

MORZE MARYNARZ POLSKI

*Morze
jest nie odległością
na mapie*



Nr 12
CENA 30 ZŁ
GRUDZIEŃ 1948

List z Wybrzeża



Szanowny Redaktorze!

Z pewnością popełniłbym grubą przesadę, gdybym napisał, że od czasu ostatniego listu, na Wybrzeżu nie zaszły żadne zmiany. Wręcz przeciwnie: — całe Wybrzeże żyje obecnie pod znakiem pracy na trzy zmiany.

Stało się to dzięki temu, że apel górników z „Zabrza” nie pozostał głosem wołającego na kopalni, a szerokim echem przeszedł przez cały Kraj i zabrął aż nad „siną dal” Bałtyku. Przy tej okazji udało mi się stwierdzić ponad wszelką wątpliwość, że nie tylko w górach echo może się uwielokrotnić ale, że morze i Wybrzeże posiadają bardzo podobne zdolności akustyczne. Dzięki tej właśnie zdolności akustycznej wzrosła zdolność przeładunkowa naszych portów.

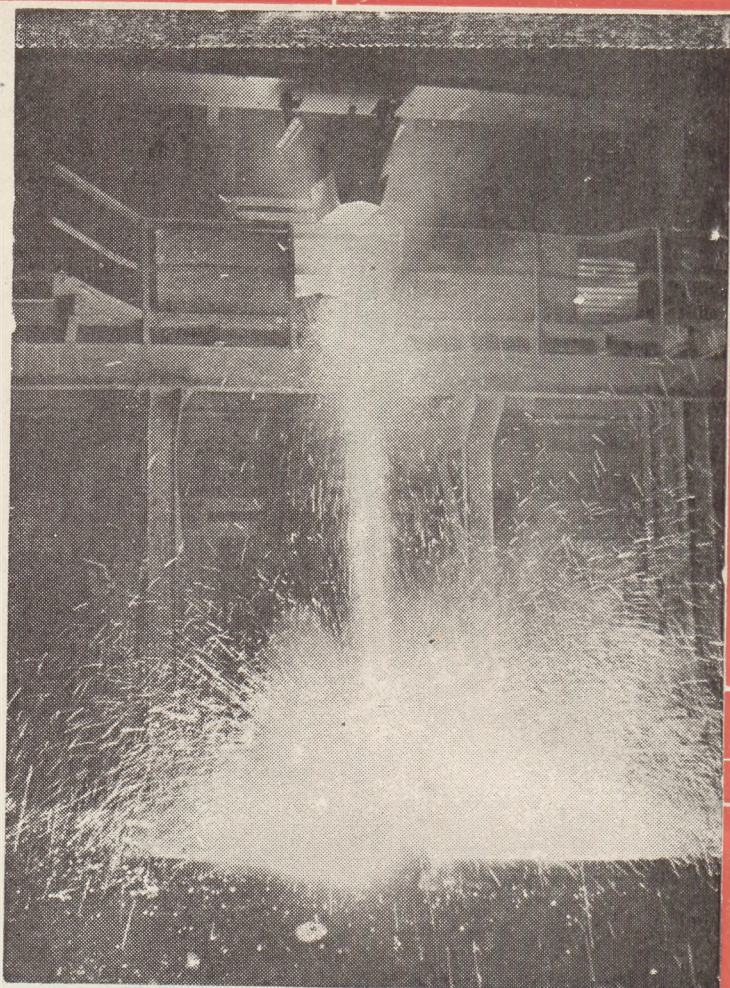
Robotnicy morskich i nadmorskich placówek dla uczczenia Kongresu Zjednoczeniowego Partii Robotniczych zadeklarowali swą pracę i podjęli się przedterminowego wykonania szeregu konkretnych zadań.

W Szczecinie na przykład pracownicy Urzędu Morskiego postanowili do dnia 25 listopada wykonać roczny plan przeładunków, zwiększyć zdolność przeładunkową portu do pół miliona ton miesięcznie, oraz dokonać całego szeregu innych zobowiązań jak: oświetlenie nabrzeży, uruchomienie dźwigów, wydobyć więcej jednostki pływającej,

nej, dzień Zjednoczenia Partii Robotniczych, postanowili uczcić wzmoczoną pracą, uchwalając przepracować przeszło dwa tysiące nadliczbowych godzin. Biuro Hydrograficzne Mar. Woj. zobowiązało się opracować nadprogramowo całkowity materiał do nowego wydania mapy morskiej.

W dniu otwarcia Kongresu Zjednoczeniowego zostało otwarte przedszkole im. F. Dzierżyńskiego, zorganizowane staraniem Koła Ligi Kobiet przy Marynarce Wojennej przy współudziale władz szkolnych. W tym samym dniu otwarto również Klub Oficerów Mar. Woj. im. „Marynarzy z Aurory”. Ponadto Miejski Komitet PPR, ZMP, robotnicy stoczni gdyńskiej, warsztatów remontowych Mar. Woj. oraz MZK w dniu otwarcia Kongresu otrzymali artystycznie wykonane rzeźby przedstawiające popiersie gen. broni K. Świerczewskiego. Rzeźbę tę wykonał st. bosman Litwin.

Robotnicy i pracownicy GAL-u zobowiązali się przekroczyć plan przewozu ładunków o 10%, a plan przewozu pasażerów o 25%. Postanowiono również przez oszczędną i racjonalną gospodarkę zwiększyć wydajność pracy, a zmniejszyć „wydajność” dewiz, wypracować normy zużycia materiałów pędnych w ten sposób, żeby z dniem 1 stycznia 1949 r. załogi statków mogły przystąpić do współza-



Przedkongresowe zobowiązanie zostało dotrzymane. Oto czynne już piece stalowni w Elblągu.

dobrze poinformowanych i zbliżonych do Zakładów Budowy Maszyn i Turbin w Elblągu donoszą, że czynione są tam przygotowania do przekroczenia w grudniu rocznego planu produkcji o 12%. Ponadto postanowiono także przyspieszyć uruchomienie stalowni i rozpocząć prace w dziale turbinowym. Jak dotąd pogłoski te nie zostały zdemontowane i wszystkie znaki na ziemi i na niebie wskazują, że zamierzenia te zostaną zrealizowane.

Z dnia na dzień staje się bardziej widoczne, że apel górników z kopalni „Zabrza”, podjęty na wsłkich odcinkach naszej gospodarki państwowej, przynosi już dziś doskonałe wyniki.

W gruncie rzeczy między górnikami, a pracownikami morza nie ma prawie żadnej różnicy. Tak jedni jak i drudzy wiele czasu poświęcają na wydobywanie. Niedawno zakończone zostały prace przy wydobywaniu zatopionego w Świnoujściu wraku s/s „Andros”, który przez dłuższy czas tarasował przejście wodne. Wydobywanie wraku trwało 220 dni, a nurkowie, biorący udział w akcji, pracowali nieraz po 14 do 16 godzin na dobę.

S/s „Andros” po wyremontowaniu przekształcił się w zdatną do służby jednostkę pływającą. A trzeba wiedzieć, że czasem pływać mogą również i jednostki, niepływające. W gliwickich hutach zostały wykonane dźwigi portowe dla Gdyni i Gdańska, jednak z powodu swego ciężaru i rozmiarów nie mogły być prze-

transportowane drogą lądową, wobec czego cały ów ciężar przetrzucono na barki. Oczywiście na barki żeglugi śrudładowej. Transport ten, składający się z trzech barek zdołał przewieźć Wisłą 230 ton części konstrukcyjnych mimo, iż miejscami warunki żeglugowe były dość trudne.

A propos „trudne”. Postawię Panu pytanie, na które z pewnością nie łatwo znajdzie Pan odpowiedź. Bo proszę tylko pomyśleć: jeśli do portu polskiego przybywa pod panamską banderą, amerykański statek z włoską załogą, przyprowadzony przez holenderskiego pilota, to dlaczego ten pasażerski statek jest statkiem towarowym i zamiast po pasażerów, przybył po węgiel? Nie wie pan dlaczego? A ja wiem. Po pierwsze, żeby trudniej było zgadnąć, a po drugie, jest to skutek bafaganu i braku jakiegokolwiek ustawodawstwa o ochronie pracy marynarzy na statkach panamskich, co w gruncie rzeczy daje szerokie pole do popisu amerykańskim kapitalistom, którzy chętnie wykorzystują Włochów, angażując ich na statki pasażerskie dla przewożenia węgla. Zresztą, czy to nie wszystko jedno co się wozi — grunt żeby interes szedł, a jeśli ten interes nie chodzi, a pływa, to tym bardziej wszystko jest o key!

Sciskam dłoni



Dla uczczenia Kongresu Zjednoczeniowego marynarze Marynarki Wojennej przeprowadzili zbiórke złomu na terenach portu gdyńskiego. Dzięki tej pracy zaoszczędzono Skarbowi Państwa dziesiątki tysięcy złotych.

wyremontowanie wraków statków itd., itd. Polska Żegluga na Odrze postanowiła nadto, do końca roku przeładować 120 000 ton ponad zakreślony plan.

Echo uchwał robotników szczecińskich poprzez mniejsze porty dotarło do Gdyni, Gdańska i Elbląga, gdzie wzbudziło żywy oddźwięk wśród całego świata pracy.

Robotnicy Warsztatów Remontowych Marynarki Wojen-

wodnictwa pracy. Ponadto wydział ratowniczo - holowniczy podjął się wydobywania norweskiego statku „Ledy”, inne zaś wydziały zobowiązały się wykonać szereg innych zadań, co w rezultacie przyczyni się do dalszego usprawnienia pracy.

Drogi Redaktorze, proszę się nie dziwić, że przy tym wzmocnionym tempie pracy z pewnością zdarzą się pewne przekroczenia. Tak na przykład z kół

Zjednoczeni

Od Zalewu Wiślanego po ujście Odry, od Elbląga po prapolski Szczecin — rozbrzmiewa hasło Zabrzeż-Wschód: Szybciej! Klasa robotnicza Wybrzeża, wraz z całą robotniczą Polską, z entuzjazmem podchwyciła apel górników Śląska, postanawiając wyteńczyć wszystkie swe siły, aby godnie uczcić dzień Zjednoczenia i w dniu otwarcia Kongresu zameldować o przedterminowym wykonaniu wziętych na siebie zobowiązań.

Wodowanie pierwszego pełnomorskiego statku, wykonanego na polskiej stoczni, rękoma polskich robotników — rudowęglowca s/s „Soldek” — na miesiąc przed terminem, było jednym z dowodów niezwykłego wkładu pracy stoczniowców Wybrzeża, a wraz z nim całej polskiej klasy robotniczej w dzieło odbudowy naszej gospodarki morskiej. Następny rudowęglowiec — „Jedność Robotnicza”, którego wodowanie planowano pierwotnie w pierwszych dniach stycznia roku przyszłego, spływa na wodę 3 tygodnie przed terminem, w chwili, gdy nazwa, jaką nosi, jest już nie tylko symbolem, lecz faktem.

Zjednoczenie polskiej klasy robotniczej likwiduje trwający ponad pół wieku rozłam, będący przyczyną wielu niepowodzeń w walce polskiej klasy robotniczej o władzę, rozłam, który osłabiając klasę robotniczą, wzmacniał polską reakcję.

Zjednoczenie klasy robotniczej następuje na zdecydowanej i konsekwentnej platformie marksistowsko-leninowskiej. Oznacza to ideologiczną jedność klasy robotniczej, oznacza istotne i rzeczywiste przezwyciężenie rozłamu, odrzucenie oportunistów i reformizmu, odrzucenie wpływów ideologii burżuazyjnej i drobno-mieszczańskiej na klasę robotniczą.

W walce z burżuazją i jej reformistycznymi wpływami w masach, krzepł i hartował się na platformie własnych i międzynarodowych doświadczeń — samodzielny, klasowy ruch proletariatu.

Ale dopiero ruch robotniczy, kierowany przez Lenina, przybrał charakter wielkiego ruchu rewolucyjnego najszerzych mas pracujących. Dopiero pod kierownictwem Lenina klasa robotnicza stała się wódcem i przewodnikiem olbrzymich mas pracujących chłopstwa i narodów ujarzmionych w ich walce o wyzwolenie społeczne i narodowe.

W ścisłym sojuszu z najszerzymi masami pracującymi, klasa robotnicza, pod kierownictwem Lenina, stworzyła potężną, rewolucyjną, zwartą i masową organizację — partię polityczną nowego typu, która potrafiła obalić carat i władzę burżuazji, i w walce z kontrrewolucją i interwencją obcych mocarstw kapitalistycznych — zbudować nowy ustrój społeczny — socjalizm.

Olbrzymie doświadczenie rewolucyjne rosyjskiej klasy robotniczej i jej partii WKP (b), kierowanej przez Lenina i Stalina — stały się dorobkiem międzynarodowego ruchu robotniczego i podstawą rozwinięcia teorii rewolucyjnej, którą stał się marksizm-leninizm.

W oparciu o te doświadczenia, w walce z reformizmem rozwijał się polski ruch ro-

botniczy w okresie 1918—1939 r. W warunkach terroru i ofensywy faszystowskiej rosło i wzmacniało się zrozumienie znaczenia sojuszu całego ludu pracującego miast i wsi, świadomość wielkiej wagi jednolitego frontu klasy robotniczej w walce z faszyzmem, która to walka coraz wyraźniej demaskowała rolę oportunistów i reformizmu, jako agentury burżuazyjnej w ruchu robotniczym.

Najazd hitlerowski na Polskę i Europę wysunął masy pracujące, a przede wszystkim klasę robotniczą, na czoło walki narodowo-wyzwoleńczej, będącej jednocześnie walką międzynarodowych sił ludowych z faszyzmem. Dzięki pomocy i przyjaźni Związku Radzieckiego, którego armia rozbiła hitlerowskie hordy — Polska i inne narody ciemnione nie tylko odzyskały wolność, ale też uzyskały możliwość wkroczenia na drogę głębokich przeobrażeń społecznych.

Spadkobierczynią rewolucyjnego, lewicowego nurtu w polskim ruchu robotniczym, który w przeszłości reprezentowała Socjal-Demokracja Królestwa Polskiego i Litwy, a później Komunistyczna Partia Polski — jest Polska Partia Robotnicza, która otrzymany spadek wzbogaciła nowymi zasługami dla sprawy klasy robotniczej i mas pracujących miast i wsi.

PPR wnosi do Zjednoczonej Partii olbrzymi dorobek swej pracy i walki, Oogromną historyczną zasługą PPR było połączenie walki polskich mas ludowych przeciwko najazdowi hitlerowskiemu z walką o budowę państwa ludowego i oparcie tej walki o Związek Radziecki.

Organizując i kierując walką polskich mas pracujących, PPR stworzyła jednocześnie program, o który oparł się później ustrój demokracji ludowej, program, wokół którego skupiły się wszystkie postępowe i demokratyczne siły naszego narodu. PPR wystąpiła z inicjatywą utworzenia Krajowej Rady Narodowej, brała żywy, aktywny i kierowniczy udział w budowie Armii Ludowej, Armii Polskiej w ZSRR, Wojska Polskiego, administracji państwowej, organów bezpieczeństwa, oraz całego aparatu ludowego naszego państwa. Tysiące peperowców wyruszyło na wieś w latach 1944-45, aby pomagać chłopom w przeprowadzaniu reformy rolnej. Członkowie PPR byli inicjatorami uruchamiania przemysłu i przejmowania go na własność narodu. Przy rozwiązywaniu wszystkich zagadnień, jakie wystąpiły po wojnie — przy odbudowie kraju, zaludnieniu i zagospodarowaniu Ziemi Odzyskanych, w walce z reakcyjnym podziemiem i mikołajczykowskim PSL, w walce ze spekulacją i szkodnictwem, przy nakreśnianiu drogi ku socjalizmowi — peperowcy kroczyli w pierwszym szeregu mas pracujących, walczący i pracowali tam wszędzie, gdzie było najtrudniej, przykładem swym porywając masy ludowe. PPR była tą partią, która wskazała jasno polskiemu masom ludowym na cel ich walki — na socjalizm. Taki jest wkład PPR do Zjednoczonej Partii.

Polska Partia Socjalistyczna, odrzucając oportunistyczne i reformistyczne dziedzictwo swojej historii, przełamując prawicowe i centrystyczne opory u pewnych

grup swych obcych działaczy, wnosi do Zjednoczonej Partii tradycje i dorobek lewicowego, jednolito-frontowego, rewolucyjnego odłamu PPS.

Łącząc w sobie polskie i międzynarodowe tradycje wolnościowe — Zjednoczona Partia obejmuje w spadku po PPR i odrodzonej PPS — kierownictwo losem polskiej klasy robotniczej, i staje na czele walki o socjalizm, prowadzonej od tylu pokoleń przez polskie masy ludowe.

Zjednoczona Partia będzie partią klasy robotniczej — przodującej siły narodu. Ale będzie ona także partią mas biednego i średniego chłopstwa, partią pracującej inteligencji, partią tych wszystkich, którzy na utrzymanie swoje zarabiają własną pracą. Zjednoczona Partia bierze na siebie troskę o poprawę bytu tych mas, staje się ich obrońcą przed wyzyskiem, krzywdą i niesprawiedliwością, staje się przodownikiem i organizatorem walki o całkowite wyzwolenie.

Zjednoczona Partia, będzie partią rewolucyjną i dlatego będzie najpełniejszą wyrazicielką interesów narodowych państwa polskiego, rzecznikiem niepodległości, strażnikiem bezpieczeństwa i granic. Będzie ona wiązać jak najściślej naszą walkę, pracę i politykę z obozem postępu i pokoju, z obozem walki o niepodległość narodów i ich bezpieczeństwo, z obozem, którego ośrodek stanowi ZSRR i kraje demokracji ludowej, a którego naturalnym sojusznikiem są miliony rzesze mas pracujących i ludów uciskanych całego świata.

Zjednoczona Partia będzie partią walki klasowej przeciwko przeżytkom kapitalizmu w Polsce, będzie partią, która podejmie walkę o nowy typ człowieka, o nową kulturę w Polsce — kulturą ludową i socjalistyczną.

Zjednoczenie partii robotniczych, wzmacniając nasze państwo pod względem politycznym, wzmocni go także w dziedzinie gospodarczej. Opierając się na wielkich osiągnięciach i doświadczeniach WKP (b) — nowa partia zapewni rozwój przemysłu i rolnictwa, zaspokoi potrzeby i zapewni dobrobyt najszerzym masom. Nie tylko zrealizowany zostanie z nadwyżką Trzyletni Plan Odbudowy, lecz stanie się także w pełni osiągalne wykonanie 6-letniego planu gospodarczego, który zbuduje u nas potężne fundamenty socjalizmu i wysunie Polskę pod względem przemysłowym i rolniczym na czołowe miejsce w Europie.

Zjednoczona partia nie będzie mechanicznym zsumowaniem sił Polskiej Partii Robotniczej i Polskiej Partii Socjalistycznej. Zjednoczona partia będzie znacznie większa od prostego zsumowania, będzie tą siłą, która — jak powiedział Prezydent Bolesław Bierut — „potrafi natchnąć nowym zapałem twórczym szerokie masy pracujące miast i wsi, wzbudzić w całym narodzie wolę do czynu i jasną świadomość wielkich przeobrażeń politycznych w walce o sprawiedliwość społeczną, świadomość przemian, które torują narodowi nową — pewniejszą i wspanialszą drogę rozwoju”.

(w)



LIGA MORSKA

w obliczu Zjednoczenia

DR INŻ. JÓZEF SALCEWICZ
VICEMINISTER PRZEMYSŁU i HANDLU
PREZ. ZARZ. GŁÓWNEGO LIGI MORSKIEJ

W przededniu zjednoczenia polskiego ruchu robotniczego, życie naszego kraju nabiera nowych, żywszych barw. Świadomość historycznego znaczenia i przełomowych skutków dla dalszego rozwoju naszego narodu, staje się z dnia na dzień coraz powszechniejsza, ogólna. W ciągu ostatnich tygodni poprzedzających Kongres Zjednoczeniowy, nie tylko klasa robotnicza, ale i szerokie rzesze ludu polskiego coraz silniej manifestują swoje pełne uznanie i uczucia radosnego zadowolenia z doniosłego dzieła, jakim jest połączenie Polskiej Partii Robotniczej i Polskiej Partii Socjalistycznej w jedną organizację — Zjednoczoną Partię Klasy Robotniczej. Szczególnie wymownym wyrazem tej postawy i uczuć mas pracujących jest Czyn Przedkongresowy, wyrażający się w ogromnym wzroście współzawodnictwa pracy, w przedterminowym wykonywaniu planów gospodarczych, w wielu nowych osiągnięciach na odcinkach kulturalnym, oświatowym, zawodowym i innych. W życiu demokratycznych organizacji społecznych również stwierdzamy znaczne wzmoczenie prac, a stojące przed tymi organizacjami zadania są wykonywane obecnie w sposób bardziej aktywny i gruntowny.

Liga Morska jako organizacja społeczna powołana do mobilizowania opinii publicznej, wysiłków mas pracujących i społecznych środków materialnych dla realizacji planu morskiego Polskiej Ludowej, uzyskuje również znacznie szersze możliwości do uaktywnienia pracy kilkasettyśięcnych szeregów członkowskich i do wydatniejszego zrealizowania swych zamierzeń i zadań. Dzięki przemianom w życiu politycznym i społeczno-gospodarczym, jakie powoduje zjednoczenie ruchu robotniczego, nie tylko działacze Ligi Morskiej, będący przeważnie członkami partii robotniczej, ale i wszyscy jej członkowie, tym pełniej i z całkowitym oddaniem włączają się pod Kierownictwem Zjednoczonej Partii Klasy Robotniczej do przyspieszonego ogólnego marszu mas pracujących ku lepszemu przyszłości.

W zjednoczeniu ruchu robotniczego członkowie LM widzą dalszą, skuteczną i pewną gwarancję znacznego wzmocnienia tempa przebiegu procesów gospodarczych zarówno dla całości gospodarstwa narodowego, jak i w szczególności na odcinku morskim.

Dotychczasowe wyniki prac w zakresie odbudowy zniszczonych wojennych, tempo w jakim te prace zostały wykonane, a dalej, podjęcie szerokiej rozbudowy przemysłu, jako podstawy do rozbudowy wszystkich dziedzin życia gospodarczego a więc i rozbudowy naszych portów oraz żeglugi, wykazało w pełni wyższość systemu ustrojowego demokracji ludowej nad kapitalistycznym, potwier-

dziło słusność drogi prowadzącej w krótkim czasie do wyższego ustroju, jakim jest socjalizm. Dlatego też w pełni doceniamy te osiągnięcia jako ogromny dorobek, stanowiący wynik walki i ofiarnej pracy ludu polskiego na czele z klasą robotniczą, jako rezultat jedynie słusznej polityki wewnętrznej i zagranicznej Rządu Ludowego.

Jednak, jak wynikało z analizy aktualnej sytuacji społeczno-ekonomicznej kraju i w obliczu stojących przed nami do zrealizowania dalszych zadań politycznych i społeczno-gospodarczych, nie mogliśmy ograniczyć się jedynie do kontynuowania naszych prac w sposób i w tempie dotychczasowym. Pomimo bowiem przeważającego i stosunkowo znacznie większego wzrostu elementów socjalistycznych w naszej gospodarce narodowej, równolegle z tym odbywał się wzrost elementów kapitalistycznych, a gospodarka drobnotowarowa, przede wszystkim rolna, niedostatecznie była powiązana z narodowym planem gospodarczym i stanowiła bazę dla wzrostu elementów kapitalistycznych. Wzrastające zaostanie się walki klasowej wymagało więc dalszego skupienia sił ludowych i ich uaktywnienia oraz wykorzystania nieużytych rezerw gospodarki uspołecznionej dla bardziej skutecznego przezwyciężenia oporów stawianych przez żywioły kapitalistyczne i reakcyjne. Stąd też zrozumieliśmy warunkiem przyspieszenia dalszego marszu ku socjalizmowi było przede wszystkim wzmocnienie aktywności klasy robotniczej w zwalczaniu zakusów wroga klasowego.

Wydarzenia polityczne, jakie były rezultatem zapoczątkowania akcji połączenia obu partii robotniczych, w krótkim czasie umożliwiają nie tylko jej ostateczne zrealizowanie, ale na skutek wyprostowania linii ideowo-politycznej i oczyszczenia szeregów z elementów szkodliwych i obcych, oznacza również ogromny wzrost politycznej siły Partii Klasy Robotniczej oraz bardzo duży wzrost jej zawartości organizacyjnej.

Partia Klasy Robotniczej, stanowiąc monolit ideologiczny i organizacyjny, skupiając w swych szeregach najlepsze elementy klasy robotniczej, najbardziej świadomych, ofiarnych, najwierniejszych i zahartowanych w walce przedstawicieli mas pracujących, stanowi całkowitą gwarancję, że prowadzić ona będzie walkę i pracę na wszystkich odcinkach naszego życia z najlepszymi wynikami.

Zarówno w oparciu o kierowniczą rolę Partii Klasy Robotniczej, jak też dzięki uaktywnieniu jej członków w organizacjach społecznych, Liga Morska uzyskuje tym samym wyjątkowo korzystne warunki do rozwinięcia i rozszerzenia dotychczasowego zakresu prac, szczególnie na odcinkach ideowo-politycznym i organizacyjnym.

W tych warunkach w działalności naszej organizacji winien dokonać się również zasadniczy zwrot, objawy którego zresztą już obecnie stwierdzamy we wzrastającej aktywności jej działaczy oraz w przeprowadzonej akcji eliminowania z kierownictwa ogniw organizacyjnych elementów burżuazyjnych i wrogich demokracji ludowej.

Dalszym naszym ogólnym zadaniem winno być podjęcie szerokiej akcji ideowo-politycznej, mającej na celu podniesienie poziomu uświadomienia politycznego nie tylko w zakresie ogólnych zagadnień społecznych i gospodarczych, lecz także i przede wszystkim w sprawie treści i formy toczącej się walki klasowej w naszym kraju, w krajach kapitalistycznych.

Stawiając jako specjalny przedmiot zainteresowań i prac Ligi Morskiej zagadnienia dotyczące problematyki morskiej, będziemy stale mieć na uwadze to, że pomyślnie i szybko rozwiązanie tych zagadnień jest nierozdzielnie związane z postępem prac, jakie masy pracujące z klasą robotniczą na czele realizują na innych ważnych odcinkach naszego życia państwowego. Stąd też w naszej działalności stale i bezwzględnie zwaćcać będziemy knowania wrogich elementów, które zmierzają do podważenia lub osłabienia tempa rozwoju gospodarki uspołecznionej, do szerzenia szkodliwej propagandy, do dezorganizowania pracy, prowadzonej przez Polskę Ludową.

