

MORZE MARYNARZ POLSKI



Nr 5
CENA 30 ZŁ
MAJ 1950



Fot. Kazimierz Komorowski

TREŚĆ

LIST Z WYBRZEŻA	2
POD HASŁEM WALKI O POKÓJ	3
NASZE ZADANIA	4
Mieczysław Wągrowski Prezes Zarz. Gł. Ligi Morsk.	
SZCZECIŃSKI ZJAZD	6
Stanisław Ostrowski	
SPRAWA CAŁEGO NARODU	8
Kmdr Józef Urbanowicz Z-ca Dowódcy Mar. Woj.	
NOWE ŻYCIE NOWEJ FLOTY	9
Mgr Kazimierz Zagórny	
ARMIA NIEPOKONANYCH	10
Stanisław Biskupski	
FLOTYLLA CZERWONEGO SZTANDARU	12
Olgierd Gil	
ZSRR — SOCJALISTYCZNE MOCARSTWO MORSKIE	13
Józef Wójcicki	
NA MORSKICH SZLAKACH NOWEJ LITERATURY	15
Jacek Grań	
KOMPROMITACJA W CHESAPEAKE	16
Włodzimierz Skibis	
W PORTACH HOLANDII	17
Leon Poitiers	
MGŁA	19
OKRETY, KTÓRE ZRODZIŁA ŚMIAŁOŚĆ	20
Kpt. mar. F. J. Walicki	
KACIK ŻEGLARSKI	22
Barbara Thoma	
FORMUŁKI MARYNARSKIE	22
W. Styryczyk	
KRONIKA LIGI MORSKIEJ	23
Z BOCIANIEGO GNIAZDA	24

WYDAJE

Liga Morska i Marynarka Wojenna

Redaguje Komitet Redakcyjny

Redaktor Naczelny

Franciszek Jan Walicki, kpt. mar.

Redakcja techniczna

Stanisław Biskupski, kpt. mar.

Adres Redakcji:

Warszawa, Widok 10, tel. 705-29

Oddział na Wybrzeżu:

Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00

Wydawnictwo „Prasa Wojskowa”

List z Wybrzeża

Szanowny Redaktorze!

Proszę mi wierzyć, że żaden jeszcze list nie sprawił mi tyle trudności ile ten, który piszę w tej chwili. Zapytacie — dlaczego? To jest bardzo proste. W powodzi comiesięcznych wydarzeń, zawsze udawało mi się wylowić takie, które ze względu na swój charakter, lub wagę szczególnie godne były podkreślenia. Lecz jakżeż selekcjonować ważne i mniej ważne wydarzenia i osiągnięcia, które miały miejsce w okresie ostatnim? Przecież okres, o którym myślę, to okres masowych zobowiązań pierwszomajowych, których samo zestawienie zajęłoby znacznie więcej miejsca, niż jest to przeznaczony na mój list. A więc — poradzilibyście mi z pewnością — wymienić najważniejsze.

Nie, Drogi Redaktorze, nie potrafię wycenić tego, co ma dziś większą wagę: czy zobowiązania rybaków, którzy postanowili przekroczyć normy połowów, czy zobowiązania robotników stoczni, których osiągnięcia słyną już dziś nie tylko na cały kraj ale i na cały świat, czy deklaracje marynarzy, którzy zobowiązali się zwiększyć oszczędność i usprawnić pracę, czy zobowiązania robotników portowych, którzy postanowili przyspieszyć przeładunki, czy...

Czy... czy... czy...

Owo niekończące się „czy” ma jedną wielką wspólną treść bez względu na rodzaj i charakter powziętych zobowiązań: jest ono mianowicie wyrazem jednoci mas pracujących, które przez realizację zobowiązań uczciły swe święto manifestując jednocześnie swą nieugiętą wolę pokoju.

I dlatego właśnie Redaktorze nie zrobię z tego listu wykazu zobowiązań pierwszomajowych na Wybrzeżu, gdyż wydaje mi się, że nie tylko ich treść jest ważna, że ważna jest również ich masowość, ważny jest fakt, że nie ma na Wybrzeżu załogi

robotniczej, fabryki, czy jakiegokolwiek instytucji, która by z okazji święta klasy robotniczej nie podjęła jakichś zobowiązań.

Z drugiej jednak strony trudno byłoby mi nie wspomnieć choć w paru słowach jakie owoce wydała realizacja owych zobowiązań.

Pozwolę sobie tu przytoczyć przykład kutra rybackiego „Dar 28”. Kuter ten już do dnia 19 kwietnia wykonał plan połowów na 1950 rok.

Oto jest szybkość! Zaczynam mocno powątpiewać czy godzina ma 60 minut skoro rok trwa tylko 4 miesiące!

Dzielna załoga kutra do dnia 1 Maja dodatkowo złowiła 10 ton ryb a ponadto na rzecz Domu Dziecka w Darłowie złożyła dar w postaci jednej tony dorsza wartości 40.000 złotych.

Trudno jest zaprzeczyć temu, że „Dar 28” złożył prawdziwie piękny dar.

Jeśli chodzi o piękne rezultaty pracy to trzeba przyznać, że osiągnięcie „Daru” nie jest bynajmniej wydarzeniem osobnym. Robotnicy portu gdańskiego, dokonali załadunku statku s/s „Krymow” w czasie 10 i pół godziny, podczas gdy na pracę tę przeznaczono 65 godzin. I tu znowu czas skurczył się o 83,85% co jest jeszcze jednym dowodem, że kurczenie się czasu jest zjawiskiem powszechnym i spotykanym dziś na każdym kroku. Ponieważ zaś znane prawo fizyczne mówi, że w przyrodzie nic nie ginie wynikałoby z tego, że wraz z kurczeniem się czasu musi jednocześnie coś wzrastać. Wzrost wydajności pracy oraz zarobków robotniczych jest jeszcze jednym potwierdzeniem słuszności wspomnianego prawa fizycznego.

Potoki zobowiązań realizowanych często systemem potokowym przerodziły się w całe morze nowych wspaniałych osiągnięć, którymi świat pracy Wybrzeża pragnął uczcić swe święto.



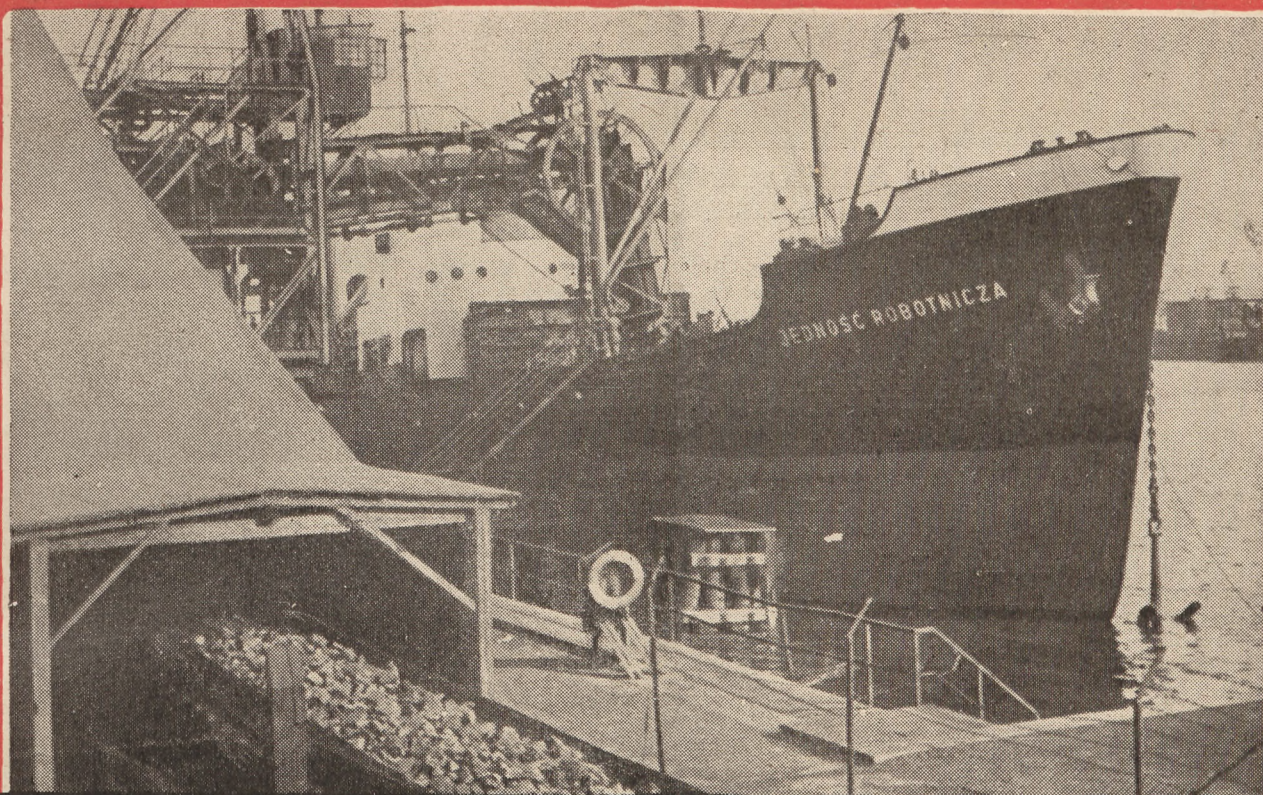
Ponad 50 tysięcy mieszkańców Szczecina zebrało się w dniu 23 kwietnia br., na placu Zolnierza Polskiego, aby w piątą rocznicę wyzwolenia miasta wziąć udział w uroczystym odsłonięciu Pomnika Wdzięczności dla Armii Radzieckiej, ufundowanego przez masę pracującą Pomorza Zachodniego. Na zdjęciu — Pomnik Wdzięczności.

(Fot. J. Fajwul — Szczecin)

Drogi Redaktorze! Żadne słowa nie potrafią oddać istoty tych przeobrażeń jakich świadkami jesteśmy dziś na Wybrzeżu. Nowe statki, nowe rekordy przeładunkowe, nowe pomysły racjonalizatorskie, nowe, powstające z gruzów dzielnice robotnicze, oto nowa rzeczywistość na Wybrzeżu — nowe życie, którego jesteśmy świadkami. Kończę i ściskam dłoń.

[Handwritten signature]

Z lewej: Młodzieżowa Brygada ZMP ze Stoczni Gdańskiej trzykrotna zdobywczyni przechodniego proporca za zwycięstwo we współzawodnictwie pracy. (Fot. WAF — J. Uklejewski)



Pod hasłem WALKI O POKÓJ

Radosny, potężny głos syreny okrętowej obwieścił całemu krajowi o nowym, wspaniałym sukcesie klasy robotniczej Wybrzeża, którym masy pracujące nadmorskiego trójmiasta uczciły dzień swego robotniczego święta. Zbudowany na naszych stoczniach rękami polskich robotników nowy rudowęglowiec s/s „Pierwszy Maja” wyruszył w swój pierwszy rejs. Stoczniovcy polscy wypełnili przedterminowo swe pierwszomajowe zobowiązania, podobnie jak wypełnili je robotnicy portowi, marynarze i rybacy, podobnie jak wypełnili je nasi bohaterzy górniczy, hutnicy i cała klasa robotnicza, czcząc w ten sposób święto 1 Maja — dzień przeglądu sił mas pracujących całego świata, dzień potężnej demonstracji światowego obozu walki o pokój, demokrację i wolność narodów.

Tegoroczne święto obchodziła klasa robotnicza i naród polski w 60 rocznicę pierwszej demonstracji pierwszomajowej w naszym kraju, w Warszawie. Jakże daleką i chlubną drogę przebyły nasze masy robotnicze w ciągu minionych 60 lat od czasu pierwszej „majówki” warszawskiej w 1890 r. Posiew rzucony wówczas — wydał wspaniały plon.

Dziś 1 Maja jest świętem państwowym Polski Ludowej, świętem całego narodu polskiego, zjednoczonego pod przewodnictwem klasy robotniczej, pod sztandarami Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Dzień Pierwszego Maja obchodziliśmy w roku bieżącym pod hasłem mobilizacji najszerzych mas narodu do czynnej walki o pokój, o pomnożenie pokojowych wysiłków w pracy, w produkcji, w nauce, pod hasłem wieczystego braterstwa z wielkim

Krajem Socjalizmu ZSRR, krajami demokracji ludowej, z Ludowymi Chinami i Niemiecką Republiką Demokratyczną, z masami pracującymi Francji, Włoch i krajów anglo-saskich, z walczącymi o swą wolność ludami Korei i Wietnamu, pod hasłem podniesienia naszej obronności, zjednoczenia wszystkiego co uczciwe, postępowe i patriotyczne — wokół władzy ludowej w narodowym froncie obrony pokoju i wolności.

Tegoroczne święto 1 Maja obchodziliśmy pod znakiem rozpoczęcia realizacji Planu Sześcioletniego. Dzień ten powitała polska klasa robotnicza wspaniałym Czynem Pierwszomajowym. Tysiące ten przeładowanych ponad plan towarów, znaczne skrócenie postoju statków i zwiększenie szybkości ich wyładunku i załadunku, przyspieszenie pracy nad budową nowych jednostek pełnomorskich dla naszej floty handlowej, dalszy wzrost połowów morskich — oto czym witaly masy pracujące Wybrzeża dzień 1 Maja.

Umaenia się sojusz robotniczo-chłopski. Obchody 1-majowe odbyły się nie tylko w miastach i ośrodkach robotniczych, lecz również na wsi. W pochodach pierwszomajowych w miastach i na wsi wzięły udział masy chłopstwa pracującego, manifestując tym swój nierozdzielny sojusz z klasą robotniczą.

W tegorocznych manifestacjach pierwszomajowych wzięło również udział Wojsko Polskie. Manifestacja naszych sił zbrojnych była wymownym potwierdzeniem nie tylko jedności mas ludowych i wojska, ale podkreśleniem jedności moralno-politycznej narodu, niezłomnie skupionego wokół rządów ludowych. Była to jednocześnie manifestacja gotowości o-

bronnej Wojska Polskiego, stojącego na straży niepodległości naszego kraju i dobrobytu naszej Ludowej Ojczyzny.

Pod hasłem walki o pokój mobilizują się masy pracujące całego świata, manifestując swą zdecydowaną postawę w walce o pokój, w walce o pokrzyżowanie agresywnych planów imperialistycznych podżegaczy wojennych. Od Oceanu Spokojnego po Łabę wolne narody budują już swą lepszą przyszłość. Pod sztandarem walki o pokój maszerują dziś setki milionów ludzi wszystkich narodów, na których czele kroczy niezwyciężona ostoja pokoju, kraj budującego się komunizmu — Związek Radziecki.

Wierne rewolucyjnej tradycji pierwszej demonstracji Pierwszomajowej w Polsce, tradycji internacjonalizmu i międzynarodowej solidarności klasy robotniczej w walce z reakcją i podżegaczami wojennymi, w walce z imperializmem — manifestowały najszerze masy narodu swą gotowość do walki, o pokój, o zwycięstwo socjalizmu w Polsce.

Tegoroczne święto 1 Maja było imponującym przeglądem naszych wspaniałych osiągnięć, przeglądem sił mas pracujących, zjednoczonych wokół klasy robotniczej i kroczących pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej ku socjalizmowi. W potężnych manifestacjach masy pracujące Polski Ludowej manifestowały swą niezachwianą wiarę w zwycięstwo światowego obozu pokoju i postępu, kroczącego pod przewodnictwem potężnego Związku Radzieckiego ku realizacji pierwszomajowych haseł — ku trwałemu pokojowi, wolności i sprawiedliwości społecznej na całym świecie.

NASZE ZADANIA

MIECZYŚLAW WĄGROWSKI
PREZES ZARZĄDU GŁ. LIGI MORSKIEJ

Powstanie, krystalizowanie się i kształtowanie naszych organizacji społecznych jest nierozdzielnie związane z demokracją ludową i z właściwym jej kierunkiem rozwoju po drodze postępu społecznego, wolności narodów i walki o pokój.

Wszystko to różni u samych podstaw nasze organizacje od pozornie identycznych stowarzyszeń przed wojennych, które, pod przykryciem fałszywych frazesów o „apolityczności” i różnych niekiedy pięknie brzmiących hasel, faktycznie były narzędziem w rękach reakcji.

Dlatego zupełnym absurdem byłoby przymierzanie lub dopasowywanie poszczególnych hasel jakiegokolwiek z przedwojennych organizacji, opartych przez reakcję, do naszej nowej rzeczywistości, do naszych historycznych osiągnięć i zdobywczy.

Jednym z wielkich osiągnięć demokracji ludowej jest oparcie naszych granic na Odrze, Nysie i 500 km pasie Wybrzeża. Prawdą historyczną, której nie może zaciemnić, jest fakt, iż pierwszym, realnym, postępowym i rewolucyjnym, a nie reakcyjnym i nacjonalistycznym postawieniem sprawy oparcia granic przyszłej Polski Ludowej na Odrze, Nysie i Bałtyku była deklaracja programowa Polskiej Partii Robotniczej — program nierozłącznej walki o narodowe i społeczne wyzwolenie w oparciu o potężne państwo zwycięskiego socjalizmu — Związek Radziecki.

Dziełem demokracji ludowej, a przede wszystkim partii robotniczej, jest szybkie zespolenie Ziemi Zachodnich z całością kraju, niespotykana w historii gigantyczna praca przesiedlenia milionów Polaków z kraju i zagranicy, zagospodarowanie w ramach planu trzyletniego całości ziem wzdłuż Odry i Nysy oraz Bałtyku.

* * *

W okresie powojennym zaszły istotne zmiany w sytuacji międzynarodowej.

Miejsce głównej i kierowniczej siły w świecie imperialistycznym, zajmowane uprzednio przez Niemcy hitlerowskie, przypadło w udziale imperializmowi amerykańskiemu, któremu śladem hitleryzmu zaczęły majaczyć plany zapanowania nad światem.

Szowinizm, agresywność i rewizjonizm niemiecki w strefach zachodnich Niemiec, podsypane przez anglo-amerykańskich podżegaczy wojennych, nie odgrywają roli samodzielnej i stanowią narzędzie wojenne imperializmu amerykańskiego w Europie.

Niedobitki pogrobowców Becka i Rydza Śmigłego, Sosnkowskich i Grażyńskich, Bieleckich i Zarembów, sanacyjnych grup — pułkownikowskiej i naprawiackiej, endecji i WRN-u, wysługując się imperializmowi angielskiemu i amerykańskiemu, usiłują osłabiać i tępić czujność wobec jego planów wojennych, odwracać uwagę od

knowań imperialistycznych przez fałszywe teoryjki o rzekomej wyjątkowości zbrodniczej agresji hitlerowskiej, o tym, że przyczyną jej tkwiły nie w imperializmie niemieckim, nie we właściwościach wielkiego monopolistycznego kapitału finansowego, lecz w rzekomo specyficznej i jakoby „wiecznej i niezmiennej” naturze narodu niemieckiego.

Wymownym zaprzeczeniem tego rodzaju reakcyjnych teorii jest prowadzona przez niemieckie siły postępowe walka o demokratyczną jedność i suwerenność Niemiec, walka która, kierując się przeciw imperializmowi amerykańskiemu i jego neo-hitlerowskiemu poplecchnikom, stanowi część ogólnej walki toczonej przez światowy obóz pokoju i postępu.

Tymczasowy rząd Niemieckiej Republiki Demokratycznej, walcząc o jednolite, demokratyczne i pokojowe Niemcy, zobowiązał się wypełniać postanowienia konferencji w Poczdamie. Deklaracja rządu Niemieckiej Republiki Demokratycznej oświadcza kategorycznie:

„Dla nas granica nad Odrą i Nysą jest granicą pokoju, która umożliwia przyjazne stosunki wzajemne z narodem polskim”.

Utworzenie Niemieckiej Republiki Demokratycznej otwiera nową kartę nie tylko w historii Niemiec, lecz również w historii Europy i oznacza historyczny przełom w stosunkach polsko-niemieckich, stanowi rękojmię bezpieczeństwa Polski od Zachodu.

Coraz bardziej wzrasta przewaga sił obozu pokoju nad siłami imperialistycznych podżegaczy wojennych.

Niezlomna potęga Związku Radzieckiego, ostoja i chorażęgo całego światowego obozu pokoju i demokracji, wzrost sił krajów demokracji ludowej, kroczących pewnie drogą socjalistycznych przeobrażeń w mieście i na wsi, wielkich osiągnięć gospodarczych i kulturalnych, zwycięstwo Chin Ludowych, utworzenie Niemieckiej Republiki Demokratycznej, coraz bardziej zdecydowana, aktywna i konkretna walka klasy robotniczej i mas pracujących krajów kapitalistycznych Francji, Włoch, Belgii, Holandii przeciwko wojnie — wszystko to wskazuje na wzrost i umacnianie się sił demokracji i pokoju w całym świecie, na to, iż siły te są znacznie większe od sił obozu agresji.

Tak więc istnieją dane i możliwości, by przez zdecydowaną walkę o trwały pokój między narodami, przez skupienie i zwarcie wszystkich sił pokojowych pod przewodem Związku Radzieckiego zmobilizować przeciwko agresywnym siłom imperializmu taką potęgę narodów, która okiełzna każdego agresora i przeszkodzi rozpętanu nowej wojny.

Polska Ludowa, w najściślejszym sojuszu ze Związkiem Radzieckim i państwami demokracji ludowej, przeprowadza po-

litykę prawdziwie i konsekwentnie pokojową.

Gwarancją naszego bezpieczeństwa i niepodległości jest niezwykła potęga Związku Radzieckiego i całego obozu pokoju. Ale to nie zwalnia nas oczywiście od własnego wkładu w dzieło umocnienia pokoju, od wielkiej odpowiedzialności historycznej w obliczu awanturniczej polityki imperializmu.

O zwycięskiej walce w obronie pokoju decyduje walka polityczna i siła gospodarcza, broń moralna i broń materialna — siła obronna obozu pokoju, które skutecznie hamują i paraliżują zapędy amatorów nowej wojny.

Wysuwając podstawowe zadania kraju w walce o pokój, Prezydent Bolesław Bierut stwierdził:

„Trzeba więcej niż dotychczas poświęcać uwagi zagadnieniom obronności, zagadnieniom wojska, zagadnieniom naszej kadry wojskowej i przemysłu zbrojeniowego. W ten sposób również skutecznie służyliśmy sprawie utrwalenia pokoju i pokrzyżowania planów podżegaczy wojennych”.

Miarą siły obronnej jest wszystko to, co decyduje o skuteczności walki i pewności zwycięstwa.

Reakcyjne nadzieje na usunięcie człowieka z sił zbrojnych, dyktowane strachem przed masami ludowymi — to zamki na lodzie.

W rzeczywistości masowe wprowadzenie w obecnym okresie maszynowym motoru do wszystkich rodzajów broni, wymaga w wielu wypadkach większego jeszcze niż dawniej wysiłku moralnego i fizycznego człowieka, dużych umiejętności władania precyzyjnymi i skomplikowanymi mechanizmami.

Wbrew najgorętszym życzeniom imperialistów, człowiek pozostał podstawowym, decydującym elementem sił zbrojnych.

Dlatego konieczne jest, by przygotowanie obywateli do obrony kraju odbywało się również w organizacjach społecznych, które winny wśród swoich członków i szerokich kół społeczeństwa prowadzić akcję uświadamiającą o zagadnieniach obrony kraju oraz organizować ćwiczenia i kursy, związane z zadaniami obronności kraju. Organizacje te winny przyczyniać się do jeszcze większego zacieśniania więzi najszerzych mas społecznych z naszym wojskiem.

Zadaniem organizacji, powstałej z połączenia dotychczasowej Ligi Morskiej z Polskim Związkiem Zachodnim pod nazwą Liga Morska, jest prowadzenie tej pracy szczególnie na odcinku obrony morskiej.

Będzie to nasz wkład w dzieło walki o pokój.

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

Nasze siły zbrojne stoją na straży naszych granic i bezpieczeństwa, chronią i utrwalają pokój w niezłomnym braterstwie z niezwyciężoną Armią Radziecką, służą sprawie wolności wszystkich narodów.

Nasze wojsko, wyrosłe z ludu w ogniu walki o wyzwolenie narodowe i społeczne, organizowane i walczące pod przewodnictwem sił rewolucyjnych klasy robotniczej, zawdzięczające swe powstanie, udział w zwycięstwie i postęp powojenny pomocy Związku Radzieckiego, wzorem i doświadczeniem Armii Radzieckiej — jest wojskiem nowym, zbrojnym ramieniem Polski Ludowej, organem naszej władzy ludowej, służy interesom i sprawie mas pracujących.

Pięć lat temu powstał pierwszy załazek naszej Marynarki Wojennej — Pierwszy Samodzielny Morski Batalion Zapasowy, który w ślad za zwycięską ofensywą Armii Radzieckiej i walczącym u jej boku Wojskiem Polskim, posuwał się ku wodom Bałtyku.

Gdy pod ciosami Wojsk II Frontu Białoruskiego, pod dowództwem Marszałka Konstantego Rokossowskiego, padały — jedna po drugiej — twierdze okupanta: Mława, Działdowo, Płock, Olsztyn, Malbork i Toruń — i kiedy odzyskały wolność — Elbląg, Grudziądz, Gdynia i Gdańsk, Koszalin i Szczecin, nasza Marynarka Wojenna uzyskała realną możliwość swego startu.

I tutaj, podobnie jak przy tworzeniu na dalekiej ziemi radzieckiej pierwszych dywizji nowego Wojska Polskiego, Związek kadziecki wyciągnął do nas swą pomocną i przyjacielską dłoń. Otrzymaliśmy nowoczesny, wypróbowany w wielu walkach sprzęt wojenny, otrzymaliśmy doświadczonych instruktorów.

5 kwietnia 1946 r. flota nasza wzbogaciła się o szereg nowoczesnych jednostek morskich różnych kategorii, przekazanych nam przez Marynarkę Wojenną ZSRR.

Stałe podnoszenie poziomu wyszkolenia bojowego i politycznego, coraz lepsze poznawanie i opanowywanie broni i sprzętu wojennego, nieustanne przyswajanie wspaniałych osiągnięć przodującej w świecie stalinowskiej nauki i sztuki wojennej, wzorowanie się na przebogaty doświadczeniach Marynarki Radzieckiej — oto wytyczne, jakimi kieruje się nasza Marynarka Wojenna przy wychowywaniu młodego pokolenia marynarzy.

Marynarka Wojenna Polski Ludowej posiada swe własne bronie i służby, swój sztab, własne kadry oficerskie, zakłady i szkoły.

Wspaniały rozwój naszej gospodarki narodowej, daje pełną gwarancję zbudowania takiej bazy gospodarczej, jaką powinna mieć armia i flota naszego państwa ludowego. Rękomią tego są wytyczne i perspektywy Planu Sześciolatniego — planu budowy fundamentów socjalizmu w naszym kraju.

W pracy dla dobra naszej Marynarki Wojennej stoją przed Ligą Morską poważne zadania.

Marynarka Wojenna jest zainteresowana, aby młodzież, która przychodzi odbywać służbę czynną, była z zagadnieniami morskimi i wojenno - morskimi, przynajmniej w minimalnym zakresie obznajomiona. Szczególnie należy krzewić wśród młodzieży sport wodny jako jedną z podstawowych zapraw do służby na morzu.

Liga Morska w porozumieniu z TP2 winna przejąć opiekę nad marynarzami służby zasadniczej, wciągając jednocześnie do aktywnej działalności w szeregach Ligi Morskiej marynarzy rezerwistów.

Liga Morska winna prowadzić szeroko zakrojoną działalność popularyzowania

wśród społeczeństwa a w szczególności wśród młodzieży, służby i życia w Marynarce Wojennej, techniki i wiedzy wojenno - morskiej. Na jedno z czołowych miejsc wybija się działalność wydawnicza, prasa periodyczna i wydawnictwa książkowe, akcja pogadanek, odczytów i kursów. Liga Morska winna zając się pomocą dla młodzieży robotniczo-chłopskiej wstępującej do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej i do Szkół Morskich.

