



NR 12 CENA 75 GR
GRUDZIEŃ 1950

W 71 ROCZNICĘ URODZIN
JÓZEF A STALINA
WIELKIEGO WODZA
ŚWIATOWEGO OBOZU POKOJU

MORZE

NAJPILNIEJSZE ZADANIA GOSPODARKI L.M.

Placówki terenowe L.M. czeka przed zakończeniem roku bieżącego wysiłek w zakresie należytego uporządkowania spraw finansowych i gospodarczych. Skrupulatność oraz możliwie jak najdalej posunięta wnikliwość i kontrola w ujęciu i rozpracowaniu spraw majątkowo-gospodarczych z końcem bież. roku będzie pierwszym sprawdzianem przygotowania organizacji i przejścia na etap ściśle planowej gospodarki finansowej i materiałowej w roku przyszłym.

W roku bieżącym były na tym polu poważne braki i niedociągnięcia, z których niewątpliwie pewna część powstała z przyczyn natury obiektywnej.

Błędy i niedociągnięcia muszą być usunięte i naprawione przed końcem bieżącego roku, a w szczególności:

- 1) należy jak najszybciej sporządzić i przekazać wyższym hierarchicznie placówkom wszelkie rozliczenia z przysługujących dotacji z zachowaniem wymogów określonych poszczególnymi zarządzeniami.
 - 2) należy natychmiast władzom nadrzędnej placówki organizacyjnej zgłosić wszelkie niezgodności wydatkowania kredytów otrzymanych na inne konkretne wymienione cele wraz z odpowiednim uzasadnieniem, uzgodnić wzajemnie konta i stan budżetowych pozycji kredytowych.
 - 3) natychmiast przystąpić do prac przygotowawczych i organizacyjnych, dotyczących ujęcia ewidencyjnego szacunkowego majątku L.M.
 - 4) szczególną uwagę należy poświęcić wydatkowaniu kredytów na remonty i inwestycje, zakończenie roku i KONIECZNOŚĆ ROZLICZENIA RACHUNKOWEGO I POKRYCIA ZOBOWIĄZAŃ Z TEGO TYTUŁU Z DATĄ OSTATECZNĄ 31. XII. 1950 r. wywołuje psychozę obawy niewydatkowania przewidzianych kredytów, co w konsekwencji powoduje wydatkowanie lekkomyślne i na cele nie planowe.
 - 5) nadal w dużej mierze nie docenia się wagi rachowości księgowych.
 - 6) Pomocą w przedsięwziętych pracach finansowych i inwentaryzacji majątku L.M. będą opracowane przez Zarząd Główny L.M. instrukcje, dotyczące:
 - a) ogólnych przepisów rachunkowo-kasowych,
 - b) planu kont dostosowanego do potrzeb naszej organizacji,
 - c) zasad i sposobu przygotowania i przeprowadzania inwentaryzacji na zakończenie r. 1950.
- Z powyższymi wytycznymi winni się dokładnie zapoznać pracownicy finansowi i admin. gosp. L.M. jak również skarbnicy i komisje rewizyjne wszystkich szczebli organizacyjnych.
- Na w/w spoczywa ciężar wykonania i kontroli właściwego wykonania prac. Praca i działość skarbników i komisji rewizyjnych w terenie dotychczas niedostateczna, winna ulec natychmiastowej poprawie. W.

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



Uroczysty moment otwarcia II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju w Warszawie w dniu 16 listopada br., na którym delegaci 80 państw powzięli doniosłe uchwały w sprawie walki o pokój. W środku prof. Joliot Curie światowej sławy uczony, wybrany przewodniczącym Światowej Rady Pokoju.

MANIFEST DO NARODÓW ŚWIATA

Wojna grozi ludzkości — dzieciom, kobietom, mężczyznom.

Organizacja Narodów Zjednoczonych nie spełnia nadziei narodów na zachowanie Pokoju i spokojnego życia. Życie ludzkie i zdobycze ludzkiej kultury są w niebezpieczeństwie!

Narody chciałyby mieć nadzieję, że Organizacja Narodów Zjednoczonych zdecydowanie nawróci do tych zasad, na jakich została utworzona po drugiej wojnie światowej, utworzona w tym celu, aby zapewnić wolność, Pokój i wzajemne poznanie między narodami.

Ale narody świata pokładają jeszcze więcej nadziei w sobie samych, w swej zdecydowanej postawie i w swej dobrej woli. Dla każdego rozsądnego człowieka jest rzeczą jasną, że ten, kto twierdzi, iż wojna jest nieunikniona, szkuluje ludzkość.

Czytając to orędzie przyjęte w imieniu narodów 80 krajów na II Światowym Kongresie Obrońców Pokoju w Warszawie, pamiętajcie, że walka o Pokój jest waszą własną najżywniejszą sprawą. Wiedzieć, że setki milionów Obrońców Pokoju zjednoczywszy się wyciągają wam dłoń. Wzywają was do udziału w najszlachetniejszej walce, jaką kiedykolwiek toczyła ludzkość wierząca głęboko w swoją przyszłość.

Na Pokój się nie czeka. Pokój trzeba zdobyć!

Zjednoczmy nasze wysiłki i żądajmy zaprzestania wojny, która dziś pustoszy Koreę, a jutro grozi pożarem całemu światu.

Wystąpmy przeciw próbom ponownego rozpalenia ognisk wojny w Niemczech i Japonii.

Wraz z 500 milionami ludzi, którzy podpisali Apel Sztokholmski, domagamy się zakazu używania broni atomowej, powszechnego rozbrowienia, kontroli wykonania tych zarządzeń. Ścisła kontrola powszechnego rozbrowienia i zniszczenia broni atomowej jest technicznie możliwa. Trzeba tylko tego chcieć.

Zmusimy do przyjęcia ustaw, które karzą za propagandę wojny.

Przedstawimy posłom do naszych Parlamentów, naszym rządów i Organizacji Narodów Zjednoczonych nasze propozycje w obronie pokoju, opracowane przez II Światowy Kongres Obrońców Pokoju.

Siły pokoju we wszystkich krajach są wystarczająco wielkie, głos ludzi pokoju jest dość potężny, aby wspólnymi siłami nalegać na spotkanie przedstawicieli pięciu wielkich mocarstw.

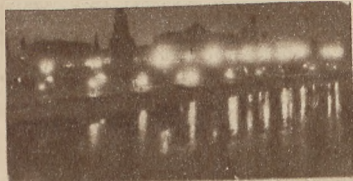
II Światowy Kongres Obrońców Pokoju dowiódł z niebywałą siłą, że ludzie, którzy zjechali się z pięciu części świata, mimo różnicy poglądów, mogą się między sobą porozumieć, aby zapobiec klęsce wojny i ocalić Pokój.

Niechaj rządy postępują podobnie, a sprawa pokoju będzie uratowana.

POKÓJ MHP 和平為戰 PAIX PEACE PACE FRIEDEN PAZ



NATCHNIENIE NASZEJ EPOKI



71 lat temu — 21 grudnia 1879 roku urodził się w Gori — Józef Stalin.

Były to czasy, gdy na dziedzińcu milionów chłopów zagród carskiej Rosji, trzy i pół miliona należało do chłopów nieposiadających koni, kiedy dzień roboty zatrudnionych w fabrykach mężczyzn, kobiet i dzieci trwał co najmniej 12 godzin, kiedy chłopów za niezapłacone podatki albo różgami, a robotników, którzy, nie mogąc znieść ucisku, rzucali pracę, masakrowała policja i kozacy — kiedy z krwi i potu ciemnej ludności carat wyekspluowano miliony na spłacanie procentów od pożyczek, zaciąganych w Paryżu i Londynie, w Brukseli i Berlinie.

Ale zaczęły się już czasy, kiedy w wiesieniu narodów, jeżdżących pod niemieckim cieniem i kapitałom, powstał grabarz rosyjskiego kapitalizmu — rosyjski proletariatus. Mroki carskiej niewoli zaczęła już rozjaśniać idea wielkich nauczycieli proletariatus Marksa i Engelsa, wskazując jedyną drogę wyzwolenia spod ucisku — rewolucję proletariacką.

Żył już i torował tę drogę Włodzimierz Ilicz Lenin, Józef Własariowicz Dżugaszwilli, którego proci ludzie całego świata uważają i mówią pod imieniem Stalin — wszedł na drogę rewolucji mający 15 lat.

I odtąd miał już nie spocząć w swojej pracy, cały swój wysiłek, całą swą genialną, twórczą myśl, wcieloną w rewolucyjną walkę Partii bolszewickiej obracając ku wyzwoleniu mas pracujących spod jarzma wyzysku kapitalistycznego. Niezłomny bojownik o sprawę proletariatus, sybirski więzień stał w dniach Wielkiego Października u boku Lenina, kierując na najbardziej zagrożonych odcinkach Czerwona Armia i prowadząc ją od zwycięstwa do zwycięstwa.

21 stycznia 1924 roku na Partię, na Związek Radziecki, na proletariatus całego świata spadł bolesny cios. Zmarł wódz i twórca Partii bolszewickiej, wódz mas pracujących — Włodzimierz Lenin.

Sztandar Lenina, sztandar Partii, wzniósł wysoko i ponosił dalej Józef Stalin.

I oto pod genialnym kierownictwem Stalina przystąpił wreszcie naród radziecki do wznoszenia nie-wzruszonego gmachu socjalizmu. Nadessły lata gigantycznych stalinowskich pięcioletek. W okresie tym — wielkim państwem radzieckim kierował geniusz Stalina.

Związek Radziecki był wówczas jedynym państwem na świecie, prowadzącym jawną i otwartą politykę zagraniczną.

Działo się to w czasie, gdy imperialiści amerykańscy planowali nową, zbrodniczą agresję na Związek Radziecki, wykorzystując do swych haniebnych celów hitlerowską klikę w Niemczech. Przestrzegali ich wtedy spokojny głos Józefa Stalina.

„Podstawę polityki zagranicznej naszego rządu stanowi idea pokoju, walka o pokój, demaskowanie wszelkich kroków, czynionych dla przygotowania nowej wojny...”

I rzeczywiście — bez najmniejszej przesady można powiedzieć, że w ciągu całego swego istnienia Związek Radziecki pod wodzą Józefa Stalina ani na jedną chwilę nie wypuścił z rąk inicjatywy walki o pokój.

Zachodni obłąkańcy, uwikłani w swej awanturnej polityce, nie posłuchali stalinowskiego głosu rozsądku. Nowa wojna imperialistyczna stała się faktem.

W dwudziestą czwartą rocznicę Wielkiej Październikowej Rewolucji

ci Socjalistycznej, gdy nad stolicą kraju Rad zawisła śmiertelna groźba, gdy na przedpolach Moskwy stał wróg, na nroczystym tradycyjnym posiedzeniu Moskiewskiej Rady, Przewodniczący Państwowego Komitetu Obrony Józef Stalin powiedział: „Sprawa nasza jest słuszna — zwycięstwo będzie nasze.”

Żołnierzy Armii Radzieckiej, idących z moskiewskiego Placu Czerwonego na front, odprowadzały słowa Stalina: „Patrzcie na was, jako na swych zbawców, podbite narody Europy, przypadła wam w udziale wielka misja wyzwolenia. Bądźcie tej misji godni!”

Powstała z inicjatywy Józefa Stalina i pozostająca pod jego bezpośrednim dowództwem — niezwykła Armia Radziecka nie zawiodła nadziei, jeżdżących w niewolę ludów Europy i Azji. Legły w grzechach niemiecki faszyzm i imperializm japoński samurajów. Zgnane wojną narody z ufnością w przyszłość przystąpiły do odbudowy powojennych zniszczeń. Ale na tej świetlanej drodze ku pokojowi i szczęściu legł groźny cień

polityki handlarzy śmierci z Wall Street, polityki obłudy i fałszu, gwałtu i zbrodni.

Kiedy z gabinetów gangsterskiej dyplomacji sypały się zaczęły atomowe pogroźki pod adresem całej ludzkości, pod adresem wszystkich — co postępowe, co oznacza życie i szczęście — masy pracujące całego świata z głęboką wiarą zawołały wówczas swe oczy na król, który w tym trudnym okresie stał się niezwykłym bastionem pokoju, na majestatyczne wieże Kremla, w którym żyje i pracuje dla szczęścia ludzkości Wielki Stalin.

Bo jaki los czekałby ludzkość — kto budowałby i jednorzyli między narodowy oboz pokoju, gdyby nie było gigantycznej siły państwa socjalistycznego z twórcą tej siły — Stalinem na czele; gdyby nie było tego naturalnego ośrodka, skupiającego wszystko co szlachetne, uczciwe, postępowe i rewolucyjne na świecie.