Mając na uwadze dobro i bezpieczeństwo naszego Państwa Ludowego, jego szybki i nieskrępowany rozwój, będziemy z całym zdecydowaniem demaskować poczynania i zakusy imperializmu światowego, wymierzone przeciwko naszym granicom zachodnim, zmierzające do odrodzenia zaborczego państwa zachodnio-niemieckiego, do zagrożenia pokoju światowego, do utrzymania dalszej niewoli i ucisku narodów uciemiężonych, stosującego brutalną przemoc i gwałt wobec mas pracujących.

Wierni braterskiemu naszemu sojuszu z Związkiem Radzieckim i krajami demokracji ludowej, przyczyniać się będziemy do stałego pogłębiania tej przyjaźni i współpracy, będziemy pracować niezachwianie w interesie pokoju i bezpieczeństwa narodów.

Zjednoczona Partia Klasy Robotniczej może liczyć na ligowców — wiernych i oddanych sprawie mas ludowych, którzy w toku swej działalności społecznej i pracy zawodowej wezmą najbardziej aktywny i twórczy udział w dalszej walce o przebudowę naszego życia społeczno-gospodarczego, o rozwój naszej żeglugi i portów, o wzmocnienie potęgi Polski Ludowej.

JÓZEF SALCEWICZ



NASZE ZADANIA

KOMANDOR JÓZEF URBANOWICZ

Z-CA DOWÓDCY MARYNARKI WOJENNEJ

Przeżywamy obecnie chwilę, gdy klasa robotnicza, po przeszło 50-letnim rozłamie, jednoczy się w jeden zwarty nurt rewolucyjnego socjalizmu — tworząc jedną, Zjednoczoną Partię klasy robotniczej — Partię, która jako awangarda wszystkich postępowych sił narodu polskiego, jako jego mózg i sztab, poprowadzi nas do pełnego urzeczywistnienia ideałów i dążeń najlepszych, najbardziej oświeconych i postępowych przedstawicieli naszego społeczeństwa, poprowadzi nas ku lepszej przyszłości, do ustroju bez ucisku i wyzysku człowieka przez człowieka — do ustroju sprawiedliwości społecznej.

Klasa robotnicza z niebywałym entuzjazmem zapoczątkowała na cześć Kongresu Zjednoczeniowego masowe współzawodnictwo pracy. Setki tysięcy robotników w całym kraju — górnicy i stocznicy, kolejarze i włóknarze, metalowcy i hutnicy — manifestują swoją wolę i radość konkretnym wkładem swej pracy, wykuwając własnymi rękoma lepszą przyszłość, budując drogę, która prowadzi do wymarzonego celu.

Co oznacza ten niebywały entuzjazm, co oznacza to masowe bohaterstwo pracy?

Oznacza to, że lud pracujący Polski, a przede wszystkim klasa robotnicza, własnymi rękoma wznosi gmach dobrobytu; oznacza to, że w hutach i w kopalniach, na roli, w stocznicach, na kolei, w fabrykach i laboratoriach, wszędzie przetwarzają się w czyny najśmielsze marzenia i dążenia najbardziej postępowych sił naszego społeczeństwa. Właśnie tam — w kopalniach, w hutach, w fabrykach i w warsztatach pracy wykuwa się potęga państwa ludowego i jego siła zbrojna; właśnie tam rękoma klasy robotniczej i mas pracujących jest budowana siła Marynarki Wojennej.

Tylko realizacja 3-letniego i przyszłego 6-letniego planu gospodarczego, które przebudują Polskę na kraj przemysłowo-rolniczo-morski, zabezpieczą nam podstawy siły obronnej na lądzie, na morzu i w powietrzu. Realna i rzeczywista perspektywa rozwoju Marynarki Wojennej znajduje się w rękach klasy robotniczej, w rękach mas pracujących Polskiej Ludowej.

Wzniosły cel, do którego kroczymy — socjalizm — daje natchnienie tym masom w ich stałym marszu naprzód, w ich heroizmie pracy, w ich dążeniu do stworzenia takiego państwa, takiej ojczyzny szczęśli-

wej i silnej — której nie potrafi złamać żadna siła.

Wspólny cel z klasą robotniczą posiada i ta samą drogą kroczy Odrodzona Marynarka Wojenna. Żołnierze ludowej ojczyzny stoją na zaszczytnym odcinku budowy socjalizmu. Wojsko Polskie posiada bowiem określone oblicze polityczne, jest wojskiem całego narodu, tak jak nigdy przedtem. Poza narodem zostały już tylko nieliczne grupki społeczeństwa, usiłujące wszelkimi sposobami hamować i utrudniać masom pracującym, a więc narodowi polskiemu, jego marsz ku lepszej przyszłości.

Wojsko Polskie i Odrodzona Marynarka Wojenna jest tą częścią aparatu państwowego, który stoi na usługach mas pracujących w ich walce o urzeczywistnienie tego celu.

Obarcza to nas — Odrodzoną Marynarkę Wojenną — jako zbrojne ramię mas pracujących Polskiej Ludowej, idącej ku socjalizmowi, ogromną odpowiedzialnością.

Stąd też wynikają i nasze zadania, stąd wynika spadający na nas zaszczytny i odpowiedzialny odcinek walki o socjalizm, powierzony nam przez naród.

W ramach tej pracy spoczywa na nas obowiązek doskonałego opanowania wiedzy wojskowej i praw, rządzących rozwojem społeczeństwa. Naród polski, umożliwiając nam doskonalenie się w sztuce wojennej, dobrze wie, że stwarza siłę, która służy wyłącznie jemu.

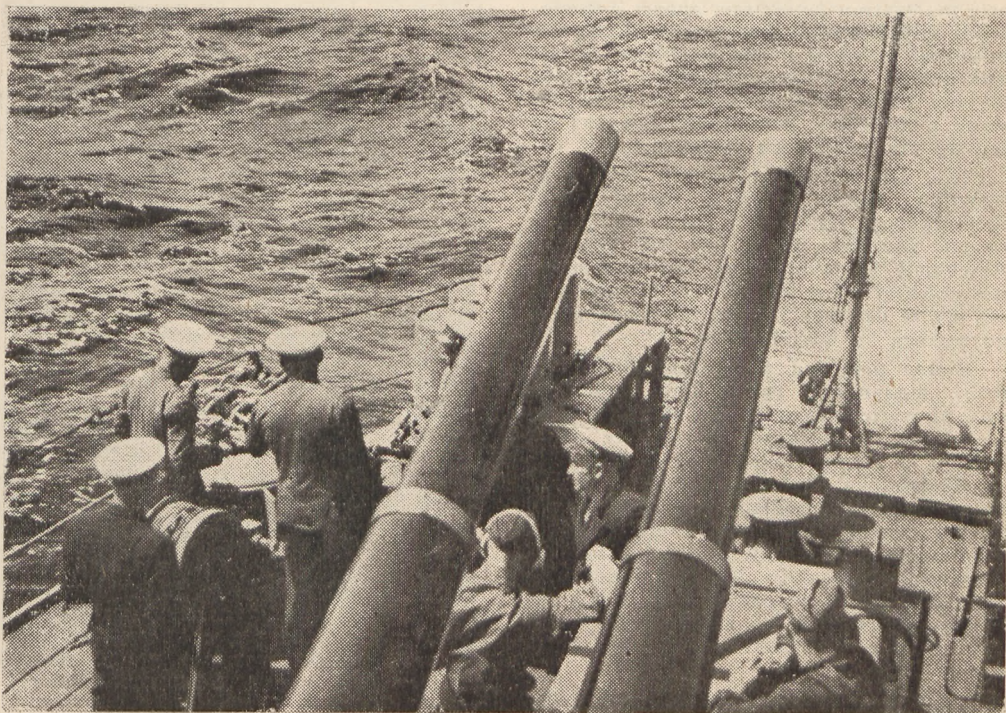
Dla osiągnięcia tego celu, dla obsadzenia tak ważnego odcinka, państwo ludowe umożliwia otrzymanie stopni oficerskich synom robotników i chłopów pracujących. Nie bogactwo i nie „dobre pochodzenie”, będące głównym warunkiem zrobienia kariery wojskowej w państwie burżuazyjnym, określa u nas warunki otrzymania gwiazdek oficerskich, lecz bezgraniczne oddanie sprawie mas pracujących, nierozdzielna więź z ludem, oraz wysoki stopień fachowości wojskowej.

Oficerowie nasi muszą być dobrze wyszkoleni w sensie wojskowym i politycznym, muszą umieć szkolić swoje jednostki w czasie pokoju i dobrze rozwiązywać skomplikowane zadania bojowe w czasie wojny. Podstawą zaś sukcesu szkoleniowego i wychowawczego jest osiągnięcie wszechstronnego, głębokiego patriotyzmu, patriotyzmu nie abstrakcyjnego lecz konkretnej miłości do Polski Ludowej, do mas pracujących i klasy robotniczej, do idei socjalizmu. Dobre wyniki nauki będą możliwe tylko wtedy, jeżeli będą one wspólnym wysiłkiem dowódców i marynarzy, jeżeli nikt nie pożałuje swych sił i energii, uporu i stanowczości w osiągnięciu tego celu.

Przedmiotem największej troski dowódców i wykładowców musi być stałe pogłębianie jakości wykładów, ich pogłębliwość, oraz polepszenie form lekcji i ćwiczeń. Należy także pamiętać, że klasa, plac ćwiczeń lub pokład okrętu, nie są jedynym miejscem, a lekcja, ćwiczenie lub wykład nie są jedynie odcinkiem czasu, gdzie dowódca lub wykładowca może i musi mieć styczność z marynarzem. Dobry dowódca i wykładowca rozumie, jakie znaczenie posiada obcowanie z podwładnym poza klasą, dopomaganie mu w samodzielnej pracy — konsultacja.

Ale przede wszystkim największą uwagę należy zwrócić na ekonomiczno-socjalne i polityczne przygotowanie samych wykładowców, bowiem nie będą pełnowartościowymi wykłady, nie prześlągnięte przodującą nauką o prawach rządzących przyrodą i społeczeństwem.

(c. d. na str. 6)



Więcej uwagi należy również poświęcić zagadnieniom teoretycznym, a w pierwszym rzędzie zagadnieniom nowoczesnej strategii i taktyki. Pokutują bowiem jeszcze tu i ówdzie w naszej Marynarce błędne i z gruntu reakcyjne teorie o wartości „zachodniej” sztuki wojenno-morskiej, pokutuje czolobitność i służalczość wobec nauki i kultury burżuazyjnej, podczas gdy wciąż jeszcze zbyt mało uwagi poświęca się zagadnieniom przodującej, radzieckiej nauki wojennej, opartej na naukowych podstawach teorii marksizmu-leninizmu.

Z drugiej strony obowiązkiem każdego oficera, podoficera lub marynarza jest sumienna i rzetelna nauka. Przed każdym z nich stoi obowiązek usilnej i uczciwej pracy, przyswajania sobie dyscypliny wojсковей, wiadomości fachowych i ciągłego doskonalenia swego ideowo-politycznego poziomu.

Szczególne zadania stoją przed kursantami i podchorążymi Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej. Muszą oni być w przyszłości wszechstronnie wyszkolonymi oficerami, o głębokiej wiedzy ideowo-politycznej, o wysokiej kulturze taktyczno-morskiej, a równocześnie najlepszymi marynarzami na okręcie. Oznacza to, że każdą pracę na pokładzie lub pod pokładem, muszą oni umieć wykonać lepiej i szybciej, niż najbardziej doświadczony bosman okrętowy lub marynarz-specjalista. Tylko w takim wypadku oficer osiągnie należyty autorytet w swojej jednostce lub na swoim okręcie. Aby to osiągnąć należy się uczyć. Takie bowiem, a nie inne zadanie zostało nam wyznaczone przez polską klasę robotniczą, przez masę pracującą, przez naród.

Socjalizm nie przychodzi żywiołowo sam, nie spada w gotowej postaci z nieba. Droga do socjalizmu — to droga twardej walki klasowej, prowadzącej do ustanowienia społeczeństwa bezklasowego, to droga zwiększenia wydajności pracy, droga uprzemysłowienia kraju i unowocześnienia gospodarki rolnej przez uspołdzielczanie wsi, droga zrównania wsi z miastem pod względem warunków pracy i warunków kulturalnych. Droga do socjalizmu — to walka z drobnomieszczańską, burżuazyjną mentalnością, i ideologią, to walka, prowadząca do zwycięstwa ideologii proletariackiej, socjalistycznej, marksistowsko-leninowskiej to wreszcie walka o wojsko, o jego oblicze polityczne, które bez reszty oddane sprawie ludu, stoi na straży interesów mas pracujących.

Naród polski w marszu ku temu celowi nie jest osamotniony. Uzbrojeni w naukową teorię rewolucyjnego socjalizmu — teorię marksizmu-leninizmu, oparci o wieloletnie doświadczenia bohaterskiej klasy robotniczej Związku Radzieckiego i jej awangardy — Wszechzwiązkową Komunistyczną Partię (bolszewików) — krocymy wraz z narodami demokracji ludowej ku lepszej przyszłości, ku socjalizmowi.

Tak, jak salwa 6-calowych dział krążownika „Aurora”, jaka w mglisty, październikowy ranek 1917 roku obwieściła światu początek nowej ery, ery Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej, tak zjednoczenie polskiej klasy robotniczej otwiera nową erę w dziejach narodu polskiego w jego marszu ku socjalizmowi.

Biorąc przykład z rewolucyjnych tradycji marynarzy radzieckich, opierając swą niewzruszoną wiarę na sile i niezwykłej siły największej na świecie armii Pokoju — Armii Radzieckiej — Odrodzonej Marynarki Wojennej Polski Ludowej, idąc ramie przy ramieniu z masami pracującymi narodu polskiego i czerpiąc siły z rewolucyjnych tradycji polskiej klasy robotniczej — w dniu jej zjednoczenia — śmiało spogląda w przyszłość. Wie bowiem, że droga, którą kroczy wraz z ludem pracującym Polski — jest drogą jedynie słuszną.

J O Z E F U R B A N O W I C Z



PRZEMYSŁ STOCZNIOWY W POLSCE

Dr Kazimierz Petusewicz
VICEMINISTER ŻEGLUGI

Jeszcze nie przebrzmiały echa uroczystości wodowania w dniu 6 listopada r.b., pierwszego wybudowanego w Polsce rudowęglowca s/s „Soldek”, a już przemysł stoczniowy melduje o drugim wielkim osiągnięciu — przekroczenia w dniu 15 listopada rocznego planu produkcji. W ten sposób stocznio- wcy polscy udowodnili, na przekór wszelkim pesymistycznym opiniom, iż przemysł stoczniowy posiada w Polsce wszelkie podstawy istnienia rozwoju.

Swym codziennym, trudem i ciężką pracą, stocznio- wcy zdążyli w ciągu trzech lat stworzyć zupełnie nową w Polsce gałąź produkcji, mimo dotkliwego braku fachowców, mimo zniszczeń wojennych i wszelkiego rodzaju przeszkód technicznych.

BEZ ZAGRANICY

Stwierdzić trzeba, że osiągnięcia te nie byłyby możliwe w warunkach gospodarki kapitalistycznej. Przed wojną przemysł stoczniowy stawał w Polsce dopiero pierwsze nieśmiałe kroki i w ówczesnym systemie polityczno-gospodarczym, dławiony konkurencją zagraniczną, oraz nie mając dostatecznego oparcia w gospodarce narodowej, nie rokował nadziei na szerszy rozwój. Niemal wszystkie polskie statki były zamawiane na stoczniach zagranicznych. Kapitał zagraniczny, ciągnął zyski i na tym odcinku naszego życia gospodarczego, równocześnie kontrolował wzrost naszej floty handlowej.

Stworzenie własnego przemysłu stocznio- wego po wojnie nie przyszło nam z łatwością. Obiekty stoczniowe zostały przejęte przez Polskę w stanie niemal do- szędnego zniszczenia i zdewastowania. Odbudowa ich natrafiła na specyficzne trudności, spowodowane powojennymi brakami we wszystkich dziedzinach życia. Fakt stosunkowo szybkiego zdźwignięcia przemysłu stoczniowego do poziomu umożliwiającego podjęcie produkcji okrętowej należy w wielkim stopniu zawdzięczać ofiarnej postawie robotników, techników i inżynierów stoczniowych, którzy w najtrudniejszych warunkach, nie oglądając się na zagraniczną pomoc, odbudowali i rozbudowali wielki warsztat pracy, zatrudniający dziś ponad 8 000 robotników i techników.

DLACZEGO MOGLIŚMY?

Szybkie podniesienie się przemysłu stoczniowego z ruin wojennych nie byłoby możliwe, gdyby nie warunki społeczne i gospodarcze, stworzone przez Polskę Ludową. Jedynie dzięki planowej gospodarce, oraz celowo skierowanej i wykorzystanej współpracy zaplecza, budownictwa statków morskich uzyskało podstawy egzystencji i rozwoju. Wysiłki pracowników stoczniowych poparła również, świadoma swoich celów, polityka Rządu, budująca w oparciu o narodowy plan gospodarczy zręby silnej struktury ekonomicznej kraju, w której należne miejsce przypada gospodarce morskiej.

KOMPLETUJEMY FLOTĘ

Ubiegły okres trzyletni nie ograniczył się w pracach naszych stoczní do odbudowy zniszczeń wojennych. Równoległe z odbudową zakładów i urządzeń stoczniowych remontowano wydobywane z morza wraki statków zatopionych w czasie wojny. Tym sposobem wysiłki polskich stocznio- wców dały naszym portom, żegludze i rybołówstwu setki jednostek przywających, bez których nie byłibysmy w stanie rozpocząć pracy w portach i na morzu.

Stocznio- wcy polscy zdolali również przeprowadzić w tym samym czasie remonty z górą tysiąca statków polskich i obcych, między innymi bardzo trudny remont m/s „Sobieskiego”.

Niezależnie od tych prac, dyktowanych potrzebami chwili, konstruktorzy stocznio- wi opracowywali projekt i plany budowy nowoczesnych jednostek pełno-morskich, odpowiadających potrzebom i warunkom naszego handlu morskiego. Okres od zaprojektowania polskiego typu rudowęglowców do rozpoczęcia ich produkcji okazał się nadszpodzielanie krótki. Już w trzecią rocznicę oswobodzenia Gdańska, w obecności przedstawicieli Rządu i społeczeństwa, na oczach tysięcy pracowników stoczniowych, odbył się symboliczny akt założenia stępek dwu pierwszych statków.

W taki sposób, dzięki pracy polskich stocznio- wców, którzy stanęli w pierwszym szeregu budowniczych nowej, idącej ku lepszej przyszłości Polski Ludowej, rozpoczęliśmy realizację wielkiego planu rozbudowy naszej floty handlowej.

Jakie są podstawowe założenia tego planu?

Nasza dotychczasowa flota morska, flota o stosunkowo małym tonażu, ok. 200 000 ton DW, o tonażu w połowie przestarzałym, niedostosowanym do naszych potrzeb, nie zapewnia nam, jak wszyscy wiemy, prawdziwego wyjścia na morze.

O 70% WIĘCEJ

Chociaż władze morskie podjęły po wojnie energiczną akcję, aby pozbierać, skąd się tylko dało, jak najwięcej jednostek pływających, chociaż przyszedł nam w tym względzie z wydatną pomocą Związek Radziecki, wysiłki nasze w tym kierunku były z natury rzeczy ograniczone. Niemniej osiągnęliśmy rzecz niemałą. Osiągnęliśmy powiększenie polskiego tonażu o 70% w stosunku do jego nośności przedwojennej. Ale to wszystko jeszcze nie wystarcza na obecne potrzeby gospodarcze naszego kraju. W ciągu 10 miesięcy rb. polskie porty przeładowały ok. 14 000 000 ton towarów z czego na pokładzie polskich statków przewieziono ok. 1 400 000 ton. Wynika z tego, że nasza flota przewiozła tylko 10% ładunków w naszych tegorocznych obrotach towarowych drogą morską. A zatem ok. 90% ładunków musieliśmy oddać obcym banderom, rezygnując w ten sposób ze znacznej części naszego zarobku dewizowego płynącego z eksportu. To niepomysłne zjawisko musi w przyszłych latach stopniowo zniknąć. Podobnie jak inne państwa prowadzące handel morski, mamy prawo bez szkodenia komukolwiek przewozić 50% morskiego obrotu towarowego pod własną banderą. Mamy prawo — ale na razie nie mamy możliwości. Udział własnej bandery w zagranicznych obrotach handlowych możemy zwiększyć jedynie na drodze rozbudowy zbyt jeszcze szczupłego narodowego tonażu.

DLACZEGO MUSIMY?

Jeszcze inne względy przemawiają za koniecznością jak najszybszej rozbudowy naszej floty. Oto w jej składzie widzimy w obecnej chwili jednostki w wieku ponad 20, a nawet 40 lat. Mamy niestety więcej statków starszych niż nowoczesnych. Po upływie 10 lat mieliśmy już w składzie floty około 30 jednostek przestarzałych o łącznym tonażu około 100 000 BRT.

Prócz tego wymaga zasadniczej zmiany obecna różnorodność typów statków, wchodzących w skład polskiej floty handlowej. Jako spadek pochodzenia przedwojennego odziedziczyliśmy statki dostosowane do ówczesnego systemu gospodarczego. System się zmienił — ale statki nie uległy zmianie. Tytułem odszkodowań wojennych dostaliśmy statki niemieckie, których na pewno również nie budowano z myślą o naszych obecnych potrzebach. To samo dotyczy statków pochodzących z

zakupów dokonywanych w czasie wojny. Operowanie tym przypadkowym zbiorem statków o różnym pochodzeniu i wieku, o różnorodnej charakterystyce technicznej, o typie często mało przydatnym dla naszej gospodarki, nastręcza naszym przedsiębiorstwom armatorskim wielkie trudności.

JAKIE SĄ BRAKI?

Cierpimy na brak tonażu liniowego przydatnego do obsługi naszych portów. Cierpimy na brak trampów nadających się do transportu ładunków masowych, stanowiących 90% naszego obrotu towarowego. Zamiast tego dysponujemy wielkimi jednostkami pasażerskimi, które z konieczności musimy eksploatować nie dla zaspokojenia najpilniejszych potrzeb gospodarczych kraju, lecz tylko jako źródło zarobku dewiz na obcej służbie.

Dopiero zamierzona rozbudowa floty pozwoli nam wyrwać z tych wszystkich sztucznych sytuacji, pozwoli nam stworzyć tonaż istotnie dostosowany do żądań gospodarki narodowej.

Budowa nowych polskich statków oraz prace remontowe zapewniają polskiemu przemysłowi stoczniowemu trwałe podstawy i gwarantują pełne zatrudnienie na wiele lat naprzód. Posiada to doniosłe znaczenie dla całokształtu życia gospodarczego w kraju, gdyż przemysł stoczniowy który jest odbiorcą licznych półfabrykatów i wyrobów gotowych, wpływa na ożywienie gałęzi przemysłu i wytwórczości.

NASZE STOCZNIE

Obecnie posiadamy na wybrzeżu trzy ośrodki przemysłu stoczniowego.

Ośrodek Gdański rozpada się na dwie stocznie: Stocznia Gdańska, obejmującą dawną Stocznia Nr 1 i 2 i Stocznia Północną obejmującą dawną Stocznia Nr 3. Ośrodek Gdyński obejmuje dawną Stocznia Nr 13, Ośrodek Szczeciński zaś Stocznia Gryf i Odrę.

Stocznia Gdańska dysponuje 8 pochylnikami, 2 dokami pływającymi, 2 pontonami, kompresornią acetylenownią, urządzeniami energetycznymi oraz ponad 300 czynnymi obrabiarkami i szeregiem warsztatów. Wyposażeniem swym predestynowana jest przede wszystkim do budowy nowego tonażu, spełniając przy tym rolę stoczni remontowej.

Stocznia Północna dysponuje slipem, urządzeniami energetycznymi, dwukomorową suszarnią drzewa, kompresornią, obrabiarkami do obróbki metali, obrabiarkami do obróbki drzewa i obrabiarkami innymi, szeregiem warsztatów, jak:

szkutniczy, mechaniczny, itp. Stocznia Północna ze swym wyposażeniem predestynowana jest do seryjnej budowy mniejszych jednostek pływających, stalowych, drewnianych i o konstrukcjach mieszanych, ponadto do wyposażenia statków, przeprowadzania remontu i budowy jachtów. Obecnie poza pracami okrętowymi remontuje wagony towarowe, osobowe oraz chłodnie.

Stocznia Gdyńska dysponuje 3 dokami pływającymi, 2 pontonami, ponadto posiada szereg obrabiarek do metali i obrabiarek do drzewa. Wyposażeniem swym predestynowana jest do pełnienia roli stoczni remontowej i wykonywania swych zadań wobec portu gdyńskiego i Marynarki Wojennej.

Ośrodek szczeciński jeszcze nie odbudowany znajduje się w stadium poważnych inwestycji. Jest przewidziany zarówno jako stocznia remontowa dla potrzeb portu szczecińskiego, jak i produkcyjna.

Z pochylni Stocznia Gdańskiej, która jest głównym ośrodkiem produkcyjnym naszego przemysłu stoczniowego, spływają obecnie na wodę kadłuby pierwszych zbudowanych w kraju statków pełnomorskich. Spływają przed planowanymi terminami. Pierwszy z nich nazwany został nazwiskiem przodownika pracy, jako symbolu tej wielkiej rzeszy budowniczych-robotników załogi stoczniowej, którzy z entuzjazmem podjęli zadanie rozbudowy polskiej floty handlowej. Na gruncie tego entuzjazmu wyrosło szeroko zakrojone i żywiołowe współzawodnictwo pracy. Objęło ono wszystkie oddziały stoczni, zatrudnione przy budowie nowego tonażu.