Poważne zadania ma Liga Morska w zakresie mobilizowania i wychowywania kadr ludzkich dla naszej gospodarki morskiej.

Zwycięstwo Armii Radzieckiej przywróciło Polsce 500 kilometrowy pas wybrzeża z portami gdańskim, gdyńskim i szczecińskim oraz kilkudziesięciu mniejszymi portami i przystaniami rybackimi, a władza ludowa i pomoc radziecka stworzyły dla nich nie spotykane w naszych dziejach możliwości rozwojowe.

Wróg Polski Ludowej starał się sparaliżować rozwój naszej młodej gospodarki morskiej. „Fachowcy” spod znaku Kwiatkowskiego lansowali opinię, że porty można odbudować tylko za cenę oddania do dyspozycji anglosasom magazynów i urządzeń, basenów portowych i samych portów. Walka z tymi wrogimi teoriami reakcyjnymi i elementarnymi kapitalistycznymi rozpoczęta w roku 1946/47 została przeprowadzona zwycięsko.

Zlikwidowano wrogą teorię o niemożności odbudowy portu gdańskiego i teorię o przeciwstawności interesów Gdańska i Gdyni. Dziś oba te porty i skazany na zagładę przez reakcję Szczecin tętnią życiem, spełniając zadania wyznaczone przez plan państwowy.

Wspaniałym orężem w walce stało się współzawodnictwo pracy i ruch racjonalizatorski, wyzwalający olbrzymie siły twórcze klasy robotniczej.

Wbrew szantażowi międzynarodowej szajki kapitalistów i ich pachołków, zdrajców narodu — „emigrantów londyńskich”, marynarze nasi na wezwanie rządu wrócili wraz ze statkami do Kraju. Kilkanaście jednostek otrzymanych dzięki Związkowi Radzieckiemu z reparacji wojennych oraz zakupy zagranicą i nowowyprodukowane w kraju jednostki stworzyły naszą flotę handlową.

Zdecydowana polityka rządu ludowego i troskliwa opieka partii robotniczej umożliwiły zajęcie właściwego miejsca w gospodarce narodowej przez naszą flotę, stwarzając z niej sprawnie działający instrument, który zabezpiecza nasze interesy na rynkach światowych.

Udział polskiej floty handlowej w przewozach towarów rośnie stale. Eksploatujemy kilkanaście linii regularnych, ruch trampingowy rozwija się pomyślnie.

Nasze statki pracują sprawniej i wydajniej od jakichkolwiek statków armatorów kapitalistycznych.

Państwo nasze otoczyło opieką kadry marynarzy. Marynarze wszystkich służb otrzymali wielkie możliwości szkolenia, dokształcania się teoretycznego. Synowie robotników i chłopów, którzy w warunkach kapitalistycznych bez względu na wieloletnie doświadczenie praktyczne byłoby do śmierci zwykłymi marynarzami, otrzymali możliwość objęcia najbardziej zaszczytnych i odpowiedzialnych stanowisk we flocie.

Wielkie perspektywy rozwoju jakie gospodarka socjalistyczna zakreśliła dla floty, będą zrealizowane dzięki uruchomieniu własnej produkcji statków pełnomorskich.

I tu wróg twierdził, że zadanie to jest niemożliwe do wykonania. „Fachowcy” Kwiatkowskiego proponowali nam pe-

prostu sprzedać stocznice Holendrom, lub wprost produkować wszystkie statki zagranicą. Wola demokracji ludowej zmobilizowała rzesze pracowników Wybrzeża. Stocznice ożyły i zaczęły produkować. Współzawodnictwo pracy i ruch racjonalizatorski święciły triumfy.

Dziś już statki pełnomorskie s/s „Soliddek” i s/s „Jedność Robotnicza” służą krajowi na morzu. W dniu 1 maja br., w dniu święta klasy robotniczej i święta całego narodu, trzeci rudowęglowiec s/s „1 Maja” wyruszył w pierwszy swój rejs. Pierwszy drobnicowiec typu „Lewant” montuje maszyny. W koncu br. kilkanaście nowych, wielkich jednostek morskich wyprodukowanych w naszych stocznicach, rękami polskiego robotnika, konstrukcji polskiego inżyniera i technika, powiększy naszą flotę handlową w służbie narodu, w służbie pokoju.

Morze to nie tylko droga wodna. Morze to rezerwuuar aprowizacyjny.

Już dziś łowimy trzykrotnie więcej ryby niż w roku 1938.

Ponad 4000 rybaków wylawia z morza rokrocznie zwiększając się ilość ryb, zasilać nasz rynek spożywczy i eksport.

W oparciu o dotychczasowe osiągnięcia, plan sześciolatni przewiduje bardzo duży wzrost produkcji okrętów, bardzo poważny wzrost stanu floty i przewozów.

Nasza żegluga staje się w pełni instrumentem, wprzęgniętym w ramy naszej gospodarki planowej. Idąc za rozwojem naszego handlu zagranicznego, żegluga nasza wychodzi szeroko poza Bałtyk, do Chin Ludowych i na Ocean.

Jeszcze bardziej zwiększą się przewozy naszej floty w całosci naszego handlu i tranzytu, dając nam pełną możliwość przeciwstawienia się wszelkiej dyskryminacji ze strony państw marszałowskich.

Przez lepszy sprzęt i wzrost wydajności pracy porty dalej usprawniają przeładunki, skracają postoje statków i obniżają koszty przeładunków.

Wzrośnie bardzo uspołecznione rybołówstwo. Zostaną jednocześnie stworzone warunki dla dobrowolnego i stopniowego przekształcania się indywidualnego rybołówstwa drobnotowarowego w uspołecznione spółdzielnie połowowe rybaków. Plan 6-letni przewiduje znaczny rozwój rybołówstwa dalekomorskiego.

Nasza żegluga śródlądowa będzie skutecznie uzupełniać żeglugę morską. Plan 6-letni wymaga i na tym odcinku dużej kadry pracowników żeglugi.

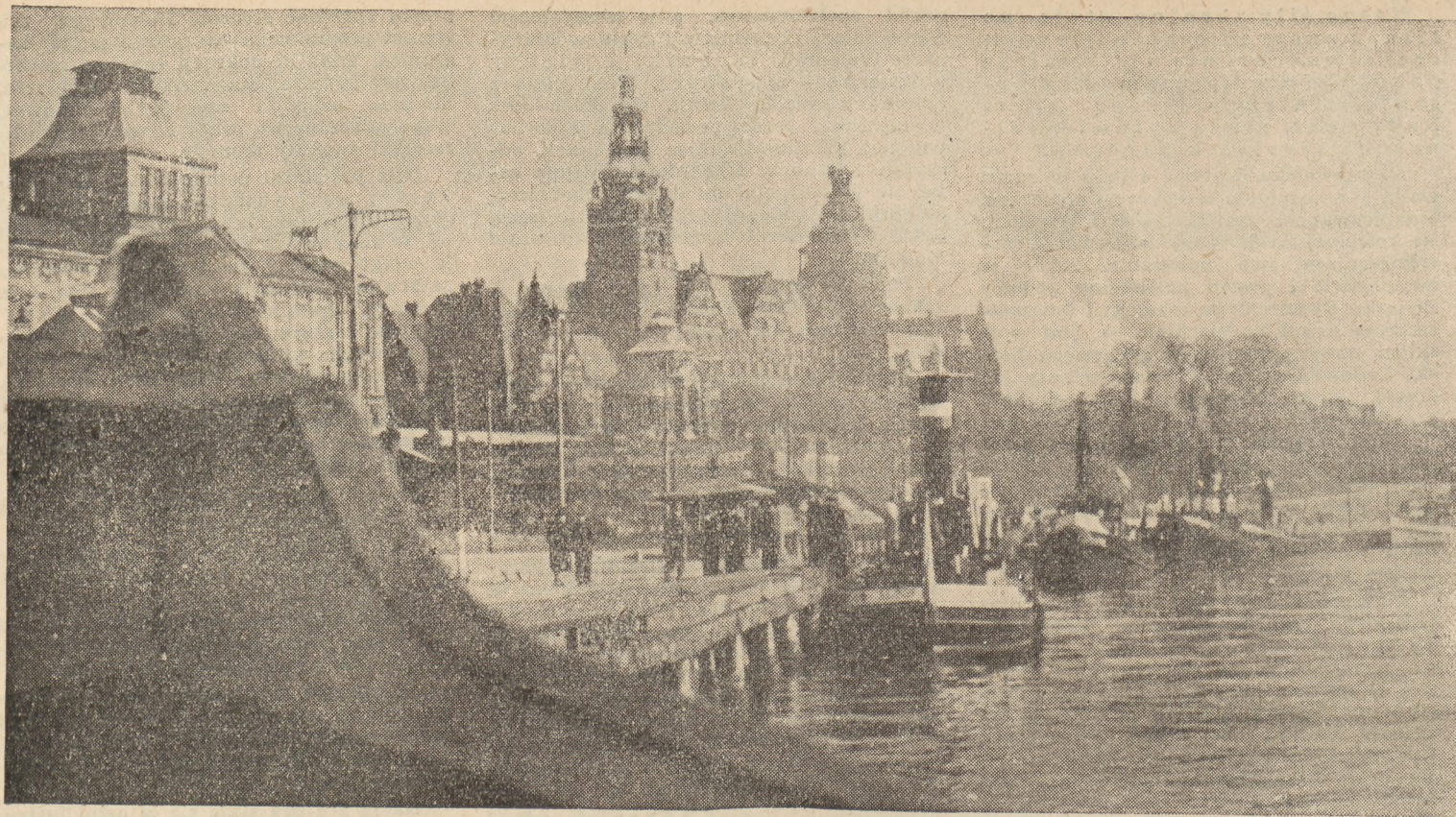
Te rozległe plany wytyczają również zadania naszej organizacji, które w całym mnogosci środków i sposobów działania — wymienionych w Deklaracji Ideowej — sprowadzają się do dwóch zasadniczych: pracy dla wzmocnienia obronności kraju, zwłaszcza na odcinku morskim, oraz współdziałanie w mobilizowaniu wysiłku społecznego dla wykonania planu sześciolatniego w dziedzinie gospodarki morskiej.

Wykonując te zadania będziemy pełnić naszą służbę dla Polski Ludowej.

Będziemy wnosić nasz wkład w dzieło międzynarodowego frontu pokoju i postępu skupionego pod przewodnictwem Związku Radzieckiego i wodza całej postępowej ludzkości — wielkiego Stalina.

Będziemy służyć sprawie obrony pokoju, jasnej, szczęśliwej przyszłości naszej Ojczyzny!

MIECZYŚLAW WĄGROWSKI



SZCZECIŃSKI ZJAZD

STANISŁAW OSTROWSKI

Jeden rzut oka na mapę wystarczy. Tu właśnie w Szczecinie, znaczone złotymi piaskami nadmorskich plaż linia brzegu Bałtyku zbiega się z inną linią, którą rysuje powolnym nurtem swoich szarych wód — Odra.

Tu, w Szczecinie, barki z polskim węglem, albo te, które noszą krótki napis „Prah“ kończą swój bieg, żeby cenne ładunki przekazać na statki, które powiozają je dalej po morzach świata.

Mapa pokazuje wyraźnie. W Szczecinie — północna morska granica Polski Ludowej zbiega się z jej granicą zachodnią — odrzańską.

W Szczecinie zebrały się w dniu 2 kwietnia br. krajowe zjazdy Ligi Morskiej i Polskiego Związku Zachodniego, żeby po wysłuchaniu sprawozdań z przeszło pięcioletniej działalności, powziąć jednomyślną uchwałę o połączeniu tych dwu związków w jedną organizację. Od południa tegoż 2 kwietnia i przez cały poniedziałek — 3 kwietnia, toczyły się obrady zjazdu połączeniowego, w wyniku którego powstała, określiła swój program i formy działania oraz wybrała władze naczelne nowa Liga Morska.

* * *

Ostry zgrzyt hamulców, charakterystyczne, jakby niezdecydowane szarpnięcie w tył... i pociąg dalekobieżny Gdańsk — Szczecin zatrzymał się. Jego pasażerowie, którzy jeszcze przed chwilą jeden przez drugiego tłoczyli się przy oknach, żeby dokładnie przyjrzeć się szarym, leniwie płynącym nurtom Odry, spleśniętym jak stalowymi klamrami potężnymi przesłami mostów i ciekawie wypatrywali z wysokiego nasypu, jakby z lotu ptaka pierwszych fragmentów nadodrzańskiego miasta, — teraz cisnęli się ku wyjściu i kolejno wyskakowali na peron.

Jeszcze nie umilkły trzaski zamykanych drzwi i pokrzykiwania nawołują-

cych się przyjezdnych, a już gwar stacyjnego zgłębku zagłuszył potężny bas megafonu:

„Uwaga, uwaga! Delegacje na zjazd zbierają się w swoich grupach okręgowych na peronach: Gdańsk na pierwszym, Poznań na drugim...”

Od piątkowego wieczoru poprzez sobotę, przez całą noc i jeszcze w niedzielę zjeżdżali się ze wszystkich stron delegacje na zjazd. Górnicy z kopalń Śląska, stocznio- i marynarze z Gdańska, murarze z Warszawy, włóknikiarce łódzkie, chłopcy z lubelszczyzny, kieleckiego, robotnicy z setek fabryk, nauczyciele, technicy, młodzież — przedstawiciele wszystkich województw Polski, ponad tysiąc najaktywniejszych działaczy LM i PZZ przybyło do Szczecina, żeby wziąć udział w połączeniowym zjeździe Ligi Morskiej i Polskiego Związku Zachodniego, żeby wyrazić swą wolę połączenia tych dwu organizacji w jedną, żeby jeszcze lepiej umacniać naszą siłę na morzu i zwiększać udział szerokich mas społecznych w walce o pokój.

* * *

Hasła umocnienia naszej obronności na morzu, a tym samym zwiększenie naszego wkładu w walkę o pokój były na zjeździe szczecińskim dominujące. Ujęte w słowa wielkiego transparentu, który wisiał nad stołem prezydyjnym w sali Wojewódzkiej Rady Narodowej: „Jednocząc nasze siły dla realizacji programu morskiego i umocnienia obronności granic morskich, zwiększymy nasz wkład w wykonanie planu pięcioletniego i budowę podstaw socjalizmu, w utrwalenie pokoju” — określały zasadnicze zadania zjazdu, przebiły ze słów otwierającego obrady prezesa Rady Naczelnej PZZ, wicemarszałka Sejmu Barcikowskiego, przewijały się w powitalnych mowach ministrów Rapackiego i Matuszewskiego, z całą siłą wystąpiły w mocnym przemówie-

niu komandora Urbanowicza, pełne polityczne rozwinięcie znalazły w referacie generała Wągrowskiego, a wreszcie, jako trwała podstawa ideologiczna nowej organizacji weszły w skład „Deklaracji Ideowej Ligi Morskiej”.

„Ożywieni jedną myślą i jedną wolą — czytamy w jej wstępie — my członkowie Ligi Morskiej i Polskiego Związku Zachodniego, zespoliliśmy nasze wysiłki i zjednoczyliśmy nasze szeregi w jedną organizację pod nazwą Liga Morska. Zjednoczona organizacja ma za zadanie przyczynić się do mobilizowania sił społecznych dla pracy nad rozwojem gospodarki morskiej Polski Ludowej, nad umacnianiem obronności naszej ojczyzny, zwłaszcza na odcinku morskim”.

A później szerzej:

„Wielkie znaczenie dla naszej siły obronnej ma umiłowanie przez najszersze masy narodu wolności i niepodległości naszego kraju, ich wierność i oddanie Polsce Ludowej, duma ze zdobyczy społecznych i wspaniałych osiągnięć mas pracujących, ich niezłomna wiara w dalszy rozwój naszej ludowej ojczyzny po drodze do pełnej sprawiedliwości społecznej, mocna solidarność ze wszystkimi siłami pokoju, niezłomna przyjaźń i sojusz z państwem zwycięskiego socjalizmu, przodującą siłą obozu pokoju — Związkiem Radzieckim.

Wielkie znaczenie dla naszej siły obronnej ma gorąca miłość, jaką otaczają najszersze masy ludu polskiego nasze wojsko i jego wodza, Marszałka Konstantego Rokossowskiego.

Konieczne jest, by przygotowanie obywateli do obrony kraju odbywało się również w organizacjach społecznych, które winny wśród swych członków i szerokich kół społeczeństwa prowadzić akcję uświa-

damiającą o zagadnieniach obrony kraju oraz organizować ćwiczenia i kursy, związane z zadaniami obronności kraju. Organizacje te winny przyczynić się do jeszcze większego zacieśnienia więzi najszerzych mas społecznych z naszym wojskiem. Zadaniem połączonej naszej organizacji jest prowadzenie tej pracy, szczególnie na odcinku obrony morskiej”.

Delegaci zrozumieli dobrze znaczenie tych zdań. Toteż ilekroć padały one z trybuny, gorącymi oklaskami dawali wyraz swojej niezłomnej woli walki o umocnienie Polski na morzu, walki o pokój.

Na zjeździe w Szczecinie połączyły się w jedną całość Polski Związek Zachodni i Liga Morska. Nie było to połączenie mechaniczne, wyłącznie organizacyjne. Przeciwnie — wynikało z wyraźnych politycznych przemian i to zarówno w sytuacji międzynarodowej, jak i u nas w kraju. O tym szeroko mówił w referacie gen. Wąrowski. To wyraźnie stwierdza Deklaracja Ideowa:

„Organizacja nasza czerpie swoją treść ideową z wielkich, dokonywujących się przemian historycznych...”

„Ideologia i działalność naszej organizacji oparte są na założeniach demokracji ludowej, są wykładnikami dążeń i interesów klasy robotniczej i mas pracujących, a więc olbrzymiej większości narodu...”

„Prawdą historyczną, której nie może zaciemnić jest fakt, że pierwszym, realnym, postępowym i rewolucyjnym, a nie reakcyjnym i nacjonalistycznym postawieniem sprawy oparcia granic przyszłej Polski Ludowej na Odrze i Nysie była, w ogniu walki o narodowe i społeczne wyzwolenie, deklaracja programowa Polskiej Partii Robotniczej...”

... Polska Partia Robotnicza była jedyną partią, która głosiła i konsekwentnie realizowała ideę sojuszu ze Związkiem Radzieckim. To Armia Radziecka wyzwoliła swą bohaterską i zwycięską walką całość ziem polskich po Odrę i Nysę... To dzięki zdecydowanemu stanowisku ZSRR zostały ustalone w Poczdamie granice Polski na Odrze, Nysie i Bałtyku. To dziełem demokracji ludowej, a przede wszystkim partii robotniczej jest szybkie zespolenie Ziemi Zachodnich z resztą kraju, niespotykana w historii gigantyczna praca przesiedlenia milionów Polaków z kraju i zagranicy, zagospodarowanie w ramach planu trzyletniego całości ziem wzdłuż Odry i Nysy oraz Bałtyku.”

Wobec realizacji tych wielkich zadań zmieniały się i precyzowały założenia działalności b. PZZ i dawnej Ligi Morskiej.

„W miarę umacniania się jedności klasy robotniczej i sojuszu robotniczo-chłopskiego, jedności mas pracujących Polski Ludowej, w miarę wypełniania przez demokrację ludową wielkich zadań oraz coraz jaśniejszego zarysowywania się nowych zadań i perspektyw budownictwa socjalizmu w naszym kraju, w miarę wzrostu sił i ostrości walki o pokój światowego obozu pokoju i demokracji pod przewodnictwem Związku Radzieckiego, następowało pogłębianie i precyzowanie ujęć ideowych i programów naszych organizacji, doprowadzając ostatecznie do zjednoczenia obu organizacji.”

Niezmiernie doniosłe znaczenie dla prawidłowej postawy ideowej zjednoczonej organizacji ma zrozumienie nowej sytuacji międzynarodowej.

„Jesteśmy świadomi — głosi deklaracja — iż w okresie powojennym miejsce głównej i kierowniczej siły świata imperialistycznego, zajmowane uprzednio przez Niemcy hitlerowskie, zajął im-

perializm amerykański, któremu śladem hitleryzmu mającą się plany zapanowania nad światem. Szowinizm, rewizjonizm i dążności agresywne, podniecane od szeregu lat w strefach zachodnich Niemiec przez anglo-amerykańskich podżegaczy wojennych, nie odgrywają roli samodzielnej i są narzędziem wojennym imperializmu amerykańskiego w Europie.”

A więc dziś walka o nienaruszalność naszych granic i walka o pokój, to walka przeciw anglo-amerykańskiemu imperializmowi. W tej walce zwycięstwo będzie po naszej stronie, gdyż, jak głosi deklaracja: „istnieją dane i możliwości, by przez zdecydowaną walkę o trwały pokój między narodami, przez skupienie i zwanie wszystkich sił pokojowych pod przewodnictwem Związku Radzieckiego, zmobilizować przeciwko agresywnym siłom imperializmu taką potęgę narodów, która okiełzna każdego agresora i przeszkodzi rozpętanu nowej wojny.”

Wzmocnieniu tych sił mogących okiełznać każdego agresora służyć będzie nowa, zjednoczona organizacja.

W przemówieniach powitalnych, w referacie programowo-ideowym, w dyskusji, a wreszcie w Deklaracji Ideowej szeroko omawiana była sprawa Niemiec.

„Prowadzona przez niemieckie siły postępowe — brzmi odpowiedni ustęp Deklaracji — walka o demokratyczną jedność i suwerenność Niemiec kieruje się przeciw imperializmowi amerykańskiemu i jego neohitlerowskiemu poplecznikom i stanowi część ogólnej walki, toczonej przez światowy oboz pokoju i postępu.”

Utworzenie Niemieckiej Republiki Demokratycznej ze stolicą w Berlinie otwiera nową kartę nie tylko w historii Niemiec, lecz również w historii Europy i oznacza historyczny przełom w stosunkach polsko-niemieckich, stanowi rękojmię bezpieczeństwa Polski od Zachodu.

Dlatego też następuje i winno rozwijać się coraz bardziej zacieśnianie stosunków przyjaznej współpracy między narodami niemieckim i polskim.”

Stanowisko to spotkało się z pełnym zrozumieniem i uznaniem zjazdu. Delegaci burzliwymi oklaskami wyrażali swą wolę przyjaznej współpracy z Niemiecką Republiką Demokratyczną.

Gdyby na zjeździe szczecińskim zrobić ankietę jakie okręgi cieszyły się największą popularnością, to wynik jej brzmiałby niewątpliwie: Gdańsk i Śląsk. Gdy wśród przodowników pracy padło nazwisko Aleksandra Makowskiego, przodownika ze Stoczni Gdańskiej, to na sali wybuchły gwałtowne oklaski; gdy wybrano delegację do złożenia wieńców, to właśnie tenże Aleksander Makowski składał je u stóp pomnika bohaterów poległych w walce o wyzwolenie Bałtyku. Składał je... razem z górnikami z kopalni „Wujek” Ob. Nowakiem. Bo oni też, w swych galowych mundurach z czapkami ozdobionymi czarnymi piórami stanowili przedmiot ogólnej sympatii. Wiadomo. Przecież z ich kopalni płynie węgiel przez port szczeciński.

Jedna z dwu uczennic Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie Helena Sobierajska, osobiście swego rodzaju na zjeździe jest właściwie „rodaczką” z Gdańska, mieszkanką naszego nadmorskiego Brzeźna. Z Gdańska przyjechała cała delegacja Marynarki Wojennej. Komandor Urbanowicz witał zjazd w imieniu naszego Wojska i Marynarki Wojennej. Wszyscy czuli, że nasza Marynarka za przykładem wspaniałej Floty Radzieckiej coraz szybciej podnosi swoją sprawność bojową i stanowi potężny czynnik bezpieczeństwa Polski Ludowej na morzu. Bohaterów pra-

cy — stoczniovców i górników oraz bohaterów morza — przedstawiciele Marynarki Wojennej, obdarzano na zjeździe największym uczuciem sympatii.

Szeroki był zakres tematów poruszanych na zjeździe. Zagadnienia polityczne, gospodarcze, społeczne i kulturalne. Sprawy wewnętrzne i polityka międzynarodowa, zagadnienia ideowe i organizacyjne. A wszystko dotyczyło morza, zmierzało do ulepszenia naszej pracy na morzu, do umocnienia Polski Ludowej nad Bałtykiem. Dwudniowe obrady określiły zadania nowej Ligi Morskiej. Postawił je zasadniczo referat gen. Wąrowskiego. Potwierdziły wypowiedzi w dyskusji. W konkretnej, skondensowanej formie sformułowała Deklaracja Ideowa. Tych zadań jest wiele:

„Musimy wyjaśniać najszerzym masom społeczeństwa wielkie znaczenie gospodarcze i polityczne morza oraz naszej gospodarki morskiej. Musimy uczyć kochać morze trzeźwo i twórczo. Kochać je w pracy robotnika portowego, w dźwigu portowym, w trudzie marynarza i w statku zbudowanym rękoma tysięcy Soldków i Makowskich, w okręcie Marynarki Wojennej, w kutrze rybackim i w codziennym znoju tysięcy ludzi pracy, wykuwających tu nad morzem nowe jutro, tu nad morzem walczących o pokój.

Musimy związać masy społeczne z ludźmi i sprawami morza.

Musimy wyjaśniać i popularyzować plan sześcioletni na odcinku spraw morskich i w zakresie żeglugi śródlądowej.

Umiłowanie morza musimy przekuć w realną pracę i wysiłek dla Polski Ludowej.

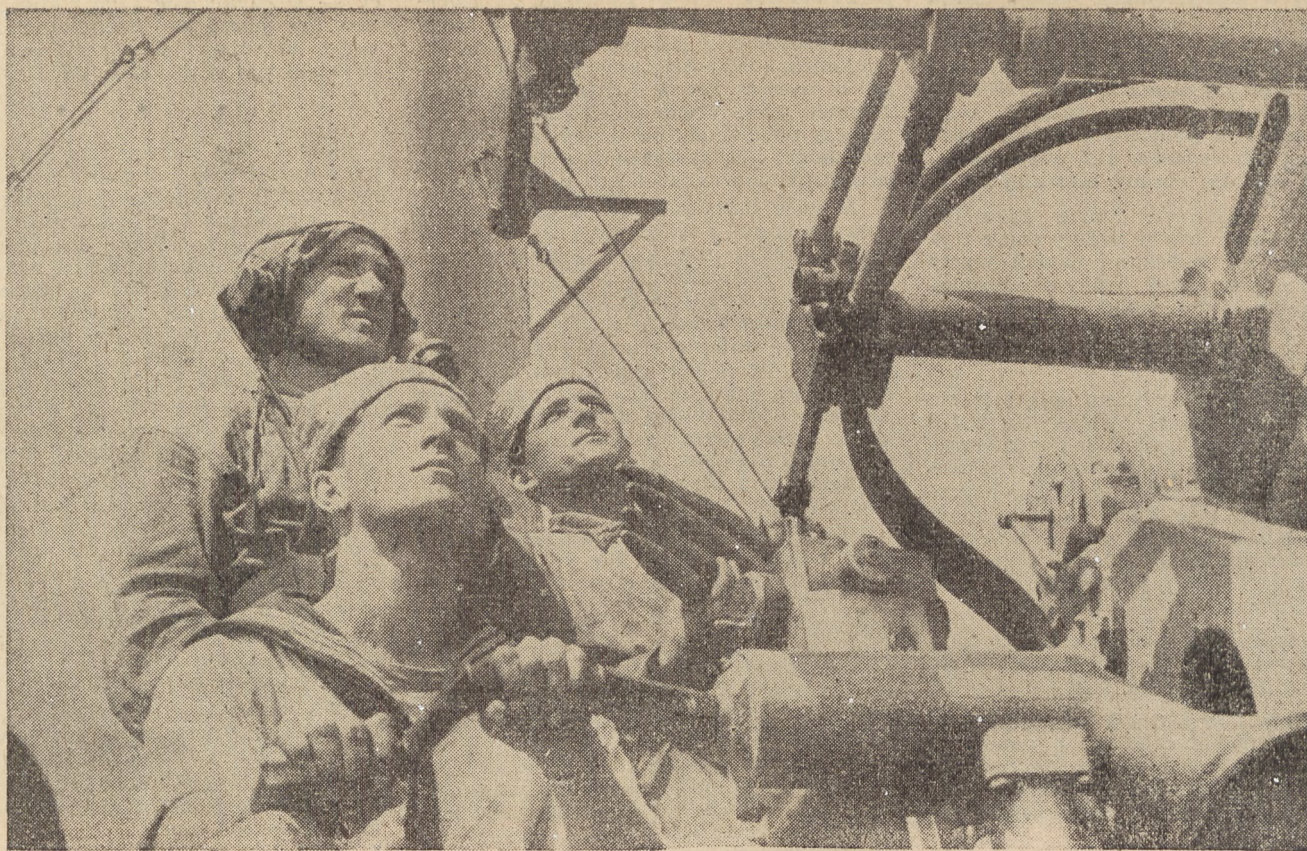
Liga Morska winna w oparciu o Związek Młodzieży Polskiej przyczynić się do wychowania i przygotowania ofiarnych, czujnych i odpornych ideowo na wszelkie podszepty wrogich, imperialistycznych agentur — przyszłych marynarzy polskich statków towarowych i transportowych, pracowników polskich portów, wyposażonych w pierwszorzędny sprzęt techniczny, rybaków dalekomorskich i kutrowych, marynarzy służby zasadniczej i zawodowej w Marynarce Wojennej.