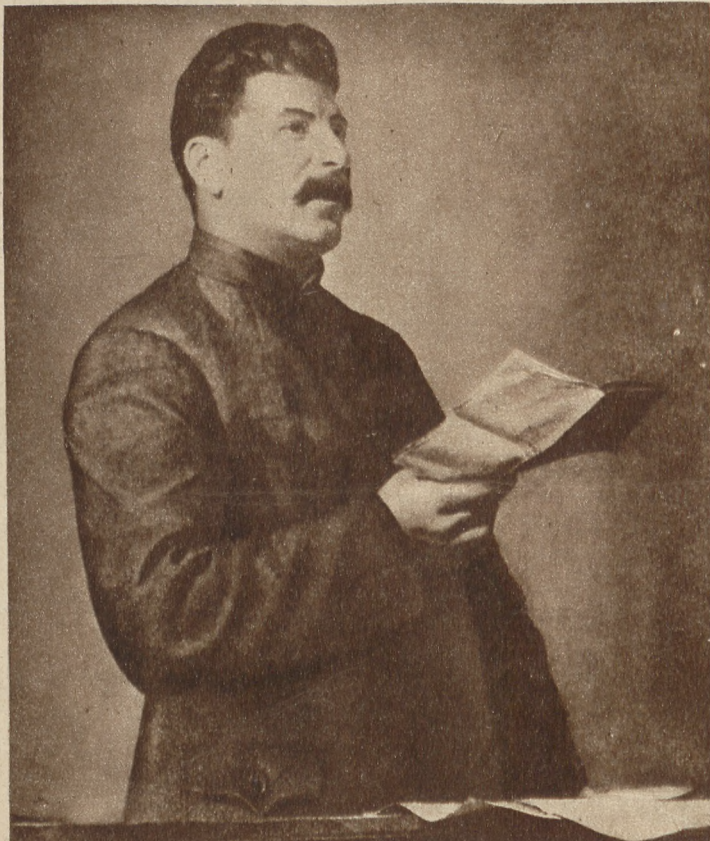
To Stalin właśnie jest wodzem i natchnieniem wielkiej walki o pokój. Z imieniem Stalina na ustach pracuje zarówno radziecki górnik, jak i polski stoczniowiec — z imieniem Stalina manifestuje na rzecz pokoju francuski robotnik i idzie do ataku przeciw imperialistycznym zabiorcom żołnierz Korei i Vietnamu.

Miliony ludzi na całym świecie wierzą w Stalina świadomie i nieświadomie. Wiedzą oni, że z ślepego demuziściu Jeden lat życia Stalina — pięćdziesiąt sześć, to nieprzerwane pasmo pracy i walki o szczęście, dobrobyt, o prawo do życia i wolność wszystkich ludzi pracy.

W zaumiewającym umyśle Stalina skoncentrowały się doświadczenia stuletniej walki rewolucyjnej proletariatus i potężne wloty myśli jego genialnych poprzedników. Wielki uczeń Marksa, Engelsa i Lenina rozwinął wszechstronnie ich osiągnięcia teoretyczne, wzbogacając je własnymi doświadczeniami okresu budownictwa socjalistycznego i drugiej wojny światowej, która była decydującym starciem dwóch ustrojów i dwóch epok. Wyprowadził zwycięsko socjalizm z tego starcia i przekształcił go w potęgę niezwykłą. Jest wodzem i natchnieniem partii, którą stworzył wraz z Leninem — partii, która budowała socjalizm, najsilniejszej partii światowego proletariatus, jego stalowej i niezłomnej awangardy.

Wielka pochodnia pokoju, którą Stalin podnosi coraz wyżej — rzuca blask na cały świat. Zapala iskry w najdalszych zakątkach kuli ziemskiej, sama z kolei rozpalać się od tych iskieł coraz mocniej.

W jej blasku miliony uciskanych widzą światła nadziei, jutrzeńkę szczęśliwego jutra. Dla garstki podpalać wojennych jest ona groźną żagwią zagłady.



JÓZEF STALIN — CHORĄŻY POKOJU



GENERALISSIMUS JÓZEF STALIN

BUDOWNICZY RADZIECKIEGO MOCARSTWA MORSKIEGO

W najcięższych dniach wojny domowej i Wielkiej Wojny Narodowej, w trudnych okresach walki o realizację gigantycznych pięcioletek — imię Stalina było dla ludzi radzieckich sztandarem prowadzącym ich do boju, do nowych sukcesów, do zwycięstwa.

Genialna myśl Józefa Stalina, jego niezłomna wola, postawa — weleone w rewolucyjną walkę partii bolszewickiej, w tworzenie wysiłku narodów radzieckich — uczyniły Związek Radziecki potężnym mocarstwem zarówno lądowym jak i morskim, a jego Siły Zbrojne najsilniejszymi na świecie. Radziecka gospodarka morska, oparta o silną bazę przemysłową i zwycięski ustroj kolchozowy wypełniła z undwyzką postawione jej zadania.

Józef Stalin od pierwszych dni władzy radzieckiej stał się budowniczym radzieckiego mocarstwa morskiego.

Historia organizacji i działalności Radzieckiej Marynarki Wojennej jest nierozdzielnie związana z imieniem Stalina. W latach wojny domowej Stalin był główną podporą i współholownikiem Lenina w dziele organizacji obrony młodej Republiki Radzieckiej. W dniach wojny domowej Stalin kierował osobiście obroną Piotrogradu zarówno na lądzie jak i na morzu. W okresie tym nastąpiły wspaniałe zwycięstwa młodej Marynarki Radzieckiej nad flotą brytyjską oraz za-

początkowo nowy styl ofensywnych operacji morskich, obalający wszystkie koncepcje burżuazyjnych teorii wojny morskiej.

Dowodząc obroną Careyna — późniejszego Stalingradu — Józef Stalin kierował bezpośrednio również Flotyllą Wołżańską; nad morzem Kaspijskim podlegała jego kierownictwu Flotylla Astrachańska - Kaspiska, a na froncie zachodnim kierował operacjami Flotylli Dnieprowskiej.

Po zakończeniu wojny domowej zaistniała konieczność odbudowy i rozbudowy Radzieckich Sił Zbrojnych. W swej przysiędze nad trumną Lenina Władek Stalin powiedział: „A więc ślubujemy towarzysze, że nie będziemy szeeedzić sił, aby umocnić naszą Czerwoną Armię, naszą Czerwoną Marynarkę!” Słowa te wyrażały wolę Partii, wolę całego narodu radzieckiego. Konkretnie uchwaliły, w tej dziedzinie zapadły na historycznym zjeździe WKP(b). Aby jednak tego dokonać trzeba było rozbudować i przysposobić do wielkich zadań przemysł radziecki i oprzeć go na realnej bazie gospodarki kolchozowej. Tego wielkiego dzieła dokonali wspaniałe plany stalnowskich pięcioletek.

W latach tych wzmoocniła się, wzrosła i okrzepła Flota Bałtycka i Flota Czarnomorska. W roku 1932 powstała dzięki Stalinowi Flota Oceanu Spokojnego, a w r. 1933 Flota Północna. Stalin osobiście dokonał

przekład pierwszy okrętów wojennych, które przybyły na północ.

Obok Floty Wojennej naród radziecki rozbudowywał flotę handlową, rozwijając jednocześnie całą gospodarkę morską.

Jeszcze w roku 1923 flota handlowa Związku Radzieckiego liczyła zaledwie kilkadziesiąt tysięcy BRT, a z tej i tak niezwykle skromnej cyfry tylko 47% tonażu nadawało się do natychmiastowej eksploatacji. Tymczasem dzięki polityce Partii, dzięki inicjatywie Józefa Stalina już w roku 1928 flota handlowa osiągnęła swój najwyższy poziom z przed Rewolucji.

Równocześnie z rozbudową Marynarki Wojennej i rozbudową floty handlowej wszechstronny geniusz Józefa Stalina stał się w tym czasie motorem rozbudowy radzieckiej żeglugi śródlądowej. Przystąpiono do realizacji gigantycznego planu połączenia Moskwy z pięcioma morzami: Bałtyckim, Białym, Azowskim, Czarnym i Kaspijskim. Pierwszy odcinek — kanał Białomorsko - Bałtycki, długości niemal 300 km wybudowano w rekordowym czasie. Następne odcinki tego planu, to budowa kanału Moskwa — Wołga, Wołga — jez. Onega i Morze Kaspijskie — Azowskie.

We flocie handlowej budownic zaczęto coraz nowocześniejsze i lepsze statki stosując ulepszoną metodę pracy zespołowej i podbijając stare normy produkcyjne, do czego niewspółmiernie przyczynili się masowy ruch współzawodnictwa pracy, zapoczątkowany przez Siachanowa. Uruchomiono Wielką Drogę Północną. Powstały porty tam, gdzie ich dotąd nigdy nie było. Powstały nowe stocznie, a setki statków spłynęło na wodę. Na dalekie morza wyszły pełnomorskie lugry i statki wieloryhnicze, wyruszyły ekspedycje geograficzne. Na szlakach wodnych od Bieguna Północnego do Południowego powlala flaga radzieckiej marynarki handlowej. Niewspółmiernie od innych krajów rozwiniętej się w państwie radzieckim sport wodny.

Wszystkie te osiągnięcia stanowiły rękodzieło zwycięstwa w ciężkich dniach najeźdu hitlerowskiego.

Wielka Wojna Narodowa była surowym sprawdzianem moralnych i materialnych sił państwa radzieckiego. Zwycięstwo stało się niezłomnym dowodem wyższości państwowego i społecznego ustroju radzieckiego nad ustrojem państw kapitalistycznych. Twórcą zwycięstwa był genialny wódz Józef Stalin.

Naród radziecki buduje dziś wspaniałe gmachy społeczeństwa komunistycznego, buduje na wszystkich odcinkach zagadnień kulturalnych i gospodarczych. Wzrasta siła i potęga radzieckiego mocarstwa — opoki światowego pokoju.

Stojące pod wodzą Józefa Stalina Radzieckie Siły Zbrojne stanowią na lądzie, na morzu, w powietrzu, niezwyciężoną siłę, która w każdej chwili zdolna jest pokrzyżować plany zbrodniarzy z Wall Streetu snujących niecie marzenia o nowej wojnie.

EDWARD FISZER

GRUDNIOWY REJS

S/S „JEDNOŚĆ ROBOTNICZA“

Piszę do Ciebie z pokładu,
Nagłe telegrafistę;
Pala pod nami spokojna,
Niebo nad nami czyste.

Idziemy morzem przez grudzień,
Żeglując do Dnia Urodzin,
W modych kombinacjach
Rewolucyjnie młodzi.

Jakimż sygnałem najpiękniej
Stocznolców myśli wystowie?
Gdyby ten statek zobaczył
Józef Wsarsionowicz!

Tu polskie ręce i rozum
Od kotwic po banderę;
Mechanik zgodnie z kowalem,
Spawacze z inżynierem.

„Jedności Robotniczej“
Flagę dał włóknarz łódzki;
Jak nas uczyłeś: ojcyste
Współzawodniczy z ludzkim.

Depeszę z nowej kabiny,
Telegrafisto, wyślij;
Towarzysz Stalin na Kremlu,
Przebieg żeglugi pomyślny.

MOŻE NA NAS LICZYĆ

Każdy marynarz, podoficer i oficer Ludowej Marynarki Wojennej zna dziś słowa Sekretarza KC PZPR Edwarda Ochaba wygłoszone na Centralnej Akademii w Warszawie w Dniu Wojska Polskiego. Dowódcy, pracownicy polityczni i załogi marynarskie słowa te uważają jako wytyczne w swej codziennej pracy nad podnoszeniem gotowości bojowej okrętów. Długo niemilknącymi oklaskami zebrani na akademii żołnierze i robotnicy powitali nakaz Partii dla Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej — „Partia nasza, która kieruje losami narodu, korpus oficerów politycznych, którzy z ramienia partii kierują wychowaniem żołnierzy, wszyscy, dowódcy poszczególnych oddziałów i całego wojska będą nieustannie pracować, aby jeszcze bardziej pogłębiać i umacniać przyjaźń i braterstwo Armii Polskiej z Armią Radziecką, tak aby wielki wódz narodów, towarzysz Stalin mógł zawsze, w każdej sytuacji polegać na bojowych dywizjach Wojska Polskiego równie niezawodnie, jak polegał na dywizjach bohater-skiej Armii Radzieckiej”. Nakaz ten realizują w twardej pracy wyszkoleniowej załogi okrętów naszej Ludowej Marynarki Wojennej.

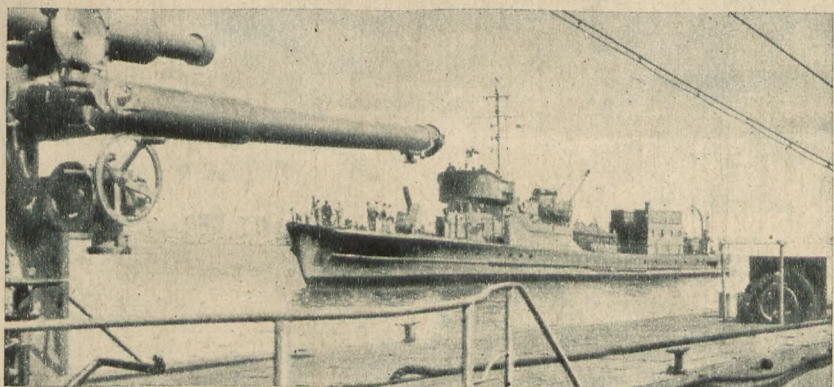
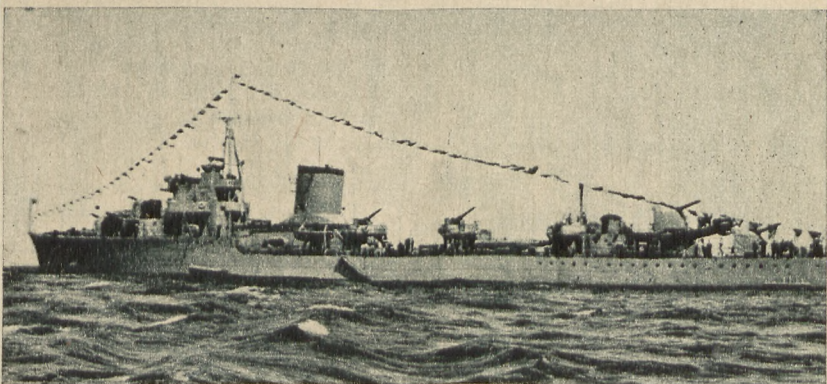
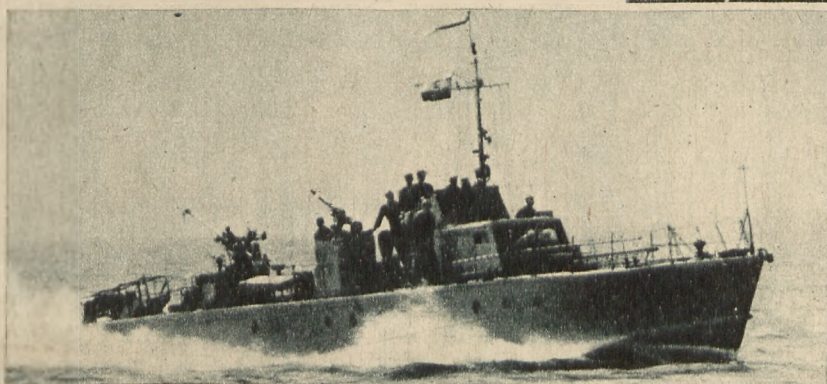
Dzięki Generalissimosowi Stalinowi Marynarka Wojenna otrzymała wspianiałe, nowoczesne okręty i sprzęt bojowy. Oficerowie radzieccy uczyli naszego marynarza sztuki wojennej i władania nowoczesnym sprzętem wojennym. Miłość i głęboką szacunek żywi dziś cały skład osobowy Marynarki Wojennej do Radzieckiej Marynarki Wojennej, do wielkiego nauczyciela, wodza potężnego obozu pokoju, demokracji i socjalizmu — Józefa Stalina. Wpływ Marynarki Radzieckiej, Marynarki Lenina i Stalina, to podstawowe źródło wartości bojowej i ideologicznej naszej Ludowej Marynarki Wo-

jennej. Dzięki wszechstronnej pomocy Związku Radzieckiego — organizacyjnej, materialnej i kadrowej — Marynarka Wojenna stała się poważną siłą, jaką nie była dotąd nigdy w dziejach narodu polskiego.