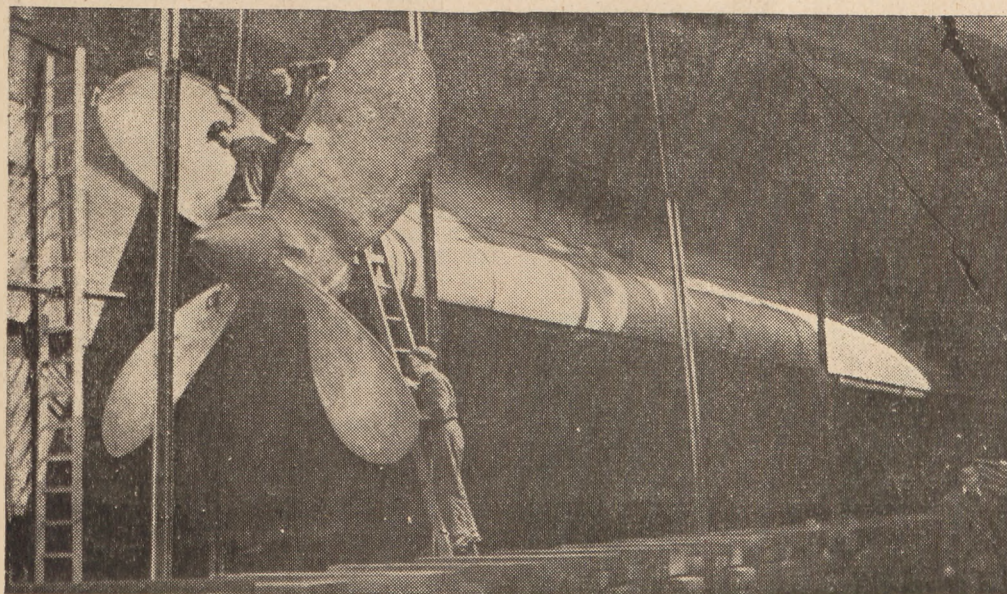
WSPÓŁZAWODNICTWO

Składowe dwa pierwszych rudowęglowców zostały założone w kwietniu rb. W tymże miesiącu oddziały przystąpiły do szerokiej organizacji współzawodnictwa pracy. W czerwcu współzawodnictwo było już w pełnym biegu. Ilość współzawodniczących robotników stale rosła, wyrażając się cyfrą: w czerwcu 2 096 pracowników, w lipcu 2 221, w sierpniu 2 814, we wrześniu 3 022. Procent wypełnienia normy od czerwca do września wzrósł: na traserni ze 170% na 196%, w kadłubowni ze 156% na 173%, we wregowni ze 180% na 184%, w kuźni ze 183% na 187%, w nitowni ze 129% na 141%.

Na traserni wybił się na czoło pracowników Stanisław Soldek, wypełniając normę w 206%. Jego to nazwiskiem został nazwany pierwszy rudowęglowiec wodowany w dniu 6 listopada rb.

Dzięki współzawodnictwu pracy mieliśmy w dniu 1 października br. zmontowanych na budowanych rudowęglowcach 2 130 ton materiałów, zamiast planowanych 2 070 ton, przy czym całkowita waga materiału przerobionego wynosiła ok. 2 800 ton. Świadomy stosunek robotników do pracy dał w efekcie 9 milionów złotych oszczędności gospodarczych i wcześniejsze wykonanie rocznego planu, zwiększając jednocześnie o 16% zarobki robotnicze.

Każdy zdolny i pracowity stoczniowiec ma przed sobą otwartą, nieograniczoną drogę do awansu zawodowego i społecznego. Już dziś dwu robotników zajmuje stanowiska dyrektorów w Zarządzie Zjednoczenia Stocznia Polskich, wielu zaś zostało awansowanych na inne stanowiska kierownicze. Świadomość robotników stoczniowych, iż są współodpowiedzialni za ogólny tok pracy w zakładzie, a jednocześnie, że uczestniczą w jego wszystkich osiągnięciach daje polskiemu przemysłowi stoczniowemu możliwość dostosowania swej wydajności do wszelkich potrzeb, jakie powstaną w związku z dalszym rozwojem życia gospodarczego zarówno Polski, jak i zaprzyjaźnionych krajów Demokracji Ludowej.



Remont śruby „Sobieskiego“ na stoczni gdańskiej



Nie jest rzeczą przypadku, że w planie rozbudowy Polskiej Floty Handlowej przewidziane jest wykonanie do 1956 roku — około 30 statków specjalnych, przeznaczonych wyłącznie do przewozu węgla i rudy. Jednym z założeń planu jest bowiem jak największe przystosowanie budowanego tonażu do rzeczywistych potrzeb i możliwości naszej gospodarki morskiej.

Serię pierwszych sześciu statków przeznaczonych do przewozu pomiędzy Polską i Szwecją węgla oraz rudy — buduje Stocznia Gdańska na zamówienie GAL'u. Projekt wstępny tych statków został opracowany przez Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych Zjednoczenia Stoczní Polskich. Rysunki warsztatowe wykonała francuska stocznia A. Normanda w Le Havre.

Statki reprezentują najnowsze tendencje, jakie panują w budownictwie jednostek do przewozów masowych. Ich sylwetka posiada charakterystyczne wzniesienie części pokładu głównego — tzw. pokład szalcowy, zaś maszyny napędowe oraz większość pomieszczeń — zgrupowane zostały na rufie. Dzięki obszernym lukom i specjalnemu kształtowi ładowni — statki będą należały do typu samotrzymownych, co im zapewni najmniejsze koszty załadunkowe. Dla przykrycia luk służyć będą nowoczesne stalowe pokrywy żaluzjowe, skonstruowane wg zagranicznego patentu.

Połączenie takich ładunków, jak węgiel i ruda, korzystne z punktu widzenia gospodarczego — jest

jednak dość trudnym do rozwiązania problemem technicznym. Chodzi m. in. o to, iż ruda jest szczególnie ciężka i mało przestrzenna, przez co pełny jej ładunek okrętowy stanowią niezbyt duże stożki zajmujące jedynie ok. $\frac{1}{3}$ przestrzeni w ładowniach. Jest to szczególnie niekorzystne dla konstrukcji statku, gdyż po pierwsze zbyt mocno obciąża dno a po drugie — powoduje znaczne przesunięcie się środka ciężkości statku ku dołowi co powoduje z kolei zbyt dużą sztywność na fali oraz tendencję do gwałtownego powrotu z przechyłów. Ruchy te są ostre i szarpące, na skutek czego konstrukcja doznaje nadmiernych naprężeń i traci na wytrzymałość. Aby temu zapobiec — budowane na Stoczní Gdańskiej rudowęglowce posiadają specjalnie mocną konstrukcję, szczególnie dna, prócz tego zaopatrzone zostały w zbiorniki balastowe na pokładzie oraz pod nim, wzdłuż górnych kątów ładowni (tzw. zbiorniki szczytowe). Zadaniem zbiorników jest polepszanie stateczności statku podczas rejsów z rudą. Przez napelnienie ich bowiem wodą morską — środek ciężkości statku pozostaje w tym samym mniej więcej miejscu co przy normalnym rejsie z węglem, zajmującym całą ładownię.

Rudowęglowce posiadają następujące wymiary: długość całkowita 85,35 m, szerokość — 12 m, zanurzenie 5,35 m. Nośność ich wyniesie 2 540 DWT.

Maszyny napędowe o mocy 1 300 KM zapewnią im szybkość ok. 11 węzłów. Będą to 4 cylindrowe maszyny parowe na parę przegrzaną o rozrządzie

wentylowym systemu Lentza. Zaprojektowane one zostały przez polskich konstruktorów, wykonania zaś podjęło się Zjednoczenie Przemysłu Maszynowego. Również cały szereg mechanizmów i maszyn pomocniczych — jak pompy zenzowe i powietrzne, pompy balastowe, pompy wody słodkiej, podgrzewacze, zespoły oświetleniowe itd. — wykonane zostaną w kraju.

Kotły dla pierwszych dwóch rudowęglowców sprowadzone zostaną z Anglii. Będą to cztery nowoczesne kotły systemu Howden-Johnson o powierzchni ogrzewalnej ok. 144 m² każdy. Pozostałe osiem kotłów wykona Stocznia Gdańska na podstawie licencji.

Wyposażenie pokładowe, a więc windy kotłownicze, kabestany, windy ładunkowe (cztery na każdy statek), maszły podwójne oraz bomy (osiem — o nośności po 3 tony) — wykonane zostaną również w kraju. Jedynie patentowane pokrywy luków systemu Mac Gregor sprowadzone zostaną z Francji.

Pomieszczenia załogi pokładowej i maszynowej oraz oficerów mechaników znajdować się będą w nadbudówce rufowej oraz w bezpośrednio pod nią umieszczonym międzypokładzie. Będą to wygodne jedno-, dwu- i trzysobowe kabiny. Prócz tego na rufie mieścić się będą: kuchnia, messa załogi i oficerów mechaników, umywalnie, WC, magazyny żywnościowe oraz kredens. W nadbudówce na śródokręciu prócz sterowni, kabiny nawigacyjnej i radiokabiny — znajdować się będą: pomieszczenie kapitana, oficerów pokładowych, radiotelegrafisty, pilota i stewarda, jak również umywalnie, WC, messa oficerska oraz kredens. Nadbudówka dziobowa nie będzie zawierać żadnych pomieszczeń mieszkalnych — jedynie magazyn bosmański oraz skład farb.

Rudowęglowce budowane są pod nadzorem przedstawicieli „Lloyd Register“ i po ukończeniu uzyskają najwyższą klasę tegoż Towarzystwa. Będą one posiadały wzmocnienia przeciwlodowe.

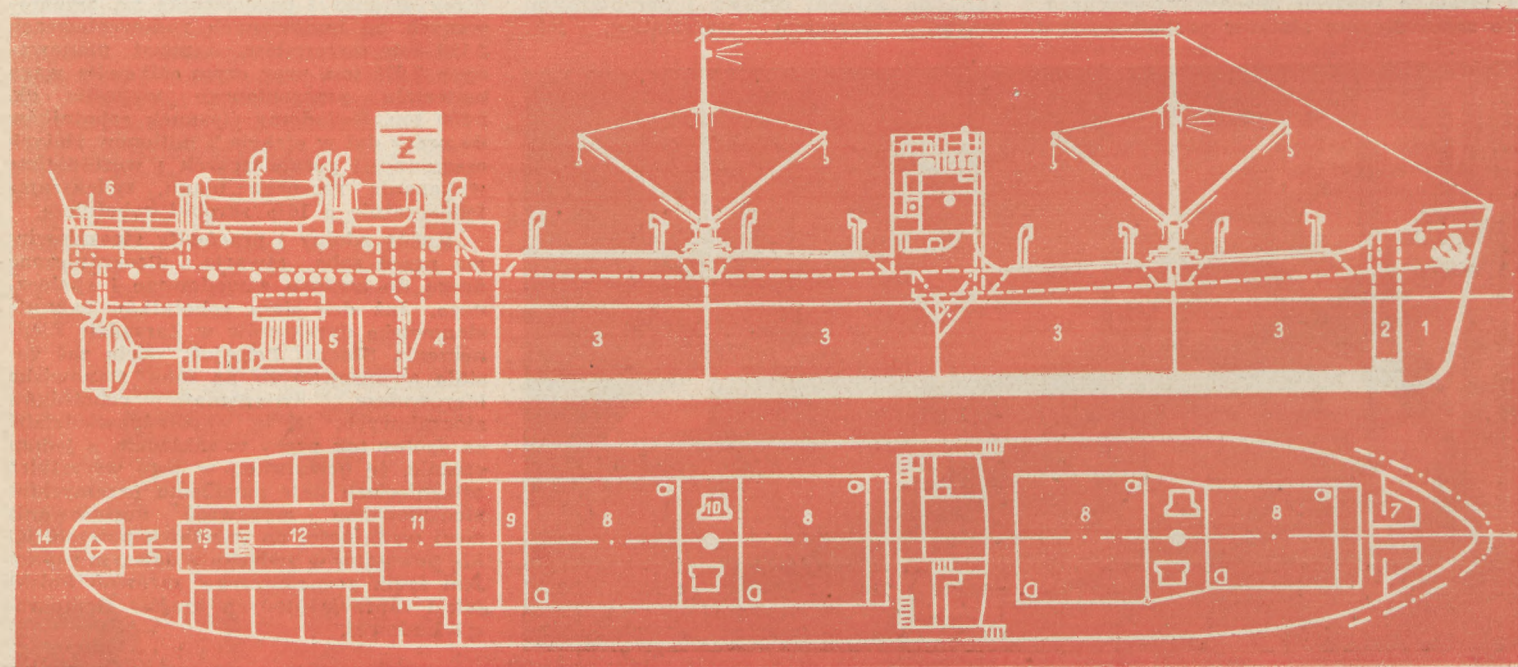
Należy wspomnieć również o tym, iż statki zostały tak rozwiązane konstrukcyjnie, że budowanie ich może się odbywać wg najnowszych metod i doświadczeń powojennych. Stosowana jest tu mianowicie daleko posunięta prefabrykacja poszczególnych sekcji — prócz tego obok nitowania występuje równorzędnie spawanie elektryczne.

Pierwszy rudowęglowiec — s/s „Soldek“ spłynął już na wodę. Drugi — „Jedność Robotnicza“ — wodowany będzie 15 grudnia. Prace przy trzecim następnym są mocno zaawansowane. Stępka pod ostatni położona zostanie lada dzień. W ciągu przyszłego roku większość jednostek z tej serii wejdzie do służby.

Obok korzyści czysto gospodarczych fakt ten będzie miał ogromne znaczenie dla naszego „samopoczucia“ morskiego: po raz pierwszy w historii współczesnej, pod białą-czerwoną banderą pływać będą statki pełnomorskie, wykonane całkowicie w kraju — pracą polskiego robotnika i konstruktora.

JERZY MICIŃSKI

OBJASNIENIA: 1 — Przedział dziobowy (zbiornik trymowy). 2 — Komora łańcuchowa. 3 — Cztery ładownie. 4 — Kotłownia. 5 — Maszynownia. 6 — Ster awaryjny (zapasowy). 7 — Magazyn bosmański. 8 — Cztery luki ładowni. 9 — Luk bunkrowy. 10 — Wylot ładunkowy. 11 — Wylot kotłowy. 12 — Wylot maszynowni. 13 — Kuchnia okrętowa. 14 — Maszynka sterowa. 15 — Pomost i główne pomieszczenia: kabina nawigacyjna, radiostacja, pomieszczenia kapitana, mesa okr.





SOŁDEK

CZŁOWIEK i SYMBOL

Nie zapomina też o jednym — o stałym podnoszeniu swego poziomu fachowego. Mimo 32 lat myśli o ewentualnym pójściu na Politechnikę.

Takim jest w codziennym życiu SOŁDEK — CZŁOWIEK.

Przyjrzyjmy się z kolei, jak rósł i jak rozpoczął swe życie „SOŁDEK” — statek.

*

Już od wczesnych godzin rannych dnia 6 listopada 1948 roku wyczuwało się na Stoczni Gdańskiej nastrój wielkiego święta. Pracownicy z niezwykłymżywieniem komentowali przy swych warsztatach przebieg uroczystości, jaka tu miała się odbyć za kilka godzin — wodowanie pierwszego statku pełnomorskiego, zbudowanego przez stocznię krajową.

Miejsce głównych uroczystości — pochylnia — tonęła w girlandach zieleni. Lśniący świeżą farbą, w gali flagowej, z białym napisem „Sołdek” na dziobie, pierwszy polski statek zbudowany na własnych stocznjach oczekiwał rozpoczęcia uroczystości.

Na długo przed godziną 12 tłumy mieszkańców Wybrzeża i stoczniovców oczekiwały przybycia Ministra Żeglugi Adama Rapackiego, wiceministra Petruszewicza oraz przedstawicieli władz miejscowych z wojewodą Zraikiem na czele.

Uroczystości zagałę krótkim przemówieniem i powitaniem przybyłych gości i stoczniovców ob. Januszewski, wice-przewodniczący Rady Zakładowej. Przypominała mi się wówczas podobna uroczystość, jaka odbyła się siedem miesięcy temu na tym samym miejscu — założenie pierwszej stępki i wbicie pierwszych nitów. Było to dnia 3 kwietnia 1948 roku.

Podobne tłumy przypatrywały się wówczas tej niecodziennej uroczystości, odbywającej się po raz pierwszy w kraju. Były one wówczas świadkiem zobowiązania, złożonego przez stoczniovców, że powierzona im pracę wykonają sumiennie i starannie w przewidzianym terminie.

Wtedy też postanowiono, że rudowęglowce nosić będą nazwiska przodowników pracy.

Zaczęły biec dni, tygodnie, miesiące. Kadłub pierwszego rudowęglowca rósł w oczach. Układano pas stępkowy i pasy poszycia zewnętrznego, denniki i wzdłużniki.

Później przysła kolej na wręgi i grodzie, na dalsze pasy poszycia. Zmontowano zbiorniki szczytowe, pokład i zębnice. Rozpoczęto montaż części rufowej kadłuba: tylnicy wraz z konstrukcjami. Zbudowano pokłady łodziowy i dziobówki, nadbudówki i maszty. Co tydzień krzywa obciążenia pochylni podnosiła się na wykresie o 45 ton wyżej i wyżej, aż wreszcie osiągnęła cyfrę 990 ton. Zanitowano ponad 300 000 nitów, przygotowując kadłub do wodowania.

Stał właśnie w gali, oczekując swego oficjalnego chrztu i tradycyjnej butelki szampana, słuchając wraz z zebranymi wygłaszanych na trybunie przemówień, w których podnoszono ogrom wysiłku, dokonanego przez stoczniovców i znaczenie tego wysiłku w skali nie tylko krajowej, ale i międzynarodowej.

Na trybunę wszedł min. Rapacki, podsumował pokrótce osiągnięcia stoczniovców przy budowie nowych jednostek i analizując nazwę tego pierwszego statku, powiedział:

„Nazwisko Stanisława Sołdka, które znajdzie się na pierwszym w Polsce wybudowanym statku, jest nazwiskiem prostego, dobrego robotnika i przodownika pracy, nie jest jednak jego prywatnym nazwiskiem, jest symbolem nazwisk wszystkich robotników stoczniovców”.

Następnie, na wniosek min. Rapackiego zebrani na pochylni stoczniovcy uchwalili, aby następny rudowęglowiec, którego wodowanie ma nastąpić w dniu 15 grudnia, otrzymał nazwę „Jedność Robotnicza”.

Po ślubowaniu Stanisława Sołdka poczęto usuwać ostatnie kliny, podtrzymujące kadłub statku. Miarowo, na tempa biły młoty, z uwagą i napięciem oczekiwali zebrani momentu, kiedy statek drgnie i pocznie zjeżdżać do wody.

Usunięto ostatnią zapórę, przysła rozbita o burte butelka szampana. Przy dźwiękach hymnu narodowego s/s „Sołdek” spłynął majestatycznie na wodę. Jego matką chrzestną była Helena Sołdek, żona przodownika pracy i bohatera niezapomnianej uroczystości.

Tak rozpoczął swój pracowity żywot pod polską banderą „Sołdek” — statek.

STANISŁAW WOLIŃSKI

Wiosną tego roku odbyła się na Stoczni Gdańskiej niecodzienna uroczystość założenia stępki pierwszego statku pełnomorskiego. Uchwalono wówczas, że wszystkie statki tej serii — rudowęglowce — nosić będą nazwiska przodowników pracy.

W pierwszym etapie współzawodnictwa na czoło wysunął się traser Stanisław Sołdek, wykonując 206% normy. Dlatego też pierwszy rudowęglowiec otrzymał jego nazwisko.

Kim jest ten człowiek?

Stanisław Sołdek urodził się w Oleksowie pow. kozińskiego, w dniu 12 maja 1916 roku. Już w dwa lata później ojciec jego, z zawodu cieśla, przeniósł się w poszukiwaniu pracy i lepszego zarobku do Modlina. Tu młody Sołdek ukończył szkołę powszechną i w 1926 roku zaczął pracę w Stoczni Modlińskiej jako uczeń traser-ski.

Praktykę rozpoczął pod okiem mistrza Józefa Tomaszewskiego, dzisiejszego nadmistrza II kadłubowni w Stoczni Gdańskiej, przy trasowaniu wykresów kadłubów dwóch trałowców, jakie stocznia miała budować dla Marynarki Wojennej. Były to popularne u nas „Ptaszki” — OORP „Czajka” i „Rybitwa”.

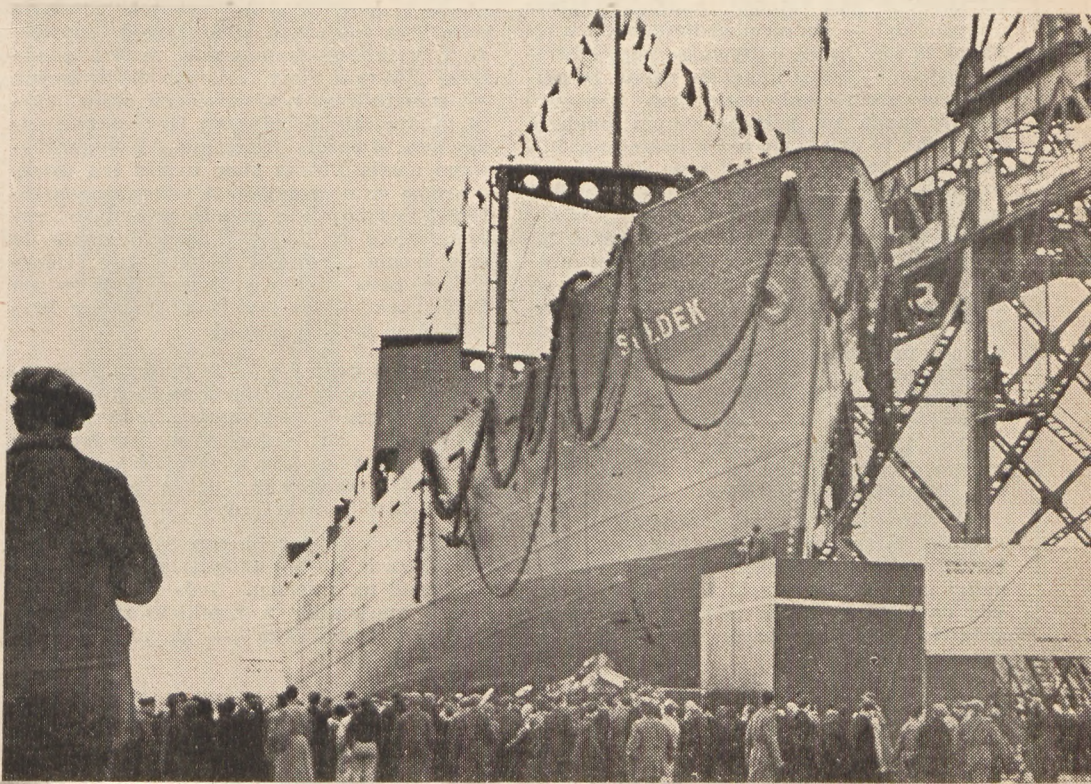
Wybuchła wojna. Stocznnię częściowo zdemontowano, a pracowników zwolniono. Po zajęciu Modlina przez Niemców miasto zostało wraz z okolicą włączone do Rzeszy. Zaczęły się wówczas dla Sołdka długie dni ukrywania się przed wywiezieniem do Niemiec.

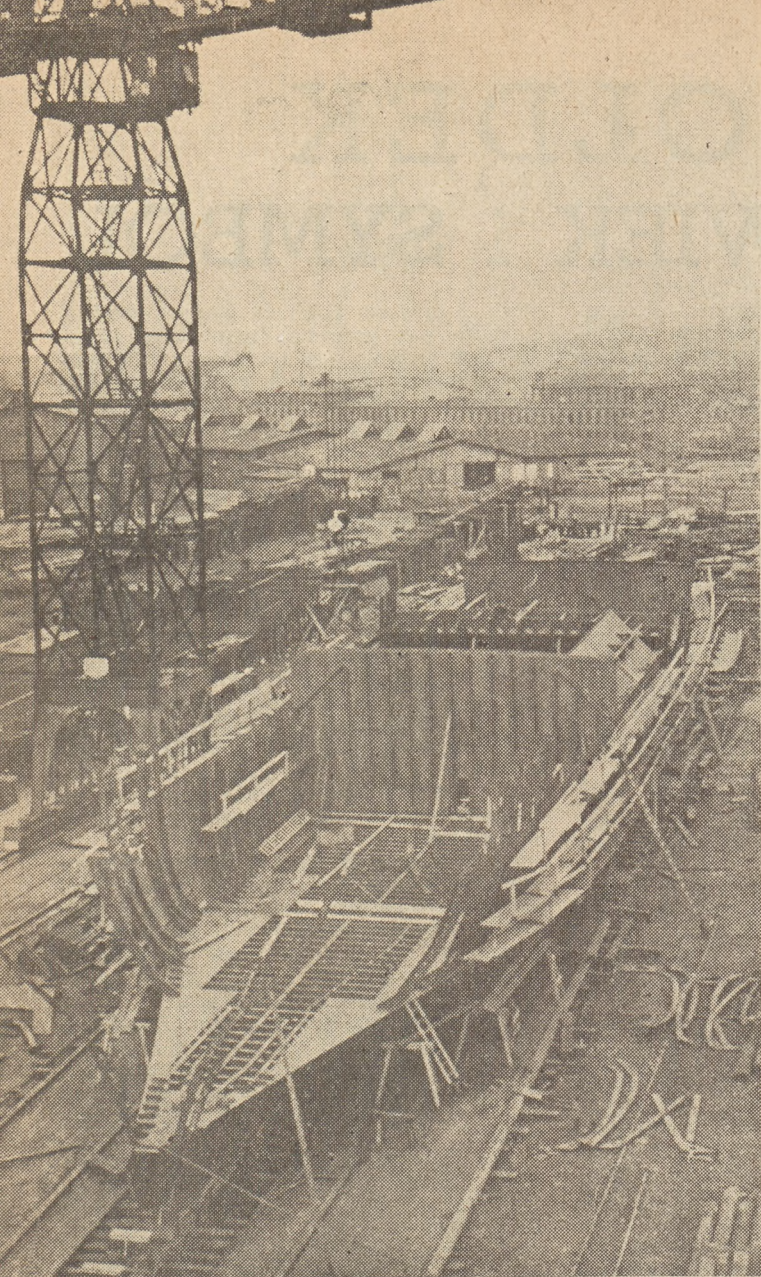
Kiedy ukrywać się było coraz trudniej, Sołdek wyjechał do Płocka i tam zaczął pracować jako robotnik. Tam też oczekiwał się odzyskania niepodległości.

Ponieważ od dawna miał zamar przenieść się na Wybrzeże, aby zacząć pracę zawodową, przybył wczesną wiosną 1946 r. do Gdańska, gdzie też zaraz został zatrudniony w ówczesnej Stoczni Nr 1.

Sołdek kocha swą pracę i poświęca jej większą część swego życia. Z radością wita każdy nowy rysunek statku, który przychodzi do traserni. Swoją pracą zasłużył na tak wysoką nagrodę, jaką jest nazwanie jego imieniem pierwszego rudowęglowca.

Sołdek jest spokojnym, zrównoważonym człowiekiem. Z pasją czyta książki, szczególnie fachowe. Często wraz z żoną odwiedzają teatr, koncerty i wszelkie innego rodzaju imprezy kulturalne. W lecie natomiast jest zapalonym żeglarzem i pły-wakiem.





„...MOŻEMY OSTATECZNIE ZREZYGNOWAĆ Z JAKIEGOKOLWIEK INNEGO TEMATU, ALE STOCZNIE... NIE—STOCZNIE MUSZĄ BYĆ! NA PEWNO JEST TAM TYLKO TEMATÓW, INTERESUJĄCYCH NASZYCH CZYTELNIKÓW, ŻE... OCZYWIŚCIE, O WSZYSTKIM OD RAZU NIE BĘDIEMY MOGLI NAPISAĆ, ALE SPRAWY NAJBARDZIEJ AKTUALNE, A TYM SAMYM I CIEKAWY...—TYM BEZWARUNKOWO TRZEBA BĘDZIE POŚWIECIĆ TROCHĘ CZASU. ZRESZTĄ... W SZCZEGÓŁACH NAJŁATWIEJ BĘDZIE MOŻNA ZORIENTOWAĆ SIĘ NA MIEJSCU. PROSZĘ PAMIĘTAĆ, ŻE MA PAN DO DYSPOZYCJI... NO POWIEDZMY...