Liga Morska winna pomagać w mobilizacji i przygotowaniu ogromnej ilości kadr ludzkich dla morza i żeglugi śródlądowej, którą przewiduje plan 6-letni. Winniśmy pamiętać, iż pracownicy morza, będąc stale na styku z państwami kapitalistycznymi, muszą mieć tym mocniejszą postawę ideową, tym bardziej muszą być zespoleni z klasą robotniczą i masami pracującymi naszej ludowej ojczyzny.

Praca dla umocnienia obronności kraju, zwłaszcza na odcinku morskim oraz współdziałanie w zmobilizowaniu wysiłku społecznego dla wykonania planu sześcioletniego w dziedzinie gospodarki morskiej — oto nasze zadania”.

Burzliwą owacją, wśród okrzyków i gorącego entuzjazmu przyjęli delegaci zjazdu tę deklarację. Jasnym stało się stojące przed nimi zadanie: opowiedzieć o zjeździe wszędzie: w Warszawie i na Śląsku, w Gdańsku i Łodzi, w Krakowie, Wrocławiu, Poznaniu i Lublinie. Przynieść w masy członkowskie doniosły dorobek zjazdu, nauczyć górników z Chorzowa, stoczniovców z Gdańska, metalowców z Gdańska, metalowców ze Starachowic, włókienników z Łodzi, naftarzy z Krosna, murarzy z Warszawy i setki tysięcy chłopów, pracowników umysłowych, kobiet i młodzieży z całej Polski jeszcze bardziej kochać morze, jeszcze w dalszej pracować dla umocnienia Polski Ludowej nad Bałtykiem, dla dobra pokoiu.

STANISŁAW OSTROWSKI



SPRAWA CAŁEGO NARODU

40

stąpiliśmy w pierwszy rok planu 6-letniego, w okres budowy podstaw socjalizmu w Polsce, który wymaga zmobilizowania wysiłku najszerzych mas narodu z klasą robotniczą na czele. Zadania planu 6-letniego, będącego poważnym wkładem do wzmocnienia pokoju, rozwój gospodarki morskiej, wzmocnienie obronności naszych granic morskich, powodują konieczność jeszcze ściślejzego zespolenia wysiłku całego narodu.

Poza zadaniami, jakie nakłada na nas nowy etap walki o budowę podstaw socjalizmu, również sytuacja międzynarodowa wymaga mobilizacji narodu dla utwierdzenia pokoju. Wróg pokoju — imperializm anglo-amerykański — realizuje swe zbrodnicze plany w Niemczech zachodnich, odbudowując potencjał wojсковy i podsycając nastroje rewizjonistyczne. Sprawa zaostrenia walki o pokój i wzmocnienie obronności naszych granic, posiada wobec tego ogromne znaczenie i jest sprawą całego narodu.

Dlatego też w okresie, gdy mobilizujemy wszystkie siły narodu do wykonania tak poważnych zadań, połączenie Polskiego Związku Zachodniego i Ligi Morskiej, jakie nastąpiło w kwietniu br., w jedną organizację, jest wyrazem dalszej konsolidacji najszerzych mas narodu na odcinku morskim.

Wchłaniając dotychczasowy dorobek PZZ i LM, zjednoczona organizacja na nowym etapie i w nowych warunkach, oprze swoją działalność na nowych formach i nowej treści pracy.

KMDR JÓZEF URBANOWICZ
Z-CA DOWODCY MAR. WOJ.

Poważny odcinek pracy zjednoczonej Ligi Morskiej stanowi troska o obronność naszych granic morskich. Oznacza to, że obok ważnych zadań udzielania konkretnej pomocy w wykonaniu planu rozbudowy gospodarki morskiej Liga Morska zacieśniać będzie współpracę z Ludową Marynarką Wojenną, będącą częścią składową nowego Wojska Polskiego. Trzeba więc przede wszystkim zerwać z niezdrowym romantyzmem, który jeszcze ciążył na działalności niektórych ogniw Ligi Morskiej i konkretnie pomagać zarówno Marynarce Wojennej jak i handlowej we wzmocnieniu obronności kraju i siły gospodarczej na morzu. Ażeby osiągnąć ten cel, nowa organizacja nie może ograniczać się tylko do popularyzacji Wojska Polskiego i Marynarki Wojennej oraz do otaczania opieką marynarzy. Praca na tym odcinku spotyka się już z pełnym zrozumieniem całego społeczeństwa, które widzi różnicę między przedwrześniową marynarką wojenną, będącą orężem w ręku rządu kapitalistycznego, a obecną ludową, wyrosłą z ludu, związaną z ludem, stojącą na straży zdobyczy mas pracujących, zabezpieczającą od strony granic morskich owoce pokojowej pracy polskiego robotnika.

Poważnym zadaniem Ligi Morskiej powinno być tworzenie ośrodków szkoleniowych, kierowanie synów ludzi pracy, a zwłaszcza robotników i chłopów pracujących do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej, szkół morskich, krzewienie

znaczenia obronności granic morskich i wykorzystania morza dla celów gospodarczych.

Nowa organizacja powinna zwrócić uwagę na uporządkowanie literatury o tematyce morskiej, która musi być odzwierciedleniem zmagania narodu w budowie podstaw socjalizmu.

Wybrzeże, dla którego powstanie nowej organizacji ma szczególne znaczenie, ze względu na skupienie portów, stoczní, instytucji morskich, koncentrację Marynarki Wojennej i Handlowej, musi się stać terenem, z którego na cały kraj będzie promieniować znajomość spraw morza i ludzi z nim związanych.

Osiągnięcia nasze będą zadawać na każdym kroku kłam wszelkim mrzonkom rewizjonistycznym pogrobowców hitleryzmu — podsycanym przez anglo-amerykańskich podżegaczy wojennych.

Wszelkie zakusy w tym kierunku spełzną na niczym. Gwarantuje to nie tylko naród nasz z klasą robotniczą na czele, gwarantuje to przyjaźń i sojusz ze Związkiem Radzieckim oraz powstanie Niemieckiej Republiki Demokratycznej, uznającej granice na Nysie Łużyckiej, Odrze i Bałtyku za nienaruszalne.

Zjednoczona organizacja, której zjazd odbył się w historyczne dni 5-letniej rocznicy wyzwolenia Wybrzeża morskiego przez oddziały Armii Radzieckiej pod dowództwem Marszałka Rokossowskiego i I Armii Wojska Polskiego, rozszerzając krąg zagadnień PZZ i LM, stosując nowe formy pracy, spełni poważną rolę w rozbudowie gospodarki morskiej i utrwaleniu pokoju.

KMDR JÓZEF URBANOWICZ

Pośród wielu dziedzin polskiej gospodarki powojennej żegluga jest niewątpliwie jedną z tych, na których zachodzą zmiany ustrojowe rysują się szczególnie silnie. Postawiona została generalna zasada: flota polska nie jest i nigdy już nie będzie narzędziem w rękach kapitalisty, zabiegającego o jak największe zyski, z pominięciem wszelkich innych momentów, nawet interesu narodowego — ale jest i zawsze będzie instrumentem w rękach Państwa Ludowego, pomocnym w realizowaniu jego istotnych potrzeb gospodarczych. To przedłużone ramię gospodarki narodowej, sięgające w dalekie morza i opasujące rozległe szlaki ziemskiej — dawniej obliczone wyłącznie na zgarnianie krociowych zysków, dzisiaj służy wiernie dobru powszechnemu.

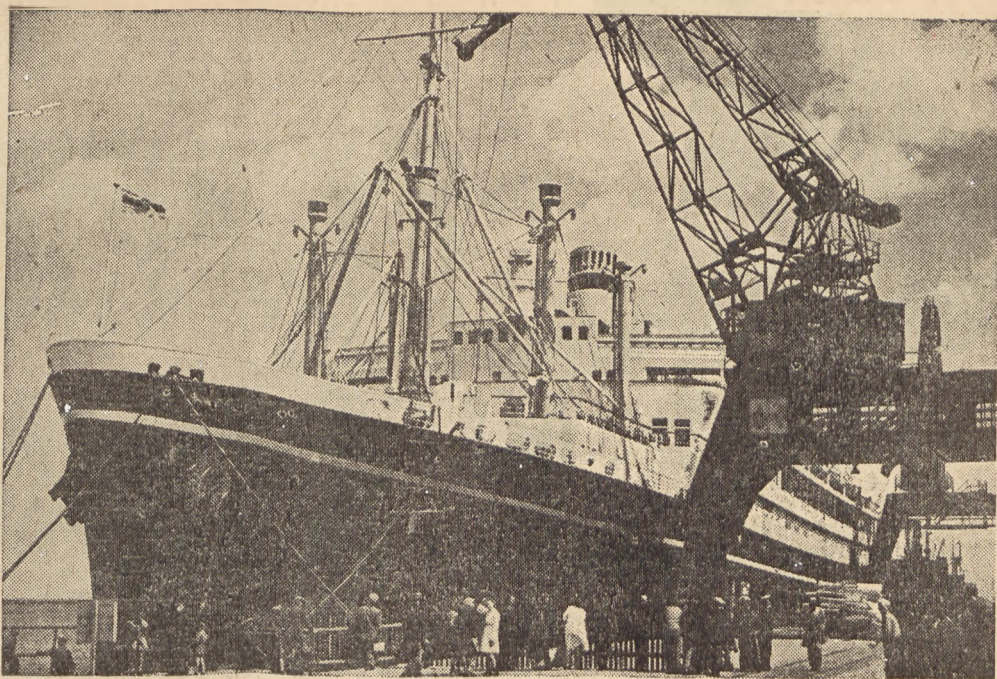
Na tle tej właśnie generalnej zasady nasza żegluga powojenna zakwitła nowym życiem, ożywiła się duchem wielkiej przemiany ustrojowej, wytworzyła inny, jakże bardzo odmienny od przedwojennego styl pracy. Z jednej strony GAL — jako armator, w trosce o sprawy bytu marynarzy realizuje wytyczne socjalistycznej polityki socjalnej, jak świadczy o tym ustalona zasada stałego zatrudnienia, wielkie sumy wydatkowane na lecnicstwo i akcję socjalną, na poprawę warunków pracy i podniesienie jej bezpieczeństwa i higieny, z drugiej — marynarze stanęli ochotczo na froncie walki o realizację planów przewozowych, o oszczędność i racjonalizację.

Zmieniony charakter powojennej floty i fakt, że marynarz polski znalazł się w roli jej odpowiedzialnego współgospodarza — wyzwoływały w nim nowe zasoby twórczych sił, które oddaje on do dyspozycji ogółowi.

Tak np., kiedy władze naczelne rzuciły hasło walki o oszczędność — marynarze znaleźli się w pierwszych szeregach jego realizatorów, podejmując je na wszystkich frontach swojej pracy.

I tak, obserwacje mechaników i palaczy umożliwiły wyeliminowanie niewłaściwego węgla, będącego w niektórych wypadkach przyczyną straty olbrzymich jego ilości. Dość powiedzieć, że statek, posiadający normę spalania węgla 44 ton na dobę, — spalał go aż 158 ton. Zastosowano inne, lepsze, bardziej odpowiednie gatunki węgla bunkrowego. Zaczęto myśleć o zwiększeniu i maksymalnym wykorzystaniu ładowności statków, o zatrudnieniu ich dla dodatkowych rejsów, o podniesieniu rentowności, o zwiększeniu wyników eksploatacyjnych. Z roku na rok akcja ta obejmowała coraz to nowe jednostki i załogi, dając coraz to poważniejsze rezultaty dla polskiej floty i polskiej gospodarki.

Na przestrzeni 1948 roku i pierwszego półrocza 1949 w akcji oszczędnościowej w żegludze na czoło wysunęła się załoga s/s „Hel”, a w ślad za nią poszły załogi takich



NOWE ŻYCIE – NOWEJ FLOTY

MGR KAZIMIERZ ZAGÓRNY

jednostek, jak „Wisła”, „Borysław” itd. Nawet motorowiec „Karpaty”, liczący sobie 22 lata pracowitego życia i odbywający podróże o zasięgu 2/3 kuli ziemskiej przy nieprzerwanej pracy po 800 godzin — osiągnął znaczne wyniki oszczędnościowe w paliwach, zwiększając równocześnie szybkość maszyn.

We wrześniu 1949 r. załogi większości statków PMH przystąpiły oficjalnie do współzawodnictwa pracy na zasadzie regulaminu, opracowanego przy udziale Komitetu PMH PZPR i Zw. Zaw. Transportowców — Oddziału Marynarzy. Był to pierwszy etap współzawodnictwa we flocie, zakończony w dniu 31. XII. br. zwycięstwem załogi s/s „Hel”, która otrzymała proporzec statku-przodownika. Na mocy specjalnego zarządzenia ministra żeglugi jest on wywieszany na statku poniżej bandery armatora. Na dalszych miejscach znalazły się statki m/s „Lewant” i s/s „Tobruk”. Obecnie zakończony został drugi etap współzawodnictwa we flocie — wyniki jego nie zostały jeszcze ogłoszone. Równolegle przebiega akcja współzawodnictwa w administracji, w warsztatach

GAL i wszystkich komórkach pomocniczych aparatu żeglugowego.

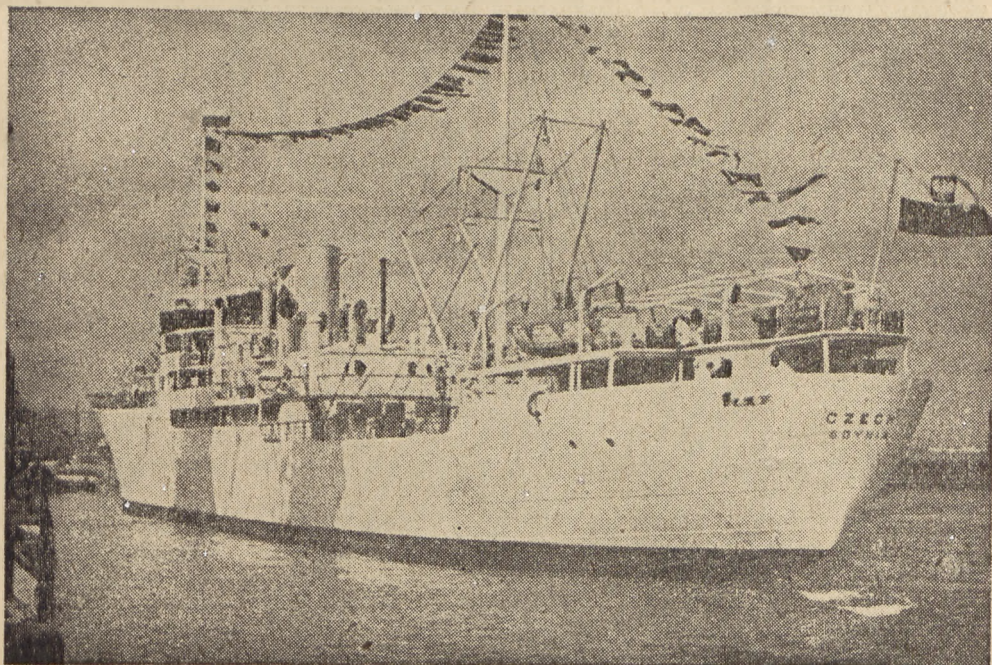
Oceniając dotychczasowy dorobek tej wielkiej akcji społecznej — trzeba stwierdzić, że dała ona kolosalne oszczędności w środkach finansowych, materiałach i przyniosła wiele poważnych usprawnień technicznych w ramach racjonalizatorstwa. Efekty te osiągane są w najróżniejszy sposób. Tak np. załoga s/s „Bałtyk” przez oszczędniejsze gospodarowanie wodą słodką uzyskała możliwość zwiększenia ładunku o 150 ton. Załoga „Warty” przez usprawnienie obsługi maszynowej zmniejszyła zużycie paliwa o jedną tonę na dobę. Załoga s/s „Kolno” wykonała pomocnicze włady, umożliwiając ładowanie zboża w czasie deszczu i niepogody. Całego szeregu ważnych usprawnień dokonali członkowie załóg na „Helu”, „Warcie”, „Pułaskim”, „Warmii”, „Pucku” itd. Na wszystkich statkach trwa nieprzerwana walka o zwiększenie wydajności pracy, o oszczędność, o szybkość rejsu i załadunku, o usprawnienie.

Szeroki ogół marynarski podjął również wiele zobowiązań zbiorowych i indywidualnych dla uczczenia Święta Pierwszomajowego.

Zobowiązania te objęły w skali krótko i długofalowej rozmaite prace remontowe, deklaracje o przedłużeniu życia maszyn przez ich racjonalną konserwację i eksploatację, oraz oszczędności i zapobieganie awariom. Tak np. załoga s/s „Hel” zobowiązała się wykonać powierzony jej odcinek planu 6-letniego — w okresie lat 5. Załoga maszynowa motorowca „Batory” zobowiązała się przejechać 170 000 mil morskich (do następnej klasy czteroletniej) bez kapitalnych remontów, wykonując maksimum bieżących napraw we własnym zakresie. Załoga maszynowa statku „Czech” zobowiązała się uruchomić kompresor. Załoga s/s „Jedność Robotnicza” zadeklarowała 415 dodatkowych roboczogodzin na wykonanie rozmaitych prac w dziale maszynowym, pokładowym i hotelowym.

Zobowiązania podjęły załogi wszystkich statków, a także poszczególne wydziały administracji floty i Warsztaty GAL-u. Polska Marynarka Handlowa uczciła Święto Pierwszomajowe wzmocnionym wkładem pracy, który wzbogacił gospodarkę narodową o milionowe oszczędności.

MGR KAZIMIERZ ZAGÓRNY





amnia

NIEPOKONANYCH

Historia podobna do tej którą opowiem niżej, właściwie z równym powodzeniem mogłaby się zdarzyć w jakiegokolwiek innej fabryce na Wybrzeżu, czy też w kraju. Ale to co opowiem zdarzyło się właśnie w Stoczni Gdańskiej. Trudno byłoby mi przedstawić wszystkich bohaterów tej historii, gdyż bohaterami jej są wszyscy niemal robotnicy Stoczni. Znacznie łatwiej jest przedstawić tło akcji: oto proszę sobie wyobrazić olbrzymi dziedziniec z murowanymi obszernymi budynkami i halami, nad którymi górują skrzyżujące ramiona stalowych dźwigów. Pośród nich stoją nieruchomo na dokach kadłuby statków, które jak gdyby wypoczywały po trudach podróży — z rozkoszą poddając się wiosennej toalecie. Z hal dochodzi odgłos ożywionej pracy: stukot młotów pneumatycznych, rdzawy pisk frezarek, metalowy dźwięk młotów spadających z siłą na żelazną blachę. W każdym z tych budynków na widocznym miejscu widnieje duża tablica z napisem: „Współzawodnictwo pracy”. Zapamiętajmy sobie tę tablicę. Odgrywać ona będzie rolę mapy sztabowej, na której uwidacznia się przebieg i rezultaty codziennej walki o lepsze wyniki pracy. To właśnie na tej tablicy staczają zacięte boje, Baranowska, Wolski, Dzikowski i inni.

Opodał, nieco na uboczu stoi inny budynek z czerwonej cegły. Zajdźmy tam i przeszedłszy długim korytarzem, wejdźmy do pokoju, na którego drzwiach wisi napis: „Kada Zakładowa”. Jesteśmy na miejscu...

— Którego to dziś? Czternastego?! A więc zaraz... Ile to jeszcze dni mamy? — piętnasty — raz, szesnasty — dwa, siedemnasty — trzy... Szesnaście dni! Psia kość — niewiele. — Przewodniczący Rady Zakładowej ob. Nakonieczny przez chwilę się namyślał, po czym ujął słuchawkę telefonu.

— Poproście do mnie Kirkorowicza... tak, lepiej zaraz... No oczywiście, że pilne...

Przewodniczący przysunął bliżej do siebie stos teczek, oznaczonych wyraźnym i dużym stemplem: „1 Maja — Zobowiązania”, otworzył pierwszą z nich i czytał:

„Dla uczczenia święta klasy robotniczej — 1 Maja, w celu przyspieszenia realizacji Planu 6-letniego, a tym samym i przyspieszenia budowy fundamentów socjalizmu w Polsce Ludowej zobowiązujemy się: 1) do dn. 1 maja oddać do próby s/s „Oliwa”, 2) zakończyć remont 2 jednostek, 3) zakończyć remont s/s „Panna Wodna”...

Ob. Nakonieczny otworzył następną teczkę:

„... z okazji zbliżającego się święta klasy robotniczej, doceniając znaczenie walki o pokój, celem przyspieszenia wykonania Planu 6-letniego zobowiązuje się dla uczczenia Dnia 1 Maja wykonać 200% normy przy spawaniu...

Baranowska Maria

Kiedy Nakonieczny otwierał następną teczkę ktoś lekko zapukał i w drzwiach stanął człowiek w kombinezonie.

— Wołaliście mnie?

— A tak, siadajcie Kirkorowicz. Chciałem Was o coś zapytać. Widzicie, zostało nam tylko 16 dni, a roboty jak mi się zdaje jeszcze cała kupa. Jak tam — dacie radę? Zobowiązanie przecież nie może zostać na papierze.

Kirkorowicz lekko poruszył się na krześle po czym oparłszy rękę na łokciu jął palcami przebierać we włosach.

— Obiecaliśmy to i zrobimy. No, ale łatwo to z tym nie pójdzie. Tak, tam jeszcze kupa roboty. Sami wiecie. Co od nas zależy to oczywiście zrobimy wszystko. Ot, ja do was towarzyszu sam się wybierałem z taką sprawą: Widzicie, to wszystko, co my na naszej stoczni robimy, to my możemy robić, tak jak nam trzeba i na czas i na-

klejs części? Co wtedy? Przecież my ich nie możemy zmusić do tego, żeby najpierw nam zrobili a później komu innemu. I oni też zresztą mają swój „grafik”. A najgorsze z tym, że jak takiej części nie dostaniemy na czas, to sami przez to zarywamy. No pomyślcie sami, przecież trzeba znaleźć jakieś wyjście.

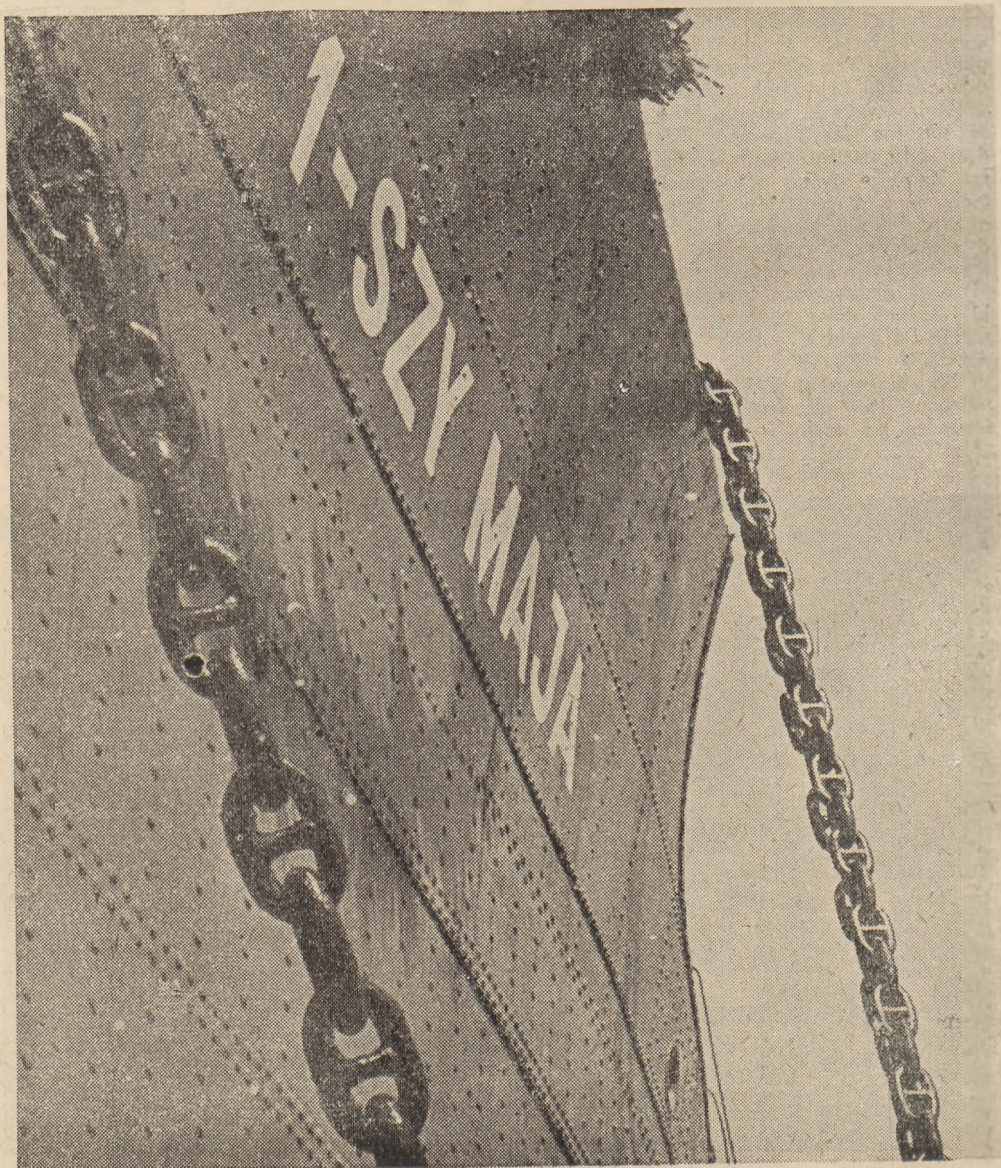
Nakonieczny bezradnie rozchylił dłonie;

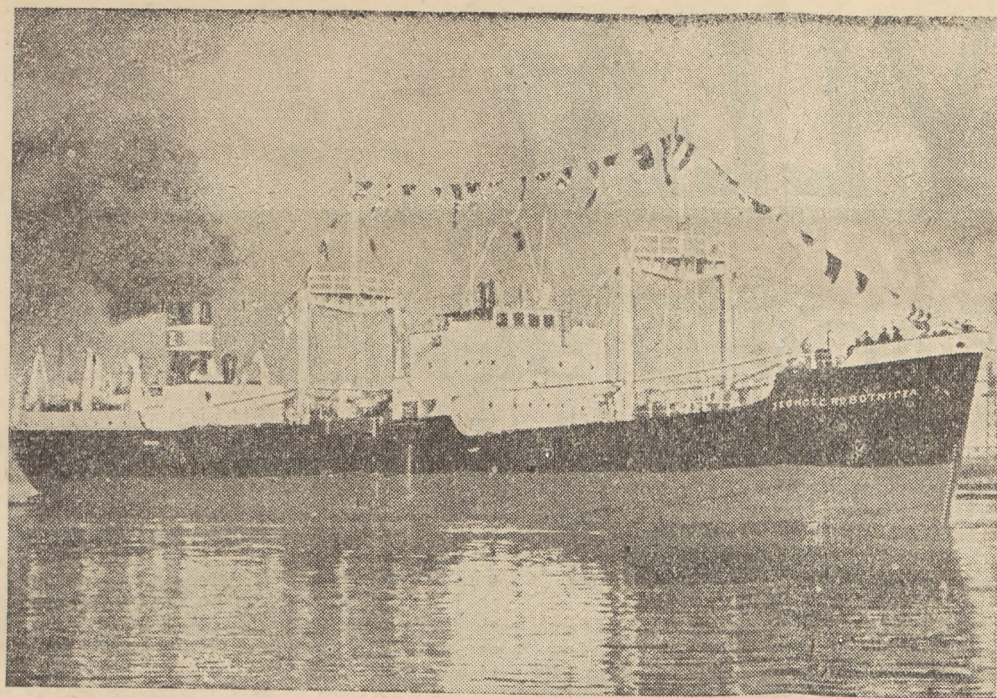
— A wiecele co, ja mam pomysł — od strony biurka zbliżył się do dyskutujących ob. Jarzębowski Tadeusz z Komitetu Zakładowego — wezwijmy ich do współzawodnictwa! Fundujemy nagrodę przechodnią, dajemy termin i do roboty. Jak myślicie?