Od Radzieckiej Marynarki Wojennej marynarze nasi uczą się nie tylko władania najnowocześniejszym sprzętem i bronią, ale też i związku siły zbrojnej z ludem. Marynarz radziecki dla marynarza polskiego jest nie tylko przykładem opanowania wspaniałej stalinowskiej nauki wojennej, ale też gorącego,

socjalistycznego patriotyzmu i miłości do wielkiego wodza mas pracujących Józefa Stalina.

Entuzjastycznie solidaryzowali się zebrani przodownicy wyszkolenia bojowego i politycznego, odznaczani Odznaką „Wzorowy Żołnierz” na akademii poświęconej zakończeniu letniej kampanii, gdy Zastępca Dowódcy Marynarki Wojennej kmdr. Urbanowicz mówił: „Pragnę też dodać do słów Sekretarza KC PZPR tow. Ochaba i uważam, że wyrażę głębokie uczucia i dążenia wszystkich tu zebranych, że my, marynarze, tak jak i całe



Spokojnie może robotnik wykonywać swoją pracę przy warznięciu, a rolnik orać ziemię pod nowe zbiory. Nad Bałtykiem czuwa zbrojne ramię ludu polskiego na morzu — nasza Ludowa Marynarka Wojenna.

Sił Zbrojne pod dowództwem sławnego, wychowanka Wielkiego Stalina, Marszałka Polski, Konstantego Rokossowskiego jeszcze bardziej pogłębiać będziemy i umacniać przyjaźń i braterstwo z Armią i Marynarką Radziecką. Swoją wysiłkę wzmocnimy do tego stopnia, aby Wielki Stalin mógł zawsze i w każdej sytuacji polegać na jednostkach, zespołach i oddziałach Polskiej Marynarki Wojennej równie niezawodnie, jak polegał na jednostkach, zespołach i oddziałach bohater-skiej Marynarki Wojennej Związku Radzieckiego”.

Słowa te stały się wytyczną działania dla stanu osobowego Marynarki Wojennej, stały się drogowskazem w codziennej pracy marynarza, podoficera i oficera. Dlatego też Wielki Stalin, nasz nauczyciel i przyjaciel naszego narodu może polegać na robotnikach i chłopach w granatowych mundurach, strzegących pokojowego, socjalistycznego budownictwa w naszym kraju. Pod jego dowództwem, pod jego sztandarem, obronimy pokój i wolność, pokrzyżujemy zbrodnicze plany imperialistycznych podżegaczy wojennych. Kpt. Mar. R. GILEWICZ



Nad dżunglą wietnamską powiał sztandar wolności. Pod ciosami ludowo-wyzwoleńczej armii padają jeden za drugim forty imperialistów francuskich. Nad rzeką Song-koi słychać grzmot wystrzałów...

STRZAŁY NAD RZEKĄ *Song-koi*



Gdy się patrzy na mapę — Tonkin przypomina z kształtu jakiś egzotyczny liść, którego trzon stanowi rzeka Song-koi, czyli Czerwona. Jej szeroko rozlane, bagniste dopływy to rozgałęzione żyłki tego „liścia”. Nasada „liścia” — to twierdza Hanoi, czubek — fort Laokai. Ogonek „liścia” schodzi do Zatoki Tonkińskiej i zakańcza go port Hai — Fong, gdzie zakotwiczył właśnie lotniskowiec „Dixmunde” z 40 amerykańskimi samolotami na pokładzie.

Rzeka Song-koi od samego Laokai aż do Hanoi znajduje się pod kontrolą wietnamskich wojsk ludowo-wyzwoleńczych. Po jej wodach krążą chyże i zwrotne łodzie patrolowe, noszące na propocu symbol pięcioramiennej gwiazdy.

Wojska francuskich agresorów do niedawna dysponowały linią fortów, z których za strategicznie najważniejsze można uważać linię Laokai — Kaobang. Dzisiaj zarówno Laokai jak Kaobang oraz szereg innych miejscowości i fortów — Dangke, Tatke i Nasam — znajduje się w rękach ludowo-wyzwoleńczej armii Wietnamu. Coraz bliżej Hanoi grzmiały w dżungli nad

Song-koi wystrzały... Zbliża się kres panowania cudzoziemskich okupantów nad Wietnamiem.

* * *

Po stronie francuskich agresorów walczą w pierwszych szeregach oddziały Legii Cudzoziemskiej, której trzon stanowią byli SS-mani. Nic dziwnego, że armia faszystowskich zbrodniarzy dopuszcza się niebывałych okrucieństw na cywilnej ludności Wietnamu. Wietnamczycy — w ofiarnej walce przeciwko najeźdźcom — zdobywają się niejednokrotnie na wspaniałe akty bohaterstwa.

Na przykład — kompania kapitana Tran-Ku została zatrzymana ogniem karabinu maszynowego, ukrytego w podziemnym schronie. Młody oficer rzucił się ku schronowi, lecz został ranny. Zebrawszy ostatnie siły, Tran-Ku zerwał się z ziemi i z okrzykiem: „Niech żyje Ho-Chi-Minh” własnym ciałem zasłonił wylot schronu.

Porwani bohaterstwem swego dowódcy żołnierze — rzucili się do ataku i szybko zlikwidowali gniazdo oporu nieprzyjaciela.

JÓZEF SIERAWA



Kat ludu wietnamskiego, marionetka USA — Bao-Dai i jedna z jego ofiar. Przeciw takim zbrodniom zwyrodniałców imperializmu walczy o wolność naród Wietnamu.

KUŹNIA NASZEJ FLOTY

W lecie 1945 roku marynarze radzieccy po odmi-nowaniu drogi wodnej i nabrzeży wprowadzili do portu pierwszy po wojnie statek. Warsztaty remontowe w Gdyni i Gdańsku stanowiły wtedy kupę gruzów i nikt, zdawałoby się, poważnie nie brał słów garstki zapaleńców, którzy na tym rumowisku chcieli budować okręty. Projekt budowy pełnomorskich statków trafił jednak we właściwe miejsce. Komitet Centralny Partii uznał go za realny.

Wiosną 1947 roku pierwszy zbudowany po wojnie kuter wyszedł na połowy, a w kilka miesięcy po nim — kilkadziesiąt bliźniaczych jednostek wyszło ze stoczní rybackich wylągać z głębin morskich rybę, powiększając naszą bazę aprowizacyjną.

Trudniej było ze statkami handlowymi. Brak tradycji w budowie nowych dużych jednostek, brak warsztatów, brak fachowców, brak rysunków konstrukcyjnych, brak maszyn, brak odpowiednich półfabrykatów do montażu.

A jednak 30 października 1949 roku s/s „Soldek” wylądował w Gandawie swój pierwszy ładunek węgla i wrócił po nowy do macierzystego portu w Szczecinie. Za „Soldkiem” poszedł „Brygadier Makowski” i cała seria rudowłówców. Wola partii, wola klasy robotniczej, wola robotnika i inżyniera stoczníowego zwyciężyła braki i trudności. Stoczníe dzisiejsze to już nie warsztaty remontowe — to

wielkie fabryki, tętniące życiem i budujące seryjnie nowe statki dla naszych przedsiębiorstw żeglugowych i na eksport.

„Poziom produkcji okrętowej będzie w roku 1955 dziesięciokrotnie wyższy niż w roku 1949, przy czym w okresie sześciolatka zostaną wybudowane statki morskie różnego typu o łącznym tonażu 575.000 TDW” — powiedział Włocpremier Hilary Minc, referując na V Plenum KC PZPR zadania Planu 6-letniego.

Cyfra 575.000 oznacza wyprodukowanie co najmniej 170 statków pełnomorskich i kilkudziesięciu dużych statków

rybackich do połowów na dalekich morzach. Poza tym nasza flota otrzyma od przemysłu stoczníowego nowe statki dla żeglugi przybrzeżnej, holowniki, szalandy, statki ratownicze i badawcze, pływające dźwigi, wielką ilość kutrów rybackich i szereg innych pomocniczych jednostek pływających.

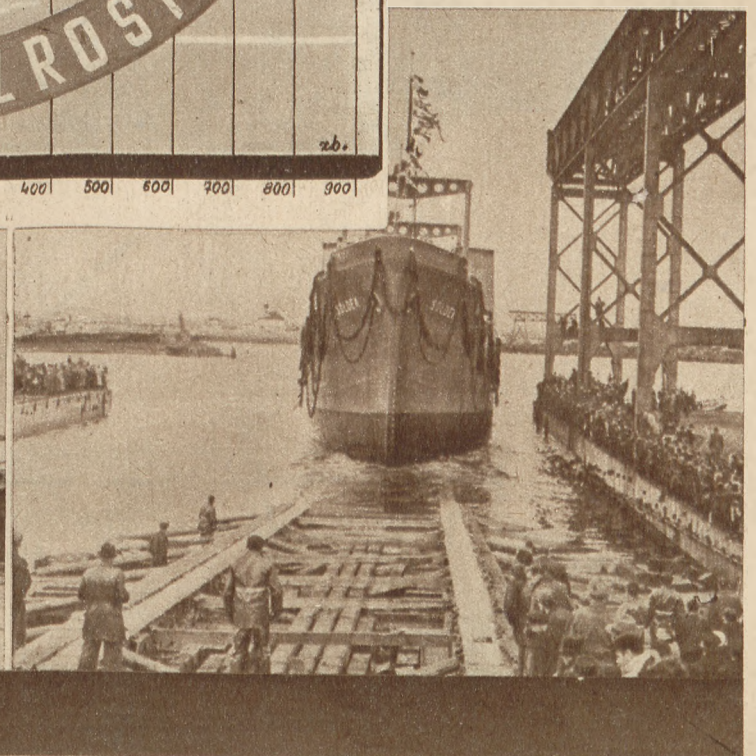
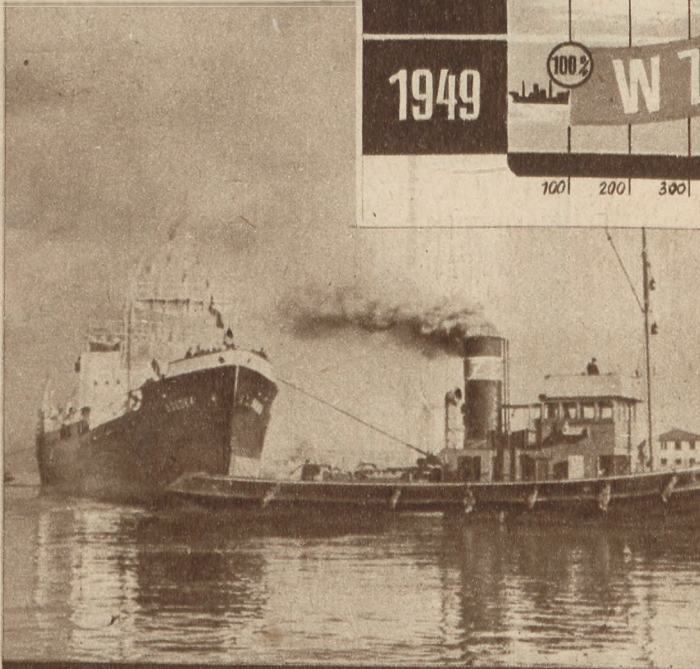
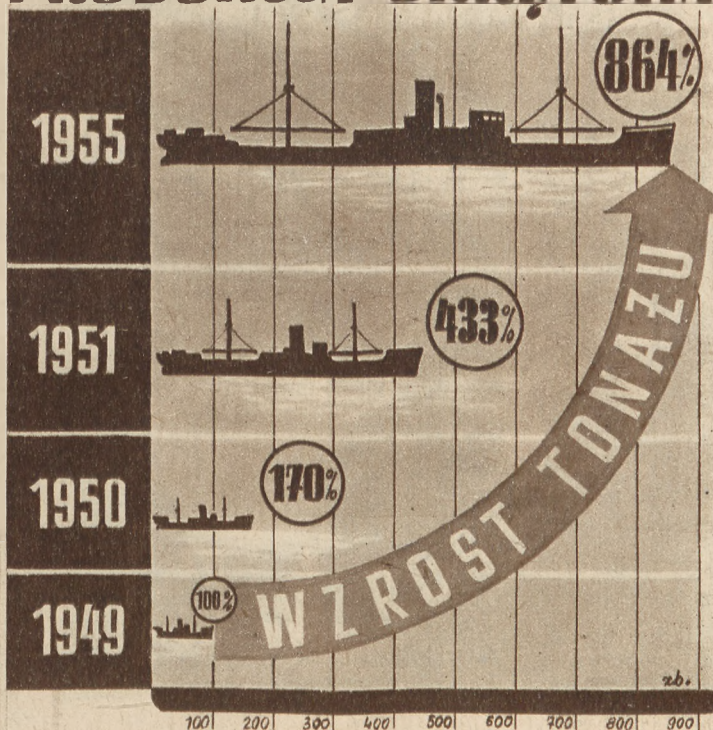
Pierwszy, kończący się rok Planu 6-letniego, przyniósł olbrzymie osiągnięcia w przemyśle stoczníowym. Załogi naszych stoczní, dzięki pomocy Związku Radzieckiego w sprzęcie i maszynach mogły rozszerzyć produkcję.