...CZTERY STRONY MASZYNOPISU

STANISŁAW BISKUPSKI

Kiedy z wysokości dźwigu spojrzysz się dokoła, widać wspaniałą panoramę terenów stoczni. Tuż za raz, pod nogami, na dwu pochylniach leżą obok siebie wyciągnięte ku gładkiej powierzchni wody w basenie, dwa rudowęglowce. Nie, przepraszam — nie są to jeszcze rudowęglowce. Jeden z nich przedstawia sobą zaledwie zestawione i spojone dno przyszłego statku, drugiemu zaś wyrastają już z obu stron rdzawo-czerwone burty. Dźwig, który skrzypi nad głową, podnosi właśnie „bagatelkę” — stalową nadbudówkę wagi około 20 ton, którą odbywając napowietrzną podróż — lekko unosi się ponad rozpiętym w przestrzeni szkieletem dźwigu i wolno opada na przeznaczonym miejscu. Wszystko to dzieje się w bezpośredniej bliskości. A dalej? — Dalej inne dźwigi, jak czarne kruki, otoczyły czerwony kadłub m/s „Warty” (do niedawna wrak) stojącej na doku, a ciemne sylwetki ludzi, pracujących przy remoncie tego statku, sprawiają wrażenie niedużego mrowiska. Jeszcze dalej widnieje kadłub s/s „Oliwy”, przyholowany tu dla przeprowadzenia gruntownej przebudowy. Rudowęglowca „Jedność Robotnicza” stąd nie widać. Zastłania go kompleks gmachów i urządzeń stoczniowych. Statek ten jednak obejrzymy z bliska. Ale zanim się tam udamy, wstąpimy po drodze do kierownika działu budowy okrętów, inż. Doerffera.

Przyznam się, że uczyniłem to niezbyt chętnie. Kierownik działu budowy okrętów! A więc z pewnością poczekalnia, godziny przyjęć, sekretarki i ich stereotypowe, natrętne pytania: „do kogo, w jakiej sprawie, pan kierownik dziś nie może przyjąć”... itd. itd.

Co za miłe rozczarowanie! Do inż. Doerffera dostajemy się bez pośrednictwa jakiegokolwiek sekretarki. Być może, że nawet wcale jej nie posiada. Ma za to dużo roboty. Jego gabinet (że podniesiemy ten skromny szary pokój do rangi gabinetu) jest typową pracownią. Szkice, plany, śruby, nity — oto ozdoby tego pokoiku. Skromne, lecz chyba wymowne. Inż. Doerffer „ma na sumieniu” opracowanie konstrukcji stalowych kutrów, pięciu rudowęglowców i szeregu innych pomniejszych i „powiększonych” robót. Z pasją człowieka lubiącego swój zawód, opowiada o najbliższych pracach naszej gdańskiej „fabryki floty”. Z tych najbliższych — najbliższe oczywiście są prace, które muszą (ale to muszą!) być zakończone do dnia otwarcia Kongresu Zjednoczeniowego („cała Polska chce uczcić ten dzień, a my to co — gorsi?”). A więc „na warsztacie” znajduje się przede wszystkim remont doku Nr 3, no i przygotowanie do wodowania „Jedności Robotniczej”. Oczywiście poza budową Domu Kultury na Pohulance — bo tym inż. Doerffer bezpośrednio się nie zajmuje.

Remont doku Nr 3 jest dlatego konieczny, gdyż będzie on nieodzownym elementem ceremonii wodowania „Jedności Robotniczej”. Na doku tym, wydobytym przez radzieckich specjalistów, spłynie statek zbudowany przez polskich robotników i inżynierów.

Oczywiście przy biurku trudno jest zaobserwować postęp i stan prac. Najlepiej to zrobić na miejscu. Jedziemy więc za wrzecz znajomości z tymi, którzy budują „Jedność Robotniczą” — tę na pochylni i tę w życiu.

Rudowęglowiec i dok spoczywają obok siebie przedzielone jedynie ruchomym mostkiem. Dok — powiedziałbym — został ogarnięty przez ludzi. Niemal w oczach zmienia się jego wygląd. Czerwona farba przesuwa się po stalowej konstrukcji, drewniane deski przykrywają dno, stalowe nity ściągają poszczególne części — tempo jest takie, że nie ulega wątpliwości, iż w oznaczonym terminie dok będzie gotów.

Opatulony w gęstą siatkę drewnianych rusztowań, rudowęglowiec wygląda jak śpiący Gulliwer, dokoła którego krążą ludzie liliputy, uzbrojeni w przedziwne narzędzia. Spawaczom i niterom robota dosłownie pali się w rękach. Snopy iskier syją się, tworząc złociste kaskady, spływające na kształt bajecznych wodospadów. Nieustanny stuk młotów pneumatycznych, brzęk przecinanych płyt, tworzą niecodzienną muzykę, której słuchanie przez 8—12 godzin — może oszołomić każdego, kto jest do tego nieprzyzwyczajony.

Mistrz Józef Tomaszewski jest dumny ze swej pracy i pracy swych ludzi. — No, cóż — mówi — pracują chętnie, to i wyniki widać. A współzawodnictwo też robi swoje. Zachęca i dopinguje. Kto prowadzi we współzawodnictwie? — Na stoczni trasernia i wregownia, a przy „Jedności Robotniczej” — dział kadłubowo-montażowy (kadłubownia II — niech pan napiesz)...

Idziemy wśród rusztowań „ku drabince, która nas zaprowadzi na pokład. Podążam ostrożnie wśród śrub, nitów, zakrętek, łożysk i rusztowań, uważając co chwila, aby nie spowodować zderzenia jakiegś belki z

moją głową, co byłoby niezbyt przyjemne dla tej ostatniej. Jeśli z zewnątrz kadłuba statku jest piekło (biorąc pod uwagę kaskadę dźwięków), to w jego wnętrzu jest to samo, plus przymiotnik — dantejskie. Szum tu jest niesamowity. Nic dziwnego. Jak mi wyjaśnił mistrz Tomaszewski — odbywają się tu następujące prace: w ładowni I spawają się blachy wachlarzowe i nituje się kątowniki do wzdłużników burtowych, w ładowni II odbywa się próba zbiorników lewej burty i pierwszego dna, w III niterzy nitują wrębnie podłużne, a z chwilą, gdy weszliśmy do ładowni IV, sam się już domyśliłem, że wre tu praca nad nitowaniem blach wachlarzowych. W tym wszystkim nie liczę oczywiście takich „drobiazgów” jak borowanie otworów, przykręcanie śrub lub nitowanie poszycia.

Robotnicy, którzy wyróżnili się w dotychczasowej pracy przy budowie „Jedności Robotniczej” witają nas z nieukrywana radością.

Jan Hilar cieśla budowlany, porzucił swą dawną specjalność, bo — jak twierdzi — przy budowie okrętów jest lepsza przyszłość. Zdaje mi się, że uznał mnie za ignoranta, kiedy zapytałem go, czy rudowęglowiec będzie gotów do dnia otwarcia Kongresu. „Co znaczy będzie, czy nie będzie — powiedział — musi być!” — i popatrzył na mnie trochę drwiąco i trochę ironicznie. Tego samego zdania byli i Paweł Nowicki, Jakub Sarnowski, Klemens Deyna, Jan Wysocki, Stanisław Myśliński i wielu wielu innych. A co do samej roboty — to wiadomo — starać się trzeba jak najwięcej, bo to nie tylko stocznia buduje polską flotę — budują ją robotnicy całego kraju, oni to dostarczają materiału do budowy i dla nich też buduje się te statki...

Krzywa wykresu, obrazującego postęp prac, pnie się coraz wyżej. Zaledwie parę kratek dzieli ją od momentu, kiedy końcowy termin „rzeczywisty” prześcignie termin planowany.

Wodowanie drugiego rudowęglowca nastąpiło grubo wcześniej niż pierwotnie planowano. Tego chcieli robotnicy i tego dokonali.

Ale tego rodzaju wykresy stoją nie tylko przy rudowęglowcach. Na koncie prac stoczni widnieje cały szereg innych, nie mniej ważnych, pozycji. Poza wykonaniem następnych rudowęglowców i zbudowaniem dla nich kotłów, podjęto prace przy budowie 4 holowników 200 tonowych, oraz pełnomorskiego trawlera rybackiego, który zapoczątkuje całą serię jednostek tego typu. Ponadto w trakcie realizacji znajduje się budowa dwu drobnicowców o pojemności 7 000 BRT, typu „Lewant”, remont m/s „Warta”, przebudowa i wykonczenie „Oliwi” no i... budowa mostu na Wiśle pod Tezewem. Nie koniec na tym. Na stocznich naszych dokonuje się cały szereg innych pomniejszych prac, których waga może zanika na tle zasadniczych osiągnięć w dziedzinie naszego budownictwa okrętowego, a które jednak posiadają mimo to duże znaczenie, zwłaszcza jeśli się zważy, że zaledwie 3 lata temu jedną z pierwszych robót, jaką wykonała ta rosnąca w potęgę „fabryka floty” była... naprawa maszynki do mięsa.

I dlatego właśnie można by zrezygnować z jakiegokolwiek innego tematu, ale stocznia w danym wypadku pominąć nie wolno. Jeśli chodzi o krótki reportaż, dziennikarz potrafi go zmieścić na czterech stronach maszynopisu, ale tam — na pochylniach, na dokach, na dźwigach, w kadłubowniach i halach — polski robotnik i polski inżynier piszą całą księgę, księgę, która tworzy historię i wobec której te cztery strony maszynopisu są zaledwie znikomym rozdziałem...

STANISŁAW BISKUPSKI

Zabrze - Bałtyk

Apel górników kopalni Zabrze-Wschód obiegł szerokim echem całą Polskę, budząc wszędzie żywe, natychmiastowe oddźwięki. Nie pozostał on bez odpowiedzi i na Wybrzeżu, gdzie pierwsi stanęli do czynu stocznioowcy Gdańska. Radzili wspólnie — partyjni i bezpartyjni, a postanowili krótko:

1. Wykonać i wodować o miesiąc wcześniej siostrzany statek „Soldka” — „Jedność Robotniczą”.
 2. Odbudować niezbędny przy wodowaniu, a niedawno wydobyty z dna basenu dok Nr 3.
 3. Rozpocząć budowę własnego Domu Kultury w Gdańsku na Pohulance.
- Czasu było niewiele w stosunku do wielkości zadań i wydawało się niektórym stocznioowcom, że nie podolają. Stało się jednak inaczej. Prace te wzięli przecież swę twarde, spracowane ręce ludzie równie twardzi, jak okrętowa stal. Na pochylni i na doku zawrzało jak w ulu. Gdy brakuje dnia, rozbłysła nad rozświetloną pochylnią luna reflektorów. Syk palników i klekot pneumatycznych młotów nie ustaje ani na chwilę. Statek rośnie w oczach.

Kim są ci ludzie, którzy budują statek-symbol...?

Aby zapoznać się z niektórymi z nich wyróżniającymi się szczególnie w pracy i przyjrzeć się im z bliska, wchodzimy między rusztowania, a stamtąd wzdłuż burt na pokład.



EUGENIUSZ PTASIŃSKI ma 21 lat. Jest synem rolnika z pow. Mińsk Mazowiecki. W lecie 1946 roku przyjechał do Gdańska z postanowieniem znalezienia pracy na stoczni. Zarówno morze jak i statki widział wówczas po raz pierwszy w życiu. Początkowo było mu trudno pracować w nowej dziedzinie, zwłaszcza, że miał również okupacyjne zaległości w nauce. Nie zrażając się trudnościami, zabrał się szczerze, po chłopsku, do pracy i nauki. Obecnie pracuje jako monter przy zakładaniu płyt i elementów prefabrykowanych oraz przy montażu nadbudówek śródkreśla. Kończy w tym roku Średnią Szkołę Metalową przy Stoczni i ma zamiar uczyć się dalej w Conradinum, a potem, może nawet na Politechnice Gdańskiej. Pracuje, jak przystało na ZMP-owca, bo chce być dla kraju pożytecznym obywatelem.

Niter WYSOCKI JAN ma dopiero 31 lat, ale widział już niejedno. Jako ślusarz montażowy, pracował przed wojną



JÓZEF TOMASZEWSKI

w fabryce wagonów i kół wagonowych. W Gorlicach, skąd pochodzi, mieszkał do 1946 roku. Wtedy to postanowił szukać pracy na Wybrzeżu i przyjechał do Gdańska. Przyjęto go do stoczni w charakterze niterzy i dziś jest już kwalifikowanym pracownikiem. Pracował na „Warcie” i „Soldku”, obecnie nituje poszycie kadłuba „Jedności Robotniczej”, wbija ponad 400 nitów w ciągu zmiany.

Specjalnie odpowiedzialną pracą jest oznaczenie osi wału sterowego i przewiercenie jej. Mimo to ob. JAKUB SARNOWSKI, z zawodu ślusarz i stary stocznioowiec daje sobie z tym doskonale radę, a nawet celem ułatwienia sobie pracy wykonał specjalny przyrząd do wiercenia. Sarnowski pochodzi z Gdańska. Przed wojną pracował na stoczni przez 10 lat, lecz w okresie od 1939 do 1945 roku musiał sobie szukać innej roboty, gdyż nie ufano wszystkim Polakom. Do pracy zawodowej wrócił już w 1945 roku, a dziś jest w ślusarni brzdądzistą. Mieszka ze swą rodziną na terenie stoczni.

Nad całością prac na pochylni czuwa stary i doświadczony stocznioowiec, JÓZEF TOMASZEWSKI. Pięćdziesięcioletni ten mężczyzna połowę swego życia przepracował w budownictwie okrętowym, na stocznich Marynarki Wojennej w Modlinie i w Gdyni. Budował nasze ścigacze i trałowce, zwane popularnie „Ptaszkami”. Na krótko przed wojną przeniesiono go do Gdyni, gdzie miał prowadzić budowę dwu siostrzanych jednostek naszej „Błyskawicy” — niszczycieli „Huragan” i „Orkan”. Do przerwanej wojny pracy wrócił natychmiast po oswobodzeniu Wybrzeża. Kierował бригаdami, remontującymi „Kraków” i „Wartę”, a obecnie prowadzi budowę rudowęglowców. Poza pracą



JERZY DOERFFER

zawodową, wiele czasu poświęca też pracy partyjnej w PPR.

Nad całością prac okrętowych stoczni czuwa inż. JERZY DOERFFER. Kiedy się patrzy na tego 30 letniego mężczyznę, zawsze pogodnego i gotowego do pracy, trudno na pierwszy rzut oka odkryć w nim doskonałego fachowca. Lecz już z pierwszych słów rozmowy wnioskując, że inż. Doerffer jest zdolnym konstruktorem. Jego dziełem są produkowane na stoczni kutry stalowe. Jako dobry organizator, potrafił wychować już w swym dziale odpowiedzialni zespół ludzi, dawniej niemal zupełnie nieobznajmionych z pracą na stoczni. Prowadzi różnego rodzaju kursy szkoleniowe oraz wykłada w gimnazjum stocznioowym.

W zgodnym trudzie rośnie „Jedność Robotnicza”, przedkongresowy czyn polskich stocznioowców — robotniczej awangardy Wybrzeża, budujących zręby morskiego państwa ludowego.



JAN WYSOCKI



JAKUB SARNOWSKI



MAO-TSE-TUNG
Przywódca Chin
Ludowych

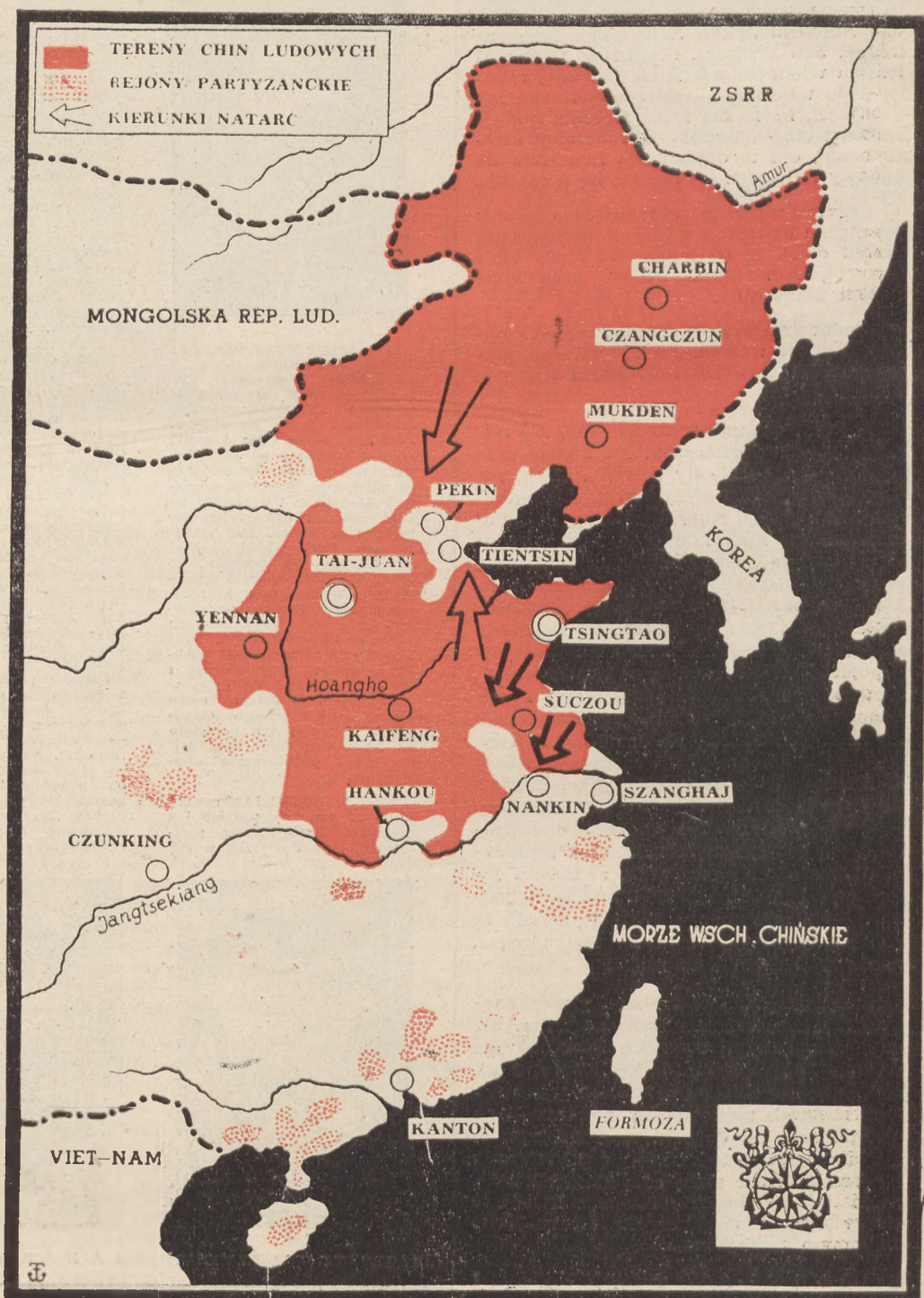
WALCZĄ

Szeka straciły 2 miliony 640 tysięcy ludzi. Blisko 62 procent strat stanowili jeńcy, z których 50 do 75 procent wstąpiło w szeregi armii narodowo-wyzwoleńczej.

W chwili obecnej 2 miliony 355 tysięcy km² całej powierzchni Chin, tj. blisko 25 procent kraju, znajduje się pod władzą Armii Ludowej. Przebywa tu 168 milionów mieszkańców, tzn. 37 procent ogółu mieszkańców.

Po ostatniej ofensywie, wojska Armii Ludowej oczyściły całkowicie Mandżurię i zajęły prawie całe Chiny północne aż po rzekę Jang-Tse-Kiang z wyjątkiem kilku mniejszych obszarów w rejonie Wielkiego Muru i niezdobytych jeszcze ośrodków, jak Hankou, Nankin, Szanghaj, Tsintao.

Są to, jak widzimy, wielkie sukcesy i wielkie zdobycze. Czwarta część całych Chin, blisko 40 procent ogółu mieszkańców, bogata, uprzemysłowiona Mandżuria — to jest bardzo wiele. Mimo wszystko jednak Czang-Kai-Szek panuje jeszcze nad poważnym obszarem, zamieszkanym przez miliony ludzi. Skąd się wzięło, że po ostatnich zwycięstwach obserwatorzy zachodni, których nie można bynajmniej posądzać o sympatię dla Armii Ludowej, nagle zaczęli wołać o nieuchronnej klęsce Czang-Kai-Szeka? Prawda, że dywizje stracone w Mandżurii to były najlepsze jednostki kuomintangowskie, prawda, że dwanaście z nich poddało się Armii Ludowej wraz z całym ekwipunkiem i uz-



Wielka ofensywa chińskiej Armii Ludowej, trwająca bez przerwy od połowy września, rozwija się równocześnie w różnych szerokościach geograficznych. We wrześniu oddziały ludowe zajęły stolicę prowincji Szantung, — Tsinan, w październiku ważny ośrodek Mandżurii, — Czangczun i stolicę prowincji Henan — Kajfeng, na początku listopada stolicę Mandżurii — Mukden, wielki ośrodek przemysłowy i komunikacyjny. W drugiej połowie listopada wojska Armii Ludowej znajdowały się już na przedpolach Nankinu w niewielkiej odległości od Tsintao, a oddziały, które oswobodziły Mandżurię od armii Czang-Kai-Szeka przepравиły się przez Wielki Mur i mocnymi pierścieniami opasały Peking oraz port Tientsin.

Podczas ofensywy w Mandżurii oddziały Armii Ludowej rozbiły trzydzieści dziewięć najlepszych dywizji Czang-Kai-Szeka, wyekwipowanych i uzbrojonych przez Amerykanów. Podczas wielkiej bitwy na wschód od Suzou, tylko w przeciągu czterech dni, między 18, a 22 listopada wojska kuomintangowskie straciły 18 dywizji. Od 1 lipca 1946 r. to znaczy od chwili, gdy wojska ludowe rozpoczęły swoją narodowo-wyzwoleńczą ofensywę przeciw skorumpowanemu reżimowi Kuomintangu, do 30 czerwca 1948 r., a więc w przeciągu dwóch lat, armie Czang-Kai-

brojeniem i razem z nią wyruszyły przeciw generalom Czang-Kai-Szeka, prawda w końcu, że wskutek zwycięstw wojsk ludowych, na obszarach podlegających Kuomintangowi zapanowało rozprężenie administracyjne i chaos gospodarczy. Nie są to jednak jedyne przyczyny wielkiej paniki, jaka zapanowała w obozie, kuomintangowskim a za nim i w obozie imperialistów amerykańskich. Doszło przecież do tego, że na Zachodzie ludzie zakładają się, czy reżim Czang-Kai-Szeka padnie w ciągu roku czy też pół roku. Niektórzy mówią nawet o tygodniach.

Jak to się stało?

Nawet burżuazyjni politycy, nienawidzący z całego serca Chin Ludowych zrozumieli nareszcie to, czego przed wielkimi zwycięstwami Armii Ludowej zrozumieć nie chcieli: — że siły Chin ludowych są potężnymi siłami wolności, dobrobytu i niezawisłości, podczas gdy rząd Kuomintangu to reżim nędzy i niewoli. Zrozumieli, że Armia Ludowa znajduje poparcie u całej ludności, podczas, gdy ostatnie wydarzenia w Chinach odsłoniły całą zgniłą moralną reżimu kuomintangowskiego, całą jego antyludową działalność i zupełną zależność od poparcia Stanów Zjednoczonych.

Zwycięstwa chińskiej armii narodowo-wyzwoleńczej są przede wszystkim wynikiem słusznej polityki Komunistycznej Partii Chin, która w toku walk z reakcją chińską i jej zagranicznymi patronami stała się potężną siłą, umiejącą rozwiązywać wszystkie skomplikowane zagadnienia polityczne, i kierującą masami ludowymi. Z 50 tysięcy członków w latach 1926—1927 Komunistyczna Partia Chin doszła do trzech milionów w chwili obecnej. Umiała ona zmobilizować masy do patriotycznej sprawiedliwej wojny. Potrafiła wytłumaczyć narodowi, że wojna domowa została masom ludowym narzucona przez klikę kuomintangowską, która sprzedaje za dolary Chiną amerykańskim imperialistom i przemienia je w kolonię amerykańską.

Chińska Armia Ludowa, która odnosi zwycięstwo za zwycięstwem i wydiera z chciwych łap Kuomintangu rejon za rejonem, jest dziełem szerokiego frontu demokratycznego kierowanego przez partię komunistyczną. W manifestie Armii Ludowej wydanym w październiku 1947 roku zarówno jak i w oświadczeniach przewodniczącego CK Partii Komunistycznej Chin Mao Tse-Tunga czytamy, że front demokratyczny stawia sobie za cel zrzućenie „dyktatorskiego reżimu Czang-Kai-Szeka i utworzenie koalicyjnego demokratycznego rządu w Chinach”.

Nie ma potrzeby podkreślać, że perspektywy takie wcale się nie uśmiechają ani klicie kuomintangowskiej z Czang-Kai-Szekiem na czele, ani imperialistom amerykańskim, którzy rządzą się dotychczas w Chinach jak w kolonii. Jedni i drudzy wiedzą, co oznaczają zwycięstwo sił ludowo-demokratycznych w Chinach.