Obaj skinęli głowami na znak zgody. Postanowiono jeszcze tego samego dnia wysłać odpowiednie pismo do fabryki, która miała wykonać zamówienie.

Kirkorowicz uśmiechnął się.

wet przed czasem. Ale powiedzcie mi jak tu zaradzić, kiedy na przykład któraś odlewnia nam nie dostarczy na termin ja-





— Ot widzicie, co trzy głowy, to nie jedna. Teraz to już i ja jestem pewniejszy, że wszystko będzie na czas. Bo ludzie to pracują i jestem pewien, że wszystko zrobią, żeby zobowiązanie wykonać.

— A jak tam ta spawaczka — Baranowska?

— Eh! To cwana kobita, tylko...

— Tylko co?

— Widzicie, ona mówi, że nas, chłopów w kozi róg zapędzi z robotą. A nas to denerwuje. A poza tym jak tylko chwilę czeka na robotę, to zaraz lata i gderze, że my to, że my owo, że ona jak powiedziała 200% normy — to musi tak być. Nikt jej tam przecież nie chce przeszkadzać. Bywa, że trochę czasem musi poczekać zanim robotę jej dostarczą. Można by było ją w takim wypadku posłać na statek. Gdaniec nawet chciał ją tam skierować, bo mówi że coś, że kobita, kiedy fachowiec dobry, ale ja tam myślę, że gdzie jej tam łączyć po wertepach, niech lepiej siedzi w hali i spawa to, co jej przynoszą.

— To znaczy, że kobiety też się biorą?

— O! Zawzięcie się biorą!

— Może z czasem i was, mężczyzn wykurzą ze spawalni?

— Na pewno wykurzą. One to robią lepiej i skrupulatniej niż niejeden chłop. Chociaż na nich też nie mogę narzekać. Sami oceńcie. Chociażby taki Duma Władysław, ten co to w stolarni pracuje — kaleka — nie ma palców u obu rąk, a w ciągu ostatnich 3 miesięcy wyrabiał 256% normy! Myślicie, że ktoś mu każe? Nie, tylko sam rozumie, że jak więcej będzie pracować, to i jemu i innym będzie lepiej. A Dzikowski i Wolski. Uważajcie tylko na tablice współzawodnictwa pracy. Jak jeden dzień u góry Dzikowski, to na drugi dzień Wolski. I tak w kółko. Taką zawziętość, to już rzadko. A obaj dzień w dzień wyrabiają ponad 200% normy. I w ogóle muszę powiedzieć, że jak wypisuję nazwiska na tablicy, to sam nie raz słyszę, jak niektórzy mówią: „zobaczysz, jak ja na drugi raz nie będę na tej tablicy, to niech mnie...”

Drzwi do lokalu Rady Zakładowej otworzyły się:

— A Piekun! Chodźcie, no chodźcie. Dobrze, że się zjawiacie. Chcieliśmy z Wami także pogadać. Jak tam u was zobowiązania 1-majowe. Robota idzie na przód?

— No z tym rudowęglowcem „1-Maja” damy sobie łatwo radę. Gorzej z „Oliwą”. Nieseryjna sztuka. Trzeba dopiero poznać. Poza tym spawaczy nam trzeba.

— Jak to spawaczy nie ma? A przecież Baranowska mówi, że musi czekać na robotę? A to jak to?

— Baranowska? Hm to cwana kobita... Jarzębowski uśmiechnął się.

— Co, nie macie zaufania do jej roboty?

— Nie, robić to ona dobrze robi, tylko, że to zawsze kobita.

— To co z tego? Dobry fachowiec to grunt. My ją tu zresztą zaraz poprosimy.

Jarzębowski podniósł słuchawkę telefonu i poprosił, aby przysłano Baranowską. Po kilku minutach do pokoju weszła niewysoka kobieta w roboczym kombinzonie i chustce na głowie o żywych ruchliwych oczach.

— Słuchajcie Baranowska — jest pilna robota do zrobienia na „Oliwie”. Wicie sama — zobowiązanie pierwszomajowe. Ale coś mężczyźni mówią, że tego... że wam może będzie za trudno...

Kobieta podniosła się z miejsca.

— Wy tylko ich słuchajcie... — wskazała ręką na Piekuna i Kirkorowicza — oni wszyscy na mnie się zawzięli, że niby ja kobieta, a im mężczyznom dorównam. Jak byłam pierwsza na tablicy współzawodnictwa to im było wstyd. Dlatego pewnie mówią teraz, że może nie dam rady. A ja dam radę. I zobaczycie!

Wystarczyło spojrzeć na Baranowską, żeby być całkowicie przekonanym o tym, że to co mówi nie zostanie pustym słowem.

Jarzębowski przerwawszy wertowanie w papierach zwrócił się do Baranowskiej:

— Wierzmy Wam. A co do tego, że jak mówicie oni się na Was „zawzięli”, to mnie się zdaje, że przesadzacie. Widzicie, każdy się stara zrobić jak najwięcej i to jest właśnie słuszne. To jest szlachetna rywalizacja. A że może tam któremuś jest wstyd, że dał się prześcignąć, no to jest jego własna wina. Wszyscy my pracujemy dla dobra całej Polski Ludowej i dla jej wzmocnienia. Im silniejszymi będziemy, tym silniejszą zapórę będziemy stanowić dla podlegaczy wojennych. Pracując wydajnie walczymy o pokój. Spójrzcie chociażby przez to okno. Tam, widzicie stoi niedawno wodowany Wasz statek „Warszawa”, nieco dalej „Brygada Makowskiego”, obok na pochylniach rodzą się nowe Lewanty, na dokach nabierają nowych sił „Wieluń” i „Bałtyk”. Wszędzie w tych halach, w traserni, w spawalni, w montowni wre twórcza, wyężona praca. A przecież nie budujemy pancerników, nie budujemy armat, czołgów — tworzymy to wszystko w pracy pokojowej i dla potrzeb życia pokojowego. Przez to jednak wzmaga się, rośnie nasza gospodarka narodowa, stajemy się z każdym dniem silniejsi. Dzięki właśnie waszej pracy, codziennej, dokładnej i sumiennej. Skoro więc podjęliście pewne zobowiązania, to

muszą być wykonane. Wiemy jakie macie trudności i przyjdziemy Wam z pomocą. Możecie na nas liczyć. A sądzę, że i my możemy na was liczyć...

W pokoju zapanowała głucha cisza. Za oknem rozpościerał się niezwykły widok. W wyciągniętych dziobach dźwigów płynęły w przestworzach olbrzymie płaty stalowej blachy, przy zadokowanym statku krzątały się dziesiątki ludzkich sylwetek, opukujących troskliwie kadłub, w szklanych szybach olbrzymich hal drgał niebieskawy odbłask acetylenowych palników. Zdawało się, iż na tej olbrzymiej przestrzeni nie było zakątka, gdzieby nie trwała energiczna praca, gdzieby nie wypełniano powziętych zobowiązań.

Gdyby ktoś mógł wzrokiem przeniknąć całą przestrzeń stoczni, z pewnością ujrzałby tokarza Belaur'a, który przy potężnej tokarni tnie szerokie płaszczyzny blachy, ujrzałby pracującego Komadę, który remont kompresora amoniakalnego zdołał skrócić o 12 dni, zobaczyłby brygadę Jakowskiego, Figla, Szpileckiego i wielu wielu innych, którzy zgłosili owe zobowiązania pierwszomajowe i którzy w codziennym trudzie zobowiązania te realizują.

Baranowska poruszyła się pierwsza.

— Tak, to prawda — walka o pokój to jest nasz wspólny cel, a osiągnąć to możemy przez wytrwałą i wydajną pracę wszędzie tam, gdzie będzie potrzeba. Dobrze, pójdę i na „Oliwę”... A co do zobowiązania 1-majowego, to będzie wykonane.

Wstała i skierowała się ku wyjściu. W drzwiach zatrzymała się na chwilę, jak gdyby sobie coś przypominając.

— I pamiętajcie — dodała — żeby mi nikt nie mówił, że się wszędzie pcham i robotę chłopom odbieram...

Jarzębowski odwrócił się do pozostałych.

— No więc?

Kirkorowicz zrobił nieokreślony ruch ręką.

— Jak to jednak dobrze zająć do Komitetu i do Rady jak się ma jakieś kłopoty. Ot i ja będę spokojniejszy o dostawę z odlewni i Piekun będzie miał spawaczy, no i zobowiązanie zostanie wykonane...

Uścisknęli sobie dłonie mocno i serdecznie.

Po ich wyjściu Jarzębowski zabrał się do przeglądnięcia rubryk w sprawozdaniu z wczorajszej kontroli: „Termin planowany — 1. V; termin zobowiązania 20. IV; wykonano 13. IV...”

Na chwilę odłożył pióro.

— Tak — zwrócił się do Nakoniecznego — z tymi ludźmi można przełamać największe trudności i zwyciężyć. Z takimi ludźmi zwyciężymy w walce o Pokój, bo to jest prawdziwa Armia Niepokonanych...

I mocniej zaciągnął się dymem z „Górnika”.

STANISŁAW BISKUPSKI



FLOTYLLA

czzerwonego sztandaru

W WALKACH O BERLIN



Rokrocznie, kiedy w pierwszych dniach maja na szpalty gazet wracają wspomnienia z bohater-skich walk Armii Radzieckiej i walczących u jej boku oddziałów Wojska Polskiego o ostatni bastion hitleryzmu — o Berlin, pojawiają się najczęściej opisy działań jednostek lądowych. Być może, nie wszyscy wiedzą, że w tym ostatnim szturmie o ostateczne zwycięstwo nad hitleryzmem, poważną rolę odegrały jednostki Floty Dnieprzańskiej. A przecież te właśnie jednostki wspierały ogniem swej artylerii pokładowej operacje oddziałów lądowych, a przecież to marynarze dnieprzańscy organizowali przeprawy przez rzeki, dostarczając sprzęt wojenny, amunicję i żywność. Oni też przeprowadzali śmiałe operacje desantowe i ich dziełem było zniszczenie wielu punktów oporu wroga. Działalność bojowa jednostek Floty dała się mocno we znaki hitlerowskiemu oddziałom, jakie niejednokrotnie miały możliwość zetknięcia się z desantowymi grupami, które w śmiałych i nagłych uderzeniach paraliżowały zamiary nieprzyjaciela, zadając mu ciężkie straty w ludziach i sprzęcie.

Te wspaniałe wyczyny dnieprzańskich marynarzy zostały w pełni docenione przez radzieckie Dowództwo. Poszczególnym zespołom okrętów nadano zaszczytne nazwy: „Bobrujskich“, „Łuninieckich“ lub „Pińskich“, wielu marynarzy jak np. Kiryłow, Kukalewski, Murzachanow, Sikorski, Tupicynow i in. otrzymali tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, wielu zostało odznaczonych orderami i medalami, a cała Flotylla, której Generalissimus Stalin niejednokrotnie dziękował za wspaniałe wyczyny bojowe, została odznaczona Orderem Czerwonego Sztandaru. Wraz ze zwycięskimi oddziałami Armii Radzieckiej, Flotylla Dnieprzańska przebyła sławny szlak bojowy.

Dlatego też w rocznicę wielkiego zwycięstwa nad hitleryzmem, w rocznicę upadku ostatniego bastionu Hitlera, warto będzie przytoczyć kilka fragmentów z tych niezapomnianych, bohaterskich walk marynarzy Floty Dnieprzańskiej o Berlin.

Koło Fürstenbergu na Odrze, jednostki Floty pod dowództwem kapitana III rangi Łupaczewa natknęły się na silny i zorganizowany opór wroga. Opór nieprzyjaciela wydawał się być nie do pokonania. Mimo to przy wsparciu ognia artylerii pokładowej w porcie rzeczonym w Fürstenbergu przeprowadzono desant piechoty morskiej. Doskonałe wyszkolenie marynarzy, świadomość celu walki, zacię-

tość i szybkość z jaką przeprowadzono uderzenie, zadecydowały o powodzeniu operacji. Obrona nieprzyjacielska została przełamana i po kilku godzinach zaciętych walk, nad miastem powiewała zwycięsko bandera Marynarki Radzieckiej.

Marynarze Dnieprzańscy od dawna marzyli o wzięciu udziału w szturmie Berlina. Z niecierpliwością więc oczekiwano rozkazu o rozpoczęciu zwiadu kanałów wiodących do Sprewy. Przejście na Sprewę okazało się jednak dla większych jednostek niemożliwe. W tej sytuacji dowództwo frontu postanowiło przerzucić do Berlina drogą lądową na samochodach, zespół jednostek st. lejtnanta Kalinina, Bohatera Związku Radzieckiego. Gdy wojska radzieckie rozpoczęły walki na ulicach miasta i dotarły do brzegów Sprewy, na rzece pojawiły się jednostki Floty, które natychmiast przystąpiły do przeprowadzania piechoty na drugi brzeg rzeki. Jako pierwsza sforsowała rzekę jednostka bosm. Sotnikowa. Pod huraganowym ogniem nieprzyjaciela szybki i zwinny okrzecik przeskoczył do zachodniego brzegu Sprewy i wysadził na lądzie pierwszą grupę żołnierzy. W ślad za jednostką Sotnikowa ruszyły inne wzmacniające coraz bardziej oddziały desantowe.

Operacja powiodła się na całej linii.

Na oczach wielu żołnierzy instruktor młodzieżowy st. lejtnant Suworow dokonał bohaterskiego czynu ratując kolegów-czołgistów. Było to akurat w chwili, kiedy w przepływający się na pontonie czołg trafił nieprzyjacielski pocisk, powodując pożar. Aby pośpieszyć czołgistom na ratunek, st. lejtnant Suworow natychmiast zbliżył się na swej jednostce do pontonu, zabierając na pokład towarzyszy broni. W tym momencie drugi pocisk trafił w ten sam czołg i gęsta chmura dymu uniosła



się nad wodą. Przez chwilę wydawało się, że nikt nie zdoła się uratować.

Niezwykłą przytomność umysłu lejtnanta Suworowa pozwoliła mu jednak na szybką zmianę kursu, dzięki czemu zamarli w bezruchu żołnierze ujrzeli wkrótce jak z kłębow ciemnego dymu wyłania się kadłub jednostki lejtn. Suworowa, wioząc na swym pokładzie uratowanych czołgistów.

Wyjątkową odwagę i wysoki poziom wyszkolenia wykazał mar. Firsov uczestnik obrony Sewastopola, walk o Kercz i Noworosijsk, odznaczony zaszczytnym tytułem Bohatera Związku Radzieckiego.

Na brzegu rzeki utworzony został przyczółek. Hitlerowcy, dążąc do jego likwidacji skierowali silny ogień na nieduży skrawek terenu, na którym zaczęły opór stawał oddział desantowy. Walka przeciągała się i wkrótce na przyczółku zaczęło odczuwać brak amunicji. Sytuacja stawała się z każdą minutą coraz cięższa. Oddziałowi należało za wszelką cenę przyjść z pomocą.

— Kto na ochotnika podejmie się dostarczyć amunicję? — padło w pewnej chwili pytanie w jednej z jednostek Floty.

Mar. Firsov wysunął się naprzód.

— Pozwólcie mi towarzyszu dowódco. Przepłynęłam wpław już niejedną rzekę. Mnie pójdzcie najłatwiej...

Dowódca wyraził zgodę.

— Pamiętajcie — rzekł na pożegnanie — amunicja to nasze życie, to nasze zwycięstwo.

Długo w uszach Firsowa brzmiały słowa dowódcy. Towarzyszy mu wtedy, gdy pod ogniem nieprzyjaciela po raz pierwszy przepływał przez rzekę, pamiętał o nich, gdy później na łódce kilkakrotnie jeszcze przewoził amunicję walczącym na brzegu oddziałom.

...Amunicja to nasze życie, to nasze zwycięstwo...

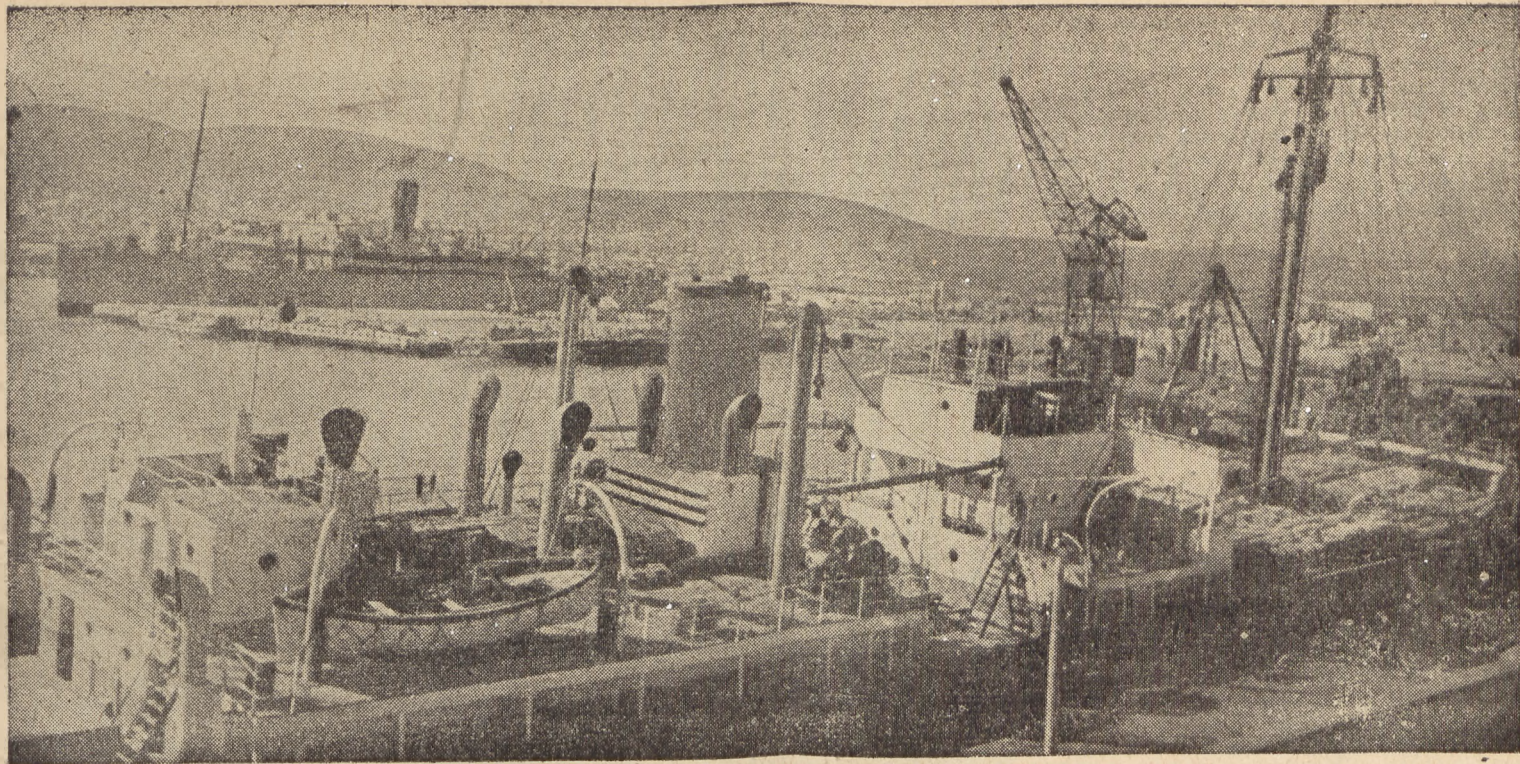
Firsov uratował życie swym towarzyszom broni i dał im zwycięstwo...

Sławnymi czynami znany był szlak bojowy mar. Sikorskiego. On to w szeregach piechoty morskiej bronił Moskwę, on wyzwał Białoruś, on w ustawicznych walkach dotarł w końcu do Berlina.

Podczas jednej z operacji desantowych szczególnie dotkliwie razł ogniem jeden z niemieckich bunkrów. Wydawało się, iż nie ma sposobu jego zlikwidowania. Sikorski jednak znalazł radę. Podczołował się i z bezpośredniej niemal odległości zasypał bunker granatami, zmuszając do milczenia. Ten sam mar. Sikorski w późniejszych walkach o Berlin przeznosił się wydatnie do nawiązania łączności między punktem obserwacyjnym a jednostkami Floty Dnieprzańskiej, które ogniem swych dział zniszczyły fałszywskie umocnienia, torując drogę oddziałom lądowym.

Zwycięskie walki o Berlin były końcowym etapem bojowego szlaku Dnieprzańskiej Floty — Floty Czerwonego Sztandaru.

O L G I E R D G I L



ZSRR

SOCJALISTYCZNE MOCARSTWO MORSKIE



JÓZEF WÓJCICKI

mostowe, lub portalowe o bardzo ograniczonej możliwości przesuwania się, najwyższej na odległość kilkunastu metrów.

Przedstawiony na zdjęciu dźwąg, podnoszący samochód jest nowym osiągnięciem techniki radzieckiej i bardzo różni się od znanych nam dźwigów portowych. Jest to tak zwany dźwąg samochodowy, posiadający własny napęd i dzięki temu zupełną swobodę poruszania. Do chwili obecnej wyprodukowano już w ZSRR kilkanaście typów takich dźwigów samochodowych, przeznaczonych głównie do przeładunku portowego.

W zasadzie jest to rodzaj ciągnika, wyposażonego w potężny silnik i uzbrojonego w umieszczony z przodu dźwąg, w postaci dwu poruszających się w górę i w dół, stalowych ramion. Główną zaletą dźwigu samochodowego jest to, że w przeciwieństwie do znanych nam dźwigów portowych, może on posuwać się z ładunkiem na dowolną odległość. Podczas gdy zwykły dźwąg ma ograniczone możliwości posuwania się po szynach, to dźwąg samochodowy, poruszając się na kołach zaopatrzonych w gumowe opony, jest o wiele wygodniejszy w eksploatacji.

Dźwigi samochodowe posiadają nośność do 4 i więcej ton. Biorąc na swe stalowe ramiona ładunek z magazynu, dźwąg taki wymiata inne pojazdy i urządzenia, swobodnie posuwa się ku nabrzeżu, nie powodując żadnych zatorów, które tak utrudniały prace przeładunkowe w portach. Zależnie od typu, dźwigi samochodowe mogą służyć do przewożenia i przeładunku skrzyń, samochodów, a nawet całych cystern kolejowych. W tym osta-

tnim wypadku używa się dwóch dźwigów samochodowych.

W tym krótkim opisie nowego radzieckiego wynalazku, przedstawiliśmy tylko jeden maleńki wycinek z wielkich, imponujących osiągnięć pracy ludzi radzieckich na morzu. Obok dźwigu samochodowego w portach radzieckich pracuje dziś szereg innych, niezwykle pożytecznych, najnowszych urządzeń mechanicznych.

W Leningradzie zainstalowano ostatnio nowe urządzenie mechaniczne do przeładunku cegieł, skonstruowane przez jednego z pracowników portowych. Inny pracownik tego samego portu zbudował nowy, ruchomy transporter z aluminium, który zdążył doskonale próbę i jest już stosowany w wielu portach.

W Odessie wypróbowano ostatnio nowy radziecki taśmowiec do przeładunków drobnicowych. Taśmowiec ten może ładować zarówno worki, skrzynie, meble jak i żelazo i inne przedmioty, a silny podnośnik tego taśmowca, może służyć również do układania ładunku w samym łuku statku. W porcie Cherson oddany został do użytku nowoczesny duży statek, który będzie spełniał rolę pływającego elewatora zbożowego.

Oto kilka fragmentów ze wspaniałego dorobku morskiego ludzi radzieckich. Masowe, socjalistyczne współzawodnictwo pracy, w jego najwyższych formach, oraz masowe racjonalizatorstwo stało się dźwignią wspaniałego rozwoju radzieckich portów, rozwoju techniki morskiej.

Już w roku ubiegłym w porcie leningradzkim ponad 90% przeładunków dokonano przy pomocy nowoczesnych urządzeń mechanicznych. Również porty w Odessie, Kłajpedzie, Kaliningradzie i Lębawie są

(dokończenie na str. 14)

Lśniący w słońcu, długi piękny samochód, pochwycony w dwa stalowe ramiona, wędruje szybko w górę i w takiej pozycji przesuwa się ku odległej o kilkadziesiąt metrów burcie statku. Oto już zawisł nad pokładem i zsuwa się nań, a oswobodzone od ciężaru stalowe ramiona opadają w dół i znów wędrują ku odległemu magazynom portowym...

