.

— Tak pracując, to znaczy współzawodnicząc nie tylko ilościowo, ale i jakościowo przeladowuję na jedną godzinę od 75 do 80 ton na godzinę. To są normy najwyższe; takhle osłaga Henryk Rutkowski, Adolf Jaworski, Jan Kalkowski, Józef Tyszkiewicz, no i ja. Wszyscy jesteśmy z nabrzeża Głiwickiego; ale też nasze nabrzeże zwyciężyło ponownie w drugim etapie współzawodnictwa.

Ze sterówki kranisty, w której pracuje, jeden z przodowników przeladunku — Jan Stępień — rozciąga się rozległy widok na Basen Górniczy — dzieło zrealizowane w ramach Planu Trzyletniego. Basen Górniczy — to wynik olbrzymiej akcji inwestycyjnej i pracowitości naszych robotników i inżynierów. Trzy lata temu tam, gdzie obecnie stoją statki — rozciągały się torowiska. Przyszli robotnicy, przybyli ze Śląska, brygady Jnnaków Służby Polsce — i wybudowali nowy port. Setki metrów nowych nabrzeży, nowe dźwigi różnych typów już są czynne. Ale przecież to jeszcze nie koniec pracy. Tam, po przeciwnej stronie basenu robotnicy montują dwie wyrotnice i olbrzymi taśmowiec. Robotnicy mówią z dumą: „Basen Górniczy to największa po wojnie inwestycja portowa na kontynencie Europy. To nasze dzieło, to nasz wkład w umocnienie pokoju...”

Na bagniskach zbudowano port, a obok niego rozległy dworzec towarowy. „Torfy mają tutaj głębokość do 10 m — informuje inżynier — Musieliśmy torf usunąć i na jego miejsce zwieźć olbrzymie ilości piasku. Ale robota jest na ukończeniu. Już tysiące pociągów ze Śląska przybywa tutaj z węglem. Dobrze zdaliśmy egzamin. Wyniki są takie, jakich się spodziewaliśmy...”

I właśnie stworzenie nowych warunków pracy, wybudowanie nowych nabrzeży pozwoliło robotnikom portu szczecińskiego na przystąpienie do szybkościowego załadunku statków. Chodzi o to, by robotę wykonać w czasie krótszym od zaplanowanego, by ten sam dźwиг mógł obsłużyć więcej statków, a do tego samego odcinka nabrzeża by mogły przybić dalsze jednostki po Śląsk węgiel!

Pierwsze decyzje o szybkościowym załadunku powziął robotnicy portu szczecińskiego w marcu. Wówczas tą nową metodą odprawiono trzy statki, wykorzystując na obsługę zaledwie 42,6 proc. czasu na ten cel przeznaczono. I od marca z każdym miesiącem zwiększała się cyfra „szybkościowców”: w kwietniu odnotowano 5, w maju 16, w czerwcu 24. A w lipcu, przeddziesiąt rocznicy Manifestu PKWN, już 69 szybkościowców opuścił Szczecin. Biuro obliczyło, iż nowy system dał 5 milionów złotych oszczędności.

CZESŁAW PISKORSKI



PRZYJAŹŃ I SERCE ODESSY

Czasem zwykłe, codziennie powtarzające się wydarzenia są przyczyną wydarzeń nie zwykłych. Tak np. dzisiejszy mój obiad, normalny sobie „popularniak”, a spowodował w efekcie powstanie tego oto... reportażu.

Do mego stolika w Gospodzie Spółdzielczej Nr 6 dosiadł się smukły chłopiec, jeśli tak można nazwać 23-letniego mężczyznę o jasnych, śmiejących się oczach. Granatowy mundur, małe dwa znaczki poniżej linii ramion, na czapce „Państwowa Szkoła Morska” — jeszcze skojarzenie widzianego wczoraj na redzie „Daru Pomorza” — i jestem prawie pewna: oto jeden z członków załogi „Daru”. Parę odpowiedzi na moje pytania potwierdziło przypuszczenia. No, nareszcie dowiem się czegoś o rejsie, szczególnie o Odessie, gdzie „Dar” był po wojnie po raz pierwszy.