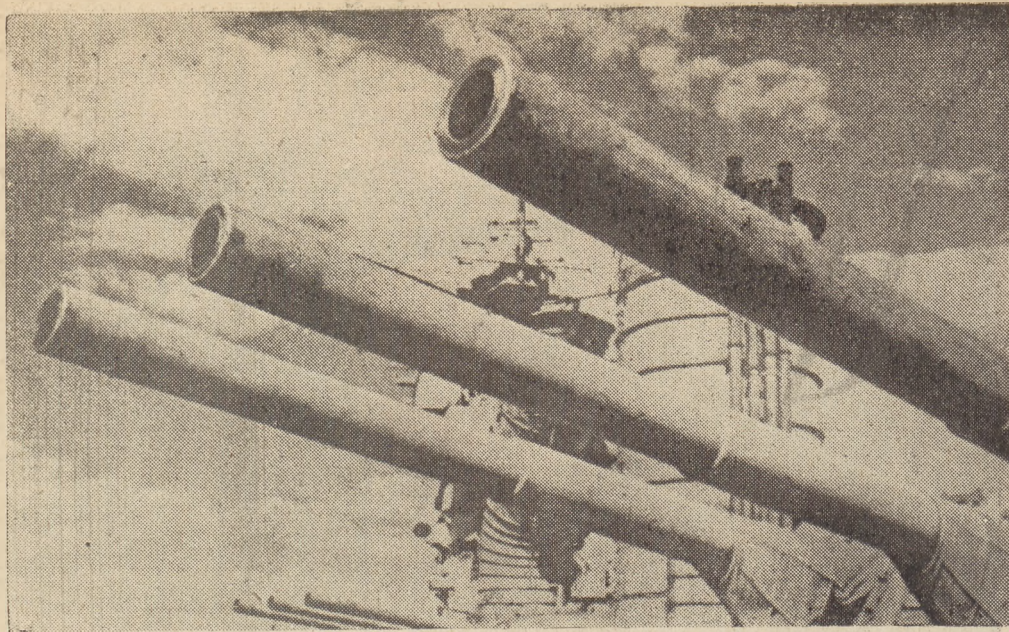
Jeszcze przed upadkiem Mukdenu dobrze na ogół poinformowany reakcyjny dziennik szwajcarski „Neue Zürcher Zeitung” pisał: „Podczas całej dwudziesto-dwuletniej działalności Czang-Kai-Szeka nie było okresu tak ciężkich klęsk, jak w październiku”.

Dziennik szwajcarski utrafił w samo sedno rzeczy. Klęski, które dyktator nankijski poniósł w październiku i zaraz potem w listopadzie i które będzie w dal-

(c. d. na str. 22)

Jeden z rannych żołnierzy kuomintangowskich, jakich wiele spotyka się na drogach odwrotu. Oszukany przez Czang Kai Szeka walczył w interesach amerykańskich kapitalistów. Teraz opuścili go ci, za których bił się. Oto do czego prowadzi „amerykańska pomoc”.





WOJNA NA MORZU

w świetle

RADZIECKIEJ NAUKI WOJENNEJ

Stawomir Sieracki

WOJNY NIE WYGRYWA MARYNARKA WOJENNA, TAK SAMO JAK NIE WYGRYWA JEJ LOTNICTWO ANI BROŃ PANCERNA. JEDYNIENIE WSPÓŁDZIAŁANIE WSZYSTKICH RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH, ZWARTOŚĆ ZAPLECZA, „MORALE” ARMII, SŁUSZNE PODSTAWY SPOŁECZNEGO I PAŃSTWOWEGO USTROJU KRAJÓW WALCZĄCYCH ORAZ SPRAWIEDLIWY CEL PROWADZONEJ WOJNY DECYDUJĄ O JEJ WYNIKU.

Kult Moltke'go znalazł sobie w niemieckim panopticonie „genialnych” wodzów osobną pozycję. Nie wiemy, czemu zawdzięczać może Moltke swoją aureolę w kręgu niemieckich „mózgów wojennych”, jeśli w jednej z jego prac znajdujemy taką wypowiedź: „Jedynie profan może sądzić, że przebieg kampanii jest logiczną realizacją z góry nakreślonej, opracowanej ze wszystkimi szczegółami i przestrzeganej do końca idei pierwotnej”.

W rezultacie teoria Moltke'go zaprzeczyła istnieniu jakichkolwiek praw rządzących rozwojem nauki o wojnie, nie rezygnując jednocześnie ze strategicznej koncepcji „twórczości wojennej”. Srodze zawiedli się na tych zasadach Schlieffen, Ludendorff i Keitel.

Niemcy nie posiadali nigdy żadnej skonkretyzowanej jasno teorii wojny morskiej. Opierając swą teorię wojenną na zasadach Clausewitz'a — Moltke'go, potęgowali jednocześnie jej awanturniczość o założenia niemieckiego faszyzmu. W kuluarach kwatery głównej Hitlera toczyła się zacięta dyskusja między stronnikami Raedera i Doenitza. Według koncepcji Raedera, kierującego już od 1920 r. odbudową niemieckiej Kriegsmarine... „okręty liniowe byłyby w stanie same wywalczyć sobie panowanie na morzu”. Nie wiadomo tylko, czy już wtedy zamierzał Raeder użyć swoje „schlachtschiff'y” i „linienkreuzer'y” w operacjach strategicznych rodzaju „Grafa

von Spee”, „Bismarcka”, „Scharnhorsta” i „Tirpitz”?! — Doenitz był tymczasem fanatykiem „totalnej wojny podwodnej bez ograniczeń”. Według niego wojnę wygrać mogły wyłącznie okręty podwodne. Do jakich awanturniczych posunięć dopuszczał się sztab marynarki niemieckiej świadczy fakt, że po dymisji Raedera — wszystkie, znajdujące się w budowie większe jednostki, zostały pocięte na złom, a materiał z nich użyty do budowy okrętów podwodnych.

W rezultacie przegrała zarówno koncepcja Raedera jak i Doenitza, a ściślej mówiąc przegrała cała awanturnicza teoria wojny morskiej.

Ażeby rozwiązać przy okazji wszystkie mity o „czołowej roli” itp. marynarki anglosaskiej w ostatniej wojnie, jeśliby takie zaistniały, należy zapoznać się choćby z tak „autorytatywnym źródłem”, jak wydany przez wywiad ministerstwa wojny USA zbiór dokumentów pod ogólnym tytułem „Narady u Hitlera w sprawach dotyczących niemieckiej marynarki wojennej 1945”. Na podstawie tych dokumentów możemy dobitnie stwierdzić, że jeśli marynarka wojenna Niemiec — podobnie jak i całe ich siły zbrojne — znalazła się w 1944 roku na progu katastrofy, nastąpiło to jedynie dzięki ofensywie Armii Radzieckiej.

Niemieckie koncepcje „totalnej wojny podwodnej”, czy „krążowniczej wojny handlowej” rozwiązał ostatecznie radziecki

piechur, kapitan Nieustrojew, zatykając 5. maja 1945 roku na gmachu Reichstagu sztandar zwycięstwa.

TROPAMI NONSENSÓW I SPRZECZNOŚCI

Można byłoby przypuszczać, że nauzca, jaką otrzymali anglosascy stratedzy na przykładzie Niemiec nawróci ich z drogi, jaką kroczą oni po śladach Trafalgarów, Falklandów i Jutlandów, chociaż w tym ostatnim boju do dziś nie wiadomo, kto został zwycięzcą, a kto zwyciężonym.

Za faktycznych twórców anglo-amerykańskiej szkoły wojennej uważać możemy A. T. Mahana i P. H. Colomba. Alfred Thayer Mahan był współtwórcą i głównym wykładawcą założonej w r. 1885 w Newport pierwszej Szkoły Wojennej Marynarki USA. Swoje burżuazyjne, doktrynerskie teorie przedstawił w książce pt. „Wpływ sił morskich na historię”, wydanej w r. 1890. Co do kontr-admirała P. H. Colomba, oficera marynarki brytyjskiej, to wystarczy wspomnieć jedną z jego wypowiedzi na łamach czasopisma „Times”, z grudnia 1894, w której twierdzi, jakoby decydującą bitwą w „Cywilnej Wojnie” amerykańskiej była bitwa stoczona między „Monitorem” i „Merrimack'em”, dwoma niewielkimi okręcikami, podczas kiedy na froncie „Północy” i „Południa” walczyły setki tysięcy ludzi na lądzie, rzekach i morzu. Nonsens jest tak oczywisty i jaskrawy, że komentarze wydają się zupełnie zbędne.

Według teorii Mahana i Colomba marynarka wojenna jest „decydującym”, „najważniejszym czynnikiem”, który „kształtuje bieg dziejów świata” i „stanowi o rozwoju narodów i państw”.

Doktryny te są nie tylko przestarzałe i nieprzydatne w warunkach współczesnych, lecz były zawsze i pozostają przejawem antynaukowych tez, naginanych do interesów gospodarki imperialistycznej, pozostając po dzień dzisiejszy orężem w rękę zaborczych kół reakcji międzynarodowych. Tego rodzaju teoria wojny morskiej jest teorią burżuazyjną, teorią awanturniczą podyktowaną przez wewnętrzne sprzeczności ustroju kapitalistycznego, spotęgowane zwłaszcza w stadium imperializmu. W interesie monopolu kapitalistycznych reguluje się w ten czy inny sposób gospodarkę wewnątrz kraju, w ich interesie wydaje się ogromne sumy na wojsko, zakłada się nowe fabryki zbrojeniowe i prowadzi wojny kolonialne celem podziału już podzielonego świata, do których to wojen oczywiście nieodzownym czynnikiem jest marynarka.

Wojna to dobry interes! — stwierdza przeciętny businessman z Wall Street.

Ta wojna właśnie wytworzyła nagłą potrzebę rozbudowy floty wojennej USA, która zagwarantowała ogromne zyski amerykańskiemu kapitalistom. Ale rozrost „ponad stan” wywołał poważne problemy w dziedzinie braku odpowiednio wyszkolonych załóg — ignorowane przez businessmanów. W międzyczasie wojna się skończyła i okręty, które „nie powąchały” nawet prochu zapakowano w naftalinowe kokony i ustawiono równiutko w basenach portów wojennych.

Bezwarunkowo wiele mówiło się w ostatniej wojnie o pomyślnie przeprowadzonych wielkich operacjach morskich i lądowo-morskich flot anglosaskich. Lądowanie w Afryce... na Pantalerii... w Normandii... Propaganda anglosaska nie spała.

Nie wiemy wprawdzie, czy Amerykanie napotkali na jakikolwiek opór przy lądowaniu na kontynent afrykański, wiemy natomiast, że w czasie poddania Pantalerii straty włoskie po „śmiałym ataku floty i lotnictwa” wynosiły... dwóch rannych (o czym wspominał w swej mowie Mussolini), w Normandii zaś anglosascy żołnierze bardzo się zdziwili nie napotkawszy na wybrzeżu francuskim osławionego Atlantyckiego Wału...

Należy zaznaczyć, pisze pułkownik N. Dimitriew w czasopiśmie „Nasza Myśl” — że jeśli nawet niektóre operacje floty an-

1) Wg „The United States Navy” by O. S. Alden & Allan Westcott.

gło-amerykańskiej kończyły się pomyślnie (na przykład desant w Normandii), to powodzenie ich zależało znów w pierwszym rzędzie od tak zasadniczej i decydującej siły, jaką była Armia Radziecka. Bo przecież armia hitlerowska była w tym czasie wykrwawiona i zdemoralizowana na skutek zwycięstw Armii Radzieckiej. Niemcy, którzy skoncentrowali swoje siły na froncie wschodnim, pozostawili na wybrzeżu francuskim zupełnie niewystarczającą do obrony ilość wojsk i lotnictwa. Jasne, że w tych warunkach nie mogło być mowy o stawieniu poważniejszego oporu. Nie wolno w końcu zapomnieć i o tym, że jedynie Armia Radziecka a nie flota brytyjska — zagroziła hitlerowskiemu horodom drogę do Indii i krajów Bliskiego Wschodu. Doświadczenie wojny z Japonią również świadczy o tym, że same operacje morskie lub lotnicze nie mogą przesądzić wyników wojny. Japonia skapitulowała dopiero wówczas, gdy wojska radzieckie przeszły do natarcia, rozbiły japońską armię lądową i zmusiły ją do kapitulacji.

MARYNARKA WIELKIEJ REWOLUCJI

Radziecka nauka wojenna w odniesieniu do zagadnień marynarki wojennej i teorii prowadzenia wojny morskiej wyjść musiała z zupełnie innych założeń. Założenia te podyktowały przede wszystkim podstawy, na jakich zbudowana została Marynarka Wojenna ZSRR.

Rozpatrując z perspektywy historycznej osiągnięcia Związku Radzieckiego, jakże jasne wydają się nam dzisiaj słowa Lenina: „Niechaj flota poświęci wszystkie swoje siły, by sojusz robotniczo-chłopski stał się podstawą i fundamentem państwowości radzieckiej. Siła tego sojuszu złamie wszelkie przeszkody, stojące na drodze i umożliwi przejście do ustroju socjalistycznego”.

Tylko zawrotny rozwój przemysłowy i gospodarczy państwa radzieckiego mógł stworzyć trwałe podstawy dla rozbudowy floty. Rozwój Związku Radzieckiego, który w zdumienie wprawił nawet jego wrogów, podyktowany był czterema podstawowymi zagadnieniami, rozwiązanymi przez politykę Wszechzwiązkowej Komunistycznej Partii (bolszewików). Cechy te, to socjalistyczne uprzedmiotowienie kraju, socjalistyczna kolektywizacja, rozwiązanie zagadnień narodowościowych i rewolucja kulturalno-naukowa. Głębokie przemiany gospodarcze, jakie dokonały się w Związku Radzieckim, przyniosły gwałtowny wzrost produkcji w przemyśle ciężkim, — a od tego przecież przemysłu uzależnione było późniejsze budowanie niezwykłych „Kirowów” i rozwój techniczny wszystkich rodzajów broni sił zbrojnych. Kolektywizacja doprowadziła do powstania wielkiej, zmechanizowanej gospodarki rolnej, zlikwidowała wyzysk kapitalistyczny, pomogła wychować nowego człowieka i podnieść poziom wykształcenia technicznego wsi.

Tak realizowały się słowa Lenina o sojuszu robotniczo-chłopskim prowadzącym kraj do socjalizmu.

Jeszcze raz potwierdził się na tym przykładzie fakt, że w czasach dzisiejszych żaden zdrowo myślący człowiek nie może rozpatrywać zagadnień sił zbrojnych w oderwaniu od polityki i wewnętrznych przemian społecznych państwa, ani nie może rozważać możliwości zwycięstwa licząc jedynie na postęp techniczny bez uwzględnienia sił społecznych.

„Marynarka Wojenna ZSRR” — pisze w czasopiśmie „Krasnyj Flot” kapitan I rangi P. Morózow — „sformowana została przez WKP (b) i jej wodzów W. Lenina i J. Stalina, równocześnie z tworzeniem Armii Czerwonej, jako część składowa całości sił zbrojnych państwa radzieckiego, zdolnych przełamać opór białogwardystów, a jednocześnie obronić kraj od napaści państw imperialistycznych i zapewnić mu niepodległość”.

Swoją „próbę ogniową” odbyła Marynarka ZSRR w latach zmagania z interwen-

tami, z bandami białogwardystów i najeżdżącą niemieckim. Uderzenie niemieckie w r. 1918 załamało się zarówno w rejonie Morza Bałtyckiego jak i Czarnego. Nielepiej powiodło się pochodowi interwencji posłakowanego bandami Kołczaka, Denikina i Judenicza. W czasie walk młoda Marynarka Związku Radzieckiego zatopiła 18 brytyjskich okrętów, a 16 uszkodziła. W rezultacie flota brytyjska zmuszona była wycofać się z Zatoki Fińskiej i... z Bałtyku. Wbrew wszystkim założeniom burżuazyjnych teoretyków Armia i Flota Czerwona zwyciężyła na wszystkich frontach bijąc oddziały kontrrewolucyjnych białogwardystów i anglo-amerykańskie armie interwencyjne. Na próżno trzaskają zachodni teoretycy wojenny dociekając rozwiązania zagadki — w czym tkwi niezwyciężona siła Armii i Narodu Radzieckiego i długo mogą jeszcze tego nie pojąć.

SIŁA NASZEJ ARMII CZERWONEJ — MÓWI GENERALISSIMUS STALIN — POLEGA NA TYM, ŻE OD ZARANIA SWEGO ISTNIENIA WYCHOWANA JEST ONA W DUCHU INTERNACJONALIZMU, W DUCHU MIŁOŚCI I SZACUNKU DLA ROBOTNIKÓW WSZYSTKICH KRAJÓW, W DUCHU ZACHOWANIA I UTRWALENIA POKOJU MIĘDZY NARODAMI.

ARMIA NASZA JEST ARMIA ROBOTNIKÓW WSZYSTKICH KRAJÓW, ŻE JEST TO ŹRÓDŁEM SIŁY I POTĘGI NASZEJ ARMII, O TYM PRZEKONA SIĘ KIEDYŚ BURŻUAŻJA ŚWIATA, JEŚLI ODWAŻY SIĘ NAPAŚĆ NA NASZ KRAJ. UJRZY ONA WÓWCZAS, ŻE ARMIA CZERWONA WYCHOWANA W DUCHU INTERNACJONALIZMU MA NIEZLICZONĄ IŁOŚĆ PRZYJACIOŁ I SOJUSZNIKÓW WE WSZYSTKICH CZĘŚCIACH ŚWIATA OD SZANGHAJU DO NEW-YORKU I OD LONDYNU DO KALKUTY.

TRIUMF RADZIECKIEJ NAUKI WOJENNEJ

Radziecka nauka wojenna opiera się na naukowych podstawach marksizmu-leninizmu. Rozwój radzieckiej nauki wojennej związany jest nierozdzielnie z imieniem Generalissimusa Stalina. Stalin nie tylko określił konkretny sens pojęć „nauka wojenna” i „sztuka wojenna”, ich wzajemny stosunek i zależność, lecz ustalił również stosunek pomiędzy poszczegól-

nymi elementami sztuki wojennej — strategią, sztuką operacyjną i taktyką. Twierdzenie burżuazyjnej „nauki” wojennej, a w szczególności niemieckiej, jakoby strategia i taktyka były dwiema samodzielnymi dziedzinami sztuki wojennej — uznał Stalin za antynaukowe.

Radziecka nauka wojenna straciła z piedestału burżuazyjną teorię o głównej zasadzie natarcia i podkreśliła rolę czynnika moralnego w wojnie.

Wszystkie teorie burżuazyjne nie wspominają również o tak ważnym czynniku zwycięstwa, jakim jest sprawiedliwy cel prowadzonej wojny. niesprawiedliwe wojny prowadzone są bowiem nie w celu wyzwolenia narodowego i społecznego, ale wypływają z dążeń do opanowania rynków zbytu i kopalń surowców, bazują więc na sprzecznościach gospodarki imperialistycznej, i zbrodniczych doktrynach faszyzmu.

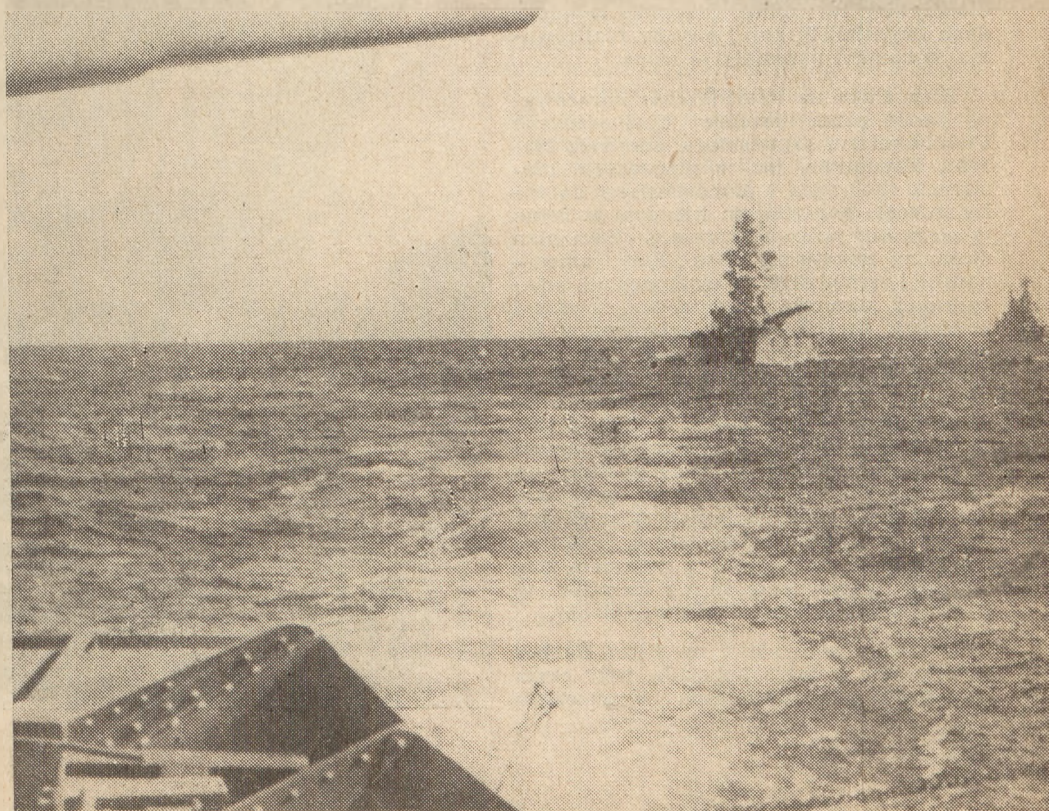
Druga wojna światowa dowiodła niezbicie wyższości radzieckich sił zbrojnych, ich nauki i sztuki wojennej nad siłami zbrojnymi „nauką” i sztuką wojenną państw burżuazyjnych. Marynarka Wojenna Związku Radzieckiego zapisała w tej wojnie jedną więcej chlubną kartę dziejów ZSRR.

Dla podsumowania wymienionych w niniejszym artykule zdań na temat zagadnień prowadzenia wojny, zacytujemy fragment z rozkazu Generalissimusa Stalina. Rozkaz ten (Nr 55) wydany został w latach zmagania Armii Radzieckiej z hitlerowskim najeżdżcą.

„W OBECNEJ CHWILI LOS WOJNY BĘDZIE ROZSTRZYGNIĘTY NIE MOMENTEM PRZEJŚCIOWYM — JAKIM JEST MOMENT ZASKOCZENIA, ALE CZYNNIKAMI DZIAŁAJĄCYMI STAŁE. SĄ TO: TRWAŁOŚĆ ZAPLECZA, DUCH MORALNY ARMII, IŁOŚĆ I JAKOŚĆ DYWIZJI, UZBROJENIE ARMII I ZDOLNOŚCI ORGANIZACYJNE DOWÓDZTWA ARMII.

... STARCYŁO TEGO, ABY W ARSENALE NIEMCÓW ZNIKNAŁ MOMENT ZASKOCZENIA I ŻEBY NIEMIECKO-FASZYSTOWSKA ARMIA STANĘŁA W OBLICZU KATASTROFY...”

SŁAWOMIR SIERECKI



PEARL HARBOR



Jerzy Pertek

NADCHODZĄCE Z DALEKIEGO WSCHODU WIADOMOŚCI ZDAJĄ SIĘ WSKAZYWAĆ, ŻE ODBUDOWA JAPOŃSKIEGO PRZEMYSŁU OKRĘTOWEGO, FLOTY HANDLOWEJ I FLOTY WOJENNEJ WKRAČA NA REALNE TORY. OPRACOWANE W LUTYM BR. PROJEKTY AMERYKAŃSKIE, BĘDĄCE ZRESZTĄ REALIZACJĄ PLANÓW POWZIĘTYCH PRZEZ AMERYKAŃSKIE KOŁA MORSKIE JUŻ W ROKU 1943 (1) PRZEWIDUJĄ CZTEROKROTNE ZWIĘKSZENIE JAPOŃSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W CIĄGU NAJBLIŻSZEGO DZIESIĘCIOLECIA, CO PRZYWRÓCI JĄ DO PRZEDWOJENNEGO STANU. STWORZONA PRZEZ NIEKORONOWANEGO „CESARZA” JAPONII — MAC ARTHURA — JAPOŃSKA FLOTA „OCHRONY RYBOŁÓWSTWA” SKŁADA SIĘ WPRAWDZIE Z JEDNOSTEK O WYPORNOŚCI PONIŻEJ 1 500 TON I SZYBKOŚCI DO 15 WĘZŁÓW, NIEMNIEJ OBEJMUJE ONA AŻ 125 JEDNOSTEK WOJENNYCH. ŁĄCZNY TONAŻ — 50 000 TON I LICZBA ZAŁÓG — 10 000 LUDZI — TO CYFRY ZBYT WYMOWNE, JAK NA ROK 1948, A WIĘC TRZECI ROK OD CHWILI ZAKOŃCZENIA WOJNY I SIÓDMY ROK OD... PEARL HARBOR.

40 niedzielę, 7 grudnia 1941 r. o godzinie 7.55 rano, w tym samym czasie, kiedy w gabinecie przyjeźdźcy amerykańskiego sekretarza stanu w Waszyngtonie japońscy delegaci oczekiwali odpowiedzi na „pokojowe” propozycje rządu japońskiego, rozpoczął się zdradziecki atak na Pearl Harbor. Atak, którego podstępny sposób wykonania bez wypowiedzenia wojny i w chwili prowadzenia rokowań, tak bardzo przypominał również zdradziecką napaść na flotę rosyjską w Port Arturze w lutym 1904 roku. W japońskim rządzie i sztabie generalnym zmieniły się w ciągu tych dziesiątków lat ludzie, jednakże zaborczy duch imperialistyczny i metody realizowania zamierzeń pozostały te same.

Plan ataku na Pearl Harbor opracowany został przez dowódcę Zjednoczonych Flot Imperium Japońskiego, admirała Isoroku Yamamoto, już w pierwszych miesiącach 1941 roku i przedstawiony do zatwierdzenia najwyższym władzom w Tokio w pierwszej połowie września. Sam plan ataku na największą bazę floty amerykańskiej wchodził w ramy koncepcji strategicznej admirała Yamamoto, łączącej koncepcje dwóch obozów sztabowców japońskich, z których jeden zamierzał pchnąć japońską ekspansję na wschód (Hawaje, później Stany Zjednoczone), drugi na południe (Indonezja, Malaje). I tak, w myśl swej koncepcji admirał Yamamoto postanowił zaatakować równocześnie na froncie o rozpiętości 5 000 mil morskich, z zadaniem zdobycia nieprzyjacielskich baz w Singapoore i Corregidor, oraz — i to przede wszystkim — z zadaniem zniszczenia amerykańskich sił Pacyfiku w trzeciej wielkiej bazie — Pearl Harbor.

Dokładny plan ataku na Pearl Harbor opracowany został 5 listopada, przy czym datę jego przeprowadzenia wyznaczono

na dzień 7 grudnia. Dnia 2 grudnia 1941 r. oba japońskie zespoły floty, które otrzymały zadanie przeprowadzenia ataku (jeden przy użyciu samolotów, zaokrętowanych na lotniskowcach, drugi za pomocą miniaturowych okrętów podwodnych) znajdowały się już od tygodnia na morzu. Nicwykryte przez nieprzyjaciela, oba ze-

społy dotarły na wyznaczone pozycje. Po uzyskaniu dodatkowych informacji od załogi miniaturowego okrętu podwodnego, który na kilka godzin przed nalotem wpłynął do Pearl Harbor i — po określeniu dokładnej pozycji amerykańskich okrętów — szczęśliwie go opuścił, wystartowały japońskie samoloty do ataku.

... Rozlane morze ognia i potężne słupy wody zamieniły Pearl Harbor w prawdziwe piekło na ziemi...