... Takiej treści podpis można by było dać pod zamieszczonym niżej zdjęciem. Urządzenie to z pewnością mogłoby zadziwić nawet niejednego morskiego fachowca, gdyż dotychczas we wszystkich portach prace przeładunkowe wykonywały dźwigi

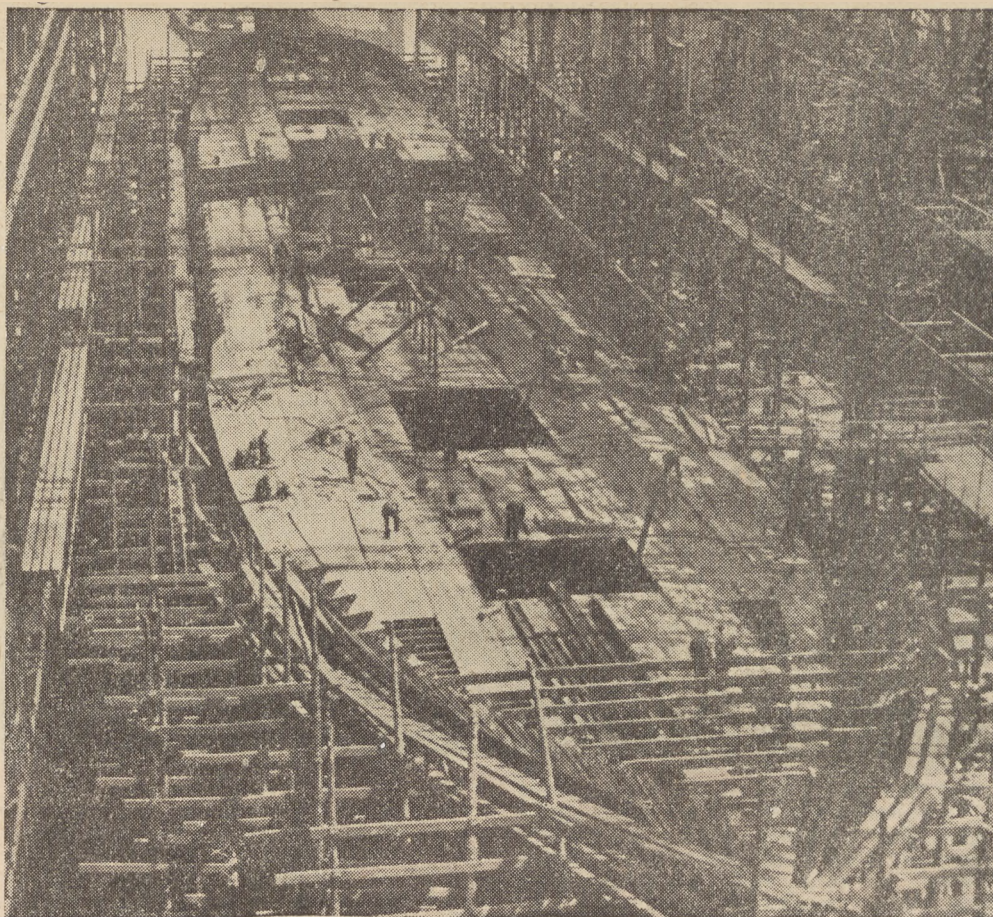
zmodernizowane i zmechanizowane. Prowadzi się też modernizację innych starszych portów, jak Władywostok, Archangielsk i Astrachań. Wszystkie te porty z dnia na dzień biją rekordy przeładunków, umożliwiając flocie handlowej dokonywanie dodatkowych ponadplanowych rejsów.

Również flota radziecka zwiększa ilość nowoczesnych, dużych jednostek pływających, zarówno pasażerskich jak i towarowych. Radzieckie turbo-elektrowce typu „Wiaczesław Mołotow” stanowią najwyższe osiągnięcie techniki budownictwa okrętowego naszych czasów. Wzrasta też ilość linii regularnych, pasażerskich i towarowych obsługiwanych przez flotę radziecką. Linie te prowadzą z portów radzieckich głównie z Leningradu, Odessy, Murmańska i Władywostoku, do najdalszych zakątków świata.

Marynarze radzieccy w przededniu 1-Maja podejmowali coraz nowe zobowiązania by jak najwspanialej, w sposób najbardziej godny uczcić wielkie święto międzynarodowego proletariatu. W wyniku tego współzawodnictwa zwiększa się ilość rejsów, zwiększa się szybkość statków, zwiększa się okres bezremontowy. Ostatnio załoga radzieckiego statku s/s „Mińsk” zainicjowała nową formę akcji oszczędnościowej, zobowiązując się, że statek „Mińsk” będzie przez dwa dni w miesiącu pracować na paliwie zaoszczędzonym. Na apel załogi tego statku odpowiedziało już w pierwszych dniach wiele załóg statków radzieckich z różnych basenów morskich ZSRR.

Stocznie radzieckie, budujące coraz więcej nowoczesnych statków święcą również wiele sukcesów pracy. Dzięki masowemu, socjalistycznemu współzawodnictwu rokrocznie splaya wiele statków, jako produkcja ponadplanowa. Okresowe remonty statków skracane są do minimum. Stocznioy radzieccy organizują specjalne grupy przeglądu statków na chodzie, które sprawdzają urządzenia statku, dają wskazówki załodze technicznej i pomagają naprawić drobne uszkodzenia bez przerywania rejsu.

Rybołówstwo morskie ZSRR zajmuje przodujące miejsce w świecie. Liczne flotylle rybackie łowią ryby niemal na wszystkich morzach świata. Flotylle te składają się z najnowocześniejszych kutrów, trawlerów, statków specjalnych, wielorybnych i statków-fabryk. Wszystkie te statki rybackie wyposażone są w najnowsze aparaty radiowe i połowowe. W większych połowach współdziała lotnictwo, pomagając w wyszukaniu ławic. Statki-fabryki przyjmują na miejscu połowu tysiące ton ryby i na miejscu przetwarzają ją na konserwy.



Wielorybicy radzieccy znani są na całym świecie ze swych rekordowych sukcesów. Największa flotylla wielorybiczna, „Sława” poluje na wodach Antarktydy. Ostatnio jeden z jej harpunników osiągnął nie byle jaki rekord trafiając dwóch-setnego wieloryba. Druga flotylla wielorybiczna „Aleut” poluje na wodach północnego Pacyfiku.

Radziecka gospodarka wkracza obecnie w nowy, jeszcze wspanialszy etap rozwoju. Podczas gdy na zachodzie straszy się użyciem bomby atomowej, w Związku Radzieckim energię atomową już się wykorzystuje, lecz dla jakże odmiennych celów. Minister Wyszyński w swym przemówieniu na ONZ oświadczył, że energia atomowa została użyta w ZSRR dla prac zakrojonych na olbrzymią, niespotykaną w dziejach skalę, dla prac nad utworzeniem nowego morza w południowej Syberii i nowego kanału, który połączy Ocean Lodowaty z Morzem Kaspijskim!

Stalinowska pięciolatka powojenna nie tylko dźwignęła ze zniszczeń porty radzieckie, ale przyniosła szybki rozwój i rozbudowę. Następna pięciolatka otworzy przed gospodarką morską jeszcze większe wspanialsze perspektywy rozwojowe.

Podczas gdy w państwach kapitalistycznych zastraszająco zmniejsza się produkcja stoczni, maleją przewozy morskie i przeładunki, radziecka gospodarka morska notuje coraz szybszy rozwój na wszystkich odcinkach. Podczas gdy statki amerykańskie przewożą broń, przygotowując akcję wojenną, statki radzieckie biorą czynny udział w wiosennej akcji siewnej, przewożąc tysiące ton nasion, nawozów i paliwa dla traktorów.

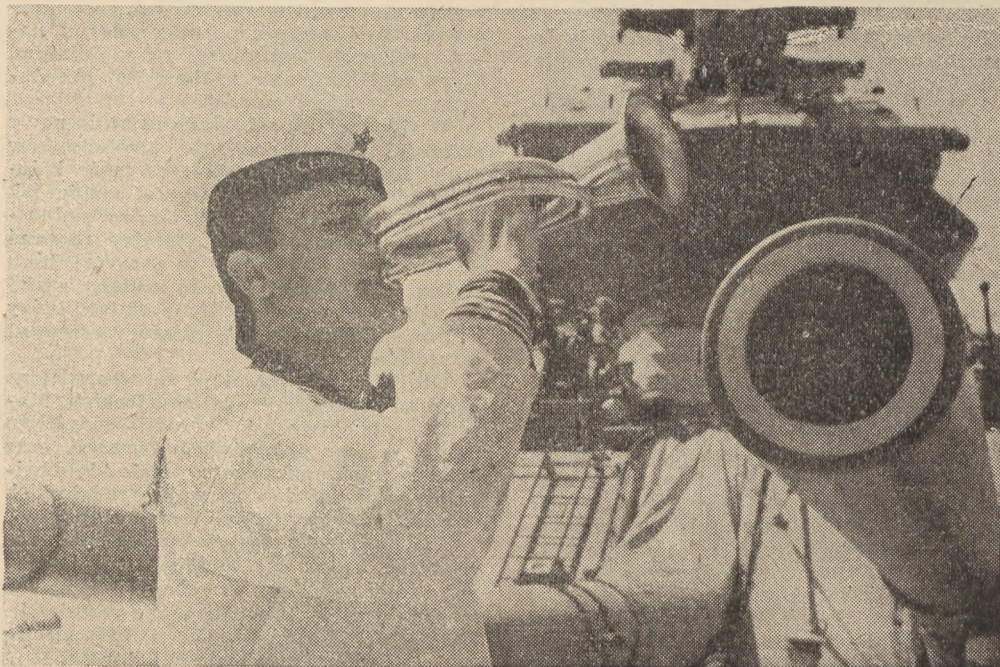
Rozwijająca się z dnia na dzień radziecka gospodarka morska, bije rekordy pracy. Jej sukcesy cieszą nas, cieszą wszystkich miłujących pokój ludzi morza, bo radziecka gospodarka morska pracuje dla umocnienia obozu pokoju i postępu. Moskwa — port trzech mórz jest nazywana przez masy pracujące całego świata stolicą pokoju.

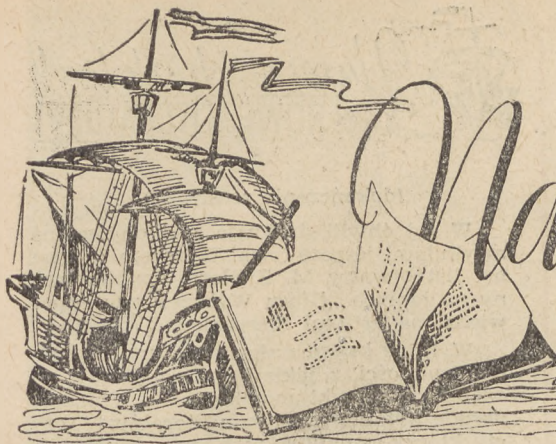
Radziecka gospodarka morska udzieliła też dużej pomocy dla powstającej z gruzów naszej gospodarki. Dobrze pamiętamy ofiarą pracę radzieckich ekip technicznych w naszych portach. Ta serdeczna, przyjacielska pomoc zaważyła decydująco na rozwoju naszej gospodarki morskiej, umożliwiając jej odbudowę i rozbudowę.

Porty radzieckie tętnią dziś twórczą, pokojową pracą, meldując o nowych sukcesach i rekordach. Flota handlowa rośnie i obsługuje coraz więcej szlaków żeglugowych, łączących ZSRR z całym światem. Stocznie zwiększają produkcję nowoczesnych jednostek pływających wszystkich typów.

Na straży pokojowej pracy portów, floty, stoczni i rybaków morskich stoi sławna Flota Wojenna ZSRR, składowa część bohaterkiej Armii Radzieckiej. Z radością czytamy o nowych sukcesach radzieckiej gospodarki morskiej o jej nowych osiągnięciach technicznych, wiedząc o tym, że jest to poważny wkład w dzieło umacniania pokoju światowego.

JÓZEF WÓJCICKI





Na morskich szlakach NOWEJ LITERATURY

W krotce po zjednoczeniowym zjeździe LM i PZZ, ukazały się na łamach prasy, niemal jednocześnie, dwa artykuły dotyczące aktualnych zagadnień literatury związanej tematycznie z morzem i Wybrzeżem. Na łamach „Nowej Kultury” artykuł taki opublikował Stanisław Telega, na łamach „Głosu Wybrzeża” — Sławomir Sierecki.

Obydwie wypowiedzi wywołały żywy oddźwięk i wielkie zainteresowanie wśród literatów i publicystów zaangażowanych w tę dziedzinę twórczości. Przejawiło się to zwłaszcza w dyskusji na łamach prasy Wybrzeża. O ile jednak co do szczegółów niektórych wypowiedzi — zarówno obydwu wymienionych autorów, jak i dyskusyjantów — można by mieć pewne zastrzeżenia, to ogólne sprecyzowanie i postawienie problemu wydaje się całkowicie słuszne.

Samo poruszenie kwestii literatury „morskiej” nie jest w tym wypadku przejawem jakiegoś wyodrębnionego „regionalizmu”. Powody, dla których zagadnienie tego rodzaju twórczości zostało postawione na forum dyskusyjne, należy wytłumaczyć przede wszystkim koniecznością zwalczania na tym odcinku wielu fałszywych i nagminnie rozpowszechnionych pojęć, co pozwoli dopiero wciągnąć tę dziedzinę tematyki do ogólnego rydwanu naszej literatury.

PRZEDWRZEŚNIOWA „MARYNISTYKA”

Słusznie więc postąpili obydwaj wspomniani na początku autorzy, którzy kwestię twórczości literackiej w naszej nowej rzeczywistości morskiej zaczęli formować od analizy i krytyki pojęć wszczepianych społeczeństwu w latach międzywojennych.

Tutaj należałoby zastanowić się na chwilę nad zagadnieniem samej „marynistyki”. Wyraz ten ugruntował się bowiem w okresie międzywojennym — jako określenie autonomicznej „sztuki morskiej” i cytowanie go dziś, wymaga pewnej ostrożności. Bardzo łatwo bowiem do nieporozumienia i — mimo może nieraz słusznych intencji autora, mogłoby to doprowadzić do niesłusznego podziału np. na pisarzy „marynistów” i „niemarynistów”, a stąd już niedaleko do podziału na literaturę „morską” i „lądową”, podziału który nigdy nie istniał.

„Co do przedwrześniowych, fałszywych poglądów na odrębność i autonomiczność kultury morskiej — pisze Stanisław Telega — to w sukurs tym poglądom przysła wówczas „nauka”, która specyficzny charakter środowiska morskiego sprowadziła nawet do rzekomego „światopoglądu morskiego”. Przypieczętował ten pogląd oficjalnym stemplem Instytut Bałtycki, wydając na ten temat w r. 1934 zbiorową pracę pt. „Światopogląd morski”.

Przed wszystkim jednak niesławna palmę pierwszeństwa w krzewieniu fałszywych, reakcyjnych, a wreszcie faszystowskich poglądów na sprawy morskie — należy oddać sanacyjnej „Lidze Morskiej i Kolonialnej”.

JACEK GRĄŃ

„Liga ta — pisze dalej Telega — zaczęła urządzać nie tylko symboliczne „dni kolonialne”, ale zajmować się praktycznym skierowywaniem licznych rzesz robotniczych i chłopskich do Parany, Kolumbii czy Liberii. Nie jest rzeczą przypadkiem, że narodziny „światopoglądu morskiego” i przemianowania Ligi na Morską i Kolonialną zbiegły się w czasie z coraz bardziej postępującym kryzysem gospodarczym i że emigracja kolonialna była tylko jedną z akcji, mających zamaskować słabość i niemoc usiroju, nie mogącego wyżywić „nadmiaru ludności” wiejskiej i robotniczej. Antydemokratyczny, imperialistyczny charakter tych tendencji nie wymaga bliższych objaśnień, mówi sam za siebie.”

Marząc o afrykańskich plantacjach i taniej sile roboczej, nie dostrzegano o miedze zacofanej wsi polskiej, starano się nie dojrzeć bezrobotnych rzesz robotniczych w kraju i awanturniczej gospodarki...

MORZE W SŁUŻBIE NARODU

„Morze jest takim samym warsztatem pracy jak każdy inny i dlatego o życiu ludzi na nim pracujących decydują przede wszystkim zmiany w sposobie produkcji oraz świadomości politycznej ludzi z nim związanych, a nie tylko czynniki środowiskowe. Z tego właśnie względu odrzucamy również pojęcie rzekomego „światopoglądu morskiego”, jako nie opartego na faktach naukowych i wprowadzającego fałszywe, idealistyczne założenia. Równie zdecydowanie przekreślamy wszelkie hasła kolonialne jako antydemokratyczne i służące tylko do zamaskowania ucisku człowieka przez człowieka. Natomiast takim pojęciem jak „naród w służbie morza” nadajemy właściwą, jedynie godną człowieka treść przez to, że podporządkowujemy „morze służbie narodu”. — (Telega).

W ten sposób podejść możemy do realnej „bazy terenowej” naszej twórczości literackiej, pamiętając, aby kontynuacja naszych tradycji na tym polu była jednocześnie zaprzeczeniem wszystkich wstecznych, szkodliwych założeń, którymi obarczył nas przedwrześniowy „dorobek”.

„Dziś wiedza morska nie jest, jak przed Wrześniem, „wiedzą tajemną” dostępną tylko dla „wybranych” — pisze na ten temat Sierecki. — Nowa rzeczywistość, olbrzymie nasze osiągnięcia, oparte na doświadczeniach Związku Radzieckiego i na własnym dorobku powojennym, przekreśliły raz na zawsze te fałszywą teorię. Zadał jej kłam robotnik, który, przybawajac z głębi kraju i nie wiedząc nawet często jak wygląda morze, w krótkim czasie stawał się wybitnym racjonalizatorem pracy w porcie. Zadał jej kłam robotnicy, technicy i inżynierowie naszych stoczn, którzy własnymi siłami budują statki pełnomorskie, o czym nie śniło się nawet starym sanacyjnym „fachowcom”. Zadał jej codziennie kłam cała klasa robotnicza Wybrzeża, z entuzjazmem budująca podstawy socjalistycznej gospodarki morskiej.”

Wybrzeże żyje dziś w rytmie wielkich przemian. Porty zadziwiają nienotowanymi dotąd w naszym kraju rekordami, świadczącymi o wysokim patriotyzmie proletariackim klasy robotniczej, kierowniczej siły naszego ludowego państwa. — Taka powinna być w ogólnym zarysie rzeczywista baza wyjściowa dla pracowników kultury i na tej bazie właśnie należałoby pogłębić swą świadomą, coraz bardziej konsekwentną marksistowską postawę nowego twórcy i zbliżyć się do zagadnień życia.

NA DROGACH I BEZDROŻACH

Pokrótce, raczej marginesowo potraktowali obydwaj publicyści sprawę poezji, wymieniając nazwiska kilku poetów specjalnie w swej twórczości związanych z tematyką morską.

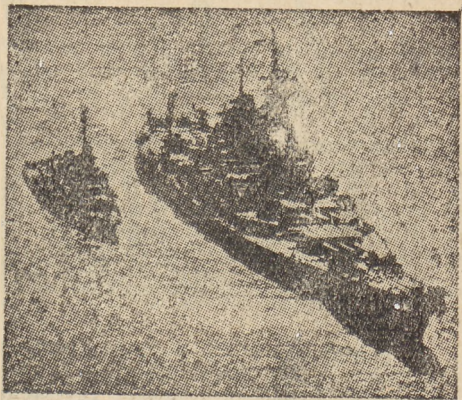
W próbie analizy powojennych wydawnictw książkowych za punkt wyjściowy posłużył Siereckiemu opublikowany swego czasu w jednym z pism spis książek o tematyce morskiej. Spotykamy się tam na pierwszym miejscu z analizą książek tłumaczonych z języków obcych i następnie rozpowszechnianych wśród młodzieży. Oto na przykład książka jednego z czołowych ideologów burżuazyjnej literatury — C. S. Forestera — „Bitwa o Malta”.

„Ludzi na okrecie, opisywanym przez Forestera, nie obchodziły problemy i cele wojny — pisze Sierecki — Burżuazyjny wzór żołnierza nie powinien tym się zajmować — żołnierz taki powinien wypełniać posłuszenie rozkazy i ginąć w imię czyichś interesów. To jest powodem, dlaczego w książce Forestera brakło zagadnień ludu. Inna książka Forestera — „Z podniesioną banderą” — opisuje wyczyny marynarzy angielskich przeciw rewolucyjnej flocie francuskiej (epoka Wielkiej Rewolucji Francuskiej) i zapoznaje czytelnika z typowym bohaterem burżuazyjnym — lordem Hornblowerem, który w następnej części tej „morskiej epopei”, na szczęście nie przetłumaczonej na język polski — toni zbuntowany okręt anielski, który wywiesił czerwoną banderę... Chyba nie nie szkodzi bardziej pracy naszym marynistom, jak wydawanie i propagowanie (wśród młodzieży!) takiej literatury, zwłaszcza kiedy taka książka znajduje się w „moralnie chojnym” — jakby powiedział ksiądz Pirożński — spisie, figurując obok świetnej książki o współwzrostach załóg dwóch statków — „Statki Derbent” — pióra radzieckiego pisarza Krumowa lub obok książek Sobolewa czy Dikowskiego.

A teraz różnym okiem na inne wydawnictwa powojenne rodzimej literatury, wymienione w spisie. Oto — „Dannemora” — opis knajp i nocnego życia w przedwrześniowej Gdyni, „Wierny okręt” — niewiernego autora, który nad powrót do kraju przedłożył służbę w brytyjskiej „Royal Navy”, oto — „Błeskawica”, okręt-bohater, oż kiedy oglądany przez okna tawern w dalekich portach. I tak wylizywać mógłbyw jeszcze kilka pozycji czasem lepszych, a czasem słabszych, lub złych, jak poprzednio zacytowane.”

(dokończenie na str. 16)

KOMPROMITACJA W CHESAPEAKE



Komunikaty prasowe doniosły swego czasu, iż 17 stycznia bieżącego roku w zatoce Chesapeake osiadł na mieliźnie amerykański linowiec „Missouri”. Obecnie wyszły na jaw szczegóły owej awarii, świadczące o niezwykle niskim poziomie wykształcenia oficerów amerykańskiej marynarki wojennej.

A oto opowiedziana pokrótce historia owej awarii, która przez dłuższy czas nie schodziła ze szpalt wielu amerykańskich i angielskich dzienników.

Ranek 17 stycznia linowiec „Missouri” wychodził z głównej bazy floty w Norfolk kierując się ku Guantanamo, na wyspie Kuby. Po wyjściu z bazy okręt przy doskonałej widzialności posuwał się wzdłuż wytyczonego farwatu z szybkością ok. pięciu węzłów. Dowódca „Missouri” otrzymał instrukcję, nakazującą mu przejść między pławami nowego hydroakustycznego urządzenia w rejonie Old Point Komfort.

Natychmiast po przejściu okrętu między pławami jeden z oficerów, Morris, zameldował dowódcy o konieczności zmiany kursu w prawo. Jednakże dowódca Brown nie dowierzając Morrisowi i dając większym zaufaniem swego pomocnika — Milleta, wydał rozkaz temu ostatniemu, aby udał się na pomost nawigacyjny celem określenia dokładnej pozycji okrętu. Linowiec tymczasem idąc nadal poprzednim kursem, o godzinie 8,45 osiadł na piaszczystej mieliźnie.

Jak się później okazało Millel poplątał pławy urządzenia hydroakustycznego z pogranicznymi pławami rejonu rybołówczego, chociaż pierwsi z nich znajdowały się w samym farwaterze, a drugie o całą milę bardziej na północ.

Podczas awarii linowiec został uszkodzony i wszelkie próby zejścia z mielizny o własnych siłach spełziły na niczym. Również i następne dwukrotne próby, przeprowadzone tego samego dnia przy pomocy 12 holowników nie dały żadnego rezultatu, wobec czego postanowiono zmniejszyć ciężar linowca. W tym celu wypompowano ok. 10 000 ton wody, wydławano 280 ton żywności i 2 205 ton amunicji — łącznie ok. 12 500 ton. Niezależnie od tego rozpoczęła prace pogłębiarka, która wykopała kanał od mielizny do farwatu. Nocą z 19 na 20 stycznia przeprowadzono przy pomocy nurków próby rozmycia gruntu pod kilem linowca. Mimo tych wszystkich zabiegów „Missouri” tkwił nadal nieruchomo na poprzednim miejscu.

Następna próba ściągnięcia „Missouri” przy użyciu 21 holowników, podobnie jak i poprzednie nie dała rezultatu.

28 stycznia nurkowie podciągnęli pod rufę stalowe belki, do których przytwierdzono 6 pontonów po 480 ton wyporności każdy. 29 stycznia w pobliżu burt spowodowano wybuch dwu 34 kilogramowych ładunków dla osłabienia siły przylegania kadłuba do gruntu. 31 stycznia znowu użyto 23 holowników.

Po wszelkich tych nieudanych próbach postanowiono ponownie zmniejszyć ciężar „Missouri”. Zdjęto dziobowe kotwice o wadze po 15 ton każda, wypompowano z dziobowych cystern zapasy słodkiej wody i doprowadzono pod dziób dwa pontony. W rezultacie przeróżnych zabiegów udało się wagę okrętu zmniejszyć o 900 ton. Pierwszego dnia przy pławie z kolei generalnej próbie zmniejszenia dotychczasowe metody pracy. Przy pomocy 28 holowników odciągnięto dziób „Missouri” o 20 stopni na prawo, potem zaś na 20 stopni w lewo. Dzięki temu udało się wreszcie ściągnąć okręt z mielizny i skierować go ku wykopanemu kanałowi.

W ten sposób prace przy wyciąganiu linowca z mielizny trwały okragle 15 dob, co jest wymownym dowodem beznadziejnej wprost organizacji prac ratunkowych i niskiego poziomu wykształcenia służby ratowniczej w amerykańskiej flocie.

Fakt, iż „Missouri” osiadł na mieliźnie w odległości zaledwie kilku mil od głównej bazy floty, a właściwie niemal że w samej bazie, stanowi prawdziwą kompromitację amerykańskiego dowództwa. Ten niesławny „wyczyn” amerykańskich oficerów marynarki odbił się głośnym echem w całej anglosaskiej prasie, w której ukazał się szereg artykułów krytykujących metody prac ratunkowych. Oficerowie marynarki USA stali się przedmiotem drwin nie tylko ze strony prasy i osób cywilnych, ale również ze strony oficerów armii lądowej i sił powietrznych. Tak np. podczas wspólnego obiadu senatorów i szefów sztabów sił zbrojnych USA generał Collins zupełnie poważnie wyraził zdanie, że na rozkaz dowództwa amerykańskiego lotnictwa samoloty zrzucały fałszywe pławy, aby „zmylić” w ten sposób „Missouri”. Szef sztabu lotnictwa gen. Vandenberg zaprzeczył tej opinii, a jednocześnie ironizując z okazji istniejącej jakoby „pełnej jednoci” w systemie sił zbrojnych USA, powiedział m. in.:

— Proponuję przywiązać do „Missouri” kilka ciężkich bombowców typu „B-36” i ściągnąć okręt z mielizny przy pomocy sił powietrznych...

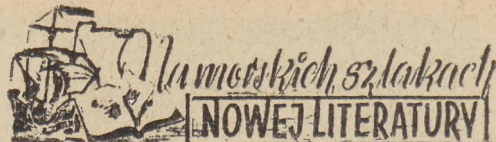
Na drugi dzień we wszystkich gazetach pojawiły się na czołowych miejscach sensacyjne artykuły z tytułami: „Ministerstwo Sił Powietrznych proponuje wykorzystanie samolotów „B-36” do ściągnięcia okrętu z mielizny”.

W ten sposób dowódca armii lądowej i wojsk lotniczych nie ominił żadnej wygodnej dla siebie okazji, aby drogą ironicznych i drwiących uwag pod adresem Dowództwa Floty wykić je i przedstawić w jak najgorszym świetle. Tym samym jeszcze raz podkreślił on istniejące wciąż antagonizmy między poszczególnymi rodzajami broni w amerykańskiej armii.

Owe antagonizmy, będące jednocześnie zarazem konkurencją amerykańskich monopolii, szczególnie ostro zarysowały się w końcu ub. r. kiedy to głupa admirałów próbowała przeciwstawić się ministrowi obrony USA Johnsonowi, przyznającemu pierwszeństwo lotnictwu. Admiraliowie usiłowali wywalczyć owo pierwszeństwo dla floty, co zakończyło się w końcu dymisją naczelnego adm. Denfelda i zwolnieniem większej grupy wyższych oficerów marynarki wojennej USA. Walka ta jak widać jednak nie ustała, a wypadek z „Missouri” stał się nowym tego potwierdzeniem.