Braterska pomoc ekipy specjalistów i inżynierów radzieckich

ułatwiła naszym stoczníowcom walkę z przestarzałymi metodami pracy, umożliwiła przełamanie rutyniarstwa i wprowadzenie nowych, postępowych, opartych o wzory i doświadczenia robotników Związku Radzieckiego metod pracy. Zmiana systemu produkcji, oparcie budownictwa okrętowego o prefabrykację gotowych elementów i montaż na pochylni całych części statku, poszerzyły przepustowość pochylni, a przejście z systemu nitowania na spawanie, przyspieszyło proces produkcji. W ślad za tym zmieniły się początkowe plany. Przez dolnowstowanie stoczní w urządzeniach dźwigowe i ruchowe i przejście na nowe metody pracy, początkowy plan na rok 1951 został podwyższony i wynosił w stosunku do roku bieżącego 240%. Wskaźnik wartości produkcji na 1 roboczo-godzinę podnosi się w tym samym czasie do 143, a wskaźnik produkcji na 1 roboczo-godzinę do 120. Pozwoli to w rezultacie na budowę jednego dużego statku co dwa tygodnie. Cyfry te świadczą o olbrzymich rewolucyjnych zmianach, jakie w toku walki o Plan 6-letni zaszły na naszych stoczních, świadczą o wielkiej sile klasy robotniczej, budującej w oparciu o pomoc i przyjaźń Związku Radzieckiego, nowe jasne życie w naszym kraju.

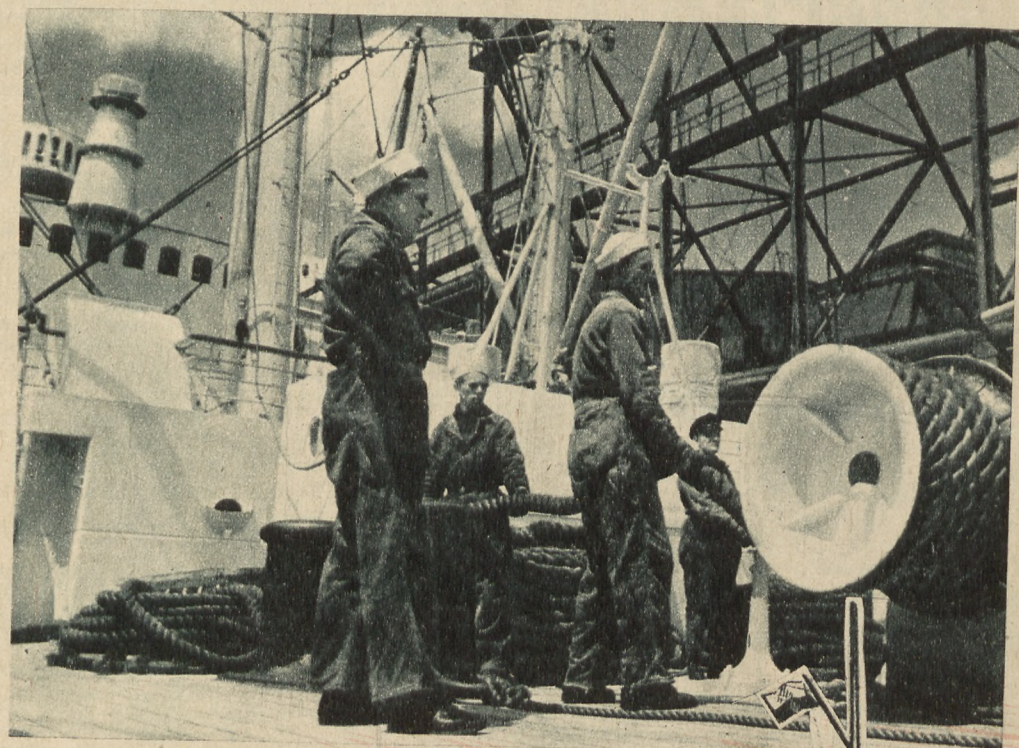
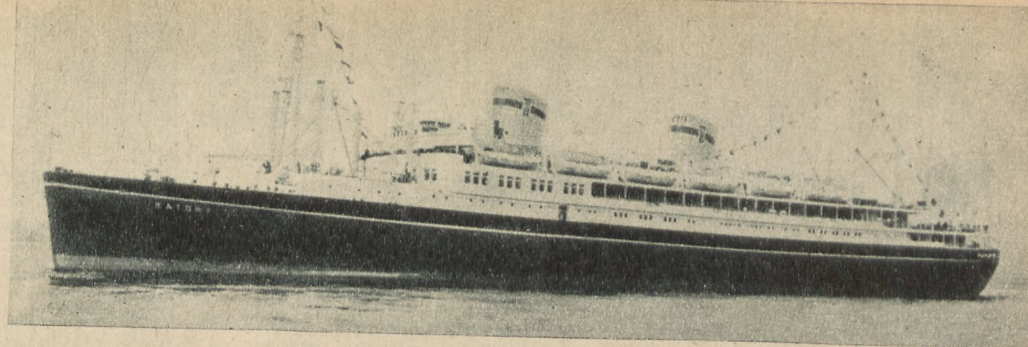
Statki zbudowane rękami polskiego robotnika będą pływać po wszystkich morzach świata w służbie klasy robotniczej — w służbie narodu.
JÓZEF SZELAĞIEWICZ

PRODUKCJA OKRĘTOWA



BATORY

FLAGOWY STATEK POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ



W miesięcznych mniej więcej odstępach na rozległej redzie gdyńskiej — go portu pojawia się charakterystyczna, ogromna, czarnobiała sylwetka o dwóch żółtych, szerokich kominach. To „Batory”, — największa, i bodajże najbardziej — obok „Daru Pomorza” — popularna jednostka naszej floty handlowej. Małe wydają się przy nim skromne, czarne trampy przybyłe po węgiel i na kotwicy oczekujące na swą kolejną wycieczkę do portu. „Batory” nie zatrzymuje się na redzie. W ruchu podaje hołdy na oczekujące go holowniki. Długi, kilkunastowy, wszystko głośzący ryk syreny — na powitanie i ogromne, wielopiętrowej wysokości cielsko powoli, ale pewnie zbliża się do nabrzeża. Dymiące zawłozie holowniki, przylgnąwszy miękkimi nosami dziobowych odbijaczy do czarnej, wyższej od ich masztów, burty transatlantyka — pchają go ku nabrzeżu całą mocą swych sefek kont mechanicznych. Na statku cała lewa burtka oblepiona pasażerami i wolną od służby częścią załogi. Na lądzie — tłum: rodziny, znajomi, ciekawsi. Ten i ów macha chusteczką, ktoś coś krzyczy. Orkiestra gra marsza. W powietrzu śmigają rzutki. Wkrótce pierwsze cummy wdrążą na pokład. Długie, wciśnięte ramie dźwignę nieczym trąba ogromnego słońca unosi w górę gęstą, stalową trapę.

Postój „Batorego” w porcie nie trwa długo — trzy, najwyżej cztery dni. Przez ten czas trzeba wyokręcić przywiozły pa-

W takich warunkach jakimi dysponuje „Batory” — dwutygodniowa podróż z Gdyni do Ameryki upływa pasażerom przyjemnie i można rzec — niepostrzeżenie. Potężny kadłub statku niweluje kołysanie oceanu, na pokładzie można się opalać, grać w golfa, tenisa, pływać w basenie, chodzić do kina, słuchać muzyki itp. itp. Jednym słowem jest to luksusowy pływający hotel.

sażerów, wyładować bagaż, pocztę i drobniacę; dokonać niezbędnych napraw; uzupełnić zapasy paliwa, wody, żywności; przyjąć nowych pasażerów wraz z ich bagażem, świeżą pocztę i towary. Załoga na zmianę odpoczywa w kręgu swych rodzin; część schodzi na urlopy — zamustrowują nowi.

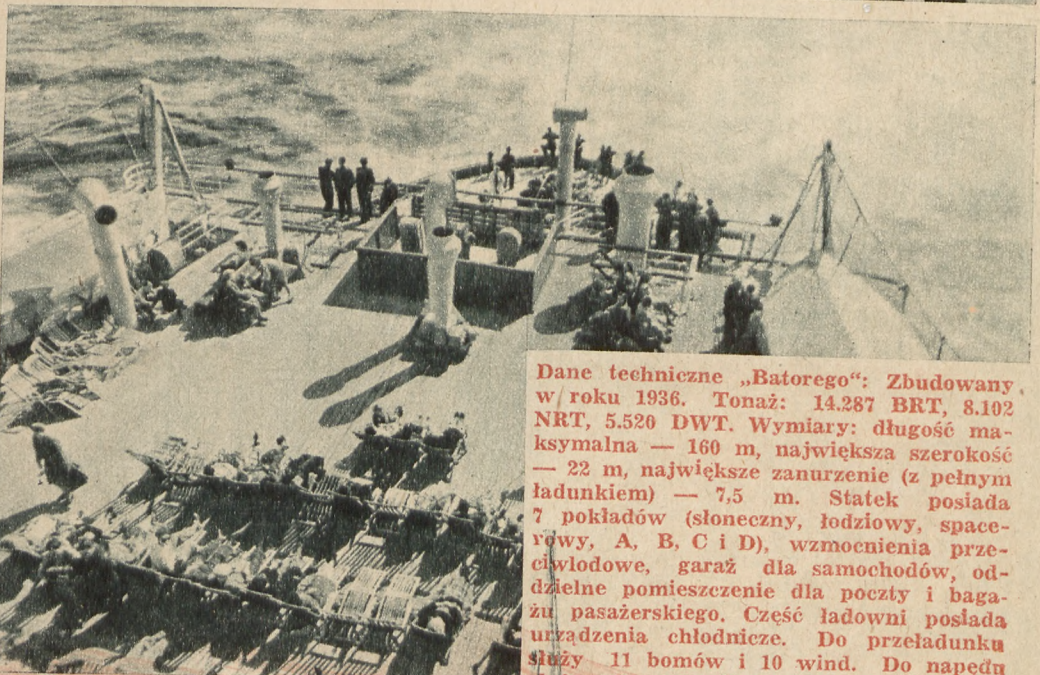
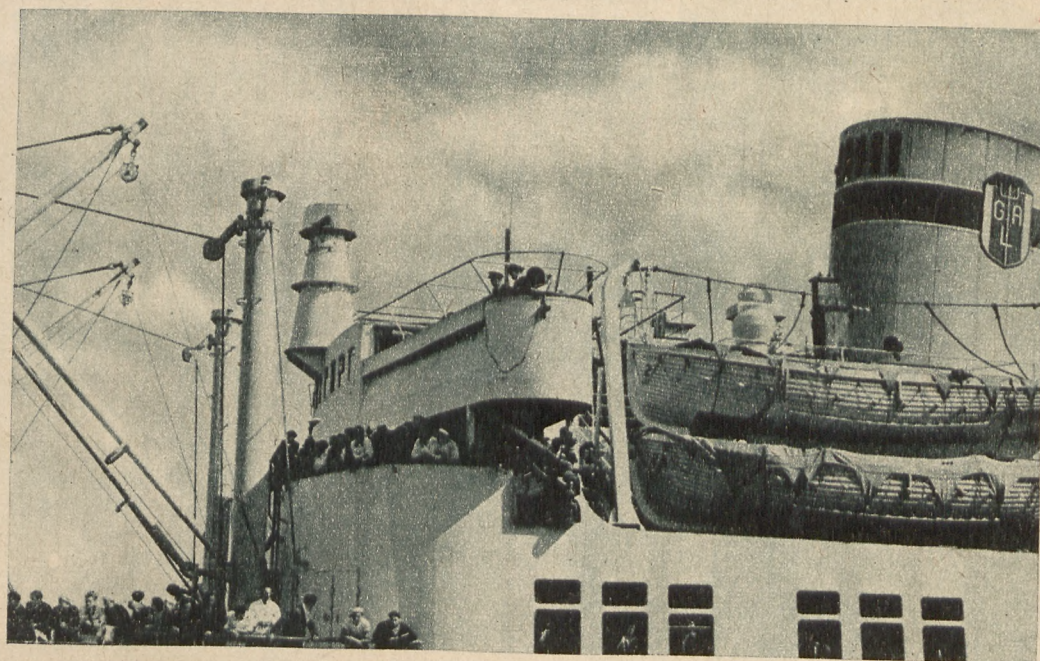
Te trzy dni postoju mijają szybko. Oto już na przednim maszcie powiewa „Piotruś” (sygnał „P”), wzywający wszystkich na pokład. Zwykle około godziny czwartej po południu — tak, aby skoro świt następnego dnia znaleźć się w Kopenhadze — „Batory” odbija. Trzy przeciągłe ryki syreny okrętowej. Holowniki ostrożnie odciągają go z portu — rzucają hołdy. „Batory” rozpoczyna kolejną swój rejs do Ameryki.