To, co działo się później w Pearl Harbor, trudno sobie uzmysłowić. Jeszcze chyba nigdy w dziejach współczesnych wojen morskich nie dokonano podobnego dzieła zniszczenia, w tak krótkim czasie i z tak niewiarygodnie niskimi stratami własnymi. W wyniku nalotu uległo zniszczeniu lub ciężkim uszkodzeniom 5 amerykańskich pancerników, 3 krążowniki, 3 niszczyciele, 3 jednostki pomocnicze, duży dok pływający, oraz około 100 samolotów. Nalot rozpoczął się o godzinie 7.55 a zakończył o 9.45, wliczając w to 15 minutową przerwę. Straty japońskie wyniosły 5 miniaturowych okrętów podwodnych i 27 samolotów.

Jak już powiedziano, nalot był całkowitym zaskoczeniem przeciwnika. Pierwsza fala nadlatujących bombowców zaatakowała i zniszczyła amerykańskie lotniska wraz z samolotami, następnie zaś zaatakowały falami, jedna po drugiej, zgrupowane we wschodniej części basenu okręty, zwłaszcza pancerniki, zgrupowane w linii po dwa, burta przy burcie.

Przeraźliwy warkot silników nadlatujących bombowców i samolotów torpedowych, ich przeciągły jęk na wirachach, terkotanie broni maszynowej i bas artylerii przeciwlotniczej, wybuchy bomb, eksplozje kotłów okrętowych i magazynów amunicji, rozlane morze ognia i potężne słupy wody, wytryskujące wokół okrętów, kłęby pary i dymu, śwąd prochu i spalenizny — zamieniły Pearl Harbor w prawdziwe piekło na ziemi. Trafione dziesiątkami bomb i torped lotniczych, jeden po drugim potężne pancerniki stają w ogniu, przechylają się na burtę i osiadają na dnie, lub przewalają swe olbrzymie kadłuby stępką do góry.

Oto „Arizona”! Ten potężny przed chwilą pancernik, spowity jest kłębam dymu i gejzerami białej, syczącej pary. Ogluszające eksplozje raz po raz rozdzierają mu wnętrze i rozjaśniają pole bitwy błyskawicami ognia. Kiedy zaś dym i para rozchodzą się, po „Arizonie” pozostają już tylko oba maszty, wyrastające nad powierzchnię wody, obok zdruzgotanego pomostu bojowego i przetrąconego komina.

Oto inny pancernik — „Oklahoma”! Trafiony raz po raz czterema torpedami w lewą burtę, „Oklahoma” nabiera szybko przechyli, kładzie się na burtę i wywraca do góry dnem. Następuje to tak szybko, że wielu ludzi z załogi nie zdążyło nawet opuścić okrętu. Część z nich — w liczbie 32 zostało po bitwie uratowanych, dzięki natychmiastowemu wycięciu otworu w stalowych płytach podwodnej niegdyś, teraz już nawodnej części kadłuba.

Oto niszczyciel „Shaw”, zakotwiczony u wejścia do wschodniej części basenu! Celnie zbombardowany okręt staje w ogniu, po czym następuje potworna eksplozja, pozostawiająca wstrząsające wrażenie świetlne. „Shaw” spowity jest obłokiem dymu i pary, nad którym wznosi się misterny fajerwerk, na kształt najpiękniejszych i najbardziej pomysłowych ogni sztucznych. Za chwilę ten wspaniały obraz ustępuje miejsca straszemu dziełu zniszczenia.

Tak płoną i toną okręty: pancerniki, krążowniki i niszczyciele. Na tych wszystkich okrętach pokodem padają ludzie. Krwawi żniwiarze japońscy zebrali żniwo obfite: 3 077 ludzi zabitych i zaginionych.

Mimo, że wynik ataku na Pearl Harbor przeszedł wszelkie japońskie przewi-



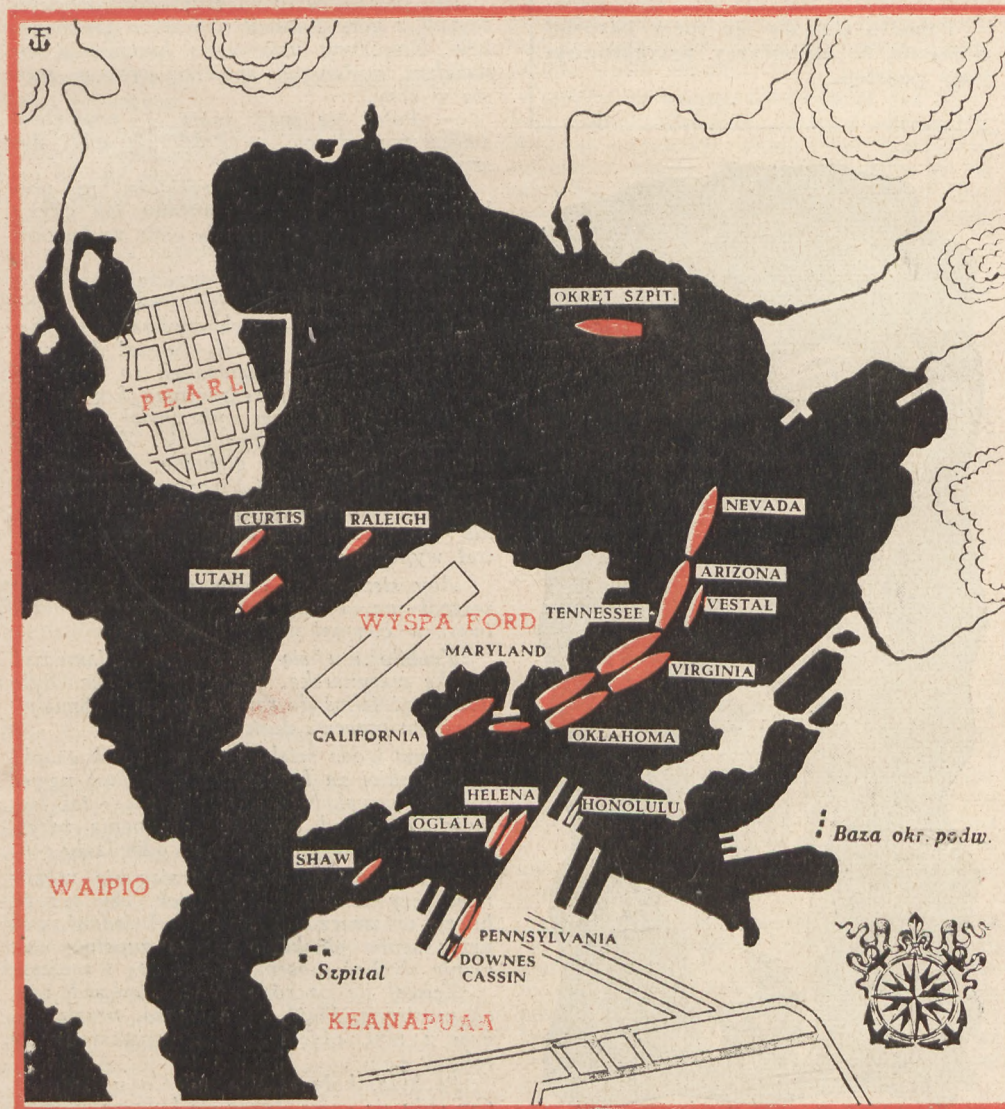
... Potężne okręty stają w ogniu, przechylają się na burtę i osiadają na dnie...

dywania, Yamamoto jeszcze uważał, że sukces ten nie jest zwycięstwem całkowitym. — „Aby odnieść takie zwycięstwo — powiedział on do japońskich lotników, którzy powrócili z ataku na Pearl Harbor — należy zająć Wyspy Hawajskie i zdobyć w ten sposób podstawę do decydującego ataku na Stany Zjednoczone, który pozwoli doprowadzić do takiej chwili, w której będę mógł dyktować pokój w Białym Domu”.

★

OD CHWILI TEJ MINĘŁO 7 LAT. ALE OTO ZNOWU NAD WYSPAMI NIPPONU WSCHODZI SŁOŃCE DRAPIEŻNYCH SAMURAJÓW. IMPERIALIZM AMERYKAŃSKI SZYBKO ZAPOMNIAŁ O PEARL HARBOR, WIDZĄC W NIEDAWNYM PRZECIWNIKU GODNEGO SPRZYMIERZENCA SWYCH GRABIEŻNYCH CEŁÓW NA DALEKIM WSCHODZIE. PANOWIE Z WALL-STREET CHĘTNIE POPIERAJĄ ODRODZENIE AGRESJI JAPOŃSKIEJ, SZCZEGÓLNIE DZISIAJ, GDY POTĘŻNE RUCHY WYZWOLEŃCZE STANĘŁY W POPRZEK DROGI IMPERIALIZMU AMERYKAŃSKIEGO NA DALEKIM WSCHODZIE, GDY CHIŃSKA ARMIA LUDOWA ZADAŁA POD MURAMI NANKINU ŚMIERTELNY CIOS PLANOM IMPERIALISTÓW SPOD ZNAKU „STRIPES AND STARS”. PANOWIE Z WALL-STREET ZAPOMINAJĄ TAKŻE I O TYM, ŻE SPRZECZNOŚCI, TKWIĄCE W ŁONIE IMPERIALIZMU SĄ TAK WIELKIE, ŻE POLITYKA MAC ARTHURA W JAPONII MOŻE SIĘ ZWRÓCIĆ PRZECIWKO SAMYM AMERYKANOM.

ALE SZARY CZŁOWIEK AMERYKAŃSKIEJ ULICY, KTÓRY JESZCZE 7 LAT TEMU, 7 GRUDNIA 1941 R. NOSIŁ MOŻE GRANATOWY MUNDUR MARYNARZA Z ZATOPIONEJ „OKLAHOMY”, „ARIZONY” LUB „PENSYLVANII” — NIE ZAPOMNIAŁ. OWYCH 110 MINUT PRZERAŻENIA I ZGROZY. NIE ZAPOMNIAŁ I NARÓD AMERYKAŃSKI. MIMO USILNYCH STARAŃ DEPARTAMENTU STANU, O OWYCH CHWILACH Z PRZED 7 LAT, UROŚLYCH DO SYMBOLU, KTÓREMU NA IMIĘ — PEARL HARBOR.



KOMENDANT Ptasiej Wyspy

Sergiusz Dikowski

Było jasne, że uknuł jakiś paskudny podstęp. Lecz jaki, Kosicyn nie mógł się domyślić. Pograżony w myślach obszedł obóz Japończyków: maty, kocion, beczka, buty gumowe — wszystko było jak z rana. Tylko szalupa leżała znacznie bliżej wody. Przyplów? Czemu w takim razie sznurkami omotane jest pęknięte wiosło? Komendant znalazł jakieś dziesięć słów japońskich, lecz wsłuchując się w szybkie terkotanie Japończyków, zrozumiał tylko jedno — „sadi-des” (tak). — Czy nie mają zamiaru zwać?...

Zastanowiwszy się, wyciągnął z piasku wiosła, na których suszyła się bielizna, i poszedł z nimi na górę.

Kucharz wybiegł naprzód i zapytał zaniepokojony:

— Ej, Iwan, po co brał?

— Trzeba je skrócić. Zbyt wielkie są łyżki, — powiedział surowo Kosicyn.

★

Zapadła noc, jasna, gwiazdzista. Ognisko na szczycie wzgórza zaczęło gasnąć, i szypier rozkazał zacząć.

Jak się potem wyjaśniło, „rybacy” ukryli podczas rewizji dwa noże i płaski bagnet, który bosmanowi udało się schować w brzuchu wątlusza. Postanowiono z początku nie posługiwać się bronią, czekać aż przyjdzie szkuna policyjna, która przyjeżdżała wczoraj sygnał z „Kobe-Maru”. Potem dwaj „rybacy” (więcej łódka nie mogła pomieścić) podjęli się dotrzeć do najbliższej wyspy z łańcucha Wysp Kurylskich i wezwać pomoc. Lecz wiosła były u komendanta na wzgórzu. Należało czekać, aż sen przjdzie z pomocą ořeżowi. Tak też się stało. Widać było, jak błędnie i niknie w trawie niepodsypany ogień. Wkrótce i komendant przestał się poruszać.

Aby nie robić halasu, Japończycy zostawili na brzegu swe drewniane sandały i gumowe buty. Przyzwyczajeni do stosowania taktyki okrążenia, rozdzielili się na dwie grupy i ostrożnie wspięli się na wzgórze. Bosman, który wyciągnął w przeddzień słomkę, miał się rzucić pierwszy.

Ognisko zgasło. Marynarz spał. Na tle gwiazdzistego nieba czerniały pochyłe plecy komendanta. Czapka marynarska zsunęła się na nos, głowa opadła na kolana.

Bosman rzucił się na śpiącego i szybko uderzył go nożem w plecy. Raz! Dwa!

Przewrócił Kosicyna na trawę, a roz-wścieczeni „rybacy”, którzy wybiegli z ciemności, zaczęli deptać komendanta.

Szypier pierwszy oprzytomniał.

— Sa-a. Dostałeś! — krzyknął.

Za nim wskoczyli inni. I wówczas „rybacy” usłyszeli znajomy, nieco ochrypły głos Kosicyna:

— No co, a-a? — zapytał powolnym głosem. — Śpiącego zabiliście... Zadowoleni jesteście?

Wyszedł zza krzaka i, zerwawszy kawałek z wypchanej lalki, rzucił ją w ognisko. Pęk wodorostów zapalił się i od razu oświecił niewesołe twarze Japończyków.

Daj tutaj noż, — powiedział Kosicyn do mordercy. — Też kucharz się znalazł.

Chciał powiedzieć coś bardziej ostrego o podłości samurajskiej, ale nie mógł od razu znaleźć odpowiedniego wyrazu, a kiedy go znalazł, — za uciekającymi Japończykami posypały się po zboczach kamienie.

...Całą noc spędził Kosicyn w wilgotnej trawie, podnosząc się od czasu do czasu, aby podrzucić do ogniska gałęzi.

Gdy przyszła pora obiadowa, udał się znowu po jaja. Tym razem wszystkie gniazda były puste. Za to na piachu koło „rybaków” leżała cała kupa jaj.

Taka bezczelność oburzyła Kosicyna. Poszedł do Japończyków z mocnym postanowieniem podziału jaj. Lecz gdy tylko zbli-

TREŚĆ I i II CZĘŚCI:

Podczas pełnienia służby patrolowej na wodach Dalekiego Wschodu, radziecki kuter strażniczy natknął się na japoński statek rybacki. Po jego zatrzymaniu okazało się, że załogę stanowili „rybacy” wyposażeni we wszelki niezbędny sprzęt szpiegowski. Wobec takiego odkrycia, japoński kuter został wzięty na hol, a jego załogę pozostawiono na pokładzie pod strażą dwu marynarzy radzieckich Gutorowa i Kosicyna.

W nocy Japończycy podstępnie zaatakowali marynarzy i przecięli linę holowniczą. W czasie walki, Gutorow wypadł za burtę i po jakimś czasie został wyratowany przez radziecki patrolowiec, Kosicyn natomiast pozostał na pokładzie szkunera.

Ponieważ Japończycy uszkodzili motor, statek pod żaglami dopłynął do brzegów bezludnej Ptasiej Wyspy. W ten sposób Kosicyn uzbrojony jedynie w nagan i siedem naboży znalazł się w otoczeniu siedmiu Japończyków, którzy pragnęli wykorzystać swą liczebną przewagę. Swym zuchwałym postępowaniem wyraźnie zmierzali ku temu, by zmęczyć Kosicyna, zmuszając do nieustannego czuwania.

Ponadto stawało się coraz bardziej widoczne, że Japończycy przygotowują jakiś podstęp...



zył się do mat, dwaj „rybacy” skoczyli prosto na leżące jaja. Ogarnięci mściwą radością, zaczęli tańczyć jakiś bezmyślny wojenny taniec wśród potłuczonych skorup.

Odpędzić? Przestraszyć dla podtrzymania autorytetu? Lecz chociaż komendant był bardzo głodny, nie chciał uciec się do użycia broni.

Kosicyn po prostu udał, że nie widzi tancerzy. Wyprostował się i przeszedł obok Japończyków wolnym krokiem człowieka, który dopiero co zjadł obiad.

Ta przebiegłość głodnego człowieka była pewnie bardzo widoczna, gdyż na twarzy sindo zjawił się uśmiech. Rozzłościło to Kosicyna. Zwolnił kroku i powiedział szyprowi ostro, tonem gospodarza:

— Kucharz wasz lubi po cudzych garnkach łaźić... żeby się tylko ołowianym grochem nie udławił.

...Uczucie głodu znów zapędziło go do ptasich gniazd. Zrzuciwszy kił, zaczął szukać w norach, wydrążonych przez ptaki w piaszczystym urwisku. Nurki miały dzioby jak z żelaza. Broniły się zaciekle. Kosicyn ukręcił głowy dwóm ptakom i usmażył je na węglach. Ciemne mięso było gorzkawe i zalaływało rybą.

Co było potem, dobrze nie pamiętał. Kosicyn siedział przy ognisku z otwartymi oczyma. Nic nie widział prócz ognia i Japończyków, poruszających się na piasku. Skąły płynęły, dwoiły się, fale nie wiadomo po co wpadały na trawę, słońce huczało niczym duża lampa do lutowania. Mewy monotonnie krzyczały — próż-no... próż-no...

★

Był piękny cichy wieczór, kiedy Kosicyn zeszedł z góry i usiadł naprzeciw Japończyków. Zmęczony ustawiczną bacznością komendant postanowił spojrzeć wrogom prosto w oczy.

— Połóż się spać, anata, — powiedział zmęczonym głosem. — Połóż się spać, słyszysz...

Dziwna rzecz, nikt z „rybaków” nie próbował oponować komendantowi, jak gdyby cała załoga milcząco uznała opór za bezskuteczny. Jak spać, to spać!

Siedmiu „rybaków”, przeciągając się i smacznie ziewając, położyło się na maty. Gdy tylko któryś z nich otwierał usta, ziewała cała załoga. Ziewał również Kosicyn. Japończycy wkrótce zauważyli to i zaczęli zupełnie otwarcie przedrzeźniać komendanta. To jeden, to drugi wykrzykiwał usta, wyobrażając ogromne zmęczenie. Ze wszystkich stron słychać głębokie zadowolone westchnienia, chrząstki rozprostowywanych kości, mlaskanie, stękanie, sennie mamrotanie — całą symfonię snu, mogącą usnąć nawet wypoczętego człowieka.

Aby strząsnąć z siebie senność, Kosicyn zeszedł na brzeg i klękawszy zanurzył twarz w ciemnej wodzie.

Zrobiło mu się nieco lżej. Namoczył czapkę marynarską, wcisnął na głowę. Było dociągnąć jakoś do rana a potem... „Śmiały” powinien przecież dostrzec ogień!

Zimna woda ściekała z wstążeczek czapki marynarskiej za koltierz. Komendant nawet nie zareagował. Niech i tak będzie — tak jest lepiej. Ręka od ciągłego szczypania zdrętwiała, a krople wody jednak odpędzały sen.

Patrzył na ognisko, starając się zrozumieć, czy to śpiewa człowiek, czy też to huczy w zmęczonej głowie. A jednak poprzez sennie pluskanie morza zupełnie wyraźnie słychać piosenkę — prostą i smutną.

Zerwał się na równe nogi i odszedł nieco w stronę. Pieśń dogoniła go, poszła razem z nim, objęła za szyję przezroczystą ręką.

Pochyla, kołysze, huśta... Co u kaduka! Gwiazdy się kręcą, brzeg się kołysze, niczym pokład. A może to się przywidziało?

Dreszcz przeszedł komendanta. Poszedł szybciej, prawie biegł. Pieśń urwała się, pozostała w tyle...

Z ciemności na spotkanie wynurzyła się skała. Z rozpędu wpadł na mokry kamień. Krew silnie tętniła w zadrażnieniu na ramieniu. Dobrze byloby obmyć słoną wodą... Jutro felczer opatrzy jak trzeba. Co to? Jak pętała.

Kosicyn poczuł znów wabiące muśnięcie pieśni. Wypelzła skądś z ciemności, z wilgotnych wodorostów, z kamieni, objęła i przykryła dłonią oczy.

Przykucnąwszy, mówił sam do siebie, ściskając zęby:

— Nie chcę spać... Nie chcę spać... Nie chcę...

Lecz pieśń była silniejsza. Powoli przyciągała do kolan rozpaloną głowę. Spać! Spać! Wszystko jedno.

Wyprostował się, spojrzal z rozpaczą w ciemność. Komendantowi wydało się, że na kamieniu, naprzeciw skały siedzi szyper. Sindo oparł łokcie na kolanach, a podbródek na dłoniach. Twarz nieruchoma, a pod rzęsami bacznie polyskują oczy. A więc to tak... piosnka sączy się przez zaciśnięte zęby.

I nagle komendant zrozumiał: wiąza sennego! Jeszcze chwila — i pieśń krok za krokiem wciągnie go w ciemność... Dranie! Jak byka!

Zerwał się i krzyknął z całej siły:

— Nie! Nie uda się... zamilcz!

I pieśń się urwała. Słychać było tylko leniwe pluskanie morza.

— Dobrze, — powiedział szyper. — Nie będę śpiewał. — Objął rękoma kolana i dodał zmrúżywszy marząc oczy: — Przepraszam... chciałem wam zrobić przyjemność. Sybiracy lubią ładne pieśni.

— Nie jestem Sybirakiem... Zamilcz.

— Przepraszam, a kim jesteście? Pewnie znad Wołgi? Pieśni nadwołżańskie są też dosyć przyjemne.

Kosicyn chwając się odszedł od niebezpiecznego miejsca.

Teraz spoglądał przynajmniej wrogowi w twarz. Niezrozumiały strach, który wzbudziła w nim pieśń, przekształcił się w zwykłą zaciętość człowieka głodnego i zmęczonego.

— Pytania zadawać mogę tylko ja, — powiedział Kosicyn ponurym głosem. — Nie na swoich śmieciach siedzicie.

Zapadło milczenie.

— Tak... Ach, tak, — powiedział szyper przeciągle. — Dobrze. Znaćcie prawdę: śmieje się ten, kto jest silniejszy?

— Znam i właśnie się śmieję.

— A kim pan jest? Dowódca? — Nie. Gospodarzem? — Nie. Po prostu żołnierzem. Wszyscy my jednakowi, Robinsonowie.

— A ja uważam, że Robinsonów tu nie ma, — powiedział w zadumie Kosicyn, — tylko same lotry, a ja jestem waszym komendantem. Zrozumiano?

Z trudem odszedł od sindo, odwrócił się i dodał z goryczą:

— Nie śpiewajcie pieśni nadwołżańskich. Boję się... Ryby pozdychają.

★

Zgodny krzyk Japończyków strząsnął senność z oczu komendanta. Podnieceni „rybacy“ zebrali się na piasku koło samej wody, głośno witając białą szkunę. Radiotelegrafista, który wrzeszczał głośniejsz od innych, ściągnął żółtą kurtkę i rozmachiwał nią nad głową, chociaż szkuna i tak ujrzała ich — do statku było nie więcej niż dziesięć długości okrętowych.

Szkuna posuwała się wprost w kierunku wyspy, i Japończycy, przerywając jeden drugiemu, malowali Kosicynowi obraz bliższego odwetu. Więcej od wszystkich krzyczał bosman, którego miłość własna była najbardziej urażona przez komendanta. Podniósł się na palce i zrobił ręką ruch

wokół swej krótkiej szyi i wysunął język — „co, doczekaliście się krawatu ze sznurka?“

Szyper też uprzejmie wyjaśnił:

— To nasz... To statek cesarski. Prędko będzie mógł pan spocząć zupełnie, panie... komendancie.

— Widzę, — odpowiedział ponuro Kosicyn.

W milczeniu wyjął nagan i, zajrawszy do magazynu, powiedział zatrwożony:

— Siedem na siedmiu... w sam raz.

Z tymi słowy spojrzal jeszcze raz na statek i odwrócił się od morza.

Komendantowi nienotrzebna była lornetka. Była to słynna „Kajri-Maru“, niebieskawo-biała, bardzo długa szkuna z nadbudówkami na samej rufie, co czyniło ją podobną do okrętu-lodowni. Oficjalnie należała ona do Ministerstwa Rolnictwa, ale wykonywała różne delikatne polecenia, które można ocenić jedynie za pomocą kodeksu karnego. Wystarczyło, aby w strefie naszych wód zatrzymano jakiś okręt łowiący kraby lub parę drapieżnych szkun, gdy w przyzwolonej odległości ukazywała się „Kajri-Maru“ i rozpoczynała długie pertraktacje, pełne aluzji i niezamaskowanych pogroźek. Nieraz spotykaliśmy ją w pobliżu hydroportu, nowych stoczni, lub koło legowisk bobra morskiego, i Saczkow złoścąc się mówił, że gotów jest zrezygnować z jednego oka, żeby tylko widzieć drugim „byczka na uwięzi“. Na próżno się jednak denerwował. Oba oczy naszego motorniczego pozostawały w najzupełniejszym zdrowiu, a bezczelna „Kajri-Maru“ trzeci rok włóczyła się wzdłuż wybrzeża Kamczatki, porozumiewając się po nocach z fabrykami dzierżawców.

Był to koniec. Kosicyn zawrócił i poszedł wzdłuż brzegu, starając się określić miejsce, do którego podejdzie szalupa z desantem.

W ślad za Kosicynem szli „rybacy“. Znużono im się czekać, kiedy komendant sam się zwił. Zjawienie się „Kajri-Maru“ i podjudzanie szwpra wzmocniło w Japończykach decyzję zgładzenia Kosicyna, jeszcze zanim szkuna wyśle desant.

Gdyby na miejscu komendanta był Saczkow albo Gutorow, koniec nastąpiłby znacznie wcześniej: trudno jest oszczędzać naboju i własnej głowy, kiedy palec aż się przylenia do cyngla. Lecz Kosicyn był zbyt powolny, aby wyprzedzić mające nastąpić wydarzenia.

Przyspieszył kroku, lecz „rybacy“ również poszli szybciej. Uparci i zwinni, szli w milczeniu. Słychać było tylko skrzypienie żwiru pod nogami i krzyki mew, towarzyszących ludziom.

W milczeniu przedostali się przez stopy trzeszczących galezi, przeleźli przez kunę kamieni i, zszedłszy wraz z Kosicynem ku morzu, poszli wzdłuż wybrzeża ubitym wilgotnym piaskiem.

Odwrócił się i powiedział zmęczonym głosem:

— Hej, anata! Nie potrzebuję przewodników.

Szyper wciągnął ze świstem powietrze i odpowiedział uprzejmie:

— Pożegnalny spacer, panie komendancie!

Poszli dalej. Był to dziwny spacer. Na przedzie — rosły, nieco zgarbiony marynarz, z twarzą ponurą i senną, za nim — siedmiu zuchwałych, rozwścieczonych „rybaków“ w strojach z granatowej daby i pstrych koszulkach. Kiedy szedł komendant — szli „rybacy“, kiedy komendant zatrzymywał się — zatrzymywali się również Japończycy.