Właściciel śmiejących się oczu zaczął opowiadać chętnie:

— „... Z Gdyni wyszliśmy przy...”

— Nie, nie — przerwałam — nie gniewajcie się, nie to mnie ciekawi. Opowiedzcie mi o — Odessie.

— O Odessie — cień uśmiechu przeleciał po twarzy. — Tak, macie rację. To był moment najmiłszy, można powiedzieć kulminacyjny, i jakże inne wrażenia. W przeciwieństwie do nieufnych, podejrzliwych i pełnych ukrytej

nienawiści spojrzeń „urzędników” portowych o postawie zawodowych wojskowych w portach Europy Zachodniej, jakże inne było powitanie Odessy. Witano nas z całym sercem, z wylaniem — po radziecku — jak przyjaciół. Proszę spojrzeć: mam tu kilka adresów. W czasie tych krótkich sześciu dni, spędzonych w Odessie, każdy z nas znalazł przyjaciół, a przyjaźń nie skończyła się z chwilą odjazdu. Wymieniliśmy adresy i nawet jeszcze w czasie drogi powrotnej, w obcych portach wysyłałiśmy i odbieraliśmy korespondencję.

Sześć dni — to bardzo krótki okres czasu dla zwiedzenia pięknego „miasta-bohatera”, jakim jest Odessa. Witata nas serdecznie, uśmiechając się w promieniach słońca odbudowanymi domami. Czarnomorcy chcieli nam na raz wszystko

pokazać, tak dumni byli ze swej stolicy czarnomorskiej. Dzień upływał za dniem — zwiedzaliśmy miasto, a w nim piękne muzea, kina, teatry, operę. To znów my ich gościliśmy na pokładzie naszej fregaty i z kolei musieliśmy opowiadać o „Darze”, który strasznie się podobał. Przecież piękny jest i okazały. Interesowali się życiem, rozwojem i odbudową naszego kraju. Najwięcej dopytywali się o Warszawę, gdyż los jej był tak podobny do tylu miast radzieckich. Rozmowom nie było końca, przecież każdy temat był wspólny. Z jakim żalem żegnaliśmy gościnne wybrzeże radzieckie, prosząc wzajem o odwiedziny. Tak, to prawda, cała podróż była podobna do tylu innych podróży „Daru”, ale ten jeden fragment, tych 6 dni spędzonych w Odessie zostawił ślad inny, niezatarty: przyjaźń, która nie kończy się z chwilą odjazdu...

Nie, nie wspomnę nawet imienia chłopca, który mi obraz powitania „Daru” w Odessie tak z sercem opisał. Niech zostanie tak dla mnie, jak i dla Was polskim chłopcem o jasnych i ufnym spojrzeniu, co morze ukochał i pracy na morzu chce swój trud poświęcić, a ono go powiodło do dalekiej Odessy, gdzie znalazł na brzegu czekające go — przyjaźń i serce.

KRYSTYNA GROSZEK



O szeroką akcję kursów LM

POGORIE – PŁUCA ZAGŁĘBIA

Liga Morska jako czołowe najważniejsze zadania do wykonania postawiła umasowienie sportów wodnych i turystyki wodnej, morskiej i śródlądowej, spopularyzowanie zagadnień ogólniej wiedzy o morzu, wychowanie, wyszkolenie i przysposobienie do obrony kraju na odcinku morskim i wodnym śródlądowym jak najszerzych mas społeczeństwa oraz przygotowanie poprzez kursy letnie i zimowe kandydatów do Marynarki Wojennej, do Szkół Morskich Ministerstwa Żeglugi i Szkół Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Komunikacji.

Scentralizowanie prac szkoleniowych na odcinku morskim i wodnym śródlądowym w jednej organizacji pozwoli uniknąć niedociągnięć, które dotychczas utrudniały pracę w tym zakresie. Dotychczasowa wielotorowość w wychowaniu i szkoleniu morskim nie mogła dać dodatnich wyników.