Każda podróż „Batorego” przez Atlantyk trwa 11 dni. Wliczone są tu dwa krótkie, kilkogodzinne postoje w Kopenhadze i Southampton. Po kilkunastowym pobycie w Nowym Jorku — podróż powrotna do Gdyni, również z zachowaniem do Southampton i Kopenhagi. Czasem, w miarę potrzeby, zawija „Batory” do Cuxhaven i Hamburga. Takich rejsów — do Ameryki i z powrotem — odbył „Batory” w ramach swej służby pasażerskiej — ponad sto. Niemal dwieście razy przepłynął przez Atlantyk, bez względu na pogodę i stan morza — w sztorm, śnieg, w czasie mgły, czy szarugi — pełniąc swą odpowiedzialną i niebezpieczną służbę.

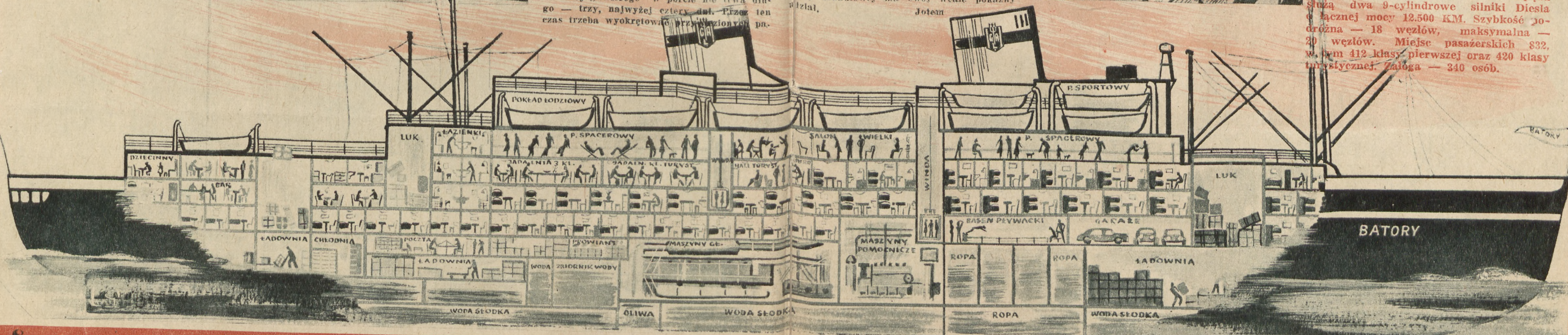
Spośród licznych statków pasażerskich przeróżnych bander, kursujących przez Atlantyk i bardziej luksusowych od naszego transatlantyka — „Batory” wyróżnia się dużym bezpieczeństwem i punktualnością podróży. Zagraniczni podróżni — którzy chętnie kojarzą z „Batorego” — znajdują tu jeszcze jedną, niezwykle ich zdaniem cenną zaletę: polską kuchnię. Odgrywa ona szczególnie dla anglosasów i skandynawów ogromną rolę i dopełnia naszej floty przewagi nad polaczkami zagranicznymi.

„Batory” jest jakby pływającym ambasadorem naszego kraju. Spełnia on ogromną rolę propagandową, godnie reprezentując banderę swej ludowej ojczyzny we wszystkich portach, do których zawija. Naszej gospodarcze narodowej dostarcza on przy tym cennych dewiz. Godną, socjalistyczną postawą swej załogi dale zagranicą wyraz przemian jakie zachodzą w Polsce Ludowej, przemian jakie dokonują się u nas w ramach Wielkiego Planu 6-letniego, w realizacji którego „Batory” wraz z innymi jednostkami naszej Floty Handlowej ma swój walec pokazywać światu.

Jotem



Dane techniczne „Batorego”: Zbudowany w roku 1936. Tonaż: 14.287 BRT, 8.102 NRT, 5.520 DWT. Wymiary: długość maksymalna — 160 m, największa szerokość — 22 m, największe zanurzenie (z pełnym ładunkiem) — 7,5 m. Statek posiada 7 pokładów (słoneczny, łodziowy, spacerowy, A, B, C i D), wzmocnienia przeciwlodowe, garaż dla samochodów, oddzielne pomieszczenie dla pocztu i bagażu pasażerskiego. Część ładowni posiada urządzenia chłodnicze. Do przeładunku służy 11 bomb i 10 wind. Do napędu służy dwa 9-cylindrowe silniki Diesla o łącznej mocy 12.500 KM. Szybkość podróżna — 18 węzłów, maksymalna — 20 węzłów. Miejsce pasażerskich 832, w tym 412 klasy pierwszej oraz 420 klasy turystycznej. Załoga — 340 osób.



od SUPERMANÓW do SUPER-ZBRODNIARZY



(Korespondencja własna)

Przyszyjcie się tym zdjęciom. Powiedzą one wam więcej, niż całe tomy napisanych książek. Przeczytajcie uważnie podpisy. Oto droga, jaką kroczy dzisiejsza Ameryka od hitlerowskich „supermanów” do amerykańskich „superzbrodniarzy”.

Gdy zbliżaliśmy się do Nowego Jorku, powiała nas sztormowa fala i ostry Nord-West. Dziesięć dni temu byliśmy jeszcze w Gdyni. Żegnaliśmy tam ostatnie dni polskiej jesieni. Potem żegnał nas szaro-zielony Bałtyk, Kopenhaga, Morze Północne i Southampton. A potem zostaliśmy we dwoje: my — załoga „Batorego” i on — groźny niegościnniej Atlantyk.

X

Gdy wyszedłem na pokład — byliśmy już blisko. Z poza porannej mgły, tuż przed dziobem „Batorego”, wyrastały ostre kontury portu i miasta. Nowy Jork. Niekoronowana stolica Stanów Zjednoczonych. Miasto przepychu i najsłynniejszej nędzy. Wysoko strzelają w niebo szare, bloki olbrzymich domów. Ale tuż pod nimi, u ich stóp, ciągną się wąskie gardziele nowojorskich ulic. Nowy Jork — to miasto nie tylko Broadway'u i Wall Street. To miasto ciemnych

podwórek, zadymionego powietrza i brudnych, cuchnących skwerów. Szybko rosły sylwetki nowojorskich drapaczy nieba. Ale jeszcze szybciej rosła sylwetka olbrzymiej „Statuy Wolności”, stojącej u wejścia do portu. Dumni są z niej niektórzy mieszkańcy Nowego Jorku; uważają ją za symbol swych wolności i swobód. Ale tuż za kamiennym posągami kobiety z księgą praw w jednej ręce a złotcem w drugiej, wybudowali oni drugi symbol tej „wolności” — więzienie...

X

Jak długie i szerokie są Stany Zjednoczone — od zaśnieżonych gór Alaski, po słoneczne piaski Florydy, od bawelnianych pól Georgia po Los Angeles i San Francisco — milionowymi nakładami czasopism i książek, przy pomocy radia, teatru i filmu — wszczepia się młodemu pokoleniu Ameryki najdziksze mity faszyzmu — rasistowskie teorie o „nadludziach”.

Żelazna pięść Armii Czerwonej rozbiła te mity pod Moskwą i Stalingradem, nad Wisłą, Dunajem i Szprewą. Ale ożyły one szybko po drugiej stronie oceanu, znajdując godnych naśladowców Hitlera i Rosenberga.

Hitlerowski typ „Heberrnensch”, typ zawodowego esesmana — wysokiego, barczystego blondyna, o jasnych bezmyślnych oczach i sylwetce boksera — szybko ożył w szpaltach amerykańskiej prasy. Ten neo-hitlerowski „superman” made in USA, to ideal siły, „przedsiębiorczości” i „szlachetno-

ści”. W dziesiątkach nieprawdopodobnych historii z zimną krwią, godną samego Himmlera, morduje on Murzynów i Indian za to tylko, że ośmielił się oni urodzić nad brzegami Mississipi, w Harlemie lub rezerwach Alaski, że mają inny niż on — kolor skóry.

Dużo mówią dzisiejsi władcy Ameryki z pod znaku Trumana i Wall-Street o „najważniejszej kulturze” i „najdoskonalszym stylu życia”. Ale wystarczy kupić kilka gazet, pójść do kina, do teatru lub na wystawę sztuk plastycznych, aby zobaczyć prawdziwe oblicze tej „kultury”. Wystarczy przejść się ulicami Harlemu, lub zwiedzić południowe Stany Ameryki — aby przekonać się, jak wygląda w rzeczywistości „amerykański styl życia”.

X

Trudno na kilku zaledwie stronach choć drobną część tych wrażeń, jakie odcisnęły się w polu w Nowym Jorku. Dział, gdy piszę te słowa, trudno mi nawet powiedzieć, które z nich były najsilniejsze. Ale gdy spoglądam na leżący przede mną stos amerykańskich gazet, czasopism i książek — wiem, że właśnie one wywarły na mnie największe wrażenie...

Zadaniem prasy i literatury jest nie tylko kształtowanie opinii publicznej. Zadaniem ich są także znalezienie głębiej, obok filmu, stanowiska — one jeden z podstawowych czynników wychowawczych.

Na dobrych książkach i dobrych filmach wychowuje się uczciwych, szlachetnych ludzi. Na amerykańskich książkach i amerykańskich filmach wychować można jedynie przestępców.

Celowo zasypują amerykańscy podżegacze wojenny ulice swych miast literaturą, godną prostytutki i zbrodniarzy. Celowo karmią oni swą młodzież wyuzdanymi kabaletami Broadway'u i milionowymi nakładami książek o łamaniu ludzkiej moralności i braku szacunku dla ludzkiego życia.

Przy pomocy zwyrodniałej literatury i filmu wychowują dzisiejsi władcy Ameryki typych zódeków swej armii, krwawych morderców bezbronnej ludności i burzylieli spokojnych miast i wsi...

X

Oto leży przede mną niewielka, 130-stronicowa książka. Na jej barwnej okładce z całym naturalizmem przedstawiającej scenę morderstwa, wypisany jest jej tytuł: „Street & Smith's WESTERN STROY” — „Opowiadania Zachodnie”. Miejsce wydania — Nowy Jork. Rok — 1950. I chyba nie ważne, że wydawcą jest John Burr, a autorami także „asy literatury” amerykańskiej, jak Walt Coburn, William Heuman i Gene King. Ważne, że jest to książka dla młodzieży, i że podobnie jak cały szereg tego rodzaju wydawnictw, rozchodzi się w milionowych nakładach wzdłuż i wszerz Stanów Zjednoczonych.

Na jej 130 stronicach, z wyrafinowanym sadyzmem opisali autożycie historię kilkunastu morderstw, z których najagodniejsze kończy się wystrzałem w potylicę. Wśród 10-ciu całostronowych ilustracji, dosłownie wszystkie przedstawiają sceny, w których człowiek zabija człowieka.

X

Bohaterami amerykańskiej literatury i filmu są oczywiście „superman”.

Z wyrafinowanym sadyzmem szpilują amerykańscy wydawcy każdą scenę awych zwyrodniałych filmów i zdegenerowanej literatury naturalistycznymi obrazami



W amerykańskim filmie straszy apoteozą zbrodni, teatr zastąpiono wyuzdanymi kabaletami, literaturę — obrazkowymi historyjkami krzyczącymi kult „amerykańskiego nadczłowieka” — tak bardzo przypominającego „rasowego ss-mana”. „Rozrywki kulturalne” na sposób amerykański — to wyuzdane zabawy studenckie i tajne zebrania Ku-Klux-Klanu, zakażane zamordowaniem człowieka o czarnym kolorze skóry. Oto „amerykański styl życia”, oto wychowanie rasy „atlantykich” zbrodniarzy.



mordów, grabieży i bestialstwa. Prawie w każdym amerykańskim czasopiśmie pojawiają się opisy superkryminalnych wyczynów wszelkiego gatunku i pokroju gangsterów, kasiarzy, fałszerzy pieniędzy lub po prostu zawodowych morderców. Na każdej ulicy, na każdym niemal rogu wleśa się do rąk młodzieży ociekające krwią książki i czasopisma, w których bez przerwy zarzynają się, ćwiartu-

ją, rozstrzelują i topią ludzi, zrzuca się ich w biegu z pocisków i samolotów, wtrąca się ich do więzień, lub wlece na fotel elektryczny. Zamiast Twain'a i Dickensa, zamiast Szekspira lub choćby Londona delectuje się amerykańską młodzieżą „Przygodami kobiety — kofki”, kradnącej brylanty przy pomocy usypiającego gazu, „Przygodami pięknej Camilli”, rozbiieranej, całowanej i

torturowanej przez bandytów, lub „Przygodami Supermana w dżungli”, w których „dobry” duch Tabu morduje 60 Murzynów jednocześnie.

W tym amerykańskim szaleństwie jest jednak metoda... Cel tego szaleństwa jest jasny: Wychowanie łepych, bezmyślnych żołdaków imperialistycznej, zabobnej armii.

Gdy piszę te słowa — radio podaje ostatnie komunikaty z Korei. Jakże jasne stają mi się obrazy bestialskich zbrodni dokonywanych przez amerykańskich „nadludzi”. Jakże jasną staje się droga, jaką przeżywa Ameryka — od 10-centowych „supermanów” do faszystowskich superzbrodniarzy.

Imperializm amerykański, w niespełna 6 lat po zakończeniu najpotworniejszej z wojen, powołuje do służby w szeregach swojej armii tych samych faszystów, którzy wychowani na mitach o „nadludziach” ślubowali kiedyś dogoloną wierność obłąkanemu wodzowi III Rzeszy. Ludy całej Europy znają już jednak krwawego upiora faszystów i wiedzą, jak się go grzebie pod gruzami Reichstagu.