W taki sposób obeszli wyspę i wyszli na północno-zachodni brzeg — jedyne wygodne do lądowania miejsce. Małeńka zatoczka, którą straż pograniczna nazwała później zatoką Kosicyna, przybierała tu kształt podkowy z wysoko podniesionymi brzegami, które wspaniale osłaniają wodę od wiatru.

Tutaj Kosicyn ujrzał przed sobą dwa długie cienie. Radiotelegrafista i bosman wy-

przedzili go, i stali na drodze komendanta. Inni obeszli z lewej strony i wszyscy razem tworzyli worek, otwarty od strony morza.

Szyper krzyknął coś po swojemu, krótko.

Tym razem Kosicyn zrozumiał od razu: śmierć będzie męcząca. Radiotelegrafista trzymał w ręku klucz mutrowy, szyper rozmachiwał lewarem, reszta trzymała w pogotowiu galezie i kamienie.

Japończycy nacierali półkolem. Poza nimi na nagim szczycie tlił się jeszcze ogień. Dym stał niczym drzewo o grubym pniu, którego szeroka korona rzuciła na piasek cień.

Strzelać z bliskiej odległości było niewygodnie. Komendant cofnął się do wody i podniósł nagan. Dziwna rzecz — Kosicyn poczuł ulgę. Napiecie, niepokój, które nie opuszczały go przez trzy dni, znikły. Nie był nawet senny...

Stał mocno na nogach i wszystko wyraźnie widział: w Japończykach walczyły ze sobą strach i wściekłość. Bosman szedł, nasrożony, patrząc w wodę. Szyper zamknął oczy. Radiotelegrafista posuwał się bokiem. Byli w strachu dlatego, że prawo wyboru należało do komendanta. Zanim rozlegnie się pierwszy wystrzał — był on silniejszy od każdego z oddzielna i od wszystkich razem... a jednak szli.

Siedem dla siedmiu... No, cóż!

— Czego się kulisz? — krzyknął bosmanowi. — Patrz wprost! Patrz mi w oczy!

Stał mocniej na śliskich kamieniach i wystrzelił do pierwszego. Bosman upadł. Pozostali szarpnęli się naprzód. Dwa kamienie jednocześnie ugodziły komendanta w pierś i łokieć, trafiając dokładnie do celu.

— A no! Kto jeszcze!

Celując do sindo, oczekiwał uderzenia, skoku.

Lecz „rybacy“ zupełnie niespodzianie znieruchomieli. Tylko szyper, poszarzały z wściekłości i strachu, cały skulony, z zaciśniętymi powiekami wciąż jeszcze posuwał się dalej.

Na morzu wyla syrena.

Wyciągnąwszy szyję „rybacy“ patrzyli poprzez głowę komendanta na szkunę, i twarze ich z każdą sekundą stawały się bardziej ponure. Ktoś rzucił kamień do wody. „Sa-a“ — powiedział radiotelegrafista z niepokojem. Sindo ostrożnie otworzył jedno oko, zasyczał i rozwał pięści.

Kosicyn nie mógł się odwrócić: „rybacy“ byli w dwóch krokach od niego. Patrzył na Japończyków, starając się zrozumieć, co się stało na skunie, i rozumiał jedynie jedno: nie wolno tracić czasu.

Poprawił czapkę marynarską, opuścił nagan i wyszedł z wody wprost na Japończyków.

Radiotelegrafista zaczął się pierwszy cofać, za nim inni. „Rybacy“ zaczęli się oddalać od morza coraz szybciej. Wreszcie pobiegli.

Na brzegu komendant obejrzał się. — „Kajri-Maru“ szła konwojowana przez kuter pograniczny, zasłonięty przedtem wysoką burzą. Teraz powoli szkuna wykrywała się, odsłaniając małeńki szary kuter, zieloną flagę i marynarzy, skaczących już do szalupy.

Wyskoczywszy na brzeg, rzuciliśmy się na spotkanie Kosicynowi.

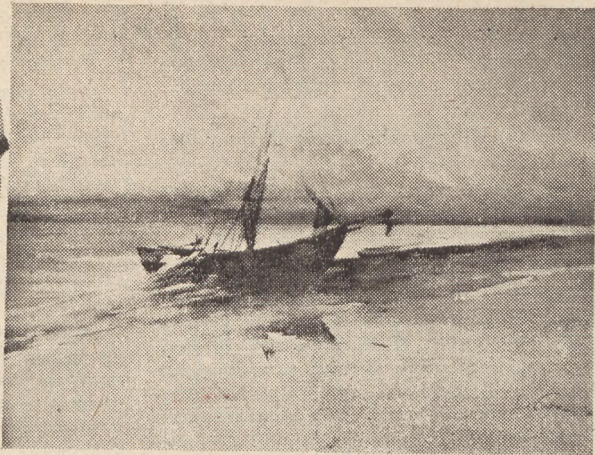
Widzieliśmy, jak rozpostarł ręce, rozkazuując Japończykom, by się ustawili w szeregu, jak przestawiał małeńkiego szwpra na lewe skrzydło. Potem Kosicyn cofnął się o trzy kroki, krytycznie obejrzał „rybaków“ i, dawszy komendę „baczność“, skierował się ku szalupie.

Zapiąwszy kitel na wszystkie guziki, szedł nam na spotkanie powolnym krokiem — wychudły, zarośnięty miedzianą szczeciną.

Oczy komendanta były zamknięte. Idąc — spał.

KONIEC

SERGIUSZ DIKOWSKI



MALARSTWO MORSKIE MARIANA MOKWY

Powszechnie utarła się opinia, że morze jest doskonałym tematem w twórczości nie tylko literackiej, ale również, a może nawet przede wszystkim, w twórczości malarskiej. Trudno jest zaprzeczyć temu przekonaniu, zwłaszcza jeśli się miało możliwość zawarcia bliższej znajomości z tym ruchliwym, pełnym niespokojnego piękna żywiołem. Ale ta właśnie niestalość kolorytu, ta żywotność i zmienną stanowi jedną z zasadniczych trudności w wiernym odtwarzaniu istoty morza. Łatwo jest bowiem w takim wypadku posunąć się do przesady i malarskiego przeszarżowania w ujmowaniu tematu. Dlatego też trzeba morze nie tylko widzieć, ale poznać je do głębi wczuć się w jego nastrój, podobnie, jak literat wczuwa się w nastrój bohatera swej powieści, pragnąc być jak najbliżej prawdy psychologicznej.

Artysta, oglądający przyrodę oczami swego temperamentu, tak ściśle zespala rzeczywistość ze światem przeżyć wewnętrznych, że obrazem odtwarzanych przez siebie zjawisk nadaje urzekające, a niepoznawalne w swej istocie piękno.

Wyraz tej prawdy daje twórczość artystyczna Mariana Mokwy. Jego malarstwo, opierające się prawie wyłącznie na tematyce morskiej, jest zjawiskiem niepowtarzalnym. Nigdy jeszcze polska plastyka marynistyczna, tworząca zaledwie zrzęby swej historii, nie miała tylu wspaniałych pozycji malarskich, jak w dobie ostatniej. Dlatego też z całą stanowczością można stwierdzić, że polskie morze znalazło swego piewę-malarza, który je zrozumiał, wgryzł się w tajniki jego żywiołu, i majestat jego potęgi wyczarował w swych obrazach. Mokwa, dzięki niedoścignionym umiejętnościom technicznym, potrafi w dziełach swoich utrwalić wszystkie wartości treściowe, jakie malarzowi dostarcza morze.

Obrazy Mokwy nie są widoczkami, ogladanymi tylko z plaży, lub podczas przygodnej przejażdżki po zatoce. Jego prace malarskie są prawdziwym przeżyciem artystycznym człowieka, obcującego z morskością w ciągu całego swego życia i znającego pracę ludzi morza.

Bo morze — to nie tylko tajemna harmonia żywiołu, ogrom surowej przestrzeni, bezlitosna czelusz głębin. Morze — to przede wszystkim olbrzymi warsztat ludzi pracy, którym morze to służy. Stąd też wynika i nowy kierunek zainteresowań Mariana Mokwy, który coraz częściej gości z paletą na terenach stoczni, portów i przystani rybackich, wylawiając żywe, pełne wyrazu tematy nie tylko z samej romantyki morskiej, ale właśnie z dziedziny ludzkich osiągnięć.

Mokwa, — kochający nade wszystko nasze morze, czuje najlepiej, że niewdzięczny ten

żywioł, dać potrafi obcującym z nim ludziom dużo dobrodziejstw, jak: hart ducha, pewność siebie, wytrwałość i tężyznę fizyczną, ale w skali społecznej i państwowej wzmacnia dobrobyt i potęgę. Dlatego wiara ta przemawia z jego obrazów głosem przekonującym, szczerym i pełnym optymizmu.

Ideę dobrej propagandy morza podporządkował Mokwa kompozycję, koloryt i wspaniałą swą technikę malarską. Każdy jego obraz powstaje z wewnętrznego nakazu służenia tej idei, z rodzącej się wciąż potrzeby wypowiedzi plastycznej, zrozumiałej zarówno dla obcych, jak i przyszłych pracowników morza: robotników, rybaków, marynarzy i nawigatorów.

Sztuka Mokwy łączy ludzi ze światem, realnym. Artysta przedstawia rzeczywistość prawdziwą, nieklamana, zbliżając ją do odbiorcy w świetle jak najbardziej korzystnym, pociągającym. Morze i potężny trud ludzi, pracujących na morzu z pożytkiem nie tylko dla siebie, lecz dla dobra społeczeństwa swego kraju — to motyw przewodni malarstwa Mokwy. Morze w jego obrazach to nie fantastyczna wizja, ani eksperyment artystyczny, to nie kapryśna zabawa w żeglarzy, ani gloryfikacja awanturniczych przygód i wyczynów morskich tram-

pów, malarstwo morskie Mokwy to olbrzymia symfonia tajników potężnego żywiołu, dynamika wielkiej fali, to apoteoza szarych dni pracy rybaka, to wreszcie bogactwo artystycznych wzruszeń, zarówno dla znawcy, jak i dla laika.

— Mokwa? Cóż nam mówi to nazwisko?

— Prof. Marian Mokwa, syn Ziemi Kaszubskiej, znany działacz niepodległościowy z okresu niewoli pruskiej — to dziś już starszy, około 60-letni, zawsze zapracowany artysta-malarz. Całe swoje życie, za wyjątkiem okresu swych studiów, spędził nad morzem, z którym żył się od czasu licznych swoich podróży po różnych morzach świata. Z rozmów z mistrzem można łatwo wywnioskować, że zna on naturę morza, że poznał historię żeglugi i dzieje naszej floty, że z uwagą śledził pracę ludzi morza, orientuje się w budownictwie okrętowym, zna anatomię statku i fali, interesuje się rybołówstwem. Mokwa z uznaniem wyraża się o pracy naszych rybaków morskich i daje temu wyraz w swoich dziełach.

W pracowni Mariana Mokwy roi się od płócien i akwael, najnowszych obrazów morza. Wiatr morski zasusza na nich farbę — przez okno widać morze...

EDWARD ORLAND



Zdawałoby się, iż nieodłącznym tłem każdej tragedii na morzu, powinna być jedna z tych ciemnych, sztormowych nocy, w czasie której fale z kosokotem przelewają się przez pokład, pienistymi grzywami uderzają o burty kołyszącego się szalonym łukiem statku, a zaalarmowana załoga tkwi na swych posterunkach, lada moment oczekując tragicznej chwili.

Niestety, tych „elementów dekoracyjnych” w żaden sposób nie dałoby się dopasować do tragedii, o której będzie mowa poniżej. Przeciwnie: rano dnia 1 października 48 r. należał do jednych z tych darowanych dni jesieni, w których słońce, jak gdyby pragnąc utrwalić pamięć o sobie, szczerze rozsiewało swe przybladłe i osłabione letnim wysiłkiem promienie. Wiał niezbyt mocny wiatr, a niewysoka fala nieznacznie kołysała statkiem, który korzystając z dobrych warunków atmosferycznych mógł swobodnie rozwijać szybkość 13 węzłów. Wszystko wydawało się w jak najlepszym porządku. Maszyny pracowały na pełnych obrotach, część załogi pełniła służbę, drudzy odpoczywali po nocnej wachcie, z kabin pasażerskich dochodziły odgłosy rozmów i wesołe okrzyki bawiących się dzieci, którym nieco znudziły się już spacerować po pokładzie.

Ta monotonia i jednostajność wpływała uspokajająco, a nawet chwilami wytwarzała nastrój nudy i osamotnienia. Dobrze jest w takiej chwili porozmawiać z kimś, kto na tym pustkowiu wniósłby nieco ożywienia i przerwał na chwilę okres monotonii.

Radiooficer s/s „Lecha”, J. Mroczkiewicz włączył odbiornik i po chwili usłyszał sygnały wywoławcze s/s „Narocz”, który znajdował się blisko 100 mil na zachód na kontrkursie. Krótka rozmowa z niewidzianymi kolegami, spotkanymi na obcych wodach, stała się jedynym urozmaicheniem w tej ciszy, przerywanej miarowym stukotem pracujących normalnie maszyn.

Radiooficer z „Naroczy” prawdopodobnie nawet nie przypuszczał, że odebrana przed chwilą depecha była ostatnią depeszą, nadaną z „Lecha”.

Statek płynął tymczasem po wyznaczonym kursie. Z pomostu nawigacyjnego, na którym pełnił służbę II oficer, widać było dziób „Lecha” lekko unoszący się i opadający pod naporem fali. Opodał, cicho przesunęła się, tańcząc na wodzie, boja nr 14. Była dokładnie godzina 13.42. Wskazówki zegara zwolna przesunęły się, zbliżając moment tragedii.

W tej chwili z pewnością ani pierwszemu oficerowi — Kowalskiemu, ani st. marynarzowi Szulcowi, ani palaczowi Zielińskiemu nie przyszło nawet na myśl, że tuż obok czai się niebezpieczeństwo, grożące każdej chwili zagładą. Fale jak zwykle z chłustem rozpryskiwały się o burty statku, a za rufą pieniała się rozbijana śrubą białozielona woda. Nawet stado białych mew, jak zawsze z piskiem spadało na wodę, niosąc w dziobach nieostrożne i lekkomyślne rybki.

O godzinie 14.16 uśpiony przez lata mechanizm zbudził się na dźwięk zbliżającej się ofiary. Kiedy tylny maszt „Lecha” znalazł się na wysokości ukrytej w głębi wody miny rozległ się potężny huk i olbrzymia siła wstrząsnęła statkiem, który gwałtownie zadrżał, jak gdyby w niewypowiedzianym bólu uniósł swój dziób do góry, przechylił się w prawo i z rezygnacją, wolno począc opadać rufą w dół.

Statek, uwolniwszy się od władzy ludzi pozostawił ich na łasce żywiołu. Zaalarmowana wybuchem załoga... zresztą oddajemy głos samej załodze — jej bezpośrednie wypowiedzi z pewnością wierniej opiszą przebieg dalszych wydarzeń. Głos ma:

KPT. STARBELLA: „Skoro tylko statek przechylił się na prawą burtę, zarządziłem natychmiast

alarm szalupowy, pasażerom zaś nałożono pasy ratunkowe. Muszę podkreślić, że zachowali oni całkowity spokój i opanowanie. Trzy szalupy zostały spuszczone w ciągu 15 minut. W międzyczasie zameldowano mi, że woda dostaje się iluminatorami — statek pogrążał się rufą. Kiedy pokład rufowy wchodził do wody, opuściłem statek o godzinie 14.40.

O godzinie 15.00 zostaliśmy zabrani przez trawlerzy rybackie. Rufa „Lecha” była już wówczas całkowicie pod wodą, której poziom sięgał połowy komina. Luk I i II znajdowały się jeszcze na powierzchni, statek był pochylony o 15 stopni na lewo.



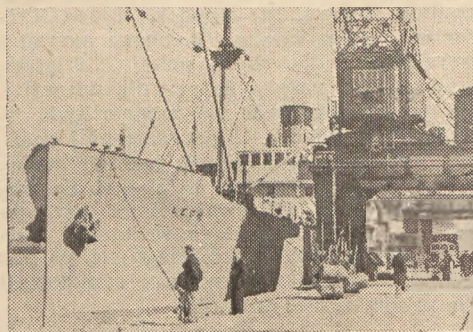
TRAGEDIA POD GJÖDSER

Dopłynęliśmy trawlerami do portu Gjödsar na wyspie Falster w Danii, gdzie wylądowaliśmy o godzinie 20.00.

Ponieważ w chwili eksplozji radiostacja na s/s „Lech” została uszkodzona, pierwszą depechę o wypadku nadaliśmy dopiero z Gjödsar.

Sądzę, że była to mina akustyczna, gdyż wybuch nastąpił w okolicy rufy, tj. w miejscu gdzie jest największa wibracja. To byłoby wszystko. Oczywiście, gdybym był pisarzem, prawdopodobnie opisałbym to z bardziej barwnymi szczegółami...”

I OFICER — KOWALSKI: „Odpoczywałem właśnie po nocnej wachcie, kiedy nagły wstrząs zrzucił mnie z koł na podłogę. Wybiegłem na pokład i zobaczyłem jak od strony rufy biegną ludzie, mając poranione twarze. Oczywiście natychmiast po wybuchu zorientowałem się, że weszliśmy na minę (był to już trzeci statek, który zatonął pode mną — w czasie wojny podobny los spotkał holenderskie statki, na których pływałem: „Barendrecht” oraz „Staat Vliardingen”). Niech nikt jednak nie myśli, że dwukrotna tego rodzaju przygoda może uodpornić do tego stopnia, że następny wypadek przestaje być czymś groźnym. Tym razem sytuacja była o tyle „przyjemniejsza”, że zdawaliśmy sobie sprawę, iż w ślad za eksplozją nie posypią się na nasze głowy pociski artylerii nieprzyjacielskiej, ani też nie nastąpi bombardowanie, co było nieodłącznym uzupełnieniem podobnych „atrakcji” w czasie wojny.



W chwili, gdy znalazłem się na pokładzie, „Lech” osiadł już rufą w wodę. Zająłem się akcją ratunkową. Na pierwszy ogień poszli pasażerowie, a więc dzieci (było ich troje w wieku 2, 7 i 14 lat), potem kobiety, mężczyźni, no i załoga szalupy. Kiedy stwierdziłem, że dwie łódzie odplynęły już, i że na statku nie ma już prawdopodobnie nikogo, pobiegłem do swej kabiny pragnąc jeszcze coś niecoś uratować. I uratowałem — wie pan co? — okólniki, zarządzenia i cegiełki na budowę Wspólnego Domu (jeśli to pana interesuje, to w pierwszym miesiącu 31 ludzi naszej załogi wpłaciło na ten cel 85 000 złotych). Na uratowanie innych rzeczy nie było czasu.

Załoga szalupy, która na mnie oczekiwała zaczynała się denerwować, gdyż łódź, kołysana na falach, uderzała o burłę tonącego statku, grożąc rozbitiem się. Wróciłem i odplynęliśmy na 50 metrów. Kazałem przestać wlosłować: pa-trzyliśmy na ostatnie chwile „Lecha”. Co to był za statek! Wstydzę się, i niech pan o tym nie pisze, ale mówię panu to tylko tak, prywatnie, że lzy miałem w oczach. Jak gdybyśmy tracił kogoś najbliższego. W tych ostatnich chwilach „Lech” wyrabiał takie „cuda”, że trudno jest właściwie w nie uwierzyć. Tonąc, czynił to tak, jak gdyby chciał załodzić uratunek. Pochylił się początkowo w prawo, co ułatwiło nam spuszczenie szalupy z prawej burty, kiedy zaś przechylił już tak wielki, że zdawało się, iż za chwilę statek przynaglicie łódź—„Lech” nagle wyprostował się i począł przechylać się na lewo co z kolei ułatwiło nam spuszczenie szalupy z drugiej burty. W tym czasie rufa była już całkowicie pod wodą.

Na „Lechu” pływałem jeszcze w czasie wojny, toteż moment jego zatonięcia był chwilą, w której straciłem najwspanialszego przyjaciela...

INTENDENT SZCZYSZEK: „W tym czasie pracowałem w swej kabine. Poczułem silny wstrząs, który z krzesła wyrzucił mnie na kolę. Przewody elektryczne pękły i koka zaczęła się palić. Zrozumiałem, że chwila jest niebezpieczna i przypomniałem sobie o pasażerach. Należało ich uspokoić, aby uniknąć ewentualnej paniki, która mogła zaszkodzić w normalnym przebiegu akcji ratunkowej. Wspólnie z p. Dumstem udaliśmy się do pasażerów, zamknęliśmy ich w kabinach, tłumacząc, że mają jeszcze parę godzin czasu, i że nie ma powodu do niepokoju. (Mam nadzieję, że wybaczyli mi później to drobne kłamstwo). Kiedy szalupy zostały przygotowane wprowadziliśmy pasażerów na pokład, po czym każdy z nich spokojnie zajął miejsce. Resztę historii pan chyba już zna...”

ST. MARYNARZ SZULC: „W czasie wojny pływałem na ORP „Wicher”, a potem we flocie handlowej: — „Lublin” i „Bałtyk” — zresztą blisko 70 proc. załogi „Lecha” pływało już w czasie wojny — może to właśnie dlatego obeszło się bez ofiar, paniki i niepokoju. Cóż ja o sobie mógłbym powiedzieć — chyba to tylko, że w czasie spuszczenia szalupy omal nie wypadłem za burtę — ale to nieciekawe — prawda? Warto natomiast wspomnieć o naszym II mechaniku BARCHAMOWICZU. Gdyby nie on i palacze służbowi — wylecielibyśmy wszyscy w powietrze. Znajdował się on wówczas w maszynowni. Kiedy podłoga kotłowni zawallła się i para zaczęła buchać, zetknięcie się chłodnej wody z rozgrzаныmi kotłami groziło eksplozją, a wówczas z pewnością powiększyłbyśmy grono miłych aniołków. Wszyscy ci, z kotłowni mogli uciec, nie troszcząc się o resztę, a jednak nie uczynili tego. A niech pan weźmie pod uwagę, że już w pierwszej chwili prąd „nawalił” i zawory bezpieczeństwa otwierano po omacku... Nie, to musi pan stanowczo podkreślić, jeśli pan oczywiście chce wszystko napisać, tak jak było naprawdę...”

JÓZEF BARTCZAK

TRUMAN PONOWNIE PREZYDENTEM USA.

W dniu 2 listopada dotychczasowy prezydent USA Truman, kandydat tzw. partii demokratycznej, został ponownie wybrany prezydentem, bijąc swego najpoważniejszego rywala, republikanina Dewey'a o przeszło 2 miliony głosów.

Wynik wyborów był niewątpliwie niespodzianką, gdyż ogólnie liczone się ze zwycięstwem Dewey'a, którego popierały najpotężniejsze koncerny amerykańskie. Okazało się jednak, że ściśle związki Dewey'a z Wall-Street, o czym prasa amerykańska szeroko się rozpisywała nie tylko nie sprzyjały wzmocnieniu partii republikańskiej, lecz wręcz przeciwnie — osłabiły jej szanse wyborcze. Czym wyjaśnić fakt, że mimo poparcia ze strony 70% ogólnej ilości gazet wychodzących w USA (15% za Trumanem), mimo olbrzymich funduszy rzuconych przez finansistów amerykańskich na agitację przedwyborczą dla poparcia Dewey'a — przegrał on wybory.

Dewey przegrał, ponieważ poszedł do wyborów z najbardziej reakcyjnym i awanturniczym programem, z niezamaskowanymi, cynicznymi hasłami polityki brutalnej siły, zaborczości, wojny. Natomiast partia „demokratyczna” Trumana przyjęła inną taktykę — występowała ona na zgromadzeniach przedwyborczych w roli przeciwniczki Wall-Street. Przywódcy partii demokratycznej bez ceremonii szafowali hasłami partii postępowej Wallace'a. Truman znalazł leniwość Dewey'a nastroje narodu amerykańskiego i dlatego poszedł do wyborów jako rzekomy przeciwnik nadmiernych zysków kapitału, obrońca interesów człowieka pracy, jako rzekomy kontynuator polityki Roosevelta.

Przywódcy partii demokratycznej zdali sobie sprawę, że program Wallace'a w sprawie współpracy międzynarodowej znajduje głęboki oddźwięk w narodzie amerykańskim i dlatego wystąpili oni w okresie kampanii przedwyborczej z zapowiedzią zmniejszenia międzynarodowego napięcia. Co więcej, przywódcy „demokratów” ogłosili nawet plan skierowania do Moskwy przewodniczącego Sądu Najwyższego USA, Vinsona, dla przeprowa-

dzenia bezpośrednich rozmów z rządem radzieckim.

Swą agitacją przedwyborczą, Dewey, który podkreślał cynicznie i brutalnie swoje kontakty z Wall-Street i agresywny plan polityki zagranicznej, pomagał w istocie rzeczy partii „demokratycznej”. Wielu wyborców oddało bowiem swe głosy nie tyle na Trumana, ile przede wszystkim przeciwko Dewey'owi.

Wynik wyborów jest wyrazem dążeń wyborców amerykańskich do przeciwstawienia się kłocie z Wall-Street, nie ukrywającej swego reakcyjnego i agresywnego charakteru.

Ilość głosów które padły na partię postępową nie odzwierciedla jej rzeczywistej siły. Warstwy ludności, wśród których partia postępową rozwijała swą działalność, nie mogły brać pełnego udziału w wyborach wskutek rozmaitych ograniczeń. W wielu stanach Wallace i Taylor nie zostali dopuszczeni do udziału w kampanii wyborczej. Znaczna ilość wyborców — sympatyków partii postępowej dążąc do klęski republikanów, oddawała swe głosy partii „demokratycznej”, a nie partii postępowej.

Tworzenie nowej partii napotyka na tysiące różnych przeszkód. Partia postępową, jest partią młodą, nie posiada jeszcze odpowiedniego aparatu organizacyjnego ani organów prasowych. Wynik wyborów wskazuje mimo wszystko, że staje się ona poważnym czynnikiem w życiu politycznym Stanów Zjednoczonych.

Wyniki wyborów amerykańskich świadczą o tym, że agresywny program monopolistów amerykańskich nie znajduje poparcia narodu amerykańskiego. Masy wyborców amerykańskich w dużej mierze potraktowały poważnie wszystkie zobowiązania Trumana. I dlatego dzisiaj postępowe czynniki amerykańskie stwierdzają, że ciężar walki politycznej przenosi się na domaganie się od prezydenta Trumana, aby zrealizował to, co kandydat Truman przyrzekał wyborcom w czasie swoich 300 bez mała przemówień przedwyborczych.