Całość rocznego wyszkolenia II poziomu składa się z dwu rodzajów kursów. Ukończony kurs teoretyczny, trwający od listopada br. do maja 1951 r., a obejmujący tematy polityczne — i fachowo-morskie kwalifikacje kandydata na jednomiesięczny praktyczny kurs letni.

Z dniem 15. XI. br. w większości jednostek organizacyjnych rozpoczęły się teoretyczne zimowe kursy Przysposobienia Marynarskiego. Powołane specjalnie Komisje Kwalifikacyjne typują odpowiednich kandydatów, którzy w przeciągu 100 godzin wykładów zapoznają się teoretycznie z żeglarsstwem, sygnalizacją, robotami bosmańskimi i liniowymi, terminologią morską, — przejdą wyszkolenie ogólnowojskowe i przyswoją sobie wiadomości polityczno-morskie.

Przed Ligą Morską stoi wielkie zadanie przygotowania wysoce wartościowych, ideowych kadr pracowników morza, zdolnych wypełnić wielkie zadania 6-letniego Planu w gospodarce morskiej i pomnożenia siły obronnej kraju jako wkładu w utrwalenie pokoju i sprawiedliwości społecznej. K.



...Samolot położył się na skrzydło i głębokim ślizgiem spłynął na beton katowickiego lotniska. Zaledwie trzy godziny temu zegnaliśmy miniaturowe domki Gdańska, zaledwie godzinę temu byliśmy jeszcze nad Łodzią — a oto jesteśmy w samym sercu Górnego Śląska: z poranną mgłą zmieszanej z węglowym pyłem, wyrastają wysokie kominy śląskich kopalń i hut.

* * *

Na szarej ścianie Teatru Wielkiego w Katowicach, akurat naprzeciw „Orbisu”, wisi nieduża, skromna gablotka. Często zatrzymują się przed nią liczne grupy młodzieży, aby z zaciekawieniem oglądać zdjęcia, umieszczone za jej szybą. Zdjęcia przedstawiają fragmenty niewielkiego jeziora i stojące przy drewnianym pomoście smukłe sylwetki zagłówek. To Pogorie — piękny Ośrodek Sportów Wodnych LM wzywa robotniczą młodzież Śląska.

* * *

Pogorie — płuca Zagłębia. Taką nazwę nadali temu niewielkiemu, sztucznie-emu jezioru śląscy górnicy. I słusznie... Przekonaliśmy się o tym naocznie, gdy mknęliśmy samochodem betonową szosą przez centralne dzielnice Zagłębia... Szopienice, Będzin, Sosnowiec, Dąbrowa... 21 kilometrów od Katowic, w okolicy pokrytej młodym karłowatym lasem, błysnęła w promieniach zachodzącego słońca srebrna tafla jeziora. Pogorie — płuca Śląska...

Ośrodek wodny LM nad jeziorem Pogorie powstał dopiero niedawno, wiosną 1950 r. Pierwszego maja br. licznie zebrani zwolennicy sportów wodnych byli świadkami skromnej uroczystości wodowania pięciu jednostek śródlądowych typu „Pionier”. Dwa miesiące później wodny tabor ligowy wzbogacił się o cztery 15-metrowe jachty typu „Omega” oraz 30 kajaków.

Postadanie odpowiedniego sprzętu umożliwiło rozpoczęcie konkretnej pracy na odcinku wyszkolenia. Od maja br. w ramach Kursów Przysposobienia Marynarskiego zorganizowano szkolenie na sportowe stopnie żeglarskie, w którym wzięło udział 50 młodych aktywistów i aktywistek ligowych z całego Śląska. Młodzież ta, to synowie i córki robotników i chłopów śląskich, przed którymi Polska Ludowa otworzyła szerokie perspektywy zdobycia umiowanego zawodu i przyjemnego spędzenia wolnego czasu po pracy. Synem robotnika z Będzina jest 19-letni ZMP-owiec Jerzy Hetmańczyk, wysoki, szczupły blondyn, przodujący w nauce, wyszkoleniu i pracach nad konserwacją sprzętu. Takim był ZMP-owiec Zygmunt Korek, 21-letni robotnik z Sosnowca skierowany na Kurs Instruktorów LM w Jastarni. Ci młodzi chłopcy i dziewczęta nie szczędzą wysiłku i trudu, aby w szeregach Ligi Morskiej zdobyć jak największy zasób morskiej wiedzy. Korzystając z jesiennych wiatrów, poznają oni na wodach Pogoria podstawowe zasady żeglarskiej praktyki, aby zimą, po zdaniu egzaminów, dalej podnosić poziom swej wiedzy w świetlicach i salach wykładowych LM na teoretycznych Kursach Przysposobienia Marynarskiego.