(na podst. art. z dz. „Krasnyj Flot” opr.)

WŁODZIMIERZ SKIBIS



(dokończenie ze str. 15)

W tej chwili dyskusja nad obydwiema artykułami jeszcze trwa. Wyrazem jej jest np. list otwarty M. Zydlera, opublikowany na łamach „Głosu Wybrzeża” w odpowiedzi na artykuł Siereckiego.

W liście swym wskazuje autor na szereg trudności, z jakimi walczą literaci na odcinku tematyki morskiej — rzucając ważne pytanie w imieniu literatów — „czy ci, którzy mogliby nam pracę ułatwić, zrobili wszystko, co było w ich mocy?”

W liście tym również wspomniano o skandalicznym wybryku Jana Brzozy, który umieścił w zbiorze czytanek dla młodzieży „opowiadanie morskie”, będące dowodem całkowitej nieznajomości tematu i braku poczucia odpowiedzialności za słowo drukowane.

— „Kto zamierza pisać o pracy rybaków, niech wśród nich zamieszka, współżyje z ich troskami i radościami dłużej niż przez miesiąc lub dwa krótkiego, niekształcającego rzeczywistość sezonu letniego” — pisze Zydler w zakończeniu swego listu.

PROBLEM HISTORYCZNY

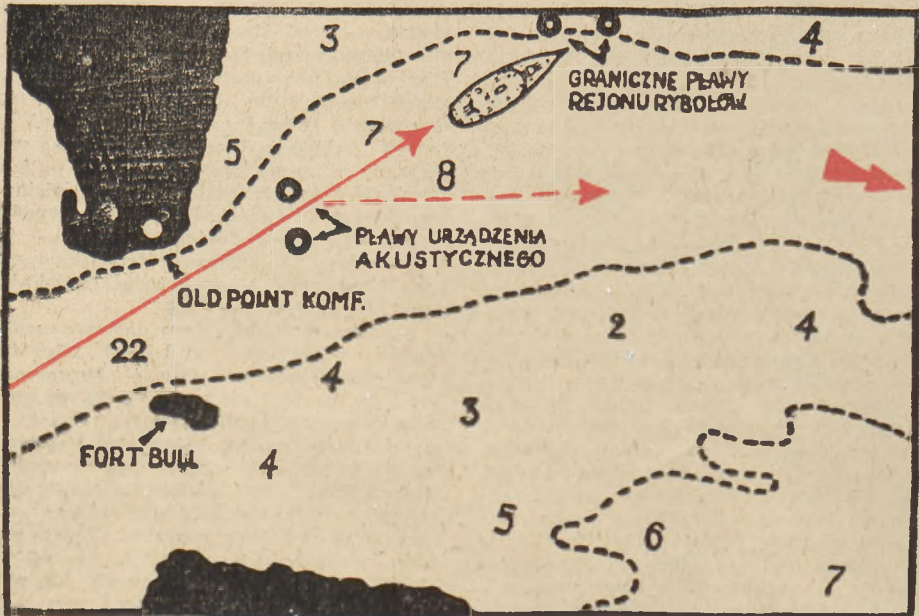
W artykule swym Sierecki wspominał o jeszcze jednym problemie — o naszych tradycjach morskich. Jest to „problem o tyle ważny, że wyłania się konieczność przygotowania dla naszych pisarzy-marynistów realnej bazy dla twórczości historycznej, aby nie pozwolili im gubić się w błędnym pojmowaniu naszych tradycji morskich. Zastrzeżenia takie moglibyśmy wysunąć w stosunku do S. Fleszarowej pracowni i zdolnej autorki „Snu o morskiej potędze”. Historia Polski na morzu nie może być traktowana w oderwaniu od zagadnień historycznych całego kraju. A pod tym względem „dorobek” przedwzruszeniowy wiele pozostawił nam chaosu. Analiza zagadnień historycznych zgodnie z naukową linią marksizmu-leninizmu musi pozostawać w ścisłym związku z ogólnym rozwojem zagadnień, musi odpowiadać potrzebom chwili, być planowa i skuteczna.

O wadze poruszonego zagadnienia świadczyć może również fakt, że niemal równocześnie z omawianymi artykułami ukazał się w dodatku niedzielnym „Dziennika Bałtyckiego” („Rejsy” 15/1950) — artykuł, omawiający, a raczej podający chronologiczny przegląd kolonialnej ekspedycji do Kamerunu, zorganizowanej przez Szolca-Rogozińskiego. Władomo powszechnie jak bardzo ekspedycje Rogozińskiego rozdmuchiwały kolonialni propagatorzy sanacyjnej LMK. W okresie, gdy biliśmy się o nowy stosunek do zagadnień morskich — takie bezkrytyczne podanie tego rodzaju „tradycji” przynieść może tylko szkodę.

✱

Wielka odpowiedzialność za przeobrażenie stosunku do zagadnień morskich w szerokich rzeszach społeczeństwa — spada na nową Ligę Morską, która specjalną troską otoczyć winna wszelkie wydawnictwa i publikacje całej prasy krajowej i planowanie wydawnictw książkowych, dotyczących tematyki problematyki morskiej. Nie wątpimy, że obecne przemiany ideologiczne i organizacyjne w kierownictwie LM zagwarantują nam na tym odcinku nową, wartościową literaturę, dającą niezakłamanie odbicie rzeczywistości i na swym odcinku przyczyniającą się do wykonywania zębów kultury socjalistycznej.

J A C E K G R A Ń





NOTATKI Z PODRÓŻY W PORTACH HOLANDII

Leon Poitlers

Niewielki parowiec na którym stosunkowo wygodnie rozmieściła się grupa obywateli francuskich udająca się w różnych sprawach do Holandii, odbił pewnego pochmurnego poranka z Hawru, biorąc kurs na Rotterdam. Przejazd trwał niedługo, ale był męczący — niespokojne morze przyczyniało pasażerom niemało przykrości...

Oto i rotterdamski port. Ostry wiatr od morza ugina drzewa. Niby las, wysoko w niebo wzniosły się dźwigi. Po szerokim, mętym kanale, łączącym port z morzem, leniwie posuwają się parowce, między nimi żłecznicy przemykają się niezliczone motorówki. Pastro bandery statków różnych krajów. Powietrze przesyccone jest gorzkim i cierpkim zapachem dymu. Stada mew, gnane wiatrem, opadają na wzburzone fale kanału. Krzyki mew, świst wiatru, różnorakie sygnały statków zlewają się w powszechny hałas.

Po brudnym nabrzeżu z hukiem przejeżdżają ciężarówki rozbryzgując żółtawe kałuże. Nabrzeże ciągnie się na dziesiątki kilometrów. Wzdłuż brzegu — składy, magazyny, dalej — ogromne zabudowania stoczni. W starożytnych, masywnych, niezgrabnych gmachach banków i towarzystw okrętowych terkoczą jak karabiny maszynowe najnowszych systemów maszyn do liczenia, sumując krew i pot robotników, obrócone w zyski monopolistycznych firm.

Rotterdam to jeden z największych portów Europy Zachodniej. Napływają tu transporty ze wszystkich krańców świata — dziesiątki tysięcy ton nafty, zboża, węgla, drzewa. Życie setek tysięcy ludzi związane jest z życiem portu. W ponurych pomieszczeniach warsztatów portowych, w składach, przy budowie nowych okrętów i remoncie starych tysiące ludzi o spracowanych rękach, w zatłuszczonych, zapachnionych bluzach budują, remontują, ładują. A obok — mnóstwo żwawych, chytrych, wylegantowanych agentów licznych firm holenderskich i amerykańskich. Kręcą się, podchodzą do robotników, węszą i tropią niby psy gończe.

W porcie toczy się obecnie ostra, naprężona walka. Amerykańscy przedstawiciele i holenderskie partie reakcyjne, przy-

wódcy reformistycznych związków zawodowych, policja, kler, poświęcają portowi szczególną uwagę. Chodzi o to, że przez Rotterdam ma przybywać do Europy Zachodniej amerykański sprzęt wojenny. Waszyngtońscy politycy przypuszczali, że w Rotterdamie i Amsterdamie napotkają mniejszy opór, aniżeli w portach Francji i Włoch, gdzie klasa robotnicza jest lepiej zorganizowana.

Ale holenderscy robotnicy również doskonale zdają sobie sprawę ze znaczenia amerykańskich planów militaryzacji Europy Zachodniej. W porcie rotterdamkim powstał z inicjatywy przodujących dokerów Komitet Odrońców Pokoju. Podobnie jak francuscy i włoscy dokerzy, robotnicy portowi Holandii odmawiają wyładowywania statków z amerykańskim sprzętem wojennym. Oni również pragną zapewnić swym dzieciom pokój i bezpieczeństwo.

Trafiłszy na jeden z wieców w porcie rotterdamkim. Zebrali się tam stocznio- wcy, tragarze, marynarze, robotnicy. Twarze skupione, napięte. Ci ludzie widzieli grozę niemieckiego bombardowania, gdy liczne dzielnice Rotterdamu starte zostały z powierzchni ziemi, patrzyli śmierci w oczy, gdy niemieckie samoloty pikujące i myśliwce bombardowały i ostrzeliwały stocznię, topiły w kanale statki. Przeżyli okupację hitlerowską. Wiedzą co to wojna, i mówią: „Dość!”

Na trybunie przedstawiciel komitetu portowego Piet Barendrecht. Stary doker. Jego głowa przyprószone jest siwizną. Mówi:

— Nasza walka jest sprawą całego narodu holenderskiego. Powinniśmy skrócić kark podżegaczom wojennym, powinniśmy położyć kres przygotowaniu wojennym. My, tragarze rotterdamscy, odmawiamy wyładowywa-

Taki obrazek, jak na zdjęciu u góry, spotkać można niemal we wszystkich portach zmarszczonych Europy: tłum robotników, manifestujących przeciwko „pomocy amerykańskiej” i ponure sylwetki uzbrojonych w amerykańską broń policjantów. U dołu — George Wolf, niekoronowany król amerykańskiego eksportu, były prezes U.S. Steel Export Co. — jeden z winowajców szeregu zbrodni, popełnionych amerykańską bronią na ludziach walczących o wolność, sprawiedliwość i pokój.

nia amerykańskiego sprzętu wojennego, oświadczamy, że nie będziemy wojowali przeciw robotnikom innych krajów!...

Wtórują mu okrzyki: „Niech żyje pokój i przyjaźń między narodami!”, „Precz z podżegaczami wojennymi!”

Na trybunę wchodzi przedstawiciel francuskich robotników portowych Porcheron. Chce przemawiać. Ale okazuje się to niemożliwością. Na salę, gdzie odbywa się wiec, wdzierają się policjanci, łapią robotnika francuskiego, ciągną go na posterunek. Dokerzy są oburzeni. Żądają wyjaśnień. I otrzymują je:

— Zarządzenie ministra spraw wewnętrznych!...

W ciągu kilku godzin Porcheron został wydany z Holandii. Tak samo rozprawiła się policja z robotnikiem belgijskim, który przybył z Antwerpii, aby nawiązać kontakt z holenderskimi dokerami...

Na jednej z ulic Rotterdamu widzieliśmy, jak policja biła pałkami robotników, którzy nieśli transparenty z hasłami pokojowymi. Takie porządki panują w kraju, gdzie pięć tek ministerialnych, z teką premiera włącznie, mają w rządzie prawnicy socjaldemokraci, leaderzy tak zwanej Partii Pracy...

Ani represje policyjne jednak, ani machinacje amerykańskich agentów i szpicli nie są w stanie zdławić ruchu obrońców pokoju. Ruch ten rośnie i staje się coraz bardziej aktywny.

Walka o pokój, przeciw podżegaczom wojennym i ich planom przekształcenia Holandii w bazę wypadową dla przyszłej wojny napastniczej rozwija się i w innych portach kraju. W Zaandam widzieliśmy, jak w pochodzie robotnic, żon dokerów i robotników tartacznych, niesiono plakaty i transparenty z napisami: „Precz z podżegaczami wojennymi!”, „Nie wyładowywać amerykańskiego sprzętu wojennego!”

W kampanii w obronie pokoju i tu wielką rolę odgrywają związkowe jak również kobiece organizacje. Rządząca partia prawicowych socjalistów — Partia Pracy — czyni wszelkie możliwe wysiłki, ażeby zmobilizować robotników do wyładunku statków ze sprzętem wojennym. Lecz nawet ci robotnicy transportowi, którzy należą do związku zawodowego, kierowanego przez tę partię, odmawiają wyładowywania materiałów wojennych. Słyszeliśmy przypadkowo przemówienie jednego z przywódców właśnie tego reformistycznego związku zawodowego, Kaminga. Ten stary działacz związkowy, ulegający wpływom kościoła, mówi bez przekonania, mętnie, ale gdy zaczyna mówić o wojnie i pokoju, mowa jego nabiera od razu siły i twardości:

— Jesteśmy za pokojem i przyjaźnią między narodami i dlatego postanowiliśmy zdecydowanie nie wyładowywać amerykańskich materiałów wojennych!...

(dokończenie na str. 18)



NOTATKI Z PODRÓŻY W PORTACH HOLANDII

(dokończenie ze str. 17)

Z Zaandam jedziemy na północ. Droga prowadzi przez tamę łączącą jedną część kraju z drugą. Tama ciągnie się na przestrzeni 30 kilometrów.

Po obu stronach drogi wysoko piętrzą się fale morskie. Podmuchy wiatru obryzgują samochód wodą. Dookoła dziko i bezludnie. Czasem wyloni się na morzu łódź rybacka i znowu skryje się za grzebieniem fal. Wyjeżdżając z grobli zatrzymujemy się. Spotykamy tam grupę rybaków. Rozmowa toczy się stale wokół tego samego tematu: wojna czy pokój. Wysoki starzec z ogorzałą od wiatru twarzą, o wyblakłych oczach, mówi:

— Nigdy więcej wojny! Żądamy chleba i pracy...

W kilka godzin później znaleźliśmy się w najbardziej na północ położonym porcie kraju — Delfzijl. Odgrywa on również poważną rolę w gospodarce Holandii, ku niemu więc wyciągnęły się łapy zaoceanicznych podżegaczy wojennych. Słyszeliśmy przedtem, jakoby robotnicy tego portu byli mniej aktywni niż inni. Lecz i tu rzucił się w oczy ruch obrońców pokoju. Oto idą ulicą kolumny kobiet. Przybyły one z Groningen, Leeuwarden i innych miejscowości. Kobiety niosą transparenty: „Dokerzy, nie wyładowujcie amerykańskich materiałów wojennych!”, „O chleb i pokój!“. Grupa dokerów odpowiada kobietom — przyrzeka spełnić ich żądanie...

Ludność Holandii domaga się pokoju. Chcieliśmy dowiedzieć się, jak odnoszą się do tego sfery rządzące kraju. Odwiedziliśmy parlament. I od razu zauważyliśmy, że walka o pokój, jak fale burzliwego Morza Północnego, przedarła się poprzez wszystkie kordony policji do zatęchłych sal parlamentu. Poseł komunistyczny, broniąc interesów ludu, mówi o jego żądaniach. Jan Schalker mówi nieco przytłumionym głosem, ale słowa jego brzmią prosto i przekonująco. Schalker wiele przeżył. Przeżył hitlerowskie obozy koncentracyjne, nieraz spoglądał śmierci w oczy w tych latach, kiedy większość holenderskich polityków siedziała sobie spokojnie w Londynie czy Kanadzie. Obecnie staromodni, przebiegli senatorzy bacznie słuchają jego słów:

— Oświadczam uroczystie: robotnicy portowi Rotterdamu nie chcą wyładowywać broni amerykańskiej. Rotterdam nie chce, aby

powtórzyły się okropności, jakie przeżył w 1940 roku!

Premier Drees marszczy czoło i zabiera głos. Mówi starczym, nienaturalnym głosem. Ma zmięty, zmęczony wygląd i chytre oczka. Szkaluje i obraża Schalkera, ordynarnie atakuje Związek Radziecki, miota groźby pod adresem partii komunistycznej i klasy robotniczej Holandii. Wreszcie nie bez patosu wykrzykuje:

— Jednakże broń zostanie wyładowana!

W odpowiedzi rozlega się potężny okrzyk:

— Dokerzy nie będą wyładowywali broni!

Interweniuje przewodniczący Izby. Z wściekłością uderza młotkiem, grożąc usunięciem z sali posła komunistycznego.

Ale wszystko to nie jest takie proste, jak to sobie wyobraża przewodniczący parlamentu. Żądania pokoju nie da się zagłuszyć nawet najwścieklejszym uderzeniem młotka przewodniczącego.

Robotnik towarzystwa okrętowego „Nederland” mówił przy nas do swych towarzyszy:

— Oczywiście psychopaci wojenni są niebezpieczni. Byli minister wojny Stanów Zjednoczonych Forrestal już wyskoczył z piętnastego piętra. Pal go diabli. Ale teraz przysyłają nam z Ameryki drugiego psychopata, Forrestela, wiceadmirala. Co on tu będzie robił — wszak u nas w Holandii nie ma 15-piętrowych gmachów!...

Wiceadmiral Forrestel, stojący na czele specjalnej komisji dostawy sprzętu wojennego do Holandii, przyjechał faktycznie po to, aby objąć kierownictwo holenderskich sił zbrojnych. W takim mniej więcej celu odwiedził Holandię feldmarszałek Montgomery, zjawiający się periodycznie w krajach Bloku Zachodniego, aby rozpętywać psychozę wojenną. Montgomery w swym mundurze feldmarszałka i w nieodłącznym berecie na głowie wjechał do Amsterdamu z miną dumną i wojowniczą. Władze holenderskie przyjęły go z całą pompą. Lecz czekała je przykra niespodzianka. Robotnicy i robotnice, dziewczęta i chłopcy wyszli na ulice miasta z żądaniem: „Montgomery, proszę się stąd wynosić! My chcemy pokoju!”

Montgomery uśmiechnął się ze złe ukrywaną wściekłością i zwracając się do swych towarzyszy wykrzyknął obłudnie:

— Zlitujcie się! Przecież i ja pragnę pokoju! Po co oni tu się zebrali?

Ale ludność miasta wiedziała widocznie, czego w rzeczywistości chce szef tak zwanego sztabu wojennego agresywnego bloku zachodniego. W centrum miasta oczekiwa-

ła Montgomery'ego jeszcze bardziej imponująca demonstracja protestacyjna. Policja siekła szablami transparenty i plakaty, palkami rozpędzała demonstrantów, lecz ich szeregi zbierały się wciąż na nowo, domagając się by podżegacz wojenny natychmiast opuścił miasto. Burmistrz Amsterdamu Arnold d'Ailly, elegancki faryzeusz, z uniżonym uśmiechem nieustannie prawil komplementy Montgomery'emu, usiłując zlagodzić nie mile wrażenie, wywołane tak nieoczekiwanym przyjęciem. Niewiele to jednak pomogło. Montgomery, jakby zapomniał języka w gębie, nie wygłosił ani jednego publicznego przemówienia, niepostrzeżenie zniknął z Amsterdamu. Ani jeden dziennik, ani nawet agencja ANP nie podały komunikatu o jego wyjeździe. Widocznie przyjęcie podzialało...

Hasło walki o pokój jednocy robotników różnych kierunków: katolików i protestantów, komunistów i socjalistów.

W Amsterdamie słyszeliśmy przemówienie jednego z przywódców postępowego zjednoczenia związków zawodowych Holandii, Eenheids-vak-centrale, Bernarda Blokzijla:

— Niechaj zapamiętają sobie wszyscy podżegacze wojenni, że robotnicy Holandii nie podniosą broni przeciw bohaterom Stalingradu, lecz przeciwnie, wespół z nimi walczyć będą o szczęśliwą przyszłość...

Zawtórowały mu tysiące głosów. Blokzijl mówił robotnikom o wspólnym froncie walki o pokój. Mówił, że z dokerami Amsterdamu, Rotterdamu i innych portów solidaryzują się wszyscy ludzie pracy w kraju. I byliśmy świadkami, jak natychmiast po wiecu organizowały się komitety zbiórki funduszu pomocy dokerom i ich rodzinom.

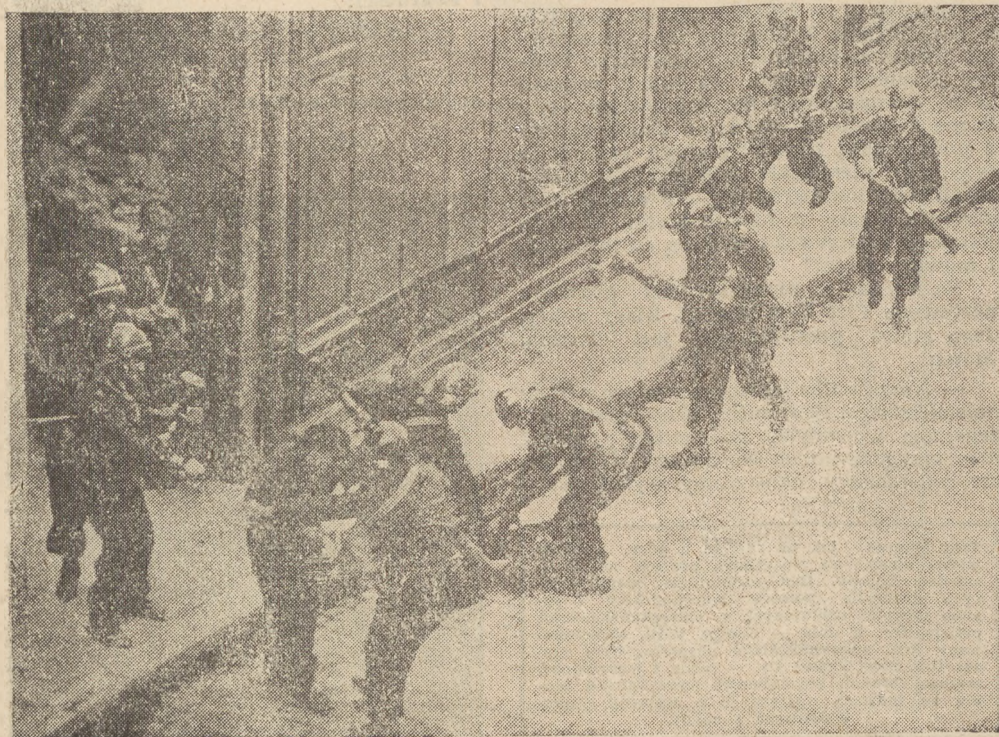
Fala oburzenia ogarnęła miasta holenderskie, gdy dowiedziano się, że stolica Holandii wybrana została jako miejsce obrad wojennych uczestników paktu atlantyckiego. Wąsających się po ulicach miasta pomocników wojowniczego generała Bradleya spotkały nachmentowane oblicza i krzywe spojrzenia oburzonych obywateli. 24 marca Komitet Obronców Pokoju w Hadze zwrócił się do ludności z apelem wzmocnienia walki o pokój, o to, by podżegacze wojenni zostali usunięci z miasta. Do luksusowego pałacyku, siedziby poselstwa amerykańskiego, udała się delegacja z protestem przeciwko zwołaniu w Hadze narady uczestników agresywnego paktu atlantyckiego. Z Amsterdamu przybyła do stolicy delegacja robotników portowych z żądaniem przerwania tych obrad. Jeden z członków delegacji, barczysty starszy doker pokazał nam odezwę z wymownym tytułem: „Odesłajcie ich z powrotem!” Tysiące podobnych odezw kolportowano na ulicach i w fabrykach Amsterdamu.

Wobec szerokiego poparcia, jakiego ludność Holandii udziela walce dokerów przeciw dostawom broni, amerykańscy businessmeni, pragnąc widać rozładować nieco atmosferę i naprawić przykre wrażenie, przysłali do Rotterdamu statek z dziecinnymi zabawkami!

Zupełnie możliwe, że businessmenom uda się oszukać łatwowierne dzieci. Nie można jednak oszukać dorosłych. Wiedzą oni, że amerykańskie monopole posyłają do Holandii armaty i czołgi. Prości ludzie Holandii rozumieją, co to oznacza, i przeciwstawiają się podżegaczom wojennym. Robotnicy portów holenderskich wypowiedzieli im poważną walkę. Walka ta toczy się na całej linii wybrzeża Europy Zachodniej — od Skandynawii do Włoch. W zimnych portach Norwegii, w słonecznym Neapolu, na mglistym wybrzeżu Bretanii, w wielkim, flegmatycznym Rotterdamie — wszędzie robotnicy portowi oświadczają zdecydowanie i twardo: „Nie będziemy wyładowywać broni amerykańskiej!”, „Nie dopuścimy do nowej wojny!”, „Wygramy bitwę o pokój!”

LEON POITIER S

(„Nowe Czasy” nr 15/1950)





Wiosna — to pora mgieł na morzu. Mieszkańcy Wybrzeża raz po raz mogą obserwować to zjawisko w różnym nasileniu, począwszy od lekkich oparów, a skończywszy na gęstym białym tumanie, silnie ograniczającym widoczność.

Jesteśmy właśnie na spacerze na molo. W naszych oczach linia horyzontu zaczyna się nagle rozplýwać, zacierać i wkrótce staje się niewidoczna. Statek nadpływający na redę, ledwie majaczy poprzez białą zasłonę aż wreszcie i on niknie zupełnie w mlecznej białości.

Zapadła mgła.

Natychmiast rozlega się monotony, jękliwy dźwięk syreny mgłowej, umieszczonej na falochronie, nadającej systemem kresek i kropek Morse'a sygnał przewidziany dla naszego portu. W ślad za nim dochodzi buczenie syreny na statku, który we mgłę płynie wolno naprzód. Buczenie cichnie, widocznie statek rzucił kotwicę i będzie teraz nadawał sygnał ostrzegawczy postępu na kotwicy — bicie w dzwon okrętowy w odstępach minutowych.

— Dlaczego mgły nad Bałtykiem upodobały sobie tę porę roku?

Wytłumaczmy to sobie bez trudu, skoro tylko przez chwilę zastanowimy się, co to jest mgła i jak ona powstaje.

Odpowiedź na pierwsze pytanie jest bardzo prosta: mgła to drobniotkie kropelki wody unoszące się w powietrzu.

— Dobrze, ale skąd się one biorą?

— Tworzą się przez skroplenie pary wodnej, która — jak wiemy — jest nieodłącznym składnikiem mieszaniny gazów, znanej nam pod nazwą powietrza. Składnik ten tym się różni od pozostałych (np. tlenu, azotu, dwutlenku węgla), że ilość jego jest zmienna i ściśle uzależniona od temperatury. Na przykład 1 m³ powietrza przy temperaturze — 12° może wchłonąć tylko 2 gramy pary wodnej, podczas gdy przy temperaturze 0° — już 5 gramów, a im cieplej tym zawartość pary wodnej w powietrzu wzrasta, wynosząc w temperaturze: +5°, +10°, +15° i +20° odpowiednio — 7, 9½, 13 i 17 gramów.

Zastanówmy się co się stanie z parą wodną, znajdującą się w nagrzanym powietrzu w ilości np. 15 gramów na 1 m³, gdy zostanie ono oziębione na przykład do +5°.

Z poprzedniej ilości 15 gramów obecnie tylko 7 gramów będzie mogło być wchłonięte przez powietrze w postaci lotnej, a nie wchłonięta reszta 8 gramów ulegnie

skropleniu tj. zamieni się w drobniotkie kropelki unoszące się w powietrzu.

Oto byliśmy świadkami powstawania mgły i zdajemy sobie sprawę, że bezpośrednią jej przyczyną jest nagłe ochłodzenie powietrza.