Zapominają o tym zaślepieni w swej nienawiści businessmeni Wall-Streetu, uważają siebie za „nadludzi”, choć już dawno utracili prawo nazywania się ludźmi. Po przykład nie trzeba daleko sięgać: „Uebermensche” zaczęli od norymberskich parád, a skończyli na norymberskiej pieli...

I A C E K W E L T

Przyjrzyjcie się tym zdjęciom. Powiedzą one wam więcej, niż całe tomy napisanych książek. Przeczytajcie uważnie podpisy. Oto droga, jaką kroczy dzisiejsza Ameryka od hitlerowskich „supermanów” do amerykańskich „superzbrodniarzy”.



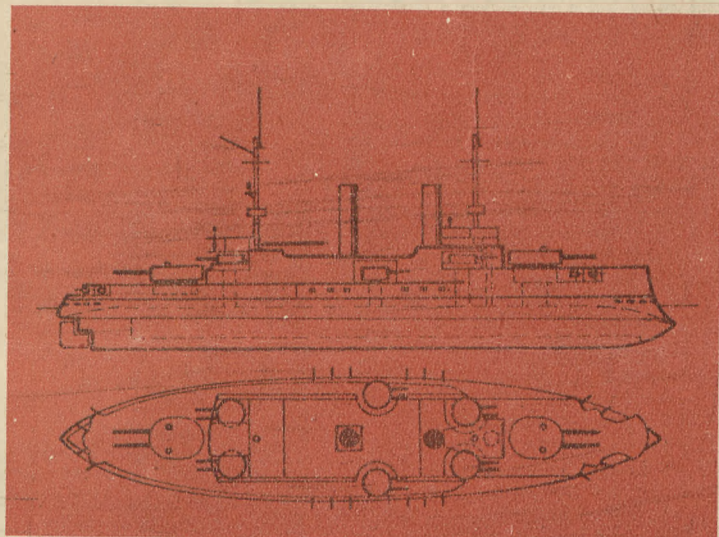
Jakże niedaleko od super-zwyrrodnialej, ohydnej sceny z amerykańskiego pisemka dla dzieci (na lewo) — do ponurej rzeczywistości: masakry robotników i masowych zbrodni popełnianych na cywilnej ludności Korei.



Wychowani na legendach o „supermanach” — amerykańscy super-zbrodniarze maszerują przez Koreę. Szlak ich drogi znaczą łuny pożarów i jęki torturowanych. Tak wygląda „pokój amerykański”, jaki chciałoby światu narzucić atomowi szaleńcy z Białego Domu.



PANCERNYCH



Najnowsze badania nad historią, przeprowadzane przez rzadziejszych uczonych, świadczą o tym, że Słowianie zamieszkujący Europę Wschodnią byli doskonałymi i nieuleklymi żeglarzami. Żeglowali oni nie tylko na Morzu Czarnym zwanym w tych czasach „Morzem Rosyjskim”, lecz wypływali również na Morze Śródziemne.

Będąc dobrymi żeglarzami, Słowianie byli również dobrymi budowniczymi okrętów.

Statki Słowian odznaczały się lekkością podczas przeciągania ich po lądzie z jednej rzeki do drugiej; były wygodne i dostatecznie przystosowane do żegluga na Morzu Czarnym i Śródziemnym; wytrzymałe i stateczne w warunkach żegluga na Północy.

Rosyjscy żeglarze wieloma swoimi odkryciami wyprzedzili ówczesne czołowe państwa morskie, jakimi były Holandia i Anglia.

Historia potwierdza, że rosyjskie narodowe budownictwo okrętowe, od czasów starożytnych do chwili obecnej,

kroczyło swoją samoistną drogą. Droga ta określała się warunkami żegluga i charakterem mórz, omywających brzegi Rosji.

Stworzone przez Rosjan typy statków i poszczególne ich konstrukcje często wyprzedzały myśl zachodnich budowniczych okrętów, przy czym nie rzadko statki te rozpoczynały erę nowych klas i typów okrętów.

„DREADNOUGHTY”

W 1906 roku Anglia wybudowała okręt liniowy „Dreadnought”. W związku z tym powstało błędne mniemanie, jakoby nastąpił rewolucyjny przewrót w rozwoju klasy okrętów pancernych.

W omawianym okresie mniemanie to zostało tak dalece zakorzenione, że wspólna nazwa „dreadnought” przyjęła się dla wszystkich okrętów liniowych.

Na skutek konieczności przejścia z uzbrojenia wielokalibrowego na jednokalibrowe, liczni specjaliści dopatrywali się w tym „rewolucyjnego

przewrotu” w rozwoju klasy okrętów liniowych, przypisując Anglikom laury „rewolucjonistów” w budownictwie okrętowym, pomimo, że burto-we rozmieszczenie artylerii stwarzało, jak dawniej, szereg technicznych trudności i wad.

Zupełnie w inny sposób do zagadnienia rozmieszczenia okrętowej artylerii podeszli rosyjscy budowniczowie okrętów. W 1908 roku zaprojektowali oni kilka okrętów liniowych, na których główna artyleria rozmieszczona została w jednej linii, w diametralnej płaszczyźnie okrętu. Na pancernikach tych ustawiono trójdziałowe wieże artyleryjskie.

System takiego rozmieszczenia dział posiadał wiele zalet. Rosyjscy budowniczowie okrętów osiągnęli więcej: równocześnie z wymianą maszyn tłokowych na turbiny parowe przeszli oni na lekkie t. zw. kotły torpedowe. Działo się to w czasie, kiedy na pancerniku „Dreadnought” i na następnych okrętach tego typu Anglicy kontynuowali w dalszym ciągu ustawianie ciężkich kotłów wodnorurkowych.

Dlatego też dopiero ukazanie się rosyjskich okrętów liniowych faktycznie spowodowało przewrót w budownictwie okrętowym, któremu w żadnym stopniu nie może dorównać ukazanie się w tym czasie angielskiego „Dreadnought’a”.

Na Dalekim Wschodzie Rosja nie posiadała stoczni, skutkiem czego zespół na Oceanie Spokojnym mógł być powiększony jedynie kosztem okrę-

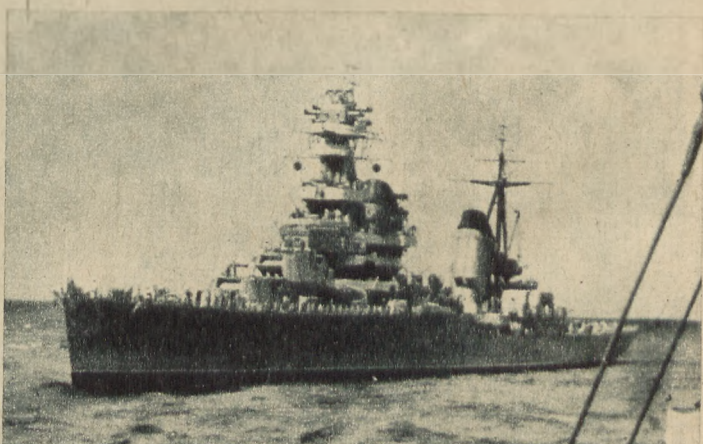
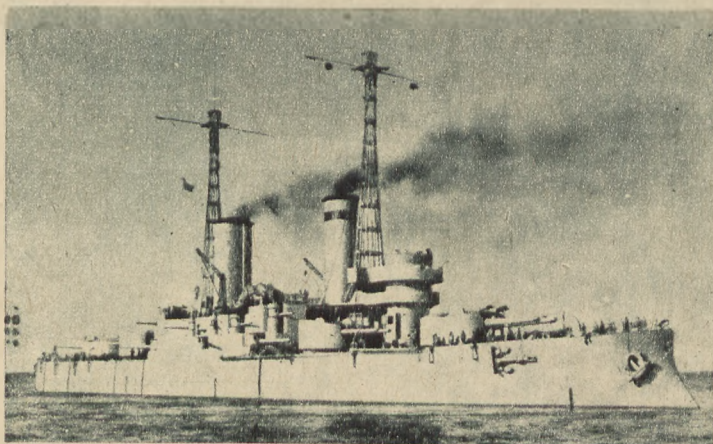
tów Floty Bałtyckiej. Okręty udające się z bałtyckich portów na Daleki Wschód uzupełniały zapas paliwa w zagranicznych bazach, głównie w angielskich.

Wrogi stosunek Anglii i Francji stwarzał dla Rosji wątpliwą sytuację, szczególnie w warunkach wojennych przy przerzucaniu okrętów.

W związku z tym rosyjski admirał A. A. Popow wysunął projekt stworzenia oceanicznych, silnie opancerzonych krążowników zaopatrzonych w odpowiedni zapas paliwa, pozwalający na działanie w dużej odległości do baz. Opracowanie projektu opancerzonego krążownika powierzone zostało w 1869 roku okrętowemu inżynierowi N. E. Kutiejnikowowi, pod kierownictwem admirała A. A. Popowa i inżyniera I. S. Dymitriewa. Rosyjscy budowniczowie okrętów w krótkim czasie wykonali powierzone im zadanie.

Spuszczony na wodę w roku 1873 pierwszy tego rodzaju krążownik „General-Admirał” posiadał wyporność 4.600 ton i artyleryjskie uzbrojenie, złożone z 4 dział 8-cal. i 2 dział 6-cal. Okręty tego typu spowodowały przewrót w budownictwie okrętowym. W ślad za Rosją wszystkie inne państwa morskie rozpoczęły budowę opancerzonych krążowników, stopniowo zwiększając ich wyporność. W rezultacie — ze zmianą faktycznego przeznaczenia, okręty te otrzymały nazwę krążowników liniowych.

Kpt. Mar. JERZY IWANOW

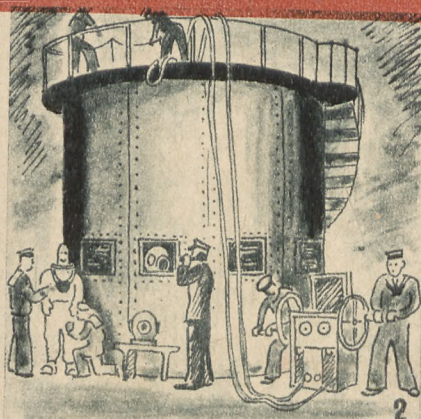


Opancerzone okręty wojenne „Borodino” (rysunek u góry) i „Pawel I” — dwa przykłady rosyjskiego priorytetu w dziele budownictwa okrętowego. Obok na prawo — „Kirow” — wspaniały, nowoczesny krążownik radziecki.

MARYNARKA WOJENNA



Kto pragnie zostać nurkiem, musi posiadać dobre wykształcenie rzemieślnicze jako spawacz, ślusarz lub cieśla. Kandydat z tymi kwalifikacjami może pójść na właściwe przeszkolenie nurkarskie do Szkoły Specjalistów Morskich. Tam poddawany jest kandydat na nurka szczegółowemu badaniu lekarskiemu. Nurk musi posiadać żelazne zdrowie, mocne serce, zdrowe płuca, dobry wzrok i słuch — musi być — jak to się mówi — „bez nerwów”.



W szkole kandydat na nurka zapoznaje się z warunkami i higieną pracy pod wodą oraz jej specjalnościami — podwodnym spawaniem, pracą ciesielską, budownictwem podwodnym i wydobywaniem wraków. Praktyka zaczyna się nie na morzu, ale w specjalnym basenie, do którego uczeń wchodzi w stoją wodoszczelnym. Pracę obserwuje instruktor, który telefonicznie udziela uczniowi wskazówek i poprawia błędy. Teraz dopiero przychodzi kolej na próby i pracę w „prawdziwym” morzu.



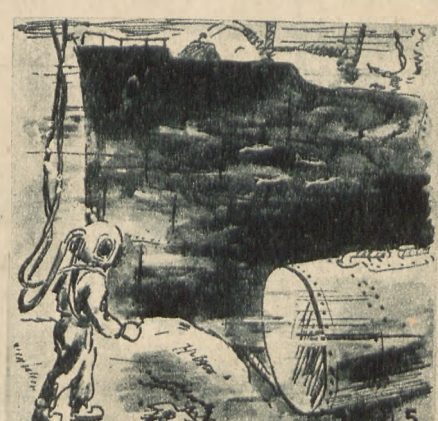
Stroj nurka składa się z: 1) metalowego hełmu z szybkami, zaopatrzonego w mikrofon i słuchawki, 2) ubrania gumowego, 3) butów z ołowianymi podeszwami i 4) ciężarów na piersi i plecach dla zrównoważenia ciśnienia wody, wypychającego nurka do góry. Części dodatkowe stroju, to: 5) gumowe węże, dostarczające nurkowi powietrze, 6) lina do wyciągania nurka na powierzchnię, oraz 7) pompa, która dostarcza nurkowi powietrza do oddychania.



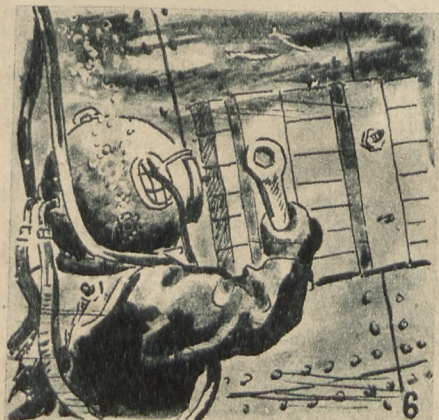
Przed przystąpieniem do podnoszenia wraku, kierownik ekipy ratowniczej musi zorientować się w rodzaju uszkodzeń, jakie statek poniósł. Nurk schodzi pod wodę, bada szczegółowo zatopiony statek, telefonicznie informuje o swych spostrzeżeniach ludzi, znajdujących się na powierzchni, a drobne szczegóły zapisuje na woskowej tabliczce. Metr po metrze nurk ogląda wrak, aby kierownikowi robot dać wierny obraz tego, co znajduje się pod wodą.