Jutro, gdy skromny barak ligowego Ośrodka nad jeziorem Pogorie zamieni się na piękny, wzorowy Ośrodek Sportów Wodnych, zawsze będziemy wracać myślami do wiosny 1950 roku, gdy grupa młodych, śląskich ZMP-owców wbijała w piaszczyste dno jeziora pierwsze pale, na których stanął nieduży, drewniany pomost.

KPT. MAR. F. J. WALICKI

W związku z ogłoszonym przez redakcję konkursu współzawodnictwa w zdobywaniu prenumeratorów mies. „Morze”, napływać zaczęły pierwsze meldunki z terenu, według prowizorycznych obliczeń w akcji przodują:

Okręg Radomski LM zdobył 1427 prenumeratorów;

Koło LM przy Ubezpieczalni Społecznej w Radomiu zdobyło 200 prenumeratorów.

Indywidualnie przoduje Ob. Wileziński z Żółkiewki pow. Krasnostaw, który zdobył 270 prenumeratorów

W następnym numerze „Morza” ogłosimy zdobywców nagród w konkursie błyskawicznym. Zgłoszenia przyjmujemy do dnia 20 listopada (decyduje data stempla pocztowego).

NAGRODY:

w „konkursie błyskawicznym”:

1 — 3 kajak

4 — 26 wartościowe książki

w „konkursie długofalowym”

1. aparat radiowy z adapterem

2 — 3 kajak

4 — 10 wieczne płótna

11 — 25 książki

Karty uczestnictwa oraz warunki konkursu we wszystkich ogólniach L.M. Konkurs długofalowy trwa do 30.XII. bieżącego roku.



Dział modelarski w „Morzu” ma być trybuną dla wypowiedzi miłośników modelarstwa, ma umożliwiać wymianę ich doświadczeń i spostrzeżeń, ma informować o wszystkich godnych zanotowania wydarzeniach z dziedziny modelarstwa, i wreszcie — ma spełniać rolę fachowego porad.

Wychodząc z założenia, że tylko jak najbliższy kontakt z rzeszami modelarzy umożliwi zrealizowanie tych wytycznych, Redakcja „Morza” zwraca się do wszystkich zainteresowanych o nadsyłanie swych wypowiedzi i prac na tematy modelarskie (pisanych możliwie jak najtreściwiej i jak najzwięźlej) na adres redaktora tego działu, mgra Mieczysława Boczara, Kraków, ul. Wenecja 3 m. 4.

A więc, modelarze, do dzieła! Czekamy na wasze wypowiedzi i listy.

PIERWSZE MODELE ŚLIZGOWCÓW

KRAKÓW. (Korespondencja własna). Grupa modelarzy Modelarni Okręgowej LM w Krakowie w ramach swych zobowiązań 1-szomajowych wykonała trzy modele ślizgowców o napędzie spalinowym. Są to ślizgowce typu DELFIN, konstrukcji instr. Witolda Stańczyka z Krakowa.

Modele te, bardzo prostej budowy, wykonane zostały całkowicie ze sklejek. Szkielet tworzy rozporkowa konstrukcja ze sklejek 3-milimetrowej, a całość pokryta jest sklejką 1-milimetrową. Silniczek samozapłonowy o pojemności od 1,5 do 5,0 cm³ zamocowany jest głowicą w dół do podpartej dwoma stojakami ze sklejek 3-milimetrowej — gondoli opływowej, tworzącej w obrysie całość z piastą śmigła. Prototyp modelu DELFIN, wyposażony w silniczek samozapłonowy o pojemności 2 cm³, podczas prób na jeziorze Różnowskim uzyskał szybkość ponad 50 km/godz. Dane techniczne modelu: długość 590 mm, szerokość 260 mm, wysokość 200 mm, waga z silnikiem E. D. 2 cm³ — 420 g.