Do obszarów morskich najbardziej nawiędzanych przez mgły należą okolice wielkich ławic na Północnym Atlantyku w pobliżu Nowej Funlandii. Nad przepływającym tam ciepłym prądem Golsztromem zalegają masy ciepłego powietrza. Zostaje ono znacznie oziębione w rejonie ławic, które od północy oblewa zimny Prąd Labradorski, ochładzany przez lody zalegające okolice, skąd prąd ten wypływa. Do ochłodzenia wody przyczyniają się też unoszone prądem góry lodowe. Stąd też w czerwcu, kiedy gór lodowych jest najwięcej, częstotliwość mgły dochodzi w tym rejonie do 30%, tj. 10 dni na miesiąc.

Na Bałtyku też właśnie na wiosnę zdarza się często, że nad obszar zimnej wody raz po raz napływa znad lądu fala ciepłego powietrza, nasyconego parą wodną i oziębiając się gwałtownie wydziela jej nadmiar.

Kończymy te rozważania, stojąc nad brzegiem mola i wpatrując się w nieprzenikloną biel, w której roztopiły się wszystkie kontury.

— Brr, lepiej wracać do domu, robi się coraz zimniej i nieprzyjemna wilgoć osiada na twarzy i ubraniu.

Kiedy już sledzimy w ciepłym i widnym pokoju, powędrujmy myślą na morze, na pokłady statków, płynących we mgłę po uczęszczanych szlakach, zbliżających się do portów, lub mijających cieśniny morskie.

Uczucie kapitana, który stoi na pomoście razem z oficerem wachtowym podobne jest do uczucia człowieka, któremu zawiązano oczy i kazano iść ulicą i przechodzić przez jezdnię. Cała uwaga skupia się wtedy na wrażeniach słuchowych, zastępujących wzrok. Automatycznie ruchy stają się powolne i ostrożne.

Kapitan, któremu zameldowano, że mgła otoczyła statek, natychmiast daje rozkaz zmniejszenia szybkości, gdyż tak nakazują przepisy międzynarodowe o zapobieganiu zderzeniom na morzu, a jednocześnie to samo posunięcie dyktuje mu rozsądek i odruch ostrożności.

Jednocześnie nakazuje dawać sygnały syreną lub gwizdkiem parowym, określone we wspomnianych przepisach. Mają one dać znać o obecności statku, umożli-

wić orientację o kierunku, z którego statek nadpływa, a pozwalają zarazem po dłuższej chwili nadsłuchiwania określić kierunek, w którym płynie. Sygnały wprowadzone przez przepisy międzynarodowe są różnorodne.

Parowiec w ruchu powinien nadawać co 2 minuty jeden dźwięk długi, trwający od 4 do 6 sekund. Jeżeli zatrzymał maszynę i nie posuwa się naprzód — winien nadawać w tym samym okresie co 2 minuty dwa długie dźwięki jeden po drugim.

Żaglowiec natomiast nadaje sygnały rogami mgłowym co 1 minutę: jeden długi, gdy płynie mając wiatr z prawej burty, dwa długie — gdy ma wiatr z lewej burty i trzy, gdy porusza się w kierunku wiatru.

Statki, które mają ograniczoną możliwość ruchu i nie będą w stanie ustąpić z drogi np. statek holujący lub statek zajęty kładzeniem kabla — dają znać o swojej sytuacji sygnałem złożonym z jednego dźwięku długiego i dwóch krótkich, powtarzanym co 2 minuty.

Sprawa żeglugi we mgłę upraszcza się, gdy statek zaopatrzony jest w radar. Na małym ekranie aparatu mimo mgły widać odbicie wszystkich przedmiotów znajdujących się w wodzie (statków, kutrów, łodzi i boi) w odpowiednio dobranym zasięgu, który dowolnie można regulować, obejmując zasięg w promieniu od kilku do kilkunastu kilometrów.

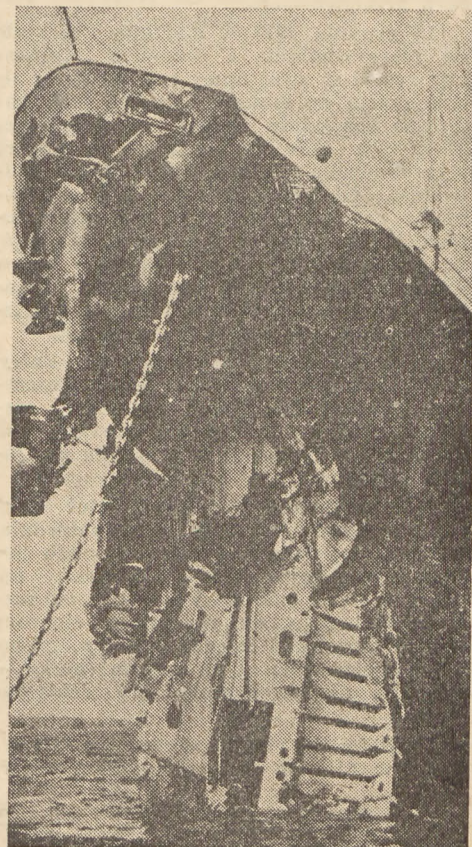
Pozwala to na wyszukiwanie właściwego kursu z ominięciem wszelkich przeszkód bez zmniejszania szybkości.

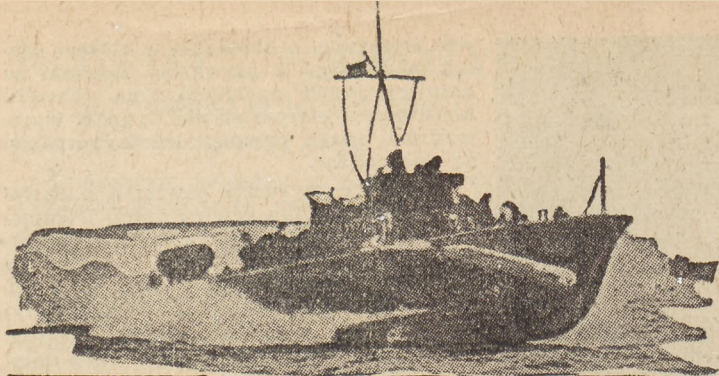
Ale wyposażenie statku w radar należy jeszcze do rzadkości. Posiadają go przede wszystkim jednostki większe. Natomiast bezpieczeństwo mniejszych statków zależy wyłącznie od czujności własnej załogi oraz sumiennego przestrzegania przepisów zarówno przez nią jak i przez załogi statków znajdujących się w pobliżu.

Na pomoście nawigacyjnym panuje napięcie i napięcie uwagi. Brak czujności i szybkiej orientacji grozi poważnymi konsekwencjami. Statystyki zderzeń na morzu wykazują, że przyczyną większości wypadków jest mgła.

Nieraz, gdy mgła opadnie, odsłoni się smutny widok zgniecionego dziobu, jako ostrzeżenie przed brakiem należytej czujności.

SEL





Okrety

KTÓRE ZRODZIŁA ŚMIAŁOŚĆ

Kpt. mar. J. F. Walicki

Młyny samoporuszające się, lub mówiąc językiem współczesnym — torpedy, były w siedemdziesiątych latach ubiegłego stulecia techniczną nowością i w porównaniu z minami wytykowymi, względnie holowanymi — stanowiły poważny krok naprzód. Jakież ogromne perspektywy rozwinęły się przed kutrami minowymi Makarowa z chwilą, gdy mogły one atakować z dużej odległości, nie podchodząc zbyt blisko do okrętów przeciwnika.

Z nowym zapałem i nie słabnącą energią rozpoczął Makarow próby przystosowania samoporuszających się min do swoich kutrów. Jednostki te zaopatrywano w nowy rodzaj min w dwójaki sposób: w pierwszym wypadku minę umieszczano w drewnianej rurze (rodzaj futerału) pod dnem kutra, w drugim — holowano ją za kutrem na niedużej tratwie, z której następował „wysrzał“.

Oba sposoby, szczególnie pierwszy, wymagały od załogi dużej ostrożności. Umieszczenie miny pod dnem kutra było rzeczą niezwykle ryzykowną, a każde uderzenie torpedy o jakiś pływający przedmiot, względnie zahaczenie o dno morskie — powodowało jej wybuch.

Nie odstraszało to jednak ani Makarowa, ani jego młodych przyjaciół z por. Zacarenym na czele. Marzyli oni jedynie o jak najszybszym wypróbowaniu nowego wynalazku w bezpośredniej walce z przeciwnikiem.

16 grudnia 1877 r. marzenie to stało się rzeczywistością i parowiec „Konstantin” ruszył w swój nowy rejs, kierując się tym razem do Batum. Głęboka reda batuska specjalnie została wybrana przez Makarowa jako najdogodniejsze miejsce wypróbowania nowego rodzaju broni podwodnej. Głębokość dna pozwala na zatopienie nawet największego z okrętów tureckich, bez obawy, iż mogłoby on osłaść na mieliźnie, jak to zresztą stało się w wypadku uszkodzenia przez kutry Makarowa pancernego okrętu tureckiego „As-sari Szeffet” na redzie suchumskiej.

O godzinie 21,30 spuszczone kutry. Pierwszą samoporuszającą się minę otrzymał do swej dyspozycji Zacarennny, dowódca „Czesmy”. Minę umocowano pod dnem kutra. Drugą minę holowała na tratwie „Synopa”.

Noc była niezbyt ciemna, toteż kutry zmuszone były trzymać się bezpośrednio blisko wybrzeża, co przedstawiało poważne niebezpieczeństwo. Zacarennny np. posuwał się w odległości zaledwie 100 metrów od brzegu, nie przejmując się faktem iż przestrzeń między dnem morskim, a przytwardzoną pod kutrem miną — wynosiła niejednokrotnie... 10 centymetrów.

Zbliżała się chwila wykonania pierwszego w historii taktyki wojenno-mor-

2*

skiej ataku torpedowego, którego ofiarą miał się stać... ale bądźmy cierpliwi...

W głębokiej ciszy weszły oba kutry na redę, podchodząc do eskadry tureckiej. Zacarennny postanowił tym razem nie niecierpliwić się i dopiero, gdy zbliżył się do najbliższego stojącego okrętu na bezpośrednią odległość, odpalił swoją torpedę.

Dziś, gdy ataki torpedowe przeprowadza się nieraz z odległości mierzonych wieloma tysiącami metrów, dziwnie to może brzmieć, ale na owe czasy nie mogło być inaczej i zanim „Czesma” wysłała swój śmiertelny ładunek w kierunku tureckiego okrętu, znajdowała się od niego w odległości zaledwie kilkudziesięciu metrów.

Detonacja, jaka nastąpiła po upływie pewnego czasu była dziwnie głucha i przytłumiona. Na okrętach tureckich, które słyszały już „coś niecoś” o rosyjskich kuterach minowych — natychmiast ogłoszono alarm bojowy i już za chwilę lawina żelaza i stali runęła na „Czesmę” i „Synopę”. Nie przeszkodziło to jednak spokojnemu i opanowanemu por. Szczeszyńskiemu podprowadzić swoją torpedę do jednego z tureckich okrętów i skierować ją na odpowiedni cel.

Pierwszy na świecie atak torpedowy stał się faktem dokonanym. Okrętowy zegar na „Konstantynie” wskazywał w tym czasie godzinę 0,28. Zaczynał się nowy dzień — 17 grudnia 1877 r.

Zasług rosyjskich nowatorów nie umniejsza bynajmniej fakt, że jeszcze tym razem okręty tureckie nie odczuły na swoich pancerniach bezpośrednich skutków wybuchu rosyjskich torped. Jedną z nich zaczepiła o łańcuch kotwiczny i straciwszy kierunek wybuchła na dnie morskim, druga — według zapewnień tureckich — przeszła pod kadłubem atakowanego okrętu.

A jednak mimo to, noc z 16 na 17 grudnia 1877 r. rozpoczęła nowy etap w dziejach morskiej taktyki wojennej. Przekonanie to bynajmniej nie uspokajało por. Zacarenego, który z suchumskiego wypadu wyniósł jedynie gorzkie rozczarowanie. Ale już nie dalej, jak za miesiąc, udało się młodemu oficerowi wymazać z pamięci potomnych wszystkie swoje dotychczasowe porażki i rozczarowania. Na tydzień przed zakończeniem wojny, Zacarennny zrehabilitował się całkowicie, zatapiając torpedą pierwszy na świecie okręt wojenny „Intybach”.

Pewnej mglistej, pochmurnej nocy z parowca „Konstantin” spuszczone na wodę dwie nasze dobre znajome — „Czesmę” i „Synopę”. Zacarennny i Szczeszyński utonęli w ciemnościach nocy. W gestych oparach mgły kutry weszły na batuską redę i oto oczom rosyjskich marynarzy ukazała się jak na dłoni eskadra tureckich okrętów. Potężny słup dymu i ognia wzbił się u burty dużego okrętu „Intybach”. Torpedy Zacarenego i Szczeszyńskiego, wypuszczone z odległości 70 metrów, wybuchły prawie jednocześnie. Okręt przechylił się na lewą burtę i w ciągu niecałych dwóch minut znikł pod powierzchnią wody.

Huraganowy ogień baterii nadbrzeżnych i sylwetka szybko zbliżającego się okrętu tureckiego zmusiły rosyjskie kutry do powstrzymania akcji ratunkowej i powrócenia na „Konstantina”.

Z chwilą zakończenia działań wojennych ustały wyprawy „Konstantina” i jego czterech kutrów minowych. Ale początek był zrobiony. Makarow i jego młodzi przyjaciele pokazali światu nie tylko bohaterstwo rosyjskich oficerów i marynarzy. Zapoczątkowali oni nowy rozdział w historii rozwoju broni morskich. Makarow był twórcą pierwszego na świecie okrętu torpedowego i genialnie przewidział znaczenie nowej broni — torpedy.

Użycie kutrów minowych przez flotę rosyjską zmieniło obraz wojny na Morzu Czarnym. Kutry Makarowa uniemożliwiły wszelką działalność floty tureckiej, zmuszając okręty z półksiężycem na banderze do pozostawania w swoich bazach.

Bogate doświadczenia Makarowa wykazały, że kuter minowy to nie zabawka, jak sądzili niektórzy carscy admirałowie. W niedługim czasie wszystkie floty większych państw morskich przeprowadzały próby nad wykorzystaniem i ulepszeniem pomysłów Makarowa. Obmyślono bezpieczne wyrzutnie dla odpalania samoporuszających się min, ulepszano coraz bardziej konstrukcję tych ostatnich. Wciąż jednak był to kuter minowy Makarowa, z załogą złożoną z 5—7 ludzi, jednostka, którą można było podnosić na pokład okrętu — bazy.

Stopniowo jednak rozmiary kutra minowego rosły, urządzenia torpedowe stawały się coraz bardziej skomplikowane: mina wytykowa poszła w zapomnienie. Dotychczasowa mina samoporuszająca się zamieniła się w groźną torpedę.

Ludzie często przyjmują dla swych wynalazków nazwy z przyrody. Elektryczny węgorz lub używając języka biologów „torpedo”, uśmierca swoje ofiary przy pomocy prądu elektrycznego. Nazwę „torpedy” nadano nowemu rodzajowi broni podwodnej.

Mijały lata, a technika kroczyła wciąż naprzód. Marynarze próbowali brać na swoje kutry już nie dwie torpedy, jak dawniej, a trzy lub cztery. Wyrzutnie torpedowe stawały się urządzeniem coraz bardziej precyzyjnym i skomplikowanym. Aby móc szybko zaatakować przeciwnika i ująć na czas — kutry musiały być zaopatrzone w coraz silniejsze maszyny. Należało również pomyśleć i o własnym zabezpieczeniu: na kuterach zaczęto ustawiać szybkostrzelne działka artyleryjskie.

Spróbujcie umieścić to wszystko na małym kuterze — po prostu utonie. I oto kuter minowy stopniowo zaczął się przeobrażać w nowy typ okrętu wojennego —

*) Pierwsza część niniejszego artykułu zamieszczona została w poprzednim numerze „M.M.P.” (nr 4/1950).

w torpedowiec. W rozmaitych krajach rozmaicie nazywano ten nowy rodzaj okrętu. Raz były to kutry torpedowe, raz minowce, raz torpedowce różnych odmian; w każdym bądź razie były to nowe okręty wojenne, które mogły już bez obawy wychodzić na pełne morze, nie bojąc się zatonięcia od silniejszego uderzenia fali.

Tak oto rósł torpedowiec i już nikomu nie przychodziło do głowy podnosić go na pokład krażownik, gdy waga jego wynosiła 1 000 lub więcej ton.

Ale jakby nie był podobny ów ponad 100-metrowej długości kolos, z załogą 150 i więcej ludzi, uzbrojony w 6 a nawet 8 i 10 aparatów torpedowych i w 130-milimetrowe działa, do pierwszego kutra minowego Makarowa — wywodził on jednak swój ród od kutra minowego i podobnie jak on zalicza się do śmiertelnych wrogów ciężkich okrętów.

Aby umożliwić mu skuteczne atakowanie zaopatrzonego został torpedowiec w olbrzymiej mocy turbiny, które wysuwają go na czoło najszybszych okrętów floty. Wyrósł on jednak na tyle, że zaczęto już poważnie myśleć nad tym, w jaki sposób zatopić nowego intruza przy pomocy nagłego ataku mniejszych od niego jednostek.

Idea niszczenia dużych okrętów wojennych przy pomocy mniejszych, lub całkiem małych jednostek, rozwijała się coraz bardziej i I Wojna Światowa 1914—1918 zaczęła się na morzu od podstępного, niespodziewanego ataku nowego, straszliwego wroga ciężkich okrętów.

Twórcy tych ostatnich długo nie mogli uwierzyć, że ongiś duma floty brytyjskiej „Aboukir”, „Hogue” i „Cressy” zatopione zostały przez „jakiś tam” podwodny okręt, który ironicznie nazywano „maszyną do szycia”. A jednak... 22 września 1914 roku trzy brytyjskie krażowniki pancerne wraz z załogą złożoną z 1 135 marynarzy i oficerów, w ciągu kilku minut odesłane zostały na dno morza przez niemiecki okręt podwodny „U-9”.

Gdy już jasną stała się dla wszystkich przyczyna prawie natychmiastowego zatonięcia trzech krażowników poczucie bezpieczeństwa we flocie ustąpiło miejsca niebывalej panice. Dziesiątki razy w czasie rejsu głos klaksonów alarmowych podrywał załogę na równe nogi z powodu... kawałka pływającej deski lub blaszanej bańki, która w oczach wystraszonych obserwatorów prawie zawsze posiadała kształty peryskopu okrętu podwodnego. Okręty podwodne stały się groźnym postrachem wszystkich mórz, a walka z nimi stała się dla jednostek nawodnych walką o życie.

Na wody zagrożonych mórz wyruszyły całe stada wszelkiego rodzaju łodzi, barek, szkun i kutrów uzbrojonych w aparaty podsłuchowe, bomby głębinowe i nieduże działka. Powołano do życia okręty-pułapki.

Zaczęło się wielkie polowanie.

Rywalizacja między brytyjskimi a niemieckimi siłami morskimi nabrała coraz to nowych form. Anglicy jak wiemy, posiadali większą ilość okrętów i wydawało

się im, iż dysponując taką przewagą, zdolają bez trudu rozprawić się z flotą niemiecką i zapewnić sobie panowanie na morzach. Wysiłki admiralicji brytyjskiej biegły w kierunku wywabienia okrętów floty cesarsko-niemieckiej na otwarte morze i rozbicia jej głównych sił w bezpośrednim boju.

Pokonanie floty niemieckiej drogą nagłych „nalotów” lżejszych sił morskich na porty i bazy — napotkało na duże trudności z uwagi na silne zaminowanie dostępów do baz niemieckich. Zaistniała potrzeba posiadania takiego okrętu, który mógłby bezpiecznie przebyć niemieckie pola minowe i zadać potężny cios okrętom. bazującym w portach wojennych.

I oto trzech oficerów brytyjskiej floty przedłożyło pewnego dnia swej admiralicji projekt wykorzystania szybkobieżnego kutra motorowego, uzbrojonego w torpedę, który po przetransportowaniu go na pokładzie któregoś z krażowników w pobliże bazy przeciwnika i po spuszczeniu go na wodę, przeprowadziłby niespodziewany atak na okręty znajdujące się w bazie. Dzięki dużej szybkości i minimalnemu zanurzeniu jednostka taka miałaby duże szanse „przeskokoczenia” ponad zagrożeniami minowymi, które z uwagi na obronę przed ciężkimi okrętami przeciwnika. stawiane były na stosunkowo dużej głębokości.

Znakomita myśl! Nieprawdaż?...

Angielscy oficerowie, wykorzystując pomysł Makarowa i nie wspominając nawet o nim w swym raporcie — różnili się jednak znacznie od rosyjskiego uczonego. Podczas, gdy Makarow rozpracował najdrobniejsze szczegóły konstrukcyjne projektowanych przez siebie kutrów, jak również taktykę ich wykorzystania — angielscy „wynałazcy” ograniczyli się jedynie do naszkicowania planu samej operacji. I tylko do naszkicowania. Nie wiedzieli oni nawet, jak powinien wyglądać taki kuter i jakim musi odpowiadać warunkom. Chodziło im jedynie o wykorzystanie pomysłu Makarowa w odniesieniu do samej taktyki — nie zastanawiali się jednak nad możliwościami obronnymi nowego rodzaju okrętów.

Myśl o wskrzeszeniu kutrów Makarowa na bazie najnowszych osiągnięć technicznych niejednokrotnie zaprzętała umysł rosyjskich oficerów. Wszelkie ich projekty i propozycje tonęły jednak w sejfach carskiej admiralicji. Taki był zresztą los wielu wynalazków i odkryć w rosyjskim imperium.

A jednak mimo to — pierwszy kuter torpedowy powstał we flocie rosyjskiej...

Dowódca niszczyciela „Kapitan Izylmetiew” — Łuzgin — nie miał odwagi niepokoić swoimi projektami wysoko urodzonych urzędników carskich w admirałskich mundurach. Zaopatrzył się po prostu w niezbędne narzędzia i w wolnych od służby chwilach przystosował szybkobieżny ścigacz dowódcy do roli kutra torpedowego.

Po ukończeniu pracy Łuzgin zwrócił się do dowództwa floty o udzielenie mu zezwolenia na wykonanie ataku torpedowego przeciwko niemieckim okrętom. Czyn rosyjskiego patrioty nie znalazł zrozumienia w sferach admiralicji. Łuzginowi zabroniono zajmować się „nie swoimi sprawami”. Fakt, nie wymagający komentarzy.

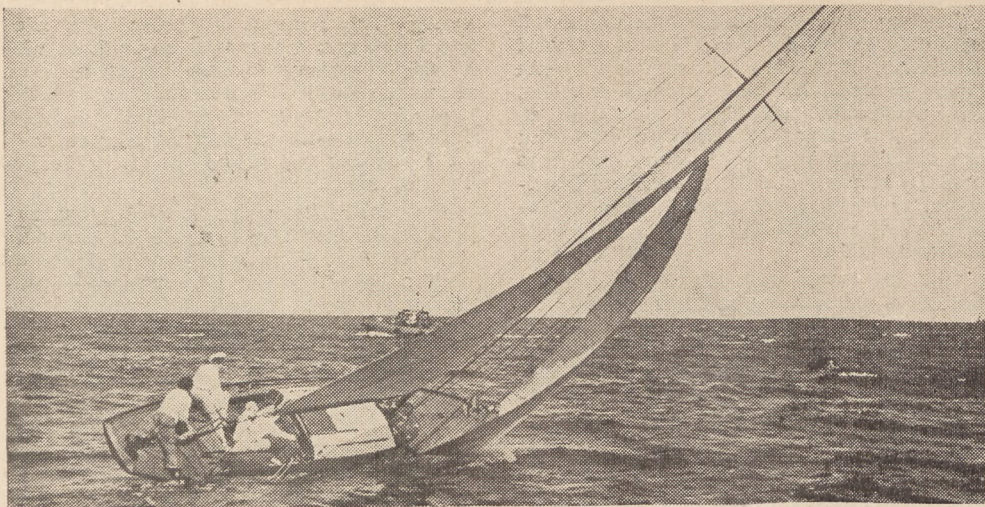
Tymczasem brytyjska admiralicja zażytkowała zaatakowanie niemieckich baz morskich przy pomocy motorowych kutrów, uzbrojonych w torpedy.

Nie stanowiły one jednak pełnej realizacji idei Szczepana Osipowicza Makarowa. Nastąpiło to dopiero nieco później, gdy opracowaniem planów kutra torpedowego znowu zajęła się ojczyzna Makarowa, i stocznie i warsztaty Leningradu, Odessy i Noworosyjska zatrudniły pracę radzieckich ludzi.

Ale o tym — w następnym numerze.

KPT. MAR. F. J. WALICKI





Kącik żeglarski

DZIELNOŚĆ – SZYBKOŚĆ – ZWROTNOŚĆ

BARBARA THOMA

40

poprzednim numerze zaczęliśmy rozważania od „superlatywów” na temat zdolności żeglugowych jachtu pełnomorskiego i zdołaliśmy zaledwie pobieżnie omówić dwie pierwsze cechy, zatrzymując się dłużej przy stateczności.

Abyś, Czytelniku, nabrał jeszcze większego zaufania do tego „skrzydlatego stateczku”, omówimy pokrótce dalsze trzy cechy jachtu, które postawiliśmy w rzędzie zasadniczych. Są to, jak już pamiętamy: „dzielność morską”, szybkość i zwrotność. Zaczniemy rozważania od szybkości.

Wiemy, że ciało zanurzone w wodzie i posuwające się w niej napotyka na opór i szybkość posuwania się w dużej mierze jest zależna od siły oporu wodnego. W jaki sposób konstruktorzy statków przystosowują je do pokonywania tego oporu?

Opór wodny dzielimy na dwa rodzaje: opór tarcia i opór kształtu. Cóż oznaczają te terminy? — Opór tarcia — to hamowanie wywołane tarcieciem częsteczek wody o powierzchnię zanurzonej części kadłuba i wzrasta on ze wzrostem szybkości. Zależny jest on również od wielkości zanurzonej części kadłuba (im większa bryła — tym większy opór napotyka) i stopnia jego chropowatości. Ponieważ opór ten wzrasta odpowiednio do wielkości powierzchni zanurzonej części kadłuba — wynikałoby z tego, że najmniejszy będzie on u statków krótkich i pękatek a w miarę wzrostu długości statku wzrastać będzie proporcjonalnie.

Wstrzymajmy się jednak z zarzutem pod adresem konstruktorów, że nie zwrócili na to uwagi.

Drugi rodzaj oporu wody — to opór kształtu. Jest on wywołany ruchem kadłuba, który zakłóca spokojny uprzednio układ częsteczek wody. W czasie ruchu statku — kadłub rozsuwa masy wodne na dwie strony, pomiędzy którymi przeciska się, powodując tworzenie się fal i wirów wodnych. Opór ten zależny jest przede wszystkim od kształtów kadłuba, a głównie od jego smukłości i płynności linii.

Jak z tego by wynikało, aby uzyskać jak najkorzystniejsze warunki dla posuwania się w wodzie kadłuba naszego jachtu — musiałby on być pękaty (dla zmniejszenia oporu tarcia) a jednocześnie smukły o płynnych liniach (dla zmniejszenia oporu kadłuba). Jest rzeczą jasną, że uwzględnienie tych dwu wymagań jednocześnie jest rzeczą niemożliwą. Zrezygn-

wano więc z tej cechy, która posiada mniejszy wpływ na szybkość statku. Ponieważ opór kadłuba wzrasta o wiele więcej w stosunku do szybkości jachtu aniżeli opór tarcia — zrezygnowano z krótkich i szerokich kształtów jachtów, na korzyść ich smukłości.

Opór, jaki stawia woda, przy posuwaniu się jachtu naprzód zwiemy oporem czołowym. Natomiast oporem boczny zwiemy opór, jaki stawia woda przy posuwaniu się jachtu w bok.