NUREK I JEGO PRACA

ZAWÓD nurka jest jednym z najciekawszych, a zarazem najtrudniejszych zawodów morskich. Nurk jest niezbędny wszędzie: przy remoncie podwodnej części nabrzeża, przy badaniu pochylin na stoczni, przy usuwaniu skał podwodnych przeszkadzających żegludze, wreszcie przy wydobywaniu z morza zatopionych wraków. Nurk — to podwodne oko, ucho i ręka kierownika robot, który przebywa na pokładzie statku ratowniczego lub na lądzie, i stamtąd przy pomocy telefonu wydaje nurkowi polecenia, porozumiewa się z nim i odbiera informacje o tym wszystkim, co nurk zauważył pod wodą. Bez pomocy nurka nie byłaby możliwa żadna praca podwodna, nie było by możliwym powstanie żadnego nowoczesnego portu, nie wydobyto by żadnego statku z morskich głbin. Im większa głębokość, tym większe jest ciśnienie wody i tym trudniej jest pracować nurkowi, tym krócej może on przebywać pod wodą. Na głębokości 30 m może nurk pracować nawet do dwóch godzin, na głębokości 90 m — zaledwie kilka minut. Na głębokości 120 m nurk może schodzić tylko w specjalnym stalowym pancerzu i może wykonywać tylko prace najprostsze, nie wymagające większego wysiłku (m).



Wydobywanie wraków przy pomocy pontonów, czyli cylindrycznych zbiorników, jest wynalazkiem radzieckim. Pod wrakiem nurk złoży kilka tuneli, w które wsuwa grube liny stalowe, zwane stropami. Z kolei ze statku ratowniczego opuszcza się na dno morskie wypełnione wodą pontony, które nurk kolejno przymocowuje do stropów. Gdy praca ta jest skończona — nurk podłącza do pontonów po kilka węży gumowych, którymi wpompowuje się do pontonów powietrze.



Pierwszym etapem pracy przy wydobywaniu wraków jest zazwyczaj zatykanie otworów w kadłubie. Wykonuje to nurk przez nakładanie na otwór tzw. plastrów, czyli cementowej pokrywy, wzmocnionej żelazem i drzewem. Gdy otwór jest duży — plaster staje się częścią okrętowego poszycia i jest wielką konstrukcją z przyśrubowanego do kadłuba żelaza, drzewa i cementu o wadze nieraz kilka ton.



Niektóre prace podwodne wymagają od nurka znajomości zasad pracy minerskiej. Często, gdy statek osiadł na mieliznie, trzeba usunąć podwodne skały, przeszkadzające w śledzeniu statku. Czasem przez usunięcie podwodnych skał można utworzyć nowy szlak żegludowy na niebezpiecznym obszarze morskim. A ponadto — minowanie jest często używane przy budowie lub odbudowie portów.



Podwodne cięcie i spawanie metali jest najnowszą zdobyczą techniki pracy podwodnej, znana dopiero od kilku lat. Zdobycza ta pozwala na wykonywanie pod wodą pracy, dla której dawniej trzeba było statek brnąć na dok. Dziś nurk może bez trudności spawać w wodzie każde pęknięcie szwów w kadłubie statku, odciąć każdą pogiętą, przeszkadzającą mu w pracy część poszycia.



OKRĘG GDAŃSKI REALIZUJE WYTYCZNE SZCZECIŃSKIEGO ZJAZDU

ZJAZD szczeciński, który odbył się w kwietniu br., nakreślił nowe drogi dla pracy Ligi Morskiej. Referat wygłoszony na tym zjeździe przez Prezesa Zarządu Głównego L.M. Oh. Mieczysława Wągrowskiego podkreślił konieczność dostosowania organizacji nowego typu do tych zmian, jakie zachodzą obecnie w naszym społeczeństwie. Sytuacja polityczna, w jakiej się znajdujemy, nakłada na nas obowiązki aktywnego włączenia się w nurt tych przemian, zajęcie przez nas odpowiedzialnego stanowiska w obozie walczącym o pokój. Jednym z warunków wzmocnienia sił tego obozu jest wzrost naszego potencjału gospodarczego. Zadanie to spełni realizacja planu 6-letniego. Dlatego też wszystkie siły naszego społeczeństwa muszą być wykorzystane w tym kierunku, by ten gigantyczny plan przebudowy kraju zaoferowanej gospodarki w kraj przemysłowo-rolniczo-morski, plan budowy podstaw socjalizmu — był jak najlepiej wykonany. I to będzie nasz najlepszy wkład w umocnienie pokoju na świecie.

Nowa Liga Morska ma na tym polu wiele do zdziałania. Nasze Kursy Przeposobienia Marynarskiego, ośrodki szkoleniowe i obozy mają przysporzyć gospodarce morskiej i Marynarce Wojennej kadry nowych, odpowiednio wyszkolonych i politycznie uświadomionych ludzi.

W oparciu o te podstawowe wytyczne Okręg Gdański L.M. przeprowadził w okresie letnio-jesiennym szereg kursów, na których zostali przeszkoleni kandydaci do szkół morskich Min. Żegluga i ochotnicy do Ludowej Marynarki Wojennej. Niezależnie od tego w sierpniu br. w Morskim Ośrodku Szkoleniowym L.M. w Gdańsku — Ołowiance odbył się kurs instruktorów modelarstwa skutniczego, na zakończenie którego urządzono obok mołu w Sopocie pokaz modeli pływających.

Statek szkolny L.M. s/y „Młoda Gwardia” odbył w bieżącym roku rejsy krajowe i rejs do Niemieckiej Republiki Demokratycznej, który miał na celu złożenie wizyty przez młodzież polską Związku Wolnej Młodzieży Niemieckiej (FDJ).

Obecnie trwają przygotowania do uruchomienia na terenie całego Okręgu Gdańskiego Kursów Przeposobienia Marynarskiego oraz całego szeregu teoretycznych kursów szkoleniowych żeglarskich.

W celu oparcia naszej organizacji na szerokiej bazie społecznej, a przede wszystkim młodzieżowej, prowadzona jest obecnie kampania tworzenia kół młodzieżowych L.M. i wzbudzenia członków w szkołach i zakładach naukowych, by stworzyć nowe kadry pracowników morza Polski Ludowej.

EUGENIUSZ JEW PŁOW

GDAŃSK — OŁOWIANKA

Piękny Ośrodek Ligi Morskiej w Gdańsku — Ołowianka przyszykował się już do sezonu zimowego. Łodzie, motorówki wyciągnięte na brzeg, zabezpieczone specjalnymi daszkami, bez szkody przeczekaają okres jesiennych i zimowych sztormów, by na przyszły rok szkolić dalsze kadry młodych „włóczków morskich”.

Tymczasem w gmachu Ośrodka trwają przygotowania do otwarcia Kursów Przysposobienia Motorowego. Pierwszy turnus ma przeszkolić do lata 1951 roku ludzi, którzy stanowiąć będą kadry tak potrzebnych naszej Marynarce i Żegludze fachowców — mechaników. Kierownictwo Ośrodka zleciło już wykonanie odpowiednich wykresów, planów i przekroi modeli pływających oraz wykończenie jasnych i wygodnych sal wykładowych. Po kursie teoretycznym przyjdzie kolej na szkolenie praktyczne, które odbywać się będzie na taborze pływającym Ośrodka.

O tym, że Okręgowi Gdańskiemu nie brak prawdziwych entuzjastów a jednocześnie naprawdę dobrych fachowców, którzy zarówno swe wiadomości, jak i entuzjazm przekażą młodzieży, świadczy choćby ostaną wyprawa gdańskich ligowców. Oto załoga motorówki „Winda” w osobach kpt. Majewskiego, mała Cierpki i Łuńskiego przeholowała z Ołowianki do Kruszwicy — Wisłą, Notecią, kanałami i jeziorami, przechodząc przez 14 śluz — 14 szalup na 180 metrowym holu. Załoga i tabor czują się po tym wyczynie znakomicie.

OŚRODEK SZKUTNICZO-MODELARSKI

Ośrodek Szkutniczo - Modelarski w Sopocie wita nas pracowitą krzątanicą. Jeszcze ostatnie pociągnięcie pędzlem, wbiecie ostatniego gwoździa i wyrzucenie ostatniej szuflki śmieci, skrzętnie pozostawionych tu przez prywatną inicjatywę, od której L.M. przejęła warsztaty — i mury Ośrodka zapełnią się młodzieżą.

Na kilku wyremontowanych własnym przemysłem maszynach skutniczych, rozpocznie się już w najbliższych dniach produkcja kajaków nowego, morskiego typu, t. zw. „motylków wodnych” — sprzętu sportowo - ratowniczego. W przyszłym sezonie letnim plażę trójmiasta zapełnią się własnym, gwarantującym bezpieczeństwo sprzętem sportowym. Na piętrze znajduje się warsztat modelarski. Warsztat ten ma być jedynym w Polsce warsztatem wzorcowym, szkolącym młodzież szkół średnich, oraz przygotowującym liczne wystawy modelarstwa historycznego i szkoleniowego.

(o)

JELITKOWO

Jednopiętrowa willa z szeregiem jasnych i wygodnych pokoi — położona w najpiękniejszej miejscowości letniskowej na zatoce — Jelitkowie — to Dom Turystyczny Ligi Morskiej — ośrodka Gdańskiego. Dom ten stanie się już w przyszłym sezonie punktem zbornym członków Ligi Morskiej z całej Polski oraz zapewni ludziom pracy zasłużony wypoczynek i da możliwość nabrania sił do dalszej, wytężonej pracy nad realizacją Planu 6-letniego.

(o)

Bojownik pokoju w mundurze marynarskim

Opinia publiczna Francji została do głębi wstrząśnięta wyrokiem Trybunału Morskiego w Tulonie, skazującego na 5 lat więzienia młodego podoficera marynarki francuskiej — Henri Martina, którego „przestępstwem” było rozpowszechnianie odezw nawołujących do położenia kresu wojny w Vietnamie, do wzmocnienia walki o pokój. Ogłoszenie wyroku wywołało potężną falę oburzenia w społeczeństwie francuskim. Kim bowiem jest ten młodziwiec, którego trybunał pozbawił wolności na 5 długich lat? Jest on patriotą, który od najmłodszych lat żył i walczył w imię honoru Francji. Wierny najlepszym tradycjom swej Ojczyzny, mając lat 16 wstąpił do Ruchu Oporu, by z bronią w ręku walczyć przeciwko okupantowi hitlerowskiemu.

Należał on do najbardziej oddanych sprawie i nieustraszonych bojowników, walczył z wrogiem bohatersko, poświęcając się całkowicie sprawie wyzwolenia Francji z pęt faszyzmu. Nawet prze-

wodniczący Trybunału Morskiego zmuszony był na samym początku publicznie wyrazić uznanie dla bohaterstwa młodego marynarza. Syn robotnika, wychowany w bojowej tradycji walki z



reakcją i faszyzmem, po kapitulacji hitlerizmu zgłosił się do marynarki francuskiej, by w Indochinach walczyć przeciwko faszystom japońskim, okupującym wówczas ten kraj.

Aresztowany został podczas kolportowania ulotek wzywających marynarzy francuskich do walki o pokój.

Na nagłówkach ulotek wypisane: „Przekupionym generałom i admirałom marynarze francuscy odpowiadają dumnie: Honor i Ojczyzna”.

Od chwili ogłoszenia wyroku nie ma dnia, by prezydent republiki, premier, minister wojny, minister sprawiedliwości, przewodniczący Zgromadzenia Narodowego i Senatu nie otrzymywali setek listów protestujących przeciw niesprawiedliwemu wyrokowi i domagających się unieważnienia go. Listy te przekazywane przez organizacje związkowe, młodzieżowe, kobiece, przez obrońców pokoju przedstawiają żądania milionów ludzi.

(K)

NOWE DROGI W ŻAGLOWYM MODELARSTWIE JACHTOWYM



Na tle ogólnej sytuacji w modelarstwie morskim palącą kwestią staje się wytyczenie kierunku rozwoju. Aby to zagadnienie właściwie rozwiązać, należy zdać sobie sprawę z dotychczasowego stanu naszego taboru modelowego, czyli odpowiedzieć na pytanie: jakie budowaliśmy modele?

Budowaliśmy w przynajmniej większości modele bezsterowe, żeglujące w ograniczonym sektorze kursów i wyłącznie w przypadku idealnego trymu. Modele sterowe, reagujące samoczynnie na zmiany kierunków żegluga budowane były sporadycznie.

Ten stan rzeczy należy w chwili obecnej krańcowo zmienić. Żeglowne modelar-

stwo jachtowe musi oderwać się od przestarzałej formy modelu bezsterowego a przejść do formy współczesnej, do modelu sterowego. W tym kierunku dawno już poszli nasi radziccy koledzy. Ich model konstrukcji D. Sulerzyckiego (wyd. Dosarm. Moskwa, 1942) będący typem szkolnym, przeznaczonym dla początkujących, jest modelem sterowym.

Dlaczego model bezsterowy winien ustąpić miejsca sterowemu? Pozornie zdawałoby się, że zmiana ta nie ma istotnego znaczenia. Od modelu żądamy, by pływał i żeglował, zaznajamiał młodzież z jachtingiem i uczył żeglarstwa, do czego prosty model bezsterowy rzekomo świetnie się nadaje.

Otóż w tym leży sedno sprawy, że zadań tych wcale świetnie nie wypełnia, gdyż już w swym założeniu jest formą niedoskonałą, niekompletną, uproszczoną, nie pozwalającą na głębsze wnikięcie w zagadnienie. Przekonać się łatwo: Model ten: 1° — nie posiada steru, a przecież nie istnieje kompletny, zdolny do żegluga jacht bez steru, 2° — może żeglo-

wać jedynie w zakresie od „pół-wiatru“ do „ostro na wiatr“, a przecież zwykła żagłówka płynie każdym kursem, 3° — odpowiada zmianą drogi na zmianę warunków żegluga, a przecież taka cecha uniemożliwia poprawną, docelową żeglugę.