Plany modelu DELFIN ukazają się w wydaniu Ligi Morskiej. (s)



MODELARSTWO HISTORYCZNE

GDANSK. (Korespondencja własna). Jak się dowiadujemy, Zarząd Towarzystwa Przyjaciół Nauki w Gdańsku rozpatrzył i pozytywnie ocenił projekt jednego z modelarzy-historyków, w sprawie przystąpienia do prac modelarskich nad rekonstrukcją polskich jednostek historycznych. Towarzystwo postanowiło powołać do życia specjalną komisję, w skład której, prócz historyków i techników z dziedziny budownictwa okrętowego, wejdą również modelarze-naukowcy.

Akcję Towarzystwa Przyjaciół Nauki należy powitać z prawdziwym entuzjazmem. (m)

Wydawnictwa Modelarskie LM

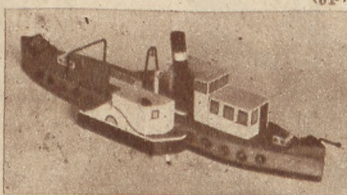
W pełni doceniając wielkie walory dydaktyczne dobrze pojętej, zorganizowanej i pod fachowym kierownictwem prowadzonej akcji modelarstwa szkutniczego, Redakcja Wydawnictw Ligi Morskiej opracowała swój plan wydawniczy z uwzględnieniem istniejących w tym zakresie potrzeb.

Z grubsza rzecz biorąc, plan wydawniczy przewiduje: Z jednej strony — wydawanie książek o charakterze podręcznikowym, któreby zapoznawały młodzież nie tylko z ogólnymi podstawami modelarstwa, ale i z zagadnieniami bardziej specjalnymi, dla modelarzy zaawansowanych, jak np. z modelarstwem wycynowym, historycznym itp. Z drugiej strony — wydawanie zeszytów (teczek) planów modelarskich poszczególnych kategorii i typów pływających jednostek rzecznych i morskich. Przewiduje się wydanie planów do wykonania bądź z drzewa i tektury, bądź też metodą wycinania z papieru i klejenia, przy czym uwzględniono tu różne skale trudności. Na początek projektuje się trzy serie: najprostsze modele blokowe (z drzewa), modele redukcyjne dla zaawansowanych (z drzewa i tektury), oraz modele — wycinanki z papieru, zarówno dla nowicjuszy jak i dla zaawansowanych.

Jako jedne z pierwszych ukazać się nakładem Wydawnictwa MON „Prasa Wojskowa” teczki planów jednostek żeglugi śródlądowej.

Będą one zawierać opisy budowy i plany najprostszych, sprowadzonych do syntezy modeli blokowych: pasażerskiego, parowca rzeczno-go — holowników i barek, oraz znaków nawigacyjnych. Jak będą one wyglądać po poprawnym wykonaniu, pokazuje nam załączone poniżej zdjęcie.

A więc jeszcze nieco cierpliwości. Niezadługo na rynku księgarskim zaczną się ukazywać różnorodnie i pełnowartościowo nowości wydawnicze z zakresu modelarstwa. (jp)



Kasko Włodzimierz — Tarnów — Pod wpływem żelaza, znajdującego się na statku, igła magnetyczna kompasu odchyła się od południka magnetycznego w jedną lub drugą stronę. Zjawisko to nazywamy właśnie dewiacją kompasu lub wprost dewiacją. Kompensacją nazywamy usuwanie dewiacji kompasu. Skompensowanie polega na tym, że za pomocą magnesów umieszczonych w nakładzie i w pobliżu niego, jak również za pomocą dwóch kul z miękkiego żelaza wytworzą się sztucznie dewiację, wprost przeciwną już istniejącej. Skład części tzw. kompasów mokrzych jest następujący: dwie części wody i jedna spirytusu. Na morzach polarnych odwrotnie: dwie części spirytusu i jedna wody.