Opory, o których pisaliśmy wyżej, napotyka jacht posuwający się w wodzie spokojnej. Ponieważ jednak interesuje nas przede wszystkim żegluga morska, jachtowi pełnomorskiemu postawimy jeszcze kilka wymagań.

Na wstępie artykułu wymieniliśmy „dzielność morską” jako jedną z zasadniczych cech jachtu morskiego. Cóż ten termin oznacza?

W żegludze po wzburzonym morzu kadłub jachtu napotyka na szereg nowych oporów, do pokonania których musi być przystosowany. Zasadniczą rolę w pokonywaniu tych oporów odgrywają: długość jachtu w stosunku do długości fali, rodzaj stateczności, rozmieszczenie ciężaru w kadłubie, tzw. wyporności zapasowej — to jest wielkość i kształt części nadwodnej.

Jakie więc cechy musi posiadać jacht, aby zdecydowały one o jego zdolności do żeglowania po falach — czyli o jego „dzielności morskiej”?

Nie będziemy się tu zajmować szczegółami budowy, pozostawiając to konstruktorom. Ograniczymy się tylko do określenia, jak powinien zachować się „dzielny” jacht na falach morskich. A więc: przede wszystkim żegluga „sucho” (tzn. nie ulega zalewaniu przez falę), nie „tłucze o wodę” (tzn. nie wyskakuje gwałtownie w górę, by następnie opadając powodować silne wstrząsy), a swoimi kształtami nie stawia oporu uderzającej fali. Jednym słowem — o jachcie — który kołysaniom na wzburzonej fali poddaje się łagodnie i spokojnie — mówimy, że zachowuje się „dzielnie” na morzu.

Poznaawszy właściwości i zasadnicze cechy jachtu morskiego zapewne niejednen z Czytelników postanawia, że tego lata nie ominie okazji pożeglowania na gościnnych jachtach — „z wiatrem w zawody”!

— Ale... jak to będzie z tymi żaglami, gdy wypadnie pod wiatr wracać?...

Ale o tym w następnym numerze.

BARBARA THOMA



formułki
MARYNARSKIE

W. STYRYJCZYK

Ładowcy odległość pomiędzy minami mierzą krokami. Marynarze są niestety pozbawieni nie tyle zdolności ile możliwości kroczenia nad głębinami, a jednak używają do mierzenia stopy, co prawda nie tej, którą winna posiadać każda noga, a miarą tej nazwy.

A więc gdy marynarz wykonuje zadanie obrony wód terytorialnych swej Ojczyzny za pomocą zagród minowych, otrzymuje zwykle ze Sztabów wskazania odnośnie przestrzenności i zagęszczenia pola minowego, stąd nakazaną odległość pomiędzy stawianymi minami. Lecz jakim sposobem na gładziźnie wodnej, a tym bardziej na denedze*) ustawić tę „moknącą” szachownicę zgodnie z zadaniem? Jak zmierzyć że miny są postawione jedna od drugiej tak jak nakazał Sztab?

Otóż starszy minier kierujący zrzutami min na rufie okrętu potrzebuje tylko uprzytomnić sobie z sekundo-mierzem w reku, ile obrotów na minutę robi śruba napędowa, a stąd od razu będzie wiedział (jeśli zna swój okręt), jaka jest jego szybkość w węzłach w tym czasie. I wtedy już nic mu nie brakuje dla określenia odstępu czasu zrzutu min, ponieważ zna formułkę:

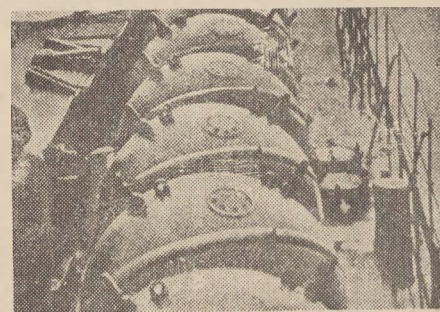
$$t = 0,6 \frac{d}{v} \text{ sek}$$

w której d — odległość między minami w stopach, v — szybkość okrętu w węzłach.

Oczywiście w zadaniu odległość między minami może być podana w metrach, ale przeliczyć je szybko na stopy potrafi chyba każdy młody żeglarz, bo stopa morska zawiera 30,5 cm.

W. STYRYJCZYK

* denega — sfalowane morze.



WŁADZE ZJEDNOCZONEJ LIGI MORSKIEJ

POWOŁANE NA ZJEŹDZIE ZJEDNOCZENIOWYM PZZ I LM W SZCZECINIE
W DNIACH 2 I 3 KWIETNIA 1950 R.

ZARZĄD GŁÓWNY:

Gen. bryg. Wągrowski Mieczysław — prezes, kmr Urbanowicz Józef — I wiceprezes, Dachow Mikołaj — II wiceprezes, Schubert Edward — III wiceprezes, Pili-chowski Czesław — sekretarz, Skarżyński Jerzy, Witkowski Mieczysław, Wojsznis Justyn, Soldek Stanisław, Szabański Henryk, Sierpiński Stanisław, kmr Mieszkowski Stanisław, kmr ppor. Siemaszko Bartosz, kpt. mar. Gilewicz Ryszard, kpt. mar. Pastuszek Józef, Grubecki Jan, Andrzejak Edward, Arka Bożek, Bogusz Jerzy, Błachociak Tadeusz, Czerwiński Kazimierz, Dornowski Zygmunt, Krauze Marian, Wajas Halina, Jasiuk Tadeusz, Kryński Zenon, Kobrzyński Stefan, Kopeć Władysław, Koziarski Ryszard, Benesz Andrzej, Makowski Aleksander, Kupeczyński Bronisław, Kwietniewski Józef, Ogródnik Tadeusz, Leśniodorski Bogusław, Malewski Julian, Groszkiewicz Jacek, Mathias Adam, Milczyński Marcin, Nowak Paweł, Ol-szewicz Bolesław, Slesiński Jerzy, Petrus Juliusz, Harasimiuk Władysław, ks. Pysz-kowski Wacław, Remos Zygmunt, Rembalski Zygmunt, Rychel Jan, Rzepniewski Kon-stanty, Sawicki Stefan, Szeliga Stanisław, Szłapczyński Józef, Wilichowski Zenon, Wojkowski Andrzej, Szeniewski Mieczysław, Ziolkowski Edmund, Nowak Jan, Korol Tadeusz, Osostowicz Jerzy, Zawadzki Henryk, Cyganek Jan, Chłodnicki Władysław, Thomas Bronisław, Tomczyk Zofia, Kalinowska Maria.

GŁÓWNA KOMISJA REWIZYJNA:

Przewodniczący — Salcewicz Józef, wiceminister; członkowie — Warycha Zygmunt, Wróblewski Stefan, Eisler Mieczysław, Szymańska Eugenia, Sztemp Maria, Styczyński Henryk, Ropegą Krystyna.

GŁÓWNY SĄD ORGANIZACYJNY:

Przewodniczący — Barcikowski Wacław, Wicemarszałek Sejmu Ustawodaw-czego; członkowie — Rusienek Kazimierz, Staniszewski Zygmunt, Zając Jan, Nowak Jan, Płoński Henryk, Kocuniak Stanisław, Zawadzki Konstanty.

KRONIKA LIGI MORSKIEJ

NOWA LIGA MORSKA WZIELA AKTYWNY UDZIAŁ
W ŚWIĘCIE I MAJA.

Wszystkie ognia organizacyjne Ligi Morskiej przygotowały się do uroczystego i radosnego obchodu Święta Pracy, które stało się świętem całego narodu polskiego, potężną manifestacją na rzecz obrony pokoju. Ognia LM dołożyły wszelkich wysiłków i sta-rań, mobilizując wszystkich członków do wzięcia udziału w pochodach i organizując liczne akademie.

Członkowie LM biorący udział w pochodzie nieśli transparenty wzywające społeczeństwo do wzmocnienia wysiłków na rzecz pokoju, na rzecz wzmocnienia o-bronności naszego kraju, zwłaszcza na odcinku morskim. Młodzież z Kół Szkolnych LM niosła liczne eksponaty i wykresy obrazujące nasze sukcesy w pra-cy na morzu.

Po raz pierwszy wystąpiły też w pochodzie, w zwartych szeregach, oddziały młodych członków LM — uczestników Kursów Przystosowania Morskie-go. Ubrani w marynarskie, granatowe mundury, kro-czyli oni po ulicach wielu miast polskich dając do-wód, że rosną już liczne, nowe, ideowe kadry pra-cowników morza.

Masywne aktywny udział członków LM w obcho-dach 1-Majowych stał się wyrazem zrozumienia przez masy członkowskie tych wielkich i poważnych zadań jakie stają przed Ligą Morską.

POWOŁYWANIE ZARZĄDÓW TYMCZASOWYCH

Połączenie LM i PZZ w jedną organizację, posta-wiło przed Ligą Morską wiele poważnych zadań. Wie-

le zależy od tego jaki będzie start nowej organizacji i na jakim poziomie stanie praca organizacyjna po-szczególnych ogniw, poczynając od Zarządu Głównego, a kończąc na Kółkach.

Celem szybkiego zakończenia prac połączenio-nych w terenie, ZG Ligi Morskiej wydał nazajutrz po Zjeździe Szczecińskim szereg okólników, które podają wytyczne pracy organizacyjnej na najbliższy okres.

Prezydium ZG LM powzięło również uchwałę o powołaniu Tymczasowych Zarządów Okręgowych, któ-re mają dokonać scalenia organizacji na szczeblu Okręgu, Oddziału i Kola.

Tymczasowe Zarządy Okręgowe powołują Tym-czasowe Zarządy Oddziałów, a Tymczasowe Zarządy Oddziałów naczynają Tymczasowe Zarządy Kół.

AKCJA SPRAWOZDAWCZA ZE ZJAZDU

Do dnia 10 maja we wszystkich okręgach zjedno-czonej Ligi Morskiej odbędą się konferencje pozjazdowe z udziałem przewodniczących Zarządów Oddzia-łów L.M. oraz członków Zarządów Oddziałów po jed-nym z każdego Oddziału L.M. Analogiczne konferencje odbędą się do 20 maja w Oddziałach, a następnie do dnia 31 maja zebrania członków Kół. Zadanem tych konferencji i zebrań jest zapoznanie ogółu członków zjednoczonej organizacji z wynikami Zjazdu w Szczecinie, a zwłaszcza z deklaracją ideową i refe-ratem programowym. Pomocą w tej akcji będzie wy-drukowany w formie broszury referat programowy gen. Wągrowskiego, który zostanie rozesłany wszy-stkim ogniom Ligi Morskiej w początku maja.

Odpowiedzi Redakcji

Pchor. Dodziński — W sprawie otrzymania ostatniego numeru „Przeglądu Morskiego” należy się zwrócić do Administracji tego kwartalnika pod adresem: Gdynia, ul. Waszyngtona 44.

Clurzyński Andrzej — Białystok — Morze Bałtyckie jest uważane za morze płytkie, ponieważ jego głębokości nie przekraczają w zasadzie 200 m., poza nielicznymi, głębszymi jamami. Jest ono położone na tzw. szelfie, czyli na pogrążonej nie-jako pod wodą części lądu, nie zaś na spadzi-tych stokach, prowadzących do głębin basenów oceanicznych. Jeżeli chodzi o stopień zasolenia to mylicie się sądząc, że Bałtyk jest „bardzo słony”. Przeciwnie: nie ma on normalnego zaso-lenia, które w otwartych morzach i oceanach wy-nosi 35 gramów na litr wody. Natomiast zasolenie Bałtyku jest dużo mniejsze, bo wynosi zaledwie ok. 10 gramów na litr w rejonie granicznym z cieśninami i zmniejsza się stopniowo, zależnie od miejsca do 3 gr na litr w końcowych czę-sciach Zatoki Botnickiej. W Zatoce Gdańskiej na powierzchni zasolenie wynosi przeciętnie około 7 gramów na litr, zwiększając się nieco w war-stwach przydennych, gdyż woda bardziej słona, jako cięższa, opada na dno.

Jarecki Marek — Gdynia — Słaby wzrok nie-stety wyklucza możliwość przyjęcia do Szkoły Morskiej, również i na Wydział Mechaniczny.

Skalniński Andrzej — Piotrków, woj. kie-leckie — Reklamację Waszą przesyłamy do Cen-tralnego Kolportażu w Warszawie, ul. Nowo-wiejska Nr 31, który zajmował się rozprowadze-niem naszego pisma. Z dniem 1 maja br. wpłaty na prenumeratę bieżącą i reklamację należy kie-rować pod adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „Ruch”, Warszawa, Pl. Trzech Krzyży 16.

Jaworski Kazimierz — wieś Zawada — Nie-stety, na pytania Wasze nie możemy odpowie-dzieć, gdyż stanowią one tajemnicę wojskową. Przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

Uczniowie Państwowej Szkoły Żegluga Śródlądowej — Elbląg — Niestety, adresu Czytelniczki, o którą zapytujemy, nie posiadamy.

Twarożyński Fr. — Łowicz, Długi Edward — Chorzów — Batory — W sprawie przyjęcia do Szkół oficerskich, udzielić informacji może Wam miejs-cowa RKU. Aby służyć w marynarce handlowej, musicie przejść przeszkolenie w PCWiM. Jak już podawaliśmy w poprzednim numerze naszego pisma Redakcja po przesłaniu znaczka pocztowego za 5. — zł. i dokładnego adresu — wysłała swoim Czytelnikom Informatory Państwowego Centrum Wychowania Morskiego. Znajdziecie tam wszelkie interesujące Was informacje odnośnie warunków przyjęcia do szkół morskich, jak również wyszcze-gólnienie wszystkich szkół morskich, szkolących zarówno personel pływający jak i lądowy.

Serga Jan — Kutno — 1 sążeń = 1.829 m. 1 funt ang. = 0,454 kg. Żegluga regularna obejmuje statki, które kursują stale na określonych szla-kach, wg ściśle opracowanego rozkładu — nato-miast tramping uprawiają te wszystkie statki, któ-re kursują na różnych liniach, tj. zawiązują do róż-nych portów w zależności od ładunku i zapotrze-bowania. Dziękujemy za pozdrowienia i przesyła-my wzajemne.

Jarczuk Józef — Miastko — Ogólne wymaga-nia co do stanu zdrowia kandydatów do Państwo-wej Szkoły Jungów i Państwowej Szkoły Ryba-ków Morskich są następujące: wzrost minimum 158 cm, waga przy tym wzroście 50 kg. a przy wyższym odpowiednio wyższa; wzrok bez zarzutu; słuch — szept z odległości 8 m; uzębienie — bar-dzo dobry stan zębów, zęby zalecane i uzupeł-nione, dopuszczalny brak najwyżej 3 zębów, nie obok siebie; budowa ciała prawidłowa, bez ża-dnych schorzeń i upośledzeń.

UWAGA PRENUMERATORZY CYWILNI

dziennika „Polska Zbrojna” (PKO I-15675)
tygodnika „Żołnierz Polski” (PKO I-15676)
tygodnika „Skrzydła i Motor” (PKO I-15678)
miesięcznika „Skrzydła Polska” (PKO I-15679)
miesięcznika „Za Kierownicą” (PKO I-15682)
miesięcznika „Przegląd Samochodowy” (PKO I-15681)
miesięcznika „Nasza Myśl”—Miesięcznik oficerski (PKO I-15680)
dwutygodnik „Wiarus” (PKO I-15683)
miesięcznika „Morze i Marynarz Polski” (PKO I-15677)

Z dniem 1 maja 1950 r. wpłaty na prenumeratę bieżącą, reklamacje, nowe zamówienia itp. należy kierować na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH”, War-szawa, Pl. Trzech Krzyży 16a wpłaty na właściwe konto PKO.

Natomiast wszelkie zaległe wpłaty za prenumeratę na-leży kierować na stary adres, tj. Centralny Kolportaż Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa”, Warszawa, ul. Nowowiejska 31 PKO — I-8000.

NOWOŚĆ!

MIKOŁAJ OSTROWSKI JAK HARTOWAŁA SIĘ STAL

Nakład 100.000 egz. Str. 432. Cena 200 zł

„Bohaterskie życie Ostrowskiego już samo przez się sta-nowiące znakomity materiał literacki, w napisanej z talentem po-wieści, stało się wzorem dla szerokich mas młodzieży całego Związku Rodzieckiego”...

„Najdroższą dla człowieka rzeczą — mówi autor w po-wieści — to życie. Dane jest raz człowiekowi i trzeba przeżyć je tak, aby nie płonąć ze wstydu za lata przeżyte bez celu, aby nie palił nas wstyd za plugawą i nędzną przeszłość i aby można by-ło powiedzieć umierając: całe życie, wszystkie siły oddałem rze-czy najpiękniejszej na świecie — walce o wyzwolenie ludzkości”.

WYDAWNICTWO M. O. N. „PRASA WOJSKOWA”

REFLEKTOREM PO MORSKIM DNI

Podczas tegorocznych polowań na wszystkich morzach Związku Radzieckiego zastosowane zostały na szeroką skalę reflektory podwodne. Ich jaskrawe światło przyciąga do siebie wielkie ławice ryb.

Uczni radzieccy przestudowali te metody łowienia ryb. W roku ubiegłym na Morzu Kaspijskim przy pomocy światła elektrycznego wyłowiono tysiące celnarów kilek, których ławice skupiały się na wielkich głębokościach.

W roku bieżącym na Morzu Kaspijskim prawie dwukrotnie powiększy się ilość statków, wyposażonych w instalacje elektryczne.

RYBY CZYSZCZĄ ZĘBY

Jednymi z najbardziej charakterystycznych ryb głębinowych są tak zw. wargacze i papugo-ryby. Te ostatnie żywią się przeważnie żywymi koralami. Po spożyciu pokarmu papugo-ryba zwiisa nieruchomo pionowo w wodzie i otwiera pyszczek, do którego napływają gromadnie wargacze. Oczyszczają one zęby papugo-ryby z resztek pokarmu koralowego.

Jak widzimy, czyszczenie zębów nie jest wyłączną czynnością człowieka. Zasad higieny przestrzegają również i ryby głębinowe, które posiadają do swych usług specjalne czyszcicielki.



— Sueskim Kanałem nie mogłem się przecisnąć — musiałem płynąć dookoła Przylądka Dobrej Nadziei.

Gdybyśmy wody wszystkich mórz i oceanów zamknęli w jednym obryzonym naczyniu, to objętość tego naczynia musiałaby wynosić dwa miliardy kilometrów kwadratowych.



JAJA W SOSIE BAŁTYCKIM



Zgóry się zastrzegam, iż celem niniejszego felietonu nie jest rozprawa na tematy kulinarne, aczkolwiek zdaję sobie całkowicie sprawę z tego, że brzmienie tytułu mogłoby wprowadzić poważny zamęt w mniemaniu kochanych gastronomów.

Dla uspokojenia wspomnianych wyżej kół spieszę powiadomić, iż potrawa: „jaja w sosie bałtyckim” nie narodziła się w żadnej na świecie kuchni, a ujrzała światło dzienne w ciemni zakładu fotograficznego „Fregata” na Wybrzeżu.

Taką to właśnie potrawką karmiona jest już od niepokojująco dłuższego czasu, ludność Wybrzeża, która pragnąc zrobić przyjemność swym bliskim, narażona jest na kupowanie pocztówek „znad morza” w rodzaju takich, jaką reproduujemy powyżej. Spokojnie patrzeć na taką pocztówkę może tylko człowiek o tzw. stałowych nerwach. A że wszyscy mamy z lekką nadszarpniętą nerwy, podziwiamy owo dzieło doznając tysiąca najrozmaitszych uczuć. „Najpierw więc śmiech pusty, a potem litość i trwoga” — jakby z pewnością

cią wyraził się jeden z naszych wieszczów. Śmiech — bo trudno się nie śmiać, widząc, jak ktoś w tak niezadarny sposób usiłuje przedstawić morze w postaci jajeczniczy, a latarnię morską w kształcie gołębnika. Litość — z powodu naiwności autora, a trwoga — na myśl o tym, jakie pomysły mogą się jeszcze narodzić w umysłach ludzi, nie posiadających za grosz zmysłu estetycznego.

„Nie podoba się — nie kupuj!” — mógłby powiedzieć autor niefortunnej pocztówki. Nie jest to jednak tak proste, jakby się mogło zdawać. Sam byłem świadkiem jak w okresie przedświątecznym ludność nie mając innego wyboru, kupowała to co było. A że były właśnie tylko „jaja w sosie bałtyckim”, więc z konieczności musiano się nimi zadowolić.

Snując rozmyślania na ten temat prawdopodobnie pograżylibym się w czarnym pesymizmie, gdyby nie radosna wiadomość, iż tego rodzaju pocztówki nie długo już będą straszyć ludność Wybrzeża i turystów.

Przeszkodził temu prawdopodobnie Liga Morska, która, jak się dowiaduję, ma zamiar przystąpić w najbliższym czasie do wydania serii widokówek morskich. Oby jak najprędzej!

NOWOCZESNY KATAMARAN

Nie po raz pierwszy szybkie i zwrotne dwukadłubowe łodzie polinezyjskich żeglarzy posłużyły za wzór do budowy jednostek sportowych o podobnych kształtach. Tym razem naśladawcy znaleźli w Gdyni w jednym z członków Jacht-Klubu Ligi Morskiej „GRYF”, który za pozwoleniem Klubu rozpoczął w lutym br. budowę takiej jednostki, a w początkach czerwca br. zapowiada próbną rejs.

Z wnioskami na temat zalet i wad, a przede wszystkim zdolności żeglugowych tego nowoczesnego katamarana musimy się wstrzymać do czasu prób na wodzie.

Dla żeglarzy (wśród których największe budzi zainteresowanie), rozmiłowanych we wdzięcznych kształtach jachtów — trochę niezadarną wydaje się ta jednostka. Na dwóch po 7

m. długich, wąskich kadłubach umieszczona jest nadbudówka o kształtach aerodynamicznych — na pierwszy rzut oka, robi wrażenie raczej niezadarnie.

Jednak według zapewnień ob. P. katamaran ten ma możliwość rozwijania szybkości do 18 węzłów dzięki lekkiej konstrukcji, a co za tym idzie dzięki minimalnemu zanurzeniu. Uzyskanie tej szybkości ma również ułatwić rozstawienie kadłubów w połączeniu z kształtami opływowymi nadbudówki.

Katamaran ten budzi duże zainteresowanie wśród żeglarzy, chociaż na ogół spotyka się ze sceptycznymi uwagami. Najpoważniejszym zastrzeżeniem — jakie wysuwają żeglarze — to kwestia, czy wiązania kadłubów z nadbudówką zadadzą egzamin na siłę, ukośnej fali i po kilku silniejszych uderze-

niach nie zdradzą tendencji odbywania dalszej podróży... każde „na własną rękę”.

Oglądając jednak w czasie budowy jednostki jej solidne wykonanie, staranny dobór materiału, a ponadto żelazne wiązania głównych osi — mamy nadzieję, że ten nowy typ jednostki sportowej zda egzamin i okaże się zdolny do żeglugi morskiej tak, jak jego polinezyjskie prototypy.

Nawiasowo zdradzimy, że Polski Związek Żeglarski z pewnym niepokojem oczekuje momentu, gdy dwukadłubowe „dziwo” spłynie na wodę, a klub zażąda wystawienia certyfikatu, który jest dokumentem „osobistym” każdej jednostki pływającej. Jak „to” nazwać?... Jacht? — w żadnym razie! Łódź? — Motorówka? — A więc — katamaran?

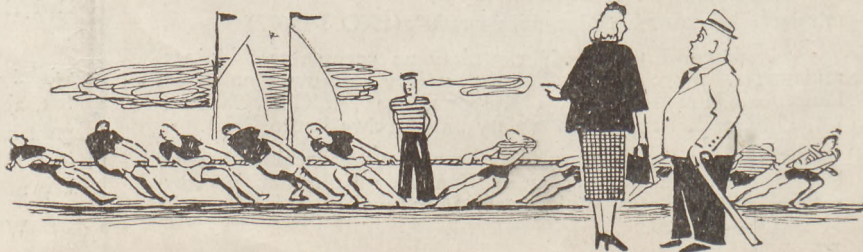
„OCZY KOLORU MORZA”

Ci, którzy znają morze, wiedzą doskonale, że takie określenie koloru oczu (jakże często spotykane w rozmaitych rodzaju powieściach) właściwie nie określa żadnej barwy. Chcąc wiedzieć bowiem jakiego koloru są oczy porównywane do morza, musieliśmy z miejsca zapytać autora, jakie morze ma na myśli. O ile byłoby to morze potożone w strefie umiarkowanej lub chłodnej, mieliśmy wówczas do czynienia z kolorem zielonkawym, gdyby zaś chodziło o morze ciepłe w

strefach tropikalnych — z kolorem błękitnym.

Nie koniec na tym. Kolor morza zależy w pewnej części od barwy nieba, głównie zaś od zawartego w morzu planktonu, czyli bardzo drobnego świata roślinnego i zwierzęcego. Morza chłodne posiadają znacznie więcej planktonu niż ciepłe, dzięki czemu obfitsze są w ryby.

Wziąwszy powyższe pod uwagę — autorzy, którzy czyjeś oczy pragnęliby porównać do morza, winni je porównywać raczej do ... planktonu.



Czy nie prościej byłoby po prostu przeciąć?...

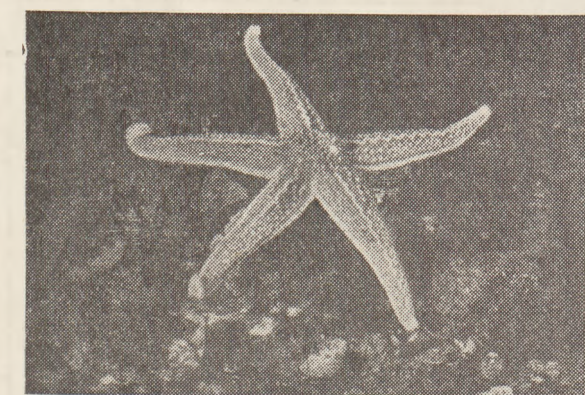
Ile jaj znoszą...



„BAZYLISZKI I SERPENTYNY”

Historia przekazała nam nazwy (zresztą dość osobliwe) dział, jakie używano w w. XVI na okrętach. Działa takie dzielono na różne kategorie zależnie od kalibru. Dlatego też w opisach bitew morskich z w. XVI, XVII i XVIII — spotykamy często oznaczenia dział jako „czterofuntowe” czy „siedmiofuntowe”.

A oto kilka nazw dział używanych w w. XVI na okrętach: Bastard, Półdziało, Działo Pedro, Kolubryna, Bazyliszek, Pół kolubryna, Kolubryna bastarda, Serpentina i Robine.



Głębiny mórz i oceanów kryją w sobie przebogata faunę i florę, której życie i rozwój jest przedmiotem badań wielu uczonych. Spójrzmy na zdjęcie zamieszczone wyżej: oto przedstawicielka głębinowej fauny, oryginalna gwiazda. Kształt i budowa jej jest tak niezwykła, że — gwiazda nie posiada „lewej” lub „prawej” strony, jak też nie posiada głowy i ogona. Nie oznacza to jednak, że gwiazda ta jeśli chodzi o zdobycie pokarmu zdana jest na „uśmiech losu”. Przeciwnie — bywa ona dość agresywna i potrafi napadać nawet na większe od siebie organizmy. Atakuje ona przy pomocy... własnego żołądka, który wyrzuca na zewnątrz po czym wciąga go wraz z połączoną zdobyczą z powrotem. Badania dennych żyłatek i organizmów przynosi nierzadko wiele cennych materiałów dotyczących bytowania tak mało znanej nam jeszcze głębinowej fauny.