Czyż model bezsterowy może zapoznać modelarza z zagadnieniem i czyż może uczyć go obszernej wiedzy, jaka jest żeglarstwo?

Model bezsterowy nie może rościć sobie pretensji do miana pełnowartościowego. Pełnowartościowym jest dopiero model sterowy z automatycznym (prostym lub bardziej skomplikowanym) urządzeniem sterowym, który nie posiada żadnej z wad poprzedniego, jest wierną kopią jachtu, żegluguje każdym kursem, a automat sterujący reaguje na każdorazową zmianę warunków. Swą wszechstronnością góruje bezwzględnie nad modelem bezsterowym. Zastąpienie więc wystuzonego modelu bezsterowego, który spełnił już swą rolę agitatora i elementarza, modelem wyższej klasy, jest dziś koniecznością.

MARIAN DEREŻYCKI

Jak płynie model bezsterowy

Jak wiadomo, model bezsterowy konstruuje się przy założeniu, że utrzymywać się on będzie na kursie wyłącznie dzięki trymowi, czyli takiemu usytuowaniu ożaglowania względem kadłuba, przy którym dwa charakterystyczne punkty — środek bocznego oporu ożaglowania (rys. 1, pkt. A) i środek bocznego oporu zanurzonej części kadłuba (pkt. B) znajdują się na wspólnej płaszczyźnie prostopadłej do zwierciadła wody. Wyobraźmy sobie teraz idealnie strymowany model, żeglujący półwiatrem. Wiatr lekko go przechylił, a każdorazowy szkieł przechylił ten większa. Model żeglując — oscyluje między największym o najmniejszym przechylem. Model tak daleko

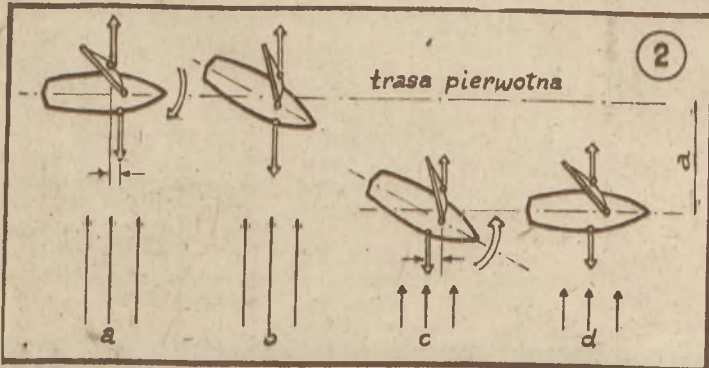
skręca na wiatr, aż na tym nowym kursie z powrotem wpadnie w trym i jeżeli szkieł trwa — utrzyma się na nim. Jednakże wiatr po pewnym okresie nasilenia znów przycicha do wartości początkowej. Przechylił maleje, opór czołowy również i pkt. B cofa się do tyłu (rys. 2c). Ta sama co poprzednio, tylko inaczej usytuowana para sił spowoduje skręcanie modelu na zawietrzną, co trwać będzie aż do chwili ponownego wpadnięcia w trym (rys. 2d). Model znajdzie się na początkowym kursie, lecz nie powróci na dawną trasę. Popłynie nową trasą, równoległą do pierwotnej, a przesuniętą względem tamtej o pewien odcinek „a“.

Ponieważ siła wiatru usta-



wicznie się zmienia, a skoki modelu na nawietrzną względnie na zawietrzną (przy chwilowych ciszach) stale się powtarzają, więc odcinek „a“ stale rośnie. W efekcie otrzymamy drogę modelu zgoła różną od wytyczonej trasy i model ląduje w zupełnie innym punkcie. W analizie tej pominąłem zjawisko dryfu, które dodatkowo komplikuje żeglugę. W opisanym warunkach dryf rośnie, co częściowo kompensuje uskoki modelu z trasy, lecz fatalnie wpływa na szybkość.

(md)



Wiedzi REDAKCJI

Kazimierz Plotowski — Gąbina, pow. Gostynin — Zupełnie mylnie Was poinformowano — miesięcznik „Młody Żegluga” wydawany jest w dalszym ciągu. Zwróćcie się bezpośrednio do redakcji pod adresem Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.

Nowak Ryszard — Myszków, pow. Zawiercie, Mielce, rzycki Andrzej — Katowice, Wereszczak Julian — włość Skrzysko Kościelne Nr 2 — Jak nas poinformowano została wkrótce wydane nowe „Informatory PCWM”, w których znajdziecie wszelkie aktualne dane dotyczące warunków przelotu do szkół morskich w roku 1951. O ukazaniu się powiadomimy. Stratygrafia — jest to nauka pomocnicza geologii historycznej, polegająca na określeniu wieku poszczególnych warstw na podstawie znalezionych w niej skamieniałości. Przesyłamy wzajemnie pozdrowienia.

Szymczyk Waldemar — Częstochowa — Liga Morska w chwili obecnej ma za jedno z czołowych zadań przygotowywanie młodych kadr do zawodów morskich. Aby zdobyć stopień żeglarza morskiego — jako członek Ligi Morskiej — winniście zwrócić się przez Wasz terenowy Oddział LM o skierowanie w okresie letnim do jednego z Morskich Ośrodków Szkoleniowych LM, gdzie przejdziecie przeszkolenie praktyczne. Na razie, w okresie zimowym, radzimy pilnie uczyć się teorii na Kursach Przystosowania Marynarskiego, które również prowadzi Liga Morska. Zasyłamy serdeczne pozdrowienia.

UWAGA PRENUMERATORZY

W związku z przejęciem kolportażu i prenumeraty naszego pisma przez PKP „Ruch” komunikujemy, że w celu uniknięcia przerwy i opóźnień prosimy prenumeratorów o wpłacanie należności za prenumeratę, najpóźniej do dnia 20 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. 1-16846/10 „Morze” PPK „Ruch”. Dyrekcja Prenumeraty, Warszawa.

Na odwołanie 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.
 roczna 8 zł 40 gr.
 Jednocześnie komunikujemy, że Administracja pisma mieści się Warszawa, ul. Włók 10.

SŁODKOWODNY REKORDZISTA



Największą rybą, jaką złowiono w słodkich wodach śródlądowych, była bieleń z rodziny jesiotrowatych. Złowiono ją w roku 1864 na Woldze. Posiadała ona długość 5 m i ważyła 1,100 kilogramów. Dla porównania, reprodukowujemy zdjęcie bieleń, złowionej przez radzieckich rybaków w dolnym biegu Wołgi, a ważącej zaledwie... 200 kg. (w)



W TROSCE O NOWE KADRY ŻEGLARSKIE

MINĄŁ krótki okres letnich, ciepłych dni, gdy białe płótna żagli, napięte wiatrem niosły smukłe jachty po morzu. Basen Jachtowy, rozbrzmiewający tak niedawno jeszcze śmiechem i wesolą krzątających białych postaci — teraz pusty. Smukłe jak zawsze, lecz smutne, odarte z takielunku, bezradne kadłuby plechołowiec podparte santeami — zajęły nabrzeża basenu. Zda się — że basen, a wraz z nim i żeglarze — pogrążył się w śnie zimowym.

Lecz to mylnie wrażenie. Okres zimowy — to okres wytężonej pracy dla naszych żeglarzy. Co roku przez zimę w pawilonach klubów żeglarskich wie tężoną pracę nad opanowa-



niam wiadomości teoretycznych.

Tę zimę żeglarze będą mieli zadanie ułatwione. W mi-ec listopadzie została otwarta w Gdyni Regionalna Szkoła Żeglarska Wojew. Komitetu Kultury Fizycznej.

Szkoła ta posiada 4 wydziały: wstępny — dla początkujących, sternikowski — dla żeglarzy morskich, którzy pragną uzyskać stopień sternika, kapitański i instruktorski. Na szczególną uwagę zasługuje wydział — instruktorski, gdyż jest on innowacją w dziedzinie żeglarstwa.

Wykłady odbywają się w godzinach popołudniowych w ośrodku WKiF przy Basenie Jachtowym i są dostępne dla wszystkich. W sezonie letnim przewidziana jest praktyka na jachtach WKiF.

Należy podkreślić, że żeglarska Szkoła Regionalna w Gdyni jest drugą tego typu w Polsce, po Regionalnej Szkole Narciarskiej — w Zakopanem. (bt)

ZAWRACANIE GŁOWY

— Zawracanie głowy! — wrzasnął majtek siedzący w Bocianim Gnieździe. — „Zew Morza” nie jest jachtem, lecz żaglowym statkiem szkolnym!

Aby więc odwrócić pozawracane głowy naszych Czytelników, Redakcja miesięcznika „Z Bocianiego Gniazda” prosząc o notatkę zamieszczoną w Kronice Włbrzeża z numeru 10-go „Morza” oświadcza, że rzeczywiście „Zew Morza” nie jest jachtem, lecz statkiem szkolnym PCWM.

Jachtem może być każdy statek (żaglowy lub motorowy) o ile służy wyłącznie do celów sportowych i o ile jest zarejestrowany jako jacht. „Zew Morza” służy celom zawodowego szkolenia naszych przyszłych marynarzy i jest zapisany w Polskim Rejestrze Statków Handlowych, jako statek szkolny. (k. m. k.)

I RYBY POSIADAJĄ DOWODY OSOBISTE

Osobiste dowody ryb — to ich łuska, z której można wyczytać najważniejsze etapy życia jej właścicieli. U lososia np. na podstawie łuski określić można nawet takie szczegóły, jak ilość lat przebywania w rzeki i ilość lat przebywania w morzu, można również ustalić, kiedy po raz pierwszy nastąpiło wejście do morza, kiedy losos odhylał tarło, w jakich latach i okresach roku zdobywał sobie lepsze lub gorsze wyżywienie (k)

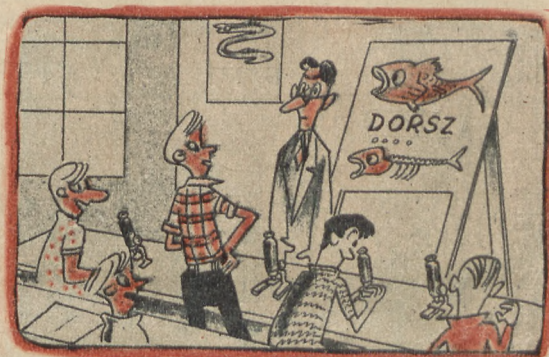
BOGATE I BIEDNE

Najbardziej bogate w ryby i inne żyjątka morskie są wody stref zimnych, graniczących z umiarkowanymi. W miarę posuwania się ku strefom ciepłym morze jałowuje i np. na Atlantyku, pomiędzy wybrzeżem Brazylii i Afryki, wody oceanu są tak ubogie w świat rybny, że porównać je można do jałowych przestrzeni Sahary. (gr)

WAMPIR PODWODNEGO ŚWIATA

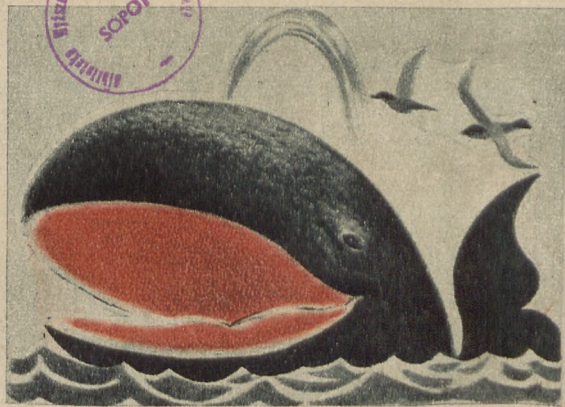


Oto jeden z największych drapieżników podwodnego świata — wampir Wielkich Jezior — minoga. Z wyglądu przypominającą węgorza — należy minoga do gatunku najbardziej prymitywnych ryb. Uzbrojona w potężny narząd przyssawkowy i ostre zęby, przyczepia się minoga do ciała upatrzonej ofiary i wypija z niej krew. Mniejsze minogi, z gatunku słodkowodnych, nie przedstawiają oczywiście żadnego niebezpieczeństwa. To, o czym piszemy powyżej — dotyczy jedynie dużych okazów morskich. Na zdjęciu: minoga w akcji (ofiara jest pstrąg). Z prawej: narząd przyssawkowy minogi i uzębienie. (w)



W SZKOLE

Nauczytel: Po czym poznajemy wiek dorsza?
Uczeń: Po zapachu...



PO TAMTEJ STRONIE ODRY I NYSY

W pięcioletnim planie odbudowy Niemieckiej Republiki Demokratycznej zaplanowano spuszczenie na wodę i wykończenie 1.500 kutrów rybackich, 22 dalekomorskich statków rybackich i 22 pełnomorskich statków transportowych. Połowy ryb w roku 1955 wzrosną o 424%.



NAJPOŻYWNIEJSZE MLEKO

W ciągu siedmiu miesięcy żywienia się mlekiem matki — błękitny plewał (gatunek wieloryba) dochodzi do dziewięciu metrów długości, przy czym rozwój „oseska” odbywa się dosłownie z godziny na godzinę.

Mleko wielorybie jest niezwykle pożywne. Jak wykazały badania, dokonane w laboratorium

radzieckiej flotyli wielorybniczej „Sława” — mleko plewała błękitnego posiada przeszło 50% tłuszczu.

Dla porównania nadmieniamy, że niezwykle pożywne mleko zając zawiera około 24% tłuszczu, renifera — około 18%, a pełnowartościowe mleko krowie — za ledwie 4 do 6%. (t)