M A R I A N W A D E C K I

CHINY WALCZA

(dok. ze str. 13)

szym ciągu ponosić, należą do gatunku klęsk, po których nie można się podnieść, po których trzeba wcześniej, czy później kapitulować. Nic nie zdoła powstrzymać naporu chińskich wojsk ludowych, niosących całemu narodowi wolność i demokrację, pokój i zjednoczenie, dobrobyt i niezależność.

Wiedzą o tym wszystkich obserwatorzy zachodni i dlatego nawet najbardziej buńczuczni wśród nich i najbardziej zatwardziali obrońcy kapitału monopolistycznego nie dają Czang-Kai-Szekowi więcej niż rok życia.

Co oznacza klęska reżimu kuomintangowskiego i zwycięstwo rządu demokratyczno-ludowego?

Jest to wielką klęską nie tylko dla reakcji chińskiej, ale również dla jej opiekunów, imperialistów amerykańskich i w dalszej konsekwencji, dla całego obozu imperialistycznego, antydemokratycznego, obozu podżegaczy wojennych. Strata Chin oznacza dla imperialistów amerykańskich przede wszystkim utratę olbrzymiego rynku zbytu, który dotychczas dzięki antyludowej polityce Czang-Kai-Szeka i klki kuomintangowskiej był bez skrupułów eksploatowany przez panów z Wall-Street. Imperialiści amerykańscy tracą w Chinach

olbrzymi rezerwuwar 400 milionów taniej siły roboczej i potężną bazę gospodarczą i strategiczną, która dotychczas była kulą ciężką wyciągniętą w kierunku Związku Radzieckiego. Imperialiści amerykańscy w dużym stopniu również brytyjsey, tracą w Chinach owoce swoich inwestycji, które były przez długie lata narzędziem haniebnego wyzysku chińskich mas ludowych.

Niezależnie od tego stanowią Chiny Ludowe poważne niebezpieczeństwo dla panowania imperialistów w całej Azji.

Podżegacze wojenni zdają sobie dokładnie sprawę, że upadek Czang-Kai-Szeka oznacza klęskę dla obozu agresji i zwycięstwo dla obozu pokoju. Dlatego przypuszczają należy, że uczynią wszystko, by ten upadek, jeśli nie uniemożliwić, w co nikt nie wierzy, to przynajmniej opóźnić. Dotychczasowe jednak postępy wojsk ludowych są dowodem, że one, a nie imperialiści będą dyktować tempo ostatecznej klęski dyktatorskiego reżimu w Chinach. Imperialiści przekonają się po raz któryś, że ani czołgami, ani samolotami nie można zdusić wolności.

S P E C T A T O R

POŚWISTOWI - podzwonne ŻEGLARZOM - przestroga

Wstrząsająca i tragiczna historia piętnastu godzin, w ciągu których zginęły beżradnie cztery istnienia ludzkie, stanowiące załogę jachtu „Poświst”, zasługuje na baczność uwagę. Nie od strony „Sądu Admiralskiego”, czy dochodzenia prokuratorskiego, ale od strony merytorycznej — genezy wypadku. Na morzu toną statki z tych czy innych przyczyn i giną ludzie. Z przyczyn wyciągamy wnioski na przyszłość, usprawiedliwiające wypadek lub potępiające kapitana, jeżeli walki z żywiołem nie podjął, lub nie prowadził do końca. W wypadku z „Poświstem” musimy zanalizować przyczyny, aby wyciągnąć wnioski.

Katastrofa „Poświstu” nie przynosi splendoru żeglarstwu, a przebieg jej jest zaprzeczeniem walki z żywiołem. Aby nie służył za przykład niedorozwoju polskiego jachtingu należy naświetlić go wszechstronnie.

✱

Żeglarstwo jest nie tylko sportem. Jest walką z elementami przyrody, sztuką walki, szkołą charakterów. W szkolenie jachtmena nie odbiega od szkolenia żeglarza-zawodowca. W jachtingu, jak w żeglarstwie zawodowym, powierza się komendantowi jednostki pływającej kosztowny sprzęt i jeszcze cenniejsze — życie załogi. Do tak wielkiej odpowiedzialności trzeba dorastać w miarę praktyki morskiej, lat pływania i stage'u.

Opierając się na tym rozumowaniu przejdźmy do analizy przyczyn awarii i katastrofy.

✱

Na wybrzeżu istnieje ośrodek wychowania i wyszkolenia morskiego, prowadzony przez Akademicki Związek Morski. Nosi nazwę „Centrum Wyszukolenia Żeglarskiego AZM-u”. Należy przypuszczać, że kryteria, które uzasadniały tę nazwę obowiązują. Ośrodek musi mieć wszystko na poziomie, co potrzebne jest do szkolenia: sprzęt, tabor, takielunek, flotyllę, a przede wszystkim — materiał ludzki, a więc instruktorów żeglarstwa i wykwalifikowane kierownictwo.

Należy sądzić, że w ośrodku tym obowiązują przepisy władz morskich: Głównego Urzędu Morskiego, Polskiego Związku Żeglarskiego, że obowiązują regulaminy szkolenia, stopnie, że statki używane do szkolenia odpowiadają przepisom Lloyd'u, posiadają certyfikat bezpieczeństwa wydany przez GUM i certyfikat jachtu wystawiony przez PZZ.

Z przykrością stwierdzamy, że jachting polski nie podporządkował się dotąd zarządzaniu władzy na morzu, to jest Głównemu Urzędowi Morskiemu pod względem przeglądu i posiadania certyfikatów bezpieczeństwa.

Jacht „Poświst” nie stanowił wyjątku. Jak inne statki sportowe, unikał GUM-u.

„Poświst” przeszedł powierzchowny remont, prowadzony sposobem gospodarczym, polegającym raczej na „maquillage'u”, niż na istotnym remoncie. Nie był w suchym doku dla zbadania dna i kilu. Cóż wobec tego można wiedzieć o jego balaście lub bolcach fałszyklu?

I w tym wypadku jacht „Poświst” nie stanowił wyjątku. Większość jednostek sportowych nie widuje stoczni, nie zna suchego doku, ani przeglądu od strony dna.

✱

Jacht szkolny chodzi na pływania ćwiczebne. Kierownik wyszkolenia zezwala na wyjście, decyduje o obsadzie, wyznacza trasę, daje zadanie, określa czas pływania.

Choć może to brzmieć śmiesznie w odniesieniu do szkolenia morskiego, elewi pływają po „poligonie” wodnym, pod okiem kierownika ośrodka, mają na pokładzie instruktora żeglarstwa, który koryguje stażystów, opiniuje ich pływanie. Tak idealnie i teoretycznie wygląda pływanie w „Centrum Wychowania Morskiego”.

Jacht „Poświst” wyszedł na pływanie pod komendą sternika morskiego, mając na pokładzie cztery osoby załogi, posiadające stopnie żeglarzy morskich.

Regulamin PZZ-u — mówi wprawdzie, że jacht prowadzi kapitan, a sternik pełni funkcję oficera pokładowego. Ale sternicy muszą mieć stage. Trzeba

im umożliwić samodzielne pływanie. Sternik może więc samodzielnie prowadzić jacht w zakresie szkolenia.

Wypuszczając na samodzielne pływanie stażystę w stopniu sternika, nie przydzielając instruktora żeglarskiego, bierze kierownik ośrodka odpowiedzialność za rejs. Musi mieć w pogotowiu możliwości okazania pomocy stażystcie.

*

Jacht „Poświsł” wyszedł na morze pod koniec dnia z zadaniem dojścia do boi zwrotnej i powrotu do przystani wyjściowej.

Jacht nie wrócił. Czy kierownik Wyszkozenia troszczył się o los jachtu i załogi?

Stan morza w tym czasie 2-3 (według skali Douglasa) wykazywał idealne warunki ćwiczenia. Umiarkowana fala, siła wiatru, odpowiadająca 3 w skali Beauforta, oznacza wiatr łagodny. Moment walki z żywiołem nie istniał. Kierunek wiatru pozwalał na powrót do portu bez lawirowania, beidewindem. Wszystko działało uspakajająco.

Tymczasem zaszło coś nieoczekiwanego. Jacht przechylił się gwałtownie na zawietrzną i w ciągu paru sekund leżał na fali. Przechył pozwał na oglądnięcie kadłuba. Stwierdzono, że dolna część fałszyku, zawierająca balast, oderwała się od dna.

W tym momencie na statku zabrakło dowódcy. Sternik nie zdał egzaminu. Przypłacił to życiem własnym i załogi.

*

Żeglarzowi od dzieciństwa wpaja się zasada, że statku opuszczać nie wolno, że należy czynić wszystkie próby ratowania go. Żeglarz śródlądowy musi wywrócony jacht postawić, wodę wybrać i płynąć dalej. Wywrócenie jachtu na wodach śródlądowych nie jest klęską. Często nie jest nawet awarią. Jest tylko przygodą.

Jacht pełnomorski ma inne właściwości. Ale może płynąć bez kilu. Pływamy po zatoce nawet na jolkach śródlądowych, mieczowych.

„Poświsł” położył się na fali na zawietrzną. Gniotł go ciężar masztu i żagla. Należało więc przede wszystkim zrzucić maszt, zdjąć żagle.

Na jachcie może braknąć rakiet sygnałowych, świetlnych, ale muszą być zapalki. Można wzniesić ogień. Wypadek zdarzył się o zmroku. Statek był na szlaku uczęszczanym. Załoga obserwowała przechodzące w oddali statki. Ogień na morzu nie wróży nic dobrego. Ktoś zainteresowałby się nim i przyszedł z pomocą.

*

Komendant jachtu „Poświsł” nie próbował ratować statku. Załoga wspólnie z nim skłoniła coś w rodzaju tratwy, z postanowieniem opuszczenia statku. Wysportowana załoga, dobrze pływająca, ma-

jąca koło ratunkowe i kamizelki, może iść wpław.

Co było przyczyną opuszczenia jachtu? Lęk przed zdryfowaniem na pełne morze, oddaleniem od toru wodnego, uczęszczanego przez statki? Wiara w umiejętności pływackie zaważyła na szali decyzji.

Cynicy twierdzą, że pływanie przedłuża agonię. Dawniej żaden szanujący się „wilk morski” nie pływał, ale trzymał się swej „łajby” w najgorszej sytuacji. Gdyby załoga „Poświsłu” nie umiała pływać, uratowałyby się, pozostając na statku.

Tratwa nie dopisała. Stała się balastem. Załoga rozstała się z nią, płynąc do brzegu o własnych siłach. Siły te zawiodły. Odpadają kolejno członkowie załogi wraz z komendantem i giną w czeluściach wód z wyczerpania, wycieńczenia, senności, zimna. Przeżywa to jeden człowiek, aby zdać relację z wypadku. Po piętnastu godzinach pływania znaleziono go na brzegu zatoki.

Awaria statku skończyła się klęską załogi.

Jacht dryfował spokojnie ku brzegom. W pobliżu Mierzei Wiślanej, fala wyrzuciła go na brzeg.

*

Czy mamy szukać winnych?

Nie wiemy nikogo z żywych. Winowajca poniosł śmierć i pociągnął w czeluście wód załogę.

Oberwanie fałszyku na pełnym morzu należy do wypadków niezwykle rzadkich. Świadczy o zaniedbaniu sprzętu. Bolce ulegają korozji. Ale proces ten trwa długo.

Jacht płynął po głębiny. Nie było przyczyny zewnętrznej oberwania balastu. Nie było walki, ani gwałtownych manewrów. Balast zewnętrzny był nadwieszony przed wyjściem na pływanie, a urwał się podczas wykonywania normalnego zwrotu przez sztag.

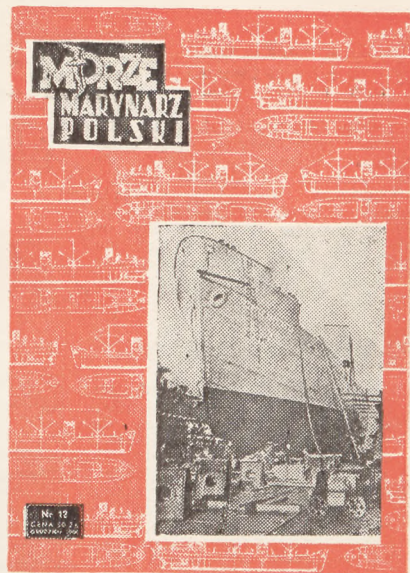
Mamy do czynienia z „vis maior”, z wypadkiem który „chodzi po ludziach” a znajduje ich nawet na morskim szlaku.

*

Prowadzenie jachtu wymaga doświadczenia. Kierowanie kursów wyszkolenia tym więcej. Ostrożność PZZ z wydawaniem patentów dyktowana jest troską o właściwy rozwój jachtingu, poczuciem odpowiedzialności za los załogi. Dlatego surowy regulamin pozwała tylko kapitanowi prowadzić jachty, sternikowi — pełnić funkcję oficera pokładowego, a instruktorom żeglarskiego zleca szkolenie adeptów.

Pragnąc przysporzyć Polsce Ludowej pracowników morza musimy dbać o to, aby jachting stał się właściwym polem przygotowania żeglarzy, bez ofiar zbytecznych, bez narażenia życia na szwank, bez hazardu.

S. Z. Z A K R Z E W S K I



TREŚĆ

LIST Z WYBRZEŻA	2
ZJEDNOCZENI	3
LIGA MORSKA W OBLICZU ZJEDNOCZENIA	4
Dr Inż. Józef Salcewicz	
NASZE ZADANIA	5
Kmdr Józef Urbanowicz	
PRZEMYSŁ STOCZNIOWY W POLSCE	6
Dr Kazimierz Petruszewicz	
RUDOWĘGLOWCE	8
Jerzy Miciński	
SOLDEK, CZŁOWIEK I SYMBOL	9
Stanisław Woliński	
CZTERY STRONY MASZYNOPISU	10
Stanisław Biskupski	
ZABRZE — BAŁTYK	11
CHINY WALCZA	12
Spectator	
WOJNA NA MORZU W ŚWIELE RADZIECKIEJ NAUKI WOJENNEJ	14
Sławomir Sierecki	
PEARL HARBOR	16
Jerzy Pertek	
KOMENDANT PTASIEJ WYSPI	18
Sergiusz Dikowski	
MALARSTWO MORSKIE MARIANA MOKWY	20
Edward Orland	
TRAGEDIA POD GJÖDSER	21
Józef Bartczak	
FELIETON NIEMORSKI	22
Marian Wadecki	
POŚWISTOWI PODZWONNE ŻEGLARZOM PRZESTROGA	22
S. Z. Zakrzewski	
Z BOCIANIEGO GNIAZDA	24

KSIĄŻKI RADZIECKIE I O ZWIĄZKU RADZIECKIM

ARMIA RADZIECKA WYBÓR ARTYKUŁÓW		
Str. 154		zł 160
A. FADIEJEW MŁODA GWARDIA Powieść		
str. 672		zł 790
D. FURMANOW CZAPAJEW Powieść		
str. 356		zł 390
B. JAN STATEK FENICKI		
J. JERMASZOW POLITYKA WALL-STREET		
str. 176		zł 230
KRAMINOW DRUGI FRONT Reportaż		
str. 264		zł 310
W. LINKOW WOJNA NA TYŁACH WRÓGA Powieść — Wyd. II		
str. 308		zł 400
WL. NIEMCOW NIEWIDZIALNE DROGI		
str. 156		zł 240
O FALSZERZACH HISTORII		
str. 96		zł 60
J. PERELMAN MATEMATYKA NA WESOŁO		
str. 160		zł 230
A. SERAFIMOWICZ ZELAZNY POTOK Powieść		
str. 240		
SPORT W ZSRR ORGANIZACJA — ROZWOJ — OSIĄGNIĘCIA Praca zbiorowa		
str. 276		zł 400
P. WERSZYHORA LUDZIE O CZYSTYM SUMIENIU Powieść — Wyd. II		
str. 468		zł 650
WIERZSZE I PIEŚNI O ARMII RADZIECKIEJ		
str. 112		zł 180
A. WOŁKOW SAMOLOTY W WALCE		
str. 328		zł 430
A. WOROBIOW DUMA PIECHURA Opowiadanie żołnierskie		
str. 144		zł 180
ZSRR W CYFRACH Mapy i diagramy		
str. 32		zł 80

WYDAWNICTWO „PRASA WOJSKOWA”

WYDAJE

**Liga Morska i Marynarka Wojenna
Redaguje Komitet Redakcyjny**

Redaktor Naczelny

Franciszek Jan Walicki, hpt. mar.

Redakcja techniczna

Stanisław Biskupski, hpt. mar.

Adres Redakcji:

Warszawa, Widok 10, tel. 88 210

Oddział na Wybrzeżu:

Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00

Wydawnictwo „Prasa Wojskowa”

„OLLA VULCANIS“

Pierwszą latarnię morską na Bałtyku założyli Słowianie w sławnym mieście Wineta u ujścia Odry. Wspomina o tym kronikarz Adam Bremeński już w XI wieku, przy czym nazywa ową latarnię „olla vulcanis“ i dodaje, że chodzi tutaj o tzw. „grecki ogień“. Pierwowzorem dla Winety była wysepka Pharos na morzu Egejskim, gdzie po raz pierwszy w ogóle użyto „greckiego ognia“ do oświetlania szlaku żeglugowego, aby ruch okrętowy mógł odbywać się także w nocy.

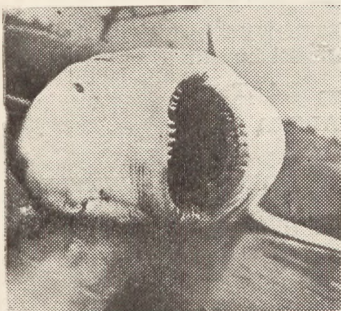
W pogoni za dorszami

Pieczone gołąbki nie lecą same do gąbki — mówi przysłowie. Niechętnie też do sieci rybackich spieszą dorsze. W ostatnich czasach stwierdzono, że dorsze uciekają na północ, dlatego też postanowiono wyszukać nowe miejsce ich pobytu. W tym celu właśnie wyrusza specjalny statek Morskiego Laboratorium Rybackiego „Michał Siedlecki“. Statek ten przystosowany do prac naukowych, badawczych, ma za zadanie wyśledzenie dróg, którymi uchodzą dorsze i miejsc gdzie żerują.

Sto lat na morzu

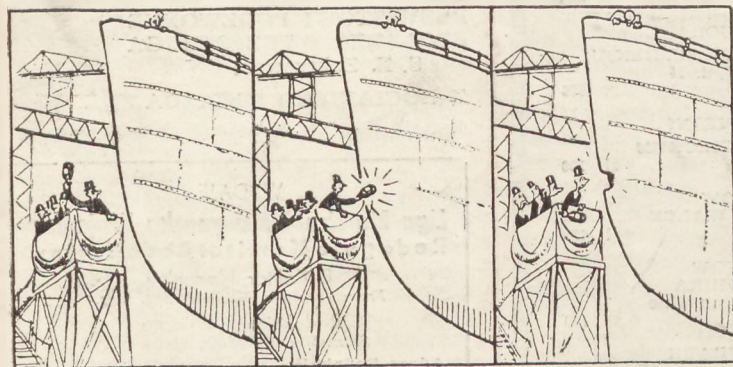
Świętce Newskie w Petersburgu święciły swój największy tryumf w dzień spuszczenia na wodę pierwszego, żelaznego statku. Był to rok 1840, a nowy silny statek o metalowej konstrukcji otrzymał nazwę „Tunguz“ i został oddany do służby na dalekomorskiej linii żeglugowej między portami Rosji Europejskiej i Dalekiego Wschodu. Ten przeszło stuletni statek zachował się po dziś dzień i to nie w muzeum, lecz nadal w służbie żeglugowej. Pod nazwą „Hsin Tai“ parowiec ten nadal z powodzeniem kursuje po morzach świata pływając obecnie pod chińską banderą.

Rekiny i „rekiny“

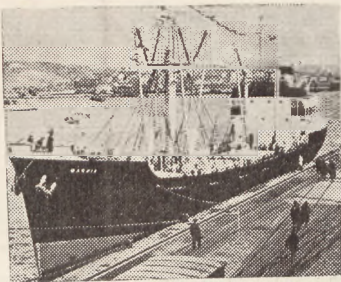


W tej groźnej paszczy rekina zginał być może niejednego malajski poławiacz perel i niejednego muryński chłopczyk. W chciwych paszczach amerykańskich rekinałów finansowych ginie jednak znacznie więcej kolorowych ludzi, niosąc oni bowiem niewolę dolara tak ludom białym jak i kolorowym.

STRASZNY SEN STOCZNIOWCÓW



DWIE UROCZYSTOŚCI



W ubiegłym miesiącu w porcie gdyńskim odbyły się dwie wprawdzie skromne, ale ważne uroczystości. Pierwszą z nich było powitanie naszego nowego drobnicowca m/s „Warmia“ (780 BRT), który powiększył naszą flotę handlową o nową wartościową jednostkę; drugą uroczystością zaś było objęcie patronatu nad „Kilińskim“ przez delegację fabryki obuwia z Bydgoszczy.

Na zdjęciach (na lewo): m/s „Warmia“ przybija do nabrzeża w porcie gdyńskim; obok: delegacja fabryki obuwia z Bydgoszczy z okazji objęcia patronatu wręcza załodze „Kilińskiego“ pamiątkowy obraz.

W MACKACH OŚMIORNICY

Z Sachalińska donoszą o dramatycznej walce, jaka rozegrała się na dnie morza między nurkiem radzieckim Czerednikowem, który demonstrował motor na zatopionym kutrze, a olbrzymią ośmiornicą. Trzy godziny trwał pojedynek nurka z ośmiornicą, która schwyciła go w swe macki, a morskogoi i zostali wydobyti na powierzchnię wraz z ośmiornicą. O powierzchnię — Czerednikow z trudem zdołał jedynie zasygnalizować, tego niebezpiecznego pojedyunku.

Stulecie węża morskiego

Kto z nas nie słyszał o wężu morskim? Choć nie ma zapewne wśród żyjących stworzeń, który by ogłądał to stworzenie na własne oczy, dla niektórych jego istnienie zdaje się nie ulegać wątpliwości.

Po raz pierwszy stworzenie, nazwane później wężem morskim, miało być zaobserwowane okragło 100 lat temu, przez midshipman'a z załogi brytyjskiego okrętu wojennego „Daedalus“. Działo się to w jesieni 1848 roku na szerokości geograficznej 24° 44' S i długości 90° 22' E. Midshipman Sartoris opowiadał później, że „coś bardzo niezwykłego“ minęło okręt przy rufie, płynąc przeciwnym kursem z szybkością około 12 węzłów.

Od tego czasu „widziano“ węża morskiego wielokrotnie, jednakże brak jakiegokolwiek namacalnego dowodu istnienia potwora świadczy najlepiej, że fantazja ludzka nie ma granic.

Lepiej w górę niż w dół

Ostatnio odbyła się z tak wielkim szumem zapowiadana wyprawa naukowa „stynnego baloniarza“ profesora Piccarda, który zapowiadał zbadać dno i głębokości 4 km. Niestety okazało się, że nawet ten wybitny uczonec dał się ponieść fali amerykańskiego bluffu i reklamy. W rezultacie zamiast na 4 000 m wylądował na kilkudziesięciu metrach, po czym zrezygnował z dalszej wyprawy na skutek niewyjaśnionych przyczyn technicznych.

Metalowa wyspa na morzu

Przy końcu ubiegłego roku na Morzu Kaspijskim o kilka kilometrów od wyspy Artema, ukazała się sztuczna wysepka metalowa o powierzchni 2 400 metrów kwadratowych. Wylądowała na niej brygada wiertaczy majstra Jakuba Perszukowa, celem rozpoczęcia grupowego wiercenia szybów.

Po wywierceniu pierwszego szybu brygada przesunęła wieżę nieco na bok i rozpoczęła wiercenie z tego samego punktu szybu pochyłego.

Niedawno brygada wywierciła tutaj szósty pochyły szyb. W ten sposób z jednego punktu bierze początek siedem szybów. Rury sześciu z nich odchylone są na bok pod określonym kątem. Wszystkie szyby dają ropę naftową.

W trudnych warunkach wiertacze wykonywali w ciągu doby 1,5—2 norm.

Obecnie dla brygady tej buduje się na morzu nową wysepkę metalową, na której rozpocznie ona wiercenie kolejnego szybu grupowego.

KORSARSKI KORESPONDENT WOJENNY

Jedynym chyba „korespondentem wojennym“ korsarzy był Holender A. D. Esquemelin, uczestnik wielu wypraw korsarskich na akwenie archipelagu Indji Zachodnich. „Konkwista“, czyli formalny rabunek nowo odkrytych przez Kolumba ziem, wniosła niezwykle ożywienie w ruch statków na liniach komunikacyjnych łączących Europę z Ameryką. Z wybrzeży amerykańskich płynęły wówczas całe karawany pełnych galeonów wypełnionych złotem, które nie rzadko stawało się łupem korsarzy. Esquemelin po swym awanturczym żywocie powrócił do Holandii, gdzie pisał swe przygody i wrażenia w dziele, wydanym w r. 1687 w Amsterdamie.

Po przeczytaniu jego pracy i zapoznaniu się z winnym „wodzami“ flot korsarskich, możemy śmiało stwierdzić, że najgroźniejszym i najkrwawszym korsarzem był Henry Morgan, Anglik. Z jego to rozkazu spalono Maracaibo i Porto Bello i wymordowano setki bezbronnym mieszkańców. Za swe „wyczyny“ Henry Morgan podniesiony został przez rząd J. K. Mości do godności... gubernatora Jamajki... (sier.)

Konserwy prosto z... morza

Jak donosi pismo niemieckie „Natur und Technik“ przystąpiono niedawno do wydobycia jednego z największych statków handlowych, jakie spoczywają na dnie Bałtyku, parowca towarowo-pasażerskiego „Hamburg“.

„Hamburg“ posiadał pojemność ponad 22 000 BRT i choć spoczywał na dnie w stosunkowo niezbyt głębokim miejscu (około 20 metrów), jego wydobycie nie będzie narażone do łatwych, ze względu na pokaźne rozmiary statku, wynoszące 196 x 24 metry. „Hamburg“ przewoził w swym ostatnim, nieszczęśliwym rejsie ponad 4 000 ton ładunku, w czym około 1 500 ton artykułów żywnościowych w puszkach.

Mimo, że od cniwil załadowania konserw na statek do przewidzianego terminu podniesienia go upłynie około pięciu lat, jest prawdopodobne, że konserwy te będą znośne do użytku, gdyż jak wyjaśnia autor cytowanego artykułu, w Szwecji wydobyto w czasie wojny statek załadowany 700 tonami wołowego mięsa. Po półtora rocznym spoczynku na dnie morza, mięso nadawało się do spożycia i było doskonale zapakowane, dzięki działaniu stoney wody morskiej.

NA CO ONI CZEKAJĄ?



Thumy te oczekują ukazania się następnego numeru naszego pisma, które zawierać będzie szereg interesujących artykułów.