Grzesiuk Władysław — Lublin, Walczak Stefan — Młedzychód — Odpowiedź na Wasze zapytanie znajdziecie w Nr 8/9 „M.M.P.” na stronie 18.

Suski Mieczysław — Łomża — Niestety, w o-trzymaniu pracy na statek dopomóc Wam nie możemy, tym bardziej, że przyjmowa-ni są tylko pracowni-cy wykwalifikowani. Radzimy pomyśleć uprzednio o realnym zdobyciu zawodu przez systematyczną naukę w którejś ze szkół morskich — tym bardziej, że uczęszczaliście już na wstępny kurs PCWM.

UWAGA PRENUMERATORZY

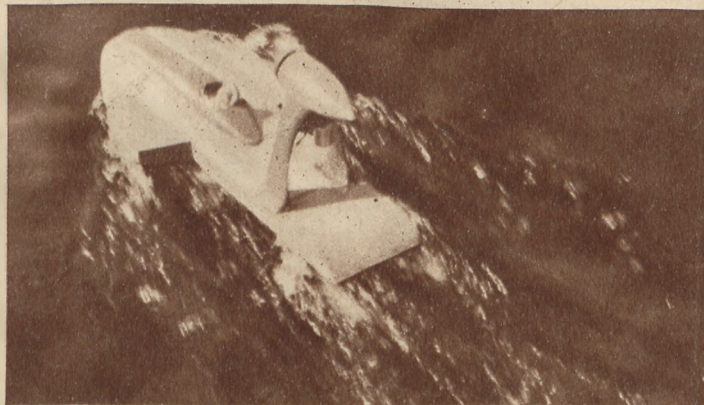
W związku z przejęciem kolportażu i prenumeraty naszego pisma przez PPK „Ruch” komunikujemy, że w celu uniknięcia przerw i opóźnień prosimy prenumeratorów o wpłacenie należności za prenumeratę, najpóźniej do dnia 20 każdego miesiąca poprzedzającego miesiąc prenumeraty. Za datę nadania wpłaty uważa się datę stempła pocztowego na pokwitowaniu.

Wpłaty należy dokonywać bezpośrednio na konto P.K.O. I-16848/110 „Morze” PPK „Ruch”, Dyrekcja Prenumeraty, Warszawa.

Na odwrócie blankietu należy wyraźnie napisać imię, nazwisko i adres zamawiającego oraz podać ilość zamówionych egzemplarzy, okres, na jaki się je zamawia, a także zaznaczyć, czy jest to przedłużenie dotychczasowej, czy też nowa prenumerata.

Warunki prenumeraty:
kwartalnie 2 zł 10 gr.
półrocznie 4 zł 20 gr.
rocznie 8 zł 40 gr.

Jednocześnie komunikujemy, że Administracja pisma mieści się w Warszawie, ul. Włók 10.





— Co pan tak krzyczy?
— Ratunku! Nie umiem pływać!
— No to co, ja też nie umiem pływać i nie krzyczę.

Był nie losoś

W XVII i XVIII wieku połowy lososia były tak wielkie w okolicach naszego wybrzeża, że robotnicy rolni w okolicznych majątkach w umowach na najem zastrzegali się, że nie wolno ich karmić lososiem częściej, niż dwa razy w tygodniu.

(k)



PRZYGODY PEWNEGO DZIKA

Rybacki, którzy przybyli wice zupełnie zdezerientowani do portu dąlow- skiego, przywieźli na pokla- dzie dzika. Złowiony został on w okolicy Jarosławca, w odległości około 4 mil mor- skich od brzegu.

Według opowiadań ryba- ków zwierzę płynęło w kie- runku pełnego morza, było

wane i nie wiedziało, gdzie znajduje się brzeg.

Spotkanie dzika na pełnym morzu należy do niezwykle rzadkich wypadków. Czę- ściej spotyka się dziki na wodach śródlądowych, szczególnie na Dziwniej i na Świnie.

(cp)



Rybacki rekordziści

900% wyznaczonej normy wykonali radzieccy rybacy brygady Szejkina z kołchozu „Czerwony Rybak” nad Morzem Czarnym, ustanawiając rekord połowu pojedynczej brygady. Jeszcze lepsze rezultaty osiągnęli ostatnio indywidualni rybacy - kołchoźnicy Estońskiej SRR: rybak Karol See- hel w ciągu czterech lat wykonał normę naprzód za 17 lat, rybak A. Leej w tymże czasie za 14 lat, a rybak H. Jajio za 13 lat. Któż im dorów- na?... (k)

Sport żeglarski w ZSRR



Niezliczona flota jezior Związku Radzieckiego, należąca pod względem swej wielkości do największych na świecie, stanowi doskonały teren do uprawiania sportów wodnych. Nie zatem dziwnego, że młodzież radziecka z za- palą uprawia ten piękny sport w licznych ośrodkach wodnych „Dostłoty”. Na zdjęciu: mistrzowska załoga regatowego jachtu na jeziorze Kisz w Łotewskiej SRR. (k)



ARTYŚCI WSRÓD MARYNARZY

Artyści Teatru Domu Wojska Polskiego w Warszawie pracując nad wystawieniem sztuki Ławrientiewa „Za tych, którzy na morzu” — kilka dni spędzili wśród marynarzy i oficerów Marynarki Wojennej. Po raz pierwszy w historii marynarze gościli u siebie artystów, pomagając im w pracy nad realistycznym opracowaniem sztuki. „Chcemy, aby to co pokażemy widzowi było rzeczywistością, było prawdą wziętą z życia” — mówili aktorzy w czasie dyskusji nad fragmentami przedstawienia. Obserwacja życia bazy ścigaczy, wyjście na morze kutrem torpedowym, pobyt wśród załóg okrętowych, rozmowy z oficerami — wszystko to pomogło znanym aktorom Janowskiej, Budkiewiczowi i reżyserowi Kobryńskiemu wczuć się w atmosferę sztuki, w atmosferę bazy kutrów torpedowych nad brzegami morza Barentsa, przedstawionej przez autora Ławrientiewa. Reżyserem tej sztuki, która niebawem będzie więc także załogi okrętów naszej Marynarki Wojennej oraz doświadczeni oficerowie, którzy udzieliłi aktorom i reżyserowi Kobryńskiemu szeregu cennych uwag. Na zdjęciu u góry: Fragment sztuki „Za tych, którzy na morzu” granej przez artystów Moskiewskiego Teatru Małego. U dołu: Grupa artystów Teatru Domu Wojska Polskiego, z Aliną Janowską i reż. Kobryńskim na czele, wśród marynarzy. (OG)



MIEDZY ŁOWCAMI WIELORYBÓW

Wyobraź sobie, że kiedyś złowiłem taką rybke.

Znak wolnej burty



O ile byliście już kiedyś w porcie i przyglądaliście się stojącym przy nabrzeżu statkom — zauważyliście z pewnością ta- lemnice znaki wymalowa- ne na obu burtach stat- ków. Są to znaki wolnej burty.

Znaki te wymalowane na burcie w kolorze białym lub żółtym, składają się z koła przekreślonego linią poziomą i wymalowanej o- bok drabinki, której ra- miona oznaczają do jakiego miejsca może być statek załadowany w pewnych po- racach roku i na jakich wo- dach. Litery oznaczają do- zwolone zanurzenie: TF — w wodzie słodkiej tropikal- nej, F — w wodzie słod- kiej, T — w wodzie mor- skiej tropikalnej, S — w wodzie morskiej w sezonie letnim, W — w wodzie morskiej w sezonie zimo- wym, WNA — w wodzie słodkiej na północnym Atlantyku. (c)



— Jaki dzień mamy dzisiejszy?
— Niedziela.
— To świetnie, pójdziemy na plażę!



Pytanie: Dlaczego kapitan tego statku postanowił zawrócić do portu?

Odpowiedź: Zapomniał zapamiętać na rok 1951 ilustrowane pismo Ligi Morskiej — „Morze”.